
„EINEN DÜSENJET ZU FLIEGEN IST ANDERS ALS ALLES ANDERE, DAS ICH IN MEINEM LEBEN ERLEBT HABE.“

Im Laufe seiner über 25-jährigen Militärkarriere hat der inzwischen pensionierte Kapitän der US-Marine und Freund der Marke IWC, Jim DiMatteo*, mehr als 5.000 Flugstunden in fünf verschiedenen Jets gesammelt. In diesem Interview spricht DiMatteo über die legendäre Navy Fighter Weapons School TOPGUN, das Fliegen mit Überschalljets, Angst im Cockpit, die Bedeutung der Zeit für einen Jetpiloten und die Lektionen fürs Leben, die er als Marineflieger gelernt hat.

Welche Bedeutung hat TOPGUN für Marineflieger?

Die Navy Fighter Weapons School zu besuchen, ist der Traum eines jeden jungen Kampfpiloten. Als Nachwuchspilot willst du in deinem Geschwader derjenige sein, der für TOPGUN ausgewählt wird. Der Abschluss dieses renommierten Programms vermittelt dir nicht nur umfassende taktische und technische Kompetenzen als Kampfpilot, sondern verhilft dir auch zu einem Ruf als erstklassiger Flieger, was deine Karriere beflügeln wird. Wenn du das TOPGUN-Abzeichen auf deiner Schulter trägst, weiss jeder sofort, wer du bist, wo du im Vergleich zu den anderen stehst und was du erreicht hast.

Wie ist es, an der TOPGUN-Ausbildung teilzunehmen?

Es ist sehr herausfordernd und unglaublich viel Arbeit. Während der drei Monate der Ausbildung konzentrierst du dich ausschliesslich darauf, deine fliegerischen und taktischen Fähigkeiten zu verbessern. Du lässt dich durch nichts anderes ablenken. Du isst, schläfst, atmest und träumst TOPGUN. Am Ende der Ausbildung bist du besser, als du je warst, auf dem Höhepunkt deiner Fähigkeiten und deines Selbstvertrauens. Es ist wahrscheinlich ähnlich wie der Moment, wenn ein Läufer einen Marathon beendet. Du bist sehr stolz und zufrieden mit dem, was du erreicht hast, aber du bist auch erschöpft und bereit, nach Hause oder zu deinem Geschwader zurückzukehren.

Welche Aspekte beinhaltet die Ausbildung?

Der erste Teil von TOPGUN besteht aus viel theoretischem Training und Unterricht im Klassenzimmer. Man erwirbt ein umfangreiches Wissen über seine eigenen Waffensysteme und Taktiken, aber auch über jene des Gegners. In der nächsten Phase wird das im Klassenzimmer Gelernte

in die Luft übertragen und die Taktiken und Manöver werden im echten Jet geübt. Natürlich ist es in der Luft bei Überschallgeschwindigkeit viel schwieriger als im Klassenzimmer. Wir unterrichten seit langem auf diese Art und das Verfahren hat sich bewährt. Es bringt erstklassige Elite-Flieger hervor, die dann zurück zu ihrem Geschwader gehen, um dort alle anderen auszubilden.

Warum ist das „Teaching the teachers“-Konzept so erfolgreich?

Es ermöglicht der Navy Fighter Weapons School hinsichtlich der aktuellen Taktik, Strategie und Bedrohungsanalyse stets an der Spitze des Wissens zu bleiben. Jeder TOPGUN-Kurs wird anders sein, da sich Taktik und Strategie ständig weiterentwickeln. Der zweite Vorteil ist der Multiplikatoreffekt. Bei TOPGUN werden zwar nur wenige Auserwählte ausgebildet. Ihr Wissen und ihre Kompetenz geben sie dann aber an jeden taktischen Piloten und jede Luftwaffenbesatzung der US-Marine und der US-Marineinfanterie weiter.

Nach Ihrem Abschluss wurden Sie für das renommierte TOPGUN-Gegnergeschwader rekrutiert. Was ist das?

Bei einem typischen TOPGUN-Dogfight gibt es grundsätzlich drei Akteure: der Schüler, der Ausbilder und der Gegner. Die gegnerischen Piloten werden professionell ausgebildet, die „Bösen“ zu sein. Sie simulieren nicht nur die Flugzeugleistungen des Feindes, sondern auch die Denkweise und Taktik des gegnerischen Piloten. Die Aufgabe der gegnerischen Piloten ist es, Szenarien zu entwickeln, die dem Schüler helfen, besser zu werden. Zu sehen, wie die Schüler lernen und jeden Tag besser werden, ist für mich ein unglaublich belohnender Teil dieser Arbeit.

Wie fühlt es sich an, einen Kampffjet wie die F/A-18 Hornet zu fliegen?

Einen Jet zu fliegen ist anders als alles andere, das ich in meinem Leben erlebt habe. Ich habe schon Vergleiche mit einer wilden Achterbahnfahrt oder einer besonders herausfordernden Rennstrecke gehört, aber die kommen nicht einmal annähernd heran. Es ist eine unglaublich physische, analytische, kompetitive, leidenschaftliche und aufregende Erfahrung. Am erstaunlichsten ist, dass das Fliegen mit einem Jet in jeder dieser Kategorien gleichzeitig zehn von zehn Punkten erreicht. Wenn du nach einem Luftkampf aus dem Cockpit steigst, fühlst du dich nicht nur körperlich müde und emotional erschöpft, sondern gleichzeitig auch belebt und du kannst gar nicht anders, als zu lächeln. Ich kann es mit nichts anderem vergleichen, was ich je erlebt habe, weshalb ich mich unglaublich glücklich schätze, Marineflieger gewesen zu sein.

Und das Fliegen mit Überschallgeschwindigkeit?

Fliegen mit Überschallgeschwindigkeit in geringer Höhe ist besonders aufregend und herausfordernd, da alles so unglaublich schnell geschieht. Dein Gehirn muss dem Jet um eine Meile voraus sein. Wenn du, wie wir es nennen, „hinter den Jet“ kommst, kann das gefährlich sein, weil alles extrem schnell geschieht und dein Muskelgedächtnis nur noch darauf reagiert.

Was sind die physischen Aspekte beim Fliegen eines Kampffjets?

Beim Fliegen von sehr engen Kurven oder vertikalen Manövern, z.B. bei Luftkämpfen, ist der Pilot hohen Gravitationskräften ausgesetzt. Das Blut wird aus dem Kopf heraus und hinunter in die Beine gedrückt. Dies wirkt sich sowohl auf die Sehkraft als auch auf die geistigen Fähigkeiten aus. Im schlimmsten Fall wird man ohnmächtig und verliert das Bewusstsein. Wir nennen dies G-LOC (G-force induced loss of consciousness = Bewusstseinsverlust durch g-Kraft). Um dies zu verhindern, setzen wir Anti-g-Manöver in Kombination mit Anti-g-Anzügen ein. Dazu gehört auch, den Unterkörper und den Unterleib anzuspannen, damit das Blut nicht in die Beine fliesst. Der Versuch, grösseren g-Kräften standzuhalten, kann auch körperliche Schmerzen verursachen, vor allem Schmerzen an Nacken, Wirbelsäule oder Rücken. Bei einer Belastung von 9 g wiegt der Kopf über 100 Pfund (45 kg). Sie können sich also vorstellen, wie sich das anfühlt.

Hatten Sie im Cockpit jemals Angst?

Das richtige Mass an Angst lässt dich scharfsinnig, aufmerksam und respektvoll gegenüber den potentiellen Gefahren bleiben, insbesondere bei herausfordernden Flügen. Ein junger Pilot hat normalerweise mehr Angst. Wenn man erfahrener wird, kanalisiert man diese Angst, um in schwierigen Momenten konzentrierter zu sein.

Allerdings muss man sich davor hüten, an diesem Punkt übermütig zu werden. Wenn man dann noch erfahrener wird, wird man wieder vorsichtiger. Anstatt sich einfach mitten in einen Luftkampf mit mehreren Flugzeugen zu stürzen, zögern die erfahrensten Piloten möglicherweise, weil sie wissen, dass sie nur 90 Prozent von dem sehen, was um sie herum passiert. Wie das Sprichwort sagt: Es gibt alte Piloten und es gibt mutige Piloten, aber es gibt keine alten mutigen Piloten.

Erinnern Sie sich an besonders gefährliche Situationen?

Ich bin mehr als 25 Jahre taktisch geflogen und kann auf viele Situationen zurückblicken, in denen es sehr knapp war. Ich erinnere mich, dass ich einmal eine F-14 Tomcat geflogen bin. Ich hatte eines meiner Triebwerke verloren und musste nachts an Bord des Flugzeugträgers landen. Natürlich war das Wetter, wie es der Zufall wollte, furchtbar. Pechschwarze Nacht, ein auf- und abschlagendes Deck, über 1.000 Meilen vom Land entfernt – ja, daran erinnere ich mich noch sehr gut. Diese Situationen sind ein Qualitätszeugnis für die unglaublich gute Ausbildung, die wir durchlaufen. Obwohl mein Verstand „hinter dem Flugzeug“ war und ich den Jet reaktiv flog, übernahm meine Erfahrung die Kontrolle und mein Muskelgedächtnis flog eine sichere Landung.

Irgendein anderes kritisches Ereignis?

Es gab auch einige Situationen im Kampf oder bei simulierten Flugkämpfen, bei denen es auch sehr knapp war. Ich erinnere mich an einen Beinahe-Zusammenstoss bei einem Dogfight, bei dem der andere Pilot mich nicht gesehen hatte und in letzter Sekunde direkt vor mir hochzog. Das war das knappste Erlebnis, das ich je hatte. Ich konnte sogar seine Triebwerke hören und dann spürte ich einen gewaltigen Schlag, als ich durch seinen Düsenstrahl flog. An diesem Punkt haben wir den Dogfight abgebrochen und sind gelandet. Wir haben darüber gesprochen, wie und warum das passiert war, damit wir so etwas nie wieder machen würden. Die Tatsache, dass wir diese kritischen Situationen in 99,9 Prozent der Fälle erfolgreich meistern, ist ein echter Verdienst der Naval Aviation und ihrer Ausbildung der Piloten.

Gibt es TOPGUN-Konzepte, die sich auch auf andere Lebensbereiche anwenden lassen?

In der Navy Fighter Weapons School lernt man viele Lektionen fürs Leben. Da ist natürlich das Streben nach Spitzenleistung, das wahrscheinlich das grundlegendste Konzept ist. Arbeite hart, sei vorbereitet, strebe nach Grösse, blicke zurück und werde besser. Es herrscht auch eine Kultur der Verantwortung. Wenn du deinem Kommandanten sagst: „Alles klar“, dann bist du für diese Aufgabe voll verantwortlich. Es muss nicht noch einmal darüber gesprochen werden, erledige es. TOPGUN ist auch bekannt für die Flugnachbesprechung, die

unendlich lang und detailliert sein kann. Man muss absolut ehrlich zu sich selbst sein und die Bereiche aufzeigen, in denen man sich verbessern kann. Alle guten Piloten machen Fehler, aber die besten Piloten erkennen sie und beheben sie. Ich glaube, diese Konzepte sind sehr gut auf die meisten anderen Tätigkeiten oder Lebenssituationen anwendbar.

Sind Jetpiloten Einzelkämpfer oder Teamplayer?

Bei den Marinefliegern betonen wir nicht die Siege Einzelner. Wir betrachten sie vielmehr als Siege des ganzen Teams. Der Einzelne bemüht sich, sein Bestes zu geben, aber der Erfolg oder Misserfolg gilt immer für das Team. Denken Sie an die Landung auf einem Flugzeugträger. Als Pilot allein kann man es nicht schaffen, man braucht buchstäblich auch Tausende von Menschen auf dem Schiff, die ihre Arbeit machen. Es ist ähnlich wie das Wechseln eines Reifens bei einem Formel-1-Wagen. Es spielt keine Rolle, was für ein guter Fahrer Sie sind, wenn alle anderen ihre Arbeit nicht auch machen.

Wie wichtig ist Vertrauen?

Vertrauen ist als Teil dieses unglaublichen Fliegerteams von zentraler Bedeutung. Beispielsweise muss man volles und uneingeschränktes Vertrauen in seinen Flügelmann haben. Beide sind für den Erfolg der Mission und letztlich für ihr beider Leben aufeinander angewiesen. Vertrauen ist etwas, das man sich mit der Zeit verdienen muss. Es wird nicht zugeteilt, befohlen und ist nicht mit Rang oder Erfahrung verknüpft. Es ist unerlässlich, und dennoch kann es verloren gehen, wenn man nicht daran arbeitet und es täglich verdient.

Wie bewerten Sie Präzision und Liebe zum Detail?

Auf einem Flugzeugträger bei Nacht zu landen, vor allem bei schlechtem Wetter und stürmischer See, ist eine der anspruchsvollsten Aufgaben in der Luftfahrt. Dies erfordert ein gewaltiges Mass an Präzision. Von dem Moment an, in dem du mit der Ausbildung zum Marineflieger beginnst, hämmern dir deine Ausbilder das in den Kopf ein: Sei präzise, achte auf jedes kleine Detail. Wir bemühen uns, auf jede Mission mehr als gut vorbereitet zu sein. Dafür gibt es einen einfachen Grund: Wenn du mehr als gut vorbereitet bist, bist du besser in der Lage, mit etwas umzugehen, das nicht richtig läuft.

Welche Rolle spielt Zeit im Jet-Cockpit?

Ich weiss nicht, ob es bei einem Einsatz etwas Wichtigeres als Zeit gibt. Alles hängt mit dem Timing zusammen. Wenn wir eine Einsatzbesprechung beginnen, synchronisieren wir zu allererst unsere Uhren. Jeder Schritt vom Abheben über das Aufeinandertreffen bis zur Time on Target (TOT) wird sekundengenau koordiniert. In einem modernen Jet

verfügen wir natürlich über fortschrittliche Flugsysteme und in unseren Instrumententafeln eingebettete, GPS-synchronisierte Uhren. Aber wir nutzen unsere Armbanduhren, um unsere Manöver zu koordinieren, bevor wir in den Jet steigen, um die Bordelektronik zu überprüfen, um sicherzustellen, dass das System korrekt funktioniert, und nicht zuletzt, um cool auszusehen. Jeder Pilot braucht eine Uhr, die ins Auge springt.

Haben Sie in Ihrer Karriere jemals einen perfekten Flug erlebt?

Mit dem gesamten Konzept des Strebens nach Spitzenleistung gibt es immer etwas, das man verbessern kann. Egal, was man über seinen Flug denkt, nach einer ausführlichen und ehrlichen Nachbesprechung findet man immer etwas, das man besser hätte machen können. In den 25 Jahren meiner Karriere hatte ich viele erfolgreiche Flüge, aber nie einen perfekten.

* Haftungsausschluss: Die Aussagen und Meinungen von CAPT Jim DiMatteo, USN (Ret) sind seine eigenen und nicht im Namen der US-Marine oder ihrer Komponenten.

***ÜBER JIM DIMATTEO**

Nach seinem Abschluss an der University of California Berkeley (CAL) 1986 ging Jim DiMatteo zur US-Marine, wo er eine beispiellose Karriere in der Marinefliegerei begann. Er ging als Kapitän in den Ruhestand und hat in mehr als 25 Dienstjahren über 5.000 Flugstunden in fünf verschiedenen Kampfflugzeugen (F/A-18, F-16, F-14, F-5, A-4) absolviert. Er ist der Einzige mit dieser Leistung in der Geschichte der Marineluftfahrt. Nach dem Abschluss der Navy Fighter Weapons School und Flugeinsätzen im Gefecht wurde er in das angesehene TOPGUN-Gegnergeschwader rekrutiert. Er sammelte mehr Flugzeit als TOPGUN-Gegner als jeder andere in der Geschichte der US-Marine und der US-Marineinfanterie und wurde schliesslich zum befehlshabenden Offizier der Gegnergeschwader beider Küsten, VFC-111 und VFC-13, ernannt. Nach dem Kommando über seine Geschwader wurde CAPT DiMatteo an das Hauptquartier der Naval Aviation in San Diego, Kalifornien, berufen und arbeitete dort für den Commander, Naval Air Forces (CNAF), der das TOPGUN-Gegnerprogramm beaufsichtigt. Jim DiMatteo hat eine Vielzahl von Auszeichnungen und Ehrungen erhalten, darunter die Auszeichnung als US Navy F-14 Kampfpilot des Jahres für die Ersatzluftgruppe (RAG), als US Navy Gegnerpilot des Jahres, den Top Hook (für die besten Landungsnoten auf einem Flugzeugträger) und den hochgeschätzten International Britannia Award des Vereinigten Königreichs. 2018 erhielt er seine bislang höchste Ehrung und wurde für seine Lebensleistungen in der Luftfahrt in die Aviation Hall of Fame aufgenommen.

IWC SCHAFFHAUSEN

1868 gründete Florentine Ariosto Jones aus Boston die „International Watch Company“ in Schaffhausen. Der amerikanische Uhrmacher kombinierte moderne Produktionsmethoden aus seiner Heimat mit Schweizer Handwerkskunst, um hochwertige Taschenuhren für das Luxussegment herzustellen. Damit schuf er 27-jährig nicht nur den typischen Engineering-Ansatz von IWC, sondern er etablierte auch die zentralisierte Fertigung von mechanischen Uhren in der Schweiz.

In den vergangenen über 150 Jahren hat sich IWC mit funktionalen und benutzerfreundlichen Komplikationen wie Chronographen und Kalendern weltweit einen Namen gemacht. Die Manufaktur war ein Pionier in der Verarbeitung von Titan und Keramik und ist heute auf robuste Uhrengehäuse aus technischen Materialien wie Titanaluminid oder Ceratanium® spezialisiert. Mit einer klaren, puristischen Designsprache und kontinuierlicher Innovationskraft entwickelt IWC zeitlos schöne Ikonen.

Uhren aus Schaffhausen sind gebaut, um Generationen zu überdauern. Entsprechend hohe Ansprüche stellt IWC an die Nachhaltigkeit sämtlicher Unternehmensaktivitäten. Die Manufaktur legt Wert auf Transparenz, beschafft Rohstoffe verantwortungsvoll und verkleinert die Auswirkungen des Geschäfts auf die Umwelt. Sie bildet die nächste Generation von Uhrmachern selber aus und möchte allen Mitarbeitenden beste Arbeitsbedingungen bieten. Gemeinsam mit Partnern setzt sich IWC zudem weltweit für benachteiligte Kinder und Jugendliche ein.

DOWNLOADS

Bilder der TOP GUN-Kollektion können heruntergeladen werden unter press.iwc.com

WEITERE INFORMATIONEN

IWC Schaffhausen
Department Public Relations
E-Mail press-iwc@iwc.com
Website press.iwc.com

INTERNET UND SOCIAL MEDIA

Website iwc.com
Facebook facebook.com/IWCWatches
YouTube youtube.com/iwcwatches
Twitter twitter.com/iwc
LinkedIn linkedin.com/company/iwc-schaffhausen
Instagram instagram.com/iwcwatches
Pinterest pinterest.com/iwcwatches