

HERR DER LÖFTE

DER MIT DEM HUBSCHRAUBER TANZT

Nur eine Hand voll Piloten weltweit besitzen eine Lizenz für den Helikopter-Kunstflug. **Der beste heißt Rainer Wilke.** Er hat jeden seiner Kollegen ausgebildet. Bei Airshows in aller Welt fliegt der Deutsche Figuren, die als unmöglich galten - bis er ins Cockpit stieg



TEXT JULIAN ROHN
FOTOS CORNELIUS BRAUN

otorendröhnen, graublauer Himmel, ein Hubschrauber kreist in der Ferne – und sackt plötzlich weg. Überschlägt sich, stürzt, taumelt, fliegt kurz auf dem Rücken, fängt sich schließlich wieder und schwebt im Tiefflug knapp über dem Erdboden. Was von unten aussieht wie ein Beinahe-Absturz und einige Zuschauer hysterisch auflachen lässt, ist in Wirklichkeit die hohe Kunst des Helikopterfliegens. Am Steuerknüppel oben sitzt Rainer Wilke und hat alles im Griff. Er lächelt bloß. Ein bisschen Platz am Himmel und ein Helikopter: Wenn Wilke dreidimensional im Raum spielen kann, ist er glücklich.



Im Hubschrauber funktioniert der Rückenflug nur für Momente: Pilot Wilke fliegt an, kippt die Maschine auf den Rücken – und dreht gleich weiter.

Wilke, 62 Jahre alt, Glatze, Pilotenbrille, Lederjacke, ist so etwas wie der weise Mann des Hubschrauber-Kunstflugs. Er gilt unumstritten als der beste Helikopterpilot der Welt. Nur fünf Männer weltweit besitzen eine zivile Lizenz für Luftakrobatik mit einem Hubschrauber, vier davon hat Wilke ausgebildet – der fünfte ist er selbst. Viele Tausend Stunden hat er mittlerweile am Steuerknüppel verbracht. Dabei gelangte er ursprünglich nur wegen eines Zufalls dorthin.

Als junger Wehrpflichtiger sollte der wortkarge Norddeutsche aus dem Harz 1972 zu den Panzergrenadiern eingezogen werden. Doch das fand Wilke wenig reizvoll. Wenn schon Bundeswehr, dann wollte er etwas Besonderes dort machen – zum Beispiel fliegen, dachte er sich. Seine Interessen waren Formel 1 und Fliegerei, Geschwindigkeit war seine Leidenschaft, doch die Warteliste für einen Cockpitplatz im „Witwenmacher“ Starfighter war lang. Und so beschleunigte er seinen Aufstieg, indem er sich als Freiwilliger kurz entschlossen in den damals neuen Helikopter BO 105 setzen ließ – der erste Leichthubschrauber der Welt, dessen Rotorkopf und -blätter mit neuen Werkstoffen wie Titan und glasverstärktem Kunststoff gebaut waren. Diese Maschine lud zu mehr ein als zu Streckenflügen, und ein älterer Pilot zeigte Wilke ein paar besondere Manöver: die Grundlagen des Kunstflugs. Bald schon entwickelte Wilke eigene Figuren und flog erste Flugschauen. Die Zuschauer waren begeistert, wenn er am Himmel tanzte. Wilke war die fliegende PR-Abteilung der Bundeswehr.

„Nur von A nach B zu fliegen ist ja wie Busfahren. Kunstflug ist die reinste Form der Fliegerei“, sagt er. Einmal übte er mit einem Kameraden den Kunstflug mit zwei Maschinen. „Wenn zwei Helikopter umeinander kreisen, ist das extrem spektakulär.“

Anscheinend zu spektakulär – und zu riskant: Der Kommandant verbot weitere Experimente.

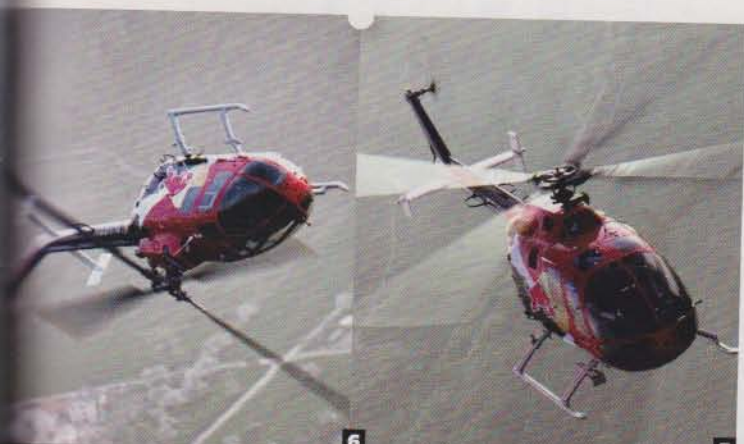
Nach 30 Jahren Bundeswehr flog Wilke für Fernsehserien wie „Alarm für Cobra 11“ den Stunt-Hubschrauber. Und als der Testpilot von BO-105-Hersteller Eurocopter tödlich verunglückte, übernahm Wilke dessen Position. Nun durfte er auch die zivile Kunstfluglizenz erwerben und für die Firma zwei Testpiloten ausbilden. Schließlich gründete Red Bull eine eigene Flugstaffel und benötigte Hubschrauber-Akrobaten. Wilke bildete zwei weitere Piloten für die Österreicher aus und fliegt seither auch selbst für die Flying Bulls.

Er weiß sehr wohl, dass er damit ein Privileg genießt. Denn Kunstflughubschrauber gibt es eigentlich nicht. Einen normalen Helikopter für den Kunstflug zuzulassen ist zu aufwendig und zu teuer. Der BO 105 bildet die einzige Ausnahme. Bereits in den 60er-Jahren entwickelt, besitzt er außergewöhnlich hohe Sicherheitsreserven. Computersimulationen wie heutzutage standen den Ingenieuren damals noch nicht zur Verfügung. Vorsichtshalber kalkulierten sie die Konstruktion sehr großzügig. Der gleiche Titan-Rotorkopf arbeitet inzwischen auf Maschinen, die noch eine Tonne mehr wiegen als der 2500 Kilogramm schwere BO 105. Selbst bei wildesten Manövern sei es unmöglich, den mit zwei 345-PS-Turbinen ausgestatteten Heli in der Luft kaputt zu kriegen, sagt Wilke. „Vorher ist der Pilot längst an seine Grenzen gestoßen.“

Diese Grenzen für den Kunstflug auszuloten bedeutet ständiges Wiederholen, Üben, wachsende Erfahrung. Deshalb ist Wilkes Alter mittlerweile sein Vorteil. Kein zweiter Pilot hat den Hubschrauber so gut im Griff. Für kaum einen zweiten ist das Training neuer Flugfiguren so wenig riskant wie für ihn. Sitzt eine Figur noch nicht perfekt, kann es sein, dass der



Ein Mann und sein Spielzeug: Pilot Rainer Wilke vor der BO 105



6

7

Länger geht nicht. Der Rotor zieht den Helikopter zu stark in Richtung Erde

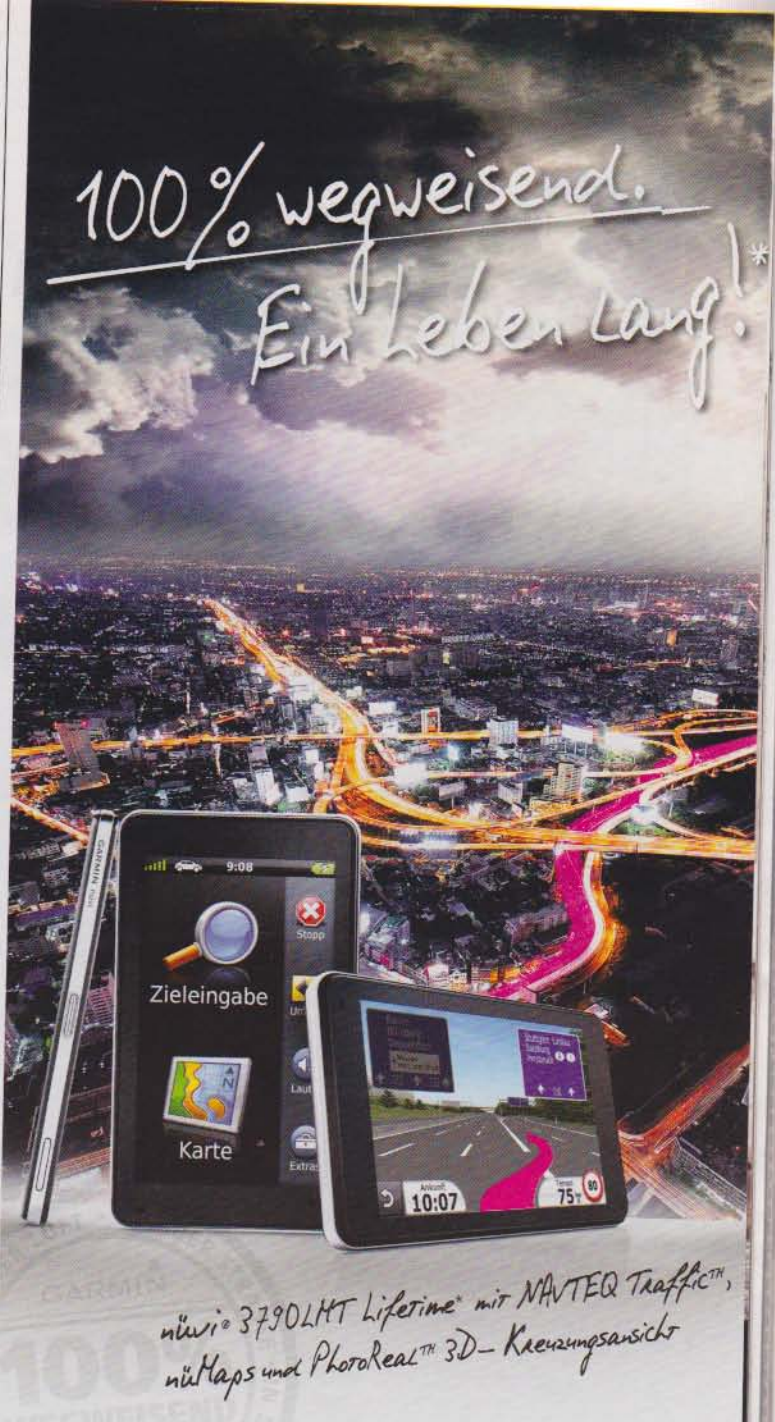
Hubschrauber mal hundert Meter fällt, ehe Wilke ihn abfangen kann. Deshalb trainiert er die Abläufe in großer Höhe, bevor eine Choreografie für die Flugshows vor Publikum fertig ist. „Nichts ist sinnloser als der weite Himmel über dir“, lautet eine alte Kunstfliegerweisheit. Und nichts ist sinnvoller als viele Meter Platz unter dir. Denn je mehr Abstand zwischen Hubschrauber und Erde, desto sicherer, weiß der verheiratete Vater zweier erwachsener Töchter.

Doch Angst kennt er nicht. Mit wachsender Übung und Kontrolle bleibt das Risiko immer kalkulierbar, und Wilke spielt im Gespräch gern herunter, was Zuschauern den Atem raubt: Stabiler Rückenflug, Überschlag vorwärts – solche Manöver galten lange als unmögliche Figuren mit dem Helikopter. Wilke hat 20 Jahre lang überlegt und studiert, ehe er einen solchen Überschlag 2009 schließlich probierte. Heute zeigt er ihn fest im Showprogramm, nur wenige hundert Meter über dem Boden.

„DER KUNSTFLUG IST DIE REINSTE FORM DES FLIEGENS“

RAINER WILKE

Trainiert werden solche Manöver in halbstündigen Intervallen. Denn es ist schwer, die nötige Konzentration länger aufzubringen. Die körperliche Belastung ist zwar nicht so hoch wie in einem normalen Kunstflugzeug. An den Kräften zehrt sie dennoch. Zumal die Erfahrung der BO-105-Piloten der Flying Bulls mit Jahren erkaufte ist – sie sind alle über 50. Solange der Flugarzt halbjährlich den Daumen hebt, ist das aber kein Problem, im Gegenteil: Anders als junge Piloten wollen sie keinem mehr etwas beweisen, sind immun gegen den „Minirock-Faktor“. „Das heißt, wir achten nicht darauf, wer uns zuschaut“, sagt Wilke. Volle Konzentration aufs Fluggerät, alles andere ist unwichtig. Nur die Maschine, der Himmel und der Mann am Steuer.



100% wegweisend.
Ein Leben lang!*

nüvi® 3790LMT Lifetime* mit NAVTEQ Traffic™, nüMaps und PhotoReal™ 3D-Kreuzungsansicht

nüvi® 3790LMT | Ein Freund fürs Leben Neu von Garmin: Das mehrfach ausgezeichnete nüvi® 3790 gibt's jetzt mit lebenslangen* Kartenupdates, mit NAVTEQ Traffic™ Premium Verkehrsinformationen und natürlich mit PhotoReal™ 3D-Kreuzungsansicht und Fahrspurassistent. Das versteht Garmin unter wegweisender Navigation. Probieren Sie es aus! Jetzt im Handel oder unter www.garmin.de



GARMIN®

* Berechtigt den Nutzer zu jährlich bis zu vier Updates des Kartenmaterials und den Empfang von Verkehrsinformationen, solange er sein Navigationsgerät in Gebrauch hat oder Garmin Kartenupdates für dieses Datenformat anbietet, bzw. die Partner von Garmin Verkehrsinformationen anbieten, je nach dem was zuerst eintritt, längstens jedoch für die Dauer von dreißig Jahren. Das Recht ist weder auf eine andere Person noch auf ein anderes Garmin Produkt übertragbar. Beachten Sie bitte die vollständigen Nutzungsbedingungen unter www.garmin.de. NAVTEQ Traffic™ ist ein eingetragenes Warenzeichen von NAVTEQ