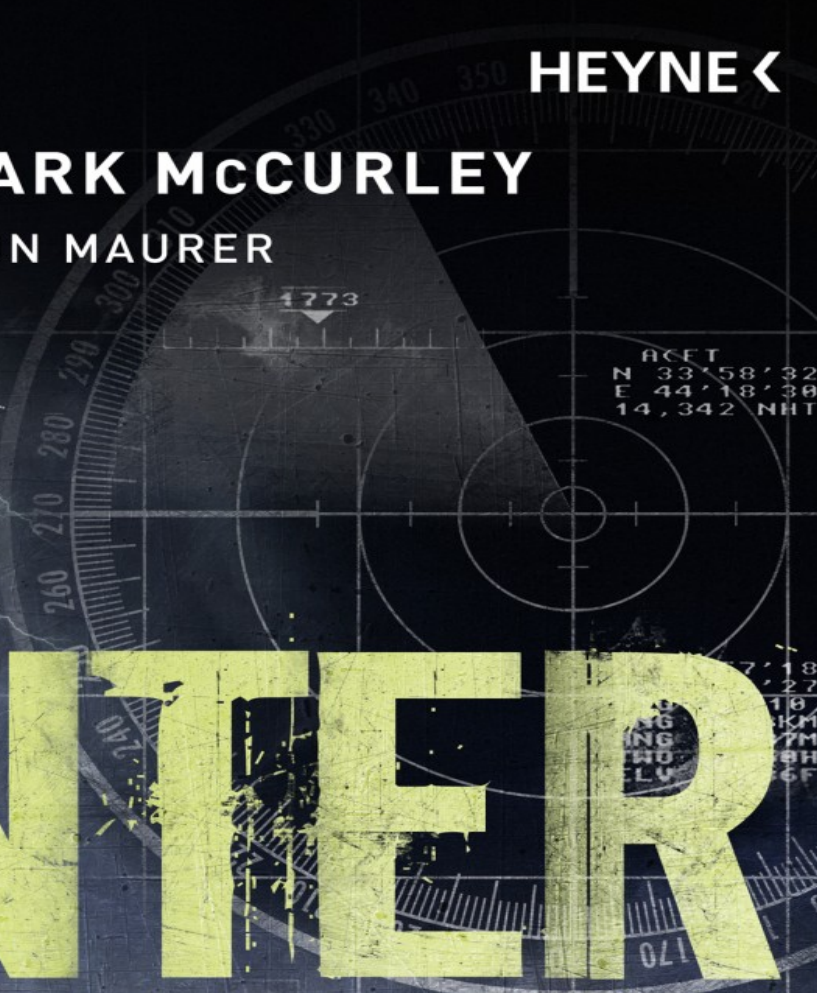


HEYNE <

LT. COL. T. MARK McCURLEY

MIT KEVIN MAURER



ACFT
N 33° 58' 32"
E 44° 18' 38"
14,342 NHT

HUNTER

LAUTLOS UND TÖDLICH

KILLER



AMERIKAS GEHEIMER DROHNENKRIEG
DER INSIDERBERICHT

LT. COL. T. MARK MCCURLEY

MIT KEVIN MAURER

HUNTER
LAUTLOS UND TÖDLICH
KILLER

AMERIKAS GEHHEIMER DROHNENKRIEG – DER INSIDERBERICHT

Aus dem Amerikanischen von Alexandra Hölscher, Elisabeth Schmalen und Christiane Sipeer

HEYNE <

Der Inhalt dieses E-Books ist urheberrechtlich geschützt und enthält technische Sicherungsmaßnahmen gegen unbefugte Nutzung. Die Entfernung dieser Sicherung sowie die Nutzung durch unbefugte Verarbeitung, Vervielfältigung, Verbreitung oder öffentliche Zugänglichmachung, insbesondere in elektronischer Form, ist untersagt und kann straf- und zivilrechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

Sollte dieses E-Book Links auf Webseiten Dritter enthalten, so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung, da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung dieses E-Books verweisen.

Obwohl der Autor alles darangesetzt hat, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung korrekten Telefonnummern, Internetadressen und weiteren Kontaktinformationen anzugeben, übernehmen Autor und Verlag keine Verantwortung für Fehler oder Änderungen, die nach der Veröffentlichung eingetreten sind. Überdies hat der Verlag weder Einfluss auf Homepages des Autors oder Dritter noch auf deren Inhalt und übernimmt keinerlei Verantwortung dafür.

Die Originalausgabe erschien 2015 unter dem Titel *Hunter Killer* bei Dutton, a division of Penguin Group (USA) LLC.

Copyright © by Thomas Mark McCurley

All rights reserved including the right of reproduction in whole or in part in any form.

This edition is published by arrangement with Dutton, a member of Penguin Group (USA) LLC, A Penguin Random House Company.

Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2015 by Wilhelm Heyne Verlag, München, in der Verlagsgruppe Random House GmbH

Redaktion: Thomas Bertram

Umschlaggestaltung: MILpictures by Tom Weber

Fertigstellung des Umschlags: Hauptmann & Kompanie Werbeagentur, Zürich

Satz: EDV-Fotosatz Huber/Verlagsservice G. Pfeifer, Germering

ISBN: 978-3-641-15479-0

V002

www.heyne.de

Für meine Kinder

INHALT

[Vorbemerkung des Autors](#)

PROLOG

[Vergeltung](#)

KAPITEL 1

[Willkommen bei der Predator](#)

KAPITEL 2

[Flugunterricht](#)

KAPITEL 3

[Auf in den Kampf](#)

KAPITEL 4

[Ein Ziel ersten Ranges](#)

KAPITEL 5

[Der Schuss, den die ganze Welt hörte](#)

KAPITEL 6

[Der Finger Gottes](#)

KAPITEL 7

[Überwachung](#)

KAPITEL 8

[Angriff](#)

KAPITEL 9

[Niemand allein](#)

KAPITEL 10

[Auf der Jagd nach den Taliban](#)

KAPITEL 11

[Steel Curtain](#)

KAPITEL 12

[Ich will mit den anderen mithalten](#)

KAPITEL 13

[23 Sekunden](#)

KAPITEL 14

[Camp Cupcake](#)

KAPITEL 15

[Kommandant](#)

KAPITEL 16

[Verluste](#)

KAPITEL 17

[Schöne Bescherung](#)

KAPITEL 18

[East Africa Air Pirates](#)

KAPITEL 19

[Die Schlinge zieht sich zu](#)

KAPITEL 20

[Al-Awlaki](#)

[Epilog](#)

[Danksagung](#)

[Die Autoren](#)

Vorbemerkung des Autors

Ich bin ein Kämpfer.

Ich trete keine Türen ein. Ich rutsche keine Taue hinab, seile mich nicht ab und springe auch nicht aus Flugzeugen. Noch nie musste ich ein Ziel stürmen, weder ein festes noch ein bewegliches, obwohl ich dafür ausgebildet bin. Ich behaupte nicht, wie die SEALs oder eine andere Spezialeinheit zu sein. Meine Job ist ein anderer.

Aber dennoch bin ich ein Kämpfer.

Im Jahr 2003, nach mehr als einem Jahrzehnt bei der Air Force, sollte ich zum dritten Mal hintereinander einer Einheit ohne Kampfauftrag zugeteilt werden. Also meldete ich mich freiwillig für die einzige Kampfaufgabe, die damals für mich greifbar war – die RQ-1 Predator. Dog, mein Staffelkommandant, sah mich schief an, als ich meine Bitte vortrug. Als bärbeißiger Kampfpilot der alten Schule war er der gleichen Meinung wie alle bei der Air Force, mich eingeschlossen.

Predators waren etwas für Trottel.

»Mark, bist du sicher, dass du das willst?«, fragte er.

Dog lagen seine Leute sehr am Herzen, und er hätte mir frohgemut jeden Einsatz ermöglicht, wenn ich ihn wirklich gewollt hätte.

»Das wird deiner Karriere nicht guttun.«

Karriere zu machen war noch nie mein Ziel gewesen. Ich hatte mich vor langer Zeit dafür entschieden, vom normalen, erwarteten Weg abzuweichen und je nach Einsatz verschiedene Flugzeuge zu fliegen. Die Air Force geht davon aus, dass ihre Offiziere die ganze Laufbahn über bei einem Flugzeug bleiben. Ich bekam immer wieder dasselbe zu hören. Ein Wechsel sei nicht gut für meine Karriere.

»Sir«, sagte ich, »ich will einfach kämpfen. Meinen Teil beitragen.«

Das wollte ich seit dem 11. September. Ich führte an dem Tag den Einsatz einer T-6A-Formation über Valdosta (Georgia) an, als die Luftaufsichtsbehörde FAA (Federal Aviation Administration) uns zur Landung aufforderte. Die Befehle des Fluglotsen waren knapp und sachlich, aber ungewöhnlich, da das Militär von solchen Anweisungen meist ausgenommen war.

Unsere Propeller waren nach der Landung kaum zum Stillstand gekommen, als der Cheftechniker schon aufgereggt auf uns zugelaufen kam und fragte, ob wir es schon mitbekommen hätten. Jemand habe ein Flugzeug ins World Trade Center gesteuert. Anfangs reagierten wir skeptisch. Schließlich flogen ständig irgendwelche unerfahrenen Piloten mit ihren kleinen Maschinen gefährlich nah an den Türmen vorbei. Touristen machten solchen Blödsinn.

Doch als ich in den Dienstraum der 3rd Flying Training Squadron kam, stieß ich auf zwei Dutzend Fluglehrer und -schüler, die sich um einen Bildschirm drängten und sich Videoaufnahmen von einem Passagierflugzeug ansahen, das in den ersten Turm raste.

Die Sequenz wurde immer wieder abgespielt. Dann veränderte sich das Bild. Zuerst fiel es kaum auf, doch schließlich wurde es alpträumhaft deutlich. Das »LIVE«-Zeichen blinkte auf, während das Passagierflugzeug erneut in den Turm flog. Eine weitere Maschine krachte in den zweiten Turm. Uns allen war klar: Ein Treffer war ein Unfall. Zwei bedeuteten Absicht.

Wir befanden uns in einem Krieg, der sich von allen anderen, die die USA geführt hatten, unterschied. Und ich wollte meinen Beitrag leisten.

Dog seufzte.

»In Ordnung, ich kümmere mich drum.«

»Danke, Sir.«

Hunter Killer ist die Geschichte einer außergewöhnlichen Gruppe junger Männer und Frauen, mit denen gemeinsam zu dienen ich von 2003 bis 2012 die Ehre hatte. Außerdem ist es die Geschichte der Predator und ihrer Entwicklung vom Witzobjekt der Luftfahrt zur Speerspitze im Krieg gegen den Terrorismus.

Ich verwende in diesem Buch nur taktische Rufzeichen (Spitznamen) oder Vornamen, um die Identität von Piloten und Crews zu schützen. Einige hochrangige Führungskräfte, die in der Öffentlichkeit ohnehin bekannt sind, nenne ich beim Namen. Funkrufzeichen für Flugzeuge, Einheiten und Personen sind so korrekt wiedergegeben, wie es meine Erinnerung zulässt. Einige taktische Rufzeichen wurden abgeändert, um die Sicherheit derjenigen zu garantieren, die noch in Gefahr sind.

Ich habe sorgsam darauf geachtet, keine Einzelheiten noch laufender Missionen preiszugeben. Außerdem habe ich mich bemüht, bestimmte

Taktiken und Verfahrensweisen geheim zu halten, die noch von unseren Crews im Kampf genutzt werden.

Hunter Killer ist aus meinem Blickwinkel geschrieben, aus der Bodenperspektive eines Lebens unter Piloten unbemannter Fluggeräte. Ich habe versucht, die Geschehnisse so wiederzugeben, wie sie sich ereignet haben, doch der Nebel des Krieges kann meine Wahrnehmung bestimmter Aktionen und meine Erinnerung an einzelne Details getrübt haben. Jegliche Fehler im Text gehen auf mich zurück. Des Weiteren sind alle Ansichten, die hier zum Ausdruck kommen, meine eigenen, sie spiegeln weder die Meinungen der United States Air Force noch die des Verteidigungsministeriums oder der Regierung der Vereinigten Staaten wider. Diese Geschichte wurde aufgeschrieben, um den kleinen Stab von Fliegern zu würdigen, die Kämpfer, die einen Krieg tief im Schatten führten und es weiterhin tun.

Hunter Killer ist ihre Geschichte.

Wir haben gerade einen Krieg mithilfe vieler Helden in Flugzeugen gewonnen. Vielleicht wird der nächste Krieg mit Flugzeugen geführt, in denen keine Männer mehr sitzen ... Nehmen Sie alles, was Sie über das Fliegen im Krieg gelernt haben, werfen Sie es aus dem Fenster und lassen Sie uns an der Luftfahrt von morgen arbeiten. Sie wird sich von allem unterscheiden, was die Welt je gesehen hat.

General Henry »Hap« Arnold, US Army Air Forces, am Tag des Sieges über Japan 1945

PROLOG

Vergeltung

Das Telefon in der Staffeleinsatzzentrale (SOC) klingelte, und ich nahm direkt nach dem ersten Läuten ab.

Es war meine Direktverbindung zur Joint Task Force in Camp Lemonnier in Dschibuti. Wir verfolgten eine wichtige Zielperson, und ich hatte das Gefühl, dies könnte der Anruf sein, auf den wir seit Wochen warteten.

»Squirrel hier«, sagte ich.

Am anderen Ende der Leitung war der Predator-Verbindungsoffizier, der LNO. Er arbeitete für den Kommandanten des Joint Operations Center (JOC), der gemeinsamen Einsatzzentrale. Seine Aufgabe bestand darin, die Predator-Missionen in der Region zu koordinieren. Meine Staffel stellte die Fluggeräte, mit denen die Überwachung und die Schläge gegen verdächtige Terroristen und Piraten durchgeführt wurden.

»Start«, sagte der Verbindungsoffizier.

»Wie viele?«

»Alle drei«, lautete die Antwort.

Drei Predators mit je zwei AGM-114-Hellfire-Raketen warteten auf dem Flugvorfeld. Sie waren in Alarmbereitschaft und konnten jederzeit abheben. Die Telefonverbindung war nicht sicher genug, um es zu bestätigen, doch als ich auflegte, war mir eines klar:

Das Wolfsrudel würde heute auf Jagd gehen.

Es war der 30. September 2011. Ich war Kommandant der 60th Expeditionary Reconnaissance Squadron in Camp Lemonnier, das von der französischen Fremdenlegion in Dschibuti errichtet worden war. Das Land war eine ehemalige französische Kolonie mit drückend heißem Klima und wenigen Vorzügen, abgesehen davon, dass es nordwestlich von Somalia lag und nur durch den Golf von Aden vom Jemen getrennt war. Strategisch gesehen war es der optimale Ort für amerikanische Anti-Terror-Operationen.

Camp Lemonnier nutzt das einzige Rollfeld des internationalen Flughafens Dschibuti-Ambouli mit, der am Rand der Stadt Dschibuti und in der Nähe des einzigen großen Seehafens Ostafrikas liegt. Die USA zahlen dem Staat Dschibuti seit den Angriffen vom 11. September jährlich 38 Millionen Dollar, um von hier aus humanitäre Einsätze im Landesinneren durchführen zu können. Die ersten Amerikaner auf dem Stützpunkt waren 2002 die Marines, die dort rasch eine kleine Basis errichteten, die in der Lage war, Luftbrücken-Operationen durchzuführen. Schon bald gehörte auch das Sammeln von Informationen in ganz Ostafrika zur Mission der »Combined Joint Task Force – Horn of Africa«. Einige Jahre später ging das JOC offen gegen die wachsende terroristische Bedrohung in der Region und auf der arabischen Halbinsel auf der anderen Seite des Golfs von Aden vor.

Ich beendete das Telefonat und gab den Befehl zum Start. Mein Einsatzleiter beorderte die Wartungstechniker auf das Vorfeld und leitete die Instruktionen weiter. Die Propeller am hinteren Ende der Predators begannen zu summen, während die Piloten in der Bodenkontrollstation – einem ISO-Container mit Cockpits, die alles enthielten, was man zur Steuerung eines Flugzeuges braucht – die Vorflugkontrollen vornahmen. Langsam lenkten meine Piloten die Predators vom Vorfeld auf die Startbahn. Knapp 13000 Kilometer entfernt in den Vereinigten Staaten hasteten drei Crews in ihre Cockpits, setzten sich in der klimatisierten Unterkunft auf der Creech Air Force Base in Nevada an ihre Steuerpulte und warteten darauf, die Vögel zu übernehmen. Meine Piloten in Dschibuti würden den Start durchführen und die Kontrolle über die Predators dann an die Piloten in den USA übergeben, die den Einsatz flogen. Während meiner zehn Jahre im Predator-Programm hatte ich mich selbst schon unzählige Male auf jener Seite dieser Missionen befunden. Kein anderer Flugzeug der Air Force hatte zwei Crews – eine für den Start und eine weitere für den Einsatz selbst. Doch nicht nur das war einzigartig an unserem Programm.

Ich ging hinaus, um mir den Start anzusehen. Laut dem Thermometer beim Gebäude waren es um die 35 Grad, als sich die Propeller der drei Flugzeuge zu drehen begannen. Die Hitze setzte den Predators schlimmer zu als al-Qaida. Wir mussten auf das »Hitzenfenster« achten. Sollte es noch wärmer werden, konnte sich die empfindliche Elektronik im Innern der

Predators überhitzen und schmelzen, bevor das Flugzeug die kühleren Temperaturen höherer Lagen erreicht hatte.

Zurück in der Einsatzzentrale hörte ich über Funk, wie der Tower des Flughafens von Dschibuti den Predators die Startfreigabe erteilte. Ich sah von einer Betonabspernung aus zu, wie die Predators über die Startbahn rollten. Ohne das leichte Gefälle am Ende des Feldes wären sie kaum in der Lage abzuheben. Sobald sie in der Luft waren, flogen sie aufs Meer hinaus und drehten ab in Richtung Jemen. Ich sah auf die Uhr. Es würde ein paar Stunden dauern, bis die Predators den Golf von Aden überquert hätten und vor Ort wären. Ich wandte mich meinen anderen Aufgaben zu, machte mir aber im Kopf eine Notiz, mich später zur Task-Force zu begeben, um mir die Videobilder anzusehen.

Es war immer noch heiß, als ich zur Task-Force-Unterkunft kam. Das Thermometer an der Tür zeigte »milde« 49 Grad an. Hier gab es im Sommer keine lindernde Brise vom Meer, nur einen Wind, der konstant mit 25 bis 35 Kilometern pro Stunde aus der Wüste herüberwehte und sich eher wie Luft aus einem Föhn anfühlte. Eine an der Wand angebrachte Klimaanlage sirrte, als ich das Fertiggebäude aus Metall betrat. Das kleine Gerät gab sich alle Mühe, gegen die erdrückenden Temperaturen draußen anzukämpfen.

An den Wänden rund um die Empore des JOC-Kommandanten hingen sechs Fünfzig-Zoll-Plasmabildschirme. Auf jedem waren Videostreams der verschiedenen Predators und Reapers zu sehen, die in der Region unterwegs waren.

Einige in Afrika.

Die meisten im Jemen.

Die Piloten und Sensoroperatoren, die die Flugzeuge flogen, waren an zahlreichen Orten rund um den Globus stationiert, aber digital so mit unserem Fluggerät verbunden, als befänden sie sich auf der anderen Seite des Korridors.

Die Spannung im Raum war bei meinem Eintreten deutlich spürbar. Der JOC-Kommandant war ein kleiner Offizier, der auf einem niedrigen Podium in der Mitte des Raumes stand. Von dort aus konnte er alle sechs Bildschirme sehen. Der Predator-LNO stand an seinem Arbeitsplatz wenige Schritte rechts vom Kommandanten.

»Ist er das?«, fragte ich den LNO, einen großgewachsenen Major der Air Force.

»Wir sind uns nicht sicher«, sagte er. »Vor fünf Stunden wurde bestätigt, er sei aktiv.«

Der LNO wandte den Blick nicht von den Monitoren mit den Videostreams ab.

»Wir versuchen immer noch, Sicht auf ihn zu bekommen.«

»Keine Sicht haben« hieß, wir konnten die Zielperson nicht sehen. Woher die Hinweise stammten, erfuhren wir nie.

Die Zielperson war Anwar al-Awlaki.

Al-Awlaki, 38, der als Sohn jemenitischer Eltern in New Mexico zur Welt kam, hatte Kontakt zu zweien der Flugzeugentführer vom 11. September gehabt und stand via E-Mail mit Major Nidal Malik Hasan in Verbindung, bevor Hasan 2009 bei einer Schießerei im texanischen Fort Hood 13 Menschen tötete. Außerdem hatte al-Awlaki den nigerianischen Studenten Umar Farouk Abdulmutallab zu dem Versuch angeregt, Weihnachten 2009 mit einer in der Unterwäsche versteckten Bombe ein nach Detroit fliegendes Flugzeug in die Luft zu sprengen.

Als das FBI wegen seiner Verbindungen zu al-Qaida gegen al-Awlaki ermittelte, floh er nach London und dann weiter in den Jemen, wo er als Chefredakteur für *Inspire*, das englischsprachige Rekrutierungsmagazin von al-Qaida, tätig war. Das Magazin brachte auch einen Artikel darüber, wie man eine Bombe baut. Diesen Artikel machten sich die Boston-Marathon-Bomber später für ihren Anschlag zunutze.

Auf dem Monitor sah ich das Dorf Khashef, einen kleinen Ort nördlich von Sanaa, der Hauptstadt des Jemen.

Der Ort sah aus, als hätte jemand Häuser aus Lehmziegeln und Schalsteinen wild durcheinandergeworfen. Er war unscheinbar genug, um als Versteck zu dienen, und so nahe an der Großstadt, dass alle Annehmlichkeiten mit dem Auto schnell zu erreichen waren.

»Die Zielperson ist aktiv«, meldete ein Analyst, der in der Nähe saß. »Wir sehen Hinweise darauf, dass sie in Bewegung ist.«

Zwei weiße Pick-ups der Marke Toyota HiLux hielten vor einem Haus im Dorf. Beide hatten große Fahrerinnen, in denen etwa fünf Personen Platz fanden. Die schwarz-weißen Predator-Bilder auf dem Plasmabildschirm nahmen den vorderen Wagen in den Fokus.

Der Offizier gab al-Awlakis Koordinaten durch, und ich überprüfte das Videobild. Die beiden Pick-ups befanden sich ganz in der Nähe der

Koordinaten. Meine Predators waren nahe genug dran, dass man sie als vor Ort bezeichnen konnte. Wir sahen alle gemeinsam zu, wie acht Männer aus einem benachbarten Haus kamen und eilig in die Wagen kletterten. Sie trugen die traditionelle Kleidung der Gegend, weiße Gewänder und Kopftücher. Einer von ihnen war ganz in Weiß gekleidet und stieg in den vorderen Pick-up. Kaum waren die Türen zu, fuhr der Fahrer des ersten Autos los und hinterließ dabei eine Wolke aus Staub und Abgasen. Das zweite Fahrzeug folgte einen Augenblick später.

»Draufbleiben«, ordnete der JOC-Kommandant an.

Ich sah, wie der LNO den Befehl auf seiner Tastatur eingab und ihn über einen gesicherten Internet-Chat den Predator-Crews in Nevada übermittelte. Sekunden später richtete der Sensoroperator das Fadenkreuz ruhig auf den vorderen Wagen, sodass die Kamera unter der Nase des Flugzeugs ihm automatisch folgte. Die Crew arbeitete effizient, das war gut. Ich wusste, dass ein fähiges Team heute wichtig wäre.

»Sir«, sagte der Army-Offizier, »al-Awlaki hat gerade durchgesagt, er sei unterwegs.«

»Stimmt, Sir«, bestätigte ein anderer Offizier. »Der Anruf kam aus dem vorderen Wagen.«

Der JOC-Kommandant nickte.

»Alle Augen auf ihn.«

Innerhalb von Sekunden richteten sich auch die Kameras der anderen beiden Predators auf die zwei Wagen, die sich einen Weg über den Marktplatz des Dorfes bahnten. An diesem Spätvormittag waren die Straßen von Verkäufern und Kunden verstopft, die letzte Einkäufe erledigten, bevor die Mittagshitze unerträglich wurde. Die Menge drosselte die Geschwindigkeit der Pick-ups, während die Fahrer jede Lücke nutzten, um durch das Meer von Menschen zu dringen.

»Gordon übernimmt die Führung«, ordnete der JOC-Kommandant an.

Gordon war das Rufzeichen der vordersten Predator. Das Fluggerät war nach einem Operator der Army Delta Force benannt, der 1993 ums Leben gekommen war, als er die Crew eines abgeschossenen UH-60 Black Hawk in Somalia verteidigte. Es war das einzige Rufzeichen, das nicht auf einen Air-Force-Helden zurückging.

Unsere Absicht war es, al-Awlaki auf dem Weg zwischen den Dörfern Khashef und Marib zu attackieren. Ein Angriff auf freier Strecke bedeutete

keine Zeugen und geringe Kollateralschäden. Außerdem wurden so keine Zivilisten in die Sache hineingezogen. Al-Awlaki würde einfach nicht beim Treffen erscheinen.

»LNO, wir gehen die RoE durch«, meldete der JOC-Kommandant. »Die Crews sollen die Raketen zum Abschuss vorbereiten.«

Die RoE, die Rules of Engagement oder Einsatzregeln, sind ein Katalog mit Kriterien, die erfüllt sein müssen, um im Kampf legal einen Abschuss ausführen zu dürfen. Keine Predator-Crew durfte zuschlagen, bevor nicht den RoE Genüge getan war. Ich wusste, dass wir vorsichtig sein und uns versichern mussten, dass das Ziel tatsächlich al-Awlaki war. Wir waren keine Drohnen, sondern professionelle Piloten und Planer, die jedes Ziel genau untersuchten, um sicherzustellen, dass der Angriff legal und gerechtfertigt war.

Wir konnten nicht schießen, bevor er das Dorf verlassen hatte. Eine Hellfire-Rakete würde seinen Wagen vernichten, aber auch tödliche Granatsplitter in die umgebenden Gebäude jagen. Ein Fehlschlag mitten im Ort hätte katastrophale Auswirkungen.

Diese Operation wäre die größte seit der Mission, bei der vor knapp fünf Monaten Osama bin Laden getötet worden war. Wir waren hinter dem Ziel her, das für Washington die neue Nummer eins war. Das hier wäre ein entscheidender Schlag, eine hochkarätige Mission, die den Status der Predator und der unbemannten Luftfahrt als bevorzugte Waffe der USA im Kampf gegen den Terrorismus wahrscheinlich festigen würde.

Als ich 2003 anfang, Predators zu fliegen, dienten wir größtenteils als Beobachter und Lauscher. Neben den Fliegerstaffeln galten wir als zweitklassig. Doch im Verlauf des zehn Jahre andauernden Krieges waren wir zu Jägern geworden. Predators und Reapers waren für einen bedeutenden Anteil der Luftangriffe in Afghanistan, Pakistan und im Jemen verantwortlich. 2013 mussten die politischen Entscheidungsträger nicht mehr das Risiko eingehen, Bodentruppen in aufreibende und teure Einsätze zu schicken. Predators und Reapers konnten still und leise die Linien auf den Landkarten überfliegen, um Terroristen zu verfolgen und, wenn nötig, zu töten. Die unbemannte Luftfahrt verschaffte den US-Behörden einen langen Arm, um die Feinde Amerikas direkt im Ausland anzugreifen.

Der LNO setzte ein Headset auf, damit er mit den Predator-Piloten sprechen konnte. Von nun an würde der Internet-Chat dazu benutzt

werden, Koordinaten und Freigaben zu dokumentieren. Als das Headset richtig saß, legte der LNO einen Schalter um, sodass alle drei Predators seine Anweisungen hören konnten.

»Gordon«, sagte er, »Sie übernehmen die Führung, bitte bestätigen.«

Die Stimme, die antwortete, war erstaunlich klar und nur von einem ganz leichten Rauschen durchsetzt.

»Verstanden, Gordon hat die Führung«, erwiderte der Pilot. »Checkliste abgeschlossen in zwei Mikes.«

»Mikes« stand in der Funksprache für Minuten.

Der Konvoi ließ den Marktplatz hinter sich und beschleunigte, als er sich dem Ortsrand näherte. Wir hatten nur einen Schuss auf ihn. Wenn wir nicht trafen, würde al-Awlaki abtauchen. Dann würde es bestenfalls Monate dauern, bis wir ihn wiedergefunden hatten, wenn uns das überhaupt gelänge.

Im Ort ließ sich der Fahrer Zeit, denn er wusste, dass die Zivilisten ihn und seine Passagiere schützten. Sobald er die offene Straße erreichte, war Geschwindigkeit seine einzige Sicherheit. Nach jahrelanger Erfahrung mit ähnlichen Einsätzen wusste ich, dass ein Angriff im Freien schwierig sein konnte. Niemand befolgte die Verkehrsregeln, und die Autos rasten in waghalsigem Tempo über die Schnellstraßen der Region. Al-Awlakis Fahrer wäre da sicherlich keine Ausnahme.

Der Konvoi schlängelte sich durch die Außenbezirke des Ortes und nahm dann eine kurvige Straße durch kleinere Dörfer und hinaus in die offene Wüste.

»Das Ziel ist im Freien. Gibt es einen Befehl?«, sagte Gordon.

Der Stimme des Piloten war keine Emotion, kein Stress anzumerken. Der LNO sah den JOC-Kommandanten an. Der schüttelte den Kopf.

»Negativ, Gordon«, antwortete der LNO. »Der Befehl steht noch aus.«

»Der Befehl steht aus« war ein Euphemismus dafür, dass irgendjemand eine Entscheidung nicht treffen wollte oder konnte. In diesem Fall war es nicht leicht. Wir waren drauf und dran, einen US-amerikanischen Terroristen in einem fremden Land zu erschießen. Nur der Präsident konnte einen Angriff dieser Größenordnung genehmigen.

»Verstanden«, gab Gordon zurück.

»Versuchen Sie, auf Position zu bleiben, damit wir schnell zuschlagen können«, sagte der LNO.

Gordon antwortete nicht. Er hatte keine Zeit dazu, da er sich darum bemühte, das Flugzeug in optimaler Abschussposition zu halten und gleichzeitig plötzliche Kurven des Konvois vorausszusehen. Außerdem wollte er sich nicht in den klassischen »Erklären Sie einem Piloten nicht, wie er seine Maschine zu fliegen hat«-Streit verwickeln lassen. Wenige Sekunden später prüfte Bong, eine weitere Predator in der Nähe, die Gegend vor dem Konvoi.

»Die Landschaft wird ebener«, meldete Bong. »Sieht so aus, als wären wir bald auf gerader Strecke.«

»Verstanden«, sagte Gordon.

Die gerade Straße war der sinnvollste Ort für den Beschuss. Die Fahrzeuge würden ein gleichbleibendes Tempo auf einer vorhersehbaren Strecke beibehalten. Es gab kaum Kammlinien, die die Rakete oder den Ziellaser behindern könnten.

Wie erwartet, beschleunigte al-Awlakis Konvoi unmittelbar nach Erreichen der Ebene. Zwei identische Staubwolken stiegen hinter den Wagen in die Luft, als sie durch den Sand rasten, den der Wind und Sandstürme in letzter Zeit auf die Straße gewirbelt hatten.

»Zehn Minuten.«

Gordons Aussage war eher eine Nachfrage als eine Feststellung. Wir hatten zehn Minuten, bis al-Awlaki Marib erreichte. Wenn die Predator eine Rakete abfeuern sollte, dann musste es hier auf der Straße geschehen. Der JOC-Kommandant schüttelte, das Headset ans Ohr gepresst, den Kopf. Mit jedem Kilometer, den der Konvoi zurücklegte, schrumpften unsere Chancen zuzuschlagen.

Ich blickte auf den Bildschirm, während Gordon sich in Position brachte. Da er schneller unterwegs war als die Pick-ups, flog der Pilot Schlangenlinien, um den Konvoi nicht zu überholen. Falls al-Awlaki wusste, dass wir über ihm waren, ließ er es sich nicht anmerken. Die Autos donnerten schnurstracks über die Schnellstraße.

»Gordon, Ihr Status?«, fragte der LNO.

»Checkliste abgeschlossen, warte auf Freigabe«, meldete Gordon.

»Verstanden«, sagte der LNO. »Bong, gehen Sie in Position für einen direkten Folgeangriff.«

Sollte Gordon nicht treffen, könnte er seine zweite Rakete nicht mehr abfeuern, weil er schon zu nahe am Einschlagsort wäre. Bong würde in

entsprechender Distanz zu ihm lauern, um es erneut zu versuchen oder das zweite Fahrzeug zu treffen, falls der erste Angriff erfolgreich war.

»In fünf Minuten schließt sich das Fenster«, sagte Gordon. »Wie ist der Status?«

Ich sah, wie der JOC-Kommandant sein Telefonat beendete.

»Es ist so weit«, sagte er. »Geben Sie die 9-Line durch.«

Der LNO drückte »Enter« auf seiner Tastatur. Er hatte die 9-Line, die vorgegebenen neun Zeilen mit dem detaillierten Feuerbefehl, schon eingetippt. Jede Zeile gab bestimmte Informationen an den Piloten weiter. Der Joint Terminal Attack Controller (JTAC) der Task-Force, ein Soldat der Air Force, der dafür ausgebildet war, Luftschläge anzufordern, kam online. Er hatte den Videostream in der Einsatzzentrale verfolgt. JTACs befanden sich normalerweise vor Ort, doch das war im Jemen unmöglich. Wir hatten keine Bodentruppen dort. Stattdessen überwachte der JTAC die Missionen von seinem Schreibtisch in der Einsatzzentrale aus und schaltete sich nur kurz vor einem Angriff zu.

»Gordon, hier Badger 41«, sagte der JTAC. »Die 9-Line ist im Chat. Geben Sie die Richtung durch.«

Auf den Bildschirmen waren weiterhin die zwei Pick-ups zu sehen. Gelegentlich neigte und drehte sich das Bild ein wenig, wenn eine Kamera sich entsprechend den Flugmanövern der Predator ausrichtete. Von Gordon kam nichts. Der Pilot instruierte seinen Sensoroperator, den zweiten Mann der Crew, bezüglich des Angriffs. Der Sensoroperator war ein einfacher Luftwaffensoldat, der die Sensoren unter der Nase des Flugzeugs steuerte und den Ziellaser betätigte. Er war ein zweites Paar Augen, vor allem, wenn der Raketenabschuss kurz bevorstand. Jeder im Einsatzraum wurde langsam nervös, weil die Instruktion so lange dauerte.

Ungemütlich lange.

Warum hatten sie das nicht schon längst erledigt? Ich verlagerte mein Gewicht von einem Fuß auf den anderen, um auf diese Weise zu versuchen, etwas von meiner nervösen Energie zu verbrennen. Auch der LNO rutschte auf seinem Stuhl hin und her, er verspürte dasselbe Unbehagen wie ich. Niemand im Einsatzraum wollte diese Chance verpassen. Keiner wusste, wann sich die nächste Gelegenheit bieten würde. Ich warf einen Blick auf die Uhr über den Monitoren. Wir hatten noch drei Minuten. Das Video schwankte erneut.

»Gordon kommt von Süden«, war der Pilot zu hören. »Eine Minute.«
Der JTAC zögerte nicht.
»Gordon, Freigabe zum Abschuss.«

KAPITEL 1

Willkommen bei der Predator

» Willkommen bei der Predator.«

Chuck, ein langjähriger Ausbilder der 11th Reconnaissance Squadron, stand vor einer Predator und hielt die Begrüßungsrede. Es war der erste Tag meiner Ausbildung auf der Creech Air Force Base in Nevada.

Mein Jahrgang, bestehend aus 29 Piloten und Sensoroperatoren, drängte sich während Chucks Ansprache rund um den Bug des Fluggeräts. Ganz vorn verfolgten die neu rekrutierten Sensoroperatoren jede Bewegung von Chuck, als er auf das Zielsystem, das unter der Spitze der Drohne angebracht war, und die verschiedenen Antennen zur Steuerung des Flugzeugs deutete.

Ich stand mit den anderen Piloten weiter hinten. Im Dezember 2003, als ich in das Programm einstieg, gab es – wenn überhaupt – nur wenige, die sich freiwillig dafür meldeten. Die meisten Predator-Piloten waren aus anderen Programmen zwangsversetzt worden, weil sie ein bemanntes Fluggerät der Air Force beschädigt hatten oder nicht den technischen oder fachlichen Anforderungen entsprachen, die für jedes Flugzeug galten. Manche durften aufgrund von Verletzungen nicht mehr ins Cockpit.

Wenige waren da, weil sie es wollten. Ich war einer von nur vier Freiwilligen.

Seit meiner Kindheit hatte ich davon geträumt, Kampfflieger zu werden. Ich wuchs als jüngeres von zwei Geschwistern in Mississippi auf. Ich war von Natur aus ein selbstständiges Kind und fasziniert davon, wie Maschinen konstruiert waren. Mit einem Metallbaukasten entwarf ich eigene Raumschiffe. Ich stellte mir vor, in unerforschte Universen zu reisen, große Raumschlachten zu schlagen oder schlicht eine verlorene Zivilisation zu entdecken.

Doch erst als mein Vater mich im Alter von fünf Jahren zu einer Flugschau auf dem Hawkins Field in Jackson, Mississippi, mitnahm, entdeckte ich

meine wahre Leidenschaft. Dort stellte die Confederate Air Force, die sich heute Commemorative Air Force nennt, eine Luftschlacht des Zweiten Weltkriegs nach.

Das Donnern der Kolbenmotoren brachte den Boden zum Vibrieren, während die deutschen Messerschmitts und die amerikanischen Mustang-Flieger am Himmel wie verrückt im Kreis tanzten. Überall auf dem Flugplatz gingen Feuerwerke los, die Bombeneinschläge und Flakfeuer simulierten. Der Lärm war gewaltig, berauschend und wunderbar.

Doch das war nichts im Vergleich zu dem Gefühl, das mich erfüllte, als mein Vater mir ein Ticket für die Besichtigung des B-29-Bombers *Fifi* kaufte.

An der umsichtigen Hand meines Vaters erklomm ich die Crew-Treppe und kletterte auf den Sitz des Copiloten. Vor mir erstreckte sich eine riesige Instrumententafel mit unvorstellbar vielen Skalen und Anzeigen. Ich drehte am Steuerhorn und stellte mir vor, wie es gewesen war, dieses Flugzeug zu fliegen.

Es hatte mich gepackt.

In der Highschool strengte ich mich mächtig an, um es auf die US Air Force Academy (USAFA) zu schaffen, was mir eigentlich die Teilnahme an der Pilotenausbildung garantiert hätte. Doch als ich 1992 meinen Abschluss an der Akademie machte, verschob sich meine Fliegerausbildung aufgrund der Truppenreduzierung nach dem Ende des Kalten Krieges. Stattdessen machte ich eine Geheimdienstausbildung auf der Goodfellow Air Force Base in San Angelo, Texas, und wurde Nachrichtenoffizier.

Nach drei Jahren in dieser Position wurde ganz kurzfristig ein Platz im Pilotenprogramm der Columbus Air Force Base in Mississippi frei. Ein Kommilitone von der USAFA hatte aus familiären Gründen eine Woche vor Ausbildungsbeginn abgesagt und somit einen Platz freigemacht, den die Air Force füllen musste. Die Personalstelle der Air Force wählte aus einer Liste mit Alternativen meinen Namen aus und machte mir Knall auf Fall das Angebot, meine Sachen zu packen und nach Mississippi zu ziehen. Ich sagte auf der Stelle vorbehaltlos zu. In den folgenden acht Jahren flog ich Schulflugzeuge und das E-3 Airborne Warning and Control System (AWACS) mit einem enormen Suchradar oben auf dem Rumpf. Das Flugzeug diente als Einsatzleitung für Kampftruppen. Ich flog Einsätze im Kampf gegen den Drogenhandel vor der Küste Südamerikas, patrouillierte

am Himmel über Nordkorea, während die Boden-Luft-Raketen des Landes jede meiner Bewegungen verfolgten, und eskortierte die Maschine des Präsidenten in Ostasien.

Ich war ein guter Pilot, doch meine Zeit als Nachrichtenoffizier beeinträchtigte meine Karriere bei der Air Force. Meine Chancen, Kampfpilot zu werden, waren verschwindend gering. Nach ein paar Jahren als Ausbilder stand eine Rückkehr zum AWACS an. Ich zögerte. Zwar wollte ich bei der Air Force bleiben, aber ich wollte nicht wieder das AWACS fliegen. Ich wusste, dass keine Chance bestand, dass es zum Einsatz gebracht würde, und ich wollte meinen Beitrag leisten. Die AWACS-Flugzeuge waren aus dem Krieg abgezogen worden und sollten wohl nicht mehr zurückkehren. Wer sie flog, konnte nicht mit einem Kampfeinsatz rechnen.

Es war das Jahr 2003, und der Krieg in Afghanistan dauerte schon zwei Jahre. Der Krieg im Irak begann gerade erst. Als im Predator-Ausbildungsprogramm ein Platz frei wurde, bat ich um Aufnahme. Nach einem kurzen Tauziehen wurde ich genommen. Ich war kein erfahrener Kämpfer, doch ich wollte den Platz, weil mir die Predator ermöglichte, im Cockpit zu bleiben und zu den Kriegsanstrengungen beizutragen.

Doch als ich die Predator im Hangar betrachtete, hatte ich dennoch meine Zweifel.

Ich war 33 Jahre alt, und während Chuck sprach, überlegte ich, ob meine Entscheidung klug gewesen war. Wie jeder Pilot der Air Force war ich noch der Meinung, dass Fliegen im Flugzeug stattfand, nicht von einem Computerterminal am Boden aus. Flugzeuge wurden von ausgebildeten Fachleuten gesteuert, die im Cockpit saßen. Piloten flogen nicht von Containern aus. Kein Pilot hat je ein Mädchen in einer Bar abgeschleppt, indem er sich damit brüstete, ein ferngesteuertes Flugzeug zu fliegen.

Auf einem meiner Lieblings-T-Shirts war auf der Brust eine Definition des Begriffs Pilot aufgedruckt. Sie fasste die Mentalität von Piloten humorvoll, aber treffend zusammen.

Pi|lot: m. Die höchste Lebensform auf Erden

Für mich drückte das T-Shirt weniger Arroganz als Selbstvertrauen aus. Fliegen war etwas Besonderes. Nur wenige Menschen erleben die Erde aus einer Höhe von 30000 Fuß mit einer Maschine unter dem Hintern, die sie selbst steuern. Vom Cockpit aus konnten wir die Erdkrümmung erkennen

und zusehen, wie die Autos auf den Autobahnen auf Ameisengröße schrumpften. Jedes Mal, wenn ich in den Himmel aufstieg, empfand ich das gleiche Hochgefühl. Fliegen war kein Beruf. Es war meine Leidenschaft. Meine Berufung. Es war etwas, das ich tun musste, um mich als ganzer Mensch zu fühlen.

Die meisten Menschen identifizieren sich mit ihrer Arbeit, und ich hatte den besten Job auf dem Planeten.

Doch hoch über der Erde zu fliegen birgt auch seine Gefahren. Dann ist das Selbstvertrauen gefragt, das oft als Arroganz missverstanden wird.

Wir vertrauten auf unsere Fähigkeiten, weil einem niemand zu Hilfe kommen kann, wenn man sich so weit über der Erdoberfläche befindet. Im Gegensatz zu Autos waren Flugzeuge keine Fahrzeuge, mit denen man einfach rechts ranfahren konnte, wenn der Motor Probleme machte. Doch bei der Predator entfiel dieser Faktor. Solange das Flugzeug nicht gerade direkt auf dem Cockpit am Boden landete, waren die Piloten sicher, egal, was geschah. Deshalb sah ich auf die Predator hinab. Sie zu steuern nahm dem Fliegen das Hochgefühl, sich in der Luft zu befinden, und dem Pilotendasein seine Abenteuerlichkeit.

Die erste Ausbildungsstunde bestand aus Chucks Begrüßungsrede. Sein Tonfall verriet, dass er sie schon einmal zu oft gehalten hatte. Chuck war nicht gelangweilt, doch ihm fehlte der Enthusiasmus. Seine Worte klangen ausdruckslos und auswendig gelernt. Sein Wissen über das Flugzeug beruhte allerdings auf Erfahrung, nicht auf Theorie.

Chuck hatte die 11. befehligt, als sie zur Unterstützung des Einmarschs nach Afghanistan eingesetzt wurde. Er hatte die Predator im Kampfeinsatz erlebt und wusste, was das Flugzeug konnte. Während er um die Maschine wanderte, entsprach sein militärisches Auftreten dem eines Offiziers, auch wenn er eine Khakihose und ein Polohemd trug.

»Dies ist ein System, wie Sie es noch nie gesehen haben«, sagte er.

Da musste ich ihm zustimmen.

Es war auch ein Flugzeug, wie ich es noch nie gesehen hatte. Die Bilder wurden ihm nicht gerecht. Bis die Predator 1994 eingeführt wurde, waren typische unbemannte Luftfahrzeuge nicht viel größer als ferngesteuerte Modellflugzeuge gewesen. Im Geiste war ich davon ausgegangen, das träfe auch auf die Predator zu. Doch die MQ-1-Predator, gebaut von General Atomics, war etwa so groß und schwer wie eine Cessna 172 und wirkte mit

ihrem Heck, das wie ein auf den Kopf gestelltes V aussah und leicht auf dem Boden auflag, wie ein zorniger, grauer Vogel. Sie kauerte am Boden, als sehnte sie sich danach, in die Luft zu steigen.

Chuck forderte uns auf, näher zu treten. Wir drängten uns um das Flugzeug. Von Nahem konnte man gut erkennen, dass es nicht auf Langlebigkeit ausgelegt war. Der dünne Rumpf aus Verbundwerkstoff fühlte sich an wie Schleifpapier. Das kärgliche Fahrwerk bestand nur aus Federn, die sich unter dem Gewicht des Flugzeugs bogen. Ein abgewandelter, vierzylindriger Schneemobilmotor mit 115 PS, der mit einem Turbolader nachgerüstet worden war, trieb den schlanken weißen Propeller am Heck an. Die Predator konnte eine Höhe von bis zu 25000 Fuß erreichen und mehr als 20 Stunden am Stück fliegen, ohne aufzutanken. Sie beeindruckte durch ihre Einfachheit.

Chuck war mit den technischen Daten des Fluggeräts durch und ging nun zur Geschichte über. Die Predator war entwickelt worden, als die US Air Force 1993 ein unbemanntes Überwachungsflugzeug forderte. General Atomics, ein Unternehmen mit Sitz in San Diego, stellte sein Konzept als Erstes der Air Force vor.

Neal und Linden Blue, Ölmagnaten mit viel Grundbesitz in Telluride, Colorado, hatten General Atomics 1986 für knapp 50 Millionen Dollar übernommen. Neal, der eine Zeit lang in Nicaragua gelebt hatte, war dort Zeuge geworden, wie die von den Sowjets unterstützte sandinistische Koalition die Herrscherfamilie Somoza abgesetzt hatte. Da er nicht selbst in den Kampf eingreifen konnte, hatte er überlegt, wie man ein unbemanntes Flugzeug mithilfe von GPS in die riesigen Kraftstoff-, Öl und Schmiermitteltanks steuern konnte, die die von den Sowjets unterstützte Armee versorgten. Er wollte das neue Regime schwächen. Der Aufkauf von General Atomics verschaffte Neal die Mittel, seinen Wunsch teilweise umzusetzen.

1992 stellte er Thomas P. Cassidy, einen Admiral im Ruhestand, ein, um General Atomics Aeronautical Systems Inc. aufzubauen. Cassidys Auftrag war es, unbemannte Luftfahrzeuge zu erforschen und zu bauen. Der erste Versuch des Unternehmens war die Gnat. Sie wurde aus handelsüblichen Teilen gefertigt und verfügte über einen Kameraaufbau ähnlich dem auf Verkehrshubschraubern. Die Gnat konnte fast 40 Stunden in der Luft

bleiben, doch sie war zu klein, um Waffen zu tragen, und hatte nur eine begrenzte Reichweite, da sie sich nur mittels Sichtkontakt steuern ließ.

Dann kam die Predator.

Dieses Fluggerät mit dem umgedrehten Heck und einer wuchtigen Kugel voller Videosensoren unter der Nase wurde von der Firma auf der Grundlage dessen entwickelt, was die Forscher bei der Gnat gelernt hatte. 1994 hob die Predator zum ersten Mal vom Boden ab, und schon kurz darauf wurde sie von der Air Force eingeführt. Die Piloten in der Führung der Air Force standen ihr skeptisch gegenüber, doch der Air-Force-Geheimdienst erkannte ihren Wert.

Die Predator konnte selbst bei schlechtem Wetter Ziele überfliegen und hochauflösende Bilder übermitteln. Ein zusätzlicher Vorteil war, dass sie mit 3,2 Millionen Dollar pro Maschine günstig war. Kauf und Betrieb von vier Fluggeräten und einer Bodenstation kosteten etwa 40 Millionen Dollar. Im Vergleich dazu beliefen sich die Anschaffungskosten jeder neuen F-22 Raptor auf mehr als 200 Millionen Dollar.

Der erste Flug einer Predator fand im Juli 1994 statt. Als der Afghanistan-Krieg begann, besaß die Air Force 60 solcher Flugzeuge, von denen einige schon über Bosnien eingesetzt worden waren. Im Februar 2001 feuerte die Predator die ersten Hellfire-Raketen ab, und ihre Rolle als Aufklärungsflyer wandelte sich langsam. Ein Jahr später zerstörten Predators den Wagen des Talibanführers Mullah Omar. Außerdem töteten sie einen afghanischen Schrotthändler, der Osama bin Laden ähnlich sah. Im März 2002 feuerte eine Predator eine Hellfire-Rakete ab, um Army Rangers zu helfen, die im Zuge der Operation Anaconda bei Takur Ghar kämpften. Es war das erste Mal, dass eine Predator die Luftnahunterstützung von Bodentruppen übernahm.

Auf dem Papier war das Fluggerät zwar wertvoll, doch es galt noch nicht als zentrales Element bei Kampfoperationen oder auch nur bei der Fliegertruppe. Der Air Force war bewusst, dass sie es für Aufklärungsmissionen brauchte, doch die mögliche Bedeutung des Predator-Programms hatten die Führungskräfte noch nicht erkannt. Eine Predator zu fliegen war meistens der letzte Karriereschritt, was schon die karge Ausstattung des Ausbildungsstützpunktes deutlich machte. Von hier wechselte niemand zu anderen Einheiten und gab mit seinen Predator-Erfahrungen an. Man schied so schnell wie möglich aus dem Dienst aus. Als

ich mich 2003 freiwillig meldete, war mir allerdings noch nicht klar, dass sich das bald ändern sollte.

Die Creech Air Force Base lag am Highway 95, gegenüber dem kleinen Wüstenort Indian Springs. An der Nordgrenze des Stützpunkts schlossen sich die Area 51 und das Atomwaffentestgelände an. Indian Springs war in jeder Hinsicht das Gegenteil von Las Vegas. Das verschlafene Nest bestand größtenteils aus Wohnwagensiedlungen, zwei Tankstellen und einem kleinen Kasino, das mit dem Restaurant mehr einnahm als mit Glücksspielen. Als ich an der Schule vorbeifuhr, fiel mir ein alter Navy-Kampffjet auf, der davorstand. Er war angestrichen wie eine Thunderbird, das Flugzeug der Air-Force-Kunstflugstaffel. Unter der kaputten Kabinenhaube nisteten Vögel.

Auf dem Stützpunkt sah es nicht viel besser aus. Der Highway 95 verlief parallel zum alten, einzigen Rollfeld, sodass der Stützpunkt kaum ausbaufähig war. Im Nordwesten lag der Frenchman Lake, wo das Militär in den 1950ern Atomwaffen getestet hatte. Als ich zum ersten Mal durch das Eingangstor fuhr, hatte ich das Gefühl, in die Vergangenheit versetzt worden zu sein. Auf dem Stützpunkt standen noch ein paar Kasernen aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Sie waren aus Holz und weiß getüncht, um neu zu wirken. Als ich an ihnen vorbeifuhr, sah ich, dass sie in eine Kantine, ein Kino und ein Sanitätsgebäude umgewandelt worden waren. Der einzige Neubau stand ganz im Osten des Stützpunktes, wo sich die 11. eingerichtet hatte. In diesem Gebäude verbrachte ich die nächsten vier Monate und lernte, Predators zu fliegen.

Im Jahr 2003 erstand die Air Force jeden Monat zwei neue Fluggeräte. Jetzt war sie auf der Suche nach Piloten für die wachsende Predator-Flotte. In meinem Jahrgang waren neben mir neun weitere Piloten. Wir hielten uns bei Chucks Rede im Hintergrund, auf Distanz bedacht. Es war eine unbewusste Abwehrhaltung gegenüber einer Sache, von der wir nichts verstanden: unbemannte Luftfahrt. Alles an der Predator kam uns fremd vor. Wir waren uns noch nicht sicher, was wir davon halten sollten.

Noch nie zuvor hatten sich so viele Piloten freiwillig für das Predator-Ausbildungsprogramm gemeldet. Die Männer, die mit mir dabei waren, sahen die kleine Predator anders als ihre Vorgänger. Für sie stellte sie keinen Karrierekiller dar, sondern eine Chance.

Neben mir stand Mike, ein anderer Pilot. Ich hatte mit ihm an der Air Force Academy studiert, doch wir hatten nie viel miteinander zu tun gehabt. Unsere beruflichen Wege hatten sich seit dem Abschluss nicht mehr gekreuzt. Er hatte KC-135-Tankflugzeuge und F-16-Kampffjets geflogen, ich Schulflugzeuge und das AWACS.

Mike war ein paar Zentimeter größer als ich. Er hatte die Figur eines Läufers, und während mein Haar bereits ergraute, war seines noch so schwarz wie damals, als er zum Militär kam. In seinen Augen brannte eine Intensität, wie ich sie nur bei wenigen Offizieren gesehen habe. Wir unterhielten uns kurz, bevor Chuck loslegte.

»Bist du ein Freiwilliger?«, fragte Mike.

Dass wir uns freiwillig gemeldet hatten, bedeutete uns viel. Einer der Männer unseres Jahrgangs war zur Creech geschickt worden, nachdem er vorzeitig von einem Einsatz abgezogen worden war. Er hatte eine Luftwaffensoldatin geschwängert. Wir vier Freiwilligen wollten alle wissen lassen, dass wir uns bewusst für dieses Leben entschieden hatten. Es war uns nicht aufgezwängt worden.

»Ja, ich wollte einen dritten Einsatz ohne Kampfeteiligung in Folge vermeiden«, erklärte ich. »Und du?«

Mike schüttelte den Kopf.

»Ich habe die Zeichen verstanden«, sagte er. »Ich bin erst spät zu den Kampfpiloten gestoßen, daher war es unwahrscheinlich, dass ich je einen Einsatz leiten würde.« Seine Laufbahn bei den Fliegern hatte sich genauso verzögert wie meine.

»Das ist hart«, meinte ich.

»Es ist, wie es ist«, sagte er.

Ich nickte verständnisvoll.

Von hinten aus der Gruppe heraus betrachtete ich die jungen Gesichter der 19 Sensoroperatoren, die mit uns ausgebildet wurden. Diese 18-jährigen Frischlinge würden die andere Hälfte der Mannschaft ausmachen. Der Pilot steuerte das Flugzeug und feuerte die Geschosse ab. Der Sensoroperator war für die Zielsysteme, die Kameras und die Laserzielbeleuchtung zuständig. Gemeinsam mussten wir eine effiziente Einheit bilden.

Als wir zum Unterrichtsraum zurückgingen, machte ich eine Bestandsaufnahme des Jahrgangs. Das Predator-Team bestand aus unerfahrenen Rekruten, Ausgesonderten anderer Bereiche, Problemkindern

und überangenen Kampfpiloten, die unbedingt zeigen wollten, dass sie einen Einsatz verdient hatten. Jeder von uns hatte sein Päckchen zu tragen. Wir wollten alle beweisen, dass wir an den Himmel über dem Schlachtfeld gehörten. Die Piloten, die das nie vergaßen, sollten sich als die besten herausstellen.

KAPITEL 2

Flugunterricht

Wir Piloten konnten alle fliegen, doch wir lernten schnell, dass das bei der Predator keine Rolle spielte. Die Ausbildung hatte vor ein paar Wochen begonnen, und ich gewöhnte mich gerade in der »Box«, sprich: im Cockpit ein, um meinen ersten Flug zu absolvieren.

Die Box war ein umgebauter Sea-Land-Container, der eigentlich Bodenkontrollstation hieß. Der hellbraune Container hatte auf der einen Seite eine Tür wie ein Tresor, durch die man in einen engen Gang gelangte, der zum »Cockpit« am anderen Ende führte. Der Boden und die Wände waren mit rauem grauem Teppichboden bedeckt, und das Licht war gedimmt, um Spiegelungen auf den Monitoren zu vermeiden.

An einer Seite des Gangs befanden sich eine Reihe von Computerschränken und zwei Hilfskontrollstationen. Am Ende des Containers standen zwei hellbraune Stühle vor der Hauptkontrollstation. Zwischen dem Platz des Piloten links und dem des Sensoroperators rechts ragte ein kleiner Tisch hervor. Auf der Arbeitsplatte vor jedem Platz stand zwischen einem Schubhebel und einem Steuerknüppel eine normale Computertastatur. Unter dem Tisch befanden sich Ruderpedale. Sowohl die Station des Piloten als auch die des Sensoroperators verfügte über einen Schubhebel links und einen Knüppel rechts, doch nur die Instrumente des Piloten steuerten das Flugzeug. Mit dem »Schubhebel« und dem »Steuerknüppel« des Sensoroperators bediente man das Zielsystem.

Ich fröstelte, während ich über die Schulter zu Glenn, meinem Ausbilder, hinübersah.

»Es ist kalt hier drin«, meinte ich. »Ist das immer so?«

»Meistens«, sagte er. »Daran gewöhnen Sie sich schon.«

Die Klimaanlage pumpte eiskalte Luft in die Elektronik, damit sie sich nicht überhitzte. Wenn beide Kühlgeräte ausfielen, konnte die Temperatur innerhalb von fünf Minuten auf über 38 Grad steigen. Da die Predators nur