

und Ohren bläst, während Siemsen seine Kontaktlinsen herausnimmt, während wir Gin Tonic mit Limone und Eis am Gaumen haben und das klassische Gin-Tonic-Aroma in der Nase, ein Aroma voller Erinnerung, und während der Rest der Welt sich mit Namensschild am Hemd unters Dach verzieht, hat ein Fotograf oben auf dem Balkon Stellung bezogen.

*

Meine Flüge sind mit laufender Nummer und Datum im Flugbuch verzeichnet. Der Radarübungsübungsflug mit der Mission-Bezeichnung RNB 17 steht in Zeile 270: der zweihundertsiebzigste Flug, seit ich in Uetersen auf der Piper L 18 mit der Ausbildung begann. Der sieben- und fünfzigste Flug auf dem Starfighter; Datum: 7. März 1966. Kein Sommertag wie schon geschildert, sondern ein Vorsommertag, an dem es aber auch ganz schön heiß werden kann. Ab 05.30 bin ich langsam aufgestanden im Apartment Nummer 83, West Indian School Road 940, wo Kamerad Siemsen mit mir die Wohnung teilt. Unter die Dusche zum Wachwerden gegangen; Fliegerkombi und Fliegerjacke angezogen; keinen Kaffee getrunken. Draußen ist es dämmerig und frisch. Im V8-Chevy, Baujahr 59, die Indian School Road gefahren Richtung Westen, dann die Grand Avenue, die als einzige große Straße in Phoenix nicht der Nord/Süd oder Ost/West Straßenbau-Philosophie folgt, sondern vom Stadtzentrum aus die Diagonale nimmt und nach Nordwesten verläuft; dort entlang, an der Park City Hall die Glendale Avenue wieder Richtung Westen; dann immer schnurgeradeaus bis zum Flugplatz. Wie lange hat das gedauert? Eine halbe Stunde oder eine Stunde?

Auf dem Flugplatz herrscht schon Betrieb. Die ersten Mühlen sollen um sieben Uhr in der Luft sein. Nicht nur Starfighter. Die Amerikaner schulen hier auch auf der alten Krücke F-100, deren Nachbrenner-Gebrüll mit einem lauten Knall beginnt. Von der *Flightline* kommt das Sausen der leerlaufenden Triebwerke in die Ohren. Kerosingeruch dringt in die Nase. Das ist der Stallgeruch hier. Wieder ein wunderbarer Arizona-Tag. Keine Wolke am Himmel. Kein Wind in der Luft. Phantastisch endlose Sicht. Die Sonne beleuchtet die White Tank Mountains, und die White Tank Mountains leuchten mit Wüstenbraun zurück. Die meisten Tage beginnen hier mit so einem Fliegerwetter.

Das Domizil der *4518 Combat Crew Training Squadron* ist ein schlichter Ziegelsteinblock mit einer Abzugshaube für die Klimaanlage-

ge obendrauf. Ich lasse den blauen Air-Force-Bus vorne am Eingang links liegen; gehe durch die doppelflügelige Schwingtür hinein. Da sind schon welche in der Lounge auf Sofa und Sesseln mit einem Pott Kaffee und einem Donut in der Hand. Donuts schmecken nach nichts, nur süß. Am Pool-Tisch geht ein Pool-Spiel über den grünen Filz. Unser Busfahrer kann es am besten. Der Briefing-Raum ist ein kleines, rechteckiges Kabinett mit einem rechteckigen Tisch in der Mitte und ein paar Stühlen um den Tisch. An der Schmalseite steht eine Schiebemaschinerie für Wandtafel, Fliegerkarten, *Procedures*. Auch ein Stück Kreide liegt da für den Fluglehrer. Briefing beginnt immer zwei Stunden vor dem Start.

Captain Gusano, wegen seiner indianischen Abstammung Indian genannt, ist jedesmal tief bewegt, wenn wir nach dem Briefing aus dem blauen Bus steigen und auf unsere Mühle zugehen. *Wait a Minute*, sagt er dann und hält mich an meinem Fliegerjacken-Ärmel fest. *No picture can do her justice*, sagt er irgendwie ergriffen, weil ihn der Blick auf unser Flugzeug in natura so überwältigt. Und brav, wie ich es beim Militär gelernt habe, antworte ich Captain Gusano, *Yes Sir, she really is an aircraft*. Von Flugzeugen redet man wie von Frauen. Es heißt immer *she* oder *her*. Warum, das weiß keiner. Aber es ist so ziemlich das erste, was mir meine Fluglehrer in Amerika eingetrichtert haben.

Drüben am Kontrollturm sehen wir eine zweiseitzige, zweistrahlige Phantom. *Look Sir*, sage ich und zeige mit dem Finger auf das Flugzeug, das doppelt so groß und doppelt so schwer ist wie unser Starfighter. Aber alles, was bei der Air Force zweiseitzig und zweistrahlig fliegt, egal wie groß, haßt Gusano wie die Pest. Und da gerade der Vietnamkrieg hohe Wellen schlägt und Gusanos zweite Versetzung nach Südostasien bevorsteht, sagt er mit Blick auf die Große dahinten, *I sure hope I never have to go to combat in that tub of shit*. Keiner kann so gut fluchen wie Gusano; kaum einer kann so gut fliegen wie er. Gleich beim ersten Mal mit mir hat er dem Starfighter in zwanzigtausend Fuß die Sporen gegeben, und wir sind mit vollem Nachbrenner senkrecht bis vierzigtausend Fuß hinauf; da standen wir einen Augenblick senkrecht in der dünnen Luft, weil es nicht mehr weiterging. Zuerst fielen wir mit dem Schwanz voran ein Stück zurück; dann ging das Staurohr langsam wie ein Uhrzeiger nach rechts; fing dann zu fallen an, bis es durch den Horizont fiel und mit der Spitze in die Wüste zeigte. Die Mühle schüttelte sich ein wenig, kam in Fahrt, und Gusano zog sie wieder gerade. Dann sagte er

mir zweimal in den Kopfhörer: Don't tell anybody. Promise. Und ich sagte auch zweimal, Yes Sir, I promise, Sir.

Natürlich habe ich niemandem von diesem wahnsinnigen Manöver erzählt. Selbst Siemens hat das erst viel später von mir zu wissen gekriegt. Mit dem Starfighter kann sowas leicht mal schiefgehen; nur Gusano war so ein toller Hecht, daß er das konnte. Wer das nicht kann wie Gusano, kann Pech haben. Dann fällt die Nase anders, und der Starfighter läßt sich nicht mehr rausziehen. Dann kommt das schöne Flugzeug mit den messerscharfen Stummelflügeln und dem hinten am Schwanz sehr hoch angebauten, ebenso messerscharfen Höhenruder ins Trudeln. Und Trudeln mit dem Starfighter ist eine ziemlich aussichtslose Sache. Kaum einer kommt da raus. In so einem Fall nicht lange fackeln; am besten gleich zwischen die Beine greifen, den Griff ziehen und am Fallschirm landen.

Für Gusano ist der Starfighter der letzte der Mohikaner: ein Pilot, ein Triebwerk, eine Kanone. Sauberes Flugzeug mit sauberen Flugeigenschaften. Sowas wird es nie wieder geben, sagt Gusano mit der Ergriffenheit von vorhin. Gusano hat im Großen und Ganzen recht behalten. Wie wir nun über den Beton auf unsere Mühle mit der Endziffer 077 zugehen und ich höre, wie meine Aluminium-Sporen, die ich über der Schulter trage, leise aneinanderklicken, geht mir ein Licht auf: Ich muß mich korrigieren. Der erwähnte Radarübungsflug RNB 17 ist keine Solo-Veranstaltung, wie vorhin beim Überfliegen der White Tank Mountains angenommen, sondern ein Flug zu zweit: Fluglehrer vorne, Flugschüler hinten. Jetzt sehe ich das auch. Die Mühle, die da mit zwei Technikern und zwei Trittleitern auf uns wartet, ist ein Doppelsitzer mit zwei zur Seite geklappten Kabinendächern.

Zuerst blättern wir durch das Flugzeugbegleitbuch, die *Form 781*. Dann hauen wir mit der flachen Hand auf die Zusatztanks und hören, ob sie voll sind. Dann binden wir uns, einen Fuß am Boden, den anderen auf der dritten Leitersprosse, die Sporen an die Stiefel. Wir klettern in die Cockpits und haken die Sporen unten am Schleudersitz fest. Im Falle eines Falles ziehen zwei Drahtseile die Füße blitzschnell nach hinten und halten sie fest; so geht es beim Ausschuß ohne Beinbruch zum engen Cockpit hinaus.

*

Ich habe Gusano viel zu verdanken. In erster Linie das Zuhause-Gefühl im Cockpit des Starfighters. Was will man mehr. Auch die deutsche Luftwaffe hat Gusano einiges zu danken. Als nach der großen Unfallzeit der sechziger Jahre so viele runtergefallen und ums Leben gekommen waren, zog Gusano durch die deutschen Geschwader und führte uns unseren Vogel vor, flog staunenswerte Manöver. Wir sollten sehen und glauben, was man mit dem Ding alles machen kann. Das alles konnte Gusano. Einem Kaktusflieger meiner Klasse stehen die Haare unterm Schiffchen zu Berge. Real nice show, Sir, sagte ich damals bei unserem Wiedersehen abends an der Bar mit einem von vielen Gin Tonics in der Hand. Ich erzählte Gusano, daß ich ihm das Zuhause-Gefühl im Cockpit zu verdanken hätte. Gusano freute sich.

Easy does it, Gusano-Worte, die so viel bedeuten wie Vorsicht ist die Mutter der Porzellanbox und insbesondere beim Instrumentenflug zu Gehör gebracht werden und entsprechend wirken sollen. So ein schöner stiller Märztag mit dem Starfighter und mit Gusano vorne drin. Ich habe die Kabine mit einem Vorhang zugezogen und sitze im Halbdunkel vor den Instrumenten. Der Radar-Controller ist mit einer angenehmen Stimme in meinen Ohren und gibt Kurs und Höhe; ich fliege das, was er sagt. Die Klappen sind halb ausgefahren. Der Starfighter liegt wie ein Brett. Das Triebwerk ist nicht laut. Wenn Gusano sich vorne meldet, kann ich ihn gut verstehen. Die wunderbaren Instrumente. Das schöne Variometer. Der Kompaß dreht sich unter der *Lubber Line*; dem Zwölf-Uhr-Strich. Der lange und der kurze Zeiger im Höhenmesser stehen da wie die Zeiger in einer Uhr. Der kurze rührt sich nicht vom Fleck; der lange bewegt sich nach oben oder unten, wenn ich in die Kurve gehe. Dabei die Füße still halten und kein Seitenruder treten. Beim Starfighter ist das Seitenruder eigentlich überflüssig. Nur den Steuerknüppel nach links oder rechts drücken und gleichzeitig ein halbes Kilo ziehen, damit wir nicht fallen; aber nicht zu viel ziehen, weil wir sonst wieder steigen. Darum sagt Gusano manchmal, Easy does it. Instrumentenflug ist dauerndes Zuhören, dauerndes Ablesen und Auslegen der Instrumente, dauerndes Umsetzen der Auslegung. Die Auslegung findet im Kopf statt; das Umsetzen ist Handarbeit. Ein Prozeß, in den laufend neue Daten und Faktoren einfließen, die gelesen und berechnet und mit der Hand am Steuerknüppel eingearbeitet werden müssen. So kommt das Flugzeug sicher voran. So fliegt es da hin, wo es hinfliegen soll.

Wir steuern unseren Starfighter die RNB-17-Übungs-Strecke entlang. Ich sitze hinten im Halbdunkel. Gusano sagt mir, welche Landschaft welches Echo auf dem Bildschirm erzeugt. Ich muß auf Höhe, Geschwindigkeit und Flugzeit achten und die richtigen Wendepunkte in den Navigations-Computer drehen. Ich leiste mir aber auch meine Freizeit und schiebe den Vorhang zehn Zentimeter nach hinten; so wird es hell, ich kann raussehen und Arizona genießen. Gusano merkt das im Spiegel und sagt: Okay, relax a bit. Am Parker-Damm ist es schön, und am Lake Mead ist es auch schön. Zum Greifen nahe, aber doch unendlich weit weg schimmert der schneebedeckte Humphreys Peak nördlich von Flagstaff. Die Orte, die wir überfliegen, heißen Kingman und Seligman und Williams. Die Radar-Echos vom steil abfallenden Rand des Mogollon-Plateaus überfluten den Bildschirm.

So entsteht das Zuhause-Gefühl. So ist das enge Starfighter-Cockpit ein Raum mit genug Platz. Die Gurte sind nicht zu locker oder zu stramm; es geht bestens vor und zurück mit den Schultern. Die Kippschalter und Druckknöpfe sind allesamt bekannt und lassen sich mit Zeigefinger und Daumen kippen und drücken. Das Triebwerk reagiert gehorsamst auf jeden Millimeter Gashebel. Und wenn beim Schleppziel-Schießen die Kanone feuert, dann rotzt da nur was, aber die Mühle fliegt ruhig dahin. Gusano sagt: Very shit hot, wenn er auf dem Schießfilm das getroffene Schleppziel sieht. Very shit hot auch, wie wir aus dem Stand in fünf Minuten und zwanzig Sekunden oben in der Tropopause zwischen Himmel und Erde zweifache Schallgeschwindigkeit erreichen und ich mir damit die Mach-2-Nadel verdiene.

*

Und nun kommt der Leckerbissen: Wir wollen mit dem Starfighter eine Atombombe werfen. Das gehört zum Übungsprogramm der Mission RNB 17. Gusano hat mir dafür während des Briefings eine große Legende gestrickt: Die Legende nennt mich Siegfried. Siegfried ist blond und über einsachtzig. Da fast jeder Kaktusflieger blond und über einsachtzig ist, kann auch jeder Siegfried heißen. Laut Legende wachse ich im geteilten Berlin auf und spiele Klavier. Gusanos Legende sieht mich als gefeierten Pianisten. Dann aber wird im Jahre eins nach dem Mauerbau meine Verlobte vom Oberkommandierenden der sowjetischen Truppen in Deutschland persönlich gekidnappt und abgeschleppt. Der

Oberkommandierende hat sich während einer Ballett-Vorstellung in Ostberlin bis über beide Ohren in meine Verlobte verliebt, weil sie laut Briefing so schön tanzen kann. Nun will er sie in seinem Oberkommando als Geliebte und Sekretärin behalten. Dieser Vorfall verändert mein Leben. Die Legende läßt meine Rachegeleüste entstehen. Mit diesen Rachegeleüsten sehe ich ein Werbe-Plakat der Luftwaffe, mache ein paar Prüfungen und werde Kaktusflieger. Gusano läßt mich, Siegfried den Kaktusflieger, im Starfighter rachedurstig Richtung Moskau fliegen, mit einer Atombombe unterm Hintern.

Gusano ist religiös: christlich. Auf seinem Schreibtisch, von wo aus er mir den Moskau-Vernichtungsbefehl sendet, steht ein Kruzifix; daneben liegen Bibel und Gesangbuch. Hinzu kommt: Gusano ist mit dem US-Präsidenten nicht einverstanden, weil der in Vietnam zu lasch vorgeht.

Rückruf der Mission über Notfrequenz ist unmöglich; ist auch nicht vorgesehen: Es darf nicht zurückgerufen werden, wenn Atombomben unterwegs sind. Und obwohl der US-Präsident den Generalsekretär der KPdSU über sein rotes Telefon auf mich aufmerksam macht und die Sowjets anfangen, mit Raketen zu schießen, fliege ich unbehelligt, unbeirrt meine Kurse und Höhen. Gusano hat mir erklärt, was man in so einem Fall macht: den Knüppel nach vorne drücken, easy does it, den Beschleunigungsmesser auf null g halten, dann wiegt die Mühle nämlich nichts; und mit vollem Nachbrenner los. Die sowjetischen Computer drehen durch, weil sie nicht folgen können. Zur Sicherheit sprengst du noch deine Zusatztanks ab; da fliegen die Raketen draufzu und denken: Das ist ein Flugzeug, und zerstören sie ohne Sinn und Verstand.

Ich, Siegfried der Kaktusflieger, bin auf dem Weg nach Moskau, und die Moskauer Flak schießt daneben. Dann ist Morgengrauen über Moskau. Ich ziehe, wie von Gusano gelernt, die Mühle hoch und lese vier g im Beschleunigungsmesser. Dann drücke ich auf den Knopf für die Bombe. Ich lege den Vogel aufs Kreuz, hänge für eine Weile mit dem Kopf nach unten, ziehe die Nase wieder durch den Horizont. Noch ein Blick zurück, und ich sehe, wie die Bombe am Fallschirm über Moskau hängt und langsam fällt.

An diesem schönen, stillen Märztag stimmt irgendwie alles. Nach einer Stunde und zehn Minuten machen wir uns fertig zur Landung. Einmal rund um Arizona, sagt Gusano; das ist eine von seinen kleinen Legenden; Arizona ist größer, als man denkt.

Alle Zeiger stehen da, wo sie stehen sollen. Kurz vor der Landung heißt es bei zweihundertsechzig Knoten: Fahrwerk raus. Und bei zweihundertvierzig Knoten heißt es: Klappen auf Landung. Es ist eine große Lust, die Wackelei, das Hin und Her und Hoch und Runter, das der Starfighter dabei veranstaltet, mit Power und Knüppel in den Griff zu kriegen und die Instrumente dort festzuhalten, wo sie laut Vorschrift hingehören. Dann fliegen wir mit siebenhundert oder achthundert Fuß pro Minute den Gleitpfad hinunter. Ich erfreue mich am Variometer, der das anzeigt. Looking good, sagt Gusano, nimmt das Flugzeug kurz vor der Landung in die Hand und landet, daß ich kaum spüre, wie unser Starfighter die Piste berührt.