

Duplik : der F-5 kann nicht Teil eines Planes B sein

Autor(en): **Egger, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **90 (2015)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716158>

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.

Duplik: Der F-5 kann nicht Teil eines Planes B sein

Als ehemaliger Jetpilot der Luftwaffe, 4000 Flugstunden – davon 2000 auf F-5 E/F, könnte ich mich fast von einer Weiterverwendung der Tiger-Flotte verführen lassen. Aber eine Verlängerung der Einsatzdauer über den bis heute geplanten Zeitraum, zirka 2018, hinaus, bringt nicht mehr Sicherheit und lässt keinen Aufbau von neuen Leistungsprofilen zu.

DIVISIONÄR PETER EGGER, EHEM. KDT LVB FL 31, VERTEIDIGUNGSATTACHE IN WASHINGTON, NIMMT STELLUNG

Meine Überlegungen dabei sind: Die 32 F/A-18 genügen für den normalen Luftpolizeidienst (LP) inkl. einer sich im Aufbau befindenden 24-Stunden-Bereitschaft der Luftpolizei (LP 24/7) vollkommen. Geht es darum Konferenzen (z. B. WEF) zu schützen, sind bis zu 4 F/A-18 permanent in der Luft, was die Durchhaltefähigkeit auf etwas über zwei Wochen beschränkt.

Gemäss Leistungsprofil sollte die Luftwaffe über 50–60 Flugzeuge der Generation F/A-18 oder besser verfügen. Im Aufgabenspektrum sind Luftpolizeidienst, Luftverteidigung und eine Kernkompetenz für den Erdkampf und die Aufklärung vorgesehen. Der Leistungsanteil der F-5-Flotte in diesem Aufgabenspektrum ist verschwindend klein (Luftpolizeidienst nur bei Tageslicht und ausserhalb von Wolken!).

Mit dem F-5 können keine Hornet-Stunden gespart werden. Die Zahl Flugstunden F/A-18 ergibt sich aus dem Ausbildungs- und Trainingsbedarf der Piloten.

Mit dem Aufbau des LP 24/7 wird sich der Bedarf an Flugstunden auf dem F/A-18

erhöhen. Der Gripen hätte die zusätzlichen 1000 Flugstunden leisten können. Der Tiger eignet sich nicht dafür. Mit der Ausserdienststellung der F-5 F können jährlich im Minimum 40 Millionen Franken gespart werden.

Dank qualitativ gutem Unterhalt sind die F-5 in einem technisch relativ guten Zustand, bringen jedoch keinen operationellen Mehrwert.

Risse im Rumpf

Die F-5-Struktur ist nicht durch eine maximale Flugstundenzahl beschränkt. In Anbetracht der intensiven Nutzung, seit der Einführung (beschleunigungs-intensive Luftkampftrainings, kurze Überflüge in die Trainingsräume), sind die Schweizer F-5 einem sehr speziellen Belastungsprofil ausgesetzt, nicht vergleichbar mit anderen F-5-Benutzerländern.

Dieses Profil führte schon in der Vergangenheit zu Überraschungen und ist heute aktueller denn je! Zurzeit ist ein Teil der Flotte, wegen Rissen in der Rumpfstruktur, nicht einsatzfähig! Die F-5 können



Archivbild

Peter Egger gehört zu den erfahrenen Militärpiloten. Er führte den Lehrverband Flieger 31 und ist Attaché in USA.

nicht mit einem vertretbaren Aufwand modernisiert werden, damit sie einen echten Beitrag an die Sicherheit leisten können (z. B. Allwetter-Luftpolizeieinsatz, Aufbau einer Kernkompetenz Erdkampf oder Aufklärung). Im Gegensatz zu Brasilien haben wir eine Alternative, den F/A-18!

Fazit: Die Verlängerung des Lebensweges des F-5 in der heutigen Konfiguration bringt keinen Mehrwert, weil damit kein Beitrag an unsere Sicherheit geleistet wird und keine F/A-18-Stunden eingespart werden können. Die F-5-Flotte wurde als Sicht/Raumschutzzäger beschafft. Im heutigen finanziellen Umfeld ist eine Kampfwertsteigerung eines bald vierzigjährigen Sichtluftkampfflugzeuges in ein Allwetterkampfflugzeug nicht zu rechtfertigen.

Ich bin überzeugt, das Geld ist besser in einer modernen Generation von Kampfflugzeugen investiert. Darum gefällt mir auch die Variante des Bundesrates besser, ab 2017 mit einer Neuevaluation für den Ersatz des F-5 zu beginnen.



WEF 2015. Ein aktuelles Bild von Franz Knuchel: F/A-18 startet in Meiringen.