

Pilot und Flugzeug



www.pilotundflugzeug.de



Tannkosh 2008

VFR-Massenarrivals bewähren sich

EASA gegen N-reg.

Moderne Kreiselssysteme

Pilot Training: Kleine NOTAM-Kunde



Avionik:

Kollisionsvermeidung

TCAS, TAS, PCAS und Flarm: Welche Systeme
funktionieren in der Allgemeinen Luftfahrt?



Tannkosh

2008

Während Besucherzahlen und Stimmung in diesem Jahr mal wieder rekordverdächtig waren, machte sich in der Ausstellung die Krise bei TAE und Diamond bemerkbar. Die VFR-Massenarrivals erlebten dank gutem Wetter am Samstag ihre Feuerprobe. Ergebnis: Sowohl dank der Umsicht des Teams von Tannheim-Info, wie auch aufgrund der guten Vorbereitung der aller-

meisten Piloten lief der Anflug der knapp 1.300 Flugzeuge auf den Grasplatz von EDMT wie am Schnürchen.

Selbst Besucher und Aussteller aus den USA, denen sonst in puncto Massen-Fly-Ins schwer etwas vorzumachen ist, zeigten sich im Gespräch mit *Pilot und Flugzeug* beeindruckt. Auf übermäßige Security wurde auch in diesem Jahr verzichtet, so dass sich Flugzeuge und Publikum auf sichere Art und Weise nahelkommen konnten und der Charakter der Veranstaltung als Fly-In von Piloten für Piloten erhalten blieb. Tannheim zeigte sich also auch in diesem Jahr vor allem als Pilotentreffen und weniger als Messe, trotzdem gab es auch einige neue Produktentwicklungen zu bestaunen.

Schon unmittelbar nach dem Start in Straubing wird auf der Münchner FIS-Frequenz klar, dass heute kein gewöhnlicher Tag im süddeutschen Luftraum ist: „Delta-Kilo...“, „Delta-Mike...“, „Delta-Echo...“, „Delta-Golf“, alles was auch nur irgendwie mit einer 1.000 Meter langen Graspiste klar-kommt, ist heute auf dem Weg zum Fly-In ins Illertal.

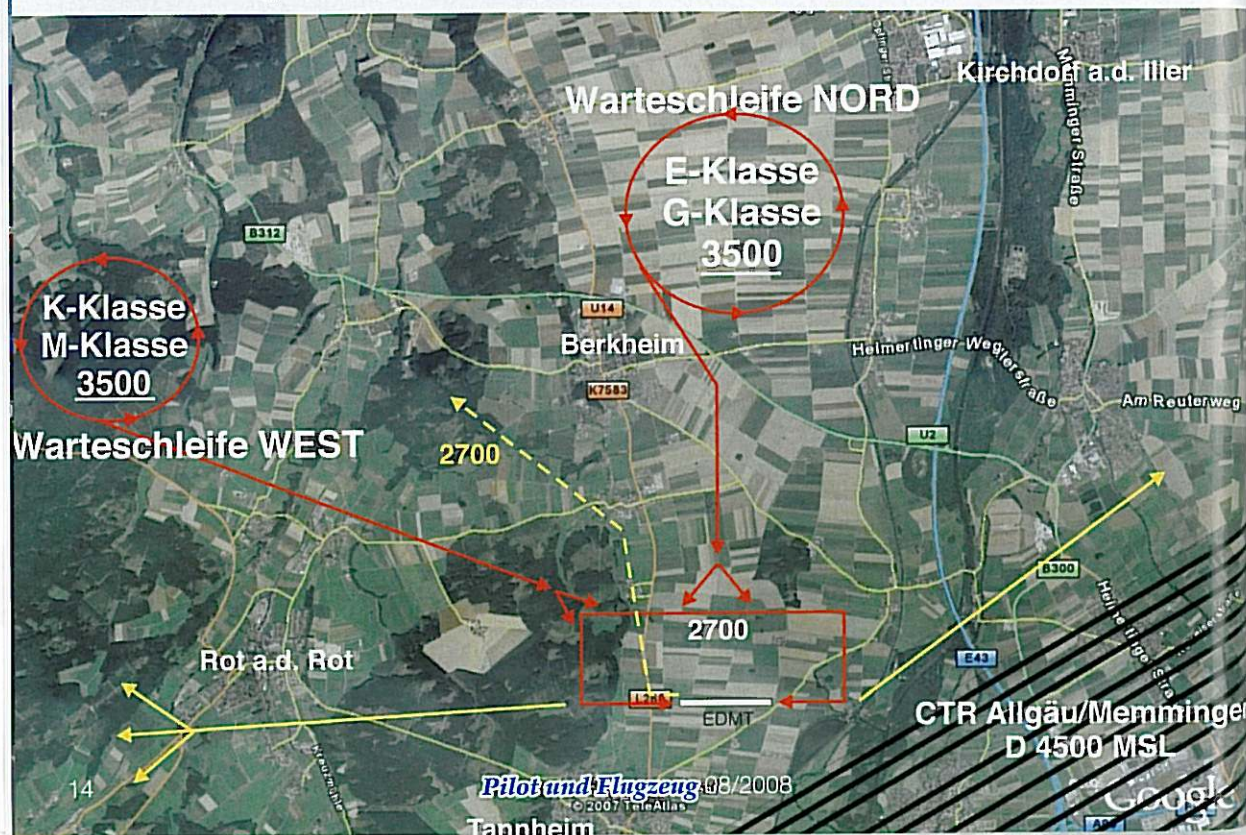
Als wir uns mit der N7311Y auf FIS melden, sagt die freundliche und gut gelaunte FIS-Mitarbeiterin nur: „Sagen Sie's nicht, Sie wollen auch nach Tannheim, oder?“ und als sich schließlich jemand meldete, der weder von noch nach EDMT unterwegs war, lau-

tete die Frage von FIS: „Wieso nicht nach Tannheim?“

Unser Request zum Durchflug des Luftraums C im Nordwesten wurde in München leider wie üblich abgelehnt, wir flogen der Flugsicherung zuliebe also einen schönen großen Bogen in FL85 bis fast nach Donauwörth, um dann querab Blaubeuren auf die A7 zu stoßen und weiter dem VFR gut erkennbaren Illertal genau auf der Grenze zwischen Bayern und Baden Württemberg nach Süden zu folgen.

Wir reduzieren die Speed auf deutlich unter 160 Knoten und sinken auf 3.500 ft, was auch schon die Höhe für das Warteverfahren

Für den Anflug der knapp 1.300 Flugzeuge aus mehr als 21 Ländern setzte man in Tannkosh nun schon im zweiten Jahr auf VFR-Massenarrivals, die stark an die erprobten Verfahren aus Oshkosh oder Sun n' Fun angelehnt sind. Dank ausgezeichnetem Wetter erlebten diese Procedures am Samstag den 19. Juli ihre Feuertaufe. Die Verfahren haben sich dabei mehr als bewährt. Dank zweckmäßiger Unterstützung durch Tannheim-Info und guter Vorbereitung durch die Piloten konnten Hunderte von Flugzeugen den Platz in nur wenigen Stunden sicher anfliegen.



Sesam öffne dich: In puncto Sicherheit setzten die Organisatoren auf viel geschultes und geübtes Personal, anstatt auf drakonische Absperrungen. Besucher und Flugzeuge konnten sich so auf sichere Art und Weise näher kommen. Diese Atmosphäre machte einen wesentlichen Reiz des Tannheimer Fly-Ins aus.

ist. Die nächsten 10 Minuten versprechen arbeitsintensiv zu werden. Die Tannheimer ATIS warnt vor einer durch den Regen der vergangenen Tage aufgeweichten Bahn und fordert alle Piloten auf, Startstrecke und Abfluggewicht genau zu berechnen. Wir liegen 350 kg unter MTOW, die halbe Bahn würde theoretisch reichen, einer Landung in EDMT steht also nichts im Wege.

Gruppen-Viehtrieb nach EDMT

Die erfahrenen ATCler von Tannheim-Info, haben das Anflugverfahren gegenüber dem letzten Jahr weitgehend unverändert gelassen. ULs und Motorsegler, also Flugzeuge mit eher langsamer Airspeed, sammeln sich in der Warteschleife West, die Echoklasse und alles, was noch schneller ist, sammelt sich im Warteraum Nord.

Eine wichtige Neuerung hat Tannheim Info in diesem Jahr aber bei der Abwicklung der Verfahren eingeführt: Die beiden Flugzeug-Herden aus West und Nord werden einzeln in den Kral eingetrieben. Gerade als wir uns nähern, öffnet Tannheim-Info die Warteschleife Nord. Ein Strom von Echo- und Golf-Maschinen macht sich nach Beendigung des Warteverfahrens auf den Weg zum Gegenanflug Piste 27.

Da sich die Flugzeuge ja bereits in der Warteschleife in einen schönen ordentlichen Gänsemarsch eingeordnet hatten, läuft das im wahrsten Sinne des Wortes wie am Schnürchen. Die performancemäßig ähnlichen Maschinen fliegen den Gänsemarsch einfach ab bis zur Piste, das Abrollen geht dank ausreichend breiter Rollflächen links und rechts sehr schnell. Auf diese Weise können Dutzende Flugzeuge in wenigen Minuten sicher in EDMT landen.

Als wir den Warteraum Nord erreichen, ist die Herde schon weg, als Nachzügler erreichen wir die Platzrunde und landen zwischen einer 172er und einer Seneca bequem auf der wirklich noch recht weichen Graspiste.

Kurz danach wird der Warteraum Ost geöffnet. Jetzt setzt sich von dort aus die Karawane der Ultralights und Motorsegler in Bewegung. Auch hier Gänsemarsch und Disziplin.



Bis auf eine DA-42, die einen Startabbruch hatte und sich dabei die Propeller verbog, passierte nichts im Flugbetrieb. Ein Zeichen für die hohe Professionalität von Organisatoren, Helfern und Piloten.

Die Idee, die beiden Klassen hier getrennt einzutreiben, stellte sich zumindest im Laufe des Samstages als sehr zweckmäßig heraus. Das gefürchtete Tannheim-Erlebnis – nämlich mit einer Twin oder schweren Single in Landekonfiguration wie ein nasser Sack hinter einem C-Falken zu hängen – stellte sich gar nicht erst ein.

Eine angemessene Flugshow mit Kunstflug, Vorbeiflügen und Wing-Walkerin Peggy Krainz (links) sorgte für Unterhaltung am Samstag. Praktisch, wenn man sich seine Aussichtsplattform da gleich mitgebracht hat (unten)!

Allgemein war die Disziplin und Vorbereitung der Piloten bemerkenswert. Gelegentlich kam es zwar zu dem gefürchteten Einleitungsanruf „Tannheim Info, hier ist die D-...., eine XY VFR aus Blubb, fünf Meilen hinter Blah in 4.000 Fuß, Squawk 7000, zwei Personen an Bord, erbitte Landeinformation ...“, größtenteils wurden die stark reduzierten Funkverfahren für den Anflug aber genau wie veröffentlicht befolgt. Gerade als wir landeten, meldete sich zwar ausgerechnet ein UL, dem der Sprit auszugehen drohte (nicht dass es im Umkreis nicht mehrere Duzend Flugplätze gäbe), aber auch diesem Kollegen half die Infostelle weiter und quetschte die Maschine umgehend in den anfliegenden Verkehr.

Fly-In statt Security-Show

In Tannheim angekommen, tritt dann der eigene und sehr angenehme Charakter dieser Veranstaltung in den Vordergrund. Flugzeuge und Besucher kommen sich hier nahe – sollen sich auch auf sichere Weise nahe kommen – und es ist zugegebenermaßen schon etwas ungewohnt, wenn vor dem Rollen zum Abstellplatz erstmal Scharen von Fotografen und Kinderwagen von den Helfern auf die Seite gewunken werden. Aber das macht Tannheim aus. Keine Security-Show, sondern ein Fly-In. Die Besucher in diesem Teil des Flugplatzes sind ohnehin größtenteils selber Piloten und wissen sich entsprechend zu verhalten. Statt mit drakonischen Absperrungen erreicht man in Tannheim die erforderliche Sicherheit durch den unermüdlichen Einsatz der mehr als 150 freiwilligen Helfer. Diese

MOVING TERRAIN
Air Navigation Systems AG

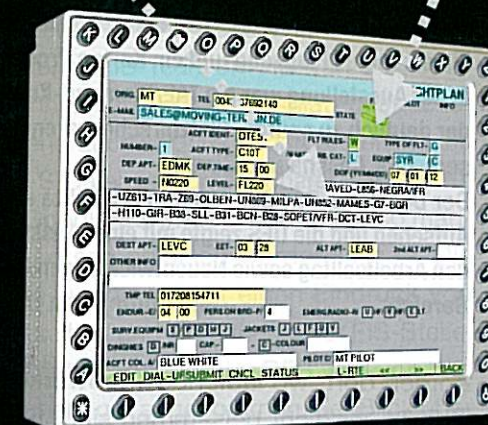
Trouble with flightplans?

RAD restrictions?

Use a smart EFB that talks to Eurocontrol directly

24h / 7 days

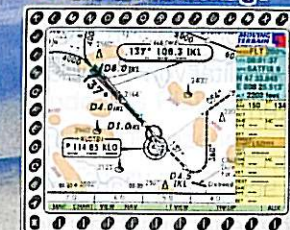
and get your valid routing + FPL activ instantly!



MT-Blitz-Plan

Further Options:

MT-IFR Package



MT-Satellite Radar



Moving Terrain Air Navigation Systems AG
Phone +49 (8376) 92 14 - 0. Fax - 14
www.moving-terrain.de



Ein einsames Flugzeug und ein Karton Prospekte. In der Ausstellung war die TAE/Diamond-Krise leider deutlich zu spüren. Platzhirsche waren in diesem Jahr Cessna und Cirrus.

Der Dornier S-Ray 007 (rechts) erweckte einiges Aufsehen und die DFS zeigte mit einer Ausstellung den Arbeitsalltag sowie Neuentwicklungen im FIS-Bereich. Bild (mitte): Iren Dornier

sorgen dort, wo laufende Triebwerke und Zuschauer dicht beisammen sind, für den nötigen Abstand. Knappe 1.300 Flugzeuge zeigen, dass dieses Konzept ankommt. Bis auf eine DA-42, die einen Startabbruch hatte und sich dabei die Propeller verbog, passierte nichts im Flugbetrieb. Ein Zeichen für die hohe Professionalität von Organisatoren, Helfern und Piloten.

Die Ausstellung selber war dann vielleicht einen Tick weniger euphorisch als noch im letzten Jahr.

Thielert und Diamond hatten zwar Standflächen reserviert, reduzierten ihren Auftritt aber auf reines Flaggezeigen, viel zu verkaufen hat man ja auch im Moment ohnehin



nicht. Diamond stellte eine DA-42 Platinum Edition vor, statt eines Repräsentanten der Firma, der eventuell hätte Auskunft geben können zur Situation der Kunden und der Zukunft der TAE-ausgerüsteten Diamond-Flugzeuge, stellte man nur einen Karton mit Prospekten vor das Flugzeug, der – wenig überraschend – kaum Beachtung fand.

Die Show machten Cessna und Cirrus. Cessna war über die Siegerländer Air Alliance vertreten, gezeigt wurden neben den bekannten Modellen vor allem auch die Neuerwerbungen 350 und 400.

Cirrus zeigte die gesamte Produktpalette und vor allem das neue „Cirrus Perspective by Garmin“-Cockpit, mit dreidimensionaler Darstellung von Gelände, Hindernissen, Traffic sowie Highway-in-the-Sky (siehe *Pilot und Flugzeug* Ausgabe 2008/07), was man getrost als das zurzeit modernste und ausgereifteste GA-Cockpit auf dem Markt bezeichnen kann.

Auch Mooney war über die britische Air-Touring vertreten und zeigte die Acclaim Type S, die mit 242 Knoten Top-Speed in FL250 als Kolbensingle (!) gerade mal 8 Knoten unter der Schwelle für einen Diversity-Transponder rangiert.

Einiges Aufsehen erregte der amphibische Iren Dornier S-Ray 007, der nun die UL-Phase hinter sich gelassen hat und eine vollwertige VLA-Zulassung mit 650 kg anstrebt. Der von einem 100 PS Rotax-Motor angetriebene Zweisitzer mit dem traditionsreichen Namen ist unverkennbar auch für die Klasse der US-amerikanischen LSAs ausgelegt. Der in Tannheim ausgestellte Prototyp D-EDIP machte auf uns einen ausgesprochen guten Eindruck, das Flugzeug ist klar für die Nutzung als Freizeitgerät ausgelegt, als solches aber sehr durchdacht: Der Betrieb

auf Wasser oder Land macht die Maschine für Freizeitwecke attraktiv, der dank drehbarer Tragfläche mögliche Transport in einem Anhänger auf der Strasse eröffnet dem Halter neue Optionen bei Unterstellung und Betrieb des Flugzeuges. Vieles in Bezug auf den S-Ray ist noch nicht klar, so muss vor allem der Zulassungsprozess noch abgeschlossen und das Flugzeug zu einem attraktiven Preis in den Markt eingeführt werden, die Entwicklung dieses Konzeptes ist jedoch vielversprechend.

Auch die Deutsche Flugsicherung war in Tannheim mit einer Ausstellung vertreten. Auf interessante Art und Weise führte das Frankfurter FIS-Team um Herwart Goldbach in Tannheim den FIS-Arbeitsplatz der nächsten Generation vor. Die Radardarstellung mit Mode-S-Daten und unterlegbarer ICAO-Karte oder Google-Earth-Szenerie würde so manchen Lotsen neidisch werden lassen. Die Ausstellung vermittelt einen Eindruck von Arbeitsalltag und Aufgaben einer FIS-Stelle. Das Kontaktangebot der DFS wird von den Besuchern gut angenommen, der Blick über die Schulter eines FIS-Mitarbeiters ist für Piloten mindestens so interessant wie für andere Menschen der Blick ins Cockpit.

Ansonsten lohnt es sich wie immer in Tannheim einmal den enormen Flugzeugparkplatz am Westende des Platzes abzugehen, seltene und schöne Flugzeuge zu bestaunen und Hangar-Talk zu pflegen – Flugzeuge, soweit das Auge reicht. Wer auch immer behauptet, die Allgemeine Luftfahrt in Europa sei dem Untergang geweiht – die Besucher in Tannkosh haben davon jedenfalls nichts mitbekommen.

Jan.Brill@pilotundflugzeug.de