

Zeitschrift: Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse =
Gazetta militare svizzera

Band: 69=89 (1923)

Heft: 8

Artikel: Militäraviatik : Fliegerschule 1922

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2578>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.02.2025

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

Was aber noch besser werden kann, ist die Pflege des persönlichen, kameradschaftlichen Verkehrs unter Angehörigen verschiedener Waffen, wenn schon die Verhältnisse des Aktivdienstes darin manche Besserung gebracht haben.

Doch läßt sich auch da noch Vieles tun: Man räume z. B. auf mit den nach Waffen getrennten Tischen in gemeinsamen Offizierskantinen: Mag es auch den Schulkommandanten hie und da etwas unbequem sein, mit den Zeiten auf Andere Rücksicht zu nehmen; einrichten läßt es sich bei gutem Willen immer, und wenn der Wohlhabendere sich dabei in seinen kulinarischen Genüssen den Finanzen des Bescheideneren anpassen muß, so schadet das auch nichts.

In Wiederholungskursen sollte es unumstößliche Regel werden, daß im gleichen Dorfe nur *ein* Offizierstisch für alle Stäbe und Truppen besteht, soweit sich dies irgend machen läßt; und es läßt sich fast immer machen, wenn man nur will; so groß sind unsere Friedensaufgebote ja leider nicht mehr, daß zu viel Leute am gleichen Orte zusammenkommen.

Man wende nicht ein, daß eine auf diese Weise befohlene Geselligkeit etwas Erzwungenes haben und nicht zum Gedeihen kommen werde. Das ist ein Uebergangsstadium, welches sehr rasch überwunden sein wird; sobald man sich einmal daran gewöhnt hat, wird der Einzelne dabei so wenig etwas finden, als daran, daß er so schon im Dienst nicht essen kann, wann und wo es ihm paßt.

Es ist etwas Schönes um die Kameradschaft in der Einheit, im kleinen Stabe usw., und niemand möchte sie missen. Aber sie darf nicht zur Abschließung gegen außen führen; sie leidet nicht im geringsten darunter, wenn solche Abschließung vermieden wird; man ist ja den ganzen Tag ohnehin zusammen, und wie häufig ist es gerade gut für Stimmung und — Verträglichkeit, wenn man gelegentlich einmal auch nicht aufeinander angewiesen ist!

Dieser Vorschlag einer Reform des kameradschaftlichen Verkehrs unter Offizieren mag manchem kleinlich erscheinen. Der Schreiber hätte diese seine alte Liebhaberei aber kaum hier vorgebracht, wenn ihm nicht die große Bedeutung aufgefallen wäre, welche die Kriegsteilnehmer gerade dieser Kleinigkeit beimessen.

Militäraviatik.

Fliegerschule 1922.

(Mitgeteilt von der Eidg. Flugplatzdirektion.)

Am 28. Oktober des letzten Jahres ist die erste Fliegerschule, die seit der Demobilmachung durchgeführt werden konnte, zu Ende gegangen; 18 junge Militärflieger verstärken die Reihen ihrer Kameraden. Was läßt sich über diese Schule Spezielles sagen?

Vorerst müssen wir bemerken, daß in dieser Schule verschiedene Neuerungen durchgeführt worden sind. In den Schulen des Aktivdienstes war jeweils nur der Einrückungstag fixiert worden, über den Entlassungstag verlautete nichts, da die Dauer der Schule stark variierte, je nach Witterung, Jahreszeit, Bestand an Schulflugzeugen, verfügbarem Lager an Benzin und Oel etc. etc. So war es möglich, daß eine Schule 7 Monate, eine andere 9 Monate, eine sogar — die letzte 1918/19 — 14 Monate dauern konnte. Die Schule 1922 aber war zum vornherein laut Schultableau auf die Zeit vom 1. Mai bis 28. Oktober limitiert worden. Es schien ein etwas gewagtes Unternehmen, in 6 Monaten 20 Schüler ausbilden zu wollen, nachdem in den vorhergehenden Schulen für 6—10 Piloten durchschnittlich 9 Monate notwendig waren. Und dennoch war der Erfolg ein befriedigender, trotz der im Jahre 1922 für die Fliegerei außerordentlich ungünstigen Witterung. Die Resultate der frühern Schulen wurden sogar noch überschritten, indem nämlich damals die Schüler ihr Militärbrevet nur auf Schulflugzeugen absolvierten, während es in der Schule 1922 noch möglich war, die Schüler auch auf Beobachtungsflugzeuge einzutrainieren und sie auf diesem Typ (Haefeli mit 150 PS Hispano Motor) ihre Prüfung ablegen zu lassen. Ein weiterer Fortschritt ist zudem darin zu verzeichnen, daß es vor Abschluß der Schule der Mehrzahl der Schüler noch gelang, sich mit der Führung auch der schweren Beobachtungsflugzeuge, wie L. V. G. und Zepp. wenigstens einigermaßen vertraut zu machen.

Außerdem sind aber die Bedingungen des Militärbrevets, sowohl für die praktische, als auch für die theoretische Prüfung für 1922 außerordentlich verschärft worden. Die neuen Bedingungen des Militärfliegerbrevets verlangen außer den bisherigen Ziellandungen, Ueberlandflügen etc. noch 10 Flüge im Geschwader, 3 Nachtflüge und 5 Flüge mit Beobachtern, die eine militärische Aufgabe (Maschinengewehrschießen, Bombardierung, photographische Aufnahmen, Beobachtung und Reglieren des Artillerie-Schießens, Abwurf von Meldedepeschen etc.) zu lösen haben.

Auch die theoretische Prüfung bestanden sämtliche Schüler. Es waren als Prüfungsexperten anwesend: Oberst i. Gst. Immenhauser, Oberst i. Gst. Hilfiker und Major i. Gst. Real, einer unserer ältesten Flieger und erster Kommandant der Fliegertruppe. Geprüft wurde in schweizerischer Kriegsgeschichte, Taktik und Militärorganisation, Schießlehre, Artilleriekenntnis, allgemeiner und Militärgeographie, Karten- und Geländekunde, Aërodynamik und Aërostatik, Navigationslehre, Meteorologie, eingehend in Flugzeug- und Motorenkunde, in praktischen und theoretischen Kenntnissen der drahtlosen Telegraphie und schließlich in Kenntnis der nationalen und internationalen Luftverkehrsgesetze. Diese Theorien nahmen total 960 Unterrichtsstunden in Anspruch, der Flugunterricht 250 Stunden.

Für den Flugdienst wurden 4 Klassen gebildet unter den Fluglehrern Hptlts. Primault und Ackermann, Oberlieuts. Haeberli und Burkhard. Die erste Klasse bestand aus vorgeschrittenen Schülern, d. h. solchen, die vor Beginn der Fliegerschule ihr Zivilbrevet bereits erworben hätten. So war es möglich, daß diese Klasse die praktische Prüfung des Militärbrevets schon am 1. August absolvierte.

Die Schüler dieser Klasse konnten dann bereits als Flieger in der der Fliegerschule während 2 Monaten parallel laufenden Beobachterschule verwendet werden und erwarben sich bei dieser Gelegenheit schon eine sehr große Gewandtheit und Sicherheit auch in der Führung schwerer Beobachterflugzeuge.

Nach durchschnittlich 100 Flügen (min. 75, max. 145) am Doppelsteuer¹⁾ konnten die Schüler zum ersten Alleinflug übergehen, zwischen dem 10.—30. Juli erwarben sie sich das Zivilbrevet. Bis Schluß der Schule flog jeder Schüler zirka 60 Stunden, was einer Distanz von zirka 6000 km entspricht, die Schüler der ersten Klasse aus oben bereits erwähnten Gründen (Flüge mit Beobachter) 120 Stunden. Die Zahl der ausgeführten Flüge variiert zwischen 284 und 436 pro Schüler.

Die ganze Schule verzeichnete bei ihrer Entlassung ein Total von 6798 Flügen bei einer Flugzeit von 1396 Stunden 43 Minuten; dies entspricht, eine Minimalgeschwindigkeit von 100 Km/Std angenommen, einer zurückgelegten Strecke von 140,000 km, also mehr als dreimalige Erdumkreisung — und wohl vermerkt — ohne die geringste Verletzung weder der Fluglehrer, noch der Schüler oder Beobachter. Materialschaden war natürlich nicht zu vermeiden; er bewegte sich aber in ganz bescheidenen Grenzen, 3 Capotagen (Ueberschlagen des Flugzeuges auf dem Boden meist infolge schlechter Landung — gefahrlos für die Insassen) auf dem Flugplatz und 3 anlässlich Außenlandungs-Uebungen.

Die Schüler, die ihr Militärbrevet erwarben, sind:

- I. Klasse des Hauptm. Primault: Oberlieut. Asper Ernst — Lieut. Immenhauser Kurt — Lieut. Barbatti Jakob — Lieut. Vacano Philipp.
- II. Klasse des Hauptm. Ackermann: Oberlieut. Huguenin Paul — Lieut. Hautier Charles — Lieut. Strub Henri — Lieut. Cuénoud Bernard.
- III. Klasse des Oberlieut. Burkhard: Lieut. Naegeli Ernst — Lieut. Gerber Ernst — Lieut. Keller Ulrich — Lieut. Schätti Emil.
- IV. Klasse des Oberlieut. Haeberli: Oberlieut. Balmer Richard — Lieut. Landert Emil — Lieut. Meyer Rudolf — Lieut. Sarasin Alex — Lieut. Henzi Fritz.

¹⁾ Flugzeug mit Doppelsteuer: ein Flugzeug mit 2 hintereinander liegenden, vollständig gleich ausgebildeten Steueranlagen, die zwangsläufig miteinander verbunden sind; am einen Steuer sitzt der Pilot, am andern der Schüler.