

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 18 (1942-1943)
Heft: 36

Artikel: Der Werdegang eines USA-Bomber-Piloten
Autor: Schulthess, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-711442>

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>

griffs. Der Wall, auf den sie stießen, war nicht immer mit Pak- und Infanteriegeschützen versehen. Meldete der deutsche Wehrmachtsbericht kürzlich weit über zweitausend erledigte Sowjetpanzer, so mögen diese Zahlen noch eindrucksvoller erscheinen, wenn man erfährt, daß ein großer Teil davon von der «blanken Hand» des Landsers erledigt wurde.

Das geschah dann so wie hier bei den Panzergrenadiern. Kaum war das Abenteuer des Morgens mit Glück bestanden, rumorte es drüben schon wieder los. Voll Spannung visiert man den Waldrand an. Es sind dieselben Panzer. Nur kleinere Wagen, die «Käfer», haben sich noch dazugesellt. «In den Deckungslöchern bleiben!» ruft der Leutnant. Dann schmiegt sich die Kompanie an die Erde. Das Dröhnen kommt näher, der Boden zittert. Beim dritten Zug fahren die Russen in Kielinie auf. «Achtung, Panzer von hinten!» Der Feind ist durchgebrochen!

Die Schützen wenden sich um. Dann kommt die Stunde des Leutnants. Der Spitzenpanzer, der rechter Hand vorbeifahren will, dreht plötzlich ein und walzt mit der Wanne über den Graben. Leutnant G. macht sich klein wie ein Wurm. Bitter mag das Sumpfgras nun schmecken, aber oftmals hält das Wunder den Kämpfer hoch. Als wäre nichts gewesen, springt er blitzschnell auf, wirft eine geballte Ladung und geht in Deckung. Peng! Der Panzer steht. Die Besatzung öffnet die Luke und schießt. Aber das bekommt ihr nicht gut. Unteroffizier L. ist mit der Maschinenpistole dabei, die Kerle in Schach zu halten. Sie verschanzen sich jetzt, aber die Turmluke ist noch ein wenig geöffnet. Da zwängt ein anderer das Seitengewehr ein und stemmt es gegen den Deckel. Das hilft. Von solchem Mut entworfen heben die Russen die Hände. Nach dem Sekundenzeiger wird hier gehandelt. Vier von den Panzern bleiben auf der Strecke, zwei der übrigen erledigt die Pak. Der am weitesten

vorgedrungene überrennt ein Infanteriegeschütz, bleibt dann aber in einem Wassergraben stecken.

★

Der Angriff ist abgeschlagen. Wieder waren die Grenadiere die ersten Wellenbrecher. Wieder muß man ihren Mut und ihr Handwerk gleichermaßen bewundern. Denn bei solchem Einsatz will der Soldat auch Fachmann sein. Sie sind «Kämpfer im toten Winkel». Dort, wo der Panzer sich selber beschattet, liegt ihr Gefechtsbereich. Es gibt Spezialisten in diesem modernsten Zweikampf — jene etwa, die sich auf das Verschmieren der Sehschlitze oder auf das Sprengen der Kanone verstehen. Das sind Spitzenleistungen. Ihre Kühnheit wird oftmals mit Blut bezahlt, aber die rollenden Ungetüme haben vor ihnen das Furchtbare des Schreckens verloren. Mit eiserner Ruhe geht der Soldat gegen die Waffe des Gegners an. Gerade als Einzelkämpfer hat er sich hierbei in den Abwehrschlachten um Rschew bewährt.

Der Werdegang eines USA-Bomber-Piloten

Hunderttausende junger Amerikaner drängen heute danach, Bomberpiloten zu werden, aber nur eine kleine Auslese unter ihnen — 30 von hundert vielleicht — gelangen glücklich bis zum letzten Ausbildungskurs der Elitemannschaft, der hier verlangt werden muß, und denen später die kostbaren Maschinen im Werte einiger Millionen anvertraut werden.

Die Anforderungen, die hier an die Piloten gestellt werden, illustriert vielleicht die Tatsache, daß allein **die Schulung und das Training** eines solchen Piloten rund 25 000 Dollar verschlingt und jeder von ihnen von der Regierung für 10 000 Dollar **versichert** ist.

Die Kandidaten, die ausnahmslos im Alter von 18 bis 25 Jahren stehen, werden in erster Linie einer strengen pädagogischen und physischen Prüfung unterzogen. Herz, Lungen und Blutdruck müssen in tadelloser Ordnung sein, und da Distanzschätzen für die zukünftigen Piloten von größter Wichtigkeit ist, legen die Aerzte besonderes Gewicht auf tadellose **Augen**. In der pädagogischen Prüfung haben die Kandidaten während zwei Stunden Zeit, rund 150 Fragen aus allen Wissensgebieten zu beantworten.

Mit dem Eintritt in eines der großen Schulungslager, beginnt sodann der **Sold** von 35 Dollar plus Zulagen zu laufen.

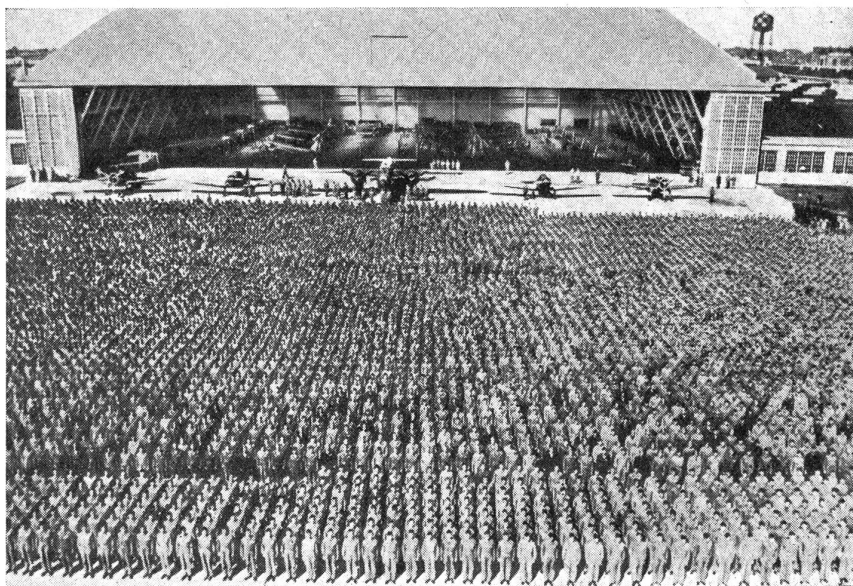
Der 1. Teil der Ausbildung in einem solchen Schulungslager — wie z. B. das

Trainingscamp von Maxwell Field in Alabama — beginnt mit zehnwöchigen **Geländeübungen** und strengem militärischem **Drill**. Jeder Tag beginnt mit der Tagwacht um 5.50 Uhr und endet mit dem Zapfenstreich abends um 22 Uhr — Werktags haben die Schüler nur 45 Minuten zur freien Verfügung. Nach den ersten zwei Wochen erhalten sie von Samstag nachmittags 15.30 Uhr bis Sonntagmittag Ausgang.

Das Studium der Klassen — die Studenten, Techniker, Lehrer, Verkäufer,

Nachwächter und Holzfäller umfassen — setzt sich zusammen aus Radio-, Codes- und Chiffrierkunde, aus Staatskunde, Stratosphären-Psychologie, chemischem Krieg und zahlreichen andern militärischen Gebieten.

Erst nach Ablauf dieser zehn Wochen ist dann zum erstenmal von eigentlichem **Fliegen** die Rede. Als Trainingsmaschinen dienen den zukünftigen Piloten zahlreiche «Stearman-Doppelsitzer» — Modell PT — zur Verfügung. Jeder dieser Apparate wiegt 2000



— Abschlußfeier einer USA-Pilotenschule.

Pfund, und besitzt einen 225pferdigen Motor, und legt, bei einer Landungsgeschwindigkeit von 60 Meilen pro Stunde 125 Meilen zurück.

Ganz außerordentliche Anforderungen werden hier auch in allen **sportlichen Disziplinen** an die Schüler gestellt. Hürdenlauf und Kletterwände tragen dazu bei, die Zusammenarbeit von Augen und Muskeln zu fördern — Bogenschießen nützt dem Empfindungsvermögen für große Tiefen, während Tennis und Golf zur Entspannung dienen und **Schlagball** zur Uebung der Beobachtung sich bewegender Gegenstände aus den Augenwinkeln dient.

In diesem ersten Kurs werden in der Regel alle jene Kandidaten, die nach **12 Stunden** noch nicht flugtüchtig sind, ausgeschieden. Die andern aber kommen nach einer Flugschulung von insgesamt 25 bis 30 Stunden Doppel- und 30 Soloflügen, in einen zweiten, strengeren Schulungskurs. In diesen «Basic-Schools» gibt man den «Ueberlebenden» rasch zu verstehen, daß sie noch nicht viel vom Fliegen verstehen, und der Unterricht ist denn auch hier außerordentlich anstrengend.

Die Schulungsmaschinen sind hier «Vultee-Eindecker» und doppelt so schwer wie die PT's. Die mit 450pferdigen Motoren versehenen Maschinen besitzen eine Stundengeschwindigkeit von über 150 Meilen, und sie sind mit allen Schikanen, wie: dem Radiosender und -empfänger, kontrollierbaren und verstellbaren Propellern und weiteren zwanzig Instrumenten — versehen. Hier beginnen auch die Uebungen auf den «Link-Trainern» — jenem am Boden festgemachten, sinnreichen Apparat, der auf alle Manipulationen des Piloten



Zeugen der gewaltigen Luftausrüstung der USA: Fliegende Festungen werden am laufenden Bande hergestellt.

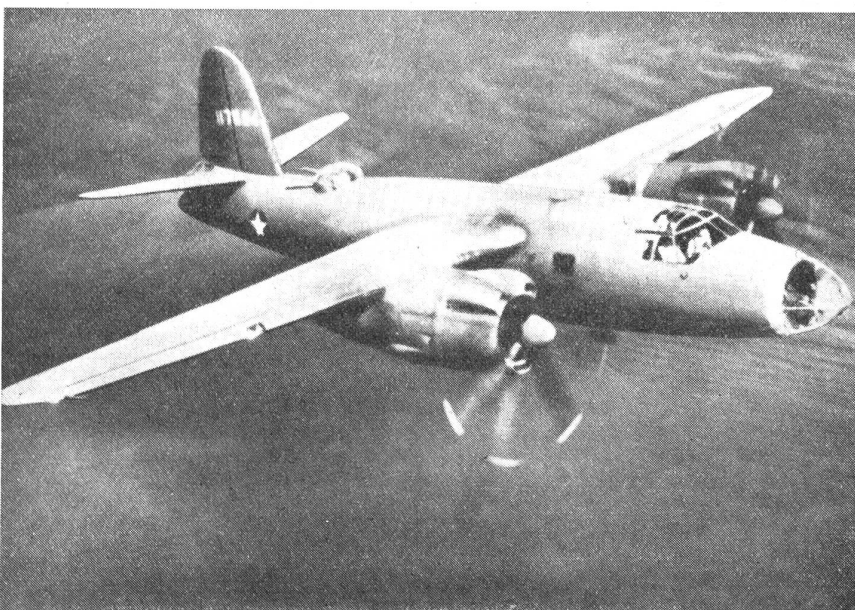
reagiert und ihm seine Fehler anzeigt. Schon mancher, der glaubte, auf dem Link einen glänzenden Flug absolviert zu haben, mußte dann später an den Instrumenten erkennen, daß er einige zehn Meter unter der Erde flog. Zugleich lernen die Piloten das Fliegen bei Nacht und nach den Instrumenten, wobei die Maschine mit einer Haube über dem Kopf gesteuert werden muß.

In der nächsten Etappe, der «Advanced School», werden dann die so ausgesiebten Kandidaten noch einmal auf

größere und noch schnellere Maschinen umgeschult — diesmal auf nordamerikanische AT's mit 650 PS. mit einziehbaren Fahrgestellen, Radiokompassen und einem guten Dutzend neuer Instrumente.

Nun lernen sie auch in großen Höhen fliegen, indem sie den strengen Prüfungen in der Luftdruckkammer unterzogen werden, und wo sie auf sicherem Boden alle Gefühle empfinden können, die sie später beim raschen Aufstieg in die Stratosphäre durchmachen müssen. Ihr Tag umfaßt zugleich Zeit- und Distanzübungen, bei denen der Pilot z. B. mit seiner Maschine andere Apparate an irgendeinem Orte zu einer bestimmten Zeit zu treffen hat. Dazwischen aber kommen immer wieder Trainingsübungen auf den Links, Akrobatikflüge und Segelflugübungen, wie Demonstrationen in Staffel- und V-Formationen.

Am Ende dieser «Vorgerückten-Schule» muß jeder Bombenpilot — ehe er zum wirklichen Kampfe eingesetzt wird — noch einmal ein strenges Uebungsstadium durchmachen, das ein paar Monate praktisches Training mit den modernsten Maschinen umfaßt und mit dem Fliegen von Douglas B-17 beginnt, dann weiter mit B-17-Modell führt und zuletzt mit der Führung der großen, gefürchteten Boeing-Fliegenden Festungen abschließt. Die letzte Uebung im Training-Camp besteht für die noch kleine Elite der Auserlesenen in einem großen **nächtlichen Uebungsflug** der gesamten Staffel. (siehe P. Schülthess)



Der USA-«Martin-B-26»-Mittelbomber erreicht mit seinen 2 Achtzehn-Zylinder-Motoren eine Stundengeschwindigkeit von 560 km.