

## **Die Grossen VIER**

Kampfpiloten arbeiten in einem hoch komplexen Umfeld. Sie müssen zu jeder Zeit dreidimensional denken und handeln. Reden in englischer Sprache, meist mit vielen unterschiedlichen Funkstellen. Der eigenen Formation, zivilen, militärischen Luftraum-Kontrolleuren, AWACS, Bodentruppen, Tankern, anderen Kampffjets.

Gleichzeitig lasten hohe körperliche Beschleunigungskräfte bis zum Neunfachen des eigenen Körpergewichts auf ihnen. Und dennoch müssen sie bei vollem Bewusstsein Entscheidung treffen, die das eigene und fremde Leben riskieren. Gewisse körperliche Dispositionen sind in der Tat vorteilhaft, wenn man diesen Job erfolgreich ausüben möchte. Brillante Sehschärfe, physische Kraft, schnelle Reflexe. Stress-Resistenz. Besonders ist aber ein überdurchschnittlich ambitionierter Charakter von Bedeutung.

Doch beachten Sie: Kampfpiloten werden nicht ausgebrütet. Oder gentechnisch im Labor gezüchtet. Sie werden trainiert. Geschult. Das war schon immer so. Nicht jedes Flieger-Ass im Ersten oder Zweiten Weltkrieg hatte ein hundertprozentiges Sehvermögen. Oder die besten Reflexe. Und dennoch wurde aus Richthofen, Mölders, Steinhoff und Co. wahre Flieger-Helden. Schon damals wusste man, wie man aus Fußgängern Kampfpiloten macht.

Glauben Sie mir, bis zum heutigen Tage haben sich dieses Wissen und der Prozess um ein Vielfaches potenziert. Man weiß, dass der Entwicklungsprozess überdurchschnittlich verläuft, wenn vier individuelle Eigenschaften besonders ausgeprägt sind.

## **Nennen wir sie die GROSSEN VIER.**

### **1. DISZIPLIN**

Wir reden hier von der Art einer Disziplin, die Angestellte Morgen für Morgen leistungsbereit im Büro erscheinen lässt. Und einen Jet-Piloten nachts um halb Vier motiviert aufstehen lässt, um kurz darauf im Briefing für einen gewöhnlichen Routine-Flug zu sitzen. Diese Disziplin ist es, die sich Chefs in der ganzen Welt wünschen. Man findet sie immer zusammen mit Enthusiasmus und Stolz für die eigene Tätigkeit.

Inwieweit bereits Begriffe dieser Art im heutigen Arbeitsleben unterspült sind, können uns Soziologen wissenschaftlich belegen. Um Beweise geht es hier aber nicht. Wir wissen, dass Disziplin wichtig ist. Auch ohne faktischen Beweis spüren wir das. Die Entwicklung von Disziplin verläuft in der Tat langsam und schleichend. Disziplin ist im Grunde nichts anderes als das Zügeln des eigenen Willens, um diesen besser auf eine Tätigkeit fokussieren zu können.

Schaut man auf pensionierte Kampfpiloten so stellt man fest: Es gibt keine schlampigen und nachlässigen Typen! Struktur und Ordnung ist immer zu erkennen. Mal weniger – mal mehr. Für Kampfpiloten ist die Notwendigkeit von Disziplin offensichtlich. Zu viele lebensgefährliche Situationen hat jeder Einzelne in seinem Leben erlebt. Ein ungeordneter Verstand hätte vieles nicht überlebt.

## 2. AUFMERKSAMKEIT FÜR DETAILS

Disziplin findet ihre Vollendung erst in der *Aufmerksamkeit für Details*. Es gibt keinen Teil in der militärischen Pilotenausbildung, in dem nicht darauf Wert gelegt wird, rigoros auf Details zu achten. *Aufmerksamkeit für Details* hält mich als Kampfpilot schlichtweg am Leben! Oft sind es nämlich gerade die kleinen Dinge, die den großen Unterschied machen. Ein winziger Schalter irgendwo im Cockpit, den man leider vergessen hat umzulegen. Und Schwupps – die Waffe fällt nicht ab. Der ganze Flug war umsonst. Oder ein kleines Lämpchen, das man nicht sieht. Und Zack – ein ganzes System fällt aus.

Unsere *tools* wurden in diesen Fällen möglicherweise vollkommen ergebnislos verwendet oder eingesetzt. Oder ein nur wenige Zentimeter großer Sicherungsstift, den man versehentlich vor dem Start vergessen hat, aus dem Schleudersitz zu entfernen. Wenn man dann den Notausstieg benötigt, so wird der Schleudersitz nicht funktionieren, weil dieser kleine Stift noch drin steckt. Dieses kleine Detail kostet zu 100% das eigene Leben. Solche Lektionen sind „*mit Blut geschrieben*“, wie Kampfpiloten es gern ausdrücken. Irgendjemand hatte bereits eine Erfahrung gemacht – und meist auch dafür bezahlt. Mit dem Leben oder der Ehre. Details sind immer und in jeder Situation extrem wichtig.

## 3. VERSTÄNDNIS FÜR DIE ARBEIT

Niemand hatte mich als Teenager gezwungen, Kampfpilot zu werden. Auch Sie werden in den meisten Fällen keinen Zwang bei der Wahl Ihrer Ausbildung, des Berufes oder Ihrem Hobby gespürt haben. Unsere Wahl war also freiwillig oder sogar zufällig. Wenn ich mich an meine TORNADO-Zeit zurück erinnere, so kann ich behaupten, dass alle Piloten der Staffel *Verständnis für ihre Arbeit* hatten. Jedoch nicht unbedingt von Beginn an. Erst ging es nur um das Bestehen einzelner Abschnitte. Einstellungstest. Screening. Assessment Center. Simulator. Medizinische Untersuchung. Überlebenstraining. Offiziersprüfung. Und so weiter.

Das Verständnis für die eigene Tätigkeit kam später. Ich musste mich zum Beispiel erst einmal gegen 17.000 Bewerber meines Jahrgangs durchsetzen, um im Frontsitz eines Überschall-Kampffjets Platz nehmen zu dürfen. Nach Abschluss der Ausbildung oder einzelner Auswahlabschnitte kann sich so etwas jedoch schnell ändern. Ich flog nach meiner Zeit in ENJJPT nun nicht mehr, um unvermeidbare Tests zu bestehen oder fremde Ansprüche zu befriedigen. Ich stieg ins Cockpit, weil es mein Job war. Und weil es mir Spaß und Freude bereitete. Mich begeisterte. Ich zeigte fortan hohe Leistungsbereitschaft nur der Tätigkeit wegen. Ich war eine innere Bindung zu meiner Arbeit eingegangen.

Es wurde mir sogar eine Ehre, diese Verpflichtung zu erfüllen. Ich erledigte daher meinen Job, so gut ich konnte. Kampfpiloten wissen, was es heißt, die Pflicht zu erfüllen. Und diese Pflicht unterscheidet sich von sturer Loyalität. Glauben Sie mir. Denn entgegen häufiger Meinung besaß ich als Kampfpilot die Freiheit und Reife, Dinge zu hinterfragen. Ich wählte vollkommen freiwillig, meinen Job zu erledigen. Gegebenenfalls unter Einsatz meines Lebens.

## 4. ZUVERSICHT

*Zuversicht* kann entstehen, wenn ein (Ausbildungs)-Programm darauf ausgelegt ist, das Selbstbewusstsein der Teilnehmer gezielt zu erhöhen. In der Ausbildung baute man uns nach fester Regel strukturiert auf. Durch planmäßige Aneinanderreihung von kleineren und größeren Erfolgen aber auch Misserfolgen. Für mich kam dieser Zeitpunkt nach etwa 40 Flugstunden auf der T-37 „*Tweet*“, einem Unterschall-Trainingsflugzeug im Trainingsprogramm ENJJPT. Absolut nicht wahrnehmbar am Anfang. Aber mit deutlich kumulativem Effekt. Das ENJJPT-Pilotenprogramm ist allein schon deswegen ein Musterbeispiel für die Ausbildung.