

Auf den Fliewatüt-Flügeln eines Kindheitstraums



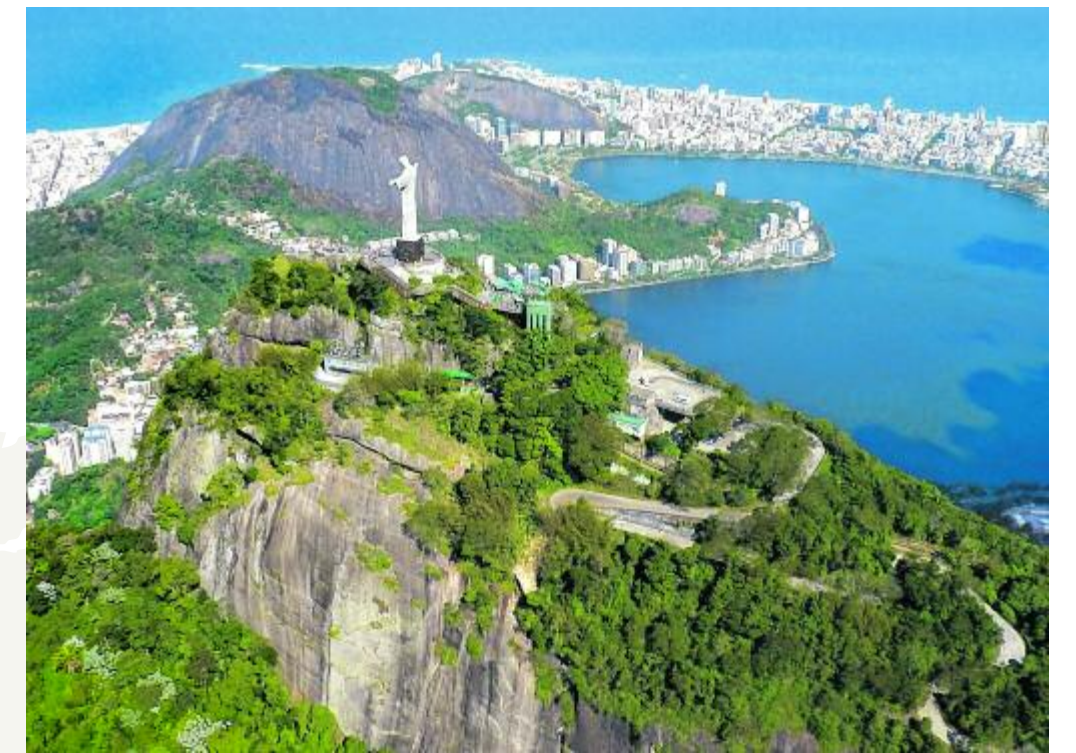
Melanie und Andreas Stütz in einem Tragschrauber, mit dem sie weltweit reisten.



Blick aus dem Tragschrauber auf schwarze Lavastrände in Neuseeland, wo das Ehepaar Stütz insgesamt 5000 Kilometer unterwegs war.



In den USA flogen sie unter anderem über die Golden-Gate-Brücke und jubelten: endlich Kalifornien!



Am Ende ihrer Reise umkreisten sie die Jesus-Statue in Rio de Janeiro.

FOTOS: WELTFLUG.TV

Eine Erfurterin und ein Schwabe machten sich auf den Weg, die Welt mit einem seltenen Fluggerät zu erkunden. Mit dem Tragschrauber, der sie an ihre Kindheitsträume erinnerte, flogen sie über badende Elefanten, die Golden-Gate-Brücke in San Francisco und in Rio de Janeiro quasi auf Augenhöhe mit Jesus. Und sie fragten Kinder und Erwachsene nach ihren Träumen.

VON KATHARINA LEJOTH

Diese Reise eignet sich, um das eigene Hinterstübchen aufzuräumen. Um nachzusehen, was da im Unterbewusstsein so vor sich hin staubt. Die ganz großen Fragen zum Beispiel: Wofür will ich leben? Wovon habe ich als Kind geträumt? Wie weit bin ich davon entfernt? Oder auch: Wie besiege ich Angst? Diese Reise ist also keine Spazierfahrt, auch, weil sie von etlichen Problemen ausgehrt zu werden drohte. So ein Problem kann Jorge heißen und in Buenos Aires arbeiten. Wenn ein Zollbeamter seines Schlags nicht kennt, was ihm die Zollklärung als Transportmittel beschreibt, müssen die großen Fragen warten. Dann müssen die Reisenden erstmal ihr Transportmittel in zig Behörden verteidigen. Melanie und Andreas Stütz waren da recht stur. Vielleicht auch, weil sich in dieses Problem eine der großen Fragen untergehakt hatte. Melanie und Andreas Stütz verteidigten nicht nur ihr Fluggerät, sondern ihren Kindheitstraum. Der handelte davon, in einer Art fliegenden Unter-tasse die Welt zu umrunden.

Andreas Stütz, heute 43, wuchs in Schwaben auf. Als Junge schaute er verblüfft die Kinderfernsehshow „Robbi, Tobbi und das Fliewatüt“ an. Einmal, mit so einem Gefühl unterwegs sein, das „flie“, also fliegen, „was“, wassern und „tüt“, wie ein Auto fahren kann! „Wenn ich groß bin, möchte ich auch mit einem Fliewatüt verreisen“, rief er freudig aus, während seine Mutter bügelte und lachte.

Später studierte er Betriebswirtschaft und baute sich 1996 in München eine Agentur für Online-Dienste auf. Melanie machte, ebenfalls in München, ein Praktikum bei einer Web-Agentur, bevor sie selbst Betriebswirtschaft studierte. So lernten sie sich in München kennen; und während Melanie nach dem Studium bei einer IT-Firma arbeitete und sich Andreas bereits um seine zweite Firma kümmerte, heirateten sie, erzählten sich ihre Träume und lachten. Bis Melanie Mutter anrief: Andreas, wir haben dein Fliewatüt gesehen!

Ein Fernsehbericht hatte den Tragschrauber vorgestellt. Und es dauerte nicht lang, bis Melanie und Andreas Stütz für einen Probeflug zu einem Privatflugplatz in der Oberpfalz fuhren. „Ich war so aufgeregt, ich konnte kaum erwarten, das Auto abzustellen“, sagt Andreas. Und als er den Tragschrauber sah? „Der Wahnsinn!“ Was er sich erträumt hatte, stand plötzlich vor ihm. Er nahm in seinem Fliewatüt hinter dem Piloten Platz.

Okay, sagten sich Melanie und Andreas: Wir haben hier etwas, das dem Fliewatüt ähnelt wie nichts anderes, wir träumen vom Reisen und Fliegen, wir haben noch keine Kinder und jünger werden wir nicht. Während Andreas seine Geschäfte einem Partner übertrug, gab Melanie ihren Job auf. Sie lernten Tragschrauber zu fliegen, mehrsprachig zu funkeln, die Regeln flugrechtlich verschiedener Zonen

auseinanderzuhalten und das Wetter zu lesen – und kauften einen Tragschrauber, der dem Fliewatüt am nächsten kam. 2009 hoben sie ab. Auf der Europa-Etappe führten Melanies Eltern noch als Begleitem am Wohnanhänger die Strecke mit ab, zu dem ein Filmteam, das Melanie und Andreas Stütz engagiert hatten. Entlang des Jakobswegs Richtung Spanien hatten sie sich private Flugplätze zum Landen ausgesucht. Nachts wurden sie neben den Wohnanhängern im Zelt schlafen. Europa sollte ein Versuch werden: Lief die Reise nicht wie erhofft, würden sie sie abbrechen.

Schon in den ersten Tagen zwischen Himmel und Erde tauchten jene Schwierigkeiten auf, die fortan ihre Begleiter blieben: das Wetter und die Tücke im Detail. Ein Stromausfall an Bord schoss den ersten Schreck durch die Glieder; die dennoch geglücktere sichere Landung ließ die Schweißperlen wieder trocknen. Auch die Erfahrung, dass eine Notlandung auf einem französischen Militärflugplatz wegen einer Wolkenfront nicht im Gefängnis enden muss, wenn man nur fix genug wieder startet und auf den nahen zivilen Flugplatz wechselt, mäßigte das Nervenflattern. Nicht aber die Pyrenäen.

Über die wollten sie drüber. Aber diese Wolken! „Ihr seid verrückt, da kommt ihr nicht durch“, mahnte ein französischer Pilot, der selbst noch nie über die Pyrenäen geflogen war. Aber das Filmteam war doch schon vorgefahren und wartete. Und die Wetterprognose für die nächsten Tage war schlecht, dann säßen sie hier noch länger fest. Außerdem: Der Wind ließ doch gerade nach!

Was es genau war, das sie in ihren Tragschrauber mit Blick auf Berge und Unwetter Platz nehmen ließ? „Es ist“, versucht Andreas zu erklären, „wie der Sprung vom Drei-Meter-Brett. Wenn

du dort stehst, musst du irgendwann mal springen.“ Sie starteten, manövrierten sich mit erhöhtem Herzschlag und Stoßgebeten durch die Wolken in 3000 Metern Höhe – und kamen durch. „Das Problem ist“, sagt Andreas, „dass einem viele Menschen von allem möglichen abraten. Man muss unterscheiden lernen zwischen jenen, die sich auskennen, und jenen, die nur etwas erzählen wollen.“ Aber warum will man überhaupt vom Drei-Meter-Brett springen? „Ich glaube, wer seine Angst überwindet, lebt intensiver, erweitert seinen Horizont und vervollständigt sein Bild von der Welt.“

Sie entschlossen sich, weiterzumachen. Zurück in Deutschland verkauften sie ihren Tragschrauber, flogen als Passagiere im Linienflieger nach Afrika und wollten dort einen Tragschrauber mit Turbomotor mieten, der in Deutschland noch nicht zugelassen war. Aber in Afrika warteten zwei Probleme.

Zum einen rieten Experten, sich lieber einer Gruppe von Tragschrauberpiloten anschließen, statt allein zu fliegen. Denn Afrika ist ein Kaliber für sich. Es gibt entlegene Regionen, in denen bei einer Notlandung niemand da ist, um zu helfen, und nicht jeder, der da ist, spricht englisch, auch gibt es nicht überall Benzin. Tatsächlich stand eine Gruppe von Tragschrauberpiloten kurz davor, zu einer 4000-Kilometer-Rundreise über Südafrika, Botswana und Namibia zu starten. Allerdings standen Melanie und Andreas Stütz ohne Tragschrauber da – denn der einzige, der hätte gechartert werden können, war bei einem Unfall kurz zuvor beschädigt worden. Aber wer sich einmal auf den Weg macht, findet auch Hilfe. Zwei Piloten aus der Gruppe boten den Deutschen an, sie auf dem jeweils freien Platz in ihren Tragschraubern mitzunehmen. Und so stiegen die beiden Deutschen in die offenen Tragschrauber – eine Art Cabrio-Variante – der anderen Piloten ein.

Und die schossen mit teils 160 Sachen in wenigen Metern Höhe über weiße Salzseen in der Kalahari-Wüste hinweg, über das staubige Ocker ausge-trocknete Steppen, das nasse Grün des Okavango-Deltas mit badenden Elefanten, die ihre Köpfe nach den Tragschraubern hoben, hinweg über Dörfer, aus deren Hütten Kinder rann-ten und winkten. Und hinweg über rote Sanddünen in Namibia, und dort auch hinunter, als der Motor stotterte. Einzige Landepiste: ein Schotterweg. Kaum hatten sie sicheren Boden unter ihren Tragschrauberrädern, waren sie von Militärs und Polizisten umringt. Dies sei eine öffentliche Straße, landen verboten! Die Militärs sprachen von einer Gebühr, ließen dann aber doch davon ab, vermutlich aus Respekt vor der Filmkamera von Melanie und Andreas Stütz. Letztlich war der Sicherheitstrupp zufrieden, dass die Gruppe überhaupt wieder losflog. Es hatte sich herausgestellt, dass lediglich ein verrutschtes Gepäckstück den Gashebel blockiert hatte.

Manchmal ging es auch zwischen ausladenden Kronen nebeneinander stehender Bäume hindurch, wo Andreas dachte: Das passt nicht, da zer-schellen wir am Stamm! Aber es zesse, immer. Ihr Vertrauen in die Piloten rächte sich nicht. „Am Ende dieser Etappe wussten wir, dass es sich lohnt, am großen Ziel festzuhalten, dass man nur auf dem Weg dorthin flexibel bleiben muss“, sagt Andreas.

Aber es war nicht ihr einziges An-sinnen herauszufinden, wie sich mit dem Tragschrauber in allen möglichen Regionen der Welt fliegen lässt. Sie wollten auch wissen, wovon Kinder in aller Welt träumen. Und haben

gelernt, dass manche nicht mehr ab-heben können, weil sich die Probleme ihres Alltags zu schwer auf den Flü-geln ihrer Träume breitgemacht ha-ben. Melanie und Andreas Stütz be-suchten Projekte der Kinderhilfsorgani-sation „Terre des Hommes“ in Süd-afrika, nach ihrer Afrikareise in Indien und Thailand und später noch in Peru und Bolivien. Sie besuchten Kinder, die auf der Straße leben, weil ihre Fa-milien arm oder gewalttätig sind. Kin-der, die sich prostituieren, um an Geld zu kommen und Klebstoff schnüffeln, um ihren Geist zu betäuben.

Die Organisation versucht, solchen Kindern in Schutzzentren einen gere-gelten Tagesablauf zu ermöglichen, sie wieder zur Schule zu schicken oder ihnen Ausbildungskurse anzubieten. „Wenn wir mit Kindern gesprochen und sie nach ihren Träumen gefragt haben, haben sie sich während des Ge-sprächs immer mehr aufrichtet, im-

nachdenke. Es ist ein Satz mindestens für die Optimisten dieser Welt. Wochen später trafen Melanie und Andreas Stütz auf Jorge. Der Chef auf dem Zollamt in Buenos Aires, der vermutlich zu den Pessimisten der Welt gehört, war durch den in einem Container verpackten, eingetroffenen Tragschrauber hochgradig irritiert. Die Formulare seien nicht in Ordnung, meinte er, denn nur weil darauf steht, dass dieses Ding in Deutschland fliegt, müsse das ja nicht für Argentinien gelten. Er schickte die Deutschen zur technischen Überprüfungsstelle, dann ging's weiter zur Kfz-Zulas-sungsstelle, zur argentinischen Luft-waffe, zur zivilen Luftfahrtbehörde. ... Und dabei ging es doch nur um ein

Für sie selbst ging es auf ihrer Reise mit dem Tragschrauber weiter nach Australien, Neuseeland, in die USA, nach Argentinien, Brasilien. Ein deut-scher Hersteller stellte ihnen nun als Sponsor auf jedem der folgenden Konti-nente einen Tragschrauber bereit. Und während ihnen bei den Cabrio-Flügen in Australien der Eukalyptus der Wälder und die Süße der Zucker-rohrfelder in die Nase stieg und an der Küste Spritzer der Brandung ins Ge-sicht hüpfen, tauchte in Neuseeland Angst am oberen Ende der Skala auf. Sie durften dort an einer Air-Safari teil-nehmen, die alle vier Jahre stattfindet und etwa 170 Piloten und Besat-zungsmitglieder in 60 Flugzeugen al-ler Art vereint. Gemeinsam flogen sie 5000 Kilometer vom Norden zum Sü-den Neuseelands. Die Deutschen gin-gen als fünftes Tragschrauberteam in die Luft. Auf einer der Etappen ging es ein kleines Stück über das Meer ent-lang. Doch plötzliche Turbulenzen schleuderten den Tragschrauber der beiden Deutschen von einem Mo-ment zum nächsten nach oben. Mel-anie schrie, Andreas saß wie paralysiert in seinem Sitz. Nach Sekunden riss der Flieger wieder nach unten. Dann schoss er wieder hoch. „So eine Situa-tion ist die intensivste Form im Jetzt, es zählt nur der Moment, keine Vergan-genheit, keine Zukunft, der Puls rast und du versuchst, die Panik zu unter-drücken und klar zu denken“, sagt An-dreas Stütz. Seine Frau experimentier-te mit dem Gas Schoss der Trag-schrauber nach oben, reduzierte sie es, schoss er nach unten, gab sie Vollgas – so dämpften sie die Schwankungen. Etwa fünf Minuten, dann war alles vorbei – Wolken zogen hinter ihnen davon, vor ihnen schien die Sonne. Nur die schlotternden Knie zeigten, dass sie das nicht geträumt hatten.

Später flogen sie an der Westküste der USA entlang, überquerten die

Fliewatüt, doch damit fingen Mel-anie und Andreas Stütz jetzt lieber nicht an. Und so durchwanderten sie sieben Behörden, um sich Genehmigun-gen für ihr Fluggerät einzuholen, die ihnen niemand ausstellte. Jorge, sagte Andreas schließlich, wir werden jeden Tag vor deiner Tür sitzen, bis wir dein Okay haben. Da habe Jorge gelächelt, zum ersten Mal, vielleicht, weil er ebenbürtig Verbissene gefunden hatte. Er ließ sie mit dem Tragschrauber einreisen.

Am Ende umkreisten Melanie und Andreas Stütz die Jesusstatue im brasilianischen Rio de Janeiro, fünf Mal. Das Wetter war gut und unten, auf der Plattform, winkten ihnen die Tour-isten. Melanie erinnerte sich an den kleinen Plastik-Guckkasten, an dem sie als Kind immer ein Standbild nach dem anderen weiter klicken konnte, eines zeigte die Statue mit Jesus und seinen ausgestreckten Armen. Nun schauten sie ihm quasi in die Augen.

Das Wesentliche, das sie durch ihre Reise gelernt haben? Zwei Worte, sagt Andreas: „Keine Angst!“ Der Mensch sei gemacht zum Überleben, nur dass er heute elementar gar nicht gefordert werde und lieber ein Leben lebe, das weithin abgesichert sei. Letztlich gehe es aber doch um die Frage: Was will ich mit meinem Leben erreichen? Für was soll es stehen? Um das zu beant-worten, kann es sein, wenn man sich die Geschichte von Melanie und Andreas Stütz anschaut, helfen, nach den eigen-verstaubten Träumen zu suchen.

Andreas Stütz hat ein Buch über die Reise geschrieben und die Filme – den ersten vom Filmteam, die anderen aus eigener Hand – haben er und seine Frau auf DVD herausgebracht und überarbeitet. Seit Ende vergangenen Jahres ist alles fertig. Ein Teil des Erlöses aus Buch und Film geht an „Terre des Hommes“.

Zudem hat Andreas Stütz eine neue Firma gegründet. Sie heißt „Cross Frontier“, was so viel heißt wie: Überschreite die Grenze! Mit ihr will er Dokumentationen über Grenzgänge und Grenzgänger koproduzieren, darüber hinaus auch bei anderen Firmengrün-dungen helfen. Immer mit dem Ziel: Menschen zu ermutigen, ihre eigenen Grenzen zu überwinden.

Als Maximalgeschwindigkeit kann ein Tragschrauber bis zu 185 Kilometer in der Stunde fliegen. Nach Infor-mationen der in Deutschland ansäs-sigen Firma Autogyro – eigenes An-gaben zufolge Weltmarktführer bei der Tragschrauber-Produktion – kö-nnen derzeit maximal 500 Kilogramm Gewicht transportiert werden, ge-setzlich möglich sind 560 Kilo-gramm. Maximal kann etwa eine Höhe von rund drei Kilometern (Aus-gangsbasis ist der Meeresspiegel) geflogen werden. Wie niedrig geflo-gen werden darf, hängt von den Be-

Eine Drehflügel-Reise um die Welt

Erfunden hat den Tragschrauber, einen sogenannten Drehflügel, der Spanier Juan de la Cierva bereits 1923. Das Besondere daran: Der Rotor wird im Gegensatz zum Hub-schrauber nicht durch ein Triebwerk, sondern durch den Fahrtwind in Drehung versetzt. Das nennt man Auto-rotation. Ein Prinzip, nach dem Tragschrauber bis heute funktionieren. Es gibt zwar einen Motor, der treibt aber lediglich den Heckpropeller an, der die Vorwärtsbewegung des Flug-geräts auf der Piste und in der Luft ermöglicht. Der Motor ist also für den Antrieb zuständig. Der Rotor hingegen erzeugt durch das Prinzip der Autorotation den Auftrieb des Tragschraubers. Deshalb hält sich der Tragschrauber auch bei einem Motorschaden noch eine Zeit lang in der Luft. Er verliert nur langsam an Höhe und kann kontrolliert gelandet werden. Mit Schwimmkörpern versehen kann ein Tragschrauber auch wassern, also auf Wasser landen. Es gibt geschlossene und offene Tragschrauber, letztere sind eine Art Cabrio-Variante. In Deutschland sind Tragschrauber seit 2003 zugelassen.

Als Maximalgeschwindigkeit kann ein Tragschrauber bis zu 185 Kilometer in der Stunde fliegen. Nach Informationen der in Deutschland ansässigen Firma Autogyro – eigenes Angaben zufolge Weltmarktführer bei der Tragschrauber-Produktion – können derzeit maximal 500 Kilogramm Gewicht transportiert werden, gesetzlich möglich sind 560 Kilogramm. Maximal kann etwa eine Höhe von rund drei Kilometern (Ausgangsbasis ist der Meeresspiegel) geflogen werden. Wie niedrig geflogen werden darf, hängt von den Be-

stimmungen der einzelnen Länder ab, in Deutschland müssen mindestens rund 700 Meter über dem Boden eingehalten werden. Die maximale Passagierzahl beträgt zwei. Das Interesse an Tragschraubern wächst offenbar. Die Firma Autogyro begann 2003 mit fünf Mitarbeitern, heute sind es 100. Pro Jahr produziert sie mittlerweile 250 bis 300 Tragschrauber. Die Firma arbeitet auch mit Flugschulen zusammen, die Ausflüge beziehungsweise Reisen mit Tragschraubern anbieten.

» www.auto-gyro.com

Der Kinderhilfsorganisation „Terre des Hommes“ kommt ein Teil des Verkaufserlöses aus Buch und Film über die Tragschrauber-Weltreise von Melanie und Andreas Stütz zu Gute. „Terre des Hommes“ in der Bedeutung von „Erde der Menschlichkeit“ wurde von Edmond Kaiser in der Schweiz gegründet. Dort sitzt der Dachverband; eigenständige Zweige gibt es in mehreren Ländern. Die deutsche Sektion fördert in über 30 Ländern rund 450 Partnerprojekte für notleidende Kinder, darunter für Straßenkinder, Aids-Waisen und Opfer von Gewalt und Krieg. Der Verein bezeichnet sich als unabhängig von Politik, Wirtschaft und Religion.

» www.tdh.de

Das Buch über die Reise von Andreas Stütz heißt „Weltflug“ (Delius Klasing Verlag, 19,90 Euro, ISBN: 978-3-7688-3282-3). Als Film sind fünf DVD unter dem Titel „Weltflug.tv“ erschienen. Bestellungen sind im Internet möglich unter:

» www.weltflug.tv



Die dunkelblauen Markierungen in der Grafik zeigen die Flugrouten mit dem Tragschrauber, die hellblauen die regulären Linienflüge als Verbindungen dazu hin. Tragschrauber können keine Weltmeere überqueren. GRAFIK: ARIANE BÜHNER