

Out of Control am Tanker

Meine Erinnerungen an die schöne „Phantom“ Zeit liegen schon lange zurück, und da fragt man sich manchmal, ob Geschehnisse real waren oder ob man sie vielleicht nur geträumt hat. Die nachfolgende Begebenheit kam mir wieder ins Bewusstsein, nachdem ein lange vergessener Instructor Weapons System Operator (IWSO) namens Dennis Brown sie in mein Gedächtnis zurückgerufen hatte. Er war auf meinen Namen gestoßen, weil ein damaliger WSO-Schüler in der Facebook „Old Fighter Pilots“ Gruppe etwas über seinen deutschen Fluglehrer geschrieben hatte, mit dem zusammen er im Gefängnis von Shaw AFB war, weil beide eine rote Linie übertreten hatten (der Fluglehrer war ich selbst, und über meine Erinnerungen an „Shaw Prison“ habe ich ja auch schon etwas geschrieben). Hier der Originaltext von Dennis Brown:

Dennis Brown: Jürgen, do you remember leading a four ship of 16th TRTS students to the tanker over the Atlantic off Myrtle Beach when one of the 2nd Lt. students got into a

PIO with 3 bags full of gas and did an emergency breakaway from the boom? I was his IWSO trying to control his panic, but you later told me that you were looking at us from the wing and then we suddenly disappeared. You called after what seemed like an eternity to me and asked if we were ok. We recovered at about 8000 ft. after some high G pedal shaker inducing attempts. Not my most frightening experience I had as an IWSO, but in the top 5. Turns out the PIO was induced by a mushy disconnect button on the front stick. He pushed it but felt no click, so looked down to see if he had missed the button. He had not. And despite the lack of click he had disconnected on the first try, which I called out as the boom was disengaging, but he either did not hear me or did not believe me. Looking down caused him to pull back on the stick, looking up he got a lot closer look at the boom operator than either of us wanted, so he pushed the stick full forward and pulled the throttles to idle, hence the disappearing act. After he recovered, he asked me how much of the boom



RF-4 C der 16th TRTS am Tanker über South Carolina

we had brought with us. I told him again that he had disconnected on the first attempt.

Luftbetankung gehörte zum RF-4 C Syllabus, und nachdem die Pilotenschüler sich mit Fluglehrer qualifiziert hatten, durften sie auch als Schülerbesatzungen, oder wie in diesem Fall mit IWSO im hinteren Cockpit, an den Tanker. Als Formationsführer für die üblichen Vierer-Formationen fungierte immer ein Fluglehrer, in diesem Fall also ich selbst.

Ich erinnere mich, dass ich an der rechten Wing des KC-135 Tankers in Flight Level 250 flog, als das Geschehen seinen Lauf nahm. Zunächst sah alles normal aus, der Empfänger näherte sich dem Luftbetankungsausleger kontrolliert und schaffte es auch im ersten Versuch eine Verbindung herzustellen. Um die erforderliche Menge an JP-4 zu übernehmen musste man dann einige Zeit die Position hinter dem Tanker halten. Da die RF-4 wegen der leichten Nase insbesondere bei höherem Gewicht recht instabil um die Querachse war, war der Steuerknüppel sehr empfindlich und durfte nur vorsichtig und mit ganz geringem Druck bewegt werden, um ein Aufschaukeln mit sich rapide vergrößernder Amplitude (PIO - Pilot Induced Oscillation) zu vermeiden. Das war insbesondere für unerfahrene Piloten leichter gesagt als getan, und in ihrer Anspannung tendierten manche dazu, zu verkrampfen und mit eiserner Hand den Saft aus dem Steuerknüppel zu quetschen. Und genau diese Verkrampfung resultierte eben leicht in den erwähnten Oszillationen. Ich sah, wie die am Luftbetankungsausleger hängende Maschine begann unruhig zu werden. Die anfänglich kleine Bewegung schaukelte sich sehr schnell zu einer größeren vertikalen Oszillation auf. Aus meiner Beobachterposition musste ich hilflos mit ansehen, wie das Ganze auf eine Kollision



Aussicht vom Arbeitsplatz des Boom Operators

zwischen Empfänger und Tanker hinsteuerte. Hätte ich auf Zeitlupe schalten können, dann hätte ich vor meinem inneren Auge wohl einen riesigen Feuerball gesehen, in dem eine KC-135 und vier RF-4 C verglühten. Es ging aber alles so schnell, dass ich überhaupt keine Zeit für irgendwelche Vorstellungen oder zum Reagieren hatte. Erst sehr, sehr nahe am Tanker - und dem in seiner Wanne liegenden Boom Operator - gelang es dem Empfänger die Aufwärtsbewegung zu brechen. Dabei hatte er sich auch vom Luftbetankungsstutzen gelöst und verschwand dann schlagartig aus meinem Sichtfeld und unter dem Tanker.

Der ersten Erleichterung, dass er nicht noch einmal zurückkam, folgte ziemlich schnell die Sorge um seinen Verbleib. Mir fiel ein Stein vom Herzen als ich seine etwas zitterige Stimme hörte und er mir sagte, dass die Maschine in 8 000 Fuß wieder unter Kontrolle sei, und dass sie uns außer Sicht verloren hätten. Was auch kein Wunder war. Auch ich hatte keine Ahnung mehr wo sie abgeblieben waren und hatte auch keine große Sehnsucht danach, sie auf diesem Flug wieder zu sehen. Ich befahl ihnen daher die Mission abzubrechen und nach Shaw zurückzufliegen - was sie aber aufgrund des Überschreitens der Belastungsgrenzen der Maschine im negativen G-Bereich ohnehin tun mussten.

Jürgen Erbeck