

„KOPF HOCH, BEINE ANGEWINKELT“

Absturz-Bericht des Starfighter-Piloten Oberleutnant zur See Wolfgang Engelmann

Nach einem Triebwerkschaden an seinem Starfighter F-104 G mußte sich am Dienstag letzter Woche der Oberleutnant zur See Wolfgang Engelmann, 29, vom 1. Marinefliegergeschwader über der Nordsee mit dem Schleudersitz aus der Maschine katapultieren. Engelmanns Jet war der 64. Starfighter, den die Bundeswehr in fünf Jahren verlor. 35 Piloten kamen bei den Abstürzen ums Leben. Der letzte Starfighter-Tote war Oberleutnant Siegfried Arndt vom Luftwaffen-Jagdgeschwader 71 „Richthofen“, der am 18. Juli, ebenfalls über der Nordsee, seine Maschine verlassen mußte. Trotz einer umfangreichen Suchaktion von Flugzeugen und Schiffen konnte Arndt damals nicht lebend geborgen werden; Die Retter hatten sich untereinander nicht verständigen können. Die Seenot-ausrüstung Arndts war unzureichend; er trug beispielsweise keine

orangefarbene Fliegerkombi, die sein Auffinden erleichtert hätte. Marineflieger tragen diese Kombination seit langem; die Luftwaffenpiloten wurden erst jetzt damit ausgerüstet. Die Bergung des Marine-Oberleutnants Engelmann lief dagegen ab — so ein Marinesprecher — „wie im Bilderbuch“. Um 12.49 Uhr hatte Engelmann seinen Starfighter verlassen, 43 Minuten später war er schon an Bord eines Rettungshubschraubers. Engelmanns Kommodore Kapitän zur See Günther Luther: „Die Rettungsaktion lief deshalb so hervorragend ab, weil alle Beteiligten, einschließlich des Piloten, zur richtigen Zeit das Richtige gemacht haben.“ Zwei Tage nach dem Flugunfall berichtete Oberleutnant zur See Wolfgang Engelmann im Städtischen Krankenhaus Schleswig dem SPIEGEL über Absturz und Rettung:

Wir machten eine Tiefflugübung über der Nordsee im Dreieck Helgoland — Elbmündung — St. Peter. Die Formation war taktischer Verbandsflug, 500 Fuß (164 Meter) Höhe. Nach etwa 50 Minuten Flugzeit begann die Maschine mit einem Male zu vibrieren, zu rütteln. An den Instrumenten war zu erkennen, was los war: ein Kompressorschaden am Triebwerk. Das sieht man mit einem Blick an Umdrehungsanzeiger, Schubverstelldüse, Temperaturanzeige, Luftaustrittstemperaturanzeige, Treibstoffdurchflußanzeige, Öldruck. Sofortiger Schubverlust.

Ich ging in leichten Steigflug über und zündete das Triebwerk neu. Es sprach nur für drei bis vier Sekunden an. Später sagte mir mein Rottenkamerad Dirk Behrmann, daß jedes Mal, wenn ich das Triebwerk anließ, aus der Schubdüse meterlange Stichflammen herausprangen. Ich fuhr die Startklappen aus, um den Auftrieb zu erhöhen. Auch beim dritten Versuch sprang das Triebwerk nicht mehr richtig an. Da war mir klar, daß nichts mehr zu retten war. Ich mußte raus. Ich zog am gelben Griff — vorn an der unteren Kante des Schleudersitzes, zwischen den Beinen. Bei ungefähr 250 Knoten (etwa 470 Stundenkilometer), im Horizontalflug, 250 bis 300 Meter Höhe, wurde ich hinauskatapultiert.

An den Ausstieg selbst kann ich mich nicht mehr erinnern, nur noch, daß es mit einem ohrenbetäubenden Lärm vor sich ging. Dann muß ich mich ein paar Mal überschlagen haben, verspürte mehrere kurze Schläge. Als ich wieder zu mir kam, hing ich bereits am geöffneten Fallschirm. Der pendelte leicht.

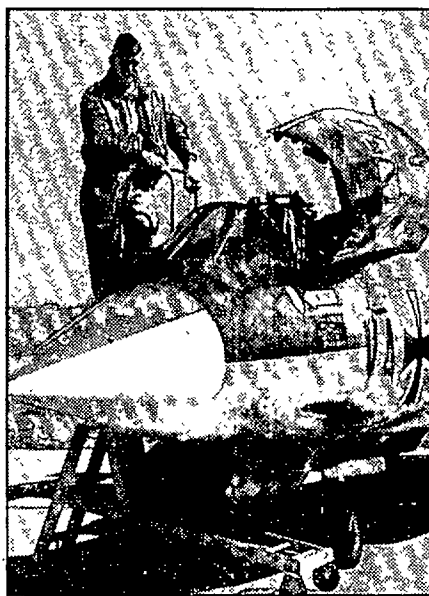
Ich wußte, daß ich in verhältnismäßig niedriger Höhe ausgestiegen war und nicht viel Zeit hatte, die notwendigen Handgriffe zu tun. Ich tat nun sowieso alles automatisch: Ich löste die Sauerstoffmaske, den Brustgurt des Fallschirms, löste die Automatik zum Aufblasen der Schwimmweste aus und öffnete den Schnellverschluß meines Rettungspaketes, damit sich nun auch mein Schlauchboot aufblies. Das war alles im Training durchexerziert worden, im Schwimmbecken in List auf Sylt.

Ich kann mich erinnern, daß ich noch in verhältnismäßig formgerechter Haltung auf dem Wasser aufschlug: Füße zusammen, Beine leicht angewinkelt, Kopf hoch, Arme leicht angelegt, die Hände bereits an den Schnellverschlüssen der Beigurte. Als ich aufschlug, konnte ich den linken Schnellverschluß sofort lösen. Den rechten löste ich unter Wasser. Ich wunderte mich, daß ich den

Aufschlag kaum spürte. Als ich wieder auftauchte, war ich vom Gurtzeug frei.

Dann bin ich zu meinem Dingi, zu meinem Schlauchboot, geschwommen, mit dem ich fest durch eine Leine verbunden war. Dann bin ich in meiner vollen Ausrüstung ins Schlauchboot hineingeklettert, mit allem, was ich anhatte: Schwimmweste, Helm, Sporen*, Leuchtpatronen.

Ich öste das Wasser aus dem Boot; im Dingi sind ja eine Menge Ausrüstungs-



Starfighter-Pilot Engelmann
„Ich zog am gelben Griff“

gegenstände, darunter auch ein Ösfaß, das ist ein Metallring mit einem schüsselförmigen Gummituch. Dann holte ich meinen sogenannten Survival Container — das ist ein wasserdichter Behälter, der durch eine Leine mit dem Dingi verbunden ist und auch im Wasser schwamm — heran und packte das Funkgerät und die Leuchtraketen aus. Außerdem ist da noch drin: Notverpflegung, Verbandszeug, Angelzeug, Wasserentsalzungs-tabletten und so verschiedene Sachen.

* Sporen: Leichtmetallbügel, die — wie Reiter-Sporen an den Stiefelfersen angebracht — mit dem Schleudersitz (vom Typ Lockheed C 2) verbunden sind. Sobald der Schleudersitz betätigt wird, reißt die Automatik die Beine des Piloten mit Hilfe dieser Vorrichtung eng an den Schleudersitz. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß die Beine des Piloten beim Ausstieg ausgestreckt bleiben und zerschmettert werden.

Dann habe ich den Notsender in Tätigkeit gesetzt, damit ich angepeilt werden konnte. Einen zweiten Notsender trug ich noch in der Schwimmweste bei mir; wir haben zwei Funkgeräte bei der Marine. Dann habe ich den Farbbeutel, der an der Schwimmweste angenäht ist, abgerissen und ins Wasser geworfen; er färbt das Seewasser grüngelb zur Markierung der Position.

Es waren nur ein paar Minuten vergangen — da sah ich in der Nähe zwei Landungsboote der Marine, Typ „Flunder“. Ich schoß zwei rote Leuchtraketen ab, im Abstand von zehn Minuten. Die Boote kamen allerdings nicht näher, da — was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht wußte — unter meinem Schlauchboot nur noch eine Wassertiefe von einem bis anderthalb Meter war. Ich trieb nämlich genau auf der Sandbank vor der Insel Trischen.

Also, die Boote konnten mir nicht helfen. Aber mittlerweile waren schon Flugzeuge da, zuerst mein Rottenkamerad Behrmann, dann Kapitänleutnant Kiermayer, der meinen Rottenkameraden ablöste, dann eine Noratlas und zwischendurch noch drei G 91. Das gab Vertrauen und eine gewisse Sicherheit. Ich war völlig davon überzeugt, daß man mich finden würde. Ich fror nicht einmal. Ich hatte einen Kälteschutzanzug an und war völlig trocken. Allerdings hatte ich auch gleich die Handschuhe gewechselt, meine nassen Lederschuhe ausgezogen und aufblasbare Handschuhe übergestreift; die stecken in einer Tasche über dem Knie im Kälteschutzanzug. Man zieht sie an und bläst sie auf. Dadurch bildet sich ein warmes dickes Luftpolster.

So nach einer halben Stunde kam der Hubschrauber. Er kreiste zehn bis 15 Meter über mir. Der Rettungsmeister deutete mir durch Handzeichen an, daß ich im Schlauchboot bleiben sollte. Er selbst ließ sich an der Winsch herunter und legte mir die Rettungsschleife unter die Arme. Dann wurde ich rasch hochgezogen. Im Hubschrauber nahm man mir die Schwimmweste ab, den Helm und was sonst so an mir baumelte und packte mich in Decken. Der Hubschrauber hat sofort Cuxhaven angefliegen.

Neben dem Krankenhaus, auf einer Wiese, war ein Landeplatz durch Rauchpatronen abgesteckt — also alles bestens vorbereitet. Ein Krankenwagen brachte mich ins Hospital. Drei, vier Minuten nach der Landung war ich schon in ärztlicher Behandlung. Befund: leichte Quetschung des siebten Brustwirbels. Wahrscheinlich habe ich mir das beim Ausstieg geholt, gespürt habe ich es nicht.