Flugwaffen-Chronik

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **121 (1955)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

der Haftungsbasis führen, sie muß vielmehr versuchen, den *Haftungsfall* auszuschließen.

Das Problem könnte in jeder Hinsicht befriedigend gelöst werden, wenn der Bund den Haftungsgrundsatz nach Ziffer 569 VR auch für den Fall des privaten, nicht eingeschätzten Motorfahrzeuges anerkennt, er indessen zugunsten aller dieser Halter eine Kollektivkaskoversicherung ohne Selbstbehalt abschließt. Es ließe sich dabei sogar rechtfertigen, die Kilometerentschädigung – als Aequivalent für den klaren Rechtsanspruch im Schadensfall – herabzusetzen.

Flugwaffen-Chronik

Die Ausbildung des Militärpiloten

Unter den Wehrmännern kombattanter Waffengattungen, die eine Spezialschulung genießen, stellt der Militärpilot zweifelsohne einen Extremfall dar, indem seine Ausbildung und sein Training am schwierigsten mit dem Prinzip unserer Milizarmee in Einklang zu bringen sind.

Da oft nach den Vorbedingungen gefragt wird, die für die Fliegerlaufbahn zu erfüllen sind, sowie nach den Verpflichtungen, mit denen diese Laufbahn verknüpft ist, seien die Ausbildung und die Dienstleistungen des Militärpiloten kurz skizziert.

1. Rekrutierung

Häufig wird die Meinung vertreten, daß eine rein technische Berufsbildung Vorbedingung für die Karriere des Militärpiloten sei. Dies ist nicht ganz richtig, indem Anwärtern aus allen Berufsgattungen diese Laufbahn offen steht. Die Beherrschung eines modernen Flugzeuges setzt aber soviel technische Kenntnisse voraus, daß die Basis dazu unmöglich in einer viermonatigen Rekrutenschule gelegt werden kann. Einige Grundlagen technischen Wissens müssen also vorhanden sein, sei es durch Schulbildung oder Absolvierung einer Lehre eines technischen Berufes. Die Rekrutierung der Fliegersoldaten weist deshalb schon deutlich in diese Richtung, geht doch das Hauptkontingent der späteren Militärpiloten aus den Fliegersoldaten hervor. Sind die Kontingente der Piloten-Anwärter aus den Flieger-Rekrutenschulen, sei es quantitativ oder qualitativ, zu schwach, dann greift man zurück auf Offiziere und Unteroffiziere anderer Waffengattungen, die sich freiwillig zum Dienst als Militärflieger stellen. Die Flab zum Beispiel liefert ziemlich regelmäßig Pilotenanwärter. Immerhin bleibt die Rekrutierung von Pilotenanwärtern aus andern Waffengattungen die Ausnahme, da sie zusätzlich eine gewisse Umschulung notwendig macht.

2. Vorbedingungen

Damit eine Ausbildung zum Militärpiloten überhaupt in Frage kommt, hat der Kandidat schon vor der Rekrutierung gewisse Bedingungen zu erfüllen: Körpergröße zwischen 160 und 190 cm; normale, ungestörte Sehschärfe. Der Kandidat darf bei Eintritt in die Fliegerschule das 25. Altersjahr nicht überschritten haben. (Kandidaten aus

anderen Waffengattungen.) Die schriftliche Einwilligung der Eltern muß vorliegen. Eine erfolgreiche Absolvierung des von den Aero-Clubs durchgeführten fliegerischen Vorunterrichts ist erwünscht. Als minimale Schul- und Berufsbildung wird verlangt: Drei Jahre Sekundar- oder Mittelschule, abgeschlossene Berufslehre oder für Studenten Maturitätszeugnis, ein Technikumsdiplom oder Diplom einer Handelsschule vor dem Eintritt in die Pilotenschule.

3. Dienstleistungen

Neben den physischen und psychischen Voraussetzungen, sowie der grundlegenden Eignung für den Flugdienst, wie sie im Vorschulungskurs ermittelt wird, spielen Charkterbildung und militärische Qualitäten eine entscheidende Rolle für die Zulassung zur Karriere eines Militärpiloten. Zu den entsprechenden Prüfungen am Schluß der Rekrutenschule werden nur solche Kandidaten zugelassen, die den Vorschlag zum Unteroffizier sozusagen in der Tasche haben. Eine medizinisch-psychotechnische Prüfung, die durch den fliegerärztlichen Dienst in Dübendorf durchgeführt wird, zeigt, ob der Kandidat kriegsflugtauglich ist. Der Anwärter, der alle diese Prüfungen bestanden hat, absolviert seine Unteroffiziersschule. Höchstens neun Monate später tritt der junge Korporal in die Pilotenschule (Fliegerschule) ein. Diese umfaßt zwei Perioden von je vier Monaten innert einem Zeitraum von zwei Jahren. Zwischen dem ersten und dem zweiten Teil dieser Schule, also während einer Periode von zirka acht Monaten, steht der Anwärter wieder in seiner zivilen Ausbildung, kommt aber zirka einmal pro Woche in das sogenannte «individuelle Training». Auf diese Weise müssen Hochschulabsolventen ihr Studium nicht unterbrechen. Normalerweise geht kein Semester verloren. Die Schüler eines Technikums dagegen müssen mit einem Unterbruch von zwei Jahren rechnen, da die Technikumsferien mit der Fliegerschule nicht in Einklang gebracht werden können. Am Schluß der Pilotenschule erhält der Anwärter das Militärpiloten-Brevet, bei gleichzeitiger Beförderung zum Wachtmeister. Er tritt ins Pilotenkorps über, wird aber noch nicht in eine Frontstaffel eingeteilt, sondern in die Kategorie der Jungpiloten. Er hat verschiedene Trainingskurse zu bestehen und wird während dieses Jahres auf Vampire oder Venom umgeschult. Erst am Ende dieser Periode ist seine eigentliche Schulung abgeschlossen, und er wird einer Frontstaffel als vollwertiger Pilot zugeteilt.

Fassen wir diese Dienstleistungen zusammen:

	Diensttage
Rekrutenschule	118 Tage
Unteroffiziersschule	27 Tage
Fliegerschule I	111 Tage
Individuelles Training zirka	30 Tage
Fliegerschule II	111 Tage
6 Jungpiloten-Trainingskurse	36 Tage
	433 Tage

Dieses Programm benötigt eine Zeitperiode von mindestens zwei Jahren und neun Monaten.

Die Anforderungen und die mit dieser Laufbahn verbundenen Opfer sind beträchtlich. Es wäre falsch, sie zu unterschätzen. Diese Opfer sind der Grund, warum trotz des großen Anreizes, den die Pilotenkarriere auf unsere jungen Leute ausübt, nur eine relativ bescheidene Zahl diese Ausbildung wählt.

4. Aufstiegsmöglichkeiten

In der Staffel steht dem Unteroffizierspiloten im Prinzip genau die gleiche Möglichkeit der militärischen Weiterausbildung offen wie bei jeder anderen Waffengattung. Selbstverständlich werden neben charakterlicher und militärischer Eignung auch seine fliegerischen Qualitäten eine Rolle spielen. Der Unteroffizier wird nach vier Monaten Offiziersschule zum Leutnant befördert und muß seinen Grad abverdienen wie bei jeder andern Waffengattung. Parallel mit seiner Beförderung zum Leutnant geht in der Regel sein Aufrücken zum Patrouillenführer im Verband. Nach drei anstatt nach fünf Jahren wird der Pilot-Leutnant zum Oberleutnant befördert. Dies stellt eine Kompensation dar zur Verzögerung in der Offiziersausbildung, die sich aus der Pilotenausbildung zwangsläufig ergibt. Es wäre wohl kaum angezeigt, wenn ausgerechnet die Flugwaffe die ältesten Hauptleute besitzen würde.

5. Das Training

Der Militärpilot hat, solange er frontflugtauglich bleibt und in einer Staffel eingeteilt ist, ein jährliches Trainingspensum zu erfüllen, das weit über die militärischen Verpflichtungen der übrigen Auszug-Offiziere hinausgeht. Das Jahresprogramm, das während der ersten zwei Trainingsjahre 80 Stunden, später 70 Stunden umfaßt, wird in sechs Trainingskursen im Rahmen der Staffel und 10–20 Tagen individuellem Training erfüllt. Man muß sich vergegenwärtigen, daß der Pilot für das individuelle Training oft ganz beträchtliche Reisen von seinem Wohnort zu seinem Trainingsplatz auf sich zu nehmen hat. (Im Engadin wohnhafte Piloten trainieren zum Beispiel in Dübendorf.) Dieser Zeitaufwand und die großen Versicherungsprämien, die den Piloten belasten, rechtfertigen eine entsprechende Entschädigung.

6. Rekrutierungsprobleme

Es wäre unrichtig, behaupten zu wollen, daß die Rekrutierung von Piloten-Anwärtern heute keinerlei Schwierigkeiten bereite. Ganz besonders bemerkbar machen sich diese in der französischsprechenden Schweiz und im Tessin. Von 25 Instruktionsoffizieren der Fliegertruppe stammen heute 21 aus der deutschen Schweiz, 2 aus der Westschweiz und 2 aus dem Tessin. 80 % des Pilotenbestandes rekrutieren sich aus Deutschschweizern, 17,5 % aus Westschweizern und 2,5 % aus Tessinern.

AUSLÄNDISCHE ARMEEN

West-Deutschland

Wie in Bonn bekanntgegeben wurde, sind als erste Schritte zur Verwirklichung der vom Amt Blank ausgearbeiteten Wiederbewaffnungspläne Kaderkurse vorbereitet. Der erste Offizierskurs ist auf der ehemaligen SS-«Ordensburg» Sonthofen im Allgäu in Aussicht genommen.

Ostdeutschland

Laut Berichten aus Westberlin erhalten die russischen Besetzungstruppen in Ostdeutschland laufend taktische Atomwaffen, nämlich Artillerie mit atomischen Sprengladungen und ferngelenkte Atomgeschosse.