Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 29 (1963)

Heft: 9-10

Artikel: Der Stand des "Mirage"-Geschäftes : der neue Chef der KTA, Oberstdivisionär Fred Kuenzy, orientiert die Presse

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-364066

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

kann. Es bleibt nur noch zu hoffen, dass alles getan wird, um dem Lande einen gesunden Bauernstand zu erhalten, um dieses Wunderprodukt der Technik und Mathematik mit Hilfe der Natur in Notzeiten auch vom Papier in die Wirklichkeit umsetzen zu können.

Diese Massnahmen der schweizerischen Behörden sind ein sprechendes Beispiel dafür, wie auf allen Gebieten der Abwehrbereitschaft einer Nation weitsichtig geplant werden kann, nichts dem Zufall und der Improvisation überlassen wird, um verantwortungsbewusst alles Menschenmögliche zu tun, um nicht nur die militärische Abwehr, sondern auch den Schutz der Zivilbevölkerung und ihr Ueberleben in Kriegs- und Katastrophenfällen zu gewährleisten.

Der Stand des «Mirage»-Geschäftes

Der neue Chef der KTA, Oberstdivisionär Fred Kuenzy, orientiert die Presse

Die Zeitspanne seit der Verabschiedung der Mirage-Botschaft durch die eidgenössischen Räte — rund 2¼ Jahre — wurde durch alle beteiligten Instanzen dazu benützt, die Realisierung der Mirage-Beschaffung mit aller Kraft voranzutreiben. Der ständige Fluss dieses arbeitsintensiven und äusserst komplexen Geschäftes hat uns zu einer gewissen Zurückhaltung in der Orientierung der Oeffentlichkeit bewogen, doch sind wir heute in der Lage, einen Ueberblick über

1. den bisherigen Verlauf
2. den heutigen Stand
3. die geplante Weiterführung der Arbeiten

zu geben. Vorauszuschicken ist die Feststellung, dass die Mirage-Beschaffung das umfangreichste und komplizierteste Geschäft darstellt, welches dem Eidgenössischen Militärdepartement und insbesondere der Kriegstechnischen Abteilung je zur Durchführung übertragen wurde.

1. Der bisherige Verlauf der Arbeiten

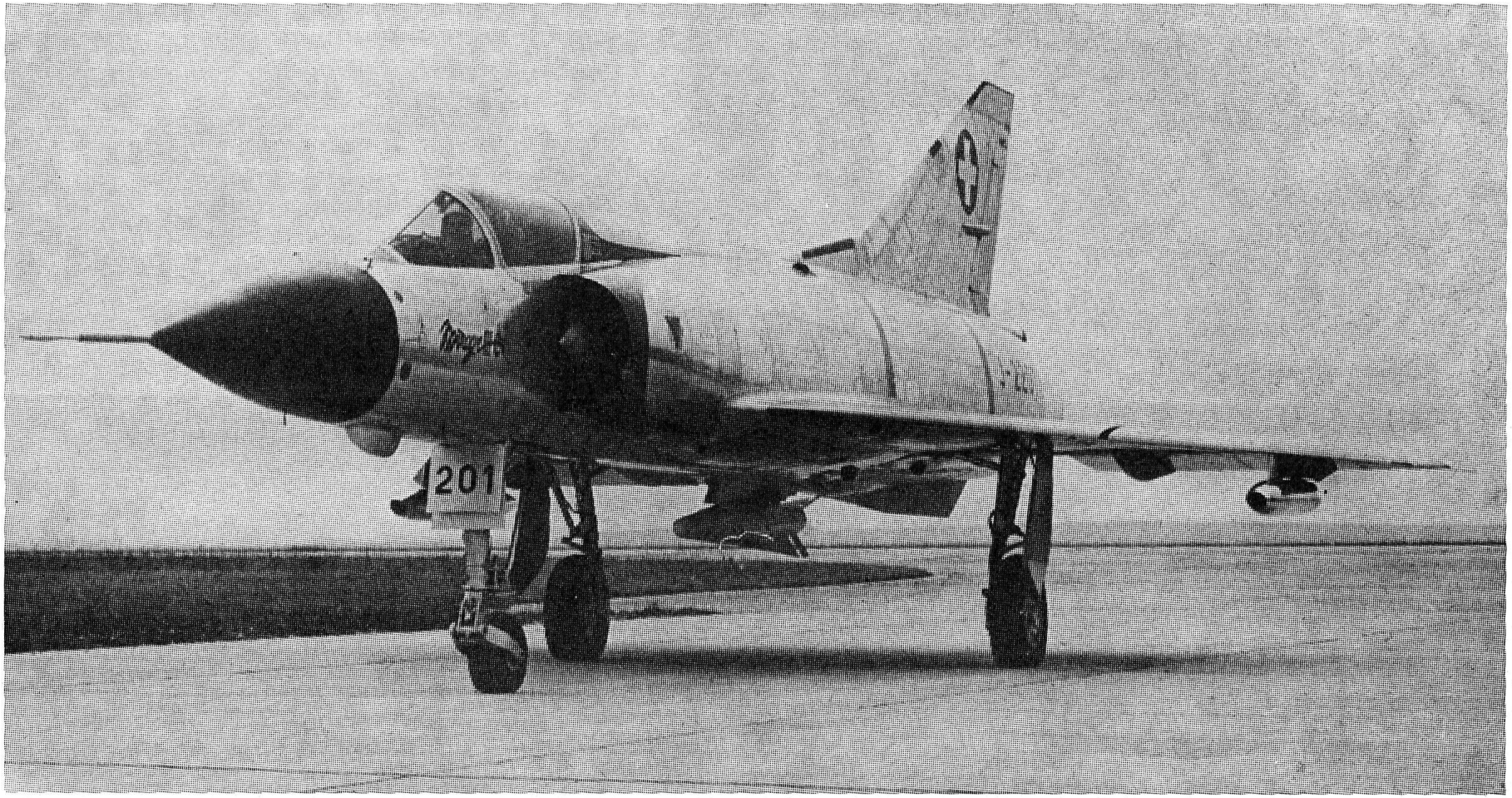
Der durch die eidgenössischen Räte bewilligten Mirage-Botschaft lagen einerseits die Erprobungen (Evaluation) der Arbeitsgruppe für Flugzeugbeschaffung und anderseits die verbindlichen vertraglichen Abmachungen (Optionen) mit den französischen Lizenzgebern zugrunde. In diesen Optionsverträgen war die Beschaffung eines Flugzeuges vorgesehen, das sich nur in einzelnen Punkten — so beispielsweise in den Kurzstart- und Kurzlande-Eigenschaften — vom fast vollständig erprobten französischen Modell Mirage III C unterschied.

Die Wahl der Flugzeugelektronik (Feuerleit- und Navigationssystem) wurde damals auf Grund des Entwicklungsstandes der in Frage kommenden Typen ausdrücklich zurückgestellt, doch wurde diesbezüglich von den entsprechenden Annahmen ausgegangen. So wurde vorausgesetzt, dass z. B. die später zu wählende Elektronikausrüstung in bezug auf Volumen und Einbauschwierigkeiten den für den französischen Mirage III C vorgesehenen Geräten entsprechen würde. Des weitern wurde besonders ins Auge gefasst, dass der Mirage-Jagdbomber durch Anhängen eines zusätzlichen Aussenbehälters, welcher die gesamte Aufklärungsausrüstung enthält, als Aufklärer zum Einsatz kommen könnte.

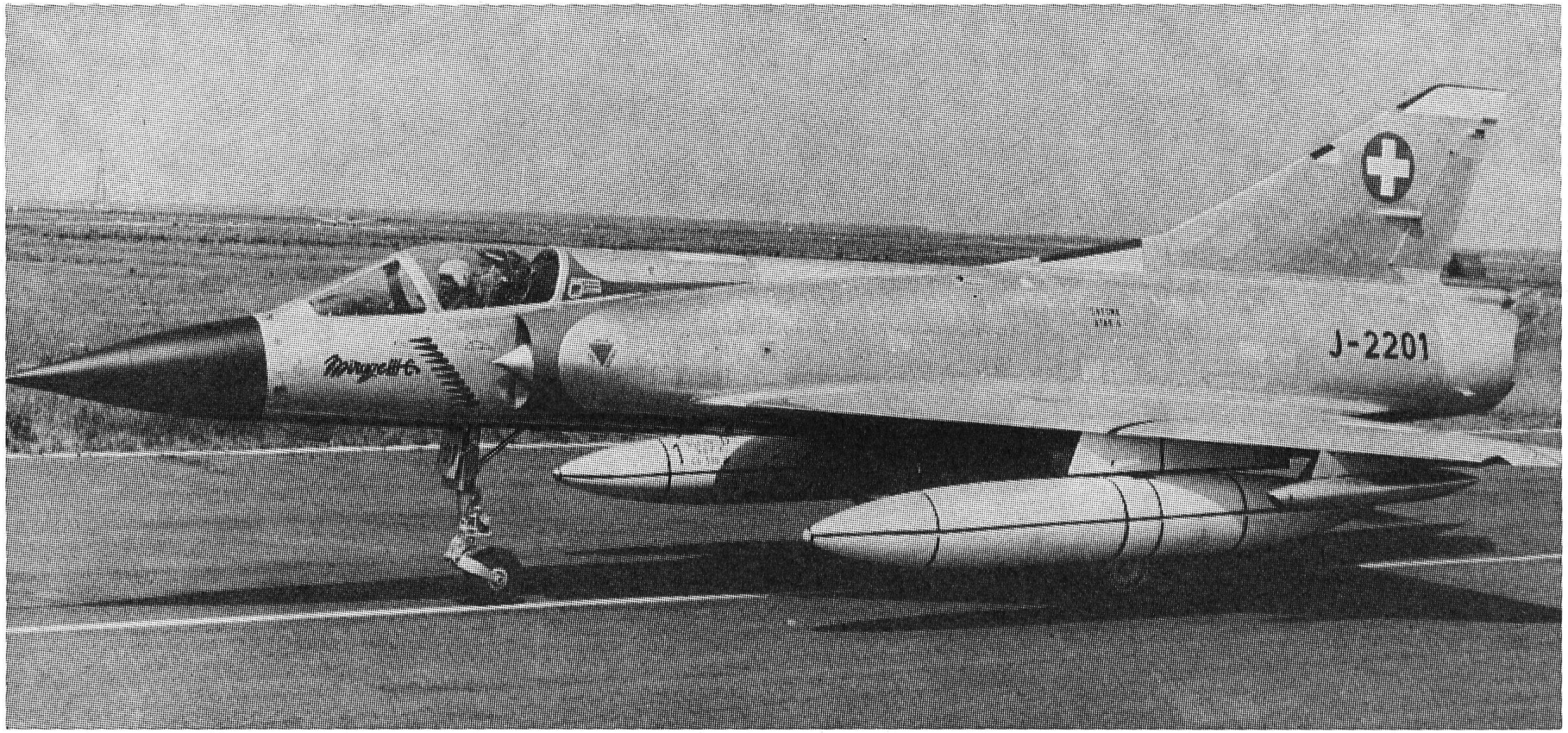
Bei der Beschaffung der Flugzeuge stellten sich in der Folge grössere Schwierigkeiten als vorgesehen ein. Hierbei war vor allem die auf Grund sorgfältiger Studien erfolgte Wahl der amerikanischen Taran-Elektronik ausschlaggebend. Dieses moderne Feuerleit- und Navigationssystem stellte grosse Einbauprobleme. In Verbindung mit den Forderungen der Stollentauglichkeit und des spätern Ausbaus für Kurzstart und -landung, sah sich der Flugzeug-Lizenzgeber in der Folge veranlasst, als günstigere Basis für die Schweizer Mirage-Version anstelle des französischen Mirage III C dessen Weiterentwicklung, das heisst den etwas längeren Mirage III E zu wählen. Mit der Wahl der modernen Taran-Elektronik musste auch für sehr wichtige Nebensysteme, wie Luftlage- und Luftdatengeräte, auf amerikanische Typen übergegangen werden. Ferner erwies sich die Absicht, den Jagdbomber Mirage durch den Anbau der Aufklärungsausrüstung als Aussenlast in einen Aufklärer umzuwandeln, als unzweckmässig. Dies hatte zur Folge, dass auf eine Konzeption gewechselt wurde, bei der diese Flugzeuge ihre Aufklärungsausrüstung in der Nase mitführen.

Aus dieser Situation stellten sich erhebliche Integrationsprobleme und zum Teil auch zusätzliche Entwicklungsaufgaben, und es zeigte sich die Notwendigkeit, für das Projekt Mirage einen Gesamtunternehmer einzusetzen. Diese Aufgabe musste unter den gegebenen Umständen an den Auftraggeber, das Eidgenössische Militärdepartement, zurückfallen, das heisst die Kriegstechnische Abteilung hatte die Leitung des Gesamtprojektes Mirage zu übernehmen und damit für die Koordination der Arbeiten der beteiligten Firmen besorgt zu sein, die sich hauptsächlich in eine französische und eine amerikanische Gruppe unterteilen. Im Verkehr zwischen diesen beiden Lieferantengruppen erwachsen nicht unerhebliche Schwierigkeiten aus der Verschiedenheit der Sprache, der voneinander abweichenden Normen und der unterschiedlichen Planungs-, Konstruktions- und Fabrikationsgrundsätze.

Die Erfüllung der Aufgaben des Gesamtunternehmers im Mirage-Geschäft stellt damit keine eigentliche Verwaltungstätigkeit mehr dar, sondern ist eher mit der Tätigkeit eines grossen Industrieunternehmens vergleichbar. Aus diesem Grunde wurde im Rahmen der Reorganisation der Kriegstechnischen Abteilung als wirksame Spezialorganisation die Pro-



Mirage III C J-2201, welcher ausschliesslich als Versuchsträger dient, ausgerüstet mit einer Luft-Lenkwaffe unter dem Rumpf



Das Versuchsflugzeug Mirage III C J-2201 mit montierten Zusatzbrennstoff-Behältern

jektleitung Mirage geschaffen. Mit dieser Massnahme waren nun aber nicht alle Schwierigkeiten beseitigt; vor allem konnte nach wie vor das Personalproblem noch keiner befriedigenden Lösung entgegengeführt werden. Es liegt auf der Hand, dass es der Kriegstechnischen Abteilung bei der herrschenden Knappheit an Arbeitskräften äusserst schwer fällt, weiteres qualifiziertes Personal zu gewinnen. Als direkte Konsequenz der getroffenen, bereits erwähnten Entscheide (Wahl der Taran-Elektronik, Stollentauglichkeit, Kurzstart- und -landefähigkeit usw.) ergab sich nunmehr die Notwendigkeit, Prototyp-Flugzeuge zu bauen, die einer durch alle Instanzen genehmigten und heute festen Definition entsprechen.

Wohl war von allem Anfang an vorgesehen, eine kleine Anzahl Flugzeuge beim Lizenzgeber direkt zu beschaffen, doch waren diese als Seriemuster gedacht, während es heute, wie bereits erwähnt, Prototypen sind. Damit musste auch ein umfangreiches Versuchs- und Erprobungsprogramm ins Auge gefasst werden. Auch ergab sich die Notwendigkeit, relativ früh in der Abwicklung des Programmes über eine fliegende Versuchsplattform zu verfügen. Es wurde deshalb ein Mirage-Flugzeug III C französischer Originaldefinition beschafft, mit welchem seit etwas mehr als einem Jahr grundlegende Versuche im Bereiche der Integration der Lenkwaffen und weiterer Geräte durchgeführt werden. Zur Verbreiterung der Versuchsbasis war es ferner notwendig, ein Modell im Masstab 1:1 zu bauen, mit welchem am Boden alle jene Integrationsprobleme der Elektronik gelöst werden können, die nicht erflogen werden müssen. Auf diesem Modell wurden bereits erfolgreiche Versuche mit der Taran-Elektronik durchgeführt. Da mangels geeigneter Mittel und Möglichkeiten im Inland für die Erprobung der Prototyp-Flugzeuge diese Versuche ins Ausland verlegt werden müssen, wurde nach sorgfältiger Abklärung auch das Flugversuchsprogramm zur Hauptsache in einen französischen und in einen amerikanischen Teil getrennt.

2. Der heutige Stand

Mirage-Serie

Für den Bau der Serie ist das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen als Kopfwerk eingesetzt. Bei der Beurteilung der ihm übertragenen Arbeiten muss gesagt werden, dass der Schritt vom Venom zum Mirage sich auf Grund der sukzessive gewonnenen organisatorischen und fabrikatorischen Erfahrungen grösser erweist, als ursprünglich angenommen wurde und sich deshalb auch hier alle Beteiligten vor riesige Aufgaben und Probleme gestellt sehen. Die Fabrikation der Zelle im Flugzeugwerk Emmen und bei seinen Unterlieferanten ist im Anlauf begriffen, die Lizenzunterlagen sind grösstenteils vorhanden. Bis heute wurden vor allem die Rohmaterialien und Vorrichtungen beschafft. Die Lizenzfabrikation des Triebwerkes ist angelaufen. Die Elektronik und die verschiedenen Zusatzgeräte werden aus dem Ausland beschafft. Die Beschaffung der Bewaffnung des Flugzeuges, bestehend aus Lenkwaffen, Bomben, Raketen und Kanonen ist teils im Gange und teils in Vorbereitung. Die Ausrüstung des Aufklärers lehnt sich an die entsprechende französische Version an, ist aber keine Lizenzfabrikation und wird deshalb fertig beschafft.

Prototypen

Die Ablieferung der von der Firma Dassault in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Firmen gebauten Prototypen ist bis jetzt — trotz den bereits erwähnten bedeutenden Modifikationen — auf gutem Wege. Das Versuchsflugzeug Mirage III C steht — wie schon dargelegt — seit mehr als einem Jahr im Dienste der KTA. Mit seiner Hilfe wurden Versuche mit verschiedenen Aussenlasten durchgeführt. Ferner finden gegenwärtig mit diesem Flugzeug Versuche mit verschiedenen elektronischen Hilfsgeräten statt. Die Doppelsitzer-Flugzeuge III BS stehen vor der Ablieferung. Das Kontrollpersonal ist gegenwärtig in Frankreich und die Flugklar-Meldung für die Abnahmeflüge ist nur noch eine Frage von Tagen. Auf diesen Flugzeugen wird zunächst die Umschulung der KTA-Testpiloten durchgeführt, anschliessend ist ein kleines Erprobungsprogramm vorgesehen und dann werden die Maschinen an die Fliegertruppe für deren eigene Bedürfnisse abgegeben. Die beiden Prototypen der Jagdbomber Mirage III S sollen noch diesen Winter zur Ablieferung gelangen. Sie befinden sich heute im Stadium der Endmontage. Im Herbst 1964 wird ferner der Prototyp der Aufklärerversion Mirage III RS abgeliefert. Parallel zu den Arbeiten der KTA und in enger Zusammenarbeit mit ihr laufen bezüglich der Pilotenausbildung und Bereitstellungs- und Unterhaltsaufgaben auch die Vorbereitungen der Truppe.

3. Die geplante Weiterführung der Arbeiten

In bezug auf die Weiterführung der Arbeiten ist zu sagen, dass sich das Anlaufen der Lizenzfabrikation in der Schweiz in enger Verbindung mit dem Erprobungsprogramm im Ausland abwickeln wird. Des weitern ist darauf hinzuweisen, dass bei einem so umfangreichen und komplexen Geschäft, wie es das Mirage-Projekt darstellt, Abweichungen von geplanten Terminen auftreten können, nicht zuletzt bei der heutigen konjunkturellen Ueberlastung der Industrie.

Abschliessend darf festgestellt werden, dass angesichts der grossen und weitschichtigen Aufgabe, vor die sich die KTA gestellt sah, der heutige Stand des Mirage-Geschäfts als gut beurteilt werden darf. Wir sind überzeugt, dass der schweizerische Mirage im Zeitpunkt seiner Einführung bei der Truppe Eigenschaften aufweisen wird, die, gemessen an internationalen Masstäben, als vorzüglich bezeichnet werden dürfen.