

flieger magazin

Nr. 9/September 2004



Deutschland € 4,50

Österreich € 5,00, Benelux € 5,20

Italien € 5,90 Spanien € 5,90

Schweiz sfr 8,80

Training für UL-Piloten
Erlebnis Altiports

Flugplan-Nachhilfe
So machen
Sie's richtig

Zweimot-Crash
Spritmangel – trotz
randvoller Tanks

Tannkosh Fly-in
Fliegerparty
par excellence

So trainieren Champions

Hiphop am Himmel



Allgäu meets Amerika:
In Süddeutschland hat
sich im Laufe der Jahre
so etwas wie das
Pendant zu Oshkosh
etabliert. Natürlich
wesentlich kleiner –
aber nicht minder fein

Flugzeuge fast soweit das Auge
reicht: »Tannkosh« platzt langsam
aus den Nähten

Von 24 bis 22

Tannkosh« – auf diese einprägsame Formel mit Oshkosh-Verweis hat man sich jetzt ganz offiziell geeinigt; sicherlich nicht zu hoch gegriffen. Schon am Freitag steuerten 160 Maschinen den 600 Meter langen Grasplatz unweit des Bodensee an. Und am Samstag listete die gestresste Tower-Mannschaft sagenhafte 626 Kennzeichen auf, ehe man abends das Zählen einstellte. Ein neuer Rekord – im Vorjahr waren es weit über 500 gewesen ...

Typisch Tannheim. Da glaubte man schon, der Sommer fände heuer anderswo statt, als sich pünktlich zum Fly-in das Wetter komplett auf dem Kopf stellte: das Glück der Tüchtigen. Und das darf man wörtlich nehmen, denn der Zeit- und Arbeitsaufwand, der dem Treffen vorausgeht, übersteigt allmählich die Möglichkeiten der Organisatoren. Die Vorbereitungen beginnen schon Monate vorher. Ohne freiwillige Helfer – und das sind inzwischen 70 Leute, alles in allem – geht



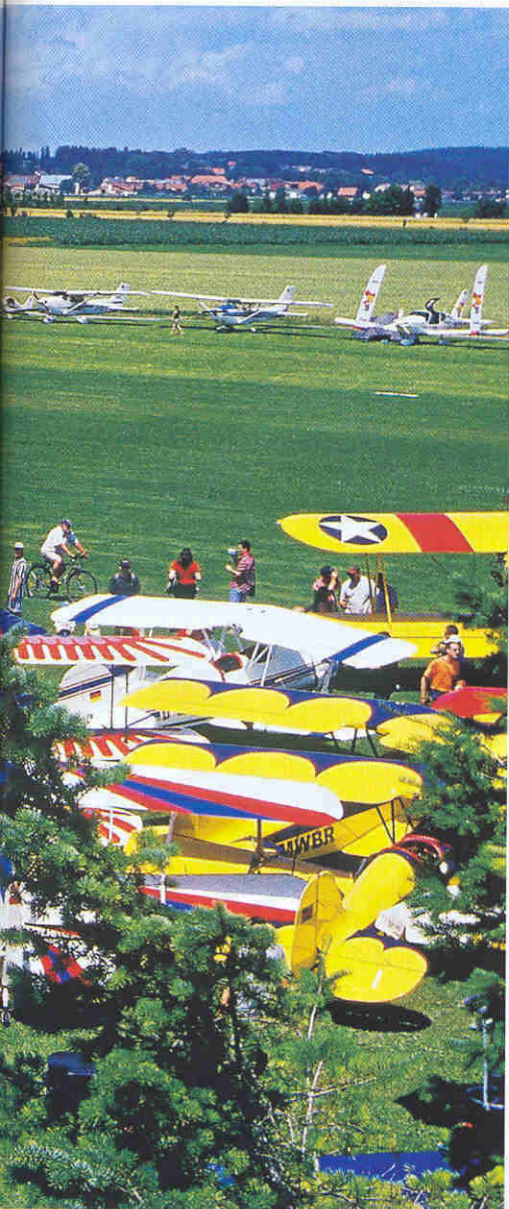
00 PS

längst gar nichts mehr. Das Fluggelände selbst platzt schier unter dem Ansturm der Besucher.

Schon im Vorjahr war die »Parkplatz-Problematik« offensichtlich geworden. Diesmal hat man schlichtweg eine gemähte Wiese auf der Nordseite der Bahn hinzugemietet. Das ergab am Schluss »fünf Reihen Flugzeug«. Beherzte Einwinker von der Flightline-Crew sorgten dafür, dass wirklich jeder seinen Abstellfleck bekam – bis hinauf zur unkommoden



Nicht wirklich schön, dafür aber auffällig: PZL 106 Kruk, einst Agrarflugzeug in der DDR, heute exotischer Löschflieger und Eye-Catcher



Noch ein Ostprodukt: Yak 18 in Ferrarirot und mit einem Flächendesign in den Farben der italienischen Nationalflagge

Spannweite einer Stemme S 10. Man spürt die Bemühungen der Veranstalter, die Tannheim-Betreiberfamilie Dolderer, es den Piloten angenehm zu machen.

Aviatischer Rundumschlag

Vielleicht reicht auch aus diesem Grund die Anziehungskraft Tannheims so weit, nämlich bis über den Ärmelkanal. Der Briten Mark Wait hatte seine Super Decathlon, die wendige Citabria-Schwester, bis ins tiefste Deutschland geschaukelt. Eine veritable Willensanstrengung, belohnt mit dem Preis für die weiteste Anreise.

Was 1986 als kleines Treffen der UL-Flieger begann und sich auf den süddeutschen Raum konzentrierte, hat sich innerhalb weniger Jahre zum aviatischen Rundumschlag entwickelt. Inzwischen ist so ziemlich jede Luftsportart vertreten, vom 24 »Pferde« kräftigen UL aus Pioniertagen bis zum 2200 PS starken Weltkriegs-Boliden wie die F-4U Corsair.

Der gut 20 Jahre alte Quicksilver MX zieht heute noch immer dieselben zweifelnden Blicke und Fragen auf sich wie zum Beginn der UL-Bewegung. Das böse Wort vom »Drahtverhau« hörte man jedenfalls häufiger im Vorübergehen. Sein

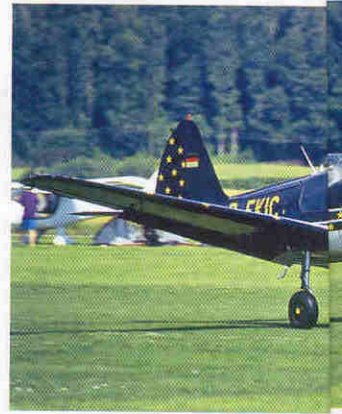
Besitzer trug's mit Fassung. Der preiswerteste Spaßvogel aus dem nahen Sauldorf-Boll ist top-gepflegt.

Auch aus Sauldorf-Boll: der ultraleichte Nachbau der Bf 108 Taifun, einem der fortschrittlichsten Flugzeuge der 30er Jahre. Ungezählte Arbeitsstunden, verteilt auf sechs Jahre, stecken in diesem 80-Prozent-Derivat. Peter Raach hat sie gebaut, ganz aus Holz, ein Einzelstück. Allein das Zeichnen des Plansatzes nahm ein Jahr in Anspruch; der Luftfahrtkonzern EADS half mit Originalplänen aus. Selbst das Kennzeichen D-1010, ausnahmsweise

größer als die UL-Kennung, findet sich auf einem realen Vorbild aus dem Museum. Der Erstflug liegt erst wenige Monate zurück.

Da könnte man das ebenfalls verkleinerte Bf-109-Replikat danebenstellen. Tassilo Bek hat vor über zehn Jahren aus dem famosen Jäger des Zweiten Weltkriegs ein UL gemacht. Christian Englen hat die Bauformen und Helling übernommen sowie eine Firma in Eggesin für die angepeilte Serienfertigung gegründet. Nach Tannheim hatte er das Vorserien-Muster mitgebracht. Dieses Exemplar

Auch Exoten wie die Nord 1203 (rechts) flogen ein. Und wer nicht fliegen wollte, kam mit dem Auto-Klassiker zur Flightline. Viele Hände wurden gebraucht, um 6,3 Tonnen Corsair zu bewegen (ganz rechts)





Wenn eine echte »109« unerreichbar ist, dann fliegt man eben die UL-Version (ganz links). Flugzeuge »zum Anfassen« gab es in Tannheim – und viele machten Gebrauch davon. Der Christen-Eagle-Pilot bekommt noch Instruktionen für den Start

wird einen 75 PS starken Suzuki-Viertakter bekommen und soll im September in die Luft gehen.

Erdrückende Popularität

Das Tannheimer Fly-in trägt seit ein paar Jahren schwer an seiner eigenen Beliebtheit. Regelrechte Warteschleifen ließen sich zur Rushhour nicht mehr vermeiden. Am frühen Samstag Nachmittag wurde bisweilen im 30-Sekunden-Takt gelandet. Bis in den Abend hinein mussten anfliegende Maschinen abgefertigt werden, was Formations- und Kunstflüge – die natürlich den Luftraum weitgehend für

sich brauchen – aus Sicherheitsgründen ausschloss. Dennoch fand sich Zeit und Gelegenheit für hochkarätige Show-Einlagen.

Tannheims eingeflogene Gäste geben immer wieder Grund zum Rätselraten. Nicht jeder kennt die Nord 1203, eine späte Weiterentwicklung der Bf 108 – und die einzige ihres Typs in Deutschland. Die eingeflogene steht in Straubing; ein weiteres Exemplar des Drei- bis Viersitzers wird zur Zeit wieder aufgerüstet. Die in Frankreich gebaute Nord ist – mehr als ein halbes Jahrhundert nach ihrer Entwicklung – noch immer ein schnelles Schiff. Saubere Aerodynamik und ein 145 PS starker Regnier-Vierzylinder-Reihenmotor verhelfen dem ehemaligen Militär-Trainer zu einer Reisegeschwindigkeit von 145 Knoten.

Auch die Stark Turbulent, ein Tiefdecker-Homebuilt, ist nicht jedermann geläufig. Und sogar ein Klassiker wie die Klemm 35 ist ein so seltener Anblick, dass Jürgen Stein, der mit der am stärksten motorisierten Version von Donauwörth nach Tannheim gekommen war, mehr als einmal die Geschichte seines offenen Tandemsitzers erzählen musste.

Noch ein Blickfang: der bildschöne amerikanische Reisezweisitzer Globe Swift. Der Taildragger mit seinem leicht V-förmig gestellten Höhenleitwerk steht in Uelzen, ein weiterer in Eggenfelden; beide kamen zum Fly-in. Viel blankes Metall betont die elegante Linienführung der 130 Knoten flotten Swift, deren Produktion vor mehr als 50 Jahren eingestellt wurde. In Tannheim sah man die fast letztgebauten Exemplare.

Stammgast: Corsair

Wie schon im vergangenen Jahr, hatte Matthias Dolderer aus Salzburg die Red Bull-eigene F-4U Corsair mitgebracht. Mit ihrem 2200 PS starken Doppelstern von Pratt & Whitney beweist sogar dieses

ultraschwere Gerät beeindruckende Beweglichkeit. Dolderer besuchte zwischenzeitlich noch drei weitere Airshows in Österreich, landete zum Tanken in Salzburg und kehrte nach Tannheim zurück. Dort wartete auf ihn eine Extra 300 zur Formation mit einer Harvard T-6.

400 PS, verteilt auf neun sternförmig angeordnete Zylinder, ein Flächenpaar dahinter. Das sind die Komponenten der S-12, die erste in Deutschland, das Nonplusultra aus dem Hause Pitts. Hans-Günter Vosseler fliegt sie; Dieter Haag in Schwäbisch-Hall steht kurz vorm Erstflug seiner S-12. Bescheidenheit ist doch was Schönes ...

Dem steht die PZL-106 Kruk gegenüber, ein Ex-DDR-Agrarmonstrum; von Ästhetik keine Spur, aber wert, am Fliegen gehalten zu werden. Der fliegende Hochsitz sah schon seiner Verschrottung entgegen, als sich Dieter Gehling aus Stadtlohn seiner annahm. Ein Jahr Arbeit später, und die Kruk war wieder flott gemacht. Gehling lässt sich den Flugspaß jetzt 150 Liter Avgas pro Stunde kosten.

Weit herumgekommen ist auch die DH Beaver DHC 2, Baujahr '53. Das unverwüsthliche Arbeitstier, das auch Floats und Ski ertragen kann, diente der US-Army.



Grasbahn? Kein Problem für die robuste britische Zweimot Britten Norman Islander



Die Silhouette stimmt – nur die Räder passen nicht: ultraleichtes Replikat der Bf 108 Taifun

Korea, Costa Rica, Kalifornien und Alaska waren Zwischenstationen dieser Beaver. Nach 10000 Flugstunden war eine Grundüberholung des Kurzstarters fällig. Seit 1988 steht sie in Europa.

Typen unter sich

Auch als Typen-Treffen hat sich das Fly-in etabliert. Neun Renegades, etliche Kiebitze, mehrere Bucker und Pitts, sechs Yak 50, 52 und 55 bildeten eigene Lager. Aus dem Rahmen fiel eine Yak 18: Sternmotor, Kabinenrumpf mit Steuerhorn und Dreibeinwerk ergeben einen merkwürdigen zivil-militärischen Stil-Mix.



My home is my airplane: Zelt-Spezialanfertigung eines Remos-Mirage-Besitzers



Die deHavilland Beaver DHC-2, Baujahr 1953, ist auch als überdimensionaler Sonnenschirm hervorragend geeignet



Die anhaltende Beliebtheit des Kiebitz, den es ja nur als Plansatz bei Michael Platzer gibt, zeigt sich bei jeder Neuauflage des Tannheimer Fly-in. Jedes Jahr stehen wieder ein paar frisch vollendete Geräte des wuchtigen Doppeldeckers da, dem man auf Anhieb die UL-Klasse nicht ansieht. Kiebitz- und Renegade-Erbauer entwickeln enorme Fantasie beim Entwerfen ihres persönlichen Bemalungsschemas.

Wer zu früh den Heimflug aus Tannheim antritt, verpasst eigentlich das Beste: feinen Kunstflug im gedämpften Abendlicht bei ansprechenden Temperaturen

Stearman meets Kruk, West meets East: Das Zusammentreffen der unterschiedlichsten Flugzeugtypen macht einen großen Teil der speziellen Tannheim-Atmosphäre aus

Hoffentlich verwenden Sie Aviation Oil Elite in Ihrem Flugzeugmotor. Andernfalls können wir nur hoffen, dass Sie diese Anzeige vor dem nächsten Ölwechsel lesen.



Lycoming Ventilstößel nach 180 Betriebsstunden mit Mehrbereichs-Mineralöl 20W-50 eines Konkurrenten.



Lycoming Ventilstößel nach 240 Betriebsstunden mit teilsynthetischem Mehrbereichsöl 15W-50 eines Konkurrenten.



Lycoming Ventilstößel nach 300 Betriebsstunden mit Exxon Elite 20W-50 – praktisch kein Lochfraß.

© 2004 Exxon Mobil Corporation. Exxon, Esso und Elite sind Marken der Exxon Mobil Corporation oder ihrer Tochterunternehmen.



Deshalb gibt es **ESSO**

Bedenken Sie noch vor Ihrer nächsten Vorstartprüfung: Manche Flugzeugmotoröle können bei längerem Einsatz zu Lochfraß und Scheuverschleiß an der Nockenwelle und damit zu verkürzten Wartungsintervallen führen. Die Lösung? Verwenden Sie Exxon Aviation Oil Elite 20W-50 in Ihrem Flugzeugmotor. Ein spezieller Verschleißschutzzusatz macht dieses Öl bei einem simulierten Verschleißprüfungstest den Produkten von Hauptkonkurrenten deutlich überlegen. Schützen Sie Ihren Motor noch heute mit Aviation Oil Elite. Weitere Informationen erhalten Sie telefonisch unter 00 800 100 39966 oder im Internet unter www.exxonelite.com.

Alle Ergebnisse basieren auf dem modifizierten CEC L-30-T-81 Test mit Ventilstößeln und Nocken eines Lycoming T10-540-J2BD Motors auf einem MIRA Prüfstand. Betrieb der Nockenwellen mit 1250 U/min; 115 °C Öltemperatur; normalem Ventilfederdruck (88,5 kg) für die ersten 80 Teststunden, danach Erhöhung auf 50 % Überlast (132,6 kg) zur Verschärfung der Testbedingungen. Testdauer bis 300 Stunden oder Abbruch aufgrund starker Oberflächenschäden.

und aufgeräumter Stimmung. Etwa die enge Formation dreier Super Decathlon, die wie festgezurrte ihre Präzisionskreise zirkelten. Oder wenn sich Wolfgang Dallach ein weiteres Mal in seinen rund 20 Jahre alten Aerobatic-Eigenbau Diabolo schwingt und seine routinierte Könnerschaft vor Augen führt.

In den siebziger und achtziger Jahren holten er und andere Spitzenpiloten wie Manfred Strössenreuther, Josef Hössl, Richard Hecht und Walter Extra mit viel Einsatz den Kunstflug in Deutschland aus dem Nischendasein und verschafften ihm und sich Ansehen durch internationale Erfolge. In Tannheim zeigte sich Firmenchef Dallach nicht nur mit seinem Aerobatic-Eigenbau, sondern auch mit seinen UL-Produkten Fascination und Evolution.

Die drohenden Gewitterwolken, die den ganzen Tag über im Nordwesten standen, sich aufgebaut hatten und ebenso schnell wieder in sich zusammengefallen waren, brachen in der Nacht mit aller Gewalt über den Platz herein – gerade als die Hallenparty so richtig in Gang kam. Als

Mehr als 600 Gastflugzeuge machten aus Tannheim »Tannkosh«

die ersten Blitze zuckten und der Sturmwind durch den Hangar fegte, eilten etliche Piloten im strömenden Regen zu ihrem Fluggerät. Hatte man wirklich die Erdanker tief genug eingebohrt? Mancher hing mit vollem Körpereinsatz an Tragflächen und Rümpfen. Die Zelte, in der die echten Tannheim-Fans zu nächtlichen pflegen, standen hier und da völlig unter Wasser oder waren längst davongeweht. Eine tropfnasse Angelegenheit, die wohl keiner der Gäste so bald vergessen wird.

Am Morgen danach prä-sentierten sich der Flugzeug-



Fotos: S. Krikawa



Hatten alle ihren Spaß: Wolfgang Dallach in seiner Diabolo bei der »Bodenkür« mit Rauchanlage ebenso wie die Zuschauer beim »Einparken« dieses Autos inklusive charmanter Besatzung



park wie durch die Waschanlage geschoben. Die meisten blieben von dem Unwetter unbehelligt. Aus manch Cockpitboden wurde das eingedrungene Wasser gewischt. Am schwersten erwischt hatte es einen HFL-Stratos, den ultraleichten Doppelrumpfler mit Druckprop. Der lag schwer beschädigt, mit geknickten Leitwerksträgern, in ein Feld gedrückt.

Auch einen Sunny hatte es glatt auf den Rücken gehandelt. Noch lange in dieser Nacht wurden besorgte Piloten per Servicewagen zu ihren Maschinen gebracht, um nach dem rechten zu sehen.

Es hätte viel schlimmer, mit Hagel, wie anderswo, ausgehen können. Den ganzen Samstag über hatten die Unwetter einen großen Bogen um den fast schon überfüllten Flugplatz gemacht. Eigentlich habe man noch Glück gehabt, so war es tags darauf zu hören, als ganz allmählich wieder so etwas wie Normalität in Tannheim einkehrte.

Bilanz unterm Strich: Derart sympathisch wie dieses Fly-in geben sich nur wenige Großveranstaltungen hierzulande. Es ist ein »Fliegerfest zum Anfassen« geblieben, wie sich einer ausdrückte. Wer nach Tannheim kommt, hat ohnehin zumeist ganz unmittelbar mit der Fliegerei zu tun. Für aktive Piloten ist das Tannheimer Fly-in beinahe ein Familientreffen, auf jeden Fall aber: ein dick unterstrichener Termin im Kalender.

Stefan Bartmann