

Erst Otto brachte es zum Fliegen

Per Wasserantrieb über das Wasser fliegen? Ein Amerikaner erfand den „Jetlev-Flyer“, aber erst der Hildesheimer Matthias Otto verlieh der flugunfähigen Erfindung Flügel. Jetzt landen erste Aufträge.

VON HARTMUT REICHARDT

Hildesheim. Es ist kein Flugzeug, kann aber fliegen, es ist kein Boot, kann aber schwimmen. Sicher ist nur, mit dem „Jetlev-Flyer“ verfügt die Welt über ein komplett neuartiges Fluggerät. Erste Testflüge im Persischen Golf vor Dubai sind erfolgreich absolviert, erste Aufträge aus Saudi Arabien liegen auch schon vor. Und: Der „Jetlev-Flyer“ ist ein Produkt „made in Hildesheim“.

„Mein erster Wasser-Flug war Anstrengung pur“, sagt Matthias Otto, aber auch „Spaß pur“, fügt er schmunzelnd hinzu. Eigentlich baut Otto, Chef der gleichnamigen Hildesheimer Maschinenbau- und Elektronik-Firma, vorrangig Spezialprodukte in Kleinserien. „Wir sind gut, wenn es um Bauteile geht, die Mechanik mit Elektronik verbinden“, sagt Otto. Wettbewerber seien oft gut in nur einem Bereich allein, in der Mechanik oder in der Elektronik. Otto: „Wir können beides.“ Er meint das nicht ettel, er beschreibt nur das Alleinstellungsmerkmal seiner Firma, die in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag feiert, mit dem „Jetlev“ im Mittelpunkt als Hauptattraktion.

In der Werkhalle seiner Firma geht Matthias Otto zu einem Tisch, wo das eigentliche Fluggerät liegt. Es sieht unscheinbar aus, wie ein Rucksack, etwa für extreme Wanderer gemacht, die gern mit Schikanen unterwegs sind. Wer sich aber diesen Rucksack aufschmalt, will höher hinaus.

Das Tragegestell hat allerlei Schnallen, Stangen und Rohre. Vorn ist der Sitz für den Piloten, der wie der Sattel eines Rennrads aussieht und wahrscheinlich auch so kneift. In Armhöhe sind zwei drehbare Griffe an kantigen Aluminiumstangen angebaut, die Steuerknüppel für den Piloten. Sie führen zum Tragegestell mit dem dicken Rohr in der Mitte. Es teilt sich v-förmig, die zwei Stränge führen zu den beiden seitlichen Düsen, dem Antrieb.

Damit ist Matthias Otto beim zweiten Bauteil des „Jetlev“, dem Motor. Samt starker Pumpe ist der Motor in einem Beiboot untergebracht. Zwischen Beiboot und Tragegestell dient ein dicker, zehn Meter langer Schlauch als Verbindung. Da strömt nicht nur das Wasser mit aller Macht hindurch bis zu den Düsen oben am Tragegestell. Im Schlauch verlaufen auch alle Steuerungskabel.

Genau diese drei Bauteile machen im Kern das neue Fluggerät aus – und sind zugleich auch das Kernproblem, an dem sein Erfinder, der US-Amerikaner Raymond Li, mehr als sechs Jahre vergeblich gearbeitet hat. Bis Matthias Otto auf den Plan trat. Immer wieder war Li daran gescheitert, so viel Wasserdruck zu erzeugen, dass Piloten mit dem „Jetlev“ fliegen konnten. Aber entweder war die Ausrüstung zu schwer, die Steuerung zu schlecht, oder der Motor zu schwach. Das skurrile Fluggerät machte nur Kummer. Schienen Probleme oben am Tragegestell gelöst,

stimmte es unten am Boot wieder nicht mehr.

Genau solche Probleme sind es, die Matthias Otto magisch anziehen. Als er 2008 in Itzehoe ein neues Wassersportgerät ausprobieren wollte und dazu seine Söhne Linus und Valentin mitgenommen hatte, plauderten die sich langweilenden Jungs aus, was der Papa beruflich so macht. Sofort spitzte der dortige Geschäftsführer des Sporthauses die Ohren und sprach Matthias Otto auf den Problem-Flieger des US-Amerikaners an. „Da war es um mich geschehen“, erinnert sich Matthias Otto, jeder Mix aus mechanischen und elektronischen Problemen faszinierte ihn. Schnell sei er sich mit dem Mann aus Itzehoe einig geworden, sich das ganze Fluggerät genau anzusehen und Lösungen zu entwickeln.

Zu Hause in seiner Hildesheimer Firma machte sich Otto samt seiner Mannschaft daran, alles neu zu konzipieren, auch alles neu zu zeichnen. Otto: „Die Erfinder hatten sich zwar tolle Sachen ausgedacht, aber das dafür nötige Material gab es gar nicht.“ Otto indes gelang der Durchbruch.

„Heute ist die erste Serie angeliefert, ein erster Auftrag über fünf Flugzeuge liegt vor“, sagt der zufriedene Ingenieur.

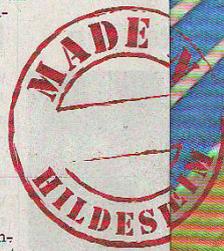
Aber ist der „Jetlev“ überhaupt ein Flugzeug, also ein Luftsportgerät, wie es amtlich heißen würde? „Das war meine große Sorge“, sagt Matthias Otto. Er habe gehofft, es möge ein Boot sein. Und tatsächlich, ein Antrag beim „Germanischen Lloyd“, einer Schiffsklassifikations-Gesellschaft, ergab, dass der „Jetlev“ als Boot eingestuft wurde. Sofort wurde das Genehmigungsverfahren für Europa eingereicht, das derzeit noch laufe. Wäre es als Fluggerät einzustufen, hätte das Genehmigungsverfahren weitaus komplizierter ausfallen müssen.

Unterdessen erfolgten erste Testflüge, einer davon in Dubai. Testpilot Fraizier Grandison war als erster in der Luft, nicht lange danach flog auch Matthias Otto zum ersten Mal über das Wasser.

Was an den Raketen-Flug von James Bond im Auftrag Ihrer Majestät erinnert, kam Otto nur anstrengend und „unglaublich faszinierend“ vor. Die Vor- mit dem ganzen Körper aus dem Wasser bereiten zu einem Flug mit dem „Jetlev“ schildert er als aufwändig. Zuerst Fontänen des Wasserstrahls, der Mann muss das drei Meter lange und fast einfliegt. Unter Vollast des Motors drückt viertel Tonne schwere Boot zu Wasserliegepumpe 100 Liter Wasser pro Sekunde gelassen werden, danach der Pilot mitte aus den Düsen am Tragegestell.

dem aufgeschmalten Tragegestell. Stimmt alles, kommt der Schlauch dazu, erst am Mann installiert, dann am Boot.

Der 250 PS starke dreizylindrige Motor im Boot wird gestartet. Im Leerlauf wird die Pumpe hinzugeschaltet. Langsam strömt erstes im Boot angesaugtes Wasser über den Schlauch zu den Düsen. Das Wasser beginnt zu schäumen. Jetzt dreht der Pilot, der noch bis zum Kinn im Wasser schwimmt, den Gashebel auf. Die entscheidende Phase beginnt. Der Rückstrahl aus den Düsen nimmt zu. Der Kopf des Piloten hebt sich, der Hals ist zu sehen, die Schultern ragen schon heraus. Jetzt treten die Wasser speien- illgran: Eduard Gorte prüft, ob die Steuerstan- den Düsen hervor, es wird lauter. Der je (vorn) mit der Zeichnung überein stimmt.



„Mein Erstflug war anstrengend.“



Feinschliff: Oliver Gärtner und Van Touan Pnam kontrollieren Bauteile des Jetlev.



illgran: Eduard Gorte prüft, ob die Steuerstan- den Düsen hervor, es wird lauter. Der je (vorn) mit der Zeichnung überein stimmt.

Freude: Matthias Otto mit dem Tragegestell des Fluggeräts. „Wir haben die Flugfähigkeit geschafft“, freut sich der Firmenchef. Fotos: ...

„Mein erster Flug war unglaublich anstrengend“, berichtet Otto. In voller Konzentration habe er auf alle Bewegungen des Fluggeräts geachtet. Anfangs wollte er nicht zu schnell vorwärts fliegen, nicht zu starke Kurven machen. Immerhin sei eine Geschwindigkeit über Wasser von bis zu 40 Stundenkilometern zu erreichen. „Ich war voll und ganz damit beschäftigt, das Gleichgewicht zu halten“, erinnert sich Otto. Deswegen habe er den Ausblick anfangs auch gar nicht richtig genießen können. Sich aber beim Fliegen an die schweren Anhängsel zu gewöhnen, habe nicht lange gedauert. Zum Landen drosselt der Pilot nur vorsichtig den Motor. „Wer das nicht mit Gefühl macht, stürzt aus acht Metern einfach ins Wasser“, warnt Otto.

Auf die Nachfrage, wer so ein neuartiges Gerät überhaupt benötige, antwortet Otto, seiner Firma würden inzwischen schon viele Anfragen vorliegen, vor allem aus arabischen Ländern. Sicherlich, so Otto, sei der Flug mit einem „Jetlev“

so nötig wie Ski fahren. Er sei stolz darüber, dass es ihm mit seiner Hildesheimer Firma gelungen ist, nach zehn Jahren erfolgloser Versuche jetzt den „Jetlev“ endlich zu fliegen zu kriegen. Matthias Otto: Probleme zu lösen, finde ich gut.



Verdrahtet: Herbert Albrecht stellt sicher, dass alle Kabel wasserfest eingebaut sind.