

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 90 (2015)
Heft: 3

Artikel: Was nun - nach dem Gripen-Nein?
Autor: Carrel, Fernand
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716253>

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: 15.03.2025

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

Was nun – nach dem Gripen-Nein?

Nach einer misslungenen Abstimmungskampagne stimmte der Souverän am 18. Mai 2014 gegen den Fonds zur Beschaffung von 22 Kampfflugzeugen Gripen als Ersatz unserer veralteten Tiger-F-5E/F-Flotte. Dieser Entscheid versetzte unsere Luftwaffe und deren Kommandanten in eine ausgesprochen schwierige Lage. Wie soll unter diesen Umständen der Auftrag des Bundesrates zur Wahrung der Lufthoheit erfüllt werden, zumal fortan eine Interventionsbereitschaft rund um die Uhr während 365 Tagen im Jahr gefordert wird?

STELLUNGNAHME VON KKDT FERNAND CARREL, EHEM. KOMMANDANT LUFTWAFFE (1992–1999)

Im Parlament und in der Öffentlichkeit laufen die Diskussionen um das weitere Vorgehen auf vollen Touren, und es wird die Idee vertreten, die Lebensdauer zumindest eines Teils der Tiger-Flotte zu verlängern, um damit das Loch bis zum Ersatz unserer F/A-18 zu stopfen.

Durch einen gut geplanten Einsatz der Tiger im Luftpolizeidienst tagsüber und bei gutem Wetter könne die Luftwaffe F/A-18-Flugstunden einsparen und dadurch deren Lebensdauer bis 2030 verlängern. Zudem werden zwei Varianten für ein Upgrade des Tiger F-5 vorgeschlagen:

- eine «Lightversion» für 250 Millionen
- und eine «Komplettversion» für 750 Millionen Schweizer Franken.

Luft-Luft-Lenk Waffen

Allerdings beinhaltet keine dieser Varianten die Kosten für den zwingend notwendigen Ersatz der Luft-Luft-Lenk Waffen. Diese Überlegungen, welche von gewissen industriellen, politischen und militärischen Kreisen unterstützt werden, haben zunächst auch mich überzeugt und sie schienen durchaus Sinn zu machen, bis ich mich näher darüber informierte und vertiefter damit befasste!

Der Kommandant unserer Luftwaffe, Korpskommandant Schellenberg, stellt sich vehement gegen einen verlängerten Betrieb von Teilen der F-5 Flotte, und ich muss ihm recht geben. Warum?

Ermüdungsrisse

In letzter Zeit wurde eine grössere Anzahl Ermüdungsrisse in der tragenden Flugzeugstruktur beim Cockpit einiger F-5E/F-Flugzeuge festgestellt, was eine generelle Überprüfung der gesamten Flotte zur Folge hatte. Das Resultat war erschreckend: von 18 F-5E (Einsitzer) der regelmässig geflogenen Flotte (graue Bemalung) sind deren 12

bis zum Abschluss der Kontrollarbeiten auf eine Belastung von 6 g limitiert (anstatt der notwendigen 7,3 g) und 6 auf 3 g. Letztere dürfen nur noch Transferflüge ausführen!

Patrouille Suisse betroffen

Von den 12 F-5E der *Patrouille Suisse* müssen fünf für den Flugbetrieb gesperrt werden, zwei sind auf 3 g limitiert, und nur fünf unterliegen keinen Restriktionen. Dies hat zur Folge, dass die *Patrouille Suisse* nicht mehr ausschliesslich mit rot-weissen Flugzeugen fliegen kann, sondern nur noch mit vier rot-weissen und zwei grauen Maschinen (ohne Rauchanlagen).

Die 6 F-5F-Doppelsitzer unterliegen bis zum Abschluss der Kontrollarbeiten einer Beschränkung von 6 g.

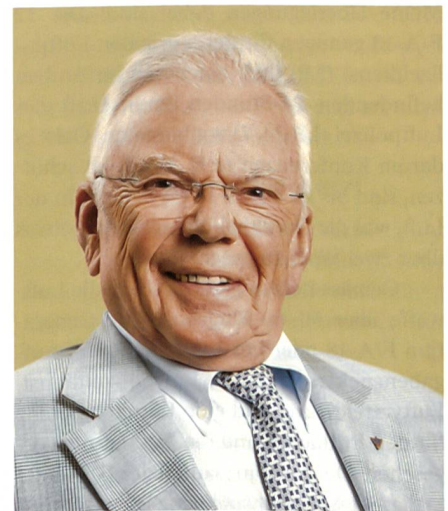
Da genügend Ersatzteile vorhanden sind, ist es möglich, die Flugzeuge zu reparieren, allerdings ohne eine Leistungssteigerung zu erzielen. Es muss aber festgestellt werden, dass der Ermüdungszustand unserer Tiger-Flotte mehr als beunruhigend ist.

Falsche Behauptung

Wie kürzlich vom Parlament und dem Chef VBS beschlossen, bleiben unsere Tiger bis 2018 im Flugdienst. Die jährlichen Gesamtbetriebskosten (ohne Reparaturen) belaufen sich auf 40 Millionen Franken.

Ferner ist es nicht richtig zu behaupten, dass die Verwendung der Tiger-Flugzeuge als Luftpolizeimittel zur Einsparung von F/A-18-Flugstunden beiträgt, da deren Anzahl von den benötigten Trainingsstunden unserer Berufsmilitärpiloten abhängig ist, welche selbstverständlich den Luftpolizeidienst rund um die Uhr mit einschliessen. Tiger-Flugzeuge für diese Missionen einzusetzen erspart dementsprechend keine einzige F/A-18-Flugstunde!

Ungeachtet dessen kann die Flotte von 32 F/A-18 den Anforderungen der Wah-



Archivbild

KKdt Fernand Carrel, Kdt LW 1992–1999.

rung der Lufthoheit lediglich durch die Konzentration auf diese eine Aufgabe gerecht werden. Der Bundesrat hat beschlossen, dass eine Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges im Jahr 2017 lanciert werden soll, mit dem Ziel, die Tiger und nicht die F/A-18-Kampfflugzeuge zu ersetzen.

Gripen-E und F-35

Die Ironie der Geschichte ist, dass basierend auf dem aktuellen Kenntnisstand, dann höchstwahrscheinlich die einzigen Konkurrenten der Gripen-E und die amerikanischen F-35, die ungefähr viermal so viel wie das schwedische Flugzeug kostet, sein werden. Diese Hersteller werden wahrscheinlich die einzigen sein, die eine technische Unterstützung während 30 Jahren garantieren können.

Ich verstehe nun absolut die Philosophie des Kommandanten der Luftwaffe, der die Mittel für die Betriebs- und Reparaturkosten unserer alten Tiger-Flotte lieber in die Lebenswegverlängerung der F/A-18 bis mindestens 2030 investieren will. 