

**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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.04.2026

**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 Kommando wird auf einem Blatt der „Flugweg“ automatisch aufgetragen. Befehle und Weisungen werden dem Schüler in Telefonie oder Telegrafie übermittelt



**Zur Abwechslung „Passagier“.** Im „fliegenden Theatersaal“ erhält der Geographieunterricht eine wertvolle Belebung und Ergänzung. Diesmal gilt die Aufmerksamkeit nicht dem Steuer, sondern dem zu überfliegenden Gelände, das anhand genauer Karten eingehend studiert wird. Helfend und erklärend geht der „Bordchef“ von Schülern zu Schülern. — 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 „anständiges Tempo“ fehlerfrei aufzunehmen und zu lösen; lässliches Ueben ist hierzu eine wichtige Voraussetzung. Erst nachdem diese erste Stufe im Theoriestudium erreicht ist, kann zum eigentlichen „Flugfunk“ übergegangen werden



**Oben: Technischer Dienst und Erstellen der Flugbereitschaft.** Verständlicher als jede noch so gut vortragene 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 reizvoller ist nun das Drehen des „Schwirbels“ oder das Schwitzen 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 „Flugwetter“ Ausenlandungen vorgesehen, 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.



**Kreis: Schulbetrieb.** Das „Schulen“, d. h. der Flugbetrieb mit den Schülern, beginnt sozusagen mit dem Einarückungstage. Auf dem Schulflugzeug „Becker Jungmann“ werden die ersten Flüge am Doppelsteuer ausgeführt. Bald ist der Schüler selbständig genug, das Flugzeug zu führen. — der Fluglehrer sitzt jedoch noch am Doppelsteuer, wo er nicht nur jede Bewegung genau kontrollieren, sondern nötigenfalls helfend eingreifen kann — bis der grosse Tag des ersten Alleinfluges kommt. Kontrollflüge werden auch später noch (mit dem Fluglehrer als „Passagier“) durchgeführt. Hier hat das Doppelsteuer seinen Zweck als „Gängelband“ verloren und dient dem Fluglehrer als Kontrollvorrichtung. Die beiden Bilder zeigen Lehrer und Schüler kurz vor dem Start zu einem Kontrollfluge: eine letzte Weisung wird erteilt

**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 klopfenden 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? — Erkennst du nicht bereits den Drang nach Erfüllung eines grossen, vielleicht noch unausgesprochenen Wunsches?

Der junge Mann in der Flieger-Rekrutenschule tut einen weiteren Schritt vorwärts, dem geplanten Ziele zu. Durch die ihm auferlegte Mitverantwortung an der Flugbereitschaft bekommt er bereits Einblick in die Geheimnisse, Freuden und Schwierigkeiten des Fliegens — wenn auch vorläufig vom Standpunkte des Bodenpersonals aus.

In noch vermehrter Masse wird der Unteroffizier zum wichtigen Gehilfen und Vertrauensmann des fliegenden Personals. Sind bei ihm die nötigen Voraussetzungen für die Offizierslaufbahn vorhanden, so beginnt die langgesehnte Erfüllung seiner Träume im Verlaufe der Aspirantenschule. Die eigentliche Fliegerschule absolviert er abschliessend als frischgebackener Leutnant und erhält nach 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 18 Monate, gilt aber gleichzeitig als Probezeit im Bundesdienst. — Dann kommt der grosse Tag der Brevetierung zum Militärpiloten.

Als Berufspilot 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 Korporal 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 etwas facherem Rahmen gehalten.

Kreis: Schulbetrieb. Das „Schulen“, d. h. der Flugbetrieb mit den Schülern, beginnt sozusagen mit dem Einarückungstage. Auf dem Schulflugzeug „Becker Jungmann“ werden die ersten Flüge am Doppelsteuer ausgeführt. Bald ist der Schüler selbständig genug, das Flugzeug zu führen. — der Fluglehrer sitzt jedoch noch am Doppelsteuer, wo er nicht nur jede Bewegung genau kontrollieren, sondern nötigenfalls helfend eingreifen kann — bis der grosse Tag des ersten Alleinfluges kommt. Kontrollflüge werden auch später noch (mit dem Fluglehrer als „Passagier“) durchgeführt. Hier hat das Doppelsteuer seinen Zweck als „Gängelband“ verloren und dient dem Fluglehrer als Kontrollvorrichtung. Die beiden Bilder zeigen Lehrer und Schüler kurz vor dem Start zu einem Kontrollfluge: eine letzte Weisung wird erteilt

# Unteroffiziere in der Pilotenschule



**Besprechung des Flugdienstes.** Von gleicher Wichtigkeit wie die Vorbereitung ist die Auswertung der Flüge. Dem Fluglehrer angeht nichts! Seine Kritik hat in erster Linie Zweck und Absicht der Belehrung, nicht des Tadels. Im übrigen schafft der flotte Kameradschaftsgeist in der Flugklasse eine Atmosphäre, in welcher die unangenehmen Schicksalsfälle keinen Platz finden und zwar mit dem besten Willen, in dem man sich selbst einen „Bart“ einstecken



Kpl. Heer Karl, Mechaniker



Kpl. Maurer Rogers, Zentralheizungsmonieur



Kpl. Loser Paul, Sattler und Tapezierer



Kpl. Fankhauser Fr., Maschinenschlosser