Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 75 (2000)
Heft: 12

Artikel: Mirage IIIS - Ruhn!
Autor: Brotschi, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-716278

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: 05.07.2025

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

RSCHLOSSEN EMDDOK
486 2598

Mirage IIIS – Ruhn!

Von der Mirage IIIS zum F/A-18 – ein doppelter Generationenwechsel

Ende Jahr wird in der Schweizer Luftwaffe wiederum ein Flugzeugtyp ausser Dienst gestellt, nachdem vor fünf Jahren bereits der Hawker Hunter liquidiert wurde. Die Dassault Mirage IIIS verschwindet vom Schweizer Himmel, womit in der Luftwaffe der Generationenwechsel zum F/A-18 vollzogen ist.

Die Mirage IIIS, das formschöne Kampfflugzeug, scheidet aus dem Dienst der Schweizer Luftwaffe aus.
Foto: Peter Brotschi.

«Wir sind begeistert von der kampfstarken Maschine und fühlen uns durch das in uns gesetzte Vertrauen zu guten Leistungen

Oberleutnant Peter Brotschi, Grenchen

verpflichtet.» Das schrieb einer der ersten Schweizer Mirage-Piloten, Gion Bezzola, in seinem 1969 erschienenen Buch «Von 20 bis 2000». Der Begriff der Kampfstärke war tatsächlich nicht zu hoch gegriffen. Die Mirage-Jäger waren die F/A-18 der 60er- und frühen 70er-Jahre. Die schnittigen Fighter mit den charakteristischen Deltaflügeln verfügten im tiefsten Kalten Krieg über ein enormes Leistungspotenzial: Eine Spitzengeschwindigkeit von über Mach 2, eine Gipfelhöhe von 23 000 m, die Multifunktionalität von Jäger und Jagdbomber, die Allwettertauglichkeit und die erstmals in der Schweiz verwendete Lenkwaffentechnologie stellten gegenüber dem Hawker Hunter eine grosse Steigerung der Einsatz-Enveloppe dar. Nach Einschätzung vieler Militärpiloten war die Einführung der Mirage der grösste fliegerische und technologische Schritt, den die Schweizer Luftwaffe je gemacht hatte. Das Flugzeug verfügte auch im Schweizer Volk trotz «Mirage-Affäre» über ein starkes Renommée, vielleicht auch wegen der ersten Präsentation an der «Expo 64». Jeder Knabe wollte Mirage-Pilot werden.
Auch international stiessen die Mirages auf hohe Beachtung in den Armeen, denn das französische Produkt aus dem Hause Dassault war ein wirklich ausgezeichnetes Kampfflugzeug. Die Mirage III wurde ja später zu einer ganzen Fighter-Familie mit Deltaflügeln entwickelt, welche die verschiedensten Aufgaben übernehmen konnte.

Leistungspotenzial erreicht

Die Mirage stellte also bei ihrem Erscheinen die Spitzentechnologie im militärischen Luftfahrzeugbau dar. Aber alles hat seine Zeit. Der Einsatz der Mirage IIIS geht nun nach über 30 Jahren Erfolg seinem Ende entgegen, die Leistungsgrenze dieses Jägers und Jagdbombers war aber eigentlich schon lange erreicht. Ab Beginn der 80er-Jahre tauchte eine neue Kampfflugzeuggeneration wie beispielsweise F-16 und F/A-18 auf. Mit der damit verbundenen neuen Radartechnologie konnte der Stolz der Schweizer Luftwaffe nicht mehr mithalten. Das zeigte sich deutlich bei den Evaluationsflügen zur Beschaffung des neuen Kampfflugzeuges, dem heutigen F/A-18: Trotz grosser Erfahrung hatten die Schweizer Mirage-Piloten keine Chance gegen die neuen Fighter. Das lag nicht an mangelndem fliegerischem Können der Piloten, sondern schlicht und einfach an der technologischen Differenz von zwei Kampfflugzeug-Generationen. Die mangelnde Reichweite des Mirage-Radars oder die fehlende «Look down-shoot down»-Möglichkeit machte sich schmerzhaft bemerkbar. Krass ausgedrückt waren die Mirage-Piloten eigentlich schon besiegt, wenn sie das gegnerische Flugzeug kaum erst entdeckt hatten.
Schon bald zeigte sich, dass ein Update des elektronischen Leistungspotenzials bei der Mirage zu teuer zu stehen käme. Eine Nachrüstung war aber dennoch notwendig: Die neuen Canards, die Radarwarnanlage sowie der Einbau von Chaff und Flare brachten Verbesserungen in der Aerodynamik und in der Fähigkeit zum Überleben. Die mit den Canards gesteigerte Manövrierbarkeit bewährte sich im Kurvenkampf sehr, aber der Dogfight ist mit den heutigen Abstandswaffen nicht mehr das Hauptszenario in der Luftkriegführung.

Besser in der Luft und am Boden

Die nun ebenfalls erfolgreich verlaufene Einführung des F/A-18 Hornet stellt in jeder Beziehung einen Generationenwechsel dar. Auf der fliegerischen Seite sind wohl alle Parameter besser als bei der Mirage – der Deltaflügler konnte nur höher und in der Endgeschwindigkeit schneller fliegen. Aber nicht mehr hoch und schnell ist die Devise, sondern die Forderungen an einen Fighter heissen heute: grosse Kampfkraft, schnelle Beschleunigung, Mehrfachzielbekämpfung auf grosse Distanz, Luftkampf unter allen Wetterbedingungen und bei Nacht, hohe Überlebensfähigkeit. Die Hornet vereint diese Eigenschaften auf eindrückliche Weise.
Nicht vergessen gehen darf die Bodenseite. Auch hier, beim Unterhalt der Flugzeuge, werden andere Forderungen gestellt als in den 60er-Jahren. Obwohl ein Flugzeug wie die F/A-18 vor allem in der Elektronik viel komplexer ist als eine Mirage, ist der Personalaufwand pro Flugzeugbereitstellung geringer als bei allen anderen bis jetzt in der Schweiz betriebenen Kampfjets. Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen denn auch, dass sie auch die Miliz-Bodenmannschaften der Fliegerkompanien den F/A-18 trotz der kurzen Ausbildungszeiten stufengerecht im Griff haben.

Weniger Kampfflugzeuge mit mehr Leistung

Die Entwicklung in der Schweizer Luftwaffe geht dorthin, wie sie weltweit zu beobachten ist: Die Flotten der Kampfflugzeuge werden kleiner. Der Trend verläuft hin zu leistungsfähigeren und polyvalent einsetzbaren Maschinen mit kurzen Standzeiten zwischen den Flügen und im Unterhalt. Mit den schnelleren Durchlaufzeiten und der grösseren Effizienz in der Luft braucht es weniger Maschinen als früher, um die gleiche Schutzwirkung zu erzielen. Gleichzeitig haben heute Flugzeuge à la F/A-18 ein grosses Entwicklungspotenzial: Das eigentliche Flugzeug bildet nur noch den Grundstock des Waffensystems, der Kampf«wert» liegt im Innenleben, beim Radar und den Computern. Die Existenzdauer des Kampfflugzeuges kann ohne Verlust der Einsatzqualität mit Software-Anpassungen verlängert werden.
Die Mirage IIIS, die F/A-18 der Sechzigerjahre, geht ausser Dienst, jetzt, da die Hornet-Flotte vollständig vorhanden ist. Ein richtiger Entscheid zum richtigen Zeitpunkt. Auch wenn er bei vielen aktiven und ehemaligen Angehörigen der Luftwaffe mit ein bisschen Wehmut verbunden ist. ✚