No 25 Fr. 2.90 Lausanne, 22 juin 1983

illustré avec télé hebdo

AVEC LES SHÉRIFS VOLANTS

LE DÉFI DU PAPE

DES MESSES-MANIFESTATIONS, « SOLIDARNOSC » OMNIPRÉSENT, DES MILLIONS DE POLONAIS EN MARCHE POUR VOIR LE PAPE : UNE SEMAINE DURANT, LE POUVOIR COMMUNISTE A VU ROUGE

Philippe Dutilet

Nr. 18 2. Mai 1983 Fr. 3.–

SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

Exklusiv: «Hitler-Tagebücher sind echt!»

Zwei Mirages des Überwachungsgeschwaders über dem Oberwallis. Auf 22 Farbseiten zeigen wir Bilder, die Sie noch nie sahen.

Unsere fliegenden Beschützer

Foto: Dolf Preisig

Das Überwachungsgeschwader

Männer, die über uns wachen

Die schnellsten Schweizer Beamten haben auch die härtesten Jobs: 124 Piloten des Überwachungsgeschwaders (UeG) der Fliegertruppe sorgen in Tiger, Hunter und Mirage (r. über dem Oberwallis) für den Schutz der Schweiz von oben. Ronald Sonderegger und Dölf Preisig (Fotos) flogen mit.

UeG-Pilot: Ein Schweizer Spitzenjob mit 80 000 Franken Jahreslohn

Nur einer von hundert Bewerbern schafft die Qualifikation: Mit dem Glarner Oberleutnant Hugo Kühne, 29, tun weitere 123 Profipiloten Dienst im Überwachungsgeschwader der Schweizer Flugwaffe. Hauptsitz des UeG ist das alte Flughafengebäude in Dübendorf.

Der Skandal-Jet Mirage ist heute Paradepferd der Schweizer Flugwaffe

1963 mit einem Skandal gestartet, ist die französische Mirage heute mit 50 Einheiten das wichtigste Flugzeug des UeG. Der 2200 Stundenkilometer schnelle Abfangjäger ist für enge Schweizer Alpentäler ausgerüstet. Mit zusätzlichen Startraketen (rechts) kommt er bereits nach 300 Metern von der Piste weg; sonst braucht er mit den 6000 Kilopond Schub der Turbine fast zwei Kilometer Startbahn.

Lieber abfangen als abschiessen: Die Kanonen sind nur für den Notfall da

Interzeption (Abfangen) heisst das Manöver, wenn eine Patrouille Mirage einen «feindlichen» Tiger (im rechten Bild vorn) in die Zange nimmt und versucht, ihn zur Landung zu zwingen. Seit 25 Jahren im Einsatz ist der britische Hunter (im grossen Bild rechts). Hier ist er in heikler Mission unterwegs: Der orange Stoffsack, den er hinter sich her schleppt, dient als Übungsziel für die Bordkanonen der Mirage.

Flugstunden sind teuer: Geübt wird mit viel Elektronik im Trockenen

Der Kartenausschnitt im Bildschirm (Durchmesser: 100 Kilometer) zeigt dem Piloten ständig die exakte Position. Doch im Simulator darf der Pilot auch etwa über die Grenzen hinausschiessen. Standardhandgriffe und Extremsituationen lernt und übt der UeG-Pilot am Steuerknüppel eines nachgebauten Cockpits. Der Kollege Computer registriert jede Handbewegung, der Kollege Flugleiter gibt Befehle für den nächsten Einsatz.

Ein kleiner Kurs in Athmosphären-Physik: So kommt ein Flugzeug zum Fliegen

Ein Bild, das sonst nur Wissenschafter bei Versuchen im Labor-Windkanal zu sehen bekommen. Es zeigt, warum ein Flugzeug fliegt: Weil der Flügel oben gewölbt ist, muss dort die Luft schneller strömen. Damit sinkt der Luftdruck. Auf der Flügelunterseite ist der Druck höher – so entsteht eine Kraft nach oben, der Auftrieb. Der niedrige Druck auf der Flügeloberseite lässt kleine Tröpfchen aus der Luft kondensieren. Sichtbar wird dies selten. Es passiert nur bei ganz speziellen Luftbedingungen.

Das UeG ist auch für Dienstleistungen da. Im Helikopter und Flächenflugzeug

Mit Helikopter und Pilatus-Porter stehen die Berufspiloten auch für bedächtigere Dienste zur Verfügung. Fünf Tage in der Woche sind auf den Militärflugplätzen Alouette-Helis für Rettungseinsätze bereit; nachts und am Wochenende kommt die Rettungsflugwacht. Und wenn die Fallschirmgrenadiere einen Formationsabsprung üben wollen, fliegt sie eine UeG-Maschine auf die gewünschte Höhe.

Im Schlafsaal der Kavernen hängt der Betonhimmel voller Flugzeuge

Steht ein Einsatz bevor, schlafen Bodenpersonal und Piloten rund ums Flugzeug. Die Maschinen sind in riesigen Betonröhren, den Kavernen, im Berg versteckt. Zum Manövrieren und Parkieren werden Mirage, Tiger und Hunter an Kranhaken den Tunneldecken entlanggezogen.

Fotos: Bundesamt für Militärflugplätze

Im Looping über dem Gotthard wird für den Sturzflug im Wallis geübt

Um den PC-7-Turbo-Trainer der Stanser Pilatus-Werke reissen sich selbst Südamerikas Militärs. 40 der wendigen einmotorigen Maschinen hat die Schweizer Armee bestellt und setzt sie für die Ausbildung der Jungpiloten ein. Teure Jet-Stunden können so gespart werden. Was der Flugschüler bei der Akrobatik über dem Gotthardmassiv lernt (links), kann er später bei Sturzflugangriffen im Wallis anwenden (rechts).

VON RONALD SONDEREGGER

Der Funkkontakt ist seit sechs Minuten abgerissen. Der Pilot aus Payerne fliegt, orientierungslos, nach Gefühl in Richtung Südwest. Irgendwann, hofft er, wird sich wohl ein Loch in der dichten Wolkendecke auftun. Doch der Treibstoffvorrat schwindet immer schneller – der Pilot muss, so oder so, zu Boden.

In einem Weinberg setzt er sein Vampire-Kampfflugzeug DH-100 auf. Bruchlandung. An diesen Rebstöcken aber wächst weder Chasselas noch Clevner: Der – nur leicht verletzte – junge Feldweibel der Schweizer Fliegertruppe ist in einem Dorf bei Turin gelandet.

Solcher Auslandskontakt eines Milizpiloten stiess – 1953 – bei den Kameraden des Überwachungsgeschwaders (UeG) durchaus noch auf Verständnis. Die nämlich drifteten mitunter aus reinem Übermut in Nachbargebiete ab: Da jagte einer in den späten fünfziger Jahren mit seinem Venom-Aufklärer DH-112 ebenfalls gen Italien – er wollte seinen Kameraden eine Foto von Venedig heimbringen.

Der Streich gelang, offiziell bemerkte niemand die Episode.

Kameras sehen, ob ein Atomreaktor arbeitet

Derlei krass Reglementswidriges passiert heute, selbstverständlich, beim UeG nicht mehr. «Der moderne Radar würde einen Ausreisser schnell erfassen», spottet mild Major Walter Böhm, 41, Kommandant der in Dübendorf stationierten Mirage-Aufklärergruppe 10.

Der Zürcher Böhm, einst Mitglied der Patrouille-Suisse-Akrobaten, gilt bei der Truppe als «einer der besten Mirage-Piloten im UeG». Er wehrt ab: «Mit 1600 Mirage-Flugstunden habe ich halt einige Erfahrung mit diesem aerodynamisch wohlgeformten Vogel. Und dann macht mir meine vielseitige Aufgabe ungeheure Freude.»

Verständlich. Denn die Aufklärer-Piloten sind in den Augen derer, die zum Himmel nur aufschauen, jene Verwegenen, die mit 300 Metern pro Sekunde knapp 100 Meter über dem Gelände da-

Nachteinsatz für den Swiss Tiger, Billig-Sportwagen unter den Militär-Jets

Piloten nennen ihn den «Golf GTI unter den Jets», und die Mirage-Kollegen spotten über seine beiden 20-Millimeter-Kanonen als «völkerrechtlichen Kinderschreck». Im Ernstfall müsste der Raumschutzjäger Tiger die Hauptlast im Luftkampf tragen. 110 der 20-Millionen-Franken-Maschinen sind bestellt, 70 davon versehen bereits ihren Dienst beim UeG und bei Miliz-Staffeln. Zwei Stunden kann der Tiger in der Luft bleiben, dank ausgezeichneter Elektronik auch nachts.

Neu in der Schweiz

Great American Light Taste.

FINEST SELECTED TOBACCOS
PHILIP MORRIS
THE FINEST SELECTION
EXTRA
EXTRA LIGHT AMERICAN TASTE

Philip Morris Extra

4 mg Kondensat 0,4 mg Nikotin

BSSM

hinjagen, ständig etwa 80 Instrumente, Schalter und Hebel im Auge und im Griff haben müssen und gleichzeitig mit den vier vollautomatischen Reihenbild-Kameras und dem Infrarot-Gerät Fotos schiessen. Tag und Nacht.

Die Bilder werden zuhanden der Kampftruppen ausgewertet: Mit dem Infrarot-Gerät, das auf Wärme reagiert, lassen sich nicht nur getarnte Panzer und Fahrzeuge ausmachen – man vermag sogar zu erkennen, welche Richtung Panzerkolonnen genommen haben, die bereits verschwunden sind. Diese Kameras sehen auch, ob beispielsweise ein Atomreaktor arbeitet und wie hoch der Ölstand eines Tanklagers ist.

«Gerade für solche Aufgaben ist die Mirage ideal», lobt Major Böhm. «Dank ihrer Deltaflügel liegt sie auch knapp über dem Boden ruhig. Der Pilot kann, wenn nötig, selbst bei einem Hundert-Kilometer-Föhnsturm die Dreissig-Millimeter-Kanone erfolgreich einsetzen.»

Solche Leistungen sind freilich nur mit perfekten Piloten zu erreichen. «Hochqualifiziert sind ausnahmslos alle hundertvierundzwanzig UeG-Piloten», urteilt Oberst Hans Stössel, 55, Kommandant des Überwachungsgeschwaders.

Müssen sie wohl sein. Denn das UeG bildet das Rückgrat der schweizerischen Fliegertruppe und hat im Ernstfall die Hauptlast der ersten Stunden im Kampf zu tragen.

UeG-Piloten sind die schnellsten Beamten

Wer es schafft, den Steuerknüppel eines Tiger- oder Mirage-Jets in einer der sechs Frontstaffeln des UeG in die Hand zu bekommen, der hat Auswahltests durchlaufen, die härter sind als für jeden anderen Beruf in der Schweiz. Von 1600 Burschen, die sich pro Jahr zur fliegerischen Vorschulung melden, will die Hälfte Militärpilot werden. 70 dieser 800 Flugbegeisterten schaffen – nach abgeschlossener Lehre oder Maturität – die Aufnahme in die Piloten-RS. Acht erhalten nach vier Jahren das vom Bundesrat unterschriebene «Diplom als Militärberufspilot»: genau ein Prozent der ursprünglichen Interessenten. Verständlich, dass das UeG als Elite gilt – und auch ist.

«Unsere Piloten werden kompromisslos auf Sieg trainiert», sagt Divisionär Ernst Wyler, 58, Chef Führung und Einsatz der Fliegertruppe. «Denn im Luftkampf gibt es keine bronzenen oder silbernen Medaillen. Nur der Sieger überlebt.»

In den strahlgetriebenen Kampfjets fliegt der Mensch an der Grenze seines Leistungsvermögens. «Deshalb», so der Flugpsychologe Urs Baumann in Dübendorf, «werden aussergewöhnliche Eigenschaften von den Piloten verlangt: Es müssen ausgeglichene Persönlichkeiten sein, die aber doch fähig sind, unter extremem Zeitdruck richtig zu reagieren. Pedanten, die ihren Weg mit der Lupe suchen, sind da fehl am Platz. Ein kleiner Fehler nur, eine verzögerte Entscheidung – das kann tödlich sein.»

Eine Studie der US-Luftstreitkräfte in Europa sagt es in Zahlen: Eine verzögerte Reaktionszeit von nur einer Millisekunde kann zu kritischen Situationen führen. Der Ausfall von 500 Millisekunden entspricht etwa der Strecke von hundert Metern bei einem Hochgeschwindig-

«Regelmässig Anerkennung aus Ost und West»

Um «über jederzeit einsatzbereite Luftstreitkräfte zur Überwachung des Luftraumes» zu verfügen, gründete der Bundesrat im November 1941 das Überwachungsgeschwader (UeG).

Als nämlich zwei Jahre zuvor wegen drohender Kriegsgefahr im August die Militärpiloten mobilisiert wurden, da bot die helvetische Fliegertruppe ein klägliches Bild: Von den 21 eingerückten Staffeln verfügten nur drei über Flugmaterial, das den Kriegsanforderungen entsprach. Fünf Staffeln besassen überhaupt keine Flugzeuge; deren Piloten mussten nach Hause geschickt werden.

Um eine ähnlich peinliche Situation in Zukunft zu vermeiden, wurde mit dem UeG der einzige in unserer Armee bestehende Kampfverband von Berufsmilitärs geschaffen. Er fing bis Kriegsende immerhin 31 alliierte und deutsche Bomber über Schweizer Gebiet ab und brachte sie zur Landung – das erste Düsenkampfflugzeug der Welt, die Messerschmidt Me-262, kam 1945 in Dübendorf freiwillig zu Boden.

Vier Jahre später erhielt auch das schweizerische Berufsfliegerkorps die ersten Jet-Maschinen: das englische Vampire-Mehrzweckflugzeug DH-100. Als 1954 noch die Venom DH-112 eingeführt und die letzten Kolbenflugzeuge ausgemustert wurden, da war das UeG, so Oberst Stössel, «einer der modernsten Flugverbände in Europa».

Diese Einschätzung änderte sich später, obwohl das UeG stets vor den Milizstaffeln mit den neuen Flugsystemen ausgerüstet wurde: 1958 mit dem Hunter Mk 58, 1965 mit dem Mirage-Aufklärer III RS, kurz darauf mit dem Mirage-Abfangjäger III S und zuletzt, 1978, mit dem Tiger F-5E. Doch mit Ausnahme des Tigers entsprechen die Jets heute nicht mehr in allen Teilen modernen Kriegserfordernissen.

Dieses Manko machen unsere Profipiloten durch den hohen Standard ihres fliegerischen Könnens wett, unterstützt vom Bundesamt für Militärflugplätze, das die technische Sicherheit der Jets gewährleistet. Oberst Stössel: «Bei offiziellen Schiess- und Flugdemonstrationen erhalten wir regelmässig Anerkennung von verblüfften Militärattachés aus Ost und West.»

Der amerikanische Super-Jet F-16: Davon träumen Schweizer UeG-Piloten noch

Für die neunziger Jahre wollen die Militärs einen neuen Jet als Ersatz für Hunter und Mirage. Spitzenkandidat der Piloten und Fliegergeneräle ist der «kämpfende Falke» F-16. Doch er wird wohl aus dem Rennen fallen: Er kostet derzeit 40 Millionen Franken.

ERLEBE DIE WELT VON CINZANO

CINZANO BIANCO

keitsflug in niedriger Höhe. Ein Tiger-Pilot, der mit 20000 PS Leistung durch die Luft katapultiert wird, muss bei einem Angriff im Kurvenkampf («dogfight») bis zu acht g* aushalten, muss darauf achtgeben, nicht ins gegnerische Feuer zu geraten und muss jede Sekunde eine neue Entscheidung treffen und ausführen.

Dabei sitzt er nicht auf einem komfortablen Arbeitsplatz, sondern ist mit Sauerstoffmaske, Helm und g-Druckanzug in seinen Schleudersitz gezurrt.

Wer es als UeG-Pilot ins Cockpit eines Hochleistungsjägers geschafft hat, der hat vier Jahre lang unter ständigem psychischem und physischem Druck die teuerste Berufsausbildung der Eidgenossenschaft überstanden: Sie kostet drei Millionen Franken. Dafür ist der hochqualifizierte Kampfpilot im Beamtenstatus dann auch Fluglehrer, der seinerseits Jungpiloten mit den Einrichtungen eines modernen Fluggeräts vertraut macht, sie in der Abfangjagd, im Erd- und Luftkampf ausbildet.

Wie ein Falke lauert die Mirage hoch am Himmel

Denn es ist durchaus nicht so, dass der UeG-Pilot sozusagen ununterbrochen in der Luft herumkurvt und Ausschau hält nach bösen Feinden. Oberst Stössel: «Siebzig Prozent der Tätigkeit des UeG-Piloten ist Fluglehrertätigkeit.»

Unter den schnellsten Beamten der Schweiz finden sich auch wahre Künstler: die Patrouille Suisse.

Das mit massigen Hunter-Kampfmaschinen ausgerüstete famose Luftakrobatenteam, das mit seinen zentimetergenau hingezeichneten Figuren die Schaulustigen und die Experten in aller Welt begeistert, gilt als eine der zwei, drei besten Kunstflugstaffeln. In diesem Sextett brillieren UeG-Piloten.

Zum Beispiel Hauptmann Markus Gygax, 33, mit seinen verwegenen Solo-Auftritten, dessen Hunter-Hinterteil einst während eines individuellen Trainingsflugs im Wallis

*g: Masseinheit für Beschleunigung; 1 g entspricht der normalen Erdschwere. Bei acht g wird das Blut mit dem Achtfachen des Körpergewichts in des Piloten Kopf und Beine gepresst.

Für SCHWEIZER ILLUSTRIERTE-Leser: ein Mirage-Riesenposter

Mit diesem Coupon können Sie den Mirage-Poster im Format 70×100 Zentimeter bestellen. Für sechs Franken.

Bestellcoupon

Ich bestelle _____ Mirage-Poster zum Preis für SI-Leser von Fr. 6.– inkl. Porto und Verpackung.

Name, Vorname _____

Strasse, Nr. _____

PLZ, Wohnort _____

Ich bezahle das Bestellte nach Erhalt innert 30 Tagen mit Einzahlungsschein. Achtung: Der Vorrat ist begrenzt.

Bitte Coupon senden an: Schweizer Illustrierte, Mirage-Poster, Postfach, 8099 Zürich.

wegen eines Treibstofflecks zu brennen begann – und der dennoch seine Maschine heil nach Payerne brachte.

Um diese Sicherheit am Steuerknüppel zu gewährleisten, sind die UeG-Piloten im Jahr 200 Stunden in der Luft. «Und noch immer ist jeder Flug für mich ein Erlebnis», schwärmt selbst nach zwölf UeG-Jahren Hauptmann Toni Gasser, 36, Kommandant der in Payerne stationierten Mirage-Staffel 17, den «Falken», wie sie wegen ihres Wappenvogels heissen. Ein guter Vergleich. Denn wie ein Falke lauert der Mirage-Jäger im oberen Luftraum von 10000 bis 20000 Metern auf Eindringlinge – stürzt sich dann auf sie, versucht sie zu identifizieren, abzufangen und zur Landung zu bewegen. «Zwar ist die Mirage-Elektronik heute etwas veraltet», schränkt Hauptmann Gasser ein, «doch der Vogel ist mit Allwetterradar ausgerüstet, wendig, gutmütig, überschallschnell und sehr gut bewaffnet. Ich möchte mit keiner anderen Militärmaschine in der Schweiz tauschen!»

Der Berner Oberländer, nach einer Fernsehelektriker-Ausbildung zuerst Infanterie-Korporal, ist längst mit Leib und Seele UeG-Pilot: «Mich fasziniert mein Auftrag. Einerseits die praktische Arbeit im Cockpit, die einen richtig fordert, und anderseits die Weitergabe von Erfahrung als Fluglehrer an Nachwuchspiloten.»

Militärpiloten sind einsame Menschen in ihren instrumentenüberladenen Cockpits. Aber sie sind keine Einzelkämpfer. Toni Gasser: «Nur jene, die sich in Gemeinschaft wohlfühlen, sind gute UeG-Piloten. Sie müssen fähig sein, allein Verantwortung zu übernehmen und blitzschnelle Entscheidungen zu treffen, und sie müssen im Verbandsflug blind dem Vordermann folgen können.»

Aber wie ist das nun, wenn man mit doppelter Schallgeschwindigkeit, also 2200 Stundenkilometern (in der Schweiz aus Lärmschutzgründen nur über 10000 Meter Höhe erlaubt), durch die Luft katapultiert wird, sich bei der Abfangjagd direkt dem Gegner gegenübersieht – kommt da so etwas wie Angst auf?

«Angst», erklärt Hauptmann Gasser, «ist ein Zeichen von Respekt gegenüber dem Fliegerischen, bedeutet, dass man Sachkenntnis und damit eine hohe Überlebenschance hat.» Angst also als Bremse für ein übersteigertes Selbstgefühl.

Gemäss ihrer wichtigsten Aufgabenstellung, der «permanenten Bereitschaft zur Sicherung der Neutralität im Luftraum», müssen UeG-Piloten jederzeit zum Einsatz bereit sein. Das «jederzeit» kann durchaus wörtlich genommen werden.

So im vergangenen September, als politische Wirrköpfe die polnische Botschaft in Bern besetzten. Eine Kommandoaktion aus Polen (nach dem Vorbild des israelischen Befreiungseinsatzes 1976 in Entebbe) konnte nicht völlig ausgeschlossen werden. Um das Flugzeug möglichst sofort abfangen zu können, stand ständig eine Mirage-Patrouille startklar auf dem Alarmplatz – die beiden Piloten sassen wartend in den Maschinen.

UeG-Piloten holen auch Verletzte aus Bergnot

Den letzten realistischen Einsatz flogen UeG-Piloten vor einem Jahr, als eine Tiger-Patrouille eine sowjetische Aeroflot-Frachtmaschine ausserhalb der internationalen Luftstrasse stellte und nach Kloten herunterholte. Dass Tiger und nicht Mirage zur Abfangjagd kamen, hat einen rein ökonomischen Grund: Die Tiger-Patrouille war in der Nähe auf einem Trainingsflug.

Doch die Aufgaben des UeG sind mit der Neutralitätssicherung, der Fluglehrertätigkeit, den Demonstrationsflügen und der taktischen Erprobung neuer Jets nicht erschöpft. Einen hohen Stellenwert besitzt der Militär-Helikopter-Rettungsdienst (MHR) der Leichtfliegergruppe mit Hauptsitz in Alpnach OW. «Diesen Rettungsdienst», so Major Peter Baumgartner, 44, «können neben der Truppe auch kantonale Behörden, etwa zur Bekämpfung von Waldbränden, in Anspruch nehmen.»

Mit einem spektakulären Einsatz holte diese Armee-eigene Parallelorganisation zur zivilen Rettungsflugwacht im vergangenen Juli drei Innerschweizer Jugendliche aus Bergnot: Als die Meldung vom Absturz am Kleinen Furkahorn eintraf, da starteten aus Sion, Lodrino und Dübendorf drei Helikopter, damit wenigstens einer ins Schlechtwettergebiet durchkam.

Ein Jungpilot schoss seinen Verbandsführer ab

Einem Verunglückten waren beide Hände abgerissen worden; die wurden eisgekühlt in einem Plastiksack mitgegeben und im Inselspital Bern angenäht. Heute kann der Bursche seine Hände wieder gebrauchen.

Ebenfalls zum UeG gehört eine Jungpilotengruppe. Das sind jene angehenden Profi-Flugzeugführer, die nach der anderthalbjährigen Pilotenausbildung als Wachtmeister ins UeG aufgenommen, in einer zweieinhalbjährigen Ausbildung zum Fluglehrer geschliffen, auf die Hochleistungsmaschinen Mirage (mit denen nur aktive oder ehemalige UeG-Piloten fliegen) und Tiger umgeschult werden und dann als Leutnant das Diplom erhalten.

«Von den dreissig brevetierten Wachtmeistern pro Jahr meldet sich die Hälfte zum UeG», sagt Oberstleutnant Aridio Pellanda, 48, Chef der Ausbildung. «Aber nur acht können aufgenommen werden.»

Klar, dass bei den Nachwuchsprofis noch nicht alles rund läuft. Das zeigte sich vergangenen Oktober, als ein Jungpilot in einem Hunter bei Schiessübungen über dem Neuenburgersee seinen eigenen Verbandsführer abschoss – der konnte sich mit dem Schleudersitz retten.

Mit 38 Jahren ist in der Regel das aktive Pilotenleben in einer Frontstaffel zu Ende. Viele UeG-Mitglieder wandern deshalb schon früher – zwischen 27 und 29 Jahren – zur Swissair ab, andere werden Geschwaderführer (Chef

"Zahltag und jederzeit fünf Hunderter."

Bancomat: auch Bargeld, wenn die Bank geschlossen ist. Das ganze Jahr, an über 240 Bancomaten in der Schweiz: Einer von vielen Vorteilen, die Ihnen das SKA-Salärkonto plus bringt. Fragen Sie am SKA-Schalter oder rufen Sie an.

SCHWEIZERISCHE KREDITANSTALT
SKA

SKA-Salärkonto plus

Fragen Sie unseren Herrn Werner Bischof, Tel. 01/215 22 22

Bereiten Sie Ihre Haut auf den Sommer vor.

Jetzt braucht Ihre Haut jeden Tag die samtigweiche Pflege von OBAO. OBAO, die «rosa Zärtlichkeit», eine sanfte und zart parfümierte Körpermilch.

OBAO enthält Collagen und spendet Ihrer Haut die Feuchtigkeit, die sie braucht, damit sie weich und geschmeidig bleibt, einen ganzen Sommer lang.

Jetzt erhalten Sie beim Kauf der feuchtigkeitsspendenden Körpermilch OBAO gratis einen praktischen Dosierspender.

OBAO
FEUCHTIGKEITS-SPENDENDE KÖRPERMILCH
L'ORÉAL
PARIS-GENEVE

über zwei Staffeln), übernehmen Funktionen in der Spezialdienstgruppe, steigen in Kommandostellen auf, werden Werkspiloten im Bundesamt für Militärflugplätze oder Testpiloten in der Gruppe für Rüstungsdienste.

Noch scheint, so scheint es, die Sonne fürs UeG. Doch Oberst Stössel ist für die Zukunft skeptisch: «Wegen des Personalstopps seit neun Jahren genügt der heutige Bestand von 124 Piloten den gestellten Aufgaben nicht mehr. Die Anforderungen der Flugtätigkeit für die Ausbildung der UeG- und Milizpiloten sind ständig gestiegen. Dazu kommen auch Auslandeinsätze wie das Luft-Luft-Schiessen mit Lenkwaffen in Schweden und Ausbildungskurse in den USA. Das alles geht zu Lasten unserer Frontpiloten und ihres operationellen Trainings.»

Anderes Ungemach traf die Militärflieger kürzlich von politischer Seite: In einem Arbeitspapier fordert die sozialdemokratische Fraktion der National- und Ständeräte ein «Überdenken der Luftverteidigung». Im Klartext: Die Funktion der Flugwaffe sei auf den Neutralitätsschutz zurückzubinden.

«Ich bin der Ansicht», erklärt der Baselbieter Ständerat Eduard Belser, 40, der an diesem Arbeitspapier mitgearbeitet hat, «dass wir uns übernehmen. Auch finanziell. Wir können einzelne Aufgaben mit der Fliegertruppe nur noch rudimentär erfüllen. Deshalb müssen wir eine Konzentration der Mittel anstreben.»

Den Neutralitätsschutz, also die Abfangjagd, möchte Artillerie-Major Belser durchaus bestehen lassen. «Doch den Erdkampf könnte man mit Kampfhelikoptern führen, und der Raumschutz liesse sich vom Boden aus, etwa mit der Rapier-Lenkwaffe, bewerkstelligen.»

Der Flieger- und Flabchef, Korpskommandant Arthur Moll, 61, einst selber UeG-Pilot, schmettert Belsers Überlegungen ab: «Die Beschränkung der Flugwaffe auf den reinen Neutralitätsschutz wäre ein enormer, fast nicht tragbarer Eingriff in die gesamte Landesverteidigung. Belser übersieht, dass der Gegner in der ersten Phase eines Krieges vielleicht nur versucht, unser Land aus der Luft sturmreif zu schiessen. Am Boden geschieht noch nichts. Das wäre ein Luftkrieg. Wie verhalten wir uns dann? Ohne Kampfflugzeuge?»

SI: «Könnten wir nicht die Flab ausbauen, also vermehrt terrestrische Mittel gegen Flugverbände einsetzen?»

Moll: «Könnte man. Aber solche Mittel, Lenkwaffen, Raketen und Kanonen, sind bald ebenso teuer wie Flugzeuge. Dazu sind sie immobil und können vom Feind erkundet werden – wie es im Libanonfeldzug der Israeli im letzten Sommer geschah: In einem halben Tag ist die gesamte terrestrische Luftverteidigung im Bekaa-Tal ausgeschaltet gewesen. Ein Verzicht auf die Bekämpfung von Erdzielen über die geringe Artilleriedistanz hinaus wäre nicht zu verantworten. Er stünde auch in völligem Gegensatz zur Einsatzdoktrin aus dem Jahr 1966. Und Alternativen für Erdkampf-Jets kosten Geld.»

Ebenfalls Geld kostet die momentane Umrüstung der 140 Hunter zu Erdkämpfern. Der einstige Jäger, inzwischen 25 Jahre alt und auf null abgeschrieben, soll noch weitere zehn Jahre im helvetischen Flugdienst bleiben – bei den Milizpiloten.

Denn aus der Erdkampfrolle ist das UeG inzwischen herausgewachsen. Noch im Verlaufe dieses Jahres wird die Staffel 1, die bisher Hunter flog, mit Tiger-Raumschützern ausgerüstet.

Dann wird das Überwachungsgeschwader aus drei Mirage- und drei Tiger-Frontstaffeln bestehen – Fluggerät, mit dem man Staat machen kann. ■

HERZLICHE GESTEN

Ein freundliches Wort, eine herzliche Geste zeigen Ihre Zuneigung und Dankbarkeit. Denn gerade die kleinen Gesten gehen direkt zum Herzen.

Besonders dann, wenn eine unvergleichliche Schokolade dabei ist: Frigor.

Köstlich zarte Mandelcreme und feinste Schokolade. Einzigartig.

CHOCOLAT FRIGOR F.-L. Cailler

CHOCOLAT FIN FOURRÉ À LA CRÈME D'AMANDES

Von ganzem Herzen danke schön!

Unvergleichlich.
Von Cailler