

Münchner Merkur Journal

Das Wochenend-Magazin des Münchner Merkur



Tierische Säufer

Wasseraufnahme mit Tricks
und Tücken

> Seite 3



Windmühlen am Himmel

Tragschrauber könnten das Massenverkehrsmittel der Zukunft sein

Sie schweben über den Wolken, ohne vom Himmel fallen zu können. Sie sind preiswert und leicht zu handhaben. Tragschrauber haben das Zeug, das Selber-Fliegen für jeden erschwinglich zu machen.

VON SABINE SCHMALHOFER

Das knallgelbe Gerät sieht aus wie eine Mischung aus Skibob und Windmühle. Auf dem Flugplatz erntet Pascal Bouygues ein mildes Lächeln, wenn er sein skurriles Gefährt zwischen den eleganten Motorfliegern zur Startbahn lenkt. „Ich bin eben ein Exot“, erklärt der 35-jährige Pilot. Noch! Denn nicht wenige Zeitgenossen versprechen dem putzigen Luft-Cabrio, das mal profan als Tragschrauber, mal geheimnisvoll als Gyrocopter bezeichnet wird, eine himmlische Zukunft. So glaubt auch der bekannte Zukunftsforscher Matthias Horx, dass schon im Jahr 2050 jede Menge Oberbayern in „kleinen, bezahlbaren und spritsparenden“ Privatmaschinen Freude am Selber-Fliegen haben werden.

Und der Spaß ist grenzenlos: Der offene Zweisitzer ist eng und luftig, der Motor lärmt

pulsbeschleunigend. Nach wenigen Sekunden ist man in der Luft und steigt schnell auf. Die Häuser werden immer kleiner, ein Fluss glänzt in der Sonne und die Alpenkette taucht am Horizont auf. Keine Plastikhülle schränkt die Rundumsicht ein, der direkte Kontakt zum Element Luft kommt dem Traum vom Fliegen schon sehr nahe. Der Fahrtwind pfeift einem um den Schutzhelm – man ist ja schließlich mit Tempo 130 unterwegs –, zum Glück gibt's Gurte, weil sich in Kurven das Vehikel schon bedenklich zur Seite neigt. „Rausgefallen ist noch niemand“, beruhigt Fluglehrer Pascal und lacht: „Man kann sogar bei Regen und Schnee fliegen – man muss nur die richtige Kleidung tragen“. Der in Paris geborene Geo-Informatiker, der schon als Kind Pilot werden wollte, fliegt fast jeden Tag von seinem Wohnort Stuttgart zur Arbeit nach München. Die Aktentasche verstaut er unter dem Sitz.

Mit 65 Liter Sprit an den Gardasee

Tragschrauber zählen in Deutschland erst seit 2003 offiziell zu den Ultraleichtflugzeugen, die mit einer Zusatzprüfung auch mit der Ultraleicht-Fluglizenz geflogen werden können. Ein rund 100-PS-starkes Propellertriebwerk im Heck sorgt für den Vortrieb, der Rotor wird nur in der Startphase per Motor angetrieben, dann wird er ausgekuppelt und dreht sich alleine durch den Gegenwind. Eine ebenso einfache



Flug-Cabrio: Der Tragschrauber von Pascal Bouygues (auch großes Bild) auf dem Weg zum Walchensee. FOTOS: BOUYGUES

DER TRAGSCHRAUBER

GESCHICHTE

1923 startet ein Tragschrauber zum Jungfernflug. Als Erfinder gilt der Spanier Juan de la Cierva. Die Idee kommt ihm nach dem Absturz mit einem von ihm entwickelten Flugzeug. Ein Strömungsabriss an der Maschine hätte ihm fast das Leben gekostet. So baut er ein Drehflügelflugzeug, das weder ins Trudeln kommt, noch mit Überziehen oder Strömungsabriss zu kämpfen hat. Sein Tragschrauber mit rotierenden Flügeln sank beim Motorausfall sanft zu Boden.

LEISTUNG

Gebaut werden die ein- oder zweisitzigen Fluggeräte teils in Heimarbeit, teils von professionellen Anbietern und sind auch im Bauatz erhältlich. Ein Motor mit 115 PS lässt max. Tempo 163 zu. Die Reiseflughöhe beträgt bis 3000 Meter. Tragschrauber benötigen eine Startstrecke von wenigen bis max. 100 Meter. Für die Landung reichen sogar zehn Meter. Selbst bei Wind über 70 km/h verlaufen Flüge ruhig, Pilotenschulungen kosten 7000-8000 Euro.

INFORMATIONEN

1. Flugschule Gyrocopter Stuttgart-München, Fraunbrunnstr. 26, 70599 Stuttgart; www.gyrocopter-stuttgart.de; Tel.: 0 176 / 5 13 51 216 (Sekretariat); 0177 / 5 67 02 12 (Piloten); Flüge ab 65 Euro.
2. Dt. Ultraleichtflugverband, Mühlweg 9, 71577 Großerlach. Tel.: 0 71 92 / 93 01 40; www.dulv.de
3. Deutscher AeroClub, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig; Tel.: 0531 / 23 540.



Visionär: Entwurf eines fliegenden Motorrades einer holländischen Firma. Explosiv: Sean Connery als James Bond im Tragschrauber „Little Nelly“ (1967). FOTOS: FKN



wie überraschende Konstruktion, die auch schon James Bond gereizt hat. In dem Streifen „Man lebt nur zweimal“ (1967) macht Sean Connery als 007 mit seinem winzigen Gyrocopter „Little Nelly“ Jagd auf die Kampfhubschrauber seiner Gegner. Ein Einsatz, der den „fliegenden Windmühlen“ heute erspart bleibt, werden sie doch hauptsächlich als Hobby betrieben. So wie das Münchner Unternehmerpaar, das den Jakobsweg mit einem Tragschrauber aus der Luft erkundet hat und nun eine Weltreise plant – von den Steppen Afrikas bis zu den Küsten Australiens.

Ein Absturz ist unmöglich

Die „Motorräder der Lüfte“ sind leichter zu fliegen als ein Hubschrauber, lassen sich auch von Turbulenzen nicht aus der Ruhe bringen und sind enorm wendig. Dabei kosten die „Mini-Hubis“ mit maximal 60 000 bis 75 000 Euro nur einen Bruchteil so viel. Dafür kann er allerdings weder Rückwärtsfliegen noch auf der Stelle schweben. Auch die Nutzlast ist gering: Bei 200 Kilo ist derzeit Schluss. Klar, dass die Passagiere da eher schmal gebaut sein sollten. Eine Einschränkung, mit der seit neuestem auch Polizisten in Brandenburg leben müssen. Denn das Land setzt einen „fliegenden Sessel“ künftig zur Überwachung von Gewässern, der Beobachtung der Verkehrslage und zur Aufklärung von Waldbränden ein. Und entlastet damit die klapprige Haushaltskasse: Ei-

ne Betriebsstunde im Tragschrauber kostet nur rund fünf Prozent dessen, was ein Polizeihubschrauber verschlingt...

Angst vorm Absturz müssen auch die Beamten nicht haben: Die Geräte gehören konstruktionsbedingt zu den sichersten Luftverkehrsmitteln. Sollte der Propeller für den Vortrieb ausfallen, gleitet die Maschine durch die Drehung des Rotors sanft zu Boden – ähnlich wie der Samen eines Ahornbaumes. Kein Problem also, wenn der Tank mal leer ist. Doch das ist nicht so schnell der Fall: „eine Tankfüllung von 65 Litern reicht von München bis zum Gardasee“, sagt Pascal Bouygues. Und freut sich, hoch über den Blechschlangen in den Urlaub zu schweben. Einen Start- und Landeplatz braucht er aber trotzdem. Einfach mal irgendwo zu landen, ist verboten. Außer, der Pilot beruft sich auf einen Notfall. „Ich musste mal dringend bieseln, da durfte ich dann auch außerplanmäßig runter“.

Heute hat's Pascal aber aus einem anderen Grund eilig: Er will nach Hause. Für seine Passagierin dreht er noch eine kleine Runde über den Badesee östlich von München. Man lässt den Feierabendstau unter sich und nähert sich schließlich rasant schnell der Landepiste. Als das Flug-Cabrio am Hangar stoppt, schaut ein schmunzelnder Motorflieger aus seinem Cockpit. „Na, wie war's?“ Während ich verträumt grinse, hat Pascal bereits aufgetankt und macht sich startklar für seinen allabendlichen Heimflug nach Stuttgart...

INHALT

WELT & WISSEN

Vorfahrt für den Sturkopf

Warum Stauprognosen so schwierig sind. > Seite 5



SPRITZTOUREN

Ins rosarote Meer

Auf das stille und wilde Pfluitjochle in den Ammergauer Alpen. > Seite 6



IMPRESSUM

Verantwortliche Leitung
Matthias Busch
mbusch@merkur-online.de
Tel.: 089/5306-412
Fax: 089/5306-8657



Luxuriös: der französische Gyrocopter Xenon 2 mit Kabine.



Sparfam: Ein „fliegender Sessel“ Marke Eigenbau.

FOTOS: FKN