

**Erfahrungs-Bericht von Christian :
Vom Waldläufer zum Radl-(Trio)Star Flieger**

Grias Aich,
I bin da Christian und in da Nachat vom Würmsäh dahoam.

Wie nun für jeden ersichtlich komme ich aus Norditalien und nicht aus Südschweden wie die meisten von Euch im Forum.

Wie kommt ein Waldläufer und Bergler, der schon immer fasziniert vom Fliegen war aber sich noch nie wirklich fürs Gleitschirmfliegen interessierte, zum Motorschirmfliegen?

Ganz einfach in dem man sich eine Naturdokumentation über die Migration der Waldrappe im Fernsehen ansieht. Dieser Fernsehbericht lief irgendwann im Jahr 2008 und erzählte die Geschichte über die Anfänge als diese Migrationsflüge zuerst mit Drachentrikes und dann mit Motorschirmtrikes und einem seltsamen fliegenen Fahrrad durchgeführt wurden. Im Anschluss an diese Sendung war der bezahlbare Traum für einen Normalsterblichen vom unabhängigen fliegen geboren.

Umgehend machte ich mich auf die Suche nach diesem Flugradl und einer Flugschule.

Kommuniziertes Ziel war von Anfang an das fliegende Fahrrad, um autark zur Startwiese zu gelangen und zurück auf Gottes Erdboden mobil zu sein.

Es wurde Januar 2010 und ich hatte den Schein in der Tasche. Eine bereits beantragte Außenstarterlaubnis wurde im darauffolgenden Mai in ca. 1km Entfernung von meiner Haustür erteilt. Alles perfekt gelaufen, kandadtma moana!

Während meiner Ausbildung hatte man mich überredet, erst einmal meine Karriere als Fußstarter zu beginnen und mir gleichzeitig eine günstige gebrauchte Komplettausrüstung angeboten. Alles auf MTOW 160 kg ausgelegt. Meine Nachfrage über die Auslegung der Gebrauchausrüstung zur Verwendung mit solch einem Radl (beachte mein ursprüngliches Ziel) wurde bejaht. Nach einigen Fußstarts war klar ein Flyke muss her. Der hohe Aufwand um die Ausrüstung auf die nur 1 km entfernte Startwiese zu bringen steht in keinem Verhältnis.

Kurz um, zurück zur Flugschule - Trikeeinweisung auf einem Motorschirmtrike mit Ballonreifen und stärkerem Antrieb (Monster) . Funktionierte alles auf Anhieb, auf einem ebenen und top gemähten Flugplatz, sehr gut. Der Fluglehrer meinte ich würde auch problemlos mit diesem Flyke, aber nur im Zusammenspiel mit einem stärkeren Antrieb, zurechtkommen. Ok, der gebrauchte Rucksackmotor wurde in Zahlung für einen Neukauf genommen. Das Flyke mit breiter Hinterachse war dann auch schnell organisiert und es konnte losgehen.

Ich weiß nicht wie, aber irgendwie bin ich bei meinem Erstflug mit dem neuem Gerät heil in die Luft gekommen.

Am nächsten fliegbarem Tag klappte es erst nach 4-5 Startabbrüchen. Dieses Spiel wiederholte sich bei allen weiteren Flugversuchen nur mit dem Unterschied das mir nach der Landung immer mehr Bauteile auffielen, die sich nicht mehr in Ihrem Urzustand befanden. Nach dem 4ten Flug habe ich es geschafft den Rückenrahmen und eine Schubstrebe, aus mir nicht nachvollziehbaren Gründen, stark zu verbiegen. Zurück auf der Startwiese, mit durch den Hersteller Instandgesetztem Fluggerät, ging der Antrieb nicht

mehr auf volle Drehzahl. Nach Anlieferung einer Vergaserdüse, entsprechend meiner Startplatzhöhe (700m NN), kam ich zwar wieder mit viel Stress während des Startvorganges in die Luft, aber bei einer ansehnlichen Landung (ich habe diese auf Video) verbog ich mir den Vorderbau so stark, dass ich radelnd nicht mehr nach Hause fahren konnte.

Erneute Instandsetzung durch den Hersteller erforderlich. Nach dem ich alles wieder komplettiert habe und erneut den Schwerpunkt (Einstellung war i.O.) kontrolliert habe, habe ich mir den Spaß gemacht doch mal alles mit mir zusammen zu wiegen. Rein rechnerisch wäre die ursprüngliche Auslegung i.O. gewesen, tatsächlich brachte das Fluggerät aber mit getanktem Antrieb und mir 195 kg auf die Waage. Mein Badewannengewicht beträgt 90kg. Dies hatte einen größeren Schirm sowie eine größere Rettung zur Folge.

Mit dem größeren Schirm hatte das ganze aber auch kein Ende. Nach einer weiteren Landung konnte ich die Teleskopachsen nicht mehr bewegen. Schön langsam verliere ich die Lust und mir geht das Geld für dieses Hobby aus.

Vielleicht ist das fliegende Fahrrad ja auch nicht UHU (unter hundert kg) tauglich oder ich bin einfach zu grobmotorisch für diese optisch ansprechende, geniale aber filigrane Konstruktion. Gemäß Handbuch ist es für Piloten bis 100 kg geeignet. Mir hat auch keiner davon abgeraten, obwohl mich jeder nach meinem Gewicht gefragt hat.

Anfang 2011 bin ich dann durch Zufall über die Pilotenzubehör Seite auf die Italien-Motorschirmreise aufmerksam geworden. Ich rief einfach mal an, um zu fragen ob diese Reise auch für Anfänger geeignet wäre. Diese mir unbekannt Stimme war sehr zuversichtlich und sagte, die Gruppe in Italien würde mir sicherlich helfen können, besser mit dem Gerät klarzukommen und mir zu mehr Routine verhelfen.

Also meldete ich mich an. Unter Berücksichtigung einer weiteren möglichen Instandsetzung vor der Reise bin ich in Summe auf 10 Starts gekommen.

Dann wurde es endlich Sommer 2011, Italien rückte näher und Urlaub war angesagt. Vorab - die Reise war der Hammer, alle halfen den Piloten mit weniger Erfahrungen. Ich wurde z.B. abwechselnd von mehreren Kollegen mit meinem Fluggerät per Hand (mit Schirm startend + oben) geschoben (quer über die ganze Bahn) um etwas mehr Feeling für den Startvorgang zu bekommen (danke an die Helfer und Grüße an die super Truppe). Das klappte sehr gut, wir waren ja auch wieder auf einem top gepflegten Flugplatz und nicht, wie zu Hause, auf einer buckligen Maulwurfswiese.

Am ersten Abend bemerkten wir zusammen Risse in beiden Alufelgen. Diese hätten wohl keinen ruppigen Start/Landung mehr ausgehalten und dann wäre es wieder teuer geworden. Ich habe ja schon alles verbogen was man verbiegen kann, aber umgekippt bin ich zum Glück noch nicht. Dies hätte ich aber wahrscheinlich mit einem gebrochenen Hinterrad auch noch geschafft. Also schnell neue Räder bestellt (direkt aus Italien). Beim Hersteller angerufen. Es gibt leider keinen Italien-Händler. Per UPS Express, egal wie teuer, Hauptsache schnell 2 neue Räder bestellt.

Die Räder kamen dann nach 4 Tagen mit einem Tag Verspätung und ich bin trotz Verspätung auf den vollen Kosten sitzen geblieben.

Ich war jedenfalls erstmals wieder enttäuscht. Gottseidank konnte ich zwischendurch noch 2 vorsichtige Starts wagen, bei denen ich auch wieder Leistungsprobleme mit dem Antrieb hatte. Der Antrieb kam erst nach einer Warmlaufphase von ca. 10min und mehr

auf seine volle Leistung und dies im Sommer auf Meereshöhe.

Higgy bot mir an, seinen Triostar zu fliegen. Der Erste Start war problemlos und stressfrei. Dieser Flug dauerte jedoch nicht lange, da nach der zweiten Platzrunde (in einer Höhe von ca. 30m) der Motor keinen Sprit mehr bekam und ich landen musste (quer zum Wind in einem abgeernteten Maisacker). Das Trike steckte diesen sehr holprigen touch down problemlos weg (an meinem eigenen Gerät wäre mit Sicherheit wieder ein großer Schaden entstanden). Die Spritpumpe war schuld, der Motor hatte nach 6 Jahren hunderte von Stunden absolviert, sagte Higgy.

Higgy flog von diesem Acker aus wieder zurück zum Flugplatz. Nach dem Wechsel der externen Pumpe, ein paar Tage später, lief sein Triostar wieder wie immer.

Zurück in der Heimat, die Buckelpiste frisch gemäht und alle Maulwurfshügel platt, stand ich auf der Wiese und mein Antrieb wollte überhaupt nicht auf Touren kommen. Ok, schnell die Vergaserdüse wieder umbauen, dachte ich. Alle durchgeführten Maßnahmen brachten nicht den gewünschten Erfolg, im Gegenteil beim langsamen Rollen über die Wiese geriet ich mit dem Vorderrad in ein Maulwurfsloch und verbog erneut meinen Vorderbau so stark, dass er nicht mehr Instandsetzungsfähig war.

Als ich dem Hersteller meine Probleme schilderte kam sofort die Rückfrage in welcher Konfiguration ich den Antrieb betreiben würde. In der Auslieferkonfiguration natürlich, Doppelschalldämpfer mit Airbox. Man machte mir umgehend einen Lösungsvorschlag und schickte mir Teile für einen eigenständigen Umbau zu. Zusätzliche schickte man mir ein Leih-Messgerät mit der Bitte um Rückmeldung der erfassten Betriebsparameter um diese neue Konfiguration besser analysieren zu können. Das ganze hört sich für mich nach einem bekanntem Problem mit gleichzeitiger Validierung durch den Kunden an und dies ist ein „No-Go“ nach meiner Philosophie.

Nun war es an der Zeit eine Entscheidung zu treffen, entweder ich beende dieses wundervolle Hobby oder ich besorge mir ein Fluggerät für schwere Jungs. Also sogleich ein Triostar bei Higgy bestellt und wenige Tage später war ich in Rheine. Aufgrund der langen Anfahrt gleich mit 2 Übernachtungen und ich konnte sogar bei der Endmontage dabei sein, beim Einfliegen zuschauen und dann nach kurzer Einweisung gleich selber fliegen (danke Higgy).

Mit 3 Triostars (Grüße an Gastpilot Tom) waren wir Freitagnachmittag über dem herbstlichen Rheine und haben den Heißluftballons zugewunken, einfach SUPER! Endlich entspannt mit einem satten Sound und richtig Schub mit wenig Drehzahl in einem sehr stabilen Gerät stressfrei herumtuckern. Das ist genau das Richtige für einen Sonntagsflieger wie mich, der wenig Zeit und keine Lust zum Schrauben hat, wenn es mal wieder fliegbar ist.

Nach 760 km und 8 ½ Stunden Autofahrt den zerlegten Triostar aus meinem Kombi ausgeladen und ca. 45 Minuten später stand ich auf meiner Wiese und konnte noch einen schönen Entspannungsflug absolvieren. Der Hammer, sowas wäre früher nie denkbar gewesen.

Wenn ich so die letzten 1 ½ Jahre Revue passieren lasse, hätte ich mir viel Ärger und Frust sparen können und wäre sogar wesentlich günstiger gefahren bzw. geflogen wenn ich mir mit mehr Informationen das für meine Zwecke vernünftigste Gerät zum entsprechendem Preis gekauft hätte (kaffst da a Glumpp, dann kaffst as zwoa moi). Ganz

zu schweigen das ich fast schon wieder mit der Fliegerei in dieser Form aufgehört hätte. Im ersten Monat mit dem neuen Triostar konnte ich 7 Flüge mit einer Flugzeit von knapp 10 Stunden verzeichnen. Meine Nachbarn hören den sparsamen 630ccm Zweizylinder auch nur noch wenn ich Ihn zu Hause für irgendwelche Testzwecke (basteln wenn man Lust hat) starte und rumrolle. Das Radl-Vorderteil (Triostar-Fahrrad-Option) ist bereits bei mir angekommen (das hatte ich bei Higgy schon getestet). Es lässt sich beim Starten super steuern (wie der normale Triostar auch) und ist sehr gut zu radeln. Sobald die Wiese wieder schneefrei ist (derzeit noch Schneematsch und alles sehr nass) hat sich mein Traum (siehe ursprüngliches Ziel) hoffentlich erfüllt.

Meine Erfahrungen mögen sehr individuell sein (oder auch nicht) ich empfehle aber jedem vorher alles Mögliche erstmals probezufliegen und sich Zeit beim Kauf zu nehmen. Macht euch vorher ein ausgiebiges Bild vor Ort und lasst Euch nicht von der Optik täuschen. Ganz nach dem Motto „Schönheit vergeht, Hektar besteht“.

Um es direkt vorher zu schreiben, ich habe weder bei Higgy etwas geschenkt bekommen, noch bin ich mit Ihm verschwägert oder so. Diesen Gefallen, meine Erfahrungen zu schildern, bin ich Ihm einfach schuldig, denn ohne seine guten Ratschläge und Tipps hätte ich mich mit Sicherheit selber aus Frust und Kostengründen ge-grounded.

Apropos mit der ganzen Bastlerei ist übrigens auch mein alter Herr heiß aufs selber Fliegen geworden (jeder träumt vom Fliegen) und irgendwie werden wir Ihn 2012 auch in die Luft bekommen.

Weißblaue Grias und ollawei a guads obe kämma

Christian

P.S.

Dies ist einzig und alleine die Geschichte aus meinen Erfahrungen.

Um es vorab zu nehmen ich bin nicht der große Foren Schreiber und aus vielerlei Hinsicht auch nur sehr selten online.