

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2023)
Heft: [2]: Numéro Thématique 2

Artikel: Mon premier vol dans un TF-104G
Autor: Schmidt, Volker
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055371>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Ci-contre et en bas sur la page d'en face :
Le pilote et l'auteur dans le cockpit d'un F-104 G
biplace au Portugal.
Toutes les photos © Auteur.

Histoire de l'aviation

Mon premier vol dans un TF-104G

Volker Schmidt

Ancien technicien de maintenance sur F-104 G (Luftwaffe)

Les Commodores des formations d'aviation avaient normalement une période de commandement en escadrille de deux à trois ans. Notre « Komo » de l'époque a été en fonction de 1964 à 1972, soit huit ans, et il n'aimait pas les techniciens. Personne ne volait avec eux. Mais les exceptions confirment la règle...

Son successeur s'étonnait de cette attitude et ceux qui le souhaitaient et obtenaient l'accord du médecin de l'aviation pouvaient se rendre à Fürsty, au FlugMed Center, pour suivre un cours de deux jours sur les passagers de jets, et ceux qui réussissaient recevaient la « Red Card ». Ensuite, l'attente du vol inaugural commençait. Pendant six mois, il ne s'est rien passé. Puis en été 1973, nous sommes partis sur ordre avec environ 20 aviateurs à Beja, au Portugal. L'annonce est venue le deuxième jour : tous les titulaires de la « Red Card » rejoignaient le groupe volant. Nous n'étions pas si nombreux, j'ai obtenu la première place, dans la plus grande chaleur, à 11h30. J'étais excité comme un pou et je n'avais bien sûr aucun équipement de vol, combinaison, bottes et casque. Je suis donc allé mendier et j'ai emprunté l'équipement, le médecin de l'aviation m'a généreusement laissé son casque, puis je suis allé au briefing des pilotes.

Là, ce dernier m'a expliqué tout ce que nous voulions faire, théorie grise... Il en a été tout autrement. En plus de cela, le biplace TF n'avait pas encore certains équipements de secours. C'est-à-dire qu'en cas d'urgence, j'aurais eu la priorité sur le siège éjectable. Les détails ont été réglé sous une chaleur écrasante et sur la piste.

Le pilote m'a demandé de m'asseoir. Le 1^{er} agent de maintenance et le pilote m'ont attaché sur mon siège, puis ont fermé et verrouillé le cockpit. Le pilote a ensuite fait son tour d'inspection (GoAround) et est entré dans son cockpit. J'ai mis le moteur en marche, la sueur coulait à flots, avec le moteur au ralenti, presque pas de climatisation, puis nous sommes enfin partis sur la piste, break-check, engine-check, O-Ton pilote « *The Engine looks good* », puissance Full Military (100%), freins ouverts et après

le roulage libre, levier de puissance vers l'avant en haut à gauche, à fond dans la postcombustion. Là, la machine part et on reçoit un coup de pied dans le bas du dos. L'accélération était impressionnante. Nous avons décollé, rentré le train d'atterrissage, sommes restés au-dessus de la piste et avons pris de la vitesse.

A la fin de la piste, le pilote a mis l'avion à la verticale sur la fumée de l'échappement et nous sommes partis vers le ciel, à 25'000 ft. Nous sommes redescendus brusquement à basse altitude en traversant des lits de rivières asséchés vers l'ouest, jusqu'à la côte ouest du Portugal. Nous avons survolé l'Atlantique à basse altitude en direction du sud. L'avion a suivi le sillage de fumée. Nous sommes allés de Sines à Cabo Sao Vincente, le point le plus au sud-ouest de l'Europe, puis nous avons volé encore un peu en direction de l'Afrique, dans l'arrière-pays de l'Algarve en direction de l'Espagne. Puis nos quatre réservoirs étaient vides et nous avons pris le chemin du retour en passant devant l'aire d'entraînement et en faisant des approches, pour finir encore par un *looping*, à 5'000 ft.

Nous sommes aussitôt montés à 35'000 ft et à 4,5 g. Mon horizon s'est rétréci, l'oxygène a été poussé à 100% et ma tête est redevenue claire. Le reste était de la routine, mes camarades m'attendaient déjà à l'amarrage. Nous avons fêté le vol inaugural le même soir en buvant du vin tinto et d'autres boissons.

Conclusion : j'ai encore volé plusieurs fois, mais c'était tout simplement génial (« Oberaffengeil »), comme on dirait aujourd'hui. Les vols à l'étranger étaient les plus beaux. En Allemagne, l'espace aérien est trop étroit.

Lors d'une autre formation de passager de jet, j'étais en compagnie d'Ulf Merbold, le premier spationaute ouest-allemand, invité par la Luftwaffe pour un vol sur *Alpha Jet* et TF-104G. Un homme formidable, nous avons eu des discussions intéressantes.

V. S.

