

# „Die Abstürze blendete man aus“

Heute Abend läuft auf RTL der Film „Starfighter“. Die Handlung erzählt von der Starfighter-Affäre, die sich in den 60er Jahre in Deutschland ereignete, in deren Folge es oft zu Abstürzen von Kampfflugzeugen kam. Witwen klagten gegen den Flugzeughersteller. Der aus Meyerode stammende Ex-Pilot Marc Bongartz flog auch zwei Jahre diese Maschine, die den unrühmlichen Namen „Witwenmacher“ trug. Er war mit 20 Jahren weltweit der wohl jüngste Pilot, der jemals diesen damaligen „Traum-Jet“ geflogen ist.

VON ALLAN BASTIN

„Die Starfighter war einfach ein Hammerding.“ Wenn man Marc „Josef“ Bongartz auf die Lockheed F-104, Starfighter genannt, anspricht, kommt er aus dem Schwärmen fast nicht mehr heraus. „Die Chance, ich empfand es zumindest so, diese Maschine, die damals der Traum jedes Piloten war, fliegen zu dürfen, war einfach einmalig.“ Warum er mit 20 Jahren der wohl jüngste Pilot war, der jemals einen solchen Kampffjet geflogen ist, lässt sich relativ einfach erklären: „Zunächst einmal habe ich mein Abitur an der BS St.Vith schon mit 17 Jahren gemacht. Ich entschied mich für die kurze Militärausbildung, die nur zweieinhalb Jahre dauerte. Und dann wusste Belgien in 1979 schon, dass es F-16-Maschinen anschaffen würde. Um einen größeren Pool an möglichen auszubildenden Piloten zu haben, rutschte man früher in diesen hinein.“

Mit gerade Mal 20 Jahren saß Marc Bongartz also erstmals in der F-104. „Es ging alles sehr schnell. Nach meiner theoretischen Ausbildung folgten 20 Flüge mit dem Fluglehrer. Dann kam der lang ersehnte erste Soloflug. Wenn man sich die Fotos anschaut, denkt man, da säße ein Kind drin.“

Eine Starfighter-Affäre wie es sie in Deutschland gegeben hat, gab es in Belgien nie: „In

## Ersatzteile für die Starfighter F-104 wurden oft einfach nicht bestellt.

Deutschland haben sich die Witwen zusammengetan, um zu klagen. Da wächst natürlich das öffentliche Interesse. Das war in Belgien nicht der Fall. Marc Bongartz geht sogar einen Schritt weiter und belegt mit Zahlen, dass Belgien prozentual gesehen sogar stärker betroffen war: „Belgien hatte 112 Starfighter. 100 waren Einsitzer, 15 waren Zweisitzer zum Lernen. Insgesamt beklagte man 42 Flugzeugverluste und 22 Tote. Ein technischer Defekt war es in 18 Fällen, die sechs Tote forderten. Durch menschliche Fehler fielen 24 Maschinen vom Himmel. 16 Menschen starben dabei. Das alles ist ein höherer Prozentsatz als in Deutschland.“ Gemessen an dieser Absturzrate hätte man den Film auch über Belgien machen können, sagt Marc Bongartz. „Und das nicht nur über die F-104, sondern auch über die F-16. Diese war anfangs auch nicht ausgereift. In den ersten Jahren sind auch viele dieser Flieger abgestürzt. Insgesamt rund 37 Maschinen und 14 Tote. Das Phänomen war also nicht einzigartig. Wenn man aber nach der F-16-Ära einen Film über Belgien dreht, dann würde ich sicherlich darin vorkommen. Das kann nicht anders sein“, lacht der Wahl-St.Vith.

Dass es regelmäßig zu Abstürzen kam, schien den jungen Meyeroder damals nicht sonderlich gestört zu haben: „Es passierte ständig. Im Laufe

meiner zwei Jahre auf der F-104 sind sieben Flieger herunter gekommen und es gab zwei Tote. Das ging auch danach so weiter. Man blendete das völlig aus. Nachdem wir den Bescheid von einem toten Kollegen erhielten, haben wir stets eins „à sa mémoire“ getrunken. Das haben wir x-Male gemacht. Am Folgetag wurde weiter geflogen, als ob nichts gewesen wäre. Man hatte keine Zeit, sich mit dem Toten zu beschäftigen, da das System schnelllebig war. Man hatte genug mit sich selbst zu tun und dem System.“

Einmal hat es Marc Bongartz etwas mehr beschäftigt, als ein Kampffjet wegen einer abgebrochenen Klappe in Vielsalm abgestürzt war. „Da ich am Wochenende oft nach Hause nach Meyerode kam, hatte ich mir gedacht, dass ich

mir das einmal anschauen wollte. Es war unheimlich. Der Jet war in einem 90-Grad-Winkel in den Boden geflogen. Da der Waldboden weich war, sah man kaum noch was vom Flieger, geschweige vom Piloten. Es kamen aber auch Teile wieder hoch.“

Er selbst konnte auch ein paar Schrecksekunden: „Passiert ist mir glücklicherweise nichts, aber ich hatte mehrere Momente, wo ich mir dachte, ‚oh, da hast du Glück gehabt. Aber ich war damals immer davon ausgegangen, dass ich nicht alt werden würde. Dementsprechend hatte ich auch mein Leben ausgelegt und eine Heirat ausgeschlossen. Man sah all das Negative: die Witwen, Kinder ohne Vater usw. Denn im Kalten Krieg hieß es, wer die Pension erreichte, der hatte es geschafft.“

Das Manövrieren einer F-104 glich stets einem Kraft-

takt: „In Kampfflugzeugen ist es generell etwas eng. Aber hier war unsere Sicht auch noch etwas eingeschränkt. Das ist nicht so einfach, da wir damals dort oben bestimmt 15 Sachen auf einmal machen mussten, unter anderem Karten lesen.“

Stets musste Marc Bongartz Acht geben, nicht vom Himmel zu fallen: „Man musste höllisch aufpassen. Die Starfighter war ein ungeheuer schnelles Flugzeug mit ganz wenig Tragfläche, vielleicht ein Quadratmeter. Der Auftrieb kam nur von den Flügeln und die die waren so klein und so dünn, damit das Flugzeug wie eine Rakete nach vorne gehen konnte.“

Das Besondere an der Maschine war, dass man sehr hoch kam: „Man erreichte Höhen von 75.000 Fuß (ca. 25.000 Meter) und vor allem konnte man damit die doppel-

te Schallgeschwindigkeit erreichen: „Mit der F-16 geht es nicht. Ich habe es zweimal gemacht. Das konnte man in Belgien auf nur zwei Fluglinien machen. So musste man in Richtung französische Grenze beschleunigen. Kurz vorher dann eine 180-Grad-Wende machen und mit voller Kraft Richtung Niederland düsen. Dann merkt man, wie man zuerst die erste Schallmauer durchbricht. Dabei wird es immer unheimlich still im Flieger. Das bekommt man gar nicht richtig mit. Man sieht lediglich, wie eine Nadel stockt. Wenn man Glück hatte, erreichte man kurz vor Holland die zweite Schallmauer. Und dann musste man mit einem starken Manöver die Geschwindigkeit killen und quasi im Sturzflug nach Beauvechain zurückfliegen, da oft

fast kein Kraftstoff mehr da war.“ Auch wenn man mit der F-104, besonders dank des einzigartigen Afterburners (Nachbrenners), ziemlich schnell in die Höhen steigen konnte, so musste der Angriffswinkel immer stimmen: „Wenn dieser zu hoch war, dann vibrierte

## Wer die Pension erreichte, konnte glücklich sein. Marc Bongartz dachte nicht, dass er alt werden würde.

der Steuerknüppel. Also musste man manövrieren.“ Hinzu kam, dass defekte Teile gar nicht repariert wurden. „Es wurden keine Ersatzteile mehr bestellt. Radar und Navigationsgerät funktionierten beispielsweise nicht mehr ganz. Aber damit mussten wir klar kommen. Da hieß es halt noch mehr manövrieren.“ Letzteres tat die F-104 aber nicht sehr gut: „Dabei war das gerade bei der Fangjagd, wo man andere Flieger abschießt, wichtig.“

Marc Bongartz denkt, dass all diese Dinge und noch viel mehr im Film und in der anschließenden Diskussionsrunde mit Peter Klöppel angesprochen werden. „Es wird sicher interessant und bin mal gespannt. Ich kann ja dann auch die Vergleiche ziehen, ob es in Belgien auch so war.“

Besonders im Film wird auch die Stimmung zwischen den Piloten thematisiert werden: „Teamsgeist, Kameradschaft und blindes Vertrauen wurden ganz groß geschrieben.“ Auch alles, was außerhalb der Kasernen und Flugplätze geschah: „Das war alles Highlife damals. Man hatte quasi Fans. Alles in allem kann man sagen, dass es wirklich einfach eine andere Welt war, die nichts mit der normalen zu tun hatte.“



Marc Bongartz (3.v.l.) mit Kameraden vor einer belgischen Starfighter-Maschine.

Fotos: privat



„Fliegen war mein Ding“, erzählt der 56-Jährige.



„Man glaubt, es säße ein Kind darin“, lacht Marc Bongartz, wenn er sich die Fotos seiner Vergangenheit anschaut.



Die damaligen Herren der Luft in Belgien hießen Starfighter.

**i** Der Film und die Diskussionsrunde laufen heute ab 20.15 Uhr auf RTL.