

# DER MIRAGE-VEREIN BUOCHS

**Der MIRAGE-Verein Buochs hat vor über zehn Jahren aus einem erstiegen, leeren Flugzeug einen funktionstüchtigen Mirage IIIRS komplettiert und ist bemüht, diesen Zustand so lange wie möglich der Nachwelt zu erhalten. Zusammen mit der neu im Freien aufgestellten Jägerversion Mirage IIIS und viel dazugehörigem Material bietet der Verein eine gute Möglichkeit, sich über die sehr spannende Zeit der Mirages zu informieren.**

## EINFÜHRUNG

Die wenigsten Leserinnen und Leser mögen sich an den sogenannten «Mirage-Skandal» erinnern. Der Lizenzbau der Mirage IIIS/RS führte, verursacht durch eine Vielzahl von Fehleinschätzungen, anspruchsvollen technischen Problemlösungen bei der «Verheiratung» zweier Systeme und wenig zweckmässiger Führung des Projektes zu einer massiven Kostenüberschreitung. Schliesslich, auf Verlangen der durch den damaligen Nationalrat Kurt Furgler präsidierten Parlamentarischen Untersuchungskommission (PUK), wurde eine Reduktion der vom Parlament bewilligten Flotte von 100 Mirages auf noch 57 Flugzeuge beschlossen (36 Mirage IIIS, 18 Mirage IIIRS, 2 Mirage IIIBS und 1 Mirage IIIC). Später wurde die Flotte dann noch um vier Doppelsitzer-Flugzeuge Mirage III BS/DS aufgestockt. Mit den

verbleibenden Maschinen konnten zwei Fliegerstaffeln Abfangjäger und eine Staffel Aufklärer aufgestellt werden.

Aus unserer Sicht ein Fehlentscheid, denn Kosten wurden praktisch keine eingespart, aber die Kampfkraft der Flotte nahezu halbiert und auf einen Teil des Einsatzspektrums musste verzichtet werden.

Unsere Mirage IIIS (Abfangjäger) und Mirage IIIRS (Aufklärer), nun ein Mix aus dem französischen Hause Dassault und dem amerikanischen Avionik- und Lenk Waffenhersteller Hughes, waren zu jener Zeit absolut «state of the art». Die Flugzeuge haben sich über fast vier Jahrzehnte bewährt und bildeten lange Zeit das Rückgrat der Flugwaffe.

## BAU, WARTUNG UND BETRIEB

Schon der Lizenzbau hinterliess in der Region Zentralschweiz seine Spuren, denn namhafte Arbeiten wurden hier ausgeführt: Die Flugzeugrümpfe bei der Firma Pilatus in Stans und die Endmontage beim F+W in Emmen (dagegen die Flügel bei FFA Altenrhein und die Triebwerke bei SULZER).

Die relativ kurze Zeit des Lizenzbaues wurde dann abgelöst durch eine fast 40-jährige Periode des Betriebes, des Unterhaltes, von Überholungen und Reparaturen (MRO). Diese Tätigkeiten führ-

te die damalige Betriebsgruppe Buochs-Ennetbürgen des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) mit über 600 Mitarbeitenden aus. Auf allen Stufen, also vom Flugbetrieb, über den Gerätewechsel bei Defekten, die Reparatur dieser Geräte, die Reparatur und Überholung von Triebwerken, die Reparatur und Überholung der Flugzeuge, eingeschlossen Strukturreparaturen und Änderungen auf industriellem Niveau waren die notwendigen Qualifikationen vorhanden. Von den Radar- und Übermittlungssystemen soll hier nicht die Rede sein.

Ziel war es, sichere, zuverlässige und einsetzfähige Flugzeuge für den Trainingsbetrieb und auch für den Konfliktfall bereitzustellen. Verbesserungen am System durch weniger Defekte, bessere Leistungen, geringere Standzeiten und grösserer Lebensdauer war eine Daueraufgabe. Dazu brauchte es weniger Schreiner, dafür mehr Elektriker, weniger Sattler, dafür mehr Elektroniker. Ein beruflicher Strukturwandel.

Hunderte von Familien, nicht nur die Väter, sondern auch deren Söhne und Töchter haben ihren Lebensunterhalt mit diesem und für dieses Flugzeug verdient, ihren Beruf leidenschaftlich ausgeführt oder, entsprechend dem Alter, auch erlernt.

Der BAMF-Betrieb war ja nicht Selbstzweck, sondern Leistungserbringer für die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Diese waren mit dem Flugplatz Buochs mit zwei Mirage-Staffeln (zwei Drittel der Mirage-Flotte) sehr prominent vertreten. Der Stützpunkt eines reinen Mirage-Geschwaders mit einer Jäger- und einer Aufklärer-Staffel, betrieben durch die Flugplatzabteilung 10 mit sieben Kompanien (ca. 1'500 Angehörige der Armee) war jährlich während fast vier Wochen im Betrieb und hat trotz über jeweils zwölfstündigem Flugbetrieb nicht nur Lärm erzeugt, sondern auch viel Goodwill und Sympathien ausgelöst. Erwähnt sei hier auch noch die jährliche Verlegung der Mirage-Rekrutenschule aus Payerne mit etwas weniger umfangreichem Flugbetrieb während weniger Wochen.



Ausstellung im Bremshaus



**Mirage-Aufklärer R-2109 beim Rollen**

Zweifelsfrei darf behauptet werden, dass die Mirages die Zentralschweiz und insbesondere Nidwalden geprägt haben. Eine ganz spezielle Militär- und Industriekultur ist da herangewachsen!

### **DIE ZEIT DANACH**

Nichts dauert ewig! Die Mirage IIIS, die Jäger also, wurden Ende 1999 durch die F/A-18 ersetzt und ausgemustert. Ende 2003 wurden die Mirage IIIRS, die Aufklärer, gar ersatzlos gestrichen. Der «ewige Frieden» war ja schliesslich angebrochen?

In diese Zeit fielen auch die diversen Neuorganisationen der Armee und deren Verwaltung. Das BAMF wurde aufgelöst und in die RUAG, das Bundesamt der Betriebe der Luftwaffe (BABLW) und auf weitere Organisationen aufgeteilt. Die bestehende Kultur wurde zerschlagen. Das wirkte sich bei der Liquidation der Mirage-Flotte «verheerend» aus. Diese wurde sehr schnell, konsequent, erbarungslos, ja für viele frustrierend ausgeführt. Keine Rücksicht, keine Gefühle, rein nur technokratisch! Sachlich sicher richtig. Aber?

### **DIE ANTWORT**

Viele Mitarbeiter des ehemaligen BAMF, der RUAG, des BABLW und weiterer Nachfolgeorganisationen fühlten das

entstandene Loch förmlich. Die Erkenntnis machte sich breit, darin eine Kultur zu verlieren.

Zur Rettung oder Fortsetzung dieser Kultur auf kleinem Feuer raufeten sich einige Betroffene zusammen und diskutierten Möglichkeiten, entwickelten Ideen und Visionen. Im Vordergrund stand die Vorstellung, einen Mirage-Doppelsitzer (Mirage IIIDS) zu erstellen und flugtüchtig zu erhalten (so wie es unsere Kameraden in Payerne tun). Doch das gewünschte Flugzeug stand anderen zur Verfügung. An der anfangs November 2004 durchgeführten Gründungsversammlung des MIRAGE-Vereins Buochs wurde diese «Flugbetriebsidee» durch die 25 Anwesenden leidenschaftlich diskutiert und schliesslich wegen des zu hohen finanziellen Risikos verworfen.

Aber ohne MIRAGE kein MIRAGE-Verein! Somit setzte der neu gegründete Verein auf die am Ende des gleichen Monats stattfindende Versteigerung von hauptsächlich angebotenen Aufklärer Mirage IIIRS.

Durch sehr glückliche Umstände gelang es dem frisch gebackenen «Club», ein Flugzeug für etwas mehr als Fr. 32'000.- zu erwerben. Überglücklich – der Grundstein war gelegt!

Doch damit begannen die Sorgen erst richtig. Die Unterbringung des Flugzeuges gestaltete sich doch wesentlich schwieriger als es anfänglich ausgesprochen hatte und zu allem Übel machte uns eine Gesundheitsbehörde wegen des Thoriums im Kompressor-Gehäuse das Triebwerk streitig. Doch eine gewisse Hartnäckigkeit führte zum Ziel und wir konnten unsere Homepage, als Mieterin des Standlaufgebäudes (auch Bremshaus genannt) beziehen, das Triebwerk einbauen und das Flugzeug in «Betrieb» nehmen. Seither sind einige Jahre verstrichen, der MIRAGE-Verein hat sich etabliert und ist personell und materiell moderat gewachsen. Wir zählen zur Zeit etwa 290 Mitglieder und eine kleine, aber sehr treue Gönnergruppe.

### **UNSERE SATZUNGEN**

Der Verein bezweckt den Erhalt von Mirage III Flugzeugen und die ideelle Weiterführung der Mirage-Ära in der Zentralschweiz.

Er strebt dies an durch

- Erwerb, Pflege und Erhalt von Mirage III Flugzeugen, Waffen, Bodenmaterial, Simulatoren und deren Infrastrukturen.
- Erstellen einer Dokumentation über das Flugzeug und dessen Umfeld.
- Erhalt und Pflege von weiterem auf dem Flugplatz Buochs unterhaltenem

Material der Militäraviatik.

- Präsentation der Sammlung und Einrichtungen in der Öffentlichkeit.
- Zusammenarbeit mit Museen und Vereinen mit ähnlicher Zielsetzung und anderen interessierten oder örtlichen Organisationen.
- Erbringen von Dienstleistungen im Umfeld von ehemaligen Schweizer Mirage-Flugzeugen.
- Pflege der Kameradschaft und des Gedankenaustausches mit MIRAGE- und Militäraviatik-Interessierten.

Dank seriöser Arbeit und zweckmässiger Organisation wurde unserem Antrag auf eine Zertifizierung durch die Zentralstelle für historisches Armeematerial (ZSHAM) entsprochen und wir konnten in die höchste Klasse A Einzug halten. Ein Status, welcher uns bevorzugten Zugang zu Liquidationsmaterial der Armee ermöglicht.

### UM WAS GEHT ES NUN KONKRET?

- 1) Es geht um die Pflege, das heisst um die Instandhaltung und/oder um die Instandsetzung des eigenen und des geliehenen Materials:
  - Die beiden Flugzeuge Mirage IIIRS R-2109 und Mirage IIIS J-2313
  - Die dazugehörigen Waffen (Kanonen, Luft – Bodenlenkwaffe NORAS, Luft – Luftlenkwaffen Falcon und Sidewinder)
  - Aufklärungsmittel wie Kameras und Infrarot-Behälter
  - Flugzeug- und Triebwerk-Komponenten (Ersatz- und Anschauungsmaterial)
  - Instruktionmaterial
  - Bodenmaterial und Werkzeuge
  - Piloten- und Mannschaftsausrüstungen
  - Dokumentationen (Vorschriften, Handbücher, Berichte, Fotos, Presseartikel etc.)
- 2) Es geht um das Sammeln und Herrichten von fehlendem, relevantem Material und Dokumentationen:
  - Instrumente und Elektronikkomponenten
  - Anschauungs- und Instruktionmaterial (Ausbildungsunterlagen, Schemata etc.)
  - Schrifttum (Bücher, Presseerzeugnisse, Berichte, Fotoaufnahmen etc.)



Vor dem Bremshaus, links Mirage-Aufklärer, rechts Mirage-Jäger

- Ganz allgemein um Material, welches einen Bezug zu Flugzeugen, zur Luftwaffe und zum Militärflugplatz Buochs hat

3) Es geht um den Erhalt des Know-how

- Aus- und Weiterbildung von Fachspezialisten auf dem Flugzeug Mirage und dessen Komponenten (Flugzeugwarte, Flugzeugmechaniker etc.)
- Erhalt und Weitergabe von Kenntnissen der Systeme des Flugzeuges und über die Anwendung und Pflege der Dokumentationen

4) Es geht um den Zustand des Bremshauses

- Unterhalts- und Reparaturarbeiten am Bremshaus, sofern diese unsere Möglichkeiten nicht übersteigen
- Umgebungsarbeiten

5) Und schliesslich geht es um die Hauptsache, nämlich um die Präsentation all unserer Anstrengungen

- Wir haben eine begehbare Sammlung.
- Wir haben ein einsehbares Archiv.
- Wir sind in der Lage, Triebwerkkläufe vorzuführen.
- Wir sind bereit und fähig, Einsatzverfahren zu demonstrieren.

Wir sind, ganz unbescheiden, stolz auf das bisher Erreichte und setzen uns gerne ein, den angefangenen Weg zum teilweisen Erhalt dieser vergangenen Industrie- und Militärkultur weiterzuziehen.

Wir danken für die vielen Sympathie Kundgebungen, Ihr Interesse und Ihre Unterstützung.

### WIE WEITER?

Doch kein Zustand währt ewig, denn die Luftwaffe hat den Flugplatz Buochs, auch als sogenannte «Sleeping-Base», aufgegeben und die Eidgenossenschaft hat mittlerweile grosse Teile der Anlagen des ehemaligen Militärflugplatzes (Gebäude, kleine Piste, Rollwege) verkauft.

Es ist nun noch nicht klar, was mit der grossen übrigen Infrastruktur (Kavernen und Vorgelände mit dem Bremshaus, unserem jetzigen Zuhause) geschieht. Es ist zu hoffen, dass die allfälligen zukünftigen Besitzer sich wieder bewusst werden, welche grosse Bedeutung zum Beispiel der Kavernenanlage im Zusammenhang mit der 40-jährigen Mirage-Geschichte des Flugplatzes Buochs zukommt. Wir vom Mirage-Verein haben ein wahrlich legitimes Interesse daran, zumindest Teile davon weiter im Sinne einer «Vision Kavernenmuseum» betriebsbereit aufrechtzuerhalten und auch der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Weitere Informationen über den MIRAGE-Verein und über unsere Aktivitäten entnehmen Sie bitte unserer Homepage: [www.mirage-buochs.ch](http://www.mirage-buochs.ch)

Text: Meyer Ferdinand, Präsident

Fotos: Ulrich Wenger