

Zu unserem Beitrag «Der Mirage in der Feuerprobe» auf den folgenden Seiten

Zwischen Pentagon und Bundeshaus



Unser Mitarbeiter Ernst Saxer, der Autor unserer Exklusivreportage aus Holloman, ist selbst Militärpilot.

Als die finanzpolitische Mirage-Bombe nach dem Aufschlag im Sommer letzten Jahres schon ein bisschen verraucht war, tönte es vor einigen Wochen mit dem Unterton gedämpften Stolzes aus dem Bundeshaus: Der Mirage hat auf einem Versuchsgelände in Amerika den ersten scharfen Schuss auf ein Luftziel abgefeuert. Dass aber das ebenso perfektionierte wie kostspielige neue Waffensystem der Schweizer Flugwaffe seit einem Jahr auf der Holloman Air Force Base im White Sands Missile Range, mitten in der Wüste von New Mexico, im praktischen Einsatz steht, das nahm die Schweizer Oeffentlichkeit in der Aufregung der Mirage-Diskussion nur beiläufig zur Kenntnis. Eingehender hat sich unser Mitarbeiter Ernst Saxer damit beschäftigt. Er ist Oberleutnant der Flugwaffe und hat vier Jahre lang als Berufspilot dem Ueberwachungsgeschwader angehört. Heute tut er als Milizpilot Dienst und ist in der Aufklärungstattel 10 eingeteitt, die 1000 mit 18 Mirage-Aufklärungsflugzeugen ausgerüstet wird. Hauptberuflich ist Ernst Saxer als Fotoreporter in

Luzern tätig. Der Beginn seiner erfolgreichen Tätigkeit als FliegerFotograf fällt ins Jahr 1960, als der gewiegte Alpinist Saxer zum
Piloten des Pilatus-Porters der Schweizerischen Dhaulagiri-Expedition bestellt wurde. Damals stellte er den bisher ungeschlagenen
Höhenlande-Weltrekord mit einem Flächenflugzeug auf. Er landete
auf den Schneefeldern des Himalaya bis 5750 Meter hoch.

In monatelangem Schriftwechsel zwischen Kriegstechnischer Abteilung, Militärdepartement, US Air Force, Schweizerischer Botschaft in Washington und höchsten Stellen im amerikanischen Verteildigungsministerium wurden die Möglichkeiten eines Bildberichts vom Amerika-Training des Mirage für die «Schweizer Illustrierte» sondiert. Am 6. Juni telefonierte uns Ernst Saxer: «Bern und Washington haben die definitiven Bewilligungen erteilt.» Unser Mitarbeiter durfte sich als Schweizer Pressevertreter in Hollomans of fei wie möglich, des heiset in Beginnung von Siche theitselfbeiten bewegen, durfte Fragen stellen und hatte als Pilot Zugang zu zahlreichen wichtigen Testunterlagen und Ergebnissen.

Namentlich die amerikanischen Sicherheitsdienste wurden durch unser Ansinnen vor völlig neue Probleme gestellt. Bisher hatte noch kein ausländischer Fotograf je auf der bedeutenden Raketen- und Luftwaffenbasis an der amerikanisch-mexikanischen Grenze gearbeitet, geschweige denn mit der Kamera einer an sich hochgeheimen "Hot Mission", einer Mirage-Scharfschiessübung beige-

Die «Schweizer Illustrierte» freut sich, ihren Lesern heute mit dem Abdruck des ersten Teils der Exklusivreportage «Der Mirage in der Feuerprobe» die aussergewöhnliche Leistung eines ihrer Mitarbeiter vorlegen zu können. Der Leser wird mit uns übereinstimmen, dass mehrere Aufnahmen Saxers sensationell sind. Unser Reporter hat sich als Pilot nicht damit begnügt, vom Boden aus zuzuschauen, als der Mirage schoss. Mit einem zusätzlichen Aufwand an Verhandlungsgeschick und Hartnäckigkeit konnte erwirkt werden, dass Ernst Saxer auf dem hinteren Sitz eines amerikanischen Kampfflugzeuges F-100 beim entscheidenden Einsatz in Patrouille mit dem schiessenden Mirage fliegen und fotografieren durfte. Zwei Stunden vor dem Start stand freilich noch nicht fest, ob unser Mitarbeiter mitfliegen dürfe. In letzter Minute brachte ein Telegramm aus dem Pentagon die Zustimmung. Von diesem zermürbenden Seilziehen erfuhr Saxer erst Stunden nach dem Flug von seinen amerikanischen Freunden.

Ausserdem sind wir dank dem besonderen Entgegenkommen höchster amerikanischer und schweizerischer Stellen in der Lage, offizielle Zielfotos vom Zusammentrefen der Falcon-Rakete mit dem Zielflugzeug zu veröffentlichen, die sonst nicht einmal der amerikanischen Presse zugänglich sind. Schliesslich bringt unser ausführlicher Bericht eine Fülle lesenswerter Neuigkeiten über Leben und Arbeit der Schweizer Testpiloten und KTA-Beamten in Holloman. Vor allem aber können wir als erste Schweizer Zeitschrift zahlreiche zuverlässige Informationen über den neusten Stand der Mirage-Affäre veröffentlichen. Der Mirage III S ist zu 80 Prozent einsatzbereit. Der vieldiskutierte Zusammenbau des französischen Flugzeugs mit der amerikanischen Taran-Elektronik ist technisch gelöst, und der Mirage hat sich im realistischen Kampfeinsatz glänzend bewährt.



Während Saxers dreieinhalbwöchigen Aufenthalts in Holloman waren die beiden Sicherheitsoffiziere Leutnant Hardy (r.) und Sergeant Davey (l.) seine ebenso wachsamen wie freundlichen Begleiter.

Der Mirage der Feuerp

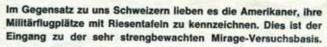




Sorgfältig wird die Rakete angehängt. Statt mit Explosivstoff ist sie mit feinster Messgeräten ausgerüstet, die den Bodenstationen per Funk den genauen Verlauf der Flugbahn melden.

In



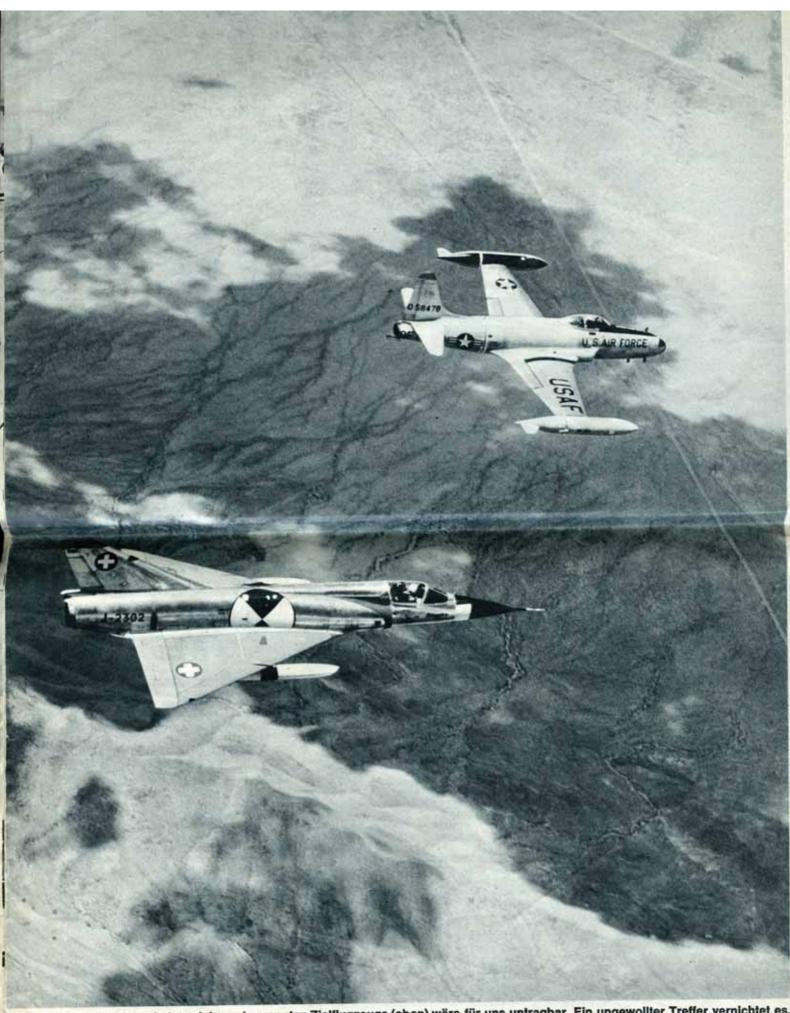


ie Erprobungsbasis für den schweizerischen Mirage ist dreimal so gross wie das Land, welches das neue Kampfflugzeug dereinst schützen soll: Der White Sands Missile Range (New Mexico) ist eines der bedeutendsten Raketenversuchsgelände und zugleich eine mächtige Luftwaffenbasis an der Südwestgrenze der Vereinigten Staaten. Hier jagen uns piloten seit mehr als einem Jahr ihre vielumstrittene neue Superwaffe in einem konzentriert-gründlichen Testprogramm bis an die äusserste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Das schweizerische Mirage-Testprogramm, das seit Herbst 1964 ohne Unterbruch auf der Holloman Air Force Base im White Sands Missile Range abrollt, ist in mancher Hinsicht einmalig. Einmalig -selbst für die abgebrühten Ingenieure und Wissenschafter der amerikanischen Hughes Aircraft Company - ist der hohe Qualitätsanspruch ihrer Schweizer Kunden und damit auch der minutiöse und durchdachte Aufbau des Testprogramms. Einmalig sind die Schweizer Versuche aber auch für das politische Amerika. Zum ersten Male in der Geschichte der USA erprobten Piloten eines ausländischen Staates, der zudem nicht einmal NATO-Partner ist, ihr eigenes Flugzeug zusammen mit dem Personal der Lieferwerke weitgehend selbständig auf einer wichtigen amerikanischen Versuchsbasis, die eine Fülle erstrangiger Militärgeheimnisse hütet. Und einmalig ist diese Erprobung schliesslich auch für uns selber: Noch nie haben wir für eine militärische Beschaffungsaufgabe soviel Geld aufgewendet, noch nie ein Waffensystem so konsequent auf die allerletzten Finessen moderner Kriegstechnik ausgerichtet, und noch nie haben wir ein technisch derart perfektes und militärisch hervorragendes Flugzeug mit einer Salve von administrativen und finanzpolitischen Dummheiten selber abgeschossen.

Vorerst habe ich aber nicht über die politischen, sondern über die technischen Dimensionen des Mirage-





Schon der Aufwand des unbemannten Zielflugzeugs (oben) wäre für uns untragbar. Ein ungewollter Treffer vernichtet es.



Der Höhepunkt der «Hot Mission» ist erreicht: Die Rakete löst sich von der Aufhängevorrichtung und sucht nun allein ihr Ziel.



In dieser Phase beschleunigt der Raketenmotor das Geschoss auf mehr als das Doppelte der Fluggeschwindigkeit beim Abschuss.



Die «Falcon», die eine Spitzengeschwindigkeit von mehr als Mach 3 erreicht, ist verschwunden und verfolgt nun ihr Opfer.



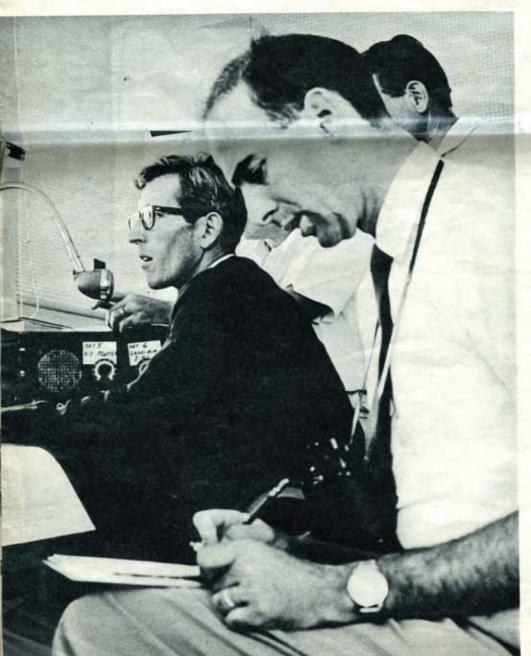
In einem zweisitzigen Kampfflugzeug F-100 konnte unser Fotograf in Holloman zusammen mit dem Mirage aufsteigen und die Schussabgabe in 10 000 m Höhe aus ca. 40 m aufnehmen.



Ueberaus wichtig für die Vermessung des Raketenschusses sind die Bodenradarsysteme. Eines verfolgt das Flugzeug, ein zweites das Ziel, und weitere erfüllen zusätzliche Aufgaben.



15 Kameras mit riesigen Teleobjektiven verfolgen Flugzeug und Geschoss von entgegengesetzten Punkten. Die kugelgesteuerten Kameras machten Hunderte von Aufnahmen pro Sek.



Fortsetzung von Selte 51

ten Mal das Stichwort für meine Serieaufnahme: Baker-baker-, Ich werde es im Funkverkehr auf der «heissen» Frequenz hören, wenn ich neben dem schiessenden Mirage in Patrouille fliege, dann werde ich vor mich hin auf fünf zählen und die Seriebildkamera auslösen, die Innert neun Sekunden 36 Farbaufnahmen macht. Manfred klopft mir noch mit gespielter Ruhe auf die Schultern, dann fasse ich in einem Dienstraum den Fliegeranzug, den mir die Amerikaner geliehen ha-ben. Major Kritzberg, mein F-100-Pilot, kommt. Wir werden im doppelsitzigen Cockpit dieses Kampfflugzeugs angeschnallt und warten in der brütenden Sonne. 400 Meter vor uns steht auf der flimmernden Piste, die schwarze Nase raubvogelgleich Im dunkelblauen Horizont, der Mirage III S, mit dem Schweizer Kreuz, Immatrikulationsnummer J-2302. Zwei Techniker hängen die Falcon-Raketen HM-55 S an den Rumpf, und Manfred hält wie ein gefangener Bankräuber beide Arme hoch, um ja nicht aus Versehen eine Auslösebewegung zu machen. In Patrouille rollen wir auf die Startbahn, Der Mirage heult auf und verschwindet pfeilschnell in der bläulichen Nachbrennerflamme auf seiner Kampfbahn, Wir starten ebenfalls, Einige Zeit vor uns ist bereits die «Drohne» zum Himmel gestiegen, das unbemannte, elektronisch gesteuerte Zielflugzeug vom Typ QF-80, auf das der Mirage in wenigen Minuten schlessen wird, möglichst ohne den teuren Apparat zu zerstören. Major Kritzberg schliesst zum Mirage in Patrouille auf. Wir fliegen knapp Unterschall, 1000 Kilometer pro Stunde und 10 000 Meter hoch über New Mexico dahin. Gewaltiger Eindruck: Der silbergraue Mirage, der mit seinen vier Lenkwaffen seiner Beute entgegenrast. Ich überlege: Dutzende von Ingenieuren und Spezialisten auf den Bodenstationen, auf dem Kontrollturm, im Führungszentrum «King One» verfolgen unseren Flug mit Radarschirmen und Teleobjektiven, verfolgen uns - und sichern uns zugleich. Im Kopfhörer sprechen mehrere Stimmen mit- und durcheinander auf gleicher Frequenz. Funkeinweisungen für Manfred! Drei Minuten vor Abschuss: Wir drehen nach einer Volte von der Umrissdistanz der ganzen Schweiz auf

Fortsetzung auf Seite 56

Im Kontroliturm wird der Flug gesichert. Vorne rechts KTA-Versuchsleiter Ingenieur Rolf Immenhauser, am Mikrophon Testflugingenieur Yves Schneider von den Dassault-Werken.



Diese Aufnahme zeigt den Abschuss der radargesteuerten und mit Rechnern ausgerüsteten Rakete aus anderem Blickwinkel.



Die «Falcon»-Rakete sticht pfeilschnell in den Himmel New Mexicos. Hinter sich zieht sie eine dichte weisse Rauchfahne her.



Diese Zielaufnahmen einer «Hot Mission» sind seltene Dokumente und zeigen die letzten Phasen der Annäherung der Rakete an das Flugzeug. Das Geschoss ist als weisse Kugel gut sichtbar.



Bereits ist das Geschoss (die schwache Rauchfahne ist kaum sichtbar) in bedrohliche Nähe des unbemannten Zielflugzeugs QF-80 gelangt. In einem Sekundenbruchteil ist es geschehen.



Jetzt! Das Geschoss jagt 2 m unter dem linken Flügel des Ziel-Flugzeugs vorbei. Im Ernstfall würde das Geschoss explodieren und die Maschine in Stücke reissen. Die Feuerprobe ist bestanden.

Der Mirage in der Feuerprobe



KTA-Testpilot Manfred Brennwald führte als erster Schweizer Pilot einen «helssen Einsatz» mit dem Mirage III S durch. — Nach dem geglückten Schuss gratulierte ihm sein Freund Rocky Jones, der Chefeinflieger der Hughes Werke.

Nach einem alten Fliegerbrauch malte Manfred Brennwald den erfolgreichen Abschuss auf die Flanke des schnellen Silbervogels, auf der auch schon die Namen aller Testpiloten verewigt sind, die zuvor mit dieser Maschine geflogen sind.

Endkurs in Richtung des Ziels, das uns mit gleicher Geschwindigkeit entgegenrast. Die Stimme von «King One» wird plötzlich höher:

«Ihr Ziel ist jetzt noch X Kilometer entfernt, drehen Sie vier Grad links auf Kurs 348!»

S 02 (Mirage): «Ich sehe das Ziel in meinem Radar»... «Judy» (Stichwort für: Mein Flugzeugradar hat am Ziel angehängt.)

In wenigen Augenblicken wird der Schuss fallen.
«Halten Sie den Kurs ein, Major», beschwöre ich meinen Piloten, während ich im Sucher den Mirage verfolge. Wieder meldet sich Fred:

Darf ich mit meinem Radar selbständig das Ziel ansteuern?

«King One»: «Noch nicht, halten Sie weiter auf Kurs 348.»

Wieso dieser Stopp? Der Mirage-Pilot kann jetzt sein Ziel wohl erkennen und anfliegen, aber auf grosse Distanzen kann ihn der Bodenradar noch genauer einweisen, was für das Gelingen des kostspieligen Tests risikoloser ist.

«King One»: «Machen Sie sich jetzt mit Ihrem Radar selbständig!»

Die Stimme des Befehlshabers ist noch höher geworden, jetzt krāchzt sie beinahe; die Kampfführung ist vom Boden an Fred übergegangen. Weitere Meldung: «Range Optics green.» Will heissen: Alle Geräte arbeiten einwandfrei und werden den Schuss vermessen. Grünes Licht für die Falcon-Rakete! Durch den Sucher sehe ich Freds letzte feine Kurskorrekturen, bei 1100 km/h! Ich habe das schussbereite Flugzeug 40 Meter neben mir im Sucher, Ich laure auf mein Stichwort. Nach der Uebergabe ist es im Funk still geworden. Jetzt *baker - baker*. Fred drückt ab. Jetzt beginnt das Raketenradar zu «denken». Es liefert dem in der Rakete eingebauten Computer in Sekundenbruchteilen die Anflugdaten, und der setzt sie augenblicklich in Steuersignale um, denen die Re-kete haargenau gehorchen wird, ich zähle: «Fünf-vier – drei – zwei – eins ...» Ein grangen — vier — drei — zwei — eins ... = Ein oranger Flammenstrahl schlesst unter dem Mirage-Bauch hervor. Weisser Rauch, und weg ist die Rakete. Für das feindliche Ziel, das ich nicht sehe, gibt es kein Entkommen mehr. Freilich, unsere «Drohne» war nicht sehr gefährdet, denn an Stelle eines Kriegskopfs war in der «Falcon» ein Zielmessgerät eingebaut. Der Schuss selber war auf diese X Kilometer weite Distanz ungeheuer genau. Er zischte zwei Meter an der linken Tragfläche des QF-80 vorbei, mitten im Wirkungsbereich des Kriegskopfes, wie die Zielfotos bewiesen. Das supponiert abgeschossene Ziel erreichte die Hol-Ioman Air Force Base ebenso unbeschadet wie der Mirage und wir. Der ganze absolut kriegsmässige Einsatz hatte nicht ganz zwanzig spannungsgeladene Minuten gedauert.

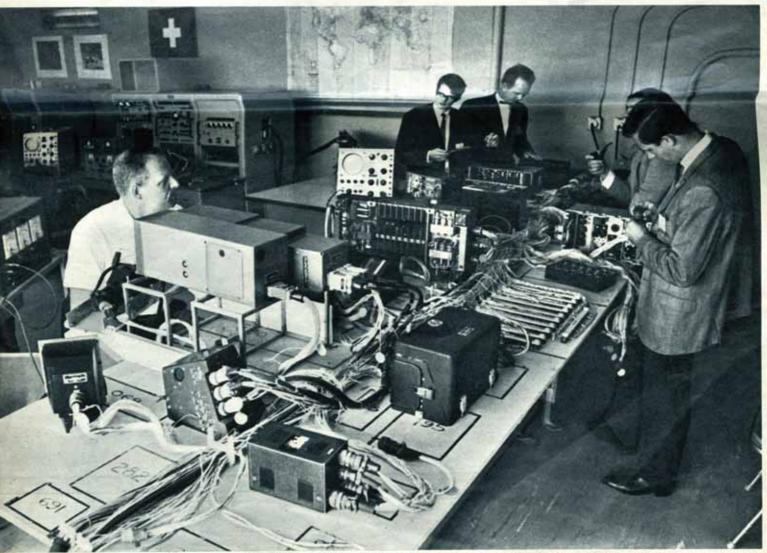
Im zweiten und letzten Teil seines Berichtes «Der Mirage in der Feuerprobe» schildert unser Mitarbeiter Ernst Saxer in der nächsten Nummer den Alltag der Schweizer Piloten und Spezialisten, die seit einem Jahr zum Teil mit ihren Familien in der Raketenstadt Alamogordo am Rande der Wüste leben. Im Mittelpunkt seiner Reportage steht jedoch ein aufregender Zwischenfall bei der Landung eines Mirage, der leicht schwerwiegende Folgen hätte haben können.



gepackt. In der Sierra Blanca, hoch über Alamogordo, gibt es eine vermietet. Die vielen Wälder und Lichtungen erinnern stark an Pferderanch, welche die Reittiere für einen Dollar in der Stunde die herrlichen Reiterlandschaften in unserem Schweizer Jura.

Heisse Landung

Der 9. Juli ist ein so heisser Tag, wie es ihn selbst in New Mexico nur selten gibt. Schon vor Mittag ist das Thermometer auf 45 Grad geklettert, und im «King One», dem Führungszentrum der Mirage-Versuche in Holloman, schwitzen die Techniker und Versuchsleiter wie Rekruten in den Hundstagen. Den ganzen Vormittag hat Mirage J-2302 auf rund 10 000 Metern Höhe Luftkampfangriffe ohne Munition, dafür mit Registriergeräten erprobt. Um die Lunchzeit meldet Fred Brennwald «Auftrag erfüllt», steigt ab und setzt zur Landung an. Mit meinem immer freundlichen Sicherheitsofficer, Leutnant Hardy, stehe ich am Rand der Dreikilometerpiste, auf die sich unser Mirage angekündigt hat. Vielleicht gibt es noch ein rechtes Landebild. denke ich, und stecke das 500er Teleobjektiv auf die Seriebildkamera. Im selben Augenblick unterbricht der Mirage den Landeanflug und startet durch. Merkwürdig, das tut man sonst nicht, wenn das Mittagessen schon beinahe serviert ist! Fred zieht eine zweite Volte über dem Platz und setzt nochmals zur Landung an. Am Flugzeug ist nichts Ungewöhnliches zu bemerken. Einzig der Anflug ist dieses Mal tiefer als gewöhnlich, dafür ist die Triebwerkleistung bedeutend höher. Sicherheitsanflug also! Die Maschine setzt normal auf der Piste auf - aber die Bremsung wird nicht eingeleitet. Mit rund 300 km/h fegt der Mirage über die Piste. Erst auf halbem Weg zeigt sich endlich eine Bremswirkung, und wie! (Siehe Aufnahmen auf der folgenden Doppelseite.) Zuerst zischt eine Wolke von weissem Rauch aus dem Fahrgestell, dann platzt knallend der linke Pneu. Das Rad fängt Feuer, und im Nu ist auch das rechte Rad in Flammen. Der Flugzeugrumpf verschwindet beinahe in einem sprühenden, wilden Feuerschweif, und während die Maschine scheppernd zum Stehen kommt, bemerkt man volle Seitensteuerausschläge. Offensichtlich hat der Pilot Mühe, das Flugzeug in der Pistenrichtung zu halten. Unser Mirage steht noch nicht still, da sind schon drei Feuerwehrwagen der Base an seinen Fersen. Das Fahrwerk wird abgespritzt, und während aus allen Richtungen die Versuchsleiter, Beobachter, Fachspezialisten und Neugierigen in ihren Wagen mit pfeifenden Pneus herbeijagen, ist das bedrohliche Feuer bereits gelöscht. Manfred Brennwald hat das Cockpit noch nicht verlassen; alle diskutieren und werweissen aufgeregt durcheinander. Nur Christian Bourreau, der Chef des Dassault-Bodenpersonals, hat die Ruhe nicht verloren. Mit beispielloser Gelassenheit fährt er seinen Wagen bedächtig an den Mirage heran, winkt einem Schweizer, rollt zwei neue



Das Roof-House ist ein Attikageschoss auf dem Hauptgebäude der Elektronikfirma Hughes in Culver City bei Los Angeles. Hier ist eine komplette Schweizer Mirage-Elektronik für weitere Versuche voll funktionsfähig aufgebaut worden. Trainingsziele bietet der Flugverkehr auf dem nahen Flugplatz genügend.

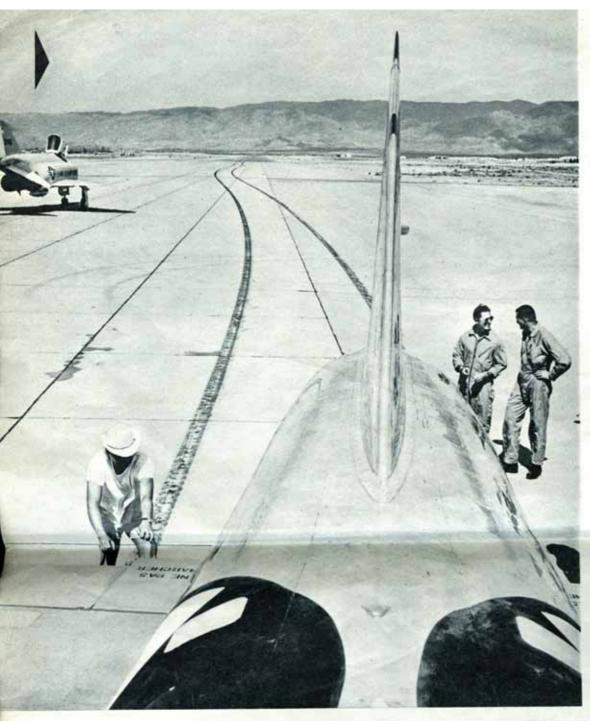


Nach dem erfolgreichen Falcon-Abschuss kehrt der Mirage mit Schallgeschwindigkeit zur Basis zurück. Er führt noch eine zweite Falcon-Rakete, zwei Sidewinder und Kanonen mit. Für einen angepassten taktischen Einsatz im Ernstfall werden aber unsere 57 Mirages zahlenmässig nicht ausreichen.

Fahrwerkräder aus dem Kofferraum und beginnt seelenruhig und wortlos das Flugzeug aufzubocken und die neuen Pneus zu montieren, was nicht schwieriger ist als ein Reifenwechsel beim Auto. Belde Felgen sind bis auf die Nabe durchgescheuert. Aber das erstaunlich robuste Mirage-Fahrwerk hat nicht den geringsten Schaden erlitten. Schon eine Viertelstunde nach der glatten Notlandung, für die Pilot Brennwald verdiente Glückwünsche von allen Seiten erhielt, rollt der Mirage auf eigenen Rädern in den Hangar.

Was war geschehen? Als Fred die erste Landung einleitete, war alles normal. In der Landekurve fuhr das Fahrwerk aus, und in diesem Augenblick leuchteten die Notanzeigen auf: Das erste Hydrauliksystem war ausgefallen, Servolenkung, Fahrwerk, Sturzflugbremse und Radbremsen also ausser Funktion, Blitzschnell reagierte der Pilot: Hvdraulik-Hauptnotsystem einschalten, Maschine durchstarten, hochsteigen und nochmals versuchen. Der Kontrollturm wird informiert. Testpilot Jean Brunner übernimmt das Kommando für den Ablauf der Notlandung. Die Maschine setzt wieder auf, Fred Brennwald versucht doch noch, mit dem defekten System zu bremsen. Geht nicht! Also das unabhängige Notbremssystem ziehen! Diese Notbremse ist recht schwierig zu dosieren. In der ausserordentlichen Drucksituation tat Fred Brennwald das, was wahrscheinlich viele andere Piloten auch getan hätten! Er zog die Bremse zu stark an, die Pneus waren dem Druck nicht gewachsen

und platzten. Dank der Tatsache, dass der Mirage im Gegensatz zu den meisten Kampfflugzeugen dieses unabhängige Notbremssystem überhaupt besitzt, musste das Flugzeug nicht in das Netz am Pistenrand rollen, was erfahrungsgemäss nicht ohne erhebliche Schäden abgegangen wäre. Die Ursache des Hydraulikausfalls war, wie sich in der eintägigen genauen Werkstattuntersuchung herausstellte, ein ganz einfacher Defekt, der sich an jedem Auto und an jedem Kleinflugzeug jederzeit einstellen kann: Eine simple Gummidichtung war leck geworden! Innert zwei Stunden war das Flugzeug repariert, einen halben Tag lang wurde die Hydraulik wieder ausprobiert, und zwei Täge nach der spektakulären und geglückten Notlandung war Mirage J-2302 wieder flugtüchtig!



Als Testpilot Manfred

Brennwald zu einer dramatischen
Notlandung ansetzte, ahnte
unser Mitarbeiter, der mit der
Seriebildkamera bereitstand, noch
nicht, was sich ereignen
würde. Hier löste der Pilot eben das
unabhängige Notbremssystem
aus, das schwierig zu dosieren ist.
Die erhitzten Pneus fangen Feuer.

Das ist die Spur, die das brennende Fahrwerk bei der dramatischen Mirage-Landung auf der Piste der Holloman Air Force Base hinterlassen hat. Als der heisse Pneugummi durchscheuerte, konnte der geistesgegenwärtige Pilot die Maschine nur mit dem Seitensteuer auf der Piste gerade halten.

Wenige Augenblicke später
platzten knallend die Pneus, und
das Flugzeug schlitterte,
einen kometenhaften Feuerschweif
hinter sich herziehend, über
die Piste. Die Geschwindigkeit des
Mirage betrug zu diesem
Zeitpunkt immer noch etwa
200 km/h. Aus diesem Grund nahm
der Pilot seibst kaum
eine Erschütterung wahr.



Bis auf die Nabe waren die beiden starken Räder des Mirage-Fahrwerkes abgeschmiergelt. Der Radwechsel dauerte freilich nicht länger als bei einem Auto. Nach einer Viertelstunde rollte das Flugzeug bereits wieder auf eigenen Rädern in den nahen Hangar zur Kontrolle und zur Reparatur.



Nach der geglückten Notlandung durfte Testpilot Manfred Brennwald (links) die Glückwünsche von Hughes-Chefeinflieger Rocky Jones (Mitte) und Testpilot Jean Brunner (rechts) entgegennehmen. Brunner hatte vom Kontrollturm aus die Notlandung seines Freundes persönlich geleitet.

