

Erster Gyrocopter hebt in Mollis ab



Schweizer Premiere: Peter Straubs selbst gebauter Gyrocopter – in der Luft erscheint er noch kleiner – fliegt tatsächlich und landet auch wieder sicher auf dem Flugplatz Mollis.

Bilder Irène Hunold Straub

Am Wochenende ging der erste Gyrocopter der Schweiz in die Luft: Peter Straub absolvierte in Mollis mit seinem selbst gebauten Experimental-Flugzeug seinen Erstflug. Nun geht es an die Flugerprobung.

Von Irène Hunold Straub

Mollis. – Das knallrote, an einen kleinen Helikopter erinnernde Fluggerät, rollt über die Piste. Wird es abheben? Funktioniert die Konstruktion? Die Spannung ist gross.

Ein Stein fällt vom Herzen

Peter Straub hat den Gyrocopter selber gebaut, da es in der Schweiz noch keine andere Möglichkeit gibt, dieses Fluggerät zu fliegen. Vor Ort sind auch Ernesto Looser, Chef Flugerprobung des Experimental Aviation of Switzerland EAS, und Michael Obermaier, der Entwickler und Konstrukteur.

Michael Obermaier zwingt sich als Erster in die winzige Maschine. Er soll den Erstflug machen; er selber baut

und vertreibt dieses Gerät und fliegt es häufig.

Alle halten den Atem an, als der Gyrocopter über die Piste rollt, beschleunigt und dann mühelos abhebt. Er fliegt! Der Pilot hat den Gyro, der doch wieder ganz anders ist als sein eigener, bald im Griff, nimmt Schub weg, lässt ihn fallen, experimentiert und legt eine sanfte Landung hin.

Der Experte strahlt, er hakt auf seiner Liste Punkt um Punkt ab. Bei diesem Fluggerät ist man besonders pin-

gelig, weil es sich um das erste der Schweiz handelt. «Es wird wegweisend für das EAS-Flugerprobungsprogramm der Zukunft sein», sagt er. Peter Straub hat seinen Flug noch vor sich. Die statischen Rolltests hat er schon vor längerer Zeit hinter sich gebracht. Jetzt geht es in die Luft.

Nun, da er weiss, dass sein Gyro wirklich abhebt, ist ihm schon ein grosser Stein vom Herzen gefallen. Aber das Fliegen damit wird auch für ihn dennoch absolut neuartig sein.

Gelernt hat er nämlich in Florida auf einem Gerät, bei dem zwei Sitze nebeneinander angebracht sind. Seinen Pilotenschein hat er wiederum auf einem anderen Gyro gemacht: Dort sind die Plätze hintereinander angebracht. Dieses hier aber ist ein Einplätzer.

Und siehe da: Der Flug klappt nach ein paar Zwischenfällen auch bei ihm. Viereinhalb Jahre sind vergangen, seit er mit Zug und Fähre mit Hilfe eines Veloanhängers sein erstes Material für

den Bau des Rahmens geholt hat, und zwar an der Aero in Friedrichshafen. Seither hat er gebaut, abgeändert, eingebaut, ausgebaut, sich mit den Behörden herumgeschlagen und manchmal fast den Glauben daran verloren, dass er seinen Gyro einst in die Luft bringen würde.

Nun folgt die Flugerprobung

Da ein Selbstbau-Fluggerät in den ersten 40 Flugstunden eine intensive Erprobungsphase durchlaufen muss, geht es nun an die Flugerprobungsphase. Die durchzuführenden Tests und Messreihen sind auch hier im Detail vorgeschrieben.

Erforderliche Modifikationen werden danach sofort ausgeführt, allfällige Erkenntnisse fliessen in das Betriebshandbuch des Gerätes ein. «Da in der ersten Zeit Ausfälle am wahrscheinlichsten sind, kann man davon ausgehen, dass das Fluggerät nach Abschluss der Flugerprobung zuverlässig und sicher fliegt», ist der Erbauer zuversichtlich, auch die restlichen Hürden seiner mehrjährigen Odyssee noch zu meistern.

Kein Helikopter und schon gar kein Flugzeug

Von Irène Hunold Straub

Mollis. – Gyrocopter oder Tragschrauber stellen eine dritte Art von «Fliegen schwerer als Luft» dar – nebst Flugzeugen und Helikoptern. Das Flächen-Flugzeug fliegt, weil der Luftstrom an den Flügeln Auftrieb erzeugt. Bei Helikopter und Tragschrauber erzeugt ein Rotor den Auftrieb. Beim Helikopter wird dieser von einem Motor angetrieben. Beim Tragschrauber jedoch sorgt ein Propeller für Fahrt, und der Rotor wird wie ein Windrad vom

Luftstrom in Drehung versetzt. Dieses Verfahren nennt man Autorotation. Damit der Tragschrauber fliegt, braucht er also Vorwärtsfahrt; senkrecht starten oder landen kann er nicht. Verglichen mit einem Flugzeug kommt er aber mit minimalen Start- und Landestrecken aus. Und da der Gyro per Autorotation fliegt, kann er bei einem Motorausfall jederzeit gefahrlos landen.

Modern konzipierte Gyros gibt es erst seit Kurzem, darum gibt es noch relativ wenig kommerzielle Nutzungen. Eingesetzt wird er dort, wo

seine Wendigkeit und die geringen Betriebskosten von Nutzen sind. So werden in Australien die schlachtreifen Rinder per Gyro aus den Herden aussortiert und es wird versucht, sie anstelle der viel teureren Helikopter für polizeiliche Such- und Verfolgungsflüge oder für Verkehrsüberwachungsaufgaben einzusetzen. In der Schweiz kann das Gerät nur von Selbstbauern unter der Aufsicht des EAS (Experimental Aviation of Switzerland) betrieben werden. Peter Straub ist der Erste, der das gemacht hat.

ANZEIGE



Stabilität für Ihre Renten

Peter Blöchliger,
Vorsorgeberater
und Hobby-Turner



**Glarner
Kantonalbank**

Private Banking