

Das Prinzip Ahornsamen

Otto Strauß ist begeistert von seinem Gyrokopter „Xenon2“
Erstes Gerät dieser Art bei der Flugsportgemeinschaft im Lohner Klei

BAD SASSENDORF ■ Die Natur nutzt das Prinzip schon lange, und jeder kennt es. Sind die Ahornsamen im Herbst reif, schweben sie wie ein Propeller sanft zu Boden. Weht der Wind stark genug, könnten sie sogar in die Höhe steigen und kilometerweit fliegen. Genau dieses Prinzip macht sich ein Gyrokopter zu nutze. Seit wenigen Tagen steht ein solches Fluggerät, ferrarirot und nagelneu, in dem Hangar der Flugsportgemeinschaft Soest-Bad Sassendorf.

Für den „Wind“ sorgt bei dem knuffigen Luftfahrzeug mit dem Namen „Xenon2“ ein Propeller am Heck. Dreht sich die Luftschraube schnell genug, sorgt sie für so viel Vortrieb, dass die Luftschraube am Dach das Gefährt in die Höhe zieht, erklärt Otto Strauß (55) aus Arnsberg, der nach einschlägigen Flugerfahrungen mit Gyrokoptern von dem Prinzip mehr als überzeugt ist.

Für den Start wird die Luftschraube über eine Welle von dem Motor ebenfalls angetrieben und „vorrotiert“. Ist der Gyrokopter erst sicher in der Luft, kann diese Welle ausgekuppelt werden, dann reicht das Prinzip Ahornsamen mit dem Antriebspropeller aus.

Bekannt ist die Funktionsweise des Gyrokopters seit ersten Versuchen aus dem Jahr 1907. Trotz beeindruckender Erfolge wie der Überquerung des Ärmelkanals am 18. September 1928 geriet das Prinzip etwas in Vergessenheit, berichtet Strauß. Seit den 60er Jahren – und einem Auftritt in einem James-Bond-Film – sind die Gyrokopter jedoch im Aufwind. Einerseits kam das Prinzip im Bereich der Ultra-Leicht-Fliegerei vermehrt zum Einsatz, wie Strauß berichtet. „Heute wird der Gyrokopter viel für Hobby- und Freizeitflüge genutzt und bietet den Vorteil niedriger Anschaffungs- und Betriebskosten“, berichtet Strauß, „aber auch für Rund-, Foto- und Kontrollflüge ist es ein unvergleichliches Gerät.“ Selbst Turbulenzen oder star-



Auf dem Flugplatz im Lohner Klei ist der Gyrokopter noch der Exot. Kurven und die Flughöhe werden durch das Neigen der Rotorebene durch die beiden äußeren Stäbe gesteuert, für den Start wird der Rotor durch die Welle in der Mitte vom Motor zusätzlich angetrieben.

ke Winde würden dem Gerät nichts ausmachen, weil es durch den drehenden Flügel unbeeinträchtigt in der Luft schwebt. Bei Test der Landespolizei Brandenburg hätten die Tragschrauber ihre Praxis-tauglichkeit ebenfalls bestätigt.

Hinzu kommen die gutmütigen Flugeigenschaften. Selbst bei einem Ausfall des Motors könne der Gyrokopter nicht abstürzen, der Sinkflug würde wie beim Ahornsamen gebremst. Auch ein „Überziehen“, mit dem gefürchteten Strömungsabriss wie bei herkömmlichen Flugzeugen sei praktisch nicht möglich, be-



Otto Strauß, hier im Cockpit des „Xenon2“, ist von dessen Flugeigenschaften begeistert.

richtet Strauß. Die „Traditionisten“ unter den Fliegern würden zwar oft erst skept-

tisch gucken. Wer einmal in seinem „Xenon2“ mitgeflogen sei, sei aber doch beeindruckt von der ruhigen Lage in der Luft. Ähnlich war es Strauß selbst ergangen, der bei einem Lehrgang im Teutoburger Wald eines Besse-

ren belehrt wurde. Nach einem ruppigen Flug in einem normalen Flugzeug – „es war fürchterlicher Wind“ – habe ihn die Flugruhe des Gyrokopters, damals noch ein offenes Gerät, überzeugt.

Seine Begeisterung will Strauß, der seit drei Jahren eine Flüglehrerausbildung vorweisen kann, gerne weitergeben. Der Intensivkursus als Flüglehrer für Gyrokopter ist bald absolviert, dann können alle Interessierten bei ihm eine Ausbildung beginnen.

Und wer weiß: Vielleicht bekommt der „Xenon2“ im Hangar der FSG dann ja bald Zuwachs... ■ tbg

Technische Daten

2008 wurde der erste geschlossene Gyrocopter der Firma Celier Aviation „Xenon“ in Deutschland zugelassen. Anders als bei früheren Modellen sitzen die beiden Insassen nebeneinander statt hintereinander. Der „Xenon2“ von Otto Strauß wird von einem 100 PS starken Rotax-Boxermotor mit Doppelvergaser angetrieben. Gesteuert wird das Gerät über das Neigen der Rotorebene, Der Sprit-

verbrauch liegt bei 14 bis 18 Litern pro Stunde und fällt damit erheblich günstiger aus, als bei herkömmlichen Tragflächenflugzeugen mit vergleichbaren Flugleistungen. Der „Xenon2“ kann bis auf eine Flughöhe von 3 000 Metern (10 000 Fuß) aufsteigen, die Reiseflughöhe liegt zwischen 300 und 600 Metern, die Reisegeschwindigkeit bei 160 bis 180 km/h. ■ tbg