

PAUL MANTZ – TEIL 1

Stuntpilot und Hollywood-Ikone

Paul Mantz war einer der prominentesten Piloten seiner Zeit an den Filmsets in Hollywood. In kürzester Zeit stieg er vom Außenseiter zum dominierenden Player in der Stuntpiloten-Welt Kaliforniens auf. Kein großes Filmprojekt kam von 1931 bis 1965 an Paul Mantz vorbei. Seine Firmen lieferten unglaubliche Stunts in der Luft und die besten Kameraflugzeuge auf diesem Planeten. Eigentlich auf dem Weg in den wohlverdienten Ruhestand endete Paul Mantz Leben 1965 vor laufenden Kameras bei den Dreharbeiten zu „Der Flug des Phoenix“ ...

Die Helden meiner Jugend

Die absoluten Helden meiner Jugend waren die Testpiloten der Edwards Air Force Base in Kalifornien. Scott Crossfield und Neil Armstrong, die mit der X-15 ins All flogen, Chuck Yeager, der als Erster lebend Mach 1 überschritt, Bob Hoover, der später beste Air-Show-Pilot aller Zeiten. Wie viele der Testpiloten bei ihrer Arbeit gestorben sind, habe ich in einem früheren Artikel beschrieben.¹ Für die Piloten mit dem gefährlichen Job im Cockpit und auch für die Hollywood-Elite gab es von 1935 bis 1953 einen bevor-

1) [Pilot und Flugzeug](#) 2025-01 „Mit dem Starfighter ins All – Teil 2“



1935: Der junge Paul Mantz mit einem seiner Stuntflugzeuge
[Los Angeles Times](#) / [Wikipedia](#)

zugten Hangout: Den Happy Bottom Riding Club der Ausnahme-Pilotin Pancho Barnes (1901–1975). Diese Fliegerin war es, die in den 1930er-Jahren einem damals noch unbekanntem Stuntpiloten die Steigbügel zum Start seiner außergewöhnlichen Karriere hielt. Dieser Mann war Albert Paul Mantz, ein Selfmademan, der aus einfachsten Verhältnissen kam, rasant aufstieg und dann mehr als drei Jahrzehnte lang die Stunt-Fliegerei in Hollywood dominierte.

Interview 1965

Don Dwiggins, Pilot und Autor preisgekrönter Artikel in Luftfahrtmagazinen, saß in Paul Mantz Büro auf dem Orange County Airport, um den berühmten Stuntpiloten zu interviewen. Paul Mantz, der „alternde Gladiator in der Hollywood Arena“, bekannt mit allen Fliegergrößen seiner Zeit – Charles A. Lindbergh, Amelia Earhart, Chuck Yeager, Howard Hughes, Frank Clarke, Tex Rankin und General Doolittle –, war ruhiger geworden. Er hatte inzwischen mehr als 20.000 Flugstunden auf der Uhr, konnte das aber nicht genau beziffern. Wie sein Fliegerfreund Jimmy Doolittle sagen würde: „A lot of wind has blown over the runway‘ since he and I first climbed into a Cockpit.“

Mantz saß bequem zurückgelehnt in seinem Ledersessel, die Beine hochgelegt und die Füße auf dem Schreibtisch. Hinter ihm an der holzgetäfelten Wand signierte Fotos vieler Hollywood-Größen und Piloten sowie ein Gewimmel an Trophäen aus seiner Zeit als Air Race Pilot.

Don Dwiggins schaltete den Kassettenrekorder an, denn er arbeitete mit Mantz an dessen Biographie. Es war an der Zeit, die Geschichte von Paul Mantz zu erzählen, bevor es zu spät sein würde.

Mantz begann:

„I’ve cheated Death often – I think sometimes Death has ridden copilot with me on every flight, waiting for me to make a mistake. I don’t make mistakes.“

Und weiter:

„People think of me first as a stunt pilot. I’m supposed to be a devil-may-care aviator in helmet and goggles, white scarf

whipping back, roaring under bridges, flying through hangars ... deliberately crashing planes into splinters ... diving through narrow canyons in search of more and more thrills.

I have done all that, sure. But I am not a stunt pilot. I’m a precision pilot, and I’m alive today to prove it ...“

Zwei Monate später, am 8. Juli 1965, starb Albert Paul Mantz am Set von „Der Flug des Phoenix“ vor laufenden Kameras. Eigentlich hatte er kürzertreten wollen und ließ oft andere die heißen Stunts fliegen. Mantz flog aber immer noch regelmäßig die Kameraflugzeuge. Eigentlich war sein Partner Frank Tallman für den „Flug des Phoenix“ vorgesehen gewesen. Aber der hatte sich ein Bein gebrochen. Und so saß Mantz dann doch im Cockpit, hinter ihm ein Stuntman. Es sollte ja nur ein Flyby zwischen den Dünen in der glühend heißen Wüste nahe Yuma werden. Man wollte den Kinobesuchern vorgaukeln, die Kontrazeption von Flugzeug sei tatsächlich vom Sand aus gestartet, um sich dann wie der Phoenix aus der Asche aus den Sanddünen zu erheben. Eine kurze Bodenberührung jagte eine Schockwelle durch das Flugzeug, der Rumpf brach hinter den Tragflächen und das Flugzeug stürzte vor laufenden Kameras sich überschlagend ab. Paul Mantz war sofort tot. Sein Stuntman wurde schwer verletzt.

Wie konnte das passieren? War Mantz mit seinen 62 Jahren schon zu alt, um seine Reaktionen richtig einschätzen zu können? Wahrscheinlich nicht. Es war vielleicht ein winzig kleines fliegerisches Missgeschick, das erst zusammen mit der Vorgeschichte beim Bau und den Tests des Flugzeugs zum Unfall führte.

Don Dwiggins fragte Jimmy Doolittle nach dem Flugstil von Paul Mantz. Doolittle schrieb nach dem Unfall:

„Er war kein wilder Pilot. Und obwohl er spektakuläre Flüge absolvierte, war alles im Voraus geplant. Ich würde ihn nicht als Draufgänger bezeichnen, der unnötige Risiken einging. Er verfügte stets über die nötige Ausrüstung, das Training und die Fähigkeiten, um die Gefahren des Fliegens weitgehend zu minimieren.“

Man sagt, Mantz habe mit dem Fliegen 10 Mio. Dollar verdient – damals eine unglaubliche Summe – und er habe alles wieder rausgehauen als einer der letzten „Big Spender“ Hollywoods. Das meiste wohl für Flugzeuge. Aber auch für seine Ranch, auf der die High-Society von Hollywood und die Größen der Fliegerwelt ein- und ausgingen. Er besaß ein Haus am Meer, eine Yacht. Er trug eine extrem teure goldene Uhr, ebenso teuren Goldschmuck und beschenkte auch seine Frau großzügig damit.²

Manche sagten, Mantz sei getrieben gewesen, nur in der Luft wirklich frei. Owen Crump, ein alter Freund und Produzent meinte:

„Er war nicht klug genug, um die Art von Spiel zu spielen, die manche Leute spielen. Er war übereifrig [...] Er war ein schrecklicher Menschenkenner. Unglaublich sentimental. Und neidisch; er konnte es niemandem erlauben, besser zu sein als er. Niemand konnte besser sein als Paul Mantz.“

Am Boden war Mantz ein Entertainer, einer, der herzlich über seine eigenen Witze lachte. Leonard Hoffman, ein Hollywood-Autor, meinte, Mantz sei nicht besonders tiefgründig gewesen. Außer wenn er in den Himmel schaute: „Looks like pretty good flying weather.“

Auf Fotos ist Mantz immer wie aus dem Ei gepellt: modisch gekleidet, perfekt sitzender Anzug (so flog er auch). Wie auch immer Mantz als Mensch gewesen sein mag, er war ein Flieger durch und durch; einer, dessen Geschichte es wert ist, erzählt zu werden ...

Jugend eines Fliegers

Paul Mantz wurde 1903 in Alameda geboren, einer kleinen Stadt am Ostufer der San Francisco Bay. Die Eltern lebten in der St. Charles Street, zufällig nur drei Blocks vom Geburtsort des sieben Jahre älteren Jimmy Doolittle entfernt, mit dem Paul später oft zu tun hatte.

Kurz nach seiner Geburt zog die Familie nach Redwood City, California, damals ein Nest mit 2.000 Einwohnern. Aber ein Outdoor-Paradies für Paul mit einem Creek zum Schwimmen und mit jeder Menge Bäume, auf die man klettern konnte. Pauls Vater war ein strenger Mann, Direktor der Central Grammar School. Während sich Pauls ältere Geschwister auf eine akademische Laufbahn vorbereiteten, war Paul ganz anders. Ein lustiger, extrovertierter und abenteuerlustiger Junge, er kam ganz nach seiner Mutter. Der Vater erkannte das und förderte Pauls Interesse an allem Technischen. Er gab ihm vollen Zugang zu der väterlichen Werkstatt, in der Paul viel Zeit verbrachte.

² Die „Flucht ins Gold“ war seinerzeit eine unter Wohlhabenden verbreitete Reaktion auf die Unsicherheiten der großen Depression, die schwere Weltwirtschaftskrise, die in den USA am 24. Oktober 1929 mit dem „Schwarzen Donnerstag“ an der Börse begann und die 1930er-Jahre dominierte.



Lincoln Beachey, amerikanischer Luftfahrtpionier, starb 1915 bei Kunstflugvorführungen auf der Weltausstellung in San Francisco. Library of Congress

Im Jahr 1915 – Paul Mantz war zwölf Jahre alt – schickte der Vater seine drei Kinder zu einem Onkel nach San Francisco, um ihnen den Besuch der Weltausstellung, der Panama-Pacific International Exposition, zu ermöglichen. Man konnte für wenig Geld mit der Straßenbahn hinfahren. Hier sah Paul das erste Mal einen Piloten sterben. Das war Lincoln Beachey, ein amerikanischer Luftfahrtpionier, selbst von der Konkurrenz als „The World’s Greatest Aviator“ gelobt. 1911 hatte Beachey erstmals das Ausleiten aus dem Trudeln demonstriert. Hunderttausende sahen viele Jahre lang seine Kunstflugvorführungen. 1915 versuchte er, in zu niedriger Höhe einen Looping zu beenden, und überlastete seine Maschine. Die hinteren Flügelholme brachen und Beachey stürzte in die

San Francisco Bay, wo er ertrank. Ein Erlebnis, das der junge Paul Mantz nie vergessen würde.

Drei Jahre später starb Pauls Vater an einem Herzinfarkt. Seine Mutter nahm ihre Lehrtätigkeit wieder auf, um über die Runden zu kommen. Paul nahm alle möglichen Jobs an, um zum Familieneinkommen beizutragen. Die Flugvorführungen auch anderer Piloten in San Francisco hatten Paul Mantz dauerhaft fasziniert. An seinem 16. Geburtstag nahm er seine erste Flugstunde am Redwood City Airport, wo JN4D Trainer für das Kriegsministerium gebaut wurden. Das waren die berühmten Curtiss Jennys, von denen im Laufe der Jahre mehr als 6.000 fertig gestellt wurden. Finanzieren konnte

Paul die Flugstunden mit einem ungewöhnlichen Job: Er fuhr den Leichenwagen für einen lokalen Bestatter während der Great Influenza Epidemic, der Spanischen Grippe³. Paul bekam 5 Dollar für den Transport jedes Toten und sammelte so in zwei Tagen 50 Dollar ein.

Fliegen mit seinem Fluglehrer Clifford B. Prodgers war für Paul das Größte schlechthin. Aber dann, an dem Tag, an dem Paul Mantz seinen ersten Solo-Flug absolvieren sollte, stürzte sein Fluglehrer ab. Prodgers flog Kunstflugfiguren über dem Platz, ging ins Trudeln, das ins Flachtrudeln überging. Er konnte es nicht mehr ausleiten. Prodgers starb von Pauls Augen. Fünf Jahre lang würde Paul Mantz nun in keinem Flugzeug mehr sitzen ...

1921 heuerte Paul, inzwischen 18 Jahre alt, mit zwei Freunden und seinem Bruder Bob aus Spaß auf dem Dampf-Frachter S.S. West Kasson⁴ an. Von San Francisco aus ging es mit Holz an Bord nach Yokohama. Sein Bruder kehrte von dort zurück, aber Paul setzte mit den anderen die Reise fort, die sie einmal um die ganze Welt führen würde. Das waren völlig neue Eindrücke für die jungen Männer, darunter auch fremdartige Speisen, Getränke und exotische Frauen. Die Reise hat sicher bleibenden Eindruck auf Paul Mantz gehabt, denn später – auf dem Höhepunkt seiner beruflichen Karriere – hat er die Erde noch zweimal im Flugzeug umrundet.

3) An der Spanischen Grippe starben weltweit zwischen 20 und 40 Millionen Menschen.

4) Die S.S. West Kasson, später S.S. Carmona, wurde 1942 von einem deutschen U-Boot versenkt.

Der United States Army Air Service

1924 arbeitete Paul Mantz als Vertreter der Pacific Gas & Electric Company in Burlingame, südlich von San Francisco. Da war es nicht weit zum Crissy Field⁵, dem wichtigsten Flugplatz des United States Army Air Service an der Westküste. Am 24. September 1924 sollten dort die drei Douglas World Cruiser gegen Ende der ersten Weltumrundung landen. Paul war mit einem Freund unterwegs dorthin, als ihm wieder einmal ein Flieger vor die Füße fiel. Es war kein gewöhnliches Flugzeug, das da mit stehender Latte in engen Spiralen herunterkam. Es war die Boston II, eine dieser drei Maschinen. Paul riss das Steuer herum, fuhr über einen Acker zu der Stelle, wo die Maschine nun im steilen Slip hereinschwebte. So ein Pech, kurz vor dem Ziel, an dem tausende Menschen warteten. Die 12V Batterie im Flieger war defekt, was zum Motorausfall geführt hatte. Paul Mantz ergriff die Initiative und konnte in kürzester Zeit aus einem Truck eine Batterie herbeischaffen. Bevor der Pilot – der legendäre Lieutenant Leigh Wade – wieder startete, drückte er Paul einen Zettel in die Hand, der würde ihm am Crissy Field den Zugang zur Flight Line ermöglichen ...

Und tatsächlich, mit dem Zettel am Gate winkend, konnte Paul Mantz bis an die Flight Line fahren, wo gerade die drei Douglas World Cruiser nach ihrer Ankunft ausgestellt wurden. Wade lud Paul Mantz ins Operations Building ein, wo er ihm einige Leute vorstellte. Hier kam ihm erstmals der Gedanke,

5) Crissy Field, ein Grasplatz unweit der späteren Golden Gate Brücke, existiert in seinen Umrissen heute noch unter der Verwaltung des National Park Service. Unbedingt einen Besuch wert auf einer Wanderung von der Golden Gate Brücke entlang der Küste zur Stadt.

beim Air Service anzuheuern. Auf die Frage nach der Bezahlung hieß es:

„We get two-fifty a month and subsistence. The big thing is we fly the hottest ships in the world!“

Der Besuch auf dem Crissy Field hatte Paul Mantz sichtlich beeindruckt. Aber nicht genug, um ihm von seiner gut bezahlten Arbeit wegzulocken. Zudem: Bei der Army würde er 2,50 Dollar im Monat verdienen, während die besten Stuntpiloten in Hollywood 50 Dollar bekamen – am Tag! Andererseits ... beim Army Air Service könnte er eine gute Flugausbildung bekommen.

Es dauerte noch bis 1927, bis zur Atlantiküberquerung von Charles A. Lindbergh. Dann endlich – in der allgemeinen Flugbegeisterung in Amerika – entschied sich Paul Mantz, seinen irdischen Job aufzugeben und sich beim U.S. Army Air Corps⁶ für die Flugausbildung zu bewerben. Er schrieb dazu einen Brief an William C. Ocker⁷, der ihm 1924 auf dem Crissy Field vorgestellt worden war. Mantz erinnerte daran, dass er damals Lt. Wade mit einer Batterie ausgeholfen habe und ihm so den Weiterflug zum Crissy Field ermöglicht habe.

Ocker antwortete prompt. Kein Problem, Mantz könne sein Medical auf dem Crissy Field machen. Essentiell sei aber auch der Nachweis, dass er mindestens zwei Jahre College Studium geschafft hatte.

6) Aus dem United States Army Air Service war 1926 das United States Army Air Corps geworden. Daraus entstanden 1941 die United States Army Air Forces (USAAF).

7) William C. Ocker (1880–1942), amerikanischer Flugpionier, war maßgeblich an der Einführung des Blindflugs im U.S. Army Air Corps beteiligt. Ocker erhielt von Lawrence Sperry einen der ersten Turn and Bank Indicators für Flugtests und flog mehrere Langstreckenflüge im Blindflug.

Das war nun doch ein Problem. Statt auf dem College zu studieren, war Mantz auf einem Dampfer um die Welt gefahren, was wohl kaum als adäquater Ersatz für ein Studium gelten konnte. Dennoch wurde Paul Mantz nach seinem Medical auf Crissy Field in das Army Air Corps aufgenommen. Wie war das möglich? Don Dwiggins, Paul Mantz Biograph, grub ein Schreiben der Stanford University aus, in dem Mantz sein Studium dort bestätigt wurde. Ein Schreiben auf dem Briefpapier der Universität, ausgestellt von einer Sekretärin, die es tatsächlich damals dort gegeben hatte. Umfangreiche Recherchen im Archiv der Stanford University ergaben jedoch keinerlei Spuren, dass Paul Mantz jemals seinen Fuß auf das Campus gesetzt hatte. Immerhin hatte er das Gelände 1920 mal mit seinem Fluglehrer Clifford B. Producers überflogen. Wie Mantz an das Schreiben gekommen ist, wird wohl ein Geheimnis bleiben.

Albert Paul Mantz wurde im Herbst 1927 als Aviation Cadet in die erste Nachkriegsklasse auf dem eben reaktivierten March Field, nahe Riverside in Kalifornien, aufgenommen. Seine Klassenkameraden waren alle College-Leute oder kamen von West Point. Aber in der Luft würde er sie in kürzester Zeit alle ausstechen. Seine acht Flugstunden von damals verheimlichte Mantz. Zunächst wurde Mantz schikaniert. Sein Fluglehrer hatte ihn irgendwie auf dem Kieker. In der Luft wollte der ihm schon auf dem ersten Flug mit extremen Kunstflugfiguren das Fliegen verleiden, was aber genau zum Gegenteil führte: Paul Mantz fühlte sich sofort in seinem Element. Als der Fluglehrer eine Snap Roll – also eine gerissene Rolle – vorgeflogen hatte, fragte Mantz: „Das war groß-

artig, darf ich auch mal probieren?“ Der Fluglehrer stimmte zu, meinte jedoch: „Aber nicht kotzen.“ Paul Mantz flog eine perfekte Snap Roll, behauptete cool, noch niemals zuvor geflogen zu sein, und erklärte, er hätte lediglich exakt das nachgemacht, was ihm gezeigt worden war.

Die Schikanen ließen schnell nach, nachdem man in Mantz ein absolutes Ausnahmetalent entdeckt hatte. In kürzester Zeit war er der Beste seiner Klasse – bis sein letzter Solo-Flug vor der Graduation-Feier anstand. Sein Fluglehrer hatte ihm gezeigt, wie man sich orientieren kann, wenn man nicht mehr weiß, wo man ist: Runter über die Gleise und dann das Schild am Bahnhof lesen ...

Gesagt, getan. Paul Mantz entdeckte einen Eisenbahnzug tief unter sich, stürzte in einem Split S herunter, flog den Schienen entlang in Bierflaschenhöhe der heranstampfenden Lok entgegen – der Lokführer zog verzweifelt die Dampfpeife – um dann im letzten Moment knapp über den Zug hochzuziehen. Es folgte eine tiefe Slow Roll – die Menschen am Bahnhof warfen sich auf den Boden. Er flog seine Mission zu Ende und kehrte zum Flugplatz zurück.

Es war der 6. Juni 1928, ein Tag vor der großen Abschlusszeremonie. Paul Mantz hatte inzwischen 126 Flugstunden, davon 68 Stunden Solo hinter sich. Auch den Blindflugkurs im Link-Trainer hatte er erfolgreich bestanden. Paul Mantz stand ganz gewiss als einer der Besten ganz oben auf der Ehrenliste. Und nun rollte er auf das Vorfeld und wurde umgehend von der Militärpolizei festgenommen: Unglücklicherweise saßen hohe Militärs in dem Zug, die zur Graduation-Feier angereist waren. Sie forderten den Kopf des Piloten dieser Airshow. Mantz Fluglehrer setzte sich vergeblich für ihn ein, dann war

Paul Mantz draußen. Immerhin sagte ihm sein Fluglehrer eine glänzende Karriere in der kommerziellen Luftfahrt voraus. Er überreichte ihm zum Abschied sein fliegerisches Record – mit der Bewertung „Excellent“.

West Coast Distributor für Consolidated Aircraft

Paul Mantz wusste nicht so richtig, wie er seinen Rauswurf aus dem Air Corps seiner Mutter erklären sollte. Da meinte sie nur, er habe Post bekommen, von Captain Wade. Der Brief liege auf dem Küchentisch. Post von eben jenem Captain Wade, dem er damals in San Francisco mit einer Batterie ausgeholfen hatte. Wade war inzwischen aus dem Militärdienst ausgeschieden und arbeitete für die 1923 gegründete Consolidated Aircraft Corporation⁸ in Buffalo, New York. Wade suchte einen Vertreter, der für die Firma an der Westküste den neuen Consolidated Fleet Doppeldecker vertreiben sollte. Damit wollte Consolidated Aircraft den zivilen Trainer-Markt aufmischen.

Mantz fuhr sofort zum Mills Field⁹, wo Wade den Trainer vorflog. Matz flog mit Wade eine Kunstflug-Session und fand die Fleet wesentlich schneller als die PT-1, die er beim Air Service geflogen war. Und sensitiver in der Steuerung. Auf ihr flog er mit Wade seinen ersten halben Außenlooping. Mehr ging nicht, der Vergaser war nicht rückenflugtauglich. Mantz war begeistert. Die Fleet war Mantz Traumflugzeug!

8) Die wohl bekanntesten Flugzeuge von Consolidated Aircraft waren später die PBY Catalina sowie die B-24 Liberator Bomber.

9) Mills Field war ein 1927 eröffneter Grasplatz auf einer ehemaligen Kuhweide, heute besser bekannt unter seinem jetzigen Namen San Francisco International Airport.



Der 26 Jahre junge Pilot und Unternehmer Paul Mantz als Distributor für die „Fleet“ der Consolidated Aircraft auf dem Flugplatz der Palo Alto School of Aviation. Schon damals immer wie aus dem Ei gepellt modisch gekleidet und mit Schlips.

ca. 1929, paloaltoairport.org

Im nächsten Jahr – 1929 – übernahm Paul Mantz die Vertretung für Consolidated Aircraft für die Fleet. Er verlegte seine Basis auf einen Flugplatz näher an seinem zu Hause, an die Palo Alto School of Aviation, ironischerweise direkt auf dem Campus der Stanford University ...

Paul Mantz war auch in den Betrieb der Flugschule selbst eingebunden, mit der er zusammenarbeitete. Der Gründer der Flug-

schule war der ehemalige Marine-Fluglehrer Norman Arthur Goddard gewesen, ein erfolgloser Teilnehmer des Dole Air Race von Oakland nach Honolulu¹⁰. Am 26. Januar 1930 schleppte Paul Mantz mit seinem Fleet Doppeldecker das Eigenbau-Segelflugzeug von Goddard auf Höhe. Goddard klinkte in 3.000 Fuß Höhe aus und drückte an, um für Kunstflug Fahrt aufzuholen. Beim Hochziehen überlastete er das Segelflugzeug. Eine Fläche brach ... Goddard starb bei dem Absturz. Nun war Paul Mantz auch für die Flugschule zuständig. Er verlegte den Betrieb auf den nahen Palo Alto Municipal Airport. Goddards Witwe übernahm die Verwaltung des Nachlasses ihres verstorbenen Mannes. Ein Jahr später heiratete sie

einen der Fluglehrer der Schule, der nun den Großteil der Schulungen übernahm.

Das entlastete Paul Mantz sehr. Er konnte sich mehr um den Vertrieb der „Fleet“ kümmern und übernahm auch Charterflüge die Küste runter bis nach Los Angeles. Eine

10) Für das Dole Air Race standen acht Maschinen am Start. Zwei verunglückten beim Start (darunter die Maschine von Goddard), zwei kehrten nur wegen technischer Probleme, zwei blieben verschollen. Nur zwei Maschinen erreichten Hawaii. Insgesamt zehn Personen starben vor und bei dem Rennen.



Tex Rankin flog 1930 insgesamt 19 Vorwärts-Loopings. Rankins war Airshow- und Stunt Pilot und wurde 1938 Weltmeister im Kunstflug. Er starb 1947 nach einem Motorausfall beim Start... Foto von 1939, Bill Larkins / Wikipedia

Tätigkeit, der er noch viele Jahre nachgehen würde. Auf einem dieser Flüge kam er nach Burbank, California, wo er auf dem gerade erst 1930 erbauten United Airport¹¹ landete. Hier war er in einen Hornissenschwarm von Hollywood-Stuntpiloten geraten und erfuhr erstmals aus erster Hand, wie die Fliegerjobs in Hollywood verteilt und bezahlt wurden. Albert Paul Mantz hatte Blut geleckt. Hier wollte er mitmischen ...

11) Der United Airport war damals der größte kommerzielle Flughafen in der LA Area, bis er 1946 vom Los Angeles Airport überholt wurde. Heute heißt der Flughafen Hollywood Burbank Airport. Der Flugplatz wurde von der United Aircraft and Transport Corporation gebaut, einer Holding aus Flugzeug- und Triebwerksherstellern (darunter Boeing und Pratt & Whitney) sowie dreier Airlines. Die Holding wurde 1934 durch neue Anti-Kartell-Gesetze zerschlagen.

Paul Mantz Einstieg in die Stunt-Fliegerei

Diesmal schickte Paul Mantz keine Bewerbung mit der Post, wie damals beim Army Air Corps. Er musste es schlauer anstellen. Die Stuntpiloten in Hollywood duldeten keine Outsider in ihrem Revier.

Statt einer schriftlichen Bewerbung machte Mantz also eine Medien-Kampagne für sich selbst. Er wollte publikumswirksam einen neuen Weltrekord aufstellen – im Fliegen von kompletten Außenloopings. Zwei Piloten hatten bereits einen Außenlooping demonstriert, einer von ihnen war Jimmy Doolittle. Noch während Mantz den Vergaser seines Fleet Demonstrators modifizierte, kam ihm jedoch ein anderer zuvor: Tex Rankin flog 19

Außenloopings hintereinander. Das war nun die neue Messlatte.

Unter den wachsamen Augen der National Aeronautic Association trat Paul Mantz mit seiner modifizierten Fleet bei der Eröffnungs-Air Show des neuen Curtiss-Wright Airport an. Vor tausenden Zuschauern – und viel wichtiger vor Presse und Kameras – stieg Mantz auf 3.000 Fuß und flog einen Außenlooping nach dem anderen. Als er wieder landete, hatte er einen neuen offiziellen Weltrekord aufgestellt: 64 Außenloopings hintereinander. So was sprach sich rum ...

Ein anderes Mal war er bei einer missglückten Snap Roll (mit Passagier an Bord) ins Flachtrudeln geraten, der Situation, die damals seinem ersten Fluglehrer das Leben gekostet hatte. Die Piloten unten erwarteten seinen Crash, als er das Trudeln unerwartet beenden konnte. Ein Army Pilot lud Mantz ein, das Ausleiten doch den Fluglehrern auf dem March Field (!) beizubringen. Es war Paul Mantz ein großes Vergnügen, dort seinem alten Army Instructor zu zeigen, wie das geht.

Paul Mantz hatte also inzwischen einen guten Bekanntheitsgrad erreicht, als er zufällig Rosco Turner¹² im Hollywood Roosevelt Hotel begegnete, einem beliebten Treffpunkt für die Stuntpiloten. Es war eine filmreife Begegnung. Turner stand vor ihm, in einer Phantasie-Uniform mit roter Jacke, Fallschirm über der Schulter, einen jungen, zähnefletschenden Löwen an der Leine. Turner erklärte ihm, dass für seinen Plan, als Stuntpilot in Hollywood zu fliegen, kein Weg an

Pancho Barnes vorbei gehen würde. „Wer ist Pancho Barnes?“, fragte Mantz. „Wenn du sie siehst“, meinte Turner, „wirst du nie mehr diese Frage stellen müssen ...“

Als Paul Mantz erstmals Pancho Barnes begegnete, war er beeindruckt. Barnes trug wie immer Männerkleidung, eine Lederjacke, rauchte Zigarre und hatte eine dunkle, raue, zu ihrer Statur passende Stimme. Sie war eine beeindruckende Persönlichkeit, hervorragende Pilotin und die wichtigste Person unter den Stuntpiloten. Wie Rosco Turner war sie für Howard Hughes „Hell’s Angels“ geflogen. Und sie war es, der es gelungen war, alle in Hollywood beschäftigten Stuntpiloten unter einem Dach zu vereinen, der Gewerkschaft Motion Picture Pilots Association. Nur Mitglieder dieser Gewerkschaft durften von der Filmindustrie Aufträge erteilt werden. Und um Mitglied zu werden, musste man einen Auftrag von den Studios haben. Eine clevere, geschlossene Gesellschaft, die auch die Preise für die Stunts vereinheitlicht hatte bzw. diktierte. Wie sollte Mantz dort hineinkommen?

Zu seinem Glück waren sich die beiden von Anfang an sympathisch. Pancho Barnes nahm Mantz unter ihre Fittiche, obwohl sie ihm zunächst nicht weiterhelfen konnte. Mantz machte schnell Bekanntschaft mit anderen Stuntpiloten. Zu einem von ihnen sollte er eine lebenslange Hass-Liebe entwickeln, das war der König aller Stuntpiloten (bis Paul Mantz kam): Frank Clarke. War Mantz Erscheinung eher kurz und gedrungen, so war Frank Clarke ein großer, schlanker Flieger, Liebling aller Frauen, konnte aber Männern gegenüber eiskalt sein. Clarke hatte viele Stunts – auch für Hell’s Angels – geflogen. Einmal eine Landung auf einem

12) Rosco Turner (1895–1970) war Air Race und Stuntpilot und auch Airline Pionier. Turner war dreifacher Gewinner des Thompson Trophy Air Race und flog u.a. für Howard Hughes in dessen Millionen Dollar teurem Luftkriegs-Spektakel „Hell’s Angels“ (1930).

fahrenden Zug, wobei sich sein Fahrwerk zwischen zwei Wagen verhakte, bis der Zug eine Kurve fuhr und das Flugzeug freigab.

Pancho Barnes erklärte Mantz, dass er nur dann eine Chance hätte, in den Kreis aufgenommen zu werden, wenn er einen Stunt flog, den alle anderen ablehnten. Als das passierte und 100 Dollar für einen besonderen Stunt für den Film „The Galloping Ghost“ geboten wurden, hob Mantz gleich die Hand. Auf einem Meeting der Motion Picture Pilots Association bot er die übliche Aufnahmegebühr von 10 Dollar an und beantragte die Mitgliedschaft. Es war Frank Clarke, der dazwischenfunkte. Er fragte die anderen, ob sie nicht auch der Meinung seien, dass 100 Dollar die neue Aufnahmegebühr sein solle.

Clarke konnte sich durchsetzen und Mantz hatte das Geld nicht. Pancho riet ihm, dennoch zuzuschlagen und ließ ihm die 100 Dollar ...

Paul Mantz erster Stunt sah auf dem Papier einfach aus, aber es hätte gut sein letzter sein können: Es sollte mit seiner Maschine mit einem Stuntman auf der oberen Fläche im Tiefflug an den Kameras vorbeifliegen. Also flog er in den gewünschten Canyon in den Hollywood Hills ein, bis er an den Kameras vorbei war. Kleiner Schwierigkeitsgrad: Hinter den Kameras im Flugweg stand eine Platane. Mantz hatte vorgehabt, davor abzuwenden. Als er aber den Steuerknüppel in die Ecke knallte, passierte gar nichts. Keine Zeit zum Troubleshooting... Mantz drückte an, bis die Räder aufsetzten und zog hoch. Als



Stuntpiloten unter sich. Links Paul Mantz. In der Mitte sein ewiger Konkurrent Frank Clarke, der schon 1920 mit einem Doppeldecker vom Dach eines Hochhauses in Los Angeles gestartet war. aus [3]

er wieder landete, hatte sein Stuntman Blätter zwischen den Zähnen.

Ein bemerkenswerter Tag in zweierlei Hinsicht: Zum einen sein Einstand in die Welt der Stuntpiloten und zum anderen sein Stuntman, der junge Bobby Rose. Bobby Rose flog mit auf Paul Mantz ersten Stunt und war Mantz Stuntman auf seinem letzten Flug in „The Flight of the Phoenix“, mehr als 30 Jahre später ...

Paul Mantz gab seine Einnahmen für den Flug an Pancho Barnes, um seine Schulden zu begleichen. Sie gab ihm einen Kuss auf die Wange und hieß ihn im Club willkommen. Paul Mantz war glücklich und angekommen, wo er hinwollte.

United Air Services, Limited

Was die anderen in Hollywood nicht wussten: Paul Mantz hatte einen Business Plan, was er in Hollywood ändern wollte.

Pancho Barnes Gewerkschaft und ihre Piloten waren oft problematisch für die Studios. Jeder Stuntpilot war zwar in der Motion Picture Pilots Association, aber er war eine Einzelperson, mit der man verhandeln musste. Die Studios bezahlten für den Stunt. Fiel der Flug aus, musste trotzdem bezahlt werden. Mantz erkannte, wo er ansetzen musste.

Paul Mantz wollte den Studios eine Komplettlösung anbieten: Eine Firma, die Flugzeuge und Piloten besorgte, die eine Versicherung für Ausfälle abschloss ... Schlussendlich also EINEN, der zuverlässig war und sich um alles kümmerte: Albert Paul Mantz. Das war seine Vision.

Mantz war einer der Ersten – wenn nicht der Erste –, der auf dem brandneuen United Airport einen ganzen Hangar mietete. Der Flug-

platz war ideal für sein Vorhaben. Er lag nur wenige Meilen von den großen Studios entfernt, gleich nördlich der Hollywood Hills. Die Stuntpiloten flogen hier rein und raus. Mit dem Hangar in der Tasche klappte Mantz auch gleich noch den Namen des Airports für sein Unternehmen. Er nannte es „United Air Services, Limited“. Wobei sein Biograf später meinte, die Betonung habe anfangs sicher eher bei „limited“ gelegen. Paul Mantz brachte zunächst seine drei Flugzeuge zum United Airport: seinen Consolidated „Fleet“ Demonstrator, eine Boeing Stearman, bei der er Befestigungsmöglichkeiten für Kameras anbaute, und eine rot-weiße Travel Air¹³, mit der er Stunts flog.

Um sein Unternehmen größer aussehen zu lassen, als es war, konnten auch andere Piloten ihre Maschinen im Hangar unterstellen, wenn sie zustimmten, dass die Flugzeuge auch für Filmproduktionen gechartert werden konnten. Besonders freute sich Mantz, dass er Pancho Barnes gewinnen konnte, ihr Travel Air Type R Mystery Ship Rennflugzeug bei ihm unterzustellen. Damit hatte sie 1930 das Women's Air Derby gewonnen und den Geschwindigkeitsweltrekord für Frauen von Amelia Earhart weggeschnappt. Ein anderer Prominenter in Mantz Hangar war Rosco Turner mit seiner Lockheed Model 3 Air Express, dem „Gilmore Lion“. Das Flugzeug – der Sponsor war die Gilmore Oil Company – war in Mantz Hangar gerne gesehen, nicht aber Turners Copilot, der junge Löwe „Gilmore“¹⁴,

13) Die Travel Air Manufacturing Company wurde im Januar 1925 in Wichita, Kansas, von drei heute noch bekannten Größen im Flugzeugbau gegründet: Clyde Cessna, Walter Beech, und Lloyd Stearman.

14) Der Löwe Gilmore flog neun Monate lang mit Rosco Turner, er begleitete ihn auf zahlreichen Rekordflügen, auf Air Shows, in Restaurants und

der Paul Mantz ab und zu durch die Halle jagte.

Als Lockheed an den Flugplatz zog, bemühte sich Paul Mantz um gute Kontakte zu dem Unternehmen. Kunden von Lockheed stellten ebenfalls ihre Maschinen in die Halle von Paul Mantz. Der Hangar war voll.

Die Geschäfte liefen anfangs schleppend für Paul Mantz. Weitere Aufträge für Stuntflüge ließen auf sich warten. Mantz gab Flugunterricht und bot Charterflüge an, später ein sehr lukrativer Teil seines Unternehmens. Um sein Business anzukurbeln, ließ Mantz Broschüren drucken, in denen er sein Konzept den Studios schmackhaft machen wollte. Darin stand unter anderem, dass die wichtigsten Hollywood Stuntpiloten, darunter Frank Clarke, über ihn zu bekommen seien. Clarke war bekannt und wurde auch oft anfordert.



Von links nach rechts: Rosco Turner, sein Löwe Gilmore und sein Mechaniker Don Young vor Turners Lockheed Air Express. Nach Protesten von Tierschützern flog Gilmore ebenfalls mit Fallschirm ...

National Air and Space Museum

Mantz kam nicht an eigene Aufträge, bis eines Tages sein Telefon klingelte. Frank Clarke war am Ende der Leitung. Es gebe mal wieder einen Stunt, den niemand aus der Motion Picture Pilots Association fliegen wollte, auch er nicht. Ob Mantz interessiert sei? Ohne es zu wissen, hatte Clarke, der versucht hatte, Mantz aus dem Stunt Business herauszuhalten, mit diesem Anruf die Tür zu den Hollywood Studios weit geöffnet. Paul Mantz flog mit seinen Leuten mit dem

Hotels. Heute steht er ausgestopft im National Air and Space Museum.

Stearman Kameraflugzeug und der Travel Air zum Bishop Airport am Fuß der Sierra Nevada, wo 1931 die wichtigste Flugszene für „Air Mail“¹⁵ gedreht werden sollte.

Ein Stuntpilot sollte durch einen an beiden Seiten offenen Hangar fliegen. Der Regisseur vor Ort war not amused, den unbekanntem Piloten zu sehen, er hätte lieber Frank Clarke für diesen Job gehabt. Aber als er dann Mantz mit seiner Stearman unbeeindruckt vom starken Seitenwind landen sah,

15) „Air Mail“ (1932) wurde ein erfolgreicher Kinofilm des Regisseurs John Ford.

war er beruhigt. Paul Mantz selbst aber nicht unbedingt. Der böige Wind aus den Bergen würde es genauso wenig leicht machen wie der Hangar, der nur knapp anderthalb Meter breiter war als die Spannweite seiner Travel Air. Dennoch: Der Flug durch den Hangar war spektakulär. Es war das erste Mal, das Paul Mantz so etwas geflogen ist. Bis zum Ende seiner Karriere hat Mantz das noch für einige andere Filme gemacht. Sein späterer Partner Frank Tallman, der vor nichts Angst hatte, meinte zu so einem Flug durch einen Hangar:

„This [is] about as tough a stunt as I care to do.“

Frank Clarke hatte sich mit dem Anruf bei Mantz keinen Gefallen getan. Von nun an riefen die Studios immer häufiger bei United Air Services an und verlangten nach Paul Mantz, nicht nach Frank Clarke, dem König der Stuntpiloten. Auch etwas anderes machte Clarke etwas aus: Frauen umschwärmten den United Airport und seine attraktiven, jungen Piloten. Eine davon, eine Rothaarige namens Myrtle, tauchte immer öfter auf und nahm bei Paul Mantz Flugunterricht.

Frank Clarke, der Schwarm aller Frauen, sah auch in diesem Bereich Konkurrenz durch Paul Mantz. Am 2. Mai 1932 heirateten Paul



Das offene Hangar-Tor in „Air Mail“ war die Eingangstür für Paul Mantz nach Hollywood ... Von Paul Mantz signierte Postkarte, aus [3]

und seine Flugschülerin Myrtle. Clarkes Kommentar: „Stuntflieger sollten nicht heiraten, sie geben schlechte Ehemänner ab.“ Frank Clarke war selbst verheiratet ...

Die junge Myrtle hatte sich jedoch das Leben mit Paul Mantz anders vorgestellt. Mantz war ein Workaholic und das Fliegen für die Studios stand für ihn immer an allererster Stelle, nicht Myrtle. Ständig unterwegs, am Set zusammen mit den berühmtesten amerikanischen Filmsternen, Küsschen hier, Küsschen da ... Was anfangs große Liebe war, würde bei Myrtle in kurzer Zeit zu rasender Eifersucht werden.

Hochzeit hin oder her – es gab viel Arbeit für Paul Mantz. Er modifizierte seine Stearman zum besten Kameraflugzeug seiner Zeit. Interne Kameras und am hinteren Sitz eine Halterung für eine schwere Filmkamera, die frei beweglich war. Zusammen mit Windschutz und elektrischer Heizung war das ein Arbeitsplatz, den die Kameraleute Hollywoods so noch nicht gesehen hatten. Als Kameramann mit Paul Mantz zu fliegen war aber wirklich nichts für Weicheier. Das lernte sein Kameramann Elmer Dyer bei den Dreharbeiten zu „Night Flight“¹⁶. Paul Mantz, der für den jungen Clark Gable doublete, stieg in den Rockies – die als die Anden erhalten sollten – auf 12.000 Fuß

16) „Night Flight“ kam 1933 in die Kinos. Es war die Verfilmung von Saint Exupéry's Buch „Nachtflug“ von 1931 über die ersten Postflüge über die Anden.

und flog in eine Schlucht ein. Dort geriet die Maschine in schwerste Turbulenz und extreme Abwinde. Die Stearman stürzte trotz Full Power mit mehr als 2.000 ft/min Richtung Felsen. Der Kameramann nebst Kamera mal schwerelos, dann so unter so harten g-loads, dass er mit dem Fuß durch den Kabinenboden krachte. Aber die Aufnahmen waren super. Ein Hollywood Magazin nannte den Film „good entertainment“, was der Kameramann sicher bestätigen konnte. Bei dem Sturz in den Canyon hatte sich acht schwere Bolzen gelöst, die die Kamera hielten. Besser als die Kamera jedoch hielt die lebenslange Freundschaft von Paul Mantz



PAUL MANTZ HELPS MISS HERR into her parachute. All students must wear one at all times in the air. He... detasha" Mantz because he film so many movie stars to Yuma or Las Vegas to get married. It's usually a... erent with a reporter who wanted to find out if they were dipping. They weren't. He his film in 18 per...

„Paul Mantz helps Miss Herr in her parachute. All students must wear one at all times in the air.“ Paul Mantz war den jungen Damen immer gern behilflich. Man beachte das fürs Fliegen äußerst praktische Outfit inklusive der Schuhe ... Zeitungsausschnitt aus einem Album von Paul Mantz aus [3]



Kamera-Flugzeuge wurden eine Spezialität von Paul Mantz (rechts). Mit dieser Kamera auf Mantz Lockheed Sirius 8A wurden Szenen für „Man With Wings“ gedreht. Mantz kaufte Flugzeuge wie andere Kunstwerke, am Ende füllten seine vielen Maschinen (alle flugfähig) ein ganzes Museum.

Popular Aviation, July 1938 aus [2]

mit dem Schauspieler Clark Gable. Mantz fand es jedoch etwas unfair, dass sein eigener Name im Nachspann des Films unerwähnt blieb – das Los des Stuntfliegers – wenn er überlebte ...

Paul Mantz flog auch auf Air Shows. 1933 kamen die National Air Races nach Kalifornien auf das Mines Field, Los Angeles. Höhepunkt war die Ankunft der Rennflugzeuge des Bendix Trophy Race vom Floyd Bennett

Field, NY. Rosco Turner gewann das 1933 Rennen mit 11:30 Stunden Flugzeit. Als Fünfte landete Amelia Earhart in ihrer Lockheed Vega.

Anschließend starteten die Pylon Races. Am Nachmittag war dann Paul Mantz an der Reihe. Er wollte Gerüchten entgegentreten, die Hollywood-Piloten seien Luschi und sähen nur vor den Kameras gut aus. Also flog Paul Mantz zusammen mit Frank Clarke und Howard Batt mit drei Flugzeugen gleichzeitig ein äußerst aggressives und spektakuläres Kunstflugprogramm. Sofort wurde das Trio für 1.000 Dollar für den Rest der Races angeheuert. Paul Mantz forderte anschließend hinter den Kulissen noch mal 1.000 Dollar Provision für sich selbst.

Manchmal übertrieb es Paul Mantz auch ein wenig. Bei den Dreharbeiten für Bill Wellmans „Thunder Birds“ in Phoenix Arizona sah das Drehbuch Folgendes vor: Nahe eines Flugplatzes

badete die Hauptdarstellerin nackt in einem Wasserturm. Ihre Klamotten wurden durch ein tieffliegendes Flugzeug vom Turm geblasen. Was nun? Der Pilot flog erneut tief an, um ihr seinen Overall zuzuwerfen. Paul Mantz war hier das Double und wollte nun die Szene noch etwas verfeinern, sprich dramatisieren. Was ihm auch gelang: Er flog im Anflug auf den Wasserturm eine halbe Rolle, überflog den Turm im Rückenflug und warf der Nackten das Kleidungsstück treffsicher

zu – nur dass dieses ihm ins Gesicht flog und die Sicht versperrte. Mit Mühe konnte er die Maschine wieder unter Kontrolle bringen und recovern. Dafür verdiente Mantz auch etwas mehr als ein Bankangestellter ...

Honeymoon Express

Mantz konnte sich vor Stunt-Aufträgen kaum retten. Er flog für „The Dictator“, „Border Patrol“, „Country Doctor“. Dann brauchte ihn MGM für drei Clark-Gable-Filme: „Test Pilot“, „Love on the Run“ und „Too Hot to Handle“. Das Geschäft brummt. Mantz stellte Piloten und Mechaniker ein sowie eine Sekretärin. Und er kaufte ein Flugzeug nach dem anderen sowie andere Kunstwerke. Eine Maschine, die er gerne gehabt hätte, war eine Lockheed Vega, die ihm aber mit 18.500 Dollar Neupreis viel zu teuer war. Er fand dann in Mexiko zwei Maschinen dieses Typs von einer insolventen Airline, flog sie nach Burbank und ließ sie für seine Zwecke herrichten. Ein anderes Flugzeug, das sich Mantz in den 1930er-Jahren leistete, war eine Lockheed Orion, die er von seinem großen Idol Jimmy Doolittle kaufte.

Ein weiteres Standbein für Paul Mantz Unternehmen wurden Charter- und Taxi-Flüge. Er flog Filmstars und Crews in seiner Orion zu den Drehorten und bot einen besonderen Service an, den Honeymoon Express. In Kalifornien konnte man – wenn man es eilig hatte – nicht so schnell heiraten, in Arizona schon. Also flog der Honeymoon Express von Burbank aus in das damals unscheinbare Nest Yuma, Arizona, gleich hinter der Grenze.

Und wenn's schnell gehen musste mit der Scheidung, flog Mantz die prominenten Paare nach Las Vegas, Nevada. Später auch

nach Reno. Bezahlt wurde nach geflogenen Meilen. Mantz flog auch Langstrecken-Charter bis runter nach Mexiko. Die Flugzeuge bezahlten sich sehr schnell selbst.

Technical Advisor für Amelia Earhart

Paul Mantz hatte niemals Leerlauf. Und er ließ seine Geschäfte auch weiterlaufen und von anderen führen, wenn er andere Aufträge annahm wie Charterflüge oder den für ihn lukrativsten und interessantesten Auftrag seines Lebens. Ab 1935 wurde Mantz technischer Berater für Amelia Earhart.

Earhart war Rekordfliegerin und die erste Frau, die den Nordatlantik solo überflog. 1935 flog sie weitere Langstreckenrekorde:

- Erster Alleinflug über den Pazifik von Honolulu nach Oakland
- Erster Alleinflug von Los Angeles nach Mexiko-Stadt (13 h 23 min).
- Erster Alleinflug von Mexiko-Stadt nach Newark, New Jersey

Nun plante sie – unterstützt von ihrem Sponsor und Ehemann, dem New Yorker Verleger George Palmer Putnam – einen Flug um die Welt.

Paul Mantz hatte ihr vorgeschlagen, ein Sikorsky Flugboot für diesen Flug zu nehmen, Amelia wollte jedoch eine Lockheed Model 10 Electra, die Mantz für sie kaufte. Er hatte gute Beziehungen zu Lockheed auf „seinem“ Flugplatz. Große finanzielle Unterstützung für den Kauf erhielt Earhart von der Purdue University in West Lafayette, Indiana, die die Electra als „Flying Laboratory“ promotete.

Paul Mantz hatte Amelia Earhart schon bei dem ersten Pazifikflug 1935 unterstützt. Er testete die Funkausrüstung ihrer roten Lock-

heed Vega und hatte einen Funkplan für sie ausgearbeitet. Er war mit Amelia auf Hawaii bis zu ihrem Abflug und kehrte dann mit dem Schiff zurück. Seine Frau Myrtle schäumte vor Eifersucht wegen seiner Nähe zu Amelia als ihr „Technical Advisor“. Noch 1935 verlangte Myrtle von Paul Mantz die Scheidung. Vor Gericht behauptete sie publikumswirksam, Mantz habe ein Verhältnis mit Amelia Earhart gehabt. Obwohl das natürlich möglich gewesen sein mag, gab es außer Myrtles Aussage keinerlei andere Hinweise darauf. Die Ehe wurde 1936 geschieden.

Nach ihren Rekordflügen 1935 flog Earhart zusammen mit Mantz in ihrer Vega beim Bendix Transcontinental Race mit, wo sie als Letzte ins Ziel kam. Die Vega war einfach zu langsam und konnte da nicht mithalten. 1936 flog sie die Vega zum letzten Mal auf diesem Rennen. Schon kurz vor dem Rennen wurde ihre Electra ausgeliefert. Nun war es die Aufgabe von Paul Mantz, Amelia für den Weltflug fitzumachen. Paul brachte Amelia Earhart das Multi-Engine-Fliegen auf der Electra bei, schulte sie in Langstreckennavigation und den Funkverfahren. Er machte Pläne für die Motorenbedienung. Sein Honorar war 100 Dollar am Tag. Mantz war in ständigem Briefkontakt mit „GP“, George Putnam, der offenbar mehr Einfluss auf Details und die Streckenführung nehmen wollte als Amelia (die mit ihm nach eigenen Worten eine „offene Ehe“ führte). Earhart kaufte ein Haus nahe am United Airport, sie wollte mit GP nach Kalifornien umsiedeln. Dort war sie auch näher an der Arbeit.

Mantz ließ von seinen Leuten die Electra aufwendig für extreme Langstrecken umrüsten: In der Kabine wurde ein ganzes Netzwerk von Zusatztanks eingebaut, die Fenster ver-



Koloriertes Foto von Amelia Earhart und Paul Mantz bei der Flugplanung 1935 aus [7]

schwanden. Bei einem Drehauftrag in San Francisco filmte Mantz nicht nur die Pan Am Clipper, sondern sah sich auch deren Navigator-Arbeitsplatz an. Nach dem Besuch dort wurde auch ein Autopilot in die Electra eingebaut sowie Ports für die Astronavigation. Dazu die neuesten Funk- und Funknavigationsgeräte.

Die Electra wohnte in Mantz Hangar. Dort stand bald auch ein Link Trainer, mit dem Mantz Amelia im Blindflug ausbildete. Der ursprüngliche Plan sah die Route über den Pazifik entlang den Pan Am Clipper-Strecken Hawaii, Midway, Wake Island, Guam nach Manila vor. Midway war aber eine Flugbootbasis mit einer für eine schwer beladene Electra viel zu kurzen Piste. George Putnam schlug daher vor, Mantz solle mit seiner Stearman nach Midway vorausreisen



Paul Mantz, Amelia Earhart, Harry Manning und Fred Noonan vor der Lockheed Electra am 14. März 1937 vor dem ersten Versuch der Weltumrundung. historynet.com

und dann Amelias Flugzeug in der Luft betanken. Mantz lehnte das ab, es würde mehrerer Flüge bedürfen, die Electra zu betanken, und über drei Stunden dauern. Keine gute Option. Daher wurde entschieden, Howard Island als Tankstopp zu wählen, wo Amelia später sterben würde. Harry Manning war ursprünglich von Amelia als Navigator angeworben worden. Der war Kapitän zur See, hatte zudem eine Pilotenlizenz und konnte im Morsecode funken. Amelia Earhart kannte ihn von 1928. Damals war er der Kapitän der President Roosevelt gewesen, dem Schiff, mit dem Earhart aus Europa zurückgekommen war.

Bei einem Testflug über dem amerikanischen Kontinent mit Earhart, Manning und Putnam an Bord ließ jedoch Mannings Navigation im

schnellen Flugzeug zu wünschen übrig. Mantz und Putnam forderten einen anderen Navigator. Sie fanden ihn in Fred Noonan.

Am 17. März 1937 ging die Reise los. Zunächst nach Hawaii. An Bord waren Amelia Earhart, Paul Mantz, Harry Manning und Fred Noonan¹⁷. Beim Schwerlast-Start in Hawaii (ohne Mantz an Bord) verlor Amelia die Kontrolle über das Flugzeug. Die Maschine wurde schwer beschädigt, demonstert und zur Reparatur per Schiff nach LA zurückgebracht.

Kaum war das Flugzeug repariert und mit Earhart und Mantz probegeflogen, brach Amelia Earhart überhastet auf, ohne sich von

17) Informationen zu Fred Noonan finden Sie in meinem Artikel „Martin JRM Mars – Die letzten Flugsaurier gehen in Rente“, *Pilot und Flugzeug* 2024-11

Paul Mantz zu verabschieden. Mantz äußerte später, Amelia sei noch nicht fertig gewesen für den Flug. Sie verstehe die Funknavigationsverfahren und die Ausrüstung noch nicht vollständig, sie fliege zu schnell bei Gegenwind usw. Mantz hatte noch vorgehabt, ihr Tipps für das Langstrecken-Powersetting zu geben, da war sie schon unterwegs. Offenbar hatte Amelia Earhart kurzfristig beschlossen, andersherum Richtung Osten um die Welt zu fliegen. Sie flog zunächst mit GP, Manning und Noonan nonstop nach Miami, Florida. Dort stiegen Putnam und Manning aus und Amelia setzte mit Fred Noonan ihren Flug um die Welt fort. Sie verschwand mit ihrem Navigator am 2. Juli 1937 spurlos über dem Pazifik, als sie Howard Island nicht finden konnte.

Mantz war erschüttert. Er forderte wie andere auch eine Suchaktion, die großangelegt organisiert wurde (beteiligt waren 64 Flugzeuge und acht Kriegsschiffe). Am 19. Juli 1937 wurde die Suche eingestellt.

Nach Paul Mantz Tod 1965 fand man auf seinem Schreibtisch auch ein Foto von Amelia Earhart ...

„Man with Wings“

Als Mantz erfuhr, dass Bill Wellman¹⁸ einen hochkarätigen Fliegerfilm drehen wollte – „Man with Wings“ –, witterte er eine große Chance. Das würde nicht einfach ein weiterer Film über die Fliegerei im Ersten Weltkrieg werden, sondern einen Bogen vom Beginn der Luftfahrt bis zum Flug um die Welt von Howard Hughes schlagen. Mantz

begann ohne Auftrag, historische Flugzeuge aufzukaufen. Er hatte schon einen Nachbau eines Curtiss Pushers von 1910 aus einem anderen Filmprojekt (ein Original war nicht zu bekommen). Dazu kaufte er deutsche, englische und französische Flugzeuge, fand es aber dann billiger, Travelair 3000 mit Balkenkreuzen auf den Flügeln „zu Fokkern zu machen“. Auch ein riesiges Arsenal an Ersatzteilen und Flugzeugmotoren legte Mantz an.

Inzwischen hatte er die Hollywood-Bosse überzeugt, dass nur ein Pilot in der Lage sei, in der Luft die besten Kameraeinstellungen und Szenen zu entwerfen und hinzukriegen. Paul Mantz flog fortan als „Aerial Director“, also als Flug-Regisseur. Dafür wurde er in die Gewerkschaft der Regisseure aufgenommen. Nun konnte er die Kameraleute besser dirigieren und die besten Positionen für die Aufnahmen erfliegen. Die Gewerkschaft der Kameraleute, der er nicht angehörte, protestierte, dass er auch ohne Kameramann an Bord flog. Er argumentierte, dass er die Kameras ja nicht anfassen würde. Er hatte nur einen ON/OFF Knopf für die Kameras im Cockpit für die gefährlichsten Manöver, die er alleine flog (z.B. durch einen Hangar, unter Brücken, im Crash in Bäume etc.). Mantz kassierte für jeden Stuntpiloten 50 Dollar am Tag und für sich selbst als Aerial Director 150 Dollar pro Tag – zusätzlich zu einer wöchentlichen Pauschale sowie den Charterkosten für die Flugzeuge – alle kamen von Paul Mantz.

Während Frank Clarke 1930 der „Air Boss“ für Howard Hughes „Hell’s Angels“ gewesen war, wurde Paul Mantz 1938 zum Aerial Director für „Man With Wings“. Alle Stuntpiloten für diesen Film heuerte Mantz selbst an. Und das waren die besten von Holly-

18) William A. (Bill) Wellman (1896–1975), war Jagdflieger im Ersten Weltkrieg und danach Filmregisseur bei über 80 Kinofilmen. „Man With Wings“ kam 1938 in die Kinos.

wood. Und so fand sich auch Frank Clarke, der entthronte König von Hollywood, in einem zugigen Doppeldecker-Cockpit wieder, während Paul Mantz im warmen, gut beheizten Orion Cockpit saß und filmte.

Bei den Aufnahmen für „Man with Wings“ kam es mindestens zweimal zu extrem gefährlichen Situationen durch die Rivalität der beiden „Könige“. Einmal wollte Bob Wellman eine Szene, in der ein Flugzeug versuchte, im Sturzflug seinem Verfolger zu entkommen: Frank Clarke ging also in den Sturzflug, Paul Mantz mit seiner Kamera-Stearman rollte auf den Rücken und zog nach unten durch, um ihm zu folgen. Statt wie abgesprochen das Gas rauszunehmen, flog Clarke einen Power-Dive, die Stearman mit der Kamera und Paul Mantz immer ganz dicht hinter ihm. Clarke konnte Mantz nicht abschütteln. Da löste Clarke den Rauch aus und die rote Smoke-Brühe klatschte Mantz ins Gesicht, sodass er nichts mehr sehen konnte. Er wischte sich mit dem Ärmel die Brille frei und schaute durch den Propellerkreis in Clarkes grinsendes Gesicht. Clarke fing erst in 500 Fuß ab ...



Die Lockheed 9C Orion von Paul Mantz. Vor ihm wurde sie von Jimmy Doolittle geflogen. Hier ist die Orion bei den Cleveland Air Races von 1939 zu sehen. Mantz hatte für Luftaufnahmen eine Filmkamera unter dem Rumpf montiert. Die Maschine trägt noch die Werbebemalung für „Men with Wings“ von 1938. 40 Orions wurden von Lockheed gebaut. Die Maschine von Paul Mantz ist die einzige, die noch existiert. Sie steht heute im Verkehrshaus in Luzern. [aus \[3\]](#)

Karriere ohne Limit

Das Schicksal schien es gut mit Paul Mantz zu meinen. Auf einem Air Race Event lernte er Terry Minor kennen, die Witwe eines Rennpiloten. Die beiden kamen sich näher, Terry war sogar im März 1937 mit auf Hawaii, als Amelias erster Weltflug scheiterte. Paul Mantz und Terry Minor heirateten am 19. August 1937, sechs Wochen nach dem Verschwinden Amelia Earharts. Paul adoptierte

Terrys Kinder, Roy, 9, und Terita, 7. Ein Jahr später wurde der gemeinsame Sohn Albert Paul Mantz, Jr geboren. Roy würde später ein Navy-Pilot werden.

Mantz flog weiter zu den Air Races. 1938 und 1939 nahm an den Bendix Transcontinental Air Races mit seiner Lockheed Orion teil und schaffte es beide Male auf den dritten Platz. Die Flugaufträge aus den Studios kamen schneller rein, als Mantz sie bedienen konnte.

f.u.n.k.e.

AVIONICS GMBH

Safe. Reliable. No Schnickschnack.



FLUGFUNK



BODENFUNK



VERKEHR



TRANSPONDER



DROHNEN



www.funkeavionics.de

Aber dann passierte etwas, was das Leben von Paul Mantz und das von Millionen Menschen verändern würde. Am 7. Dezember 1941 griffen japanische Bomber die amerikanische Flotte im Pearl Harbour auf Hawaii an. In Kalifornien gingen die Lichter aus. Es herrschte Verdunkelungspflicht. An der ganzen Westküste der USA wurden alle zivilen Flüge verboten. Das süße, schnelle Hollywood-Leben und das der Flieger dort war vorbei ...

Lesen Sie im zweiten Teil dieser Biografie:

- Hollywoods Piloten fliegen für das Militär
- Major Paul Mantz und die First Motion Picture Unit (FMPU)
- Abgesägt: Letztes Kapitel eines langen Konkurrenzkampfes
- Paul Mantz besitzt die siebtgrößte Luftwaffe der Welt
- Neue Firma: Paul Mantz Air Services
- "12 O'Clock High" – Mantz crasht eine Boeing B-17
- Paul Mantz – Bendix Air Race Champion

- „The Smasher“ – Mantz bestes Kameraflugzeug fliegt für Cinerama um die Welt
- Paul Mantz & Frank Tallman = Tallmantz Aviation
- Tallmantz Aviation fliegt für „It's a Mad, Mad, Mad, Mad World“
- Der Flug des Phoenix
- Frank Tallman, ein Leben nach dem Tod von Paul Mantz
- Tallmantz Aviation kauft ein: Bomber für „Catch 22“
- Am Ende ist nicht immer alles gut ...

 peter.klant@pilotundflugzeug.de

Einige Quellen:

- [1] Hollywood Pilot – The Biography of Paul Mantz
From the great days of flying, the salty and outspoken story of one of aviation's truly legendary figures
Von Don Dwiggins, New York, 1967
- [2] Paul Mantz, Frank Tallman, and the Story of Tallmantz Aviation

Dies ist eine bemerkenswerte Seite mit biografischen Informationen zu Paul Mantz und Frank Tallman sowie einer umfangreichen Sammlung an Fotografien zu Tallmantz Aviation. Fotos von dieser Seite mit freundlicher Genehmigung von Scott Thompson.
<https://www.aerovintage.com/tallmantz-aviation/>

- [3] San Diego Air & Space Museum (SDASM) Archive
 Eine gute Quelle mit vielen Fotos zu Paul Mantz. Einige Fotos in diesem Artikel stammen aus dem Flickr Archiv des SDASM
- [4] „Men with Wings“ (1938)
<https://www.youtube.com/watch?v=q11iSyNblpl>
- [5] Gene Tierney & Preston Foster in „Thunder Birds“ (1942)
<https://www.youtube.com/watch?v=wJk5FyHV2Ps>
- [6] King of the Hollywood Pilots
 Webseite mit einigen Filmszenen mit Paul Mantz
<https://donholloway.com/paulmantz/>
- [7] oneredsf1
 ... hat hunderte, sehr gut kolorierte Portraits berühmter Personen, hauptsächlich Frauen auf flickr hochgeladen. Darunter fünf Portraits von Amelia Earhart, von denen eines in diesem Artikel abgebildet ist.
<https://www.flickr.com/photos/112345594@N02>



Pilot und Flugzeug

44 Jahre
engagierter Journalismus
aus der Sicht
des eigenen Cockpits

Reportage: Notfall ist echt

Flucht 2024: Die Route sucht

Plänen ohne Flugleiter: Wir warten auf BACC Köln verliert im Streit um Gebühren

Messe: Bericht von der AERO 2024

Neubau, Security und der Kampf mit Slots und Wetter

Airwork Press GmbH
 Kaiserstraße 118
 61169 Friedberg
 +49 6031 9648 425
www.pilotundflugzeug.de