

HOLLYWOOD-STUNTPILOT TOM DANAHER AUS TEXAS

Lizenz zum Fliegen

Wenn es ums Fliegen geht, macht Tom Danaher aus Wichita Falls in Texas keiner etwas vor. Nach dem Militärdienst als Nachtjäger im Zweiten Weltkrieg und im Koreakrieg, flog Tom Filmeinsätze in mehr als 20 Spielfilmen, er tritt bei Airshows auf und überführt Flugzeuge in alle Welt



Für den James Bond »Golden Eye« landete Tom Danaher eine Cessna 172 auf einem Feldweg. »Einer meiner einfachsten Stunts«, sagt er



W

Von Alexis von Croy

Wichita Falls, Texas. Ich sitze im Copilotensitz einer zweimotorigen Beech Baron. Die Maschine hat gerade den Steigflug beendet, als Tom Danaher plötzlich zu den Triebwerkshebeln greift, sie bis zum Anschlag herauszieht, die beiden Contis abstellt und die Propeller in Segelstellung bringt. Sofort nimmt die elegante Twin die Nase runter und geht in den Sinkflug. Tom, lässig zurückgelehnt, drückt die Baron jetzt in einen steilen Bahnneigungsflug. So steil, daß die Geschwindigkeit rasant ansteigt. Die glitzernde Oberfläche des Lake Wichita stürzt auf uns zu, das Rauschen des Fahrtwindes wird lauter. Ein Sturzflug mit stehenden Props – reichlich ungemütlich. Was wird das?

1000 Fuß über der Wasseroberfläche, über 200 Knoten liegen an, zieht Tom überraschend das Steuerhorn voll durch. Darauf völlig unvorbereitet, wird mir kurz fast schwarz vor den Augen. Es wird ein Loop, mit stehenden Props. Vier g zeigt der Beschleunigungsmesser an. Nach dem Loop sind wir in Verlängerung der Landebahn am Rand des Sees, 500 Fuß über Grund.

Jetzt dreht er die Baron in einer halben gesteuerten Rolle in den Rückenflug, überfliegt so die Runway im Gleitflug, 200 Fuß AGL: Die Baron dreht sich zurück in Normalfluglage. Beide Mixer *full rich*, props *full forward*, Leistungshebel – die Motoren springen sofort an. Eine 180-Grad-Kurve zurück zur Bahn, Fahrwerk raus, Klappen, eine unspektakuläre Landung.

»Wie Bob Hoover?« Tom Danaher lacht. Natürlich kennt er den berühmten Airshow-Piloten. »Ja, der macht auch so was, mit seiner Shrike Commander, aber ich hab's schon Jahre vor ihm gemacht – damals in der Navy, mit unseren SNJs. Nur – die fielen mir oben immer aus dem Loop raus, mit stehenden Props hab' ich sie oben nie ganz rumgekriegt.«

Tom Danaher und Flugzeuge – nicht zu trennen. Bereits mit fünf Jahren fing er an, Flugzeugmodelle aus Balsaholz zu bauen, verbrachte viele Nachmittage am Flugplatz von Little Rock, im Nachbarstaat Arkansas, wohin seine Eltern aus Memphis, Tennessee, gezogen waren. 1936, Tom ist zwölf Jahre alt, berichtete die Zeitschrift »Model Airplane News« über den flugbegeisterten Jungen, der als jüngster Modellbauer ein benzinbetriebenes Modellflugzeug konstruierte.

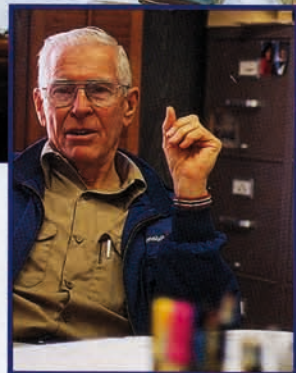
Im Kriegsjahr 1941 lebt Tom mit seinen Eltern bereits in der texanischen Metropole Dallas. In diesem Jahr schließt er die High School ab, gerade 17 Jahre alt, und meldet sich zum Navy-V5-Pilotenausbildungsprogramm. In Abilene, Texas, besucht Tom dann die War Training School (WTS), die aus dem Civilian Pilot Training (CPT) entstanden war, und dort lernte er schließlich auch das Fliegen – in zehn Wochen auf einer Piper Cub – später noch den Instrumentenflug auf den Mustern Vultee SNV und auf der SNJ, der Marineversion der AT-6 Texan.

Mehr als 25000 Flugstunden in 50 Jahren. Tom Danaher fliegt alles, vom Doppeldecker bis zur 707





Pilotenbüro: An den Wänden



Erinnerungen an viele Flüge

W

ieder zuhause in Texas, begann Tom für einen Freund im Süden als Landwirtschaftsfieger zu arbeiten. Nach einem Jahr machte er sich mit einer Boeing Stearman, die er zusammen mit seinem Bruder für 500 Dollar aus den Restbeständen der Armee gekauft hatte, selbständig und flog noch ein weiteres Jahr als *crop duster*. 1949 schließlich erwarb er eine gebrauchte Beech Bonanza für 4500 Dollar (Neupreis 1949: 7900 Dollar) und stieg in das Chartergeschäft ein, flog Geschäftsleute kreuz und quer durch Texas und die Nachbarstaaten.

Daneben war er immer noch in einer Reservestaffel des Marine Corps. Einmal im Monat, so die Vorschrift, mußte er ein Wochenende bei seinem Geschwader in Dallas verbringen und F4U-Corsair fliegen. In den Sommermonaten mußte er sich sogar zwei Wochen Urlaub vom Zivilleben nehmen und mit seiner Corsair zu einem der beiden Hauptstützpunkte der Navy in El Toro, Kalifornien oder Cherry Point, North Carolina fliegen. Zwei Jahre dauerte sein Engagement in dieser Reservestaffel. 1951 schließlich brach der Koreakrieg aus und Tom kam als Ersatzpilot in ein Geschwader nach Korea. Mittlerweile hatte die Navy Jets und Tom Danaher flog einen der ersten trägergestützten Nachtjäger-Jets, die F3D Sky-night. Noch immer als Nachtjäger qualifiziert, wurde er hauptsächlich als Nachtjäger, aber auch als Begleitschutz für B-29-Bomber, eingesetzt.

1953 kam Tom aus Korea zurück und stürzte sich gleich in sein nächstes Abenteuer. Im Westen der USA, vor allem in Colorado, hatte ein dem Goldrausch vergleichbarer Run auf Uran eingesetzt. Die Regierung zahlte den Uransuchern einen hohen, festgesetzten Preis für jedes Gramm Uran. Mit einer Piper Cub für 500 Dollar und einem alten Jeep suchten Tom und sein Bruder, der im Zweiten Weltkrieg P-38-Pilot gewesen war, mit Hilfe eines Strahlungsmessers die Canyons von Colorado ab. Als die Preise ein Jahr später verfelen und die Regierung ihre Preisgarantie zurücknahm, beendeten die Brüder die Suche.

W

ieder in Texas, erinnerte sich Tom an Roy Bennet und Johnny Almond, zwei Piloten der Royal Air Force. Eines Nachts saßen sie in Korea in ihrer Unterkunft zusammen, als Tom das Foto seiner Bonanza hervorzog. Er solle sie doch nach dem Krieg in England besuchen kommen, schlugen die beiden Engländer vor. Wie aber reisen? Ganz einfach, hatte Tom damals halb im Spaß gesagt – er würde seine Bonanza nehmen.



Die erste seiner über 100 Atlantiküberquerungen. 1954 bezwingt Tom den Ozean in einer 185 PS starken Bonanza

V

on Neufundland flog er die 185-PS-Bonanza direkt nach Shannon in Irland – in 14,5 Stunden. Sorgfältig hatte er eine Route ausgesucht, auf der er zumeist Rückenwind haben würde, und so landete er in Irland mit einer Spritreserve von viereinhalb Stunden. Anschließend flog er noch quer durch Europa bis hinunter nach Rom, wo er es sich nicht nehmen ließ, dem Papst einen Besuch abzustatten.

Bei der Landung in Irland hatte Tom zum ersten Mal einen Volkswagen gesehen. Jetzt, da er sowieso nach einem neuen Betätigungsfeld suchte, begann er, die in Wichita Falls immer zahlreicher werdenden Volkswagen zu warten. Nebenbei flog er Charter mit der Bonanza. Bis heute ist die originale V-Bonanza Toms Lieblingsflugzeug geblieben.

1956 wurde Tom Danaher offizieller und erfolgreicher VW-Händler von Wichita Falls. Später kam noch eine Mazda-Vertretung dazu, die erste in Texas. 1973 schließlich verkaufte er seine Firmen und zog, erst 49 Jahre alt, auf seinen eigenen Flugplatz, den er sich in der Zwischenszeit am Ufer des Lake Wichita gebaut hatte. Zwei halbrunde Flugzeughangars, wie sie in seiner Kindheit noch typisch gewesen waren, hatte er gebraucht in Oklahoma erstanden. Zwischen zwei Seeufern legte er eine fast 1300 Meter lange Betonbahn an, die sogar einen offiziellen VOR/DME-Anflug bekam. Auch eine eigene Tankstelle hat sein »Lake Wichita Airport«. In einen der beiden Hangars integrierte er Wohnung und Büro, sein Zuhause als Loft unter der Hangardecke, mit Sonnenterrasse auf dem Dach. Ab jetzt wollte er sich ausschließlich der Fliegerei widmen.



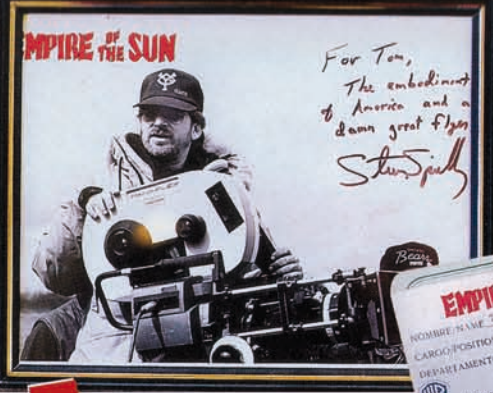
Toms »Lake Wichita Airport« – mit eigenem VOR/DME-Anflug. In einem der beiden Hangars hat er sich eine Wohnung unter dem Dach eingerichtet



1945: Mit einer Grumman Hellcat wurde Tom als Nachtjäger auf Okinawa eingesetzt. Im Koreakrieg flog er dann Jets

»Während wir also da herumhingen und darauf warteten, daß endlich was passierte, hörte ich, daß sie in der Navy Freiwillige für den Einsatz als Nachtjäger suchten. Die Japaner verloren zu jener Zeit bereits jede Schlacht im Pazifik, und es sah schon fast so aus, als käme ich nicht mehr zum Fliegen.« Tom meldet sich deshalb zum Ausbildungsprogramm für Nachtjäger in Vero





Leland Snow, Präsident der Agrarflugzeugfirma »Air Tractor« aus Olney, nur eine Stunde südlich von Wichita Falls, kannte Tom bereits aus seiner Zeit als VW-Händler. In seinen Sprühflugzeugen verwendete Snow Bremsenteile aus dem Volkswagen-Ersatzteilkatalog. Jetzt, da Tom sozusagen in vorzeitigen Ruhestand gegangen war, fragte ihn Snow, ob er nicht Testpilot für »Air Tractor« werden wolle. Also testete Tom in den nächsten drei Jahren Prototypen und Serienflugzeuge für »Air Tractor« – und flog wieder über den Atlantik, diesmal um eins der Sprühflugzeuge nach Graz zu überführen. Dieses sollte aber nur der erste von mehr als 100 Ferry Flights über den Atlantik werden. Viele Jahre lang machte Tom alle Überführungsflüge ohne Autopiloten, erst später nahm, er einen herausnehmbaren wing leveler mit, einzige Konzession an den Komfort.

In Fort Lauderdale, Florida, lernte Tom Anfang der siebziger Jahre John Hawke kennen – einen Engländer, dem er half, eine Schiffsladung voller Nord-Trainer, die Hawke in Frankreich aus Beständen der Luftwaffe gekauft hatte, zusammenzubauen. Außerdem war Hawke Pilot in einigen Filmproduktionen gewesen, und er war es, der Tom Danaher schließlich über seine Firma »Visionair« in das Filmgeschäft brachte. »Fire Power« mit Sophia Loren, James Coburn und O. J. Simpson wurde sein erster Film, über 20 Spielfilme und mehrere Werbefilme sollten folgen.

Das absolute Highlight von Toms Karriere als Stuntpilot wurde Steven Spielbergs »Im Reich der Sonne«, dicht gefolgt von Sidney Pollacks »Jenseits von Afrika« mit Meryl Streep, Robert Redford und Klaus-Maria Brandauer in den Hauptrollen. Bei »Im Reich der Sonne« flog Tom eine zum japanischen Zero-Jäger umgebaute T-6, war aber auch kurz in einer kleinen Rolle als amerikanischer Colonel zu sehen. »Ich saß mit den anderen Piloten in der Sonne und sah den Dreharbeiten zu, als Steven Spielberg plötzlich zu mir herkam und meinte, er hätte da eine kleine Rolle für mich.«

Zu »Jenseits von Afrika« fällt Tom vor allem Meryl Streep ein, »die sich nicht zu gut war, die Abende mit uns Piloten und den Handwerkern des Teams zu verbringen. Eine echte Lady.«

Aber auch die anderen Hollywood-Produktionen, in denen Tom die Flugszenen übernahm, können sich sehen lassen: Actionfilme wie »Cliffhanger« mit Sylvester Stallone oder »Air America« mit Mel Gibson sind die bekanntesten und waren auch in Deutschland Kassenschlager.

Daneben flog Tom eine Ju-52 in »Il Duce«, dem Spielfilm über den italienischen Diktator Benito Mussolini, oder den umgebauten Potez-Doppeldecker für Jean-Jaques Annauds IMAX-Film »Wings of Courage«. »Im Film sieht die Maschine ja nahezu originalgetreu aus. Dabei haben wir sie für den Einsatz in der Höhe eigens auf eine Pratt- & Whitney-Turbine umgebaut.« Fast 150 Kilo wog die monströse 3-D-Spezialkamera, die an der Tragflächenstrebe angebracht war, und um wenigstens ein einigermaßen normales Flugverhalten hinzubekommen, mußte auch die andere Tragfläche mit einem Gewicht beschwert werden.

»Wings of Courage« war das härteste Stück Arbeit seiner ganzen Laufbahn als Filmpilot, meint Tom. »Nach Abschluß der Dreharbeiten war ich fast taub, die Turbine machte einen unheimlichen Lärm. Außerdem drehten wir im Hochgebirge Kanadas bei extrem niedrigen Temperaturen.« Heute steht die Potez zerlegt in einer Ecke von Toms Hangar, die Filmleute schenken sie ihm nach Abschluß der Dreharbeiten.

Besonders ungewöhnlich ging es bei den Dreharbeiten zum Actionfilm »Air America« zu,

in dem Mel Gibson einen der Piloten des geheimen, von der CIA unterstützten Flugdienstes in Laos zu Zeiten des Vietnamkriegs spielt. »Spannender als der ganze Film«, meint Tom, »war die Vorgeschichte zu den Flugszenen.«

Die Dreharbeiten fanden im Norden Thailands statt, und die thailändische Armee wollte eigentlich einige ihrer Pilatus Porter für die Dreharbeiten zur Verfügung stellen, das Muster, mit dem die geheime »Fluglinie« damals vor allem Waffen transportierte. »Das Drehbuch sah eine spektakuläre Landung auf einem steilen Berghang vor, und so machte sich das Filmteam nahe der Grenze zu Burma auf die Suche nach der passenden location.« Schließlich waren drei mögliche Landeplätze ausgewählt, einer davon eigentlich zu steil und zu kurz für eine sichere Ladung. »Es waren 270 Fuß, aber ich war sicher, daß es gehen würde«, meint Tom.



Für den Regisseur, Roger Spottiswoode, war die Sache sofort klar – diese Stelle, ein Stück steile Bergwiese, mußte es sein. Als aber die thailändischen Militärs sahen, was die verrückten Amerikaner vorhatten, verweigerten sie die weitere Kooperation. Für die Landung an diesem Berghang wollten sie keine ihrer kostbaren Porter zu Verfügung stellen – ihrer Meinung nach war eine Landung dort nicht machbar. Trotz aller Überredungsversuche der Produzenten – die Thais blieben stur. Schließlich war Roger Spottiswoode soweit, daß er fast eine Pilatus gekauft hätte. 800000 Dollar für eine Szene. Das sah Tom nicht ein und so suchte er nach einer anderen Lösung. Eine Porter zu chartern war in Thailand nicht möglich, eine Überführung aus Europa oder aus USA hätte zu lange gedauert. Schließlich aber hatte Tom einen Einfall. Er erinnerte sich, daß im Süden Thailands, bei Lop Buri, die Reste der Porter auf einem Schrottplatz lagen, die »Air America« einst geflogen hatte, der CIA hatte sie den Thai später überlassen. Also flog er kurzentschlossen in den Süden Thailands und nahm die Überreste der Flugzeuge in Augenschein.

Das tropische Klima, 40 Grad Hitze und nahezu 100 Prozent Luftfeuchtigkeit, hatte den ausgeschlachteten Überresten der Maschinen arg zugesetzt. Tom aber war sich sicher, daß er aus den Überresten der acht Flugzeuge eine flugfähige Maschine zusammenbauen konnte. »Das größte Problem war, eine funktionierende Turbine aufzutreiben, aber schließlich fand ich einen Motor, der seit 20 Jahren als Dekoration in einem Offizierskasino über der Bühne hing. Die Propellerblätter, mit phosphoreszierendem Lack angestrichen, leuchteten im Schwarzlicht und wurden von einem kleinen Elektromotor gedreht, unter dem seltsamen Mobile spielte die Band.«



1981 gewinnt Tom das Luftrennen Paris-New York-Paris gegen 80 Konkurrenten

Tom brachte die Turbine wieder zum Laufen, außer einer defekten Spritversorgung war sie noch in brauchbarem Zustand gewesen. In nur zwei Wochen baute er mit Hilfe von zehn Freiwilligen der thailändischen Armee aus den acht Wracks eine komplette Porter zusammen. Instrumente hatte das Flugzeug so gut wie keine, vieles mußte improvisiert werden. Nur fliegen mußte die Porter schließlich – und von außen möglichst originalgetreu aussehen.

Das letzte Problem lösten dann die Handwerker des Filmteams: Sie schnitten aus Plexiglas eine neue Cockpit-Verglasung für die Maschine zurecht. Als torque pressure-Anzeige diente die umgebaute Anzeige eines Druckluftkompressors. Ein Fahrtmesser wurde mit Draht am ausgeschlachteten Panel befestigt – nicht ganz unwichtig, wenn man weiß, daß Tom die Porter für die spektakuläre Szene unterhalb der stall speed landen mußte.

Sogar einen Namen bekam die unglaubliche Porter – »Corrosion City«. Wie sehr die Filmleute Tom vertrauten, zeigte sich, als sogar Regisseur Spottiswoode einen Erkundungsflug mit Tom in der Corrosion City unternahm. »Als die Produzenten des Films davon erfuhren, waren sie reichlich sauer – der hochbezahlte Regisseur eines Millionen Dollar teuren Films, in diesem unglaublichen Flugzeug über dem Regenwald Thailands.« Die Landung der Porter auf dem Berghang ist einer der absoluten Höhepunkte von »Air America«. Mit Minimalfahrt unterhalb der stall speed am Prop hängend kommt sie mit Schleppgas niedrig über die Bäume, setzt auf und steht bergauf am Hang. Der anschließende Start, steil bergab, stand ursprünglich nicht einmal im Drehbuch, wurde aber im Film doch verwendet.

Von solchen, nahezu unglaublichen, Flugabenteuern könnte Tom tagelang erzählen, und auf die Frage, was denn das größte Flugzeug gewesen sei, das er jemals geflogen habe, schmunzelt er: »Eine 707 habe ich mal nach Irland überführt.«

»Columbia Pictures rief eines Tages an und fragte, ob ich denn eine alte, aber noch flugfähige Boeing 707 auftreiben könne. Ich fand eine, für nur 100000 Dollar bei einem dieser Flugzeug-Abwracker.

Ein paar Mechaniker machten sie mir flugbereit, wir betankten sie mit Jet Fuel für 36000 Dollar, und ich flog sie rüber nach Schottland, wo gerade ein spannender Agententhriller, »White Nights«, gedreht wurde.« An und für sich kein aufsehenerregender Vorgang – wäre es nicht Toms erster Flug mit einer 707 gewesen.

Type Rating? Boden-einweisung? Simulator? Fehlanzeige. Toms erster und einziger Flug in der 707 war gleich eine Atlantiküberquerung. »Sie flog sich wirklich kinderleicht, wie eine große Cub mit Düsen«, setzt er noch hinzu, »und die komplizierten Systeme und so weiter – dafür holte ich mir einen erfahrenen Flugingenieur, der Tausende von Stunden auf der seven-o-seven Dienst getan hatte, mein Freund John Hawke war der Co. Das Fliegen selbst war einfach.«

Das Bersteiger-Action-Epos »Cliffhanger« wurde vor allem durch die Szene bekannt, bei der sich Stuntman Simon Crane als Gangster aus einer DC-9 in den Jetstar-Business-Jet abseilt. 1993 wurde dieser Stunt als »Stunt des Jahres« bei den British Academy Awards ausgezeichnet.

Verantwortlich für die Konzeption und die Realisierung: Tom Danaher. Auf seinem Lake Wichita Airport entwickelte er im Auftrag der Filmfirma den kompletten Stunt, bei dem sich Simon Crane, der 100000 Dollar für die Mutprobe erhielt, aus der Verkehrsmaschine in den darunter fliegenden Jet abseilt. Eine Woche lang übten sie in Wichita Falls mit Toms Beech Baron, seiner Bonanza und einem hölzernen Dummy, bevor die Szene in Colorado realisiert und gefilmt wurde. »Der Eigentümer des Jetstar saß während der Aufnahmen auf dem Copilotensitz und schrie mir ständig ins Ohr, voller Panik weil ich immer knapp an der stall speed fliegen mußte – dabei waren wir über 10000 Fuß hoch.«



Mit diesem hölzernen »Dummy« entwickelte Tom den Stunt für »Cliffhanger«

Toms vorläufig letztes Spielfilmprojekt war 1995 der James Bond »Golden Eye« mit Pierce Brosnan als Agent 007. Tom sollte ein Seawind-Amphibienflugzeug auf dem Feldweg landen, während James Bond im BMW-Roadster knapp hinter ihm herfuhr. Es fand sich aber keine Versicherung, die bereit war, das exotische Amphibium für den Film zu versichern, außerdem stellte sich der Feldweg wegen Büschen für die Landung eines Tiefdeckers als ungeeignet heraus. Kurzentschlossen charterte das Team in Puerto Rico, wo die Dreharbeiten stattfanden, eine Cessna 172. Fünf- oder sechsmal mußte die Szene wiederholt werden, bis alles stimmte. Mit Toms Erfahrung aber war die Szene schnell im Kasten – eine C-172 auf einem Feldweg zu landen, ist



schließlich für einen wie Tom ein Kinderspiel –, »piece of cake«. Das letzte Projekt von Tom war ein IMAX-Film über den Amazonas, der in diesem Monat uraufgeführt wird. 14000 Meilen flog er dafür in seiner Grumman Goose.

Auch in letzter Zeit haben wieder Filmfirmen bei Tom angefragt. Und schon mancher berühmte Schauspieler wollte von Tom Tips für den Kauf seines Privatflugzeugs. Auch in Hollywood ist schließlich klar, wer die Lizenz zum Fliegen hat.

Doppeldecker mit Turbine. Die Dreharbeiten zum IMAX-Film »Wings of Courage«

