



1962: Dreharbeiten zu „It's a Mad Mad Mad Mad World“. Eine Beech 18 fliegt mit dem Piloten „handlungsunfähig“ wilde Manöver und Rollen direkt hinter den Heckkameras des Camera Ship von Tallmantz Aviation, einer North American TB-25N Mitchel. Frank Tallman flog die Beech, Paul Mantz das Kameraflugzeug ... Gemälde von Steve Cox, Air Classics Magazine Juli 2023

PAUL MANTZ – TEIL 2

## Stuntpilot und Hollywood-Ikone

Wie geht die Karriere des legendären Stuntpiloten Paul Mantz Ende der 1930er-Jahre weiter? Das U.S. Army Air Corps rüstet auf, auch in den Kinos. Paul Mantz ist dabei. Nach Pearl Harbour zieht Mantz mit Hollywood in den Krieg. Später kauft er eine ganze Air Force, gewinnt Luftrennen und fliegt mit einem Kameraflugzeug um die Welt. Sein Zusammenschluss mit Frank Tallman zu Tallmantz Aviation wird eine Erfolgsgeschichte – bis Mantz 1965 ums Leben kommt. Frank Tallman kämpft sich aus der tiefsten Niederlage wieder

hoch und organisiert die Bomber für „Catch 22“. Nach dem Ende von Frank Tallman lebt die Stunt-Szene weiter – und einige Flugzeuge von Paul Mantz fliegen noch heute ...

### Honeymoon revisited

Wie berichtet, heiratete Paul Mantz am 19. August 1937 Terry Minor. Aber wie kamen die beiden zusammen? Und was machte diese Beziehung so besonders, dass sie tatsächlich hielt, „bis dass der Tod uns schei-

det“? Der Grund liegt darin, dass Terry durch und durch in der Fliegerwelt verwurzelt war. Paul Mantz kannte Terrys verstorbenen Mann, Roy Minor. Minor, ein Pilot aus Los Angeles, flog erfolgreich Pylon Air Races. Bei den National Air Races 1933 auf dem Mines Field, Los Angeles, erreichte er beim Thompson Trophy Race den dritten Platz. 1934, bei den National Air Races in Cleveland, Ohio, schaffte Minor den zweiten Platz, gleich nach Roscoe Turner<sup>1</sup>. Das sah gut aus für Minor. Er sollte auch 1935 in Cleveland fliegen. Aber dann starb Roy Minor ganz plötzlich an einem Blinddarmdurchbruch. Der legendäre Cliff Henderson, Manager und Organisator der National Air Races von 1928 bis 1939, bot der Witwe an, Roys Rennflugzeug „Brown Special“ 1935 an den Start zu bringen, wenn sie einen Piloten auftreiben konnte. Das gelang ihr mit Marion McKeen<sup>2</sup>, der sich aber wegen Motorproblemen bei den Rennen nicht durchsetzen konnte. So kam es, dass Terry Minor 1935 bei den Cleveland Air Races in der Private Box von Cliff Henderson saß, gleich neben Paul Mantz, der ebenfalls eingeladen war. Mantz war zu der Zeit seit sechs Monaten von seiner Frau Myrtle getrennt, jedoch noch mit ihr verheiratet. Und Terry war nicht wirklich an einer Romanze interessiert. Der Tod von Roy war immer noch präsent. Dennoch: Cleveland 1935 war auch abseits der Flug-

zeugrennen eine große Party. Die Fliegergemeinde zog abends durch die großen Hotels und feierte. Es waren die Top-Piloten dabei, Charles Lindbergh, Roscoe Turner, Tex Rankin, Pancho Barnes und sogar ein Deutscher: Ernst Udet begeisterte mit seinen Kunstflugvorführungen das große amerikanische Publikum. Männer und Frauen, die das Fliegen liebten. In dieser Atmosphäre von Adrenalin und Fliegergeschichten lernten sich die beiden kennen.

Zurück in LA trafen sie sich zunächst heimlich, im Café oder im Theater, händchenhaltend wie Teenager. Paul Mantz mochte Terrys Kinder und 1937 heirateten die beiden. Terry Minor, jetzt Terry Mantz, wusste anders als Myrtle, was in der Beziehung mit Paul Mantz auf sie zukommen würde: Fliegen kommt immer zuerst. Wenn immer möglich zog sich Mantz abends um 9 Uhr zum Schlafen zurück. Und mitten in der Nacht, gegen drei Uhr, stand er regelmäßig auf und fuhr zum Flugplatz. Terry unterstützte ihn ohne Vorbehalte.

### Kunstflug für Stuntpiloten

Pauls Arbeitstag konnte gar nicht lang genug sein. Arbeit an Filmprojekten, seine Flugschule, Charterflüge, Feuerpatrouille über den Wäldern Kaliforniens. 1936 hatte Mantz einen neuen Geschäftszweig eingerichtet: „The Worlds First Advanced Acrobatic Flying Course“ für angehende Stuntpiloten. Für diese Ausbildung hatte er seinen alten Freund Tex Rankin angeheuert. Diesem konnte Mantz auch beim harten Kunstflugtraining zusehen. Rankin übte für die Internationalen Kunstflugwettbewerbe in St. Louis Anfang 1937. Paul fragte Tex nach der Flugfigur, die im Wettbewerb die meis-

1) Das hat er wirklich nicht verdient: Im ersten Teil dieses Artikels habe ich ihn hartnäckig „Rosco Turner“ genannt. Sorry, aber tatsächlich ist sein Name „Roscoe Turner“...

2) Marion McKeen kaufte später Roys Flugzeug und flog es drei Jahre lang, Dann verkaufte er die Maschine. Der neue Pilot Lee Williams starb 1939 bei seinem ersten Rennen damit, als sein Motor in einer Kurve aussetzte. Bei Flugzeugrennen gehört auch immer etwas Glück dazu.

ten Punkte bringen würde. Rankins meinte, das sei eine liegende Acht um zwei Pylone, während der man eine komplette Slow Roll fliegen müsse. Mantz versuchte es selbst, kriegte es aber nicht hin. Dann flog er eine Session mit Rankin, der ihm zeigte, worauf es ankam.

Mantz verabschiedete Rankin nach St. Louis, sicher, dass dieser den Wettbewerb gewinnen würde, und flog auch selbst hin. Er hatte sich ebenfalls angemeldet. Tex Rankin flog 25 Figuren, dichtgepackt in das zehnminütige Zeitlimit und machte den ersten Platz. Paul Mantz, der die liegende Rollen-Acht vielleicht eine halbe Stunde lang trainiert hatte, zog eine seiner Stunt-Shows ab, am Ende mit schwarzem Rauch vom Himmel trudelnd und zwischendrin die Rollen-Acht. Er erreichte den dritten Platz in dem Wettbewerb – ein Naturtalent.

## Lockheed Orion

Am Beispiel von Paul Mantz Lockheed Orion kann man sehen, wie der Business Instinkt von Paul Mantz funktionierte. Er kaufte eigentlich nie neue Flugzeuge, die waren ihm viel zu teuer.

Sein Honeymoon Express, die Lockheed Vega, ging bei Dreharbeiten zu „Only Angels Have Wings“ (in den Kinos 1939) verloren. Das Drehbuch sah eine Landung auf einem einsamen Bergplateau bei St. George, Utah, vor. Die Filmcrew räumte das Plateau von Büschen, Kakteen und Felsbrocken. Bei der Landung rollte die Maschine über eine weiche Stelle, brach aus, knallte mit einem Flügel auf den Boden und machte einen Kopfstand, wobei die Rumpfröhre aufplatzte. „Es war nur ein Bodenunfall“, meinte Mantz später, „Alles versichert. In der Luft hätte ich

keinen Cent bekommen.“ Den gelben Sack gab es damals noch nicht. Mantz und die Filmcrew kippten das Wrack einfach den Berg runter ...

Jetzt brauchte Mantz einen neuen Honeymoon Express und fand ihm in Jimmy Doolittles Lockheed Orion NR-12222. Die Maschine hat die längste Historie aller Orions.<sup>3</sup> Ursprünglich für Transcontinental & Western Air gebaut, flog sie einige Zeit die Luftpost. Dann wurde sie von Lockheed umgebaut und war danach die einzige der 40 je gebauten Orions, deren Rumpf ganz aus Metall war. Das Flugzeug erhielt den Namen Shell-Lightning und wurde das Geschäftsreiseflugzeug der Shell Oil Company. Geflogen wurde die Maschine von Jimmy Doolittle. Man hatte einen großen Cyclone-Motor eingebaut und eine Zeitlang war sie das schnellste Flugzeug in den USA. Ab und zu havariert stand sie eines Tages zur Reparatur in St. Louis im Hangar. Doolittle hatte Fahrwerksprobleme bei der Landung gehabt.

Paul Mantz fragte an, ob er die Maschine kaufen könne. Er wollte damit im Bendix Trophy Race von 1938 fliegen. Doolittle gab ihm höchstens die Chance auf Platz 3. Die besten Chancen hatten zwei aufgebohrte Seversky AP-7, eine davon geflogen von Jackie Cochran.

Paul Mantz kaufte das Flugzeug für 800 Dollar, gab 200 Dollar für Reparaturen aus und baute einen brandneuen Cyclone Motor ein, den er für 400 Dollar von einem Verwerter in Burbank erworben hatte. Den Motor hatte vorher Richard Byrd als Ersatzmotor für sei-

3) Paul Mantz Orion ist die einzige Maschine dieses Typs, die noch existiert. Sie steht heute im Verkehrshaus Luzern.

nen Curtiss Condor mit in die Antarktis genommen.

Mantz ließ das Flugzeug feuerrot und weiß lackieren und einem großen Werbe-Schriftzug für den Kinofilm „Men With Wings“ aufbringen, an dem er mitgearbeitet hatte.

Am 1. September 1938 gewann Jackie Cochran das Bendix Trophy Transcontinental Air Race von Burbank, California nach Cleveland, Ohio. Paul Mantz erreichte als Dritter das Ziel und erhielt ein Preisgeld von 3.000 Dollar ...

Die Orion hatte Mantz aber nicht nur als Rennflugzeug gekauft. Sie sollte ein wichtiges Arbeitspferd werden. Gleich nach der Rückkehr nach Kalifornien wurden insgesamt sechs Kamera-Halterungen eingebaut. Eine in einem hinteren Seitenfenster, je eine in den Tür-Rahmen, eine im Emergency-Exit, eine auf dem Rumpf und eine zwischen den Fahrwerken.

Das Flugzeug wurde sofort für die Studios eingesetzt, gleich wieder in St. George, Utah, für die Dreharbeiten zu „Thief of Bagdad“, bei denen Paul Mantz' P-12 aus der Luft gefilmt wurde. Die Orion war schnell und konnte mit allen zeitgenössischen Flugzeugen mithalten. Auch Lockheed fragte die Maschine an. Das neue Lockheed-Flugzeug für Roscoe Turner wurde von Paul Mantz' Orion aus in der Luft fotografiert.



Am 1. September 1938 wird Paul Mantz Dritter beim Bendix Trophy Transcontinental Air Race mit seiner Lockheed Orion.

Gemälde von Steve Cox, Air Classics Magazine, June 2023

Die Maschine konnte schnell für Passagier- oder Krankentransporte umgebaut werden. Charteraufträge gab es – neben den Honeymoon Express Flügen – mehr als genug: Promis fragten die Maschine für eine Angeltour an, Schauspieler wollten schnell zu den Drehorten, und Wendell Willkie, Roosevelt republikanischer Gegenkandidat, ließ Mantz mit der Orion Werbezettel für die Präsidentschaftswahlen 1940 abwerfen.

Sogar die CIA fragte bei Paul Mantz an. Mantz flog die First Lady Eleanor Roosevelt





Werbefoto für die Flugbootflüge von Paul Mantz über der Weltausstellung 1939

aus [3]

Kaufpreis der beschädigten Lockheed Orion 1938: 800 Dollar, entspricht heute ca. 18.400 Dollar.

Preisgeld für den 3. Platz bei der Bendix Trophy 1938: 3.000 Dollar, entspricht heute ca. 69.000 Dollar.

### Paul Mantz Seaplane Base, Treasure Island

Paul Mantz hatte oft den richtigen Riecher, wo man mit Fliegen Geld verdienen konnte. 1939 – das Jahr, in dem am 1. September der Zweite Weltkrieg begann – bereitete sich San Francisco auf eine Weltausstellung vor. Die Golden Gate International Exposition sollte auf der extra dafür angelegten künstlichen Insel Treasure Island stattfinden. Treasure Island lag etwa in der Mitte der neuen

San Francisco–Oakland Bay Bridge. Neben den Gebäuden für die Weltausstellung wurden auch zwei Flugzeughallen gebaut. Die Insel sollte nach der Ausstellung der Flughafen von San Francisco werden. Die Pan Am sollte ihre Pazifik-Flugboote dort stationieren. Der Erste jedoch, der dort seine Flugzeuge stationierte, war Paul Mantz. Er kaufte dazu zwei ältere Sikorsky-Flugboote. Mantz' Manager auf der Insel, Bert Smith, berichtete später, dass mit den beiden Maschinen in 7.000 Flügen über 35.000 Passagiere San Francisco von oben gezeigt wurde. Ein Ticket für den kurzen Flug kostete 3 Dollar (nach heutigem Wert etwa 80 Dollar). Nicht schlecht, ein Umsatz von 105.000 Dollar (nach heutigem Wert 2,8 Mio. Dollar) bei einer Veranstaltung.

Mantz' Flugboote flogen täglich von Treasure Island aus, während die Pan Am-Flugboote nur zweimal in der Woche von der Insel ablegten. Der Pan Am-Umsatz auf der Strecke über den Pazifik dürfte sich durch die Weltausstellung kaum erhöht haben. Pan Am flog damals mit den Flugbooten von Alameda in der San Francisco Bay aus.

Treasure Island wurde nach der Weltausstellung vom Militär übernommen und wurde nicht wie geplant der zivile Flughafen von San Francisco. Die Stadt erhielt im Austausch für die Insel vom Army Air Corps das Mills Field, den Flugplatz, der heute der San Francisco International Airport ist.

### 20,000 Men a Year

1938 schlug General Henry H. „Hap“ Arnold – damals Oberbefehlshaber des Army Air Corps – vor, ein ziviles Programm aufzulegen, um tausende Piloten in den USA auszubilden. Vorbild waren unter anderem die massiven Pilotenschulungen in Deutschland in den Segelflugvereinen, der „Deutschen Verkehrsfliegerschule“ und auch bei der Lufthansa, die der Vorbereitung zu einer militärischen Luftfahrt dienten. Die USA sollte bei einem künftigen militärischen Konflikt nicht mehr so dumm dastehen wie 1914. Damals hatte die U.S. Army weniger als 20 Militärflugzeuge, während das französische Militär 541 Maschinen hatte und die Deutsche Reichswehr 300.

Hap Arnolds Initiative führte zur Gründung des Civilian Pilot Training Program (CPTP), das am 27. Dezember 1938 von Präsident Roosevelt während einer Pressekonferenz vorgestellt wurde.

Schon lange vor Pearl Harbour bearbeitete die Regierung der USA die Filmindustrie in

Hollywood, mehr Filme über den Aufbau der Luftfahrtindustrie und der Luftfahrt in der Army zu machen. Auch das Thema „Civilian Pilot Training Program“ wurde sofort von den Studios aufgenommen. Sol M. Wurtzel produzierte damals den Film „20,000 Men a Year“, dessen Flugszenen von August bis Oktober 1938 abgedreht wurden, also schon bevor das Programm überhaupt öffentlich bekannt wurde.

Auch bei diesem Kinofilm war Paul Mantz der „Air Boss“. Gedreht wurde ausschließlich mit seinen Flugzeugen. Viele Szenen wurden von seinem Boeing Stearman Kameraflugzeug aus aufgenommen. Der Film wurde im Oktober 1939 von 20th Century Fox in die Kinos gebracht.

„20,000 Men a Year“ zeigte den Weg der Filmindustrie in die Militarisierung der Kinos. In den folgenden Jahren wurden mehrere solcher patriotischen Filme produziert: Give Us Wings (1940), Keep 'Em Flying (1941), I Wanted Wings (1941), Flying Cadets (1941), Thunder Birds (1942) und viele andere mehr. Paul Mantz mitten drin in den Flugszenen.

### Overload and Shutdown

Um 1940 wurde klar, dass sich Paul Mantz persönlich überlastet und übernommen hatte. Er konnte nicht mehr alle Fäden seiner Unternehmungen allein in der Hand halten. Also stellte er leitendes Personal ein: Ace Bragunier wurde Chefpilot von United Air Service, Paul Gustine übernahm den Großteil des Chartergeschäfts und mit Walter Quinton, einem seiner früheren Flugschüler, hatte er einen neuen Piloten für seine Kamera-Flugzeuge ausgecheckt. So hätte alles gut werden können, bis Mantz am



Eine Boeing Stearman, wie sie von Paul Mantz in vielen Kinoproduktionen als Kameraflugzeug genutzt wurde. [Wikipedia](#)

6. Mai 1940 einen Anruf erhielt: Quinton war bei einer Landung mit einem Orion-Kameraflugzeug tödlich verunglückt. Mit ihm starben der Fotograf Marshall Coombs und der Paramount-Kameramann M. G. McCarroll. Ein Vanguard-Jagdflugzeug, geflogen von einem Vultee-Testpiloten, war auf der landenden Orion gelandet.

Der Stress für Mantz ging weiter, als er eine Lockheed Electra, wie sie von Amelia Earhart geflogen worden war, für den Film „Lockheed“ ins Trudeln brachte. Sowas hatte Mantz schon mal mit einem mehrmotorigen Flugzeug gemacht. Damals hatte er eine Ford Trimotor getrudelt, indem er sie in den Stall flog, dann einen Motor auf Leerlauf zog und den gegenüberliegenden auf Full Power schob.

Dasselbe Manöver sandte die Elektra in eine wilde vertikale Snap Roll, aus der Mantz seine große Mühe hatte, sie wieder unter

Kontrolle zu bekommen. Definitiv zu nahe am Boden, um danach ruhig schlafen zu können.

Paul Mantz brauchte mal Urlaub. Und überhaupt Ruhe. Er liebte die Jagd, hatte aber auch gerne Leute mit denselben Interessen um sich. Kurz vor Weihnachten 1940 kaufte er für 21.500 Dollar in bar eine Ranch im San Fernando Valley. Das kupfergedeckte Haus auf der Ranch war von Frank Lloyd Wright entworfen worden. Mantz züchtete Kühe und junge Ochsen, überließ aber die Arbeit auf der Ranch anderen. Er nannte die Ranch „Rancho de los Pilotes“. Die Ranch hatte genügend Abstellplätze für seine antiken Flugzeuge und wurde zum beliebten Treffpunkt für die exklusive Lederjacken-Motorrad-Gang von Clark Gable und seinen Freunden. Auch der Pilot und Regisseur Bill Wellman kam mit dem Motorrad. Sonntags bereitete Terry ein heißes Frühstück für die

einfahrenden und einfliegenden Gäste, unter denen auch Jimmy Doolittle und Roscoe Turner waren.

Hauptgesprächsthemen waren oft der Krieg in Europa und die Erkenntnis, dass die Box-Office-Bestseller in den Kinos inzwischen Kriegsfilme waren. Während der ersten zehn Monate 1941 arbeitete Paul Mantz ausschließlich an Kriegsfilmen wie „Dive Bomber“, „Captains of the Clouds“, „Standby for Action“, „Flight Command“, „Flying Tigers“ und anderen.

Und dann kam Pearl Harbor. Paul Mantz' Karriere als Hollywoods bester Kino-Pilot kam abrupt zum Stillstand. Die ganze Westküste der Vereinigten Staaten wurde Verteidigungszone. Nicht ein einziges Flugzeug durfte ohne eine spezielle Erlaubnis des Kriegsministeriums fliegen. In Los Angeles gingen die Lichter aus. Die Straßenbeleuchtung wurde abgeschaltet, die ganze Stadt verdunkelt.

### Hollywood in Uniform

Paul Mantz erfuhr vom Überfall auf Hawaii über Funk, als er für einen Kriegsfilm in einer P-12 flog. Sein Freund, der Schauspieler Clark Gable, kam am Abend auf Pauls Ranch. Gable schickte ein Telegramm an Präsident Roosevelt und bot seine Hilfe an. Roosevelt antwortete sofort: „Bleiben Sie, wo Sie sind.“

Das Land war im Krieg und brauchte Unterhaltung, um die Moral hochzuhalten. Das hatte man in Washington erkannt und

ließ nicht zu, dass sich Hollywood für den Dienst an der Waffe meldete. Clark Gable wurde daher anders aktiv. Er wurde Mitglied im Hollywood Victory Committee und machte Werbung für Kriegsanleihen. Gables junge Ehefrau, die Schauspielerin Carole Lombard, trat im Januar 1942 in der ersten großen Veranstaltung zur Einwerbung von Kriegsanleihen in Indianapolis auf. Auf dem Rückflug starb sie beim Absturz einer Transcontinental and Western Air DC-3 in der Nähe von Las Vegas. Das Flugzeug war gegen einen Berg geflogen.



Kino-Poster für „Combat America“ von Clark Gable 1943 US Army Air Force



Arbeit in einem der Studios auf Fort Roach der First Motion Picture Unit. Zu den Schauspielern, die Paul Mantz anheuerte, gehörte auch Ronald Reagan ... aus [5]

Clark Gable war erschüttert. Er hatte die Liebe seines Lebens verloren. Er beendete seine Kino-Karriere und ließ sich in die United States Army Air Forces (USAAF) rekrutieren. Er lernte den schwierigen Job des Bordschützen und erhielt von General Hap Arnold einen besonderen Auftrag. Er sollte einen Film machen, mit dem junge Leute zu diesem Job angeworben werden sollten. So kam Gable mit einem Team aus Kameraleuten und Tontechnikern nach England. Clark Gable flog auch Kampfeinsätze über Europa mit. Bei einem wurde an seinem Flugzeug ein Motor zerschossen und ein Crewmitglied getötet. Nach Gables Rückkehr kam sein Film „Combat Amerika“ 1943 in die Kinos,

der nun eine Dokumentation über die 8th Air Force in Europa geworden war.

Obwohl Clark Gable später noch zweimal verheiratet war, wurde er nach seinem Tod 1960 neben seiner ersten Frau Carole Lombard bestattet.

Clark Gables Auftrag für seinen „Werbefilm“ war nur ein kleiner Teil einer großen Idee, die man für Hollywood hatte. Hollywood sollte im Dienst der U.S. Army Motivations- und vor allem Trainingsfilme drehen. Dazu wurde am 1. Juli 1942 die United States Army Air Force First Motion Picture Unit gegründet. Erster Chef der Einheit wurde die Studio-Ikone Jack L. Warner, einer der Mitbegründer der Warner Bros. Studios in Hollywood.

Warner wurde dazu als Lieutenant Colonel in die Army Air Force aufgenommen. Das Einzige, was Warner von Flugzeugen wusste, war, dass sie auf Zelluloid für volle Kinos sorgten.

Paul Mantz hatte schon vorher nach Washington geschrieben und seine Unterstützung angeboten, wenn er denn denselben Rang wie seine Lehrgangskollegen von damals – Lieutenant Colonel – erhalten würde. Zwei Monate nach Gründung der First Motion Picture Unit (FMPU) erhielt Paul Mantz zwar nicht den gewünschten Rang, wurde aber zum Major der USAAF ernannt. Nun war er wieder da, wo die Musik spielte, wo er fliegen konnte. Seine Frau Terry übernahm die Führung des United Air Service, und Pauls Chefpilot Ace Bragunier wickelte die letzten zivilen Aufträge ab.

Paul Mantz erhielt den Job als Officer in Charge für den Flugbetrieb der First Motion Picture Unit. Er war anfangs der Einzige in der Unit, der einen Propeller von einem Leitwerk unterscheiden konnte. Auf einem seiner ersten Flüge für die Army flog Mantz einen schweren A-29 Bomber im Tiefflug durch das Buttercup Valley von der Blythe Army Air Base aus. Kurz zuvor war in den heißen Sanddünen eine A-20 vor laufenden Kameras abgestürzt. Eine Situation, die sich Jahre später noch einmal wiederholen sollte. Dann filmte Mantz aus der Luft Panzerkolonnen in der Wüste Arizonas und die zur Luftunterstützung darüber operierenden Flugzeuge. Das war die Desert Maneuvers Expedition der Truppen von General Patton, die für den Einsatz gegen Rommel in Nordafrika trainierten. Diese Aufnahmen dauerten 30 Tage und produzierten 12.000 Meter Filmmaterial für einen Trainingsfilm, der am

Ende nicht mehr benötigt wurde. Man hatte die Taktik geändert.

Die Ereignisse überschlugen sich für Paul Mantz. Am 22. September 1942 wurde Mantz der Boss der ganzen FMPU. Jack L. Warner wollte sich wieder seinem Studio zuwenden. Die Position als oberster Chef kam Mantz gut bekannt vor und er erwies sich wie vorher im zivilen Geschäftsleben als äußerst effektiver Manager. Bereits am 2. Oktober 1942 bezog seine Truppe ein riesiges leerstehendes Studiogelände, dessen Besitzer in den Krieg gezogen war. Bekannt wurde der Komplex im Krieg als Fort Roach. Mantz stellte die besten Leute aus Hollywood ein, die er für den Militärdienst bekommen konnte: Regisseure, Techniker, Kameramänner, Schauspieler und – Piloten. Darunter auch – wie damals beim United Air Service – seinen ärgsten Konkurrenten und Widersacher (jetzt Major) Frank Clarke, der von Mantz den Job des Officer in Charge für den Flugbetrieb übernahm.

Die FMPU produzierte bis Kriegsende über 400 Trainingsfilme und Dokumentationen wie „Memphis Belle: A Story of a Flying Fortress“, „The Earthquakers“, „The Rear Gunner“, „Target Tokyo“ und viele andere.

Die First Motion Picture Unit hatte auch mehrere Combat Camera Units. 300 Kameraleute filmten für die Combat Camera Units den Luftkrieg über Europa, etliche davon verloren ihr Leben bei den Einsätzen.

Paul Mantz flog während seiner Zeit in der USAAF dreimal über den Atlantik. Viele Crews verloren ihr Leben auf dem Ferryflug nach Europa, weil sie unter anderem die Landplätze auf Grönland nicht finden konnten. Also flog Paul Mantz die Strecken ab und



Paul Mantz als Commander der USAAF First Motion Picture Unit

aus [3]

Jimmy Doolittle nach Algiers überführen. Der Auftrag war aber nur ein Cover-up für seinen wirklichen Job: Die Amerikaner planten einen trickreichen kombinierten Angriff mit Bombern und Jagdflugzeugen auf den italienischen Flugplatz von Udine. Paul Mantz sollte ihn filmen. In Tafraoui in der Sahara baute Mantz eine Kamera in den Türrahmen einer B-17. Bei dem Angriff war Mantz im Navigator-Compartment, sein Kameramann an der Tür. Das war etwas anderes, als in Kalifornien vor Kameras zu fliegen. Hier flog er vor Bordwaffen und Flak-Geschützen. 37 deutsche Flugzeuge wurden zerstört, die Amerikaner verloren zwei. Seinen letzten Einsatz von Tafraoui aus hatte Mantz nach Rom, inmitten eines Pulks aus

filmte von einem B-25 Bomber aus. So entstand der Trainingsfilm „Flying the North Atlantic“.

Im Mai 1943 flog Mantz mit einer B-17 die südliche Route über Miami und Natal mit Ziel England. Ziel waren Luftaufnahmen der Strecke sowie eine Inspektion der Combat Camera Units in England. Dort traf er auch seinen alten Freund Clark Gable und unterstützte ihn bei der Zusammenstellung seines Teams für „Combat America“.

Und ein drittes Mal flog Paul Mantz über den Teich. Diesmal mit einem geheimen Auftrag von General Hap Arnold. Er sollte einen neuen B-17 Bomber zu seinem alten Freund

über 100 Bombern ...

Und dann wurde Paul Mantz doch abgeschossen. Allerdings nicht in Europa, sondern in seinem eigenen Nest, der First Motion Picture Unit in Fort Roach. Still und heimlich war dort während seiner Abwesenheit ein neuer Chef installiert worden. Paul Mantz wurde nach Washington beordert. Das FBI ermittelte gegen ihn. Es lag eine lange Liste mit Anschuldigungen vor.

Obwohl die Untersuchungen allesamt ergaben, dass an den Anschuldigungen nichts dran war, konnte die USAAF den Status, den er vor seiner Abreise nach Europa gehabt

hatte, nicht wiederherstellen. Im August 1944 wurde Paul Mantz – von allen Anschuldigungen freigesprochen – ehrenhaft als Lieutenant Colonel aus dem Militärdienst entlassen. Zuhause in seinem Heim als Zivilist erfuhr er dann, wer die Anschuldigungen gegen ihn vorgebracht hatte: Es war Frank Clarke<sup>4</sup> gewesen ...

### Paul Mantz Air Service

Demobilisiert kehrte Paul Mantz zu seiner Frau Terry zurück. Die beiden lebten in Style. Immer noch kam Geld ins Haus, Zahlungen aus abgeschlossenen Filmprojekten. Mantz vergötterte seine Frau und machte ihr teure Geschenke. Er kaufte ihr ein Haus in 400 Bayfront, direkt am Wasser der exklusiven Balboa Island. Als einer seiner Kollegen beim FMPU ihm riet, doch mal die Füße hochzulegen und sich eine Yacht zu kaufen, meinte Mantz nur „I bought us a boat!“. Das „Boot“ war eine 67 Fuß lange Yacht, die direkt vor dem Haus lag.

Mantz war durch den Krieg als Zivilist nun zum Bodendienst verdonnert. Lockheed hatte längst den United Airport übernommen. Seit 1940 hieß er schon Lockheed Air Terminal. Alle 32 Flugzeuge von Paul Mantz waren gegründet, seine 17 antiken Doppeldecker waren auf seiner Ranch unterge-



Der Bell 47B Helicopter von Paul Mantz war ein finanzielles Desaster für die Mantz Air Services. Es gibt nur sehr wenige Fotos davon, die für Werbezwecke aufgenommen wurden. [aus \[6\]](#)

bracht, die größeren Maschinen bei Lockheed.

Sein Unternehmen United Air Services hatte Mantz in „Paul Mantz Air Services“ umfirmiert. Zum einen wohl, weil der Flughafen nun nicht mehr „United“ hieß, zum anderen, weil er inzwischen mit seinem eigenen Namen überall bekannt war.

Zu fliegen gab es nichts, über der ganzen Westküste lag die ADIZ, die Air Defence Identification Zone, in der zivile Flüge nach wie vor verboten waren. Unmittelbar nach Kriegsende und Aufhebung der ADIZ wurde Mantz aktiv und tourte durch die Studios. Die ersten Aufträge kamen herein, hauptsächlich für Charterflüge und seine Kamera-Flugzeuge. Mantz stellte wieder Piloten ein.

4) Frank Clarke lebte nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr lange. Der ehemals berühmte Stuntpilot starb am 13. Juni 1948 zusammen mit einem Freund beim Absturz seines Vultee BT-13 Valiant Militärtrainers. Er wollte offenbar über der Hütte eines gemeinsamen Freundes in einem „Bombing Run“ einen Sack Mist abwerfen. Der Sack verklemmte sich jedoch hinter dem Steuerknüppel und die Maschine flog in den Boden. Mist ...

Und dann kamen sie zurück aus Europa und dem Pazifik: Tausende Piloten, von denen nun viele mit Fliegen Geld verdienen wollten. Gebrauchte Militärmaschinen waren billig zu haben und viele erwarben Lizenzen für den Charterflugbetrieb. Die Erlöse im Charterbetrieb fielen dadurch im freien Fall. Mantz wusste, dass das richtig große Geld für ihn bei den Studios zu holen war.

## Helikopter

Ein finanzieller Schuss in den Ofen wurde das Hubschrauber-Experiment mit dem Bell 47B. Zusammen mit Carl B. Squier, General Manager von Lockheed, kaufte Mantz für 26.500 Dollar einen frühen Hubschrauber als Kameraplattform. Das Ding schüttelte so stark, dass die Kamerahalterung modifiziert werden musste. Bei einer Einstellung wirbelte der Downwash das Kleid der Schauspielerin ungeplant hoch und am Boden alles durcheinander, bei anderen Drehs versauten die wirbelnden Schatten des Rotors die Aufnahmen. Zudem hatte Mantz den Wartungsaufwand der Maschine unterschätzt. Das Heli Archive [6] schrieb dazu:

*„Ein weiteres Hindernis, das die Begeisterung etwas dämpfte, war der hohe Wartungsaufwand der frühen Modelle. Schmiernippel und Schmiermanschetten waren noch Zukunftsmusik, daher musste der Hubschrauber alle 25 Flugstunden zerlegt und geschmiert werden. Auch das Getriebe musste alle 25 Stunden zerlegt, die Lager ausgetauscht und das Getriebe von Hand gefettet werden. Der Wartungstechniker hatte alle Hände voll zu tun. In den alten Broschüren wurde dieser Umstand verschwiegen, da*

*er potenzielle Kunden hätte abschrecken können.“*

Den Stecker zog Mantz, als die Aufnahmen sich paarender Wale vor der Küste für die Scripps Institution of Oceanography erst nach einem Gerichtsverfahren lediglich 600 Dollar einbrachten. Der Hubschrauber wurde wieder abgestoßen.<sup>5</sup>

## Die größte private Air Force der Welt

Schon in seiner Zeit bei der USAAF dachte Paul Mantz darüber nach, wie sich die Filmindustrie wohl nach dem Krieg entwickeln würde. Ihm war klar, dass die Zeit der Filme über die Luftkämpfe mit Doppeldeckern über den Gräben des Ersten Weltkrieges vorbei sein würde. Nun würden die Studios den zweiten großen Krieg filmisch verarbeiten. Und da wollte er natürlich dabei sein.

Mantz machte sich früh – noch während Tausende an der Front starben – Gedanken darüber, was wohl mit den ganzen Flugzeugen passieren würde, wenn der Krieg einmal vorbei sein würde. Er zog im Stillen Erkundigungen ein und hatte bei Kriegsende eine genaue Vorstellung davon, wie die Flugzeuge verwertet werden würden.

Zehntausende Flugzeuge wurden von den Fronten zurück in die USA verlegt. Man hatte einige USAAF-Basen als Zentren für die Verwertung ausgeguckt. Die Air Force hatte

5) Die Informationen zu dem Hubschrauber stammen aus der Biografie von Don Dwiggins und sind dort in die Zeit um 1940 verortet. Der erste Hubschrauber, der in den USA in Serie für das Militär gebaut wurde, war jedoch der Sikorsky XR-4, der erst 1942 flog. Er ist daher wahrscheinlich, dass der Biograf den Hubschrauber meinte, den Mantz nach dem 2. Weltkrieg kaufte, einen Bell Model 47B, der erste kommerziell zugelassene Hubschrauber, der 1946 vom Band rollte.

keine Verwendung mehr für die Kriegsflugzeuge und gleichzeitig kein Personal und keine Mittel zur Verfügung, um die Verwertung selbst vorzunehmen. Daher gab es Ausschreibungen. Die Firma Brown Brothers gab bereits Gebote für ganze Flugplätze in Texas ab. Paul Mantz war gut vorbereitet. Zusammen mit Geschäftspartnern überbot Mantz die Brown Brothers und kaufte für einen Spottpreis von 55.425,68 Dollar alle Kampfflugzeuge, die auf der Stillwater Air Base in Oklahoma zusammengezogen worden waren. Es waren insgesamt 475 Flugzeuge. Mantz besaß nun:

- 57 Boeing B-17 Flying Fortresses
- 228 Consolidated B-24 Liberators
- 10 Mitchell Medium Bomber
- 22 zweimotorige Marauder
- 8 Mustangs
- 6 Aircobras
- 90 Warhawks
- 31 Thunderbolts

sowie weitere verschiedene Typen.

Es gab nur ein kleines Problem: Alle Flugzeuge mussten bis zu einer bestimmten Deadline in Stillwater abgeholt werden. Paul Mantz hatte nur eine Handvoll eigene Piloten und ging in den Hollywood Studios hausieren. Insbesondere warb er dafür, bei Warner Bros. ein eigenes Aviation Department einzurichten. Was wäre das für eine Gelegenheit, so viele Flugzeuge quasi für lau in Filmproduktionen einsetzen zu können! Wenn das Studio den Transport der Flugzeuge an die Westküste finanzieren würde, bekämen sie die Maschinen bei Dreharbeiten zum halben Preis. Warner Bros. winkte ab. Man sei kein Schrotthändler, sondern ein Filmstudio. Immerhin nahmen sie eine DC-3 und einen Stellplatz beim Lockheed Air Ter-

minal. Also suchte sich Paul Mantz die besten zwölf Maschinen raus und ließ sie nach Burbank fliegen.

Die restlichen Flugzeuge wurden von seinen Geschäftspartnern versilbert: In den Tanks wurde Flugbenzin in höherem Wert vorgefunden, als man für die Flugzeuge bezahlt hatte. Plexiglas konnte separat verkauft werden, über 1.000 Flugmotoren ebenfalls. Unmengen von Ersatzteilen wurden ausgebaut, mit denen auch heute noch historische Flugzeuge versorgt werden können. Peinlich für die USAAF: Hunderte mitverkaufte, aber eigentlich später dringend benötigte Oxygen Regulators mussten für 75 Dollar das Stück zurückgekauft werden. In jedem Flugzeug gab es mehrere davon und die Behörden hatten nur 116 Dollar je Maschine bekommen! Die ausgeweideten Flugzeuge wurden zerlegt, nach St. Louis gebracht und das Aluminium in Barren eingeschmolzen. Das brachte noch mal 170.000 Dollar.

Unter den Maschinen, die sich Paul Mantz aus Stillwater holte, sind drei, die bis heute berühmt sind. Zwei Mustangs, mit denen Paul Mantz dreimal das Bendix Air Race gewann. Eine dieser beiden Mustangs steht heute im National Air and Space Museum. Und dann der zweimotorige North American B-25 Mitchell Bomber, den Mantz zum bis heute berühmtesten Kamera-Flugzeug der Welt umbauen ließ. Diese Maschine fliegt heute noch ...

### **Bendix Trophy**

Paul Mantz kannte keine Ruhepausen. Unmittelbar nach dem Stillwater-Deal bereitete er seine Mustangs für das Bendix Air

Race vor. Während des Kriegs waren die Rennen um die Bendix Trophy ausgesetzt gewesen. 1946 wurden sie erstmals wieder ausgetragen. Mit seinen Mustangs sah sich Paul Mantz in einer ausgezeichneten Position, dieses Rennen zu gewinnen. Die Flüge um die Bendix Trophy wurden als Transkontinental-Rennen seit 1931 im Rahmen der National Air Races von Burbank, California nach Cleveland, Ohio geflogen. Jimmy Doolittle war 1931 der Gewinner des ersten Rennens gewesen.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs waren die Karten neu gemischt. Es gab nun sehr schnelle Flugzeuge, darunter die North American Mustang mit ihrem turbo-aufgeladenen, flüssigkeitsgekühlten, 12 Zylinder Packard Merlin Motor mit mehr als 1.500 PS. Die USAAF Flight Test Engineering schrieb 1944 zur Mustang:

*„The rate of climb is good and the high speed in level flight is exceptionally good at all altitudes, from sea level to 40,000 feet.“*

Paul Mantz hatte nun sogar zwei dieser Maschinen. Im Krieg wurden die Mustangs als Langstrecken-Jagdflugzeuge hauptsächlich im Begleitschutz für die Bombverbände über Europa eingesetzt. Um diese langen Strecken zu fliegen, hatten sie –



**Paul Mantz im Cockpit seiner P-51 NX1204, mit der er 1948 die Bendix Trophy gewonnen hatte. Mantz flog auch bei Flugzeugrennen mit Schlips und Anzug. Die einzige „Fliegerkleidung“, die er darüber hinaus akzeptierte, war ein Fallschirm ... Foto: Allan Grant**

zusätzlich zu den Tanks in den Flügeln und im Rumpf – Droptanks unter den Tragflächen, die für den Luftkampf abgeworfen werden konnten.

Für die Bendix Trophy reichten die internen Tanks nicht für den Nonstop-Flug von Burbank nach Cleveland. Eine Zwischenlandung zum Tanken würde die Flugzeit versauen. Also blieben die Droptanks. Die Tanks würden den Widerstand erhöhen und damit auch den Treibstoffverbrauch. Die Geschwindigkeit würde dadurch reduziert. Mantz fand das eher suboptimal.

Er blickte auf seine Konkurrenz. Am Start würden sein: vier Mustangs, zehn Lightnings, zwei Bell Kingcobras, eine Douglas Invader

sowie eine Goodyear Corsair. Am meisten Sorgen machten ihm die drei anderen Mustangs. Insbesondere die von Jackie Cochran, die schon 1938 schneller als er geflogen war. Diesmal wurde Cochran von Lockheed gesponsert und stand mit einer fabrikneuen Mustang auf der Matte.

Eine Mustang konnte ohne Droptanks 487 MPH erreichen. Das war schon etwas schneller als der Bendix-Gewinner von 1939, der die Strecke mit 282 MPH geflogen war. Mantz wollte also 200 MPH auf den alten Rekord drauflegen. Aber wie? Glücklicherweise hatte auch er gute Beziehungen zu Lockheed. Er fragte seinen alten Freund dort, den brillanten Ingenieur Kelly Johnson<sup>6</sup>. Der meinte: Alle Löcher zumachen, innen mit Zink Chromate abdichten und dann die Flügel komplett mit Sprit volllaufen lassen. Das hat Mantz dann gemacht.

Insgesamt soll er 875 Gallonen in die Maschine bekommen haben. In einem mit Sichtschutz abgetrennten Teil seines Hangars gingen am Abend vor dem Rennen Leute aus einem nahen Liquor Store mit rauchenden Kisten ein und aus. Mantz ließ den Sprit mit Trockeneis runterkühlen, um so viel wie möglich tanken zu können.

Man sollte meinen, dass ein Pilot, der sich zu so einem bedeutenden Rennen meldet, mit seinem Flugzeug reichlich Erfahrung hat. Bei Paul Mantz war das anders: Bis eine Woche vor dem Rennen hatte er noch nie in einer Mustang gesessen. Tommy Mayson,

der ihn auf der Mustang eingewiesen hatte, meinte später:

*„I checked him out in the Mustang while standing on the wing. Paul sat in the cockpit for the first time in his life, and after only ten hours of practice he was ready to go out and win.“*

Nun stand Paul Mantz also mit seiner NX1202 am Start in Burbank. Seine Mustang war feuerrot bemalt und trug den Namen „Blaze of Noon“ nach dem Paramount-Film, dessen Aufnahmen eben abgeschlossen wurden. Im Cockpit hingen überall Schnüre rum. Eine ging zum Automatic Oil Radiator Shutter, um den im Reiseflug geschlossen zu halten. Das verringerte den Widerstand, erhöhte aber die Öltemperatur. An einer anderen Schnur hing sein „Drehmeier“, an einer weiteren eine Banane, sein einziger Snack auf dem Flug. Es war der 30. August 1946 und um 7 Uhr morgens ging die erste Startflagge runter für die Corsair. Die anderen Maschinen folgten eine nach der anderen, die Stoppuhren liefen. Dann war Paul Mantz dran.

Als er nach dem Abheben den Fahrwerkshebel betätigte, schüttelte sich die Mustang wie wild. Ein Blick durch das Kontrollfenster bestätigte: Das Fahrwerk war nicht korrekt eingefahren. Und es ließ sich auch nicht mehr ausfahren. Das war nun eher schlecht, wenn er das Rennen gewinnen wollte. Aber Paul Mantz war Stuntpilot, hey! Er stieg auf 25.000 Fuß über Palmdale und zog die Maschine in einen 3g Looping ... oben fiel er raus und das Flugzeug war außer Kontrolle. Als er alles wieder im Griff hatte, war das Fahrwerk draußen und ließ sich normal einfahren. Das Rennen ging weiter.

Mantz war beunruhigt wegen Jackie Cochran in ihrer Mustang mit der Race Nummer 3.

6) Clarence „Kelly“ Johnson (1910–1990) war einer der berühmtesten amerikanischen Flugzeugkonstrukteure. Zu seinen besten Designs gehörten die Lockheed Flugzeuge P-38 Lightning, SR-71 Blackbird, U-2 Dragon Lady und der F-104 Starfighter.



**Paul Mantz P-51C Mustang NX1204 mit der Racing Number 46 auf dem Orange County Airport 1961. Mit dieser Maschine gewann Mantz 1948 die Bendix Trophy. Sein Pilot Stanley Reaver wurde damit 1949 Zweiter. Die Maschine fliegt heute immer noch in den Farben der USAAF. Foto: JD Davies via aerovintage.com**

Ob sie wohl nun in Führung lag? Was er nicht wusste: Cochran hatte Probleme. Über dem Grand Canyon hatte sie eine schwarze Gewitterwand vor sich, die sie übersteigen wollte. In 27.000 Fuß fiel ihr Motor aus. Sie musste die Nase runternehmen und flog mit voller Geschwindigkeit durch das Gewitter, während sie einen Restart probierte. Später, als die Droptanks leer waren, warf sie die ab. Bei absoluter Höchstgeschwindigkeit. Einer der Tanks kam nicht sauber frei, geriet in die Strömung und krachte in die Hinterkante der Tragfläche, die nun arg verbeult war. Das kostete Cochran den Sieg.

Davon wusste Paul Mantz noch nichts. Er hatte sich seinen Drehmeier geschnappt und setzte direkten Kurs auf Cleveland. Für ihn war das Rennen ein „Firewall Race“, d.h. alle Triebwerkshebel nach vorne. Ladedruck 67 Inch, Drehzahl 3.000 RPM, Emergency Military Power – all the way to Cleveland. Immer mit Höchstgeschwindigkeit. Die Höhe war egal, die stellte sich je nach Luftdichte

entsprechend zwischen 32.000 und 34.000 Fuß ein.

Mit 500 MPH überflog Mantz tief die Ziellinie am Flugplatz in Cleveland, zog hoch in eine Victory Roll und landete. Er war der Schnellste gewesen mit vier Stunden, 43 Minuten und 14 Sekunden. Das Preisgeld für seinen ersten Platz betrug 10.000 Dollar. Jackie Cochran machte diesmal nur den zweiten Platz. Sie war knapp neun Minuten langsamer als Paul Mantz.

Mantz machten die Rennen sichtlich Spaß. Auch 1947 und 1948 gewann er die Bendix Trophy. Er ist der einzige Pilot, der die Bendix Trophy dreimal gewonnen hat – und das dreimal hintereinander. 1949 wollte man die Rennen für die Zuschauer in Cleveland attraktiver gestalten. Zuvor war der Gewinner, der die kürzeste Flugzeit hatte. Das war für die Zuschauer nicht offensichtlich. Auch die vierte Maschine, die landete, konnte der Gewinner sein. 1949 erfolgte der Start für die Bendix Trophy daher als „Race

Horse Start“, also wie beim Pferderennen: Alle Flugzeuge mit Motor in Idle in einer Linie nebeneinander, bis die Startflagge fällt. Dann starteten alle gleichzeitig. Startplatz war der Rosamond Dry Lake, heute zur Edward Air Force Base gehörend. Wer zuerst in Cleveland ankommen würde, wäre der Gewinner. Auf einer Pre-Race Party im Happy Bottom Riding Club von Pancho Barnes nahm ihn Pancho, seine alte Freundin, beiseite. Ob er denn wirklich immer gewinnen müsse? Ob er nicht auch mal einen anderen ranlassen könnte? Niemand hätte Paul Mantz so ein Rennen ausreden können. Pancho Barnes gelang es. Paul Mantz verzichtete auf die Teilnahme und ließ einen anderen Piloten seine Mustang fliegen.

Das 1949 Rennen war das letzte um die Bendix Trophy im Rahmen der National Air Races. Bei den anschließenden Pylon Races in Cleveland stürzte der Pilot Bill Odom in

Jackie Cochrans Mustang #3 ab. Dabei verloren er und zwei Personen auf dem Boden das Leben. Danach wurden die Rennen in Cleveland ausgesetzt.<sup>7</sup>

### Paul Mantz zieht um auf den Orange County Airport

Paul Mantz lebte wie beschrieben mit seiner Frau Terry auf Balboa Island. Mit dem Flugzeug shuttlete er zu Arbeit vom verschlafenen Orange County Airport zum Lockheed Air Terminal, auf dem es inzwischen sehr turbulent zuging. Der Orange County Airport lag viel günstiger für Mantz. Und er musste nicht mehr seine Basis nahe den Studios haben. Man kannte Paul Mantz inzwischen und wusste, wo er zu finden war.

7) Siehe dazu mein Artikel über die Geschichte der National Air Races: Reno – Ende einer Ära – Erinnerungen an die National Air Races in Nevada, *Pilot und Flugzeug* 2024-03



Für den Film „Twelve O’Clock High“ von 1949 landete Paul Mantz eine B-17 auf dem Bauch zwischen Armee-Zelten.

20th Century Fox via historynet.com

Im Mai 1951 mietete Mantz einige Hektar Land am Orange County Airport. Er gab bekannt, dass der Paul Mantz Air Service dorthin umziehen würde. Auf dem Gelände wollte er zudem ein Museum für seine Oldtimer-Flugzeuge einrichten.

Zunächst hatte Paul Mantz jedoch keine Zeit für ein Museum. Nach wie vor flog er für die Studios. Sein wichtigstes Flugzeug war die 1946 in Stillwater gekaufte zweimotorige North American B-25 Mitchell, die er aufwendig zum Kamera-Flugzeug umbauen ließ. Das Flugzeug hatte viele Kameras, die wichtigsten waren die 35 mm Kinokameras in der Flugzeugnase und die 35 mm Heckkamera. In vielen Filmen der Nachkriegszeit konnte er diese Maschine einsetzen.

Mantz flog aber nach wie vor auch selbst Stunts. Einer seiner spektakulärsten Stuntflüge nach dem Krieg war der in der Eingangseinstellung von „Twelve O’Clock High“, ab 1949 in den Kinos. Paul Mantz sollte einen „schwer beschädigten“ Boeing B-17 Bomber mit eingefahrenem Fahrwerk notlanden. Im Pattern mit anderen B-17 schwebte Mantz zur Landung ein. Alle Kameras in Position. Nach dem Aufsetzen sollte er durch zwei Armee-Zelte pflügen.

Zunächst ging alles wie geplant, aber dann stellte er fest, dass die Maschine nach dem Aufsetzen nicht wie erwartet verzögerte. Die B-17 rollte etwas auf den eingefahrenen Rädern. Als er die Bremsen betätigte, übersteuerte er zunächst und drohte, in Richtung einer Reihe abgestellter Maschinen zu driften. Dann aber ging es ab durch die Zelte. Um die Szene zu dramatisieren, hatte man versteckt in einem der Zelte eine Stahlstange montiert, die sollte das Flugzeug beim Aufprall in eine Drehung versetzen. Statt die

Drehung zu bewirken, wurde die Stahlstange abgeschlagen, flog hoch in die Luft und schlug nur ganz knapp neben dem Cockpit ein. Im Film sah nachher alles ganz cool aus, aber Paul Mantz wusste, dass das so nicht geplant gewesen war ...

### **Cinerama zeigt uns die Welt**

Das Kino durchlief im letzten Jahrhundert eine ganze Reihe von revolutionären Veränderungen. Zuerst gab es nur schwarzweiße Stummfilme, dann kam der Tonfilm. Und schließlich kam mit Technicolor Farbe in die Kinos. Der Durchbruch für den Farbfilm kam 1937 mit Disneys Zeichentrickfilm „Schneewittchen und die sieben Zwerge“. Und dann 1939 als bester Film mit dem Oskar prämiert „Vom Winde verweht“ mit Clark Gable.

Paul Mantz hatte alle diese Entwicklungen miterlebt. Dann fingen die Studios an, sich mit neuen, spektakulären Techniken gegenseitig zu überbieten. Eine dieser Techniken war die Aufnahme in Cinerama, einem extremen Breitwandformat, herausgebracht 1952 von der gleichnamigen Firma. Das Bild wurde auf eine über 146° gekrümmte Bildwand projiziert. Dazu waren drei Bild- und ein Magnettonprojektor erforderlich. Bedient wurde die ganze Maschinerie von einer Gang aus fünf Filmvorführern. Auch die Aufnahmen waren aufwendig. Es mussten drei 35 mm Kinokameras exakt synchronisiert die Aufnahmen über einen 146 Grad Winkel machen. Und drei dieser Monster-Kameras wurden vorne in Paul Mantz B-25 eingebaut. Die Leute von Paul Mantz Air Services nannten die Maschine „The Smasher“. Das optisch klare, gebogene Sichtfenster vorne in der B-25 machte das Flugzeug unverkennbar. Sie sehen die Maschine in dieser Kon-

figuration auf dem Gemälde von Steve Cox am Anfang dieses Artikels.

Mantz und sein B-25H Kameraflugzeug wurden für mehrere Drei-Kamera Cinerama Produktionen gebucht. Darunter „This is Cinerama“ (1952) und „Seven Wonders of the World“ (1956). Die Filme mit Cinerama waren ein Traum für Paul Mantz. Nicht nur, dass er damit eine Menge Geld verdiente. Er konnte mit seinem „Smasher“ um die ganze Welt fliegen und alle Wunder dieser Welt so erleben, wie das heute niemals mehr möglich sein wird: Im Tiefflug den Nil entlang zu den Pyramiden, tief über Athen an der Akropolis entlang. In Rio am Zuckerhut vorbei und dann unterhalb der Höhe der Strandhäuser am Strand der Copacabana entlang. Tief über Paris hat man ihm sicher soufliert, dass es für die Franzosen nicht okay wäre, wenn er mit seinem „Smasher“ UNTER dem Eiffelturm durchfliegt.

Mantz war in allen Kontinenten für diese grandiosen Aufnahmen. Er flog auch über die Weiten Amerikas und im Tiefflug durch den Grand Canyon. Diese Filme waren beruhigend und sehr schön. Einige Szenen kann man heute noch auf YouTube sehen.

### Letzte Jahre für Paul Mantz Air Service

In den Jahren nach Kriegsende musste Paul Mantz zusehen, wie einer seiner alten Weggefährten nach dem anderen bei Flugunfällen



Paul Mantz vor seinem „Smasher“, dem B-25 Kameraflugzeug, mit dem er für Cinerama um die ganze Welt flog. Auf dem Rumpf die Flugstrecken und die Flaggen der Länder, über denen er Aufnahmen gemacht hat.

Foto: J.D. Davis via [aerovintage.com](http://aerovintage.com)

len ums Leben kam. Darunter Tex Rankin und Frank Clarke. Aber das war nichts, was Mantz bremsen konnte. Im Gegenteil, auch in den 1950er-Jahren suchte er immer wieder das Risiko, selbst in seinem stabilen Smasher. Einmal filmte er eine Corsair im Sturzflug für einen Napalm-Angriff, simuliert durch Dynamit-Ladungen, die am Boden gezündet wurden. Der dafür Verantwortliche löste die Explosionen zu früh aus und der Smasher flog mitten durch die Trümmervolke. Der Regisseur war begeistert von den Aufnahmen. Das Flugzeug musste danach länger in die Werft.

Ein anderes Mal sollte Mantz für Howard Hughes Szenen für „Jet Pilot“ drehen. Dabei

sollte sein „Smasher“ einem F-86 Sabrejet durch einen Looping folgen. Das ging natürlich nicht mit einem WWII-Bomber. Also wurde die Szene in mehreren Abschnitten gedreht. Für die F-86 heuerte Mantz seinen Freund Chuck Yeager an. Als Yeager trotz eines Problems mit der Speedbrake eine Einstellung fortsetzte, überlastete er die F-86, und das Leitwerk wurde schwer beschädigt. Er funkte:

*„Hey Paul, git your camera ready! You may git a shot of a seat ejection!“*

Das war nicht das, was Paul Mantz hören wollte, und er antwortete: „Come on Chuckie boy! Wir sind doch zum Steakessen verabredet.“

Glücklicherweise schaffte es Yeager bis zur Runway. Stunt Flying war eben doch genauso gefährlich wie Test Flying ...

Gab es eine Möglichkeit für Paul Mantz, es etwas ruhiger anzugehen? Mit dem Tempo bei seiner Arbeit sicher nicht. Und aufhören kam nicht in Frage.

Dann bot sich die Gelegenheit zu einem Ausstieg, ohne mit dem Fliegen aufhören zu müssen. Paul Mantz lernte Frank Tallman kennen ...

### Tallmantz Aviation

Frank Tallman wurde 1919 geboren, war also 16 Jahre jünger als Mantz. Tallman war Marineflieger. Ab etwa 1950 begann er auf seiner Basis Glenview, Illinois, mit der Sammlung flugfähiger Oldtimer von vor 1920. Eine Leidenschaft, die er mit Paul Mantz teilte. Mantz wurde auf ihn aufmerksam, als Tallman 1957 mit seinem Flugzeug-Zoo von 16 Maschinen sein Unternehmen Tallman Avia-

tion in den Süden Kaliforniens verlegte – in das Territorium von Paul Mantz. Zunächst arbeitete Tallman nur an kleineren Filmprojekten und war keine echte Konkurrenz. Aber Mantz erkannte das großartige Potenzial dieses Piloten, der aus dem gleichen Holz geschnitzt war wie er selbst.

1961 legten Tallman und Mantz nicht nur ihre Flugzeuge und ihre Firmen zusammen, sondern auch ihre Namen. Das neue Unternehmen hieß fortan „Tallmantz Aviation“ und hielt über viele Jahre die Führungsposition der Filmflieger. Tallman übernahm die Leitung des Unternehmens und brachte neuen Schwung und neue Ideen mit. Mantz hatte die Beziehungen zu den Studios. Eine Win-Win-Situation. Mantz konnte es ruhiger angehen lassen und flog hauptsächlich die Kamera-Flugzeuge. Und Frank Tallman flog mehr und mehr die gefährlichen Stunts, die lange das Markenzeichen von Paul Mantz gewesen waren.

Einer der filmischen Höhepunkte von Tallmantz Aviation waren die Flugszenen zu „It’s a Mad Mad Mad Mad World“, die in 70 mm Technicolor gedreht wurden. Die Komödie kam 1963 in die Kinos und zeigte eine abenteuerliche Schnitzeljagd nach einer Tasche mit gestohlenem Geld eines tödlich verunglückten Räubers. Paul Mantz flog den „Smasher“ und drehte nicht nur die Nahaufnahmen einer außer Kontrolle geratenen Beech 18, sondern auch die Sturzflüge in Canyons und Richtung Erde, die später im Studio als Hintergrund für die Cockpit-Aufnahmen projiziert wurden.

Frank Tallman nutzte für die Stunts die Beech 18. Zunächst flog er damit durch ein Werbeschild neben einer Autobahn.



**Sieht man nicht alle Tage neben der Autobahn: Frank Tallman fliegt 1962 mit seiner Beech 18 durch ein Werbeschild.  
Szene aus „It's a Mad Mad Mad Mad World“**

Zu diesem Stunt gibt es unterschiedliche Beschreibungen. Das Werbeschild war von Tallmantz Aviation aus bemaltem Styropor und Balsaholz errichtet worden. Im Cockpit der Beech soll eine zweite Scheibe als Splitterschutz eingebaut worden sein. Frank Tallman flog die Beech 18 vom nahe gelegenen Orange County Airport durch das Schild – das sich als stabiler erwies als vorgesehen. Nach einer Version wurden die Cockpitscheiben zersplittert, die Flügelvorderkante und die Engine Cowlings zerdellt. Styropor und Balsa-Reste verstopften die Lufteinlässe für den rechten Motor und den Ölkühler. Der Motor überhitzte und im Endanflug musste ihn Tallman abstellen. Nach der anderen Version wurde das Flugzeug nur leicht beschädigt.

Für die nächste Szene – den Flug durch einen offenen Hangar – flog zunächst Paul Mantz mit dem Stearman-Kameraflugzeug durch das Hangar, um die Aufnahmen für den Blick aus dem Cockpit zu drehen. Am Drehtag für das große Ding wuchs Tallman über sich selbst hinaus und flog wie Mantz ebenfalls durch den Hangar. Nur diesmal nicht in einem langsamen Doppeldecker, sondern mit der schweren zweimotorigen

Maschine. Am Ende der Szene rollte die Beech mit laufenden Propellern durch die Glasfront des Flughafenrestaurants und rundete die Einstellung ab.

Tallmantz Aviation war gut im Markt angekommen und flog für viele Produktionen. Dann bekam die Firma einen neuen Auftrag. Tallmantz sollte das Flugzeug bauen und fliegen, mit dem eine in der Wüste Libyens gestrandete Gruppe nach ihrem Absturz zurück in die Zivilisation entkommen sollte. Der Film erhielt den Namen „The Flight of the Phoenix“ ...

### **Der Flug des Phoenix**

Der Film „The Flight of the Phoenix“ wurde in kürzester Zeit 1965 in Kalifornien gedreht. Viele Szenen in den Studios von 20th Century Fox, die Outdoor-Szenen im Buttercup Valley nahe der Grenze zu Arizona. In den Hauptrollen spielte James Stewart den Piloten Frank Towns, und Hardy Krüger war in einer Super-Rolle als deutscher Flugzeugkonstrukteur Heinrich Dorfmann zu sehen. Die Gestrandeten in diesem Plot wollten aus den Resten ihres abgestürzten Fairchild

C-82A Packet ein Minimal-Flugzeug bauen, mit dem sie der Wüste entkommen könnten. Am Ende sollte sich diese Maschine wie ein Phoenix aus der Asche aus dem Wüstensand erheben und die Überlebenden ausfliegen. Das Problem war nun, dass in den weichen Sanddünen ein Start des Film-Flugzeugs niemals möglich sein würde. Daher wurde für die Maschine ein Double benötigt: Tallmantz ließ dazu die Tallmantz Phoenix P-1 bauen. Wie das Flugzeug im Film war die Maschine aus den Teilen anderer Flugzeuge zusammengesetzt. Entworfen wurde das im 3/4 Scale gebaute Flugzeug von dem deutschstämmigen Luftfahrtpionier und Flugzeug-Designer Otto Timm (Timm war übrigens der Pilot beim ersten Flug von Charles A. Lindbergh 1922 gewesen). Die Phoenix P-1 wurde aus Beech C-45 Flügeln, einem Pratt & Whitney R-1340 Motor aus einer T-6 zusammengesetzt. Der hintere Rumpf war aus Holz und mit Sperrholz beplankt. Die Maschine erhielt ein festes,

ungefedertes Fahrwerk mit Kufen und darin versteckten Rädern.

Fliegen sollte das Ungetüm Frank Tallman. Aber dann hatte Tallman einen Unfall, als er seinen kleinen Sohn mit dem Gokart den Berg runterschob. Tallman hatte sich ein Bein gebrochen. So kam es, dass Paul Mantz nun der Pilot des Phoenix wurde.

Die ersten Testflüge waren mehr als unerfreulich. Auf den Tragflächen waren wie im Drehbuch vorgesehen Dummies der Überlebenden liegend befestigt. Das Ganze lieferte so viel Widerstand – verbunden mit schleifenden Rädern –, dass das Flugzeug nicht abhob. Das Fahrwerk wurde modifiziert und die Dummies durch flache Sperrholz-Attrappen ersetzt, die von der Seite wie liegende Menschen aussahen. Dennoch waren die Flugleistung und die Steuerbarkeit sehr schlecht. Die Maschine war völlig kopflastig und Mantz brauchte seine ganze



Dreharbeiten im Buttercup Valley mit dem in Wirklichkeit flugfähigen Phoenix

20th Century Fox

Muskelkraft, um die Maschine zum Start hochzuziehen. Der Einstellwinkel des Leitwerks wurde modifiziert, im Heck 30 kg Ballast eingebracht und der Steuerknüppel verlängert, für geringere Steuerkräfte. Es folgen erste Testflüge, die Maschine erwies sich als schwer zu fliegen und hatte auch eine harte Landung. Und schon war sie auf dem Weg zum Buttercup Valley.

Die Schauspieler waren bereits abgereist und drehten in den Studios weiter. In den Dünen fehlte nun nur noch die Flugszene, in der die Maschine mit einem leichten Touch-and-Go vor den Kameras einen Start simulieren würde, um dann über die Dünen hinweg zu steigen. Einmal hatten sie das schon gedreht, aber der Regisseur bestand auf einem Insurance Shot – sicher ist sicher. Nur jetzt passte alles zusammen. Also traf sich Paul Mantz am Morgen des 8. Juli 1965 am Flugplatz von Yuma mit seinem erfahrendsten Stuntman Bobby Rose. Mantz war inzwischen 61 und Rose 64 Jahre alt. Sie kletterten ins Cockpit des Phoenix. Rose stand, als Double für Hardy Krüger, an einer Strebe festgeschnallt, hinter Mantz.

Die Filmcrew und die Leute von Tallmantz waren schon in den Dünen und waren bereit für die Maschine. Mantz langjährige Sekretärin Marty Marchack, die schon so einiges gesehen hatte, wartete bei Mantz' Trailer, sie war besorgt. Ein Army-Hubschrauber kreiste am Set, Tallmantz Aviation hatte ihn für Notfälle gechartert.

Dann kam der Phoenix ... Die Kameras waren bereit und die Maschine flog in das Tal ein. Nach einem ersten Low Pass kam die Maschine noch einmal rein. Aufsetzen sollte sie kurz direkt vor den Kameras und dann sofort hochziehen. Diesmal jedoch war

die Sinkrate sehr hoch. Das Fahrwerk kam auf eine weiche Stelle, sank ein und knallte hart gegen einen Sandhügel ... das Flugzeug stieg wieder hoch, aber der Rumpf war oben gebrochen. Der Phoenix stürzte ab und überschlug sich. Paul Mantz war sofort tot. Bobby Rose war im letzten Moment seitlich herausgesprungen und wurde schwer verletzt mit gebrochener Schulter nach Yuma ins Krankenhaus geflogen.

### Frank Tallman nach der Tragödie im Buttercup Valley

Paul Mantz wurde mit allen Ehren beigesetzt, die einem berühmten Flieger zuteil werden konnten. Zu seinen Sargträgern gehörten sein Freund James Stewart, General Jimmy Doolittle, der Regisseur John Ford sowie der Testpilot Chuck Yeager. Mantz bekam nun auch den gewünschten Nachspann im Film: „It should be remembered that Paul Mantz, a fine man and a brilliant flyer, gave his life in the making of this film.“

Da hätte Mantz sicher gerne drauf verzichtet. So sind aber die Risiken bei der Stuntfliegerei. Bei allem Aufwand für den Bau des Flugzeugs und die Dreharbeiten zwischen den Dünen: Im fertigen Kinofilm verblieben nur 18 Sekunden der Originalaufnahmen des Phoenix.

Frank Tallman stand nach Mantz' Tod mit dem Rücken zur Wand. Zum einen konnte er erst mal nicht mehr fliegen. Sein Knie war zertrümmert. Beim Spielen mit seinem Kind! Er wurde vor die Wahl gestellt, entweder mit einem steifen Bein zurückzubleiben oder sich das Bein oberhalb des Knies amputieren zu lassen. Er entschied sich für die Amputation. Es folgte eine lange Zeit der Rehabilitation und dann gelang ihm das



Take-off-Szene in Catch 22 mit Frank Tallmans 17 B-25 Bombern

Catch 22 Screenshot

schier Unmögliches: Als Beinamputierter mit einer Prothese konnte er sämtliche FAA-Lizenzen, die es damals gab und die er alle hielt, wiedererlangen. Er konnte sogar wieder die Oldtimer fliegen, die präzise Seitenruderausschläge erforderten.

Zum anderen war Tallmantz Aviation durch Schadenersatzklagen bedroht. Wegen fehlerhafter Reparaturen nach der harten Landung verklagte Mantz' Witwe Terry Tallmantz Aviation auf 150.000 Dollar Schadenersatz. Bobby Rose verlangte 100.000 Dollar. Die Prozesse dauerten Jahre. Um sein Unternehmen zu retten, verkaufte Tallman sicherheitshalber 1966 einen großen Teil seiner Flugzeug-Sammlung.

## Catch 22

Die Dreharbeiten zu Catch 22, die 1969 begannen, waren das größte fliegerische Projekt, das Tallmantz Aviation je an Land ziehen konnte. Etwa 1967 konnte Frank Tallman den Vertrag zu dem Projekt unterzeichnen. Er hatte nun die Aufgabe, eine Luftwaffe von 18 Bombern des Typs B-25 zu beschaffen, in kriegsmäßigen Zustand zu versetzen,

Crews dafür zu finden und auszubilden, und er war letztlich für sämtliche Luftaufnahmen verantwortlich.

Der Vertrag wurde in aller Stille gemacht, um die Kosten des Projekts nicht durch explodierende Flugzeugpreise in die Höhe zu treiben. Vier B-25 hatte Tallman bereits. Nun schickte er Leute rum, die in aller Stille noch 14 weitere flugfähige B-25 aufkaufen sollten. Niemand sollte spitzkriegen, dass eine große Anzahl der Flugzeuge benötigt wurde. Die gekauften Flugzeuge wurden zum Orange County Airport geflogen und verschwanden im Hangar. Dort wurden sie „dezivilisiert“, also alle Nachkriegseinbauten entfernt, und dann „remilitarisiert“. Geschütztürme wurden montiert, die Bombenschächte wieder in Funktion genommen.

Frank Tallman kümmerte sich derweil persönlich um die Crews. Zuerst suchte er militärisch erfahrene Commander für die Flugzeuge, dann die Copiloten. Jedem Flugzeug wurde zudem ein Mechaniker/Flugingenieur zugeteilt, der während der Dreharbeiten für die Wartung zuständig war. Ab 1968 dröhnten die Motoren über Kalifornien, als große

Formationen B-25 mit mehr als zehn Flugzeugen gleichzeitig trainierten.

Reisezeit: 31. Dezember 1968. Das Ziel war Guaymas in Mexiko, wo die Hollywood-Leute ein komplettes unbefestigtes WWII-Flugfeld errichtet hatten. Am Ende des Tages waren alle B-25 dort gelandet. Eine wurde aussortiert – für eine spätere Crash-Szene. Auf dem Flugfeld wimmelte es von Personal: Techniker, Filmcrews, Schauspieler, Komparsen, Kulissenbauer und die Leute von Tallmantz Aviation. Alle trugen Uniform, denn überall wurde gefilmt und man wollte nicht, dass Leute in Jeans durchs Bild laufen.

Frank Tallmans militärisch durchorganisierte B-25-Einheit funktionierte wie geplant. In dem Catch 22-Projekt flogen Tallmans Leute insgesamt mehr als 1.500 Flugstunden, von denen am Ende nur zwölf Minuten in dem Film zu sehen waren. Darunter war auch ein Massenstart von 17 B-25 in Formation. Allein diese Szene wurde mehrere Tage lang immer wieder zur selben Uhrzeit wiederholt, um sicher die besten Aufnahmen zu haben. Im Film flog Frank Tallman auch zwei Stunts selbst, bei einem sollte eine B-25 abstürzen ...

Catch 22, der 1970 in die Kinos kam, war ein großer Erfolg für Frank Tallman. Tallmantz Aviation war wieder im Geschäft.

### Die letzte Landung

Nicht alles im Leben geht gut aus. So auch im schnellen Leben von Frank Tallman. An einem stürmischen Nachmittag, am 15. April 1978, flog Tallman mit einer Tallmantz Piper Aztec bei schwierigem VFR-Wetter auf einem Routineflug in einen Bergrücken etwa 15 Meilen nordöstlich des Orange County Airports.

Seine letzte Landung war dann auf demselben Memorial Park in den Hügeln über Newport Beach, wo auch Paul Mantz 13 Jahre zuvor zu Grabe getragen worden war.

Tallmantz Aviation überlebte noch einige Jahre nach Frank Tallmans Tod im Filmgeschäft. Frank Pine, Tallmans Vice President und Chefpilot, übernahm die Kontrolle über das Unternehmen. Mit dabei war auch Paul Mantz' frühere Sekretärin, Marty Marchack. Sie war Sekretärin für Franke Pine und übernahm später die Position des Chief Financial Officers. Am Ende heirateten Pine und Marchack. Nach Pines Tod 1984 lösten seine und Tallmans Witwe die Firma auf. Alle Flugzeuge wurden verkauft. Am 30. Januar 1986 endete die Geschichte von Tallmantz Aviation.

### Was bleibt

Paul Mantz und Frank Tallman haben Filmgeschichte geschrieben. Dank ihnen wurde die Luftfahrt in vielen Filmen sehr realistisch präsentiert. Übrig blieben außer den Erinnerungen etliche berühmte Flugzeuge. Der „Smasher“, Paul Mantz B-25 Kameraflugzeug NX1203, wurde noch viele Jahre für Filmprojekte – auch in Europa – geflogen. Einer seiner letzten Einsätze waren die Dreharbeiten für den britischen Kriegsfilm „Memphis Belle“ von 1990. Danach wurde es ruhiger um dieses Flugzeug. Es kam zurück in die USA und wurde aufwendig wieder in seine militärische Konfiguration zurückrestauriert. Es soll heute noch fliegen – auf Hochglanz poliert.

Paul Mantz' Lockheed Orion, die er 1938 von Jimmy Doolittle gekauft hatte, steht heute restauriert im Verkehrshaus Luzern.

Seine Mustang NX1204, mit der er die Bendix Trophy 1948 gewonnen hat, soll noch flugfähig in Kalifornien sein.

Mantz' andere Mustang, die NX1202, mit der er die Bendix Trophy von 1946 und 1947 gewonnen hatte, hat er 1950 an Charles Blair, einen Kapitän bei Pan American World Airways, verkauft. Blair flog mit dieser dann Excalibur III genannten Maschine viele Rekorde, darunter auch den ersten Nonstop-Flug von Norwegen über den Nordpol nach Anchorage, Alaska. Das Flugzeug steht heute im Udvar-Hazy Center des National Air and Space Museums.

Vielleicht haben Sie meine Begeisterung für diese Flüge aus dem letzten Jahrhundert bemerkt. Aber diese Zeiten sollten vorbei sein und bleiben. Die Leute wollen heute keine Flugzeugabstürze mehr sehen. Sicheres Fliegen sieht heute anders aus. Also – auch wenn es mal in den Fingern juckt: Besser nicht unter Brücken durchfliegen. Und bei marginalem VFR-Wetter sollte man lieber zu Hause bleiben ...

 [peter.klant@pilotundflugzeug.de](mailto: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] King of the Hollywood Pilots  
Webseite mit einigen Filmszenen mit Paul Mantz  
<https://donholloway.com/paulmantz/>
- [5] First Motion Picture Unit  
<https://blog.togetherweserved.com/famous-army-units-1st-motion-picture-unit/>
- [6] Heli Archive Bell 47B  
[www.heli-archive.ch/en/helicopters/in-depth-articles/bell-47b](http://www.heli-archive.ch/en/helicopters/in-depth-articles/bell-47b)
- [7] It's A Mad Mad Mad Mad Mad World – All Plane Scenes  
[youtu.be/eWoCLqMq8qM](https://youtu.be/eWoCLqMq8qM)
- [8] Flug des Phönix – Der Tod von Paul Mantz  
<https://www.youtube.com/watch?v=JdQJ-Wv6K7U>
- [9] Catch 22 Take off scene  
<https://www.youtube.com/watch?v=nLMDIIXUa58>