

Tannkosh 2013

Nun war es soweit. Die Bedenken bzgl. des Anflugwetters, die im Vorfeld ein ständiger Begleiter waren, wurden nun am Vorabend des Abfluges durch „Lampenfieber“ abgelöst. Bis jetzt lief alles gut. Unser Flugzeug war funktionstüchtig und das Wetter, Tannkosh untypisch, für ganz Deutschland CAVOK. Weight and Ballance waren zum Glück nun auch kein Problem mehr, da Paul und Claudis Fluggerät leider eben nicht funktionstüchtig war. Glück im Unglück bei einer Zuladung von 220 kg exklusive Treibstoff über die etwas üppigere Zuladung des Audis verfügen zu können.

Donnerstag nun in aller Frühe raus aus den Federn, Auto fertig packen und die Ersten vom Hof schicken. Zwei Stunden später nahmen Tim und ich die Verfolgung mit dem „Zitronenfalter“ auf. Etwa zeitgleich verließen die Räder der Piper, samt Viktor und Uwe, die Piste.

Nach ca. zwei Stunden Flugzeit war ein Tankstopp in Bayreuth geplant. Die verbrauchten 40 Liter wurden aufgefüllt und der Flug fortgesetzt.

Kurz vor der Nürnberger Kontrollzone stattete uns noch die JU-52 der Lufthansa einen Besuch ab. „Delta-Fox-Mike Tante-Ju auf 12 Uhr“. Eine bessere Einleitung zum entspannten durchqueren der Kontrollzone hätte man sich nicht denken können. Südlich Nürnberg begann die Anspannung allerdings wieder merklich zu steigen. Der Verkehr wurde mehr und der gut ausgelastete Fluginformationsdienst merkte an das wohl halb Deutschland auf dem Weg nach Tannheim sei.

Für die letzte halbe Stunde hatte die Luftraumbeobachtung höchste Priorität. Plötzlich tauchte die traditionell anwesende Transall auf einem Acker auf. Wenig später ließ sich dort auch der entsprechende Flugplatz identifizieren. Alle Lichter die unser Fluggerät aufweisen konnte waren zur Vermeidung von gefährlichen Annäherungen seit 20 min. eingeschaltet. Also nur noch rein in die Platzrunde und nach dreieinhalb Stunden Flugzeit, nicht mehr ganz frisch, den Flug mit einer Graslandung zum Abschluss gebracht.

Nach einer herzlichen Begrüßung durch die Helfer am Boden, die uns zu unserer Parkposition leiteten, hieß es Zelt aufbauen und Flugzeug sichern. Paul und Claudia waren inzwischen ebenfalls eingetroffen und die „Piper-Gang“ hatte uns natürlich überholt ☺.

Den Rest des Tages verbrachten wir an der Flightline und begutachteten fachmännisch die Landungen der nach uns Anfliegenden. Bis zum Donnerstagabend, also dem Tag vor dem eigentlichen Anreisetag, trafen ca. 500 Maschinen ein.

Dieser Andrang setzte sich auch Freitag fort. Zudem wurde im Laufe des Nachmittags mit den ersten Kunstflugeinlagen begonnen. Höhepunkt des Tages war die Segelkunstflugpyroshow (siehe Link) in der Abenddämmerung.

<http://www.youtube.com/watch?v=PMTqITncg3w>

Allmählich sickerte unter den Crews das Gerücht durch, dass das Wetter doch noch zu einem Problem werden sollte. Kurzzeitig machte sich Frust breit. Die Abreise war ja planmäßig erst für Sonntag angesetzt. Auf Nachfrage beim DWD wurde uns bestätigt das Sonntag eine ganz schlechte Idee sei und Montag als noch immer schlechter

Übergangstag anzusehen ist. Da bis Dienstag warten keine Option war bereiteten wir alles für eine Abreise am Samstag vor.

Der Samstag sollte sich noch als nervlichen Zereissprobe herausstellen.

Eigentlich hatten wir Zeit. Geplant waren knappe vier Stunden Flugzeit und die gefürchtete Front war erst im Verlauf des Nachmittags angekündigt.

Als wir gegen späten Vormittag, vorsichtshalber doch etwas früher, unsere Maschine auf den Rollweg ziehen wollten war dieser bereits voll von Gleichgesinnten. Charmant dazwischen gedrängt hieß es nun erst mal warten. Konnte man vorher noch mit Motorkraft zur Piste rollen musste das Flugzeug nun mit Muskelkraft Meter für Meter gezogen werden. Ein Anlassen lohnte nicht, da wir uns dank Reißverschlussverfahren nur mit minimaler Eigengeschwindigkeit fortbewegten.

Nach einer guten Stunde Wartezeit der Gau. Plötzlich waren keine Motoren mehr zu hören obwohl doch seit geraumer Zeit alle 20 Sekunden ein Start erfolgte.

Ein Udet U 12 Nachbau war von der Startbahn abgekommen, kollidierte mit abgestellten Flugzeugen und Zelten, und blieb letztendlich nach vorn gekippt im Maisfeld stecken.

Die nächsten zwei Stunden ging erst mal nichts. Feuerwehr, Rettungsheli und Polizei.

Also das ganze Programm.

Später stellte sich heraus das alles weniger schlimm war als zuerst vermutet. Auch der Flugbetrieb wurde nun wieder aufgenommen. Allerdings saßen uns inzwischen sowohl das Wetter als auch der Sonnenuntergang im Nacken.

Erheblich gestresst hoben wir gegen 15 Uhr ab. Sofort nach dem Abflug machte sich Erleichterung breit. Wir mussten nun nur noch nach hause kommen. Mit uns unterwegs ca. 800 Wetterflüchtlinge von den diesjährig insgesamt 1398 registrierten Flugzeugen. Nach einem weiteren Tankstopp in Gunzenhausen erreichten wir kurz nach 19 Uhr Strausberg.

Drei erlebnisreiche Tage fanden so ihr Ende. Tannkosh 2014? Wir sind dabei. Darüber sind wir uns einig. ☺













