Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 30 (1954-1955)

Heft: 17

Artikel: Besuch in einem Venom-Umschulungskurs für Militärpiloten

Autor: R.H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-708935

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: 13.12.2025

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

VI. Marschhalt

— Im Normalfall 50 Minuten marschieren, 10 Minuten rasten, nach 3—4 Stunden einen längeren Verpflegungshalt von 1—1½ Stunden einschalten.

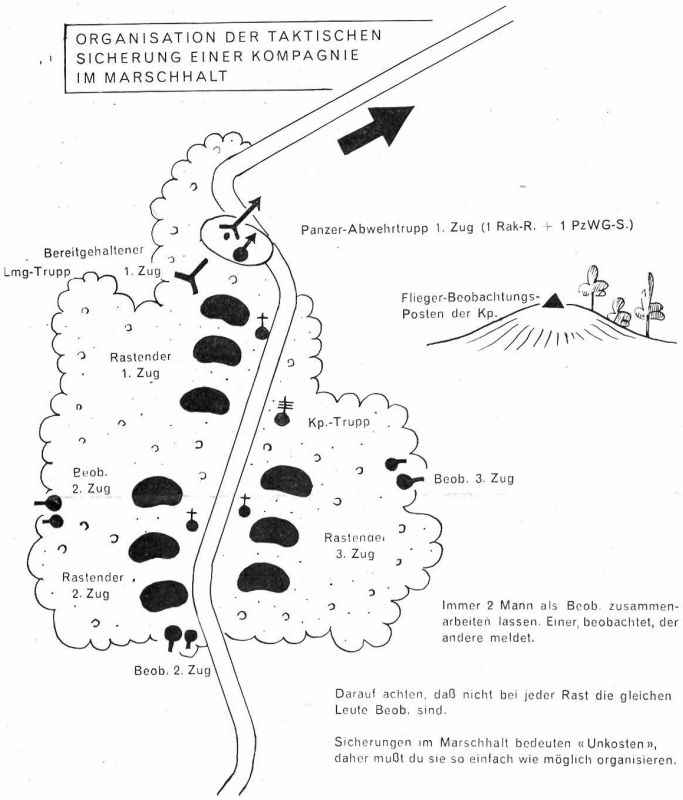
— Im Winter langsam marschieren, damit die Leute möglichst nicht ins Schwitzen kommen, dafür die Stundenhalte ausfallen lassen und nur für 1—2 Minuten anhalten, damit die Leute austreten können. Nach 3—4 Stunden Marsch einen längeren Halt einschieben, wenn möglich unter Dach oder dann doch zum mindesten im Windschatten und an der Sonne.

— Im Gebirge bei guter Witterung und gutem Weg die normalen Stundenhalte durchführen. Bei schlechten Wegverhältnissen und schlechter Witterung (Sturm, Schneefall usw.) nur kurze «Schnaufhalte» von einigen Minuten gewähren, dafür aber öfters.

— Marschhalte mußt Du wenn möglich in Fliegerdeckung verlegen, selbst dann, wenn Du dadurch nicht genau nach 50 Minuten die Rast einschieben kannst. Während des Marschhaltes ist die Straße immer freizugeben. Wo in nützlicher Distanz keine Fliegerdeckung aufzutreiben ist, mußt Du Dich während des Haltes im Gelände so zerstreuen (10—15 m von Mann zu Mann), daß Du kein lohnendes Fliegerziel mehr bietest.

— Organisation der taktischen Sicherung im Marschhalt:
Da Deine momentane Aufgabe im «Ausruhen» und nicht im »Sichern» besteht, Sicherungen also «Unkosten» bedeuten, mußt Du sie so einfach als möglich gestalten. Der Spitzenzug bringt einen Panzer-Abwehrtrupp an der Straße in Stellung und hält einen Lmg.-Trupp bereit. Die übrigen Züge sichern lediglich durch Beobachter, je nach ihrer Lage nach rechts, links oder hinten. Die Fliegerbeobachtung übernimmt die Kp. Fliegerbeobachter tragen Mütze und sind mit Sonnenbrille und Feldstecher ausgerüstet.

— Beim Marschhalt setzen sich Zugführer und Kp.-Chef — evtl. unter Beiziehung von San.Sdt. oder Arzt — mit den Leuten, die Marschbeschwerden haben, auseinander. Durch rechtzeitige Anordnung von Gepäckerleichterung für diese Leute kannst Du die meisten Ausfälle vermeiden.



VII. Verhalten bei Flieger- oder Pz.-Angriff

Fliegerangriff:

— Der Zuruf «Achtung Flieger!» der in der Marschkolonne verteilten Fliegerbeobachter gilt immer nur dem taktischen Führer. Dieser entscheidet, ob weiter marschiert oder Fliegerdeckung aufgesucht werden muß.

— Denke daran, daß genügende Zerstreuung im Gelände (10—15 m von Mann zu Mann) oft besser ist, als Zusammendrängen in illusorischen Fliegerdeckungen.

— Liege ab und verhalte Dich völlig ruhig. Wenn Du im Schatten oder auf natürlichen Grenzlinien (Acker, Wiese) liegst, wirst Du kaum erkannt, wenn Du auffällige Bewegungen vermeidest.

— Gegen Flieger, die im Tiefflug angreifen, wird mit allen Waffen (inkl. Karabiner) das Feuer eröffnet.

— Du mußt wissen, daß die moralische Wirkung von Fliegerangriffen gegen Kampftruppen immer weit größer ist als die tatsächliche materielle Wirkung.

— Die Karrenführer müssen unter allen Umständen bei den Pferden bleiben. Die Bremsen der Karren werden angezogen.

Panzerangriff:

— Wenn Deine Panzerwarnung spielt, hast Du bereits die erste Runde gewonnen.

— Wo Du nicht in panzersicheres Gelände ausweichen kannst, gehen Panzerabwehrwaffen (Pak, Rak.-Rohre, PzWG-Schützen) in die erstbeste Feuerstellung und nehmen selbständig das Feuer auf. Alle übrigen Leute gehen in Deckung. Karren verlassen die Straße.

— Wo keine Löcher und Gräben vorhanden sind, genügt oft schon Deckung gegen Sicht und absolute Bewegungslosigkeit, da das Erkennen von kleinen Einzelzielen aus dem fahrenden Wagen heraus sehr schwer ist.

— Wenn der Panzer direkt auf Dich zufährt, so versuchst Du Dich im letzten Augenblick durch einen Sprung seitwärts vor dem Ueberfahrenwerden zu schützen. Auf keinen Fall darfst Du Dich durch sinnloses Davonlaufen den anrollenden Panzern zu entziehen versuchen. Du wirst in der Bewegung sicher erkannt und abgeschossen oder eingeholt und überfahren.

Besuch in einem Venom-Umschulungskurs für Militärpiloten

Wenn heute ein Zivilist einen Militärflugplatz betritt und auf die bereitstehenden Düsenflugzeuge zuschreitet, so beschleicht ihn ein ganz eigenartiges Gefühl. Denn er sieht sich in eine Welt versetzt, für welche andere Gesetze gelten als für die seine: die Welt der hohen Geschwindigkeiten, wo die beiden Grundbegriffe Zeit und Raum aufgelöst erscheinen, weil sie zueinander nicht mehr in einem gefühlsmäßig erfaßbaren, sondern nur noch in einem rechnerischen Verhältnis stehen. Man könnte mit einem bekannten Kulturhistoriker vom «Sturz der Wirklichkeit» sprechen. Denn kein Laie wird behaupten können, er stelle sich lebhaft vor wie es sei, wenn man mit ungefähr 900 Stundenkilometern durch die Luft rase.

Und doch gibt es Menschen, für welche diese neuen Proportionen erlebteste Wirklichkeit sind: unsere Militärpiloten. Während ich dem Büro des Chefflugdienstleiters zustrebe, male ich mir diesen Menschentypus ein wenig aus. Ich stelle sie mir als etwas nervöse, schwer nahbare und durch ihre Sonderfunktion reichlich selbstbewußt gewordene Leute vor. Doch schon die erste Begegnung mit dem Chefflugdienstleiter und seinem Stellvertreter beweist mir, wie sehr ich mich getäuscht habe. Erstens finde ich weder hier noch später bei Fluglehrern und Piloten irgendwelche «Starallüren». Und wenn einer von uns dreien nervös ist, so bin es höchstens ich. Ruhig und bestimmt erklären mir die beiden Herren Sinn und Zweck des bevorstehenden Umschulungskurses.

Es gilt, die Piloten, welche bisher «Morane»- und «Vampire»-Maschinen geflogen haben, auf das neue, aus England stammende, aber lizenzmäßig vollständig in der Schweiz hergestellte «Venom»-Düsenflugzeug umzuschulen. Dieses hat gegenüber den «Vampire» vor allem drei Unterschiede aufzuweisen: höhere Leistungsfähigkeit (Steigvermögen, Fluggeschwindigkeit usw.), eingebauten automatischen Schleudersitz und — bedeutend höheren Preis! Letzterer rechtfertigt sich aber. Wir müssen uns klar sein, daß veraltete Flugzeugtypen in einem künftigen Luftkrieg nur beschränkt verwendungsfähig sind, wenn die anderen Länder über die modernsten Kampfflugzeuge verfügen. Sich gegen ihre Anschaffung sträuben, ist Gedankenlosigkeit oder Defaitismus. In diesem Falle käme eine Auflösung der Flugwaffe noch billiger und wäre nicht die größere Dummheit als das Halten eines veralteten Maschinenparks — allerdings auch nicht die kleinere!

Jeder Militärpilot hat jährlich 6 Trainingskurse («TKs») zu absolvieren, innerhalb welchen sich die Umschulung auf «Venom» schrittweise vollzieht. Sie wickelt

Bilder links:

Oblt. B. macht im Hangar in Emmen die erste Bekanntschaft mit dem «Venom»-Armaturenbrett.

Der «Venom» vor dem Start auf der Klotener Piste.

«Sie haben etwas schief angeflogen, Herr Oberleutnant», erklärt der Chefflugdienstleiter, Oberst F., einem Piloten.

Mit brausendem Lärm hebt sich die «Venom»-Maschine von der Piste.

Bilder rechts:

Major B. (auf dem Auto) leitet die Probeflüge funktelephonisch und erteilt für Anflug und Landung bestimmte Noten, welche der Adjutant einträgt. «Ungenügend» heißt «Wiederholung». Die Kursleiter müssen im Interesse von Maschine und Pilot unerbittlich sein.

Dieser «Barman» schenkt Campari ein. «Campari» ist nämlich in der Pilotensprache der Name für Brennstoff.

Der «Venom» vor der Landung.

(Bildbericht Photopreß Zürich)

sich individuell ab, weil nicht jeder Pilot auf demselben Ausbildungsstande steht. Es gibt solche, welche bisher nur die «Morane», also noch gar kein Düsenflugzeug, geflogen haben. Sie werden sich also zuerst an den «Vampire» gewöhnen müssen und erst dann auf «Venom» übergehen können, im Gegensatz zu denen, welche die «Vampire» schon kennen. Natürlich ist das Umschulen von «Morane» auf «Vampire» der größere Schritt, als von da auf «Venom», denn er ist prinzipiell, während der zweite nur noch graduell ist. In den ersten zwei TKs werden auch Segelflüge ausgeführt, weil hier für den Piloten eine ähnliche Situation vorliegt wie beim Düsenflugzeug: er sitzt in beiden Fällen ganz vorne, während bei den Nicht-Düsenflugzeugen die Sicht nach vorne unten durch den vor dem Pilotensitz liegenden Kolbenmotor verdeckt ist. Im Düsenflugzeug hat man tatsächlich das anfänglich nicht gerade gemütliche Gefühl, völlig frei in der Luft zu schweben.

Weitere TKs gelten dann dem Training auf «Vampire», der Umschulung auf «Venom», der Angewöhnung an dieses raschere Flugzeug, der Durchführung von Landungen auf den verschiedenen Flugplätzen, einschließlich denjenigen in den Alpentälern, sowie Formations-, Akrobatik- und Höhenflügen und schließlich Schießübungen auf feste Ziele. Zur Ausbildung auf den «Venom» gehören auch die Uebungen am Schleudersitzturm.

Während der Zeit, in der die Piloten einer Fliegerstaffel auf den neuen Flugzeugtyp ausgebildet werden, wird auch die zu der betreffenden Fliegerstaffel gehörende Fliegerkompanie, d. h. die Bodentruppe, in einem Umschulungs-WK mit der Wartung der «Venom»-Flugzeuge vertraut gemacht.

Noch etwas zur äußeren Gestalt der «Venom»: der Laie unterscheidet ihn von der «Vampire» an den beiden torpedoförmigen Reservetanks, welche außen an den Flügeln angebracht sind und vom Piloten nötigenfalls, im Luftkampf abgeworfen werden können.

Nach diesen Erklärungen, welche man mir in Dübendorf gibt — die ersten Starts und Landungen werden allerdings auf der 2 600 Meter langen Blindlandepiste in Kloten vor sich gehen, weil durch diese lange Piste für die ersten Flüge eine größere Sicherheit gewährleistet ist und das Material (z. B. Bremsen, Pneus usw.) geschont werden können — erhebt sich plötzlich einer der beiden Offiziere, schaut auf die Uhr und sagt: «Schon 10 Uhr 10. Entschuldigen Sie mich jetzt, um 10 Uhr 30 habe ich einen Rapport in Payerne!» Und das Groteske besteht darin, daß Major B. nicht etwa einen Witz macht. Da ist es wieder, das merkwürdige Empfinden des Verlöschens von Zeit und Raum!

Wir haben dem Kurse beigewohnt, haben auf dem Militärflugplatz Emmen mit den Piloten und Fluglehrern sowie mit dem

Bodenpersonal gesprochen, haben die Uebungen am Schleuderturm gesehen, haben am oberen Ende des Sempachersees dem Schießen auf feste Ziele unter kundiger Leitung eines Adjutanten und in Kloten Starts und Landungen von «Vampires» und «Venoms» beobachtet. Wir «fingen» einige der Piloten «ab» als sie nach ihrem ersten «Venom»-Flug aus der Maschine stiegen und befragten sie nach ihren ersten Eindrücken. Ihre Antworten mögen ein Bild vermitteln von der begeisterten Hingabe und dem verantwortungsbewußten Ernst, mit dem sie sich ihrem strengen und gefährlichen Dienst unterziehen.

Zuerst steigt Oblt. B. verschwitzt und mit hochrotem Kopf aus seiner Maschine. Das Plexiglasdach ist stark angelaufen, weil der Pilot mit der Klima-Anlage noch nicht so vertraut ist. «Schön, nur etwas warm», lautet sein schlichter Kommentar. «Und irrsinnig rasch», fährt er fort; «während der kleinsten Manipulation hat man unversehens wieder 50 bis 60 Kilometer mehr Geschwindigkeit. Großartig!»

Der zweite, Oblt. S., ist restlos begeistert. «Phantastisch!» ruft er uns zu und strahlt über das ganze Gesicht. «Das ist ein fabelhaftes Flugzeug! Aber mein Waffenrock ist klatschnaß. Den lasse ich das nächste Mal daheim. Die «Venom»- ist viel schöner als die «Vampire»-Maschine, vor allem wegen des rasanten Steigvermögens. Das Flugzeug gehorcht wunderbar!»

«Am auffallendsten scheint mir das rasche Steigen», erklärte auch Adjutant D., der dritte Pilot. «Die Maschine geht ja wie eine Rakete in die Höhe! Beim Landen spürte ich übrigens, daß der «Venom» schwerer ist. Andere Unterschiede habe ich nicht bemerkt.»

Das sind die schlichten Worte von Männern, welche täglich mit höchsten Geschwindigkeiten durch den Luftraum rasen, welche täglich ihre Einsatzbereitschaft für unsere Landesverteidigung unter Beweis stellen. Und wie die Worte, so die Leute selbst: einfach, aber bestimmt und von einer Reaktionsgeschwindigkeit, welche mit ihrem sonst eher bedächtigen Wesen scheinbar im Widerspruch steht. Nach einem solchen Besuch darf man die Gewißheit mit nach Hause nehmen, daß unser Land zwar eine kleine, aber kampfbereite Luftwaffe, und ein erstklassiges Pilotenkorps besitzt. R. H.

REDAKTION — ANTWORTEN — ANTWORTEN!

Wm. A. S. in L. Ihre freimütigen Aeußerungen verdienen Anerkennung. Es scheint tatsächlich, als ob der Wert und die Bedeutung der Zivilverteidigung, sowohl bei den Behörden wie beim Volk, nicht richtig erkannt würde. Ein «heilsames Donnerwetter» hat schon manchem auf die Beine geholfen und deshalb werde ich Ihren Beitrag so bald als möglich veröffentlichen.

Hptm. F. B. in Z. Man hat mir das Blättlein samt Einzahlungsschein zugestellt und ich habe es aufmerksam, Seite um Seite, durchgelesen. Was darin veröffentlicht ist, war längstens auch schon in unserer Zeitschrift publiziert. Wait and see — sagt der Engländer!

Four. E. H. in B. Daß man den Militärpflichtersatz für die 32- bis 36jährigen Männer einfach um das Vierfache erhöhen und die Pflicht zur Ersatzleistung vom 48. auf das 60. Altersjahr ausdehnen will, ist tatsächlich unerhört und zeugt überdies von wenig psychologischem Gefühl. Die Eidgenössische Steuerverwaltung ist zu diesem Vorentwurf wirklich nicht zu beglückwünschen. Hoffentlich findet sich im Nationalrat ein Volksvertreter, der diesen Herren deutlich die Meinung sagt.

Du hast das Wort!

In dieser Rubrik werden wir Probleme unseres Wehrwesens, die oft sehr umstritten sind, zur Sprache bringen. Die daraus entstehende Diskussion soll ein kleiner Beitrag an die stetige, aber auch notwendige Weiterentwicklung eines gesunden Wehrwesens sein. Sie soll, zum Nutzen von Volk und Armee, fern allen Leidenschaften, parteilos, sachlich und aufbauend sein.

Etwas über Theoriestunden

Die meisten unter uns haben im Militärdienst schon Schlechtwetterperioden erlebt, wo die Arbeit stockt und allerlei interessante und langweilige Theorien für die Truppe plötzlich wie Pilze aus dem Boden schießen. Je feuchter das Wetter, desto größer ihre Vermehrung. Handgranatenkenntnis wird aufgewärmt; es geht weiter über einen historischen Exkurs zu einem Arztvortrag, zu einer staatsbürgerlichen Stunde, zu einer geographischen Exkursion im Theoriesaal und endet vielleicht beim Feldprediger usw. — Bleibt die Schlechtwetterperiode aber aus, so beschränkt man sich auf die paar immer wiederkehrenden Theoriestunden über Panzererkennung, Munitionsdienst, Kriegsmobilmachung und anderes. Auf Stunden, die nicht unmittelbar technischer oder organisatorischer Natur sind, in denen aber bespielsweise statt das Gehirn, die Seele des Wehrmanns auf ihre Rechnung kommt, oder in denen gar die positive Einstellung des einzelnen zur Landesverteidigung gefördert wird, glaubt man nicht nur verzichten zu können, sondern verzichten zu müssen. Man ist in weiten Kreisen der Meinung, einfach nicht Zeit dazu opfern zu dürfen. Ist diese Einstellung richtig? Sollte mit dem einfachen Wehrmann nicht ebensogut wie über technisch-organisatorische Fragen über Probleme gesprochen, ja, diskutiert werden, welche z. B. mithelfen, seine Ansichten zum Wehrwesen zu klären, seine Einstellung zur Armee positiv zu beeinflussen? Sind wir in einer Demokratie nicht ganz besonders auf die Einstellung jedes einzelnen zu militärischen Fragen angewiesen? — Wenn ja, worüber sollte in jedem WK auf alle Fälle (ob schönes oder schlechtes Wetter!) gesprochen, ja, auf breiter Basis diskutiert werden?

Zu diesem Thema würden uns u. a. auch die Ansichten der Herren Feldprediger interessieren. *Fa.*

Schweizerische Militärnotizen

Das Eidgenössische Militärdepartement hat ein für die Abgabe an die Wehrmänner vorgesehenes Merkblatt über die *Atomwaffen* herausgebracht. Die handliche, 16 Seiten umfassende Anleitung enthält Angaben über die Atomwaffen, über deren Wirkung, über Schutzmöglichkeiten, und weist darauf hin, was vor der Explosion, bei überraschendem Einsatz und nach der Explosion von Atomwaffen zu tun ist. Das für jeden Soldaten leicht faßliche und ansprechende Taschenreglement wird vorläufig leihweise allen diensttuenden Wehrmännern übergeben. ag.

*

Schon seit Jahr und Tag wird im Bundeshaus ein unermüdlicher Kampf gegen die Anwerbung von Schweizerbürgern in die *französische Fremdenlegion* geführt. Dem Politischen Departement obliegt die diplomatische Abwehr auf dem Wege fortgesetzter Verhandlungen mit der französischen Regierung. Diese Besprechungen bezwecken einerseits die Befreiung minderjähriger schweizerischer Legionäre von ihren Dienstverträgen, anderseits die allmähliche Zustimmung Frankreichs auf einen völligen Verzicht der Anwerbung von Schweizern. Ferner ist die Legion ein akutes Problem unserer Militärjustiz, weil gemäß Artikel 94 des Militärstrafgesetzbuches der Einritt in fremden Militärdienst als Schwächung der Wehrkraft bestraft wird; im Jahre 1953 wurden 221 und im Jahre 1954 sogar 238 Urteile gefällt, wobei 58 weitere Fälle noch der Aburteilung harrten. Auf Grund seiner Erhebungen erklärt das Eidgenössische Militärdepartement, daß mutmaßlich pro Jahr 200 bis 300 Schweizer neu in die Fremdenlegion eintreten, und daß zur Zeit zwischen 1000 und 2000 Schweizerbürger in dieser Truppe Dienst leisten. Damit gehen unserer Armee gesamthaft die Mannschaften von nahezu zwei kriegsstarken Bataillonen verloren.

Die *eidgenössischen Militärbehörden* sind nun entschlossen, den Abwehrkampf zu intensivieren, und zwar auf dem Wege vermehrter Aufklärung. Das Studium der Gerichtsakten über Eintritte in die Fremdenlegion zeigt immer wieder mit unmißverständlicher Deutlichkeit, wie schlecht die jungen Leute über das Wesen der Legion und über die Gefahr des Eintritts in diese französische Kolonialtruppe orientiert sind. Das Militärdepartement hat jetzt ein Merkblatt für Rekruten ausgearbeitet, um die Aufklärung im militärischen Bereich zu intensivieren. Das Merkblatt soll inskünftig jedem angehenden Rekruten bei der Rekrutierung ausgehändigt werden. Gleichzeitig will man in den Schulen und Kursen der Armee vermehrt das Legionsthema behandeln. Das Merkblatt umfaßt fünf Punkte, in denen eindringlich vor der Legion gewarnt wird. Die jungen Leute sollen vor unüberlegten Kurzschlußhandlungen abgehalten werden; man macht sie auf die Gefahr von Siechtum und Verkrüppelung aufmerksam, auf das Verbot fremden Militärdienstes, auf die vielfachen Möglichkeiten der Auswanderung, um den jugendlichen Erlebnishunger zu stillen. Dieses Merkblatt dürfte in hohem Grade geeignet sein, manchem Abenteurer die Augen zu öffnen, bevor es für ihn zu spät ist. spk.

Das Wesen der Demokratie ist die Freiheit, das Wesen der Armee — Disziplin!
Feldmarschall Lord Montgomery.