

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 61 (1986)

Heft: 5

Artikel: Die Profis der Schweizer Flugwaffe

Autor: Kürsener, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714848>

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: 10.01.2026

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

Die Profis der Schweizer Flugwaffe

Von Major i GSt Jürg Kürsener, Lohn SO

Ein Huntereinsatz

Zügig und leicht mit der Nase wippend rollt der Hunter F Mk 58 Doppelsitzer auf dem Rollweg zum Westrand der Hauptpiste des Militärflugplatzes Payerne, dreht die Nase nach Osten, beschleunigt rasant, wir spüren noch einige leichte Schläge, hören plötzlich nur noch das Summen des Triebwerkes, die Maschine steigt vollbetankt, mit 4 Behältern (pods) an den Tragflächen mit 20 m/s in den Himmel. Am Steuerknüppel auf dem linken Schleudersitz sitzt Oberstleutnant Gion Bezzola, Bündner, langjähriger UeG Pilot, 46jährig, begeisterter Amateurlugzeugbauer und Pilot von Eigenkonstruktionen, Autor des Buches über das UeG «Von 20 bis 2000» und stolzer «Besitzer» von rund 4000 Flugstunden und 8000 Landungen. Radargeführt vom Tower Payerne steigen wir auf rund 10 000 Meter und erreichen den Payerne zustehenden Übungsraum über dem Berner Oberland, bei herrlicher Fernsicht ragen aus der tiefen Wolkendecke die berühmten Gipfel dieser Region. Wir werden von kurz nach uns in Payerne gestarteten Mirage III S Jägern «angegriffen» und dienen auch einer Bloodhound BL-64 Flaklenkwaffenstellung als Übungsziel, bevor wir unseren Partner – einen in Dübendorf gestarteten Hunter – treffen. Im stahlblauen Himmel hängen wir uns dieser Maschine an und verfolgen aus nächster Nähe das Entstehen eines Kondensstreifens. Erst jetzt wird einem die hohe Geschwindigkeit unserer Patrouille so richtig bewusst. Über Brig und Naters stechen wir ins wolkenlose Wallis hinunter, lange vor Sion beginnt bereits unser Sinkanflug auf den Flugplatz, wir setzen auf und starten gleich wieder durch, «Touch and Go» nennen das die Flieger in ihrer eigenen Sprache. Kurz nach dem Rhoneknie entdeckt das geschulte Auge des Piloten Bezzola eine gemächlich talaufwärts fliegende Ju-52, die wir uns aus nächster Nähe nochmals ansehen. Dann geht es weiter über das Schloss Chillon, wir fliegen Richtung Cossonay und dort demonstriert Oberstlt Bezzola auf eindrückliche Weise einen

taktischen (simulierten) Kanonenangriff auf ein Bodenziel, in unserem Falle sind es grosse Silos eines Kiesbruches: Hochziehen, über die Schulter kippen, ausrichten, stabilisieren, zielen, «schiessen» und wegziehen. Und bei diesem Wegziehen gibt es die berühmten «G's» – um die 4 G mögen es gewesen sein –, jenen gewaltigen Druck, mit dem der Körper in den Sitz gepresst wird und die automatisch in den Druckanzug gepresste Luft das Blut im Oberkörper behält. Zwei, drei Akrobatikfiguren auf 3000 m über St-Blaise und dem Neuenburgersee, und bereits diktiert der Zustand unserer Treibstofftanks eine Rückkehr nach Payerne. Ein bilderbuchmässiger Anflug und eine perfekte Landung mit 230 km/h beenden diesen einmaligen Flug, der in den 60 Minuten alles geboten hat, was auf meiner Wunschliste stand. Auf der «Flight Line» erwarten uns bereits wieder die gleichen Mechaniker, die uns auch vor dem Flug beigestanden sind.

Nur zwei Stunden zuvor hatten wir mit den Flugvorbereitungen begonnen. Hilfsbereite Hände wie jene von Monsieur Lambert, eines Beamten des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF), hatten ein passendes Kombi, einen Fliegerhelm (der nicht «drücken» darf), die Sauerstoffmaske, Handschuhe und Fliegerstiefel verpasst. Sogar für die Dusche war vorgesorgt, denn ein Jetflug soll oft anstrengend sein und viel Schweiß fordern...

Es folgte die Konsultation der Schweizer Karte mit den für diesen Tag geltenden Sperrzonen (Artillerieschiessen im Simplongebiet, Sperrgebiet im Goms usw.), ein Blick auf die Wetterverhältnisse an verschiedenen Standorten der Schweiz, auf die Meteokarte und schliesslich noch die Fluganmeldung beim momentanen Flugdienstleiter, Hptm Starkl, normalerweise Staffelführer von der UeG Staffel 17. Alles war bisher ruhig verlaufen, mit dem frühzeitigen Gang zum Doppelsitzer Hunter F Mk 58 mit der Immatrikulation J-4203, eines trotz ansprechenden Alters immer noch eleganten, formschönen Kampfflugzeuges, machten sich

dann allerdings erste gemischte Gefühle bemerkbar. Völlig unbegründet, wie sich später herausstellen sollte. Die Flugzeugwarte des BAMF übergaben die Maschine an Oberstlt Bezzola («vollgetankt»). Im Gegensatz zu fremden Luftwaffen macht der Schweizer Militärpilot keinen Aussencheck am Flugzeug. Dies wird als besonderer Vertrauensbeweis gegenüber der zuverlässigen und gründlichen Wartung durch die zivilen Stellen der Bodenorganisation des BAMF gewertet. Im Cockpit waren wir von den Mechanikern beim recht komplizierten An- und Aussteigen unterstützt worden, Beimgurte, Fallschirmgurte, Schleudersitzgurte. Es folgten einige Weisungen zum Gebrauch des Schleudersitzes sowie zu einzelnen Instrumenten, so dass mir ein Mitverfolgen des Fluges anhand diverser Anzeigen möglich sein sollte. Mit dem Schliessen des Cockpits schien der Kontakt zur Aussenwelt endgültig abgeschnitten. Und dann der besagte eindrückliche Flug, der nur noch in der Erinnerung weiterlebt...

Solche und ähnliche Einsätze gehören zum Alltag des UeG Piloten. Täglich sind Dutzende von ihnen in den verschiedensten Funktionen unterwegs. Vieles haben sie erfahren und geleistet, bis sie zum vollwertigen, «fronterfahrenen» Piloten avanciert sind.

Oberst HR Rüesch, Kommandant des Überwachungsgeschwaders und zuvor während drei

1 Das Emblem des Überwachungsgeschwaders.

2 Am Eingang zum Militärflugplatz Payerne begrüsst den Besucher dieses Signet, das auf wappenähnlichen Tafeln die beiden hier stationierten Flugzeugtypen Mirage III S und Tiger zeigt.

3 Der Kommandant des Überwachungsgeschwaders, Oberst HR Rüesch, im Cockpit des Turbo-Trainers PC-7.

4 In Dübendorf begegnen wir zufällig der zu einem Training ausrückenden «Patrouille Suisse» (Team 85). Das Bild zeigt vlnr Oblt Dill, Lt Nagel, Oblt Am Rhyn (Leader), Oblt Schmid und Oblt Wattinger. Es fehlt der sechste Mann des Teams: Oblt Ramseier. Alle gehören dem UeG an.

5 Begegnung auf 10 000 Metern Höhe über dem Berner Oberland. Wir schliessen zum Hunter aus Dübendorf auf, noch ist kein Kondensstreifen zu sehen. Die beiden Hunter fliegen mit einer Geschwindigkeit von um die 800 km/h.

6 Vor dem Einsatz konsultieren Oblt Henzi (links), UeG Pilot der Staffel 18, und Lt Droz, Milizpilot der Staffel 6 und Informatiker aus Genf, die Wetterkarte Schweiz. Der UeG Pilot diene in diesem Falle den Tiger-Piloten der Staffel 6 als Instruktor in Luftkampfbelangen.

7 Lt Droz, Milizpilot der Staffel 6, hat im Gebäude der Flugwaffenbrigade 31 in Payerne vor dem Fluge bei Hptm Starkl, Kdt der UeG Staffel 17, der hier als Flugdienstleiter funktioniert, die Fluganmeldung einzureichen.

8 Oberstlt Bezzola übernimmt den Doppelsitzer F Mk 58 Hunter von einem Mechaniker des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) vor dem Fluge mit dem «Schweizer Soldat».

9 Auf der Helikopterbasis der Schweizer Flugwaffe in Alpnach stehen auch Wasserbehälter für die luftgestützte Bekämpfung von Waldbränden bereit.



Ich bestelle ein **Abonnement**
zum Preis von Fr. 33.– pro Jahr

Grad: _____

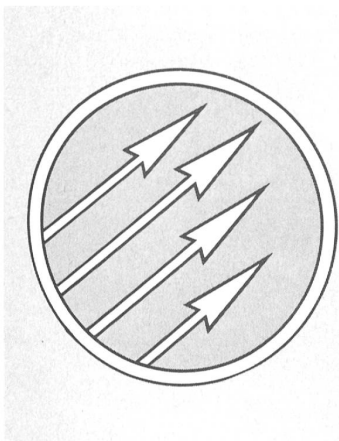
Name: _____

Vorname: _____

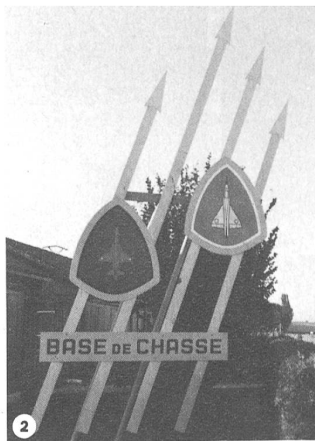
Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Einsenden an: **Zeitschriftenverlag Stäfa, 8712 Stäfa**



1



2



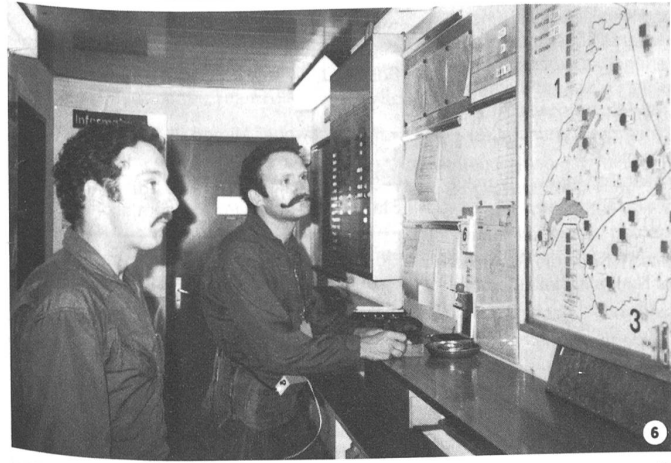
3



4



5



6



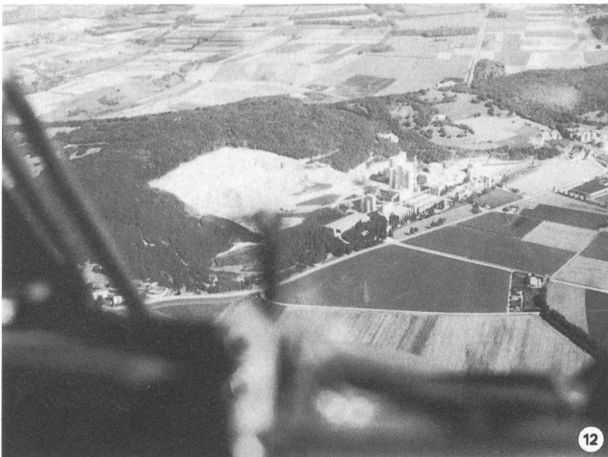
7



8



9



10 Nach den umfassenden Flugvorbereitungen werden die drei Tiger-Kampfflugzeuge vom UeG Instruktor, Oblt Henzi (Bild), und von zwei Piloten der Fliegerstaffel 6 bemannt. Ein Luftkampf («Dogfight») zwischen zwei gegen einen einzelnen Tiger («Solist») über dem Berner Oberland steht bevor.

11 Oberst Hürliemann übt als Chef der Dienststelle Luftaufklärung als UeG Pilot eine Funktion beim Kommando der Flugwaffenbrigade 31 aus. Diese Dienststelle steht auch zivilen Stellen zur Mitarbeit zur Verfügung.

12 Oberst Bezzola demonstriert mit dem Doppelsitzer Hunter einen simulierten Kanonenangriff auf ein Ziel bei Eclépens. Nach der taktischen Annäherung bleibt nur wenig Zeit, die Maschine auszurichten, zu zielen und «zu schießen». Hohe Druckbelastungen entstehen dann vor allem beim Wegziehen.

13 Auch das gehört zum Alltag des UeG Piloten: Gemütlicher Jass nach dem Mittagessen in der Kantine in Payerne.

Jahren Assistent des Schweizer Verteidigungsattachés an der Botschaft in Washington, hat keine Mühe gescheut, dem Verfasser Einblick in die wichtigsten Einrichtungen in Payerne, die Jungpilotenausbildung in Dübendorf, die Helikopterbasis in Alpnach sowie den Flugplatz Emmen zu vermitteln. Als Mittel zum Zweck diente für unsere Verschiebungen auch das neue Schulflugzeug P-7 (PC-7), von dessen Leistungsfähigkeit, Wendigkeit und Eleganz sich der Verfasser bei dieser Gelegenheit selber überzeugen konnte.

Geschichte und Organisation des Überwachungsgeschwaders

Die Schaffung des Überwachungsgeschwaders (UeG) geht auf einen Antrag General Guisans im Jahre 1941 zurück. Am 4. April 1941 bewilligte der Bundesrat die Aufstellung, um «insbe-

sondere zur Wahrung der Neutralität unseres Luftraumes und um jederzeit über einsatzbereite Flugstreitkräfte verfügen zu können...», wie es unter anderem hiess. Es begann damals mit drei Fliegerstaffeln, 30 Piloten sowie 10 Beobachtern. 1945 entschied der Bundesrat für die Beibehaltung des Verbandes. Heute gelten im wesentlichen die folgenden Aufgaben für das UeG:

als Kampfverband

- Jederzeitige Bereitschaft für die Mitwirkung bei der Sicherung der Neutralität im Luftraum
- Taktische Erprobung von Flugzeugen
- Erarbeitung von taktischen und flugtechnischen Verfahren und Vorschriften

im Instruktionsdienst

- Ausbildung von Militärpiloten, Sicherstellung des Nachwuchses für das Instruktionskorps (Piloten) und zum Teil für die Werkflieger des BAMF

- Unterstützung der Miliz-Flugwaffe in Schulen und Kursen
- Flugdemonstrationen und «Patrouille Suisse»

sowie

- Durchführen von Flügen für Dienststellen des Bundes

Militärhelikopter-Rettungsdienst

Zu diesem Zweck ist das UeG, das ausbildungsseitig dem Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (Divisionär Leuthold) unterstellt und für operationelle Belange dem Kommandanten der Flugwaffenbrigade 31 (Brigadier Läubli) zur direkten Zusammenarbeit zugewiesen ist, mit seinen derzeit 132 Personen (wovon 122 Piloten, Stand 1.7.84) wie folgt organisiert:

- Kommandant (Oberst HR Rüesch)
- 2 Kommandant-Stellvertreter (Oberst i GSt Bolli und Oberst Rüeger)
- Stab
- 1 Geschwader Mirage III S (Staffeln 16 und 17)
- 3 Tiger Staffeln (1, 11 und 18); sämtliche fünf Staffeln sind also reine Profiformationen

300 Jahre Zürcherisches Artillerie-Kollegium

Aus Anlass des 300jährigen Jubiläums des Zürcherischen Artillerie-Kollegiums stellte das Schweizerische Landesmuseum eine Sonderschau über die Artillerie im alten Zürich zusammen.

Schwerpunkte bilden die Tätigkeit im Pulver-Laboratorium, die Darstellung und Konzeption von Feuerwerken sowie eine Zusammenstellung von Neujahrsblättern und Stichen. Es wird über die Gründung und Jubiläen informiert, und natürlich kommen auch berühmte Kollegianten zu Ehren.

Zur Eröffnung dieser sehenswerten Ausstellung erscheint eine Festschrift, die sich mit dem Übergang von der Büchsenmeisterei zur modernen Artillerie befasst. Diese Festschrift wird ab Juni im Buchhandel erhältlich sein.

Diese Sonderschau dauert vom **29. Mai bis zum 31. August 1986** und ist während den normalen Öffnungszeiten des **Landesmuseums** zu besichtigen.

- eine Aufklärergruppe (Mirage III RS)
- eine Leichtfliegergruppe
- eine Einsatzstelle Lufttransporte (inkl Militärhelikopter Rettungsdienst)
- eine Spezialdienstgruppe (Fluglehrer, Flugdienstleitung, Flugsicherung, Mitwirkung bei der Führungsorganisation der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Rettungsdienst, im technischen Bereich usw)

- Bereich Jungpilotenausbildung

Die 5 Fliegerstaffeln und die Aufklärergruppe sind reguläre Teile der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, während die übrigen Bereiche des UeG nur in Friedenszeit bestehen.

Die Ausbildung der UeG Piloten

Obschon die ursprüngliche Idee bei der Schaffung des UeG nicht primär die Ausbildungsaufgaben anvisierte, nehmen diese heute einen ganz beträchtlichen Teil der Verpflichtungen in Anspruch. Nach Abschluss der Pilotenschule 2, die mit der Brevetierung zum Militärpiloten (im Grade eines Wachtmeisters) endet, wird der ins UeG eintretende Pilot einer gründlichen Weiterausbildung unterzogen. Die Hauptleute Brändli und Dubs haben diese Jungpilotenausbildung in Dübendorf ausführlich erläutert:

Die etwa 8–10 jährlich im November als Wachtmeister ins UeG eintretenden Jungpiloten werden während 5 Semestern (in etwa 1½ Jahren) zum Fluglehrer und Militärberufspiloten mit einem speziellen Diplom ausgebildet. In diesen 5 Semestern ist auch die dreiteilige Militärfluglehrerschule (MFS) eingebaut. Der fünfsemestrige Lehrgang ist im einzelnen wie folgt strukturiert:

1. Semester:

Ausbildung an der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) mit Unterrichtsschwerpunkten in Navigation, Luftfahrtgesetzgebung, Elektronik, Wetterkunde, Radiotechnik usw, Umschulung auf das Tiger-Kampfflugzeug, Fliegertaktik

2. Semester:

Fortsetzung der fliegertaktischen Ausbildung und allgemein bildender Unterricht

3. Semester:

Militärfluglehrerschule I und II (2 Wochen Dübendorf, 5 Wochen Locarno mit etwa 30 Flügen auf P-3 und P-7), Trainingskurse, Fluglehrerpraktik in einer Piloten RS, MFS III (5 Wochen Sion mit etwa 30 Flügen auf Vampire)

4. Semester:

Offiziersschule bei den Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF-Truppen), Fluglehrerpraktik in einer Piloten UOS, Technischer Kurs

5. Semester:

Technischer Kurs, Sportkurs, Fluglehrerpraktik in einer Pilotenschule 1. Teil, Technischer Kurs und bei erfolgreicher Absolvierung des gesamten Programmes Diplom und Wahl zum Beamten

Gemäss einem Vertrag zwischen dem EMD und der Swissair sind die UeG Piloten verpflichtet, bis zum 29. Altersjahr im UeG zu bleiben. Damit sollen die enormen Ausbildungskosten (man spricht von gegen 1 Million Fr pro Mann bis zur Brevetierung als Militärpilot) während etwa 6 Jahren nutzbringend zum Tragen kommen. Mit 29 Jahren wechseln in der Regel etwa zwei Drittel der UeG Piloten zur Swissair. Die meisten bleiben der Flugwaffe dann als Angehörige von Milizstaffeln erhalten.

Nach der fünfsemestrigen Ausbildung wird der Pilot in den folgenden Jahren abwechselungs-

weise als Fluglehrer, im Staffeldienst oder anderweitig eingesetzt. Für die mittlerweile zum Oberleutnant avancierten Leute steht jetzt der Weg zum Staffelfeldkommandanten-Stellvertreter oder Staffelfeldkommandant offen.

Im einzelnen sieht sich der diplomierte Militärberufspilot abwechselungsweise folgenden Aufgaben, in Anlehnung an das Pflichtenheft des UeG, gestellt:

- Einsatz im Staffeldienst mit entsprechendem Kampftraining

- Einsatz als Fluglehrer in sämtlichen Kursen der fliegerischen Grundausbildung

- Einsatz als vollamtlicher Spezialist in der Funktion eines Flugdienstleiters, Fliegerschiesseleiters, Luftkampf-, Erdkampf-, Luftaufklärungs- oder Flugsicherungssoffiziers

- Einsatz als Pilot für Flugdemonstrationen zugunsten militärischer Schulen und Kurse

- Einsatz als Pilot in der Kunstflugformation «Patrouille Suisse», die allerdings – im Gegensatz zu ausländischen Teams dieser Art – zwischen April und Oktober nur einmal pro Woche übt und jährlich an nur 6–8 Veranstaltungen im In- und Ausland teilnimmt. Die 6 Piloten, 1–2 Reservepiloten und der Trainer kehren nach jedem Training unverzüglich zu ihrer angestammten Aufgabe als UeG Pilot zurück

- Einsatz zur Erprobung neuer Flugzeuge vor der eigentlichen Beschaffung. Das UeG wird mit grosser Wahrscheinlichkeit wie bei den heute im Einsatz befindlichen Maschinen auch als erstes Flugzeug bei der künftigen Beschaffung eines neuen Jet-Trainers sowie bei dem für die 90er Jahre geplanten Kauf eines neuen Jägers sammeln

- Einsatz als Pilot bei der Leichtfliegergruppe, die Transporte für Behörden, zivile und militärische Stellen sicherstellt, zudem mit dem Militärhelikopter-Rettungsdienst 365 Tage und Nächte im Jahr bereitsteht

Wir konnten eine dieser typischen Aufgaben eines UeG Piloten anlässlich unseres Besuches in Payerne mitverfolgen.

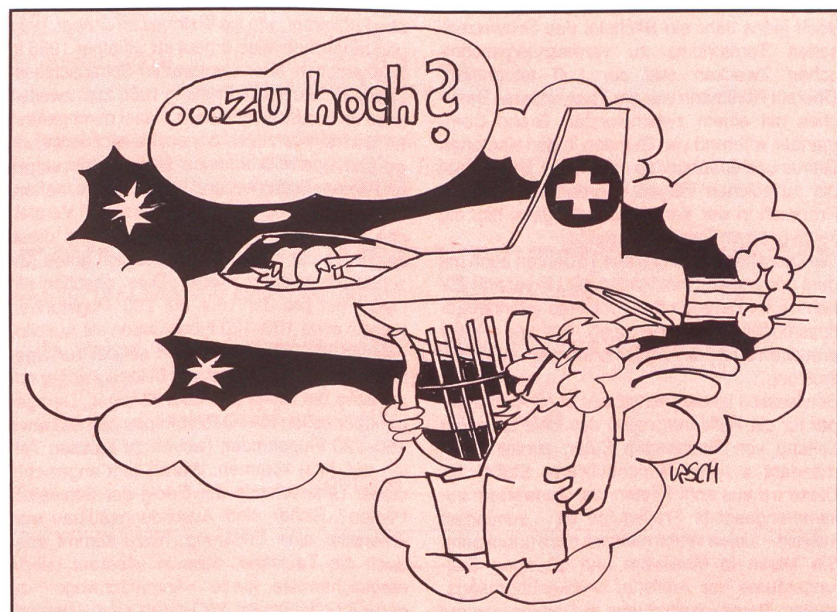
Oblt R Henzi, UeG Pilot der Staffel 18, war während eines TK (einwöchiger, sogenannter Trainingskurs, der dem fliegerischen Training der Staffeln dient) der Milizstaffel 6 als Instruktor zugeteilt, um den neu auf den Tiger umgeschulten Piloten etwas von seinen Luftkämpfer-

fahrungen mitzugeben. Zu seinen «Schülern» gehörten an diesem Tage Lt H Droz, ein Informatiker aus Genf, und Lt F Blanchoud, Physikstudent an der Universität Bern. Gründlich wurde der bevorstehende Einsatz über dem Berner Oberland (Luftkampf von 2 Tigern gegen einen einzelnen Tiger) in allen Phasen besprochen. An anderer Stelle sahen wir gleichentags Hptm Grosjean, Kommandantstellvertreter der Fliegerstaffel 6 und DC-9 Copilot der Swissair (90 Jet-Flugstunden 1985), zusammen mit Oblt Baumann, Zimmermeister aus Coudrefin (mit je 60 Jet-Flugstunden 1984 und 1985), beim Üben im Tiger-Trainer, der eine wertvolle und kostengünstige «Trockenausbildung» ermöglicht, bevor für die nicht am Boden simulierbaren «scharfen» Übungen auf die Kampfflugzeuge umgestiegen werden muss.

Lufttransporte und der Militärhelikopter-Rettungsdienst (MRH)

Major Bachmann, Kommandant-Stellvertreter der Gruppe Alpnach, gab nach einem kurzen Demonstrationsflug auf einer Alouette II (Immatriculation V-51) von Emmen zum Hauptstützpunkt der militärischen Helikopterflotte in Alpnach einen Einblick in das Pflichtenheft dieses Bereiches.

Die Gruppe Alpnach umfasst 10 Piloten und 2 Dispatcher. Regelmässig werden auch abdienende Leutnants für die Einsätze zugezogen. Im Rahmen des MRH stehen in Alpnach nicht nur ständig 2 innert 8 Minuten startklare Helikopter bereit, auch ein Arzt ist auf Pikett, und für die Maschinen sind auch Löschgerät-, Scheinwerfer- und Seilwindenausrüstungen vorhanden. Mit der Rettungsflugwacht besteht eine enge Zusammenarbeit. In Alpnach befindet sich an gleicher Stelle auch die Einsatzleitstelle für Lufttransporte. Herr Kuster, ein ziviler Beamter und Dispatcher, erläutert das Programm am Tage unseres Besuches. Von den total vorgesehenen 23 Einsätzen waren beispielsweise Transporte für den SAC, für eine parlamentarische Kommission, für eine Alpkorporation, uam vorgesehen. Flüge werden im übrigen auch dezentral, also nicht nur von Alpnach aus, durchgeführt. Nicht selten werden pro Woche bis zu 150 Einsätze geflogen. Die Flüge werden zu 80% von Berufspiloten und



Die Abzeichen der UeG Formationen



- 1 Fliegerstaffel 1
- 2 Fliegerstaffel 10 (Aufklärergruppe)
- 3 Fliegerstaffel 11
- 4 Fliegerstaffel 16
- 5 Fliegerstaffel 17
- 6 Fliegerstaffel 18
- 7 Leichtfliegergruppe
- 8 Jungpiloten UeG
- 9 Die «Patrouille Suisse»

nur zu 20% von Milizleuten geflogen, erstere fliegen auch sämtliche Nachteinsätze. In Alp-nach befindet sich aus naheliegenden Gründen auch die Pikettstelle zur Rettung bei militärischen Unfällen. Nicht zuletzt bietet diese militärische Basis mit ihrer Werkstatt sechs Ausbildungsplätze für Lehrlinge.

Luftaufklärung

Wie viele andere versieht auch der UeG Angehörige Oberstleutnant Hürlimann seinen Dienst in einem zur Flugwaffenbrigade 31 gehörenden Bereich: in der Dienststelle Luftaufklärung. Die 8 Angehörigen (die Piloten sind nicht mehr in Staffeln des UeG eingeteilt) gehören zum Stab des Kommandanten der Flugwaffenbrigade 31 (Brigadier Läubli), der im Ernstfalle durch Milizleute ergänzt würde.

Die Dienststelle arbeitet u.a. intensiv für die Eidgenössische Landestopographie, wird derzeit doch jedes Jahr ein Sechstel des Schweizerischen Territoriums zur vermessungstechnischen Zwecken aus der Luft fotografiert. Oberstlt Hürlimann war am Tage unseres Besuches mit einem zweimotorigen Grand Commander während vier Stunden in den Kantonen Glarus und Graubünden unterwegs. Er wies auf die zu solchen Flügen erforderliche absolute Präzision in der Vermessungsfliegerei hin, die keine grossen Toleranzen dulde.

Die Dienststelle arbeitet seit 15 Jahren auch mit dem geographischen Institut der Universität Zürich u.a. im Rahmen des Projektes «Schneeabflussmodell» eng zusammen. Hin und wieder ersuchen auch kantonale Forstämter um Unterstützung.

Schliesslich ist die Dienststelle auch Auftraggeber für die Aufklärergruppe des UeG unter der Leitung von Hauptmann Suter, zurzeit Kommandant an der Mirageaufklärer Staffel 10. Diese u.a. aus acht Piloten und Auswertern zusammengesetzte Profiequipe ist – zumindest indirekt – vielen Wehrmännern nicht unbekannt. Sie klären in Manövern und Übungen Stellungsräume der Artillerie, Brückenübergangsstellen, Bereitschaftsräume in Dörfern usw. auf

und belegen schwarz auf weiss, wo die Truppe ihrer Pflicht zum Tarnen und Verwischen von Spuren nicht oder nur unzureichend nachgekommen ist. Die Resultate solcher Missionen lassen wertvolle Lehren ziehen, die Piloten und Auswerter wiederum haben jedesmal Gelegenheit, noch bessere Mittel und Wege herauszufinden, um den «Gegner auszumachen». Aufklärer fliegen in der Regel sehr tief und ausserordentlich schnell, stolz weist Hptm Suter gerade deswegen auf die Tatsache hin, dass noch keine Mirage III RS verloren gegangen ist.

Schlussbetrachtungen

Die Schweizer Flugwaffe dürfte hinsichtlich Umfang, Ausrüstung und Führungsgrundsätzen vergleichsweise zu den fortschrittlichsten gehören. Umgekehrt unterliegt sie Einschränkungen, die in einem kleinen und dicht besiedelten Lande nicht zu umgehen sind. Um so mehr sind Ausbildungsmöglichkeiten im Bereich Luftkampf, wie sie erstmals im Januar 1985 und möglicherweise erneut im Sommer 1986 in Südsardinien oder Lenkaffen-Scharfschiessübungen, wie sie im Frühling 1986 zum zweiten Male im nordschwedischen Vidsele durchgeführt werden konnten bzw. können, absolut notwendige und hochwillkommene Herausforderungen an Piloten, Techniker und Bodenmannschaften. Solche und andere Übungen lassen oft Vergleiche mit ausländischen Stellen zu und diese zeigen immer wieder ein erstaunlich gutes Abschneiden unserer Flieger. Dies, obschon ein UeG Pilot pro Jahr nur auf 200 Flugstunden (wovon etwa 100–120 Flugstunden als Ausbilder und 80–100 Flugstunden auf Jet zur eigenen Ausbildung) kommt, der Milizpilot sogar nur auf etwa die Hälfte des UeG Kollegen. Demgegenüber sollen NATO Piloten pro Jahr auf etwa 150–220 Flugstunden (wovon zu grossen Teilen auf Jets) kommen. Woran liegt angesichts dieser Unterschiede der Erfolg der Schweizer Piloten? Sicher sind Ausbildungsaufbau und -intensität eine Erklärung, hinzu kommt aber auch die Tatsache, dass in unserem Lande vergleichsweise kurze «Anmarschwege» zu den Übungsräumen zu fliegen sind. Dies hat

zur Folge, dass aus etwa 60 Flugstunden an die 110 Einsätze resultieren können. Diese kurzen, intensiv genutzten Einsätze unterscheiden unsere Flugwaffe von vielen ausländischen Luftwaffen, die aufgrund grosser Distanzen für einen einzigen Einsatz 60 und mehr Minuten veranschlagen müssen.

Ein anderes Ereignis ergab überraschend die Möglichkeit, die Leistung und Einsatzbereitschaft der Flugwaffe und des UeG zu testen. Major Kuhn, Geschwaderkommandant in Payerne, erläuterte mir die Aeros-Übung von 1983. Damals wurde auf Beschluss des Bundesrates vom 15.–28.9. im Anschluss an den Abschuss eines südkoreanischen Jumbos (KAL 007) durch ein sowjetisches Kampfflugzeug und im Rahmen der umfassenden Boykottmassnahmen eine verschärfte Überwachung des Schweizerischen Luftraumes vorgenommen, der für diese Zeit für sowjetische Flugzeuge gesperrt wurde. Je eine Patrouille Mirages III S in Payerne und Tiger/Mirage III RS Kampfflugzeuge in Dübendorf standen während zwei Wochen ununterbrochen bereit. Aus zwei Kommandoposten wurde die Aktion geführt und verschiedene nicht regulär gemeldete oder nicht mit einer Clearance versehene fremde Flugzeuge, darunter eine bulgarische Linienmaschine, abgefangen, identifiziert und fotografiert.

Auch während der periodisch stattfindenden Alarmübung der Schweizer Armee im September 1985 haben die Flugwaffe und das UeG bewiesen, dass sie ohne jegliche Vorwarnung auch sonntags in der Lage sind, innert Stunden Kampfflugzeuge in den Einsatz zu schicken. Es war dies ein nicht unwesentlicher Beitrag zur Dissuasionswirkung und ein Beweis einer rasch erstellbaren Einsatzbereitschaft.

Es ist zwar – entgegen einer landläufigen Meinung – nicht so, dass das UeG als ganzes oder zu Teilen in permanenter hoher Einsatzbereitschaft steht, ausgenommen natürlich während den ordentlichen Wiederholungskursen, die die Staffeln des UeG wie jene der Miliz auch zu leisten haben.

Das UeG weist aber für Situationen ausserhalb der strategischen Fälle eine ausgeklügelte Alarmorganisation auf, die es jederzeit erlaubt, die überall und in den verschiedensten Funktionen eingesetzten Piloten innert wenigen Stunden zusammenzuziehen. Dies und die Tatsache, dass Pikettpiloten bestimmt sind, ist ein tauglicher Kompromiss, der aus dem ständigen Konflikt zwischen dem Bedarf an UeG Piloten als Ausbilder einerseits und dem Bedarf derselben Leute als Kampfflugzeug-Piloten «der ersten Stunde» andererseits ein Optimum verspricht.

Gesamthaft bleibt der positive Eindruck, dass das Überwachungsgeschwader dank seiner Professionalität, dank seiner ständigen Einsatzbereitschaft «der ersten Stunde» und dank der umfassenden Ausbildungshilfen der Milizflugwaffe wertvolle Impulse zu verleihen und einen hohen Beitrag zur Kampfbereitschaft und zum Kampfwert der Armee schlechthin sowie zum Schutze vor Überraschungen zu leisten vermag. □

Wir danken an dieser Stelle dem Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, dem Waffenchef der FF-Truppen, dem Kommandanten des UeG sowie allen Beteiligten für ihre uneingeschränkte Unterstützung bei der Vorbereitung dieses Artikels.