



In seinem Atelier (1973)



„Die Liegende“ (1957/58) in Stuttgart

**Künstler Moore, Werke:** Bis in den Vorhof der Politik

Der Biennale-Preis von 1948 in Venedig war dann schon das Siegel eines auch international unanfechtbaren und noch ständig wachsenden Ruhmes für den Bildhauer Moore.

Der hat die Möglichkeiten moderner Skulptur in vielen Richtungen erkundet. Er hat die menschliche Gestalt verformt und ausgehöhlt und in Einzelteile zerlegt. Er hat plastische Elemente ineinandergeschachtelt und miteinander verzahnt. Liegende weibliche Figuren konnten einmal den Ausdruck von strengem Pathos annehmen, dann wieder die Ruhe zerklüfteter Felsformationen oder hügeliger Landschaften.

Ganz bestimmt war Moore nicht, wie jetzt manche Trauerredner tönen, „der bedeutendste Bildhauer des 20. Jahrhunderts“. Kollegen – Picasso, Brancusi, Giacometti – hatten früher, radikaler

und damit auch bedeutender jene kubistischen bis surrealistischen Form-Erfindungen vorgetragen, von denen er, neben schöpferischen Rückgriffen auf alte Kunst, zehren konnte.

Ohne falschen Maßstab betrachtet, bleiben Moores Einfalls- und Ausdrucksreichtum im Detail bemerkenswert, sein Gespür für die Balance von Massen und die Behandlung organisch geschwungener Flächen. Gerade seine weniger exponierte Haltung machte ihn zum idealen Vermittler und erlaubte ihm, das schwierige Idiom der Moderne zu einer Art Umgangssprache zu mildern.

Plastisches Empfinden, das war Moores Überzeugung, sei etwas Überzeitliches. Deswegen werde es auch immer Skulpturen geben – jedenfalls „solange junge Männer die Beine eines Mädchens schöner finden als die eines anderen“.

der Tyrannen-Maske einen weichen Schmerz sichtbar, die gebrochene Eitelkeit eines enttäuschten Idealisten.

Viele Gerechte – von der Berliner Filmförderungsanstalt über die Evangelische Kirche bis zu einer Schweizerischen Bankengesellschaft – haben durch Finanzhilfen zur Ermöglichung dieses Films beigetragen. Weil er, immer im Rückblenden-Sprung, zu viel belehrend abhaken will – Kindheitsgeschichte, Apo-Aktionen und Flucht des Helden zurück in die Kindlichkeit –, muß von Schlüsselszene zu Schlüsselszene das Verlangen nach Wahrheit dem Willen zur Wirkung erliegen. Am Showdown-Ende schlägt Vater Staat zu und pakt mit der geballten Feuerkraft eines GSG-9-Rollkommandos den netten Helden samt Kind und Katze ein. Die Väter haben schon immer über die Söhne gesiegt.

Mit Bernward Vespers schrecklichem Erbe hat dieser Film wenig zu tun. Es soll nicht vergessen sein; es ruht – und so hat sich sein Schriftsteller-Größenwahn erfüllt – neben den Nachlässen von Schiller und Hesse, Döblin und Uhland im Marbacher Deutschen Literaturarchiv.

*Urs Jenny*

## REKORDE

### Mann auf dem Flügel

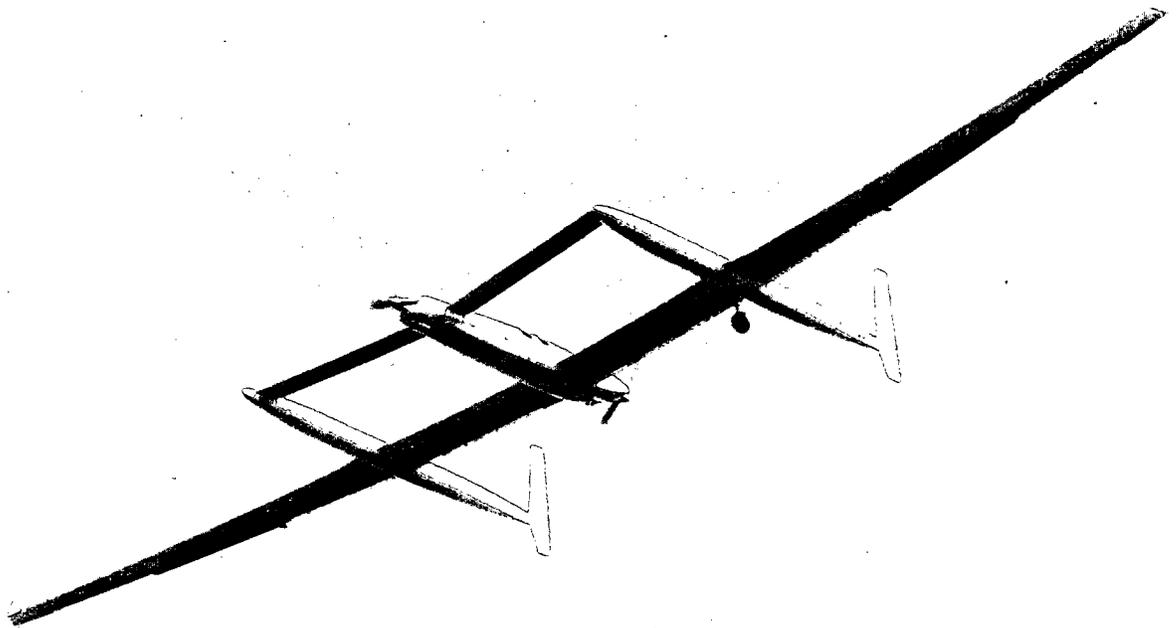
**Mit einem selbstgebauten Flugzeug wollen zwei Amerikaner einen Pilotentraum verwirklichen: in zwölf Tagen einmal nonstop um die Erde.**

Als „blutrünstig“ galt er bei seinen Kameraden, sein Spitzname war „Killer“. Kein Pilot der U.S. Air Force flog im Rahmen der „Operation Misty“ mehr Tiefflugeinsätze über Vietnam als er. Das Cockpit, sagt er, war „mein Heiligtum, in dem ich mich unsterblich fühlte“, dort sprach er seine Kampfimpressionen auf Tonband – Grüße an die Heimat. „Ich war ganz einfach süchtig“, bekennt der Vietnam-Veteran. Die Droge? „Mein eigenes Adrenalin.“

An dieser Droge hing Dick Rutan bis zu dem Tag, an dem nordvietnamesische Flak seine F-100 in Flammen schoß. Der Pilot schob den Nachbrenner ein und raste mit seinem brennenden Jet in Richtung Küste, 50 Kilometer weit bis zum Südchinesischen Meer, wo US-Rettungshubschrauber ihn auffischen konnten.

Einen Tag später quittierte er, nach 105 Tiefflugeinsätzen, den Dienst als „Misty“-Pilot in Vietnam. „Mir war plötzlich klargeworden, welch schrecklichen Unsinn ich da machte.“

Fast 18 Jahre ist das her – Dick Rutan verfolgt jetzt friedfertige, aber nicht minder waghalsige Pläne. Beinahe hingebungsvoll fegt der Ex-Oberstleutnant der Air Force den Fußboden des Hangars 77 am Rande des Airports von Mojave in der kalifornischen Wüste,



**Rekordflugzeug „Voyager“:** Mit Propeller-Antrieb und 110 PS ein langsamer Schub-Flug über die Weltmeere

klaut Steinchen auf und einige Holzsplitter, die der Besen nicht erfaßt hat. Rutans penible Sauberkeit ist keine Marotte, sondern dient einem einzigen Zweck: Kein vermeidbares Hindernis soll ein fliegerisches Unternehmen gefährden, das an Kühnheit mit Lindberghs Transatlantikflug von 1927 vergleichbar ist.

Mitte dieses Monats will Dick Rutan, wenn alles nach Plan verläuft, von der 4572 Meter langen Startpiste der Luftwaffenbasis Edwards zu einem Rekordflug starten: nonstop rund um die Erde, ohne Betankung in der Luft. Länge des Kurses: 36 573 Kilometer; voraussichtlich benötigte Flugzeit: 288 Stunden.

Rutans Kopilotin ist Jeana Yeager, 32. Die zierliche Lehrerstochter aus Fort Worth in Texas ist von der Fliegerei besessen wie Dick Rutan, den sie vor sechs Jahren – wie anders – auf einer Flugveranstaltung kennenlernte und mit dem sie seither zusammenlebt.

Gemeinsam haben Jeana Yeager und Dick Rutan das Flugzeug gebaut, an das sie in den vergangenen Wochen letzte Hand anlegten, um es für den globalen Rekordflug vorzubereiten. Ihr Fluggerät namens „Voyager“ (Der Reisende) unterscheidet sich in fast allem von dem, was gemeinhin als flugtauglich gilt:

- ▷ Drei zigarrenförmige Rümpfe werden von zwei hintereinander angeordneten Tragflächen zusammengehalten.
- ▷ Die vordere Fläche, ein sogenannter Entenflügel, hat eine Spannweite von elf Metern. Der Hauptflügel mißt von Spitze zu Spitze 33,8 Meter, 90 Zentimeter mehr als der einer Boeing-727-Verkehrsmaschine.
- ▷ Das ganze Flugzeug ist nur 7,6 Meter lang, kaum länger als die Erster-Klasse-Kabine einer Boeing 727.

Für den Antrieb hat „Voyager“ zwei Motoren. Sie sind an Bug und Heck des Rumpfes angebracht, in dem sich auch das Cockpit befindet – etwa mit den Ausmaßen einer zusammengedrückten britischen Telephonzelle. Der vordere Motor ist ein herkömmliches Triebwerk, dessen vier Zylinder 130 PS liefern.

Vom rückwärtigen Propellerantrieb (Typenbezeichnung: IOL-200) hat der Hersteller Teledyne Continental bislang nur ein Exemplar gefertigt. Der Motor wird von einem geschlossenen Flüssigkreislauf gekühlt, leistet 110 PS und muß für die gesamte Dauer der Weltumrundung surrend den „Voyager“ durch die Luft schieben; veranschlagte Höchstgeschwindigkeit: 218 Kilometer pro Stunde.

Fällt der nur 100 Kilogramm schwere, auf extrem niedrigen Treibstoffverbrauch getrimmte Heckmotor aus, müssen die Piloten den Rekordversuch abbrechen: Um Gewicht zu sparen, verzichtete man auf einen elektrischen Anlasser, der Motor wird am Boden per Hand angeworfen.

Der Zug-Propeller am Bug des „Voyager“ läßt sich zwar aus dem Cockpit starten, verbraucht jedoch so viel Benzin, daß er nur beim Start und in der Frühphase des Fluges sowie im Notfall laufen soll. Für einen Langzeiteinsatz des Frontpropellers reichen die mitgeführten vier Tonnen Treibstoff nicht aus.

Elbert Leander Rutan, 46, der Bruder des Piloten, hat den „Voyager“ gleichsam bis auf die letzten Stellen hinter dem Komma konsequent nach technischen und wirtschaftlichen Erfordernissen entworfen.

Der jüngere der Rutan-Brüder, Rufname „Burt“, gilt in der Branche als genialer Flugzeugkonstrukteur. Bereits



**„Voyager“-Konstrukteur Burt Rutan**  
„Moderner Leonardo da Vinci“

als Teenager machte er Furore: Seine Konstruktionen, die er bei Wettbewerben für Flugzeugmodelle einsetzte, waren so eigenwillig und erfolgreich, daß häufig die Teilnahmeregeln und Klassifizierungen neu gefaßt werden mußten.

Burt Rutan studierte Flugzeugbau und arbeitete für eine Reihe kommerzieller Flugzeughersteller als Testingenieur auf der Edwards Air Force Base. Vor zwölf Jahren mietete er am Airport von Mojave einen alten Schuppen, um seine Ideen vom modernen Flugzeugbau zu verwirklichen.

Die Modelle, die er dort entwarf und in Handarbeit zusammenbaute – fast alle mit Entenflügeln –, verwirrten anfangs auch die fachkundigen Beobachter. Sie

wußten nicht, ob Rutans Maschinen vorwärts flogen oder rückwärts.

Burt Rutan, den Ingenieurskollegen bisweilen den „Leonardo da Vinci der modernen Fliegerei“ nennen, kommt das Verdienst zu, das Vorflügelprinzip neu entdeckt zu haben, das vor 83 Jahren bereits die Flugpioniere Wilbur und Orville Wright beim Bau ihres „Flyer“ angewendet hatten.

Entenflügelige Flugzeuge sind besonders flugstabil. Beim „Voyager“ dient der Vorflügel als Auftriebshilfe bei geringer Fluggeschwindigkeit. Er verhindert den gefürchteten „stall“ – die instabile Fluglage, bei welcher der Auftrieb plötzlich abreißt, das Flugzeug stoppt und durchzusacken beginnt.

Wie alle anderen Flugzeuge aus der Rutan-Werkstatt besteht auch der

Inn“ bis zum Rollout aus dem Hangar im Herbst letzten Jahres. Ihre gesamten Ersparnisse haben Jeana Yeager und Dick Rutan in das seltsame Flugmobil investiert.

Finanzielle Hilfe vom reichen Bruder Burt (der mit dem Verkauf von Plänen für Heimwerker-Flugzeuge viel Geld gemacht hat) mochte Dick Rutan nicht annehmen. Er ist zufrieden, daß es Burt gelang, die Materialien für den „Voyager“-Bau als Spenden von der Industrie zu ergattern.

Kostenlosen Beistand erhielten die beiden Piloten von einer Reihe kalifornischer Flugenthusiasten, die in Mojave und Umgebung zahlreich anzutreffen sind. Im nahen Palmdale unterhalten mehrere US-Konzerne große Fertigungs- und Testbetriebe. Pensionierte Ingenieure

winden und mußte trotz Autopilot unablässig mit der Hand nachgesteuert werden. Nur in absolut ruhiger Fluglage, so zeigte der Testflug, können Jeana Yeager und Dick Rutan den an Fakirverrenkungen gemahnenden Stellungswechsel vornehmen, der nötig ist, wenn einer den anderen am Steuerknüppel ablöst. Dabei muß sich der Kopilot aus seinem Ruhe- raum seitlich nach vorne zusammenrollen und der Pilot unter ähnlichen Verrenkungen den Steuerplatz verlassen.

Als besonders unangenehm bezeichneten die Langflug-Rekordler den Lärm des Heckmotors, der ihnen in den ersten 36 Stunden den Schlaf raubte. Halbwegs geregelte Schlafperioden aber, weiß Dick Rutan von früheren Langzeit-Flügen, sind lebenswichtig. Sonst, so der „Voyager“-Pilot, „steht plötzlich der kleine Mann auf der Tragfläche und erzählt, man könne, weil man sowieso schon tot ist, sich getrost entspannen und ruhig einschlafen“.

Für Jeana Yeager, die sich zwecks Gewichtersparnis ihre hüftlangen Haare kurz schneiden ließ, hieß die lebenswichtige Lehre aus dem langen Flug: regelmäßig Wasser trinken. Sie hatte so viel Körperflüssigkeit verloren und es im Rekordrausch nicht ausreichend ersetzt, daß sie nach der Landung, als sie sich aus dem engen Cockpit schälte, sogleich in Ohnmacht fiel.

## AUTOMOBILE

### Goldene Finger

Wird „der Beste“ überflügelt? BMW möchte mit seinem neuen „7er“-Modell, dem luxuriösesten Großserien-BMW aller Zeiten, endlich das tiefsitzende Daimler-Trauma überwinden.

Sieben Jahre lang haben die Ingenieure Sdaran gearbeitet. Weit über anderthalb Milliarden Mark Entwicklungskosten wurden verbuttert. In dieser Woche kommt das Resultat zum erstenmal auf die Straße – ein 32 Zentner schweres, rasendes Elektronik-Orchester, gegen das sich der teuerste Mercedes ausnimmt, als konkurrierte die Bayerische Staatsoper mit der Stuttgart-Untertürkheimer Blasmusik. Die Autotester der Fachpresse griffen augenblicklich in ihre Harfen.

„Siebenschön“ nannte „auto, motor und sport“ verzückt den brandneuen „7er“ von BMW und befand: „Mit einem Mal zeigt die Modell-Strategie von BMW die gleiche Angriffslust, die vielen Fahrern dieser Marke traditionell eigen ist.“

BMW-Chef Eberhard von Kuenheim hatte seinen heranreifenden Neuling schon vor Jahr und Tag als künftigen „Klassenbesten“ im Feld der Luxus-kraftwagen angekündigt. Gewiß wird das



„Voyager“-Piloten Dick Rutan, Jeana Yeager\*: Haare kurzgeschnitten

„Voyager“ aus einer Honigwabenschicht aus harzgetränktem Papier, die beidseits mit einer Lage Graphitfasern belegt wurde. Durch Erwärmung in einer Art Backofen wird dieses Sandwich zu einer acht Millimeter starken Fläche, die um ein Mehrfaches widerstandsfähiger ist als Aluminium oder Stahl, aber sehr viel leichter als die herkömmlichen für den Flugzeugbau verwendeten Materialien, und zudem flexibel.

Das verwendete Material hat auch noch den Vorteil, daß es vom Treibstoff nicht angegriffen wird. Der Einbau von gesonderten Tanks erübrigte sich. Mit Ausnahme des Cockpits wird beim „Voyager“ jeder Kubikzentimeter Hohlraum, aufgeteilt in insgesamt 17 Tankabteile, als Benzinkanister genutzt.

Vier Jahre dauerte der „Voyager“-Bau, von der ersten Skizze auf einer Papierserviette des Coffeeshop „Mojave

re dieser Firmen halfen sachkundig beim Bau des „Voyager“.

Die Generalprobe für den bevorstehenden Rekordflug, dessen Kurs fast nur über die Meere hinwegführt, haben Mensch und Maschine vor einigen Wochen absolviert. Jeana Yeager und Dick Rutan flogen im Juli dieses Jahres 111 Stunden die kalifornische Küste rauf und runter. Die zurückgelegte Strecke von 18 562 Kilometern bedeutete einen neuen Rekord im Nonstopflug ohne Betankung in der Luft.

Für die beiden Piloten war der Vier-einhalb-Tage-Flug ein Vorgeschmack auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen, mit denen sie beim „Big One“ (Jeana Yeager) werden rechnen müssen.

Beständig sackte und stieg der „Voyager“ in den küstennahen Auf- und Ab-

\* Nach dem „Voyager“-Probeflug im Juli 1986.