US Air Force Academy:

Pilotenschmiede mit Plastikpiste

Von Elke Fuglsang-Petersen
Fotos: Jonas Fuglsang-Petersen, USAFA

Vor einiger Zeit machte die Nachricht über den Verkauf von 19 deutschen Doppelsitzern nach Amerika Schlagzeilen: DG-Flugzeugbau hatte im Frühjahr 2011 einen dicken Auftrag an Land gezogen und die US Air Force tief ins Portemonnaie gegriffen. Trotz Rezession in den USA wurden 4,8 Millionen Dollar bereitgestellt, um den militärischen Nachwuchs zu fördern. segelfliegen hat sich an der Pilotenschmiede umgesehen.

Inzwischen sind 14 der bestellten Doppelsitzer vom Typ DG-1001 Club im Flugbetrieb der US Air Force Academy angekommen und integriert. Die letzten fünf speziell für die Ausbildung der Kadetten vorbereiteten Arbeitstiere sollten im August 2012 in Colorado Springs eintreffen.

Die Air Force Academy ist das College und die Universität für die amerikanischen Luftstreitkräfte. Sie befindet sich in Colorado Springs am Fuße des östlichsten, über 14.000 Fuß hohen Berges der Rocky Mountains, dem Pikes Peak.

Die Kulisse im Lee der Rockies ist atemberaubend. Vier Jahre lang studieren dort junge Männer und Frauen neben ihrer militärischen Ausbildung zum Beispiel Ingenieurwesen, Geisteswissenschaften oder Naturwissenschaften. Über 1000 Kadetten werden jährlich feierlich von der Akademie verabschiedet, etwa 25 Prozent von ihnen sind weiblich.

Neben der beruflichen Ausbildung wird den Air Cadets ein breiter Einblick in die Luftfahrt geboten: Fallschirmsprung, Motorflug und Segelflug. Das Academy-Gelände hat eine Größe von über 70 Quadratkilometern; um vom Wohntrakt zum Flugplatz zu gelangen, legt ein Kadett 13 Kilometer zurück. Es gibt in der Akademie wie bei jeder amerikanischen Attraktion ein Visitor Center, wo sich Besucher informieren können. Für den Eintritt in den nichtöffentlichen Bereich mit Führung war jedoch etwas mehr Vorbereitung notwendig.

Trudeln ist Pflichtprogramm

Mein Verein in Boulder pflegt einen recht guten Kontakt zu den Offizieren der Air Force Academy, nicht zuletzt weil einer

94th Flight Training Squadron vor dem Pikes Peak

meiner Kollegen dort im Sommer 2002 (außen)landen musste. Ein riesiges Feuer in den trockenen Bergen hatte ihm den Rückweg abgeschnitten. Er wurde vor seiner Landung aufgefordert, einen Notfall zu erklären, und hat sich dann auf der riesigen Landefläche ein sicheres Plätzchen gesucht. Nach einigem Papierkram wurde er samt Flugzeug und Anhänger mit netten Worten wieder in die Freiheit entlassen.

Leutnant der Reserve Mark Matticola wurde im Jahr 2011 als aktivster Fluglehrer der amerikanischen Segelflugvereinigung SSA ausgezeichnet. Man trifft ihn auf Seminaren und Wettbewerben, immer umringt von seinen Cadets, die er liebt, lobt und fördert. Für Colorados Segelflieger hielt „Coach Matty" im Februar einen Vortrag über die Segelflugschulung bei der Air Force. Das Beherrschen ungewöhnlicher Flugzustände spielt dort eine ganz entscheidende Rolle: Bevor sich ein Kadett nach nur 14 Starts freifliegt, hat er meist mehr getrudelt als manch ein ziviler Scheininhaber.

Nur 14 Starts bis zum Alleinflug

Im Sommer nach ihrem ersten Ausbildungsjahr haben 550 medizinisch qualifizierte Kadetten die Möglichkeit, einen „Basiskurs Segelfliegen" zu absolvieren. Nach 14 F-Schlepps hinter der knallgelben Piper Super Cub können sie sich freifliegen. Etwa 40 Prozent der Flugschüler erreichen das hochgesteckte Ziel, weitere 30 Prozent lassen sich etwas mehr Zeit und machen die „A-Prüfung" im Laufe des Schuljahres. Nach dem Basiskurs, zu dem selbstverständlich auch Theorieeinheiten zählen, dürfen interessierte Jung-Segelflieger sich im Rahmen des sogenannten Cadet Leadership Programms als Fluglehrer bewerben.

35 neue Fluglehrer werden so pro Semester ausgebildet, sie sind die jeweils jüngsten Fluglehrer innerhalb der Air Force. Der Commander des 94th Flying Training Squadron Richard Roller erklärt dazu: „Das Programm wird ausschließlich von den Kadetten durchgeführt. Sie erhalten damit die Gelegenheit, sich mit einer Führungsrolle auseinanderzusetzen und tragen Verantwortung. Offiziere und ziviles Personal werden den jungen Segelfliegern als Mentoren zur Seite gestellt."

Einmal pro Jahr gibt es für die 70 neuen Lehrer die Chance, sich um einen Platz im

Blick vom Tower auf den „Artificial Turf“

Flugvorbereitung

Kunstflugteam oder im Streckenflugteam der Air Force Academy zu bewerben. Sechs Plätze pro Jahr stehen für das Kunstflug-Team zur Verfügung, fünf sind es für das Streckenflug-Team. Wird man auserwählt, so ist ein Kadett während der letzten zwei Jahre an der Academy Team-Mitglied und kann sich nach Vorlesungsende gehörig austoben. Bezahlter Spaß pur!

Wozu die neuen Segelflugzeuge?

14 der 19 Doppelsitzer aus deutscher Produktion spielen bei der beschriebenen Prozedur eine ganz entscheidende Rolle: Es sind die Schulungsflugzeuge, auf denen etwa 17.000 Starts pro Jahr gemacht werden. Deswegen wurden DG-1001 Club mit festem Fahrwerk und 18-Meter-Randbögen bestellt. Alle 100 Stunden wird jedes Segelflugzeug der US Air Force durchgecheckt und gewartet. In der riesigen Halle stehen etwa 25 aufgerüstete Maschinen, die meisten davon doppelsitzig. Es ist reichlich Platz für noch mehr, und alles ist blitzblank!

Die neuen DGs haben eine lange Reise hinter sich: Von Bruchsal geht es per Container nach Arlington, Washington, ganz im Nordwesten der USA, wo die amerikanischen Instrumente (Fuß-Höhenmesser, Knoten-Fahrtmesser, Bordrechner, ELT) eingebaut werden und die Anmeldung bei der amerikanischen Luftfahrtbehörde erfolgt. Bevor die neuen DGs in der regulären Segelflugausbildung eingesetzt werden, müssen sie bei der Edwards Air Force Base in Kalifornien, 1700 Kilometer weiter südlich, ausgiebig getestet werden.

Obwohl es sich bei den neuen Doppelsitzern um eine Serienfertigung handelt, wird jedes Einzelstück dort von Testpiloten eingeflogen. Geprüft wird, ob ein Flugzeug den Anforderungen der US Air Force entspricht. Einige der Segelfluglehrer durften an den Tests teilnehmen, an der Entscheidung zum Kauf der neuen Flotte waren sie jedoch nicht beteiligt. Nach den Tests wird das Flughandbuch auf Air Force-Bedarf umgeschrieben, und die DG-1001 Club bekommen den militärischen Namen „TG-16A“. Dabei kann es passieren, dass für einzelne Flugzeuge beispielsweise unterschiedliche Landegeschwindigkeiten erflogen werden. Jede TG-16A wird so zu einem „Individuum“ und darf als solches weitere 1700 Kilometer auf der Straße nach Colorado Springs zurücklegen.

Kadetten in verschiedenen Uniformen

Fünf Flieger für das Kunstflugteam

Fünf der neuen Doppelsitzer haben einen Spezialauftrag: Sie dienen dem Kunstflugteam als Aus- und Weiterbildungsgerät. Ausgerüstet mit einer Rauchanlage für maximal zwei Rauchpatronen pro Seite, die sich separat voneinander zünden lassen, und mit einer speziellen Bemalung stechen sie aus der Gesamtflotte hervor. In den Kunstflugmaschinen sind g-Logger verbaut, die permanent die Geschwindigkeit und g-Last des Flugzeugs mitschreiben. Bei einer Überschreitung erhält der Pilot eine Warnung, und das Wartungsteam kann das Flugzeug entsprechend untersuchen. Eine spezielle Lackierung wurde von der USAFA entworfen und von DG auf das Flugzeug gebracht. Jedes Seitenleitwerk ist individuell gestaltet und dem jeweiligen Abschlussjahrgang gewidmet.

Im Hangar ist massig Platz

Landung nach dem Jungfernflug

Segelkunstflug ist in den USA eher exotisch. Nach einem Teamtraining während der Frühjahrsferien in Arizona wird jährlich an drei Wettbewerben auf nationaler Ebene teilgenommen. Wenn Chandelle, Lazy Eight, Looping, Kleeblatt, Auf- und Abschwung, Rolle, Kubanische Acht, Rückenflug und langsame Rolle eingeübt sind, stehen die Chancen, im Wettbewerb gut abzuschneiden, relativ hoch. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie gut sich die langen DG-1001-Flächen tatsächlich für den Kunstflugwettbewerb eignen: Ein Reserveoffizier, der das Aerobatic-Team betreut, ist der Meinung, dass die vorher genutzten L-23 Super Blanik und Blanik L-13AC eine höhere Rollwendigkeit hatten. Die DG-1001 kann dieses Manko jedoch durch ihre gute Aerodynamik und die damit verbundenen Gleiteigenschaften ohne weiteres kompensieren.

Die Fluglehrer lieben ihre neuen Flugzeuge, ihnen gefallen der moderne Look und die herausragenden Flugleistungen. Richard Roller erzählt: „Es ist ein schnelles Flugzeug und dennoch ein hervorragender Doppelsitzer für die Grundschulung. Die Leistungen im Kunstflug sind super. Alles in allem das perfekte Flugzeug, das einen großen Langzeitnutzen für unsere Segelflugprogramme haben wird. Allein schon der Geruch der Neuflugzeuge ist großartig!“ Weil bei der Air Force das Ende der Lebensdauer der „Blechvögel“ näher rückt und es Probleme in der Wartung geben könnte, wird ein Teil der gebrauchten und gepflegten Blanik-Flotte an die Civil Air Patrol weitergereicht.

Pilot Lt. Col Richard Roller eilt nach dem Erstflug zur Festrede

Kadetten auf Streckenflug

Das Streckenflug-Team schwört auf Schempp-Hirth-Flugzeuge, zwei Duo Discus und drei Discus 2 stehen zur Verfügung. Während der Sommermonate trifft man die zehn Kadetten und fünf Offiziere (Coaches) auf verschiedenen Wettbewerben an. Sie halten vor der Wettbewerbssaison ein zweiwöchiges Trainingscamp in Littlefield, Texas, ab. Dort stehen keine hohen Berge im Weg, so dass auch die Überlandflug-Neulinge auf Strecke geschickt werden können. Die Flüge werden im OLC veröffentlicht, wo die USAFA als Verein zählt.

Anders als die Kunstflugpiloten haben die Überlandflieger im Wettbewerb harte Konkurrenz: Ausgebuffte US-Piloten mit jahrzehntelanger Erfahrung treten hier gegen das in weiße Hemden und blaue Shorts gekleidete Jungvolk an. Auf ihrem ersten Wettbewerb 2012 in Moriarty gab es am Ende Auszeichnungen für gelungene Außenlandungen und Rückholtouren für die Kadetten. Die Jungs haben es mit viel Humor genommen, Mützen und Aufnäher verschenkt und sind mit ihrem Tross gleich zum nächsten Wettbewerb weitergereist.

Nach dem Ende der Kadettenzeit kann eine zivile Segelfluglizenz erworben werden – doch ein einfaches Umschreiben der militärischen in eine zivile Lizenz funktioniert nicht. Die jungen Segelflieger, die am Ende ihres Studiums schon etwa drei Jahre Flugerfahrung vorweisen können und vielleicht sogar schon die in den USA raren Jugendrekorde eingestrichen und diverse zivile Wettbewerbe bestritten haben, müssen eine bürgerliche Prüfung ablegen. Theorie und Praxis und die dazugehörigen Flugübungen mit Lehrer sind gefordert. Allerdings ist dies doch längst nicht so aufwändig wie in Deutschland.

Eine riesige Landebahn aus Plastik

Noch einmal zurück nach Colorado Springs: Nicht nur in den Flugzeugpark wird investiert. Der auf 6500 Fuß (knapp 2000 Meter) MSL gelegene Flugplatz ist auch für amerikanische Verhältnisse recht großzügig. Es gibt zwei parallele Start- und Landebahnen und bei Bedarf auch eine Querbahn. Zwischen den parallelen Pisten steht der Kontrollturm, der eine Motorflug- und eine Segelflugplatzrunde auf zwei unterschiedlichen Frequenzen beaufsichtigt. An guten Tagen befinden sich in der Motorflugplatzrunde mindestens fünf Flieger gleichzeitig, während innerhalb der Segelflugplatzrunde Fallschirmspringer abgesetzt werden. Eine Box innerhalb dieser Platzrunde dient dem Kunstflug.

Die F-Schlepps starten von einer asphaltierten Landebahn, gelandet wird auf dem größten künstlichen Grasstreifen der Welt. Der 3,8 Millionen Dollar teure „Astra Turf“ wurde im März 2012 ausgerollt, um eine langlebige Rasenfläche, die keiner Bewässerung bedarf, nutzen zu können. 25 Jahre soll er halten. Colorados natürliches Gras wächst auf steinhartem Untergrund, ist braungrau bis staubtrocken und bekommt nur selten Regen zu sehen. Die quietschgrünen 126.900 Quadratmeter „Rasen“ mit zwei knallroten Streifen entsprechen etwa der Fläche eines deutschen Segelfluggeländes. Der Plastiklandeplatz soll die neuen Kunststoff-DGs weicher landen lassen und ist somit als Investition in die Zukunft zu verstehen.

X-Country-Team in Moriarty, New Mexico