

Die Krise

Es gibt Krisen, die wie Unwetter hereinbrechen: ehe man sich versieht, steckt man bis zum Hals in Schwierigkeiten, und ehe man sich ein zweites Mal versieht, ist die Luft wieder rein. Es gibt auch Krisen, deren wenige Ursachen im Moment der kritischen Eskalation offen zutage liegen und systematisch beseitigt werden können; und schließlich gibt es Krisen, die sich schleichend bis zum Eskalationspunkt entwickeln, ohne daß dann sofort klar wird, mit welchen Maßnahmen sich die Lage wieder stabilisieren läßt. In dieser Matrix denkbarer Krisentypen wird sich schwerlich etwas Heimtückischeres finden lassen als das, was in den sechziger Jahren als „*Starfighter-Krise*“ Schlagzeilen machte.

Sie beginnt in der hektischen Einführungsphase der F-104, als die 4./WSLw 10 unter Hans-Ulrich Flade nicht nur deutsche, sondern auch niederländische, belgische und italienische Squadron Instructors ausbildet. Damit die deutsche Waffenschule die Anforderungen bewältigen kann, kommandiert die USAF sogar einige ihrer Instrukturen – Thomas Perfili, Walter Irwin, Chuck Lloyd, Bruce Jones und Jon Speer – nach Nörvenich. Am 29. März 1961 startet Hans-Ulrich Flade mit einem Umschüler, Olt. Wolfgang Strenkert, zu einem Routine-Ausbildungsflug, als über Korbach die Treibstoffversorgung ihrer F-104 F zusammenbricht. Die beiden müssen sich mit ihren Schleudersitzen retten und landen unverletzt. In diesem Jahr folgt noch ein weiterer Absturz wegen Treibstoffmangels, nachdem Olt. Erwin Willing und Olt. Hermann Hammerstein einen Totalausfall ihrer Navigationsinstrumente erleben und – dadurch unfähig, sich in den herrschenden Blindflugbedingungen zu orientieren – ihr leergeflogenes Flugzeug ebenfalls mit den Schleudersitzen verlassen müssen. Auch dieser Unfall endet ohne Personenschaden. Noch kann man sagen: Shit happens. Nichts auf dieser Welt ist absolut sicher.

Den ersten von insgesamt 108 deutschen und acht amerikanischen Starfighter-Piloten, die in Flugzeugen der Bundesluftwaffe getötet werden, beklagt die Luftwaffe am 25. Januar 1962, als – wieder bei einem Ausbildungsflug – während eines Starts in Nörvenich der Nachbrenner einer F-104 F ausfällt und noch versucht wird, mit „*dry power*“ in die Luft zu kommen. Der Flug endet westlich der Basis in einem Gebäude, und zwar mit dem Tod des Instructors Hptm. Lutz Tyrkowski, während sich sein Schüler Olt. Horst Völter in letzter Sekunde herausschießen kann. Wenige Wochen später geht in

Nörvenich die erste F-104 G durch Strömungsabriß im Verdichter des Triebwerks – einen sogenannten compressor stall – unmittelbar nach dem Start verloren. Ihr Pilot, Olt. Siegfried Heltzel vom JaboG 31, rettet sich mit dem Schleudersitz.¹⁰⁸

Am 20. Juni 1962 soll in Nörvenich beim JaboG 31 gefeiert werden: Das Geschwader hat unter seinem Kommodore Gerd Barkhorn als erstes die Umrüstung auf den Jagdbomber F-104 G abgeschlossen. Vorgesehen ist ein großes militärisches Zeremoniell in Anwesenheit hoher Gäste des diplomatischen Korps, aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Selbstverständlich werden der Verteidigungsminister und der Inspekteur der Luftwaffe zugegen sein, um das Geschwader einsatzfähig zu erklären. Man hat dafür auf dem Hallenvorfeld eine Tribüne errichtet und alle teilnehmenden Soldaten am Tag vor dem Großereignis zur Generalprobe befohlen. Auch ich bin froh, meinen Schreibtisch beim Führungsstab der Luftwaffe in Bonn für ein paar Stunden verlassen zu können, und laufe auf dem Fliegerhorst Hans-Ulrich Flade in die Arme.

„*Kommen Sie gleich mit 'raus an die Runway, Herr Oberst*“, begrüßt mich der frischgebackene Kommandeur der II. Ausbildungsgruppe der WSLw 10 erfreut, „*da gibt's was zu sehen. Das Kunstflugteam trainiert nochmal für morgen!*“

„*Das – was?*“

„*Das Kunstflugteam. Eine Fourship mit Jon Speer im Lead, mit Bernd Kuebart, Wolf von Stürmer und Heinz Frye auf unseren 104 F!*“

„*Sagen Sie mal: Seid Ihr wahnsinnig geworden? Kunstflug mit dem Vogel? Formationskunstflug?*“

„*Aber ja doch. Kammlhuber selbst hat es genehmigt. Eine gute Show muß sein, und fliegen können die alle, das wissen Sie doch. Es ist sogar daran gedacht, Kammlhuber morgen mitzunehmen.*“

Ich bin wie vor den Kopf gestoßen. Der Starfighter ist das faszinierendste Flugzeug, das ich je geflogen habe, aber für ein Kunstflugprogramm eignet er sich ungefähr so wie ein Formel 1-Rennwagen für die Rallye Monte Carlo. Zum Einschreiten gegen diesen gefährlichen Unfall ist es jedoch zu spät. Draußen stehen der strahlende Kammlhuber und Generalleutnant Werner Panitzki, der Kommandierende General der Luftwaffengruppe Nord, schon für die Generalprobe auf dem Podest. Ich begrüße sie kurz und gehe über die Betonfläche zur Start- und Landebahn, um das Ganze besser verfolgen zu können. Die Fourship ist bereits in der Luft. Da kommt sie von Westen in Diamond-Formation im tiefen Überflug über die Piste! Die vier haben kräftig angeheizt und ziehen am östlichen Ende der Bahn in einen Ninety-Twoseventy nach rechts weg. Bei diesem Manöver wird zunächst eine 90-Grad-Steigflugkurve in eine Richtung geflogen, auf die eine 270-Grad-Steigflugkurve in Gegenrichtung bis zu einem Scheitelpunkt folgt, auf dem die Figur bei moderater Rückenlage in eine steile Sinkflugkurve übergeleitet wird. Das Ganze sieht in der Draufsicht ungefähr wie ein Fragezeichen aus und ist perfekt geflogen, wenn es exakt gegen den ursprünglichen Anflug endet.

¹⁰⁸ siehe Kropf, a. a. O.

Da erfolgt der Kurvenwechsel. Jetzt kurvt Jon Speer in der Lead-Position hoch, steil hoch, und die deutschen Piloten halten die Formation zentimetergenau. Keiner der drei kann in einem solchen Programm noch selbständig fliegen. Ihr Blick muß immer auf den Leader geheftet sein, der alleine die Figuren ansetzt, die Radien bestimmt, die Flughöhe kennt; mit der Linken korrigiert jeder pausenlos die Leistung seines Flugzeugs, um an seinem Platz bleiben zu können, im Umgang mit Knüppel und Pedalen ist höchstes Feingefühl gefordert. Für einen Moment verlieren wir die Formation hinter einer Wolke aus den Augen; jetzt müßte sie im Scheitelpunkt sein...

Aber das Manöver endet nicht über der Bahn von Nörvenich. Es endet in einer Braunkohlengrube bei Knapsack, nur wenige Kilometer östlich des Fliegerhorstes. Wir sehen vier Explosionen und vier schmutzige, dunkle Qualmsäulen im Osten aufsteigen und finden keine Worte. Ich haste über das Vorfeld zu Panitzki und dem versteinerten Kammhuber: „*Herr General, es ist etwas Schauerliches geschehen.*“ Er weiß es längst. Zehn Minuten später sind wir mit dem Hubschrauber an der Absturzstelle. Drei Brandlöcher in gespenstischer Symmetrie, als hätte sie ein Titan in den Boden geschossen, ein vierter Krater nicht weit davon. Ein paar verstreute Trümmer. Ein Pilotenstiefel – ein einziger. Mehr nicht. Eine gute Show, stößt es mir bitter auf.

Kammhuber verwindet die Katastrophe nicht mehr. Hilflos steht er zwischen den Bränden. „*Warum bin ich nicht mitgeflogen?*“, fragt er immer wieder ins Leere, als wir zurückfliegen, „*Warum nicht?*“

Kurz darauf wird Josef Kammhuber in den Ruhestand versetzt. Es gibt eine Untersuchung und einen Abschlußbericht, der alles und nichts erklärt. Jon Speer soll zuwenig Erfahrung als Leader im Formationskunstflug gehabt haben. Er soll versehentlich in die Wolken geraten sein und habe darauf die räumliche Orientierung verloren. Der Scheitelpunkt des Manövers sei zu niedrig angesetzt gewesen, sein Radius zu eng, das Abfangen zu spät... Wolf von Stürmer, der im Slot flog, also in der Position hinten unter dem Leader, muß erkannt haben, was sich anbahnte, und versuchte noch, der Katastrophe zu entkommen. Ebenfalls zu spät: high speed stall in Bodennähe...

„*It's an honest airplane*“, sagte einer seiner Testpiloten einmal über den Starfighter, „*if you make a mistake, it will kill you.*“ Der entscheidende Fehler jedoch, der hier gemacht wurde, wurde vor diesem Flug gemacht. –

Von 1961 an steigen die Starfighter-Verluste der Bundesluftwaffe im Vergleich zum Vorjahr jeweils sprunghaft bis ins Jahr 1965; auch 1966 wird noch ein schweres Jahr. Darauf gelingt es bis einschließlich 1971 immerhin, die jährlichen Verluste unter 20 Flugzeuge und unter zehn Mann zu drücken, und ab 1972 bis zum letzten Unfall im April 1989 liegen die Verluste regelmäßig unter 15 Maschinen und unter acht Piloten pro Jahr. In diesem letzten Abschnitt ist jedoch schon ein Teil früherer Starfighter-Verbände auf andere Waffensysteme wie die F-4 Phantom umgerüstet.

Der ehemalige Starfighter-Pilot Klaus Kropf hat in seinem Standardwerk über die F-104 bei der deutschen Luftwaffe jeden Verlust mit seiner Ursache dokumentiert, so daß

ein fachmännisches Auge sofort Schwerpunkte erkennen kann.¹⁰⁹ Dabei stellt sich „*poor airmanship*“ – menschliches Versagen im Cockpit – als ein wesentliches Element der Starfighter-Krise heraus. Eine ganze Reihe von Unfällen geht auf Bedienungsfehler der Piloten zurück, also auf falsche Handhabung der Technik. Einen weiteren großen Block bilden fliegerische Fehler: dorthin gehören etwa unterlassene Entscheidungen zum Startabbruch, ein guter Teil der zahlreichen compressor stalls, Luftzusammenstöße, Bodenberührungen im Tiefstflug, Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit im Landeanflug, falsche Landekonfiguration, räumliche Desorientierung in Instrumentenflugbedingungen und die sogenannten pitch-ups, bei denen das Flugzeug durch einen zu hohen Anstellwinkel schlagartig unkontrollierbar wird.

Ohren- und schließlich auch Augenzeuge eines Verlustes dieser Art werde ich am 18. März 1971 auf dem Fliegerhorst Wittmund. Ich habe an diesem Tag als Inspekteur der Luftwaffe einen Termin bei der Hamburger Bundeswehr-Hochschule und will noch einen unangemeldeten Abstecher zum JG 71 Richthofen nach Ostfriesland machen. Dort ist Nachtflug angesetzt: Eine schöne Gelegenheit, sich vom Leistungsstand des Geschwaders ein Bild zu machen, zumal der General Flugsicherheit mich begleitet. Auf der Tower-Frequenz von Wittmund höre ich, daß sich eine F-104 G im visual pattern, in mehreren Platzrunden auf Sicht befindet, und bereite mich in meiner Lockheed C-140 Jetstar auf die Landung vor, als ich plötzlich mit dem Hinweis auf einen Zwischenfall aus dem Approach genommen werde. Der Starfighter ist beim Eindrehen in den Endanflug abgestürzt, sein Pilot, ein Oberleutnant, stirbt an den Folgen eines zu späten Ausschußversuchs mit dem Schleudersitz. Ich muß geradewegs über das Wrack hinweglanden. Wie später zu hören ist, hat es unter den Piloten einen heimlichen Wettkampf um den schnellsten visual pattern gegeben. Im vorliegenden Fall kam es zum pitch-up, weil die letzte Kurve vor der Landung zu eng geflogen wurde.

Es ist offensichtlich, daß einige Piloten in den Anfangsjahren sowohl technisch als auch fliegerisch auf ein Waffensystem wie den Starfighter nicht ausreichend vorbereitet waren; dazu gehören auch jene Fälle von „*overconfidence*“, die so charakteristisch sind für Flugzeugführer mit einigen hundert Stunden Flugerfahrung ohne ernste Komplikationen. Das Selbstvertrauen, auf Unterschall-Kampfflugzeugen erworben, eilt dabei den tatsächlichen Anforderungen auf der F-104 zu weit voraus, mit der Sicherheit wird es nicht so genau genommen, „*pushing the envelope*“ – das Überfliegen aerodynamischer Grenzen – ist nicht unbedingt mit dem Bewußtsein von Lebensgefahr verknüpft.

Das ist nur bedingt den jungen Piloten anzulasten. Es ist ein Fehler des ursprünglich etablierten Ausbildungssystems, das auf Zeitdruck bei der Einführung des Waffensystems zurückgeht und sich darauf beschränkt, im Schneeballverfahren eine zügige fliegerische Umschulung zu bewältigen. Schon 1962 verhandeln wir daher mit der USAF über eine Ausbildungsmöglichkeit in den USA. Die Flugzeugführer müssen systematisch, stufen-

¹⁰⁹ siehe Kropf, a. a. O., S. 164 ff.