

Einmal im Leben Kampfjet fliegen!

Mein unerfüllbar scheinender Lebenstraum sollte bei der Motoren&Power Messe 2010 in Erfüllung gehen. Die Ankündigung von Herrn Effelsberg (Pilot bei der Schallflug.de), sie würden während der Motoren&Power 2010 mit einem Oldtimer-Kampfjet zum Tanken in Lahr vorbei schauen, war eine, wie viele Anderen auch. Flugzeuge kommen und gehen, das ist das Tagesgeschäft am Lahrer Flughafen. Als dann mit dröhnenden Düsen der Jet zum Low-Approach, also einem tiefen Überflug über den Airport düst drehen sich tausende Köpfe der Besucher zum Jet, die beeindruckt dem Schauspiel folgen.

Nach der Landung laufe ich zum Vorfeld und begrüße die Piloten persönlich. Von wegen Oldtimer-Kampfjet. Die L-39 C auch bekannt als „Albatros“ kam soeben frisch aus der Lackierhalle und sieht einfach umwerfend aus. Nach einem Willkommens-Foto macht der Pilot den Besuchern des Flughafens ein unmoralisches Angebot. 15 Minuten Kampfjet-Flug für 1.000 €, Rollen und Looping* inklusive. Es wird eine Durchsage gemacht, wer möchte, kann zum Rundflug starten. Ich betreue die Piloten, überreiche Ihnen Ihr Fly-In Präsent und begleite sie zum Mittagessen, 2 Mal gebratenen Guller und alkoholfreie Getränke für die Herren, versteht sich. Der Pilot Dirk Effelsberg fliegt im normalen Leben bei Ryanair und zeigt zum „Hobby“ freiwilligen zahlenden Passagieren, was die „Albatros“ so alles an Flugmanövern fliegen kann. Co-Pilot Hannes Rudolf fliegt beruflich bei der Bundeswehr und gehört auch zum Team von Schallflug. Nach dem Essen geht's zurück zum Jet, der noch betankt wird und für den Weiterflug gecheckt wird.

Tja und ich, ich kämpfe schon seit dem Angebot von Herrn Effelsberg mit den 1.000 €. Jetzt oder nie. Nein, immer noch zu teuer, auch wenn ich weiß, dass solche Jetflüge eigentlich weit über 2.000 € kosten und nur an weit entfernten Flughäfen möglich sind.

Zum Messehelfer Simon, der grad neben mir steht, sag ich mehr oder weniger im Scherz, wenn der Veranstalter Armin Haag von Business&Future noch etwas drauflegt, bin ich dabei. Keine 2 Minuten später steht Armin mit breitem Grinsen neben mir und ich bin überrumpelt.

„He Jungs, ICH fliege!“

Ich glaub's nicht! Ich habe soeben einen Flug im Kampfjet gebucht.

Schon steht Dirk vor mir, schüttelt mir noch mal zur Bestätigung die Hand. Von nun ab läuft an mir alles vorbei wie im Film:

Als allererstes muss ich Jacke, Lanyard mit meinem Flughafenausweis, Handy und Mütze loswerden, nichts darf im Cockpit herumfliegen. Weste zumachen, Pullover am besten in die Hose rein, Gürtel gut zu machen. OK. Das war doch schon mal kein Problem.

„Übrigens, du fliegst auf einem Schleudersitz.“ Ach so, das hätte er mal vorher sagen können. Bevor ich überlegen kann beginnt er die Einweisung in den Ausstieg mit dem Schleudersitz. Ich denke an TopGun, habe die Bilder vor Augen... Nein, Dirk kann fliegen und wir werden ihn nicht brauchen. Trotzdem: „Sobald du von mir das Kommando EJECT – EJECT - EJECT hörst, legst du den Kopf an der Stütze an!“, klar sonst ist das Genick ab, „streckst die Beine durch!“, klar sonst bleiben die alleine im Jet, „und ziehst die roten Griffe samt Entriegelung mit aller Kraft auf die Brust!“ OK. Kann ich mir merken. Noch 2-3 Mal durchspielen, damit das nachher auch wie im Schlaf klappt – wenn es dazu kommen sollte.

Dann geht es in den Flieger. Schicke Fußklappen dienen als Treppe. Ich glaub's nicht, ich steig in einen Kampfjet ein um da mitzufliegen. Der Co-Pilot Hannes, dessen Sitz ich grad erklommen hab, erklärt mir noch mal was ich alles nicht anfassen sollte. „Also am besten die Hände auf dem Oberschenkel lassen,“ denk ich mir nur. Dann reicht er mir seinen Helm schließt die Maske und erklärt wie ich genau diese wieder schnell wieder runterbekäme, falls ... OK, keine weiteren Details von Seiten der Autorin. :0)

Dirk kommt auch noch hoch, und klärt mich darüber auf, dass er soeben den Schleudersitz scharf gemacht hat. Sehr vertrauenserweckend. Axel Großmann, mein Chef, also Geschäftsführer des Flughafens und früherer Bundeswehr-Kampfjet-Pilot ist noch zum Check da und das beruhigt mich merklich. Danach kommt mein Mann Thomas mir noch zum Abschied die Hand geben. Boah, wie verrückt bin ich eigentlich.

Das denken sich auch die tausend Zuschauer am Absperrgitter. Oder sie beneiden mich, ich weiß es nicht.

Die Glaskuppel wird von Hannes geschlossen, ich verriegele sie. Stille. Wahnsinn. Kein Zurück. Während Dirk seine Checkliste vor dem Start durchgeht und die Triebwerke starten lausche ich meiner Atmung in die Maske hinein. Ein herzkranker Darth Vader ist ein sch... dagegen. Runterkommen. Konzentrieren. Genießen. Daumen hoch. Mir geht es gut. Der Jet rollt los, die mir gut bekannte Strecke über Bravo zur Startbahn. Ich. Im Kampfjet. Hier. Heute. Ich kann es immer noch nicht fassen. Ein kurzer Stopp am Rollhalt und Hannes Welke, unser Lotse und S&Q Manager gibt die Freigabe für den Start. Wenn Herr Welke den Luftraum kontrolliert und vom Tower aus auf mich aufpasst, dann kann wirklich nix schiefgehen.

Ich sehe auf Dirk's Helm, dahinter 3 Kilometer Runway von meinem Flughafen, der Tower auf 2 Uhr, die Besucher auf 3 Uhr. Dirk gibt Schub und der Jet legt los. Alles rauscht nur noch an mir vorbei. In 10 Sekunden von 0 auf 600 km/h. Dann eine Schleife und Dirk setzt zum Low-Approach an. Der Pilot fegt in wenigen Metern Höhe die Runway entlang zieht danach die Maschine hoch.

Sein dezenter Hinweis, ab nun sollte ich etwas leiser Schreien, da er sich für die weiteren Manöver konzentrieren müsse, befolge ich umgehend. Ich hab ja nach dem Flug noch genug Zeit zum kreischen.

„Geht's dir gut?“ – „Waaaahnsinnnnnn, gigantisch“, kreische ich ihm dann doch noch ins Ohr.

Er fliegt nach Süden Richtung Rust, raus aus der Kontrollzone des Black Forest Airport. Solche Flugmanöver sind an einem Flughafen mit Publikum wie zur Motoren&Messe nur unter strengen Vorgaben und mit langfristigen Sicherheitsplanungen möglich. Also verziehen wir uns mal kurz über unbewohntes Gebiet, westlich von Rust.

Als nächstes sehe ich vor uns eine kleine Wolke, „Hier dürfen wir nicht durch!“ klärt mich Dirk auf und wir fliegen mit einem lustigen Satz schwupps darunter durch. Meinem Magen wäre der Durchflug lieber gewesen. In 400 Metern Höhe werden nun die Manöver geflogen.

„Alles OK?“ – „Bestens“, antworte ich.

„Gut, dann setzen wir nun an zur Rolle“ – und ich sehe wie der Horizont beginnt sich merklich schräg zu stellen. Mein Blick geht rechts aus dem Cockpit und ich stiere fasziniert auf den Flügel des Kampfjets, der sich butterweich durch den Himmel schraubt. Ich sehe

nach oben und komme mir vor wie Tom Cruise, der nach der feindlichen Mig ausschau hält. Whow. Der Horizont dreht sich und wir nähern uns der Ausgangsposition. Ein Manöver, das dem Körper nicht allzusehr zusetzt.

„Geht's dir gut?“ – „Whow - Bestens“, antworte ich kurz.

Und schon konzentriert er sich auf den Looping*, ich merke wie er ansetzt. Na gut, mein Magen merkt es zuerst, denn der wird bei den nun auf ihm lastenden 4 G deutlich gefordert. Dann lösen sich die G-Kräfte etwas und ich sehe nur noch Schwarz vor Augen, mein Kreislauf will sich verabschieden. Konzentriere dich, und bleib gefälligst da, ermahne ich mich, da bleiben, da bleiben!!! Jetzt bloß nicht wegtreten. Schon sehe ich wieder klar, ich hab's geschafft. Mein Blick richtet sich in den Himmel und mit voller Konzentration auf den Horizont, der sich von oben wieder ins Sichtfeld schiebt. Auf der Erde erkenne ich den Europa-Park, und die markante Silver-Star, die sich da unten am Boden über den Parkplatz schlängelt.

Tja Leute, das da unten ist Achterbahn fahren, das HIER ist gerade REAL LIFE. Gigantisch. Unbeschreiblich. Absolut nicht in Worte zu fassen.

„Alles OK?“ – „Mhmmm,“ stammle ich nur noch in die Maske rein. „Bin noch da...“, das „...grad noch so!!!“ muss ich Dirk ja nicht auf die Nase binden.

„Also gut, dann ab zurück“ – Ich lausche nur noch dem mir gut bekannten Funkverkehr zwischen Pilot und Tower, die Freigabe zur Landung kommt und ich bewundere den Anflug aus Sicht eines Jet-Piloten, mein Flughafen kommt näher, links eine Top-Gun-Aussicht, rechts eine Top-Gun-Aussicht, vor mir der markante Helm von Dirk und die vielen Instrumente, whow. Moment, beim Blick links aus dem Fenster war doch was, 2 weiße größere Vögel flogen doch da im Anflugbereich rum... Kein Problem für Dirk, er fliegt einen kleinen Hüpfen in sicherer Entfernung zum Federvieh. Hoffentlich sind wir bald da, dieses Manöver war dann doch noch das Tüpfelchen auf dem i für meinen Magen. Konzentrier dich! Es geht dir gut!! Nein, dir ist NICHT schlecht!!!

Nach einer gefühlten guten Stunde und einer weichen Landung kehren wir mit einem Short-Back-Track (Kehrtwende auf der Runway) über die Taxiway Alpha wieder zum Ausgangspunkt zurück. Die Erde hat mich wieder.

Mein Film läuft weiter. Die „Albatros“ rollt auf das Vorfeld. Anhalten. Fenster auf. Der Co-Pilot sichert den Schleudersitz. Aussteigen.

Ne Jungs, aussteigen ist noch nicht. Meine Knie sind weich, meine Hände zittern und mein Magen möchte sich dann doch noch etwas beruhigen. Und ich möchte noch ein paar Minuten genießen und schweigen...

Gigantisch.

Elke Günther, Black Forest Airport Lahr, 15.05.2010

* ein „So-gut-wie-Looping“ – ähnlich dem Bogen der Silverstar und für Anfänger völlig ausreichend!!! Auf Fliegerdeutsch und für alle die sich damit auskennen: „eine hochgezogene Umkehrkurve.“