

Bella figura über den Wolken: Wingwalker sind jung, weiblich und ganz schön gelenkig. Unser Reporter ist nichts davon – er hat den Ritt auf dem Flügel trotzdem gewagt
***Biplane ballet** Wingwalkers are young, female and pretty limber. Our reporter is none of these – but he is intrepid*

Tanz auf dem Doppeldecker

TEXT — Tim Cappelmann
 FOTOS — Jens Görlich



Haltung bewahren: Reporter Tim Cappelmann auf einem Stearman-Doppeldecker über Gloucestershire, England
 Our magnificent man on his flying machine: Reporter Tim Cappelmann atop a Stearman biplane over Gloucestershire, England

Die Frage nach dem Warum stellt sich oft im Leben, ist man auf einen Doppeldecker geschallt, drängt sie sich auf. Und: Ob es wohl einen englischen Flugzeug-TÜV gibt? Dicht gefolgt von: Wie wird sich das hier gleich anfühlen? Wer bei 180 km/h auf der Autobahn mal für zehn Minuten den Kopf aus dem Fenster hält, bekommt eine Idee davon. In der Luft verursache ich mit 85 Kilo Körpermasse, verteilt auf 1,86 Meter, so viel Widerstand, dass wir die ganze geplante Akrobatiknummer in den Sand setzen. Aber das erfahre ich erst nach der Landung. Die Probleme beginnen beim Start.

Leichtfüßig hüpfte Emily Guilding, 30 Jahre, 52 Kilo auf 1,57 Meter, hauptberufliche Wingwalkerin, vor mir auf die Tragfläche. Ich stemme mich hinterher und höre, wie meine Jeans reißt. Zum Glück trage ich darüber einen Overall. Nur auf die markierten Stellen steigen, mahnt sie, was in mir die Frage auslöst, ob ich sonst ein Loch in den Flügel treten könnte. Und wie das denn jetzt genau läuft mit dem TÜV in England.

Sie tastet mich ab. Meine Taschen müssen leer sein, erklärt sie, damit nichts ins Flugzeug sausen kann, weil das Flugzeug ▶

EN ——— “Why?” we ask ourselves all our lives. Strapped on a biplane, I found the question inescapable. And also this one: Does the UK have anything like Germany’s technical inspectorate (TÜV) for aircraft? If so, how good is it? And this one: How is this going to feel? Stick your head out the window of a car traveling along a highway at 180 km/h and you get an idea. My 85 kilos of body mass spread over 1.86 meters creates so much resistance that we mess up the acrobatic number we had planned, but I don’t find this out until we land. The trouble starts at takeoff.

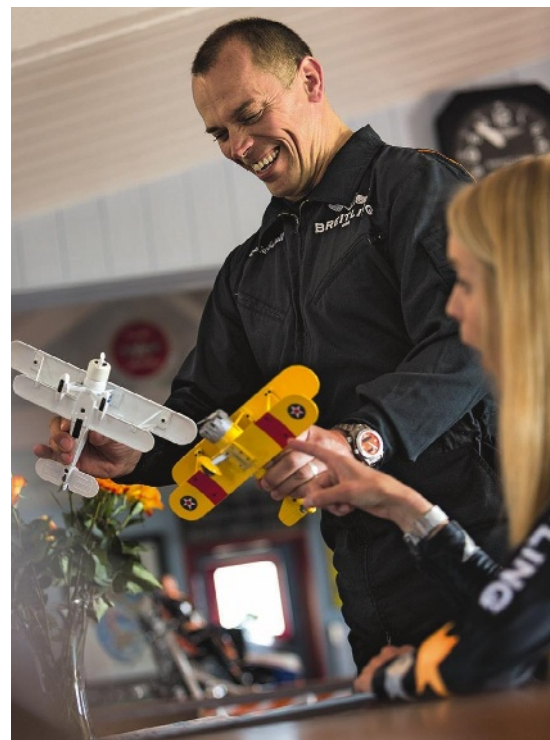
Emily Guilding, professional wingwalker, 30, weighing just 52 kilos and 1.57 meters “tall,” hops lightly onto the wing ahead of me. As I haul myself up after her, I hear my jeans rip. Luckily, I’m wearing an overall on top. Only step where the markings are, she reminds me, making me wonder whether I risk treading a hole in the wing – and also about England’s technical inspectors.

She pats me down to make sure there’s nothing in my pockets that could fall into the plane and cause it to crash. I assure her of the complete emptiness of my pockets. She screw-fastens my chest strap and secures me to the pole at my back. I can barely breathe, but it has to be this tight as it will work loose during the flight. I pull in my stomach and ask her to cinch it one last time. She explains what I need to do if we crash, or if there’s a fire or I feel ill. My thoughts turn to the declaration of consent I signed earlier without reading it properly. Emily puts a pair of skydiver goggles on me. It has air holes to stop them from steaming up. We take off, and the air from the holes knocks my contact lenses right out of my eyes. England is a blur. ▶



»Ich möchte Dinge tun, von denen wir denken, sie seien nicht machbar«

Ormer Locklear, erster Wingwalker



sonst abstürzt. Ich versichere ihr sehr ernst, dass meine Taschen leer sind. Sie schraubt den Gurt vor meiner Brust zusammen und fixiert mich an einer Stange hinter meinem Rücken. Mir bleibt die Luft weg, aber das muss so eng sein, beim Flug wird alles wieder locker. Ich ziehe den Bauch ein und fordere sie auf, noch mal kräftig zu zurren. Sie erklärt, was ich im Falle eines Absturzes, bei Feuer oder wenn mir schlecht wird, zu tun habe. Ich denke an die Einverständniserklärung, die ich vorhin unterschrieben habe, ohne sie richtig zu lesen. Emily setzt mir eine Fallschirmspringerbrille auf, damit ich besser sehen kann. Mit Belüftungslöchern, damit sie nicht beschlägt. Schon beim Take-off sorgen die Belüftungslöcher dafür, dass meine Kontaktlinsen aus den Augen fliegen. England verschwimmt.

Die neue Sicht auf die Welt unter mir steigert das ohnehin latent surreale Erlebnis, auf einem alten Stearman-Doppeldecker über die britische Provinz zu knattern, über Gloucestershire, vom Rendcomb Airfield aus, zwei Autostunden westlich von London. Hinweg über ein Tierkrematorium, sanfte Hügel und den Hangar von Pink-Floyd-Drummer Nick Mason, den er als schwer bewachte Garage für seine Oldtimer-Sammlung nutzt, drehen wir unsere Runden, Pilot Dave „DAVE“ Barrell macht das gefühlvoll wie in einer Achterbahn. 550 Meter hoch, 180 Kilometer pro Stunde schnell. Mich beruhigt in solchen Momenten eine gleichmütige Einstellung: Ob ich nun die nächsten zwölf Minuten auf einem alten Doppeldecker hocke oder in der Badewanne liege, ist am Ende egal, solange ich in zwölf Minuten wieder sicher auf dem Boden stehe. Bis dahin bin ich hauptsächlich damit beschäftigt, ▶

EN ——— My new perspective on the world below only makes the already latently surreal experience of buzzing high above the English countryside even more otherworldly. We take off from Rendcomb Airfield in Gloucestershire, a two-hour drive west from London, and circle high above an animal crematorium, gently undulating hills and the heavily guarded hangar that Pink Floyd drummer Nick Mason uses as a garage for his vintage car collection. Pilot Dave “DAVE” Barrell’s sensitive handling gives us a 180 km/h roller coaster ride 550 meters above the ground. At moments like these, I find a calm approach helpful: Ultimately, it makes no difference whether I spend the next 12 minutes on top of a biplane or in the bathtub as long as I’m safely back on the ground when the 12 minutes are up. Until then, I am chiefly concerned with wiping away the drool the airstream blasts from my mouth and nostrils, and getting used to the entirely new sensation of having my cheeks clinging to my ears.

At least this madness was not invented by design. The story of how it came about goes like this: In 1918, Ormer “Lock” Locklear, a trainee military pilot from Texas, encountered technical problems during a training flight and decided to climb out onto the wing and put things right. While his instructor manned the ▶

Links: Pilot Dave Barrell beim Briefing mit Wingwalkerin Emily Guilding. Unten: Dynamisches Duo zwischen den Wolken mit je 450 PS
Left: Pilot Dave Barrell and wingwalker Emily Guilding during the briefing. Below: Two 450 HP engines, one dynamic duo





Oben: Wingwalkerin Freya „Princess“ Paterson lässt sich hängen. Rechts: Emily Guilding zieht sich kurz vor dem Start den Zopf straff
Above: Freya Paterson hangs in there underneath the plane. Right: Emily Guilding adjusts her ponytail just before takeoff



meinen Sabber, den mir der Fahrtwind aus Mund und Nase fegt, wegzuwischen und mich an das ganz neue Gefühl zu gewöhnen, dass meine Wangen hinter den Ohren kleben.

Wenigstens ist dieser Wahnsinn nicht freiwillig entstanden. 1918 soll Ormer „Lock“ Locklear, ein Militärpilotenschüler aus Texas, während eines Trainingflugs technische Probleme bekommen haben. Um sie zu beheben, kletterte Lock auf den Flügel. Sein Ausbilder steuerte die Maschine, am Boden johlten die Kameraden und klatschten Beifall. Lock hatte Blut geleckt. Mit anderen Piloten probierte er immer waghalsigere Stunts auf den Tragflächen aus, machte mit seinem Motto „safety second“ und riskanten Handständen auf sich aufmerksam, stieg aus rasenden Autos auf die Flieger um. Dass das ungesichert nicht lange gutgehen würde, hätte dem Draufgänger klar sein können. Zeitzeugen bescheinigten ihm, deutlich „mehr Mut als Hirn“ zu besitzen: 16 Monate dauerte seine Karriere, bis er bei Dreharbeiten für den Film „The Skywayman“ mit 28 Jahren ums Leben kam.

Wie Lock erging es vielen jungen Piloten, die nach dem Ersten Weltkrieg ohne Arbeit, aber mit einem Überschuss an Doppeldeckern dastanden und sich mit Wingwalking bei Flugshows durchschlugen. Um mehr Besucher anzulocken, griffen sie sich gern hübsche Frauen aus dem Publikum und setzten sie auf die Tragflächen. Nicht alle waren so talentiert wie Ethel Dare, eine Trapezartistin vom Zirkus, die als „Königin der Lüfte“ Ende 1919 in die Geschichte einging: Als Erste schaffte sie es, im Flug von einem Doppeldecker auf den nächsten zu steigen. Viele der anderen, völlig unvorbereiteten Damen purzelten von den Flügeln, und als sich die Todesfälle häuften, wurde die Zirkusfliegerei stark eingeschränkt und verschwand schließlich. Erst in den 1970er-Jahren tauchte sie in den USA wieder auf. 1985 kam der englische Rennfahrer und Pilot Vic Norman auf die Idee, Wingwalking ins Königreich zu bringen. Dafür besuchte er „Mr. Airshow“ himself, den kalifornischen Stuntpiloten Art Scholl. Nur er war im Besitz der technischen Papiere für die Wingwalk-Vorrichtung, sein Betriebsgeheimnis, das er noch nie geteilt hatte. Am jungen Vic fand er zwar Gefallen, stürzte jedoch kurz darauf bei Dreharbeiten zu „Top Gun“ ab. Von seiner Witwe erhielt Vic schließlich die Unterlagen, 1987 ging er mit einer ersten Wingwalkerin an den Start. Mittlerweile ist die Uhrenfirma Breitling der Sponsor und Emily Guilding eine von sechs Luftakrobatinnen der jüngsten Generation, die mit einem Pilotenteam für Vic arbeiten.

Und die Arbeit ist hart hier oben zwischen den Wolken, kalt, anstrengend, ohrenbetäubend laut. Ich wünsche mir nichts sehnlicher als einen Motorradhelm, mit Visier. Emily posiert links neben mir auf ihrem Doppeldecker – und lächelt! Wie kann sie nur lächeln? Jetzt rotiert sie auch noch und steht auf dem Kopf. Und lächelt immer noch. Ich glaub's nicht. Schön sieht sie aus in ihrem schwarzen Turnanzug mit den silbernen Sternen, die blonden Haare wehen im Wind. Angestrengt drehe ich meinen Hals zu ihr rüber und versuche ein Grinsen. Noch Wochen später macht sich der Fotograf über mein zur Fratze verzerrtes Gesicht lustig, lästern Kollegen über die Sturmfrisur. Echten Wingwalkern passiert das nicht. Graziös streckt Emily die Arme zur Seite, winkt fröhlich, geht in den halben Spagat, eine Ballerina der Lüfte.

Sie liebe ihren Job, erzählt sie später, außer es regnet, dann stechen die Tropfen wie Nadeln. Vier freie Tage im Monat, viel Fitnesstraining, am Wochenende fliegt die Staffel zu den Airshows. Vor allem den Aus- und Einstieg vom Cockpit auf die Tragfläche und zurück üben die Mädchen immer wieder, dann sichert sie nur ein Drahtseil, es ist der gefährlichste Moment ▶

Die Wingwalker-Staffel tritt weltweit bei Airshows auf – wie dem Biggin Hill Festival of Flight in England
The wingwalker team performs at air shows all over the world – including the Biggin Hill Festival of Flight in England



EN — controls in the air, down on the ground, his fellow trainees cheered and clapped. Lock had tasted blood. He went on to try out increasingly death-defying wing-top stunts with other pilots and became famous for his motto “safety second,” his precarious airborne handstands and leaps onto planes from speeding cars. That such antics undertaken without any safety precautions could not pass off without incident for very long should have been obvious to the daredevil stuntman, but then, his contemporaries did describe him as having “more spunk than sense.” His career came to an untimely end after just 16 months, when he died, age 28, during the filming of *The Skywayman*.

Like Lock, many young pilots found themselves unemployed after World War II and took advantage of the surfeit of biplanes standing around unused to make a living wingwalking at air shows. In order to attract more spectators, they would pick pretty women from the audience and set them on the wings. Sadly, they were not all as talented as Ethel Dare, a former circus trapeze artiste, who went down in history in late 1919 as “Queen of the Air,” when she became the first woman to step from one airplane to another in flight. Many of the other, wholly unprepared ladies tumbled from the wings. When the deaths multiplied, tight restrictions were imposed on barnstorming, as this kind of “circus flying” was called, and finally it disappeared. It was not until the 1970s that wingwalking was revived in the USA. In 1985, English race driver and pilot Vic Norman hit on the idea of introducing wingwalking to the UK and paid a visit to *Mr. Airshow* himself, Californian stunt pilot Art Scholl, the only person with the technical paperwork ▶

der Vorführung. Schwangere und Mütter stellt Vic Norman nicht ein. „Safety first“ lautet sein oberstes Gebot. Die Auftritte in Zweier- oder Viererformation sind weltweit einmalig. Ein fliegender Wanderzirkus, mit Shows in Dubai, Australien, China, Frankreich. Sogar Hollywood-Stars rufen an, um die Truppe für einen Überflug bei einer Party in L.A. zu buchen.

Pilot Martyn Carrington, glücklicherweise in Emilys Doppeldecker, legt die Maschine auf den Rücken. Ich schiele auf meinen Brustgurt. Sieht fest aus. Emily hängt kerzengerade kopfüber, Martyn lässt eine lange Rauchwolke aus dem Heck, unser Signal! Eigentlich sollten wir jetzt direkt unter sie fliegen, sich unsere Hände berühren, „The Mirror“ heißt das Manöver, ein Handshake unter Wingwalkern. Aber ich bin kein Wingwalker, meine 85 Kilo sind selbst für 450 PS zu viel, wir kommen nicht nah genug ran. Martyn kann auch nicht langsamer fliegen. Um die Maschine auf den Kopf zu drehen, braucht er mindestens 210 km/h Geschwindigkeit. Wir drehen ab und landen.

Es holpert ordentlich, als wir auf der Wiese aufsetzen, die als Runway dient, meine Oberschenkel schmerzen. Doch wir sind auf dem Boden. Emily lacht. Martyn und Dave lachen. Ich lache, vor allem, weil alles vorbei ist. Aber auch, weil es ziemlich viel Spaß gemacht hat. Also dann: warum nicht? ◆

Wingwalker-Figuren damals und heute wingwalking maneuvers past and present



1920



IRON JAW SPIN

Die Wingwalkerin hält sich mit dem Mund an einem Seil fest und wird hinter dem Flugzeug hergezogen.

The wingwalker holds onto a rope with her mouth and is pulled along behind the airplane.

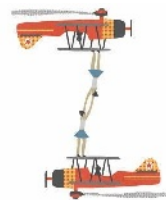
TRANSFER

Ethel Dare wagte ihn als erste Frau: den Sprung von einem Flugzeug auf ein anderes.

Ethel Dare became the first woman to attempt this feat, the leap from one plane to another.



2015



COCKPIT-LADY

Die Wingwalkerin steht zwischen Cockpit und Flügel, eine Hand umfasst ihren nach hinten angewinkelten Fuß.

The wingwalker stands between cockpit and wings, one hand circling the foot she has cocked out behind.

THE MIRROR

Eine Wingwalkerin hängt kopfüber, die andere fliegt darunter, ihre Hände berühren sich.

One wingwalker hangs upside down, the other flies underneath her, and their hands touch.

Lust, selbst einmal auf einem Doppeldecker-Flügel abzuheben?

Tempted to take to the air on a biplane wing yourself?

——— aerosuperbatics.com

»I want to do things that people feel can't be done«

Ormer Locklear, the first wingwalker

EN ——— and licenses for the wingwalk apparatus, a trade secret Scholl had never before shared. He took to young Vic, but fell to his death on the *Top Gun* set soon after they met. In the end, Scholl's widow gave the documents to Vic, who sent his first wingwalker into the air in 1987. Watchmaker Breitling is now his sponsor. Emily is one of the latest generation of six wingwalkers working with a team of pilots for Vic.

And their work up here among the clouds is tough – strenuous, cold, and deafeningly loud. There's nothing I would like better right now than a motorcycle helmet with a visor. To my left, Emily strikes a pose on her biplane – and smiles! How on earth can she smile? Standing on her head, she pivots – still smiling. Unbelievable! She looks lovely in her black gym suit with its striking silver stars, her blond hair streaming in the wind. With an effort, I twist my head round in her direction and attempt a grin. Weeks later, my facial contortions and windswept hair still elicit mockery from my photographer and colleagues. Gracefully, Emily stretches her arms out to her sides, gives a cheerful wave, and performs the half-splits – a veritable ballerina in the sky.

Emily loves her job, she tells me later, except in the rain – the raindrops feel like needles. She has four days off a month, works out a lot, and flies with the team to a different air show every weekend. The girls practice climbing out of the cockpit onto the wing and back in again over and over again. With only a steel rope to secure them, that is the riskiest moment of a show. Norman's motto is "safety first" so he doesn't employ pregnant women or mothers. The team's two- and four-woman formations are the only ones of their kind in the world. His is a flying circus with shows in Dubai, Australia, China, and France. Even Hollywood stars have been known to book the troupe for a party turn in L.A.

Pilot Martyn Carrington, thankfully in Emily's biplane, flips the airplane over onto its back. I squint at the strap around my chest. It looks safe enough. Emily is hanging upside down, Martyn emits a long billow of smoke from his tail – our signal! We should really be flying directly below Emily now so that our hands can touch. That's "the mirror" maneuver, the wingwalkers' handshake. But I am no wingwalker, my 85 kilos are too much even for a 450 HP engine, so we can't get close enough. And Martyn can't slow down any more because to turn the plane on its head, he needs to fly 210km/h minimum. We veer away and land.

Our landing on the field that serves as a runway is bumpy. My thighs ache – but we are down on the ground again. Emily laughs. Martyn and Dave laugh. I laugh – mainly because it's all over. But also because it's actually been great fun. So: why not? ◆

mysterious
Old Town

exhibition at
Fara Square

just Lublin



Lubelskie
Taste life!

Choose Lublin
as Your next city break destination
in Poland