

38 Jahre Mirage-Aufklärer in der Schweiz

Autor(en): **Ruckli, Hanspeter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **169 (2003)**

Heft 12

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68787>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

38 Jahre Mirage-Aufklärer in der Schweiz

Eine Epoche geht zu Ende. Vor 40 Jahren haben Schweizer Militärpiloten erstmals die damals hypermoderne Mirage in Frankreich geflogen. Die Aufklärerversion, die Mirage IIIRS (Reconnaissance Suisse), flog vor 38 Jahren erstmals am Schweizer Himmel. Die Mirage-Aufklärerpiloten, die am Funk «AMIR» (Aufklärer-Mirage) aufgerufen wurden, sind eine ganz besondere «Piloten-Rasse». Als Einzelkämpfer auf sich gestellt, in unbekanntem Gebiet metergenau ein Ziel zu überfliegen und mit den verlangten Bildern sicher zur Basis zurückzukehren – das war in jedem Flug eine enorme Herausforderung. Oberst Ruckli ist ein solcher «AMIR». Er ist mit seinen 26 Jahren Mirage-III-RS-Erfahrung wie kaum ein anderer legitimiert, über dieses «sagenhafte» Flugzeug zu berichten.

Hanspeter Ruckli *

Die Beschaffung

Im Jahre 1958, nach der ersten Hunter-Beschaffung, wurde als Ersatz für die DH-100-Vampire-Flugzeuge die Evaluation für ein neues Kampfflugzeug gestartet. Eine breite Palette möglicher Flugzeuge wurde getestet. In der Endausscheidung standen sich bald nur noch die französische Mirage IIIC und die schwedische Draken gegenüber. Das Evaluationsteam und der Bundesrat bevorzugten klar das französische Produkt.

Der Antrag für die Beschaffung von 100 Mirage IIIS wurde dem Parlament am 28. April 1961 gestellt. National- und Ständerat stimmten dem Geschäft von über 827 Millionen CHF mit gesamthaft nur neun Gegenstimmen zu. Im selben Jahr intervenierte der Generalstab und forderte, dass die Beschaffung auch 18 Aufklärungsflugzeuge einschliessen soll.

Der Wunsch, die beste Flugzeugzelle mit dem besten Waffensystem zu kombinieren, kostete die Schweiz viel zusätzliches Geld und führte 1964, mitten in der laufenden Beschaffung, zum «Mirage-Skandal». Die von Kurt Furgler geleitete Untersuchungskommission beantragte die Bestellung auf die mit dem bewilligten Kredit zahlbare Anzahl Flugzeuge zu reduzieren. Letztendlich konnte die neu definierte Anzahl von 36 Mirage IIIS, 18 Mirage IIIRS und zwei Mirage IIIBS aber nur mit zwei zusätzlichen Krediten über gesamthaft 350 Millionen CHF beschafft werden.

Die Forderung des Generalstabes nach 18 Aufklärungsflugzeugen wurde durch die reduzierte Gesamtbeschaffung aber glücklicherweise nicht tangiert.

Die erste Mirage IIIRS (R-2101) wurde von Dassault in Frankreich gebaut und am 4. August 1965 in die Schweiz überflogen. Die restlichen 17 Maschinen fertigte das Eidg. Flugzeugwerk in Emmen in Lizenz. Die Auslieferung dieser Flugzeuge an die Truppe fand zwischen Juli 1968 und August 1969 statt.

Die Ausrüstung

Der Mirage-Aufklärer, MR (Mirage Reconnaissance), war zu seiner Zeit ein für seine Aufgabe hervorragend ausgerüstetes Flugzeug. Die Grundausrüstung der Mirage III war äusserst fortschrittlich. Mit einer elektrohydraulischen Steuerung, der automatischen Fluglagehaltung, dem Speed-Hold für den Anflug und der «Boule», einem revolutionären Instrument für die dreidimensionale Lagedarstellung, gelang Dassault ein Geniestreich im Flugzeugbau. Dank der Integration des amerikanischen Taran verfügten die MR über ein für die Navigation im Tiefflug bedeutsames, vom Navigationsrechner nachgeführtes Kartendarstellungsgesetz.

Die modernen Oméra-33-Kameras erlaubten, die bekannten, «messerscharfen» Bilder mit hoher Geschwindigkeit im Tiefflug zu schiessen. Das Alkan-Blitzpatronen-System erhellte die Nacht zum Tage, was erstmalig die Luftaufklärung bei Nacht ermöglichte. Ein einfaches Radarwarngerät gab die erforderliche Sicherheit, um gegenüber den ersten radarisierten Flabsystemen und den Jagdflugzeugen der damaligen Zeit bestehen zu können. Die zur Selbstverteidigung und für Einsätze im Rahmen der Wahrung der Lufthoheit vorgesehene Bewaffnung bestand aus zwei 30-mm-Kanonen und Kurzstrecken-Infrarot-Lenk Waffen.

Im Laufe der Jahre wurde das Flugzeug und die Ausrüstung punktuell nachgerüstet und verbessert. Um sich in der Nacht nicht durch das weit sichtbare Blitzlicht der Alkan-Anlage bemerkbar zu machen, ersetzte man diese durch passive IR-Sensoren. Einen wesentlichen Schritt in der Navigationsgenauigkeit bedeutete der Einbau einer Inertialplattform (INS). Weiterentwicklungen im Bereich Radarwarngerät und Selbstschutz erhöhten die Überlebenschancen unter Flab-Bedrohung, und die in der Schweiz entwickelten Canard verbesserten die Langsamflugeigenschaften der Mirage erheblich.

Trotzdem, eine systematische technische Verbesserung oder ein aus dem Ausland be-

Am 17. Dezember 2003 findet auf dem Flugplatz Dübendorf der letzte Flug einer Mirage IIIRS der Schweizer Luftwaffe statt. Nach der Landung werden die R-2118 und der Doppelsitzer J-2011 anlässlich einer kleinen Feier dem Fliegermuseum übergeben.

kannter «Mid-Life-Update» fand nicht statt. So fehlten etwa die von der Truppe geforderten Verbesserungen wie Head Up-Display, Aktivstörer, FLIR, GPS oder Stand-Off-Sensoren.

Der Einsatz

Obwohl mit diversen Flugzeugtypen, speziell mit dem DH-112 R, bereits vor der MR-Beschaffung Erfahrungen in der taktischen Luftaufklärung gemacht wurden, spielte die Schweiz mit der Mirage IIIRS plötzlich in einer höheren Aufklärerliga. Die neu möglichen Einsatzzeiten (24 h), Einsatzgeschwindigkeiten (bis Mach 2), Einsatzhöhen (bis 15000 m/M) und Einsatzdistanzen (bis 600 km) entsprachen einem Quantensprung in der taktischen Luftaufklärung der Schweiz.

Es galt aber, und dies war zunächst bedeutsamer, den 18 Flugzeugen eine neue Organisations-, Ausbildungs- und Einsatzstruktur zu schaffen und eine zukunftsgerichtete Einsatzdoktrin zu erarbeiten. Die dazu neu gegründete Aufklärergruppe des Überwachungsgeschwaders (UeG) wurde mit dieser anspruchsvollen Aufgabe beauftragt. Mit dem frühzeitig bereits im August 1965 abgegebenen ersten Aufklärer war die Voraussetzung gegeben, bis zur Truppen-einführung im Jahre 1968 die nötigen Grundlagen aufbauen zu können. Die zur Verfügung stehende Zeit wurde nachhaltig genutzt. Wesentliche Teile dieser Arbeiten haben bis heute Bestand, und der diesjährige internationale Erfolg der Fliegerstaffel 10 bestätigt einmal mehr die gute Arbeit der Pioniere der Mirage-Aufklärung.

Die Staffel

Nach Bildung verschiedener Aufklärungsformationen – die erste geht auf das Jahr 1954 zurück – wurde am 1. September 1963 die Fliegerstaffel 10 als «Aufklärerstaffel» bezeichnet. Die traditionelle Tessiner Staffel, der wir das Fliegerlied «Voglio Volare» verdanken, und die mit dem Unfall vom Muotatal im Jahre 1938 für tragische Schlagzeilen sorgte, hatte eine neue Aufgabe: die Aufklärung. Kaum eine Staffel hat innert so kurzer Zeit einen so grossen Wandel durchgemacht. Sie wurde wegen der Bestandesgrösse von bis zu 85 Mann (Piloten, Auswerteooffiziere, Nachrichtenoffiziere und Soldaten) neu von einem Major geführt. Diesen unterstützten zunächst



vier, nach Ausserdienststellung der DH 112 R noch drei Gruppenkommandanten. Die Trainingsbasis der Staffel 10 war Dübendorf. Die WK-Standorte waren aber verteilt über die Schweiz mit Buochs als Zentrum, Payerne und Sion als Ableger.

Die Staffel war, obwohl eine Milizformation, immer sehr eng mit der Berufsbildung des UeG verbunden. Als Staffelkommandanten fungierten durchwegs Profis aus der Aufklärergruppe und später aus dem Ressort Luftaufklärung (RLA). Wurden anfänglich noch Milizpiloten auf der Mirage ausgebildet, war eine MR-Karriere aber bald nur noch via Berufsmilitärpilotenlaufbahn im UeG möglich. Der Andrang war gross, und so konnte in der Regel aus den Bewerbern ausgewählt werden. Mit dem Beschaffungsentscheid für die F/A-18 änderte sich aber diese komfortable Lage, und es mussten kreative Lösungen gefunden werden, um Qualität und Bestand zu halten. So wurde nach der Ausserdienststellung der Hunter auf einen Teil dieser Milizpiloten zurückgegriffen, und im Jahre 1996 hatten fünf Pilotenschüler die einmalige Gelegenheit, direkt vom Hawk auf die Mirage umzuschulen.

Mit einer Umstrukturierung in der Luftwaffe und der Schaffung eines Luftaufklärungsregiments wurde die Fl St 10 im Jahre 1991 auf drei Staffeln aufgeteilt. Zwei ausgemusterte Hunter-Staffeln wurden zu MR-Aufklärerstaffeln. Die Piloten kommentierten diese Änderung auf eigene Weise. Die traditionellen Stafflabzeichen der Staffeln 3 und 4 wurden kurzerhand durch den bekannten Adler der Aufklärer ersetzt. Drei Staffeln, ein Abzeichen – die gewünschte Corporate Identity und damit das Markenzeichen der Gruppe von Individualisten war gerettet. Dass sich zehn Jahre danach der Kreis wieder schloss und die Staffeln 3 und 4 auf Grund diverser Umstände aufgelöst wurden, sei hier nur am Rande erwähnt.

Die Auslandseinsätze

Lange, zu lange beschränkte sich das Einsatzgebiet der AMIR nur auf die Schweiz, auf die bekannten Aufklärungsgebiete im Mittelland und im Jura, auf die anspruchsvolle Gebirgsfliegerei, auf die vielschichtige schweizerische Meteo und die Kriegsflugplätze. Dieses Umfeld wurde, wohl auf hohem Niveau, zur Gewohnheit. Erst im Jahre 1989 öffnete sich die Grenze für den AMIR, und erstmals konnte das Gelernte und Geübte im unbekanntem Ausland überprüft werden. TIKAS, die Tiefflugkampagne in Schweden, ermöglichte eine erste Standortbestimmung. Die Resultate waren überzeugend. Die Zielauf-findung wurde auch im schwierigen, unbekanntem Niemandsland schnell zur Routine. Mehr Schliff benötigten die Einsätze im Tiefstflug, die in der Schweiz nicht trainiert werden konnten. Auf Grund politischer Bedenken blieb es aber bei einer einmaligen Kampagne. Ein Abkommen mit Frankreich ermöglichte es, mit AMIR zehn Jahre später wieder den Fuss ins Ausland zu setzen. Ein jährliches Kontingent an Aufklärungsflügen half, die Kompetenz in diesem Bereich gegen Karriereschluss nochmals verstärkt zu fördern.

Den besten Beweis für die anhaltende Leistungsfähigkeit des Systems und den hohen Ausbildungsstand der Besatzungen brachte die Teilnahme am europäischen Recce Meet in Florennes/B. Nach einem dritten Rang beim erstmaligen Kräftemessen im Jahre 2002 betrat dieses Jahr die kleine Delegation der Fliegerstaffel 10 als Sieger das Podest. Als Sieger in einem Auf-

klärungswettkampf, an dem die versammelte europäische Elite teilnahm!

Der Abschied

Der Adler hat ausgedient. Eine lange Zeit mit vielen Erlebnissen, Emotionen, Höhen und Tiefen geht zu Ende. Die Kosten für das fliegende Auge der Armee wurden im Kontext mit der aktuellen Bedrohungslage als zu hoch beurteilt. Die Kaverentore in Buochs haben sich im April 2003 mit einem dumpfen Geräusch ein letztes Mal hinter einem MR geschlossen. Die Mirage prägte ein letztes Mal mit ihrem unverwechselbaren Auftritt die Axalp-Vorführung. Das charakteristische dumpfe Dröhnen des Atar-Triebwerkes wird am 17. Dezember 2003 in der Schweiz verstummen. Die Erinnerung an dieses einmalige Flugzeug wird aber nicht verblasen. Unzählige Fotoresultate und Souvenirbilder in vielen Alben lassen die vergangenen, interessanten und bemerkenswerten Zeiten unserer Mirage IIIRS nicht vergessen.

Die Aussicht

Die Führung der Luftwaffe bekräftigt, dass die Kompetenz der taktischen Luftaufklärung erhalten bleiben muss und mit der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges (NKF) wieder zu den Aufgaben der Luftwaffe gehören soll.

Das neue Flugzeug wird diese Aufgabe als Teil seiner Multi-Rôle-Tätigkeit erfüllen: schneller, effizienter, professioneller, erfolgreicher. Die Hoffnung bleibt bestehen, dass die neue Aufklärergeneration diese Aufgabe mit der gleichen Begeisterung und Leidenschaft anpackt, wie sie die AMIR-Generation auszeichnete.

* Hanspeter Ruckli, Oberst, Berufsmilitärpilot, Chef des Ressorts Luftaufklärung der Luftwaffe, 8309 Nürensdorf. ■