Herr Rossy sucht das Glück

Der Schweizer Yves Rossy rast durch den Himmel. Frei wie ein Vogel. Nur viel schneller. Seine Flügel mit Düsenantrieb beschleunigen den Mann auf bis zu 300 km/h

Auf 2500 Meter Höhe springt er und rauscht ab in die Tiefe. Kein Fallschirm öffnet sich. Stattdessen breiten sich schwarze Flügel auf seinem Rücken aus. Er segelt damit ein Stück durch die Luft, stabilisiert kurz seine Position, dann schaut er hoch und fliegt. Nach oben. Mit etwa 180 Stundenkilometern. Majestätisch und kraftvoll. Frei wie ein stolzer Raubvogel. Nur eben viel, viel schneller.

Das klingt wie eine Episode aus einem Superhelden-Comic, ist aber pure Realität. Der Schweizer Yves Rossy kann fliegen. Nicht nur im Sinkflug, wie Drachenflieger, Paraglider oder Fallschirmspringer. Nein,

Startklar: Rossy im feuerfesten Anzug auf dem Weg zum Flugzeug. Erst an Bord schnallt er die Flügel an

FOTOS: WWW.JET-MAN.COM

Landevorbereitung: Spätestens in 800 Meter Höhe muss Rossy den Fallschirm öffnen

Rossy fliegt waagerecht zum Boden oder auch nach oben. Neun Minuten und zweiunddreißig Sekunden ist sein Rekord. Länger reicht das Kerosin nicht. Noch nicht.

Yves Rossy ist 49 Jahre alt, drahtig und eine eigentümliche Mischung aus Bruce Willis und einem passionierten Physiklehrer. Seit er mit 13 eine Airshow besuchte, weiß er, dass er fliegen will. Die Jets rasten mit infernalischem Donnern wenige Meter über seinem Kopf hinweg. „Diese Leistung, diese Kraft", fühlte er mehr als er dachte.

Yves Rossy konnte fliegen, bevor er Auto fahren durfte. Mit 17 bewarb er sich bei der Schweizer Luftwaffe. Er setzte sich gegen 3000 Mitbewerber durch. Fast ein Vierteljahrhundert ist er für das Militär geflogen. Am liebsten die Mirage III. „Es ist ein gutes Gefühl, wenn es keine Grenzen mehr gibt", sagt Rossy.

Aber immer schon fehlte ihm etwas. Trotz der 2400 Stundenkilometer, die die Mirage leistet, und trotz der 18.000 Meter Flughöhe, auf die ihn dieses Wunderwerk der Flugzeugtechnik hebt. „Ich wollte immer frei sein wie ein Vogel", sagt Rossy, „und nicht in einer Blechbüchse fliegen."

Das Gefühl bleibt, erst recht, als er später zur Swissair wechselt und Jumbo-Jets pilotiert, die Großraumbusse der Luftfahrt. So beginnt er in den frühen Neunzigern mit Flugversuchen – ohne Flugzeug. Am Anfang versuchte er es mit dem Sky-Surfen: Er schnallte sich auf ein Brett, gleich einem Snowboard. Wie der Grüne Kobold, der Bösewicht aus „Spider-Man", flog er damit durch die Luft und machte Loopings.

Das Brett an den Füßen verlängerte den freien Fall. Erst nach einer Minute musste er seinen Fallschirm öffnen. Aber das reichte Rossy nicht. Er wollte mehr. Wollte länger fliegen. „Denn auf dem Flügel zu stehen, das war nicht natürlich", sagt er.

Doch sich Flügel an den Körper zu schnallen war ihm zu riskant. Das hatten schon einige vor ihm versucht. Seit den 1950er-Jahren. All die Flugpioniere, die dieses Experiment mit dem Leben bezahlten, weil sich ihr Fallschirm in den Flügeln verheddert hatte.

Dann lernt Rossy Patrick de Gayardon kennen. Der Franzose fliegt mit einem Flügelanzug. Zwischen Armen und Beinen ist Stoff genäht. Durch diese Fläche wird die Fallgeschwindigkeit reduziert. Mit dieser Technik kann de Gayardon bis zu zwei Minuten fliegen. Doppelt so lange wie Rossy auf seinem Brett. Aber auch im „Wingsuit" geht es immer nur nach unten. „Ich wollte auch nach oben", sagt Rossy. Bei einem Flugversuch 1998 stürzt de Gayardon aus mehreren hundert Metern ab, weil er Probleme mit seinem Fallschirm hat. Er stirbt. Rossy macht trotzdem weiter. Er will Flügel. Und mehr Sicherheit.

Er spricht mit Experten, macht Tests. Mit seinen ersten Flügeln aus Kunststoff gleitet er 2001 über den Genfer See. Rossy weiß, dass er motorisiert fliegen muss, um nach oben zu kommen. Er montiert Mini-Düsentriebwerke an die Flügel, optimiert die Maße und nutzt leichteres Material.

Am 26. September 2008 wagt Yves Rossy den ultimativen Vogeltest. Mit feuerfestem Anzug, denn die Turbinen werden bis zu 750 Grad heiß. Er springt aus 2500 Metern aus einem Flugzeug über Calais und landet mit seinem Fallschirm nach etwas mehr als 13 Minuten sicher in Dover. Er ist über den Ärmelkanal geflogen. Nach oben, waagerecht und im Sinkflug mit bis zu 300 km/h. Gesteuert nur von seinem Körper. Endlich ist es geschafft. Der Traum vom Fliegen ist für ihn wahr geworden.

Aber auch das reicht Rossy nicht. Die Flügel sollen kleiner und leichter werden und die Turbinen leistungsfähiger. Noch dieses Jahr will er über den Grand Canyon fliegen. Und irgendwann auch direkt vom Boden aus starten können.

Rossy weiß, dass ihn viele für verrückt halten. Auch seine Frau. Nach zehn Jahren Ehe hat sie ihn schließlich verlassen. Weil sie ihn nicht länger mit den Flügeln teilen wollte.

Herr Rossy weiß natürlich auch, was Ikarus passiert ist. Der stürzte ab, weil er zu hoch hinauswollte und mit seinen wächsernen Flügeln zu nah an die Sonne geriet. „Aber", sagt Rossy und lächelt selbstsicher, „wir haben heute viel bessere Materialien." *Anne Lehwald*

Die motorisierten Flügel

Rossys Flügel bestehen aus Carbon und Fiberglas. Ohne Treibstoff wiegen sie 30, mit Kerosin 55 Kilogramm. Der feste Mittelteil ist 1,80 Meter, die klappbaren Seitenteile sind je 35 Zentimeter breit.

Die Flügelenden werden nach dem Absprung mechanisch ausgeklappt. Mit ausgebreiteten Flügeln würde Rossy nicht durch die Flug-zeugtür passen.

Im Notfall genügt ein Handgriff am Gurt und Rossy kann die Flügel abwerfen. Sicherheit ist das Wichtigste. Rossy trägt zwei Fallschirme. In den Flügeln ist ein dritter versteckt.

Links und rechts im Flügel über den Turbinen sind Kerosintanks und Elektronik eingebaut.

JetCat-P200-Turbinen sind für Modellflugzeuge konstruiert. Jedes Mini-Triebwerk hat 220 Newton Schubkraft. Nach dem Absprung zündet Rossy die Turbinen.

FOTO: WWW.JET-MAN.COM