

Allwetter! – Ein Mirage IIS-Einsatzbericht

[Text: Maj, Jens Dill, 1997-1999 Kommandant der letzten Mirage-Jägerstaffel (FI St 16), 1999]

Heute herrscht "Allwetter". Es regnet in Strömen, die Wolken hängen tief, es windet stark, und es ist Nacht. Meine Staffel ist auf ihrem Kriegsstützpunkt im Dienst.. Im "Loch", wie wir sagen, 200 Meter tief im Berg. Ich kann das Wetter nicht sehen, aber ich entnehme es dem Zahlencode, der gleichgültig an der Wettertafel drüben hängt. Ich übernehme die Flugzeuge im Schutze des Felsens. Ein paar klitschnasse Soldaten, die eben hereingekommen sind, lassen auf widerliche Bedingungen schliessen. Was wird mich draussen erwarten?

Eine Stimme dröhnt plötzlich in mein Ohr und unterbricht unbarmherzig meine abschweifenden Gedanken. Der Jägerstartbefehl, wieder ein Code. Und dann geht's los. Kaum draussen, prasselt der Regen wütend auf mein Glasdach. Noch werde ich gezogen, während ich mich wie immer auf den Triebwerkstart konzentriere. Dann die Luftbremsen... der Traktor klinkt sich aus. Ich schalte den Scheinwerfer ein. Ein müdes Leuchten nur in der Nacht, der Regen reduziert die Sicht auf wenige Meter. Während ich zum Start rolle, kann ich ein paar vermummte Gestalten erkennen, die den Rollweg sichern.

Ich bringe die Mirage in Startposition, links, etwas zurückversetzt, mein Flügelmann. Die Piste glänzt im Dunkeln und steht förmlich unter Wasser...

Vollgas, Nachbrenner ein, die Mirage schießt nach vorn. Dem Triebwerk scheint die Wasserwand nichts auszumachen. Das Pistenende kommt rasend schnell näher, unmöglich den Start noch abzurechnen. Dann bringe ich die Nase hoch, ich sehe nichts mehr nach vorne. Träge hebt der Jet ab, ein paar Lichter noch fliegen vorbei, dann wird es schwarz. Die zweite Mirage hat mit dem Radar auf mich aufgeschaltet und folgt meinem Flugweg aus der Geländekulisse.

Mit zunehmender Höhe entspannt sich die Hand am Steuerknüppel. Wir teilen uns auf, machen wie geplant unsere simulierten Radarangriffe in absoluter Dunkelheit. Reine Routine, wenn da nicht der Gedanke an die Rückkehr sich bereits wieder im Kopf festsetzen würde.

Zum Schluss geht's noch über die Wolkendecke. Das Himmelszelt breitet sich über mir aus. In Richtung Süden funkelt das Lichtermeer von Mailand; es ist ein traumhafter Anblick, die Zeit zu kurz, um ihn richtig zu geniessen.

Mit dem Absinken wird es wieder schwarz um mich herum. Da unten trotzen die Berge dem Sturm und dem Regen. Ich nähere mich dem Endanflug und muss mich voll darauf konzentrieren. Das Flugzeug wird hin- und hergeworfen. Die Stimme am Funk gibt mir ruhig die Ablagen von Höhe und Flugrichtung bekannt. Steuerknüppel und Leistungshebel sind dauernd in Bewegung. Immer tiefer sinke ich ins Gelände hinab. Mit dem Radar überwache ich den Abstand zum Fels.

Auf dem gespenstischen Grün kommt mir eine bizarre, schwarze Kurve immer näher. Noch immer kann ich nichts sehen. Dann, die Minimalhöhe, auf die ich absinken darf: ich werfe einen Blick nach vorne und kann durch die vom Regen getrübbte Frontscheibe schwach ein paar Lichter erkennen. Das muss sie sein, die Piste, die jetzt rasch näher kommt. Im gleissenden Licht des Landescheinwerfers zeigt sich nun plötzlich wieder der Regen, der die ganze Talschaft zu überfluten droht.

Der Anflug ist steil und schnell, und schräg zur Pistenachse. Noch ein paar reflexartige Korrekturen mit Händen und Füßen und schon durchschlagen die Räder das Wasser auf der Piste. Ich reiße den Bremsschirm raus, ohne den ich die Mirage auf dieser Piste niemals anhalten könnte. Es scheint eine Ewigkeit zu dauern, bis der erlösende Ruck signalisiert, dass der Schirm hält. Aber sofort beginnt das Flugzeug zu schlingern, es scheint unmöglich, die Pistenmitte zu halten. Nur mit Mühe und dem Einsatz aller Steuer kriege ich die Maschine unter Kontrolle. Nach mehreren Versuchen greifen jetzt auch endlich die Bremsen. Ich stehe voll in den Pedalen während vor mir das Pistenende immer näher kommt ! Dann setzt die Bremswirkung voll ein, die Mirage verzögert nun spürbar und mit einem knappen "vitesse contrôlée" signalisiere ich meinem Flügelmann, dass meine Landung normal verlaufen ist.

Zurück auf dem Rollweg verfolge ich dessen Anflug, sehe, wie sich dessen gleissender Scheinwerfer auf der überschwemmten Piste spiegelt. Erst nachdem er sich meldet, löst sich meine Hand langsam vom Knüppel. Weg mit der Sauerstoffmaske, die sich an meinem schweissnassen Gesicht festgeklebt hat.

Nach dem Öffnen des Daches erscheint auch schon das besorgte Gesicht des Flugzeugwartes. "Wie war das Wetter?", fragt er mich. Ich weiss, was er meint, und antworte ihm: "Allwetter".

Portrait Oberstleutnant Jens Dill

Geboren 1958
Militärpilotenbrevet 1979
Militärfluglehrer

Patrouille Suisse-Pilot 1983-86
Kommandant F1St 16 1997-99

Militärische Typen
P-3, PC-6, PC-7, Vampire,
Venom, Hunter, Mirage

Mil. Flugstunden
2000, davon 1016 Mirage

Zivile Typen
MD80, A310, A320, B757/767

Zurzeit Linienpilot Swiss A320

