

Ingenieur mit wechselnden Spezialaufträgen

Als Senkrechtstarter die Schwerkraft überwinden

Ex-Dornier-Cheftestpilot Dieter Thomas ist ein Held aus einer Zeit, in der Flieger den Luftraum um München beherrschten

Von Birgit Lotze

Fürstenfeldbruck ■ „Das Fliegen ist das Leben wert“, sagt Dieter Thomas. Sein Leben hat er jahrelang immer wieder aufs Neue in der Luft riskiert. Dieter Thomas war Testpilot, Cheftestpilot bei Dornier in Oberpfaffenhofen. Flugzeuge wie der Alpha Jet und der Senkrechtstarter Do-31 werden mit seinem Namen in Verbindung gebracht. Vor allem über den Landkreisen Fürstenfeldbruck und Starnberg ist er geflogen, hat neues Material getestet und damit die Entwicklung vieler Flugzeuge beeinflusst.

Aufregend sind die Stunden vor dem Start: „Wenn eine Erprobung ansteht“, sagt Thomas, „wenn alle Vorversuche zur Zufriedenheit verlaufen sind, dann muss der Testpilot auch den Mut zum Flug aufbringen“. Wenn die Vorversuche nicht zufriedenstellend waren, fällt die Entscheidung schwer. „Vor allem, wenn Tausende Arbeitsplätze dranhängen.“ Thomas betont, dass „Besonnenheit und Tapferkeit“ Voraussetzungen in seinem Beruf seien. „Ein tollkühner Pilot wird nicht lange leben, ein feiger Pilot selten fliegen oder Flüge mit fadenscheinigen Begründungen verzögern.“

Dieter Thomas ist einer der Helden aus einer Zeit, als die Flieger den Luftraum im Umland Münchens noch fest im Griff hatten.



nicht. Die Verkehrsflieger starteten in Riem, Militärmaschinen der Amerikaner in Neubiberg, Sport- und Reklameflugzeuge auf dem Oberwiesenfeld.

In Fürstenfeldbruck schickte die Luftwaffe Düsenjäger in die Luft, in Oberpfaffenhofen testete Dornier seine Neuentwicklungen. In der Regel war das Umfeld abhängig von den fliegenden Gästen. So war der Fliegerhorst mit der Flugzeugführerschule und später der Offiziersschule der Luftwaffe größter Arbeitgeber in Fürstenfeldbruck. Rund 7000 Soldaten und Zivilisten waren in den Siebzigerjahren in „Fursty“, wie die Brucker den damals größten deutschen Nato-Airport beinahe liebevoll nannten, beschäftigt. Metzger, Bäcker, Kinos – der Großteil des Gewerbes und die Bürger profitierten davon.

Generation eins

Dieter Thomas kam bereits in den Fünfzigerjahren, als der damalige US-Stützpunkt Fürstenfeldbruck zum Zentrum für die Ausbildung der ersten Generation von Piloten der Deutschen Luftwaffe wurde, nach Fürstenfeldbruck. Als Deutschland 1955 remilitarisiert wurde, war der Pirmasenser 18 Jahre alt und einer von wenigen jungen Deutschen, die imstande waren, mit einem Flieger abzuheben und ihn zu landen. Thomas hatte mit 15 Jahren im Aeroclub seiner Heimatstadt Pirmasens das Segelfliegen gelernt.

Die Bundeswehr schickte ihn zur Royal Canadian Air Force. In Kanada wurde er Jet-Pilot. Danach, mit 21 Jahren, begann er als einer der ersten deutschen Fluglehrer für die Luftwaffe in „Fursty“. Berufssoldat zu werden, war allerdings nicht Thomas' Sache. Ihn reizten interessante Fluggeräte. Er verließ nach sechs Jahren die Bundeswehr und bewarb sich – parallel zum Besuch der Ingenieurschule – bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL)



in Oberpfaffenhofen als fliegender Werkstudent. Seinen Einstieg bei Dornier in Oberpfaffenhofen hatte Dieter Thomas während der Tests für den Senkrechtstarter Do-31. Die Do-31, für militärische Zwecke gebaut, ging zwar nie in Serie, doch sie erregte weltweites Aufsehen. Immerhin wurden beim Start 21 Tonnen Flugmasse von zehn Düsentriebwerken senkrecht in die Luft gehoben.

Thomas ist ein eher zurückhaltender Mann, keiner, der sich vordrängt. Spricht er über seine Karriere, sagt er, er sei „in einer aufregenden Periode der Luftfahrt immer als erster dabei gewesen, weil ich zum richtigen Zeitpunkt geboren wurde“. Aus dem Testpiloten bei Dornier wurde während der Entwicklungserprobung des Alpha Jets im Jahr 1976 der Dornier Cheftestpilot. Von da an flog er alle Flugzeuge, die Dornier bis 1989 entwickelte, als erster: die Do-TNT, die 19-sitzige Do-228, das TST, das Flugboot Do-24 ATT. Thomas persönlich gefiel das Flugboot am besten: „Die Verbindung von Boot und Fluggerät war einfach traumhaft.“

Was macht das Fliegen aus? Über Gefühlsausbrüche machen Piloten wohl keine großen Worte. Als Flieger von Hochleistungskampfflugzeugen habe er die

„weil ich zum richtigen Zeitpunkt geboren wurde“, sagt der ehemalige Cheftestpilot Dieter Thomas (oben) über sich selbst. Sein neuestes Projekt: Unter seiner Regie werden Alpha Jets für zivile Zwecke umgebaut. Die Kampfflieger, die er mitentwickelt hat, waren vor zehn Jahren in einem Hangar des Flugplatzes Fürstenfeldbruck konserviert worden (rechts). Bekannt wurde Thomas auch durch seine Flüge mit dem Senkrechtstarter Do-31 (links der Erstflug 1967).

Fotos: Fuchs, AP, dpa

„dritte Dimension wirklich erlebt“, sagt Thomas. „Nämlich dann, wenn man im senkrechten Steilflug der Schwerkraft der Erde entflieht.“ Als Segelflieger habe er sich „im Luftraum über und losgelöst von der Erde getummelt“.

In der Fliegerszene ist Thomas vor allem durch seine Mitarbeit bei der Entwicklung des Alpha Jets bekannt geworden. Damals war er als Projektpilot eingebunden. Die Arbeit an dem wegen seiner aerodynamischen Form auch unter Laien bekannten Flugzeugtyp hat ihn inzwischen wieder eingeholt. Einige der Klassiker, die jahrelang in einem Hangar auf dem Fliegerhorst in Fürstenfeld-



bruck eingemottet waren, hat er im Auftrag der Firma Red Bull für zivile Zwecke wieder flugfähig gemacht. Auf dem Flugplatz in Oberpfaffenhofen, wo dieser Typ früher gebaut wurde und heute noch gewartet wird, hat kürzlich das vierte Exemplar den Stempel der Behörden bekommen. Dieser Markt wächst laut Thomas. „Es gibt immer mehr Menschen, die sich einen persönlichen Jet aus ehemaligen Militärbeständen leisten. Vor allem in den USA.“

Die Regale im Arbeitstrakt von Dieter Thomas' Haus in Fürstenfeldbruck quillen über von Fachliteratur: Dokumente über Luftfahrtveranstaltungen, die von diesem Büro aus organisiert wurden,

über alle Prototypen seiner Dornier-Zeit und auch die Arbeitsbände zu den Fachbüchern seines kleinen Luftfahrtverlags. In der Fachbibliothek, die er angesammelt hat, sind Titel zu finden über berühmte Testpiloten, Flugenthusiasten, tollkühne Piloten und „Fliegekunst“. Neben seiner großen Familie ist das Fliegen für ihn „immer noch das Leben wert“, wie er sagt. „Wer einmal am Rande einer weißen Wolke hochgestiegen ist und sich auf der anderen Seite im freien Fall hinuntergleiten ließ, der träumt immer wieder davon.“

Außerhalb dieses Büros haben sich die Zeiten geändert. Die Initiative gegen Fluglärm in Fürstenfeldbruck hat rund 4000 Anhänger, im Landkreis Starnberg und in der Stadt Germering gehen ebenfalls Tausende Bürger gegen die Ausweitung der Geschäftsfliegerei in Oberpfaffenhofen auf die Straße. Dieter Thomas kann ihren Wunsch nicht nachvollziehen. Eine komplette Schließung der vier Kilometer langen Start- und Landebahn auch für kleine Privatflieger bezeichnet er angesichts der Fliegertradition der Stadt als eine „sinnlose Vernichtung von Volkseigentum“. Argumente von Fluglärm und Umweltverschmutzung hält er wegen geringer Fliegerzahl für „Unsinn“.

Dieter Thomas

Mehr als ein halbes Jahrhundert hat Dieter Thomas Fliegergeschichte mitgeschrieben. Immerhin hat er fast die Hälfte der Zeitspanne zwischen den ersten Flügen von Otto Lilienthal und der Gebrüder Wright miterlebt. Inzwischen ist er 70 Jahre alt und arbeitet als freiberuflicher Luftfachverständiger. Seit mehr als 50 Jahren wohnt er, mit Unterbrechungen durch längere Auslandseinsätze, in Fürstenfeldbruck. In den

vergangenen acht Jahren war er Sicherheitschef der größten europäischen Flugschau, der Internationalen Luft- und Verkehrsmesse (ILA) in Berlin. Kürzlich wurde er für seine Mitarbeit an Entwicklungen an Flugzeugen in Los Angeles von der Society of Experimental Test Pilots (SETP) in den Stand eines Fellows erhoben – die größte mögliche und eine selten vergebene Auszeichnung für einen Testpiloten. 10