

DAS MAGAZIN FÜR LUFTFAHRT, ZEITGESCHICHTE UND OLDTIMER

FLUGZEUG CLASSIC

FLUGZEUG CLASSIC

Ein Magazin von **GeraMond**

Österreich € 6,50
Schweiz sFr. 11,50
Luxemburg € 6,90
Italien € 7,50
Schweden SEK 89,00

€ 5,90

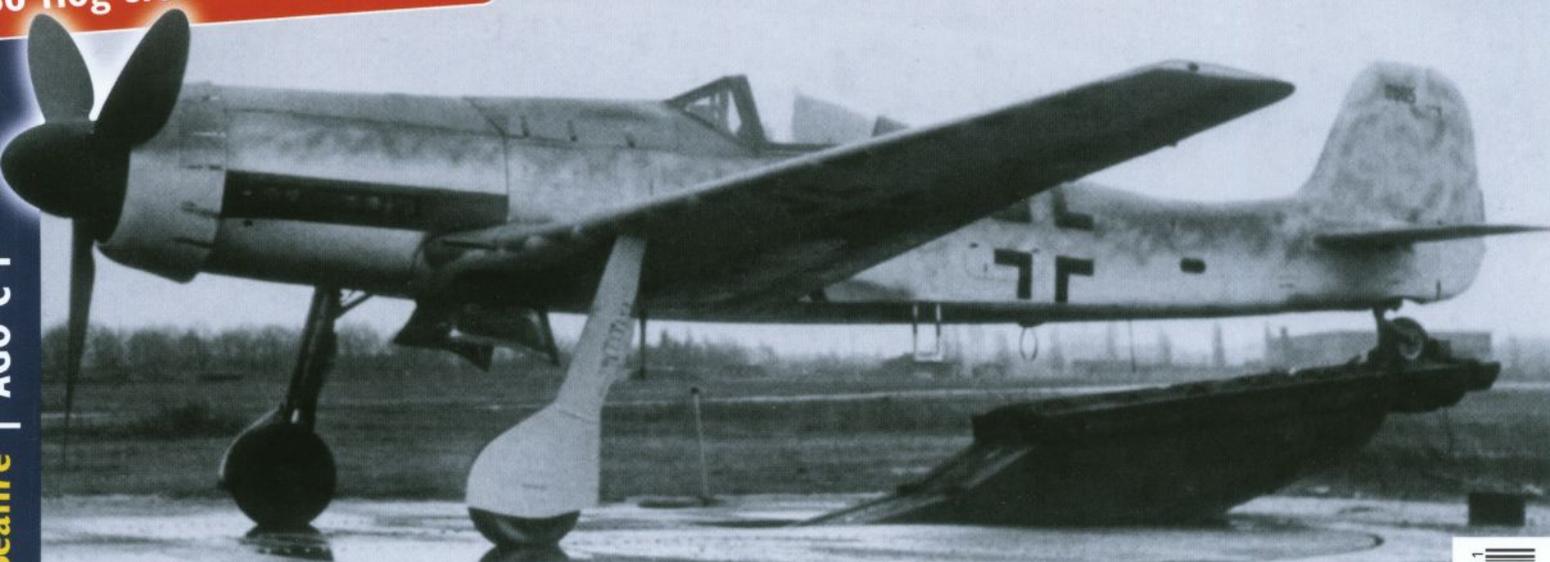
Jan. 2012

www.flugzeugclassic.de



ZEITZEUGENBERICHT
So flog sich der Top-Jäger!

Extra im Heft:
KALENDERPOSTER 2012



Kurt Tanks Schöpfung im Einsatz z

Focke-Wulf Ta 152



■ **Avro Lancaster**
Wrackpuzzle am Walchensee

■ **Heinkel He 111 P und H**
Erste »111« mit Vollsichtkanzel

■ **Heinkel HE 12**
Der erste Katapultstart



Focke-Wulf Fw 187
Warum der »Falke« glücklos blieb

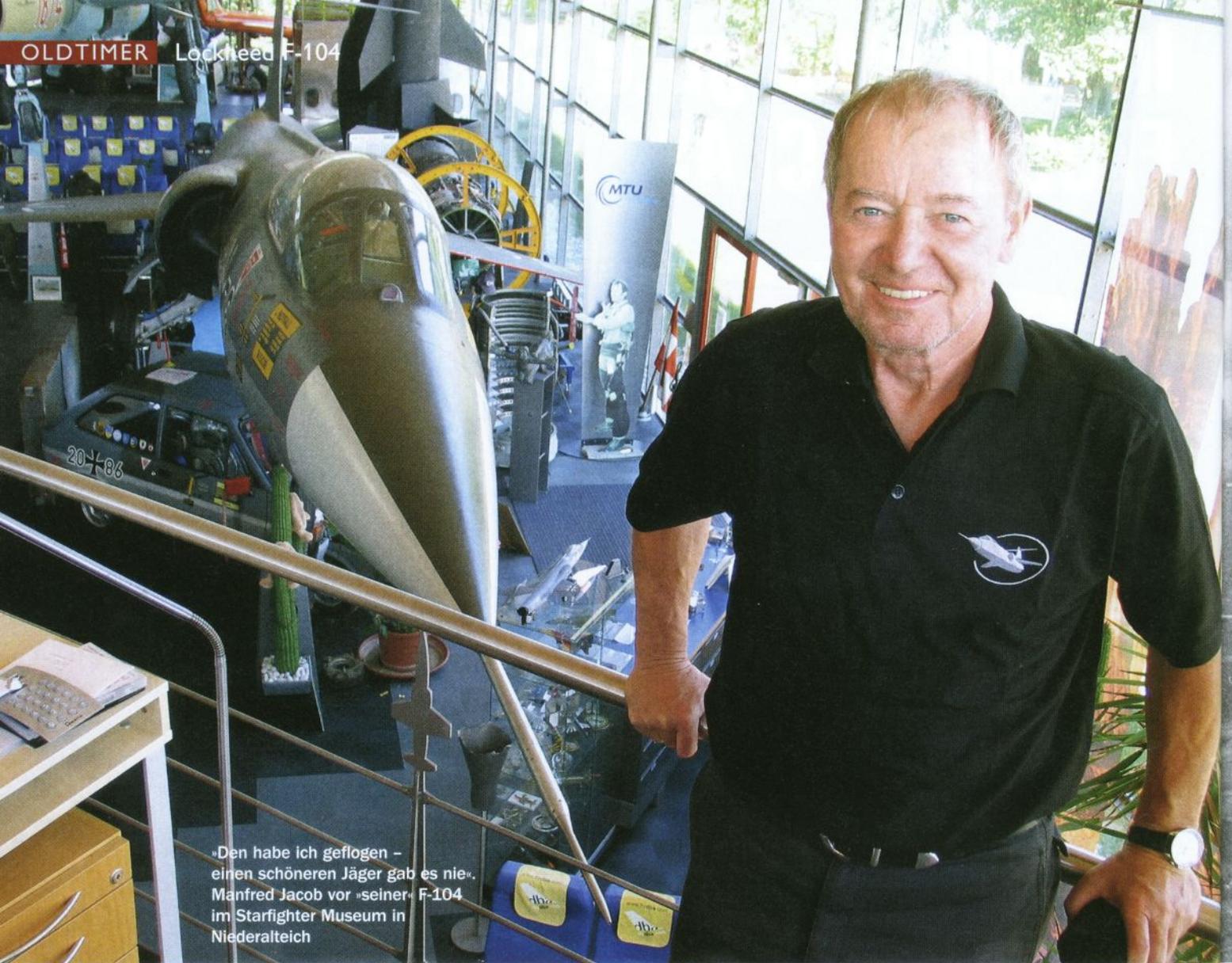


Douglas Devastator
Lahmer Retter in der Not

AVO C 1

supermarine searite

LOCKHEED 1-104 »Starfighter«



«Den habe ich geflogen – einen schöneren Jäger gab es nie». Manfred Jacob vor »seiner« F-104 im Starfighter Museum in Niederalteich

UNTERWEGS MIT EINEM EX-STARFIGHTER-JOCKEY

Die F-104 lebt weiter

Ich traf Manfred Jacob in einer einmotorigen Schulmaschine. Er war dabei, sich wieder »einzufummeln«, wie er sagte. Wieder? Ja, er habe vor 32 Jahren zuletzt ein Flugzeug geflogen. Aha, und was war das damals so? »F-104 Starfighter«

Von Helmuth Lage

Wie kaum ein anderes Flugzeug in der Geschichte der Luftfahrt wird dieser faszinierende Jäger auch 20 Jahre nach seiner Ausmusterung noch immer von allen verehrt und geliebt, die ihn einmal fliegen durften. Ein richtiger Pilot sitzt immer auf der Achse – der Längsachse seines Flugzeugs. Eine klare Aussage von Manfred Jacob, der sich am liebsten um die drei Achsen der Lockheed F-104 G drehte, seinem Starfighter.

Und auch heute, ein Jahr nach unserer ersten Begegnung, sitzt er wieder auf der Achse, genau vor mir in seiner Ferrari-rotten Jak-52. Er hat es wieder geschafft, geht es mir durch den Kopf, zum zweiten Mal in seinem fliegerischen

Leben geschafft, Visionen zu realisieren; ich spüre, wie er wieder voll in seinem Element ist.

Side by side zu sitzen ist nicht sein Ding. An einem Steuerhorn zu drehen schon gleich gar nicht. Auf das Thema Sidestick und Fly by wire habe ich ihn gar nicht erst angesprochen. Manfred Jacob ist kein Pilot für das Abspulen endloser Airways. Jeder Geradeausflug ist ihm ein Greuel. Für ihn bedeutet Fliegen Action, Turns und Turnen. Und tatsächlich begann mit Kunstturnen, was zum Kunstflug führte.

Aus der engen Turnhalle ging es in den weiten Luftraum über Texas. Good bye Salto und Flic Flac, hello Steep Turns und Loopings. Aus dem Sportdress wurde die Anti-g-Hose, die



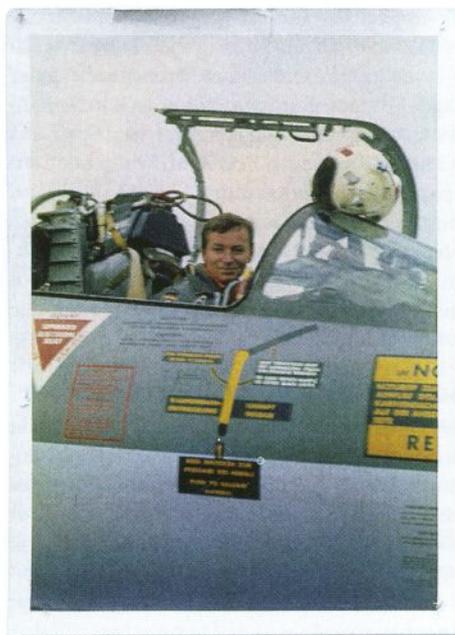
F-104 in Formation auf Tuchfühlung
 – hier ist höchste Präzision gefordert
 Fotos H. Lage/M. Jacob/J. Voggenreiter

Turnhalle hieß jetzt TRA – Temporary Reserved Airspace, die für die Militärs reservierte Box für das Luftkampftraining.

Cessna T 37 und Northrop T 38 hießen die ersten Jettrainer auf der Sheppard Airforce Base in Wichita Falls, Texas. Mit einem großen Ziel vor Augen wurde trainiert und gefightet. Nicht nur eine Frage des fliegerischen Könnens, sondern auch der Konzentrationsfähigkeit und bei Kurvenbelastungen von bis zu sieben g, dem siebenfachen Eigengewicht, auch der physischen Belastbarkeit. Kein Problem für einen trainierten Sportler.

»Witwenmacher? – Unsinn!«

Nur die besten kommen weiter, und bald war der Weg frei zur Luke Air Force Base in Phoenix, Arizona, und damit zum Starfighter, der wohl schönsten Maschine, die je in der Box herumturnte: Eleganz und kraftvolle Dynamik sind Begriffe, die sich aufdrängen – eine Rakete mit extrem kurzen Tragflächen, deren Vorderkanten wie Brotmesser angeschliffen waren. Der erste Fighter, der Mach 2, die doppelte

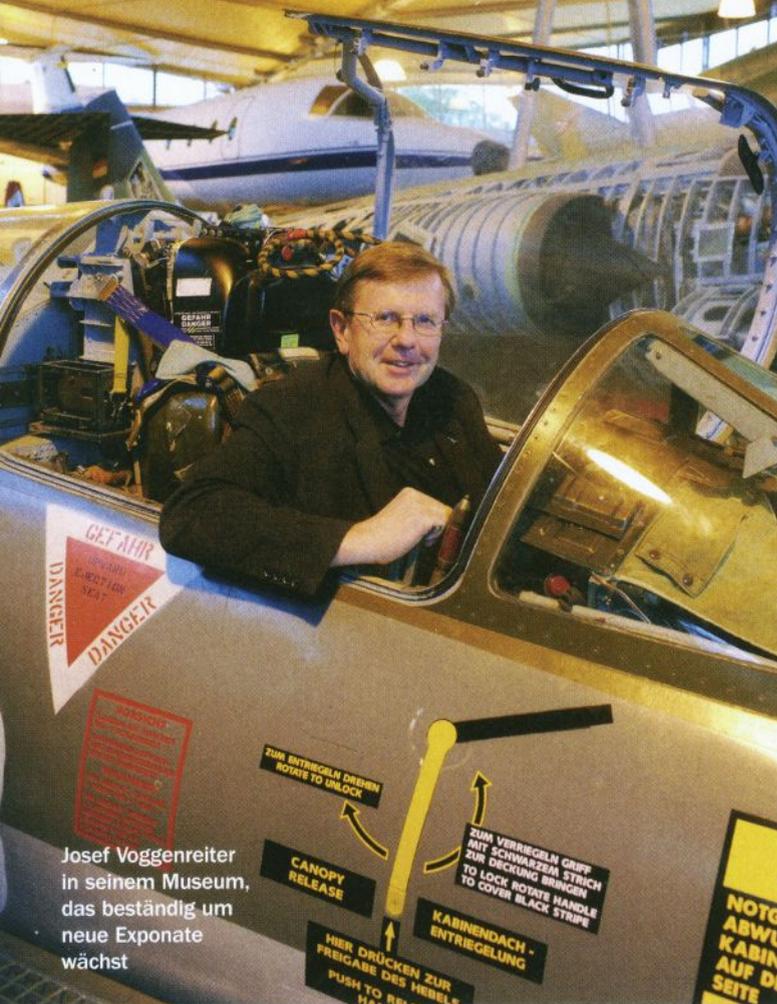


Mission erfüllt. Nach diesem Einsatz folgten 32 Jahre ohne Flugzeug ...

Schallgeschwindigkeit, erreichte. Und doch hat keine Maschine die Öffentlichkeit so polarisiert wie die F-104G, deren Unfälle in den 1960er-Jahren die Medien beschäftigten. »Witwenmacher? – Unsinn!« sagt Manfred Jacob dazu. »Wir fühlten uns sicher und freuten uns auf jeden Einsatz.« Trainingseinsatz wohlgemerkt, denn scharfe Einsätze gab es zu der Zeit nicht. »Den Gedanken haben wir verdrängt. Uns ging es ums Fliegen, Fliegen und nochmals Fliegen.«

Die F-104 war ihrer Zeit weit voraus. Am 28. Februar 1954, ein knappes Jahr nach Konstruktionsbeginn, war die erste Maschine in der Luft. In der folgenden Zeit konnten spektakuläre Rekorde erfliegen werden: 1956 flog sie Mach 2 – als erster serienmäßiger Düsenjäger im Horizontalflug. Zwei Jahre später folgte der Höhenweltrekord von 31 512 Metern.

Zwölf Jahre nach der Messerschmitt Me 262, dem ersten strahlgetriebenen Serienflugzeug, war es wieder ein Deutscher, dem die Entwicklung des Triebwerkes für die geplante F-104 übertragen wurde: 1917 in Frankfurt an der Oder geboren, wandert ein Mann namens



Josef Voggenreiter in seinem Museum, das beständig um neue Exponate wächst



Mit seiner Jak 52 beherrscht Manfred Jacob noch immer die volle Kunstflugpalette



Vor dem Start von seiner Basis Neuburg an der Donau zu einem Übungsflug. Wie alle seine Kollegen freute sich Manfred Jacob auf jeden einzelnen Einsatz in seinem Starfighter

Gerhard Neumann 1946 über abenteuerliche Umwege durch Fernost in die USA aus. Ursprünglich zum Mechaniker ausgebildet, entwickelt »Herman the German« sich weiter durch Talent, Eifer und Wissensdrang, wird 1948 Ingenieur bei General Electric und steigt dort zum Leiter der Triebwerkssparte auf.

Zu seinen größten Leistungen zählt das J79, das erste Jet-Triebwerk, das Mach 2.0 ermöglichte und sowohl die F-104 als auch später die F-4 Phantom antrieb. Er erhält acht Patente, unter anderem für variable Statorn (Guide Vanes), die durch verstellbare Anströmwinkel über eine große Geschwindigkeitsbandbreite optimal wirksam bleiben und den maximalen Kompressordruck so vehement erhöhen, dass die Ingenieure zuerst an Fehlanzeigen ihrer Messinstrumente glauben.

Zusätzlich leistet ein Nachbrenner einen entscheidenden Beitrag zum Gelingen des Konstruktionsauftrages, ein leichtes und äußerst leistungsfähiges Kampfflugzeug zu bauen. Über 30 Jahre lang wurde dieses Triebwerk in verschiedenen Modifikationen produziert und in der Convair 880 und 990 (Coronado)

auch zivil genutzt. Mit diesem Silberpfeil im Tiefflug bei beständig schönem Wetter über der Wüste von Arizona entlangzudonnern, begeistert die jungen deutschen Nachwuchsfighter täglich neu. Irgendwann aber ist die Ausbildung, diese Mischung aus Stress und Spaß, aus höchster Konzentration und fröhlicher Entspannung, beendet. Zurück in Deutschland durchkämmt Manfred Jacob von seiner Basis in Neuburg an der Donau aus noch fast fünf Jahre lang den bayerischen Luftraum mit Ausflügen in das südlichere Europa, nach Sardinien, Izmir in der Türkei und Getafe in Spanien.

Schluss mit Fliegen – für 32 Jahre

1973 ist die Zeit in der Luftwaffe um und damit auch das Fliegen – für 32 Jahre! Mit der Abfindung gründet Manfred Jacob in Mittelfranken eine Fabrik für Kunststoffverarbeitung, die er 2004 seinen Nachfolgern übergibt. Und damit beginnt der Unruhestand ...

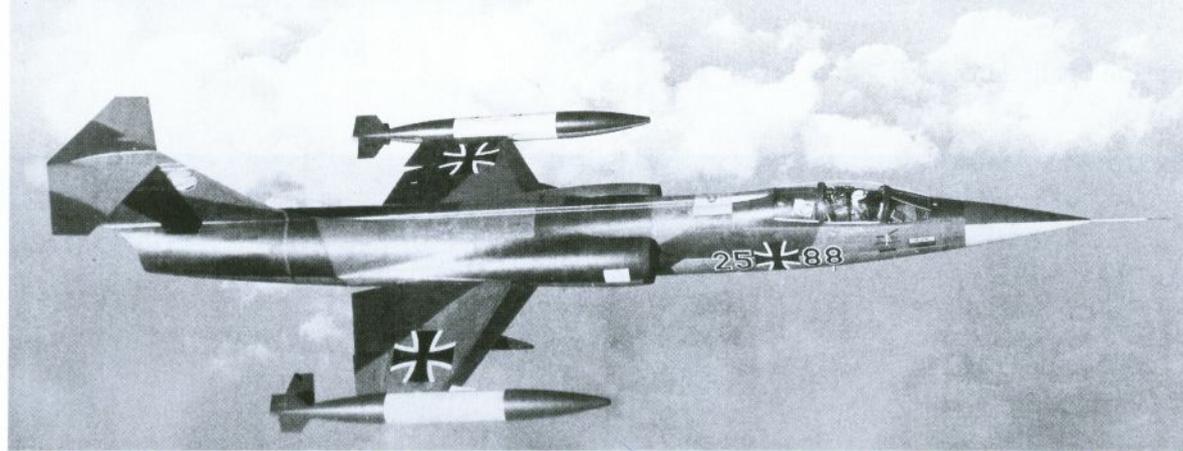
Das alte Fliegerherz beginnt wieder höher zu schlagen, als er sich – inzwischen 63 Jahre alt – in Herzogenaurach bei der Frankenflugschule zum PPL einträgt. Die alte Militärlizenz

wird dabei sogar als noch erneuerbar eingestuft, und nach wenigen Flugstunden darf er wieder allein ans Steuer einer Schulmaschine.

Bei seinen Ausflügen in die Umgebung lockt ihn vor allem der Platz von Hassfurt, denn dort steht eine kunstflugtaugliche Extra 200. Die will er fliegen. Zur Vorbereitung auf das Kunstflugtraining gönnt er sich ein Jahr später ein Erlebnis mit Klassikern: In Kissimmee, Florida, checkt er auf North American T-6 und P-51 Mustang ein und genießt als »Copilot« die dreidimensionale Freiheit mit Loops, Rollen und Rückenflug.

Im selben Jahr macht er in der Flugschule Gregor Stahnke in Altenburg die Kunstflugberechtigung und findet dort auch seine zweite fliegerische Erfüllung in der Gestalt einer Jak-52 – kein Starfighter, aber ein voll kunstflugtauglicher Trainer russischer Abstammung. Und er gehört ihm. Und er sitzt wieder auf der Achse.

Und ich auf dem zweiten Sitz dahinter, in 2000 Fuß Höhe auf dem Wege zu Josef Voggenreiter nach Niederalteich am Bayerischen Wald. Auch der hegt und pflegt eine ungebro-



Eleganz und Dynamik der F-104 wurden nach Überzeugung ihrer ehemaligen Piloten nie wieder erreicht. Wer will bei einem solchen Anblick widersprechen?



»Das war kein Flugzeug, sondern eine Rakete mit Tragflächen!« Alle F-104-Piloten schwärmen in höchsten Tönen von dem ersten Jäger, der Mach-2 überschritt

chene Liebe für den Starfighter und kennt ihn in- und auswendig. Josef Voggenreiter war erster Wart auf der F-104 und ebenfalls in Neuburg an der Donau stationiert. Auch er nutzte die Abfindung der Bundeswehr zum Start in ein eigenes Unternehmen, in diesem Fall jedoch in der Metall verarbeitenden Industrie.

Nun ist ein Flugzeug für einen Liebhaber nicht die Summe einzelner Bauteile, sondern ein magisches Wesen, etwas Lebendiges mit einer faszinierenden Ausstrahlung. Für einen Piloten gehört zwangsläufig die Bewegung dazu. Ein Techniker kann sich auch an der majestätischen Gestalt des stehenden Objektes bewau-

Der Adrenalin-Spiegel ist immer noch hoch, als wir auf dem Flugplatz von Vilshofen wieder in die Jak-52 steigen und uns bei herrlichem Wetter auf den Rückflug freuen. Kunstflug war auf dem Hinflug wegen der noch vollen Außentanks nicht drin gewesen. Aber jetzt verabschieden wir uns beim Überflug des Museums mit einer Rolle von unserem Gastgeber und seiner beeindruckenden Sammlung.

Und vor der Landung in Neustadt an der Aisch zieht Manfred Jacob noch einmal alle Register seines Könnens. Jetzt ist die Maschine leicht genug für alle Figuren des Kunstfluges und die Insassen ohnein schon seit Stunden hoch motiviert für Turns, Rollen und Loopings, und auch der Rückenflug darf nicht fehlen.

Das Fliegerherz lebt wie zu Beginn der Karriere in Sheppard und hat die Pause von 32 Jahren schadlos überstanden. Und wenn er die Zeit zurückdrehen könnte, säße Manfred Jacob schon morgen wieder im Cockpit seiner geliebten F-104 G, um den Throttle ganz weit nach vorn zu schieben, dorthin, wo der Nachbrenner gezündet wird. ■

» Für einen Liebhaber ist ein Flugzeug mehr als die Summe einzelner Bauteile. «

Auch ihn packten irgendwann die alten Sehnsüchte, und er begann, 1985 Bauteile des Starfighters zu sammeln. Den ersten Anstoß gab das Rotorblatt eines Hubschraubers, das ein Ortsbewohner bei einer feuchtfröhlichen Wette gewonnen und Josef Voggenreiter vermacht hatte. Das hing an der Wand in seinem Büro und hielt Erinnerungen wach. Und dann bestätigte sich, dass alle Männer zum Jäger und Sammler geboren sind: Was sich an Flugzeugmaterial vor allem aus den Beständen des Starfighters fand, wurde dankend genommen und aufbewahrt.

schon, am besten täglich. Aus Einzelteilen entstand eine Sammlung ganzer Flugzeuge, die ihresgleichen sucht (siehe Museumstipp S. 58).

Dieses Museum strahlt so viel sympathische Zuneigung zu seinen Ausstellungsstücken aus und eine so persönliche Atmosphäre, dass der Besuch auch für einen zivilen Verkehrspiloten wie mich zu einem faszinierenden Erlebnis wird. Und erst recht natürlich für jeden ehemaligen F-104-Fighter wie Manfred Jacob, der mir gesteht, noch immer beim Einsteigen in das alte Cockpit Herzklopfen zu bekommen – auch wenn es fest mit dem Fußboden verankert ist.