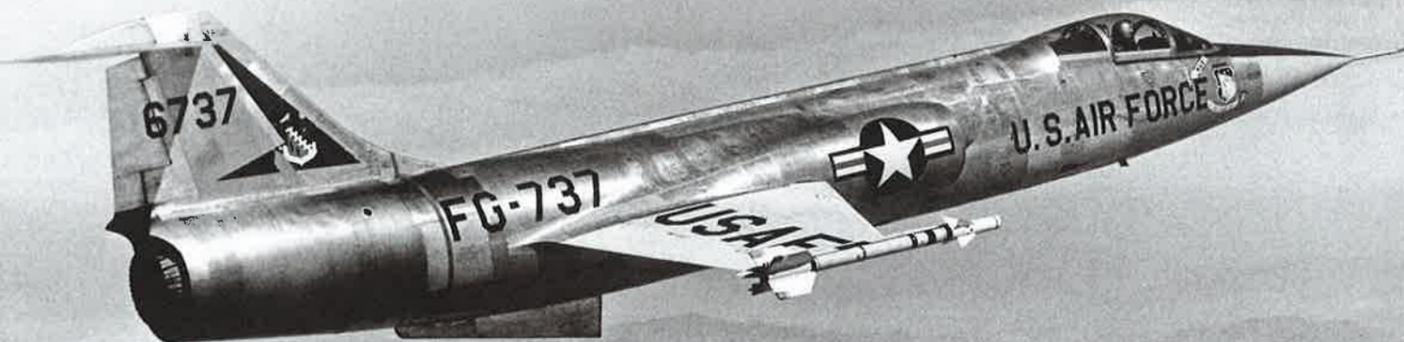


Tells Sternenjäger



Zwischen dem 14. Oktober und dem 21. November 1958 evaluierten Piloten der Schweizer Flugwaffe die Lockheed F-104 A im Herstellerwerk von Palmdale sowie auf der Edwards Air Force Base. Diese F-104-A-5-LO (Matrikel-Nummer 56-737) FG-737 war das erste Exemplar des im Lockheed-Stammwerk von Palmdale gefertigten Blocks, der elf Einheiten umfasste.

Fotos: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

Eine F-104 S ist Teil der kürzlich im Verkehrshaus eröffneten Sonderausstellung «Die Schweiz fliegt!». Damit rückt der Starfighter ganz unverhofft ins Rampenlicht und erhellt die weitgehend in Vergessenheit geratene Erprobung der F-104 durch die Flugwaffe vor genau 60 Jahren. Tells Sternenjäger waren weltweit die ersten ausländischen Piloten, die sich den damals streng geheimen F-104 zur Brust nehmen durften.

Hauptmann Arthur Moll gibt Schub, Vollschub. Genauso eloquent wie kraftvoll setzt das General Electric J79-GE-3-Triebwerk mit seinen 6713 Kilopond Schub zum Galopp Richtung Stratosphäre an. «Das Höhenruder wird ab 70 000 Fuss unwirksam, der zu geringe Kabinendruck bewirkt das Aufblasen meines Druckanzuges», erinnert sich der 37-jährige Moll an seine am 13. November 1958 auf 21 600 Meter Höhe führende Dienstreise an Bord einer YF-104. Nie zuvor waren Tells Adler so weit Richtung All vorgestossen.

Eidgenossen als Starfighter-Pioniere

Rückblende: Rund ein Jahr zuvor war die Schweiz als eines der ersten Länder ins Visier der vorzüglich geölten Propaganda-Maschinerie des finanziell schwer taumelnden Lockheed-Konzerns geraten. Die atemberaubende Steigleistung machte die F-104 für die topographisch kleine Schweiz mit geringen Vorwarn- und Reaktionszeiten zum idealen Abfangjäger gegen mit Schallgeschwindigkeit operierende Bomber. Als erstes Serienmuster in der Luftfahrtgeschichte

liess der Starfighter zudem die Mach-2-Marke im Horizontalflug locker hinter sich.

Zwischen dem 8. und 9. Oktober 1957 durften sich drei Eidgenossen – notabene die allerersten ausländischen Piloten – während neun Flügen mit dem Starfighter vertraut machen, wobei Geschwindigkeiten von Mach 1,8 erreicht wurden. Offenbar ist das Starfighter-Dossier innerhalb der Schweizer Armee zur Chefsache erklärt worden: nur so lässt sich die Dienstreise von Oberstdivisionär Etienne Primault nach Kalifornien erklären. Der Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen durfte vor Ort eine von Lockheed verfasste Studie zum Einsatz der F-104 über der Schweiz entgegennehmen.

Zum Zeitpunkt von Primaults Visite befanden sich 17 YF-104-Versuchsträger sowie sieben Vorserienmaschinen F-104 A in der Erprobung durch das Flight Test Center. Bei der Truppe war der Starfighter noch nicht eingeführt. In einer Erstbestellung orderte die USAF am 2. März 1956 146 F-104 A Jäger und sechs F-104 B Trainer für das Air Defense Command sowie 56 Atombomben tragende F-104 C-Jagdbomber für das Tactical Air Command.

Ein am 13. Februar 1958 vom 58-jährigen Oberstkorpskommandanten Jakob Annasohn zuhanden von Oberstdivisionär Etienne Primault verfasstes Dokument fällt ein vernichtendes Urteil über den Starfighter. Bemängelt werden unter anderem die inakzeptabel lange Start- und Landerollstrecke, ein untolerierbar grosser Kurvenradius sowie die mangelnde Manövrierfähigkeit im Erdkampfeinsatz. Auch die Preisvorstellungen von Lockheed sprengen die Budgetvorstellungen der Eidgenossen. «Unsere Piloten erachten die F-104 für unsere Verhältnisse als absolut ungeeignet», zieht Annasohn in seinem Bericht Fazit.

Eclat über Kloten

Doch Totgesagte leben länger: Wohl dem Charme des Starfighters erlegen, gab Oberstdivisionär Etienne Primault im Sommer

Oben: Die Flugwaffe stufte die erste Einsatzversion F-104 A als denkbar ungeeignet für Schweizer Verhältnisse ein. Die FG-757 gehörte zu einer Serie von 16 F-104-A-10-LO.

Unten: Die Schweizer Erprobungspiloten absolvierten 24 Flüge auf dem Vorserienmuster YF-104-LO.

1958 grünes Licht für eine Demonstration von zwei zur 83rd Fighter Interceptor Squadron gehörenden F-104 B. Das Programm sah vor, dass hochrangige Schweizer Militärs als Passagiere mitfliegen durften – darunter auch der damalige Flugwaffen-Kommandant Brigadier Hugo Troller. Die Flüge sollten zwischen dem 9. und 10. Juli 1958 ab Zürich-Kloten stattfinden.

Nur einen Tag vor dem Eintreffen der beiden F-104 B zog das vom geplanten Schaufliegen nie offiziell unterrichtete und darob höchst irritierte Eidgenössische Militärdepartement die Notbremse. Der freisinnige Bundesrat Paul Chaudet höchstpersönlich untersagte den für die Öffentlichkeit nie publik gemachten Event. «Der Departementschef hält diese Vorführung für höchst inopportun», heisst es zur Begründung in einem Protokollauszug.

Brüske Kehrtwende in der Lorbeerkrantz-Etage

Aber Lockheed blieb am Ball und lockte die Eidgenossen mit Informationen über eine in Entwicklung stehende, umfangreich verbesserte und vor allem erdkampftaugliche Version der Starfighter – was Oberstkorpskommandanten Jakob Annasohn prompt zur Kehrtwende animierte: Am 10. Oktober 1958 überquerten drei im Auftrag der Arbeitsgruppe für Militärflugzeugbeschaffung stehende Schweizer Erprobungspiloten den grossen Teich, um die F-104 erneut im Flug auf Herz und Nieren zu prüfen.

Erst im Januar des gleichen Jahres hatte das Air Defense Command ihre ersten F-104 A übernommen. Kurz darauf folgte der mediale Paukenschlag: Am 7. Mai 1958 kletterte Major Howard C. Johnson auf 27 813 Meter und heimste für Lockheed den Höhenweltrekord ein. Doch der Einsatz dieses ersten Serienmusters war überschattet von zahlreichen, meist durch Triebwerksversagen verursachten Abstürzen. Das schürte bei der Schweizer Delegation Ängste um das Wohl ihrer Piloten. Darum pochten die Eidgenossen vor Beginn der Flugerprobung auf eine erschöpfende Auskunft über den Grund der Verluste. Die Bedenken waren wohl schnell verfliegen und Werkpilot Charles A. Kitchens wachste das Trio auf der Starfighter ein. Am 14. Oktober 1958 startete Oberst Willy «Düsen-Willy» Frei vom Lockheed-Werksflugplatz Palmdale mit der F-104-A-10-LO (Matrikel-Nummer 56-762) zu seinem ersten Flug. Hauptmann Arthur Moll erlebte seinen Premieren-Ritt auf der YF-104-LO 55-2957. Tags darauf erhielt Hauptmann Hans-Ulrich Weber an Bord der F-104-A-10-LO seine Lufttaufe.

Anfang November 1958 absolvierten die Eidgenossen erste Zielflüge mit AIM-9B Sidewinder-Luft-Luft-Lenk Waffen bestückten F-104. Für Sondermissionen, die die Anwesenheit eines Werkpiloten erforderten, kam der dopsitzige F-104-B-1-LO 56-3721 zum Einsatz.

Meiringen geistert durch die Mojave-Wüste

Die Eidgenossen wollten sich während der Evaluation Klarheit verschaffen, ob die Kurveneigenschaften sowie die Landerollstrecke der F-104 kompatibel mit den Gebirgsflugplätzen waren. Zu diesem Zweck simulierten die Schweizer Piloten über der in der Mojave-Wüste gelegenen Edwards Air Force Base Starts und Landungen unter Berücksichtigung des Geländeprofiles von Meiringen. Beim ersten Versuch am 28. Oktober 1958 flog allerdings die Defektheute mit Hauptmann Weber meldete Rauch im Cockpit und brach seinen



Flug ab. Um die Eignung als Jagdbomber abzuklären, flog das Trio mit der für zwei 1000-Pfund-Bomben modifizierten YF-104-LO 55-2957 scharfe Erdkampf-Einsätze gegen den stillgelegten Flugplatz von El Mirage. Am 19. November 1958 musste Oberst Frei allerdings seine Mission mit dem Vorserienmuster abbrechen, da die Schubdüse rebellierte.

Der Griff nach den Sternen

Die drei Schweizer Piloten absolvierten insgesamt 57 Flüge auf sechs verschiedenen Starfightern. Zum Einsatz gelangten neben den drei schon erwähnten Maschinen die beiden F-104-A-5-LO 56-741 und 56-745 sowie die F-104-A-10-LO 56-748.

Mit der Starfighter durchbrachen Schweizer Piloten im Herbst 1958 erstmals die Mach-2-Grenze und kletterten über die magische Flughöhe von 70 000 Fuss – erst ein halbes Jahr später durften sich die Eidgenossen die Mirage III C in Istres und Casaux zur Brust nehmen. Die bis zum 21. November 1958 dauernde Starfighter-Erprobung war überschattet von zahlreichen Defekten. Besonders fatal auf engen Schweizer Gebirgsflugplätzen hätte sich das mehrfache Versagen des Bremsfallschirms ausgewirkt. Negativ fielen den Eidgenossen auch die zahlreichen Triebwerkswechsel auf. Kein Zweifel: Der Lack des Wunderflugzeugs war ab – doch der Starfighter verblieb im Rennen um den künftigen Mach 2-Jäger der Flugwaffe. Nicht zuletzt, weil Lockheed mit einer speziell auf die Schweizer Bedürfnisse zugeschnittenen Version lockte. Nicht viel hätte gefehlt, und die F-104 wäre statt der Mirage III S zum Handkuss gekommen. Zu lesen in der Juli-Ausgabe. **CP**

Hans-Heiri Stapfer

Verfasser und Verlag bedanken sich beim Bundesarchiv in Bern, Wolfgang Mühlbauer sowie Hans-Ulrich Willbold von der Airbus Corporate Heritage für die Überlassung von Unterlagen und Fotos.