

aerokurier

 Das Magazin für Piloten

1. Praxistest
Garmin
GTN 750

Junioren-WM
Titel für
Deutschland

Orka EM-11C
Der Pusher
aus Polen

Mega-Show
Die beste
Hahnweide
aller Zeiten

Das UL-Duell

Dynamic  **VL-3**

Plus: Großes Business Aviation Special





16 Pilot Report Orka EM-11C

Der polnische Pusher ist seit kurzem EASA-zugelassen. Ist er damit auch reif für den Markt?



32 Neu in Europa: Redbird FMX

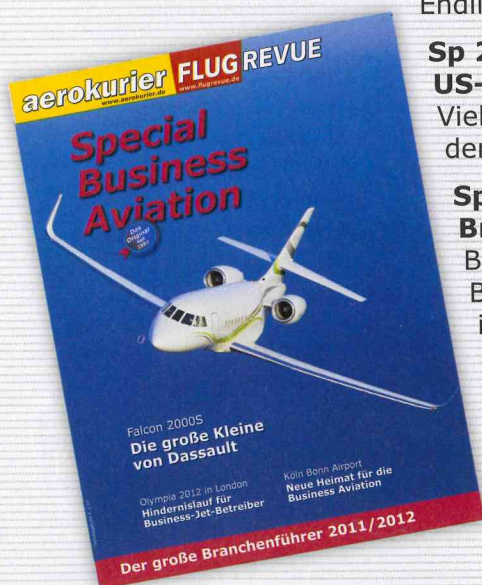
Der FMX von Redbird Flight Simulation beweist, dass ein Simulator mit Full-Motion nicht teuer sein muss.

Inhalt Business Aviation Special

- Sp 3 Editorial/Inhalt**
- Sp 4 Super Midsize Jets**
Die goldene Mitte
- Sp 12 Dassault Falcon 2000S**
Weniger ist manchmal mehr
- Sp 14 VistaJet**
Wachstum mit eigenem Stil
- Sp 16 Olympische Spiele in London**
Nicht schneller, nur weiter
- Sp 18 Der Markt für Business Jets**
Gemischte Signale
- Sp 20 Neues GAT in Köln/Bonn**
Endlich auf Standard

Sp 22 US-Produktion
Viel Platz für den HondaJet

Sp 24 Branchenspiegel
Betreiber von Business Aviation in Deutschland, Österreich und der Schweiz



92 Dynamic und VL-3 im Vergleich

Wer entscheidet das UL-Duell auf hohem Niveau für sich – hat die VL-3 die Nase vorn oder doch die Dynamic?

Titelthemen

Motorfliegen

- 6 Reportage**
Flugzeugfriedhof in Bates City
Final Destination
- 16 Pilot Report Orka EM-11C** Reife Prüfung
- 24 Reise nach Italien** Florenz, Neapel und Co
- 30 Garmin GTN 650/750** Cockpit 3.0
- 40 Tannkosh 2011** Eins vier acht eins

Magazin

- 32 Neuer Full-Motion Simulator in Europa**
Redbird verleiht Flügel
- 33 Neues GPS SkyDemon** Besser ankommen
- 34 Handiflight 2011** Flugspaß trotz Behinderung
- 36 16. Oldtimer-Fliegertreffen**
Großes Kino auf der Hahnweide

Tannkosh 2011

Eins vier acht eins

Die neue Rekordmarke heißt 1481! Nie zuvor waren während „Tannkosh“ so viele Flugzeuge gelandet. Das bunte Piloten-Stelldichein, in der 19. Auflage, ist eine echte Erfolgsgeschichte.

Gäbe es eine Universalmaschine gegen brütende Hitze und Starkregen, für Tannkosh müsste sie in großen Mengen produziert werden. Kaum ein Event bietet mehr Vielfalt, fliegerische wie menschliche und natürlich meteorologische. Allein in der Nacht von Freitag auf Samstag sank die Temperatur von 37 °C auf 8 °C. Aber das ist nur die Randnotiz, denn Piloten, die ihr Metier und Tannkosh wirklich lieben, lassen sich von so was nicht beirren.

Ich bin seit vielen Jahren im *aerokurier*-Redaktionsteam für die An- und Abfluginfos unseres Tannkosh Specials zuständig. Und nie konnte ich diesen Spirit, von dem die Tannkosh-Piloten immer sprechen, selbst erleben. Dieses Jahr bin ich dabei. Mit unserer DR400 befinden wir uns – mein Kollege Patrick und ich – kurz vor Tannheim unter wolkenlos blauem Himmel. Ich bediene freiwillig den Funk, denn das, was sich da im Luftraum abspielt, will ich selbst „durchleben“. Auf der Platzfrequenz von EDMT hören wir seit Minuten bereits ununterbrochen Kennungen anfliegender Flugzeuge, es ist schon ziemlich viel los am frühen Donnerstagnachmittag. Daumen auf der Sprechtafel, Pause nutzen und los: „D-EFRS, Robin DR400, zehn Minuten im Nordwesten in 4500 Fuß“ – ungewohnt ohne Initial und ohne „Guten Tag“. „RS“, rechter Gegenanflug 27“, tönt es knapp aus dem Äther. Vor uns drehen zwei Maschinen in den Gegenanflug, eine ist im Final, eine landet gerade. „Ist das schon alles?“, fragt Patrick. Ich bin auch überrascht. Das hatte ich mir komplizierter vorgestellt. Wir setzen auf und rollen so schnell wie möglich nach rechts ab, der Einweiser ist nicht zu übersehen und winkt uns in die freie Lücke am Rand des Maisfelds. Wir verzurren die Robin gründlich, denn das schlechte Wetter soll am Samstag kommen. Ich stelle mich auf die Tragfläche, blicke in die Runde und staune. An die 200 Flugzeuge sind schon da, am Abend werden es 369 sein – neuer Rekord für einen Tannkosh-Starttag.



Der Spirit von Tannkosh: Spätestens beim Überflug der A380 von Airbus ist er deutlich spürbar. Da kommt Gänsehaut-Feeling auf.

Fotos: Herzog, Strecker (1)



Zweimal wurde der Agrar-Einsitzer M21 bei PZL gebaut, aber nur Fritz Koldehoffs SP-YFK fliegt noch.



Nach monatelanger Vorbereitung: Verena Dolderer hat Zeit für einen Plausch mit den Flightlinern.



Melanie Horn, Chefin der Tankstelle, hilft Nicolas Ivanoff beim Tanken seiner Edge 540.



Die Corsair hautnah: Matthias Dolderer präsentiert den edlen Oldie natürlich selbst.



Mit den abziehenden Regenwolken erreicht die Breitling Super Constellation den Tannheimer Luftraum.



Glanzstück von 1937: Ryan STA Special.

Konzentriert, aber gewohnt locker: die ATC-Tower-Profis



Augenweide, nicht nur für Oldie-Fans: die Travel Air 4000. Köpfe hoch, it's Airshow Time!



Das klimatisierte Line Taxi bringt uns samt Gepäck zum Begrüßungszelt, wo wir uns registrieren und unser Armband kriegen. „All inclusive“ könnte man meinen, allerdings berechtigt das Band lediglich zum Zugang zu allen Pilotenbereichen, verpflegen müssen wir uns selbst. Dazu gibt es aber ausreichend Stände und Biergärten, Zelte und schattige Gartenplätze. Heute ist erst mal eiskaltes Mineralwasser angesagt, aber das soll sich noch ändern...

Wir richten im Tower ein kleines Redaktionsbüro ein, von wo aus wir unsere Website stündlich neu bestücken: mit Flugzeuginstanzbildern, Impressionen von eintreffenden Maschinen und ihren Crews, mit den bereits zahlreich ausgestellten Raritäten sowie mit Geschichten von Piloten, die uns erzählen, warum sie nach Tannkosh gekommen sind. Unser Kollege Heiko, der vor uns ankam, hat bereits die erste Meldung online gestellt. Es folgen noch ein paar schöne Flugzeuginstanzbilder, und dann genießen wir gemeinsam die Abendstimmung. Eine Live-Band spielt. An dem ein oder anderen Zelt neben dem Flugzeug wird noch ein Steak auf den Grill geworfen, im Biergarten sitzen sie bis tief in die laue Nacht. Alte Freundschaften werden aufgefrischt, neue begründet, und das allumfassende Thema heißt: fliegen, fliegen, fliegen.

Freitag ist es schon in der Frühe richtig heiß. Die ATC-Truppe ist gut gelaunt und hoch konzentriert. Einer macht den Funk, einer beobachtet den Luftraum mit dem Fernglas, der Dritte gibt die Kennung im PC ein. Insgesamt wechseln sich die fünf Kollegen regelmäßig ab. Die Wiesen füllen sich kontinuierlich mit Flugzeugen, rechts und links der Piste werden die zweiten Parkreihen geöffnet. Bei den Flightlinern herrscht jetzt Hochbetrieb.

Lauter nette Piloten – und der Himmel stahlt

Verena Dolderer, immer mit einem kleinen Handfunkgerät unterwegs, eilt auf den Turm. Die Flying Bulls sind gelandet. Matthias Dolderer hat die Corsair F-4U aus Salzburg geholt, Rainer Wilke kommt mit der BO 105. Moderator Peter Waldmann kündigt die ersten Flugvorführungen an, derweil die jetzt ankommenden Gastmaschinen kurz in die Holdings geschickt werden.

Ich greife meinen Notizblock und suche nette Piloten für ein Interview. Gar nicht so einfach, denn heute sind alle nett; beste Laune beim Frühstück auf der Terrasse. „Hallo, guten Morgen, darf ich euch stören für ein kleines Interview?“ „Aber gern!“ David und Stephan kommen aus Worms, einer mit seiner Mooney, der andere hat eine Ercoupe, Baujahr 1947, nach Tannheim pi-



Das kleinste Strahlflugzeug der Welt: die einsitzige Bede BD 5-J. Das Fahrwerk braucht nur eine Sekunde zum Ein- oder Ausfahren.

lotiert. Im Zelt des aerokurier sorgen Marina und Sylvia für frischen Kaffee, allerdings will angesichts der Temperaturen der Kaffee-Funke noch nicht überspringen.

Bei meinen Interviewtouren, die ich immer wieder kurz unterbreche wegen der Arbeit in unserer Mini-Towerredaktion, erhasche ich ab und zu spektakuläre Flugszenen der Display-Piloten: Die Piper-Staffel zieht harmonisch ihre exakten Schleifen über der Piste. Lauter wird es, als ein Eurofighter über den Platz fegt. Matthias hält sich einfach

nicht an die Schwerkraft. Seine Edge fliegt mal oben, mal unten, mal upside down im selbst produzierten weißen Rauch. Das Agrarflugzeug PZL M21 macht einen tiefen Überflug, bei dem es auf einen Schlag mehrere hundert Liter Wasser ablässt. Glücklicherweise, die direkt an der Flightline stehen. Die Abkühlung würde mir auch gefallen. Bei uns im Kabäuschen herrschen inzwischen Saunabedingungen. Verena stellt uns einen Karton rein. „Hier ist ein Ventilator für euch, aber aufbauen müsst ihr ihn selbst.“

Heiko beweist Technikerqualitäten. Flugs steht das Ding und fächert Abkühlung. Das Thermometer zeigt am Nachmittag 37 °C. Ich wage mich wieder in die pralle Sonne und marschiere die 104 Ausstellerstände ab, auch wieder ein Tannkosh-Rekord. Ein netter Kollege schenkt mir ein Erfrischungsgetränk, am Mayday-Stand wird diskutiert, ob am Abend noch die Fahne von einem Fallschirmspringer abgesetzt werden kann. Der Wetterbericht verheißt nichts Gutes. Bei Sennheiser stellt ein Moderator knifflige Fragen zum neuen Headset S1. Jeder, der mitmacht, gewinnt, auch wenn er nicht gewonnen hat.

Der von Willi Messerschmitt in Spanien entwickelte HA200-Jet gibt sein Tannkosh-Debüt, Ralf Niebergall startet seine Marchetti SF-260 zum Flying Display gemeinsam mit einem Modellflugzeug, das sein Sohn Nico vom Boden aus steuert, während sich im Südosten die ersten Wolkentürme aufbauen. Nicolas Ivanoff dreht noch ein paar heiße Loops mit seiner Edge 540. Als Kontrastprogramm zeigen die Antique Aero Flyers ihre historischen Schätze: Wright Travel Air, Morane-Saulnier MS.317 und die glänzende Ryan STA Special. Matthias hat das Renncockpit gegen den Cockpitplatz in der Corsair getauscht. Sein Display ist jetzt, im Vergleich zum Edge-Flug, weich und harmonisch. Aber ständig nimmt

Fotos: Herzog, Geoffrey Jones (1)



Air Alliance – a passion for flying

EUROPEAN LAUNCH:

REDBIRD TRAINING DEVICES

NOW AVAILABLE AT AIR ALLIANCE

THE FULL MOTION FMX SIMULATOR AND TRAINING DEVICES ARE NOW READY FOR TESTFLIGHT AT OUR FACILITY AT SIEGERLAND AIRPORT.

FLY THE NEW SIMULATOR EXPERIENCE!

Air Alliance GmbH
 Airport Siegerland
 57299 Burbach
 Germany

Phone: +49 (0) 2736 4428 0
 Fax: +49 (0) 2736 4428 50
 email: info@air-alliance.de
 www.air-alliance.de

Contact:
 Georg Müller
 Phone: +49 (0) 2736 4428 13
 Fax: +49 (0) 2736 4428 25
 email:
 mueller@air-alliance.de





European Competence Center for Cessna Piston- and Turboprop Aircraft

Fotos: Herzog, Holland-Moritz (1)



Bei nur 8 °C ist der frisch gebrühte Kaffee am aerokurier-Stand der Renner des Samstags.



Regen, na und? Schirm, Jacke und festes Schuhwerk gehören zur Standardausrüstung in Tannkosh.

tiert. Er kommt seit Jahren und ist immer begeistert dabei. Die wetterbedingte Flugpause nutzen viele für Besuche der Workshops: Die DFS informiert, die Stiftung Mayday erläutert ihre sensible Arbeit, ein EASA-Mitarbeiter berichtet zum Thema LSA-Zulassung. Carrol Ann Garrat erzählt von ihrer Weltumrundung mit der Mooney. Sie ist auch die Pilotin mit der weitesten Anreise bei Tannkosh 2011: Florida, USA. Oder ist jemand von noch weiter her angereist?

Gegen elf ruft Moderator Peter Waldmann blauen Himmel aus. Zwar ist es noch nicht ganz so weit, doch erste Lücken tun sich auf, der Regen hört auf. Maschinen aus der Schweiz fliegen ein, dort herrschen bereits bessere Flugbedingungen. Die Breitling Super Constellation kann in Memmingen landen und plant für mittags ihren Überflug in Tannheim.

Als sie dann tief überfliegt, die „alte Dame“, die einst die Ära des modernen Linienflugverkehrs einläutete, tummeln sich die Besucher dicht an dicht an der Flightline. Und dann kommt der absolute Star. „Im Nordwesten bereits zu sehen: die A380!“, tönt es vom Sprecherturm. „Diesmal in den Airbus-Farben – eine Werksmaschine. Sie war zu Gast bei den Do-Days in Friedrichshafen.“ Nach einer ersten Runde geben die Piloten noch eine Zugabe mit großer Schräglage als Schmankerl obendrauf.

Den krönenden Abschluss des Tages bilden die Flying Bulls mit Corsair, BO 105 und Bede 5-J, dem kleinsten Jet der Welt. Von ihm gibt es nur drei Exemplare weltweit, eines davon bei den Flying Bulls in Salzburg. Beim abendlichen Rock im Hangar mit den „Wildcats“ kriegt jeder einen weißen Schal, angesichts der Temperaturen des Tages ein willkommenes Geschenk. Verena und Matthias sagen Danke an Helfer, Piloten und Aussteller. Tannkosh war und ist ein Event, das bei allen Superlativen eines bleiben soll: ein Treffen von Piloten für Piloten!

Den weißen Schal trage ich auf dem Rückflug am nächsten Tag, als wir uns im Pulk der im Minutentakt – diesmal ganz ohne Funk, nur auf Flaggensignal der Einweiser – startenden Flugzeuge auf den Heimweg nach Bonn/Hangelar machen. Und während wir die Landschaften jetzt wieder bei CAVOK und steigenden Temperaturen genießen, fliegen immer noch Flugzeuge nach Tannkosh. Vielleicht gibt es ja im nächsten Jahr, zum 20-Jährigen, noch ein spezielles Sonntags-Fly-in nach dem Kirchgang? Apropos, „Touch Heaven“ steht auf dem weißen Schal, und Heaven ist ein gutes Stichwort: Tannkosh 2011 verlief ohne fliegerische Zwischenfälle – dank disziplinierter Piloten und dem Spirit, der sie alle zu einem scheint. Und das ist wohl der beste aller Tannkosh-Rekorde. ae

Renate Strecker



Raritäten: Udet U12 Flamingo (1925), Morane-Saulnier MS.317 (1938) und Travel Air 4000 (1929). Links: der polnische Trainer TS-8 Bies (von 1955).

der Wind zu. Das stört Rainer Wilke. Der Perfektionist am Stick der BO 105 ist nicht zufrieden mit sich nach seinem atemberaubenden Programm: „Zu viel Crosswind.“ Doch der tosende Beifall zeigt, dass dieses Publikum fachkundig ist und weiß, wie schwierig guter Kunstflug ist.

Als es dämmt, sorgen die „Monroes“, wie bereits im Vorjahr, für tolle Live-Musik. Der Himmel passt zu Tannkosh: ein abwechslungsreiches Farbspiel aus graublauen Regenwolken, durchsetzt mit rotglühenden Sonnenstrahlen.

Die Nacht ist zwar für viele kurz, dafür aber ziemlich nass. Die Gewitter sind in größerer Entfernung vorbeigezogen. Es gießt aber auch am Morgen noch wie aus Eimern. Um 29 Grad ist die Temperatur inzwischen gesunken. Auch das ist ein weiterer Tannkosh-Rekord. Regenjacke, Fleecepullover und festes Schuhwerk sind jetzt gefragt. Auf dem Weg zum aerokurier-Zelt sehe ich allerdings keine langen Gesichter,

im Gegenteil: freundliche Morgengrüße von überall her. Gerrit aus Neuhardenberg, Brandenburg, und Jakob aus Weißenhorn, 25 Kilometer nördlich von Tannheim, lernen sich beim heißen Kaffee kennen. Sie bringen es auf den Punkt: „Das Wetter ist doch keine Überraschung, damit haben wir doch gerechnet, und außerdem soll's ja nachmittags wieder schön werden.“

„Heiß“ begehrt Kaffee nach dem Temperatursturz

Die beiden grinsen zufrieden und genießen den wärmenden Kaffee im Schutz des Zelttes. Jetzt zeigt sich, dass unsere Damen am Stand den richtigen Riecher fürs Wetter hatten. Der Kaffee ist nun „heiß“ begehrt. Die Reihen füllen sich, die gelben Tassen auch.

Ich treffe Verenas alten Grundschullehrer, Klaus-Walter Hiebel, der selbst Segelflieger war und dessen Sohn einen Rettungsjet pilo-