

UL-Schlepp für Gleitschirm

AUFSTEIGER



Eine Zukunftsvision wird Realität:
Die Zulassung für den UL-Schlepp
ist nur noch eine Frage der Zeit.

SZENEN DES ERPROBUNGSVERFAHRENS IN RINTELN



SCHRITT 1: Kräfteressen vor den Flugtests: Peter zieht mit einer Federwaage am Schleppseil, um die Auszugskraft beim Abrollen von der Winde am Trike zu messen.



SCHRITT 2: Trockenversuch: Erproben der Abrollwinde. Wie stark muss die Winde gebremst werden, damit gleichmäßiges Steigen hinter dem Trike möglich ist? Peter (mit Gleitschirm) erreicht etwa 150 Meter Höhe.

Sich mit dem Gleitschirm direkt unter die Wolke schleppen lassen: Das wird bald kein Traum mehr sein, sondern Realität. Die Erprobung unter der Regie von Gerald Büttner macht große Fortschritte.

Derselbe Ort, dieselben Personen. Dasselbe Ziel: Einen Gleitschirm per Motorschirm-Trike in den Himmel schleppen. Vieles haben Konstrukteur Gerald Büttner („Crazy Plane“) und FLY AND GLIDE-Testpilot Peter Nitsche schon versucht. Der eine hat getüftelt, gebaut, geschleppt. Der andere hat geholfen, beraten und sich schleppen lassen. „Wir sind ein eingespieltes Team“, sagt Gerald. Irgendwie kamen sie bei jedem Treffen auf dem Gelände im niedersächsischen Rinteln ihrem Ziel ein Stückchen näher. Erste Schleppts verliefen Erfolg versprechend, doch bis zur Breitentauglichkeit gibt es noch Einiges zu tun.

Das Problem: Das Trike fliegt schneller als der Gleitschirm. Dadurch steigt der Geschleppte zu rasant, übersteigt sogar das Trike vor sich. Das soll diesmal verhindert werden. Gerald hat eine Abrollwinde am Trike montiert. Sie ermöglicht es, das Schleppseil gebremst freizugeben, wodurch der Geschwindigkeitsunterschied der beiden Fluggeräte ausgeglichen werden kann. Über Rollen wird das Seil von der Winde zur Propellermitte umgelenkt (s. FLY AND GLIDE 9/06). Jetzt steht der Praxistest an.

Doch bevor es in die Luft geht, will Testpilot Peter Nitsche wissen, wie hoch die Kraft ist, mit der das Seil ausgezogen wird. Mit einer Federwaage zieht er am Schleppseil. Dann geht es raus aufs Startgelände. Vor-

erst verzichtet Gerald am Trike noch auf den Schirm. Vorsichtig schleppt er Peter über die Wiese, während dieser bis auf 150 Meter hoch geht. Dann ist die Piste zu Ende, Peter klinkt aus und landet. Der erste Abrollversuch ist geglückt, die Winde funktioniert.

Zweiter Versuch. Diesmal gehen die beiden aufs Ganze. Gerald gibt Gas, startet, zieht Peter hoch. Alles perfekt! Gerald lässt das Seil dosiert nach und macht dabei mit seinem Trike Höhe. Kein Seilriss, wie beim letzten Mal, kein gefährliches Übersteigen durch den langsameren Gleitschirm. Doch auf etwa 200 Metern beginnt das Seil etwas zu „ruckeln“, läuft nicht mehr gleichmäßig aus der Winde. Jetzt übersteigt Peter das Trike doch immer mehr. Aus Sicherheitsgründen beschließt er auszuklinken. Doch bevor er dazu kommt, spürt er plötzlich, wie ihm ein harter Gegenstand ins Gesicht schlägt. Der Schleppverband ist gelöst. Abbruch.

Zu viel Reibung in der Rolle

Nach der Landung Spurensuche. Warum stockte das Seil? Es stellt sich heraus: Die Sollbruchstelle zwischen Pilot und Seilfallschirm hat plötzlich nachgegeben. Grund: Das Seil hat sich in der Führungsrolle am Trike in das Kunststoffmaterial eingefressen. Dadurch entstand zunehmend Reibung, bis schließlich die Zugkraft auf dem Seil zu groß wurde. Kein Problem eigentlich, doch für die-

sen Tag bedeutet es das Ende der Erprobung. Zwei Wochen vergehen. Mittlerweile hat Gerald Büttner die Rollen – insgesamt gibt es drei zur Umlenkung des Seils – durch solche aus Aluminium und Messing ausgetauscht. Ob damit nun endlich Schleppts bis in 600 Meter Höhe und mehr möglich sind? „An diesem Punkt sind wir definitiv angekommen“, ist sich Büttner sicher. Und Peter fügt hinzu: „Wir müssen jetzt noch die Parameter für den Schlepp mit unterschiedlichen Schirmtypen herausfinden und festlegen.“ Bislang flog Peter einen schnellen 2er. Doch Ziel ist es natürlich, auch 1er Schirme mit wenig versierten Piloten per UL zu schleppen.

Die nächsten Praxistests sollen zeigen: Wie bewährt sich der UL-Schlepp bei der Suche nach Thermik? Wie weit kann der Verband tatsächlich fliegen? Auch die Kostenfrage gewinnt langsam an Bedeutung. Erste Fliegerklubs haben bereits Interesse an der Schlepptechnik angemeldet. Wie teuer wird ein UL-Schlepp am Ende sein? „30 Euro pro UL-Schlepp dürften es wohl werden“, schätzt Peter. Klar ist: Der herkömmliche Windenschlepp ist natürlich günstiger. Ein kommerzieller Windenschlepp kostet dagegen zirka 8 Euro. Dafür gibt es aber unter Umständen keine Chance, in die Thermik einzusteigen – selbst, wenn diese nicht weit vom Schleppgelände entfernt ist. Fortsetzung folgt.

Gerrit Reichel



SCHRITT 3: Im zweiten Anlauf gehen Peter und Gerald (im Trike) bis auf zirka 300 Meter Schlepphöhe. Dann frisst sich das Seil unerwartet in eine Umlenkrolle ein und reißt.



SCHRITT 4: Nachbesprechung (Büttner, I., Nitsche) Wie müssen die Schlepp-Parameter ausfallen, damit auch langsame Schirme mit dem Trike mitkommen?

Fotos: ??????????????????