



Entspannung in Edwards: ein Ausflug über Mach 2 im „Starfighter“.

Sie sprachen von Aufschlagzonen statt von Landeplätzen

Als Chef der Flight Test Operations in Edwards und verantwortlich für etwa 40 bis 50 Piloten hatte ich mitzubestimmen, wer die X-15 und wer die X-20 fliegen sollte. Die Routinezuweisungen wurden normalerweise von den Abteilungsleitern vorgenommen. Aber wenn es sich um ein Projekt von hohem öffentlichem Interesse drehte oder um eines, das aus irgendwelchen Gründen von kritischer Bedeutung war – wie beispielsweise die Bereitstellung von Piloten für das X-15-Projekt der NASA oder für das X-20-Raumfahrzeug der Air Force –, dann besprachen das der Abteilungsleiter und ich. Natürlich waren wir bei der Auswahl dieser Leute äußerst vorsichtig. Und so verbrachte ich eine Menge Zeit damit, mich darüber zu informieren, wie die NASA und die Air Force ihre Astronauten auswählten.

Im Systems Command gab es einen Air Force Colonel, der seine Karriere auf Theorien über diese Auswahl aufgebaut hatte. Er ging davon aus, daß wir jahrelang Leute umgebracht hatten, indem wir hochriskante Projekte an die Falschen vergaben, und daß er durch ausgefeilte medizinische und psychologische Untersuchungen der verschiedenen Kandidaten bessere Resultate erzielen konnte. Er verkaufte der NASA sein Konzept und hatte eine ganze Zeit lang enormen Einfluß auf das Auswahlssystem.

Weil nur wenige Kandidaten körperlich ungeeignet waren, lief es darauf hinaus, Motivation medizinisch und klinisch zu messen. Mein Bauchgefühl sagte mir, daß das nichts bringen würde. Die einzigen Leute, die auch nur im Entferntesten qualifiziert sind, über das zu urteilen, was in jemandes Herz und Hirn vorgeht, sind die, die mit ihm arbeiten – in diesem Fall sein Boss und seine Kameraden, also die Leute, die mit ihm fliegen. Wie kann man Mut und Entschlossenheit von jemandem beurteilen, wenn die erste Frage an ihn lautet: „*Wie heißen Sie?*“ Sie wählten auf diese Weise gute Leute aus, aber das war teilweise Zufall, und einige sehr gute wurden aus sehr falschen Gründen abgelehnt. Über die Qualität der Männer, die von der NASA ausgewählt worden waren, machte ich mir keine Sorgen. Die waren alle sehr gut. Aber ein Großteil der medizinischen und psychologischen Testerei war wertlos – eine Verschwendung von Steuergeldern und jedermanns Zeit.

Die Kandidaten mußten sich Intelligenztests, Persönlichkeitstests, Gedächtnistests, Tests ihrer motorischen Fertigkeiten, räumlichen Orientierungstests und Sprachtests un-

terziehen. Sie wurden für drei Stunden in einen verdunkelten und schalldichten Raum gesperrt. Sie wurden in einer Zentrifuge auf hohe g-Belastungen beschleunigt. Sie wurden durchgeschüttelt und mit Lärm bombardiert. Sie wurden zwei Stunden lang einer Temperatur von 55 Grad Celsius ausgesetzt. Sie wurden in einer Unterdruckkammer auf 65.000 Fuß gebracht. Sie wurden von einem Seelenklempner vorwärts und rückwärts analysiert. Sie mußten Bilder malen, damit auch die analysiert werden konnten. Sie mußten 20 verschiedene Antworten auf die Frage geben: „*Wer bin ich?*“

Sogar die Länge ihrer Geschlechtsorgane wurde vermessen.

Ein Aspirant auf eine Astronautenstelle berichtete mir, daß ein Arzt während der medizinischen Untersuchung einen Greifzirkel nahm und ihn anwies: „*So, und nun die Hosen runter.*“

Wie bitte? Wofür?

„*Wir wollen sie messen,*“ erklärte einer von ihnen.

Er sagt: „*Ihr wollt mich wohl verarschen!*“ und empfiehlt ihnen, sich zum Teufel zu scheren. Vielleicht gab das den Ausschlag, vielleicht auch nicht, aber er wurde nicht genommen. Der Mann war hochqualifiziert. Und ich fragte mich, ob ihn eine Randnotiz über seinen ‚Mangel an Kooperationsbereitschaft‘ aus dem Auswahlprozeß befördert hatte. Wenn er mit einem anderen Kandidaten absolut gleich lag, hätte so etwas den Ausschlag geben können.

So wurden einige wahrscheinlich keine Astronauten, weil sie Anstand hatten.

Bob Rushworth, der 34 Flüge mit der X-15 durchführte – mehr als jeder der anderen 11 Piloten – und als erster über Mach 6, also 4.000 Meilen pro Stunde flog, wurde vom Psychiater, der ihn interviewte, als „*oberflächlich*“ bewertet. Bob kam aus New England, wo die Leute ‚a-yuh‘ und ‚nope‘ sagen. Er war ein prächtiger Bursche und absolut qualifiziert. Wegen seiner knappen Ausdrucksweise kam er wahrscheinlich nicht ins Astronautenprogramm.

Ich hätte Jim McDivitt gerne ins X-15 Programm geholt, war mir aber darüber klar, daß er sich als hochqualifizierter Astronaut herausstellen würde. Für ihn muß es wie die Entscheidung zwischen Gold und Platin gewesen sein. Die Air Force wollte die Besten der Besten für ihre eigenen Projekte haben, aber beim öffentlichkeitswirksamen Mercury/Gemini-Projekt nicht zu kurz kommen. Um ihre Chancen zu verbessern, schickte sie ihre Kandidaten auf Benimmkurse. Dort wurde ihnen allerhand Wichtiges beigebracht. So wurde ihnen gesagt, daß sie ihre Socken über ihre Waden ziehen sollten, damit keine nackte Haut zu sehen war, wenn sie ihre Beine übereinander schlugen. Sie durften ihre Hände nicht in ihre Hüften stemmen. Und wenn schon, mußten die Daumen nach hinten zeigen. Und so weiter, und so fort.

In der Zwischenzeit war die Air Force drauf und dran, ihr eigenes Mensch-im-Welt-raum-Programm zu starten. Als die Zeit für die Wahl der Dyna-Soar-Astronauten reif wurde, war der Colonel, der seine Testmethoden der NASA verkauft hatte, Brigadegeneral geworden und glaubte offenbar, daß er den ganzen Prozeß kontrollieren würde. Aber ich war



Wegen seines Dialekts zum Astronauten ungeeignet: Bob Rushworth, der erfahrenste X-15-Testpilot.

der Ansicht, daß die Dyna-Soar-Piloten aus der Gruppe der Testpiloten in Edwards kommen sollten, wo bereits ein natürlicher Ausleseprozeß etabliert war. Zunächst einmal wurden von der Test Pilots School in Edwards nur die allerbesten Piloten angenommen. Dann wurden die Lehrgangabsolventen noch einmal für ihre Aufnahme in die Abteilung Test Operations ausgesiebt, und dann wiederum aufgrund ihrer Leistungen in Test Ops bewertet. Es waren ausschließlich Freiwillige. Nicht jeder in der Schule wollte unsere Art von Flugtests durchführen. Einige gingen zu Instandsetzungseinheiten, um überholte Flugzeuge zu testen. Andere gingen nach Eglin oder Nellis, um Waffen zu erproben. Die Männer, die bei Test Ops flogen, wollten nirgendwo anders hin und hatten ihre Fähigkeiten unter Beweis gestellt. Ich glaubte, daß all das ausschlaggebender sein mußte als die Bereitschaft eines Mannes, seine Hosen herunterzulassen, damit ein Arzt anatomische Messungen durchführen konnte.

In meiner ganzen Zeit in Edwards gab es nur einen einzigen Piloten, der sich von Test Ops wegversetzen lassen wollte. Einige wollten ihn deswegen hängen sehen, aber das lehnte ich ab. Der Pilot konnte mit Anstand gehen und erfreute sich einer erfolgreichen Karriere. Ich hatte allen unseren Flugzeugführern klar gemacht, daß sie das Recht hatten, auszusteigen, ohne ihre Motivation in Frage zu stellen. Ein ängstlicher oder gelangweilter Pilot stellte eine Gefahr für sich selbst und andere dar. Nebenbei glaubte ich, daß ein Mann, der sich freiwillig für etwas meldet, sich ebenso freiwillig auch wieder davon abmelden kann. Daher wußten wir, daß jeder bei Test Ops motiviert war. Das brauchten wir nicht auch noch zu testen.

Darüber hinaus nahm ich an, daß bei der Auswahl der Dyna-Soar-Piloten fliegerische Fähigkeiten wichtiger als die Anzahl erfolgreicher medizinischer Untersuchungen waren.

Ich ergriff also die Initiative und schlug vor, daß alle Dyna-Soar-Piloten aus Edwards kommen sollten. General Branch unterstützte mich dabei, und so wurde es gemacht. Zunächst gab es zwar ungeheuren Wirbel, aber wir einigten uns auf einen Kompromiß. Wir wählten die Piloten aus, und die Ärzte untersuchten sie dann von vorne bis hinten auf ihre rein medizinische Tauglichkeit.

Wir schlugen Jim Wood, Pete Knight, Russ Rogers, Hank Gordon und Al Crews vor, und sie alle bestanden die Prüfungen.

Wir gewannen die Schlacht, verloren aber den Krieg, als Verteidigungsminister Robert McNamara alle bemannten militärischen Raumfahrtprojekte strich. Der Weltraum, so hatte Präsident Eisenhower bestimmt, sollte ‚friedlich genutzt‘ werden. Es war ein schrecklicher Rückschlag. Boeing war mit Dyna-Soar auf einem guten Weg: es hatte sich zu einem einsitzigen Gerät entwickelt, nicht viel schwerer und sogar kleiner als eine Mustang. Statt des geplanten Starts Mitte 1966 sollte es 1981 werden, bis ein Flugzeug – das Space Shuttle – in eine Umlaufbahn geschossen wurde und zurück nach Edwards flog.

Ich habe nie viele Gedanken darauf verwendet, Astronaut zu werden. Nach NASA-Kriterien war ich wirklich nicht qualifiziert. Ich war zu der Zeit 38, 39 Jahre alt, älter als

jeder der ersten sieben Auserwählten. Selbst wenn mein Alter kein Hindernis gewesen wäre, so wäre ich nicht in Betracht gezogen worden, weil ich kein Ingenieursdiplom besitze. Ohne Hochschulabschluß kamen sowohl Yeager als auch ich nicht ins Programm. Offen gestanden habe ich mich noch nicht einmal beworben, und ich kann mich nicht daran erinnern, enttäuscht gewesen zu sein.

Vielleicht mache ich mir etwas vor, aber für mich hatten die frühen NASA-Programme nicht viel mit Fliegerei zu tun. Es gab keine manuelle Steuerung. Sie steckten Affen in Raketen, schickten sie in den Weltraum und holten sie heil wieder zurück – wie intelligent und fähig mußte ein Mensch also sein? Yeager meinte witzelnd, daß er zuerst Affenscheiße vom Sitz wischen müsse, bevor er sich hinsetzen könne. Aber die Gefahr war nicht zu leugnen. Die ersten Astronauten schienen mehr oder weniger menschliche Versuchskaninchen zu sein. Es störte mich, daß sie von Aufschlagzonen statt Landeplätzen sprachen.

Das X-15-Programm war etwas völlig anderes. Das war definitiv Fliegerei. Aber die Air Force hatte ihren ersten Projektpiloten bereits ausgesucht, bevor ich nach Edwards kam. Ich hätte die X-15 liebend gerne geflogen. Habe ich daran gedacht, mich selber vorzuschlagen? Sicher. Wehmütig. So, wie ich als Kind davon geträumt hatte, einmal eine P-12 zu fliegen, wenn sie über unser Haus donnerten. Einmal saß ich im Hangar im Cockpit und fühlte die gleiche Art von Begeisterung wie einst als junger Mechaniker, als ich in den P-40 saß, die durch das Air Depot liefen. Aber ins X-15-Programm zu gelangen, war nie eine realistische Möglichkeit, genauso wenig wie eine Teilnahme am X-20-Programm. Hätte ich die X-20 fliegen wollen? Absolut. Natürlich. An qualifizierten Leuten fehlte es jedoch nicht, und es war eine einfache Tatsache, daß ich mit meinem Timing ein halbes Dutzend Jahre danebenlag.

Ich war jetzt Bereichsleiter und hatte keine Zeit, Pilot in einem dieser Projekte zu sein. Neben den administrativen Aufgaben waren Reisen ein Teil des Jobs, und einige führten mich oft wochenlang ins Ausland. Deke Slayton und ich gingen nach England, um der RAF bei der Beurteilung ihrer ersten Überschallmaschine, der English Electric P.1, mitzuhelfen. Später flog ich nach Schweden, um dort den Doppel-Deltaflügler Saab J35 Draken zu testen. Diese Flugzeuge stellten den neuesten Stand der Technik dar. Es war so aufregend und begeisternd, diese Maschinen zu fliegen, daß mir nie langweilig wurde. Wenn auch mein Timing nicht stimmte, hatte ich doch keine Zeit, Trübsal zu blasen. Und auch keinen Grund.

Ein Nachtrag zum Astronautenprogramm: Als der Colonel, der das Auswahlssystem erdacht hatte, in Ruhestand ging – als Brigadegeneral, hauptsächlich durch den Ruf, den er durch das Programm bekommen hatte –, gab er als Schwanengesang einen Bericht heraus, in dem er glattweg eingestand, daß man Motivation nicht messen kann. Alle Daten, die seine Leute gesammelt hatten, bestätigten das. Dieser technische Bericht vom Dezember 1959 über die Tests, denen die 104 Kandidaten des Mercury-Projekts unterzogen wurden, kam unter anderem zu folgenden Schlüssen:

„... 7. Die Studie hat gezeigt, daß es zwischen den physiologischen oder biochemischen Reaktionen der Mercury-Astronauten verglichen mit den anderen NASA-Kandidaten keine statistisch signifikanten Unterschiede gibt. (...)

8. Es gibt keine Beweise zur Stützung der These, daß optische Inspektionen, biochemische Messungen oder physiologische Reaktionen eines Kandidaten zu verlässlichen Empfehlungen führen ...“

Oder, um es auf Englisch auszudrücken, die ganze Idee war Mist gewesen.

Mein Job hatte natürlich seine frustrierenden Aspekte, wie jeder Schreibtischjob ..., und ich fühlte mich deshalb oft äußerst motiviert, ihm zu entfliehen. Eine F-104 auf Mach 2 zu fliegen war eine Art, etwas Dampf abzulassen. Ich meinte auch, daß ich mit allem vertraut sein mußte, was unsere Leute flogen, um ihre Bewertungen und Probleme besser verstehen zu können. Und so hatte ich ständig etwas Fliegbares unter meinem Hintern, entweder alleine oder mit jemand anderem, um die verschiedenen Projekte im Auge zu behalten. Eine andere Methode des Streßabbaus bestand darin, mit einem Flugzeug zum Jagen oder Angeln an einen exotischen Ort zu fliegen. Yeager war dafür immer zu haben. Ebenso unser Boss Twig Branch, der Kommandeur des Centers in Edwards.

Einmal nahmen Chuck und ich ihn mit auf eine unserer Rucksacktouren in die Sierra, den einzigen Ort der Welt, wo man die heimische Goldene Forelle finden konnte. Wir fingen einige in den Bächen hoch in den Bergen. Nachdem wir sie gebraten und Branch sie gekostet hatte, entschied er, daß die Goldene Forelle unbedingt in New Mexico anzusiedeln sei; er hatte nämlich Freunde dort und wollte dort seinen Lebensabend verbringen.

Und ehe ich mich versehe, trägt mir der General auf, eine C-130 zu nehmen, nach New Mexico zu fliegen, dort einen seiner Freunde vom New Mexico Fish and Game Department abzuholen, ihn mit seiner Ausrüstung nach Edwards zurückzubringen, ihn weiter mit dem Hubschrauber in die Sierra zu fliegen und ihm – meistens bei Nacht, um die kalifornischen Wildhüter unter allen Umständen zu vermeiden – zu helfen, große Behälter mit kalifornischen Goldforellen für die Fischereigewässer von New Mexico zu füllen. Militärisch nennt man so etwas wohl eine ‚verdeckte Operation‘. Von dort brachte ich ihn per Hubschrauber wieder nach Edwards, lud alles in die C-130 und flog ihn nach New Mexico zurück. Es schien legal genug zu sein, aber niemand war sich allzu sicher; wir rechneten insgeheim damit, daß die kalifornischen Behörden, falls sie uns erwischten, wohl einige Wochen brauchen würden, um sämtliche denkbaren Anklagepunkte zu Papier zu bringen. Aber so war Twig. Und wenn Twig etwas wollte, bekam er es auch.

Ein anderes Mal flogen wir nach Louisiana zur Entenjagd. Der General organisierte eine zweistrahlige B-57, ein Modell, in dem man hintereinander sitzt. Vorne knüppelte der General, der das Fliegen liebte, während ich mich hinter ihm auf dem Navigatorensitz festschnallte, wo es keine Steuerorgane gab. Nur wir beiden. Yeager sollte am Abend einfliegen. Wir waren nach Lake Charles unterwegs, aber das Wetter wurde miserabel, und der General entschloß sich zur Zwischenlandung in Abilene, um mehr Treibstoff aufzunehmen für den Fall, daß wir umkehren mußten. Wir sahen uns die Wetterberichte an; die Si-

tuation in der Gegend von Lake Charles stand auf der Kippe. Aber niemand hatte Twig jemals beschuldigt, nicht kühn zu sein. Er stimmte fürs Fliegen und ich enthielt mich der Stimme – also flogen wir.

Die B-57 verfügte über riesige Tragflächen. Wenn man sie nicht präzise aufsetzte oder etwas zu schnell ankam, schwebte und schwebte sie und wollte einfach nicht an den Boden, was Landungen auf kurzen Plätzen abenteuerlich machte. Darüberhinaus hatte sie noch ältere Triebwerke von der Art, die nur langsam auf die Schubhebel reagieren. Wenn sich die Drehzahl aufbaute, stieg die Temperatur an, und ein Kontrollmechanismus verhinderte das Überschreiten des Grenzwerts, indem er die Treibstoffzufuhr drosselte und damit die Beschleunigung verlangsamte. Deshalb konnte ein Triebwerk zwischen 15 und 20 Sekunden brauchen, um vom Leerlauf auf Vollschub zu kommen.

Statt nahe am Rumpf waren die Triebwerke auf einem Drittel der Spannweite in den Tragflächen angebracht, was ein weiteres kleines Problem darstellte. Je weiter die Triebwerke auseinanderliegen, um so schwieriger ist es, eine Maschine beim Ausfall eines Triebwerks zu kontrollieren. Ich kann mich an einen Trainingsfilm über die B-57 erinnern. Der Pilot war im Landeanflug und entschloß sich zum Durchstarten. Als er auf Vollschub ging, drehte ein Triebwerk schneller hoch als das andere. Die Tragfläche bäumte sich einfach auf, die Maschine rollte auf den Rücken, krachte in den Boden und explodierte direkt vorm Kontrollturm. Solche Szenen merkt man sich verdammt gut.

Wir befinden uns jetzt im Sinkflug durch die Wolken in Richtung Lake Charles. Die Piste ist kurz, vielleicht 5.000 Fuß. Sie wurde für Zubringerfluglinien gebaut. Sie wird naß sein – wir könnten, wie im Auto, ins Aquaplaning kommen –, und deshalb ist es noch wichtiger, daß Twig den Vogel so früh wie möglich aufsetzt, so daß er noch viel Landebahn vor sich hat. Er fliegt, und ich schaue hinaus, und als wir in etwa 400 Fuß endlich aus der Suppe kommen, sehen wir die Anflugbefeuerung, und er korrigiert zur Mittellinie hin. Ich kann die Landebahn nicht sehen, aber der Anflug kommt mir ein bißchen schnell vor. Er nimmt den Schub etwas zurück, und jetzt kann ich Beton unter uns erkennen. Weiter zurück mit dem Schub, während er sich an den Beton herantastet, bis er er mit voll ausgefahrenen Landeklappen im Leerlauf ist ..., aber der Apparat gleitet weiter. Er befiehlt dem Flugzeug: Hör' jetzt endlich auf zu fliegen!, aber das Flugzeug antwortet: Du kannst mich mal! und schwebt stumpfsinnig weiter ohne jede Lust, den Himmel loszulassen.

Es gießt in Strömen. Noch immer sehe ich den Beton unter uns. Wir sind bereits ein ganzes Stück die Bahn 'runter, sie steht unter Wasser, und die Chancen, den Bomber rechtzeitig zu stoppen, stehen nicht gut. Ich möchte gerade etwas sagen – verdammt nochmal, er ist General, und Lieutenant Colonels sagen Generälen normalerweise nicht, wie sie zu fliegen haben –, als ich höre, wie die Triebwerke ansprechen. Er hat beide Schubhebel ganz nach vorne geschoben. Ich atme auf. Ich dachte schon, daß wir nicht mehr genügend Landebahn vor uns hätten.

Und dann weiß ich, daß etwas faul ist. Ich weiß es schon, bevor ich weiß, warum ich es weiß. Schließlich wird mir klar, daß ein Triebwerk schneller als das andere beschleunigt



und uns auf eine Seite schiebt. Mir steht der Trainingsfilm vor Augen. Ohne daß ich ihr das gesagt hätte, bewegt sich meine Hand zu dem Griff, der meinen Sitz senkrecht nach oben in den Himmel schießen wird. Das Schleudersitzsystem hat angeblich Null-Null-Fähigkeit, was bedeutet, daß man einen Auschuß bei null Geschwindigkeit und null Höhe übersteht. Theoretisch könnte man sich auf dem Vorfeld herauschießen und überleben. Getestet habe ich diese Theorie nie – aber jetzt scheint es soweit zu sein ..., und ich frage mich, was wohl einem Lieutenant Colonel passiert, der sich aus einer Generalsmaschine herauschießt, weil er glaubt, daß sie abstürzt, dann aber doch nicht verunglückt.

Im Kontrollturm löst ein Mann den Crashalarm aus, der die Löschfahrzeuge auf den Weg schickt. Ein Lotse beobachtet uns und kann hinter einer gigantischen, durch den Schub unserer Triebwerke aufgewirbelten Gischtfahne eine B-57 ausmachen, die weit neben der Landebahn kaum noch fliegt. Unsere Hintern schleifen schon fast am Boden, als das andere Triebwerk aufholt. Für ein paar Sekunden stehen wir auf der Kippe. Twig zwingt die Maschine fieberhaft wieder in Normallage, bringt sie in die Luft, zieht sie unter der Wolkendecke herum, setzt sie mit einer Bilderbuchlandung auf und kommt noch lange vor dem Ende der Bahn zum Stehen. Als wir zum Hangar rollen, warten seine Jagdfreunde bereits. Mit der Respektlosigkeit von Zivilisten brüllen sie ihm zu: „*Fantastische Schau, Twig! Hoo-eee! Was hast Du als Zugabe vor?*“ Ich bleibe ganz still.

Yeager kommt später am Abend mit einem Wart auf dem Rücksitz angefliegen. Wir jagen unsere Enten. Als der Sonntag kommt, müssen Yeager und ich zurück nach Edwards, und Twig muß mit dem Wart irgendwoanders hin. Das war alles so geplant. Wir kommen am Flugplatz an und Twigs Freunde sind schon dort, um sich von uns zu verabschieden. Ich gehe ’rüber und hole meinen Fallschirm und meine Klamotten aus der Maschine des Generals, um sie in Chucks Flugzeug zu verstauen. Twigs Freunde brüllen vor Lachen: „*Hey, Branch! Will Anderson nicht mehr mit dir fliegen?*“

Er lachte am lautesten. Twig war einfach ein phantastischer Kerl. Er starb ein paar Jahre danach, im Sommer 1965. Als er eine T-38 an deren Reichweitengrenze alleine von Edwards nach Seattle flog, geriet er im Endanflug bei lausigem Wetter zu tief und flog gegen einen Baum.

Ich habe Jagen und Fischen immer geliebt. Jetzt wohnte Chuck nur ein paar Häuser weiter an derselben Straße, die Wochenenden hatten wir frei, und ich lebte in der wetterbesten Gegend der Welt – deshalb wurden Unternehmungen in der freien Natur zur Leidenschaft. Chuck und ich waren einmal auf Hirschjagd, um eine Herde in New Mexico auszudünnen, als wir zwei entdeckten, die beieinander standen. Wir beschlossen, zur selben Zeit zu schießen, so daß der erste Schuß das zweite Tier nicht vertrieb, zählten 3... 2... 1... und drückten ab. Sein Hirsch fiel sofort. Meiner machte noch 10, 15 Schritte und stürzte. Wir erlegten beide mit je einem Schuß. Ein anderes Mal, als wir Rotwild in den Bergen westlich von Edwards jagten, schossen wir im selben Augenblick – „*Hast du geschossen?*“ fragten wir uns gegenseitig –, und entdeckten, daß zwei Einschüsse in dem Rehbock nicht mehr als eine Fingerlänge auseinanderlagen.

Aber meist gingen wir auf Vogeljagd. Wachteln, Enten, Tauben. In der Nähe der Basis fand ich eine gute Stelle zur Taubenjagd und ging manchmal nach Feierabend hin. Als sich das herumsprach, wurde die Stelle populärer. Man stand neben einem Telegrafmasten, ohne sich zu rühren, und sie flogen direkt über einen weg. Eines Nachmittags stand ich dort wie in Stein gemeißelt. Auf der gegenüberliegenden Seite eines weiten und offenen Feldes konnte ich einen anderen Jäger sehen, der genau das Gleiche machte. Ich notierte mir im Geiste seinen Standort, obwohl ich annahm, daß er außer Schußweite war. Man darf nie in Richtung eines Menschen schießen. Ein paar Augenblicke später flog eine Taube quer übers Feld, tief und genau zwischen uns. Ich zielte auf den Vogel, der andere schoß, und ich wurde überall mit Schrot gespickt. Ein Splitter steckte in meinem Unterarm. Einer traf mein Bein. Und ein anderer schlug mir wie ein Hammer ins Gesicht. Schockiert riß ich meine Hände vor den Kopf. Kann ich noch sehen? Ich nahm sie wieder weg. Nie war ich glücklicher gewesen, meine Hände sehen zu können. Ich hatte erwartet, daß sie blutüberstört wären, entdeckte aber nur einen Tupfen. Ich drückte das eine Schrotkorn aus meinem Arm, ging hinüber und informierte den Kerl so gelassen wie ich konnte: „*Hey, Du hast mich gerade angeschossen!*“ Er war einer meiner Mitarbeiter. Ziemlich peinlich.

Am selben Abend trafen wir uns mit einem Nachbarn auf einige Drinks. Der Mann war Arzt, und ich erzählte ihm, was mir zugestoßen war. Ich hatte keine Schmerzen, er schlug aber dennoch vor, Röntgenaufnahmen zu machen. Am nächsten Morgen wurde ich geröntgt und man fand ein Schrotkorn unter der Haut in meinem Augwinkel. Den Augapfel hatte es nicht berührt. Der Arzt brauchte eine Weile, um das Ding herauszubekommen.

Als ich noch in der High School war, benutzte ich eine Schleifmaschine, eine von der Sorte mit Drahtbürstenscheiben. Ein kleines Stückchen davon flog weg, traf mich direkt ins Auge und blieb stecken. Der Arzt zog es mit einer Pinzette heraus. Es tat zwar höllisch weh, aber beschädigt war nichts. Als wir in Wright-Patterson stationiert waren, lag ich auf dem Boden und sah mir ein Baseballspiel im Fernsehen an. Eleanor hatte ihr Bügelbrett neben mir aufgestellt. Und ehe ich mich versah, fiel mir das Bügeleisen direkt ins Gesicht. Die Spitze traf den äußeren Teil meines Auges, knapp neben dem Augapfel. Ich kam mit einem schrecklich aussehenden blauen Auge und einer kleinen Brandwunde davon. An jenem Tag war ich zum Lieutenant Colonel befördert worden, und als mich die Leute am nächsten Tag sahen, glaubten sie, daß ich etwas zu heftig gefeiert hätte.

„Nöö,“ klärte ich sie auf, „*Ellie hat mich mit dem Bügeleisen getroffen.*“ Das nahm mir keiner ab.

Komisch. Mit etwas weniger Glück könnte ich auf beiden Augen blind sein. Das ist einer der Gründe, aus denen ich über die Tatsache lache, an einem Freitag, dem 13. geboren zu sein.

Im Juli 1962, nach fast vier Jahren als Bereichsleiter in Edwards und kurz vor meiner Beförderung zum Lieutenant Colonel, wurde ich davon unterrichtet, für das Army War