



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee



75 Jahre  
**Ueberwachungsgeschwader (UeG) und  
Berufsfliegerkorps (BFK)**





## Vorwort

Durch Beschluss des Schweizer Bundesrates vom 4. April 1941 wurde am 28. Mai 1941 ein permanentes Ueberwachungsgeschwader (UeG) aufgestellt. Seine Hauptaufgabe bestand in der Sicherung der Neutralität im schweizerischen Luftraum. Das historisch gewachsene, traditionsreiche UeG wurde mit den Armeereformen und der Einführung der Airbase-Strukturen auf Ende 2005 aufgelöst und in das «Berufsfliegerkorps» (BFK) überführt. Der «UeG»-Spirit lebt aber in den Herzen der Berufsmilitärflieger weiter – Voraussetzung für das Meistern der grossen Herausforderungen einer unsicheren Zukunft.

**Oberst i Gst Felix Stoffel**  
Chef Berufsfliegerkorps



## Gegründet im Zweiten Weltkrieg

Drei Tage vor dem deutschen Angriff auf Polen wurden am 28. August 1939 die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen mobilisiert. Während im Osten der «Blitzkrieg» tobte und die Reichsluftwaffe grosse Mengen modernster Kampfflugzeuge einsetzte, mussten in der Schweiz von 21 Fliegerkompanien fünf wieder entlassen werden, weil sie über keine Flugzeuge verfügten. Unter dem lärmenden Eindruck der neuartigen, modernen Bedrohung aus der Luft beschloss der Bundesrat am 4. April 1941 die Schaffung eines ständigen fliegenden Profi-Verbandes bestehend aus drei bis sechs

Staffeln. Das Ueberwachungsgeschwader war geboren. Aus den Allround-Piloten der UeG-Anfangszeit, die bis zu zehn verschiedene Flugzeugtypen steuerten, als Fluglehrer amteten und gleichzeitig alle fliegerischen Aufgaben zu erfüllen hatten, ist heute ein Korps aus hochspezialisierten Luftwaffenpiloten geworden. Sie sind auf höchstem internationalem Niveau anerkannt und im In- wie auch im Ausland bei der Kooperation mit zivilen und militärischen Partnern bei der Ausbildung, beim Training, in Einsätzen sowie bei Notlagen aller Art einsetzbar.

## Vom Pfarrer und dem luftigen Volk

«Die Militäraviatik brachte zuerst ganz andere Typen von Fliegern auf den Plan. Sie erhielten schönen Sold, riskierten nichts als das Leben, wurden rasch befördert, flogen einige Mal auf per Tag, wenn es gut ging, und hatten viel freie Zeit, in der man sich auch andern Dingen widmen konnte. Diese Flieger mit den neuen, prächtigen Uniformen standen – Ausnahmen vorbehalten – in hoher Gunst beim schönen Geschlecht hier und überall, sodass selbst der alte Herr Pfarrer auf der Kanzel warnte vor dem luftigen Volk.» (aus «Zur Geschichte der Entstehung des Eidgen. Flugplatzes in Dübendorf», 1924, von Albert Spörri, Schriftführer der ehemaligen Terrain-Gessellschaft).

In der Werbebrochure «Hoch hinauf – als Militärberufspilot», herausgegeben 1967 von der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr in Bern, heisst es unter anderem: «Wir hören deine Frage, wenn

du vor einer lebenswichtigen Frage stehst: «Domanda Beruf?» Unsere Antwort darauf: «Aviso Militärberufspilot!» Domanda und Aviso sind Wörter aus dem Bambini-Code, jenem merkwürdigen Kauderwelsch, in dem sich Militärpiloten unter sich (...) verständigen. Du hast richtig gehört: Das gibt es, den Beruf des Militärpiloten. (...) Bist du Militärberufspilot, so kannst du, ohne zu übertreiben, behaupten, der schnellste, beweglichste und wendigste Bundesbeamte zu sein. Denn als Militärberufspilot bist du ein fliegender Bundesbeamter. Doch statt des Bürokittels trägst du den Druckanzug. (...) Und in jedem Fall trägst du eine grosse Verantwortung. Du hast ein Einkommen, das finanzielle Sorgen von deinem Leben fernhält. Du hast eine geregelte Arbeitszeit, und trotzdem bringt dir jeder Tag etwas Neues. Fast jeder Knabe träumt einmal davon, Pilot zu werden. Der Wunschtraum lässt sich leicht erfüllen. Wir bieten dir Gelegenheit, dein Hobby zu deinem Beruf zu machen. (...)»





## Die verschworene Gemeinschaft des UeG

30 Jahre später steht in der 1997 von der Schweizer Luftwaffe publizierten Broschüre «Das Ueberwachungsgeschwader» schon viel nüchtern: «Das Ueberwachungsgeschwader bildet den professionellen Kern der Fliegerbrigade 31. Sämtliche UeG-Staffeln (...) sind zur Erfüllung der verschiedenen Aufgaben jeweils einem der vier Fachbereiche Operationen, Luftaufklärung, Luftverteidigung und Luftransport unterstellt. Die Hauptbasen des UeG sind Payerne, Dübendorf und Alpnach. (...) Mit der Brevetierung zum Militärpiloten findet eine zweijährige Ausbildung auf Jet oder Helikopter einen vorläufigen Abschluss. Entscheidet sich der frisch brevetierte Pilot für eine Berufsmilitärpilotenlaufbahn, beginnt die Ausbildung im Ueberwachungsgeschwader in der Berufsmilitärpilotenschule (BMPS). In dieser ca. drei Jahre dauernden Ausbildung wird den jungen Leutnants jenes theoretische Wissen und fliegerische Können vermittelt, das sie befähigt, den späteren Einsatz als Berufsmilitärpilot im UeG voll sicherstellen zu können. (...) Auch Frauen können eine Militärpilotenausbildung absolvieren, und zwar seit 1993 auf Helikopter und seit 1996 auf Jet.»

Und in der aktuellen SPHAIR-Broschüre «Militärpilot» steht geschrieben: «Sie können es schaffen! Unsere Ansprüche sind sehr hoch, alle brauchen viel Begeisterung und Einsatz – aber auch ein

Quäntchen Glück. Ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten müssen mit denen übereinstimmen, welche wir suchen. (...) Es lohnt sich: Sie werden weit suchen müssen, um einen vergleichbar spannenden Job zu finden. (...) Während einer Mission in einem komplexen Umfeld innert Sekunden richtige Entscheidungen zu fällen oder in der Luftwaffe die richtigen langfristigen Strategien zu entwickeln, ist unsere Herausforderung. Das Bereicherndste neben der interessanten, vielseitigen Tätigkeit ist die Zugehörigkeit zur einmaligen und verschworenen Gemeinschaft der Berufsmilitärpiloten.»

Wahrscheinlich ist seit der Gründung des UeG der Bogen zwischen der ewigen Faszination des Fliegens und der nüchternen, betriebswirtschaftlich rationalen und technologisierten Komplexität des Berufsfliegeralltages nie mehr derart gespannt gewesen wie heute. So spannend das heute vorherrschende, hochtechnologisierte Einsatzumfeld des Berufsmilitärpiloten ist und so beschwerlich das betriebswirtschaftlich durchrationalisierte Arbeitsumfeld auch immer wieder sein kann: Der nie erlöschende Geist des UeG beflügelt diese verschworene Gemeinschaft auch unter widrigen Umständen immer wieder zu fortgesetzten Spitzenleistungen im Einsatz zu Gunsten einer sicheren Schweiz.



## Am Anfang war das Volk

1911 wurde erstmals auf Drängen ziviler Fliegerkreise und gegen die Skepsis der führenden Militärs versuchsweise ein Aeroplan durch den Piloten Ernest Failloubaz für Beobachtungsaufgaben an Manövern eingesetzt. Der Wert dieses neuen Gerätes wurde zwar erkannt, doch fehlte die Bereitschaft, Mittel für dessen Einführung zu bewilligen. Daher rief die Schweizerische Offiziersgesellschaft am 1. Januar 1913 die Schweizer Bürger zu einer freiwilligen Nationalspende auf. In kurzer Zeit konnte der für die damalige Zeit grosse Betrag von über 1,7 Millionen Franken gesammelt werden. Diese Nationalspende der Schweizer Bevölkerung bildete den Grundstein zur Schaffung einer schweizerischen Militäraviatik.

Später, nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges 1945, wurde die Existenz des UeG als Berufsformation mehrmals in Frage gestellt.

Noch General Henri Guisan selbst riet dem Bundesrat, das UeG nicht aufzulösen.

Nach dem Einstieg ins Jet-Zeitalter 1949 waren UeG-Piloten auch die ersten, die im Militär Helikopter flogen. Die ersten militärischen Helikopterflüge in der Schweiz fanden Ende 1952 auf dem Hiller 360 UH-12 statt. Der Durchbruch im Lufttransport gelang aber erst 1960, als dank dem Engagement von vier Helipionieren die Heligruppe des UeG geschaffen wurde, nachdem zuvor das Parlament dem Kauf von 30 Alouette II zugestimmt hatte. Einen wichtigen Schritt machte der an Bedeutung stark wachsende Bereich des Lufttransports ab 1964 mit der Einführung von 84 Alouette III Helikoptern und mit der Auslagerung eines Teils des Lufttransportbereichs von Dübendorf nach Alpnach.







## Vom Bambini-Code zur Interoperabilität

Anfang des Zweiten Weltkrieges war die Ausrüstung der Schweizer Kampfflugzeuge mit Bordfunkgeräten dürftig. Dieser Umstand sowie die nötige Verbesserung der Verständlichkeit im Sprechfunkverkehr und die damaligen «Comsec»-Massnahmen, die dem Gegner das Mithören erschweren oder verunmöglichen sollten, führten zur Einführung des legendären «Bambini-Code». Dieser wurde jedoch mit der Intensivierung der internationalen Kooperation anfangs des Jahrtausends zu Gunsten der standardisierten Englischen «Tactical Voice» aufgegeben.

Mit dem Übersiedeln der Swissair auf den neuen Flughafen Zürich-Kloten 1948 wurde Dübendorf zum reinen Militärflugplatz und das UeG bezog seine geschichtsträchtige neue Homebase im vormaligen «Terminal» der Swissair. Und als erste Luftwaffe der Welt waren 1956 – im Jahr der Suez- und Ungarnkrise – alle 21 (!) Fliegerstaffeln der damaligen Flugwaffe mit modernen Jet-Kampfflugzeugen ausgerüstet. Was für eine Pionierleistung!

Doch die autonome Verteidigung als Folge eines klassischen Krieges zwischen Nationen ist heute in Europa und damit auch in der Schweiz nicht mehr realistisch. Dafür ist es umso schwieriger, auf die modernen Bedrohungsformen in ihrer Vielfalt und Neuartigkeit wirkungsvoll zu reagieren. Umfang und Komplexität haben dabei eine Dimension erreicht, welche nur mit einer vernetzten Integration von zivilen und militärischen Mitteln, sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene, begegnet werden kann. Folglich hat auch die Fähigkeit der Luftwaffe – und damit zentral auch des hochspezialisierten Profi-Personals des BFK – zur Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Partnern eine zentrale Wichtigkeit erlangt (Interoperabilität). Seit einem Vierteljahrhundert sind die Offiziere, Fachspezialisten aller Art sowie die Pilotinnen und Piloten als stolze «UeGaner» des BFK weltweit auf Hilfs-, Rettungs-, Einsatz- und Trainingsmissionen auf höchstem internationalem Niveau erfolgreich und weitherum geschätzt im Einsatz.







## Botschafter der Schweiz und UeG-Ende

1964 wurde mit vier Hawker Hunter Jagdflugzeugen die Patrouille Suisse gegründet. Seit 1995 fliegen die «Botschafter der Schweiz» auf sechs patriotisch rot-weiss bemalten F-5E Tiger Jets. Mit ihrem kraftvollen und beflügelnd harmonisch gestalteten Display-Programm, mit atemberaubenden Kreuzungsmanövern und Präsentationen im engsten Verband ist die Patrouille Suisse nicht nur eine vorzügliche Botschafterin der Schweiz, der Armee und der Luftwaffe, sondern ebenso eine ganz besondere Perle unter den militärischen Kunstflugteams der Welt.

1987 wurde ein neuer, stolzer Neuner-Verband aus der Taufe gehoben – das PC-7 TEAM war geboren. Das Propeller-Team der Luftwaffe demonstriert seither Jahr für Jahr im In- und Ausland mit einem raffiniert orchestrierten Luftballett das Können und die Präzision der Piloten der Schweizer Luftwaffe und vermittelt den Zuschauern auf eine einmalige Art und Weise den Traum vom Fliegen.

Dass selbst tonnenschwere Transporthelikopter scheinbar leicht, wendig und dynamisch-graziös vorgeflogen werden können, zeigt den staunenden Zuschauern und Kennern des Faches seit 1996 europaweit das Super Puma Display Team der Luftwaffe.

Eine neue Dimension der Flugvorführungen begann ab 1997 mit der Einführung des F/A-18 Hornet und der Gründung des Hornet Solo Display. Das beherrschte Können der Hornet-Vorführpiloten und die atemberaubenden Flugleistungen des F/A-18C-Kampfjets eröffneten völlig neue Möglichkeiten, der Öffentlichkeit und dem Fachpublikum im In- und Ausland den hohen Ausbildungsstand der Schweizer Luftwaffe vorzuführen.

Es ist hinlänglich bekannt, wie wichtig diese begeisternden Spitzenleistungen der «UeGaner» für die Rekrutierung von motivierten und leistungswilligen jungen Menschen als künftiger Nachwuchs

in den Cockpits ist. Ebenso unerlässlich sind diese professionellen Flugvorführungen aber auch für das kontinuierliche Erarbeiten und Festigen des Verständnisses in der Öffentlichkeit für Sinn und Zweck der Luftwaffe und die hierfür nötigen hohen Investitionen.

Ein besonderer Botschafter der Schweiz ist der Lufttransportdienst des Bundes (LTDB). Um Einsparungen zu erzielen, beschloss der Bundesrat per 1. Januar 2005, die Lufttransportdienste der Luftwaffe (LT) und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (STAC) unter Federführung der Luftwaffe zusammenzulegen. So entstand der LTDB – der seither verlässlich, sicher und pünktlich Bundesräte, höhere Beamte aller sieben eidgenössischen Departemente, Parlamentarier sowie höhere Offiziere von Armee und Luftwaffe auf unterschiedlichster Mission in verschiedenste Länder der Welt fliegt. Zudem kommen

für VIP-Transporte in der Schweiz Helikopter der Luftwaffe zum Einsatz. Die Berufsmilitärpiloten des LTDB erfüllen auch in diesem Bereich eine typische UeG-Aufgabe: Spitzenleistung auf höchstem Niveau – 365 Tage im Jahr, wenn nötig rund um die Uhr.

Trotz zuverlässiger Höchstleistung während Jahrzehnten zu Gunsten der Sicherheit der Schweiz kam aber nach der Jahrtausendwende für das Ueberwachungsgeschwader das Ende. Am 16. Dezember 2005 fand in Dübendorf der letzte Rapport des UeG statt. Ab 2006 setzten die Berufsmilitärfliegenden der Luftwaffe, zusammengefasst im Berufsfliegerkorps, neu verwaltet von einem Chef und nicht mehr geführt von einem Kommandanten, jedoch mit dem lebendigen UeG-Spirit im Herzen, ihre faszinierenden und anspruchsvollen Aufgaben fort.





SWISS AIR FORCE

T-785

## Das Berufsfliegerkorps (BFK)

Kurz nach der Einführung der Armee XXI wurde mit der Planung des Reformschrittes 06 für die Luftwaffe begonnen. In der daraus resultierenden Organisation hatte es keinen Platz mehr für den seit 1941 existierenden Traditionenverband.

Mit dieser Umstrukturierung wurden speziell im Bereich der fliegenden Verbände und der Flugplatzorganisationen die verschiedenen Organisationseinheiten in die Bereiche Einsatz und Ausbildung aufgeteilt. Die Offiziere aus den verschiedenen Fachdiensten und den UeG-Spartenstäben wurden in den Luftwaffenstab oder den Stab des Einsatzes LW eingeteilt, um zum reibungslosen Funktionieren der Luftwaffe beizutragen. Mit dieser Aufteilung und der damit verbundenen Stärkung der Flugplatzkommandos blieb kein Platz mehr

für das historisch gewachsene UeG. Es wurde daher per 31. Dezember 2005 aufgelöst.

Um dem speziellen Status der Berufsmilitärflieger gerecht zu werden, wurde das Berufsfliegerkorps (BFK) geschaffen. Beim BFK handelt es sich nicht um eine militärische Formation. Dem Chef BFK obliegt die personelle und ausbildungsmässige Betreuung der Berufsflieger: Ausbildung, Weiterbildung, Laufbahnmodelle, Laufbahnplanung, Verordnungen, Personalkoordination, Controlling der Flugleistungen, etc. Obschon sich die Strukturen und die Organisationsform der Luftwaffe geändert haben, sind die an die Berufsmilitärflieger gestellten, anspruchsvollen Aufgaben nahezu identisch geblieben.

## Back to the Future?

Mit der laufenden und bis 2020 vollzogenen Einführung des bewaffneten Luftpolizeidienstes rund um die Uhr «LP24», 365 Tage im Jahr, erfährt die Luftwaffe viele Jahre nach 9/11 endlich eine relevante Aufwertung und eine längst überfällige Anpassung an internationale Standards. Noch nie seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs hat die Schweizer Luftwaffe so konsequent und so intensiv den schweizerischen Luftraum überwacht und die permanente Grundlage für eine jederzeitige Intervention zu Gunsten der Sicherheit im Luftraum geschaffen. Damit ist das BFK wieder ganz nah an der ursprünglichen Bedeutung und Aufgabe des UeG: Ein fliegender Berufsverband der Luftwaffe mit permanenter Einsatzbereitschaft.

Und mitten drin sind die Menschen, die hochmotivierten, vom Fliegergeist und Team-Spirit beseelten «UeG-aner» des BFK. Sie reisen – angefeuert von Ikarus' Traum und von der ewigen Faszination

des Fliegens – alle am selben Strick. Auf ihren täglichen Einsätzen in ihren Helikoptern, Schulflugzeugen und Kampfjets, in dutzenden von spezialisierten Führungs- und Support-Funktionen, beweisen sie vom Jungpiloten bis zum Fliegergeneral ihr Können. Sie erfüllen Tag für Tag die hohen, an die Luftwaffe gerichteten Erwartungen als stolze Profis auf höchstem Niveau.

Wahrscheinlich wird es jedoch – ähnlich wie in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts – wiederum einer grundlegenden Unterstützung durch die Öffentlichkeit, durch die Bevölkerung und durch die staatstragenden Kräfte bedürfen, um der Schweizer Luftwaffe mit neuen, modernen Mitteln und den notwendigen Ressourcen – und mit einem demütigen Blick in die Vergangenheit – den Weg in die Zukunft zu sichern.





**Schweizer Luftwaffe**  
Berufsfliegerkorps  
Aérodrome militaire  
CH-1530 Payerne



[www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch)



[www.airforcepilot.ch](http://www.airforcepilot.ch)



[www.sphair.ch](http://www.sphair.ch)