

Der Maverick: Ein amerikanisches UL mit einem Maximalgewicht von 648 kg. Der Schirm wird von Stangensystemen schon vor dem Start offen gehalten. Die Fangleinen können so auch nicht in den Popeller geraten, ein Schutzkäfig erübrigt sich.



KINDERTRÄUME
WERDEN WAHR...

FLUGAUTOS

Flugautos gehören sicherlich zu den Träumen der meisten Piloten - direkt mit dem Fluggefährt zum Startplatz fahren und abheben...

Von der Redaktion PARAMOTOR



Ein Flugauto-Pionier: Jeff Dixon hat es 1940 in den USA gebaut. Mit einem 40 PS-Motor flog dieser Hubschrauber 160 km/h schnell und konnte danach auf der Straße weiterfahren.

Dabei geht es gar nicht nur um das praktische „zum-Flugplatz-kommen“. Die Fantasie geht ja viel weiter und der Pilot wähnt sich schon auf Urlaubsreise – gemütlich Autofahren, wenn der Wind zu stark ist, weiterfliegen wenn die Aerologie wieder stimmt. Mit dem fliegenden Fahrrad Flyke haben das ja schon einige Piloten vorgemacht: Die Reise von Erik Behr, Michael Werner und Till Middelhaue wurde im Film „East Wind“ verewigt. Von Hannover bis nach Rumänien ans Schwarze Meer flog und fuhr das Geschwader

durch und über interessante Landschaften. Auf der Straße wurde bei schlechtem Wetter dann nicht nur geradelt, sondern durchaus auch mal der Motor angeschaltet, die Polizei der ehemaligen Ostblockstaaten sieht das offensichtlich ganz locker. Hier in Deutschland wäre das natürlich undenkbar: Da muss schon eine Straßenverkehrszulassung her und natürlich könnte das kein Propellerantrieb sein, sondern es müsste eine Übertragung der Motorkraft auf die Räder erfolgen. Das reine Radeln mit dem Flyke funktioniert ganz gut auf kurzen und flachen Strecken, aber auf Reisen wird

es für den Durchschnittspiloten und Nicht-Radrennfahrer doch etwas mühselig. Außerdem ist das leichte und filigrane Flugfahrrad etwas kippelig in der Startphase und etwas fragil bei harten Landungen.

Nicht nur Piloten träumen von einem Flugauto, auch Fußgänger und insbesondere Autofahrer wünschten sich, Strecken und Staus im Fluge zu überbrücken, um mit demselben Gefährt dann in die Tiefgarage des Einkaufszentrums zu rollen. Einige Verkehrsplaner sehen darin sogar die Zukunft des individuellen Verkehrs.



Der Schirm des Maverick kann sich in einem gewissen Rahmen um die Gierachse und somit in den Wind drehen. So soll das Gefährt beim Start eine höhere Seitenwindtoleranz aufweisen. Die Praxis wird zeigen, wo die Grenzen der Stabilität bei Böen sind.