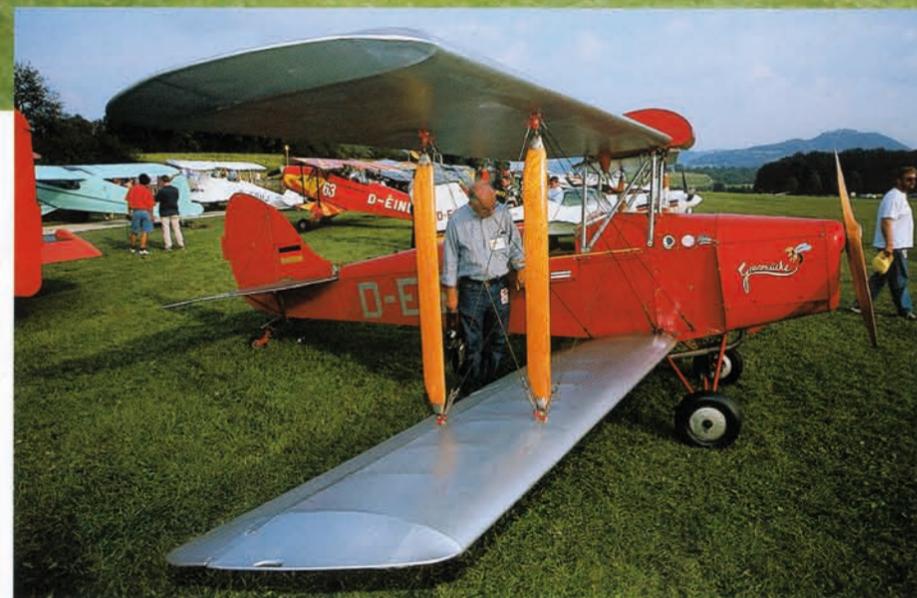




10. Oldtimertreffen auf der Hahnweide

PFLICHTTERMIN FÜR OLDIE-FANS

Seit 20 Jahren findet das Oldtimertreffen in Kirchheim/Teck statt. Von der Fliegergruppe Wolf Hirth bis ins Detail perfekt organisiert, wurde der Jubiläumsflugtag ein besonderer Erfolg



60 Doppeldecker gab es auf der Hahnweide in diesem Jahr zu bestaunen, unter anderem mehrere Stampe (oben), aber auch Rares wie die Mini-Version der Tiger Moth, die »Grasmücke«

Langsam bekommt Klaus Lässig Routine: 1979 begann er, die Oldtimer-Airshow der Fliegergruppe Wolf Hirth auf der Hahnweide zu organisieren. Zwölf Motor- und 20 Segelflugzeuge nahmen am ersten Treffen teil. In den 20 Jahren seither hat sich die Veranstaltung zur größten ihrer Art in Deutschland und zu einer der wichtigsten in Europa entwickelt.

In diesem Jahr fand nun das zehnte Oldtimer-Fliegertreffen auf der Hahnweide statt, und es war ein in jeder Hinsicht gelungenes Jubiläum. Nicht nur die Zuschauerbeteiligung war enorm, auch das Wetter spielte mit Temperaturen bis 30 Grad an allen drei Tagen der Veranstaltung traumhaft gut mit.

Das Programm hatte es in sich, und schon die Eckdaten zeigen, dass die Show auf dem traditionsreichen Segelfluggelände den Vergleich mit keiner anderen Airshow in Europa zu scheuen braucht. Klar, mit 210 teilnehmenden Flugzeugen kann sich die Hahnweide mit den großen US-Vorbildern nicht messen – was aber die Qualität und die Seltenheit der gezeigten Maschinen angeht, ist sie Spitze. Kein Zufall, dass alle zwei Jahre Experten aus der ganzen



Piper L-18: So viele verschiedene Cub-Versionen wie beim diesjährigen Oldtimertreffen sind sonst auf keiner Airshow zu sehen

Welt zur Hahnweide kommen, um Flugzeuge zu sehen, die es nicht einmal im Fliegerparadies USA zu bestaunen gibt.

60 Doppeldecker fast aller klassischen Muster waren auf dem Platz: Focke-Wulf Stieglitz, Boeing Stearman, Stampe, de Havilland Tiger Moth, und Hornet Moth, Bücker Jungman in sämtlichen gebauten Versionen, eine Jungmeister, Great Lakes, Waco, Christen Eagle, Pitts. Und natürlich fehlte auch der größte Doppeldecker der Welt nicht, die Antonov 2. Gleich zwei der 1000-PS-Giganten wurden für Rundflüge eingesetzt, und auch die drei Schweizer Ju-52 der Ju-Air waren stundenlang in der Luft.

Zuschauermagnet, wie sollte es auch anders sein, waren die Maschinen, die fluglärmempfindliche Naturen vor Zorn rot werden lassen – Fans aber ein Lächeln ins



»Push back«: Die Buchon 109 war einer der vier »Breitling Fighters«, die aus Duxford ins Schwäbische kamen



Extreme: Die North American Bronco, in französischem Privatbesitz, und die Blériot XI. Die Turboprop bot eine eindrucksvolle Airshow, mit der grazilen Blériot zitterten die Zuschauer bei jeder Kurve



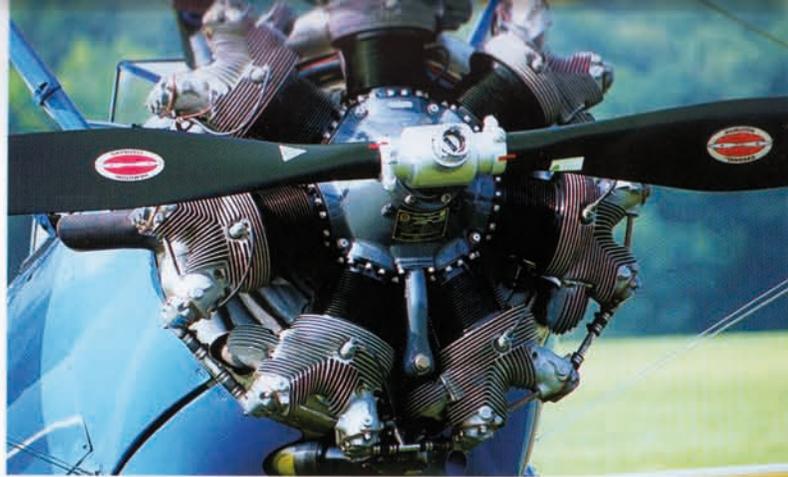
Kein Oldtimer, aber schöne Ergänzung: Extra 300L

Version der Me-109 mit Merlin-Motor, und einer P-51D. Als die vier WW-II-Jäger am zweiten Veranstaltungstag ein ausgeklügeltes Programm mit simulierten Dogfights, tiefen Überflügen und Kunstflug an den Himmel zauberten, blieb keine Video-

Gesicht zaubern. »Duxford Airlines«, die Dependence des Imperial War Museums, reiste – typisch britisches Understatement – mit vier Warbirds an, insgesamt weit über 6000 PS aus 48 Zylindern.

Angeführt wurde die Viererformation von Ray Hanna, dem legendären ehemaligen Leader der Red Arrows in seiner Curtiss P-40 Warhawk, und einer Spitfire XIV mit 2050 PS starkem Griffon-Motor, die sein Sohn Mark spektakulär vorflog. Gegen den Griffon mit Fünfblatt-Prop klingt selbst eine Mustang mit dem Standard Merlin-V-12 brav. Ergänzt wurde das Duo von einer Hispano-Buchon, der spanischen

Sternmotoren sind der Blickfang jeder Oldtimer-Airshow: Hier der Siebenzylinder-Continental einer Boeing Stearman



Keine Chance für ein Lärmzeugnis: Der eindrucksvollste Warbird auf der Hahnweide war die seltene Spitfire XIV mit dem 2050 PS starken Griffon-Motor, geflogen von Mark Hanna (unten links)



kamera im Stand-by-Modus – die von einem Uhrenhersteller gesponserten Breitling Fighters eroberten das Zuschauerinteresse im Nu.

Nicht dabei war diesmal leider die Me-109 der DASA, angeblich verhinderten Versicherungsprobleme eine Teilnahme. Me-Pilot Walter Eichhorn war dennoch anwesend und zeigte mit seinem Sohn Toni die aus früheren Jahren bekannte T-6-Formations-Airshow.

Zwei YAK 11 aus Frankreich, zum ersten Mal in Deutschland zu sehen, machten den T-6 dieses Jahr Konkurrenz: Daniel Koblet und Jean François Chalumeau führten die beiden Sowjet-Warbirds in lupenreinem Formationsflug vor, besonders beeindruckend war der Sound der 570 PS starken Schwesow-Sternmotoren.

Wieviele der sicherlich 50000 Besucher allein der Warbirds wegen zur Hahnweide kamen, lässt sich nicht sagen. Dabei war allein schon das Flugprogramm der »normalen« Oldies spektakulär und fotogen.

Besonders hohe Resonanz fand der in diesem Jahr erstmalig durchgeführte »Gänsemarsch« der Doppeldecker. Über 30 Maschinen waren dabei gleichzeitig in der Luft



Der Fauvel-Nürflügel-Segler. Gleich drei der seltenen Vögel kamen auf der Hahnweide zusammen – und wurden auch vorgefliegen

und flogen in loser Formation eine Art Platzrunde, optimal für Video- und Fotoamateure. Rechnet man alle Flugbewegungen zusammen, so kam das Oldtimertreffen an den drei Veranstaltungstagen auf über 1000 Starts und Landungen.

Neben den genannten Vorführungen gab's auf der Hahnweide aber auch Leckerbissen für Kunstflug-Fans. Vor allem zwei Vorführungen begeisterten Publikum und Piloten: Remi Haag auf seiner Zlin 526 zeigte mit einer für heutige Verhältnisse schwach motorisierten Maschine spektakulären Präzisionskunstflug. Haag ließ keine der mit einer 526 möglichen Figuren aus: Lomcovak und Rollenkreis gelangen ihm scheinbar mühelos und perfekt.

Ein besonderer Genuss war das Display des zweifachen Deutschen Vize-Kunstflugmeisters Wolfgang Dallach mit seiner 260 PS starken Diabolo. Auf Nachfrage ließ der Vater des schnellen UL Fascination durchblicken, dass ihn die Idee durchaus reizte, sich auch als Konstrukteur wieder mehr mit dem Kunstflug zu beschäftigen.

Die richtige Mischung aus Oldtimern, Klassikern, Warbirds und spektakulären Show-Einlagen ist es, die die Faszination des Hahnweide-Fliegertreffens ausmacht. Nicht zu vergessen die Segelflieger: Natürlich gehen sie im Spektakel der schnellen War-



90 Stundenkilometer aus 50 PS. Mit seiner Blériot XI überquerte der schwedische Flugkapitän Mikael Carlson in diesem Jahr bereits auf den Spuren von Louis Blériot den Ärmelkanal

Side und Tandem-Cockpits, Bergfalken und sogar drei Fauvel-Nürflügel kreisten, manchmal sogar gleichzeitig, über dem Flugplatz.

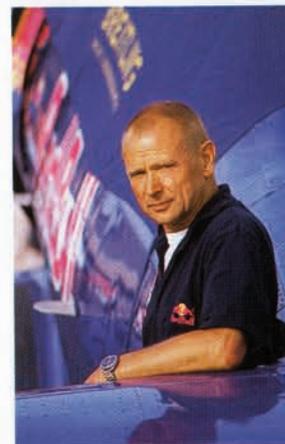
Ein ganz besonderer Genuss war die Jubiläumsveranstaltung, was die Organisation und das Angebot für die Zuschauer betraf. Alles ging nahezu reibungslos über die Bühne, und in mancher Hinsicht ist die Veranstaltung sogar Monster-Airshows wie Oshkosh überlegen, auch wenn in Fliegerkreisen immer die große Fliegerfreiheit in den USA beschworen wird: Undenkbar ist in Amerika die organisatorische Flexibilität, mit der die Schwaben die einzelnen Programmpunkte in eine kompakte Show ohne Wartepausen integrierten.

Da starteten Schleppzüge und Rundflug-Antonows auf den zwei Grasbahnen nur

birds immer etwas unter. Für Segelflugkenner aber ist die Hahnweide ebenso interessant. Wenn gegen Abend die meisten großvolumigen Motoren verstummten, bot sich am Himmel immer ein Kaleidoskop der Segelfluggeschichte: Grunau Babys, seltene Slingsbys mit Side-by-

wenige Sekunden zeitversetzt, perfekt und sicher koordiniert von der gut organisierten Turmbesatzung. Selbst ein anwesender FAA-Warbird-Inspektor aus den USA geriet ob der perfekten Durchführung der Flugshow ins Schwärmen: »These guys did a great job«, meinte der Texaner und bestätigte die Einmaligkeit des Hahnweide-Treffens.

Und ganz nebenbei bemerkt: Nur auf der Hahnweide starten und landen 2000 PS starke Warbirds – auf einer 600-Meter langen Grasbahn.



Stammgast Walter Eichhorn: leider ohne die Me 109