

F-5 Tiger-Diskussion : ein Kommentar

Autor(en): **Studer, Jürg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **181 (2015)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-513490>

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.

F-5 Tiger-Diskussion – ein Kommentar

Seitdem die Stimmbürger das Fondsgesetz zur Beschaffung von 22 Gripen E abgelehnt haben, ist die Diskussion um den Weiterbetrieb des F-5 Tiger nicht abgerissen. «Lebensdauer verlängerer» und «Tiger-Ausmusterer» bemühen für ihre Argumente ehemalige Militärpiloten und andere Experten und verteidigen mit Herzblut ihre Argumente.

Jürg Studer, Redaktor ASMZ

Vielfach werden aber Äpfel mit Birnen verglichen und wichtige Fakten elegant unter den Tisch gewischt. Wenn beispielsweise Roger Harr in der Luzerner Zeitung erwähnt, der F-5E Tiger habe seinen Erstflug 1972 und der F/A-18 Hornet 1978 absolviert, so vergleicht er den Tiger II mit der ersten Serie F/A-18. Ein seriöser Vergleich würde die in der Luftwaffe im Einsatz stehenden F-5E (Erstflug 1972) mit dem F/A-18 C (Erstflug 1987) einander gegenüberstellen.

Mehr Fakten

Fakt ist, dass der F-5 Tiger je nach Serie zwischen 31 und 39 Jahre alt ist. Fakt

ist, dass der F-5 Tiger unter massiven Strukturproblemen leidet, übrigens nicht zum ersten Mal.

Fakt ist auch, dass der F-5 Tiger über ein Monopuls-Radar verfügt, welches keine Allwetter-Lenkwanne unterstützen kann, gegen unten nichts sieht und dessen maximale Reichweite von 20NM in der Realität kaum je erreicht wurde.

Fakt ist weiterhin, dass die nur bei schönem Wetter einsetzbare Infrarot-Lenkwanne das «Migros-Data» bereits überschritten hat und, wie der Kdt Luftwaffe erwähnt, nur noch für den Kriegseinsatz zugelassen ist. Daraus folgt, dass auch in der normalen oder besonderen Lage mit den F-5 Tiger kein Luftpoldienst mit scharfen Lenkwanne durchgeführt werden kann, nicht einmal bei

schönem Wetter. Fakt ist schlussendlich, dass auch bei einer Lebensdauerverlängerung «light» für 250 Mio. CHF immer noch keine Lenkwanne für die normale oder die besondere Lage verfügbar wäre. Das wäre, wie wenn man einen frisch gestrichenen und mit neuen Ketten ausgerüsteten Panzer hätte, dessen Kanone wegen des Risikos eines Rohrkreplers nur im Krieg abgefeuert werden dürfte.

Weniger Lobbying

Es wäre an der Zeit, dass sich die Exponenten in der Diskussion um die Zukunft des F-5 Tiger, so wie es der Kdt Luftwaffe tut, an den Fakten orientieren und allfällige Lobbyisten-Interessen in den Hintergrund stellen würden. ■

