



Monessa «Siren» Balzhiser ist Werks- und Ausbildungspilotin bei Lockheed Martin und fliegt auch die F-35, vor der sie hier steht.
Bild: Lockheed Martin

«Die F-35 ist wirklich sehr einfach

«Ich könnte nicht glücklicher sein, Kampfpilotin zu sein und jetzt die F-35 zu fliegen. Für mich ist ein Traum in Erfüllung gegangen.» Monessa «Siren» Balzhiser ist Lockheed Martins erste Werkspilotin für F-16 und F-35.

Interview Hans Tschirren

Monessa «Siren» Balzhiser ist Werks- und Ausbildungspilotin bei Lockheed Martin. Die ehemalige F-16-Pilotin der USAF im Majors-Rang ist Lockheed Martins erste weibliche F-16- und F-35-Produktions- und Trainingspilotin. Zu Beginn ihres Jobs hatte sie 1400 Flugstunden, jetzt sind es über 2000.

Wie sind Sie zur Fliegerei gekommen?

MONESSA BALZHISER: Obwohl niemand in meiner Familie einen Luftfahrt-Hintergrund hat, beschloss ich in der Highschool, dass ich Astronautin werden wollte. Deshalb trat ich im Jahr 2000 in die Akademie der United States Air Force ein. Ich war begeistert für die Aviatik, hatte aber keinerlei Flugerfahrung. Aufgrund der Lebensumstände entschied ich mich dann aber, nicht Astronautin zu werden, sondern weiter Kampfflugzeuge zu fliegen und in der Air Force weiterzumachen.

Seit wann arbeiten Sie bei Lockheed Martin?

Ich habe meinen jetzigen Job im April 2018 angetreten. Jetzt fliege ich F-16 und F-35. Das sind die beiden besten Kampffjets, die es gibt.

Wie sehen Ihre Aufgaben aus?

Ich bin Produktions- und Trainingspilotin und fliege die F-16 und F-35 vom Hauptsitz des Unternehmens in Fort Worth, Texas, aus. Das Fliegen dieser Kampffjets ist unglaublich. Ich habe viele Erfahrungen mit der F-16 gemacht. Es ist ein erstaunliches Flugzeug und wirklich easy zu fliegen. Bei der F-35 bin ich noch am Lernen. Ich bin die Erste, welche die neuen Flugzeuge fliegt, sobald sie vom Band laufen. Als erste Piloten testen wir die Lufttüchtigkeit und Manövrierfähigkeit der F-35. Wir treiben den Jet bis an seine Grenzen, bevor wir ihn an die Kunden ausliefern. Der Übergang zwischen den beiden Flugzeugen war relativ einfach, da die F-35 leicht zu fliegen ist. Das muss auch so sein, denn die Piloten müssen sich auf das Gefechtsmanagement und ihre Missionen konzentrieren können, das Fliegen muss



■ WAS AUTO GCAS UND MADL IST

Das Auto GCAS soll die Zahl der Vorfälle reduzieren, die als kontrollierter Flug ins Gelände bezeichnet wird. Es ist die Entscheidungsfindung, die anhand von präziser Navigation, Flugzeugleistung und digitalen Geländedaten an Bord errechnet, ob eine Bodenkollision unmittelbar bevorsteht. Wenn das System eine drohende Kollision vorhersagt, wird ein autonomes Ausweichmanöver – ein Rollen auf Horizontalflug – in letzter Instanz ausgeführt, um einen Crash zu verhindern. Das Auto GCAS wird im Hintergrund ausgeführt und bietet automatisch Schutz, auch wenn der Pilot bewusstlos ist. Der Pilot muss nicht eingreifen, obwohl das System über eine Übersteuerungsfunktion für den Piloten verfügt.

Multifunction Advanced Datalink (MADL) bezeichnet das System, welches viele Jets der fünften Generation nahtlos miteinander verbindet. Dies erweitert den Einsatzbereich der F-35-Verbände, ermöglicht die gemeinsame Nutzung von Zieldaten in Echtzeit und bietet die Möglichkeit zur Übertragung von Sprache, Video und Daten zwischen den Flugzeugen bei Kriegseinsätzen und Übungen. MADL wird als wesentlich für die zunehmende multinationale Ausrichtung der F-35 angesehen, da es allen Ländern, die über den Jet verfügen, die Möglichkeit gibt, synchronisierte Operationen durchzuführen und bisher nicht mögliche Missionen zu realisieren.

gemacht habe –, bevor ich 2018 zu Lockheed Martin kam. Ich wurde zunächst ausgewählt, die F-16 zu fliegen. Im Juni 2021 durfte ich nach sechs Wochen Training und zwölf Simulator-Szenarien die F-35 erstmals fliegen.

Was war Ihr interessantester Flug?

Ein Kampfeinsatz, den ich 2015 im Nahen Osten geflogen bin. Unsere Leute am Boden wurden von feindlichen Truppen überrannt, also wurden wir angefordert zu helfen.

Zusammen mit meinem Flügelmann in einer weiteren F-16 habe ich in der Nähe Bomben abgeworfen, um ihnen genug Zeit zur Flucht zu verschaffen. Danach bedankten sich die Jungs am Boden bei mir, dass ich ihr Leben gerettet hatte. Da wurde mir erst so richtig bewusst, welche Wirkung unsere Einsätze haben.

In der Freizeit fliegen Sie auch?

Nein, und um ehrlich zu sein, habe ich auch nicht viel Lust dazu. Ich liebe das Fliegen von Kampfflugzeugen so sehr und meine beiden Lieblingsflugzeuge fliege ich bereits in meinem Job. Die Fliegerei, die ich ausserhalb der Arbeit betreiben würde, könnte da einfach nicht mithalten.

Was ist Ihr Ratschlag an Frauen, die Kampffjets fliegen möchten?

Du schaffst das. Drei Kampfpilotenausbildnerinnen nahmen mich zu Beginn meiner F-16-Pilotenausbildung zur Seite und sagten mir das. Es sind nur drei Worte, aber es war genau das, was ich damals hören

musste, denn es gab mir das Selbstvertrauen, die F-16-Ausbildung durchzustehen. Genau das würde ich so jedem und jeder weitergeben.

Wie es ist, eine F-35 zu fliegen?

Die F-35 ist wirklich sehr, sehr einfach zu fliegen. Man kann sich voll und ganz auf die Mission konzentrieren und nicht darauf, wie man das Flugzeug zu fliegen hat. Das war bei der F-16 schon so und wurde jetzt noch einmal verbessert. Das Auto GCAS (siehe Box) zum Beispiel verhindert Kollisionen. Diese Technologie hat bereits in der F-16 Leben gerettet und kommt auch in der F-35 zum Einsatz. Die F-35 ist mit einer 25-mm-Kanone bewaffnet, fliegt mit einer Tarnkappenkonfiguration der fünften Generation, greift mit einer völlig neuen Generation von Luft-Luft- und Luft-Boden-Waffen an, doch ihr wichtigstes Merkmal liegt wohl im oft zitierten Bereich der Sensorfusion.

Und wie sieht bei der F-35 die Datenintegration aus?

Für mich sind die grössten Unterschiede zwischen der F-16 der vierten Generation und der F-35 die Datenintegrations- und Datenmanagementfähigkeiten. Die Sensorfusion bringt eine taktische Dynamik mit sich, die leicht übersehen werden könnte. Die F-35 macht Piloten zu wahren Taktikern. Die Anwendung des Systems der Sensorfusion reduziert die Arbeitsbelastung der Piloten und ermöglicht ihm eine Situationsblase, sodass man mehr ist als nur ein Pilot, aber

zu fliegen»

ihnen zur zweiten Natur werden und intuitiv passieren. Für mich ist die Arbeit bei Lockheed Martin mehr als nur ein Job. Es ist auch etwas Persönliches: Mein Mann fliegt die F-16 und mein Schwager die F-35. Wir wollen dem Militär ein Produkt übergeben, das sie sicher in den Einsatz und wieder nach Hause bringt.

Welche Ausbildungen haben Sie absolviert?

Nach meinem Abschluss an der USAF-Akademie im Jahr 2004 ging ich direkt in die Pilotenausbildung und lernte das Fliegen auf der T-6 und der T-38. Im Jahr 2006 begann ich meine F-16-Ausbildung und 2007 durfte ich die F-16 für die United States Air Force fliegen. 2016 verliess ich die USAF und wurde Hausfrau und Mutter – was härter war als jede Ausbildung, die ich je



◀ Die Kampfpilotin Monessa Balzhiser stieg nach ihrer Familiengründung bei Lockheed Martin als Trainings- und Produktionspilotin ein. Bild: Lockheed Martin

auch mehr als ein Informationsmanager. Man wird zum Taktiker. Die Tatsache, dass der Pilot über mehr freie Kapazitäten verfügt, erhöht seine Überlebensfähigkeit respektive macht ihn gefährlicher für den Gegner. Die F-35 sind mit einer Reihe von Waffen der nächsten Generation bestückt: verbesserte Luft-Luft-Angriffsraketen, Langstrecken-Zielsensoren, Missionsdatendateien und eine Bedrohungsbibliothek zur

Identifizierung feindlicher Ziele; die Sensorfusion sortiert. Die Anlage interpretiert dies alles in verständliche und klare Informationen. Das Interessante an der Anzeige ist, dass ich selbst entscheiden kann, was ich sehen will oder muss. Man kann sich alles, was man braucht, anzeigen lassen und was man nicht braucht weglassen, sodass man ein erweitertes Bild von Flugzeugen, Luft-Luft- und Luft-Boden-Analysen und

natürlich Navigationspunkten sieht. Es ist alles in einer Anzeige zusammengefasst. Es sind eine Menge Daten und sie sind immer dynamisch. Ich habe Echtzeitinformationen von jedem einzelnen Sensor. Wenn man sich das Radar der F-35, die elektronische Kampfführung und dann natürlich den Multifunctional Advanced Data Link (siehe Box) ansieht, der alles miteinander verbindet, ist das für mich der grösste Unterschied zwischen der F-35 und Jets der vierten Generation.

Wie ist es in der F-35 eigentlich auf längeren Flügen?

Leider haben wir keine Möglichkeit, etwas Warmes zuzubereiten, aber wir haben Platz, um Essen und Getränke sicher zu verstauen. Was die Toilette angeht, gibt es inzwischen bessere Systeme für Pilotinnen und Piloten, als dies noch vor 20 Jahren der Fall war. ■



Oberstlt Hans Tschirren
Redaktor ASMZ
hans.tschirren@asmz.ch
3006 Bern

skyguide

beyond horizons



Skyguide und die Schweizer Luftwaffe – gemeinsam schützen wir unseren Luftraum.