Meine Begegnung mit Dieter Schmitt

FERRY- UND TESTPILOT, REKORDFLIEGER 1924–2013

Erinnerungen an Korrespondenz und Gespräche mit Dieter Schmitt
von Flugkapitän Peter Klant

Der Langstrecken-Rekordflieger Dieter Schmitt starb am 27. Mai 2013 im Alter von 88 Jahren in seiner Heimatstadt Heidelberg.
Im Herbst 1978 war ich Flugschüler an der Verkehrsfliegerschule der Deutschen Lufthansa in Bremen. Ich freute mich auf die Beechcraft Bonanza F33A, auf der ich in Phoenix, Arizona, fliegen sollte. Damals interessierte ich mich für alles, was mit unserer „Bonanza" zu tun hatte. So ist es kein Wunder, dass ich aus dieser Zeit immer noch einen schmalen Ordner habe, voll mit Berichten über die Rekordflüge von diesem Dieter Schmitt ...

Dieter Schmitt hatte es damals fertiggebracht, mit einer Bonanza, die bei uns fünf Stunden Endurance, hatte ohne Zwischenlandung in 32 Stunden und 30 Minuten über den Nordpol zu fliegen.
Vor allem den jüngeren Piloten unter uns, die noch nie von ihm gehört haben, möchte ich über Dieter Schmitt berichten. Aus diesem Anlass habe noch einmal persönliche Briefe und Gesprächsnotizen, Bücher und alte Luftfahrtzeitschriften hervorgeholt. Denn 20 Jahre nach Dieter Schmitts Nordpolflug hat es sich ergeben, dass ich ihn persönlich kennenlernen durfte. Mehr als zwei Jahre lang haben wir korrespondiert und telefoniert. Ich habe ihn in Heidelberg besuchen können, und er hat mir viel von sich erzählt. Leider habe ich Ende der 1990er-Jahre den Kontakt zu ihm verloren. Während Dieter Schmitt mit dem Ende seiner fliegerischen Laufbahn beschäftigt war, hatte ich als 737 Kapitän mehr zu fliegen als jemals zuvor. Meine Freizeit war extrem eingeschränkt. Und Dieter Schmitt war ebenso vielbeschäftigt. Er reiste um die Welt, verabschiedete sich von seinen alten Geschäftspartnern und flog – wie sollte es anders sein – letzte Rekorde auf Beechcraft Bonanza.

Ein Besuch bei Dieter Schmitt in Heidelberg

Im Mai 1997 saß ich mit meinem Copiloten in einem kleinen Straßencafe in Madrid. Im Gespräch erwähnte ich zufällig die Flüge von Dieter Schmitt. Darauf hatte mein Copilot eine echte Überraschung für mich: Er kannte Dieter Schmitt persönlich. Schmitt war noch bei bester Gesundheit und flog mit ihm zusammen im selben Segelflugverein. Und: Dieter Schmitt hatte damals ein Buch über seinen Nordpolflug geschrieben!
Noch im Hotel verfasste ich einen Brief an Dieter Schmitt und bat ihn, wenn möglich, mir drei seiner Bücher signiert zu verkaufen. Mein Copilot nahm den Brief mit nach Heidelberg.

Anzeige

Dieter Schmitt flog in Weltrekordzeit nonstop über den Nordpol. Er ist Test-Pilot der Flug Revue.

Er tat das Menschenmögliche.

Er schaffte es in 32.30.08 Stunden. Am liebsten hätte Dieter Schmitt nach seinem Weltrekordflug jedem einzelnen seiner Sponsoren und Ausrüster fest und lange die Hand gedrückt. Denn Mut, Erfahrung und Ausdauer allein reichten nicht, um dieses Wagnis – dem selbst die Fachleute nur eine Chance 50:50 gaben – zu einem Erfolg werden zu lassen. Dieser Nonstop-Polflug mit seinen 8200 km, alleine in einer einmotorigen Reisemaschine, ist vielmehr ein Beweis dafür, daß außergewöhnliche Einzelleistungen nur möglich sind, wenn ein Team hochqualifizierter Partner dahinter steht. Deshalb danken hier Dieter Schmitt und die Flug Revue noch einmal all denen, die mit zu diesem erfolgreichen Gelingen beitrugen.

Sie taten das Technischmögliche.

Denzel-Beechcraft in München stellte die serienmäßige Beech Bonanza V-33B – mit mehr als 10000 Maschinen seit 1947 eines der erfolgreichsten Reiseflugzeuge. Optimale Sicherheit bei Start und Landung garantierten die auf der ganzen Welt bekannten Goodyear-Reifen. Neben der Borduhr sorgte die Omega Flightmaster am Handgelenk von Dieter Schmitt für das richtige Zeitmaß. Alle seine Aufnahmen machte er mit der expeditionsbewährten AE1 von Canon mit Vario-Objektiv. Und bei seiner Vorbereitung konnte er sich auf die Jeppesen Luftfahrthandbücher verlassen. Ihnen allen – und vielen anderen – gilt unser ganz besonderer Dank.

Beechcraft
W. Denzel GmbH München
Canon
GOODYEAR
JEPPESEN
OMEGA

Dieter Schmitt war in den 1970er- und 1980er-Jahren einer der bekanntesten GA-Piloten Deutschlands.
Quelle: Flugrevue 1978/10

Mein Brief bildete den Beginn einer spannenden Korrespondenz und eines freundschaftlichen, von gegenseitigem Respekt und Offenheit geprägten Kontakts per Brief, Fax und Telefon.

Im Mai 1998 ergab sich die Gelegenheit, Dieter Schmitt zu Hause in Heidelberg zu besuchen. Die erste persönliche Begegnung war mehr als angenehm. Dieter Schmitt habe ich sofort wieder erkannt. Ich kannte ihn bis dahin ja nur von den Fotos aus den 70er-Jahren. Ein sportlich aussehender Mann mit rundem Kopf und wenig Haaren darauf. Freundliches, zugleich bestimmtes Auftreten, voller Spannkraft, leuchtende Augen, vor allem, wenn es ums Fliegen geht. Inzwischen fast 74 Jahre alt, erweckte Dieter Schmitt bei mir dennoch den Eindruck, seine nächste Frage könnte sein: „Wo flieg' ich als Nächstes hin?"

Er empfing mich in seinem „Fliegerzimmer" im Obergeschoss des Hauses und ich musste mir alles gleich ansehen. Ein Blick in die Runde offenbarte: Hier war die Schaltzentrale eines Mannes, der mit Leib und Seele Pilot war. Der Raum war voller Bücherregale mit Luftfahrtliteratur. An einer Wand eine große Weltkarte. Als beherrschende Dekoration offenbar als Erinnerung an eine besondere Zeit in seiner Jugend sah ich einen riesigen Dreiblatt-Propeller mit Spinner einer Focke-Wulf 190, die Schmitt bei Kriegsende als Jagdflieger geflogen war. Auch zeigte er mir ein perfekt restauriertes Cockpit-Panel mit allen Instrumenten der Fw 190.

Segelflieger und Jagdflieger Dieter Schmitt bis 1945

Dieter Schmitt wurde 1924 in Heidelberg geboren. Er wuchs in Berlin auf und ging auch dort zur Schule. Seine fliegerischen Wurzeln lagen im Segelflug. Schmitt begann 1938 mit dem Segelfliegen, also im Alter von 14 Jahren. Seinen Luftfahrerschein machte er im Kriegsjahr 1942 mit 18 Jahren, im selben Jahr machte er auch sein Abitur. Wenn ich mich recht erinnere, stammt Schmitt aus einer Offiziersfamilie. Und in der Wohnung in Berlin gingen die damals bekannten Fliegergrößen ein und aus. Er kannte viele davon persönlich. So war es nicht verwunderlich, dass er sofort nach dem Abitur bei der Luftwaffe landete. Nach der Ausbildung zum Flugzeugführer 1943 wurde er ab 1944 als Jagdflieger im Jagdgeschwader 54 „Grünkreuz“ (JG 54) eingesetzt. Irgendwann zwischendurch hat er auch ein Semester Flugzeugbau studieren können.

Mit Kriegsende brach für Dieter Schmitt nicht nur (bei einem Flugzeugüberschlag) seine Wirbelsäule, sondern seine ganze persönliche Welt zusammen. Der Traum von der Flugzeugführer-Laufbahn schien für immer ausgeträumt. 1945 wurde der junge Pilot Schmitt 21 Jahre alt und den Deutschen wurde das Fliegen verboten.

Nachkriegszeit und „Trans World Ferry“

Dieter Schmitt gehörte zu den ersten Deutschen, die nach dem 2. Weltkrieg wieder eine Fluglizenz erworben haben. Nach einem Jurastudium in Heidelberg erneuerte Dieter Schmitt zuerst seine Segelfluglizenz (1953) und dann 1956 auch die Motorfluglizenz. Von 1959 bis 1963 war Schmitt Mitglied der Deutschen Segelflugnationalmannschaft und nahm an nationalen und internationalen Meisterschaften teil. Seine ersten Rekorde flog er im Segelflug. Am 24. Januar 1959 erreichte Dieter Schmitt in Fayence im Wellenflug mit dem Segelflugzeug Ka 2b den Höhenrekord (6.907 m) und am selben Tag den absoluten Höhenrekord mit 7.770 m für Deutschland in der Doppelsitzerklasse. Dem Segelflug blieb er bis ins hohe Alter treu.

1965 also 20 Jahre nach Kriegsende, hat Dieter Schmitt im Alter von 41 Jahren endlich zu seinem Traumberuf „Pilot“ zurückgefunden. Er hatte nun die Lizenz als Berufs- und Testpilot und gründet seine eigene Ein-Mann-Firma, die „Trans World Ferry“. Ab 1967 überführte er Flugzeuge in alle Erdteile. Im selben Jahr wurde er auch Reserveoffizier der neuen Luftwaffe und erwarb die Lizenz für den zweimotorigen Transporter Dornier Do 28.
Die späten 60er und die 70er Jahre waren die hohe Zeit der zivilen Ferry Piloten. 1999 schrieb Dieter Schmitt dazu in der Zeitschrift „Mare“: „15.000 Kleinflugzeuge kamen damals pro Jahr aus den USA über den Atlantik, heute sind es unter 1.000.“ Schmitt schätzte im selben Artikel, dass damals jährlich mehr als zehn Ferry-Piloten über dem Atlantik spurlos verschwunden sind.
Trotz der hohen Risiken ging Dieter Schmitt völlig in dieser Art der Fliegerei auf. Ständig pendelte er zwischen den Kontinenten hin und her. Die Zahl seiner Atlantiküberquerungen bezifferte er später mit 355. Er beflog auch andere Weltmeere und Kontinente. Er übernahm Flugzeugüberführungen nach Asien, Afrika, Australien, Mittel- und Südamerika.

21 Maschinen hat er über den Pazifik überführt. Im Laufe seiner Karriere flog er mehr als 24.000 Flugstunden. Kaum ein Flugkapitän heute bringt es auf so viele. Bis zu Schmitts Nordpolflug hatte er bereits 260 verschiedene Flugzeugtypen geflogen.
Zu seiner Tätigkeit als Testpilot weiß ich nur wenig, nur so viel, dass er u.a. für Beechcraft und andere Firmen in den USA und in Brasilien Testflüge durchgeführt hat. Er hat über 150 Testberichte erstellt.

FAI Weltrekorde und Dieter Schmitts Nordpolflug

Dieter Schmitt plante an seinen Langstreckenrekorden schon vor Beginn seiner Zeit als Ferry-Pilot. Nur hatte er nicht die finanziellen Mittel, diese Ziele sofort zu erreichen. Rückblickend könnte man fast meinen, sein ganzes fliegerisches Berufsleben wäre auf die Erreichung dieser Ziele ausgerichtet gewesen. Die Ferry-Fliegerei und seine Tätigkeit als Testpilot verschafften ihm die Fähigkeiten, die er für seine lange geplanten Rekordflüge brauchte: fliegerische Erfahrungen auf Langstrecke und über den Ozeanen, technische Expertise und Kontakte in aller Welt. Fliegerisch war Schmitt ein Einzelgänger wie Steve Fossett, der am liebsten alleine flog.
Dennoch war Dieter Schmitt ein brillianter „Networker“, der wusste, dass man ganz Großes nur im Team erreichen konnte. Sein offener, freundlicher Umgang mit anderen

Briefe und Postkarten von Dieter Schmidt **Quelle: Sammlung Peter Klant**

Menschen sowie seine besondere Fähigkeit, andere zu begeistern, haben ihm viele Türen geöffnet. Fliegerkollegen, Meteorologen, Dispatcher, SAR-Organisationen, Lufthansa Dienststellen, Techniker und Ingenieure, betuchte Flugzeugeigner, Avionik-Unternehmen, Presse, Fernsehen und Sponsoren und sogar Behörden konnte er auf seine Seite bringen. Dieter Schmitt verfügte nicht über finanzielle Mittel, wie sie dem bereits erwähnten Steve Fossett für seine Rekorde zur Verfügung standen. Andere Piloten setzten für ihre Rekorde speziell gebaute Flugzeuge ein. Das Flugzeug der Wahl für Schmitt war jedoch eine Serienmaschine: die Beechcraft Bonanza, hergestellt in Wichita, Kansas. Dieter Schmitt war wahrscheinlich der erfahrenste Bonanza-Pilot überhaupt. Schmitt als Ferry-Piloten zu haben war ein besonderer Glücksfall für die Beech Aircraft Corporation. Seine Rekordflüge mit der Bonanza ergaben für Beech einen ähnlichen Marketing Effekt wie die Kunstflugvorführungen mit dem „Shrike Commander“ des etwa gleichaltrigen Bob Hoover für Rockwell.

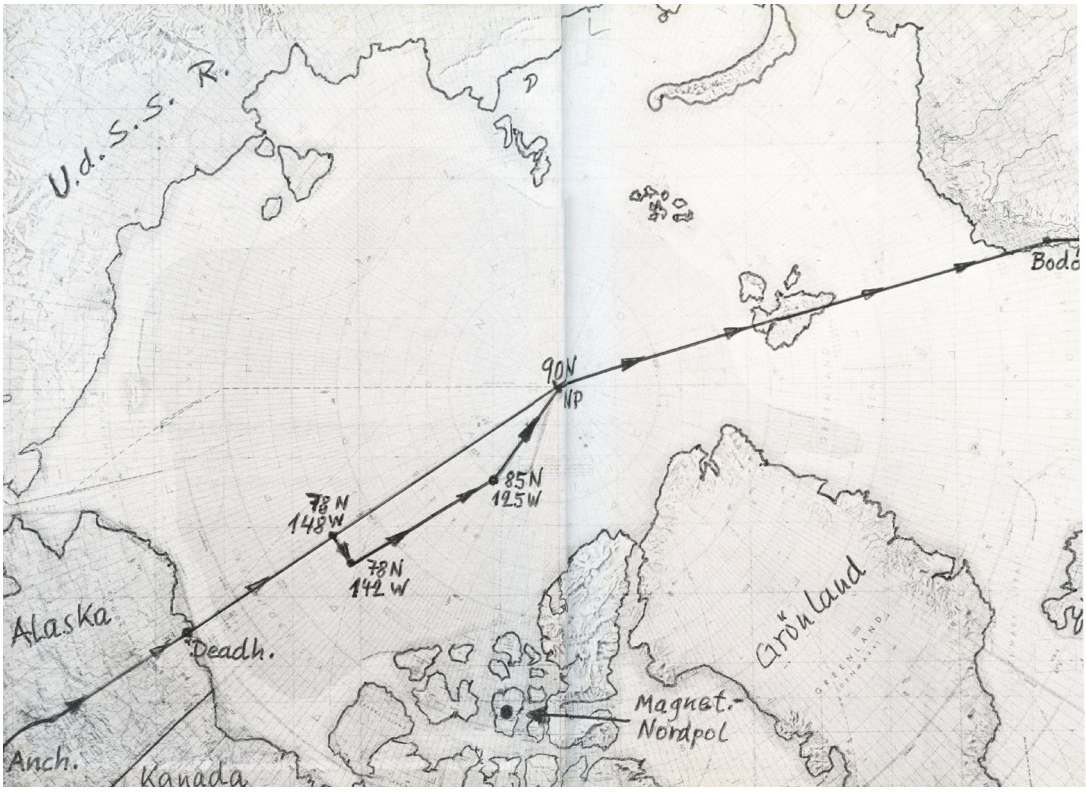
Die großen FAI-Rekorde Schmitts verliefen meistens nach demselben Muster. Er benutzte brandneue Bonanzas, die er sowieso über den Atlantik überführen musste. Die Eigner, der Hersteller und die Avionik-Firmen waren dabei die wichtigsten Sponsoren. Um die Bonanza rekordtauglich zu machen, ging Schmitt genauso vor wie für einen „normalen“ Ferry-Flug über den Nordatlantik. Höchstpersönlich weidete er die nagelneue Kabine des Flugzeugs aus. Alles wurde ausgebaut: Sitze, Teppiche, Seitenverkleidungen, Aschenbecher und sogar die Sitzschienen, einfach alles, was man nicht benötigte, um zu fliegen. Dann kamen die Ferrytanks rein. Für normale Ferry Flüge waren das zwei Tanks mit je 80 Gallonen (302 Liter), die statt der hinteren Sitze eingebaut wurden.
Flog er eine Bonanza „einfach so“ über den großen Teich, erschien Schmitt mit einem Linienflug und seiner 150.000 Mark teuren Ferry-Ausrüstung in den USA. In seinem Buch „Nordpolflug“ beschrieb er sein normales Reisegepäck so:

> *„Das Gesamtgewicht liegt so zwischen fünfzig und sechzig Kilogramm, weil ich darin alle meine Utensilien für die Überführungsflüge mitführe: die Kurzwellenstation, einen Radiokompaß, eine transportable UKW-Station, einen Transponder mit codierendem Höhenmesser, dazu die vielen Kabelbäume und Antennen, Zweimannschlauchboot, Schwimmweste, Notsender, Überlebenspack, kilogrammweise Navigationshandbücher und Karten, Bordwerkzeug und wiederverwendbare Teile der Zusatztankanlagen. Von persönlichem Gepäck führe ich außer den Kleinigkeiten für die Körperhygiene kaum mehr mit als für eine Fahrt mit der U-Bahn ...“*

Für den Nordpolflug von 1978, den bis heute wohl längsten und weitesten Flug mit einer Bonanza überhaupt, ließ Schmitt spezielle Tanks herstellen. Die Tankanlage in der Kabine bestand aus fünf Tanks, die bis zur Kabinendecke gingen. Auf diesem Flug flog dann auch der Pilotensitz raus: Schmitt saß auf einem der Tanks, der genau passend angefertigt worden war. Erschreckend wenig Platz blieb dem Piloten so zum Ein- und vor allem zum schnellen Aussteigen im Notfall. Lediglich ein schmaler Spalt

vor dem Instrumentenbrett auf der rechten Flugzeugseite erlaubte Schmitt die Kletterpartie rein und raus.
Die ersten beiden FAI-Weltrekorde flog Dieter Schmitt eigentlich in Vorbereitung für den ganz großen Flug über den Nordpol. Der erste war als „Trainingsflug“ für den Lindbergh Memorial Flight gedacht. Vom 23. bis zum 24. Juni 1977 flog Dieter Schmitt eine Bonanza V35B in 19 Stunden 30 Minuten von Gander, Neufundland, nach München-Riem.
Nur einen Monat später startete er am 28. Juli 1977 mit einer F33A in JFK zum „Lindbergh-Gedächtnis-Flug“ nach München-Riem (25 Stunden, 47 Minuten Flugzeit).
Fliegerisch kann man sich heute die Leistung Dieter Schmitts auf diesen Flügen kaum noch vorstellen: Von Hand nach einem Überlaststart flog er nur mit Kompass und Stoppuhr über den Atlantik! GPS gab es damals noch nicht, und andere Navigationsmöglichkeiten waren nicht eingebaut.

Für den Funk über dem Ozean benutzte Schmitt normalerweise sein eigenes HF-Gerät, Typ Sunair ASB 100, Lebendgewicht über 20 kg, mit einer manuell herauskurbelbaren, 50 Meter langen Schleppantenne (die auch gerne vereiste). Heute wäre das Gerät mit zehn Frequenzen der Stolz jeden Luftfahrtmuseums. Für das Tunen einer einzigen Frequenz (durch Ändern der Antennenlänge) brauchte er damit ca. 15 Minuten. Kein Wunder, dass Schmitt für die Rekordflüge ein anderes Funkgerät wollte. Dafür gewann er Collins als Sponsor. Die



Lange vor GPS: Planung des Nordpolflugs. **Quelle: Motorbuch Verlag 1981**

Firma baute ihm in ihrer Versuchswerkstatt ein Collins HF 718 U-5 mit kurzer Antenne ein, das erstmals über eine Antenna Coupler Tuning Unit verfügte und die Frequenzwahl in Sekunden ermöglichte.

Zeitschriftenartikel zu Dieter Schmitt **Quelle: Sammlung Peter Klant**

Am 18. August 1978 stand Dieter Schmitt mit einer Bonanza V35B in Anchorage, Alaska, am Start für seinen dritten FAI-Weltrekord, den Flug über den Nordpol nach München-Riem.

Diesmal hatte Schmitt das Flugzeug zusätzlich mit einem besonderen Navigationssystem für Flüge im Polargebiet ausgerüstet, einem sündhaft teurem Präzisionskreiselgerät „C-12 Gyrosyn Compass System“ von Sperry. Auch dieses Gerät wurde vom Hersteller für diesen einen Flug kostenlos bereit gestellt. Der Sperry Kreisel war das wichtigste und einzige! Navigationsgerät, das Schmitt in den hohen nördlichen Breiten jenseits einer zuverlässigen Magnetkompassanzeige zeigte, in welche Richtung er flog. Zwar hatte er als Backup einen Astrokompass Mk. II (1940er-Jahre) dabei, diesen konnte er jedoch nur bei freier Sicht auf den Himmel nutzen. Meist flog er aber in den Wolken. Der Sperry-Kreisel war also nicht nur wichtig für den Erfolg des Fluges, sondern für sein Überleben. Daher baute er auch eine Backup-Stromversorgung ein, die bei einem Bordnetzausfall automatisch für etwa fünf Stunden die notwendige Spannung für die Sperry-Anlage geliefert hätte.

Die Bonanza war wegen des hohen Gewichts und auch wegen des hohen Schwerpunkts durch die Kabinentanks extrem eingeschränkt, was ihre Manövrierfähigkeit, Steuerbarkeit und Steigleistung anging. Jeder, der schon mal eine Bonanza oder ein ähnliches einmotoriges Reiseflugzeug geflogen ist, weiß, dass 120 Knoten schon eine etwas ungewöhnliche Abhebe- und Steiggeschwindigkeit ist. 120 Knoten, damit wollte Schmitt abheben. Nach letzten Checks und Justierungen des Sperry Kreisels ging es los. Die Bonanza war so schwer, dass Schmitt die gesamte Länge der Runway 24L, 3.300 Meter, zum Abheben benötigte. Bei 100 Knoten schloss Schmitt die Cowl Flaps, um den Widerstand zu verringern.

Mit 120 Knoten überflog er in Bierflaschenhöhe die roten Runway End Lights, der Start war geglückt. Erst in 400 Fuß Höhe traute er sich bei etwas Überfahrt das Fahrwerk einzufahren.

Dieser Nachtstart hinaus über den mondbeschienenen Cook Inlet war keineswegs die einzige gefährliche Situation auf diesem Flug.

Das Scheitern von Dieter Schmitts DS-1 Projekt

Bei meinem Besuch bei Dieter Schmitt haben wir auch über den Flug von Dick Rutan und Jeana Yeager gesprochen (erster Nonstop-Flug um die Welt ohne Nachtanken, 1986). Schmitt hatte eine Überraschung für mich: Er stand damals in direkter Konkurrenz zu Dick Rutan und plante ebenfalls einen Nonstop-Flug um die Welt! Bereits seit 1964 arbeitete er im Stillen mit ersten Berechnungen an einem solchen Projekt. Über 20 Jahre sollte es dauern, bis sowohl die nötige Technologie als auch ein Sponsor gefunden waren.

Dieter Schmitt erhoffte sich Unterstützung durch die deutsche Luftfahrtindustrie. Es war ihm immer ein Anliegen gewesen, nicht nur den Flugsport voranzubringen, sondern auch die deutsche Leistungsfähigkeit in der Fliegerei in aller Welt zu zeigen. Bei seinem Langstreckenrekord mit einem Amphibienflugzeug vom Typ „Lake Buccaneer“, mit dem er 1981 den FAI-Weltrekord eines Amerikaners um 131% überbot, nannte er das: „Fliegen für Deutschland“.

1986 gelang es Schmitt, Daimler-Benz als Hauptsponsor für sein Flugzeugprojekt „Dieter Schmitt DS-1“ zu gewinnen. Ich meine mich zu erinnern, dass Schmitt mindestens zwei Jahre lang mit Hochdruck Vollzeit bei Daimler-Benz an der Verwirklichung seines Projekts gearbeitet hat. Sein Flugzeug mit Druckkabine sollte ganz aus CFK gebaut werden, eine hohe Streckung aufweisen und mit 80% laminarer Strömung um die Tragflächen eine Gleitzahl von 45 aufweisen. Die Reichweite war auf 50.000 Kilometer ausgelegt, die Reisegeschwindigkeit bei 45% Leistung in 11.000 Metern Flughöhe lag bei 450 km/h.

Als Motor kam ein hochmodifizierter V8-LKW Dieselmotor mit vier Abgas-Turboladern und 670 PS zum Einsatz. Um die 80% Laminarströmung zu erreichen, durfte der Propeller die Strömung vor den Tragflächen nicht verwirbeln. Daher sah Schmitts Design einen Druckpropeller am Heck vor, der über eine sechs Meter lange CFK-Fernwelle angetrieben wurde.

1988 waren die ersten Teile des Flugzeugs fertiggestellt. Es gab viele Helfer. Die DLR und die Fachhochschule Aalen un-

LUFTFAHRT

Höhenflugzeug: Projekt DS-1

In aller Stille entstand in den vergangenen Jahren das Projekt des neuen Höhenforschungsflugzeugs DS-1. Der Bau des Prototyps ist weit fortgeschritten, aber die Zukunft dieses interessanten Vorhabens ist nicht gesichert.

Es kommt nicht sehr oft vor, daß ein Flugzeugprojekt fast völlig unter Ausschluß der Öffentlichkeit bis zum Prototypenstadium heranreift. Der bekannte Testpilot Dieter Schmitt, der seit langem durch Rekord- und Überführungsflüge von sich reden macht, hat mit dem Höhenflugzeug DS-1 ein Projekt initiiert, das große Aufmerksamkeit verdient, auch wenn nicht abzusehen ist, ob es jemals bis zur Erprobungs- und Einsatzphase weiterverfolgt werden kann.

Dieter Schmitt hat schon 1964 mit ersten Studien und Berechnungen für ein Hochleistungsflugzeug begonnen, das sowohl große Flughöhen als auch extreme Reichweiten bieten sollte. Zu den Entwurfszielen gehörte von Anfang an eine Nonstop-Umrundung der Erde über beide Pole. Aber das Flugzeug sollte natürlich auch für diverse Aufgaben der Höhenforschung eingesetzt werden können.

Um die Entwicklungsziele zu erreichen, wählte Dieter Schmitt Tragflächen mit großer Schwebeleistung. Deshalb wurde der Flügel mit einer hohen Streckung von 24,6 (Spannweite 31,60 m) ausgelegt. Das Profil HQ 39/18,44 mit seiner langen lamina-

Hochwertige aerodynamische Formgebung zeichnen das Projekt DS-1 aus (ganz oben); die Triebwerksanlage besteht aus einem aufgeladenen Hochleistungs-Diesel von Mercedes-Benz (links auf dem Prüfstand) und dem von einer Fernwelle angetriebenen Heckpropeller (Mitte links).

32 Luft- und Raumfahrt 1/2-91

Dieter Schmitts Flugzeugprojekt DS-1.
Quelle: Luft- und Raumfahrt 1991

Obwohl Schmitt bei der Wahl seiner Ausrüstung und bei seinen Flugvorbereitungen alles mit größter Sorgfalt erledigte, bewahrte ihn das nicht vor gelegentlichem technischem Versagen. Dieter Schmitt hat mehr kritische Situationen überlebt als die meisten anderen Piloten.

terstützten das Projekt mit Windkanal-Untersuchungen, Festigkeitsberechnungen und Bruchversuchen an einem fertig gebauten CFK Höhenleitwerk. Für den Rumpf gab es bereits ein 1:1 Mockup und es gab ein Urmodell für die einteilige Tragfläche.

Dieter Schmitts Ansatz für einen Flug um die Welt sah nicht wie bei der Voyager einen Flug entlang des Äquators mit Rückenwind vor. Schmitt plante einen Nonstop-Flug um die Welt über beide Pole. Das hatte bis 1986 (und bis heute) noch niemand geschafft. Und so konnte er weiter auf einen Weltrekord hoffen, obwohl ihm die Voyager zuvorgekommen war. Auch organisatorisch wäre der Flug einfacher gewesen: Fast die ganze Strecke kann über Wasser geplant werden. Schwierig bis unmöglich zu erreichende Überfluggenehmigungen werden nicht benötigt. Was die Überlebenswahrscheinlichkeit des Piloten nach einer Motorstörung angeht, so ist die Streckenführung über Nord- und Südpol allerdings die riskantere.
Als Dieter Schmitts größtes Problem beim DS-1 Projekt erwies sich die CFK-Fernwelle. Bei einem von vielen Motortests auf dem Prüfstand flog Dieter Schmitt das Projekt im wahrsten Sinne des Wortes um die Ohren. Bei einem Gesamttest der kompletten Anlage aus Motor, Fernwelle und Propeller zerplatzte die Fernwelle, bald darauf die Geduld des Sponsors und somit Dieter Schmitts Traum, an dem er fast ein Vierteljahrhundert lang geplant und gearbeitet hatte.

Don‘t try this at home!
Die Risiken bei Schmitts Rekordflügen

Dieter Schmitt war ein ausgezeichneter Pilot und ein Mann, der auch die Fähigkeit besaß, „umkehren zu können“. So hatte er z.B. 1995 einen Weltrekordversuch um die Welt mit einer Bonanza abgebrochen. Nach über sieben Stunden Flugzeit (Flug Santa Maria, Azoren nach Norfolk, Virginia) nahm er einen Hauch von Ölgeruch wahr und kehrte nach Santa Maria zurück. Er schrieb dazu später: „Es war die längste Platzrunde meines Lebens.“ Nach der Landung stellte sich heraus, dass der Motor bereits über sieben Liter Öl verloren hatte.
Um als Pilot erfolgreich zu sein (und lange zu leben), bedarf es neben guten fliegerischen Fähigkeiten auch der Bereitschaft, unnötige Risiken zu vermeiden und unvermeidbare Risiken weitgehend zu minimieren. Obwohl Schmitt bei der Wahl seiner Ausrüstung und bei seinen Flugvorbereitungen alles mit größter Sorgfalt erledigte, bewahrte ihn das nicht vor gelegentlichem technischem Versagen. Dieter Schmitt hat mehr kritische Situationen überlebt als die meisten anderen Piloten.

Einmal bekam er nach dem Tankumschalten eines Ferrytanks im Anflug auf einen Flugplatz eine massive Treibstoffleckage in der Kabine! Er stand mit den Füßen im Sprit und versuchte gleichzeitig, durch das Storm-Window zu atmen, mit einer Hand zu fliegen und mit der anderen mit dem Bordwerkzeug den losen Tankanschluss wieder festzuziehen. Nach der Landung war ihm übel und schwindelig. Einen ähnlichen Vorfall über dem Atlantik hätte er wahrscheinlich wegen der Treibstoffdämpfe nicht überlebt.

Neben technischen Problemen gibt es Wetter-Risiken, die nur schwer im Voraus kalkulierbar sind. In der Ferry- und vor allem in der Rekordfliegerei wird oft auch dann geflogen, wenn man diese Risiken zwar kennt, aber sie auf genau diesem Flug unvermeidbar sind. Dazu gehören Flüge in Vereisungsbedingungen und Flüge durch Gewitterfronten ohne Wetterradar.

Seinen Nordpolflug brach Dieter Schmitt übrigens auf dem Weg dahin zunächst ab, um eine kleinen Piste in Nordkanada zu erreichen. Seine Scheibe war komplett zugefroren, die Flügel hatten mächtig Eis angesetzt, der Motor schüttelte und verlor Leistung. Erst als er in nur noch 1.000 Fuß Höhe über dem Packeis in wärmere Luftschichten kam, löste sich das Eis und er setzte seinen Flug fort. Der Umweg hatte ihn für vier Stunden Sprit gekostet, als er nach über 32 Stunden in München landete, hatte er noch etwa für 20 Minuten Treibstoff an Bord.

Auch Gewitter bergen enorme Gefahren, wenn man ohne Wetterradar unterwegs ist. Dieter Schmitt beschrieb eine solche Situation (Beechcraft Bonanza, Weltrekordversuch einmal um die Erde, Flug Medan nach Colombo, 1996):

„Eine Stunde durch die Hölle. Ich hatte die Instrumentenbrettbeleuchtung rechtzeitig voll aufgedreht, denn es wird zeitweise schlagartig stockfinster in den Türmen, die bis zu 50.000 ft aufquellen. Die Turbulenz ist gewaltig und läßt sich nur abmildern, indem man die Leistung völlig zurücknimmt und bei 140 KIAS das Fahrwerk ausfährt. Trotzdem steht das Variometer auf über 4000 ft/min Steigen (etwa 20 m/s) und dann sinkt man gleich danach mit gleichem Wert trotz Vollgas und „gear up“. Schwerste Regengüsse wechseln mit gemischtem Hagel, so daß man den Motor nicht mehr hört ...“

Und dann gibt es Situationen, wo der Rekordflieger alles auf eine Karte setzte: Bei seinem Langstreckenweltrekord mit einer „Lake Buccaneer“ 1981 war alles gut vorbereitet. In Dieter Schmitts Heimatstadt Heidelberg würden tausende Zuschauer bei seiner Wasserung auf dem Neckar mitten in der Stadt zugegen sein. Ein riesiges Fliegerfest war zu diesem Anlass organisiert worden. Dieter Schmitt fühlte sich dafür verantwortlich. Was die Heidelberger nicht sehen konnten: In Kulusuk, an der Ostküste Grönlands, schien sich alles gegen Schmitt verschworen zu haben. Das Personal am Abflugplatz war im Streik. Es gab laut Schmitt:

„keine Wetterberatung, kein Such- und Rettungsdienst, keine offizielle Flugplanung, keine Funkverbindung und zum Überfluss zwei ausgefallene Navigationsinstrumente.“

Sein ADF war kaputt und beim Lineup auf der Gravelpiste stellte er fest, dass sein einziger Kompass 35° falsch anzeigte. „Go“ oder „No-

go“? Wie würden Sie entscheiden? Dieter Schmitt entschied sich für den Start hinaus auf den Atlantik. Sein Streckenweltrekord ist bis heute unübertroffen.

Körperliche Aspekte der Langstreckenrekorde

Wie schafft man das eigentlich, bei einem Soloflug 33 Stunden im Cockpit wach zu bleiben? Das habe ich nicht ganz herausfinden können. Es ist ein Phänomen, das ich mir bis heute nicht erklären kann. Tatsache ist, Dieter Schmitt war ein sportlicher Mann. Er sagte über sich, dass er jeden Tag trainiert und 45 Minuten Waldlauf macht. Und dass er vor den Langstreckenflügen nur wenig aß: „Soviel wie man braucht, aber nicht mehr.“ Schmitt schien auch zu den Menschen zu gehören, die mit erstaunlich wenig Schlaf auskommen. Vor den Rekordflügen ging das mit dem Ausruhen ohnehin nicht. Die Tage vor einem solchen Flug waren eine Zeit mit locker 16 Arbeitsstunden am Tag.
In der Nacht vor dem Nordpolflug 1978 zum Beispiel kam er erst um ein Uhr morgens ins Bett. Am Morgen um neun war er bereits auf dem Weg zum Flugplatz nach einem kurzen Frühstück: „Mein Frühstück besteht wie immer aus einem Glas Milch mit einem Schuß Kaffee.“ Als er in der folgenden Nacht in Anchorage abhob, hatte er bereits „dreizehn Stunden Arbeit vor dem Start“ hinter sich. Manchmal isst er am Abflugtag fast nichts, diesmal gabs mittags eine Kleinigkeit. Für den 32-Stunden-Flug nahm er als einzige Nahrung drei Liter Milch in sechs Plastikflaschen mit, dazu ein paar Kekse (an denen er meist nur ein wenig herumlutschte).

Zu allem Überfluss hatte er ab dem Erreichen des europäischen Kontinents überhaupt keine Flüssigkeit mehr für sich selbst: Die restliche Milch war sauer geworden. (Auf einem anderen Rekordflug war die Milch eingefroren: Schmitt hatte – um Gewicht zu sparen – die Kabinenheizung ausgebaut.) Als Schmitt vom Nordpol kommend endlich in München ankam, war er nach eigenen Worten seit 53 Stunden auf den Beinen, bis ihn Presse, Fernsehen und Fliegerfreunde nach der Landung endlich ins Bett ließen.

Dieter Schmitts Form von „Retirement“

Gleich zu Anfang unserer kurzen Bekanntschaft Ende der 90er Jahre, Dieter Schmitt war damals bereits 74 Jahre alt, erklärte er mir, wie er sich seinen Rückzug in den Ruhestand vorstellte: Er wolle eine „Reise um die Welt“ machen und sich von allen seinen Geschäftspartnern und Freunden persönlich verabschieden. Dann würde er mit der Ferry-Fliegerei aufhören. Das muss er wohl so gemacht haben. Seine Firma „Trans World Ferry“ gibt es heute nicht mehr. Eine bewundernswerte Art, in den Ruhestand zu gehen.

Ruhestand hieß aber für Dieter Schmitt nicht, dass er mit dem Fliegen aufhören wollte. Zum Ausklingen seiner Fliegerlaufbahn wollte er einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord mit einer Bonanza erfliegen – einmal um die Erde. Der Rekord stand damals bei 19 Tagen (Bonanza Westbound, 1988). Dieter Schmitt war überzeugt, dass er das unterbieten könnte. Bei Soloflügen dieser Art ist der am schnellsten, der die beste Ausdauer hat, der die längsten Legs fliegen kann und

der am wenigsten Schlaf benötigt. Ich war überzeugt, dass Dieter Schmitt den Rekord knacken könnte.

1997 gelang ihm dieser Flug um die Erde. Er hat auf diesem Trip ein gutes Dutzend FAI-Streckenweltrekorde aufgestellt, sein großes Ziel aber ohne eigenes Verschulden verpasst: Im Anflug auf Long Beach hatte ein Seevogel eine Seitenscheibe der Bonanza mitsamt dem Rahmen durchschlagen. Umfangreiche Reparaturen waren erforderlich. Die Wartezeit kostete ihn diesen Weltrekord.

Die letzten Jahre seiner öffentlichen Tätigkeiten in der Luftfahrt beschäftigte sich Dieter Schmitt mit der Organisation der großen Wasserflugzeugtreffen in Deutschland. Den Wasserflug zu fördern war ihm besonders in Deutschland ein Anliegen. Immerhin war es 1981 für ihn eine der schwierigsten Anstrengungen gewesen, für seine Landung auf dem Neckar die Ausnahmegenehmigung zu bekommen.

1998 verlieh ihm die FAI das „Lindbergh-Diplom“ für herausragende flugsportliche Leistungen, eine weitere von sehr vielen sportlichen Auszeichnungen und öffentlichen Anerkennungen. Bereits 1985 war ihm das Bundesverdienstkreuz verliehen worden. 1999 verlor sich unser Kontakt. Ein letztes geplantes Treffen in meinem Haus kam nicht mehr zu Stande. In einer Telefonnotiz aus jenem Jahr („Er ruft an, fragt ob ich noch lebe.“) hatte ich mir notiert, dass Dieter Schmitt nun nicht mehr fliegt und für den Luftfahrt Presse Club arbeitet.

Mit 76 Jahren flog er im Juli 2000 gemeinsam mit seinem Freund Horst Ellenberger – Eigner einer Bonanza mit Propellerturbine – noch mal eben schnell über den Nordatlantik zum Fliegertreffen nach Oshkosh.

Eine letzte Spur Schmitts fand ich später doch noch in der Presse:
Mit 76 Jahren flog er im Juli 2000 gemeinsam mit seinem Freund Horst Ellenberger Eigner einer Bonanza mit Propellerturbine noch mal eben schnell über den Nordatlantik zum Fliegertreffen nach Oshkosh.

Dieter Schmitt – ein Ausnahmepilot

Dieter Schmitt war ein verlässlicher, umsichtiger und gern angefragter Ferry- und Testpilot. Das Vertrauen seiner Kunden ging so weit, dass man ihm brandneue, teure Flugzeuge auch für seine Rekordflüge anvertraute. Von 1977 bis 1997 flog Dieter Schmitt mit diesen Maschinen 101 FAI-Weltrekorde.
Der freundliche, offenherzige Mann war ein fairer Sportsmann und auch körperlich ein sportlicher Typ. Obwohl der Begriff in seiner Generation unbekannt war, würde ich ihn aus heutiger Sicht als Extremsportler bezeichnen. Er war für die Rekordfliegerei so etwas wie Reinhold Messner für das Bergsteigen: Dieter Schmitt wollte im übertragenen Sinne zeigen: „Es geht auch ohne Sauerstoff!“
Seine Rekordflüge waren manchmal gefährlich und gingen an die absoluten Grenzen des menschlich Machbaren und technisch Möglichen. Ohne Wetterradar und oh-

ne Enteisungsmöglichkeit flog er nur mit Kompass und Stoppuhr über die Ozeane dieser Welt.
Zu Hause in Heidelberg hielt ihm seine Frau den Rücken frei und kümmerte sich um die beiden Kinder. 1998 schrieb mir Dieter Schmitt in einem seiner Briefe: „Ohne meine fabelhafte Frau hätte ich meinen Beruf nicht ausüben können. Sie hat mich immer unterstützt.“ Mit seinem 8.200 km Rekordflug über den Nordpol legte Dieter Schmitt 1978 die Latte für die Beechcraft Bonanza so hoch, dass das bis heute noch niemand nachgemacht hat.

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de

Zitate im Artikel und Quellen:

- Zitat Dieter Schmitt über Ferry-Flüge („15.000 Kleinflugzeuge ...“) Mare NO.16, 1999 - „SOS über dem Pazifik“
- Zitat Dieter Schmitt „normales Reisegepäck ...“, sowie die meisten Angaben über den Nordpolflug: Motorbuch Verlag, 1982 - Dieter Schmitt: „Nordpolflug“
- Zitat Dieter Schmitt „Längste Platzrunde ...“ und „ Eine Stunde durch die Hölle“: Jägerblatt Nr. 6/1997/1998 - Dieter Schmitt: „Allein mit der Bonanza rund um den Globus“
- Technische Daten DS-1: Luft- und Raumfahrt - Heft 1/2 1991 Dieter Schmitt: „Höhenflugzeug: Projekt DS-1“
- Gespräche mit Dieter Schmitt 1997–1999
- persönliche Briefe von Dieter Schmitt 1997–1999

Einige Veröffentlichungen von und über Dieter Schmitt:

- Flug Revue Heft 11, 1977 - Dieter Schmitt: „Lindbergh Memorial Flight 1977 - von New York nonstop nach München
- Flug Revue Heft 10, 1978 - Dieter Schmitt: „8200 km nonstop über den Nordpol“ Teil 1
- Flug Revue Heft 11, 1978 - Dieter Schmitt: „8200 km nonstop über den Nordpol“ Teil 2
- Flug Revue Heft 12, 1978 - Dieter Schmitt: „8200 km nonstop über den Nordpol“ Teil 3
- Flug Revue Heft 2, 1979 - Dieter Schmitt: „8200 km nonstop über den Nordpol“ Teil 4
- Aerokurier August 1979 - Interview mit Dieter Schmitt: „Weltrekorde sind nicht Selbstzweck „
- Flug Revue Heft 9, 1979 - Dieter Schmitt: „Faszinierender, wechselhafter Nordatlantik“
- Fliegermagazin 1/1980 - Dieter Schmitt, der deutsche Allesflieger - Fachmann für allerschwerste Aufträge
- Aerokurier September 1980 - Interview mit Dieter Schmitt: „Dieter Schmitt auf Bonanza A36TC in neuer Weltrekordzeit von New York nach München“
- Flug Revue Heft 9, 1980 - Dieter Schmitt: „Weltrekord mit Hindernissen - von New York nach München“ Teil 1
- Flug Revue Heft 10, 1980 - Dieter Schmitt: „Weltrekord mit Hindernissen - von New York nach München“ Teil 2
- Aerokurier August 1981 - Dieter Schmitt: „Mit der Lake Buccaneer von Kulusuk nach Heidelberg“

- Motorbuch Verlag, 1982 - Dieter Schmitt: „Nordpolflug“
- Aerokurier 12/1990 - Dieter Schmitt: „Pilot Report. Beech Super King Air 350“
- Jägerblatt Nr. 1/1991 - Dieter Schmitt: „Dieter Schmitt baut seine „DS-1“ - ein neues Höhenforschungs-Flugzeug“
- Luft- und Raumfahrt - Heft 1/2 1991 - Dieter Schmitt: „Höhenflugzeug: Projekt DS-1“
- Aerokurier 7/1992 - Dieter Schmitt: Schikanen nach Marathon-Flug zur ILA - In 20 Stunden von New York nach Schönefeld
- Jägerblatt Nr. 6/1997/1998 - Dieter Schmitt: „Allein mit der Bonanza rund um den Globus“
- Mare NO.16, 1999 - „SOS über dem Pazifik“
- AOPA-Letter 1/2001 - „Dieter Schmitt flog nach Oshkosh - Mit der
- Bonanza über den Atlantik“

Aus seiner Tätigkeit als Testpilot: Testberichte für Segelflugzeuge, ein- und mehrmotorige Land- und Wasserflugzeuge, Sonderflugzeuge - über 150 Veröffentlichungen

Fernseh-Filme:

- 1977: „Lindbergh-Gedächtnisflug“, ZDF
- 1978: „Allein über den Nordpol“, ARD
- 1979: „Ansichten eines Menschen“, ARD
- 1985: „18 Stunden Tagesarbeit“, SWF

31 Jahre engagierter Journalismus aus der Sicht des eigenen Cockpits

Pilot und Flugzeug

Airwork Press GmbH
Flugplatz 2
D-63329 Egelsbach
+49 6103 8314 188
www.pilotundflugzeug.de