

Das Schweizer Luftfahrt-Magazin Nr. 9/September 2006



Nr. 9/September 2006

## *Civil Aviation*

GROB SPn Utility Jet  
Lugano Airport

## *Helicopter*

Heli Gotthard  
im Einsatz

## *History*

Wenig bekannt:  
Do-22 aus Altenrhein

## *Military Aviation*

Macedonian  
Airforce –  
der turbulente  
Beginn

## *Airshows*

Tannkosh Spezial



# Deutschlands Flieger-Event Nummer Eins



## Welcome to «Tannkosh»

Der Flugplatz Tannheim feiert in diesem Jahr seinen 30. Geburtstag. Unter Fliegern ist der Platz in den letzten Jahren europaweit vor allem wegen des «Tannkosh-Fly-In» bekannt geworden.

**W**aren es beim ersten Treffen im 1995 gerade mal 50 Ultraleicht-Flugzeuge, so wurden für 1998 schon 100 und für 1999 rund 200 Flugzeuge angekündigt. Immer mehr ein- und zweimotorige Maschinen gesellten sich in

den folgenden Jahren zur Gruppe der UL-Piloten. Mit den ersten Kunstflugvorführungen war der Grundstein für «Tannkosh» in der heutigen Form gelegt. Im 2003 zählte man bereits 550 Flugzeuge – zum grossen Teil aus Deutschland – mehr und mehr aber auch aus Län-

dern wie Österreich, Holland, Belgien, Grossbritannien, Italien, Spanien und der Schweiz. Im Laufe der Jahre hat das Treffen sein Gesicht verändert: grösser, lauter, spektakulärer! Just im heurigen Jubiläumsjahr wurde die Schallmauer von 1000 anwesenden Flugzeugen weit übertroffen – zu sehen waren mehr Oldtimer und Warbirds als jemals zuvor... Das Oshkosh Europas wird seinem Namen mehr und mehr gerecht!

*Roger Wimmer*



Oben: Die «gelbe Gefahr»; je zwei Schweizer Bucker Jungmeister und Jungmann erfreuten die Zuschauer in Tannheim. An diese Doppeldecker mag man sich gern erinnern.

Links: Gern gesehener Gast in Tannheim war auch die normalerweise im Birrfeld stationierte Stampe SV 4 A der Fluggruppe «Albatros».



Von oben nach unten: Erstmals in Tannheim zu sehen war der äusserst seltene polnische Trainer TS-8. Jan Borowski flog seine Maschine von Piaseczno bei Warschau nach Tannheim.

Synonym für perfekten Akrobatikflug – Ali Jsmet Öztürk mit seiner über 400 PS starken Super Purple Violett, einer Pitts S-2S mit speziellen Flügeln.

In unseren Breitengraden eher selten zu sehen sind die vierplätzigigen Jak-18T. Wie die Jak-52 verfügen sie über den bewährten 360 PS starken Vedenejev M14-Motor. Die Jak-18T war seinerzeit das Ausbildungsflugzeug der Aeroflot-Piloten.



Fotos: Roger Wimmer

# «Tannkosh» 2006



## Jak-52 der eleganten Art

Die legendäre Jak-52 ist ein beliebtes und eindrucksvolles Flugzeug. Das ehemalige Schulflugzeug der russischen Luftwaffe ist auch ein Ohrenschauspiel: Der Neunzylinder Vedeneyev M-14P Motor und sein riesiger Zweiblattpropeller sorgen für einen kernigen Sound.



Kunstflugtauglich ohne Einschränkung – einzig vom Flachtrudeln sind Probleme bekannt.

Foto: Peter Schmeisberger

### Technische Daten Jak-52

Sitzplätze	2
Spannweite	9,3 m
Rumpflänge	7,75 m
Höhe	2,7 m
Flügelfläche	15 m <sup>2</sup>
Leergewicht	765 kg
Max. Zuladung	290 kg
Max. Abfluggewicht	1290 kg
Flächenbelastung	85 kg/m <sup>2</sup> max.
Min. Geschwindigkeit	110 km/h (60 kt)
- mit Klappen	100 km/h
- Rückenflug	140 km/h
Max. Geschwindigkeit	420 km/h
Reisegeschwindigkeit	250 bis 300 km/h
Abreissgeschwindigkeit	ca. 70 km/h
Belastbarkeit	+ 7,0 g/-5,0 g
Bester Steigflug	10 m/s
Max. Steigflug	16 m/s
Motor	Vedeneyev M-14P
Motorleistung	360 PS
Propeller	2-Blatt/optional 3-Blatt
Durchmesser	2,60 m
Reichweite	ca. 500 km
Gipfelhöhe	ca. 5500 m
Startrollstrecke	ca. 180 m
Landerollstrecke	ca. 250 m

Foto: Foto Schneberger



flugmaschinen sollen über ein Heckrad verfügen!

Diese Jak-52 Version gibt es. Die Jak-52TD (Tale Dragger) ist zwar selten, aber um so schöner anzusehen! Cockpit-Mitarbeiter Wolfgang Block und Reto Schneberger waren in Tannheim mit einer TD auf einem Jakowlew-Fotoflug.

Max Ungricht

Von oben nach unten: «Warbird-Feeling» – Die Maschine von Besitzer Jörg Wiebe sieht nicht nur wie ein Warbird aus – sie wird vom Piloten Reinhard Voss auch so geflogen.

Die Fotomaschine, eine ungarisch registrierte Jak-52 mit Norman Gürtner am Steuer.

Kleines Bild: Jak-52 mit üblichem Bugradfahrwerk.



Fotos: Reto Schneberger

**J**ak-52 Maschinen werden immer beliebter. Der Russe ist am Markt relativ günstig zu erstehe, was für kunstflugtaugliche Zweisitzer heute keine Selbstverständlichkeit ist. Litauen hat sich als Hauptlieferant dieser Typen etabliert. Die robuste Bauweise trägt dazu bei, dass das Flugzeug nicht alle Tage mit kleinen Bobos in die Werkstatt muss. Nachteil: Die meist russisch, ungarisch oder litauisch immatrikulierten Maschinen müssen auch von entsprechend national zertifizierten Betrieben gewartet werden. Die Anordnung der Instrumente und deren Beschriftung ist für uns «Westpiloten» zunächst etwas gewöhnungsbedürftig – die Einweisung auf eine Jak-52 stellt aber an gute Piloten keine besondere Herausforderung dar.

Und doch fehlt bei den 52ern einfach etwas, um optisch mit dem Bruder Jak-55 oder den Kollegen von Sukhoi mitzuhalten: Das Fahrwerk lässt nämlich die Maschine etwas hölzern und unsportlich erscheinen – «richtige» Kunst-

Foto: Welfring Block

