

# flieger magazin

Nr. 9/September 2005



Deutschland € 4,50

Österreich € 5,00, Benelux € 5,20

Italien € 5,90 Spanien € 5,90

Schweiz sfr 8,80

**UL-Trip nach Sardinien**  
Luxus mal ganz anders

**Sauerstoff für Sichtflieger**  
Fit bleiben, wo die Luft dünn wird

**Tannkosh 2005**  
Woodstock für Piloten

Robin 135 CDI

# Voilà le Diesel!

**SPECIAL UL-AVIONIK: Hightech im Cockpit**

Fly-in Tannkosh 2005

# Fliegen, feiern, Freunde treffen

Tannkosh – da ist die Welt in Ordnung: keine Zäune vor der Flightline, keine unfreundlichen Menschen, keine Abzockerei. Das Ganze wirkt eher wie ein Umsonst-und-draußen-Festival. Nur dass die Bühne ein Flugplatz ist, die Musik aus Motoren kommt und die meisten Besucher ein Instrument spielen. Mehr als 800 Bands traten diesmal auf





Zwei Eye-catcher: Cri-Cri, die kleinste Zweimot der Welt. Mittlerweile ist die Ganzmetall-Konstruktion von MCR-01-Vater Michel Colomban 32 Jahre alt – und ungefähr so jung wie Peggy Krainz. Die professionelle Wing Walkerin hat seit 2005 ihr eigenes Team. Mit Verena Dolderer im Cockpit der PT-17 bildet sie weltweit das einzige weibliche Wing Walker Team

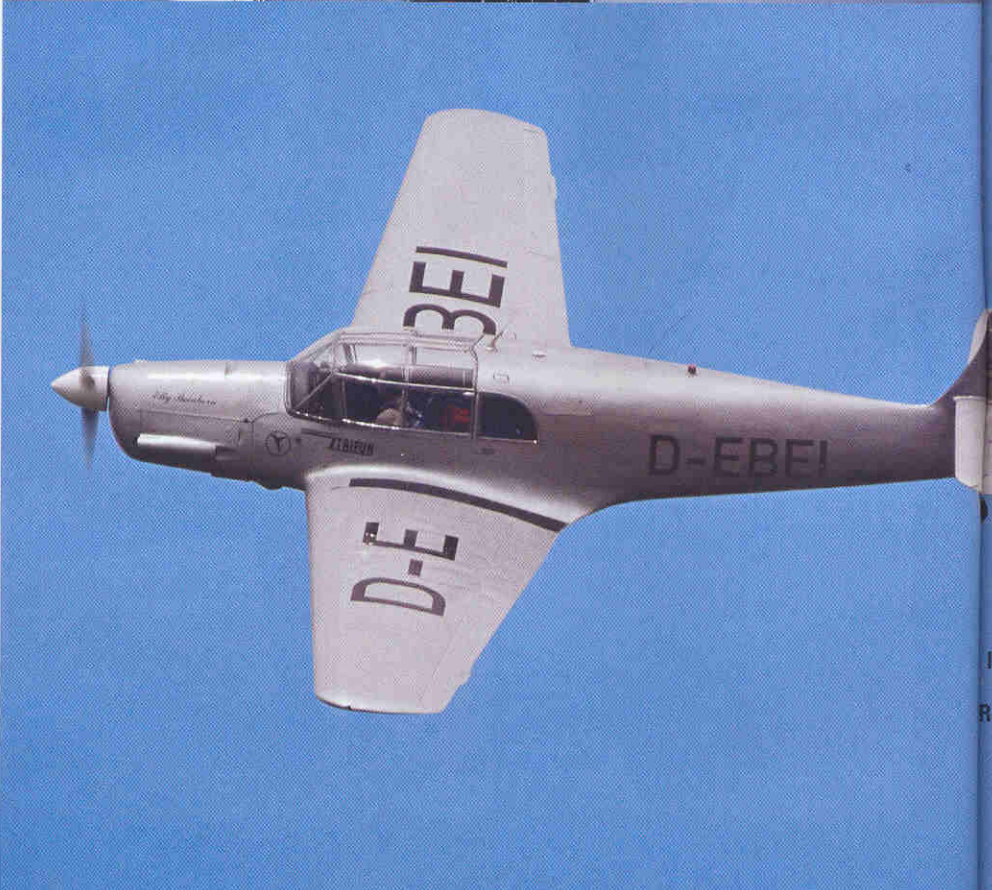


**D**rei Doppeldecker – was sind schon drei Doppeldecker. Umdrehen und weiter die Flightline entlang ... Aber war da nicht ... Nochmal ein Blick nach Osten, jetzt sind die beiden Stearman und die Tiger Moth schon näher, und tatsächlich: Auf der sandfarbenen PT-17 steht eine Frau! Sie hat sich an den Pylon auf der oberen Fläche geschnallt, posiert mit erhobenen Armen, das linke Bein angewinkelt, hinter sich flatternd eine österreichische Fahne. Noch ein Vorbeiflug, diesmal steht sie zum Publikum gewandt mit einem Bein auf dem Rumpf zwischen den beiden Cockpits, das andere Bein nach hinten gestreckt, die Arme um den Pylon geschlungen. Beim dritten Überflug liegt sie Kopf voraus in der Verspannung zwischen den Flächen, wie man's von Wing Walkern in den USA kennt, von Kyle Franklin zum Beispiel, der sowas an der Waco seines Vaters gezeigt hat. Hat, denn Jimmy »Jet« Franklin ist eine Woche vor Tannkosh bei einer Airshow tödlich verunglückt.

Peggy Krainz ist das sprühende Leben. Die Fluglehrerin und Akro-Pilotin lebt im österreichischen Gmunden, ihre PT-17 steht meistens in Wels. Vor sechs Jahren hat sie professionell mit Wing Walking begonnen. 28 war sie damals. Und hatte eine große Klappe. Aber sie wäre nicht Peggy, wenn sie gekniffen hätte, als es darum ging, ihrer forschenden Ankündigung Taten folgen zu lassen. Dieses Jahr hat sich die Mutter einer zehnjährigen Tochter mit der Gründung ihres eigenen Teams einen Traum erfüllt. Hauptsponsor Airmen-Beans hilft dabei. Und ihr Charme. Auftritte der gebürtigen Chemnitzerin, die sich anhört wie Katharina Witt, lassen das Publikum dahinschmelzen wie einst Kathis Pirouetten das Eis im Stadion. Zusammen mit ihrer Pilotin Verena Dolderer, deren Familie den Flugplatz Tannheim betreibt und Tannkosh veranstaltet, bildet Peggy weltweit das einzige weibliche Wing Walker Team. In Oshkosh sieht man viel, aber so was nicht – noch nicht?

Wie beim großen Vorbild in den USA geht's in Tannheim zwar um mehr als Flugzeuge, aber nicht um das Gleiche. Tannkosh ist eine Veranstaltung von Piloten für Piloten, ohne Eintrittsgeld, ohne bezahlte Akteure, aber nur möglich dank der Partner Red Bull, Lancair und Ray-Ban. Firmenpräsentationen wie die Vorführung der schnellen Lancair Columbia 400 oder der Diesel-Zweimot DA42 sind die Ausnahme. Hierher kommen Flieger, weil sie Freude daran haben, sich mit anderen zu treffen, sich auszutauschen,

**Uli Dembinski in Action: Mit seiner Yak-55 zeigte der Tiefflug-Spezialist atemberaubende Manöver**





Die »Taub« schwebt ein: deHavilland DH 104 Dove, geflogen von Klaus Presser. Links das Cockpit des 56 Jahre alten Airliners



Rauchender Brüller: Pitts Model 12. Gleich drei der 360 PS starken Akro-Doppeldecker besuchten das Fly-in



Früher Zeit weit voraus: Bf 108 B-1. Rechts Tannkosh-Lady Verena Dolderer mit »108«-Pilot Uwe Badow



abends eine Fete mit Band zu genießen und besoffen vor Eindrücken unterm Flügel ins Zelt zu fallen.

Und natürlich ihre Maschinen zu zeigen. Mehr als 800 waren's diesmal, entlang der 1000-Meter-Grasbahn zum Teil in Vierer-Reihen geparkt. Von der Red-Bull-DC-6, die am Freitagabend mit einem Überflug dem Meeting ihre Ehre erwies, bis zum Quicksilver vom UL-Platz Saulsdorf-Boll reichte das Spektrum.

Der am weitesten gereiste Gast kam aus Nordnorwegen. Andere Sticker auf der Landkarte neben dem Empfangszelt markierten Schottland, Schweden, Litauen, Frankreich, Polen, Ungarn, Rumänien, Italien, die Schweiz ... Klar, die meisten kamen aus Deutschland, wie Herbert Zimmermann und Jens Neumann aus Hagen, Westfalen: mit einem Zweitakt-Trike – und einem Banjo-UL-Segler im Schlepp!

Maximale Internationalität stand unweit des Yak-Zelts: Die Schweden Michael Wikström und seine Frau Ann Charlotte waren mit ihrer in Ungarn zugelassenen russischen Yak-18 T aus dem südfranzösischen Cannes angereist, wo sie zu Hause sind. Dreieinhalb Stunden hatten sie für den Flug übers Rhôneal, Grenoble und Muhlhouse nach Tannheim gebraucht. Neben ihrer Maschine parkten allein drei weitere Exemplare des kunstflugtauglichen Viersitzers, der von einem 360 PS starken Vedeneyev M-14P angetrieben wird, einem Neunzylinder-Sternmotor.

Star unter den sieben Jaks war zweifellos der Typ 11 von Manfred Rusche. Dieser Einsitzer ist eine Weiterentwicklung der Jak-3, eines Jägers aus dem Zweiten Weltkrieg. Mit ihrem 700 PS starken Shvetsov ASh 21 erreicht sie bis zu 600 Stundenkilometer. Die NVA hatte hundert Stück davon als Trainer und Zieldarstellungsmaschinen. Rusches Flugzeug wurde 1953 gebaut. 30 Jahre stand sie auf einem Kinderspielplatz, bevor der Oldtimer-Sammler – früher Autos, heute Flugzeuge – das geschundene Stück in achtjähriger Arbeit wieder aufbaute.

In die gleiche Kategorie passen Warbirds wie die Corsair der Flying Bulls aus Salzburg, die T-6 »Miss Goosebay« von Peter Gutmann und die potenteste aller T-6-Versionen, ein 800-PS-Bolide mit gekürzter Fläche, der mal Chuck Yeager gehörte: die »Super Six« von Dietmar Eger. Doch keines dieser Sternmotor-Monster wurde so sportlich vorgeflogen wie die Yak 11. Wenn Rusche seine Russin über die Bahn jagte, kam man sich vor wie im Qualifying für Reno. Kraft, Speed, Dynamik – Macho-Herz, was willst du mehr!

Das Ganze ein paar Nummern kleiner, dafür im Quintet, bot eine Staffel Pioneer-ULs. Mit vier 300ern und zwei 200ern waren Konstrukteur Corrado Rusalen und seine Jungs aus dem norditalienischen Pordenone eingegrätscht. Ihre Show: enger Formationsflug mit Rauch, »selbstverständlich kein Kunstflug«, wie Pioneer-Importeur Michael Reiß kommentierte, aber dennoch eine hohe Kunst. Leider mussten die schnittigen Holz-Tiefdecker schon am Samstag gegen Mittag wieder heimfliegen, um noch über die zunehmend verhangenen Alpen zu kommen.

Vor allem Typentreffen von ULs haben in Tannheim Tradition: sieben Kiebitze, acht Renegades, gefühlte neun FK-12 Comet – Doppeldecker-Fans kosteten die Überdosis aus, egal in welcher Gewichtsklasse. Wo sieht man schon mal drei Pitts Model 12 gleichzeitig? Jungmann, Skybolt, Great Lakes, Stearman – bis hinauf zur unvermeidlichen Antonov An-2 (natürlich zwei Exemplare) reichte das Spektrum.

Auf der Suche nach seltenen Vögeln übersah man leicht eine so unscheinbare Maschine wie die PA-22-108 Colt. Von weitem erscheint der Taildragger wie eine Cub, doch er hat ein Side-by-side-Cockpit mit Steuerhörnern und stammt nicht von der berühmten Schwester ab, sondern von einer Bugrad-Piper: der viersitzigen Tri-Pacer. Mit ihrem 108-PS-Lycoming O-235 bringt es die Colt gerademal auf 80 Knoten Reise. Dank Rückenwind brauchte Alan Hyatt von der Normandie-Küste aber nur dreieinhalb Stunden bis nach Süddeutschland. Die 1964 gebaute PA-22 hat der in Dieppe lebende Brite mit seinem Sohn zusammen gekauft: Der will damit Spornraderfahrung sammeln – nützlich, wenn man vorhat, vom UL- zum Kunstflugpiloten aufzusteigen.

Noch viel seltener, aber unübersehbar war die Messerschmitt Bf 108 B-1. Mit ihrem 240 PS starken Argus V-8 schafft sie im Reiseflug 265 km/h. Man will nicht glauben, dass ein Flugzeug 1934 aerodynamisch schon so ausgefeilt sein konnte. In einer Zeit, als der Typ des schnellen viersitzigen Reiseflugzeugs überhaupt erst erfunden wurde, strahlte dieser Tiefdecker bis weit in eine Zukunft hinein, die heute immer noch nicht Vergangenheit ist. Seht Euch eine Mooney an: Bei allen Unterschieden – konzeptionell ist die »108« noch nicht überholt, und das nach 69 Jahren! Die D-EBE1, vorgefliegen von Uwe-Karsten Badow, wurde 1940 gebaut. 1990 verkaufte sie ein Amerikaner an die

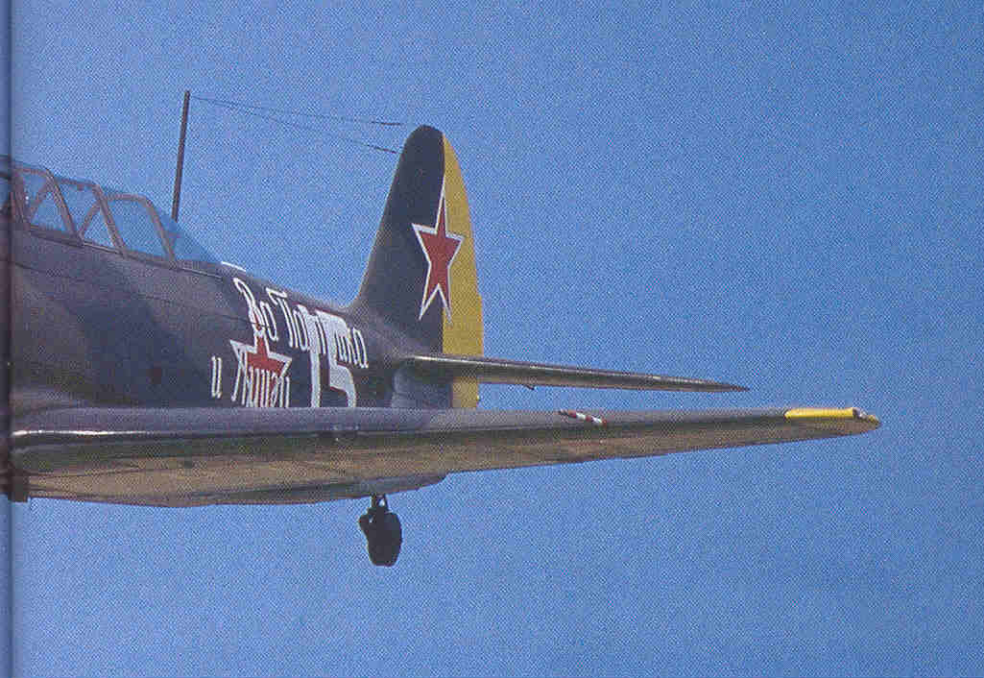
»Reno«-Rusches Russin: Die Yak-11 von Manfred Rusche war die schnellste der vorgeflogenen Yaks. Das 700-PS-Monster schafft 600 Stundenkilometer



Saab Safir aus Ljungbyhed, Schweden: Der Militärtrainer, Baujahr 1952, stammt von Bucker-Konstrukteur Anders J. Anderson



Gornhouria-Cockpit: spartanisch und militärisch



Gomhouria 181 Mk. 6:  
ägyptischer Lizenzbau der  
Bücker Bestmann – ebenfalls  
eine Anderson-Konstruktion



Red Bull & Red Queens: ein Ständchen von »Saxess« für Corsair-Pilot  
Matthias Dolderer, ganz links seine Schwester Annette

Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung. Dort ist Badow Flugbetriebsleiter und Chefpilot. Die »108« präsentiert er je nach Anfrage bei sechs bis zehn Terminen pro Jahr. Tannkosh gefällt ihm: »Das ist ein schönes Fest, und es hat Multiplikator-Funktion. Hier gibt's nicht nur viele Besucher, sondern vor allem auch Fachpublikum.«

Dafür nimmt der Boeing-737-Trainingskapitän sogar Blasen an der rechten Hand in Kauf: Bei der »108« wird das Fahrwerk manuell ein- und ausgefahren, manchmal mehrmals pro Flug. So sah es am Freitag beim Anflug erst nicht danach aus, dass ein tiefer Überflug gewünscht ist. Also Fahrwerk raus. Dann hieß es doch: schneller Überflug – also wieder rein. Und kurz darauf zur Landung wieder raus. Dazu kommt ständiges Anpassen des Verstellpropellers an die vielen Geschwindigkeitswechsel bei Display-Flügen. Von wegen Constant Speed – da wird gekurbelt wie an einer Winch beim America's Cup! Badow: »Wenn du aussteigst, bist du schweißgebadet.« Der Preis für coole Überflüge mit 300 bis 320 km/h.

Weniger die Speed als die Spektakularität begeisterte bei Uli Dembinskis Überflügen mit der Yak-55. Seine Spezialität sind tiefe Schiebeflüge mit hängender Fläche, bei denen er wie Udet ein Taschentuch vom Boden aufpicken könnte. Mit dieser Nummer nehmen ihn glatt die Agrarflieger auf – sobald jemand den Wingtip-Pflug erfunden hat. Der Mann vom Regierungspräsidium Tübingen scheint keinen Acker zu haben, der mal akrotechnisch umgegraben werden müsste; er sanktionierte den exzellenten Kunstflug-Nationalteampiloten zwar nicht in Grund und Boden, groundete ihn aber für den Rest des Samstags.

Aber der bot ja sonst noch genügend: zum Beispiel Rundflüge mit einer 49er deHavilland Dove in den Farben der LTU (siehe *fliegermagazin* 7/05), die Ingo Presser aus Stadtlöhn nach Schwaben brachte. Oder man stieg zu Paul Hoffmann in die An-2 oder wurde schnell Mitglied im Verein des Barons von Gemmingen und seines Partners Bernd Axenbeck und ließ sich in deren DHC-2 Beaver mitnehmen.

Oder man schaute sich einfach in aller Ruhe schöne und aufregende Flugzeuge an. Noch nicht genug? Also nochmal an die Flightline – *da gab's doch so eine gelbe* ... Gomhouria 181 Mk. 6. »181«? klingt nach Bestmann – und sieht auch wie eine Bestmann aus. Tatsächlich ist dieser Zweisitzer ein ägyptischer Nachbau des Bücker-Tiefdeckers – 1949 hatte die Tschechoslo-

Fotos: S. Krikava (16), W. Birkholz (1)

Take a walk on the wild side:  
einfach durch die Natur  
schlendern und aufregende  
Flugzeuge bestaunen

wakei ihre Bestmann-Lizenz an Ägypten verkauft. Dort entstand bei Helio Polis Air Works 30 Jahre nach dem Erstflug des Originals 1969 die heute deutsch registrierte D-EGZR. Es war das letzte Jahr, in dem eine Gomhouria das Werk im Kairoer Vorort Helio Polis verließ – bis 2001 in Oshkosh eine Neuauflage vorgestellt wurde.

Ebenfalls von Bucker-Konstrukteur Anders Johan Anderson und so etwas wie eine Bugrad-Bestmann ist die Saab Safir, die Olof Bertilsson und Bengt Olofsson aus Schweden nach Tannheim trug. Der 53 Jahre alte Militärtrainer steht in Ljungbyhed, wo Bertilsson Flugtechniker und Olofsson Fluglehrer ist. 40 bis 45 Liter in der Stunde verprasst der Sechszylinder-Lycoming O-435, wenn die Safir mit 200 bis 210 km/h dahin brummt. Da lohnt es sich bei fünfeinhalb Stunden pro Strecke, einen Umweg über Dänemark zu machen, wo der Liter Avgas nur 1,20 Euro kostet. Ein Direktflug über die Ostsee hätte die beiden Schweden keineswegs geschreckt.

Realer war die Angst vor Wasser, als am Samstag immer wieder Gewitter bis fast an den Platz zogen. 20 Kilometer nördlich gab's Hagel, in Tannheim glückliche Gesichter. »Der sympathischste Herr war Petrus«, sagt Edgar Fischer, Ausbildungsleiter der lokalen Flugschule. Mit bis zu drei weiteren Helfern hat er vom Turm die An- und Abfliegenden dirigiert. Unten an der Flightline waren's 130 ehrenamtliche Helfer, die mit einem Flash (Flightline Activity and Security Handbook) versehen ihre Aufgaben souverän und freundlich meisterten.

Denn das vor allem ist Tannkosh auch: ein Event der Freundlichkeit, einer jener Anlässe, bei denen das gegenseitige Wohlwollen so ansteckend ist, dass jeder mitmacht und alles funktioniert. Ohne Zäune, ohne autoritäres Gehabe. Wie in Osh-



Zelt und Flugzeug statt Bed and Breakfast:  
Open-air-Übernachten gehört in Tannheim dazu



Aero 145 aus Stadtlohn: Die tschechische Zweimot basiert auf der deutschen Siebel 204

kosh eben. Schon deshalb verdient die Veranstaltung ihren Namen und das Team, das dahinter steckt, Bewunderung.

Als es am Samstagabend Modellfliegern die Bühne überlässt, legt sich mit der Dunkelheit eine märchenhafte Stimmung über die Startbahn. Mit bunten Lämpchen geschmückt ziehen die kaum hörbaren Elektroflieger ihre Bahnen. Die ferngesteuerten Glühwürmchen spielen wie Kin-

der, denen das Sandmännchen erlaubt hat, nochmal rauszugehen, während die Eltern schon schlafen. Die Landebahn wird zu einem geheimnisvollen Ort, an dem es keine Flugzeuge mehr gibt, sondern nur noch hunderte flugfähiger Geschöpfe, die im Gras liegen wie schlafende Tiere in freier Wildbahn.

Bis morgens einer seinen Run-up neben dem Zelt macht.