

Ich höre und fühle, wie etwas hinter mir in meine Maschine knallt

Zu sagen, daß die B-36 so groß wie ein Haus war, kommt der Wirklichkeit noch nicht einmal nahe. Häuser, die groß sind, werden normalerweise Hotels genannt. Ihre Spannweite war 230 Fuß, 35 mehr als eine moderne 747. Man hätte eine B-17 unter jeder Tragfläche parken können.

Sie wurde von zehn Motoren angetrieben: sechs nach hinten gerichtete Kolbenmotoren, jeder mit der doppelten Leistung des alten Merlin in der Mustang; und in Gondeln außen an den Tragflächen vier Düsen, jede mit mehr Schub als das Triebwerk der F-84. Vollbeladen wog sie 200 Tonnen. Trotzdem war sie so schnell wie eine Fünf-Tonnen-Mustang, ein Jagdflugzeug, das der B-36 nur fünf Jahre vorausgegangen war.

Wer jemals eine gehört hat, wird das nie vergessen. Wenn sie tief genug flog – und sie brauchte nicht schrecklich tief zu sein –, konnte man den röhrenden Lärm fühlen, den sie wie eine Decke über die Landschaft zog. Aus der Nähe war sie eine einschüchternde Maschine. Einmal nahm ich eine aufs Korn, flog Kreise um sie herum, machte Formationsflug mit ihr, nur aus Jux und Tollerei ... und wie ich so am Ende ihrer Tragfläche saß, öffnete sich auf einmal eine Reihe von Luken, die Abwehrstände fuhren aus, und ich starrte in die Mündungen von mehr MGs, als ich zu zählen wagte. Adios, Kameraden! Ich muß gestehen, daß ich beeindruckt war.

Und jetzt, in den ersten Monaten des Jahres 1951, hoch über Texas, war es mein Job, von unten an diesen Walfisch heranzufiegen und mich von ihm schlucken zu lassen.

Ursprünglich dafür konstruiert, Deutschland von den USA aus zu bombardieren, falls England fallen sollte, war die B-36 die Nachkriegsantwort auf eine mögliche Konfrontation mit der Sowjetunion. Von Convair gebaut, war sie entwickelt worden, um 5.000 Kilogramm Bomben zu einem 5.000 Meilen entfernten Ziel zu fliegen – fast die doppelte Reichweite der B-29. Der Krieg hatte uns die Notwendigkeit für Jagdschutz bis zum Ziel nur zu gut gelehrt. Aber von welcher Art Jagdflugzeug konnte man erwarten, einen Hin- und Rückflug über 10.000 Meilen zu schaffen?

Das erste Konzept der Air Force war der McDonnell XF-85 Parasit-Jäger, genannt Goblin. Er war unglaublich klein, nur 15 Fuß lang, und mit einem Cockpit für einen Piloten, der nicht größer als 1,70 Meter sein durfte. Er war so konstruiert, daß er in einem

Bombenschacht der B-36 untergebracht, zur Verteidigung des Bombers freigesetzt und danach in der Luft wieder an Bord genommen werden konnte. Er war einer der faszinierendsten Jets, die je geflogen sind, mit faltbaren Tragflächen, einem Kleintriebwerk mit 3.000 Pfund Schub und 20 Minuten Treibstoff für den Luftkampf. Und er besaß kein Fahrwerk.

Unglücklicherweise war der Goblin vor der B-36 für Testflüge fertig, ja schlimmer noch, bevor das Trapez für das Aussetzen und die Bergung perfekt funktionierte. Ein primitives Trapez wurde in einer B-29 installiert, aber zunächst war der Goblin zu instabil und der Auffangmechanismus nicht ausgeklügelt genug. Das Problem war, daß die Air Force beide Systeme zur selben Zeit zu entwickeln versuchte, und das machte die Sache zu schwierig. Im Frühjahr 1949 wurde das Goblin-Programm abgeblasen.

Hätte es alles geändert, wenn es geklappt hätte? Wäre der B-1-Bomber um einen Parasit-Minifighter herum mit Mach-3-Leistung konstruiert worden? Daran möchte ich zweifeln. Traditionell bestehen die Bomberkameraden zwischen Kriegen darauf, keine Hilfe zu brauchen. Vor dem Zweiten Weltkrieg behaupteten sie, daß die B-17 so hoch und so schnell fliegen könne, daß sie durch Jäger nicht mehr zu bekämpfen sei. Noch in Korea schickten wir B-29 ohne Begleitschutz auf Einsatzflüge. Sie kriegten ihre Ärsche zusammengeschoßen, und das stoppte diesen Blödsinn.

Aber selbst nach der Streichung des Goblin-Projekts blieb die Idee eines Parasit-Jägers lebendig. In der Air Force entwickelte sich die Vorstellung von einer B-36, die einen schnellen Jet bis an die russische Grenze tragen konnte, ihn dort für einen schnellen Einflug aussetzte, um Fotos von potentiellen Zielen zu machen, oder eine A-Bombe abzuwerfen, wie einige Leute vorschlugen, ihn dann wieder an Bord holte und nach Hause brachte. Zum Zeitpunkt, an dem mir Dick Johnson das Projekt aufhalste, weil ich der Hausexperte für furchterregende Luftkoppelungen war, wurde es Project Ficon genannt, kurz für Fighter-ReCONnaissance.

Ein F-84E-Jäger mit ungepfeilten Tragflächen war an der Nase mit einer Sonde und auf jeder Rumpfseite hinter und unter dem Piloten mit einem kurzen Verriegelungsbolzen versehen worden. Die Idee war, unter dem Bomber anzufiegen – weniger als 40 Fuß von den rotierenden Propellern entfernt – und die Sonde in einen Trichter einzuführen, der wiederum über eine Stange und ein Trapez mit dem Mutterschiff verbunden war. Hatte der Jäger mit seiner Nase eingeklinkt, würde er von der Stange angehoben werden, bis die Verriegelungsbolzen hinter dem Cockpit in eine sattelförmige Vorrichtung einschnappten und der Jäger damit an drei Punkten fixiert war. Dann würde er hydraulisch in den Bomber gehoben werden.

Anders als der Goblin war die F-84 zu groß, um vollständig in den Bomber zu passen. Zum Ersten waren ihre Tragflächen nicht faltbar. Der Rumpf paßte nur halb in die B-36, die andere Hälfte ragte aus ihrer Unterseite heraus. Der zusätzliche Widerstand bedeutete, daß der Bomber nicht mehr so schnell und so weit fliegen konnte. Und die Kombination von Trapez und F-84 füllte einen der Bombenschächte, wodurch sich die Bom-

benzuladung halbierte. Was den Jäger betrifft, so verursachte der Rohrrahmen, der die Sonde des Prototypen hielt, sowohl Widerstand als auch ein Schütteln bei höheren Geschwindigkeiten. Beim Serienmodell sollte diese Sonde jedoch ebenso eingezogen werden können wie das Fahrwerk.

Zunächst war nichts weiter nachzuweisen, als daß der Jäger in einer sicheren und vorhersehbaren Weise ausgesetzt und wieder geborgen werden konnte. Die Verfeinerung der Methode würde später kommen.

Convair stellte die Besatzung der B-36 und erledigte alle nötigen Modifikationen. Die Air Force lieferte das Jagdflugzeug und mich. Die Versuche sollten am Standort des Auftragnehmers, Carswell Air Force Base außerhalb Fort Worth, stattfinden. Am Vorabend dieser Versuche war ich bereit zu fliegen, aber Ben Hohmann, Projektoffizier der Air Force, bestand auf einer weiteren Modifikation: Sprengbolzen, die mich vom Bomber lösen konnten, wenn die Sache zu haarig wurde. Die F-84 hatte einen hydraulischen Schalter, der die Sonde ver- und entriegelte. Für den Fall, daß der nicht funktionierte, gab es ebenfalls einen manuellen Hebel. Das Ganze schien narrensicher zu sein, aber Ben bestand auf einem Notsystem. Sprengbolzen? Wozu nur?

„Das ist Zeitverschwendung, Ben,“ drängte ich.

„Das Kabel ist die Schwachstelle,“ wandte er ein. „Beide Systeme benutzen dasselbe Kabel. Was ist, wenn es reißt? Oder aus der Führung springt?“

Es war schwierig, die am Projekt beteiligten Leute davon zu überzeugen, und mir war es gleichgültig. Wir hatten geplant, hatten uns vorbereitet und konnten es nicht erwarten, damit anzufangen. Ben war der einzige Verfechter dieser kleinen Sache und hatte nicht den nötigen Einfluß, das Projekt deswegen zu verzögern. Also ging er zu unserem großen Boss, Colonel Al Boyd, dem Director of Flight Test. Boyd war ein Kerl von altem Schrot und Korn, mit der Hingabe eines preußischen Soldaten für militärische Disziplin. Samstags früh mußten wir regelmäßig wie Kadetten zum Appell einschließlich Anzugskontrolle vor ihm antreten. Ich hatte so etwas noch nie erlebt. Haarschnitt. Schuhputz. An einem heißen Sommermorgen hatte es im Hauptquartier des Air Materiel Command eine Inspektion gegeben, Boyd und sein Vorgesetzter waren da, und ein Schwächling war in Ohnmacht gefallen. Boyd beschloß, daß sowas auf keinen Fall einem seiner Männer passieren würde. Er wollte, daß seine Piloten sich für die Elite hielten, und wir taten das auch. Wir respektierten diesen Mann gewaltig. Er pflegte stets zu predigen: „*Kenne Deine Grenzen und überschreite sie nicht.*“ Das habe ich immer für einen verdammt guten Rat gehalten. Aber als er wegging, wurden seine Inspektionen sofort abgeschafft.

Nun, Hohmann ging geradewegs zum Herrgott persönlich und beschwor ihn: „*Lassen Sie ihn nicht fliegen, bevor wir das Notsystem in Ordnung gebracht haben.*“ Ben konnte überzeugend sein. Die Sprengbolzen wurden auf Boyds Befehl hin eingebaut, und er vergewisserte sich persönlich, daß wir nicht in die Luft gingen, bevor sie drin waren. Es verzögerte alles um einen Monat, und unseres deutschen Freundes Leidenschaft für Sicherheit erregte indessen jede Menge Gegrummel.

Der Winter ging schon in den Frühling über, als Bomber und Jäger getrennt von der texanischen Piste aufstiegen, um die ersten Koppelversuche zu machen. Die B-36 – technisch, um genau zu sein eine RB-36F – erreichte fast 200 Meilen pro Stunde, schnell genug, um meinem Jäger etwas Spielraum über der Abrißgeschwindigkeit zu lassen. Ich näherte mich von hinten unten und vermied dadurch die Wirbelschleppe des Bombers. Ich konnte die Vibration spüren, die von den mahlenden Propellern verursacht wurde; der Lärm der zehn Triebwerke übertönte selbst den meines eigenen. Bis man sich einmal daran gewöhnt hatte, empfand man höllisches Fracksausen. Als ich nahe an den Trichter herangekommen war, konnte ich fühlen, wie meine F-84 zunächst in Richtung Bombenschacht gesaugt, und dann wieder weggestoßen wurde. Die ‚Antizipation‘, von der ich schon einmal sprach, hatte mich jetzt voll im Griff.

Unmittelbar vor meinem Jäger beschrieb der vom Bomber herabhängende Trichter kleine wilde Kreise und Zuckungen wie eine Schlange, kurz bevor sie zubeißt. Und ich hatte nichts weiter zu tun, als eine Sonde von der Größe eines Unterarms, die sich sieben oder acht Fuß vor mir befand, in einen kuchentellergroßen Behälter am Ende der Stange zu schieben.

So schwierig sich das anhört: die Ausführung war noch schwieriger. Wenn man den Trichter nur ein paar Zoll neben der Mitte traf, verkantete er sofort und machte eine Verbindung unmöglich. Schließlich bekam ich genau in der Mitte Kontakt, schob die Sonde hinein, und die F-84 fing an zu bocken. Ich hatte keine Kontrolle mehr über mein Flugzeug. Glücklicherweise hatten wir beschlossen, den Verriegelungsmechanismus beim ersten Mal eingefahren zu lassen. Ich nahm einfach den Schub weg und ließ mich aus dem Trichter gleiten.

Hinterher drehten und wendeten wir die Angelegenheit und einigten uns darauf, daß der Druck der Sonde gegen den Trichter diese wilden Bewegungen ausgelöst haben könnte. „*Laßt uns ’reingehen, ankoppeln, den Schub wegnehmen und dann sehen, was passiert,*“ sagte jemand. Das schien mir nicht sehr sinnvoll zu sein, aber ich war auch nicht so sehr dagegen, daß ich mich zu ernststen Einwänden gezwungen sah. Pfeif’ drauf! Versuchen wir’s! Im Ernstfall konnte ich immer ausklinken und mich aus dem Staub machen.

Auf dem nächsten Flug und nachdem der Trichter sich bei -zig Versuchen nicht erwischen ließ, gelingt mir endlich die Koppelung – und wieder wird eine wilde Rummelplatzfahrt daraus! Der Jäger ist äußerst instabil, und es wird immer schlimmer. In wenigen Sekunden wird er sich in einen bockenden Bronco verwandelt haben, der auch noch pausenlos die Sporen kriegt. Unmittelbar über uns fliegt ist eine andere Maschine mit einem halben Dutzend Besatzungsmitgliedern und tausenden Gallonen Flugbenzin, und ich verliere – mit der Auslegerstange verbunden – die Kontrolle. Ich halte mich nicht damit auf, über Eventualitäten nachzudenken. Stattdessen drücke ich den Trennschalter, um mich schnellstens aus der Bredouille zu ziehen.

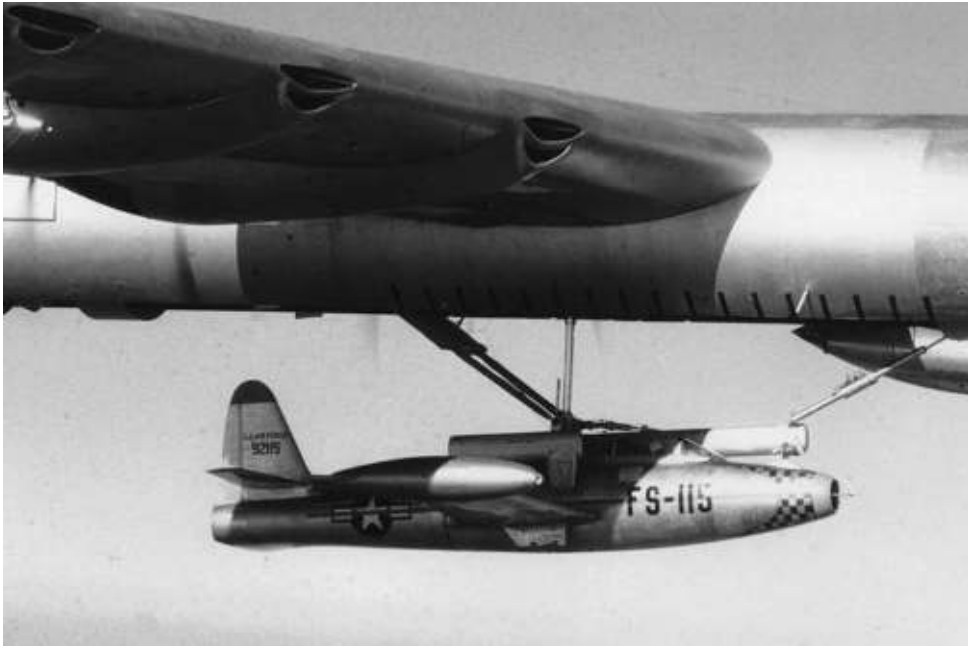
Und nichts passiert.



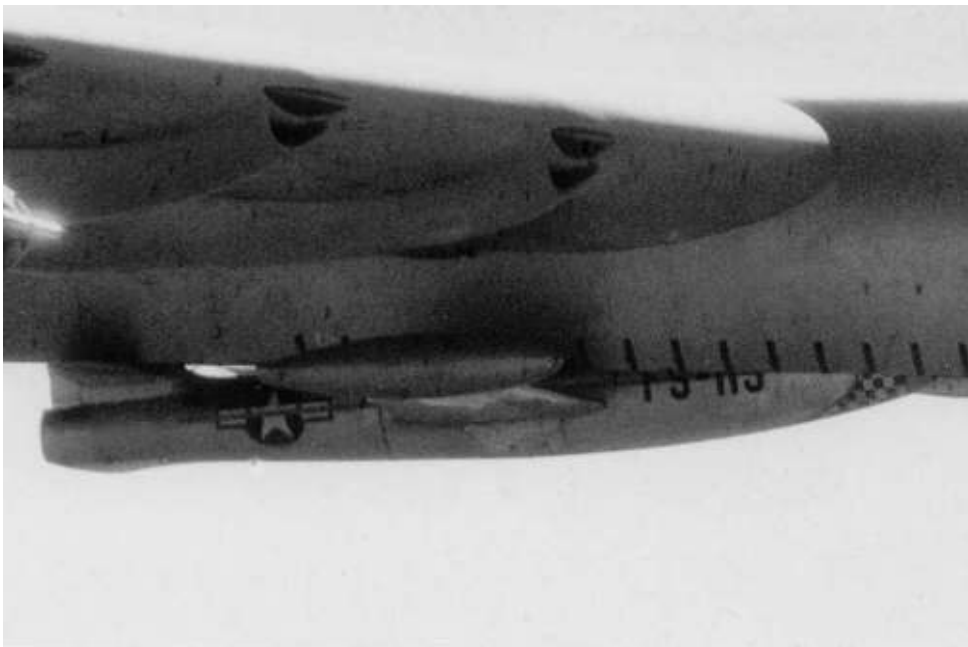
Das Parasitenjäger-Projekt. Anflug an die riesige B-36 ...



... Ankoppeln, Teil eins ...



... Teil zwei ...



... und Abschluß.

Ben Hohmann ist doch ein verdammt heller Bursche, geht es mir durch den Kopf. Ich halte mich noch nicht einmal damit auf, die manuelle Trennung zu versuchen, die – wie sich herausstellt – sowieso nicht funktioniert hätte, weil der Bowdenzug von einer Umlenkrolle gerutscht war – genau so, wie Hohmann befürchtet hatte. Ich drücke den Not-schalter, ein befreiendes Peng! ertönt, die Bolzen scheren ab, und die beiden Maschinen gleiten auseinander.

Ich weiß nicht, was ohne Bens Notsystem passiert wäre, aber soviel ist sicher: Wir hätten den Jäger nicht im Bombenschacht fixieren können. Wir hätten die Flugzeuge nicht trennen können. Und mit mir unter dem Rumpf hängend, hätten wir weder das eine noch das andere Flugzeug landen können. Früher oder später wäre etwas auseinandergebrochen, und sicher mit üblen Folgen.

Die Männer in der B-36 hätten abspringen können, aber ich bin mir nicht sicher, ob mir das gelungen wäre. Ich hätte den Schleudersitz nicht benutzen können, weil ich dann direkt nach oben in den Bomber katapultiert worden wäre. Und aus dem wild schlingenden Flugzeug auszusteigen, war praktisch unmöglich.

Aber es hätte noch schlimmer kommen können. Ich hätte mit dem Bomber zusammenstoßen und damit den lautesten Knall verursachen können, den es seit dem Alamo in Texas gegeben hätte. Oder ich hätte das Trapez so verdreht, daß es sich losgerissen und die Treibstofftanks aufgeschlitzt hätte.

Es war allein Ben Hohmann zu verdanken, daß nichts dergleichen geschah.

Ben ist ein Gentleman. Er tönt nicht: „*Ich hab's euch ja gesagt!*“ Ben hat das nicht nötig. Aber ich sage ihm: „*Menschenskind, Du hast mich gewarnt.*“ Ich sage ihm noch ein paar andere Dinge, und als ich fertig bin, kann Ben nicht mehr daran zweifeln, daß ich ihm verdammt dankbar bin.

Die Ingenieure kamen zu dem Schluß, daß der Ausleger nicht steif genug war und der angekoppelte Jäger dadurch instabil wurde. Nun wollten wir ermitteln, wie steif der Ausleger sein mußte, und während dieses Prozesses machte ich meine erste Erfahrung mit einem Simulator. Convair lieferte ein Standard-Brown-Gerät, das Meßdaten wie ein EKG in einer Arztpraxis aufzeichnet – kleine Nadeln, die sich auf einem Papierstreifen hin- und herbewegen. Ich saß auf einem Küchenstuhl, und während die Ingenieure den Ausleger mit unterschiedlichen Graden von Flexibilität programmierten, versuchte ich mit provisorischem Steuerknüppel und Rudern die von der Nadel gezeichnete Linie so gerade wie möglich zu halten.

Das war 1951. Vor langer Zeit. Harry Truman war Präsident und Elvis Presley noch auf der High School. Der Begriff ‚high tech‘ war noch nicht einmal erfunden worden. Und doch trafen die Ingenieure den Nagel auf den Kopf. Mit Hilfe der gewonnenen Daten machten sie den Ausleger steifer, verkürzten ihn um zweieinhalb Meter, versahen ihn mit einem Dämpfer, bauten einen Zentriermechanismus ein, der ein Verdrehen verhinderte, und verlegten die Sonde der F-84 unmittelbar vor das Cockpit. Das bedeutete, daß ich noch viel näher an die B-36 heranfliegen mußte, und für meine Begriffe war ich sowieso

schon nahe genug dran. Aber beim ersten Versuch in der Luft funktionierte alles perfekt. Mit der Sonde im Trichter verriegelt war der Jäger so stabil wie Granit.

Und nun hieß es, das gesamte Verfahren auszuprobieren: Getrennt starten, Treffen in 10.000 Fuß, verriegeln, den Jäger in den Sattel heben, bis die Bolzen einrasten, Abstellen des Triebwerks der F-84, um sie dann in den Bomber zu hieven – dann das Trapez wieder ausfahren, den Jäger absetzen und getrennt landen.

Ich stelle die Verbindung her. Der Mann in der B-36, der vor dem Bombenschacht sitzt, auf den Jäger zurückschaut und den Ausleger bedient, hebt ihn an. Das Klicken, das ich hinter mir hören kann, versichert mir, daß ich rundum fest verankert bin. Ich stelle das Triebwerk ab, er beginnt, die F-84 in den Bombenschacht zu heben, und ich bin eben auf Augenhöhe mit der Unterseite des Mutterschiffs, als ich das lauteste Peng!!! höre, das ich je in meinem Leben gehört habe. Meine F-84 schlingert hart nach rechts. Ich kann hören und spüren, wie etwas hinter mir auf meine Maschine knallt.

Und ich bin weg. Ich meine: total 'raus. Einer der hinteren Riegel hatte sich gelöst und damit das ganze Gewicht der F-84 auf den anderen verlagert, und der zwei Zoll dicke Verriegelungsbolzen war glatt abgeschert. Stellen Sie sich das Geräusch vor, das ein zwei Zoll dickes Stück Stahl macht, wenn es wie ein Zweig bricht. Der Jäger hatte sich auf einer Seite verkantet, und das Trapez hatte ein Loch in meine Kabinenhaube geschlagen. Noch während das ablief, drückte ich auf den Notschalter und löste mich vom Bomber. Die Einzelbild-Analyse des Films zeigte später in aufeinanderfolgenden Belichtungen: 1) alles normal, 2) Jäger schräg, 3) Jäger getrennt, bing-bing-bing, ganz genau so. Vom Peng!!! bis zur Trennung genau $\frac{3}{24}$ stel Sekunden, denn der Film hat 24 Einzelbilder pro Sekunde. Man konnte mir nicht vorwerfen, daß ich gemütlich die Beine ausgestreckt hatte.

Ein Testpilot lernt sehr schnell – zumindest sollte er das –, sein Unterbewußtsein für plötzliche Gefahrenlagen auf dem Sprung zu halten. Es ist wie im Luftkampf, wo man sich völlig konzentriert, ständig auf der Hut ist und das Gehirn nicht erst dann auf Touren kommen muß, wenn man überrascht wird.

R. D. Hunt testete neue Außentanks an einer P-80, als ihm das Furchterregendste widerfuhr, das einem Testpiloten passieren kann – flattern. Wenn etwas mit der Aerodynamik eines Flugzeugs nicht stimmt, dann kann eine Windbö oder eine plötzliche Bewegung eine harmonische Vibration erzeugen, und das Flugzeug wird zu einer Stimmgabel, die gegen ein Rohr geschlagen wurde. Die Steuerflächen, ja selbst die Beplankung der Maschine können sich flatternd kräuseln wie ein Stück Papier, das man im Auto bei hoher Geschwindigkeit aus dem Fenster hält. Hunt warf die neuen Tanks sofort ab, rettete damit das Flugzeug und möglicherweise seinen eigenen Hintern, aber nicht bevor sich einige Nieten gelöst hatten und die Beplankung beider Tragflächen so weit aufgerollt war, daß alle Treibstofftanks freilagen. Der Rumpf verbog sich im Triebwerksbereich und verklemmte die Kabinenhaube. Er hätte nicht aussteigen können, selbst wenn er gewollt hätte. Es gelang ihm, ohne Zwischenfall zu landen – Jahre später erzählte er mir, daß sich im Endanflug alles normal anfühlte –, aber eine oder zwei Sekunden später, und er hätte bei-