

## Eine lange Geschichte

Im Sommer 1988 bekam ich von einem Fliegerkameraden den Tipp, dass nur 50 km östlich ein Bauer mit einem Tragschrauber herumfliegt. Das schauen wir uns mal an. Gesagt getan, Fotoapparat eingepackt und nichts wie hin, und tatsächlich der Mann hat uns seinen Tragschrauber vorgeflogen. Wir waren beide hin und weg. Wie Superman saß er da auf dem offenen Apparat und flog die Konturen der Landschaft mit einer unglaublichen Präzision ab und dennoch sah das Handwerk eher spielerisch aus als kompliziert oder aufregend aus.

Punktlandung, Rotorblattgeräusch in Kombination mit Zweitaktgestank schienen meinem Leben einen neuen Sinn gegeben zu haben. Ich war infiziert: Gyromanie! Kurz um - so ein Ding musste her. In 6-8 Wochen habe ich die Zulassung als UL, versicherte der Mann, und dann sollten an diesem Ort die Maschinen produziert werden. Klar, das Trike muss jetzt schnell weg, bevor sich das rumspricht und niemand mehr Trike fliegen will; und schon war der neue Flieger bestellt. Trotz tatkräftiger Unterstützung ist es dem guten Mann nicht im beschriebenen Zeitraum gelungen eine Zulassung zu bekommen, er sorgte eher für tragische Geschichte, über die wir an dieser Stelle nicht berichten wollen, und ich musste mich anders orientieren.

In Bassano flogen auf einmal immer mehr von den Dingen und sie flogen italienisch sportlich. Da wollte ich dann eine Schulung beginnen. Aber die schulten nur am Wochenende und nur im Sommer. Endlich fand ich eine Gyro-Schule, die „full time Schulung“ anbot. Marion Springer in Adelanto CA gab mir im März 1991 einen Termin für ein Gyrotraining.

Ganz schön lange Reise für eine Schulung, aber endlich nach drei Jahren Träumen saß ich im Gyro. Und genau das war's, dieses offene langsame Fliegen, dieses präzise wache Handling und bei Gegenwind in der Luft stehen bleiben, landen und nur zwei Meter rollen und stehen.

Auch Thermik, Turbulenzen, Böen, konnten den kleinen leichten Gyro nicht wirklich stören und wir konnten jeden Tag ein schönes Übungsprogramm fliegen.

Marion Springer war zu diesem Zeitpunkt 63 Jahre alt, sie hatte 33 Jahre Flugerfahrung davon 14 Jahre als hauptberufliche Fluglehrerin. Ihr Spitzname war "The Top Gun Gyrocopter Granny".

Zwischen den Flugstunden gab es Doughnuts und schwarzen Tee und theoretischen Unterricht, sowie jede Menge Erfahrungsberichte aus ihrem langen Gyropilotinnenleben. Sie und ihre Flugschüler haben sehr viel Freude mit dieser Rasse von Flugzeug erlebt. Es gab aber auch reichlich tragische Geschichten von Piloten, die die Sache zu leichtfertig

angingen und ohne oder mit ungenügender Ausbildung zu Werke gingen. Marions Mann, All, brachte die Sache auf seine einfache amerikanische Art auf den Punkt. Gyrofliegen ist wie Boxen, entweder du kannst es oder ....

Ich entschloss mich, das Gyrofliegen doch gründlich zu lernen und da war ich bei Marion gut aufgehoben. Die Übungen waren wirklich nicht einfach und sie gab nicht auf, bevor man nicht eine gewisse Perfektion und Routine aufweisen konnte. Die Woche verging wie im Fluge und ich musste wieder nach Deutschland. Leider hatte ich die Soloreife noch nicht erreicht und war dementsprechend noch nicht allein geflogen.

Lange habe ich es nicht in Deutschland ausgehalten, im Mai 1991 war ich schon wieder in Kalifornien. Noch vier Tage intensives Training, ein „pre solo written test“, und dann durfte ich allein fliegen. Ein kleiner Traum wurde wahr, ich flog allein im Tragschrauber über den Salzsee in Adelanto, ich war voller Freude und Stolz. Marion fragte über Funk „Do you miss me?“ - die Antwort könnt Ihr Euch vorstellen.

In Deutschland angekommen wurde dann gleich ein Gerät bestellt, speziell für die deutsche Zulassung: Längerer Mast, damit ein großer Propeller zwischen Kiel und Rotor passt und die Sache auch den Lärmschutz-Anforderungen standhält. Diese Maschine hatte aber leider über ein Jahr Lieferverzug.

Zwischenzeitlich bin ich Mitglied im Gyroclub in Toulouse geworden und habe dort mit Xavier Averso den französischen Gepard geflogen, um nicht ganz außer Übung zu kommen. Bei Andorra in den Pyrenäen gab es auch eine Gelegenheit mit einem Magni M16 zu fliegen, was meinen Horizont über das Spektrum der verschiedenen Maschinen erweiterte. Und endlich im Mai 1992 kam dann eine große Kiste, in welcher mein eigener Gyro drin sein sollte.

Zu diesem Zeitpunkt gab es ein Erprobungsprogramm vom DAeC für Tragschrauber. Auf Anfrage, an diesem Erprobungsprogramm mitzuwirken, kam zunächst positive Resonanz seitens des Erprobungsleiters. Die Mitarbeit wäre wohl auch möglich gewesen, wenn ich ein Gerät beim Herrn Erprobungsleiter erworben hätte. Nachdem ich aber mit meiner eigenen Maschine fliegen wollte, bekam ich ein Schreiben „derzeit wird keine weitere Erprobungsstelle benötigt“. Schon wieder um eine Erfahrung reicher, bis dahin glaubte ich, so etwas gäbe es nur in schlechten Filmen.

Ich besann mich auf den Spruch des Götz von Berlichingen und bat meinen, in der Szene wohl bekannten Freund, Hubert, er möge mir helfen, meinen neuen Gyro auf dem Feld aufzubauen. Hubert - immer hilfsbereit- stand auch bald da und es ging los.

Schöner gerader Feldweg, Asphalt, sogar etwas breiter als das Fahrwerk und der Wind passte ja auch fast. Dank einem Sack voll Glück und Marion Springers grundsolider Ausbildung ist es mir gelungen den kleinen Einsitzer von diesem schäbigen Feldweg zu starten und erst mal richtig viel Spaß zu haben.

In der folgenden Zeit wurde dann regelmäßig die morgendliche Dämmerstunde für meine kleine private Gyroerprobung missbraucht. Im Osten der Republik drehten derzeit die Uhren auf den Flugplätzen noch anders, dort durfte ich unbehelligt fliegen. Die Menschen hatten wohl andere Sorgen als die Süddeutschen.

Als ich nach Höxter zog, war ich mit dem Tragschrauber ebenfalls willkommen. Ein Bremer Geschäftsmann wurde 1993 Generalimporteur für VPM Gyros aus Italien. Die Wunderwaffe aus Italien war mit einem 1200ccm Arrow Zweitakter bestückt, welcher die Präsenz der Maschine auch auf größere Distanz akustisch deutlich machen konnte. Der Importeur bat mich, für ihn Erprobungsflüge durchzuführen. Zu meinem Erstaunen hatte er recht flott auch eine Genehmigung dafür erhalten. Schön, auch mal einen anderen Gyro zu fliegen. Auch hier wurde berichtet, dass die Zulassung wohl in wenigen Wochen erteilt werde.

Ich wurde dann angehalten, die ersten Kunden schon mal auszubilden und zwar möglichst an einem Wochenende, da die Kunden zwar Geld, aber umso weniger Zeit hätten. Das entsprach nicht meiner Vorstellung einer Tragschrauberpilotenausbildung und ich distanzierte mich von diesem Projekt. Der Gyro wurde nie zugelassen.

1995 bekam ich eine Anfrage aus Namibia, zwei Farmer hatten sich einen Tragschrauber selber gebaut und wollten nun das Fliegen darauf erlernen. Das klang doch mal richtig abenteuerlich. Weil in Deutschland im Winter die beste UL-Schule sowieso nichts taugt, bin ich nach Namibia geflogen. Schön trocken und warm und 10.000 ha Rinderfarm. Ein selbst gebastelter Gyro und, ach du Schreck, der Motor ein Stück schwäbische Wertarbeit, welche in der Vergangenheit seine Geschichte nicht nur durch Zuverlässigkeit prägte. Na, das kann ja lustig werden, ich habe drei Monate Zeit und hier kann man ja noch mehr machen als fliegen. Wir mussten bald erkennen, dass die Maschine den Anforderungen des Landes nicht gewachsen war. 4000ft hoch, 40°C im Schatten, frohe Weihnachten, das braucht Leistung.

Stück um Stück wurde erst mal die geschlossene Kabine abmontiert, alles was nicht unbedingt zum Fliegen erforderlich ist wurde über Bord geworfen. Und dann konnten wir sogar morgens und abends ein bisschen fliegen. Mittags war's glatt zu warm. Also sind wir für die Schulung an die Skelettküste gefahren. Optimal, 15° C und Meereshöhe, da ging's richtig voran - auf einem Gravelflugplatz mit 1000 m Bahnlänge. Trotz allem war der Motor nach 34 Stunden kaputt. Gleich an zwei Stellen; Kolbenbolzen eingelaufen und Zylinderkopf gerissen.

Aus der Traum, ich musste wieder nach Deutschland und die Schulung war nicht beendet.

Ich bot den beiden an, eine Maschine zu besorgen, die ein bisschen länger durchhält und im nächsten Winter weiterzumachen, doch zunächst war der Frust noch groß.

Die Zeit heilte die Wunden und im folgenden Winter ging die Schulung weiter, auf einem Parson Trainer, welchen ich aus Dänemark erwerben konnte. Diesmal klappte es, der kleine Wasserkühler hat richtig Farbe bekannnt und schob uns durch die ganze Namib Wüste ohne zu

murren. Beide machten ihre Soloflüge und ich konnte guter Dinge nach Deutschland zurückfliegen.

In Deutschland wuchs die Nachfrage nach Gyrofliegen stetig. Immer mehr Anfragen trafen bei mir ein. Also musste was passieren. Beim DAeC musste man genug Geld haben, wenn man erproben will, und der DULV durfte es nicht, weil der Gyro wohl ein Dreiaxser sein soll.

Also wurde ein neuer Verband gegründet, der DLDV (Deutscher Luftsportgeräte Drehflügler Verband) e.V. Michael Naber bemühte sich intensiv um den neugegründeten Verband. Bewaffnet mit sinnig bedrucktem Papier und den besten Kleidern aus dem Wohnmobilmfach reisten wir mit unserem Anliegen zum LBA. Dort wurde unsere Absicht bewundert, aber man schickte uns zum BMV zur weiteren Bearbeitung.

Das BMV prüfte unser Vorhaben und versprach, dass wir die Beauftragung bekommen würden, jedoch im Moment habe man zu viel zu tun, so würde es wohl noch ein Weilchen dauern. Michael Naber hat hartnäckig, freundlich bestimmt und mit Nachdruck nachgehakt und noch mal nachgehakt. Wochen, Monate sind vergangen, bis heute ist nichts passiert. Schade, na gut, jetzt lernen wir erst mal Hubschrauberfliegen, habe ich mir gedacht. Vielleicht tun die sich ja damit leichter. Jedenfalls hat das auch schon jeder Beamte mal gesehen.

Auf nach Kentucky zu Farrington Aircraft, und schon wieder hatte ich so einen alten Fluglehrer neben mir sitzen. John Potter, mein Hubschrauberfluglehrer, feierte gerade seinen 70sten Geburtstag. Auf die Frage, wie lange er denn noch machen wollte, antwortete er, das waren jetzt 70 und jetzt kommen die nächsten 70.

„Think positive“, und so war er auch ruhig und geduldig, für meine Augen perfekt, auf Helicopter sowie Tragschrauber. Die Hubschrauberschulung ging flott voran - in zwei Wochen bis zum Alleinflug, Nachtflüge mit Außenlandungen, viel Notverfahren, Autorotationsübungen und in den Pausen durfte ich mit Steve Graves offenen Gyro fliegen.

Und ratet mal, was trotz der geringeren Kosten mehr Spaß gemacht hat. Na –es fängt an mit „Trag“ und hört auf mit „schrauber“. Ja, das ist eben Geschmacksache; für John war der Tragschrauber auch der ideale Drehflügler. John hatte mal eine große Farm in Texas. Eine sehr große Farm, dann hat er mit Don Farrington einen zweisitzigen Tragschrauber, den Air & Space 18 A, zugelassen.

Es vergingen Jahre und es kostete ein Vermögen diese Maschine bei der FAA im gelobten Land zuzulassen. John hat jetzt keine Farm mehr, aber der Air & Space ist zugelassen. Der technische Fortschritt hat die Maschine längst überholt, so dass die Marktchancen bescheiden bleiben. Dennoch kommen viele Interessenten aus aller Welt dort hin, um Gyrofliegen zu lernen. Und wenn John an der Maschine steht und etwas erklärt ....the free spinning Rotor System....kann man da richtig was lernen. Zurück in Deutschland, der DAeC nimmt einen Anlauf zu einer günstigen Stunde, die

Tragschrauber in Deutschland beim BMV zu legalisieren. Ein Verbandsfunktionär versucht zur Unterzeichnung der Angelegenheit den Hubschrauber mit unterzuschummeln, da er selber im Besitz einer solchen Maschine ist. Die Schummelei fliegt auf, und das BMV lehnt den gesamten Antrag ab.

Nun nimmt sich unser Jo Konrad der Sache an. Ich weiß bis heute noch nicht, was ihn da geritten hat, da er ja kein persönliches Interesse am Tragschrauberfliegen hat. Möglicherweise war es Willi Ewig, der da drängelte. Auf jeden Fall wurde ein Tragschrauber-Symposium in Ulm / Erbach veranstaltet, bei welchem auch gleich kräftig gearbeitet wurde. Michael Naber führte das Protokoll und hielt alle Schriftstücke und Daten in seinen Archiven fest.

Es wurde ein Konzept zur Vorgehensweise erarbeitet und das Luftverkehrsgesetz auf eventuelle Unwägbarkeiten durchstößert. Nun wurden vorläufige Verkehrszulassungen erteilt und die Erprobung ging mit großen Schritten voran. Im gegenseitigen Einvernehmen mit dem DAeC wurde beschlossen, dass der Tragschrauber als aerodynamisch gesteuertes UL anzusehen ist.

Da die Doppelbeauftragung erteilt werden sollte, stellte das auch kein Problem für den DULV dar. Anschließend wurde seitens des DAeC kräftig gegen die Doppelbeauftragung gekämpft.

Es kam aber so wie es kommen musste, die Doppelbeauftragung trat in Kraft, und mit gleicher Veröffentlichung wurden die Bauvorschriften für „Ultraleichte Tragschrauber“ und damit die allgemeine Zulassung veröffentlicht.

Schön, jetzt brauchen wir ein Schulgerät! Noch bevor das alles veröffentlicht war, hatte ich schon einen Magni M14 Scout in Italien gekauft und dem Hersteller meine Absichten unterbreitet. Ich stellte einen Antrag auf Musterzulassung und machte mich an die Arbeit.

5 Monate später bekam ich eine Mail, dass eine andere Flugschule zum Generalvertreter für Magni Gyro ernannt wurde. Das bedeutete, dass ich keinerlei weitere Unterstützung vom Hersteller zu erwarten hatte.

Im Februar 2003 traf sich eine kleine Gruppe weiterer Gyromanie-befallener Deutscher in Medina Sidonia zum Tragschrauberfliegen.

Auch von DULV bekamen wir in Spanien Besuch. Arnold Simon wollte sich einmal unser Tragschrauber-Spektakel aus der Nähe ansehen. Zwei Wochen lang wurde intensiv geübt und schöne Ausflüge durch Andalusien unternommen. Arnold konnte sich nach tagelangem Beobachten nun ein Bild über die Tragschrauberfliegerei machen.

Es entstand ein kleiner spaßiger Film, ein Sack voll Skills und jede Menge unvergessener Eindrücke.

Vor seiner Abfahrt riet Arnold uns, Michael Ullrich und mir, noch mal eindringlich, wir mögen uns doch gemeinsam der Musterzulassung annehmen und prophezeite uns damit Erfolg.

Wir fühlten uns geehrt und nahmen seinen Rat ernst.

Wir trafen uns zwei Wochen später bei einem spanischen Hersteller und kauften gemeinsam einen Gyro. Und der, obwohl er auf den ersten Blick gar nicht so schick erscheint wie der Magni, hat doch verblüffend bessere Flugleistungen.

Deutlich leiser und trotzdem besseres Steigen - wir sind begeistert. Es hätte nicht besser kommen können. Und leicht, endlich kein Gewichtsgelaber mehr, wir haben sogar, bei zwei mal 90 kg und vollem Tank noch 8 kg über für Gepäck.

Und dann haben wir mal richtig Gas gegeben: Musterzulassung was das Zeug hält. Beim Durcharbeiten der Bauvorschriften war der Feierabend eher ins Morgengrauen geraten.

Unsere Freundinnen Iris und Birgitt und meine Kinder übten sich in Geduld aufgrund unserer übermäßigen Abwesenheit.

Michael strapazierte seine guten Beziehungen zu Maschinenbauunternehmen bis auf's Äußerste, um die Herstellung von Spezialteilen und technischen Zeichnungen zu beschleunigen.

Kersten stellte seine Zeit und seine Folterkammer mit allen Gerätschaften Tag und Nacht bereit.

Christina rettete uns vor der Unterzuckerung mit Schnittchen und Pizza.

Fiete Ahrens zauberte über Nacht kleine Wunder in Edelstahl, so dass kein planmäßiger Test verzögert wurde.

Rainer L., Luftfahrtingenieur, zog alle Register für die Strukturberechnungen des Rotorsystems.

Jürgen J. wurde Tag und Nacht an den Rechner verbannt, um alle technischen Zeichnungen zu erstellen. Jetzt ist es tatsächlich soweit.

Die Musterzulassung für den ersten UL-Tragschrauber wird vom DULV erteilt.

Nach all dieser Mühe ist das Ziel erreicht.

Wir können jetzt eine solide Schulung anbieten und unter Beweis stellen, dass diese Rasse-Flugzeuge, die sonst zu den vom Aussterben bedrohten Rassen gehört, schützenswert sind.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei allen Menschen, die hierzu beigetragen haben ganz herzlich bedanken.

Und wir möchten uns hiermit speziell für das entgegengebrachte Vertrauen von Kersten Ebeling und Jo Konrad besonders bedanken.

Keep them spinning

Michael Ullrich

Thomas Kiggen

**Höxter, Herbst 2003**