

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 190 (2024)

Heft: 8

Artikel: Der Tiger ist auf dem Abflug

Autor: Tschirren, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063582>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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



Der Tiger ist auf dem Abflug

Der F-5 Tiger verschwindet bald aus der Schweiz.
Bild: Hptm Spitznagel

Der bewährte Raumschutzjäger wird nicht mehr lange am Schweizer Himmel zu sehen sein. Der F-5 Tiger II bekommt jedoch ein neues Leben in den USA.

Hans Tschirren

Die Tiger-Flotte kostet die Schweizer Armee jedes Jahr rund 40 Millionen Franken. Für einen längeren Betrieb wären zusätzliche Millionen-Investitionen nötig. Darum will die Armee die Tiger-Jets bis 2027 ausmustern. Denn statt in ein altes System soll in die Zukunft investiert werden, wie Divisionär Peter Merz, der Kommandant der Schweizer Luftwaffe, klargemacht hat.

Angesichts der klammen Finanzen und der Ausrichtung der Armee auf die Verteidigungsfähigkeit will sich der Nationalrat der Ausserdienststellung der F-5-Tiger-Flotte per Ende 2027 nicht mehr entgegenstellen. So lehnte er im Juni ein Postulat ab, das vom Bundesrat einen Bericht über eine mögliche Weiternutzung der Kampfflugzeuge forderte. Noch vor zwei Jahren hatten beide Räte die Ausserdienststellung der Tiger abgelehnt. Der Bundesrat wollte damals die Jets schon per Ende 2025 aus dem Bestand streichen.

Aktuell hat die Armee noch 25 F-5 Tiger, wovon 18 eingesetzt werden. Die restlichen sieben Flugzeuge wurden aufgrund auf-

wendiger anstehender Instandhaltungsarbeiten stillgelegt, könnten aber wieder flugtauglich gemacht werden. Die Jets, die auch für die Patrouille Suisse verwendet werden, dienen heute der Ziendarstellung, zu Schulungszwecken, als Schleppflugzeug und für Testflüge – und entlasten damit die F/A-18.

Erstflug in den USA im Jahr 1963

Der Northrop F-5 Freedom Fighter und der daraus entwickelte F-5E Tiger II sind seit den 1950er-Jahren von Northrop in den Vereinigten Staaten entwickelte und gebaute zweistrahlig Jagdflugzeuge. Sie finden bis heute weltweite Verwendung, unter anderem bei den Kunstflug-Staffeln Patrouille Suisse und Turkish Stars. Der erste Flug fand am 31. Juli 1963 statt. Produziert wurde der Jet bis 1987.

In der Schweiz startete die Beschaffungsphase 1973. Das Kommando der Flieger- und Flabtruppen kreierte den damals neuen Begriff «Raumschutz». Dies führte dann dazu, dass ein «Raumschutzjäger» gesucht wurde. In einer Vorevaluation standen der Harrier, die F-4 Phantom, die Mirage F-1, der F-5E Tiger II und der AJ/JA37 Viggen zur Diskussion. Der Senkrechtstarter Harrier war anspruchsvoll und schwierig. Während der Flugerprobung musste der Schweizer Testpilot in geringer Höhe das Flugzeug mit

dem Schleudersitz verlassen und wurde dabei verletzt. Damit fiel dieser Jet aus dem Rennen. Die F-4 Phantom wurde nach eingehender Analyse nicht weiterverfolgt. Die Dassault Mirage F-1E fiel aus verschiedenen Gründen ebenfalls aus der Liste. Der Saab J37 Viggen wies hervorragende Flugeigenschaften auf, aber es mangelte ihm an bestimmten Fähigkeiten im Luftkampf.

Somit fiel der Entscheid auf den F-5 II. Der Bundesrat begründete den Entscheid mit fünf Kernpunkten. Da war zunächst die Eignung für den Raumschutz, dann die Militärauglichkeit und auch der Umstand, dass er in Kavernen und Unterstände passte. Hinzu kamen, dass die Flotte vor 1980 beschafft werden konnte und die Schweizer Industrie beteiligt wurde. Die Tiger-Kampfflugzeuge sind 1700 Kilometer pro Stunde schnell und verfügen mit einer Länge von knapp 15 Metern und einer Spannweite von gut acht Metern über ein schmales Profil.

Schweizer Fluglehrer in den USA ausgebildet

Ein Teil des Beschaffungsprogramms war die Erstausbildung von fünf Fluglehrern in den USA. Die Gruppe reiste 1978 in die USA. Unter anderem gehörte auch Oberleutnant Markus Gygax – später Kommandant der Schweizer Luftwaffe – zu den Auserwählten. Er sagte dazu:



«Wir fünf Schweizer Piloten gastierten bei der 425th Tactical Fighter Training Squadron mit den Northrop-Flugzeugen F-5B und F. Die Fluglehrer im Rang vom Hauptmann bis Oberstleutnant kamen fast alle aus einer F-4- oder A-7-Staffel und waren schon in Deutschland, Korea oder Vietnam im Einsatz. Major Brazelton zum Beispiel hatte sieben Jahre Kriegsgefangenschaft in Nord-Vietnam überstanden. Andere hatten Luftkämpfe über Vietnam gegen MiG-19 und MiG-21 erlebt. Wir hatten Präsenzzeiten von bis zu zwölf Stunden täglich. Auf dem F-5E lernten wir, schneller, aggressiver und koordinierter zu kämpfen.» (Zitat aus dem Buch «Ready to Fight» von Beat Neunenschwander)

Ein erwähnenswertes Detail ist die wichtige Funktion der Flaps (Landklappen). Speziell im Kurvenkampf spielte das korrekte Bedienen der Klappen eine entscheidende Rolle. In einem Dogfight mussten die Klappen mehrmals ein- und ausgefahren werden. Das Justieren erfolgte mit dem linken Daumen am Leistungshebel. Dies führte zu einer extremen Abnutzung des linken Handschuhs – mit dem Resultat, dass die Piloten alle zwei Wochen neue Handschuhe brauchten. Erst ab 1986 war dieses Problem nach Anpassung der ersten Serie mit Autoflaps weitgehend gelöst.

Elf Jets durch Unfälle verloren

Dank seiner zwei Triebwerke war und ist der Tiger F-5E ein sicheres Flugzeug. Es ist kein

Fall bekannt, in welchem gleich beide Maschinen ausgefallen wären. Dennoch verlor die Schweizer Luftwaffe von den 110 beschafften Tigern elf Flugzeuge. Dabei kam ein Pilot ums Leben.

1981 kam es gleich zweimal zu Kollisionen eines Tigers mit einer Mirage. 1982 und 1984 gab es je einen Verlust. 1987 stiessen beim bündnerischen Lumbrein zwei Tiger zusammen und im gleichen Jahr stürzte bei Bauma ein Jet nach einer Kollision mit Bäumen ab. 1996 erfolgte ein ungewollter Schleudersitzabschuss. In jüngerer Zeit kam es zu einer Kollision zwischen zwei Tigern der Patrouille Suisse 2016 im holländischen Leeuwarden, bei der eine Maschine verloren ging. 2021 konnte sich ein Pilot mit dem Schleudersitz retten.

Ein spezieller Vorfall spielte sich am 31. Oktober 1994 ob der Axalp ab. Das Fahrwerk des Tigers liess sich wegen eines eingeklemmten Werkzeuges nicht ausfahren. Der Pilot verliess den Jet via Schleudersitz. Was er dabei erlebte, schilderte Oberst Rohrbach dem Autoren (er war damals im Stab Flpl Rgt2) in seinem gemütlichsten Berner Oberländer Dialekt: «Nachdem ich genug Moscht ausgeflogen hatte, steuerte ich den Tiger Richtung Felswand ob Axalp, dann verliess ich meinen Flieger und der Fallschirm öffnete sich. Da sah ich, wie mein Flieger alleine einen Vollkreis drehte, also quasi eine Ehrenrunde, um sich von mir zu verabschieden. Er flog unter mir durch und ich konnte von oben direkt in das leere Flugzeug hineinschauen. Instinktiv zog ich die

Beine ein. Dann zerschellte er etwas zu tief oberhalb des Dorfes Axalp.»

Die Tiger gehen zurück in ihre Heimat

Die Schweiz beschaffte ursprünglich 98 Northrop F-5E und 12 F-5F-Fighter. Ein grosser Teil dieser F-5 Tiger, 44 Stück, wurde bereits wieder in die USA verkauft. In diesem Jahr hat die Schweizer Luftwaffe im März damit begonnen, weitere 22 ausgemusterte Maschinen an das US Marine Corps (USMC) und die US Navy (USN) zu übergeben. Nach Angaben der Marine wurde das Geschäft im Jahr 2020 mit einem Wert von 32,4 Millionen US-Dollar (rund 28,9 Millionen Franken oder rund 1,3 Millionen pro Jet) abgeschlossen.

Sowohl das USMC als auch die USN setzen den alten zweistrahligen Jet als gegnerische Luftplattform ein. Nach Angaben des Naval Air Systems Command dienen die F-5-Flugzeuge zur Ausbildung von Angreifern und zur Simulation aktueller Bedrohungen im Jagdkampfmodus. Die neueren einsitzigen F-5N Tiger II werden neben den älteren zweisitzigen F-5F für die Luftkampfausbildung und die Erprobung von Piloten gegen gegnerische Taktiken eingesetzt.

Mehr als 2600 der zweimotorigen Jets wurden produziert. Etwa zwei Drittel der ursprünglich produzierten F-5 sind noch in 26 Ländern im Einsatz. Obwohl Northrop noch immer die weltweite F-5-Flotte unterstützt, einschliesslich Verlängerung der Nutzungsdauer, wird das Flugzeug nicht



mehr produziert, weshalb die Betreiber bei der Flottenerweiterung kreativ werden müssen. So ist es in diesem Jahr nicht das erste Mal, dass die USA F-5-Flugzeuge aus der Schweiz erwerben. Im Jahr 2006 kaufte die USN eine Reihe von F-5E/F mit wenigen Betriebsstunden aus Bern, um einige ältere Tiger-Flugzeuge zu ersetzen. Diese erste Tranche von Schweizer Tigern wurde nach Angaben der Marine auf den neueren F-5N-Standard mit modernisierter Avionik und

anderen verbesserten Systemen gebracht. Die Schweizer Flugzeuge sind relativ neu und haben nur wenige Flugstunden, was sie für die USA zu einer attraktiven Anschaffung macht. Die von der US Navy und dem USMC eingesetzten Aggressor-Flugzeuge hingegen haben bereits einen umfangreichen Einsatz hinter sich und sind daher nicht mehr wirtschaftlich zu reparieren.

Ruag hilft bei Aufrüstung mit

Als Subunternehmen führt die Ruag im Rahmen des Projekts «Artemis» (Avionics Reconfiguration and Tactical Enhancement/Modernization for Inventory Standardization) Unterhaltsleistungen an F-5-Flugzeugen durch und überholt die

zugehörigen Triebwerke und ausgewählte Strukturarbeiten. Dies im Auftrag der US Navy.

Die Ruag hofft darauf, neben dem Auftrag für den Endkunden US Navy auch F-5 von europäischen Luftwaffen unterhalten zu können. Rund hundert F-5-Flugzeuge stehen heute noch in 18 Ländern auf der ganzen Welt im Einsatz. Laut Ruag habe sich der Tiger als zuverlässiges Kampfflugzeug und als Plattform für kostengünstige Luftkampfausbildung sowie Zielerstellung bewährt.

Oberstlt Hans Tschirren
Redaktor ASMZ
hans.tschirren@asmz.ch
3006 Bern



Im März wird ein F-5-Rumpf in eine C-130 verladen und ausgeflogen.
Bild: Ruag

