



Der Anfang...

Im Sommer 1961 fasste das Parlament den Beschluss, 100 Mirage Kampfflugzeuge zu beschaffen und diese in Lizenz in der Schweiz bauen zu lassen. Schwierigkeiten beim Einbau des US-Amerikanischen Waffensystems «TARAN» in den Mirage IIIC machte den Wechsel zur inzwischen von Dassault entwickelten Mirage IIIE notwendig und führte zu Kostenüberschreitungen.

Die daraufhin eingesetzte PUK verlangte eine Reduktion des Bestellungsumfanges auf 57 Flugzeuge (1 MIR IIIC, 2 MIR IIIBS, 36 MIR IIIS und 18 MIR IIIRS)

Die zwei MIR IIIBS U-2001 und U-2002 kamen schon 1964 zur Truppe. Es zeigte sich aber, dass nur zwei Flugzeuge zur Schulung und für das Training am Doppelsteuer nicht ge-

nügten und somit zwei weitere Maschinen, U-2003 und U-2004, nachbeschafft werden mussten.

Noch bevor diese abgeliefert wurden, ging die U-2002 wegen einer Reglerstörung und dem damit verbundenen Schubverlust verloren. Die Ablieferung der U-2003 erfolgte Ende 1969 und die der U-2004 im Frühjahr 1972. Wegen weiteren Verlustes eines Doppelsitzers wurden zwei MIR IIIDS anfangs der 80er-Jahre angeschafft (J-2011 und J-2012).

Ebenfalls 1964 kam der MIR IIIC J-2201 in die Schweiz. Das Flz blieb zu Versuchszwecken und zu div. Abklärungen bei der KTA/GRD (heute «armasuisse»). Der erste MIR IIIRS (Aufklärer) R-2101 wurde 1965 geliefert und der Truppe zur Verfügung gestellt.

Die beiden ersten MIR IIIS (Jäger) J-2301 und J-2302, ebenfalls in Frankreich gebaut, waren ab 1966 in der Schweiz im Einsatz (J-2302 blieb weitgehend bei der KTA/GRD).

Das Gros der Flotte (J-2303 - J-2336 und R-2102 - R-2118) wurde im damaligen F+W Emmen (heute «RUAG Aviation») endmontiert, wobei der Rumpf bei Pilatus AG in Stans, die Flügel bei FFA in Altenrhein und die Triebwerke bei Sulzer in Winterthur gefertigt wurden

Übersicht über die Mirage-Flotte:

1964	U-2001 ... 2002	MIR III BS
1964	J-2201	MIR III C
1965	R-2101	MIR III RS
1965	J-2301 ... 2302	MIR III S
66/67	J-2303 ... 2336	MIR III S
67/68	R-2102 ... 2118	MIR III RS



69/72 U-2003 ... 2004 MIR III BS
1982 J-2011 ... 2012 MIR III DS

Total beschaffte Flugzeuge: 61
Verluste durch Abstürze: 2 BS, 1 RS,
7 S, davon 3 mit tödlichem Ausgang.

Der Quantensprung

Die Mirage-Flotte stellte damals technisch wie taktisch einen Quantensprung dar und stellte an die Piloten, den Betrieb und den Unterhalt hohe Anforderungen.

In den 80er Jahren wurden die Mirage einer umfangreichen Kampfwertsteigerung (KAWEST) unterzogen, äusserlich gut sichtbar durch die angebauten «Canards», welche die Stabilität bei hohen Anstellwinkeln wesentlich verbesserten.

Das Ende

Schon Ende 1999, nach der Einführung des F-18C/D «Hornet», kam das «AUS» für die Jägerflotte. 14 der verbliebenen 29 Flz fielen der Schrottpresse zum Opfer, 15 Exemplare gingen an Museen, private Sammler oder sind noch auf einzelnen Flugplätzen in der Schweiz anzutreffen.

Das gleiche Schicksal ereilte, früher als ursprünglich gedacht, Ende 2003 den Rest der Flotte. Die Ausserbetriebnahme der Aufklärer wurde begleitet von den beiden speziell lackierten Flz «Black and White», welche heute in Stans beim «Centre Mirage», früher

Sonne Märt
Bremgarten

das konsumentenfreundliche
Einkaufszentrum:

- 25 Läden unter einem Dach
- Jeden Morgen ab 08.00 Uhr geöffnet
- Über Mittag immer geöffnet
- Jeden Freitag Abendverkauf bis 20.00 Uhr
- Immer genügend Parkplätze

www.sunnemaert.ch

Motel Rex, im Freien zu bewundern sind.

Die Fortsetzung beim Mirage-Verein BUOCHS

Der Mirage-Verein konnte von den grosszügigen «Geschenken», wie sie bei der Liquidation der MIR IIIS getätigt wurden, nicht profitieren und wurde an die Versteigerung vom 26.11.2004 verwiesen. Mit sehr viel Glück und dank besonderen Umständen ist es uns gelungen, unsere MIR IIIRS R-2109 zu ersteigern, seither befindet sie sich im Besitz des Mirage-Verein Buochs.

Hier eine kleine Zusammenstellung des «Lebens» unseres Kernstückes R-2109

09.07.68: Fertigstellung im F+W
09.09.68 Erstflug
20.01.69 Ablieferung an die Truppe
03.01.89 KAWEST
10.07.02 letzter Flug
Total Flugzeit: 3005 Stunden und 10 Minuten und 4589 Landungen.

Eine Nuss musste aber noch geknackt werden, denn die Flugzeuge welche am 26.11.2004 versteigert wurden, hatten alle keine Triebwerke eingebaut. Ohne ein funktionierendes Triebwerk wäre aber der Vereinszweck (siehe Februar Ausgabe) nicht zu erfüllen gewesen. Ein Triebwerk stellte uns die «armasuisse» in verdankenswerter Weise zur Verfügung, wir hatten aber die Rechnung ohne das BAG (Bundesamt für Gesundheit) gemacht, welches uns wegen des im Kompressor in Spuren vorkommenden Thoriums die Übernahme verwehren wollte. Nach zähem Ringen, der Empfehlung des damaligen Kdt der Luftwaffe und unter strengen Auflagen (Strahlenschutzexperte im Verein / Entsorgungsfond) durften wir dann endlich das Triebwerk einbauen. Nach der Wiedervermählung mit dem Triebwerk starteten



Dank Ferdinand Meyer lebt die «Legende» weiter. Hier sitzt er im Cockpit seiner Mirage R-2109

wir am 09.12.2006 zum ersten «vereinseigenen» Standlauf. Andere, ebenfalls Thorium enthaltende Teile wie Luftbremsen, Fahrwerkorteile etc. mussten mit Aluminium substituiert werden. Seither läuft unser ATAR wie ein «Örgeli» und hat auch schon wieder einige Stunden an Laufzeit hinter sich gebracht.

Anfänglich für eine kurze Zeit in der Kaverne untergebracht, musste unsere Maschine aber aus Sicherheitsgründen (die Kaverne ist nach wie vor der militärischen Geheimhaltung unterworfen) umgesiedelt werden. Der Bund (SWISSINT) als Betreiber der Flz Halle III in Buochs, gewährte uns, doch auch nur für kurze Zeit, Gastrecht. Es blieb uns dann nichts anderes

übrig, bis die Verhandlungen mit der Luftwaffe über die Mietmöglichkeit des Bremshauses (Standlaufgebäude) abgeschlossen werden konnten, das Flz im Freien beim Gastgeber RUAG in Stans zu parkieren.

Am 01.09.2007 war es dann soweit: Im Bremshaus auf dem Flpl BUO können wir unseren Vogel seither gut und zweckmässig unterbringen.

Der MIRAGE-Verein Buochs freut sich über jeden Besuch.

www.mirage-buochs.ch
info@mirage-buochs.ch

Der Präsident: Ferdinand Meyer