

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 34 (1944)
Heft: 10

Artikel: Unteroffiziere in der Pilotenschule
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636290>

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: 01.04.2025

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



Ausbildung im „Linktrainer“. Hier erlernt der Pilotenschüler das Fliegen nach den Bordinstrumenten, den sogenannten Blindflug. Obschon er in zugedeckter Kabine „fliegt“, kann er vom Fluglehrer genau kontrolliert werden. Am Kommandotisch wird auf einem Blatt der „Flieger“ automatisch aufgetragen. Befehle und Weisungen werden dem Schüler in Telefonie oder Telegrafie übermittelt.



Zur Abwechslung „Passagier“. Im „liegenden Theoriestuhl“ erhält der Geographielehrer eine wertvolle Belebung und Ergänzung. Diesmal gilt die Aufmerksamkeit nicht dem Steuer, sondern dem zu überfliegenden Gelände, das an Hand genauer Karten eingehend studiert wird. Helfend und erklärend geht der „Bordchef“ von Schüler zu Schüler. — Anschaulich und einprägsam werden so geographische Kenntnisse den angehenden Fliegern beigebracht.



Funkdienst. Ein Militärflieger ohne die nötigen Funkkenntnisse ist heute kaum mehr denkbar. Der Schüler ist eifrig bestrebt, in möglichst kurzer Zeit ein „unantastbares Tempo“ fehlerlos aufzunehmen und zu halten. Tägliches Üben hierzu eine wichtige Voraussetzung. Erst nach dieser ersten Stufe im Theoriestuhl erreicht ist, kann zum eigentlichen „Flugfunk“ übergegangen werden.



Oben: Technischer Dienst und Erstellen der Flugbereitschaft. Verständlicher als jede noch so gut vorgedachte Theorie ist der Anschauungsunterricht. Der Flugschüler muss den Motor, seinen treuen und zuverlässigen Begleiter, bis in alle Einzelheiten kennen. Die Kenntnisse, welche bereits in Rekruten- und Unteroffizierschule erworben werden, erfahren eine Erweiterung und Vertiefung. — Wie viel es zuallererst nun das Drehen des „Schwibbels“ oder das Schützen an der Kurbel — auch wenn ein anderer zum Fliegen kommt — denn beim nächsten Fluge sitzt man selbst am Steuer und erteilt die nötigen Befehle zur Flugbereitschaft, während man „früher“ buchstäblich nur das Nachsehen hatte!



Unten: Befehlsausgabe für den Flugdienst. Auf dem Tagesbefehl sind bei „Flugweiter“ Ausstellungen vorgesehene, d. h. Landungen auf Plätzen, welche dem Schüler noch unbekannt sind. Der Flugweg wird vorher an Hand der Karte besprochen; die Festlegung der Flughöhe, die Bestimmung der Start- und Lande-Reihenfolge sowie die Besprechung der Wetterlage gehören ebenfalls zur Befehlsausgabe. Auch jedem andern Fluge geht eine sorgfältige Orientierung voraus. Nur so ist Gewähr geboten, dass die Ausbildung sicher und planmäßig vor sich geht.

Unteroffiziere in der Pilotenschule



Besprechung des Flugdienstes. Von gleicher Wichtigkeit wie die Vorbereitung ist die Auswertung der Flüge. Dem Fluglehrer entgeht nichts! Seine Kritik hat in erster Linie Zweck und führt den Lehrenden nicht den Teilnehmenden. Im überaus schmalen Rahmen der Pilotenschule ist der Fluglehrer ein Almspende, in welcher der unterstandene Scholensgenosse kein Platz vorhanden ist und zwar mit dem Bewusstsein, dass er sich über einen „Baststücken“

Flieger werden!
Wie viele flugbegeisterte Buben und Jünglinge träumen davon und machen in Spiel und Arbeit die ersten Schritte auf dem Weg zu diesem hohen Ziele!
Das erste, selbsterbaute Flugmodell wird klopfernd Herzens gestartet. — Sieh dir einmal das Gesicht seines stolzen Besitzers näher an: Liegt in seinem Ausdruck nicht weit mehr als bloße Freude am fröhlichen Zeitvertreib? — Erkenntst du nicht bereits den Drang nach Erfüllung eines grossen, vielleicht noch unausgesprochenen Wunsches?
Der junge Mann in der Flieger-Rekrutenschule ist zu einem weiteren Schritt vorwärts, dem geplanten Ziele. Durch die ihm auferlegte Mitverantwortung an der Flugbereitschaft bekommt er bereits Einblicke in die Geheimnisse, Freuden und Schwierigkeiten des Fliegens — auch vorläufig vom Standpunkt des Bodenpersonals aus.
In noch vermehrter Masse wird der Unteroffizier zu wichtigen Helfern und Vertrauensmann des fliegenden Personals. Sind bei ihm die nötigen Voraussetzungen für die Offizierslaufbahn vorhanden, so beginnt die langsehnte Erfüllung seiner Träume im Verlaufe der Aspirantenschule. Die eigentliche Fliegerschule absolviert er abschliessend als frischbackener Leutnant und erhält ein erfolgreichem Abschluss derselben das Brevet als Pilot oder Beobachter — er gehört nun zum fliegenden Personal.
Und all die andern, ebenso begeisterten, aber für die Offizierslaufbahn nicht geeigneten Mannschaften der Fliegertruppe?
Auch für sie ist heute ein Weg offen! Auch als Unteroffizier kann ein Angehöriger der Fliegertruppe Militärpilot werden, wenn er sich entschliesst, das Fliegen zu seinem Berufe zu wählen.
Die wichtigsten Voraussetzungen dazu sind: Soldatische Tüchtigkeit und Korrektheit, körperliche Leistungsfähigkeit, gute Allgemeinbildung und erfolgreicher Abschluss einer Berufsschule.
Die Pilotenschule für diese Unteroffiziere dauert 12 Monate, gilt aber gleichzeitig als Probezeit im Blindflugdienst. — Dann kommt der grosse Tag der Brevetierung zum Militärpiloten.
Als Berufsflieger ist der Unteroffizier nun Bundesangestellter und stellt seine ganze jugendliche Kraft und Begeisterung in den Dienst der Fliegerei, in den Dienst des Vaterlandes. Wer diese Pilotenschule als Kontrollpilot absolviert hat, erhält mit dem Brevet den Grad eines Wachtmeisters. Später besteht die Möglichkeit, bis zum Adjutant-Unteroffizier zu avancieren.
Unsere Bilder zeigen einen kleinen Querschnitt durch eine Unteroffizier-Pilotenschule. Im Prinzip ist der Lehrgang der gleiche wie für Offiziere, nur auf grössere Zeitspanne verteilt und, besonders die theoretischen Fächer, dem allgemeinen Bildungsniveau entsprechend, in einfacherem Rahmen gehalten.
Kreis: Schulbetrieb. Das „Schulen“, d. h. der Flugbetrieb mit dem Schüler, beginnt mit dem Einrückungstage. Auf dem Schulflugzeug „Becker-Jungmann“ werden die ersten Flüge im Doppelflug durchgeführt. Bald ist der Schüler selbständig gewissermassen der Flieger zu führen — der Fluglehrer sitzt jedoch noch im Doppelflug, wo er nicht nur jede Bewegung genau kontrollieren, sondern nötigenfalls helfend eingreifen kann — bis der erste Tag des ersten Alleinfluges kommt. Kontrollflüge werden später noch (mit dem Fluglehrer als „Passagier“) durchgeführt. Hier hat der Doppelflug seinen Zweck als „Gängelband“ verloren und dient dem Fluglehrer als Kontrollvorrichtung. Die beiden Bilder zeigen Lehrer und Schüler kurz vor dem Start in einem Kontrollfluge: eine letzte Weisung wird erteilt.

Zensur-Nr. der gesamten Reportage IV 821—841 HS



Kpl. Heer Karl, Mechaniker.



Kpl. Maurer Rogers, Zentralheizungsmonieur.



Kpl. Loser Paul, Sattler und Tapezierer.



Kpl. Fankhauser Fr., Maschinenschlosser.