SCHRÄGER VOGEL

Schrauben, Loopings und Spiralen: Bei Matthias Dolderer dreht sich alles ums Fliegen. Er wuchs neben der Startbahn auf und wohnt bei den Hangars. Heute ist er einer der besten Kunstflieger der Welt

TEXT **TITUS ARNU** FOTOS **FLORIAN WAGNER**

HIMMELSSTÜRMER

Schon mit 14 Jahren absolvierte Dolderer seinen ersten Alleinflug. Seitdem will er nur noch eins: Rauf mit der Kiste und fliegen!

Der Blick geht oft nach oben. Wenn alles stimmt mit Wetter und Technik, zieht Dolderer seinen knallroten Doppeldecker aus dem Hangar und schraubt sich in den Himmel

Matthias Dolderer streichelt zärtlich über die Außenhaut der Tragfläche. Sie ist blank poliert und gehört zu einem der Flieger, die in seinem Hangar stehen. Wenn er nicht gerade bei einer Flugshow in Abu Dhabi, Malaysia oder Las Vegas ist, hält er sich am liebsten auf seinem Flugplatz im schwäbischen Tannheim auf. Hier ist er aufgewachsen. Hier wohnt er. Hier hat er das Fliegen gelernt.

Der Boden des verglasten, hellen Raums ist frisch geputzt. Kein Schräubchen, kein Stäubchen, kein Fleck zu sehen. Es gibt eine Ledercouch, eine chromglänzende Musikbox und eine Bar mit Energy-Drinks. Zwei Flugzeuge warten in der Halle. Aber es riecht nicht mal nach Öl, eher nach Präzision. Dolderer ist ein Ordungsfetischist, er versucht, nichts dem Zufall zu überlassen. Beim Fliegen kann das nicht nur helfen, es ist überlebenswichtig.

Eine Zivko Edge, 300 000 Euro teuer, steht in der Halle und eine Waco YMF 5, ein rot lackierter Doppeldecker. Eine Schönheit, mit der Dolderer am Himmel seine Runden dreht. Beim Kunstflug entscheidet sich in Sekundenbruchteilen, ob ein Manöver gelingt oder nicht; und Dolderer, 43, beherrscht diese Disziplin ziemlich gut, er gilt als einer der besten Piloten der Welt und fliegt als einziger Deutscher beim Red Bull Air Race mit, der Formel 1 der Fliegerei. Dort rasen die Flugzeuge durch einen Parcours aus 25 Meter hohen luftgefüllten Pylonen. Sie absolvieren Slalommanöver in extremer Schräglage, es kommt dabei auf Tempo, Genauigkeit und Geschicklichkeit an. Eben auf große Präzision. »Das ist so, als würde man ein Auto bei einer Geschwindigkeit von 400 Stundenkilometern in einer Garage parken«, sagt Dolderer.

Beim Rundgang über den Flugplatz ist das alles weit weg. Dolderer trägt eine schwarze Lederjacke, Jeans und Turnschuhe, er zeigt Fotos, erzählt von abenteuerlichen Alleinflügen über den Atlantik. Aber er wirkt dabei nie wie ein Draufgänger. Nie wie ein Angeber. Er spricht leise, redet auf fast philosophische Art über das Risiko und die Todesgefahr. Sein zurückhaltendes Auftreten kommt >

einem vor wie das glatte Gegenteil der waghalsigen Flüge, die er mit seiner Maschine vollführt. Figuren, die Trudeln, Turns oder Spiralsturz heißen. Auch wenn man das Flugbenzin in Dolderers Wohn-Hangar nicht riechen kann, es beherrscht sein Leben. Ist immer da. »Ich habe es im Blut«, sagt er.

Es packte ihn, seit er als kleiner Junge auf dem Flugplatz herumstromerte. Seine Eltern besaßen einen Bauernhof, doch nachdem sein Vater einen Unfall mit einem Stier hatte, gaben sie die Landwirtschaft auf und verkauften den Hof. 1976 erwarben sie dafür einen kleinen Sportflugplatz mit Minigolfanlage auf einer Wiese bei Tannheim. Zusammen mit seinen vier Schwestern wuchs Matthias, zweitjüngstes Kind der Familie, zwischen Segelfliegern, Cessnas und Motorseglern auf.

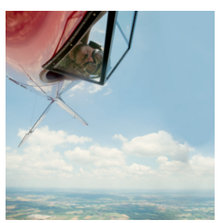
Zum ersten Mal stieg er im Alter von vier Jahren mit seinem Vater in die Luft. Sie drehten eine Runde über den Ort und den verkauften Bauernhof. Dolderer weiß es noch wie heute. »Ich hatte absolut keine Angst«, sagt er, »seitdem wollte ich nur noch eines: fliegen!« Bei seinem ersten Soloflug war er 14 Jahre alt, mit 17 erhielt er seine Segelflieger- und Ultraleichtfluglizenz. Nur wenige Tage später machte er bei den deutschen Meisterschaften den dritten Platz. Bevor er im Straßenverkehr überhaupt Auto fahren durfte, besaß er schon die Motorfluglizenz und flog allein nach England. Dolderer brauchte fünf Tage, weil der Ultraleichtflieger nur 80 Kilometer in der Stunde schaffte. Wenn er nicht weiterwusste, landete er auf einer Wiese und fragte nach dem Weg.

»Kunstfliegen ist so, als würdest du ein Auto mit 400 Stundenkilometern in der Garage parken«

Der Flugplatz in Tannheim hat eine 1000 Meter lange Grasbahn, drei Hangars, eine Vereinsgaststätte, einen kleinen Tower, gleich nebenan steht das Wohnhaus der Familie. Von einem kleinen Kinderspielplatz mit Wippe und Rutsche kann man direkt auf die Landebahn gucken. Dolderer bleibt kurz davor stehen und sagt: »Für uns Kinder war das Leben hier die pure Freiheit.« Wenn er von der Schule heimkam, warf er den Ranzen in die Ecke und stieg sofort in ein Flugzeug. Während seine Freunde ihre Freizeit im Schwimmbad oder auf dem Fußballplatz verbrachten, war Matthias immer auf dem Flugplatz. Er half in dem kleinen Café aus, bediente Gäste auf der Terrasse, mähte den Rasen und schaute stundenlang den Maschinen zu. Schon als Achtjähriger fuhr er mit dem Auto über das Gelände und schleppte Segelflugzeuge zum Start, dabei konnte er noch nicht mal übers Lenkrad blicken.

Er hatte oft großes Glück. Einmal überschlug er sich bei der Landung und stieg unverletzt aus. Ein anderes Mal ging während des Fluges die Haube eines Segelfliegers auf, aber Dolderer überstand auch diese Situation ohne ernsthafte Probleme. Als der Motor eines Ultraleichtfliegers aussetzte, segelte er das Ding sicher zur Landebahn. Durch seine vielen Stunden im Himmel entwickelte Dolderer ein großartiges Feingefühl fürs Fliegen, das ihm bis heute nützt, auch und gerade in der Weltspitze der Kunstflieger. Mit dieser Disziplin begann er offiziell, als er 18 wurde, aber vorher hatte er schon heimlich geübt. >

Wo ist oben, unten, rechts, links? Kunstflieger halten sehr starken Druck aus. Normalsterbliche könnten bei g-Kräften bis zu 10 ohnmächtig werden



Seine sportliche Karriere lief wie geschmiert, er galt als großes Talent und sammelte Pokale und Preise. Dann kam Freitag, der 13. April 1990. Seine Schwester Julia, damals 21 Jahre alt, stieg mit einem Bekannten in ein Sportflugzeug und kehrte nie mehr zurück. Der Pilot krachte am Nebelhorn in eine Felswand, beide Insassen waren sofort tot. Ein Schock für die Familie, deren gesamtes Leben sich ums Fliegen drehte. Dolderer fragte sich lange: Warum? Wieso ist sie eingestiegen, obwohl sie an dem Tag keine Lust zum Fliegen hatte? Die Trauer war unermesslich, dennoch stand für Dolderer fest, niemals mit dem Fliegen aufzuhören. »Ich habe mir vorgenommen, dass ich vieles von dem, was sie noch vorhatte, für sie unternehmen werde. Sie hatte ja keine Chance mehr dazu.« Er flog weiter, auch während der Zeit, in der er eine Lehre als Industriekaufmann machte und seinen Wehrdienst bei der Luftwaffe als Flugbetriebsspezialist absolvierte.

Kurze Zeit später verlor er auch einen guten Freund durchs Fliegen. Ein mysteriöser Absturz, der nie richtig aufgeklärt wurde. Seitdem arbeitet er wie ein Besessener noch mehr daran, jegliches Risiko zu minimieren; überprüft alle Schrauben und

»Ich plane meine Flüge ganz präzise. Lieber einmal feige als ein Leben lang tot«

Füllstände persönlich, bevor er den Motor seiner Maschine anwirft. Selbstüberschätzung ist für ihn der schlimmste Fehler, den ein Pilot begehen kann. Manche Flüge, die er als junger Mann unternahm, würde er heute so nie wieder planen. Einmal steuerte er eine einmotorige Cessna über den Atlantik, von Kansas nach Deutschland. Als Dolderer zwischen Neufundland und Island elf Stunden lang übers Meer brummte, kamen ihm dann aber doch Zweifel, ob das wirklich eine gute Idee war. Das Wasser war ein Grad kalt, ein Mensch überlebt diese Temperatur nicht länger als eine Minute. Wenn dann der einzige Motor ausfällt, ist die Sache für immer gelaufen.

In der Vereinsgaststätte riecht es nach Kaffee und Kuchen, in der Küche klappert jemand mit Geschirr. Von der Decke baumeln Flugzeugmodelle, an der Wand hängen Fotos von Vereinskameraden, einige von ihnen leben nicht mehr. »Das ist so, wenn man lange bei der Fliegerei bleibt, irgendwann sterben Leute um einen herum«, sagt Dolderer. Zum Tod hat er mittlerweile eine fatalistische Einstellung. Es werde wohl von etwas Höherem bestimmt, wann es vorbei ist, meint er. Darauf anlegen will er es jedenfalls nicht. Sondern alles dafür tun, dass es nicht so schnell passiert. »Lieber einmal feige als ein Leben lang tot«, sagt er.

Wer solche extremen Figuren wie die besten Kunstflieger der Welt in den Himmel malt, muss stets auf der Höhe sein. Körperlich, psychisch. Denn die Kräfte, die in den Kurven auf den Körper wirken, sind enorm. Bei g-Kräften von 10 pumpt das Herz nicht mehr genug Blut in den Kopf, untrainierte Menschen können bei dieser Belastung sogar ohnmächtig werden. Dolderer trägt bei den Rennen einen Anti-Druck-Anzug, der hilft, das Absacken der Blutzirkulation zu verhindern. Der Anzug enthält Schläuche, die mit jeweils einem Liter Wasser gefüllt sind, bei hohem Druck erzeugt die Flüssigkeit den nötigen Gegendruck. Wichtig ist auch die Körperspannung. Um fit zu sein, macht Dolderer regelmäßig Krafttraining und kräftigt seinen Rumpf.

Das ständige Sicherheitsdenken hat sich bei Dolderer auch auf andere Lebensbereiche übertragen. Beim Autofahren und auf dem Motorrad ist der Tempofanatiker eher vorsichtig. Mit 250 über die Autobahn brettern? Nein danke. Für ihn gibt es da viel zu viele unbekannte Faktoren. Bei den restlichen Läufen der Rennserie und bei den zehn geplanten Air-Race-Veranstaltungen im nächsten Jahr will er zwar richtig Gas geben, um unter die ersten drei zu kommen. Aber um das zu schaffen, braucht er vor allem eine zuverlässige Maschine; und innere Ruhe, aus der er seine Kraft schöpft.

Diese Ruhe, diese Kraft findet er auf dem Flugplatz in Tannheim, wo er immer noch mit seinen Eltern wohnt. Um die Familientradition fortzusetzen, hat er gemeinsam mit seiner Schwester Verena den Flugplatz übernommen. Die meiste Zeit des Jahres aber ist Dolderer im Ausland unterwegs, von Air-Race zu Air-Race. Zwischendurch verbringt er seine Zeit am liebsten in seinem Hangar, mit Blick auf die Grasbahn. Oft spaziert er dann über den Platz, auf dem jedes kleine Detail eine Erinnerung für ihn bedeutet. Manchmal endet der Rundgang in einer Kapelle, eine seiner Schwestern hat darin geheiratet, sie haben dort Enkelkinder getauft. Sie wurde auf Wunsch der Mutter errichtet und heißt Schutzengelkapelle. ◻

Dolderer überlässt nichts dem Zufall. Ein Sicherheitsfanatiker, der schon seit seiner Kindheit Benzin im Blut hat. Wenn andere Jungs nach der Schule Fußball spielten, war er auf dem Flugplatz seines Vaters, schmiss seinen Ranzern in die Ecke und hob ab. Nur so spüre ich die pure Freiheit, sagt er