

Eine STARS AND STRIPES-Reporterin durfte in einer F-16 mitfliegen und berichtet über den Flug und die Ausbildung der F-16-Piloten – gefährlicher Dauerstress auch über unseren Köpfen!

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 172/07 – 20.08.07**

"Im Ernstfall wären Sie tot gewesen!"

Reporterin macht zu ihrer Sicherheit einen Schnellkurs,
bevor sie in einer F-16 mitfliegen darf

Von Ashley Rowland

STARS AND STRIPES, 12.08.07

(<http://stripes.com/article.asp?section=104&article=48031>)

KUNSAN AIR BASE, Süd-Korea – Als ich bei dem Fallschirm-Kurs gescheitert bin, habe ich angefangen, mir Sorgen zu machen. Eine Stunde lang hatten zwei Instrukteure der Air Force versucht, mir beizubringen, was ich zu tun hätte, falls der F-16-Kampffjet, mit dem ich am nächsten Tag fliegen sollte, abstürzen würde.

Es schien ganz leicht zu sein: Darauf achten, dass sich der Fallschirm richtig entfaltet und sich dabei nicht verdreht. Das Helmvisier öffnen und die Sauerstoffmaske abziehen. Einige Riemen lösen und die Knie beim Landen beugen.

Als ich das dann üben musste, war es nicht mehr so einfach. Mit einer Simulator-Maske vor dem Gesicht in einer Aufhängung baumelnd, hatte ich alles vergessen, was man mir einige Minuten vorher beigebracht hatte und stürzte wie ein Stück Blei dem virtuellen Boden entgegen. Meine beiden Instrukteure wiederholten bei jedem zwei Minuten dauernden "Fall": Arme außen um die Fallschirmleinen, nicht mitten durch stecken. Mit den Beinen stoßen, damit sich der Fallschirm strafft. An diesem Griff ziehen, jenen Riemen lösen, den Schlauch aushängen. Dummerweise konnte ich die ganzen Verschlüsse in der unförmigen Fliegerkombi, die ich trug, überhaupt nicht finden. Bei jedem Versuch schlug ich mit verheddertem Fallschirm auf dem Boden auf, noch halb in der Aufhängung baumelnd, weil ich in Panik den falschen Riemen gelöst hatte.

"Bei einem wirklichen Absprung wären Sie jetzt tot," versuchte ein Instrukteur zu scherzen. Ich bemerkte, wie sich beide mit Blicken signalisierten: "Was will die eigentlich hier?" Als ich am Nachmittag des folgenden Tages in den Jet kletterte, dachte ich genau das Gleiche und fragte mich, warum ich mich überhaupt darauf eingelassen hatte?

Als ich vor einigen Monaten beim Büro der STARS AND STRIPES in Seoul zu arbeiten begann, fragte mich ein Presseoffizier der Kunsan Air Base, ob ich nicht einmal in einer F-16 mitfliegen wolle. Wenn ich schon über die Air Force zu schreiben gedächte, sollte ich wenigstens wissen, was das Fliegen eines Jets bedeutet und wie man sich fühlt, wenn man mit einer Maschine, die mehr als 20 Millionen Dollar kos-



Reporterin wird auf den F-16-Flug vorbereitet
(Foto: US-Air Force)

tet, vom Boden abhebt.

Das war zwar eine gute Idee, aber ich war wohl die ungeeignetste Person für einen Mitflug in einem Jet, der schon beim Abheben 180 Meilen pro Stunde (289,62 km/h) drauf hat. Ich hasse Achterbahnen und kralle mich immer an den Armlehnen fest, wenn ein Passagierflugzeug in die kleinste Turbulenz gerät. Ich rase auch nicht.

Aber jeder hat mir versichert, dass ich diese Gelegenheit nur einmal im Leben erhalten würde, eine Gelegenheit, auf die selbst Soldaten des Bodenpersonals, die an den Flugzeugen arbeiten, während ihrer ganzen Dienstzeit vergeblich hoffen.

Die wenigen Leute unter meinen Bekannten die schon einmal in einem Kampfflugzeug mitgeflogen waren, erzählten mir, ich würde mich vielleicht kurz nach dem Start übergeben müssen, aber danach könnte ich mich zurücklehnen und den Flug genießen.

Ich ließ mich überzeugen. Als ich vor zwei Wochen an dem vereinbarten Tag in Kunsan eintraf, brauchte ich mehrere Stunden, um mich auf den Flug am Nachmittag des nächsten Tages vorzubereiten. Eine Fliegerkombi und ein Helm wurden mir angepasst und ich musste in einem Trainings-Cockpit üben, wie man im Notfall den Schleudersitz betätigt.

Während der Untersuchung durch einen Arzt und einen Weltraum-Mediziner sagte man mir, dass ich mich möglicherweise übergeben müsse. Ich könnte auch ohnmächtig werden und müsse mit der Entladung von Blähungen und Einnässen rechnen ("maybe fart and pee on myself" im Original).

Ich lernte, wie man atmet, um die Wirkung der Fliehkraft auszugleichen: Tief einatmen, den Atem anhalten und alle drei Sekunden in kurzen Stößen ausatmen.

Ich lernte, die Muskeln in der unteren Hälfte meines Körpers anzuspannen, um das Blut, das in die Beine strömt, in den Kopf zurück zu pressen und eine Ohnmacht zu vermeiden. Für den Fall, dass mir das nicht gelänge, wurde ich in einen "G-Suit" (eng anliegende Spezial-Hose) gesteckt, der meinen Unterleib und meine Beine dann entsprechend fest zusammendrücken würde.

Am nächsten Tag, wenige Stunden vor dem Start, sagte mir der Pilot, dass wir in einem von vier Jets fliegen, die einen Luftkampf üben würden, wobei der Körper besonders stark beansprucht wird.

Als ich im Cockpit saß, vorsorglich mit zwei Tüten gegen Luftkrankheit auf meinen Knien, fragte ich mich noch einmal, ob es wirklich nötig ist, mit einem Jet zu fliegen, wenn man darüber schreiben will. Aber der Flug sollte ja nur eine Stunde dauern, wie schlimm könnte das schon werden? Wegen der Luftkampf-Manöver würde es aber wahrscheinlich ziemlich schlimm werden.

Wir steigen auf eine Höhe von 17.000 Fuß (5.181 m) und stürzten in 35 Sekunden in einer Spirale auf 5.000 Fuß (1.524 m) hinunter. Die Beschleunigungskraft stieg auf das 8,5-fache und blieb nur knapp unter dem möglichen Höchstwert, dem 9-fachen; mein Körper lastete also mit dem 8,5-fachen meines Gewichtes auf mir.

Das Bewusstsein verlor ich nicht, dafür aber mein Mittagessen. Ich musste mich mehrmals übergeben. In den härtesten Momenten drückte mich mein "G-Suit" so stark zusammen, dass mir Tränen in die Augen schossen, die ich deshalb fast während des gesamten Luftkampfes geschlossen hielt.

Wenn ich in ruhigeren Phasen aus der Flugzeugkanzel schaute, fühlte ich mich wie in dem Film "Top Gun", weil wir nur von blauem Himmel umgeben waren. Wir schienen in der Luft zu schweben, obwohl wir einmal 500 Meilen in der Stunde (804,5 km/h) flogen.

Der Flug war körperlich sehr anstrengend aber irgendwie unwirklich. Als wir landeten, war

ich ein schweißgebadetes, benommenes, mit Erbrochenem bedecktes Häufchen Elend. Aber ich schaffte es noch, aus dem Flugzeug zu klettern, bevor ich mich erneut übergeben musste.

Wenigstens habe ich meinen Fallschirm nicht gebraucht.

2 von 30

F-16-Piloten durchlaufen eine harte zweijährige Ausbildung, in der sie sich mit der komplizierten Technik des Flugzeugs vertraut machen und ein anstrengendes Fliehkraft-Training absolvieren müssen.

"Durch praktische Erfahrung wird der Körper am besten auf die Erfordernisse des Fliegens vorbereitet," sagte Lt. Col. (Oberstleutnant) Adam Kavlick von der Kunsan Air Base.

Von 30 Flugschülern in einem Lehrgang würden am Ende nur zwei F-16-Piloten übrig bleiben, teilte er mit. "Wer eine F-16 fliegen will, muss einen strengen Auswahlprozess überstehen, der sogar noch strenger wird, weil wir weniger Flugplätze und weniger Flugzeuge haben."

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Anmerkungen in Klammern und Hervorhebungen im Text versehen.)

Unser Kommentar

Was die Reporterin über Süd-Korea erlebte, spielt sich über der Westpfalz und dem Saarland fast täglich ab. Ehrgeizige Jet-Piloten beanspruchen sich selbst und ihre Maschinen bis zum Limit, um ihre elitäre Position zu behalten und zu festigen.

Aus den nicht abreißen Dopingskandalen bei den Radsportlern und in anderen Sportarten wissen wir, dass Höchstleistungen auf Dauer nur mit leistungssteigernden Aufputschmitteln zu erbringen sind. Auch US-Piloten pflegen "Energy Pills" einzuwerfen, bevor sie sich mit ihren Höllenmaschinen ins simulierte oder reale Kampfgeschehen am Himmel stürzen.

Dass es dabei im Übereifer auch einmal zu fatalen Fehleinschätzungen kommen kann, hat die gerade erst abgeschlossene Untersuchung eines "Friendly Fire Death" (eines durch eigenes Feuer verursachten Todes) in Afghanistan erwiesen. Am 04.09.06 hatte ein A-10-Pilot aus Spangdahlem westlich von Kandahar auf kanadische Soldaten gefeuert und dabei einen getötet und 30 weitere verwundet. (<http://stripes.com/article.asp?section=104&article=55031&archive=true>)

Ein Major der US-Air Force aus Spangdahlem wurde kürzlich zu einer Haftstrafe von drei Monaten verurteilt, weil er dreimal stark angetrunken mit dem Auto gefahren war, zuletzt am 21.07.06 von Spangdahlem zur Kapaun Air Station nach Kaiserslautern. Dort hatte ihn die US-Militärpolizei nach einem Alkoholtest aus dem Verkehr gezogen. (<http://stripes.com/article.asp?section=104&article=55555&archive=true>)

Im Straßenverkehr in der Region Kaiserslautern häufen sich schwere, von US-Amerikanern verursachte Unfälle, die eigentlich nur passieren konnten, weil die Fahrer unter Alkohol- oder Drogeneinfluss standen. US-Kampjets sind in den letzten Jahren immer nur knapp außerhalb bewohnter Gebiete abgestürzt. Wir können uns aber nicht darauf verlassen, dass das bei der geschilderten Beanspruchung der Piloten und ihrer Maschinen so bleibt. Sicherer sind wir nur, wenn der gefährliche Übungsbetrieb in der TRA Lauter und über den Polygonen ganz eingestellt wird.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern