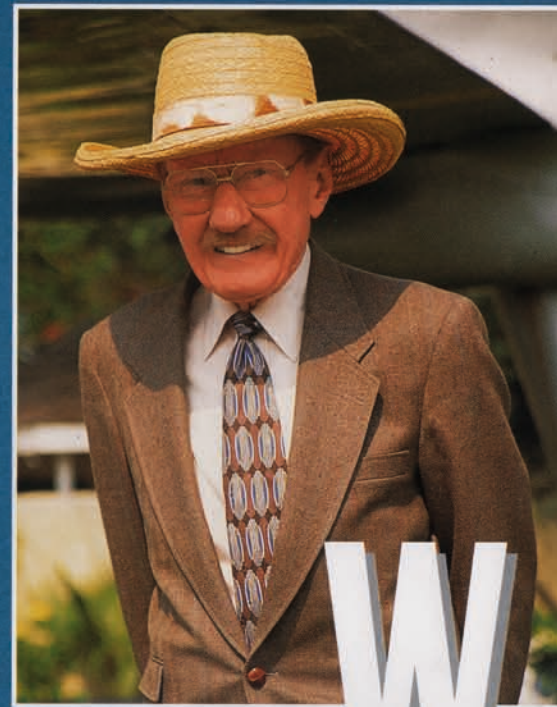


Bob Hoover – The Pilots Pilot

Immer am LIMIT

Seit 50 Jahren ist R. A. »Bob« Hoover das Zugpferd großer Flugtage in Amerika. Legenden ranken sich um den mittlerweile 76jährigen, der nach wie vor bei allen wichtigen Airshows in den USA seine berühmte *Energy Management Routine* vorführt, ein Kunstflugprogramm, das zum Besten gehört, was die Fliegerei zu bieten hat. Als 20jähriger bereits ein Flieger-As, wurde Hoover mit Auszeichnungen wie dem *Distinguished Flying Cross*, dem *Purple Heart* und weiteren 23 militärischen und zivilen Auszeichnungen geehrt und auch in die amerikanische *National Aviation Hall of Fame* aufgenommen



Bob Hoover 1998 – auch in diesem Jahr tritt er wieder bei insgesamt zehn Airshows in den USA auf

Wenn Piloten Bob Hoover zum ersten Mal fliegen sehen, trauen sie ihren Augen kaum: Da fliegt einer so, als ob die Newtonschen Gesetze für ihn keine Bedeutung hätten. Immer noch mindestens zehnmal pro Jahr läßt er alle anderen Piloten der Airshows, bei denen er auftritt, »alt« aussehen, und das, obwohl er selbst mittlerweile der betagteste der fliegenden Hasardeure ist.

Loops, Turns und Rollen sowie Rollen in 16-Zeiten hat Hoover in seinen spektakulären Vorführungen bei fast 3000 Airshows in den 50 Jahren seiner Fliegerkarriere gezeigt. Bis auf die 16-Zeiten-Rolle, die fliegt nur er, sind das alles Kunstflug-Standardmanöver.

Aber es gibt Besonderheiten, die Bob Hoovers Stunts von den Programmen aller anderen Kunstflieger unterscheiden: Zum einen turnt er nicht in einer speziellen Kunstflugmaschine, sondern in einer (absolut serienmäßigen) zweimotorigen Shrike Commander. Und dann fliegt er alle Manöver nicht nur mit laufenden, sondern auch mit stillgelegten Triebwerken. Mal stellt er den einen Motor ab, mal den anderen, mal beide. Und das nicht in 5000 Fuß über Grund, sondern meist in Bodennähe. Selbst dazu kommen aber noch ein paar »Feinheiten«, die sonst keiner kann, oder besser: die sich sonst keiner traut. Die Rolle kurz nach dem Abheben beispielsweise. Die macht Hoover seit jeher mit jeder Maschine, die er fliegt, egal, ob Reise-Einmot, P-51 Mustang, F-100 Düsenjäger oder eben mit seiner 72er Shrike Commander.

Wenn Bob Hoover zur Landung ansetzt, und so mancher Zuschauer meint, die Show sei gleich zu Ende, kommt sein Markenzeichen, das gewagteste und ausgefeilteste Manöver seiner Show, von seinem Freund und Manager Jim Driskell übers

Mikro dramatisch kommentiert: Die Commander kommt im Endanflug herein, *touch down* auf einem Rad, rollt so ein Stück die Bahn hinunter. Plötzlich gibt Hoover Vollgas, zieht die Twin steil vom Boden weg und macht, mit ausgefahrenem Fahrwerk und in nur geringer Höhe, eine Rolle und landet anschließend auf dem anderen Rad. Fliegen am absoluten Limit von Material, Aerodynamik – und Nerven. Hoover sagt dazu: »*One cough of one engine and you're dead*«, ein Huster nur, eines Motors, und man ist tot.

Anscheinend hat sich keiner der beiden Lycomings jemals verschluckt, denn immerhin 76 Jahre alt ist Robert Anderson (»R. A.«) Hoover auf diese Art und Weise geworden. Das muß ein wenig auch mit Glück zu tun haben. Die Piloten-Weisheit, die sagt, daß Piloten nur entweder mutig oder alt sein können – aber niemals beides (»*There's old Pilots and there's bold Pilots*«) scheint für ihn nicht zu gelten. Er bringt Alter und Mut unter seinen Strohhut. Und noch hat sich keiner gefunden, der ihn auf Airshows ersetzen könnte.

Also fliegt er weiter, mindestens solange, bis es irgendwann einmal jemanden gibt, der ihm das Wasser reichen kann. Oder den Eistee.

Mit Eistee hat nämlich sein bekanntester Stunt zu tun, der *Upside-down Iced Tea*. Während »The Hoove«, so nennen ihn Freunde, eine Rolle fliegt, gießt er Eistee aus einer Kanne in ein Glas, das auf dem Panel steht. Natürlich ohne einen Tropfen zu verschütten. Sogar für eine populärwissenschaftliche Sendung des US-Fernsehens mußte dieser Stunt schon herhalten.

Auf die Idee für den Stunt kam er, als er einmal einen General in einem Sabreliner-Businessjet flog und dieser ihn, die Kaffeetasse in der Hand, fragte, ob die Maschine denn auch Rollen fliegen könne. »Er hat keinen Tropfen seines Kaffees verschüttet, während ich die Faßrolle flog.«

Einer von seinen alten Kameraden nennt Hoover anders. Für Chuck Yeager ist Bob Hoover immer nur »Pard«, (Partner) gewesen, seit sie sich bei einem simulierten Luftkampf über Ohio kennenlernten. Beide waren zu jener Zeit Testpiloten auf der Wright Base bei Dayton: Hoover forderte in einer P-38 Lightning spontan den ihm unbekannten Yeager, der einen P-59-Jet flog, heraus. Der ungleiche Kampf endete remis. Yeager, der wahrscheinlich berühmteste lebende Pilot, sagt: »*Bob Hoover is the best pilot I ever saw*«. Wie aber wird man der »beste Pilot, der jemals lebte« (das sagte der berühmte Flieger-General James »Jimmy« Doolittle über Hoover)?

In erster Linie muß man es wollen, und am Willen mangelte es Bob Hoover nie. Als Sohn eines Buchhalters kam er 1922 in Nashville, Tennessee zur Welt. Und schon als kleinem Jungen war ihm klar, daß es nur eines gab, was er anstrebte: »*All I ever wanted to do was to fly airplanes*« – nichts anderes wollte er jemals sein, nur Pilot.

Also radelte er schon als Knirps ständig zum 15 Meilen entfernten Berry Field bei Nashville und bewunderte tollkühne Piloten wie den legendären Roscoe Turner, der als Air Racer, Film-Stuntman und Rekordpilot in den *Golden Twenties* weltweiten Ruhm genoß. Turner ließ den kleinen Bob sogar einmal die Scheiben seines Doppeldeckers putzen und ihn anschließend dafür in seiner Turner-Laid probesitzen. Der kleine Bob muß tief beeindruckt gewesen sein, denn die Begegnung mit dem legendären *Barnstormer* prägte ihn für sein ganzes Leben.

»Wenn Du wie ein Penner aussiehst«, hatte der elegante Haudegen damals immer wieder gepredigt, »wird niemand Vertrauen in Dich haben.« Der Spruch zeigte Wirkung und war wohl der Grund dafür, daß Bob Hoover den größten Teil seiner Fliegerkarriere im – meist schwarzen – Anzug absolvierte. Erst ein Unfall 1985 in Ohio, bei dem er nahe dran war, in seiner Mustang zu verbrennen, bekehrte ihn schließlich zum feuerfesten Nomex-Overall und Fliegerhelm. Davor war er auch Hochleistungsjets wie die F-100 nie im Anti-g-, sondern im Straßen-Anzug geflogen.

15 Jahre alt war Bob Hoover, als er samstags immer in einem Lebensmittelladen aushalf, um sich Flugstunden leisten zu können. Zwei Dollar waren der Lohn für 16 Stunden Schufterei, acht Dollar aber kostete die Stunde Flugunterricht auf einer Taylor Cub. So dauerte es fast ein Jahr, bis er zum ersten Mal alleine fliegen durfte.

Kaum aber saß er allein in der Cub, begann er auch schon, sich selbst Kunstflug beizubringen, vor allem um seine ständige Übelkeit beim Fliegen zu bekämpfen. Loops, Rollen und Rollen in Zeiten – nur die gerissene Rolle mochte die Taylor Cub nicht, einmal riß dabei sogar die Bespannung, was ihm ziemlichen Ärger einbrachte. Daß er ein besonderes Talent für den



Ende der vierziger Jahre auf der Wright Base bei Dayton, Ohio: Bob Hoover nach einem Rekord-Postflug

Kunstflug hatte, war ihm als Flugschüler nicht bewußt. Als er aber mit 19 nach dem Schulabschluß und einiger Zeit bei der Tennessee National Guard in die *Primary Flying School* des *Army Air Corps*, wie die US-Luftwaffe damals noch hieß, eintrat, wurde schnell klar, was fliegerisch in ihm steckte.

Eine typische Anekdote aus jener Zeit handelt von einem seiner ersten Schulflüge: »Der Fluglehrer machte mir eine Rolle vor und sagte 'okay, jetzt versuch du es mal, und ich mache ihm eine Rolle in acht Zeiten vor.«

Bob aber wollte kein Kunstflieger werden, sondern ein Jagdflieger-As, und als der Zweite Weltkrieg in Europa tobte, sah er seine Chance, in die Fußstapfen berühmter Jagdflieger zu treten. Auch dafür hatte er seinen Kunstflug perfektioniert, um sich eines Tages, davon träumte er als Junge, im Kampf Pilot gegen Pilot messen zu können.

1942 traf er auf der »Queen Elizabeth« in England ein. Auf einigen Umwegen gelangte er dann nach Oran in Marokko, wo er erst einmal als Testpilot neue Maschinen wie Curtiss P-40 Warhawk und B-25-Bomber, die zerlegt auf Schiffen aus den USA kamen, für den Einsatz an der Front einfliegen mußte. Sein Pech: Er flog zu gut. 20 Jahre war er alt und nach Ansicht der Kommandierenden ein zu guter und erfahrener Testpilot, um an der Front verheizt zu werden. Von den »echten« Kampffliegern aber fühlte er sich nicht so richtig ernst genommen.

»Also, Hoover«, lästerte eines Abends einer von ihnen beim Bier, »wenn du so ein toller Pilot bist, warum lassen Sie dich dann nicht kämpfen?«. Provoziert bat Hoover zum Showdown und sagte den Piloten, sie

sollten sich doch am nächsten Morgen auf der kleinen Brücke über den Canyon in der Nähe des Ortes Constantine einfinden. Ein Flug durch den engen Canyon galt bei den Fliegern als unmöglich, aber als die Piloten am nächsten Morgen um acht auf der Brücke standen, kam Hoover in der P-40 angedonnert, unterflog die Brücke und machte anschließend noch zwei Loops um sie herum. Die Hälfte der Zuschauer hatte schon beim Anflug der Warhawk auf die Brücke das Weite gesucht.

Immer wieder versuchte er zu dieser Zeit, seine Vorgesetzten davon zu überzeugen, daß er an der Front fliegen müsse. Schließlich war er am Ziel und wurde zur *52nd Fighter Wing* nach Sizilien versetzt, in eine der beiden USAF-Staffeln, die damals Spitfire flogen. Bei seinem 59. Einsatz über dem Mittelmeer wurde er am 9. Februar 1944, Minuten nachdem er einen ersten Luftsieg über eine FW 190 errungen hatte, von einer anderen Focke Wulf abgeschossen. Mit einem Glückstreffer aus einem nahezu unmöglichen Winkel hatte ihn der Deutsche völlig unvorbereitet getroffen:

»... Sekunden später explodierte mein Motor. Die ganze Nase der Spitfire war ein einziger Feuerball. Ich war blind, weil ein Ölschleier die Scheibe überzog. Ich versuchte, die Nase der Spitfire noch einmal hoch zu bringen, aber die Leistung war weg. Ich öffnete das Cockpit und die Gurte und rollte die Maschine auf den Rücken und war weg von dem Feuer. Während ich auf das Mittelmeer zufliege, sah ich die Spitfire, wie ein Komet Flammen hinter sich herziehend ins Meer stürzen. Nach vier Stunden im Wasser hörte ich ein Geräusch, und schließlich kam das Schiff so nahe heran, daß ich es erkannte – es war eine deutsche Korvette.«



Beim ersten Überschallflug von Chuck Yeager am 14.10.1947 fliegt Bob Hoover das Begleitflugzeug. Die X-1 sollte er auch später nie fliegen

Der Deutsche, der ihn abgeschossen hatte, das sollte Hoover fast 50 Jahre später erfahren, war ein erfahrener Jagdflieger, nämlich Siegfried »Bamm« Lemke.

Was folgte, könnte aus der Feder eines Hollywood-Drehbuchautors stammen: Nach 16 Monaten in einem Gefangenenlager der Luftwaffe bei Barth an der Ostsee und mehreren mißglückten Fluchtversuchen, flieht Hoover und überwältigt mit Hilfe seines ebenfalls geflohenen Freundes Jerry einen der noch wenigen verbliebenen Soldaten auf einem Luftwaffen-Flugplatz. Diesen zwingt er, eine der Focke Wulf 190 startklar zu machen.

Im Tiefflug macht er sich entlang der norddeutschen Küste aus Deutschland davon, ständig darauf bedacht, nicht von eigenen Piloten entdeckt zu werden – schließlich sitzt er in einer deutschen Maschine mit Hakenkreuz auf dem Leitwerk.

Im befreiten Holland landet er den Jäger auf einem Feld. Beim Ringelpiez, um einem Graben auszuweichen, bricht das Fahrwerk. Er hat einige Mühe, den mit Mistgabeln herannahenden Bauern klarzumachen, daß er Amerikaner und kein desertierter Deutscher ist.

Im November 1945 ist er wieder zu Hause in Nashville. Aber Bob Hoovers Flieger-

karriere sollte jetzt erst richtig losgehen. Als Testpilot fängt er noch 1945 auf der Wright Base in Dayton Ohio an, wo er Chuck Yeager kennenlernt, eine Freundschaft, die bis heute anhält. Unzählige spektakuläre Flüge unternimmt er als Testpilot, und mehr als einmal braucht er einen Schutzengel, der so schnell fliegt wie er. Schließlich ist die Arbeit als Testpilot mindestens so gefährlich wie Fronteinsätze

Den ersten amerikanischen Jet, die P-59, fliegt er ebenso wie den Nachfolger P-80A Shooting Star. In Muroc, Kalifornien, der späteren Edwards Air Force Base, unternimmt er Testflüge in einer erbeuteten Heinkel 162. Der »Volksjäger« mit Düsenantrieb und holzbeplankten Flächen stellt sich als schwer kontrollierbar und sehr gefährlich heraus. Erst nach dem Flug versteht Hoover, warum der verantwort-

Aus dieser F-100 Super Sabre stieg Hoover in letzter Sekunde aus, nachdem die Maschine ins Flachtrudeln geraten war



1943: Bob in einer Spitfire des 52nd Fighter Wing. Bei seinem 59. Einsatz wird er 1944 abgeschossen

liche General sich vor dem Flug mit dem Testpiloten fotografieren lassen wollte. Er war sich nicht sicher, ob Hoover den gefährlichen Auftrag überleben würde. Auch die Me 109 fliegt er zu dieser Zeit und auch wieder die Focke Wulf 190, auf der er ja schon »Erfahrung« hat. Sogar der Raketenjäger Me 163 steht auf seinem Testprogramm, aber wegen der Gefährlichkeit des Raketentreibstoffs wird das Programm nach den ersten Gleit-Testflügen beendet. Das beste deutsche Jagdflugzeug ist für Bob Hoover eindeutig die FW-190, sie kommt für ihn gleich nach der P-51 Mustang und der englischen Spitfire, was Flugleistungen und Handling betrifft.

1947 dreht sich dann alles nur noch um den ersten Überschallflug. In Muroc, Kalifornien bereiten sich Ingenieure, Techniker und Piloten auf diesen Meilenstein der Luftfahrtgeschichte vor. Noch sind sich viele der Beteiligten am Projekt nicht sicher, ob Mensch und Maschine den Flug durch das unsichtbare Hindernis Schallmauer überstehen können.



Die »Energy Management Routine« in der 72er Shrike Commander ist Bob Hoovers Markenzeichen

General Bill Counsel, einer der Verantwortlichen des Programms, schlägt Hoover als Piloten der X-1 vor. Kurz darauf aber verbaut dieser sich alle Chancen auf einen Platz im Flieger-Olymp: Ein befreundeter Pilot, ohne Erfahrung auf Jets will seinen Freunden imponieren und bittet Hoover, mit seiner P-80A im Tiefflug über seine Heimatstadt zu donnern. Natürlich soll niemand wissen, daß Hoover der Pilot ist, dieser aber übertreibt es: »Hätte ich nur einen tiefen Überflug gemacht, alles wäre in Butter gewesen – ich entschloß mich aber, zweimal im Rückenflug über den Ort zu donnern.«

Schockwellen hinter der X-1 zeigt, genau in dem Moment, als sie die Schallmauer durchbricht.

Bei den Tests für die Air Force erlebt er haarsträubende Unfälle, die er wie durch ein Wunder alle überlebt. Der schwerste davon, den er im Kapitel »Broken Legs« seiner Autobiographie beschreibt, passierte in einer F-84 Thunderjet. Brennend und außer Kontrolle geraten, stürzte der Jet auf die kalifornische Wüste zu. Als Hoover merkte, daß der Schleudersitz versagt, schnallte er sich los, löste den Sauerstoffschlauch und warf die Haube der F-84 ab. Sofort wurde er durch den Sog aus der ab-

stürzenden Maschine gerissen, knallte aber mit Kopf und Beinen gegen das Leitwerk. Er schaffte es gerade noch, die Reißleine des Fallschirms zu ziehen.

Mit gebrochenen Beinen und schweren Gesichtsverletzungen liegt er dann auf dem Boden, der Fallschirm schleift ihn über den Sand, bis er sich schließlich in einem Busch verfängt. Erst nach einem halben Tag wird er schließlich gefunden und in das nächstgelegene Krankenhaus eingeliefert, wo er mit Chuck Yeager und der legendären Fliegerin und Kneipenbesitzerin Pancho Barnes noch am selben Abend eine Flasche Whiskey vernichtet. Der Unfall war schließlich der Grund, warum er nie mehr die Möglichkeit bekam, die X-1 zu fliegen, denn während er sich noch erholte, wurde das Programm beendet.

1950 wird er Werkstestpilot von North American und siedelt zum Firmensitz nach Los Angeles über – wo er bis heute sein Büro hat und auch lebt. Bei North American ist er an der Entwicklung sämtlicher neuer Flugzeuge beteiligt, und mit 850 Dollar im Monat plus Gefahrenzulage verdient er, inzwischen verheiratet, mehr, als er sich in der Air Force jemals hätte träumen lassen. Jeder Cent aber ist hart verdient, der Job des Testpiloten ist Anfang der Fünfziger Jahre noch unkalkulierbar riskant, schließlich hat das Düsenzeitalter gerade erst begonnen, die Technik ist noch unzuverlässig und die Maschinen sind von vielen Defekten geplagt. Auf dem Testgelände von Muroc sind die Straßen nach verunglückten Testpiloten benannt.

Beantworten Sie drei Fragen, und gewinnen Sie Bob Hoovers Autobiographie

Beantworten Sie die drei Fragen, die Ihnen Bob Hoover stellt, und gewinnen Sie ein für Sie persönlich signiertes Exemplar seiner Autobiographie »FOREVER FLYING«, (siehe Bücher – Seite 35)

- 1) Welchen Motor hatte die P-51D Mustang?
- 2) Wie hieß die Navy-Version der F-86 Sabre?
- 3) Wo fand im Oktober 1947 der erste Überschallflug statt?

Senden Sie die richtigen Antworten bis zum 20.6.98 an

Redaktion *fliegermagazin*
Chiemgaustr. 109
81549 München



Bobs P-51 bei den National Air Races in Reno

40 Minuten lang kämpft Hoover einmal mit einer wildgewordenen F-86D Sabre, die zu Testzwecken das Höhenleitwerk der noch nicht flugbereiten F-100 erhalten hat. Sofort nach dem Take-off aber versagt die ebenfalls neue Steuerung der Maschine, ein Vorläufer der heutigen Fly-by-wire-Technologie. Das Flugzeug wird unsteuerbar, genau über Los Angeles.

Obwohl Hoover den Ehrgeiz hat, den teuren Prototypen wieder heil auf den Boden zu bringen, gelingt es ihm nicht, ihn in eine stabile Fluglage zu bringen. Ein paar Mal ist der Jet dem Boden bereits so nahe, daß ein Crash unabwendbar erscheint.

Einmal verfehlt die F-86 den Hangar von Pan American auf dem Flughafen um nur etwa 20 Fuß, wie Zeugen des Geschehens später erzählen. Dann geht es wieder senkrecht in den Himmel. Die Ingenieure am Boden raten ihm auszusteigen, Hoover aber bleibt stur und versucht weiter, den wildgewordenen Düsenjäger zu zähmen. Schließlich, die Arena hat sich über den nahen Ozean verlagert, der Los Angeles International Airport ist seinetwegen gesperrt, beschließt er, die F-86 jetzt halbwegs unter Kontrolle, die Landung auf einem ausgetrockneten See.

Während des Anflugs auf den sandigen Landeplatz ist er 240 Knoten schnell, langsamer läßt sich der Jet nicht kontrollieren. Fast sicher, Bruch zu machen, gelingt ihm die High-Speed-Landung im Bodeneffekt ohne Probleme.

Die Ingenieure stellen später mit Bestürzung fest, daß sich der Steuerknüppel noch am Boden »wie einbetoniert« anfühlt und daß ein Verlassen des Flugzeugs gar nicht möglich gewesen wäre: Der Sicherungstift des Schleudersitzes ist vor dem Flug nicht entfernt worden.

Wenn gerade keine Versuche anstehen, sind die Testpiloten Repräsentanten ihres Unternehmens. Sie leisten an allen Fronten Überzeugungsarbeit und werben für die Produkte ihrer Firmen. Als die F-100 Super Sabre in Dienst gestellt wird, ist es Bob Hoover, der Piloten von den Qualitäten des neuen Typs überzeugen soll. Das Kunstflugteam der Air Force, die berühmten Thunderbirds, fliegen aus Überzeugung F-84 und halten den neuen Jäger für zu träge und für ihre Zwecke nicht geeignet.

net. Eine Vorführung Hoovers überzeugt die Piloten der berühmten Kunstflugstaffel – sie flogen anschließend 13 Jahre lang F-100 Super Sabre. Und Bob wurde Ehrenmitglied der Thunderbirds.

1968 fusionierten North American Aviation und Rockwell zu North American Rockwell, und Bob Hoover wandelte sich vom reinen Testpiloten immer mehr zum technischen Berater und Manager. Zu dem Deal der beiden Luftfahrtgiganten gehörte auch die Aero Commander Division in Oklahoma City, ein eher glückloses Unternehmen, das mit seinen Kolben-Zweimotors im Jahr 13 Millionen Dollar Verlust machte. Als Hoover in Oklahoma eintrifft, um das neuerworbene Flugzeugwerk zu inspizieren, sieht er Dutzende nicht verkaufter Aero Commander Twins auf dem Firmengelände stehen, zum Teil mit platten Reifen und von der Sonne gebleichten Lackierungen.

Zusammen mit dem Verkaufsleiter von Aero Commander kommt er auf die Idee, ein spektakuläres Kunstflugprogramm für die Vermarktung der Business-Twin auszuarbeiten. Als Basis dient sein altes P-38-Programm, das er nach dem Krieg zusammen mit Chuck Yeager auf vielen Airshows vorgeführt hat. Das Problem dabei: Der schnelle zweimotorige Jäger war für 7,33 g, die Commander aber ist in der Utility-Klasse nur für 4,4 g zugelassen. Mit Hilfe eines g-Meters aber schafft es Hoover, sein spektakuläres Programm durch langes Üben und kleine Veränderungen an das neue Flugzeug anzupassen.

Vor dem Erstflug der FJ-2, einer trägergestützten Version der F-86, die sich vor allem durch den Fanghaken und das verstärkte Bugfahrwerk unterschied





Fotos: Archiv Bob Hoover, Alexis von Croy

Resultat ist eine Flugvorführung, die von Anfang an und bis heute ihresgleichen sucht und noch nie vollständig kopiert wurde, Bob Hoovers berühmte *Energy Management Routine*, bei der er die kinetische Energie der Maschine beim antriebslosen Kunstflug in verblüffender Weise ausnutzt.

Bereits nach ein paar Vorführungen begann das Interesse von Privatpiloten an der Commander zu steigen, und nach wenigen Monaten war der Hof des Unternehmens leer. Die Produktion stieg von einer bis auf acht Maschinen pro Monat an.

Auf der ganzen Welt führte Bob Hoover die Aero Commander und später den Ableger Shrike Commander vor und trug so zum Erfolg des Typs wesentlich bei. Auf der Luftfahrtausstellung in Hannover 1975 brach er mit ihr drei Steigflugweltrekorde – und überflog dabei unabsichtlich die DDR-Grenze, was leicht dazu hätte führen können, ein zweites Mal von deutschen Piloten abgeschossen zu werden. Hoover aber hatte Glück und kehrte unbemerkt in den westdeutschen Luftraum zurück. Der Erfolg mit der Aero Commander führte dazu, daß er später auch den ersten amerikanischen Businessjet, den T-39 Sabreliner, im Kunstflug vorführte – wie immer mit Rollen nach dem Start.

Nachdem seine professionelle Karriere als Testpilot zu Ende war, begann Bob Hoover langsam aber sicher zur Airshow-Legende zu werden. In Oshkosh gehörte er



14.10. 97, 50. Jahrestag des ersten Überschallflugs. Yeager und Hoover durchbrechen die Schallmauer in einer F-15 und einer F-16

mittlerweile zum Standardprogramm und hatte eine stetig wachsende Fan-Gemeinde, in Reno eröffnete er jedes Jahr das Rennen der Unlimited-Klasse, wenn er in seiner gelben P-51 »Ole Yeller« vor dem Feld herfliegend hochzog und über Mikro das Rennen startete: »Gentlemen you have a race«. Die Mustang hatte North American einst zu PR-Zwecken gekauft und ihn damit auf Werbetour durch die USA geschickt.

Wahrscheinlich wäre Bobs Karriere ohne Probleme noch einige Jahre weitergegangen, wenn nicht 1994 zwei eifrige Mitarbeiter der *Federal Aviation Administration* (FAA), die bei einer seiner Shows anwesend waren, beschlossen hätten, ihn vom Himmel zu holen – nach Meinung von Bob, um sich als diejenigen zu profilieren, »die Hoover groundeten«.



1985 in Marysville, Ohio: Die Mustang gerät in der Luft in Brand. Nach geglückter Landung rannte Hoover (rechts) um sein Leben – und trug fortan Nomex-Anzug und Helm

Keinem Piloten der anwesenden Kunstflug-Elite, unter ihnen auch Asse wie Leo Loudenslager oder Sean D. Tucker, war etwas aufgefallen – die beiden Bürokraten aber glaubten, Hoover sei zu alt, und seine fliegerischen Fähigkeiten hätten sichtbar nachgelassen. Es folgten 18 Monate, in denen Hoover in den USA nicht solo fliegen durfte, weil die FAA sein *medical* für ungültig erklärt hatte.

Womit die Behörde aber nicht gerechnet hatte: Ein großer Teil der US-Piloten solidariserte sich mit ihrem Idol, bombardierte die FAA ob der Ungerechtigkeit mit Briefen und machte die behördliche Willkür zum Medienthema. Immer wieder bewies Hoover durch freiwillige Untersuchungen seine Fitness, aber nichts half, die FAA legte sich quer – unfähig, ihren Fehler einzugestehen.

18 Monate dauerte es, bis die Luftfahrtbehörde nachgab, und Bob Hoover seine Lizenz zurückbekam. Bei der »Skyfest 95 Daytona Airshow« in Florida war er »back in the air« und wurde von Zehntausenden bejubelt.

Auch 1998 wird Bob Hoover wieder bei zehn Airshows in den USA auftreten, natürlich auch in Oshkosh. Bis ins nächste Jahrtausend hinein bei Airshows zu fliegen, das ist sein Ziel – außer seine Gesundheit ließe es nicht mehr zu. In diesem Fall aber, schreibt Bob am Ende seines Buches »Forever Flying«, wäre er der erste, der das Handtuch werfen würde. Alexis von Croy

INTERVIEW



Bob Hoover im Gespräch mit fliegermagazin-Redakteur Alexis von Croy

Mr. Hoover, was wären Sie außer Pilot sonst noch gerne geworden?

Ich habe keine Ahnung, ich wollte eigentlich immer nur fliegen!

Hat das Fliegen immer noch die gleiche Faszination für Sie wie damals? Was macht für Sie den Reiz des Fliegens aus?

Für mich ist Fliegen immer gleichbedeutend mit Herausforderung. Die Fliegerei, die ich betrieb und zum Teil noch mache, verlangte ja extreme Konzentration, und ich habe eigentlich immer versucht, so präzise wie möglich zu fliegen. Es ist einfach eine Herausforderung für mich, zu sehen, ob ich es denn nicht besser hinkriegen kann als das letzte Mal. Auf einem Routineflug versuche ich jedes Mal, noch ein wenig exakter zu landen, noch etwas weicher abzuheben und so weiter.

Beim Kunstflug gebe ich mir jedesmal Noten von eins bis zehn. Eine Rolle in sechzehn Zeiten zum Beispiel, bei der muß jedes Teil des Kuchens absolut gleich groß sein, das ist die Art von Herausforderung, die mich interessiert.

Und einfach nur so dahinzufliegen und die Landschaft von oben zu betrachten?

Ich kann gar nicht genug davon kriegen, aber ohne wirklichen Grund fliege ich eigentlich nie. Entweder ich reise, oder ich fliege in einer Airshow.

Glauben Sie, daß das Fliegen gefährlich ist?

Nein, aber ich glaube, daß die Piloten es manchmal gefährlich machen. Und natürlich gibt es Dinge, über die man keine Kontrolle hat. Es kann zum Beispiel ein Fehler bei der Wartung gemacht werden, aber ich denke, Sicherheit kann man nicht gesetzlich verordnen.

Dennoch passieren auch beim Fliegen immer noch zu viele Unfälle, vor allem in ein- und zweimotorigen Privatflugzeugen. Warum?

Aus vielerlei Gründen überschätzen Piloten oft ihre eigenen Fähigkeiten. Sie fliegen in schlechtes Wetter und haben dann oft weder die Ausbildung noch die Technik für schwierige Situationen. Oder sie sind sich der möglichen Schwierigkeiten gar nicht bewußt, fliegen los und geraten plötzlich in schlechtes Wetter und stellen erst dann fest, daß sie gar nicht wissen, wie man aus schlechtem Wetter umkehrt.

Macht Ihnen das IFR-Fliegen Spaß?

Sagen wir mal so: Ich tue es, aber es ist nicht meine liebste Form des Fliegens. Manchmal, wenn ich in einem Airliner fliege, empfinde ich den Flug als unangenehmer als jeden Kunstflug.

Sie fühlen sich nicht sicher in Verkehrsflugzeugen?

Das wollte ich nicht sagen, aber es gab schon Flüge, bei denen ich Bedenken hatte. Ich erinnere mich vor allem an einen Flug: Ich war geschäftlich in Washington, und auf dem Flug zurück saß ich neben Donald Douglas jr., dem Chef von Douglas. Plötzlich bemerkten wir, daß ein Teil der Fernschirme zu flimmern begann und stellten fest, daß unter dem Teppich der Kabine Kabel heiß wurden.



Wir informierten also die Crew, aber keiner der Piloten hielt es für nötig, nach hinten zu kommen und sich die Sache anzusehen. Schließlich bestand ich darauf, mit jemandem zu sprechen, denn für mich war die Situation nicht ganz unbedenklich. Der Flugingenieur kam also nach hinten und erklärte mir, die Vorschriften der Gesellschaft verlangten, daß sie den Fehler im Handbuch suchten. Ich sagte nur »ihre Vorschriften sind bescheuert. Wir fliegen hier in 30000 Fuß, und Sie blättern in ihrem Handbuch. Dabei können Sie in ein paar Sekunden die ganze Kabine voll tödlichem Rauch haben.«

Was hat er geantwortet? Er berief sich auf seine Vorschriften. Schließlich stellten sie die ganze TV-Anlage ab, die Kabel kühlten ab, und die Gefahr war gebannt. Manchmal ist es wirklich besser zu handeln, als sich auf seine Vorschriften zu verlassen.

Ist es Ihrer Meinung nach sinnvoll, daß Privatpiloten ohne Wettbewerbs-Ambitionen Kunstflug lernen?

Auf jeden Fall. Wer Kunstflug beherrscht, hat ein ganz

anderes Gefühl für die Maschine, auch in Standard-situationen und ist damit ein besserer Pilot.

Was raten Sie Piloten, die mit dem Kunstflug beginnen wollen?

Sie sollten sich einen kompetenten Kunstfluglehrer mit einer guten Kunstflugmaschine suchen, der Ihnen zeigt, worauf es ankommt – nämlich die Maschine bei keinem Manöver zu überlasten. Das ist das Geheimnis.

Sie haben sich den Kunstflug ja selbst in einer Cub beigebracht

Ja, das war zwar vielleicht nicht besonders klug, aber damals gab es eben noch keine andere Möglichkeit, keine ausgesprochenen Kunstflugmaschinen und -lehrer.

Sie kennen ja die ganze Weltelite des Kunstflugs. Was glauben Sie, hat sich in den letzten Jahrzehnten verändert?

Nun, die Piloten sind alle wesentlich besser geworden, die machen heute Sachen, da wird einem ganz schwindlig. Und vor allem machen sie ununterbrochen Manöver, ohne jede Pause wie früher.

Und trotzdem gibt es keinen, der Ihr Programm mit der Shrike Commander kopiert?

Nein, so ganz hat mich noch keiner imitiert. Es gibt da zwei Piloten, die machen ähnliche Sachen, aber keiner von ihnen stellt beide Motoren ab. Einer von den beiden hat eine C-45-Zweimot. Jede Menge Rauch, und er ist ein wirklich sehr guter Pilot. Aber er macht nur Rollen und Loops.

Keiner, der die Rolle nach dem Landen versucht? Ist das Manöver so gefährlich?

Ein Motoraussetzer dabei wäre einer zuviel.

