Da sackt das Herz in die Tiefe

Achterbahn, Fliehkraft und Nervenkitzel: In Tschechien können Touristen mit dem Kampfjet abheben

Abheben: Tourist im Ko-Piloten-Sitz der Aero L-39 Albatros, dem Trainingsflugzeug der MiG-Piloten des früheren Warschauer Paktes

VON ULRICH SAFFERLING

Fliegen im Kampfjet fühlt sich ein wenig an wie Achterbahnfahren. Doch während das Ruckeln im Spassmobil noch etwas Bodenhaftung suggeriert, ist in der Luft alles viel weicher, schneller, steiler, schlimmer. Und so bekommt der erste Blick aus einer Luftkurve in die irdische Tiefe ein ganz neues Gefühl für menschliche Sterblichkeit.

Nicht, dass ich mich als mitfliegender Tourist unsicher fühlen würde auf dem hinteren Sitz der Aero L-39 Albatros. Mein tschechischer Pilot Frantisek ist ein alter Profi der Luftstreitkräfte. Er begleitet zahlende Kundschaft durch die Lüfte. Kundschaft, die den Nervenkitzel liebt und gerne mal in einer ehemaligen Militärmaschine sitzt.

Mir fehlen Frantiseks 2700 Flugstunden MiG-Erfahrung. Was für den 65-Jährigen nicht mehr als ein Spazierflug ist, bedeutet für mich luftigen Nervenkitzel.

Am Boden hatten wir noch gescherzt, als Frantisek mit dem fast unaussprechlichen Nachnamen Hlavwicka mich vor einem alten Hangar begrüsste. Der ehemalige Stützpunkt des Kalten Krieges in der Nähe von Pilsen wirkt in der Herbstsonne malerisch, Gestrüpp ist längst über alte Bunker und Kasernen gewuchert. Kampfjets mit Touristen an Bord heben auch in Russland, in den USA und sogar in der Schweiz ab. Nischenanbieter wie migflug.ch vermitteln für gutes Geld Adrenalinschübe in feldgrauen Fliegern.

Die Albatros, Standard-Jettrainer für MiG-Piloten des früheren Warschauer Paktes, wird hier noch vom privaten Czech Jet Team geflogen und gewartet. Ein gerade mal 12 Meter langer Flieger mit knapp 10 Meter Spannweite, der es sogar in die James-Bond-Episode «Tomorrow never dies» geschafft hat. «Unkompliziert und pflegeleicht. Die startet auf jeder Piste, ob Asphalt, Schotter oder Gras», versichert Frantisek.

Die Albatros schiesst für eine lange Sekunde abwärts

Doch vorm Start gibt es ein Briefing. Wo wir fliegen, zeigt mir Frantisek auf einer Karte. Ein neuer US-Stützpunkt im ehemals feindlichen Gebiet bietet freien Luftraum für 20 Minuten Akrobatik. Geplant sind Steigflüge, Rollen und ein paar G-Kurven.

Die G- oder Beschleunigungskräfte drücken einen in den Sitz (positive G) oder heben einen hinaus (negative G). «Wir fliegen nur positive G», erklärt Frantisek, ein Zugeständnis an den Magen. «Ich schaue im Rückspiegel, wie es dir geht, und dann steigern wir das Pensum.» Irre ich oder sehe ich Lachfältchen um seine Augen?

«So, und jetzt Platz nehmen im Schleudersitz.» Einladend zeigt der Tscheche auf das Vorführmodell im Briefing-Raum. Zwischen meinen Schenkeln ragen zwei stabile rote Griffe hervor, ähnlich denen an einem Feuerlöscher. «Wenn ich dreimal laut ‹Eject› rufe, musst du den Griff fest drücken und mit aller Kraft nach oben ziehen», erklärt mir Frantisek. Dadurch werde die Pilotenkanzel abgesprengt, bevor eine Rakete den Sitz himmelwärts schleudere. Und ein Fallschirm für sichere Rückkehr garantiert.

«Schon mal probiert?» Frantisek schüttelt den Kopf. «Ich versuche stets zu landen. Aber wenn nach Vogelschlag die Turbine ausfällt, müssen wir aussteigen.»

Okay, denken wir lieber mal ans Einsteigen. Die tschechischen Techniker verpassen mir ein Fliegerkombi sowie einen Helm à la Top Gun mit dunklem Visier. Dann helfen sie mir über eine Minileiter und zwei im Rumpf versteckte Fussklappen ins Cockpit.

Im Schnelldurchlauf erklärt Frantisek das gute Dutzend Instrumente für Geschwindigkeit, Höhe, Treibstoff und was nicht alles. Vor mir steht ein graugrünes Rohr – der Steuerknüppel. «Willst du mal selber fliegen?» fragt Frantisek. Ja, ich will.

Festgeschnallt und per Helmmikro verbunden, rollen wir auf die Startbahn. Das Triebwerk heult kurz auf, der Albatros rollt immer schneller, wir heben nach wenigen Hundert Metern ab. Kein heftiger Ruck, kein Schlag ins Kreuz, alles sanft. Von Kampfjet keine Spur.

«Willst du übernehmen? Dann lass ich los», sagt Frantisek. Und ich halte mit feuchten Händen den Steuerknüppel. Wahnsinn, ich fliege einen Jet. «Flieg mal eine Linkskurve», fordert Frantisek. Ich staune, wie viel Kraft es am Steuerknüppel braucht, um ein bisschen rumzufliegen.

Noch ein kleiner Wellenritt in der Luft, dann wird das Ganze doch unheimlich. «Ich gebe zurück», melde ich mich – und lasse den Knüppel los. Und die Albatros kippt über den linken Flügel ab. «Ohhhhh», höre ich mich und spüre den Adrenalinschub, als der Albatros für eine lange Sekunde abwärts schiesst. Doch da ist viel Luft bis Ground Zero. «Kein Problem», höre ich Frantisek im Kopfhörer. Ein kleiner Schwenk, ein bisschen Schub, schon segeln wir wieder friedlich dahin.

Noch während mein Pulsschlag sich langsam beruhigt, zeigt mir Frantisek die US-Base unter uns, und stellt die Albatros senkrecht, quasi auf die linke Tragfläche. Mein Blick fällt in die Tiefe, mein Herz auch, und instinktiv sucht die Hand nach Halt.

Bei 4 G scheinen Bleiplatten auf den Augenlidern zu liegen

Bevor ich mich an die Fluglage gewöhnen kann, kündigt mein Chauffeur eine Rolle an. Ein paar Meter Steigflug und schwupps – «Ohhhooo». Als wir den 90-Grad-Winkel überschreiten, meldet das Hirn instinktiv freien Fall. Meine Hände tasten nach den Rumpfblechen links und rechts, obwohl mich der Vierpunktgurt eisern im Sitz hält. Wo ist oben?

Augen auf, alles gut. Irgendwie komisch das Gefühl, in zwei Kilometer Höhe ausgekippt zu werden. Nochmal dreht Frantisek die Rolle. Diesmal reisse ich die Augen auf. Ein seltsames Gefühl, die Erde über sich zu erblicken. Ja, es kitzelt im Magen, im Kopf.

Bevor es anfängt, Spass zu machen, fliegt mein Jettrainer eine steile Kurve. Die G-Kräfte pressen mich wie eine unsichtbare Faust zusammen. «3 G», kommt es trocken aus dem Helm, «kein Problem». Stimmt, aber das ändert sich schnell, als Frantisek nach weiteren Rollen und Kurven beides zum krönenden Abschluss kombiniert.

Immer schwerer fühlt sich der Körper an. Am ärgsten ist es, die Augenlider aufzuhalten, auf denen Bleiplatten zu liegen scheinen. Eine 4-G-Kurve, dann die Rolle. Die dauert diesmal ewig. Frantisek grinst im Rückspiegel, als wir wieder horizontal fliegen. In meinem Kopf dreht sich alles. Immer weiter. Mir ist schlecht.

Ich greife nach dem vorsorglich deponierten Plastiksack und huste trocken. Das war knapp, gut fiel das Mittagessen sparsam aus. Als Frantisek landet, dreht sich zwar die Welt nicht mehr, aber beim Aussteigen zittern mir die Knie.

«Na, alles gut?», fragt Frantisek und hat schon wieder dieses Lächeln um die Mundwinkel. Ja, geht wieder. Gerade mal 500 Stundenkilometer und 2500 Meter Höhe sind wir maximal geflogen. Frantisek erzählt mir von den 2000 Stundenkilometern und 17 000 Metern in seiner MiG 21. Und von 9-G-Kräften. Respekt, das ist eine Himmels-Achterbahn. Da hört für mich der Spass auf, glaube ich. Es sei denn, Frantisek fliegt nur geradeaus.

Reise-Infos – MiG-Flüge und Helis selber fliegen

Kampfjets fliegen: MiGFlug & Adventure GmbH, Zürich, vermittelt Kampfjetflüge in den USA, in Osteuropa, Südafrika oder der Schweiz.

Ein 20-Minuten-Flug mit der Aero L-39 Albatros ab Pilsen (Tsch) kostet 1990 Euro p. P. Ein 20- bis 40-minütiger Flug mit der MiG-29 Fulcram ab Nishni Nowgorod (Rus) 14 800 Euro. Tel. 044 500 50 10, www.migflug.ch
Weitere Adrenalin-Kicks: Jochen Schweizer vermittelt Helis zum Selberfliegen, Baggerfahrten oder Quad-Abenteuer, www.jochen-schweizer.de. Fallschirmsprünge, Flüge im Oldtimer-Flugzeug oder per Motor-Gleitschirm gibts bei www.luftsport.de.

Die Reise wurde unterstützt von www.migflug.ch