

# Ich flog mit einem wahnsinnigen

Himmisches Vergnügen oder ein Ritt mit dem Teufel? Wer zu einem Kunstpiloten ins Cockpit steigt, muß COOL bleiben. Playboy hatte die Nerven und flog mit Sean D. Tucker die spektakulärsten Stunts

TEXT: TIM JÜRGENS FOTOS: FLORIAN WAGNER



**D**ies ist die Geschichte von zwei Männern. Der eine, ein tollkühner Mann in einer fliegenden Kiste, besessen von Extremen. Von Kapriolen in der Schwerelosigkeit und von dem Spiel mit der Beschleunigung. Dieser Mann ist Sean D. Tucker, der weltbeste Kunstpilot. Er trifft einen Mann, der auf turbulenten Linienflügen gerne die Verpflegung zurückgehen läßt und zeitlebens keinen Fuß in eine Achterbahn gesetzt hat. Der Loopings und schnelle, abrupte Bewegungen haßt und auf der Rückbank eines Autos wegen der Übelkeit keinen Comic lesen kann. Dieser Mann reist nach San Francisco, um in Tuckers Cockpit ein paar Manöver über Golden Gate zu drehen. Dieser Mann bin ich.

Selbst die Piloten der „Blue Angels“, Eliteflieger der US Marines, schrecken vor einem Flug in Tuckers Doppeldecker zurück. Sie fürchten, ohnmächtig zu werden. Eine Schmach für die toughen Krieger. Denn der Wahnsinnige fliegt bei seinen Shows Beschleunigungskräfte in Bereichen von +12 und -8 G. Weil der Normalbürger bereits bei G-Kräften von +5 das Bewußtsein ver-

liert, sind Tuckers Extreme auch für die trainierten Militärflieger zuviel. Warum habe ausgerechnet ich mich entschlossen, in der Maschine des 44-jährigen Kaliforniers die Grenzen meiner Leistungsfähigkeit auszuloten? Ein bißchen Übermut vielleicht, der Flirt mit dem Abenteuer und das Verlangen nach einer *lifetime-experience*, einem unvergeßlichen Erlebnis in einer Ausnahmesituation.

**TUCKERS CHALLENGER II**

Das Flugzeug des Piloten ist eine Weiterentwicklung einer Pitts S-2S. Tucker motzte die Maschine bis an die Grenzen der Materialbelastung auf



Tuckers Halswirbel brach beim Flug

Die dunkle Sonnenbrille wirkt wie angewachsen. Er kommt auf mich zu. Äußerlich erinnert er an Robert Redford. Sein Auftreten flößt Vertrauen ein. Beim Shakehands sagt er, so daß es jeder hört: „Aber übergib dich nachher nicht!“ Ein kumpelhafter Schlag auf die Schulter, dann flüstert er mir ins Ohr. „Keine Panik. Du

solst die Faszination des Kunstflugs erkennen. Die Freiheit der Schwerelosigkeit.“ Als sein bester Freund in den Sechzigern bei einem Flugzeugabsturz ums Leben kam, hatte Tucker lange Angst, in eine Maschine zu steigen. 1973 be-



Bis an die Grenzen der Belastbarkeit

Am Morgen vor dem Flug ist von diesen Motiven nicht mehr viel übrig. „Eine Schnaps-idee“, denke ich nach der schlaflosen Nacht. Das Frühstück mit einem Typ von Tuckers Sponsoren macht wenig Mut. „Beim letzten Journalistenflug verabschiedete sich der Propeller. Sean hat im Gleitflug eine Notlandung hingelegt. Schwein gehabt“, erzählt er. An technisches Versa-

gen hatte ich noch gar nicht gedacht. Die extremen Kreiselfiguren, die vielen gestoßenen und gerissenen Manöver bedeuten eine ungeheure Belastung für den Motor. Tuckers Show läßt seine Challenger II, eine motorisierte Stubenfliege des Typs Pitts S-2S, die der Pilot nach individuellen Bedürfnissen bis an die Belastungsgrenzen hochfrisierte, lautlos verschleiben. Um das Sicherheitsrisiko zu minimieren, beschäftigt der Pilot ein Mecha-

niker-Team, die Power Aerobatics. Die Jungs um Chef Brian Norris sind rund um die Uhr mit der Wartung der Maschine beschäftigt. „Eine Restgefahr bleibt“, sagt Norris, „wenn die Kiste abschmiert, kannst du dir nur noch selbst helfen. Also merke dir, wie du aus der Maschine kommst und wie der Fallschirm aufgeht.“

**P**rachtwetter über dem Rollfeld nördlich von Frisco. Das Aerobatic-Team macht seinen Job. Mechaniker Clive staubt pausenlos die Fenster der Challenger II ab. Brian erledigt die Korrespondenz für seinen Chef und erklärt einigen Sponsorenvertretern die Wendigkeit der Show-Maschine. Tucker fährt in einem Sportwagen vor. Ein drahtiger Typ im schwarzen Overall.

Extreme Kräfte: Kunstflieger testen die Grenzen

Was unterscheidet die Kunstfliegerei von der herkömmlichen Fliegerei?

Die Stunts in der Kunstfliegerei werden nicht „geflogen“, sondern sehr abrupt ein- und ausgeleitet. Sie werden „gestoßen“. Gefährlich sind besonders die Manöver, die abrupt beginnen und bei denen anhaltend maximale Gravitationskräfte vorherrschen. Dabei haben schon viele Piloten ihr Leben verloren, weil sie Gegenmaßnahmen wie Muskelanspannung oder Preßatmung nicht rechtzeitig einleiteten. Wie äußert sich eine Überbeanspruchung des Körpers bei maximalen Gravitationskräften?

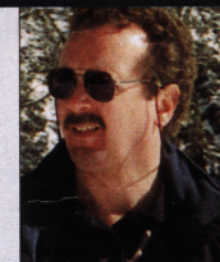
Als Schutzmechanismus auf die Belastung reagiert der Körper mit Ohnmacht, die durch Symptome wie Tunnelblick, Verlust des Farbsehens oder vollständigem Sehverlust eingeleitet werden. Der Flieger ist gelähmt und läßt den Steuerknüppel los.

Was sind die Gravitationskräfte (G)?

Sie geben die Kraft der Beschleunigung an. Ein G gibt das Einfache der Erdanziehung an. Bei Kräften von mehreren G wiegt ein Körper entsprechend das Mehrfache seines Gewichts.

Wie empfindet der Mensch die positiven und negativen Gravitationskräfte?

Beim Abfangen des Flugzeugs aus einem Sturzflug treten positive G-Kräfte auf. Dabei werden der Körper, das Blut und die inneren Organe



**DR. H.-J. KNÖFEL**  
DER OBERSTARZT DES FLUGMEDIZINISCHEN INSTITUTS IN MANCHING ERLÄUTERT, WELCHEN STRAPAZEN DER KÖRPER EINES KUNSTFLUGPILOTEN AUSGESETZT WIRD UND WELCHE GEFAHREN BEI DEN STUNTS DROHEN

nach unten gedrückt. Bei negativen G-Kräften wirkt die Kraft umgekehrt. Der Körper wird aus dem Sitz gehoben. Man fühlt eine Blutfülle im Kopf und sieht rot.

Sean D. Tucker fliegt bei seinen Shows in Bereichen von +12 und -8 G. Wie wird der Körper dabei belastet?

Bei +12 G wiegt der Körper das Zwölfwache – statt 80 Kilo 960 Kilo! Arme und Beine können nicht mehr gehoben werden, das Gesichtsfeld verkleinert sich. Bei -8 G wird vor allem die Bandscheibe stark belastet. Zum Vergleich: Eine Tomate platzt bereits bei einer Belastung von etwa 2 G, weil die Schale dem Gewicht nicht standhalten kann.

Welchen G-Bereichen hält ein normaler Mensch stand?

In Achterbahnen wird man bis zu 4 G ausgesetzt. Entscheidend ist aber nicht die Höhe, sondern die Einwirkdauer der G-Kräfte. Der Körper verfügt über eine Sauerstoffreserve von etwa fünf Sekunden und kann kurzfristig höhere G-Kräfte ertragen. Bei einem Sprung von der Tischkante treten im Millisekundenbereich etwa 25 G auf. Wegen seiner Trägheit reagiert der Körper darauf jedoch nicht.

Wie ist es möglich, daß Sean D. Tucker die extremen G-Kräfte seiner Show aushält?

Kunstflieger streben bewußt in hohe G-Bereiche und sind innerlich angespannt. Andere Piloten sind mit Druckanzug und Atemmaske ausgestattet.

KONZENTRATIONSTRANCE

VOR DEM GEISTIGEN AUGESPIELT TUCKER VOR DEM FLUG NOCH EINMAL JEDER FIGUR DES SHOW-PROGRAMMS DURCH



gann er mit der Kunstfliegerei – als Therapie. Heute ist er der Beste auf seinem Gebiet und hat rund 17 000 Flugstunden auf dem Buckel. →







## Der Blick auf die Uhr wird zum Kraftakt

**ÜBER-KOPF-FLUG**  
**NUR VON DEN GURTEN GEHALTEN**  
**STARTT MAN HINUNTER IN 1500**  
**METER TIEFE. DIE KARABINER**  
**QUIETSCHEN, UND BLUT FLEIßT IN**  
**WARMEN STÖßEN IN DEN KOPF**



**A**m Spätnachmittag ist es soweit. Brian legt mir den Fallschirm an und erklärt das Armaturenbrett: Höhenangabe, Gravitationsmesser, Benzinanzeige. Neben mir ein Nylontäschchen. Darin verbirgt sich der Kotzbeutel. Wir fliegen im Zweisitzer, einem blauen Brummer, der ansonsten Tuckers schwarzer Wettkampfmachine fast genau entspricht. Kurz vor dem Start tritt der Kunstflieger heran und erklärt mir den Ernstfall: die Auswirkungen des Gravi-

tationsdrucks. „Ab +4 oder +5 G kann dir schwarz vor den Augen werden. Wenn du das spürst: Preß das Blut in deinen Kopf.“ Er demonstriert abrupte Atemstöße. „Jetzt dul!“ Etwas verlegen pruste ich los. „Uuuuhhh, uuuh.“ Ein Blick auf meinen Pulsmesser bescheinigt mir noch eine Herzfrequenz von 77 Schlägen pro Minute, aber allmählich werde ich nervös.

Dann erklärt Tucker, welche Manöver er mit mir vorhat. Mit der offenen Hand gleitet er durch die Luft und zeichnet imaginäre Figuren wie den *Immelmann*, die *Barrell Roll* oder den *Hammerhead*. Fast wie Meditation sieht das aus. So kurz vor dem Start verfällt er in eine Konzentrationstrance. Vor seinem geistigen Auge macht er nicht nur mir sein Vorhaben deutlich. Auch für sich spielt er das Programm noch einmal durch. Bevor er hinter mir in die Maschine steigt, ein kurzes Gebet, dann legt er sich eine Halskrause um. Die trägt er, seit er sich bei einer Show den Nacken so sehr verdrehte, daß ein Halswirbel nachgab. Doch nicht nur die Knochen sind der extremen Beanspruchung seiner Shows nicht immer gewachsen. Seit bei +12 G das Glas seines Chronometers splitterte, setzt Tucker auf deutsche Wertarbeit. Er trägt ein

Zeiteisen aus dem norddeutschen Familienbetrieb Tutima. Wegen seiner Zuverlässigkeit nennt er den Chronographen „Tucker Tough“. Es ist die Uhr, mit der auch die Bundeswehr-Piloten ausgestattet werden.

**B**eim Start liegt mein Puls bei 83. *Have fun*, befiehlt Tucker über Funk, während er den Doppeldecker am tosenden Propeller in die Höhe zieht. Statt der vom Propellerhersteller vorgegebenen 260 PS bringt es der Motor seiner Maschine auf 360 PS. Schnell erreichen wir unsere Flughöhe bei gut 1500 Metern. In der Ferne schimmert in der Abendsonne die Golden-Gate-Brücke. Bis hierher ging alles gut. Über mir fliegt die Maschine mit dem Fotografen, der mir freundlich zuwinkt. Entspannt sieht er aus. Der ist in Sicherheit. Ich nicht. Tucker über Funk: „Bist du bereit für die *Barrell Roll*?“ Ich bejahe. *Here we go*, höre ich ihn kreischen. Der Mann ist irre! Wie von einem orkanartigen Windstoß erfaßt flattert die Maschine durch die Luft, ehe sie sich trudelnd Hunderte von Metern in den Sturzflug begibt. Willenlos drücke ich auf den Auslöser der vor dem Cockpit montierten Kamera. Ich versuche, klare Gedanken zu fassen, um Tuckers Handgriffe am Steuerknüppel nachzuvollziehen. Es ist wie im Zentrum eines Brummkreises.

Plötzlich fragt Tucker, ob alles okay sei. Er hat die Maschine schon wieder in der Waagerechten. „Super. Großartig“, antworte ich abwesend. Das leichte Kitzeln im Magen weicht langsam einem Hochgefühl. Da setzt er schon zum *Immelmann* an, ein Manöver des gleichnamigen deutschen Jagdfliegers aus dem Ersten Weltkrieg, der sich im Seitwärtslooping in den Rücken seiner Gegner kurvt. Wieder schaffe ich es nicht, die einzelnen Bewegungen der Maschine zu erkennen. Als ich nach dem halbstündigen Flug den Fotografen frage, wie die Kunststücke ausgesehen hätten, spricht der von unsichtbaren Händen, die das Flugzeug mehrmals zusammengeknüllt und weggeworfen hätten. Das hilft mir auch nicht weiter.

**J**etzt startet Tucker zum *Hammerhead* durch, bei dem die Maschine, während sie um die eigene Achse rotiert, zunächst extrem aufsteigt, um kurz darauf im Sturzflug hinabzurasen. Meine Gesichtszüge fallen wie bei einem Hush-Puppie in die Mundwinkel. Der Pulsmesser fällt mir ein. Doch der Blick auf die Uhr wird zum Kraftakt. Das sind die positiven Gs. Meine linke Hand schlabbert herum wie ein nasser Lappen. Endlich gelingt es, den Arm heranzuziehen. 191 Schläge in der Minute. Ich spüre den Tunnelblick. Hinter mir jöhlt Tucker in voller Kunstfliegerwonne. Sitzt da der Teufel hinter mir? Es ist, als erreichte der Schnaps, der zu-

viel ist, meine Adern. Ich presse das Blut in den Schädel. „Uuuuh, uuuh.“ Dann jöhle auch ich. Das Adrenalin setzt Endorphine frei. Zurück in der Waagerechten nutze ich die Ruhezeit zum Relaxen. Wieder fragt Tucker, ob ich in Ordnung sei. „Sicher, sicher!“ Das Kitzeln in der Bauchgegend ist extremer geworden. Mir fallen Brians Worte von vor dem Flug ein: „Wenn dir schlecht wird, sag Bescheid. Wenn es erst anfängt, wird es nicht mehr besser.“ Noch geht es. Da brüllt der Wahnsinnige auch schon: *Man, we're going upside down*. Und als säßen wir in einem Modellbauflugzeug, reißt er die Maschine auf den Kopf. 49 Sekunden fliegen wir diese Position. Ich hänge in den Anschnallgurten. Durch das Glas des Cockpitfensters starre ich in die Bucht unter mir. Durch die Erschütterungen der Maschine höre ich

das leise Quietschen des Gurtes, in dem ich hänge, während ich sanft hin- und herschaukele. Wenn das Ding reißt, donnere ich durch die Scheibe 1500 Meter in die Tiefe, schießt es mir durch den Kopf, der sich allmählich mit Blut füllt. Ein Zustand, an den man sich gewöhnen kann. In warmen Stößen pulsiert das Blut durch meine Adern. Noch bevor Tucker die Maschine wieder umdreht, frage ich, ob wir zum Abschluß noch einmal direkt über der Golden-Gate-Brücke kreuzen können. „Kein Problem, aber vorher habe ich noch etwas für dich!“

Nach einer kurzen Kreislaulerholung reißt er die Maschine noch einmal in einen Looping. Keine Achterbahn der Welt kennt solche Extreme, kein Jahrmarkt verkauft



## Das Herz schlägt 191 mal pro Minute



solch ein Hochgefühl. Nach dem Rundflug über dem goldrot schimmernden Weltwunder machen wir uns auf den Heimweg. Mein Puls schlägt wieder auf 125.

**Z**urück am Boden besagt der Gravitationsmesser für meinen Flug extremste Grade von +6 und -2,5 G. Das sind Bereiche, in denen Sean D. Tucker für gewöhnlich sein Frühstück einnimmt. Für mich reicht es. Mit wackligen Knien steige ich aus dem Doppeldecker und streife übertrieben lässig den Fallschirm ab. Die leichte Übelkeit klingt schon wieder ab. Tucker hat sein Gewinnerlächeln auf- und die Halskrause abgelegt. Er fragt: „Na und, ist deine Achterbahn-Phobie kuriert?“ Ich überlege kurz und brülle: *Here we go!*

**GRAVITATIONS-KRAFT**  
 Bei seinen Shows fließt Tucker in Bereichen von +12 und -8 G. Er sagt: „Dabei spüre ich extreme körperliche Schmerzen“

### Die zehn heißesten Flugveranstaltungen

Gandersheim, D	12.-13.06.99
Vichy, Frankreich	24.-25.07.99
Toyokoro, Japan	06.-08.08.99
Bielefeld, D	21.-22.08.99
Jerez, Spanien	01.-11.09.99
Dalian, China	17.-19.09.99
Beijing, China	02.-10.10.99
Motegi, Japan	15.-17.10.99
Qingdao, China	22.-24.10.99
Fuzhou, China	12.-14.11.99

### Flugscheinkurse

Voraussetzung, um Kunstflieger zu werden, ist der Privatpilotenschein. Er kostet etwa 8500 Mark. Nach mindestens 50 Flugstunden kann der PPL-Scheinbesitzer dann seine eigenen Grenzen austesten. Zum Beispiel in der Kunstflugschule Heinz Clasen in Föhren. Tel. 065 02/58 54