

Gyrokopter | Der Glarner Peter Straub hat sich einen «Ein-Mann-Tragschrauber» gebaut. Das 195 kg schwere Fluggerät ist der erste moderne Tragschrauber der Schweiz. Als «Experimental» darf das Fluggerät mit seinem Erbauer in die Luft.

Wie einst James Bond

Zackig rollt Peter Straub seinen Gyrokopter auf die Piste. Die Luft über dem Flugplatz Mollis flimmert unter heissen 30 °C. Auf Straubs Stirn glitzern die Schweiss-tropfen, auch der feuerfeste Overall nützt nichts gegen diese Art von Gluthitze. Ein schlechter Tag zum Fliegen, die Luft ist zu dünn und zu heiss. Doch für eine kurze Flugdemonstration reicht's. Sobald der Gyro seine Startposition auf der Piste erreicht hat, gibt Peter Straub Gas und setzt den Rotor in Bewegung. Anders als bei einem Helikopter treibt der Motor den Rotor nicht direkt an. Der Rotor wird durch den Prerotator vorbe-schleunigt, bis dieser eine gewisse Drehzahl erreicht hat. Der Motor sorgt für Vor-

trieb, was den Rotor weiter antreibt. Der Gyro beschleunigt auf der Startpiste, bereits nach knappen 50 m hebt sich seine Nase in die Luft, gleich darauf verlieren auch die beiden Hinterräder Bodenkontakt. Der Gyro hebt ab. Bald darauf ist von Peter Straub nur noch ein ferner roter Punkt am Horizont zu erkennen.

Der 64-jährige Glarner ist in Näfels aufgewachsen und kehrte nach einigen Abenteuern in Südafrika an seinen Geburtsort zurück. Die Glarner Berge kennt er wie seine Westentasche, jeden Gipfel hat er bereits erklommen. Als Geoguide führt er regelmässig Wanderer und Bergsteiger zu den schönsten Ecken seiner Heimat. Seine Passion für die Glarner Berge hat auch im SAC-Alpinführer

Mit dem Gyro-kopter kann sehr präzise und in geringer Höhe geflogen werden.

Gyrokopter

Ein Tragschrauber hat einen Propeller und ein Seitenruder und einen Rotor. Dieser wird nicht durch ein Triebwerk, sondern passiv durch den Fahrtwind in Drehung versetzt (Autorotation). Der Rotor bringt den Auftrieb, das Propellertriebwerk den Vortrieb. Der Gyro ist sehr sicher: Auch bei sehr geringer Geschwindigkeit kann er nicht in einen Strömungsabriss geraten. Für die Landung braucht er nur wenige Meter. Erfunden hat ihn in den 20er-Jahren der Spanier Juan de la Cierva. nr





Peter Straub rollt den Gyrokopter auf die Landebahn in Mollis. Sobald die Startposition erreicht ist, bringt er mit dem Prerotator den Rotor auf Touren.

«Glerner Alpen» Eingang gefunden. Nachdem dieser 2004 erschienen war, brauchte Peter Straub ein neues Projekt. Die Initialzündung dafür erfolgte bereits im Jahr 1967, als James Bond im Film «Man lebt nur zweimal» die Welt mit «Little Nellie», einem schwer bewaffneten Ein-Mann-Tragschrauber, rettete. 44 Jahre später, am 11. November 2011, hob Peter Straub in seinem eigenen Ein-Mann-Tragschrauber das erste mal ab. Doch bis es soweit war, brauchte es viel Geld, Geduld, Zeit, Nerven und ausgeprägte technische Fertigkeiten. Gyrokopter gibt es nämlich in der Schweiz offiziell nicht. Wer einen haben will, muss ihn sich selber bauen.

Die Bordelektronik hat Peter Straub nicht selber gebaut, sie stammt aus Südafrika. Die Teile, die der Elektrotechniker aber selber bauen konnte, sind handgefertigt.



Konstruiert im Wintergarten

2005 hat Peter Straub in den USA erste Flugstunden in einem Gyrokopter absolviert. In Internetforen stiess er auf Michael Obermaier und seine Firma GyroTec. Obermaier konstruiert und verkauft in Deutschland Gyrokopter. Dass Peter Straub seinen Gyro selber bauen wollte, gefiel dem Deutschen anfangs nicht besonders. «Er wollte die Konstruktionspläne erst nicht rausrücken und den Gyro lieber als Fertigprodukt verkaufen», erzählt Peter Straub schmunzelnd. Doch man kam ins Geschäft, zwischen den Männern entstand eine Freundschaft. Obermaier hat auch den Jungfernflug mit Straubs Gyro absolviert.

2007 hat Peter Straub mit dem Bau seines Gyros begonnen. Sein handwerkliches Geschick und das technische Know-how als Elektrotechniker kamen ihm dabei zugute. Bei der Wahl der Materialien und Fertigteile hielt er sich an die Empfehlungen des Konstrukteurs Obermaier. Der Rotor kommt aus Frankreich, die Bordelektronik aus Südafrika. Zusammengebaut hat Straub den Gyro während zwei Jahren in seinem Wintergarten in Näfels. Bis das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) aber die definitive Abnahme des Fluggeräts durchführte und Straub das «Permit to Fly» erhielt, dauerte



es noch zwei Jahre. Der Gyrokopter ist kein zertifiziertes Fluggerät und darf nur als «Experimental» in die Luft steigen. Nur die Person, die das Fluggerät gebaut hat, darf es auch fliegen. Zusätzliche Piloten können aber beim BAZL eingetragen werden. Doch am liebsten fliegt Peter Straub natürlich selber: Er versucht pro Monat mindestens fünf Flugstunden zu absolvieren. Meist führen ihn seine Flüge rund um die Glarner Alpen. Im September möchte er mit seinem «Experimental» über die Alpen nach Locarno fliegen. Die normale Flughöhe des Gyros sind 3500 bis 4000 Fuss, also ungefähr 1100 m.ü.M. Die durchschnittliche Fluggeschwindigkeit ist 120 km/h, nach je-

weils 200 bis 250 km muss der Gyrokopter aufgetankt werden. Im Gegensatz zu anderen Fluggeräten kann der Gyrokopter auch dann normal landen, wenn der Motor ausfällt. Der Rotor dreht eigenständig und ist nicht vom Motor abhängig. «Das macht den Gyro zum sichersten Fluggerät überhaupt», sagt Straub. Doch etwas Angst fliegt auch im Gyro immer mit: «Der Puls ist stets etwas erhöht. Fliegen braucht viel mehr Konzentration als andere Mittel der Fortbewegung. Vor allem in einem «Experimental», da ist man sein eigener Testpilot.»

Nadia Rambaldi

Bereits nach knapp 50 m Beschleunigung hebt sich die Nase des Gyrokopters in die Luft. Für die Landung braucht er nur wenige Meter. Das macht den Gyro zu einem sehr sicheren Fluggerät.