

CESEDEN

SUIZA PRETENDE DEFENDER SU NEUTRALIDAD

- Por Mark LAMBERT.

- De la revista "Interavia", junio 1982.



Junio-julio 1982

BOLETIN DE INFORMACION nº 156-I

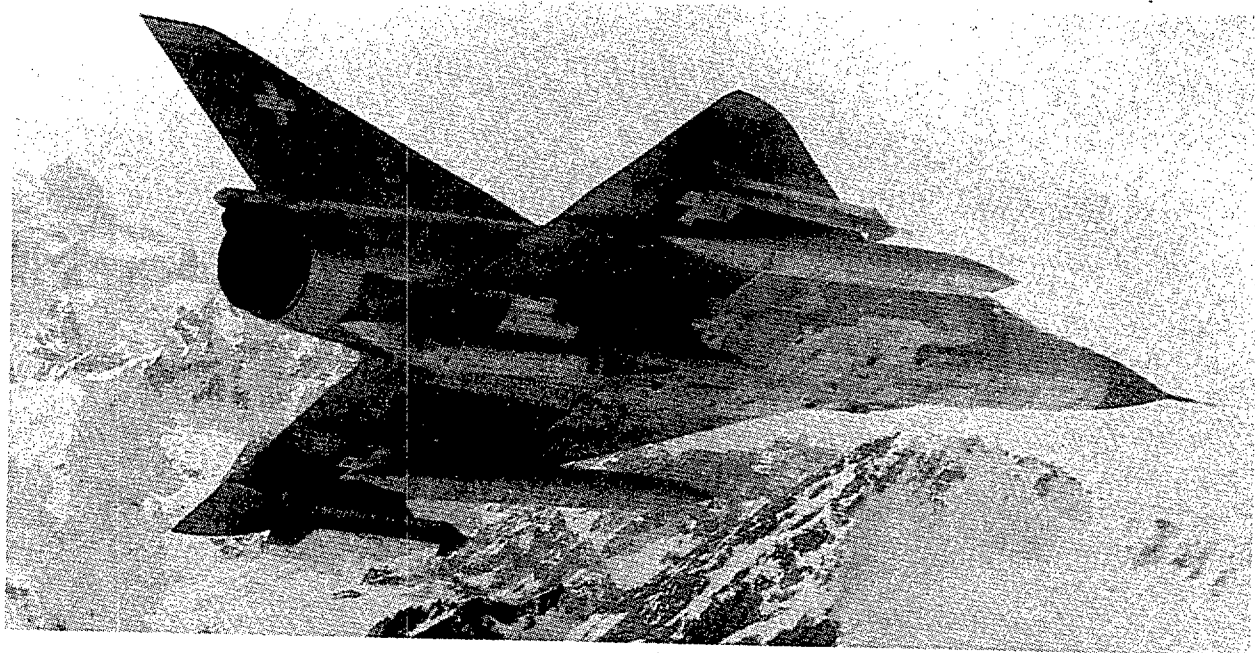
La Aviación helvética es principalmente una milicia nacional , aún cuando está equipada y adiestrada para constituir el primer bastión de la neutralidad armada del país.

En Suiza, el ciudadano que paga sus impuestos se da cuenta de que contribuye personalmente a los gastos de defensa de la nación y, después de haberlo hecho, aún dedicará parte de su tiempo para adiestrarse en el empleo de las armas que parcialmente ha pagado. Para un ciudadano de la Confederación helvética es totalmente imposible desinteresarse de la defensa de su país. Debido a ello, las cuestiones de adquisición de nuevos materiales en Suiza son objeto de debates públicos y revisten más importancia que en otros países.

Cuando se trata de materiales aéreos, aún es mayor la dificultad para establecer programas de adquisición de equipos, debido a su costo. Ahora bien, hay que reconocer que la situación ha mejorado mucho desde que, antes de la primera guerra mundial, la compra de los primeros aviones de combate de la Confederación fue pagada con el beneficio obtenido en mítines aéreos organizados a título privado.

Suiza puede enorgullecerse hoy día de ser, entre todos los países del mundo, el que tiene mayor densidad de cazas, misiles y artillería antiaérea por km². Todos estos medios son apoyados por una red de rada-

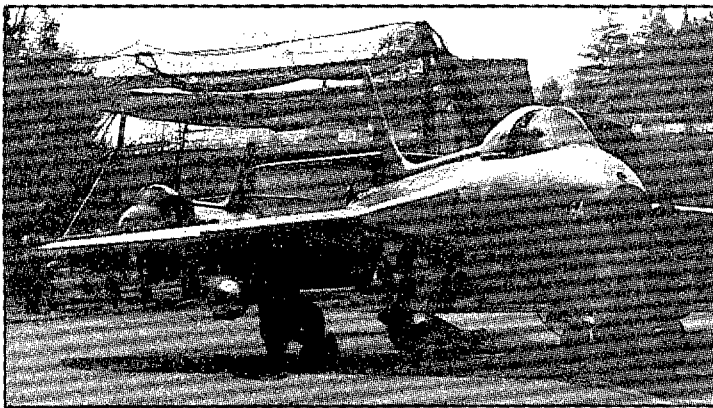
res y un sistema de mando integrados a nivel nacional. Las Fuerzas de Aviación y defensa antiaérea constituyen la vanguardia de una voluntad declarada de seguir siendo neutrales y de defender esa neutralidad por la fuerza. Teóricamente, las amenazas pueden venir de todas partes. Así - por ejemplo, en los últimos años de la segunda guerra mundial, las fuerzas aéreas helvéticas efectuaron varios miles de salidas operacionales y 150 aparatos intrusos alemanes o aliados obedecieron, de grado o por fuerza, a la orden de aterrizar en el territorio suizo. Alemania dejó de ser un vecino peligroso hace ya bastante tiempo, pero cualquier país de Europa en guerra podría tener la tentación de utilizar el espacio aéreo suizo para atacar por el costado. Austria y Suiza forman juntas un pasillo neutral que corta de Este a Oeste la línea de vanguardia de la OTAN. Ambos países - constituyen también un pasillo aéreo que los aviones beligerantes podrían tener tendencia a utilizar para evitar la intercepción.



El interceptador Mirage III va armado generalmente con dos misiles Sidewinder y un misil Falcon y lleva dos depósitos auxiliares.



Algunas estaciones de servicio de las autopistas han sido concebidas para ofrecer espacios bien protegidos a algunos aviones de combate.



El F-5E, aparato relativamente compacto, puede estacionar fácilmente en las estaciones de servicio de las autopistas.

El problema, táctico y moral a la vez, consiste en determinar si existe un límite desde el cual sería necesario proseguir la acción más allá de las fronteras. Los radares de defensa aérea vigilan sin duda más allá de los límites del espacio aéreo suizo, pero los pilotos no deben sobrepasar éste bajo ningún pretexto, ya que se expondrían a severas sanciones. Las fuerzas aéreas de la OTAN, por su parte, respetan una zona neutral de 18 km. de anchura alrededor de las fronteras de Suiza, que, según los oficiales, nunca han violado.

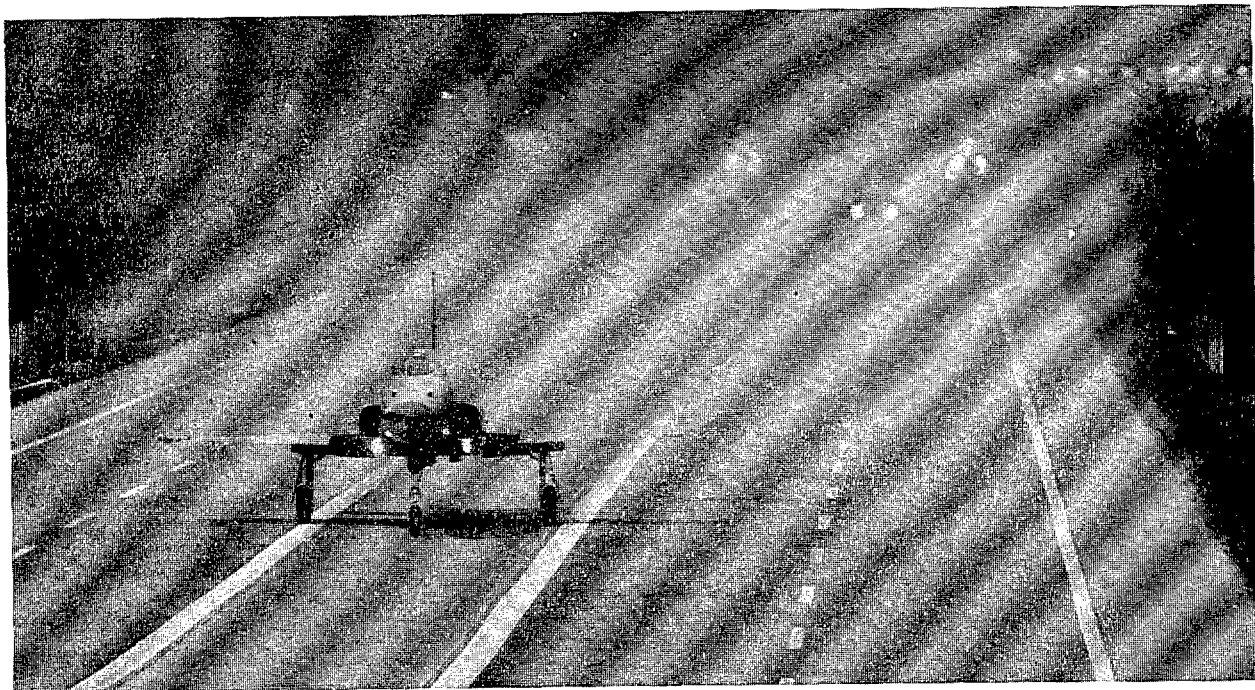
Hay que pensar en la posibilidad de que, por circunstancias internacionales especiales, Suiza deseara estar unida a la red NADGE de vigilancia aérea de la OTAN, para disponer de un preaviso de alerta mayor. En realidad, la OTAN tendría interés en ayudar a Suiza para que este país interrumpiera cualquier movimiento envolvente que superase a Alemania por el ala sur. Es interesante comprobar que Hughes, que concibió el sistema NADGE, fue encargado también de organizar la red Florida de

defensa aérea suiza. A primera vista, existe pues cierta compatibilidad y homogeneidad entre ambos sistemas y, en definitivas, lo que habría que saber es el tiempo requerido en período de crisis para poner en común los medios de alerta. Cuando se hace esta pregunta a un oficial suizo, la reacción varía, según el grado, desde una sonrisa franca hasta una indignación total ante la sola idea de que ambos sistemas pudieran ser unidos, lo que constituiría una violación de la neutralidad. Esta es la reacción de los Oficiales de menor graduación.

Para los responsables de la defensa del país, otra cuestión bastante delicada es la de saber cuándo habrán de responder por la fuerza en caso de incursión extranjera. La regla establecida es la de que la fuerza aérea sólo entrará en acción al tiempo en que haya sido violado el espacio aéreo nacional o en que las tropas extranjeras hayan penetrado en el territorio nacional. Pero sigue habiendo un problema que no está resuelto: ¿Se puede admitir que, el empleo de la fuerza se prosiga más allá de las fronteras? O bien ¿deberán limitarse las operaciones al territorio nacional? - ¿Existe un límite a partir del cual sería legítimo o necesario efectuar identificaciones visuales o advertencias sin disparar, fuera del espacio aéreo nacional? Sea la que fuere la respuesta, la fuerza aérea será una de las primeras movilizadas en caso de crisis y probablemente la primera que entre en acción.

Las tareas confiadas a la Aviación suiza serán, pues, las si--guientes: primeramente detectar, identificar y rechazar cualquier incur--sión en su espacio aéreo, de dondequiera que proceda. Si el enemigo penetra en el territorio nacional, deberá procurar inmediatamente a las fuerzas terrestres la cobertura aérea necesaria, especialmente cuando se despla--cen. Su tercera tarea será el reconocimiento y la cuarta el transporte.

Con respecto a este último punto, la teoría helvética dista mu--cho del concepto clásico del transporte a largas distancias por medio de avio--nes pesados. La fuerza aérea utiliza aparatos Turbo Porter y helicópteros Alouette III, que efectuarán operaciones de enlace y abastecimiento en las zonas de combate de acceso difícil. Existen también algunas unidades de -granaderos paracaidistas, adiestrados para los golpes de mano y operacio--nes especiales de reconocimiento.



Un Northrop F-5E Tiger en plena carrera de despegue en un tramo de autopista, con su aterrizador delantero en posición de extensión para facilitar el despegue en una distancia de 600 m. Otros tres esperan para despegar de forma análoga.

Las unidades operacionales

La tercera parte de las escuadrillas operacionales constituyen la "escuadra de vigilancia", que fue creada durante la segunda guerra mundial. En realidad, esa escuadra constituye la armazón de la fuerza aérea y la mayor parte de sus pilotos son profesionales. Comprende las escuadrillas de interceptadores Mirage III estacionadas en las bases para todo tiempo de la meseta suiza (Payerne y Emmen), una escuadrilla de Hunter y otra de F-5E Tiger basadas en Dubendorf (Zurich) y una escuadrilla de Mirage IIIRS de reconocimiento.

Las otras escuadrillas disponen de aviones Tiger, Hunter y Venom. En tiempo de paz, estacionan normalmente en Dubendorf, Payerne, Sión y Emmen, pero en caso de guerra se trasladarían a los terrenos preparados en los valles, donde hallarían protección en los abrigos practicados en las rocas, en los que dispondrían de los servicios auxiliares y abastecimientos necesarios. Las torres de control están disimuladas en.



Un simple enmascaramiento basta, si las estaciones de servicio de las autopistas permiten a los aviones de combate efectuar discretamente inspecciones generales.



Helicópteros Alouette III suizos transportando cañones ligeros de 20 mm., de la Brigada de defensa antiaérea, a un lugar provisional de operaciones cerca de una autopista.

las laderas de las montañas, y sólo las pistas están expuestas a los ataques enemigos.

El personal asignado a las escuadrillas está limitado a los pilotos y equipos de pista. La asistencia técnica está a cargo de 3.000 empleados civiles del Servicio de aeródromos militares. En tiempo de guerra, estas personas son movilizadas en el empleo que ocupan.

Algunos tramos de autopistas e incluso de las carreteras nacionales, han sido concebidos y preparados para que puedan ser utilizados como pistas de despegue y aterrizaje y están enlazados a las bases por medio de pistas de rodadura. No fue siempre fácil conciliar las exigencias respectivas, pero las necesidades operacionales son satisfechas en cuanto es posible. Los pilotos efectúan periódicamente ejercicios para adiestrarse en la utilización de estas pistas auxiliares. Finalmente, cada base dispone del personal y material necesario para el mantenimiento y reparación de los aviones. Las piezas de recambio están disponibles localmente. Ahora bien, la mejor defensa de Suiza sigue siendo la que le procura su relieve, sus valles profundos y sinuosos y sus caprichosas condiciones meteorológicas. Incluso en tiempo de paz, el vuelo en zonas montañosas exige mucha práctica y un material apropiado. Bajo estos dos aspectos, la superioridad de los pilotos helvéticos sería casi aplastante contra los eventuales agresores.

Las bases operaciones instaladas en la parte montañosa del país son totalmente subterráneas, excepción hecha de las pistas. Los aviones, los medios técnicos y generales, los abastecimientos y el personal están alojados en galerías practicadas en la roca. En los subterráneos, los aviones son izados a veces en plataformas rodantes eléctricas, para aumentar la capacidad y facilitar los movimientos interiores. Las pistas están prácticamente disimuladas en un paisaje rústico en el que abundan las granjas y cortijos. Tan solo una cabina móvil de GCA (inocupada, ya que los operadores están a cubierto en el subterráneo), hace pensar en la presencia de una base militar.

Organización del mando

En Suiza no existe la noción de un Ejército del Aire independiente. Las fuerzas de aviación y de defensa antiaérea constituyen el V Cuerpo del Ejército de Tierra, que comprende tres divisiones: Mando y Control, Administración y Adiestramiento, y Servicio de aeródromos militares.

La división de "Mando y Control" tiene bajo sus órdenes la Brigada de aviación (dividida a su vez en regimientos con sus escuadrillas), la Brigada de las bases aéreas (que satisface las necesidades logísticas y operacionales) y la Brigada antiaérea (dividida en regimientos y batallones). Las unidades de defensa antiaérea (DCA) disponen de cañones de 20 ó 35 mm. con dirección de tiro Skyguard. Los misiles suelo-aire de largo alcance Bloodhound están repartidos en lugares fortificados.

La red de vigilancia aérea Florida fue instalada por Hughes en el decenio 1960-69 y modernizada ulteriormente. Las estaciones de radar proporcionan una buena cobertura general omnidireccional hasta más allá de las fronteras nacionales. Las zonas ocultas necesitaron la instalación de radares complementarios especiales, pero aún quedan algunas que son vigiladas visualmente por grupos de vigía (que están encargados también de operaciones de reconocimiento local). La puesta en servicio operacional de la red Florida puede efectuarse desde varios centros subterráneos de mando.

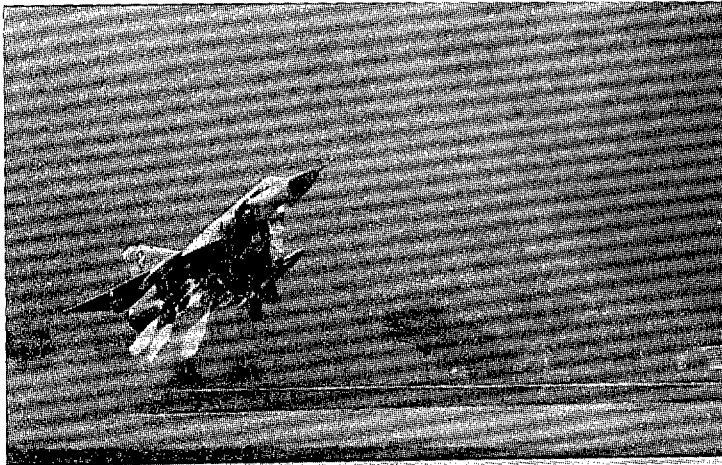
Los misiles Rapiet que le serán entregados en 1984-85, servirán principalmente para proteger a las fuerzas blindadas durante las fases de reunión o desplazamiento hacia las zonas de vanguardia.

Las telecomunicaciones aire-suelo se efectúan por fonía UHF de mediana potencia, sin transmisión automática de datos. Las fuerzas aéreas suizas han preparado un glosario particular denominado "Bambini", que es una mezcla de palabras alemanas, francesas, italianas e inglesas, elegidas por su consonancia fonética especialmente clara. Cuando están bajo control civil, los pilotos hablan en inglés.

La caza helvética no practica normalmente el despegue en aierta, pero los Mirage deben poder despegar en pocos minutos. Durante un ejercicio de utilización desde una autopista, organizado para la prensa, el plazo concedido para volver a preparar el avión entre dos vuelos era de una hora, pero parece posible reducir este tiempo del 50 por 100 si las circunstancias lo exigen. Los ejercicios en condiciones ABQ simuladas son ejecutados con frecuencia y las instalaciones subterráneas son probablemente a prueba de ataques termonucleares.

Adquisiciones de material

Cuando Suiza compra nuevos aviones de combate, el precio de los aparatos propiamente dichos sólo representa en general el 55 por 100

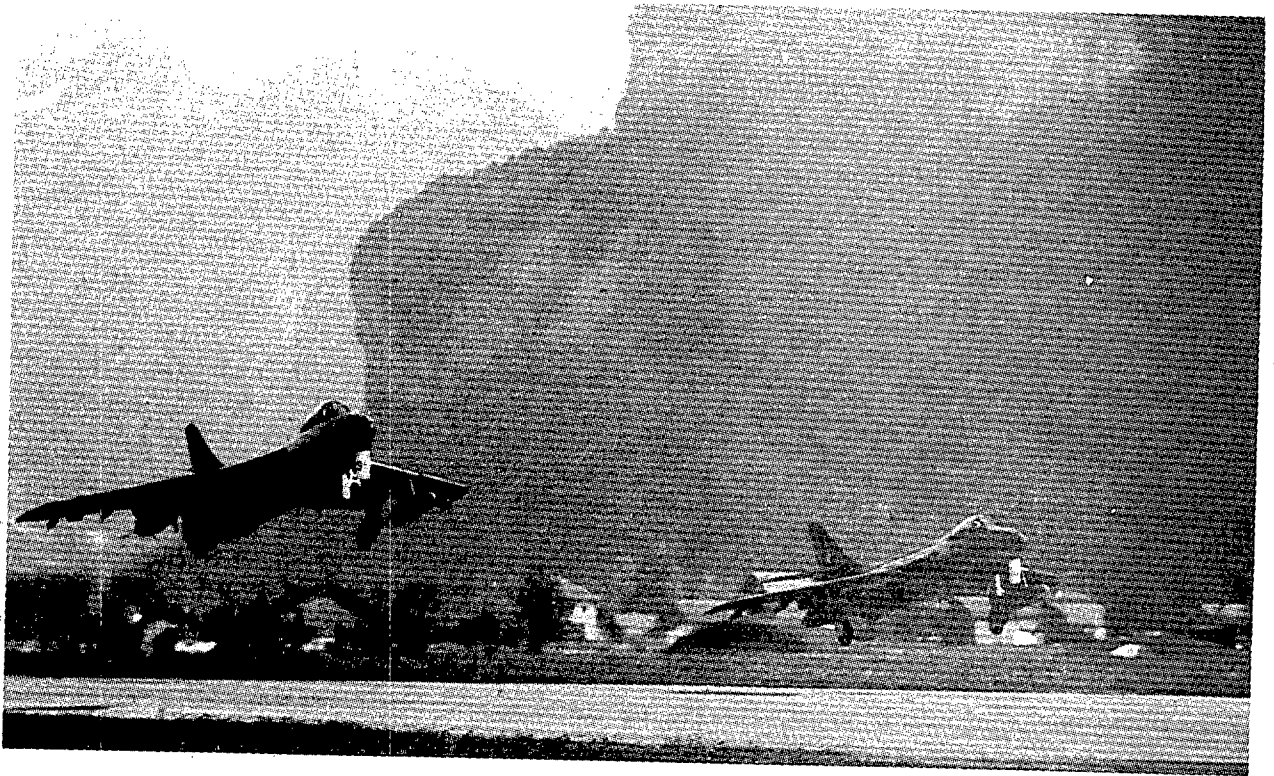


Los Mirage suízos, desplegando con ayuda de ocho - cohetes auxiliares Jato, podrían salir de las bases semidestruídas en tiempo de guerra.



Los Mirage IIIIRS disponen de cámaras ordinarias, de una barquilla IR de exploración lineal y de una barquilla con bengalas para la fotografía nocturna. Sus grandes depósitos auxiliares le garantizan una gran autonomía de vuelo, lo que debe permitir disponer de cierto plazo para evaluar la situación antes de que las fuerzas supuestas enemigas pasen la frontera suiza.

de los gastos totales, que comprenden el aprovisionamiento de piezas de recambio para 20 años. Suiza tiene por norma efectuar el ensamblaje con licencia de las células, lo que tiene la ventaja de dar trabajo a su industria, familiarizar al personal con vistas a las revisiones generales y futuros trabajos de modificación y evitar así una gran dependencia con respecto al fabricante. Los Mirage están aún en excelente estado y seguirán prestando servicio probablemente en el próximo decenio, al igual que los Hunter. El tiempo de vida en fatiga de los F-5 Tiger ha sido establecido inicialmente según las normas de la Aviación estadounidense que definen un perfil tipo de operación (trayecto de ida, 15 min.; combate, 10 min.; regreso, 15 min.). Las condiciones de empleo son más rigurosas en Suiza, ya que el tránsito hacia la zona de combate es reducido a veces a 2 min.



Los pilotos suizos aprenden a operar desde bases situadas en los valles encajonados, que son muy difíciles de atacar. Los pilotos recién instruidos sirven primeramente en las escuadrillas de Hunter.

El sistema político de la Confederación es muy democrático, lo que retrasa considerablemente la elección y adquisición de nuevos materiales, después de lo cual éstos son mantenidos mucho tiempo en servicio. Este es el caso de los Venom, que datan a veces de 1953 y sólo ahora empiezan a ser dados de baja. Paulatinamente, serán reemplazados por los Tiger del segundo lote, del que serán entregados los seis primeros ejemplares a finales de 1983. En el próximo decenio, la fuerza aérea helvética necesitará probablemente un nuevo modelo de avión de caza. En lo que toca a los helicópteros, los Alouette III de que dispone, aun cuando están bien adaptados, dejan algo que desear en cuanto al peso, por lo que está siendo buscado un modelo de helicóptero semipesado de transporte táctico, apropiado para reforzar la flota.

La falta de radares aerotransportados y de misiles aire-aire verdaderamente modernos es un punto débil que pronto pudiera convertirse en una necesidad urgente. En el entorno táctico particular de Suiza, los pilotos tienen tendencia, naturalmente, a contar con la vista, pero a la larga parece inevitable la utilización de un sistema de detección y tiro hacia abajo.

Excepción hecha de algunos Vampire y Venom que parten hacia los museos extranjeros, los únicos aviones militares suizos que pasan a veces la frontera son los seis Hunter de la patrulla de acrobacia aérea. Pero los pilotos, que efectuaron una estancia en Estados Unidos en la base Williams de la Aviación estadounidense, para ser adiestrados en el pilotaje de los F-5E, tuvieron la oportunidad de intercambiar opiniones con sus colegas extranjeros que poseen otra clase de experiencia. Algunos oficiales de mayor graduación asistieron a los cursos de las escuelas de guerra de diversos países. El dogma de la neutralidad no basta pues para aislar totalmente a la fuerza aérea helvética de la comunidad internacional de pilotos militares.

Los aparatos y el armamento

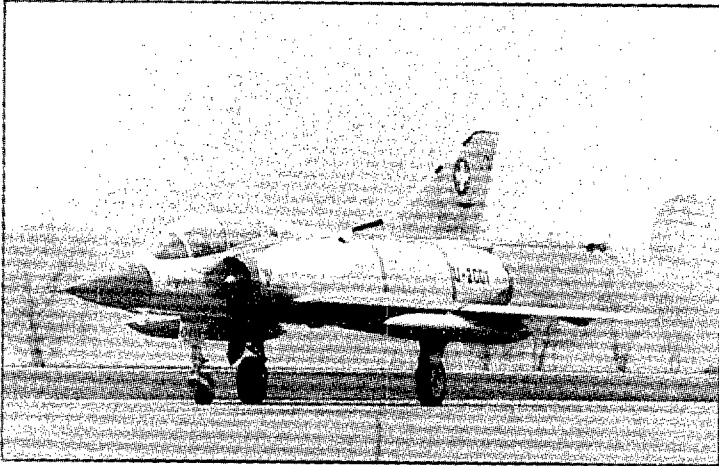
MIRAGE IIIS. Los treinta y seis Mirage IIIS adquiridos o ensamblados con licencia y los cuatro biplazas de adiestramiento Mirage IIIBS, aún en servicio, son utilizados como interceptadores. El armamento estándar de los Mirage consiste en dos cañones interiores DEFA de 30 mm., dos misiles Sidewinder y un misil Falcon de guía radárica (los aviones pueden llevar dos). Todos disponen de depósitos auxiliares. Los pilotos de Mirage III se adiestran al despegue con ayuda de ocho motores cohetes Jato para poder utilizar las pistas estropeadas.

Los Sidewinder suizos son modelos modificados que tienen prácticamente las características de los AIM-9P. Los Falcon han sido perfeccionados como los modelos suecos; cada año, los aviones suizos efectúan ejercicios con Falcon en los polígonos de tiro suecos.

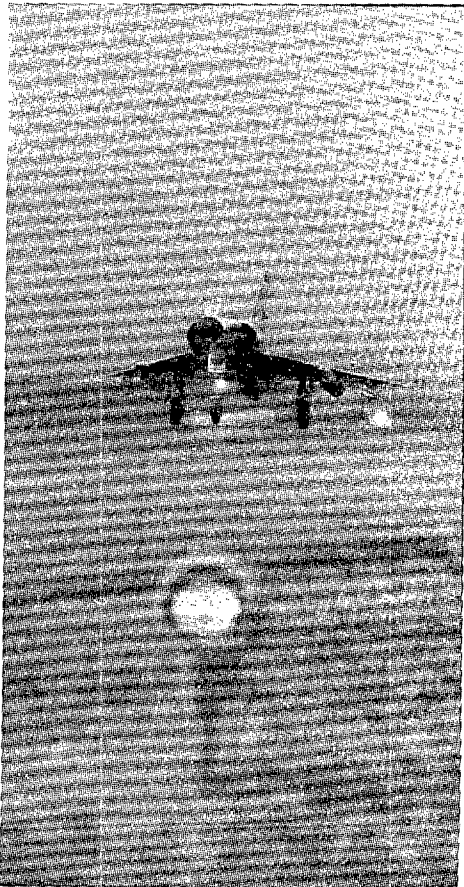
Los Mirage IIIS pueden lanzar bombas y disparar cohetes o misiles AS.30, pero esta no será la tarea principal más que hacia el final de la vida útil de dichos aviones, es decir en los años 90.

MIRAGE IIIRS. Los Mirage de reconocimiento comprenden, en el morro, una instalación de cámaras múltiples, pero pueden ser provistos también de la barquilla sueca Red Baron de exploración IR o de la barquilla francesa Alkan con destello sincronizado para la iluminación nocturna. Los Mirage IIIRS comprenden grandes depósitos auxiliares. Para defenderse conservan los cañones interiores y están armados con Sidewinder.

F-5E/F TIGER. Suiza recibió sus primeros setenta F-5E y sus seis primeros F-5F Tiger entre 1978 y 1981. La función principal de estos aparatos es



La Aviación suiza tiene también algunos biplazas de adiestramiento Mirage III BS. Estos aviones Mirage, con- stru- idos ca- si to- dos en Su- iza - con li- cen- cia, tie- nen una po- ten- cia que per- miti- rá man- te- ner los en ser- vi- cio du- ran- te mu- chos a- ños más.



Los Mirage III S, provistos de un radar frontal Hughes Taran, desempeñarán el papel principal en materia de identificación y ataque de aeronaves enemigas que intenten penetrar en el territorio suizo; ahora bien, sus pilotos no tienen derecho a ir más allá de sus fronteras...

la de garantizar una superioridad aérea local para proteger a las fuerzas terrestres amigas. Se estima que el radar Emerson de que disponen es equiparable al Taran del Mirage. Su rueda del aterrizador delantero orientable y su dispositivo de freno antideslizante, hacen del Tiger el primer avión de combate suizo moderno apto para ser utilizado desde terrenos cubiertos de nieve.

La Aviación suiza estima que los dos cañones de 20 mm. del Tiger, que pueden disparar en el primer medio segundo tantos proyectiles como un cañón Vulcan, son suficientes para el combate aéreo. No obstante, estudió la posibilidad de utilizar el cañón montado en barquilla General Electric Gepod de 30 mm. para el ataque contra objetivos terrestres.

HUNTER. La mayor parte de los cien Mk58 comprados o fabricados con licencia desde 1958, de los dos lotes de 30 y 22 Mk 58A y de los 8 Mk68 biplazas adquiridos en 1971 y 1974 aún están en servicio. Han sido modificados considerablemente y especialmente provistos de flaps de mayor tamaño y de aletas auxiliares de borde de ataque. Al presente se monta en ellos el equipo de a bordo que permitirá lanzar los misiles AGM-65B Maverick guiados por TV. El misil será pedido probablemente en el curso del año.

Los Hunter sólo se utilizan para operaciones de apoyo aéreo cercano. En configuración normal, van armados con cuatro cañones internos Aden de 30 mm., con depósitos de 680 litros montados bajo las alas, seis carriles con dos cohetes de 80 mm. cada uno y dos soportes lanzabombas. Están siendo instalados dos carriles de cohetes adicionales, entre los depósitos y el fuselaje. Todos los soportes pueden ser cargados simultáneamente. Los aviones suizos van armados normalmente con cohetes de 80 mm., pero pueden llevar también bombas de racimo británicas BL.755.

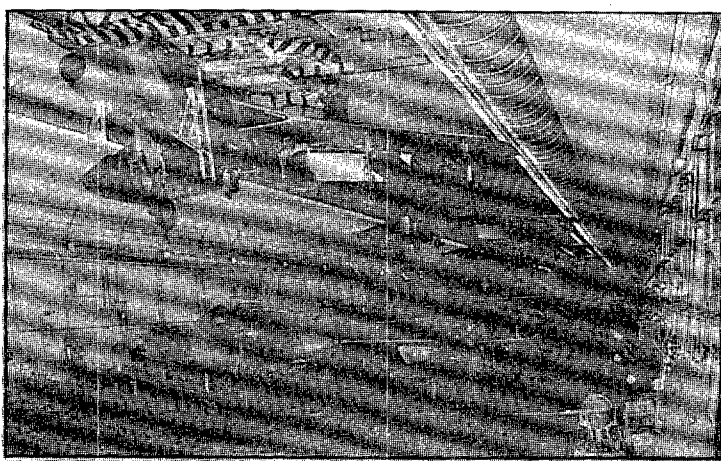
VENOM. Para las operaciones de ataque contra objetivos terrestres, la Aviación dispone además de unos setenta Venom, repartidos en tres escuadrillas. Estos aparatos ya no se utilizan para el adiestramiento y desde finales de año tampoco se emplearán para operaciones de reconocimiento. El armamento comprende cuatro cañones interiores de 20 mm., así como cohetes y bombas. En el morro del aparato va alojado un equipo de radio complementario. Los Venom serán reemplazados por el segundo lote de 38 Tiger, desde el año próximo.

ALOUETTE II y III. Los 26 Alouette II sirven para el adiestramiento; los 80 Alouette III constituyen la fuerza de transporte aéreo. Los pilotos son ins-

truidos para todas las operaciones habituales de los helicópteros, especialmente en montaña y efectúan durante sus horas normales de trabajo el servicio de salvamento militar por helicóptero. Un centro de operaciones establecido en Alpnach coordina todos los movimientos. Los pilotos operan a menudo individualmente en el conjunto del país, pero una escuadrilla de helicópteros está asignada con carácter permanente a cada Cuerpo de Ejército. Los helicópteros Alouette III están provistos de esquifes todo el año y de una camilla. El Alouette III puede llevar suspendido de la eslinga el cañón de defensa antiaérea de 20 mm.



El cañón de 20 mm. del F-5 (mostrado aquí al ser cargado de nuevo) es considerado como un arma apropiada para el combate aéreo, pero la Aviación suiza parece favorable al Gepod Gatling de 30 mm. de General Electric.



En cada base operacional de montaña, el personal, el centro de mando y los aviones están alojados en cavernas practicadas en la roca. Como el espacio disponible para los aviones es bastante pequeño, algunos son suspendidos por medio de plataformas eléctricas móviles.

Suiza está interesada en conseguir un helicóptero armado que pueda apoyar a los Hunter en la lucha anticarro, así como para otras operaciones.

PORTER y Do27. Los seis Dornier Do27 fueron retirados del servicio y los once Porter con motores de émbolo, transformados en aparatos de turbohélices, constituirán con los 24 Turbo Porter existentes una escuadrilla de aviones de transporte y enlace. Algunos son utilizados por los granaderos paracaidistas. Los tres Junker Ju-52, que estaban en servicio desde 1939, fueron dados de baja a finales de 1981, pero siguen siendo utilizados los tres Beech Twin Bonanza.



El F-5E Tiger, que opera con la misma facilidad en las autopistas que en los valles alpinos, va armado en general con misiles Sidewinder y cañones; a veces es montado un depósito auxiliar en el soporte central del fuselaje.

EL ADIESTRAMIENTO

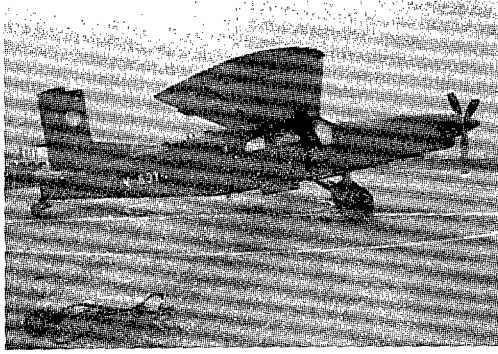
La Aviación suiza adiestra a sus pilotos, ya se trate de profesionales o de los que forman parte de la milicia, sin que estén nunca más de 17 semanas consecutivas en servicio activo. Cuando han efectuado 300 horas de vuelo, los alumnos deben decidir si desean ser pilotos profesionales a tiempo completo o pilotos a tiempo parcial. La Swissair elige entre ellos a muchos de sus pilotos, por lo que son numerosos entre éstos los que están calificados también como pilotos de F-5E, Mirage III o Hunter.

La aviación es popular entre los jóvenes y, en este país en el que cada ciudadano debe efectuar su servicio militar obligatorio, los aspirantes a piloto abundan. En realidad, el número de pilotos instruidos anualmente (treinta y cinco) es superior a las necesidades presentes, por lo que la selección es muy rigurosa. En Suiza, comienzan a partir de los 17 años, cuando el interesado solicita su ingreso en la Aviación y es sometido a reconocimiento médico y a exámenes psicológico y de instrucción general. Es preciso que él aspirante esté cursando las últimas clases de la enseñanza secundaria y que haya estudiado inglés. Si es aceptado ingresa en el Aeroclub Suizo, que es patrocinado por el gobierno; efectúa seguidamente, a los 18 y 19 años, dos estadas de dos semanas utilizando aviones monomotores o planeadores. Al final de estos dos cursos, en los que suma unas 25 horas de vuelo, recibe su licencia de piloto privado y de radiotelefonía.

Selección cuidadosa

La verdadera selección comienza durante una estada de selección y adiestramiento en la que participa el aspirante a piloto cuando tiene 20 años cumplidos. Esta estada comienza con cuatro semanas de "clases" militares en la escuela terrestre de aviación de Payerne, durante las cuales son evaluadas sus aptitudes militares, es decir su espíritu de grupo, su voluntad y su sentido cívico. A continuación tiene lugar una fase capital de pilotaje en Pilatus P-3, durante cuatro semanas, que se lleva a cabo en Locarno. El alumno es evaluado a fondo durante una veintena de vuelos, varias sesiones de adiestramiento con simulador y cursos relativos a diez temas de aviación clásicos. El propósito de los vuelos es más bien apreciar sus posibilidades de piloto que enseñarle verdaderamente a pilotar; en realidad, los instructores tratan de identificar a los futuros pilotos de primera clase.

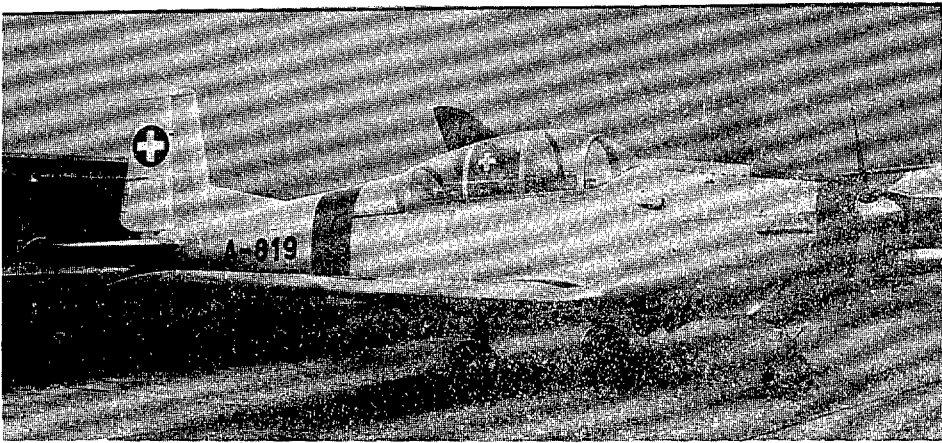
Dos grupos de 40 alumnos siguen cada año estos cursos y sólo unos 35 llegan a la verdadera primera etapa de pilotaje de aviones P-3, que



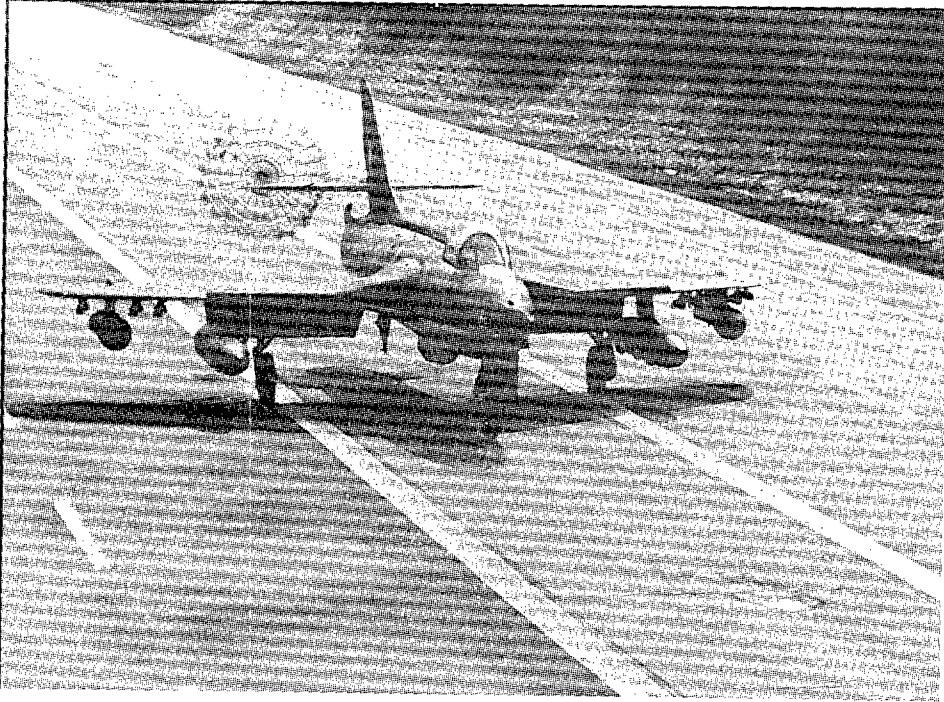
Los Pilatus Porter con motores de émbolo han sido provistos de turbohélices P&W PT6T; estos aparatos son utilizados para los enlaces, transporte y lanzamiento de granaderos paracaidistas.



Los granaderos paracaidistas son adiestrados para llevar a cabo operaciones especiales, tales como golpes de mano y reconocimiento.



Los Pilatus P-3 con motor de émbolos son reemplazados paulatinamente por los PC-7; Suiza tiene pedidos 40 ejemplares.



El Hunter Mk.58A, destinado para ser utilizado únicamente para apoyo aéreo cercano, tiene dos depósitos auxiliares, dos carriles para pares de cohetes de 80 mm. y dos lanzabombas (en la foto para bombas de ejercicio).

dura ocho semanas. Al final de esta fase, cada alumno piloto suma un centenar de horas de vuelo y obtiene un período de descanso de dos a tres meses.

Más tarde, ese mismo año, los alumnos siguen un cursillo de cinco meses en la Escuela A, que comienza simultáneamente con un curso de instrucción de suboficial y los primeros adiestramientos con aviones - Vampire. Al terminar el curso de instrucción de suboficial, los alumnos pasan a pilotar los Vampire monoplaza y comienzan los vuelos en formación y con instrumentos. Una vez puestos en servicio los Pilatus PC-7 de turbohélices, una parte de los cursos serán realizados con estos aparatos. La Escuela A está en Sión, donde las condiciones meteorológicas son generalmente buenas, a pesar de que hay simas situadas a 3.500 m. de altura a ambos lados del valle del Ródano.

Tras un breve retorno a la vida civil, el alumno tiene ahora 21 años e ingresa en la Escuela B, en Emmen, para aprender a combatir con

su avión. A bordo del Vampire, efectúa vuelos en formación táctica, ejercicios de ataque hasta con cuatro aviones y tiros reales contra objetivos terrestres con bombas y cohetes de 80 mm. En esta fase comienza normalmente a volar en aviones Venom 1 ó 4, pero a finales de 1982, los cursos se efectuarán con Vampire.

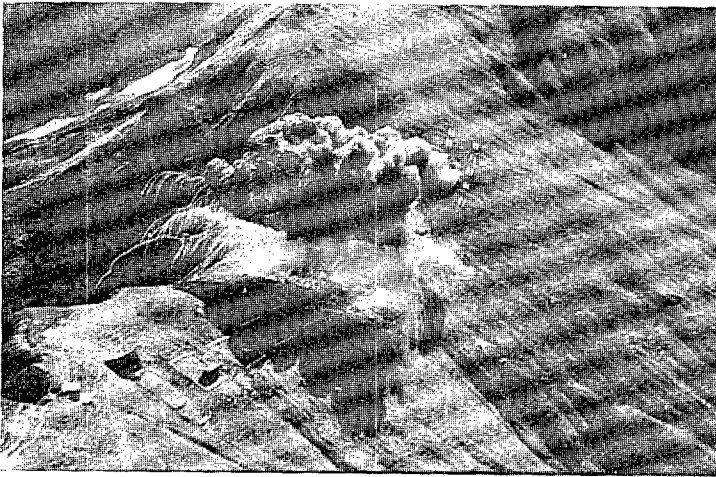
El momento de la elección

Al salir de la Escuela B, el alumno "recibe sus alas"; tiene entonces entre 240 y 270 horas de vuelo y la graduación de sargento. Es ahora cuando tiene que decidir si desea ser piloto profesional o piloto de la milicia, y si quiere recibir una instrucción complementaria de piloto de línea o bien seguir una carrera "no aérea" al mismo tiempo que ejerce como piloto militar a tiempo parcial.

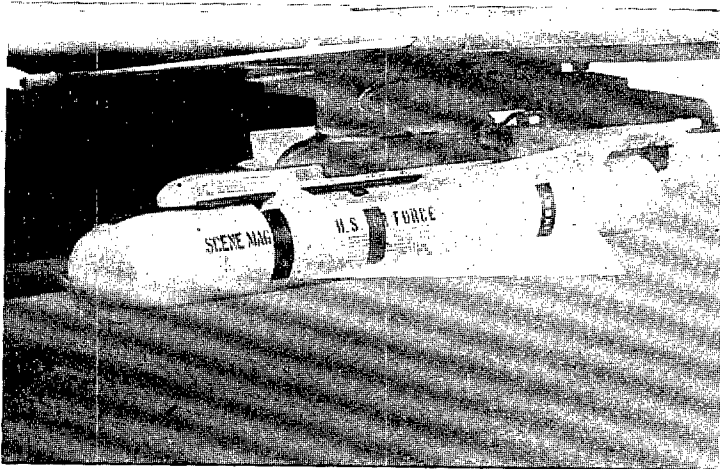
Su patrono civil tal vez no aprecie sus prolongadas ausencias, pero lo aceptará más fácilmente en este país en que cada ciudadano debe cumplir cada año sus obligaciones militares. Al principio, el alumno incluso tendrá que pagar algunos gastos, mientras que el patrono recibe una indemnización por las largas ausencias de su empleado. El alumno, naturalmente, es pagado por el gobierno durante el período de instrucción, pero la prima de seguro contra los accidentes de vuelo le es deducida de lo que cobra. El monto recibido basta a menudo para pagar el costo de un curso universitario.

Contrariamente a lo que sucede en otros países, en Suiza, los pilotos de helicópteros no son seleccionados por niveles. Mientras que asisten a los cursos de la Escuela A, algunos alumnos piden ser transferidos a los helicópteros y a partir de ese momento reciben una instrucción especializada, a pesar de que siguen efectuando los vuelos con instrumentos de los aviones P-3. Los pilotos de helicópteros aprenden a conocer el relieve suizo, a volar con tiempo caluroso y frío y a operar en montaña.

Al finalizar la Escuela B, la vida del piloto de la milicia comienza a ser más regular, lo que le permite iniciar una carrera civil. Sin embargo, debe efectuar aún una estada de armamento de dos semanas y otras dos de una semana con avión Vampire, así como diez cursos de un día de adiestramiento al tiro. Al cumplir 22 años pasa a los Hunter e ingresa en una escuadrilla.



El polígono de tiro del Axalp está situado a unos 2.000 m. de altitud en el Oberland bernés y es utilizado principalmente en invierno y primavera.



Los Hunter de la Aviación suiza son provistos de un equipo interior (en el que figura un pequeño indicador de TV en el puesto de pilotaje) para la utilización de los misiles AGM-65B Maverick. El misil mostrado en la foto bajo las alas de un Hunter es un prototipo utilizado para experimentación. En el transcurso de este año será hecho probablemente un pedido de misiles Maverick de serie.

Pilotos profesionales

Los pilotos profesionales, por su parte, continúan su adiestramiento operacional y son destinados a la escuadra de vigilancia; se convierten así en instructores y participan en el adiestramiento de los nuevos pilotos. Algunos pilotos profesionales son empleados como civiles por el gobierno para efectuar los ensayos en vuelo de aviones revisados o reparados, pero conservan responsabilidades en la milicia y desempeñan funciones operacionales. En ningún caso se pierde la instrucción de los pilotos. Incluso los oficiales de estado mayor tienen responsabilidades en la milicia en tiempo de paz.

La Escuela B de Emmen es mandada por un coronel profesional y su adjunto y principal instructor de vuelo es también un militar profesional que tiene el grado de comandante. Un capitán de la escala activa

es instructor para el armamento y un suboficial profesional instructor para el vuelo con instrumentos. Cada una de las tres escuadrillas de adiestramiento (una de ellas para pilotos de helicópteros) es mandada por un teniente de la milicia y dispone, como jefe de instrucción, para cada grupo de seis alumnos pilotos, de cuatro a seis tenientes más de la milicia.

El servicio en la milicia comprende normalmente cada año un período de dos semanas en el que cada escuadrilla opera con todo su personal terrestre y auxiliar (pertenecientes todos a la milicia) y cuatro períodos de una semana dedicados al pilotaje. Además, cada piloto debe efectuar una serie de ejercicios cada año y por lo menos un día de vuelo cada cinco semanas. Cada piloto es calificado por lo menos con dos modelos de aeronaves.

Si un piloto que tiene el grado de sargento desea ser oficial, debe seguir durante 17 semanas, una vez cumplidos 24 años, los cursos de la escuela de oficiales, que comprenden, entre otras cosas, 70 horas de vuelo. A continuación debe estar 17 semanas como jefe de instrucción en la Escuela B para "pagar sus estrellas". Algunos pilotos, una vez cumplidos los 29 años, siguen el curso que permite ascender a Capitán. Los pilotos de la milicia estiman a veces que no tienen tiempo para ejercer las funciones de jefe de escuadrilla. En general, un piloto sigue perteneciendo a una escuadrilla hasta los 38 años. Después de ello, es destinado normalmente para ejercer funciones en tierra como controlador aéreo en zona de vanguardia, pero sigue volando como piloto de avión remolcador de blancos.

POTENCIACION DE LA AVIACION SUIZA

Se estima que la Aviación suiza cuenta con 19 escuadrillas, - 5 1/2 de las cuales forman lo que se denomina la brigada de vigilancia, cuyos pilotos son casi todos profesionales que trabajan a tiempo completo; la media escuadrilla antes citada es una unidad de reconocimiento. Los efectivos de las 13,5 escuadrillas restantes están constituidos principalmente por pilotos y personal terrestre que pertenece a la milicia. La brigada de vigilancia comprende aviones Mirage III de interceptación y reconocimiento, una escuadrilla de Tiger y otra de Hunter. Los Venom de reconocimiento están siendo retirados del servicio. Según nuestras estimaciones, prestan servicio aún unos 70 cazas Venom, así como 130 Hunter F.58/F.58A y aviones de adiestramiento T.68. El primer lote de F-5E comprendía 72 aparatos, repartidos hoy en cuatro escuadrillas; deben ser entregados aún 38 aparatos más, que reemplazarán los Venom. El número de aviones Mirage IIIS es de 33 y el de Mirage IIIRS de 18.

La Brigada aérea nº 3 tiene tres regimientos y cada uno de ellos dispone de 6 a 8 escuadrillas. La Brigada terrestre de aviación nº 32 tiene a su cargo el apoyo logístico y el funcionamiento de las bases aéreas, baterías de misiles y defensa antiaérea. La Brigada de defensa antiaérea nº 33 dispone de 64 rampas de lanzamiento de Bloodhound repartidas en dos batallones y cuenta con 19 batallones armados con cañones de 20 mm. de uno o varios tubos y 18 batallones provistos de cañones de 35 mm. cuyo tiro es dirigido por radares Skyguard.

--- ---
