



BESUCH BEI CHUCK YEAGER AUF DER EDWARDS AIR FORCE BASE

DER SCHNELLESTE GENERAL DER WELT

Er ist mit Sicherheit der berühmteste Pilot der USA, wenn nicht der Welt: Chuck Yeager. Am 10. Oktober 1947 durchbrach er als erster Mensch die damals noch gefürchtete Schallmauer. Bis heute hat Yeager nichts von seinem Ruhm eingebüßt. Bei den Vorbereitungen zur diesjährigen »Open House« Airshow der Edwards Air Force Base traf *fliegermagazin* den legendären Piloten



Text und Fotos: Alexis von Croy

Jedes Jahr im Oktober pilgern hunderttausende Flugbegeisterte zur kalifornischen Edwards Air Force Base in der Mojave-Wüste, Schauplatz des ersten Überschallflugs, Landeplatz des Space Shuttle und Standort der berühmten »Test Pilots School« der US Air Force. Deren berühmtester Absolvent ist immer noch der heute 77-jährige Charles »Chuck« E. Yeager.



1947: Chuck Yeager und die Bell X-1

Nach den Brüdern Wright und Charles Lindbergh war Yeagers Leistung – und natürlich die des gesamten Teams – einer der wichtigsten Beiträge zur technischen Zivilisation im Bereich der Luftfahrt. Am 13. Februar 1923 wurde Charles Yeager als eines von fünf Kindern des deutsch-holländischen Arbeiters Albert Hal Yeager und seiner Frau Susie Mae geboren. Von Wohlstand

konnte bei den Yeagers keine Rede sein, der Vater brachte die Familie mit harten Jobs – etwa bei der Eisenbahn – durch das ärmliche Leben West Virginias. Schon als Kind entwickelte »Chuck« ein ausgeprägtes Gefühl für alles Mechanische, aber er war auch früh ein ausgezeichneter Schütze.

Nachdem er im Juli 1942 in die Grundausbildung der Army Air Force aufgenommen wurde, die er im März 1943 beendete, wurde er der »357th Fighter Group« zugeteilt, bei der er in Nevada lernte, die P-39 Airacobra zu fliegen. Als einzigen seiner Gruppe hatten ihn die Fluglehrer für die Jagdfliegerausbildung ausgesucht. Genau das Richtige für den hitzköpfigen, aber auch sturen und extrem ehrgeizigen Yeager. Nur keine Transporter fliegen!

Yeagers fliegerische Fähigkeiten müssen von Anfang an phänomenal gewesen sein: Mit 15 Gesamtflugstunden hielt ein neuer Fluglehrer ihn für einen erfahrenen Zivilpiloten, der sich zum Militärpiloten umschulen ließ – und war bass erstaunt, als er erfuhr, dass Yeager, wie alle anderen, ein Anfänger war.

Wie knallhart es damals bei der Pilotenausbildung zuging, zeigt eine Anekdote zur Einweisung von Flugschülern auf Hochleistungsmaschinen in Yeagers Biografie: »Der Fluglehrer stand auf der Fläche, ich saß im Cockpit und machte mich mit den vielen Schaltern vertraut. »Okay, Yeager«, sagte er, »beim Start nehmen Sie bei sechzig Meilen die Nase hoch, bei neunzig oder hundert hebt sie ab. Dann fahren Sie das Fahrwerk ein und geben dem Hundesohn voll Stoff, bis Sie hoch genug sind. Dann nehmen Sie das Gas zurück. Das Landen geht umgekehrt. Zum Teufel, das ist doch ganz einfach.« Dann knallte er die Cockpittür zu und gab mir das Signal zum Anlassen. Einweisung beendet.«

Yeagers erster Kampfeinsatz kam am 11. Februar 1944; in einer P-51 Mustang flog er einen Einsatz ohne Feindberührung an der französischen Küste. Stationiert war er in Südengland. Bereits bei seinem achten Einsatz wurde er über dem besetzten Frankreich abgeschossen, schaffte es aber, sich über die Pyrenäen nach Spanien durchzuschlagen.

Nicht gewillt, die Regel zu akzeptieren, dass einmal abgeschossene Jagdflieger nach Hause abkommandiert wurden,

überzeugte er General Eisenhower persönlich davon, dass er weiter fliegen müsse. Zum Kriegsende hatte er schließlich 13 deutsche Maschinen abgeschossen, einmal fünf Me-109 an einem einzigen Tag. Und auch eine Me-262 fiel ihm zum Opfer.

Sein einmaliges Gespür für die physikalischen Grenzen von Flugzeugen und sein Überlebensin-



Kaum zu glauben – aber auch Yeager war mal ein Flugschüler

Apollo zum Mond geflogen wäre. Der amerikanische Starautor Tom Wolfe beschreibt in seinem Tatsachenroman »The Right Stuff«, wie zur Zeit des Sputnik-Schocks amerikanische Testpiloten zu Astronauten ausgebildet wurden.

Warum Colonel Boyd gerade Yeager aussuchte, beschrieb dessen Stellvertreter Colonel Fred Ascani später. Yeager sei geflogen, »als ob er an die Maschine angeschweißt gewesen sei«, als »sei er ein integraler Bestandteil des Flugzeugs«. Boyd hielt Yeager für den besten Piloten, den er jemals zu Gesicht bekommen hatte, und auch unter den Flugzeug-Ingenieuren war man sich einig: Yeager war immer die erste Wahl, wenn es darum ging, bei Messflügen Fehler an den Maschinen herauszukristallisieren. Bekannt war er vor allem für seine unnachahmliche Präzision, aber auch für seinen Mut.

Und Mut konnte er sowohl als X-1-Testpilot wie auch bei der Erprobung der ersten Militärjets ge-

stinkt machten ihn auch später, zuerst auf Wright Field und danach in Muroc (heute Edwards Air Force Base) schnell zum Star unter den Testpiloten, gemeinsam mit Bob Hoover, dem vielleicht einzigen Piloten, der es dort zu jener Zeit mit ihm aufnehmen konnte. Beide erinnern sich lebhaft an den Tag, an dem sie sich kennen lernten: Es war in der Luft, und keiner der beiden konnte den



Chuck Yeager mit Joe Engle, ehemaliger Space Shuttle-Pilot. Im Ruhestand fliegen sie F-15

anschließenden simulierten Luftkampf über der Basis für sich entscheiden. Sie brachen ihn unentschieden ab und wurden Freunde.

1947 bestimmte der Chef der Flight Test Division, Colonel Albert Boyd, den jüngsten Testpiloten auf der Basis zum Piloten der Bell X-1, mit der das Projekt Schallmauer angegangen werden sollte. Bob Hoover wurde der Ersatzpilot. Und das, obwohl der noch ziemlich ungehobelte Yeager im Gegensatz zu vielen seiner Kollegen noch nicht einmal ein College besucht hatte – ein Mäkel, der ihm noch lange Jahre anhaften sollte und schließlich verhinderte, dass Yeager in den erlauchten Kreis der Astronauten aufgenommen wurde. Durchaus denkbar, dass er – schließlich war er unter den Testpiloten unbestritten die Nummer eins – mit

brauchen. Die Maschinen waren teilweise noch absolut lebensgefährlich in ihrem Flugverhalten, die Ingenieure tasteten sich noch mit vielerlei Experimenten an das völlig unbekannte Gebiet der Überschall-Aerodynamik heran. Sogar der perfekte Pilot Yeager brauchte mehr als einmal Glück, um haarsträubende Flüge zu überleben. Wenn seine Frau Glennis daheim in ihrem ärmlichen Haus in der Mojave-Wüste Explosionen hörte, konnte es gut sein, dass der Gatte gerade mal wieder einen Jet geschrottet hatte.

Einen Flug aber wird auch Yeager nie vergessen: Am 12. Dezember 1953, sechs Jahre nach dem fast routinemäßigen Durchbrechen der Schallmauer, die sich unerwarteterweise nicht als hart wie Beton erwiesen hatte, startet Yeager zu einem Flug in der X-1A und stellt einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord auf.

Dann aber passiert es: Bei über Mach 2,44 beginnt die Nase der pfeilförmigen X-1A nach links auszuwandern. Gegenseitenruder zeigt keine Wirkung, und die kurvenäußere Fläche hebt sich. Innerhalb von ein paar Sekunden verliert Yeager – in 60000 Fuß – vollständig die Kontrolle über das Raketenflugzeug: »Es war, wie wenn ich gleichzeitig in vier verschiedene Richtungen fliegen würde – die Hölle«, erinnert er sich. Im ersten Moment dachte er, dass er das Leitwerk verloren hätte. In Wirklichkeit wurde Yeager bei diesem Flug das erste Opfer eines Effekts, den Aerodynamiker »inertial coupling« nennen, einer teuflischen Mischung von aerodynamischen und Trägheits-Gesetzen.

Nach einem Fall von 30 000 Fuß geht die X-1A, nachdem Yeager in höchster Verzweiflung die Trimmung verstellt hat, in ein »normales« Trudeln über. »Und wie man aus dem Trudeln rauskommt, auch mit der X-1, das wusste ich. Ich hatte die X-1 schon ein paar mal getrudelt.« Bei 25 000 Fuß stabilisiert sich die Fluglage langsam, Yeager entkommt auch diesem Flug lebend. Die Auswertung der Flugdaten ergibt, dass die X-1A in 51 Sekunden 51000 Fuß Höhe verloren hat. Kein Wunder, dass selbst einer wie Yeager zugibt, dass er beim Landeanflug nur noch in den Funk »schluchzen« konnte. Instinkt und reines Glück waren seiner Meinung nach der Grund für sein Überleben.

Yeager war zwischen 1947 und 1954 Testpilot Nummer eins auf der Edwards Air Force Base. Einmal flog er in einem einzigen Monat 27 verschiedene Maschinen. Im Oktober 1954 kehrte er in die Air Force zurück, war zwei Jahre lang in Deutschland stationiert und wurde 1962 der Kommandant der Testpilotenschule der Air Force. Während seiner Zeit als Kommandant der Clark Air Force Base auf den Philippinen ab Juli 1966 flog er 127 Einsätze in Vietnam.

Yeagers einzigartige Karriere fand ihren Ausklang, als er einige Jahre später Direktor des »Air Force Safety and Inspection Center« wurde. 1968 schließlich ernannte man ihn zum Brigadegeneral, nicht schlecht für einen Testpiloten ohne College-Abschluss.

1975 wurde Yeager nach 34 Jahren und 10 000 Flugstunden in mehr als 330 Flugzeugtypen pensioniert. So richtig in den Ruhestand getreten ist er nie. Immer wieder flog er in den vergangenen 25 Jahren Jets in Edwards, zeitweilig war er Technischer Berater des Test Flight Center.

Nach drei Jahren Pause, genau 53 Jahre nach dem berühmten Flug der X-1, am 14.10. 2000, knallte es wieder über dem Stützpunkt in der Wüste. Pilot der F-15 im Überschall-Flug: Chuck Yeager!



Privat fliegt Yeager gern diese Husky

Chuck Yeager im Interview

fliegermagazin: General Yeager, gerade sind Sie die F-15 geflogen, und wie wir hören konnten auch mit Überschall. Wie bleibt man bis ins hohe Alter hinein fit genug, um die schnellsten und komplexesten Flugzeuge der Welt zu fliegen?

Yeager: Man hört einfach nie auf zu fliegen, dann geht das schon. Wissen Sie, fliegen ist ja nicht schwierig. Wenn man es einmal richtig gelernt hat ... es ist wie beim Auto fahren. Natürlich muss ich mich aber immer wieder mit den vielen Systemen auseinandersetzen.

fliegermagazin: Also, wenn ich einmal einen Monat nicht fliege, dann fühle ich mich die ersten Minuten noch etwas unsicher.

Yeager: Das liegt nur daran, dass Sie nie so viel geflogen sind wie ich, ich war ja tausende von Stunden in der Luft.

fliegermagazin: Wie viele Stunden genau?

Yeager: An die 14 000, und davon die meisten in Kampfflugzeugen. Die F-15 bin ich jetzt drei Jahre nicht mehr geflogen, aber ich fliege sie seit fast 30 Jahren.

fliegermagazin: Ist es richtig, dass die F-15 leichter zu fliegen ist als viele der alten, viel langsameren Jets?

Yeager: Zuerst einmal ist es richtig, dass alle Jets einfacher zu fliegen sind als alle Kolbenmotorflugzeuge.

fliegermagazin: ... die F-15 leichter zu fliegen als eine P-51 Mustang?

Yeager: Viel, viel leichter! Die Mustang beißt richtig zu, wenn man einen Fehler macht, moderne Düsenjäger aber sind wirklich einfach zu fliegen – wenn man sich einmal an die hohen Speeds gewöhnt hat. Das Einzige, was wirklich komplex ist, sind die Waffensysteme, aber die interessieren Zivilisten ja nicht ... Machen Sie sich aber klar: Eine F-15 fliegt man nicht zum Spaß, das ist eine tödliche Waffe, und zwar die beste, wenn Sie das interessiert.

fliegermagazin: Was würden Sie Privatpiloten empfehlen, die wirklich fit bleiben wollen?

Yeager: Je mehr man fliegt, umso besser wird man, so einfach ist das. Es gibt da keine Geheimnisse.

fliegermagazin: Würden Sie irgendetwas daran ändern, wie Privatpiloten heute ausgebildet werden?

Yeager: Nein, oder besser gesagt, ich habe keine Ahnung, wie Privatpiloten ausgebildet werden. Ich war immer Militärpilot, und als solcher hat mich ehrlich gesagt nie sonderlich interessiert, wie zivile Piloten fliegen. Man schaut einfach aus dieser Position nicht über den Zaun. Aber ich bin letzte Woche dreimal Husky geflogen, Sie wissen schon, das ist sowas wie eine Cub. Ich fliege oft leichte Flugzeuge, das macht mir viel Spaß.

fliegermagazin: Aber die meisten Ihrer Stunden haben Sie in Jets.

Yeager: Allerdings. Ich habe mein Leben in Jets verbracht.

fliegermagazin: Als Sie am 14. Oktober 1947 als erster Mensch die Schallmauer durchbrachen, hatte das für Sie auch eine sportliche Qualität?

Yeager: Hey, Militärflugzeuge, auch die X-1, fliegt man nicht zum Spaß, das läuft alles unter Pflicht. Wenn man beim Militär ist, dreht sich alles um Pflichterfüllung.

fliegermagazin: Als Inhaber so vieler Geschwindigkeitsweltrekorde – hat es Sie nie gereizt, einmal mit ein paar anderen Piloten in Reno um die Wette zu fliegen?

Yeager: Ich war ein einziges Mal in Reno, und es hat mich richtig krank gemacht ...

fliegermagazin: Warum?

» Alle Jets fliegen sich viel einfacher als alle Kolbenmotorflugzeuge «

Yeager: Die zerstören doch nur tolle Flugzeuge. Lauter Selbstdarsteller rennen da rum. Es geht um Geld, viel Geld, und das ist auch schon alles. Schauen Sie, alles was die da machen, ist Flugzeuge zu nehmen, mit denen wir damals im Zweiten Weltkrieg so enthusiastisch gekämpft haben – und sie zu zerstören. Wie soll ich mich da schon fühlen? Also gehe ich dort erst gar nicht hin, diese Szene ist mir wirklich ganz egal. In Reno wird auch nichts bewiesen.

fliegermagazin: Also auch kein Interesse an den Flugzeugrennen der dreissiger Jahre?

Yeager: Das waren ja rein zivile Veranstaltungen, und ich war eben beim Militär. Wir haben gekämpft und die nicht, das ist eben ein großer Unterschied.

fliegermagazin: Haben Sie jemals Segelflugzeuge geflogen?

Yeager: Na klar, ich war sogar Präsident des Amerikanisch-Deutschen Segelflugclubs in Traben-Trarbach, 1954/55, als ich in Hahn stationiert war. Ich bin jede Menge Segelflugzeuge geflogen. Und genau genommen war die X-1 auch meistens ein Segelflugzeug.



fliegermagazin: Was war denn die best glide speed der X-1?

Yeager: 220 Miles per hour (190 Knoten, d. Red.) war die Stallspeed, also flog man immer so mit 250, 260 an. Der Gleitwinkel betrug 1:11, also gar nicht schlecht.

fliegermagazin: Sie haben in Ihrem Buch geschrieben, dass der Gleitflug in Jets gefährlich ist. Warum?

Yeager: Das bezog sich auf die vielen flame outs bei den F-86. Bei zehn Triebwerkdefekten kamen zeitweise neun der Piloten ums Leben –

weil sie glaubten, dass sie die Maschinen im Gleitflug auf einer Straße oder auf einem Feld landen könnten. Erkannten sie dann in niedriger Höhe, dass sie zu weit kommen würden oder zu schnell waren, war es oft zu spät für den Schleudersitz. Darum gibt es in einem solchen Fall nur eins: rechtzeitig aussteigen.

fliegermagazin: Was halten Sie von der Idee, kleine Privatflugzeuge bei einem Unfall am Fallschirm zu Boden zu bringen?

Yeager: Ich finde das gut. Ich hatte ja selbst einmal zehn Jahre lang ein Ultraleichtflugzeug mit einem Rettungssystem.

fliegermagazin: Es gibt aber jede Menge Piloten, die ein solches System für überflüssig halten...

Yeager: Wenn sie noch am Leben sind, brauchen sie es offensichtlich auch noch nie.

fliegermagazin: Sie selbst aber haben auch Überschalljets im Gleitflug gelandet, richtig?

Yeager: Ja, die F-104 (Starfighter, d. Red.) an die 50 Mal. Allerdings hatte ich einen 13 Meilen langen ausgetrockneten See zur Verfügung. Man kommt allerdings mit 190 Knoten an den Boden. Auch die F-15 gleitet ganz passabel. Man muss sich einfach an ein paar Regeln halten. Habe ich eine Drei-Kilometer-Bahn zur Verfügung – kein Problem, dann lande ich auch eine F-15 oder F-16 ohne Antrieb. Sind es nur zwei Kilometer, dann steige ich aus!

fliegermagazin: Was gibt es noch zu fliegen? Gibt es überhaupt noch eine fliegerische Herausforderung für Sie?

Yeager: Der Spaß beim Fliegen kommt bei

Yeager mit einem der Ingenieure des X-1-Projekts, Jack Ridley





mir mit der Aufgabe, die ich mit dem Flugzeug bewältige.

fliegermagazin: Gar keine Maschine, die sie gerne noch fliegen würden?

Yeager: Ich habe sie ja praktisch alle geflogen. Und außerdem, was soll mich daran schon besonders reizen? Wenn Sie ein Parkwächter sind, der jeden Tag 100 verschiedene Autotypen herumkutschiert, und dann kommt einmal einer, den Sie noch nie gefahren haben ... das reizt Sie doch nicht, oder? Ich habe so gut wie alles geflogen, was die amerikanischen Streitkräfte hatten, dazu französische, schwedische und russische Düsenjäger ...

» Warum sich für etwas umbringen, das andere schon besser gemacht haben? «

fliegermagazin: Ins All hat man Sie nicht fliegen lassen, trauern Sie dieser verpassten Chance nach?

Yeager: Klar, das Space Shuttle hätte ich schon ganz gern mal gelandet. Aber es gibt keinen Blick zurück voll Neid oder Zorn.

fliegermagazin: Gibt es ein deutsches Flugzeugdesign, das Sie besonders beeindruckt hat?

Yeager: Ich habe sowohl die Me-109 als auch die Focke-Wulf 190 geflogen. Ich glaube, die 190 war das bessere Flugzeug. Dann bin ich, in Wright Field, die Me 262 geflogen. Die war für ihre Zeit ziemlich fortschrittlich, allerdings hatte sie eine Endurance von nur einer Stunde, und sie war sehr schwer instand zu halten, die Triebwerke hielten immer so zirka drei Flugstunden. Sonst flog sie sich ähnlich wie unsere P-80. Übrigens, den wenigsten Leuten ist heute klar, dass wir im Januar 1945 drei P-80-Jets auf der britischen Insel stationiert hatten, und wenn es nötig gewesen wäre, hätten wir im Sommer schon eine ganze Staffel dort gehabt. Wenn die Deutschen die 262 auch als Abfangjäger eingesetzt hätten, der Krieg hätte wohl einen Monat länger gedauert. Aber auf Hitlers Befehl hin wurde sie ja nur als Luft-Boden-Kampfflugzeug verwendet.

fliegermagazin: Wer baut denn heute die besten Flugzeuge?

Yeager: Das ist schwer zu sagen, jede der Fir-

men hat ihre Spezialitäten. Zu meiner Zeit baute Republic Aviation die besten Steuerungen, die besten Aerodynamiker aber hatte North American. Und Lockheed hatte es immer mit der Speed, die bauten immer die schnellsten Maschinen.

fliegermagazin: Einen Tipp für Leute, die fliegen lernen wollen?

Yeager: Haben Sie viel Geld! Fliegen ist wirklich ein verdammt teures Hobby geworden.

fliegermagazin: Haben Sie eine Vorstellung davon, was ein Liter Avgas in Deutschland kostet?

Yeager: Ja, weiß ich, das ist wirklich schlimm ... Kalifornien ist ja schon ziemlich teuer, drei Dollar die Gallone (entspricht einem Literpreis von 1,60 Mark, d. Red.)

fliegermagazin: Welchen Fehler sollten Piloten nie machen?

Yeager: Sich umzubringen! Was man jungen Piloten wirklich sagen muss, ist, dass es wirklich nichts mehr gibt, was nicht schon einmal jemand gemacht hätte. Heute dreht sich doch kaum jemand um, selbst wenn man mit seinem Flugzeug ein rauchendes Loch im Boden produziert, die Leute gehen einfach weiter. Warum sollte man sich für etwas umbringen, das andere schon besser gemacht haben? Es gibt nichts zu beweisen in Flugzeugen.

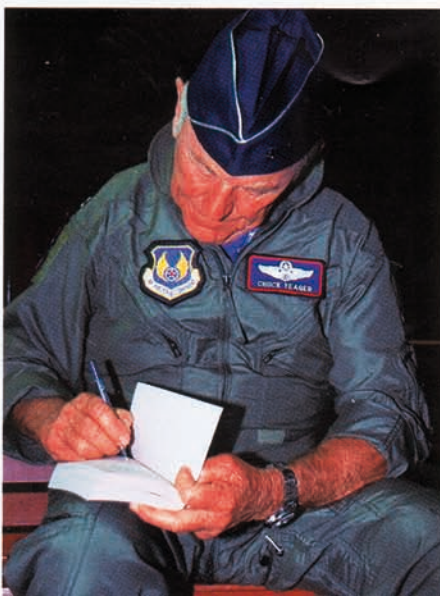
fliegermagazin: Also nichts mit Draufgänger-

tum im Flugzeug. Sie kennen doch das Sprichwort: »Es gibt alte Piloten, und es gibt mutige Piloten«. Warum sind Sie als mutiger Pilot alt geworden?

Yeager: Ach, das sind doch nur Worte, diese Sprüche bedeuten mir nichts.

fliegermagazin: Was denken Sie heute über die Jagdflieger der Luftwaffe, ihre Feinde von einst?

Yeager: Ich kannte Erich Hartmann ganz gut und Günther Rall gehört seit langem zu meinen Freunden, wir verbringen viel Zeit gemeinsam. Günther Rall hatte über 1000 Einsätze, bei denen er fast 280 Flugzeuge abschoß, ich flog genau 67 Einsätze über Deutschland und schoss 13



Flugzeuge ab. Sieben Me-109, eine 262, vier Focke-Wulf 190, eine Ju-188 ...

fliegermagazin: Haben Sie jemals erfahren, wer die Piloten waren, die sie abschoßen?

Yeager: Wir haben damals versucht, nie darüber nachzudenken. Es war ein weiter Himmel, und es ging darum, feindliche Flugzeuge abzuschießen, den Krieg zu gewinnen, sonst nichts. Und heute lebe ich in der Gegenwart.

fliegermagazin: Sie wie die deutschen Piloten waren ja noch ganz junge Burschen.

Yeager: Ja, aber gegen Ende des Krieges, vor allem ab 1944, hatten wir viel mehr Flugenerfahrung als die deutschen Piloten, die nachkamen.



Wir flogen Acht-Stunden-Missionen von England bis fast zur russischen Grenze, die Me und Focke-Wulf hatten nur 90 Minuten Höchstflughöhe. Im November 1944 kam ein deutscher Luftwaffen-Pilot im Schnitt bereits nach drei Einsätzen ums Leben. Wir waren auch noch jung, aber zu diesem Zeitpunkt bereits viel erfahrener.

fliegermagazin: Ist es Yeager-Latein, dass Sie mit den Propellern im Tiefflug manchmal Bodenberührung hatten, wie Sie in Ihrem Buch schreiben?

Yeager: Nein, ein paar Mal passierte das wirklich, vor allem mit der P-39, aber das macht man besser nicht allzu oft!

fliegermagazin: Noch etwas ganz anderes: Viele Piloten haben ja angeblich UFOs gesichtet – Sie auch?

Yeager: Nein, ich nicht. Ich fliege allerdings auch nie betrunken. Das ist doch alles Quatsch!

fliegermagazin: Wie kommt es, dass Sie nach drei Jahren Pause jetzt hier bei der Airshow doch wieder die F-15 fliegen werden?

Yeager: Ein ranghöherer General hatte diese Idee, er rief mich an. Als ich antwortete, ich sei pensioniert, meinte er nur: »Yeager, ich habe Sie nicht gefragt.«

fliegermagazin: Haben Sie heute auch wieder Kunstflug in der F-15 gemacht?

Yeager: Na klar.

fliegermagazin: Das macht ihnen keine Probleme?

Yeager: No problem.

Gewinnen Sie das Buch

Wenn Sie ein handsigniertes Buch von Chuck Yeager gewinnen wollen – schreiben Sie uns und beantworten Sie folgende Frage: Was war die korrekte Typenbezeichnung der Bell X-1, mit der Chuck Yeager am 14.10.1947 die Schallmauer durchbrach?