

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 184 (2018)

Heft: 4

Artikel: Grosse Anerkennung für 40 Jahre Dienst : Happy Birthday F-5 Tiger

Autor: Trottmann, Christian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-772521>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Grosse Anerkennung für 40 Jahre Dienst – Happy Birthday F-5 Tiger

Seit 40 Jahren leistet der fleissige und zuverlässige F-5 Tiger Dienst in der Schweizer Luftwaffe. Der Jubilar wird als «nützlicher Kompromiss» und äusserst zuverlässiger Flieger bezeichnet. Ein Blick zurück zeigt Parallelen zur aktuellen Flieger-Beschaffungsdebatte – ein Vergleich drängt sich auf.

Christian Trottmann, Redaktor ASMZ

Am 16. April 1978 landete das damals grösste Frachtflugzeug der Welt, die Galaxy C-5 der US-Streitkräfte, auf dem Flugplatz Emmen. An Bord die ersten sechs Jagdflugzeuge vom Typ F-5 Tiger für die Schweizer Luftwaffe. Es war eine lange Reise für die Kampfflugzeuge – nicht der Weg von den Vereinigten Staaten in die Zentralschweiz. Vielmehr gingen auch dieser Beschaffung hitzige Diskussionen voraus. Der berühmtberüchtigte Mirage-Skandal war noch in vielen Köpfen präsent.

1957 erprobte die Schweiz britische, schwedische, italienische, amerikanische und französische Flugzeugmuster, wobei nach drei Jahren Evaluationszeit lediglich die schwedische Saab J-35 Draken sowie die französische Dassault Mirage III im Rennen verblieben. Der Bundesrat und das Parlament entschieden sich schliesslich für 100 Mirage IIIS zum Beschaffungskredit von 871 Millionen Franken. Die Beantragung eines Zusatzkredits von nochmals knapp 580 Millionen Franken führte dann jedoch zur geschichtsträchtigen «Mirage-Affäre». Die erste parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) wurde ins Leben gerufen und kostete ranghöchsten Politikern und Militärs deren Posten.

Von Null auf Tiger

Auf die Jagd- und Aufklärungsflugzeuge hätte nun ein valabler Erdkämpfer folgen sollen. Nachdem sich die Fronten innerhalb der Luftwaffe jedoch verhärteten, wies der Bundesrat das Geschäft zurück und verlangte Einigkeit. «Unter den Militärpiloten kam es zu einem regelrechten konzeptionellen Streit – von Einstimmigkeit keine Spur», so der ehemalige Cheflehrer während der späteren Einfüh-

rung des F-5 Tiger, Brigadier aD Rudolf Läubli.

Nach diesem Null-Entscheid machte man sich auf die Suche nach einem bewährten, einsatzerprobten und vertretbaren Flugzeug für die Schweiz. Alle Augen richteten sich nun auf den Tiger. Dieser kämpfte auf amerikanischer Seite erfolgreich im Vietnamkrieg und schien für die Schweizer Luftwaffe als Ersatz für die Venom die Ideallösung zu sein. Insgesamt brauchte es 110 solcher Kampfflugzeuge, um potenziellen Gegnern mit einer hohen Anzahl an Mitteln entsprechend Eindruck zu machen. Läubli betont, dass die Bedeutung einer Luftwaffe ausschliesslich entweder von der hohen Qualität oder aber von der Anzahl an Luftmitteln abhängig ist und fügt hinzu: «Diese Überlegungen sollten auch im Rahmen der bevorstehenden Beschaffung miteinbezogen werden».

Doch kurz nachdem die ersten 72 Flugzeuge im Gesamtwert von 1,1 Milliarden Franken und später weitere 38 Flugzeuge für die Schweizer Luftwaffe beschafft wurden, präsentierten die Amerikaner mit der F-16 Fighting Falcon und der F/A-18 Hornet sowie die Russen mit ihrer MIG-29 die neue vierte Generation von Kampfflugzeugen.

Schliesslich sollte die aktuelle Flotte, bestehend aus Mirage und Tiger jetzt noch mit 34 Hornets erweitert werden. Doch gegen die Beschaffung regte sich Widerstand. Innert weniger Wochen sammelten die Gegner rund 180 000 Unterschriften zur Bekämpfung dieses Vorhabens – eine Chance jedoch hatte die Initiative nicht. «In den Armeereihen standen alle einstimmig hinter der F/A-18 Hornet und kommunizierten stets transparent und ehrlich – das zahlte sich schlussendlich aus», sagt Läubli und spielt damit auf den im Jahr 2020 anstehenden Typenentscheid an.

Das waren noch Zeiten

In den USA zum Luftkampf-Fluglehrer ausgebildet und in der Schweiz in der Funktion als Cheffluglehrer während der Einführung des F-5 Tiger tätig, war es mitunter Läublis Aufgabe, die Piloten an den formellen und taktischen Luftkampf mit dem neuen Flugzeug heranzuführen. Es waren grosse Luftschlachten am Schweizer Himmel mit den damals knapp 400 Flugzeugen im Bestand der Luftwaffe, erinnert sich der heute 77-Jährige. Der neue Raumschutzjäger musste im Rahmen der Luftkriegskonzeption von 1973 neben dem Erdkämpfer Hunter sowie dem Aufklärer Mirage mittels intensiven und grossangelegten Trainings ins Luftdispositiv integriert werden. Häufig waren in einem solchen Luftkampf bis zu 20 Flugzeuge auf kleinstem Raum in der Luft – so flogen beispielsweise Hunter den Angriff, Tiger-Piloten übernahmen den Raumschutz und Mirage-Flieger versuchten zu bekämpfen. Nicht selten kam es dabei zu kritischen Situationen. Nach diesen Zwischenfällen wurden die Piloten angewiesen, sich strikt an die definierten Höhenbänder im Luftkampftraining zu halten. So durften die sich entgegenfliegenden und bekämpfenden Flugzeuge erst bei Sichtkontakt das jeweilige Höhenband verlassen und mit dem Kampf beginnen. Jene intensive Trainingstätigkeit habe die Schweizer Luftwaffe Mitte der Achtziger Jahre zu einer relativ potenten Luftmacht innerhalb Europas gemacht, so der ehemalige Kommandant der Flugwaffenbrigade 31.

Technischer Leistungsausweis

Zwar galt der Tiger unter den damaligen Piloten nie als ein Kultflieger wie beispielsweise der Hunter – als Luftkämpfer mit kleiner Silhouette und hoher Wen-



Spektakulär: Die sechs ersten F-5 Tiger werden aus der Galaxy C-5 ausgeladen.

digkeit hingegen wurde der Amerikaner geschätzt. Heuer feiert der zuverlässige Raumschützer seinen 40. Geburtstag in der Schweizer Armee und dies mit einem durchaus beachtlichen Leistungsausweis. Bis zum 11. März vergangenen Jahres zählte die Schweizer Luftwaffe insgesamt 274006 Flugstunden mit dem F-5. Nur gerade zwei notwendige «Faceliftings» musste der Jubilar in seiner Amtszeit über sich ergehen lassen; die graue Shark Nose – ähnlich der flachen Nase des Tigerhais – wurde im Rahmen des amerikanischen Umrüstungsprogramms ersetzt und ein neuer bewährter Radarwarner installiert. Der heute verantwortliche Tiger-Flottenchef und gleichzeitige Kommandant der Patrouille Suisse, Oberstleutnant Nils Hämmerli, unterstreicht zudem die technische Zuverlässigkeit des F-5. «In meinen mehr als 1000 Flugstunden auf dem Tiger wurde ich noch nie im Stich gelassen – auf diesen Flieger war stets Verlass». Die hohe Solidität widerspiegelt sich auch in der Unfallstatistik;

während der 40 Jahre in der Schweizer Luftwaffe kam es mit sämtlichen Maschinen zu relativ wenig – namentlich zu zwei Unfällen, welche auf technische Gründe zurückzuführen waren. Insgesamt elf F-5 Tiger hat man in dieser Zeit verloren – ein Pilot kam dabei ums Leben, alle anderen retteten sich mit dem Schleudersitz.

Breites Aufgabenspektrum

Von den ursprünglich 110 beschafften Überschallflugzeugen zählen ab dem kommenden Jahr noch 26 zum Bestand. Zur primären Aufgabe des Raumschutzjägers F-5 gehört heute die Zielerstellung als Aggressor in der Aus- und Weiterbildung von Piloten im Bereich des Luftkampfes. Allerdings wird das Flugzeug heutigen Anforderungen nur noch sehr bedingt oder gar nicht mehr gerecht – dies betrifft insbesondere die Allwetter- und Nachtflugtauglichkeit. Aus taktischer Sicht ist der F-5 längst veraltet – aus ökonomischer Sicht macht der Einsatz der F-5 jedoch Sinn: Seine Kosten belaufen sich auf rund die Hälfte derjenigen eines F/A-18 Hor-

net. Dies führt dazu, dass den Hornet-Piloten von Blue Air (eigener Verband) im regelmässig stattfindenden Training oft mit einer möglichst hohen Anzahl an Mitteln seitens des fiktiven Gegners (Red Air), kostensparend in Form von Tigern, begegnet werden kann. Oder in den Worten von Hämmerli ausgedrückt: «Für den maximalen Trainingserfolg muss möglichst viel Blech in der Luft sein».

Auch als Schweizer Botschafter der Lüfte im Dienste der Patrouille Suisse begeistert der F-5 Tiger seit bald 25 Jahren regelmässig unzählige Zuschauer sowie Aviatik-Fans im In- und Ausland. Daneben erfüllt er Aufgaben zu Gunsten der Fliegerabwehrverbände im Bereich des Ziel-

Messflüge bezüglich Radioaktivität im Auftrag des Bundes oder Tracking-Flüge für das Luftraumüberwachungs- und Einsatzleitsystem FLORAKO durch.

Goodbye Tiger

Nachdem die RUAG ihrerseits zwei und die US Navy 44 F-5 Tiger von der Schweizer Luftwaffe übernommen haben, wurde nun auch der Verkauf bzw. die Teilliquidation von weiteren 27 Flugzeugen aus dem Etat durch das Parlament genehmigt. Im letzten verbleibenden Lebensabschnitt werden Teile dieses Tiger-Bestands unter anderem der schlagkräftigsten Armee der Welt ähnlichen Trainingszwecken wie in der Schweiz dienen. Die aktuell verbleibenden 26 F-5 unserer Luftwaffe werden voraussichtlich – abhängig vom Entscheid über das neue Kampfflugzeug – ab voraussichtlich 2025 sukzessiv vom Schweizer Himmel verschwinden. Danach ist der Tiger hierzulande Geschichte – ein neues ebenso zuverlässiges Kampfflugzeug wird dann während wiederum rund 40 Jahren seinen Dienst für die Schweizer Luftwaffe tun müssen. ■