

SUIZA Y SUS FUERZAS ARMADAS

Por el coronel Peter Kolecko artículo de la Revista austríaca Truppendienst, en su fascículo núm. 5.

En este artículo, Truppendienst expone y da a conocer al lector cómo son las Fuerzas Armadas suizas y en qué amplitud puede reaccionar un pequeño país, como es Suiza, haciendo frente a la amenaza con la fuerza de choque de sus aviones de combate, que en combinación con las fuerzas terrestres, da un valor decisivo a la autodeterminación.

Generalidades

Suiza, como pequeño Estado neutral ubicado en el corazón de Europa, viene marcada por una serie de características que la han otorgado su fama de tener seguridad, confianza, estabilidad y solidez.

La declaración de la independencia es, según la Constitución de la Confederación Helvética, dentro del marco de la defensa general, el objetivo patente de la política de seguridad, que prevé:

- Garantía de la paz en la independencia.
- Garantía de la libertad de acción.
- Protección de la población. y
- Confirmación y declaración de la zona nacional estatal.

Las posibilidades reales de la amenaza, ligadas con los posibles intentos de presión y del empleo de los medios de aniquilamiento de masas, pueden contemplarse en cuatro niveles de conflicto:

- En el de la situación de la paz relativa.
- En el de la dirección indirecta de la guerra (incluida la subversión).
- En el de la guerra convencional.
- En el de la guerra con medios de aniquilamiento de masas.

La defensa territorial militar de Suiza se presta a la ejecución de la defensa general necesaria como elemento de autodeterminación más importante, secundada por los sectores de la política exterior, protección civil, economía de guerra, protección del Estado y defensa psicológica, plasmándose en una organización cívico-militar de supervivencia.

El ejército y la aviación suizas están organizados y orientados hacia estos objetivos mencionados. Las enseñanzas se han extraído consecuentemente de la Historia y de los desarrollos tecnológicos, así como también de los imperativos necesarios.

Esto se refleja sobre todo a través de los respectivos proyectos económicos y del presupuesto nacional durante los años 1975 hasta el año 1986, en el que siempre se han tenido las cantidades precisas que facilitaron en el cumplimiento de las misiones.

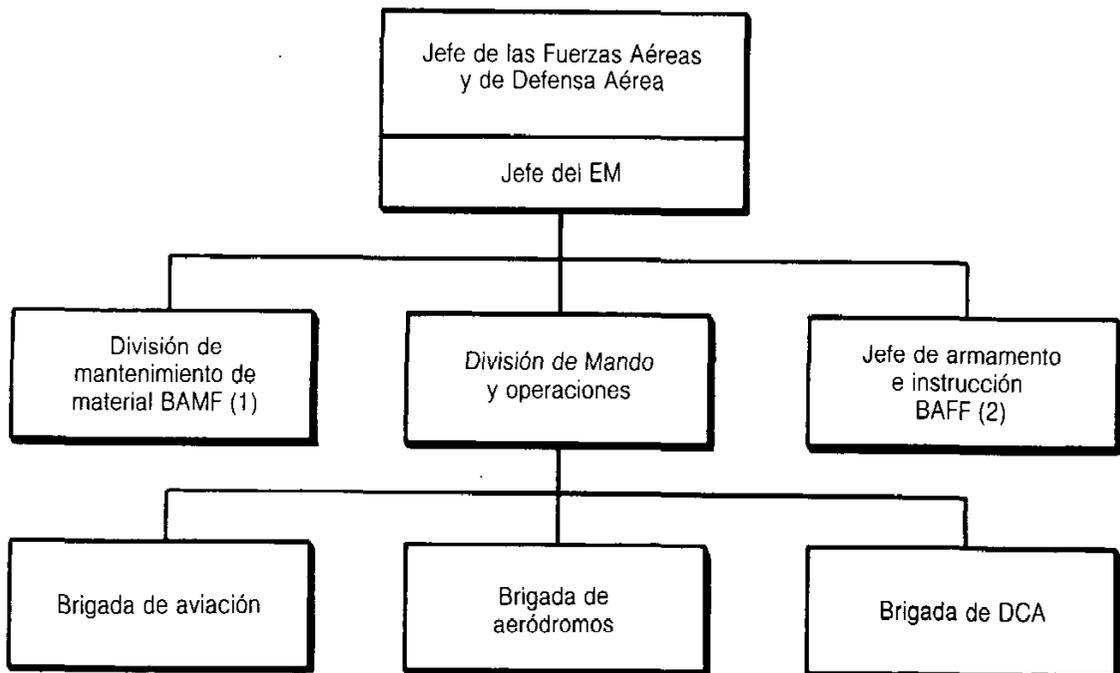
Nunca el presupuesto para la Defensa estuvo por debajo del 2 por 100 del producto nacional bruto, sino que siempre estuvo alrededor del 20 por 100 de los respectivos gastos del Estado (de unas cinco a seis veces superior a los de Austria).

Organización

Las Unidades del Arma Aérea y de Defensa Aérea (con sus cerca de 60.000 personas en el caso de movilización, de los que 5.300 pertenecen al ejército profesional) constituyen por sus características de empleo una gran Unidad heterogénea estrechamente interrelacionada de diferentes sistemas de armas, con una dirección conjunta de operaciones, bajo un mando único.

Las fuerzas, con unos efectivos en total a nivel de CE, comprenden:

- Una Brigada de Aviación.
- Una Brigada de Bases y Aeródromos (Logística).
- Una Brigada de Defensa Aérea.
- Unidades de Núcleo CE.



(1) BMAF: Centro de aeródromos militares

(2) BAFF: Organo Federal de Aviación Militar y de DCA.

Figura 1.— Síntesis del organigrama general de las Fuerzas Aéreas.

La correspondencia y relación entre los diferentes escalones de mando se han representado en las figuras 1 y 2.

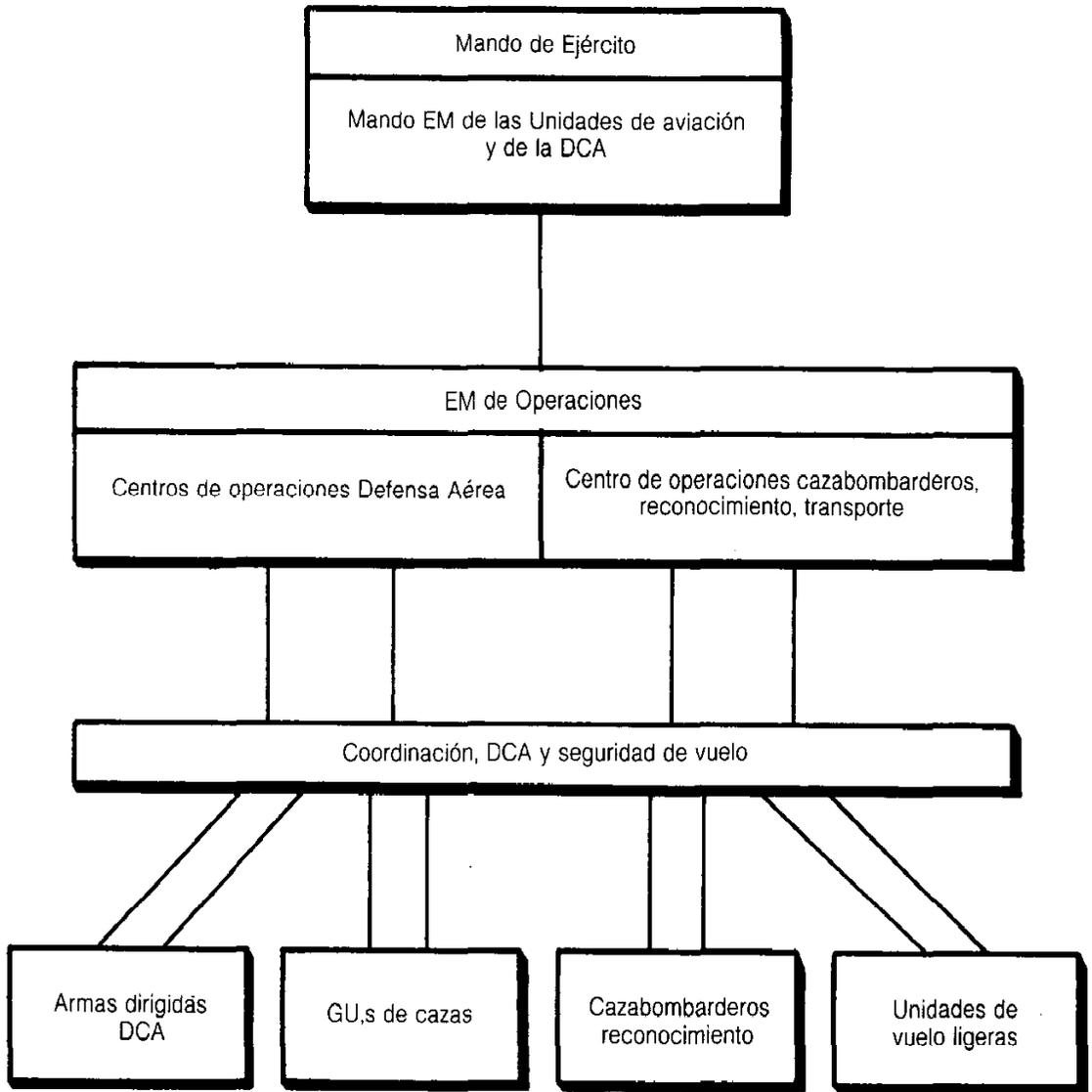


Figura 2.—*Coordinación del mando operativo.*

En general, el Centro de aeródromos militares (BAMF) asume a su cargo el mantenimiento de material. El Centro federal de aeródromos militares es un órgano en tiempo de paz, cuyo director, en el caso de las operaciones, toma el mando, con categoría de general de brigada, de la Brigada de aeródromos.

Para este fin el BAMF (figura 3, p. 30) dispone de casi 3.000 personas y está encargado de atender a los aviones, a las armas teledirigidas de la DCA, a los equipos de radar, a los centros de comunicaciones, a los campos de tiro, así como también a los emplazamientos de radares y armas dirigidas. También se encuentran entre sus misiones la de seguridad de vuelo y la del estudio y redacción de reglamentos y normas técnicas.

El Jefe de Mando de Operaciones, como Jefe de las Unidades de Tropas, es responsable de la formación e instrucción en la acción combinada de todos los medios, así como de la movilización respectiva en operaciones. Para este fin dispone de la Dirección General Técnica y de una Jefatura de Servicios del sistema de alerta temprana y control *Florida* (todas las acciones del Arma Aérea se llevarán y dirigirán de forma centralizada y actuarán coordinadamente con arreglo a las misiones de las armas teledirigidas y de la defensa aérea artillera; el sistema electrónico de alerta temprana y de mando y control *Florida* facilita todo esto; tiene también a su vez al EM de la aviación de la DCA y de las Unidades de CE. Estas tropas constan de un Regimiento de Información y Telecomunicaciones, del Servicio de Meteorología Militar y del Regimiento de Transmisiones del Aire, así como del Servicio Militar, de aludes de nieve, a nivel Ejército, y del Servicio Cívico-Militar de Alerta ante ataques aéreos.

El Jefe de armamento de las Unidades de vuelo y de las Unidades DCA y Jefe también del Organo Federal de la Aviación Militar y de la DCA (BAFF) tiene a su cargo la enseñanza e instrucción básica en las Academias Militares (de reclutas, de suboficiales, de pilotos y de oficiales, entre otras) sobre todos los tipos y clase de armas de las Unidades en vuelo y de la DCA.

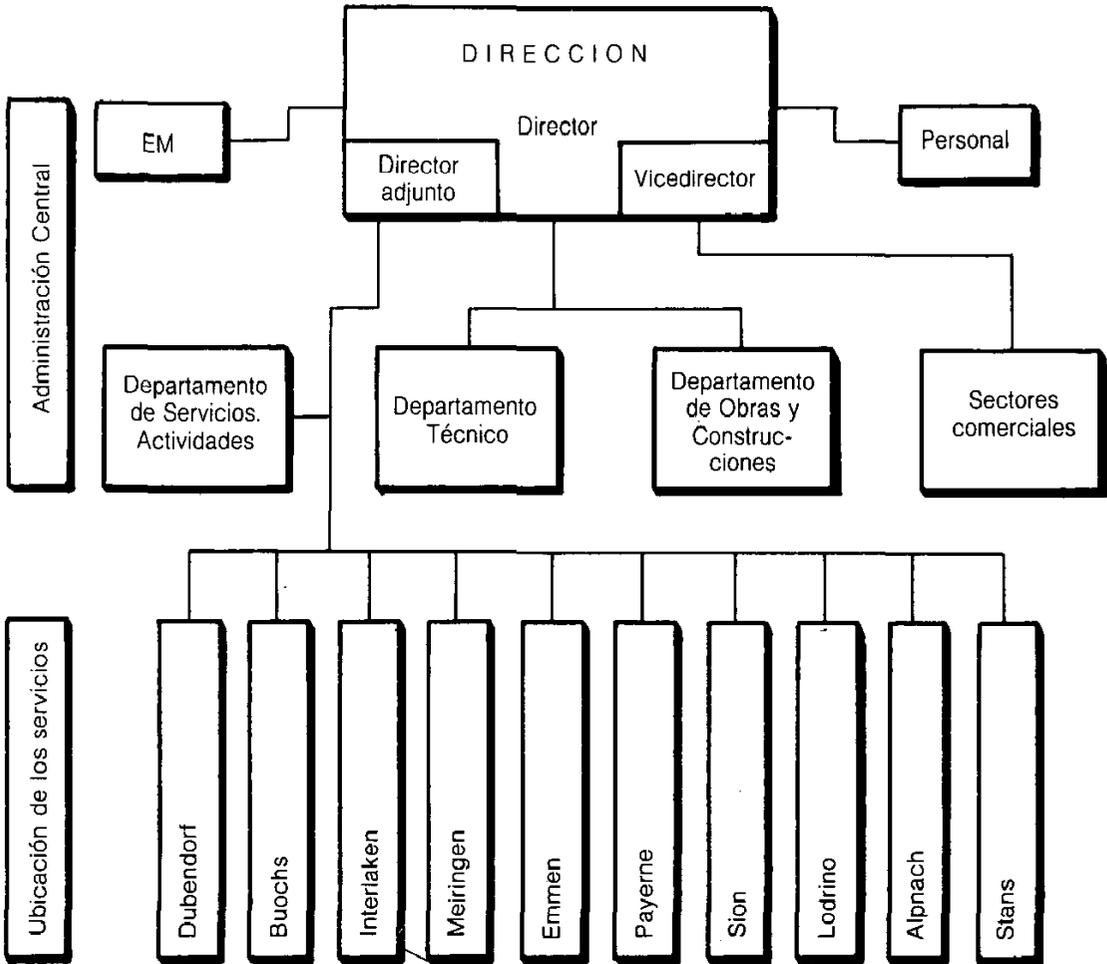


Figura 3.—Organización de la División de mantenimiento de material BAMF (cerca de 2.800 empleados, 300 aprendices)

De él dependen, dentro del marco de la misión de la enseñanza e instrucción, la Unidad de Instrucción (a nivel GU) y el Ala de control, el Instituto Médico de Vuelo y la administración propia específica.

La Brigada de la Aviación (figura 4, p. 32) contiene el elemento más importante, que abarca a los componentes y al material de vuelo de todo el conjunto. La Brigada está estructurada en tres Regimientos, con Escuadrones y Escuadrillas, siendo responsable de la seguridad del servicio de vuelo programado, de la defensa aérea y defensa del espacio aéreo con el sistema de observación aérea *Florida*.

La Brigada de bases y aeródromos, con los Regimientos de aeródromos y Secciones de aeródromos, establece las normas técnicas y de servicios para la acción de los medios de combate del Arma Aérea.

Esta organización facilita la acción de los medios de combate, preponderantemente de los aviones alojados en los abrigos subterráneos de las montañas, en donde cada aeródromo militar está servido por un departamento de aeródromos.

Un eficaz sistema moderno de comunicaciones aéreas garantiza además, como resultado del juicio de la situación aérea, la alerta previa y la acción de los medios de la defensa aérea. Otros elementos de seguridad de vuelo atienden la firme acción de los aviones en circunstancias atmosféricas adversas. A las cinco e incluso a las seis Unidades de una sección de aviones se les asignan las siguientes misiones de prioridad:

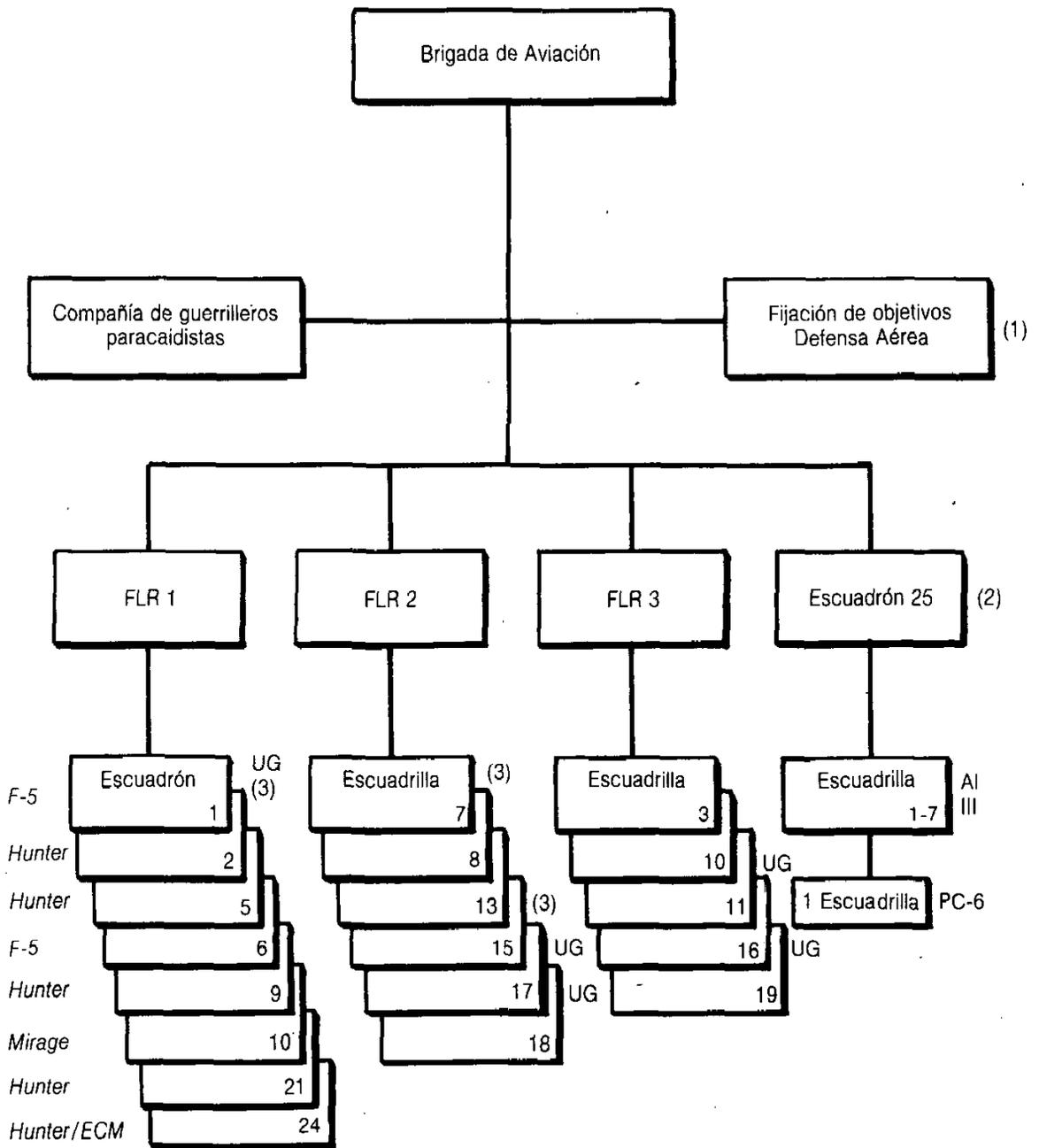
- Mantenimiento y puesta a punto de los aviones.
- *Turn around* (repostaje/municionamiento, entre otras).
- Protección del aeródromo ante el enemigo aéreo y terrestre.
- Sostenimiento y rápida puesta a punto de las superficies de servicio (vías de rodadura y pistas).

La infraestructura del personal y la mayoría de las instrucciones técnicas de dirección en el sistema militar están atendidas aquí por especialistas profesionales de la División de mantenimiento BAMF.

Operaciones

La Brigada de la DCA, con los Regimientos de Defensa Aérea de piezas artilleras y con secciones de armas ligeras y medios antiaéreos, protege mediante una cortina de protección del espacio y objetivos a los centros militares y civiles más importantes de mando y coordinación, así como también a la propia infraestructura. Dependen también de la Brigada las armas teledirigidas y la instrucción de todas las fuerzas de la DCA del Ejército de Tierra (figura 5, p. 33). Estos elementos de la Brigada de la DCA, sobre todo la defensa aérea de piezas, son permanentemente operativos a cualquier hora y en cualquier ambiente meteorológico.

Actuando dentro del entorno de los Mandos del Ejército de Tierra, estos medios se integrarán a los dispositivos de cada uno de los sectores de CE, aunque ellos, por su misión, se encuentren no necesariamente subordinados a éstos en estos puntos. Las armas dirigidas de la DCA, *Bloodhound*, cuyos emplazamientos están situados en tierra como instalaciones fijas y deben combatir a los aviones a gran altura y a largas distancias, se emplearán en la defensa aérea a causa de las informaciones del sistema *Florida*, con mando centralizado de forma análoga a los aviones interceptadores. Necesitan de una “defensa próxima” mediante la defensa

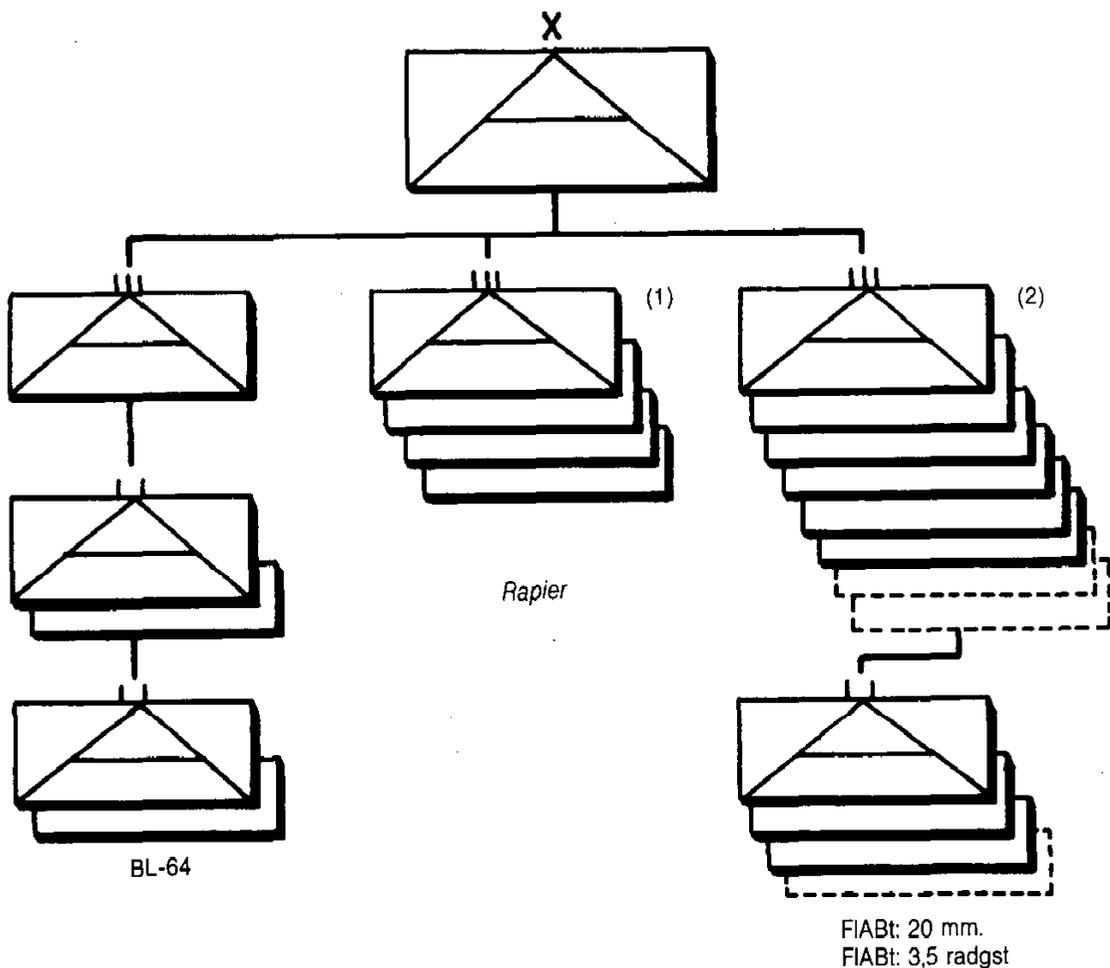


(1) Adquisición planificada de 20 PC-6, actualmente con 2 PC-9 en leasing y con aviones C-3605 de hélices.
 (2) Distribuidos por todo el país: cuatro escuadrillas distribuidas por cada GU, de Cuerpo Ejército Aéreo (Alouette III).
 (3) Equipadas para misiles aire-tierra Maverick (AGM-65B).
 FLR: Regimiento aéreo.
 UG: Escuadrón de vigilancia y control.

Figura 4.—Brigada de aviación.

de piezas artilleras para poder combatir con eficacia a los enemigos, que en vuelo han perforado la pantalla antiaérea, o bien han volado a baja cota. El núcleo de la defensa aérea de calibre medio se empleará en la protección de neutralidad y al comienzo de un conflicto actuará para esa misión. En fases posteriores se podrían agregar Regimientos o Agrupaciones Antiaéreas de la Brigada de la DCA a las Unidades del Ejército de Tierra.

El sistema de defensa aérea de piezas artilleras del calibre 35 mm. ha experimentado, con la modificación hecha en el equipo director de fuegos *Skyguard*, un incremento de su poder combativo. El *Skyguard* dispone de un radar integrado de búsqueda y de un radar de seguimiento independiente del anterior. Es especialmente idóneo para combatir a los elementos en vuelo a baja cota, siendo insensible a demás a las interferencias electrónicas e idóneo para todo tiempo. Gracias a su moderna electrónica el tiempo de reacción del equipo (desde la detección



(1) Instrucción; parte del CE de campaña.

(2) Parcialmente fija, con carácter permanente en la Brigada de Bases y Aeródromos.

Figura 5.—Brigada de la DCA.

del objetivo hasta la apertura de fuegos) dura algunos segundos. Su sistema de identificación, amigo-enemigo (IFF) garantiza la rápida diferenciación de los aviones propios y enemigos. La Brigada de la DCA dispone de un gran número de Unidades Antiaéreas de este tipo. Unidades de fuego antiaéreo complementarias del tipo medio con equipos de dirección de fuego se encuentran fijas con carácter permanente en los aeródromos, incluidas en la Brigada de Bases y Aeródromos.

Las piezas antiaéreas del calibre 20 mm., distribuidas en número superior a las 2.000 unidades en las Divisiones, en la Brigada de la DCA y en la Brigada de Bases y Aeródromos, son aptas para el combate contra aviones en vuelo bajo y contra los helicópteros. Son por su robustez, de fácil mantenimiento y de gran movilidad, siendo además insensibles a las medidas electrónicas. Gracias a su nuevo visor adquirido en los últimos años, la probabilidad de dar en el blanco de las piezas de 20 mm. ha aumentado considerablemente.

El arma antiaérea más reciente es el sistema móvil de armas dirigidas *Rapier*. Este sistema inglés ofrece un tiro de un alcance aproximadamente de unos 7 km. Puede combatir a objetivos aéreos hasta velocidades de vuelo de 1,5 machs y hasta una altura de unos 3.000 m. como mínimo, así como también puede combatir a los helicópteros. El tiempo de reacción de este arma, desde que se descubre el objetivo hasta el lanzamiento del misil, es de unos pocos segundos. El arma dirigida alcanza una velocidad de unos 2 machs y se controla y dirige hasta el objetivo mediante señales de dirección para establecer y corregir el curso de trayectoria del impacto.

Cada una de las secciones móviles del arma antiaérea teledirigida ha sido integrada además a las respectivas agrupaciones antiaéreas ligeras existentes en las tres Divisiones Mecanizadas del CE de Campaña. En resumen, pueden decirse que es esta defensa antiaérea, en suma, la mayor concentración de medios de la defensa aérea por kilómetro cuadrado que hay en el conjunto de todo el territorio europeo.

Suiza se ha decidido en este aspecto, tras un proceso amplio de pruebas y selección, por la incorporación del arma individual antiaérea dirigida *Stinger*, con cuya adquisición será también un medio idóneo que está a disposición de la defensa antiaérea de combate de las unidades combatientes.

Características de la aviación suiza

Suiza dispone de una pequeña industria de navegación aérea, pero muy moderna y de una gran eficacia, que tanto técnicamente como también en personal puede apoyar la aviación (Pilatus, fábrica de aviones *Altenrhein*, fábrica de aviones *Emmen*). Tres productos suizos, acreditados y conocidos internacionalmente, son los que se emplean en la aviación. Los 40 aviones-escuela turbo *PC-7* para el adiestramiento; el de transporte *Stol PC-6*, así como el *PC-9*, que de momento está para la señalización de objetivos. La normativa de la aviación suiza era la de dar una gran importancia a la calidad y al largo tiempo de utilización de los materiales. ¡Fue precisamente la aviación suiza la primera del mundo que dispuso exclusivamente de aviones de combate a reacción! El antiguo *Vampire*, a desechar en 1990, lleva ya cuarenta años de servicio. ¡El cazabombardero *Hunter*, modernizado actualmente en parte para el sistema del misil *Maverik*, lleva ya treinta años de servicio!

Se ha hecho esto posible, al tener Suiza una conciencia de costos de adquisición de materiales aparejados con la modernización técnica y operacional que la garantizan una más larga duración en servicio de los materiales con una óptima eficacia.

La tendencia fundamental consiste en "relevar" ante su eliminación a estos aviones, encauzándolos a otras operaciones, es decir, asignándoles otras acciones más simples y descongestionándolos del cometido más arduo que tenían. Dicho de otra forma más simple: los *Mirage* deben pasar de forma general a hacerse cargo de las misiones de protección de espacio/combate de tierra, al adquirirse ahora los *F-18*; y los *F-5* deben asumir la misión de los cazabombarderos (sustituto del *Hunter*), completando sus acciones. Naturalmente esto implica, en parte, una modificación de gran importancia en la electrónica y en las instalaciones de navegación y armamento. Por lo tanto, esto sólo podrá llevarse a cabo con una progresión a corto plazo y se requerirá la ayuda de la propia industria.

Con la adquisición planificada para 1990 de los 20 reactores-escuela de tipo *Hawk* (coste alrededor de unos 3.600 millones de chelines) estos gastos de adquisición se reconsideraron menos que el largo período de utilización ligado a ellos y al volumen de desarrollo empleado en este sistema. Se observaron para este fin las normas y condicionamientos necesarios en lo referente a la protección del medio ambiente (economía y ahorro en los gastos de carburantes y aminoración de ruidos provocados por aviones en vuelo) y se dedicó también una especial atención a la posibilidad de un cambio y fácil paso a los aviones de combate.

El sistema militar suizo

La instrucción militar se organiza comenzando sobre la base de una instrucción básica y una posterior repetición cíclica de la misma, distribuida a lo largo del período del servicio militar. Cada una de las actividades se hacen por un período breve de tiempo.

La instrucción básica se lleva a cabo durante un período de diecisiete semanas en un centro de reclutas y luego en una unidad de instrucción o enseñanza permanente (tipo Batallón o Regimiento) fuera del ámbito del Ejército. Por otro lado, las actividades del ciclo de repetición se harán en las unidades operativas del Ejército, es decir, ocho cursos de reciclaje de tres semanas (21 hasta los 32 años), los cursos complementarios con un total de tres semanas a la edad de la milicia nacional (de reserva) (desde los 32 hasta los 42 años) y los dos cursos de una o dos semanas de duración para los individuos a la edad de la segunda reserva (entre los 43 y los 50 años). Si se hace un cálculo de todo el conjunto, el (soldado suizo) presta un servicio en paz con las siguientes duraciones:

- 118 días en un Centro de Enseñanza de Reclutas.
- 160 días en cursos de repetición o reciclaje.
- 40 días en cursos complementarios.
- 13 días en cursos para personal en la edad de reserva.
- 11 días para la inspección y revista del equipo y armamento individual, computalizándose al período completo del servicio militar.
- 22 días de realización obligatoria de los ejercicios de tiro fuera del servicio militar.

Esto arroja un total de 364 días, es decir, un año completo.

Esto es una ventaja muy importante y esencial para las Unidades Aéreas y Antiaéreas desde el punto de vista de las necesidades de los pilotos. Hay un ciclo previo de enseñanza de vuelo y un patrón de instrucción, acordado con las líneas aéreas estatales *SWISSAIR* y otras compañías de servicios aéreos que proporcionan ayuda a cualquier persona, garantizando la formación a las nuevas promociones. Los gastos originados aquí los absorbe la Confederación Helvética casi en su totalidad, (cuadro 1, p. 36).

Cuadro 1.—Sección de pilotos.

Edad	Número de aspirantes	Selección (ejemplo)
17	1.800 600 280	Hasta unos 2.500 aspirantes anualmente. Cumplimiento de las condiciones básicas, exámenes. Aptitud psicológica.
18	280	Primer cursillo de vuelo (1) (vuelos a motor, vuelos de planeamiento). Selección médica: aprox. 13 horas de vuelo.
19	210 160	Segunda fase de cursillos de vuelo (1), aprox. 13 horas de vuelo. Reclutamiento. Selección principal.
20	90 30	Escuela de reclutas para pilotos (2), selección (aprox. 2 X 36). Escuela de suboficiales pilotos (cerca 2 X 18).
21		<i>Concesión de diplomas</i> de piloto militar, de los que cerca de 16 a 20 son de jet y de 8 hasta 10 de helicópteros, para acceso a ulteriores cursos de adiestramiento y perfeccionamiento.

(1) Gastos: los asume la Confederación, con escasas excepciones (pruebas y exámenes).

(2) Los aspirantes con la selección militar son ya precisamente "pilotos privados" y los no aptos militarmente marchan a la aviación civil.

La figura 6 muestra la densa red de captación para las nuevas promociones suizas idóneas y capacitadas para el vuelo, que aspiran a la carrera de piloto y a quienes el Estado les proporciona la ayuda precisa para atender a todos los servicios necesarios.

De ese modo existen a disposición de la aviación algo más de 600 pilotos, de los que cerca de 200 son pilotos militares profesionales e instructores, 200 son pilotos de líneas aéreas y otros 200 proceden del sector civil.

Sin tener en cuenta estas diferencias, todos los pilotos habrán de cumplir permanentemente con todas las normas referentes a los servicios más exigentes de vuelo que existan. Cada piloto habrá de realizar anualmente y en períodos regulares cuatro cursos de adiestramiento y entrenamiento de una semana y uno de dos semanas de duración (de servicios en vuelo) en una Unidad tipo escuadrilla, así como realizar durante un período de diez a veinte días ejercicios individuales para el adiestramiento personal de vuelo y de instrucción en operaciones.

Estas prestaciones mínimas anuales rigen tanto para los pilotos de combate como para los pilotos de helicópteros.

Los cuatro servicios en escuadrilla de una semana de duración con fines especiales de adiestramiento e instrucción empleando las armas, practicando combates aéreos, protección de espacio y la navegación a baja cota se ejecutan y realizan partiendo desde los aeródromos de entrenamiento y con unos trabajos de preparación del avión hechos por personal oficial especializado perteneciente al Organismo Central Federal de Aeródromos Militares. Los servicios de una semana de duración se llevan a cabo en una Agrupación Militar, es decir, las escuadrillas de vuelo se agruparán y estarán integradas en los Escuadrones y Alas, y operarán desde sus emplazamientos de refugios subterráneos en las zonas montañosas, estando atendidas logísticamente por las propias Unidades Militares de servicio en tierra. Esta fase representa para las Unidades Aéreas de tierra una parte del curso de reciclaje anual. Normalmente, a su vez, se encuentran aquí al mismo tiempo en servicio cuatro órganos de apoyo (de 6 hasta 8 escuadrillas). Son pues, conjuntamente con las Unidades de Defensa Aérea, componentes

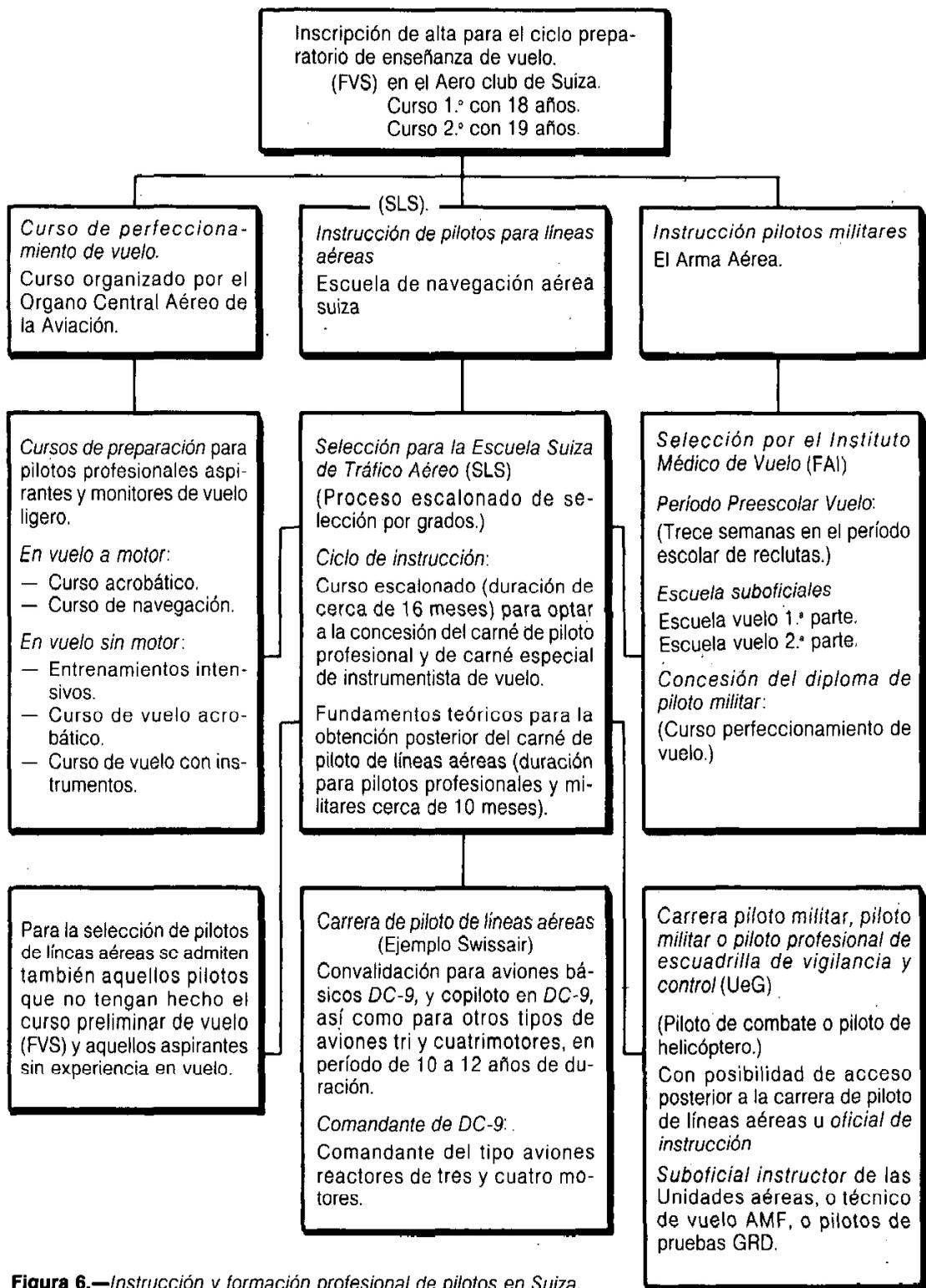


Figura 6.—Instrucción y formación profesional de pilotos en Suiza.

de un grupo completo del curso de reciclaje, que se controlan de forma centralizada por el Centro de Operaciones *Florida* durante las veinticuatro horas del día en todos los ejercicios programados a gran escala de defensa aérea y de combate en tierra.

Maniobras anuales de las Unidades aéreas y antiaéreas

Desde los modestos ejercicios iniciales, estas maniobras generales de las Unidades y de las Tropas de Vuelo y Defensa Aérea de la Confederación (AMEF) han venido desarrollándose hasta convertirse en una importancia y significativa demostración de una verdadera instrucción de adiestramiento.

La organización está aquí completamente en manos del estamento militar y para ello las Unidades de la Aviación y de Defensa Aérea aportan el personal, los equipos, carburantes y la munición necesarios. Combate Aéreo, Combate en tierra, Reconocimiento Aéreo, Transporte Aéreo y Servicios en tierra de todo tipo de los pilotos, así como actividades deportivas, son condicionamientos que se requieren aquí en el desarrollo de un ciclo duro, que tiene lugar en el tiempo sucesivamente, uno tras otro. No sólo al mejor piloto, sino también a la mejor tripulación, así como a los mejores agentes de información y paracaidistas se les otorga este reconocimiento y se les condecora por ello.

En los desplazamientos que hacen al extranjero para hacer las maniobras emplearán en parte munición de fuego real y la acción que llevan a cabo en combinación con la intervención de la DCA dando un marco impresionante de realidad, que incluso asombra a los propios expertos en estas acciones.

Resumen

Suiza dispone con la aviación de una fuerza militar y de un potencial militar asombrosamente fuerte para un pequeño Estado, como lo es ella. Los resultados de sus acciones se ven sometidos a la consideración de la estrategia de la acción principal de Suiza, es decir, "la evitación de la guerra por la implantación de una predisposición a la defensa", y en caso de crisis, la defensa aérea será sobre todo la expresión previa y la premisa para la libertad de acción y para el empleo de los potenciales militares.

Factores complementarios, como son la instrucción, la dotación de armamentos, los medios de combate, la logística, suministros y aprovisionamiento y la infraestructura, que no se han reflejado aquí detenidamente, tienen al menos que citarse en su totalidad y de forma global. Por múltiples y diversas informaciones, visitas o inspecciones hechas *in situ* (por ejemplo, a las de las instalaciones de abrigos subterráneos, únicas en el mundo, en las bases y aeródromos) y por otros contactos, los criterios reseñados aquí se considerarán como los adecuados y podrán darse como suficientes a este fin.

Según esto, con la incorporación de un nivel medio de aviación rápido y sin calcular los posibles incrementos esenciales en casos de crisis, habrán de suponerse como resultados operacionales disponibles los siguientes:

- *Aviones interceptadores*. Cerca de 80 hasta 100 operaciones por día, incrementos de igual categoría cerca de 40 acciones diarias.
- *Protección del espacio*. Alrededor de 300 y 380 operaciones al día.

- *Cazamombarderos*. Cerca de 400 operaciones por día, en donde los incrementos de la protección del espacio facilitan, al menos, otras 200 operaciones más por día.
- *Transporte aéreo/enlace*. Cerca de 400 operaciones con helicópteros por día y alrededor de 80 acciones paracaidistas en un movimiento de transporte/superficie.

El *Cuerpo Ejército del Aire Operativo* está operando anualmente con un promedio de unas 1.800 horas, que redunda preferentemente en beneficio de los ejercicios prácticos reales de tiro de las unidades de vuelo y de defensa antiaérea.

Está planificada también la adquisición de 20 aviones turbo de adiestramiento *PC-9* con características de reactores, para reemplazar paulatinamente, por un lado, a los obsoletos *C-3.605* y para asegurar, por otro lado, los fines y objetivos perseguidos cualitativamente. Estos aviones pueden operar también en entrenamientos de vuelo a baja cota (con una buena reducción de nivel de vuelo respecto al de los reactores).

Suiza ha sacado de modo ejemplar, en lo que respecta a la guerra aérea, las consecuencias adecuadas e idóneas y, por consiguiente, ha organizado y pertrechado adecuadamente a sus unidades aéreas y antiaéreas.

A lo largo del tiempo se van comprobando elementos modernos y se van aprovechando las propias opciones y posibilidades de desarrollo, como es, por ejemplo, la del *drone* de reconocimiento *Ranger (ADS-90)*, con lo que podrá contarse, como muy pronto en 1991, con la adquisición de unos 50 ingenios voladores por casi un centenar de millones de francos suizos. Esto demuestra que al elemento de reconocimiento en Suiza se le da una elevada importancia.

El *ADS-90* consta de un avión pequeño equipado con un motor de dos tiempos y con cámaras de infrarrojos y televisión y de una emisora de radio terrestre.

Suiza dedicará su esfuerzo también en el futuro, como lo ha demostrado ya con la decisión para el *F-18* y el sistema de armas dirigidas antiaéreas, en mantener el nivel estándar conseguido de sus fuerzas aéreas para poder cumplir su misión con arreglo a las directrices políticas.

Sólo los medios modernos de Defensa Aérea, como los aviones de combate y las armas antiaéreas, son los que están en disposición de forma real y verosímil (disuasoriamente) de afrontar con eficacia plena cualquier amenaza y de repeler por un largo período de tiempo al enemigo, "pagando un alto precio por su invasión".