

ANDREAS STÜTZ

WELTFLUG

Zwei Überflieger
auf fünf Kontinenten



DELIUS KLASING

ANDREAS STÜTZ

WELTFLUG

Zwei Überflieger
auf fünf Kontinenten

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Vor dem Start	6
Europa	9
Afrika	84
Australien und Neuseeland.	163
USA	222
Südamerika	266
Nachwort.	309

Vor dem Start

Im Sommer 1974 lag ich im schwäbischen Biberach auf dem Sofa und schaute Fernsehen. Es kam meine Lieblingsserie im WDR: *Robbi, Tobbi und das Fliewatüüt*. Sie handelte von einem Jungen, der Tobbi hieß und den Bauplan eines kleinen Hubschraubers (»Fliewatüüt«) entwickelt hatte, mit dem man fliegen (flie ...), wassern (... wa ...) und auch noch fahren (... tüüt) konnte. Ein Roboter mit Namen Robbi hatte die Pläne von Tobbi heimlich entwendet und das »Fliewatüüt« gebaut. Im Laufe der Serie starteten die beiden mit dem »Fliewatüüt« zu einer abenteuerlichen Reise. Ich verschlang die Sendung damals förmlich.

»Wenn ich groß bin, möchte ich auch einmal mit einem ›Fliewatüüt‹ verreisen«, rief ich begeistert. Meine Mutter lachte und schüttelte den Kopf. Jungs und ihre Träume, dachte sie wohl.

Meine Frau Melanie Stütz wuchs in Erfurt auf, in der ehemaligen DDR. Als Kind wollte sie Kosmonautin werden. Mit ihren Eltern träumte sie vom grenzenlosen Reisen in den 1980er-Jahren. Den ersten Schritt dazu wagten sie im Oktober 1989 mit ihrer dramatischen Flucht über die grüne Grenze: Sie waren in dem ersten von acht Zügen, die von Prag in den Westen Deutschlands fuhren.

1998 lernten Melanie und ich uns in München kennen und wir heirateten wenige Jahre später. Wir beschlossen, uns eines Tages auf Weltreise zu begeben – dann vielleicht sogar mit einem »Fliewatüüt«.

Im Jahre 2006 rief Melanies Mutter Iris in München an.

»Du, ich habe ein ›Fliewatüüt‹ im Fernsehen gesehen«, rief sie aufgeregt. Und tatsächlich. In einer Fernsehreportage wurde über ein in Deutschland neu zugelassenes Fluggerät berichtet. Es war eine Art Minihubschrauber und nannte sich Tragschrauber oder Gyrocopter.

Der Unterschied zu einem Hubschrauber besteht darin, dass der Rotor des Tragschraubers nicht wie bei einem Hubschrauber vom Motor, sondern nur vom Fahrtwind angetrieben wird. Wie ein Ahornsamen dreht sich der Rotor durch die anströmende Luft und erzeugt durch die eigene Drehung den Auftrieb, mit dem das Flugzeug fliegen kann. Ein Propeller im Heck des Flugzeugs sorgt für den erforderlichen Vortrieb. Der Tragschrauber verfügt über einen 100-PS-Boxermotor, fliegt mit der Autobenzinsorte Super und verbraucht abhängig von den Windverhältnissen 12–15 Liter auf 100 Kilometer. Der Tragschrauber kann maximal bis auf eine Höhe von etwa 3300 Meter steigen und mit einer Tankfüllung drei bis vier Stunden lang fliegen. Man kann den Rotor fixieren und dann fast wie ein Auto fahren. Mit speziellen Schwimmbehältern kann der Tragschrauber auch auf dem Wasser landen. Das hörte sich fantastisch an.

Melanie und ich recherchierten im Internet und fanden heraus, dass man mit dem Tragschrauber einen Probeflug machen konnte. Wir vereinbarten einen Termin und fuhren gemeinsam mit meinen Eltern in ein Dorf in der Nähe von Regensburg. Gemeinsam mit meinem Vater unternahmen wir je einen Rundflug und waren von dieser Art des Fliegens begeistert.

Melanie und ich beschlossen, den Pilotenschein für den Tragschrauber zu machen, dann einen zu kaufen und damit unsere Weltreise zu wagen. Wir begannen mit der Ausbildung für die Sport-Pilotenlizenz (SPL) und bestanden im Spätsommer 2007 die Prüfung. Gemeinsam mit meinen Eltern besuchten wir die Flugzeugmesse Aero 2007 in Friedrichshafen. Dort entdeckte ich ein Tragschraubermodell, das zumindest optisch meinen Vorstellungen von einem »Fliewatüt« am meisten entsprach.

Im April 2008 feierte mein Vater seinen siebzigsten Geburtstag. Melanie und ich wussten, dass es einer seiner Lebensträume war, den Jakobsweg entlangzupilgern. So schenkten wir ihm eine gemeinsame Pilgerreise auf dem Jakobsweg mit dem Tragschrauber. Mit dem Flug des »Fliewatüts« entlang des Jakobswegs wollten wir gleichzeitig auch die Machbarkeit unserer Weltreise mit einem Tragschrauber testen.

Wir kauften für unseren Weltflug in Europa den auf der Aero gesehenen weißen Tragschrauber mit geschlossener Kabine und konnten ihn sogar mit der legendären Kennung des Fliewatüüts (FWT) zulassen: D-M FWT (gesprochen Delta-Mike-Foxtrot-Whiskey-Tango).

Im Januar 2009 fanden wir heraus, dass ein Firmenkonsortium gerade die Produktion eines Kinofilms zu *Robbi, Tobbi und das Fliewatüüt* plante. Ich kontaktierte den Regisseur und Kameramann Andy Bierschenk und dessen Firma BDF GmbH in Köln. Andy war begeistert von unserem Vorhaben, und wir beschlossen, einen gemeinsamen Dokumentarfilm zum Flug des »Fliewatüüts« auf dem Jakobsweg zu produzieren.

Dann erkrankten erst mein Vater und dann meine Mutter schwer, und es wurde deutlich, dass mein Vater uns nicht auf die Pilgerreise entlang des Jakobsweges würde begleiten können. Stattdessen produzierten wir einen Film für ihn, um ihm zumindest virtuell die Pilgerreise auf dem Jakobsweg zu ermöglichen.

Im Februar 2009 trainierten Melanie und ich das Fliegen bei schlechtem Wetter in Vipperow, in der Nähe von Berlin. Wir flogen bei Windstärke 7, bei Schneefall, bei Nebel, bei Regen sowie bei tiefen Minusgraden, um uns auf unsere Reise vorzubereiten.

Im April 2009 war das Team für den Jakobsflug startbereit. Es bestand neben Melanie und mir aus Andy Bierschenk (Kameramann und Regisseur), Robert Stein (Regieassistent) sowie Melanies Eltern Karl-Heinz und Iris Scheffler (Bodencrew). Wir starteten mit einem weißen Tragschrauber mit geschlossener Kabine, etwa so geräumig wie ein Smart, und zwei Wohnmobilen.

Europa

1

Uns blieben noch 30 Sekunden bis zum totalen Stromausfall an Bord! Mir rasten die Gedanken durch den Kopf. Verdammt, was ist auf einmal los? Ruhig bleiben, nur ruhig bleiben, dachte ich. 29 Sekunden. Erbarmungslos zählte die digitale Anzeige im Cockpit die Sekunden, die uns auf unserem ersten Tragschrauberflug noch blieben.

28 Sekunden, 27 Sekunden ... Ich hatte keine Zeit mehr, über die Ursachen unseres Problems nachzudenken. Wir mussten landen und zwar sofort.

Melanie krallte sich in ihren Sitz.

»Lärz-Turm, hier Delta-Mike-Foxtrot-Whiskey-Tango«, funkte ich mit gepresster Stimme die Flugleitung von Rechlin-Lärz an, dem ehemaligen sowjetischen Militärflughafen in der Nähe Berlins. Von hier aus waren wir zu unserer Weltreise mit Tragschrauber gestartet.

»Delta-Mike-Foxtrot-Whiskey-Tango, hier Lärz-Turm«, antwortete der Flugleiter.

»Delta-Mike-Foxtrot-Whiskey-Tango, wir haben ein technisches Problem. Haben nur noch wenige Sekunden Strom. Die Bordspannung fällt ab. Der Funk wird ebenfalls gleich ausfallen. Erbitten Freigabe für direkten Landeanflug.«

»Delta-Mike-Foxtrot-Whiskey-Tango, Freigabe zum direkten Landeanflug erteilt. Viel Glück!«, antwortete Lärz-Turm. Drei Sekunden, zwei Sekunden, eine Sekunde ... Der Bildschirm der Instrumentenanzeige wurde schwarz. Die Funkverbindung riss ab. Ich schaltete die Bordelektronik aus und wieder ein. Ein kurzes Aufflackern, dann war der Bildschirm wieder schwarz.

»Motordrehzahlanzeige – ausgefallen, Rotordrehzahlanzeige – ausgefallen, Motortemperaturanzeige – ausgefallen, Öldruckanzeige – ausgefallen, Rotorkopftemperaturanzeige – ausgefallen«, machte Melanie eine Bestandsaufnahme.

Alle Systeme waren tot, bis auf den Motor. Der brummte unbeeindruckt gleichmäßig weiter.

»Der Motor ist zum Glück unabhängig vom Bordstromnetz«, signalisierte ich Melanie.

Weit gekommen waren wir noch nicht. Zum Glück hatten wir bereits nach zehn Minuten wieder den Flughafen Rechlin-Lärz in Sicht. Ich ging in den direkten Anflug auf Piste 26 über. Die Anzeige für unsere Geschwindigkeit in der Luft funktionierte über den Druck der anströmenden Luft und war von der Stromversorgung unabhängig. So konnten wir ohne Probleme unsere sichere Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern beim Landen einhalten, als wäre nichts passiert.

Nach dem Aufsetzen auf der Teerpiste des Militärflughafens rollten wir auf dem Vorfeld bis zum Turm der Flugleitung. Dann stellte ich den Motor ab.

»Was war das denn?«, rief Melanie entsetzt. Ihr stand der Schock ins Gesicht geschrieben.

»Ich habe keine Ahnung«, sagte ich, »plötzlich war der Strom einfach weg.«

»Lass uns in den Hangar fahren«, sagte Melanie. »Bevor wir die Ursache für das technische Problem nicht gefunden haben, können wir ohnehin nicht weiterfliegen.«

Ich schaltete die Zündmagnetschalter ein und drehte den Zündschlüssel für den Anlasser. Aber es tat sich nichts. Noch nicht einmal die kleinste Reaktion.

»Die Batterie ist offenbar tiefentladen«, sagte ich.

Wir baten den Flugleiter um Starthilfe. Er stieg in sein Auto und fuhr zum Tragschrauber aufs Vorfeld. Dort öffnete er die Motorhaube seines Fahrzeuges und verband unsere Tragschrauberbatterie über ein Starthilfekabel mit seiner Lichtmaschine. Bereits nach kurzer Zeit kam wieder neues Leben in unsere Batterie. Ich startete den Propeller. Er sprang ohne Probleme an.

»Jetzt müssen wir den Motor erst einmal eine Zeit lang laufen lassen, damit die Batterie wieder geladen wird«, rief ich gegen den Motorenlärm an.

Dann entdeckte ich die Ursache unseres Problems. Ein Elek-

tromagnet war nach dem Start nicht mit abgeschaltet worden. Eigentlich wurde der Schalter beim Startvorgang automatisch umgelegt und damit ausgeschaltet.

»Der Magnet hat erst die Batterie vollständig entladen und ist dann sogar noch durchgebrannt«, analysierte ich.

»Das müssen wir erst austauschen, bevor wir nach Aachen starten können«, sagte Melanie. Wir waren beide erschrocken, dass ein so kleines Detail wie ein nicht umgelegter Schalter zur Katastrophe führen konnte.

Fliegen war die schärfste Form ultimativer Kompromisslosigkeit. Die kleinsten menschlichen Unachtsamkeiten oder technischen Fehler konnten den Tod bedeuten. Wenn wir unser Weltflug-Abenteuer überleben wollten, sollte uns möglichst nichts dergleichen unterlaufen. Alles, was wir taten, geschah zum ersten Mal. Unser Tragschrauber war bisher nicht als Langstreckenflugzeug getestet worden.

2

Es war die Nacht vor dem Abflug in Aachen. Ich schlief unruhig, und um 05:00 Uhr wachte ich auf, noch viel zu früh zum Aufstehen. Draußen dämmerte schon der Tag. Es herrschte dichter Nebel. Heute würden wir mit unserem Team von Aachen aus starten. Hoffentlich, dachte ich, waren unsere Startprobleme bei Rechlin-Lärz kein böses Omen.

Ich hatte keine Angst. Ich wusste, das Abenteuer bestand aus Prüfungen. Es würde Mut erfordern. Wir würden mit schlechtem Wetter zu kämpfen haben. Der Jakobsweg war dafür berüchtigt, dass das Wetter sehr schnell umschlagen konnte. Sturm, Gewitter und Schneefall würden sich mit Perioden des Sonnenscheins abwechseln. Aber genau deshalb war dieser Flug der geeignete Testlauf für unsere Weltreise.

Wie würde es sein, über die Pyrenäen zu fliegen? Gefährliche Abwinde konnten das beste Flugzeug in eine Bergflanke drücken. Würden wir überhaupt hoch genug fliegen können? Die

Pyrenäen waren teilweise über 3000 Meter hoch. Die maximale Flughöhe unseres Tragschraubers lag nur wenig darüber. Würde es reichen?

Würde die Technik zuverlässig funktionieren unter solchen Bedingungen? Wie würden wir mit den zahlreichen Flugverbotszonen in Frankreich zurechtkommen? Wir hatten schon häufiger von hohen Geldbußen und Haftstrafen für Flugvergehen in Frankreich gehört. Diese Gedanken schossen mir durch den Kopf, bis ich wieder einschlief.

Bevor unser Wecker geklingelt hatte, waren wir um 06:30 Uhr hellwach. Wir sprangen aus dem Bett. Gegen 08:00 Uhr würde jemand den Hangar für uns öffnen, so war es vereinbart. Monatelange Vorbereitungen gipfelten in diesem Moment. Dann würden wir den Tragschrauber aufs Vorfeld ziehen und alles Erforderliche für die Segnung unserer Reise durch Pfarrer Schippers um 08:30 Uhr vorbereiten.

Unser evangelischer Pfarrer zog sich seine Soutane über und begann pünktlich mit der Andacht. Er sprach einige Gebete und erteilte Melanie und mir schließlich den Segen für den Jakobsweg und alle kommenden Reisen mit dem Tragschrauber. Er erläuterte, dass das Pilgern durchaus auch eine evangelische Tradition sei. Es gäbe sogar einen Luther-Pilgerweg im Osten Deutschlands.

Nach einem abschließenden gemeinsamen Vaterunser drückte er Melanie und mich herzlich und wünschte uns alles Gute für unser Weltflug-Abenteuer.

Erst gegen 15:00 Uhr löste sich der Nebel auf und Melanie und ich bereiteten unseren Start vor. Der Flugplatz in Valenciennes schloss um 18:30 Uhr. Wir mussten jetzt los, wenn wir noch rechtzeitig dort landen wollten.

Ich ließ den Motor warm laufen, meldete mich beim Tower am Flugplatz in Aachen-Merzbrück an und wir rollten zum Startpunkt der Piste. Ich beschleunigte den Prerotator. Langsam begann sich der Rotor auf die für den Start erforderlichen 200 Umdrehungen vorzudrehen. Dann entkoppelte ich den

Rotor vom Motor, löste die Bremse, zog den Steuerknüppel zurück und schob gleichzeitig den Gashebel ganz nach vorn. Ab jetzt würde der Rotor nur noch vom Fahrtwind angetrieben. Der Tragschrauber beschleunigte auf der Asphaltpiste. Die Fahrbahnmarkierung flitzte unter uns durch. Bei 80 Stundenkilometern hob sich erst die Nase des Tragschraubers. Dann hoben wir ab und beschleunigten weiter. Die Landebahn entschwand unter uns. Wir flogen über ein Feld in Richtung Autobahn und stiegen rasch weiter. Links von uns kamen Masten einer Hochspannungsleitung. Sie wirkten wie ein Zaun. Da mussten wir vorbei, dann konnte das Abenteuer beginnen.

Über Funk verabschiedete ich mich beim Tower und bedankte mich für die Unterstützung in den vergangenen Tagen. Der Tower funkte etwas ungläubig zurück, ob wir denn nun wirklich losfliegen wollten?

Die Begleitmannschaft mit Karl-Heinz, Iris, Andy und Robert war mit den beiden Wohnmobilen kurz nach 14:00 Uhr aufgebrochen. Es gab nichts, womit sie den Piloten beim Start hätten helfen können. Ohnedies war zu erwarten, dass Melanie und Andreas vor ihnen am Zielort in Valenciennes sein würden.

Beim Abschied hatten alle Beteiligten sehr gemischte Gefühle gehabt. Keiner wusste so recht, was ihn auf der Reise erwarten würde. Die Begleitmannschaft nahm die Autobahn in Richtung Liège/Brüssel. Sie ließ Brüssel rechts liegen und fuhr weiter in Richtung Amiens. Sie erreichte schließlich gegen 17:30 Uhr den Flugplatz von Valenciennes. Aber Melanie und Andreas waren nicht da! Iris rief die Mobilnummern der beiden an. Es meldete sich jeweils nur die Mailbox. Wo steckten die zwei nur?

Das Team stellte die Wohnmobile auf den angrenzenden umzäunten Parkplatz des Flugplatzes und ging in die Empfangshalle. Ein rundlicher Mittfünfziger mit schütterem Haar sah sie fragend an, als sie zu viert eintraten. Der Mann sprach ein wenig Englisch und Robert erklärte ihm, dass ein Tragschrauber auf dem Weg zum Flugplatz wäre und sie auf diesen warten wollten.

Der Mann vom Flugplatz wies Robert darauf hin, dass der Platz in spätestens einer Stunde schließen würde und es dann nicht mehr gestattet