



Fliegen, wo sonst keiner ist:
Mit dem **Amphibium**
durch den wilden Westen



Fliegen, feiern, Freunde
treffen: **Tannkosh** ist
mehr als ein Fly-in

14



Jetzt auch als Taildragger:
Wie fliegt die **neue Smaragd** im
Vergleich zur Shortwing?

76

Recht

Aufklärungspflicht
Pflicht oder Kür? 58

Quiz: Fragen für Piloten 59

■ **UNFALLAKTE**

▶ Misslungener Go around
Überrascht vom Gierereffekt 74

■ **ULTRALEICHT**

▶ Neue Smaragd-Versionen:
Taildragger und Short Wing mit V-Prop
Neustart 76

UL-Messe in Ozzano, Italien
Cielo e volo 82

UL-News 84

■ **RÜCKFLUG**

Focke-Wulf F 19
Die Geschichte eines
einzigartigen Vogels 86

■ **HANGAR FLYING**

Old News / Foto-Flug 88
Rodscher / Cartoon 89

■ **RUBRIKEN**

Editorial 3
Leserbriefe 22
Termine 39
Produkt-News 28
Impressum 60

Vom Drachen



bis zur

Transall

Es fing vor 14 Jahren mit einem UL-Treffen an. Heute gehört das Tannheimer Fly-in zu den wichtigsten in Europa. Und zu den beliebtesten – eine Veranstaltung von Piloten für Piloten. Rund 1000 Maschinen kamen diesmal: vom Fußstart-Motorschirm bis zur 700 km/h schnellen Yak-3 U

Ober mal besser sein wird als alle anderen? Deutscher Meister ist Philipp Steinbach schon geworden, 2006, bei seinem zweiten Wettbewerb. Auf einem selbst konstruierten Flugzeug. Mit der zurzeit aufregendsten Maschine am Kunstflughimmel zeigt der 33-Jährige in Tannheim, was die anderen Asse ebenfalls zeigen: wilde Figuren, schwierig – gewiss –, aber ausgelutscht wie überarrangierter Glamrock Mitte der siebziger Jahre. Doch was ist das? Philipp zieht die gelbe Xtreme im 60-, 70-Grad-Winkel nach oben und fliegt so etwas wie eine langsame Fassrolle, immer weiter, einfach so. Ein Spiralsturz aufwärts! Irgendwann implodiert die Figur in einem Bewegungsknäuel jenseits von Aerodynamik und Ballistik, »and your gravity fails and negativity don't pull you through«

(Bob Dylan muss Kunstflug-Erfahrung haben), der 580er Lycoming brüllt – jetzt die gleiche Geschichte abwärts.

Noch etwas Geplänkel, dann eine Linkskurve: weiträumig, schnell, mit großer Querneigung, dicht über dem Boden. An der Schwelle zur »09« Fläche horizontal und Räder ins Gras – ein Zauberer! Landen mit dieser Fahrt? Mit der ganzen Energie, die es braucht, um in der Kurve nicht runterzufallen? Kaum wahrnehmbar hat der Pilot am Kurvenausgang mit einem Slip Fahrt vernichtet und uns die gleichbleibende Schräglage als Teil der Kurve verkauft. Von der Stallgrenze an den sicheren Boden – Philipp landet so unvermittelt wie James Bond im Bett einer Blondine, nachdem er gerade den Bösewicht besiegt hat. Ein Kunststück, ein magischer

Hier kommt die Fliegerwelt zusammen: CH-7, Trike, Xtreme 3000, Transall ...

Moment. Es ist Samstagabend, 18.58 Uhr. Eine Minute später setzt Regen ein, der Vorhang fällt.

Die Bühne ist an diesem Tag für alle offen: Doppeldecker, Militärtrainer, Jäger, Kitplanes, Akro-Maschinen ... nein, Airshow-Flugzeuge sind hier nicht die einzigen Akteure. ULs, Motorsegler, Helis, Cessna, Piper, Mooney – alle sind Teil der Show, alle, die das Fly-in mit einem Luftfahrzeug besuchen.



Im Trend: Für immer mehr Aussteller ist Tannkosh eine attraktive Plattform



Ex-Militärtrainer in privater Formation: Mit vier ihrer fünf Piloten stellen sich die P3 Flyers dem Urteil der kritischen Besucher (unten)

Für viele ist das Flugprogramm nicht wichtiger, als die langen Reihen der Flugzeuge abzuschreiten und irgendwo eine seltene Kostbarkeit zu entdecken. Wieder andere wollen vor allem Freunde treffen, reden, Spaß haben, auf die Party gehen am Samstagabend. Dann die Outdoor-Puristen: Piloten wie Tom Huber und seine Savage-Gang, die natürlich draußen übernachten und ein Tipi dabei haben, neben dem das Beil im Spaltblock steckt.

Du triffst sie alle: schicke Zeitgenossen, die in Overalls aus beheizbaren Kabinenflugzeugen steigen; harte Burschen mit Lederkappe, aber ohne Kanzel überm Kopf; Militärpiloten in Uniform, schwer einzuschätzen, weil persönlicher Noten beraubt; Clubpiloten in Multifunktionsjacken, die zu dritt in der Vereins-172 kommen; schlaue und kreuzbrave Akafieger mit Bart und Brille, junge UL-Piloten in trendigen Klamotten, aber auch alte, die keine Lust mehr haben auf komplexe Flugzeuge und viel Bürokratie; begeisterte Selbstbauer, denen das Geschehen egal ist, solange sie von Gleichgesinnten erfahren, wie man Zackenband um einen Randbogen bügelt ... Dazu die vielen nationalen Varianten. Die Europakarte neben dem Red-Bull-Empfangszelt ist gespickt mit Besucher-Pins vom Schwarzen Meer bis zur Atlantikküste, von Sizilien bis Schweden.

Wie groß der Gegensatz bei den Flugzeugen ist, wird auf der Abstellfläche im Osten deutlich. Hier steht eine Transall der Bundeswehr neben Philipp Steinbachs Xtreme 3000, einem Schlepp-Trike und

einem CH-07 Kompress. Mit diesem zwei-sitzigen Mini-Hubschrauber ist Guido Gehrman gekommen. Beruflich fliegt der Lufthansa-Pilot Boeing 737, privat





»Ich hatte auch mal eine«:
Falke-Hersteller Hartmut Sammet
(l.) freut sich beim Rundgang über
die Sokol MID eines Besuchers



Flaperons als Wäscheleine: Nur nachts
hat das Wetter nicht mitgespielt



Harleys, Hot Rod
und heiße Flugzeuge:
Die Nachthimmel-
Yak-18 aus Litauen
ist seit Kurzem in
Memmingen zu Hause

vor allem Drachen. In Tannheim zeigt der Weltmeister von 1998 mit seinem Textilgleiter Kunstflug. Loops mit einem Gerät, das seine flugfähige Konfiguration nur behält, wenn auch am Scheitelpunkt die Pilotenaufhängung straff bleibt – das geht nicht ohne die Gnade der positiven Last. Das ist so haarsträubend wie Freeclimbing ohne Sicherung. Oder stellt Euch vor, ihr schnallt euch in einem Flugzeug vor dem Trudeln los, und die einzige »feste« Verbindung zwischen Körper und Maschine ist die Hand am Knüppel. Guido trudelt mit seinem Drachen. Zum Abschluss zischt er mit Rückenwind tief über die Piste, dreht mit dem letzten Quäntchen Energie zur Landung auf die »27« ein, streift vor dem Aufsetzen mit der Hand durchs Gras – Applaus! Die Zuschauer sind begeistert. Und das heißt: Auch Motorflieger sind begeistert.

In diesem Moment zeigt sich, dass Tannkosh eine fraktionsübergreifende Veranstaltung ist. Sogar die Unterscheidung privat/gewerblich gerät hier zur Nebensache. Klar, es gibt sie: Diamond ist da, Atec, Rotax, Friebe, Beyerdynamic, Röder. Auch die AOPA und der DULV. Die Sponsoren Cessna, Total, Seat, Proma, Red Bull präsentieren sich. Aber das stört niemand – im Gegenteil: Wer will, kann sich wie auf einer Messe bei Herstellern und Händlern über aktuelle Produkte informieren. Geschäft und Vergnügen schließen sich nicht aus. Tatsächlich, sagt Matthias Dolderer, der mit seiner Schwester Verena die Veranstaltung organisiert, sei ein derart großes Event ohne die Industrie gar nicht mehr möglich. Nur mit deren Unterstützung und rund 150 freiwilligen Helfern seien alle Aufgaben zu bewältigen.

Am Morgen nach der
Party: Bernhard
Axenbeck (r.) braucht
erstmal einen Kaffee,
seine 60er Broussard
den Mechaniker



Zum Tannkosh-Team gehören aber auch alle Airshow-Piloten. Sie zahlen wie die anderen Fly-in-Teilnehmer keine Landegebuhr und verzichten auf Gage. Sie zahlen also drauf, was allerdings nur in finanzieller Hinsicht gilt, denn in jeder anderen ist die Teilnahme ein Gewinn.



Mini-Max aus Langenthal: Mit seinem wunderschön gebauten 40-PS-Einsitzer ist August Lauer am Freitag vor der Front nach Tannheim geflogen

So sieht das auch Lasse Rungholm. Mit Frank Hansen hat er die Beech 18 »Great Danes« von Aarhus nach Tannheim geflogen. Sie sind zum ersten Mal da, »aber nicht zum letzten Mal«, wie Captain Rungholm sagt. Bei 170 Liter Avgas pro Stunde kein billiges Vergnügen: Soviel fließt in die beiden Pratt-&Whitney-Sternmotoren des Silbervogels, der mal dem Astronauten Frank Borman gehört hat. Zusammen leisten die beiden Neunzylinder zwar 900 PS, im Reiseflug sind aber kaum mehr als 150 Knoten drin. Zeit ist Geld – na und? Schließlich ist die Beech ein Geschäftsflugzeug, mit dem Rungholm und Hansen ihre Fima OPMAS promoten. Die hat sich darauf spezialisiert, Flugzeuge via Dänemark mit reduzierter Mehrwertsteuer zu importieren. Ein bisschen Geschäft, ein toller Flug, eine gute Party – die beiden Dänen sind mit dem Wochenende voll zufrieden. Ihre Beech gehört zu den absoluten Highlights des Fly-in. Dieses Klangvolumen, diese Kraft, Schönheit und Eleganz – was für ein Auftritt, wenn die 1952 als Navigations-trainer gebaute Twin im Tiefflug über die Bahn donnert!

Vollkommen anders hört sich August Lauers Mini-Max an. Aber dessen Zweitakter, ein Rotax 447, braucht auch nur zehn Liter pro Stunde. 1200

Arbeitsstunden hat der Schweizer in den Holz-Tiefdecker gesteckt. Nach Plänen. Exzellente Arbeit! Fast wäre das Experimental vor vier Jahren bei einem Großbrand vernichtet worden. Wie durch ein Wunder verschonte das Feuer den Raum, in dem das Flugzeug stand. Sein Besitzer hat es daraufhin Freyja genannt: zu Ehren der gleichnamigen Göttin der Fruchtbarkeit, des Frühlings, des Glücks und der Liebe. Offensichtlich war sie dem Piloten des offenen Einsitzers auch am Tannkosh-Wochenende wohl gesonnen – der Herflug von

Langenthal am Freitag (was von »Freyja« kommt) sei sehr angenehm gewesen, so Lauer – erst am Abend goss es in Strömen.

Das unbeständige Wetter hat wohl auch dafür gesorgt, dass diesmal nicht so viele Flugzeuge kamen wie im Vorjahr: zirka 1000 gegenüber 1300. Aber was hat die Qualität von Tannkosh schon mit Zahlen zu tun! Das besondere Flair trotz der erreichten Größe bewahren – darum geht's den Veranstalter auch in Zukunft. Bisher ist das gelungen.

Peter Wolter



Stilvoller Auftritt: Lasse Rungholm (r.) und Frank Hansen aus Aarhus mit ihrer prächtigen Beech 18

Fotos: P. Wolter (li), S. Krikava (ri)