

Chuck Pfarrer

ZUM KRIEGER GEBOREN

Mein Leben als
NAVY  SEAL

riva

Chuck Pfarrer

ZUM
KRIEGER
GEBOREN

Chuck Pfarrer

ZUM
KRIEGER
GEBOREN

Mein Leben als
NAVY-SEAL

riva

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://d-nb.de> abrufbar.

Für Fragen und Anregungen:

info@rivaverlag.de

1. Auflage 2018

© 2018 by riva Verlag, ein Imprint der Münchner Verlagsgruppe GmbH

Nymphenburger Straße 86

D-80636 München

Tel.: 089 651285-0

Fax: 089 652096

© Copyright der deutschen Originalausgabe 2013 by riva Verlag

Die englische Originalausgabe erschien 2004 bei Presidio Press, einem Imprint der Random House Publishing Group, unter dem Titel *Warrior Soul: The Memoir of a Navy Seal*. © 2004 by Chuck Pfarrer

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Übersetzung: Michael Bayer, Helmut Dierlamm

Redaktion: Ulrich Mihr

Umschlaggestaltung: Kristin Hoffmann, München

Umschlagabbildung: iStockphoto

Satz: Georg Stadler, München

Druck: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-86883-734-6

ISBN E-Book (PDF) 978-3-86413-292-6

ISBN E-Book (EPUB, Mobi) 978-3-86413-293-3

Weitere Informationen zum Verlag finden Sie unter

www.rivaverlag.de

Beachten Sie auch unsere weiteren Verlage unter www.m-vg.de

*Für meine Frau,
die mich lehrt, wie man liebt,
und für Paddy,
der mich lehrt, wie man lebt.*

**»Wer der Gewalt abschwört, kann dies nur tun,
weil andere Gewalt für ihn ausüben.«**

George Orwell

Inhalt

Vorbemerkung des Autors 11

Buch eins: Der Anfang

Das letzte Mal 16

Benimmschule..... 33

Operator 156 64

Beweglich, flexibel und feindselig..... 95

Nicht kriegerische Operationen..... 121

Buch zwei: Friedenssicherung

Surfin' Safari..... 154

Die Wurzeln..... 194

Die gute, alte Religion..... 223

Wir bringen die Post 247

Die Peilung geht verloren 269

Der blutige Sonntag 295

Ein Einsatz geht zu Ende..... 320

Wieder daheim..... 345

Buch drei: Der Weg eines Draufgängers

Ein Platz an der Sonne 358

Eine Seefahrt 374

Scharf angezogene Männer 386

Auf dem Weg zum Jedi-Ritter 398

Pfeilschnell und effektiv 416

Ein volles Missionsprofil..... 428

Abenteuer in Terrorismusbekämpfung 449

Übergang 469

Farewell to Arms 479

Dank..... 483

Glossar 486

Vorbemerkung des Autors

Als Navy SEAL lernte ich, scharf zu beobachten und kleinste Hinweise wahrzunehmen: einen geknickten Grashalm am Wegrand oder den feinen Schatten eines Stolperdrahts. Ich lernte, methodisch zu planen, anzugreifen, wo mich niemand erwartete, und zu verschwinden, wenn der Feind zurückschlagen wollte. Diese Fertigkeiten hielten mich in acht Monaten Straßenkampf in Beirut und bei mehr als 200 Geheimoperationen in jedem Klima und auf allen Weltmeeren am Leben.

Das Wort »SEAL« in »SEAL-Team« steht für die Elemente, für die wir den Einsatz trainieren: See, Luft und Land (**S**ea, **A**ir, **L**and). Naval Special Warfare ist die kleinste und elitärste Spezialeinheit des US-Militärs. Auch wenn die genaue Zahl der zu einem beliebigen Zeitpunkt einsatzfähigen SEALs geheim ist, kann ich verraten, dass unsere Organisation erheblich kleiner ist als die der Hells Angels.

Die Mitglieder der Teams bezeichnen sich selbst nicht als SEALs, sondern als Frogs, Team Guys oder Shooters. In dieser Gemeinschaft beruht der Ruf eines Mannes ausschließlich auf seinem Ansehen als Operator. Ein SEAL wird nicht nur nach seinen Einsätzen beurteilt, sondern auch nach seinem gesamten Verhalten, seinem Mut, seinen operativen und körperlichen Fähigkeiten und seinem Charakter.

Seit die ersten Kampfschwimmer der Navy auf die Strände der Normandie gerobbt sind, hat sich kein SEAL je ergeben, kein SEAL wurde je gefangen genommen und kein Mitglied eines Teams wurde je tot oder lebendig auf dem Schlachtfeld zurückgelassen. Diese heroische Bilanz ist einmalig in der gesamten modernen Kriegsführung. In Korea, in Vietnam, im Libanon, auf Grenada, in Somalia, im zweiten Golfkrieg, in

Panama und in Afghanistan tauchten SEALs auf, wo kein Feind dies für möglich gehalten hätte, und schlugen mit einer Zerstörungskraft zu, die in keinem Verhältnis zu ihrer Mannstärke stand.

Mein eigener Anteil an diesem Ruhm ist nur klein. Wegen einiger guter oder schlechter Fügungen des Schicksals, wegen einer gehörigen Portion Glück und wegen des Muts und der Ehre meiner Teamkameraden bin ich heute in der Lage, diese Geschichte zu erzählen.

Die Herausragenden werden von uns als Helden betrachtet. Mein Dienst war zwar vielfältig und fand in vielen Weltregionen statt, aber er war eher solides Handwerk. Ich arbeitete in Mittelamerika als Militärberater. Ich nahm an Aufklärungsmissionen und Einsätzen in von Feinden beherrschten Gebieten teil, in denen niemand die Anwesenheit von US-Amerikanern für möglich gehalten hätte. Ich diente als Assault Element Commander in einer höchst geheimen »schwarzen« Einheit für Terrorismusbekämpfung. Ich war im Spiel und ich war ein Operator.

Es ist die Schwäche jedes Icherzählers, dass der Autor zu sehr im Rampenlicht steht. Das ist unfair, sowohl was die ganze Geschichte als auch was meine Teamkameraden betrifft. Manchmal hatte ich eine Führungsfunktion, und manchmal wurde ich geführt. Meine Sichtweise war nie unparteiisch, und häufig sah ich nicht über meinen persönlichen Einsatzbereich hinaus. Der Leser wird erfahren, woran ich mich erinnere, was ich erlebte und was ich über meine Erfahrungen dachte.

Über viele Operationen darf ich heute noch nicht schreiben. Ich warte auf einen späteren Zeitpunkt oder auf einen anderen SEAL, der diese Geschichten erzählen wird. Bei manchen Operationen habe ich gewisse Einzelheiten weggelassen und auf die Schilderung von Tricks und Techniken verzichtet, deren Kenntnis für unsere Feinde von taktischem Nutzen wäre. Auch habe ich manchmal den Einsatzort nicht genau beschrieben, weil vielleicht irgendein anderer SEAL in einer mondlosen Nacht an den Schauplatz dieses Einsatzes zurückkehren muss.

Seit meiner Dienstzeit sind einige Männer, die mit mir zusammengearbeitet haben, Personen des öffentlichen Lebens geworden. Bei ihnen habe ich ihre korrekten Namen verwendet. Die von anderen habe ich

geheim gehalten. Die Namen meiner Teamkameraden im Einsatz habe ich jedoch immer geändert. In jeder anderen Beziehung habe ich versucht, die Charaktere so genau wie möglich zu zeichnen, egal ob dies schmeichelhaft oder unschmeichelhaft war. Bei Teammitgliedern, die sich schlecht (nicht unschmeichelhaft, sondern *schlecht*) charakterisiert fühlen, entschuldige ich mich. Auch Freunde, die sich auf diesen Seiten nicht wiederfinden, bitte ich um Verzeihung. Sie wissen bestimmt, dass beim Schreiben dieses Buches nicht nur in Bezug auf die Ereignisse, sondern auch in Bezug auf bestimmte Daten und Personen gewisse Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden mussten. Die Operators, deren Existenz ich im Dunkeln ließ, genießen dennoch meinen vollen Respekt und ich schulde ihnen tiefe Dankbarkeit.

Auch die Namen der Frauen in dieser Geschichte habe ich geändert, was vermutlich richtig gewesen sein dürfte. Ich fürchte, dass ich nicht immer in angenehmer Erinnerung blieb, und was ich schreiben kann, würde ohnehin kein angemessenes Bild von ihrer Schönheit, Liebenswürdigkeit oder Geduld zeichnen. Ich habe versucht, ehrlich zu sein, was meine Fehler betrifft, und ich habe wahrlich viele. Es ist nicht meine Absicht, alte Wunden wieder aufzureißen oder die Frauen mit neuen Beleidigungen zu kränken. Ich habe nicht immer gut geliebt, und das war gewiss mein größter Fehler.

Du weißt, dass du es bei den SEALs geschafft hast, wenn dir bei einem Treffen jemand die Hand schüttelt und sagt: »Ich dachte, du bist tot.« Zeit für den Ausstieg wird es, wenn du antwortest: »Das dachte ich auch.« Ich hörte auf, als ich das Gefühl hatte, meinen Vorrat an Glück aufgebraucht zu haben. Ich bilde mir etwas darauf ein, dass ich den Dienst quittierte, bevor ich den Mut sinken ließ.

Wer lange genug bei den Teams bleibt, fällt am Ende entweder der eigenen Nachlässigkeit oder einem Unfall oder dem Feind zum Opfer. Ich habe das bei Operators erlebt, die mutiger und fähiger waren als ich. Früher oder später wäre es auch mir passiert.

SEALs werden nur selten in amtlichen Berichten erwähnt und ihre Operationen sind fast nie Gegenstand von Pressemeldungen. Viel häufiger

ist es, dass unsere Operationen, geheim, wie sie sind, jahrelang im Verborgenen bleiben. Selbst innerhalb unserer Gemeinschaft wird über bestimmte Operationen nur hinter vorgehaltener Hand gesprochen. Die an dem Einsatz Beteiligten sind durch Ehre und Eid zur Geheimhaltung verpflichtet.

Bei den SEALs besteht die einzige Belohnung darin zu wissen, dass die Arbeit erledigt wurde. Der Preis ist der stille Stolz auf eine Operation, die der Öffentlichkeit nicht bekannt wird, aber dem Feind als böser Albtraum im Gedächtnis bleibt.

Die Operators, die mit dabei waren, werden dieses Buch lesen und sagen: »So war es.« Das genügt.

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 Abprungstelle 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 Reggaeamusik 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 festgezurrt. 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 Absprunzone 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 Heckluke 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 Landesankommens 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

200 Kilometern auf eine Sinkgeschwindigkeit von 6 Metern pro Sekunde verlangsamte. Ich holte tief Luft und hielt den Atem an.

Doch der Schirm ging nicht auf. Virginia kam immer noch rasend schnell auf mich zu. Ich hatte vielleicht noch zehn Sekunden zu leben.

Ich habe oft gehört, dass man in Todesgefahr sein ganzes Leben noch einmal wie im Zeitraffer ablaufen sieht. Ich war an vielen schlimmen Orten und habe viele blutige, potenziell tödliche Augenblicke erlebt, in denen ich nicht wusste, ob ich weiterleben oder sterben würde, aber an einen solchen Flashback kann ich mich nicht erinnern. Vielleicht bin ich nicht kontemplativ genug. Vielleicht habe ich mich auch nie als Opfer gesehen. Jetzt wusste ich nur, dass ich auf die Erde zuraste und sterben würde, wenn es mir nicht gelang, ein Rätsel zu lösen. Das Rätsel betraf meinen Hauptschirm. Warum hatte er sich nicht geöffnet?

Aber das war vollkommen egal. Mein Leben hing davon ab, ob ich rechtzeitig den Reserveschirm öffnen konnte. Ich rekapitulierte nicht mein Leben, sondern tauchte in die »Adrenalinwelt« ein. Das passiert mir fast immer, wenn ich in unmittelbarer Lebensgefahr schwebe. Der Planet hört auf, sich zu drehen. Alles wird ganz langsam und still. Ich hörte nicht mehr das Donnern der Düsentriebwerke. Ich hörte den Wind nicht mehr um meinen Helm pfeifen. Ich spürte nicht mehr, dass mir die Regentropfen wie Luftgewehrkugeln ins Gesicht schlugen. Die Welt war in Zeitlupe. Das einzige Problem war, dass ich mich in etwa fünf Sekunden mit 53 Metern pro Sekunde in die Erde bohren würde.

Auf der Gangway des Flugzeugs unmittelbar vor dem Sprung hatte mein Höhenmesser 230 Meter angezeigt. Ich schätzte, dass ich jetzt noch etwa 150 Meter fallen würde, ohne funktionierenden Fallschirm.

Sie werden zum Lesen dieser Worte etwa die gleiche Zeit brauchen, wie meine Notlage dauerte. Meine Gedanken waren klar und schnell: relative Geschwindigkeiten, Wahrscheinlichkeiten, Handlungsmöglichkeiten und ihre Folgen. Ich schien in absoluter Stille zu fallen, aber mein Geist arbeitete wie besessen. Alles, was ich jetzt beschreibe, geschah in weniger als 15 Sekunden. In dieser Zeit entschied sich, ob ich sterben oder weiterleben würde.

Ich war mir bewusst, dass alles, was ich in den wenigen Sekunden probieren würde, durchaus vergeblich sein konnte. Trotzdem würde ich mich dem Problem widmen und kämpfen, bis ich einen Schirm geöffnet hatte oder auf dem Boden aufschlug. Ich war darauf trainiert, diverse Störungen an Fallschirmen zu beheben, und so konnte ich ein Menu von Fehlfunktionen und Gegenmaßnahmen abrufen. Ob ich lebte oder starb, ich würde meinem Störungsdrill folgen. Das Problem war nur, dass ich nicht wusste, welche Störung vorlag.

Ich zog die Knie an die Brust und brachte mich dadurch in eine sitzende Position; ich fiel nun wie auf einen Stuhl geschnallt. Ich schaute nach oben. Der Hilfsschirm hatte sich geöffnet, aber der Hauptschirm war in seiner Nylontasche stecken geblieben. Statt eines 9 Quadratmeter großen Schirms hatte ich einen Nylonklumpen von der Größe eines Brotlaibs über mir. Und der bremste mich nicht sonderlich ab. Meine Augen änderten ihren Fokus und in gerader Linie mehr als 100 Meter über mir sah ich die viereckigen Schirme der anderen Springer. Die Schirme der anderen Rastas wurden kleiner und verschwanden allmählich in der niedrigen Wolkendecke. Ich fiel wie ein Stein.

Bleib bei der Sache, sagte ich mir, halte dich an den Drill. Ich warf meine Reißleine weg, und meine Hand bewegte sich zu dem sogenannten Twinkie, der sich auf der Höhe meiner rechten Schulter an meinem Gurtzeug befand. Der Twinkie ist ein gepolsterter Nylongriff, mit dem sich der Hauptschirm abtrennen lässt. Bevor ich den Reserveschirm öffnete, musste ich den Hauptschirm abtrennen, sonst war der zweite Schirm nutzlos, weil er sich in dem knatternden Schlauch über mir verheddern würde.

Die Bedienung des Twinkie erfolgt in zwei Schritten: Zuerst muss er aus dem doppelt genähten Klettverschluss befreit werden, mit dem er befestigt ist. Dann muss er mit seiner etwa einen halben Meter langen Leine vom Körper weggezogen werden, damit der Hauptschirm von den Leinen abgetrennt wird, die ihn mit dem Fallschirmgurt verbinden. Mein Blick fiel auf das leuchtende Zifferblatt meines Höhenmessers. Er zeigte 122 Meter, die niedrigste empfohlene Höhe für den Einsatz des Reser-

veschirms. Halte dich an das vorgeschriebene Verfahren, sagte ich mir. Improvisation ist etwas für Verzweifelte.

Ich hatte den Twinkie aus seinem Klettverschluss befreit und war drauf und dran, den Hauptschirm abzutrennen, als der sich öffnete. Mehr oder weniger. Drei der acht Zellen des Hauptschirms hatten sich aus der Tasche befreit. Ich riss den Kopf nach oben, während ich abgebremst wurde. Was für ein Glück, aber zum Überleben würde es nicht reichen!

Ich schaute erneut auf den Höhenmesser. Er zeigte 90 Meter, 30 Meter unter der Mindesthöhe für den Einsatz des Reserveschirms. Jetzt *war* ich verzweifelt.

Es war an der Zeit zu improvisieren.

Ich traf eine richtungsweisende Entscheidung. Ich war zu niedrig, um den Hauptschirm abzutrennen, genug Abstand von ihm zu gewinnen und dann noch den Reserveschirm einzusetzen. Meine einzige Chance bestand darin, mich mit dem Teil des Hauptschirms zu begnügen, den ich hatte, und damit meinen Landungsversuch zu machen. Ich wusste außerdem, dass mein Höhenmesser ab 150 Meter praktisch nutzlos war. Das Gerät funktionierte, indem es den Luftdruck maß, und ich fiel mitten in einem Gewitter. Ich konnte 90 Meter hoch sein oder schon niedriger sein. Der Höhenmesser würde vielleicht immer noch 90 Meter anzeigen, wenn ich schon bei jemandem durch die Dachluke gekracht war. Ich riskierte meinen ersten Blick nach unten, seit ich das Flugzeug verlassen hatte. Ich war über Wasser, über der L-förmigen Bucht Desert Cove in der Nähe von Little Creek, einem Stadtviertel von Virginia Beach. Die Bucht war etwa 800 Meter von dem Fußballfeld entfernt, auf dem ich landen sollte.

Meine Gedanken rasten. Ich rechnete schneller als ein Nerd mit seinem solarzellengetriebenen Taschenrechner. Ich hatte immer noch eine Fallgeschwindigkeit von mindestens 140 Kilometern pro Stunde. Es bestand eine minimale Chance, den Schirm ganz aufzukriegen. Wenn ich auf dem Wasser aufschlug, würde der Aufprall mich vielleicht nicht töten. Das war möglich, aber nicht wahrscheinlich. Auch wenn mich das plötzliche Ende meines Falls nicht tötete, würde ich mit hoher Wahrschein-