

Chuck Pfarrer

ZUM  
KRIEGER  
GEBOREN

Mein Leben als  
NAVY-SEAL

riva

BUCH EINS

---

# DER ANFANG

# Das letzte Mal

Es war Freitagabend, und an Gate 14 im Norfolk International Airport warteten nur wenige Fluggäste. American Airlines Flug 405 war ein planmäßiger Kurzstreckenflug von Norfolk in Virginia nach San Juan in Puerto Rico mit Zwischenstopp in Miami. Die etwa zwei Dutzend Personen im Warteraum reichten kaum aus, um ein Drittel der Plätze in der Boeing 727 zu füllen, die gerade am Ende des Flugsteigs aufgetankt wurde. Angeblich sollten die meisten Passagiere erst in Miami zusteigen, um einen Vergnügungsausflug zu den Casinos zu machen und das Nachtleben in San Juan zu genießen.

Als meine Sitzreihe aufgerufen wurde, nahm ich mein Handgepäck, zeigte meine Bordkarte und ging den Flugsteig hinunter. Durch die Fenster konnte ich am Horizont tief hängende Gewitterwolken sehen. Es war 20.25 Uhr, nur zehn Minuten vor dem geplanten Abflug, und im Westen färbte das letzte Tageslicht den Himmel rot. Ich kam zu meinem Platz, als die Flugbegleiterinnen die Türen schlossen und die letzten Vorbereitungen für den Flug trafen, und stopfte meine Tasche in das Gepäckfach. Ich hatte definitiv mehr Handgepäck als erlaubt. In der Tasche war ein MT-1X-Militärfallschirm.

Ich flog nicht nach Miami.

Ich wollte mit einem Dutzend anderer Passagiere aus dem Flugzeug abspringen.

Ein genauerer Blick auf die Personen im Warteraum wäre vielleicht aufschlussreich gewesen. Die meisten waren unter 35, und die Männer hatten alle harte Augen und sahen sehr fit aus. Ein aufmerksamer Beobachter hätte vielleicht auch registriert, dass sie eine Vorliebe für Rolex-Uhren und teure Turnschuhe hatten. Sonst aber wirkten sie unauffällig. Doch sie waren kein gemischter Haufen von Zivilisten, sondern gehörten zu einem zwölköpfigen Assault-Team von Navy SEALs. Die restlichen Passagiere von Flug 405 waren Mitglieder der Defense Intelligence Agency, Airforce Combat Controllers, Fallschirmexperten der Navy und

eine Handvoll Offiziere vom Special Operations Command in Tampa, Florida. Alle waren in Zivil; und keiner war den strengen militärischen Vorschriften für das Erscheinungsbild unterworfen. Sie sollten sich unter die Leute mischen.

Ich wirkte genauso unauffällig wie die anderen Passagiere. Meine rötlichen Haare hatten Kragenlänge und mein Gesicht war von einem stattlichen Wyatt-Earp-Schnurrbart geschmückt, den ich mir hatte wachsen lassen, um meinem von Sommersprossen bedeckten Antlitz etwas mehr Würde zu verleihen. Mein Vater sagte immer, dass ich wie ein struppiger Tennisprofi oder wie ein extrem muskulöser Jachtbesitzer wirke. Jedenfalls sah ich ganz und gar nicht nach dem aus, was ich tatsächlich war: ein Lieutenant Commander der United States Navy im aktiven Dienst. Und ich war kein gewöhnlicher Lieutenant Commander. Meiner Ansicht nach hatte ich – abgesehen vom Piloten eines Spaceshuttles – den besten Job in Gottes Navy. Ich war Assault Element Commander bei der wichtigsten Einheit für Terrorismusbekämpfung der Navy: SEAL Team Six. Die anderen Männer, die unförmige Reisetaschen ins Gepäckfach wuchteten, waren meine Shooters oder meine »Boat-Crew«, wie ein anderer Ausdruck für sie lautete. Ich war verantwortlich für die heutigen Festivitäten, eine Übung in unauffälliger Einschleusung und Ausschleusung. Zwei Stunden vor dem Flug hatten wir im Hauptquartier von SEAL Team Six unsere Ausrüstung und unsere Waffen zusammengepackt und waren einzeln zum Flughafen gefahren. Wir gaben nicht gekennzeichnete Koffer mit unseren Waffen und unserer Kampfausrüstung als Gepäck auf und bekamen Tickets für einen Flug, bei dem nie geplant war, dass er den ausgewiesenen Bestimmungsort erreichte. Stattdessen führten wir in Zusammenarbeit mit der Fluggesellschaft eine Übung für einen verdeckten Einsatz durch. Es gibt Hunderte von Arten, wie wir SEALs in ein Zielgebiet vordringen können: Wir können von einem Atom-U-Boot abgesetzt werden und uns mit Tauchgeräten dem Ziel nähern. Oder ein Flugzeug wirft Schlauchboote für uns ab, ein Einsatz mit der Bezeichnung »Rubber Duck«. Wir können über einen Gletscher, durch einen Dschungel oder durch eine Wüste vorstoßen. Wir können mit dem

Fallschirm abspringen oder uns per Fast Rope (eine schnelle Winde mit Stahlseil) von einem Hubschrauber abseilen. Der Absprung aus Zivilflugzeugen ist eine Operation, die wir »DB Cooper« nennen. (D. B. Cooper hieß ein Flugzeugentführer, der 1971 angeblich mit der erpressten Summe von 200 000 Dollar aus einer Boeing-727 absprang.) Die Nutzung des normalen Luftverkehrs für die Einschleusung in ein feindliches Land oder ein feindlich beherrschtes Gebiet ist eine Spezialität der SEALs.

Kaum jemand springt absichtlich mit dem Fallschirm aus einem Düsenflugzeug ab. Jets sind zu schnell und die Luftwirbel, die ihnen folgen, können einem das Rückgrat brechen und das Fleisch vom Hintern reißen. Wir aber wurden für den Sprung aus zivilen Passagiermaschinen ausgebildet, weil sie überall verkehren und nicht dem Militär zuzuordnen sind. Es ist relativ leicht, amerikanischen Militärmaschinen das Überflugsrecht zu verweigern, aber ungleich schwerer, den Luftraum auch für die zivile Luftfahrt zu sperren. Libyen, Syrien, Kuba und zahlreiche andere Länder erlauben zivilen Fluggesellschaften, ihr Territorium zu überfliegen, und mehr braucht ein SEAL-Team auch nicht. Unerkannt und unerwartet können SEALs an jedem Ort der Erde eingesetzt werden. Vorausgesetzt, sie überleben den Sprung, sollte man vielleicht hinzufügen.

Der Trick besteht darin, in der richtigen Körperhaltung abzuspringen und den Fallschirm mit der angemessenen Verzögerung zu öffnen. Bei den SEALs gibt es zwei Arten von Fallschirmoperationen: HALO (*High Altitude, Low Opening*) mit Absprung in großer Höhe und Öffnung des Schirms in geringer Höhe und HAHO (*High Altitude, High Opening*) mit Absprung in großer Höhe und Öffnung des Schirms in großer Höhe. Bei einem HALO-Sprung verlässt der Springer das Flugzeug unter Verwendung eines Sauerstoffgeräts in 10 500 Metern Höhe und öffnet den Fallschirm erst in einer Höhe von etwa 600 Metern, um zu vermeiden, dass er entdeckt wird. Er fällt dann volle drei Minuten mit einer Geschwindigkeit von etwa 200 Stundenkilometern, bevor er den Schirm öffnet.

Bei einem HAHO-Sprung verlassen Kampfspringer das Flugzeug ebenfalls in 10 500 Metern Höhe, ziehen aber schon nach einer kurzen Verzögerung von vielleicht drei Sekunden die Reißleinen. Sie öffnen ihre

Schirme also nicht erst in letzter Sekunde, sondern in großer Höhe und manchmal buchstäblich noch im Jetstream. Die Springer gleiten dann in einer Höhe von 10 000 Metern mit offenem Fallschirm dahin. Sie bilden eine Gruppe und steuern ihr Ziel im Formationsflug an.

In einer Höhe von 10 000 Metern hat ein MT-1X-Fallschirm eine Vorwärtsgeschwindigkeit von etwa 55 Stundenkilometer, er kann also eine erhebliche Distanz zurücklegen, bevor er am Boden ankommt. Je nach Windverhältnissen kann ein Springer 30 bis 50 Kilometer von der Ab sprungstelle entfernt landen. Das ermöglicht, in ein Gebiet vorzudringen, in dem man weder erwartet wird noch willkommen ist.

Alle Mitglieder meines Assault-Teams hatten beide Arten von Sprung schon Hunderte von Malen absolviert und der Sprung in dieser Nacht sollte reine Routine sein. Er war nur eine Übung und zugleich mein letzter operativer Einsatz als Navy SEAL. Ich machte es mir auf meinem Platz bequem und nickte der Frau auf der anderen Seite des Ganges zu. Sie war mir schon bei einer Einsatzbesprechung als Angestellte des Außenministeriums vorgestellt worden – wie wir beide wussten, die übliche Deckbezeichnung für ein CIA-Mitglied. Wie die hohen Offiziere vom Special Operations Command war auch sie an Bord, um unseren Sprung zu beobachten.

Das Flugzeug wurde von der Rampe abgedockt und die Flugbegleiterinnen machten die Pantomimen ihrer Sicherheitsunterweisung. Wie üblich schenkte ihnen niemand Beachtung. Flug 405 bekam eine freie Startbahn zugewiesen und machte sich startbereit. Im Cockpit befand sich außer dem Flugkapitän der American Airlines auch ein Navy SEAL – einer unserer Operators, der als Flugkapitän und Pilot für über ein Dutzend ziviler Flugzeugtypen qualifiziert war. Er durfte alles fliegen, vom Kleinflugzeug bis zu Großraumflugzeugen wie der 747 oder der DC-10, und er sollte die Maschine während unseres Absprungs übernehmen.

Das Flugzeug erhielt die Startfreigabe und die Triebwerke heulten auf. Als es in die Nacht hinaufstieg, bekam der Pilot vom Tower in Norfolk die Anweisung, auf der Frequenz 234.32 mit der Abflugkontrolle Kontakt aufzunehmen. Nachdem er auf diese Frequenz gewechselt hatte, benutzte

er das Rufzeichen Assailant 26, das zu einem Flugzeug der Navy gehörte. Flug 405 der American Airlines war damit im Nirwana verschwunden. Das Leuchtzeichen auf den Radarschirmen der Abflugkontrolle bewegte sich nicht nach Süden auf den sonnigen Rentnerstaat Florida zu, sondern über die Virginia Capes nach Nordosten. Unter dem Rufzeichen der Navy verlangte der Pilot eine direkte Route zu »Seal DZ«, einem gesperrten Luftraum 40 Kilometer westlich von Virginia Beach. Als ich aus dem Fenster blickte, drehte das Flugzeug gerade eine Schleife über dem Leuchtturm von Cape Henry. Es wurde von einer Turbulenz geschüttelt und flog in eine Wand von Regenwolken hinein. Ich öffnete meinen Sicherheitsgurt, stand auf und wandte mich an meinen Leading Petty Officer. Der kleine, muskulöse Costa Ricaner Alex Romero war Sprengstoffexperte und dekoriertes Grenadaveteran.

»Zeit zum Anziehen«, sagte ich.

In meiner Kampfeinheit waren drei Amerikaner kubanischen Ursprungs, ein Costa Ricaner, ein Puerto Ricaner mit Rastalocken und zwei weiße Surfertypen wie ich. Wir waren bekannt für die laute Reggae-Musik in unserem Teamraum und die anderen Kampfeinheiten nannten uns »die Rastamen«. Auf diesen Spitznamen waren wir stolz. Wir hatten drei Jahre lang in allen Weltregionen gedient, hatten allen Elementen – Erde, Wind, Wasser und Feuer – getrotzt und waren wie Brüder.

Als Assailant 26 über SEAL DZ kreiste, holten wir unsere Fallschirme aus den Gepäckfächern. In der hinteren Bordküche wurde eine Luke geöffnet und Phil Fenko sprang in den Laderaum hinunter. Wie Alex war auch Phil nicht groß, aber sehr kräftig; er hatte, was wir ein gutes Schub-Gewichts-Verhältnis nennen. Vergessen Sie, was Sie in Filmen gesehen haben. Die meisten SEALs sind nicht sonderlich groß; ich bin 1,91 und wiege knapp 100 Kilogramm, was bei einem Teammitglied als groß und langsam gilt. Die meisten SEALs sind etwa 1,78 und wiegen um die 72 Kilo – nicht der Körperbau von Bodybuildern, sondern von Triathleten ist von Vorteil. Als Phil unsere Koffer durch die Luke reichte, machten sich die Fallschirmwarte an die Arbeit. Sie hakten Karabiner in die Schiene, an der die Sitze befestigt waren, und legten Drahtseile,

Seilrollen und Greifzüge auf den Mittelgang des Flugzeugs, damit dessen Hecktreppe vor und nach dem Sprung leichter geöffnet beziehungsweise geschlossen werden konnte.

Militärisches Fallschirmspringen unterscheidet sich in zweierlei Hinsicht von zivilem Springen. Erstens wartet in der Absprungzone keine Freundin, die ihren Helden anhimmelt, sondern der Feind. Zweitens haben wir beim militärischen Springen viel Gepäck. Man springt mit den Ausrüstungsgegenständen, die man am Boden braucht. Obwohl die Operation nur eine Übung war, sprangen wir mit der vollen Gefechtsausrüstung: Waffen, Munition, Panzerweste und Kampfmontur – 30 Kilogramm Ausrüstung pro Springer. Während eines »Full Mission Profile« trägt ein SEAL beim Sprung nicht selten 45 oder gar 65 Kilogramm Ausrüstung am Leib. Satellitenfunkausrüstung, Nachtsichtgerät, Panzerabwehrraketen, Sprengladungen und Tauchgerät sind nur ein paar mögliche Elemente einer solchen »optionalen« Ausrüstung. An diesem Abend trugen wir nur unsere Schusswaffen am Leib oder hatten sie im Gepäck. Die Übung galt als »Hollywood-Sprung«, den jeder Waschlappen absolvieren konnte.

Wir legten unsere ausgebeulten, hellgrauen Jumpsuits an. Darüber schnallten wir aufblasbare UDT-Schwimmwesten (Underwater Demolition Team) und einen Pistolengürtel mit Schnellziehholster. Er gehörte zu unserer Sicherheitsausrüstung. Sie umfasste eine Glock 17 im Kaliber 9 Millimeter, vier Magazine, ein K-Bar-Messer, eine Mk-13-Signalfackel, ein Infrarot-Stroboskop und eine MP-5-Maschinenpistole von Heckler & Koch, die wir uns an den Schenkel schnallten. Diese Minimalausrüstung war unsere letzte Verteidigungslinie. Wenn es so weit kam, dass wir nur noch Schwimmweste, Pistolen und Signalfackel hatten, waren wir in einer verzweifelten Lage.

Unsere »zweite Verteidigungslinie«, die Kampfausrüstung, war in Rucksäcken verstaut und gut festgezurr. Sie bestand aus einer wasserdichten Panzerweste, einem Verbandskasten, einer Wasserflasche, einem verschlüsselten Funkgerät, einem Headset im Madonna-Stil, einem kugelsicheren Helm, einer Kampfweste und 16 Magazinen für unsere MP-5.



Auch bei dieser Übung hatte jeder Mann 480 Schuss teflonbeschichtete Hohlspitzenmunition im Kaliber .40 dabei. Die Geschosse dieser Patronen durchschlugen alle Arten von Panzerwesten, auch unsere eigenen. Warum hatten wir bei einem Übungssprung scharfe Munition dabei? Bei den SEALs wird trainiert, wie man kämpft. Es ist sehr wichtig, dass jeder Springer mit der Ausrüstung übt, die er auch im Ernstfall dabei hat. Dazu, wie man mit gefechtsmäßigem Gepäck das Flugzeug verlässt, den Fallschirm einsetzt und mit seiner Ausrüstung landet, sind Fertigkeiten erforderlich, die man nicht erst über der Innenstadt von Bagdad erlernen sollte. Wir legten unsere Fallschirmgurte an, dann verbanden wir die schweren Rucksäcke mit den D-Ringen vorne an jedem Gurt. Unsere gesamte Ausrüstung war mit schnell lösbaren Vorrichtungen gesichert, das heißt, Sekunden nach der Landung, waren wir voll ausgerüstet und aktionsbereit. Während die Fallschirmwarte ihre Drahtseile legten, stellten die Air Force Combat Controller eine Funkverbindung mit »Landing Zone Green« her, einem Fußballfeld in Virginia Beach, das unser Sprungziel war. Auf LZ Green parkten drei unauffällige Chevy Suburbans des Teams. Die Männer in der Absprunzzone waren unser Empfangskomitee. Sie würden die Rolle von »freundlichen Agenten« spielen und uns bei der Landung empfangen. In einer echten Operation hätten sie uns ins Zielgebiet oder zu einem sicheren Haus gefahren. Heute jedoch hielten sie lediglich per Funk mit dem Flugzeug Verbindung und warteten, bis wir zu Boden schwebten. Die Übung sollte mit der Landung meiner 12-köpfigen Kampfseinheit zu Ende sein.

Als wir mit der Überprüfung der Ausrüstung fertig waren, kam einer der Air Force Combat Controller zu mir herüber. Es sah besorgt aus.

»Die DZ meldet Wind aus Nordosten mit 35 und in Böen bis zu 55 Stundenkilometer. Die Sicht beträgt weniger als 800 Meter bei schwerem Regen. Wollen Sie abbrechen?«

»Nein«, sagte ich. »Das wird uns nicht aufhalten.«

In diesem Augenblick tauchte uns ein Blitz in grelles Licht und das Flugzeug machte einen Satz. Der Air-Force-Mann packte eine Rückenlehne, um das Gleichgewicht zu halten.

»Richtige Supermänner«, sagte er grinsend.

Die Bedingungen waren grenzwertig, ja sogar außerhalb der normalen Parameter, aber das waren nur Richtwerte. Wir waren alle schon unter schlechteren Bedingungen gesprungen. Außerdem konnten wir es noch rechtzeitig in den Raven schaffen und uns ein paar Biere hinter die Binde gießen, wenn wir die Übung zügig hinter uns brachten. Dies war meine letzte Operation und ich musste einen ausgeben, vermutlich nicht bloß einen ... Ich freute mich zwar nicht auf die Rechnung, wollte aber gern am Boden sein, bevor das Wetter noch schlechter wurde.

Fast 20 Monate zuvor hatte ich einen Brief an den Marineminister geschrieben und darum gebeten, den Dienst quittieren und die Teams verlassen zu dürfen. Die Navy hatte fast zwei Jahre gebraucht, bis sie reagierte. Bei Berufsoffizieren entscheidet der Präsident, wie lange sie dienen. Es hatte dem Weißen Haus offenbar nicht in den Kram gepasst, mich früher gehen zu lassen. Die Navy hatte sich mit meinem Brief viel Zeit gelassen, und ich war jeden Tag einsatzbereit gewesen, seit ich eine Kopie des Schreibens zu meinen Akten geheftet hatte. Das machte mir nichts aus, schließlich war ich genau deshalb in der Navy. Ich wollte nur raus – irgendwann. Nun hatte ich drei Tage zuvor die Antwort auf meinen Antrag bekommen. Mein Dienst würde an diesem Tag um Mitternacht enden – in drei Stunden.

Warum stand ich dann hinten in einer 727 und wartete darauf, mitten in einer Vorstadt von Virginia auf ein Fußballfeld abzuspringen? Als das Flugzeug im Sturm schwankte und bebte, stellte ich mir auch diese Frage. In drei Stunden würde ich aus der Navy raus sein. Warum war ich trotzdem hier? So verrückt es auch klingt, ich machte den Sprung, weil ich ihn nicht machen wollte.

Ich hasste das Springen. Leider war meine Abneigung gegen die Schwerkraft gut bekannt. Ich wurde oft deshalb aufgezogen, aber ich machte trotzdem alle Sprünge mit, mehr als 300. Drei davon waren gefechtsmäßig über feindlichem Gebiet, also war ich bestimmt kompetent, was Luftoperationen betraf. Wenn sich zwölf Kampfspringer in 10 000 Meter Höhe mithilfe von Nachtsichtgeräten zu einem fliegenden Verband

gruppieren, gibt es keinen Platz für leistungsschwache Teammitglieder. Außerdem brauchte ich es nicht zu mögen, sondern nur zu tun, wie es in der Grundausbildung der Navy SEALs so schön heißt. Ich war der Führer der Boat-Crew, und meine Crew war für diese Operation ausgelost worden. Wenn die Rastas sprangen, dann sprang ich auch.

»Leiten Sie die Dekompression ein«, sagte ich zu dem Combat Controller. Die Fallschirmwarte und Beobachter eilten zu ihren Sitzen und schnallten sich an. Die Combat Controller setzten Pilotenhelme mit Sauerstoffmasken auf, die mit einer Sauerstoffflasche in ihrem Gürtel verbunden waren. Über die Funkgeräte in ihren Masken konnten sie weiterhin mit der Absprungzone kommunizieren. Ein lautes Rauschen ertönte und die Kabine füllte sich mit Nebel. Als der Druckausgleich hergestellt war, blickte ich auf den Höhenmesser an meinem Handgelenk. Er zeigte 3650 Meter an, dieselbe Höhe wie außerhalb des Flugzeugs.

Alex öffnete den Riegel der Heckklappe und sicherte ihn, indem er ihn mit einem Stück Bungee-Seil in der Bordküche festband. Die Kabine war jetzt vom ohrenbetäubenden Donnern der Triebwerke erfüllt. Das Geräusch war so laut, dass es Schmerzen in der Brust verursachte. Der Combat Controller berührte mich an der Schulter. Sprechen kam jetzt nicht mehr infrage, wir mussten uns mit Handsignalen verständigen. Der Mann von der Air Force hielt die eine Hand mit fünf Fingern und die andere mit dem Daumen in die Höhe: noch sechs Minuten bis zum Sprung.

Die Springer zwängten sich in die Heckküche des Flugzeugs. José »Hoser« Lopez betrat die zusammengefalteten Stufen der Heckgangway. Wie schon D. B. Cooper, vermutlich zu seinem Entsetzen, entdeckt haben könnte, fährt die Gangway einer 727 nicht vollständig aus, wenn sie sich in der Luft befindet. Der Luftstrom unter dem Flugzeugrumpf ist so stark, dass die Hydraulik der Gangway nicht genug Kraft hat, um sie vollständig auszufahren und in dieser Stellung zu arretieren. Die Springer bildeten in der Bordküche eine Schlange und schauten zu, wie Hoser sich ans Ende der zusammengefalteten Treppe vorschob und dort den sogenannten Bounce machte. Er hielt sich am Geländer fest und sprang so lange auf und ab, bis die Treppe ganz ausgefahren war und einrastete.

Das ist nicht so einfach, wie es klingt. Während man auf der Gangway herumhüpft, bewegt sich das Flugzeug mit mehr als 220 Stundenkilometer. Bis die Hydraulik den Luftwiderstand überwunden hat, bockt die 450 Kilogramm schwere Gangway wie ein störrisches Maultier. Beim Bounce hat es schon Krüppel und Tote gegeben. Diesmal jedoch schaffte es Hoser, die Treppe, nachdem sie ein paarmal böse ins Schlingern gekommen war, in eine ausgefahrene und arretierte Position zu bringen.

Als sie ausgefahren war, wurde an ihren Metallstufen ein Drahtseil befestigt, mit dem sie nach unserem Absprung wieder geschlossen werden konnte. Hoser stellte sich mit dem Gesicht zu uns auf die unterste Stufe und hielt sich links und rechts am Geländer fest. Er würde in dieser Position als Erster springen, auf mein Signal. Wir standen alle dicht an dicht auf der Treppe. Ich war der letzte Mann in der Reihe und wartete auf der obersten Stufe in der Küche neben dem Combat Controller. Der Mann sah mit seinem Helm aus wie ein Insekt. Er drehte sich zu mir um und hielt drei Finger hoch. Ich gab das Signal an Hoser weiter, und er nahm eine Hand vom Geländer und gab ein dreifingriges »Macht euch bereit« an die Rastas weiter. Wir hatten noch drei Minuten.

Ich warf einen Blick auf meinen Höhenmesser. Er zeigte 1500 Meter und schnellen Sinkflug. Durch die offene Heckklappe und die Regenwände konnte ich in eineinhalb Kilometer Entfernung die Scheinwerfer der Autos auf dem Chesapeake-Bay-Bridge-Tunnel sehen. In dem starken Regen zuckten Blitze aus der Wolkendecke. Die See in der Bucht war rau, die Wolken hingen tief und der Gewittersturm toste. Ich sah Regentropfen im stroboskopischen Licht der Positionslichter des Flugzeugs gefrieren. Die 727 machte einen großen, langsamen Bogen über der Chesapeake Bay und ging tiefer wie beim Landeanflug auf den Norfolk International Airport.

Mit der Übung wollten wir klären, ob eine Gruppe Kampfspringer vom Radar eines Flughafens erfasst werden konnte. Nachdem Assailant 26 SEAL DZ umkreist hatte, holte er sich beim Tower des Norfolk International die Genehmigung für eine Landung mit anschließendem Durchstarten. Es war geplant, dass die Boeing die Landeklappen öffnen, das

Fahrwerk ausfahren und zum Landeanflug ansetzen würde. Unsere Absprungzone lag etwa 4 Kilometer vom Tower des Flughafens entfernt zwischen der Küste der Chesapeake Bay und den Rollbahnen. Meine Crew würde während des Landesanflugs abspringen, wenn das Fußballfeld in Sicht kam.

Wir sollten das Flugzeug in nur 200 Metern Höhe verlassen, verdammt niedrig für einen Freifallsprung. Nach dem Absprung würde die Heckgangway zugezogen. Danach würde Assailant 26 in Norfolk kurz aufsetzen und wieder durchstarten und dann auf der Naval Air Station Oceana, einem Flugplatz der Navy in Virginia Beach, landen. So war es jedenfalls geplant. Augenblicke später sollte dieser Plan, wenigstens was mich betraf, komplett aus dem Ruder laufen. Der Combat Controller hob die rechte Hand; Daumen und Zeigefinger waren etwa 1 Zentimeter voneinander entfernt. Ich gab das Signal an Hoser weiter: »Noch 30 Sekunden bis zum Absprung.« Ich schaute auf meinen Höhenmesser: Wir passierten gerade die 300-Meter-Marke. Der Combat Controller schlug mir auf den Schenkel. Ich brüllte »GO! GO! GO!« in mein Headset. Am Fuß der Gangway ließ Hoser das Gelände los und wurde sofort von der Treppe gesaugt. Ich sah zu, wie er in der Wand glitzernder Regentropfen verschwand. Auch die anderen Springer klapperten die Treppe hinunter und sprangen in die Nacht hinaus. Ich war der Letzte, der das Flugzeug verließ. Beim Absprung spürte ich die heiße Abluft der Turbinen und roch den sauren Gestank verbrannten Kerosins.

Als mich der Sog erfasste, bog ich den Rücken. Der Absprung von einer Passagiermaschine gleicht in mancher Hinsicht dem Surfen auf einer riesigen Welle. Der Sprung ist so ähnlich, wie wenn man eine Welle annimmt. Man muss einen steifen runden Rücken machen, damit man nicht anfängt, Saltos zu schlagen. Ich wartete drei Sekunden, dann zog ich die Reißleine. Ich spürte, wie sie durch ihre Kanäle schoss und sich der Container auf meinem Rücken öffnete. Der Hilfsschirm wurde von seiner Sprungfeder weggeschleunigt und zog den Hauptschirm und seine Tasche nach oben. Ich wappnete mich für den Ruck, wenn sich der Hauptschirm öffnete und sich meine Fallgeschwindigkeit von etwa

lichkeit bewusstlos werden. Mit den 30 Kilo Ausrüstung, die an meinen Körper geschnallt waren, würde ich sinken und ertrinken. Ich musste den Schirm aufkriegen.

Der MT-1X ist nicht rund, sondern wie ein Flügel geformt. Er kann wie ein Gleitschirm präzise gesteuert und in jede gewünschte Richtung geflogen werden. Er ist ein hervorragender Schirm, mit dem ich schon Punktlandungen aus einer Höhe von 9600 Metern gemacht habe. Mein Problem war, dass ich nur den halben Schirm hatte; schlimmer noch, ich fiel nicht mehr senkrecht nach unten; sondern näherte mich wegen der offenen Zellen meiner Hauptkappe dem Erdboden in einer wilden Spirale.

Ich drehte mich zweimal pro Sekunde um mich selbst. Unter mir rotierte die Desert Cove wie eine Frisbeescheibe. Wie bei einem Kampfpiloten, auf den zu starke Beschleunigungskräfte wirken, wurde mir durch die Fliehkraft das Blut aus dem Gehirn in die Beine gepresst. Ich bekam einen Tunnelblick und war nahe daran, bewusstlos zu werden. Ich musste den Schirm vollends aufkriegen, bevor ich das Bewusstsein verlor.

Ich griff nach oben, packte die Leinen des Schirms mit beiden Händen und zog mit aller Macht. Es war eine letzte verzweifelte Aktion, und sie hatte Erfolg. Mit einem lauten »Plopp« öffneten sich die restlichen Zellen meines Fallschirms. Eine war zerrissen und bot keinen Luftwiderstand, aber trotzdem hatte ich nun fast einen ganzen Schirm. Ich war noch etwa 75 Meter hoch, immer noch über der Bucht und machte mich bereit, im Wasser zu landen. Trotzdem fand ich es besser, wenn ich das Land erreichte, als mit einer 30 Kilogramm schweren Last aus Stahl und Messing schwimmen zu müssen. Im Licht der Blitze konnte ich im Gewitterregen 100 Meter rechts von mir einen Bootssteg und einen Parkplatz erkennen. Der Parkplatz war leer, und ich drehte in den Wind, um darauf eine perfekte Landung hinzulegen.

Ich gratulierte mir gerade zu meiner brillanten Leistung, als mir eine salzige Flüssigkeit ins Gesicht klatschte. Von meinen Handgelenken rann Blut herab und spritzte auf meine Brille. Ich hatte mir beim Lösen des Twinkies an der rechten Hand zwei Fingernägel abgerissen. Es tat nicht

weh, aber ich spürte, das beide Nägel komplett aus ihren Betten gerissen waren. Ich schob mir die blutbespritzte Brille aus dem Gesicht.

Plötzlich tauchten im Regen drei Hochspannungsleitungen auf, die sich über den Parkplatz zogen. Ich war dem Tod gerade von der Schippe gesprungen, und nun wollte ich nicht in den Leitungen hängen bleiben und elektrisch gegrillt werden, also machte ich eine harte 180-Grad-Wende nach rechts. Als ich für das Manöver an den Leinen zog, flatterte mein Schirm heftig. Seine beschädigte Mitte saugte die verbliebenen Zellen an. Die Kappe brach zusammen und ich fiel nervenzerfetzende 15 Meter, bevor sich der Schirm wieder mit Luft füllte. Weitere Kurven waren nicht mehr möglich. Ich flog jetzt genau mit dem Wind, und das war keine gute Sache.

Mein Schirm flog mit Höchstgeschwindigkeit, und ich flog in einer Bö mit einer Windgeschwindigkeit von etwa 17 Stundenkilometer, die zu meiner Höchstgeschwindigkeit hinzukam. Das heißt, ich bewegte mich mit etwa 65 Kilometern pro Stunde über Grund. Eine Landung war unvermeidlich, aber sie würde bei dieser Geschwindigkeit und ohne Steuerung kein Vergnügen sein.

Etwa 140 Meter voraus lag der Demonstration Beach, ein Sandstreifen, auf dem wir manchmal Tauchen geübt hatten. Ich war gerade noch hoch genug, um es dorthin zu schaffen, aber immer noch sehr schnell. Zu schnell. Selbst wenn ich meinen Schirm komplett abbremste, würde ich noch fast 50 Stundenkilometer schnell sein. Ich wagte nicht, den Schirm radikal abzubremsen. Das Risiko war zu groß, dass er sich dabei zusammenfaltete und ich abstürzte. Volle Geschwindigkeit war die einzig verfügbare Geschwindigkeit. Ich griff nach oben und machte mit der Steuerung einige vorsichtige Korrekturen. Als der Sandstreifen auf mich zukam, kniff ich den Arsch zusammen und wappnete mich für den Aufprall.

Eine Galaxie von Sternen explodierte in meinem Kopf. Meine Knie knallten in meinen Rucksack. Die MP-5 bohrte sich mir in die Rippen: Ich hörte ein Übelkeit erregendes Knacken. Halb bewusstlos wurde ich nach dem Aufprall von dem immer noch gut mit Luft gefüllten Schirm über den Strand gezogen. Obwohl ich mit den Fersen einen Graben durch

den Sand zog, schleifte mich der Schirm, über ein Stück Wiese und hinaus auf die Straße, die um die Bucht herumführte. Der Schirm, der mir gerade noch das Leben gerettet hatte, wurde von einer Bö getrieben und drohte, mich weiterzuziehen, bis ich ein roher Hamburger war. Meine blutigen Finger packten den Twinkie und rissen ihn vom Körper weg. Der Hauptschirm wurde abgetrennt und trieb davon. Ich blieb in einem Graben auf der anderen Seite der Straße liegen.

Der Sprung war vorbei.

Mein Gesicht und meine Hände waren von Sand und Blut bedeckt. Meine Rippen knackten, wenn ich einatmete. Ich lag im Gesträuch, der Regen klatschte mir ins Gesicht, und ich begann zu lachen. Es war 23.56 Uhr Eastern Standard Time. 23.56 Uhr. In drei Minuten und 20 Sekunden würde ich Zivilist sein.