



Wahrzeichen: Edy während der Ski-WM 2017 in St. Moritz. PRESSEBILD

NACH DER SKI-WM

Wer möchte Edys Kopf?

An der Ski-WM 2017 war er der Star. Diese Woche wurde Edy zerstückelt. Nur der Kopf ist noch ganz.

VON FADRINA HOFMANN

19 Meter hoch, 18 Tonnen schwer, zusammengesetzt aus 637 Mehrschicht-Holzplatten: Das ist Edy, beziehungsweise das war Edy. Ein Leservideo auf suedostschweiz.ch zeigt, wie das einstige Wahrzeichen der Ski-WM 2017 gerade zerstückelt wird. Für die Mitglieder des Vereins Save Edy müssen diese Bilder bitter sein. Seit dem Sommer 2017 hatten der Förderverein, die Snowsports St. Moritz/Schweizer Skischule St. Moritz und Engadin St. Moritz Mountains AG versucht, Edy als Tourismusattraktion zu erhalten. «Er hätte als Symbol für Innovation und Sportsgeist und der Historie des Skisports auf Corviglia stehen können», meint Daniel Schaltegger von Save Edy.

Seit dem 20. Februar liegt der Fall Edy beim Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden. Pro Natura hatte Beschwerde gegen die Baubewilligung für Edy auf Salastrains im Ski-gebiet Corviglia eingelegt. Ein Urteil liegt bis heute nicht vor. Seit August 2017 lagern die Bauteile von Edy auf Salastrains.

Den Antrag des Fördervereins, über den Winter wenigstens den Kopf von Edy an einem geeigneten Standort wieder zu errichten, hat der Gemeindevorstand Anfang dieser Woche abgelehnt. Gemäss Auskünften des Bauamts hätte Edy an der letzten Kurve bei der Alp Giop zu stehen kommen sollen. Aus Gründen des Landschaftschutzes sei das Gesuch abgelehnt worden. «Edy war toll während der Ski-WM, den Kopf in Zukunft irgendwo in der Landschaft hinzustellen, macht wenig Sinn», erklärt Gemeindepräsident Sigi Aspriorn.

Edys Förderer geben nicht auf. Sie haben umgehend ein Gesuch auf Wiedererwägung eingereicht. «Wir haben versucht, mit dem erneuten Erstellen des Kopfes von Edy auf Salastrains wenigstens ein Zeichen gegen die unverständliche, aber wirkungsvolle Verhinderungstaktik von Pro Natura zu setzen», erklärt Schaltegger.

Unverständnis bei Save Edy

Von «verpassten Chancen» spricht Schaltegger. «Die temporäre Baubewilligung hätte durchaus noch einige Male verlängert werden können - entsprechend der Lebenserwartung des Holzes, aus dem Edy gefertigt ist», meint er und ergänzt: «Es ist schon leicht zynisch, wenn es jetzt aus Sicht der Gemeinde plötzlich wenig Sinn macht, dass Edy als vielseitiges Symbol weiterhin sicht- und greifbar geblieben wäre.» Noch bei der Aufrichterfeier des hölzernen Stars habe sich der Gemeindepräsident selbst dafür ausgesprochen, dass Edy auch nach der Ski-WM unbedingt in St. Moritz verbleiben müsse. Aus diesem Grund wurde Edy auch nicht weitergegeben. «Kaufinteressenten gab es nämlich, aber das wollte man seitens der Gemeinde verhindern», sagt Schaltegger.



Erstflug: Peter Straub startet 2011 zum ersten Mal mit seinem Gyrocopter - jetzt hat das Fluggerät seine letzte Reise angetreten.

ARCHIV

Das selbst gebaute James-Bond-Fluggerät kommt ins Museum

In einem selbst gebauten Gyrocopter flog Peter Straub sieben Jahre über dem Glarnerland. Jetzt hört der 70-Jährige mit dem Fliegen auf. Sein eigenartiges Fluggerät kommt ins Verkehrshaus Luzern.

VON UELI WEBER

Über den Wolken muss die Bürokratie fast grenzenlos sein - diesen Eindruck hinterlässt Peter Straub, wenn er über die Schweizer Luftfahrtbehörde spricht. Fünf Jahre dauerte es, bis ihn das Bazil in seinem Gyrocopter abheben liess. Dann surrte der Näfelser endlich in seinem kurligen Fluggerät über das Glarnerland: Klein ist es, rot und zu 51 Prozent selber gebaut, exakt wie von der Behörde verlangt. Straub erregte schnell Aufmerksamkeit: Zeitungen, das Fernsehen und sogar ein James-Bond-Fanmagazin besuchten ihn am Flugplatz Mollis. Schliesslich flog auch 007 einst seinen Verfolgern in einem Gyrocopter um die Ohren.

Nach sieben Jahren und unzähligen Stunden am Himmel über dem Glarnerland hat Straubs Gyro jetzt seine letzte Reise angetreten. Etwas unglamourös auf einem Anhänger festgezurrt, wurde er vor gut einer Woche nach Luzern gefahren. Mit 70 Jahren hört Straub auf mit der Fliegerei. Und die Bürokratie hat ein letztes Mal zugeschlagen.

«Verkaufen kannst du vergessen», sagt Straub über sein Fluggerät. Ein Käufer müsste den ganzen Papierkrieg mit der

Luftfahrtbehörde erneut führen, um eine Zulassung für den Gyrocopter zu erhalten. Das tue sich kaum jemand an, sagt Straub. Nach einem Anruf ins Luzernische hat er eine andere Bleibe für seinen Gyrocopter gefunden: das Verkehrshaus. Dort findet von 2018 bis 2019 die Ausstellung «Die Schweiz fliegt!» statt. Und Peter Straubs «Tschairo», wie er ihn auf Englisch nennt, wird Teil der Ausstellung.

Wehmütig werde er nicht, wenn er sein Fluggerät abgebe, sagt Straub. «Ich bin gut im Vergessen.» Ein Satz, der etwas komisch klingt für jemanden, der sein Werk in ein Museum gibt. Das winzige Fluggerät mit der Registrierungsnummer HB-YPS ist das einzige seiner Art in der Schweiz, und Straub war der Einzige, der es fliegen durfte. Da Gyrocopter in der Schweiz nicht zugelassen sind, musste er sein Gerät selber bauen und als Experimental-Fluggerät einlösen. Vorschriften eben.

«Dass der Pilot überlebt hat, war eher Zufall»

Im Verkehrshaus sprangen sie sofort auf sein Angebot an. Keine 24 Stunden habe es gedauert, und er hatte eine Zusage, dass sie sein Gerät übernehmen würden.

In der Schweizer Luftfahrtsgeschichte gab es nur ein vergleichbares Fluggerät.

In der Sammlung fehlte so etwas. Kein Wunder: In der Schweizer Luftfahrtsgeschichte gab es nur ein vergleichbares Fluggerät, sagt Straub: «Die berühmte Yankee-Foxrott-Mike.» Ein Tüftler baute diesen Gyrocopter 1993 nach einem amerikanischen Bausatz und brachte ihn in die Luft. Diese alten Gyros hatten «alle technischen Fehler, die ein Gyro überhaupt haben kann», sagt Straub. «Dass der Pilot überlebt hat, war eher Zufall.» Heute steht das Ding in einem Lastwagenmuseum im Kanton Zürich.

«Ich bin da völlig emotionslos»

Peter Straubs Verhältnis zur Gefahr ist mindestens so interessant wie sein Verhältnis zur Nostalgie. Aktuell trägt er eine Halskrause. Ein Unfall beim Bergsteigen, er hatte grosses Glück. Beim Gleitschirmfliegen ist er früher schon abgestürzt, dabei brach er sich den Rücken. Weil er sein Glück aber nicht herausfordern wollte, hörte er mit dem Gleitschirmfliegen

auf und baute seinen Gyrocopter. Angst hatte er nie, sagt er. «Wenn du es selber zusammengebaut hast, weisst du, dass die Schrauben halten.»

Heute Morgen reist Straub nochmals nach Luzern. Es gibt eine kleine Übergabezeremonie im Verkehrshaus. Ein paar Minuten werde das gehen, sagt Straub, so stelle er sich das jedenfalls vor. «Ein paar Leute stehen zusammen, ein Moderator stellt zwei, drei Fragen, welcher Art auch immer. Wahrscheinlich, ob man gut geschlafen habe.»

Als Dank bekomme er «einen warmen Händedruck», dann gehört der Flieger offiziell dem Verkehrshaus. «Ich bin da völlig emotionslos.» Wie der Gyrocopter genau in die Ausstellung eingebaut wird, weiss Straub nicht, alles ging sehr kurzfristig. «Das ist ihre Sache. Wenn ich etwas verschenke, dann ist es weg», sagt Straub.

Etwas würde ihm aber schon Freude machen, meint er: Wenn sich Besucher in seinen kleinen roten Gyrocopter setzen dürften. «Besonders die Gofen hatten immer eine Riesenfreude, wenn sie den Steuerknüppel halten durften. Der Gyro ist ja ein winziges Gerätli, da hatten sie eine huere Meinung.» Das sagt Straub nicht völlig emotionslos.



SASI SUBRAMANIAM

«Als Dank gibt es einen warmen Händedruck. Ich bin da völlig emotionslos.»

PETER STRAUB,
ERBAUER UND PILOT
DES GYROCOPTERS

Was ist bloss ein Gyrocopter?

Gyrocopter haben einen Propeller wie ein Flugzeug und einen Rotor wie ein Helikopter. Allerdings bringt ihr Motor nur den Propeller zum Drehen. Lläuft der Propeller, bewegt sich der Gyrocopter vorwärts. Der dadurch erzeugte Luftstrom bringt erst den Rotor zum Drehen - und der rotierende Rotor erzeugt Auftrieb: Voilà, der Gyrocopter hebt ab. Verglichen mit einem Flugzeug braucht er nur

eine kurze Piste, um zu landen oder zu starten.



Der berühmteste Gyrocopter ist wohl «Little Nellie» aus dem James-Bond-Film «Man lebt nur zweimal» (Bild). Bond nutzte ihn,

um das geheime Superbösewichts auszukundschaften.

In der echten Welt werden Gyrocopter vor allem von Hobbyfliegern und von australischen Kuhzüchtern genutzt. Sie sortieren damit schlachtreife Rinder aus den Herden aus, denn Gyrocopter sind wendiger als Helikopter - und eine Flugstunde kostet viel weniger. (uw)