

Nachlese

2500 Unterschriften für ein Denkmal

Glarus/Näfels. – Fast wäre es zu einer weiteren ausserordentlichen Landsgemeinde gekommen: Diesmal wegen des Schlachtdenkmals. Die Geschichte spielt im Herbst 1887. Innert wenigen Tagen wurden damals 2500 Unterschriften gesammelt. Eine ausserordentliche Landsgemeinde hätte über ein Denkmal zur Erinnerung an die Schlacht bei Näfels entscheiden sollen. Der Landrat krebste aber noch rechtzeitig zurück. (so)

1000 Leute für die Braunwaldbahn

Braunwald. – Die Standseilbahn Linthal-Braunwald ist 100-jährig. Dieses Ereignis feierte das ganze Dorf am Samstag mit einem Tag der offenen Tür. Dabei kamen über 1000 Besucher nach Braunwald, wo sie auch einiges aus der bewegten Geschichte der speziellen Bahn erfuhren. (so)

Keine Prominente für die Euro 08

Glarus. – Dort wo nächsten Sommer Ballack, Raoul, Rooney, Frei und Co. über die Leinwand flimmern werden, waren am Wochenende die Glarner Ballkünstler am Werk: Auf dem Zaunplatz in Glarus lockte die Roadshow der Euro 08 viel Volk zu den verschiedenen Attraktionen – auch wenn im ganzen Areal keine prominenten Gäste auszumachen waren. (so)

Ein Leben für den Umweltschutz

Elm. – Er weiss prominente Mitstreiter wie Al Gore, Bertrand Picard oder Bruno Manser an seiner Seite: Der Elmer Arzt Martin Vosler kämpft seit über 30 Jahren für eine intelligenter Energiepolitik. Nach seiner Atlantik-Überquerung auf einem solarbetriebenen Schiff hat er sich für nächstes Jahr ein neues Projekt vorgenommen: Er will quer durch die vereinigten Staaten von Amerika wandern. (so)

Ausführliche Berichte zu diesen Themen sind in der «Südostschweiz am Sonntag» erschienen. Sie können kostenlos nachgelesen werden auf: www.suedostschweiz.ch/Nachlese

Ex-Netstal-Chef verabschiedet

Domat/Ems. – Die Ems-Gruppe hat an ihrer Generalversammlung vom Samstag ihren Verwaltungsratspräsidenten Dieter Klug verabschiedet. Bei seinem letzten Auftritt für die Ems-Gruppe wurde der vormalige Direktor und Verwaltungsrat der Netstal-Maschinen AG in Näfels mit Lob förmlich überschüttet – auch vom ehemaligen Ems-Patron und heutigen Bundesrat Christoph Blocher.

Klug selber sagte, dass ihn sein 70. Geburtstag im Mai dieses Jahres zum Eintritt in den Ruhestand bewegen habe. In seinem Rückblick auf seine Zeit bei Ems erklärte Klug, die Spezialisierung auf Polymere Werkstoffe habe sich als richtig erwiesen, die Zahlen sprächen für sich. Und tatsächlich: Der Jahresbericht wurde mit einem Netto-Umsatz von rund 1,4 Milliarden Franken und einem Reingewinn von 308 Millionen Franken, dem besten von Ems je erzielten Ergebnis, genehmigt. (so)

Glärner will fliegen wie James Bond – mit Marke «Eigenbau»

Peter Straub aus Näfels baut einen Tragschrauber. Er ist der Erste in der Schweiz. Deshalb gab und gibt es auch zahlreiche Hindernisse zu überwinden. Eine Leidensgeschichte, die noch lange nicht fertig ist.

Von Irène Hunold Straub

Näfels. – Peter Straub steht in der grosszügig bemessenen Garage und schleift. Gegen den Lärm trägt er Kopfhörer. Auf den ersten Blick ist nicht ersichtlich, woran er arbeitet. Flugzeugkundige ahnen jedoch, dass es sich um Rahmenteile eines speziellen Kleinflugzeuges handeln könnte.

«Ich baue einen Tragschrauber», erklärt Peter Straub, und erzählt, dass ihn diese Geräte seit langer Zeit fasziniert hätten. Er ist mit der dritten Dimension vertraut, denn er flog vor vielen Jahren ein Motorflugzeug, er war Deltapilot und kaufte später den ersten erhältlichen Gleitschirm, um viele Startplätze in den Glarner Bergen zum ersten Mal zu befliegen. Dazumal schwebte ihm noch ein motorisierter Delta vor. Später entdeckte er den Tragschrauber (siehe Kasten). Vielen ist dieses geniale Fluggerät im James-Bond-Film «Man lebt nur zweimal» aufgefallen: James Bond surrt dort mit seiner «Little Nelly» zielsicher und gekonnt seinen Verfolgern davon.

Erste Ausbildung in Florida

Der Flugbegeisterte machte sich kundig. Was sind die Bedingungen, um dieses Gerät hier in der Schweiz fliegen zu können, obwohl es hier nicht bekannt ist, wollte er wissen. Und er machte die Erfahrung: «Was es nicht gibt, scheint bei uns verboten zu sein.» Er begann mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) darüber zu verhandeln, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit man einen Tragschrauber in der Schweiz stationieren und legal fliegen darf.

Damit begann ein Hürdenlauf, den er minutiös dokumentiert hat. Es gab Rückschläge, Hindernisse, Unklarheiten, wer überhaupt zuständig ist. Peter Straub liess sich nicht unterkriegen, flog nach Florida und liess sich dort in einem ersten Teil zum Tragschrauber-Piloten ausbilden. «Es war faszinierend; es ist genau das Gerät, das mir vorschwebte.»

Kann sogar rückwärts fliegen

Der Gyro fliege sich beinahe wie ein Flächenflugzeug, habe aber einen bedeutend grösseren Geschwindigkeits-



Die Garage als Werkstatt: Peter Straub bohrt an seinem Gyro. Bild Irène Hunold

bereich. Im Sinkflug könne man sogar anhalten, an Ort drehen oder rückwärts fliegen. «Er braucht ausserdem nur eine kurze Startstrecke und eine noch viel kürzere für die Landung.» Gegenüber einem Heli habe er zwar den Nachteil, dass er nicht senkrecht starten und landen kann. «Dafür kostet er im Betrieb nur einen Bruchteil davon», so Straub.

Soweit ist es aber noch lange nicht. Denn vorerst musste er nochmals die Lizenz für das Fliegen eines Motorflugzeuges erwerben. Daraufhin konnte er in Deutschland seine Ausbildung zum Gyro-Piloten abschliessen. «Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer/Tragschrauber», heisst es auf dem Pilotenauweis.

51 Prozent selber bauen

Wie aber kann er eine Zulassung erreichen? «Es war bald klar, dass Tragschrauber in der Schweiz nicht als

Fertiggerät gekauft werden dürfen, dass sie jedoch als Experimental gebaut und geflogen werden können», erklärt Peter Straub. Experimentals seien Geräte, welche der Pilot selber baue. Deren Zulassung werde nicht vom Bazl, sondern von der Experimental Aviation of Switzerland (EAS) betreut.

Zum Bauen gebe es verschiedene Möglichkeiten. Der schwierigste Weg sei, das Gerät selber zu entwerfen. Wer das anstrebe, müsse für jedes Bauteil nachweisen, dass es den im Betrieb möglichen Belastungen standhalte. Der einfachste Weg sei, einen Bausatz eines erprobten Baumusters zu kaufen und die vorgefertigten Bauteile zusammenzubauen – auch das eine Arbeit, die Jahre in Anspruch nehmen könne. «Schliesslich muss der Erbauer mindestens 51 Prozent der Arbeiten selber erledigt haben.»

Peter Straub hat den Mittelweg gewählt. «Ich baue das Gerät nach Plänen eines Baumusters, das bereits eine anerkannte Zulassung hat.» Hier würden wenigstens die Berechnungen wegfallen. Der Bau nach Plänen verlange allerdings, dass Hunderte von Teilen selber hergestellt werden müssten. «Das braucht Zeit und Nerven.»

Das beginne bereits bei der Beschaffung des Materials. Stahl und Aluminium in Flugzeugqualität sei in der Schweiz fast nicht zu finden. Und meistens brauche es erst noch nur minimale Mengen einer bestimmten Grösse. Ein weiteres Problem sei der Maschinenpark. Für die gängigsten Arbeitsschritte wie Trennen oder Bohren sei jeder Erbauer ausgerüstet. «Sobald es aber ums Fräsen oder Drehen geht, kommt ein Privater schnell mal an seine Grenzen», so Straub. Hier sei er auf das Wohlwollen von Firmen angewiesen, die ihn an solchen Maschinen arbeiten lassen.

Erster legaler Gyro

Momentan arbeitet der Flugzeugbauer an der Steuerung. «Das sind recht anspruchsvolle Teile, da ein Flugzeug ja um alle drei Achsen gelenkt werden muss.» Gewisse Fertigteile wie der Motor seien bei der 51-Prozent-Regel nicht eingerechnet. Gekauft würden ausserdem typischerweise Propeller, Räder und die Instrumentierung. Bei dem von ihm gebauten Flugzeug ausserdem der Rotor samt Aufhängung. Als nächster Schritt komme die Kabinenverschalung. Wenn diese einmal fertig sei, lasse sich die fertige Form schon gut erkennen.

Dann aber folge die Phase der Roll- und Flugerprobung. Hunderte von Tests müssen durchgeführt werden, ebenso viele Dokumente ausgefüllt werden. Und was reizt ihn, nebst den Flugeigenschaften? «Dass es der erste richtig legale Gyro nach aktueller Schweizer Gesetzgebung sein wird», antwortet er prompt.

Autogyro mit Rotor und Propeller

Näfels. – Normale Flugzeuge kennt jeder und Helikopter ebenfalls. Aber selbst Piloten wissen oft nicht, dass es noch eine weitere Kategorie von Fluggeräten gibt: Tragschrauber, auch Autogyro, Gyroplane oder Gyrocopter genannt.

Ein Tragschrauber sieht praktisch aus wie ein kleiner Helikopter, da er den Auftrieb wie dieser mit Hilfe eines Rotors erzeugt. Aber sein Rotor wird nicht angetrieben, sondern dreht sich – wie ein Windrad – durch Autorotation. Der Vortrieb wird durch einen zusätzlichen Propeller erzeugt.

In der Schweiz sind diese Geräte völlig unbekannt. Das hat einen simplen Grund: Sie wurden in der Luftfahrtgesetzgebung schlicht vergessen. Es gibt keine Bau- oder Zulassungsrichtlinien, keine Ausbildung und damit auch keine Fluglizenzen.

In den meisten Ländern wird der Gyro nur als Hobby geflogen. In Australien hingegen wird er benutzt, um schlachtreifes Vieh aus den Herden auszusortieren, das nennt sich «cattle mustering». In Frankreich gibt es eine völlig offene Szene, darum kommen praktisch alle innovativen Neuentwicklungen von dort. In Deutschland prüft die Brandenburger Polizei, für gewisse Aufgaben statt Hubschrauber Gyrocopter einzusetzen. (ih)



«Das Fluggerät, das mir vorschwebte»: So sieht das fertige Gerät aus, das Peter Straub am Bauen ist.