Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 39 (1966)

Heft: 8

Artikel: Im Mirage durch die Schallmauer

Autor: M.K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-517782

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

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

Im Mirage durch die Schallmauer

Erlebnisse eines Journalisten im Cockpit der Mach-2-Maschine

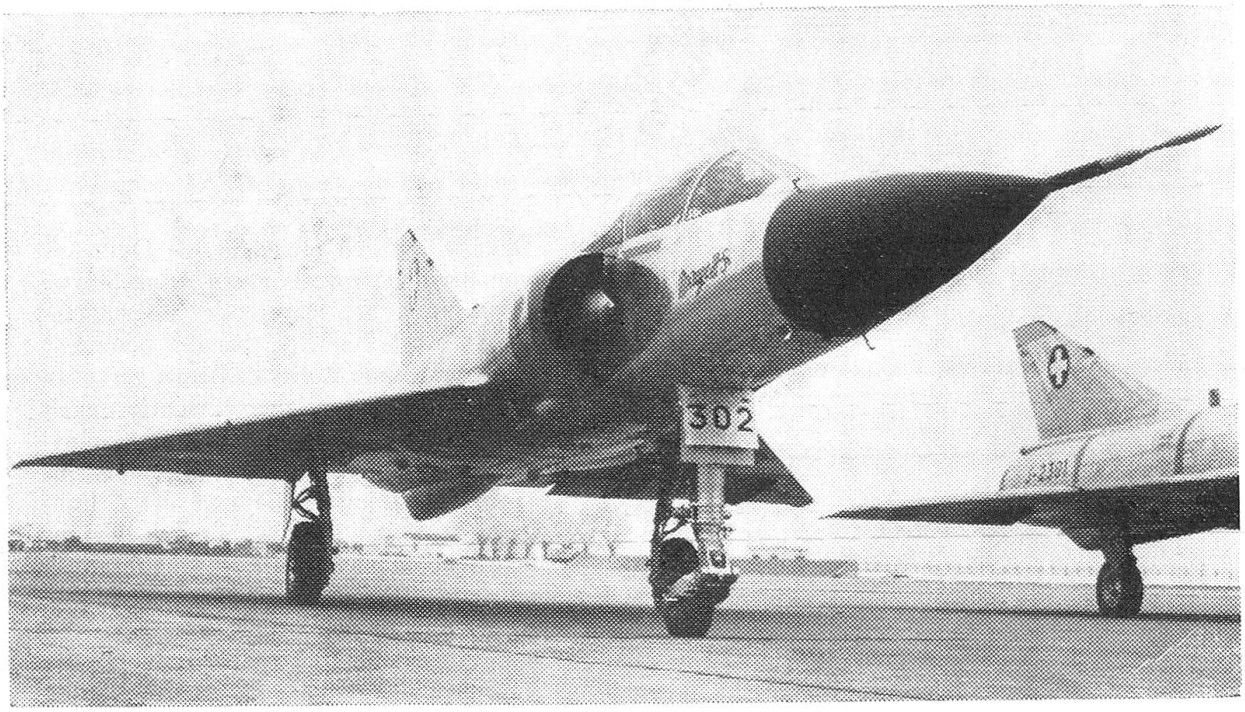
In den nun bald zwei Jahren seit dem Überflug des ersten Mirage nach Emmen haben sich mit dem ganzen Volk vor allem die Zeitungen über das neue — so kostspielige — Waffensystem ereifert; zahlreiche tatsächlich ausgewiesene Leistungen wurden bestritten, andere dem superschnellen Deltaflügler ebenso unverfroren angedichtet. Gerade deshalb lud das EMD vier sorgfältig ausgewählte Journalisten zu einem «Test»-Flug mit der Mach-2-Maschine ein.

Das grosse Abenteuer begann höchst prosaisch im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf, wo wir in stundenlanger Prozedur auf Herz und Nieren untersucht wurden: Blutsenkung, Urinprobe, Schirmbildaufnahmen, diverse Elektrokardiogramme, Kreislaufmessungen, peinlich genaue Überprüfung der Reflexe und des Gehörs, «Flug» in der Druckkabine, Untersuchung von Stirn- und Kieferhöhlen. Nach diesem nachmittagfüllenden Aufenthalt im FAI bestand zwar Gewissheit, dass man den Flug ohne körperlichen Schaden überstehen würde, doch war damit die letzte Hürde noch lange nicht genommen. Vorerst einmal hatten wir uns unter kundiger Leitung mit den unzähligen Schaltern, Hebeln und Knöpfen im Cockpit des französisch-schweizerischen Wundervogels vertraut zu machen. «Wissen Sie, die Pannenwarnlampen leuchten ab und zu mal auf, aber für Sie hat das nichts zu bedeuten», meinte Oberst Arthur Moll, Mirage-Einführungsoffizier bei der Flugwaffe. Und fügte schmunzelnd hinzu: «Ausgestiegen wird jedenfalls nur auf ausdrücklichen Befehl des Piloten!» Für diesen unerwünschten Sonderfall freilich exerzierten wir fast eine Stunde lang am Manipuliermodell eines Schleudersitzes . . .

Hinauf wie im Lift

An einem strahlend schönen Tag ist es dann endlich soweit. Zitternd steht der doppelsitzige Mirage III-BS (BS = Biplace Suisse) am Südende der Piste von Emmen in den Bremsen, während das Triebwerk erstmals auf volle Leistung gebracht wird. Die Gefühle in diesem Augenblick: Spannung, Erwartung und — seien wir ehrlich — wohl auch eine Spur Angst. Das grösste Problem: Wohin mit den Händen? Es fehlt der Manipuliergriff für nervöse Passagiere.

Einige Funksprüche, dann gibt der Pilot, Hptm. Hans Rudolf Stalder, die Blockierung plötzlich frei, und das silberglänzende Triangel schiesst über die Piste. Die Beschleunigung ist enorm.



Bei 230 km/h hebt das Bugrad ab, bei 300 km/h löst sich die Maschine vom breiten Betonband. In verhältnismässig flachem Flug gewinnt der Mirage einen Augenblick lang weitere Geschwindigkeit, bevor ihn der Pilot in einer steilen Linkskurve hochzieht und Kurs auf das Unterwallis nimmt. Auf 2000 Meter lässt ein leichter Ruck den Hochleistungsjäger erzittern: der Nachbrenner erhöht den Schub um weitere 1750 auf 6000 kg. Mit einem Steigwinkel von rund 30 Grad geht es hinauf wie im Lift, der Magen wird nach unten gepresst. «Dübendorf Radar» übernimmt nun die Führung.

Auf 11 000 Meter wird der Nachbrenner ausgeschaltet; mit Mach 0,9 streben wir im Reiseflug dem Genfersee zu. Aus der Kanzel bietet sich ein herrlicher Rundblick, nach links unten auf die föhnklaren weissen Alpen, nach rechts auf das Mittelland und den Jura. Uns bleibt keine Zeit, um die Aussicht zu geniessen. Der Pilot überlässt mir für einige Augenblicke das Steuer: wie ein nervöses Rennpferd reagiert der Mirage auf die feinsten Ausschläge des Knüppels.

Durch die Schallmauer

In der Gegend von Gstaad leiten wir die grosse Umkehrkurve ein, um die quer über die Alpen führende Überschallschneise zu erreichen. Wieder geht der Ruck des Nachbrenners durch die Maschine, der Leistungshebel wandert bis zum Anschlag nach vorn. Das Machmeter beginnt zu klettern: 0,95 — 0,98 — 1 — 1,1 . . . Überschall! Kein Knall, keine Erschütterung, nicht einmal ein Zittern; einzig an den Instrumenten lässt sich ablesen, dass wir die Schallmauer durchbrochen haben. In den Hörmuscheln des Helms ist nach wie vor nur das dumpfe Rauschen des Funks, während am Boden der dumpfe Doppelknall unseren Flug begleitet.

Allmählich nähern wir uns der Geschwindigkeit eines Geschosses (bei Mach 2 fliegt der Mirage etwa so schnell wie eine Karabinerkugel). Bei Mach 1,5, was einer effektiven Geschwindigkeit von 1620 km/h entspricht, pendeln die Instrumente schliesslich ein. Hptm. Stalder schaltet den Nachbrenner aus und zieht hoch. Wir steigen — die letzten paar hundert Meter in Rückenlage — bis auf 13 500 Meter. Dieser «Zoom» lässt die Geschwindigkeit etwas zurückfallen. Das Machmeter steht aber immer noch auf 1,4 als wir — abwechselnd den Knüppel führend — einige Rollen fliegen. Die Erde gerät aus den Fugen, drehen wir uns oder stehen die Alpen Kopf?

Glücklicherweise verliert der Pilot nicht wie sein Passagier vollständig die Orientierung. Über dem Finsteraarhorn zwingt er den Mirage in eine enge Kurve, um die Geschwindigkeit bis in den Unterschallbereich zu vernichten. In ökonomischem Sinkflug, das heisst mit möglichst geringem Treibstoffverbrauch, sinken wir Richtung Thun bis auf 8000 Meter ab. Wie wenn uns feindliche Jäger bedrohen würden, werden die nächsten 4000 Meter im operativen Abstieg bewältigt. Der Druck auf den Ohren wird unerträglich, krampfhaft presse ich die Nase zusammen, um den Ausgleich herzustellen.

Auf dem Rücken durch die Kleinhornlücke

Wir wenden erneut und melden uns bei «Claudia», dem Kommandoposten des Fliegerschiessplatzes Ebenfluh (Axalp) oberhalb von Meiringen. Die Ebenfluh gilt, sowohl schiesstechnisch wie fliegerisch, als die Hohe Schule im Waffeneinsatz für unsere Piloten. «Claudia von Emir 6» (das sind wir), «domanda Ziele libero?». Die Ziele sind nicht frei, eine Doppelpatrouille Venom greift soeben an. Wir fliegen eine Warteschlaufe auf 5000 Meter und verfolgen die Einsätze.

«Ziele libero!» Nun geht's los. Über dem Tannhorn kippt der Mirage weg und sticht steil hinunter. Rasend schnell nähern sich die zerklüfteten Felswände, so, als würde die Erde emporgeschleudert. Links huscht der Kommandoposten vorüber, in 50 Meter Höhe zischen wir über das Ziel hinweg und degagieren Richtung Innertkirchen. Der Pilot zieht hoch, die Arme werden schwer wie Blei, der Anti-g-Anzug bläst sich auf und presst auf Unterleib und Beine. Der Flug hat viel von seinem Reiz verloren, ziemlich benommen und mit einem flauen Gefühl im Magen hänge ich in den Gurten. Wieder greifen wir an, diesmal aus dem Osten, vom Brienzer Rothorn her. Wenige Meter nur trennen die Flügelspitzen von den Felswänden, das Gelände verschwimmt. Weg durch die Kleinhornlücke, auf dem Rücken und 20 Meter über Grund . . .

Schweissnass und mit schwachen Knien

Nach dieser wilden Kurbelei nimmt sich der nächste Programmpunkt wie ein Kinderspiel aus. 900 Meter über Grund fliegen wir im Talkessel von Meiringen eine 360-Grad-Volte. Drei grüne Lampen blinken auf: das Fahrwerk ist ausgefahren und verriegelt. Mit 280 km/h setzen wir aus Richtung Brienz auf der Piste auf. Ein leichter Ruck, der Pilot gibt sofort wieder Vollgas. Die Maschine bleibt angestellt, das Bugrad berührt den Boden überhaupt nicht. Nach einem Kilometer sind wir wieder in der Luft und gewinnen auf den Titlis zufliegend rasch an Höhe.

Eine Linkskurve, und die Maschine beginnt zu sinken. Über dem Pilatus bedankt sich «Emir 6» bei Dübendorf für die Führung. Luzern huscht unter uns hinweg. Nach einer letzten Volte setzen wir auf. Als hätte ihn eine mächtige Faust gepackt, geht ein Ruck durch den Mirage: der Bremsfallschirm ist ausgefahren. Die Geschwindigkeit nimmt rapid ab, nach etwa 800 Meter Landerollstrecke schwenken wir zu den Hangars ab.

Schweissnass und etwas schwach in den Knien klettere ich aus dem Cockpit. 32 Minuten nur hatte das Abenteuer gedauert. Um dieses einzigartige und aufregende Erlebnis zu verarbeiten, braucht es aber Tage, und für einen adäquaten Nervenkitzel würden auch die Kriminalfilme einer ganzen Woche nicht ausreichen . . .

M. K.

Wenige Meter über Grund fliegt der Mirage mit Schallgeschwindigkeit über eine Passkrete um nach Bruchteilen von Sekunden ins gegenüberliegende Tal wegzutauchen.