

06.04.2008 11:30 Uhr

Dornier Do 31

Da flieg ich doch vom Dach weg

Im Jahr 1969 roch die Zukunft nach schönen Frauen, Turbulenzen und Direktflügen vom Münchner Hauptbahnhof. Es war das Jahr der Do 31 - des Senkrechtstarters von Dornier. Ein Besuch beim Testpiloten Dieter Thomas in Oberpfaffenhofen.

Von Georg M. Oswald



Ein missglückter Startversuch mit dem großen Do-31-Schwebegestell, die Haupttriebwerke haben ihre eigenen Abgase angesaugt. Foto: Werksbilder Dornier/Sammlung Thomas

Der Dodo war ein komischer Vogel. Er konnte nicht fliegen, was für einen Vogel immer ein gewisses Problem darstellt, doch das allein hätte ihn sicher nicht so berühmt gemacht. Erst sein frühes und doch relativ gut dokumentiertes Aussterben Ende des siebzehnten Jahrhunderts ließ ihn zu einer Art Vanitas-Symbol werden, das uns bis heute rührt.

Wer von München kommend die A96 Richtung Lindau an der Ausfahrt Weßling verlässt, kommt an einem hoch eingezäunten Gelände vorbei, das aussieht wie irgendeine beliebige Industrie- oder Gewerbefläche, bebaut mit den üblichen quaderförmigen Nutzbauten, in denen wer-weiß-was hergestellt wird. Keiner kann ahnen, dass sich hinter diesen Zäunen einige der spannendsten Ereignisse der deutschen Luft- und Raumfahrtgeschichte abgespielt haben.

Bildstrecke Die Zeit des Abhebens



An einem kalten, sonnigen Morgen warten zwei Männer vor dem bewachten Eingang des Geländes. Der eine heißt Cornelius Dornier, der andere Dieter Thomas. Cornelius Dornier ist der Enkel von Claude Dornier, dem legendären Flugzeugkonstrukteur, der zu Beginn des vorigen Jahrhunderts als Angestellter in der Friedrichshafener Flugwerft des Grafen Zeppelin begann. Dieter Thomas ist seit mehr als vierzig Jahren Testpilot. Seine Laufbahn nahm hier ihren Anfang.

Die Ausweise werden überprüft, und wir dürfen passieren. In der Nähe der verwaisten Start- und Landebahn, bei einem rot-weiß gestrichenen, niedrigen Gebäude steht sie: die Do 31. Ganz offensichtlich hat sich länger niemand für sie interessiert. Die Scheiben sind eingedrückt, die Reifen platt, bemoost und halb verrottet, sie ist nicht mehr als eine Ruine. Vor vierzig Jahren aber war sie buchstäblich das Heißeste, was der Flugzeugbau bis dahin zustande gebracht hatte.



Dieter Thomas, 71: "Ich bin froh, dass ich überlebt habe."
Foto: Werksbilder
Dornier/Sammlung Thomas



Es gab einmal eine Zeit, in der einem zu dem Begriff "Flugzeug" nicht zuerst Worte wie "Fluglärm" und "Ökobilanz" einfielen. In den sechziger Jahren verband sich mit dem technischen Fortschritt in der zivilen Luftfahrt die Vorstellung einer kosmopolitischen Weltläufigkeit, welche die Berufe der Stewardess und des Piloten besonders glamourös erscheinen ließ. Nicht nur in der Werbung wurden sie als Botschafter eines internationalen Stils inszeniert, die, gleich wo auf der Welt, eine glänzende Figur abgaben. Die Stewardess, eine vielsprachige Schönheit, hatte dank des richtigen Haarsprays für jeden Kontinent die passende Frisur, während der Pilot vor dem nächsten Start durch seine Zigarette den Duft der großen weiten Welt einsog.

Flammen und Rauch in Bodennähe

Im Jahr 1969 erfüllten sich dann einige der kühnsten Träume aller Aeronauten. Am 2. März 1969 flog der erste Prototyp einer *Concorde* in Toulouse, mit der man bald in drei Stunden von Paris nach New York fliegen konnte. Neil Armstrong und Edwin Aldrin landeten mit der Raumfähre *Eagle* am 20. Juli 1969 auf dem Mond. Und die Dornier *Do 31 E3* stellte auf dem Weg zum Pariser Aero-Salon, bei dem sie zum absoluten Star wurde, mit Dieter Thomas im Cockpit fünf spektakuläre Weltrekorde für senkrechtstartende Flugzeuge auf.

Bildstrecke Traumflieger



Die Fotos aus dieser Zeit zeigen Dieter Thomas in typischer fliegerischer Heldenästhetik: den Blick selbstbewusst, ernst, wagemutig in die Ferne oder in die Kamera gerichtet, gekleidet in einen todschicken Overall mit all den rätselhaften Taschen, Polstern, Schläuchen und Kabeln - und vor allem mit diesem unglaublich coolen Helm, dessen verspiegeltes Visier aussieht wie eine überdimensionale Ray-Ban.

Unweigerlich denkt man an Leute wie Percy Stuart. "Percy Stuart, das ist unser Mann - ein Mann, ein Mann, ein Mann, der alles kann . . ." war als vielgeprüfter Gentleman-Superheld ebenfalls seit 1969 im deutschen Fernsehen zu bewundern. Oder an "Bezaubernde Jeannie" mit Larry Hagman als Major Tony Nelson, dem schmucken Nasa-Offizier. Und apropos Nasa: Neil Armstrong und Edwin Aldrin, die ersten Menschen auf dem Mond, kamen bald nach ihrer Rückkehr persönlich in Oberpfaffenhofen vorbei, um sich im Rahmen einer Fortbildung für weitere Mondflüge von Dieter Thomas die *Do 31* vorführen zu lassen, deren Start- und Landetechnik durchaus Ähnlichkeiten mit jener der Mondfähre *Eagle* aufwies.

Dieter Thomas erzählt so etwas, als wäre es eine Begebenheit am Rande. Er ist sachlich, überlegt, zurückhaltend, eher ein Freund des trockenen Humors. "Was denken Sie jetzt, wenn Sie die Maschine so sehen?" In der Frage schwingt die Unterstellung mit, dass ihn der traurige Anblick



Edmund Stoibers Vision, dass der Münchner Flughafen zum Hauptbahnhof kommt, könnte hier herrühren: In den 70er Jahren entwarf Dornier den Terminal für die Do 31 - auf dem Dach des Bahnhofs!
Foto: Werksbilder
Dornier/Sammlung Thomas

nostalgisch, gar melancholisch stimmt. "Ich bin froh, dass ich es überlebt habe", antwortet er. Er lächelt nicht, er meint es genau so, wie er es sagt. Offenbar blickt sein Gegenüber etwas verständnislos drein, denn er erläutert: "Die Do 31 war das einzige Senkrechtstarter-Programm, bei dem es keine tödlichen Unfälle gab."

Für den technischen Laien sieht die Do 31 mehr oder weniger aus wie ein normales Flugzeug, das heißt, Rumpf, Tragflächen, Leitwerke und Triebwerke sind mehr oder weniger dort, wo man sie vermutet. Dieter Thomas erläutert technische Besonderheiten und Funktionen. Die Maschine ist mit zwei Marschtriebwerken Bristol-Siddeley Pegasus 5-2 und acht Hubtriebwerken Rolls-Royce RB 162-4 D bestückt. Das gesamte Steuerungssystem ist eine komplexe mechanische Konstruktion. "Eine außerordentliche Ingenieursleistung. Heute würde man das alles elektronisch regeln." VSTOL oder

V / STOL ist die Abkürzung für *vertical / short take off and landing*. Es geht um die Verwirklichung der Idee, die Maschine ohne Anlauf, ohne Auftrieb, aus eigener Kraft in die Luft zu bekommen.

Der widerspenstige Drache nickt, rollt und giert

Natürlich konnte man sich dazu einen praktischen Nutzen ausdenken, nämlich die Einsparung von Start- und Landeflächen, aber das war wohl kaum der entscheidende Anstoß. Die Vorstellung, ein Fluggerät zu bauen, das, buchstäblich "aus dem Stand" die Gravitation überwinden konnte, musste den Flugzeugbauern wie die Erfüllung eines Ideals erschienen sein. Ein Ideal allerdings, das durch überdimensionalen Einsatz von Schubkraft allein nicht zu lösen war. Die Triebwerke erzeugten Heißgasfontänen unter den Tragflächen, die zu wahrlich unkontrollierbaren Hubschubverlusten führten. Es gibt einen Film, der dokumentiert, wie das dann aussah: Stichflammen und Rauch unter der gefährlich knapp und unkontrolliert über dem Boden schlingernden Do 31, die sich durch diesen Auftritt den Spitznamen "The Reluctant Dragon" - der widerspenstige Drache - verdiente.

Diese Probleme wurden gelöst, und im Jahr 1969 hatte man einen Senkrechtstarter, der vom Fleck weg abhob und trotz seiner zwanzig Tonnen Gewicht scheinbar schwerelos kontrolliert über dem Boden schwebte. Das Schwebefühl stellt sich besonders eindrucksvoll beim Betrachten jenes Films ein, dessen Tonspur nicht das Geheul der Triebwerke wiedergibt, sondern heiße Bebop-Rhythmen. Dazu nickt, rollt und giert die Do 31 scheinbar schwerelos.

Nicken, Gieren, Rollen, das sind die drei Grundrotationsbewegungen eines Körpers im Raum. Das Gieren, also die Drehung um die Hochachse, gelingt keinem konventionellen Flugzeug so wie einem Senkrechtstarter. Doch der jazzig-luftige Anblick täuscht. Der Lärm, den die Do 31 bei ihren Testflügen gemacht haben muss, sprengt jedes heute vorstellbare Maß. Dieter Thomas berichtet, dass die Menschen in den umliegenden Dörfern Angst bekamen, wenn die Erde bebte und wieder dies unglaubliche Brüllen anhob, das mit normalem Fluglärm nicht zu vergleichen war.

Dennoch dachte man vor allem an die zivile Nutzung des Senkrechtstarters. 1976 bekam ich eine "Geschichte der Luftfahrt" zu Weihnachten, in der es über die Do 231, das Nachfolgeprojekt der Do 31, heißt: "Die Do 231 stellt eines der aussichtsreichsten Projekte für den künftigen senkrechtstartenden und -landenden

Luftverkehr dar. Das Flugzeug entstand auf der Forschungsgrundlage des experimentellen Senkrechtstarters *Do 31 E*. Je vier der Zweikreis-Hubtriebwerke sind im Rumpfbug bzw. -heck eingebaut. Die beiden Marschtriebwerke vom Typ Rolls-Royce RB 220 bringen das Flugzeug auf hohe Unterschallgeschwindigkeit. Im Kurzstreckenluftverkehr werden senkrechtstartende und -landende Maschinen in naher Zukunft mit Sicherheit eine große Rolle spielen."

1976 waren alle Träume ausgeträumt

Unter diesem Text findet sich eine Farbzeichnung, die zeigt, wie ein Senkrechtstarter vom Dach eines Hochhauses abhebt. Eine Idee, die keineswegs völlig aus der Luft gegriffen ist. Die bayerische Politik versucht sich ja immer wieder gerne an Lösungen, wie man, am Münchner Hauptbahnhof einsteigend, möglichst schnell zum Flughafen kommen könnte. Mit dem Transrapid hätte das, wie wir wissen, angeblich nur zehn Minuten gedauert. Noch kürzer wäre der Weg vom Zug zum Flugzeug nur, wenn man die Start- und Landebahn aufs Bahnhofsdach baute. Pläne zu dieser Idee aus den frühen Siebzigern schlummern in Dieter Thomas' Archiv. Die *Do 23* sollte von dort senkrecht in den Luftraum starten. Die bayerischen Grünen wären dann vermutlich früher gegründet worden.

Im Jahr 1976 waren alle Senkrechtstarterträume ausgeträumt. Nach der Ölkrise wollte die Lufthansa die *Do 231* wegen ihres exorbitanten Treibstoffverbrauchs nicht mehr. "Die Grenzen wurden insgesamt schon im Jahr 1969 erreicht", resümiert Dieter Thomas. "Höher, weiter, schneller war von da an nicht mehr sinnvoll. Die Geschwindigkeiten, Flughöhen waren erreicht. Es wuchs der Widerstand gegen den Luftverkehr. Danach gab es nur noch Verfeinerungen, aber nichts Neues mehr."

Nur zwei Maschinen der *Do 31* wurden gebaut. Eine steht in der Schleißheimer Flugwerft des Deutschen Museums, die andere hier in Oberpfaffenhofen. Sie soll nun renoviert und von Juli 2009 an im bis dahin eröffneten Dornier Museum Friedrichshafen gezeigt werden. Cornelius Dornier leitet das Projekt und sammelt auf der ganzen Welt Exponate. Für ihn sind Planung, Bau und Einrichtung des Museums eine Entdeckungsreise - auch in seine eigene Vergangenheit und in die seiner Familie. Dieter Thomas hilft ihm dabei als einer seiner sachverständigen Berater. "Es ist überraschend, wie einen auf diese Weise eine Zeit wieder einholt, die man schon längst verloren und vergessen geglaubt hat. Ich glaube, das gilt für Herrn Thomas genauso wie für mich", sagt Dornier.

Die Do 31 ist tot, lang lebe die Do 31: im neuen Programm der Air Force

Das trifft nicht nur für persönliche Erinnerungen zu. Das größte Kampfflugzeugprogramm der nächsten Jahrzehnte, die Entwicklung der amerikanischen *F-35*, greift bei der Senkrechtstarter-Version *F-35B*, so Dieter Thomas, klar erkennbar auf Techniken zurück, die mit der *Do 31* erstmals erprobt wurden. Das täuscht jedoch nicht darüber hinweg, dass mit dem Do-31-Projekt eine Ära endete - und manchmal ist die Natur des Fortschritts so trostreich, dass immerhin Einzelteile von ausgemusterten Modellen für die Formel der Zukunft dringend benötigt werden.

Ob ihn die Do nicht ein bisschen an den Dodo erinnere? "Wer ist denn der Dodo?", will er wissen. "Ein ausgestorbener Vogel". - "Ein ausgestorbener Vogel? Das finde ich aber nicht so gut. Meine Enkel nennen mich Dodo."

Wie auch immer, auch ohne naturhistorische Parallelen zu bemühen, wird man an der restaurierten *Do 31* sehr schön studieren können, wie schnell aus den fortschrittlichsten Unternehmungen Kuriositäten werden können, wenn sich das Bild, das wir von unserer Zukunft haben, wandelt.

Das gilt nicht für die *Do 31* allein. Die *Concorde* ist tot, auf dem Mond war schon länger niemand, und soeben verstarb der kühne Transrapid. So müssen alle

Münchner Fluggäste auch weiterhin, statt aufs Dach des Hauptbahnhofs: mit der S8 ans Ende der Welt.

Georg M. Oswald ist Schriftsteller und Rechtsanwalt. Er lebt in München. Sein jüngster Roman "Vom Geist der Gesetze" erschien im Herbst 2007 bei Rowohlt.

(SZ vom 05.04.2008/gf)

[Artikel drucken](#) | [Fenster schließen](#)

Copyright © sueddeutsche.de GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH