

KRIEGSTECHNISCHE ABTEILUNG  
Projektleitung MIRAGE

Shr/wgt - 414  
5. Nov. 1963  
Reg.Mir. 567  
Lauf Nr.

4003

Nur für dienstlichen Gebrauch

MIRAGE-Communiqué 5/63

Wir stellen Ihnen zu Ihrer Orientierung unter diesem Titel den Aufsatz zur Verfügung, welcher vom Chef der Kriegstechnischen Abteilung anlässlich der Pressekonferenz des EMD vom 21.10.63 an die Pressevertreter abgegeben und erläutert worden ist.

Obwohl das Dokument zur Bekanntgabe nach aussen bestimmt war, geben wir es hiermit infolge der fehlenden zusätzlichen Erläuterungen "nur für dienstlichen Gebrauch" frei.

KRIEGSTECHNISCHE ABTEILUNG

Der Projektleiter MIRAGE:

i.V. *M. Scherer*

- z.K. an: - Generalstabschef (2)  
- Erweiterte MIRAGE-Organisation  
(gemäss separatem Verteiler)  
- Waffenchef Fl. & Flab.Trp. (2)

Aufsatz beiliegend (Lauf Nr. 3827)

## Orientierung über den Stand des MIRAGE-Geschäfts durch die Kriegstechnische Abteilung

---

Die Zeitspanne seit der Verabschiedung der MIRAGE-Botschaft durch die eidg. Räte - rund 2 1/4 Jahre - wurde durch alle beteiligten Instanzen dazu benutzt, 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. Vorauszusprechen 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 eidg. Räte bewilligten MIRAGE-Botschaft lagen einerseits die Erprobungen (Evaluation) der Arbeitsgruppe für Flugzeugbeschaffung und andererseits 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 Flugzeug-Elektronik (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 Elektronik-Ausrüstung 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 aufgrund 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 spätem 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, d.h. 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 z.T. 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, d.h. 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 Projektleitung 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 Serienmuster gedacht, während es heute, wie bereits erwähnt, Prototypensind. 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 erfliegen 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 Eidg. Flugzeugwerk Emmen als Kopfwerk eingesetzt. Bei der Beurteilung der ihm übertragenen Arbeiten muss gesagt werden, dass der Schritt vom Venom zum MIRAGE sich aufgrund 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 Lenk Waffen, 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 guten 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 Abnahme-flüge 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 Aufklärer-Version 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 weit-schichtigen 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.

Verteiler

Juli 1963

Vc/a

Erweiterte MIRAGE - Organisation

- Chef KTA
- TD
- PL
- PL Stv. (Shr)
- FV (De)
- PL Verb.Ing. (Hdn)
- F+W (Hr Kobelt)
- Ing. Villaroche
- DK I
- PI 11 (Hu)
- PI 12 (JK)
- DK II
- PI 21 (Nyf)
- PI 22 (Im)
- DK III
- PI 31 (Sa)
- PI 32 (Kz)
- DK IV
- PI 41 (wAx)
- PI 43 TWB (Mz)
- PI 44 (UB)
- S. 11
- S. 12
- S. 13
- DK V
- PI 50 (Mw)
- F+W OK Mir. (2x)
- F+W Aend.Dienst Mirage
- Flw.-Flab. Sachb.Mir.
- DMP Sachb.Mir.
- ZDM
- KD
- KGL (K)
- VK (Wrd)
- Ass.Mir.
- Sekr.Mir.
- F+W (Hr Rchr)
- GK VII
- PK 10 (Wa)
- PK 20 (DW)
- GK VIII
- PK 30 (Ke)
- PK 40 (Ld)
- Chefpilot KTA
- Chefkontrolleur KTA
- PK 50 (Kfm)
- Buchhaltung
- Transport u. Zoll
- Reg.Mirage (Anzahl Expl.: 1 + Anzahl der Reg.Mir.Nr.)
- \* Reg.KTA

---

Total: Mindestens 52 Exemplare