

Unteroffiziere in der Pilotenschule

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **34 (1944)**

Heft 10

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-636290>

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.



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 Kommandostisch 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 Geographienunterricht 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 eingehenden 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 vorbereitete 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 eszoller ist nun das Drehen des „Schwibels“ 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!



Kpl. Heer Karl, Mechaniker.



Kpl. Maurer Rogers, Zentralheizungsmonieur.



Kpl. Loser Paul, Sattler und Tapezierer.



Kpl. Fankhauser Fr., Maschinenschlosser.

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 eine Almasperson, in welcher die unbeständelnde Scholastik keine Platz vorhanden hat und zwar mit dem Zweck, die Schüler nicht nur zu einem „Bastardsteinchen“

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 klopfend Herzens gestartet. — Sieh dir einmal das Gesicht seines stolzen Besitzers näher an: Liegt in seinem Ausdruck nicht weit mehr als blasse 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 Blumendienst. — Dann kommt der grosse Tag der Breveierung zum Militärpiloten.

Als Berufsflyer 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 „Doppelsteuer“ ausgeführt. Bald ist der Schüler selbständig gewiss, den Flugweg zu führen — der Fluglehrer sitzt jedoch noch im Doppelsteuer, wo er nicht nur jede Bewegung genau kontrolliert, sondern nötigenfalls helfend eingreift. — Bis zu dem ersten Tag des ersten Alleinfluges kommt „Kontrollflüge“ werden, später noch (mit dem Fluglehrer als „Passagier“) durchgeführt. Hier hat der Doppelsteuer 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