

Mirage Verein Buochs gibt mit eigenem Atar-Triebwerk Schub

Der 20. Mai war für den Mirage Verein Buochs ein ganz besonderer Tag: Nach langen Bemühungen erhielt der Verein endlich ein Triebwerk für seine Aufklärer-Mirage R-2109. Die offizielle Übergabe fand im Triebwerkprüfstand Ennetmoos statt. Mit «Habemus Atar» begann der Vereinspräsident **Ferdinand Meyer** seine kurze Ansprache, bevor die zahlreich erschienen Mitglieder des Mirage Verein Buochs den Triebwerkprüfstand besichtigen durften. Gezeigt wurden unter anderem das Auswuchten von Allouette III Rotorblättern, ein Testlauf eines GE F404 Triebwerks und, als Höhepunkt, ein Testlauf des Mirage Triebwerks Atar 9C mit der Seriennummer 6057.

Zweieinhalb Jahre nach dem letzten offiziellen Standlauf, ermöglichte das Team des Trieb-

werkprüfstandes mit Standführer **Peter Walker** in Ennetmoos noch ein allerletztes Mal die Inbetriebnahme eines Atar 9C Triebwerks, zur grossen Freude aller erschienenen Fans. Im Anschluss an die Besichtigung, wurde bei einem Grillfest das Triebwerk offiziell dem Mirage Verein übergeben, natürlich mit Triebwerkakte und einer grünen «Einbaubereit» Etikette.

Entwickelt wurden die Triebwerke von der Französischen «Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation», kurz Snecma genannt, und 1948 zum ersten Mal getestet. In der Version Atar 101 wurden die Triebwerke in der Dassault Super Mystère und später als Version 8B in der Dassault Eten-dard IV eingesetzt. Die Version 9K-10 wurde für den Nuklear-Bomber Mirage IV verwendet.

Die Version 9C kam bei Mirage III und Mirage V zum Einsatz und eine Weiterentwicklung davon wurde als 9K-50 für Mirage F.1 und Mirage 50 verwendet. Eine Variante der 9K-50 ohne Nachbrenner, wurde in die Super Etendard eingebaut. Für die Schweizer Luftwaffe wurden die Triebwerke in Lizenz bei der Firma Sulzer in Winterthur hergestellt. Vom Januar 1968 bis Dezember 2003, wurden in Ennetmoos insgesamt 1978 Prüfungen von Atar Triebwerken durchgeführt.

Technische Daten Atar 9C: Länge; 5.9 Meter, Durchmesser; ein Meter, Gewicht: 1456 kg, neun-stufiger Axialkompressor, zweistufige Turbine, Schub: 42 kN, mit Nachbrenner 58.9 kN

Fotoreport Samuel Berger

www.mirage-buochs.ch



In Vertretung der Armasuisse übergibt RUAG Centerleiter Daniel Brunner (links) die Triebwerkakten und ein symbolisches Triebwerk dem Vereinspräsidenten Ferdinand Meyer. Auf dem Bildschirm des Triebwerkprüfstandes ist der Nachbrenner gut zu erkennen.

Reichbefrachteter «Airshow-Sommer» für Patrouille Suisse und PC-7 Team

LUFTWAFFE



Die Piloten der Patrouille Suisse und des PC-7 Teams vereint (stehend von links): Stefan Jäger, Nicolas Mauron, Marco Graf, Gaël Lachat, Daniel Siegenthaler (Leader PS), Marc Zimmerli, Michael Meister, Simon Billeter, Michael Junker (Leader PC-7 Team), Bernhard Lehmann, Thomas Moser (Kdt PC-7 Team) – (unten von links): Marco Hälgi, Martin Vetter, Andrin Witschi, Reto Wüthrich, Jan Steiner, Reto Amstutz und Daniel Hösli (Kdt PS).

Von Juni bis Oktober fliegen die Patrouille Suisse (PS) und das PC-7 Team der Luftwaffe fast an jedem Wochenende. Die PS nimmt an 16 Veranstaltungen teil, sechsmal wird im Ausland geflogen. Das



PS-Training im Regen hat auch seinen Reiz.

PC-7 Team mit seinem neuen Kommandanten **Thomas Moser** fliegt an zehn Airshows, vier davon liegen im Ausland, so auch jene von Malta. Wie anlässlich des Trainings in Emmen bekannt gegeben wurde, rechnet die PS, dass sie bis 2013 noch den F-5 Tiger fliegt. Ob allerdings Emmen auch ab 2008 Basis des Jet-Kunstflugteams der Luftwaffe bleibt, ist noch offen. Das PC-7 Team wird sich ab 2008 nur noch mit modernisierten PC-7 und somit auch im neuen rot-weissen Farbleid präsentieren.

hjb

www.patrouille-suisse.ch, www.pc7-team.ch

Fotos Franz Knuchtel