



Deutschland € 4,90  
Österreich € 5,50, Benelux € 5,70  
Italien € 6,40 Spanien € 6,40  
Schweiz sfr 9,60

# flieger magazin

**Einflug in die Wolken**  
**Unbelehrbar**  
**ins Unglück**

**Für Sie geflogen**  
**Speed Cruiser SC07-**  
**ultraleichter Kreuzer**

**Fragen an die EASA**  
**Was jetzt auf**  
**uns zukommt**



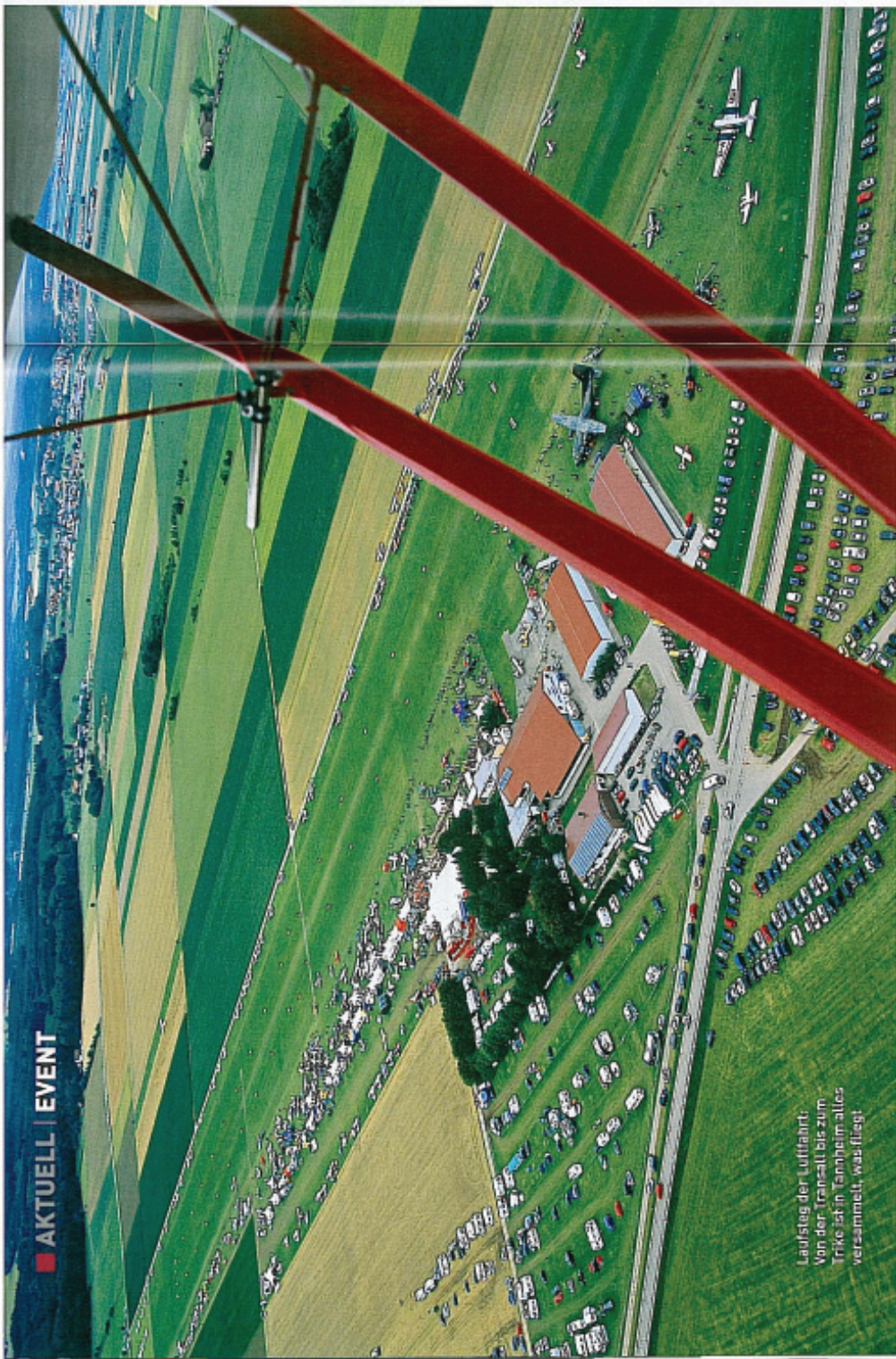
Oshkosh, Tannkosh, Reno und mehr:

# Der Airshow Sommer

**5**  
Landegutscheine  
Gratis!

**Werksbesuch in der Krise: Was nun, Cessna? 5.28**





Laufsteg der Luftfahrt:  
Von der Transit bis zum  
Trikie ist in Tannheim alles  
versammelt, was fliegt.

Gastspiel mit  
der »Roten 7«  
Klaus Plass  
jagt die Me-109  
G4 der EADS  
über den Platz.  
Ein Höhepunkt  
der Airshow



Immer locker  
bleiben: Regen  
kann Tannkosh-  
Fans nicht die  
Laune ver-  
derben – auch  
diesem Kitfox-  
Piloten nicht



Messe-Meile:  
Knapp hundert  
Firmen aus  
allen Bereichen  
der Fliegerei  
sind mit ihrem  
Programm  
vertreten



Tannkosh 2009

# Regen verbindet

Fällt Weihnachten etwa aus,  
bloß weil kein Schnee liegt?  
Tannkosh ist für Piloten  
genauso bedeutend, auch  
wenn's regnet: eine einzig-  
artige Mischung aus Fly-in,  
Airshow, Messe und Party

Text: Peter Wolter  
Fotos: Christina Scheunemann

**Z**ur Not flieg ich die Autobahn entlang  
Kurz vor der Manninger Kontrollzone  
muss Timotheus liegen, auf der rechten  
Seite...  
Beim Tankstopp in Bad Neustadt an der  
Saale hätte ich beinahe aufgegeben. Es hätte  
zu resnen begonnen, die Front schien Franken  
und den Thüringer Wald schon erreicht zu ha-

ben. Doch dann war es nach Süden trotzdem  
irgendwie weitergegangen.  
Das muss der Platz sein! Zwei Reihen hel-  
ler Punkte, dazwischen ein grüner Streifen.  
»Tannheim Info, Delta Mike Quebec Oscar  
Papa«. »Oscar Papa, Fiste 27«. Das ist alles:  
kein Einleitungsanruf, nur »Tannheim Info«  
plus Kennung und dann Klappe halten, so will  
es das Anflugverfahren für Tannkosh bei ho-  
hem Verkehrsadkommen, 2700 Fuß, 90-Grad-  
Linkskurve in den rechten Gegenanflug,

Position und Höhe auf 122.825 metden kön-  
nen, wie für normales Verkehrsaufkommen  
vorgesehen.

Flugzeug verankern, am Red-Bull-Zeit als  
Teilnehmer registrieren, zurück zum Flieger  
und Zeit anfahren.

Held wäre bei diesem Wetter noch nicht  
schlecht... Quantok, das ist Tannkosh, das heißt  
zählen, das misst du dir geben!

Wie hunderte andere Piloten auch. Okay,  
wenn man sich anschaut, was da alles an der  
Flughöhe steht, ist klar: Hier zehlen viele nicht,  
weil sie müssen. Es ist kalkulierter Eskapismus,  
angelegt auf zwei, drei Tage und spätestens am  
Sonntagabend oder Montag zu Ende, unter  
einer heißen Dusche in einem komfortablen  
Zuhause. Aber das macht die Tannkosh-Hard-  
core-Version in nicht weniger attraktiv. Am  
Flugzeugschlafen – dichter kann man nicht am

Geschehen sein, am heiligen Ort, selbst über  
Nacht. Flugzeuge, Freunde, Airshow, Ausstel-  
ler – die ganze Fliegerei braucht nicht in Tä-  
gesbesuche zerstückelt zu werden, wenn man  
zählt. Und irgendwie bedeutet das auch: Ich  
bin mit dem Flugzeug da, und wenigstens hier,  
für ein, zwei Nächte, vielleicht die einzigen  
dieser Art im Jahr, mache ich mich nach der  
Landung nicht schände davon und lasse den  
Apparat, der mir das alles ermöglichte, allein  
zurück, auch nicht bei Sturm und Regen. Eine  
Hommage an die Hauptfiguren des Wochen-  
endes: die Flugzeuge.

Zu den Stars gehört diesmal die Ju-52 der  
Deutschen Luftflotte Berlin-Stiftung. Ju-52, der  
schon tausend Mal geflogen. Hier in Tannheim  
wird der dreimotorige Wellblechklassiker  
trotzdem mit Spannung erwartet. Vielleicht  
weil man sich an diesem Grasflugplatz vor-





Frontfrau Verena Dolderer: Die Gastgeberin singt bei den Renegade Cowboys

stellen kann, wie es war, als die Motoren der deutschen Verkehrsflugzeuge in den dreißiger Jahren ihre Ziele anflug – an vielen Plätzen gibt es nicht mehr Infrastruktur als hier. Vielleicht auch wegen des Wetters: In unserer Vordringung passt es ja – groß, düster, langsam, tief brummend – aber zu einem volkenvertrauten als zu einem kalifornischen Himmel. Und so kriecht sie an diesem Freitag unter einer niedrigen Basis von Egelbäck nach Tannheim, begleitet von der Saab Sophie und der Me-108 aus dem gleichen Haus. Kurz nach halb vier taucht die Formation im Nordosten auf. Teller überflieg in einer weiten Rechtskurve. Erst landet die »108«, dann die Sophie, schließlich kommt die Ju-52 alleine rein. Nach 350 Metern hat Fluglehrerleiter Georg Kohne die D-AQUI zum Stehen gebracht.

In den dreißiger Jahren war diese Maschine schon mal bei der Luftbasis im Einsatz; aus Anlass des 60-jährigen Firmenjubiläums hat



Exot: Bart Verhees mit seinem Delta – wie von einem anderen Stern

man sie 1984 aus den USA zurückgekauft, restauriert und im April 1986 wieder in die Luft gebracht, mit Originalkennzeichen. Eigentlich sollte sie nur an Wochenenden und zu besonderen Anlässen fliegen, doch die Nachfrage war so groß, dass die Deutsche Luftfahrt-Berlin-Stiftung einen eigenen Flugbetrieb für die D-AQUI gegründet hat. Heute startet sie zu 600 bis 700 Rundflügen pro Saison. Am Tankhoh-Samstag nutzen Besucher eine Stunde lang die Gelegenheit, sich die traditionsreiche Maschine von innen anzusehen.

Was ist das denn? Mit dem Verhees Delta hat niemand gerechnet. Pflötzlich liegt der winzige Nurrflügel auf der Abseilfläche zwischen Turm und Platz. Wie von einem anderen Stern und zufällig nicht verpflügt beim Eintritt in die Erdmossphäre. In Wahrheit ist Bart Verhees mit seiner Eigenkonstruktion in zweidreierweise Stunden vom Heimatplatz Leopoldsbühl-Bevetto in Belgien mit weiterbedingtem Stopp



FK 12 Comet unter sich: Typentreffen haben in Tannheim Tradition.



Sporrad und Seitenrunder im Clüch: Menschlicher Standardschub hilft beim Wendemanöver. In der Luft hat Matthias Dolderer die F4U-4 Corsair der Flying Bulls souverän präsentiert



Tagestrip oder campen? Zwischen zwei Schauern steuert Illegermagazin-Redakteur Samuel Pichlmaier seinen Sunwheel nach wenigen Stunden wieder gen Heimat



Tannheim Tradition. Auch Piloten anderer Muster kommen hier jedes Jahr in Gruppen zusammen, um sich auszutauschen



Klassiker: Yak-18T, Mercedes-Benz 300 SL Roadster. Ein Sechszylinder-Reihenmotor kann genauso gut klingen wie ein Neunzylinder-Sternmotor

In Karlsruhe nach Tannheim geflogen. Er habe sich ein Besiedlungsgebiet mit viel Platz gewünscht, antwortet der Holländer auf die Frage, welche Idee hinter dem französischen zugelassenen Experimentalstake – als wolle er alle Vorstellungen von Komfort, Zuladung und Reichweite auf den Kopf stellen. »Für einen Einsitzer hat das Flugzeug viel Platz. Ich habe ein Ziel dabei, Klammotten, Verpflegung, alles was man braucht, erzählt der 46-jährige Maschinenbauingenieur. Mit 50-PS-Subaru-Motor erreicht sein nur 210 Kilogramm schwerer Delta im Reiseflug 120 Knoten vier Stunden kann er in der Luft bleiben. Und wie! Am Sonntag, nach dem Start zum Rückflug, fließt der Eigenbau wie auf Schienen davon, während die meisten anderen Flugzeuge in der turbulenten Luft hin und her geworren werden.

Genau andersrum korrigiert Walter Klöcker die Vorstellungen, die sich beim Anblick seiner Morane M.S. 317 aufdrängen. Sternmotor,



Fast zu schön zum Anlassen: Falchchild F24W, Baugjahr 1944, vom Motorenspezialist Heinz Dachsetz

tegmachtigt von Otzen über den Platz geschossen kommt. Er steuert die »Rote 7« des Willy-Messerschmitt-Museums in Manching, eine ehemalige HA 1112 M-11. Buchen, die als Bf 109 G-4 wieder aufgebaut wurde. Nach Tannheim sind es nur 70 Meilen, da lässt sich ein Gasstop noch gut auf. Weiter abstimmen. Tiefe Überflüge, Rollen, hochgezogene Kehren, dazu der Zwölfzylinder-Sound des Daimler-Benz DB 605 – eine Me-109 im Flug zu erleben, ist ein seltenes Vergnügen. Zwar besitzt die EADS noch zwei weitere Exemplare, eine G-6 und eine G-10, doch bei der »109« ist auf Motor und Fahrwerk nie so viel Verlass, dass man sicher sein kann, eine angekündigte Maschine auch fliegen zu sehen. Die Funktion des Fahrwerks stellt Plass in Tannheim erst gar nicht unter Beweis. Er fährt es zwar aus, macht aber nur einen langsamen Überflug, bevor die »Rote 7« noch mal mit viel Stoff und Rückenwind übers Gelände jagt und entschwindet.





Magische Momente: Mit der stillen Eleganz seines Formationskunstflugs verzaubert das Blanix-Team das Publikum



Stars der Kranich-Linie: Saab Sighrid und die Ju-52 »D-AQUIK« der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung



Überblick: Souverän lenkt die Mannschaft auf dem Tower den Verkehr durch das Verfahren für Massenankünfte

ter Flue aus Norwegen, 743 Nautische Meilen hat er mit seiner Cessna B170 zurückgelegt – one way, durch Wetter, mit dem die anderen Besucher zwar nicht so lang zu kämpfen hatten, für das sich die meisten aber trotzdem auf den abendlichen Partyentscheidungen lassen.

Ein Meer großer Cowboyhüte wagt durch das Festzelt, als am Freitag die Renegade Cow-boys spielen, die Band, in der Veranstalterin Verena Dolderer singt. Sponsor TULLY hat die Hilfe gestiftet, den Plätzen dienen sie als Eintrittskarte, als am Freitag die Renegade Cow-boys spielen, die Band, in der Veranstalterin Verena Dolderer singt. Sponsor TULLY hat die Hilfe gestiftet, den Plätzen dienen sie als Eintrittskarte. Und dann natürlich die traditionelle Hangparty am Samstagabend mit der Joe Williams Band. Ein Tonkloß-Höhepunkt.

Ein anderes, etwas früher am gleichen Abend, ist die Vorführung des Blanix-Trains aus Aigen. Kurz vor Sonnenuntergang haben sich Kurt Tippel und Martin Strinzinger mit

ihren Ganzmetall-Segelfluggespan auf Höhe schleppen lassen. Genau in dem Moment, als Henry Bobbig nach einem beeindruckenden Display aus seltenen Kunstflugfiguren Swift steigt, beginnen sie ihr Programm. Es ist 20.50 Uhr. Und ruhig. Dann Musik: Frank Sinatra, »My Way«. Flache Kreise in enger Formation, kurz etwas Abstand, dann rollt einer der behügeligen Doppelstutzer in den Rückenflug. Annäherung des anderen von unten – Spiegelkunstflug. Präzise, eng, harmonisch, fließend. Spektakulär wie die fliegenden Wutausbrüche Marke Edge oder Extra ist das nicht, aber faszinierend. Kommetgleichlich ziehen die Segler an den fliegenden lange Feuerschwelle hin-

in Richtung »09« und »27«, beide fliegen

gleichzeitig eine halbe Kubische Acht, welche der auf einander zu, im Paarlauf eine weite Rechtskurve zur Schwelle der »27« - Landung. Die linken Flügelspitzen sinken synchron ins Gras, die Sonne, die kurz unter der Wolkendecke aufsteht, ist, verschwindet hinter dem Hübenzug im Westen. They did it their way.

Von dem Tonkloß-Besuchern, die campen, verbirgt jeder auf seine Weise die regenreiche Nacht. Meine ist um halb sechs zu Ende, als neben dem Zelt aus einem Stimmengemenge vorübergehender Leute der Satz fällt: »Ich bin wegen acht Millarden Fliegern hier und nicht wegen drei Ständen.« Na gut, wenn da erlow welche zum Frühstück gehen, auch ich nicht ein auf dem Weg. Doch im Frühstückszelt bin ich der Einzige, der nach Kaffee fragt.

Die Jung sind von der Party gekommen. ■



Vor Ort: Die fliegermagazin-Redakteure Peter Wolter und Samuel Pichlmaier inspizieren die Fläche einer Cessna Corvalls



Österreichischer Pilot, französische Maschine, belgische Kennung, deutsche Homebase: Walter Klockner in seiner M.S. 317

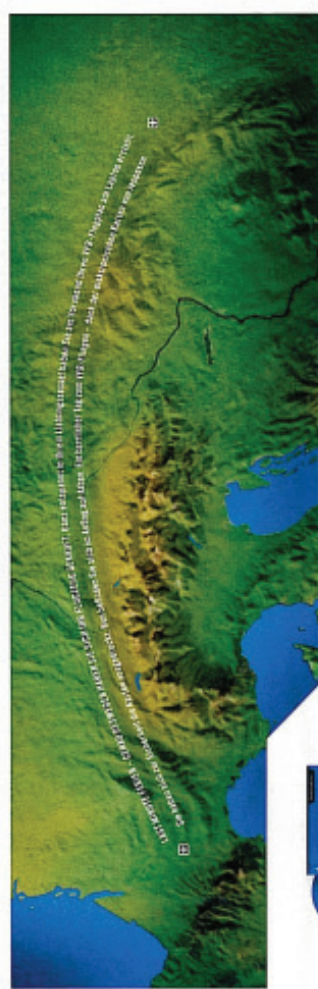
Corvair, T-6, Curtiss Robin, Boeing Stearman, Bucker Jungmann, Stamp, Stigitz ... Was wäre Tonkloß ohne all die historischen Leckerbissen? Genauso begeistert lässt sich das Publikum aber auch von den Kunstflug-Vorführungen mit modernen Maschinen: von Lokalmotord Matthias Dolderer auf Extra 300SC, Air-Race-Ass Nicolas Ivanoff auf Edge 540 oder von der Schweizer Meisterin Susanne Vogelwang, die eine Voisec 351 pilotiert, begleitet von ihrem Vater Max.

Es gibt aber auch Besucher, die das alles längst kennen, der Action den Rücken kehren und nach seltenen Flugzeugen Ausschau



Die gelblichen und jähzornigen elektronischen Karten von AppView sind jeden VFR-Piloten blauen und jähzornig zur Verfügung. Da sie besser als ein Cockpit. Mit AppView haben Sie einen Zugriff auf die VFR-Karten von AppView. Aktualisieren Sie Ihre Karten einfach online. Sie können sich Einzelkarten, AppView- und Terrain-Karten während Ihres Fluges an. Schauen Sie sich unser genaues es, was AppView für den VFR-Piloten nach alles ist hier.

JEPPIVIEW ELEKTRONISCHER KARTENSERVICE  
 :: Paper in Google earth an VFR-Karten an - mit einem Klick an Handhabung und online in Form von elektronischen VFR-Karten  
 :: In Cockpit online via GPS-Flugplan, AppView, Terrain- und Einzel-Karten  
 :: Aktualisieren Sie Ihre Karten online während des Fluges  
 :: AppView ist für Sie hier jederzeit online und auch in der Luft



finden Sie sich VFR-Karten auf Ihrer PC, Besuchen Sie [www.appview.com](http://www.appview.com)

RUFEN SIE UNS HEUTE NOCH AN 0800 517 71 38 (kostenlos für mobile und landline, Externe Gebühren sind per 2014)

AppView Produkte erhalten Sie auch bei unseren autorisierten Händlern und Partnern:

The Tablet Store

FLYERS CHOICE

STURBY

510 FOX

JEPPESEN