

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 10 (1944)
Heft: 4

Artikel: Die Entwicklung des Luftkrieges im Jahre 1943
Autor: Guldimann, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363020>

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: 16.01.2026

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

Offizielles Organ der Schweizerischen Luftschutz-Offiziersgesellschaft - Organe officiel de la Société suisse des officiers de la Protection antiaérienne - Organo ufficiale della Società svizzera degli ufficiali di Protezione antiaerea

Offizielles Organ des Schweizerischen Luftschutz-Verbandes - Organe officiel de l'Association suisse pour la Défense aérienne passive - Organo ufficiale dell'Associazione svizzera per la Difesa aerea passiva

Redaktion: Dr. MAX LÜTHI, BURGDORF - Druck, Administration und Annoncen-Regie: BUCHDRUCKEREI VOGT-SCHILD AG., SOLOTHURN
Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 10.—, Ausland Fr. 15.—, Einzelpreis Fr. 1.—. - Postcheck-Konto Va 4 - Telefon Nr. 2 21 55

April 1944

Nr. 4

10. Jahrgang

Inhalt — Sommaire

Seite

Die Entwicklung des Luftkrieges im Jahre 1943.	
Von Fl.-Hptm. W. Guldmann	81
Les forces aériennes modernes. Par le cap. E. Næf	85
Moderne Bordwaffen des Jagdfliegers.	
Von Heinrich Horber, Frauenfeld	87
Die Bombardierung Schaffhausens	90
Le service de sauvetage dans le service de F.D.A.P.	
Par le major Riser, Berne	94

Nachdruck ist nur mit Genehmigung der Redaktion und des Verlages gestattet.

Page

Bezug der Schutzräume mit Schwerkranken in Spitälern.	
Von Hptm. Stingelin, Basel	95
Mitteilungen aus der Industrie	97
Bundesratsbeschluss betreffend die Ergänzung der Luftschutzmassnahmen	97
Literatur	99
Kleine Mitteilungen	100
Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft	101

Die Entwicklung des Luftkrieges im Jahre 1943 *Von Fl.-Hptm. W. Guldmann*)*

1. Organisation.

In organisatorischer Hinsicht ist eine weitere Abklärung mit Bezug auf die Gestaltung der Zusammenarbeit der Luftwaffe mit andern Truppen auf den verschiedenen Einsatzstufen unverkennbar. Während es früher namentlich die Achsenmächte gewesen sind, bei denen die Bedeutung dieser Fragen erkannt und die sich ergebenden organisatorischen Schlüsse gezogen wurden, sind nun im Verlaufe des Jahres 1943 auch in Russland und in Grossbritannien wesentliche Umgestaltungen vorgenommen worden. Früher bestand die Sowjetluftwaffe aus Armee- und Marineluftwaffe (diese letztere allerdings von untergeordneter Bedeutung). Nach dem Winterfeldzug gegen Finnland 1939/1940 wurden Luftwaffenverbände zu drei bis vier Regimentern geschaffen und zur Verwendung im Rahmen der allgemeinen operativen Aufgaben den Armeekorps- und Armeekommandanten unterstellt. Am 10. Mai wurde aus Moskau gemeldet, dass die russische Flugwaffe in die Teile «Taktisches Angriffskorps» und «Strategische Gruppe» gegliedert worden sei. Anscheinend war bereits im Herbst 1942 diese Änderung durch die Schaffung einer selbständigen Luffarmee nach deutschem Muster vorbereitet worden. Die technischen Grundlagen waren durch amerikanische Lieferungen von «Fliegenden Festungen» sowie durch den Bau eigener grosser Bombenflugzeuge in grösserem Umfang geschaffen worden. — Die entgegengesetzte Entwicklung ist in England mit der Schaf-

fung einer «Taktischen Luftwaffe der Royal Air Force» zum Abschluss gekommen, die Mitte Juni amtlich bekanntgegeben wurde und deren Aufgabe zur Hauptsache darin bestehen soll, mit den an der Bodenfront kämpfenden Soldaten des Feldheeres aufs engste zusammenzuarbeiten. — Die beiden Meldungen scheinen sich zunächst in ihrer Tendenz zu widersprechen; wenn man sie aber genauer und im Lichte der bisherigen Entwicklung überprüft, so zeigt sich, dass die Veränderungen in beiden Ländern auf der besseren Erkenntnis der Aufgaben und Möglichkeiten des Luftwaffeneinsatzes beruhen. Während in Russland früher die taktische Zusammenarbeit der Luftwaffe mit den Bodentruppen fast ausschliessliche Aufgabe und eine strategische oder operative Aufgabestellung die Ausnahme war, verhielt es sich in England lange Zeit gerade umgekehrt, und erst die Erfahrungen namentlich im nordafrikanischen Feldzug haben andere Einsatzformen in den Vordergrund treten lassen. In beiden Ländern scheint man die Lücken der bisherigen Verwendung nun erkannt, und die notwendigen organisatorischen Konsequenzen gezogen zu haben. In beiden Ländern scheint heute die Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und den beiden andern Wehrmachtsteilen auf taktischer, operativer und strategischer Einsatzstufe durchgehend gewährleistet zu sein. In Amerika ist die Diskussion um diese Fragen noch nicht zum Abschluss gekommen. Bisher sind die Luftstreitkräfte auf Armee und Marine aufgeteilt geblieben. An der Front scheint man sich allerdings, trotz des theoretischen Ungenü-

*) Siehe auch Literatur «Die Luftwaffe».

gens der Organisation, gut behelfen zu können. Ob die Auseinandersetzung um die Frage, ob auch die U.S.A. eine mit Armee und Marine gleichberechtigte Luftwaffe schaffen sollen, in nächster Zeit zu anderen Lösungen führt, scheint noch durchaus unabgeklärt.

Im Zusammenhang mit dieser soeben behandelten grundsätzlichen Frage stehen auch die häufigen Meldungen von der Eingliederung von Bodentruppen in Luftwaffenverbände — auch hier geht es um nichts anderes als die ständig fortschreitende Verschmelzung der Luftwaffe als gleichberechtigten Teil der Gesamtwehrmacht mit den beiden andern Teilen Armee und Marine im Rahmen des Ganzen. Am 10. Dezember 1942 sprach der deutsche Wehrmachtsbericht zum erstenmal offiziell vom Bestehen der Luftwaffenfelddivisionen, die aus abgebauten oder ersetzen Bedienungsmannschaften der Heimatfliegerabwehr und des Flugplatzpersonals des Hinterlandes bestehen; einige Zeit darauf wurde von englischer Seite über die «Fliegenden Bautrupps» berichtet, welche auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz von den Deutschen gesprengte und aufgepflügte Flugplätze wieder in Betrieb zu nehmen hatten. Im Verlaufe des Jahres 1943 scheint die amerikanische Kriegsindustrie langsam ihre volle Leistungsfähigkeit erreicht zu haben und läuft jetzt auf vollen Touren. Dass sich das namentlich mit Bezug auf die Luftüberlegenheit auf dem europäischen Kriegsschauplatz mit der Zeit auswirken muss, unterliegt keinem grossen Zweifel mehr. Im Jahre 1942 sind in den U.S.A. nicht weniger als 48'000 Kriegsflugzeuge gebaut worden. Zu Beginn des Jahres 1943 war die Produktionsziffer auf über 5000 Flugzeuge monatlich gestiegen. Anfangs Juli wurde gemeldet, dass insgesamt in den letzten zwölf Monaten 64'000 Flugzeuge zur Ablieferung gelangt seien. Im Juli belief sich die Produktion auf 7400 Flugzeuge, im August auf rund 7300, ungefähr gleichviel im September, im Oktober auf 8400, im November auf 8800 (wovon mehr als 1000 viermotorige Bombenflugzeuge), im Dezember etwas darüber. Auf Anfangs 1944 wollte man 10'000 Flugzeuge monatlich bauen. Diese Zahl wurde dann allerdings nicht ganz erreicht. So ist die Ueberlegenheit der Alliierten überwältigend geworden. An der Konferenz von Teheran soll Stalin die monatliche Produktionsziffer der Sowjetunion mit 3000 Militärflugzeugen angegeben haben. Rechnet man weitere 4000 bis 5000 Flugzeuge der englischen Produktion dazu, so wird ohne weiteres klar, dass dieser Vorsprung von Deutschland und Japan kaum mehr aufgeholt werden kann.

Auf die Diskussionen, die sich in den kriegsführenden Ländern, namentlich in England und den Vereinigten Staaten, um die Frage der Gestaltung des zukünftigen Luftverkehrs erhoben haben, sei hier nur beiläufig hingewiesen, da unser Thema direkt davon nicht berührt wird.

2. Material.

Die schweren und schwersten Bombenflugzeuge, auf deren Vermehrung wir letztes Jahr hingewiesen, haben sich im Verlaufe des Jahres 1943 sehr gut bewährt. Nachdem ihre Abwehrbewaffnung nach den ersten Einsätzen stark vermehrt worden ist, schienen die amerikanischen «Fliegenden Festungen» eine Zeitlang für die deutsche Jagdabwehr auch am Tage ein schweres Problem gebildet zu haben. Die Verluste an Jagdflugzeugen, die im Einsatz gegen diese Angriffsverbände verloren gingen, sind wahrscheinlich ziemlich gross gewesen. Auf deutscher Seite strebte man deshalb nach einer Verstärkung der Bewaffnung auf den Jagdflugzeugen und rüstete sie auch zum Teil mit neuen Waffen aus, woraus sich dann im Frühjahr 1944 interessante taktische Entwicklungen ergeben sollten.

Die Panzerung der Flugzeuge hat weitere Fortschritte gemacht. Heute gibt es wahrscheinlich keine Flugzeuge mehr, deren wichtigste und verletzlichste Teile nicht durch irgendwelche Panzerplatten geschützt sind. Auf kleineren Flugzeugen scheint die Tendenz zur Panzerung der gesamten Rumpfunterfläche sich ziemlich weitgehend durchgesetzt zu haben — herrührend wohl vom Einsatz im Tiefflug gegen Bodenziele, die sich mit kleinkalibrigen Waffen verteidigen, sich taktisch auswirkend bei den Jagdfliegern, die mit einer solchen Ausrüstung darnach streben, beim Weggreifen dem Feind die Unterseite zu zeigen.

Eine der hervorragendsten Erscheinungen dieses Krieges ist die neuerliche Tendenz zum Bau von Mehrzweckflugzeugen. Spuren davon zeigten sich schon im Jahre 1940, als von der deutschen Luftwaffe Jagdflugzeuge mit Bomben ausgerüstet und gegen Ziele auf den englischen Inseln eingesetzt wurden, wo sie dank ihrer hohen Geschwindigkeit der englischen Abwehr besser entgehen konnten als die wesentlich grösseren Bombenflugzeuge. In Nordafrika scheinen sich auch die Alliierten dieses Verfahren im Einsatz gegen die sich zurückziehenden Truppen der Achsenmächte weitgehend zu eigen gemacht zu haben. Später wurden dann gewisse Jagdflugzeugtypen auch zu Aufklärungszwecken mit Lichtbildgeräten ausgerüstet und mit gutem Erfolg eingesetzt — so die englische «Spitfire». Ähnliche Bestrebungen führten dazu, dass amerikanische «Fliegende Festungen» mit besonderer Ausrüstung zu Fernaufklärungszwecken eingesetzt wurden, und den gleichen Typ verwendete man mit besonders starker Abwehrbewaffnung und ohne Bombenlast auch zum Begleitschutz für bombenbeladene Kampfflugzeuge gleichen Musters. Der hervorragendste Vertreter aber für solche Mehrzweckverwendung ist wohl das englische Flugzeug de Havilland «Mosquito», dessen Grundform mit allen möglichen Sonderausführungen zu allen möglichen Zwecken eingesetzt wird — und merkwürdigerweise anscheinend mit be-

stem Erfolg — als Bombenflugzeug, als Aufklärungs- und als schweres Jagdflugzeug. Die bisher im Einsatz befindlichen Bombenabwurfergeräte scheinen wesentliche Verbesserungen erfahren zu haben. Ende September berichtete die amerikanische Presse über einen automatischen Piloten, der die Steuerung des Flugzeuges während der kritischen Zeit kurz vor dem Bombenabwurf übernimmt und den Flugzeugführer für andere Aufgaben freigibt. Praktisch dürfte es sich um eine Kuppelung zwischen den bereits bekannten Grundlagen des automatischen Bombenzielgerätes und des automatischen Piloten handeln. Eine andere Weiterentwicklung scheint darin zu liegen, dass Bomben auch ohne direkte Sicht, z. B. durch dichte Nebeldecken hindurch, einigermassen genau auf die Ziele geworfen werden können — durch Ausnutzung der infraroten Strahlung. Dass das natürlich einen wesentlichen Vorteil gegenüber der Jagdabwehr bedeuten muss, die bei solchem Wetter wegen der Landeschwierigkeiten häufig gar nicht starten kann, ist klar — aber ebenso klar, dass es wahrscheinlich nicht sehr lange gehen wird, bis dieser Vorsprung des Angreifers wieder ausgeglichen ist.

Im Verlaufe des Jahres scheint es gelungen zu sein, erstmalig Jagdflugzeuge vom Typ P. 38 Lockheed-Lightning in grösseren Mengen den atlantischen Ozean ohne Zwischenlandung überfliegen zu lassen. Durch die Anbringung von zwei Zusatztanks von je 650 Litern Fassungsvermögen, habe sich die Reichweite verdoppeln lassen. Die Tanks könnten automatisch abgeworfen werden, sobald der Inhalt aufgebraucht sei. Der Beschluss zum Umbau dieser Flugzeuge scheint gefasst worden zu sein, als die Massentransporte amerikanischer Jagdflugzeuge an die Fronten zu einem Schiffahrtsproblem geworden ist. Von den ersten hundert Flugzeugen, die zusammen im Februar den Ozean überquert hätten, sei nur ein einziges verloren gegangen und nicht nach England gekommen. Inzwischen scheint sich allerdings die alliierte Schiffahrtslage wesentlich entspannt zu haben, so dass solche Ueberflüge nicht mehr eine dringende Notwendigkeit darstellen dürften — wahrscheinlich sucht man aber trotzdem nach Möglichkeit darnach, die Flugzeuge in der Luft von den Fabriken an die Fronten zu bringen. Bei den grossen amerikanischen Bombenflugzeugen ist das schon längst zu einer Selbstverständlichkeit geworden und wahrscheinlich haben im Verlaufe der letzten Monate Tausende von Flugzeugen auf diese Art und Weise den Ozean überquert. Die Verlustquote soll ein halbes Prozent nicht übersteigen. Dass dieser Entwicklung eine eminente Bedeutung für den zukünftigen Luftverkehr zu kommen muss, erscheint klar.

Früh im Januar 1944 wurde in London und Washington bekanntgegeben, dass die Herstellung eines propellerlosen Flugzeuges gelungen sei, das bald einsatzreif sei. Im Frühjahr 1942 sollen die

ersten Probeflüge erfolgt sein und seither seien Hunderte von erfolgreichen Flügen in Amerika und England ausgeführt worden. Wie es mit der Einsatzreife dieser Konstruktion steht, lässt sich vorläufig noch nicht beurteilen, es ist aus technischen Gründen wohl möglich, dass sie vor Kriegsende gar nicht mehr zum Einsatz gelangt. In Verbindung mit den seinerzeitigen Meldungen über die italienische Konstruktion von Campini, zeigen solche Nachrichten aber doch, dass man der Verwirklichung des durch Rückstoss angetriebenen Flugzeuges langsam nahe kommt.

Im Zusammenhang mit Drohungen offizieller deutscher Stellen gegen die britische Luftangriffspolitik verlautete gerüchtweise, dass die deutsche Kriegsführung sich mit der Absicht trage, Flotten von unbemannten, ferngesteuerten Bombenflugzeugen gegen England starten zu lassen. Eine gewisse Bestätigung dieser Gerüchte wurde darin gesehen, dass die deutsche Luftwaffenforschungsstätte in Peenemünde eine Zeitlang heftigen Luftangriffen ausgesetzt war.

Am 21. September teilte der englische Premierminister in einer Rede vor dem Unterhaus mit, dass die Deutschen eine neue Art von Luftbomben gegen Schiffe anwendeten, die aus beträchtlicher Höhe abgeworfen, durch ein Pilotenflugzeug zu ihrem Ziel gelenkt würden. In der darauf in der Öffentlichkeit stattgefundenen Diskussion wurden weitere Einzelheiten bekannt. Angriffe mit diesen Waffen seien bisher nur gegen die Küstenschiffahrt gerichtet worden — wohl darauf zurückzuführen, dass das Mutterflugzeug, welches eine Anzahl dieser Bomben mitföhre, durch die zur Fernsteuerung notwendige schwere Apparatur in seinem Aktionsradius beschränkt sei. Es sei wahrscheinlich, dass das italienische Schlachtschiff «Roma» durch eine solche Bombe versenkt worden sei. Später wurde es dann wieder still und seither ist über den Einsatz derartiger Geschosse nichts Neues mehr bekannt geworden.

Die Kalibersteigerung der schwersten Bomben scheint noch nicht zu Ende gekommen zu sein. Neuerdings wird vom Einsatz von englischen Bomben berichtet, die sechs Tonnen schwer sein sollen. Die Ausrüstung leichterer Bomben mit Raketenantrieb scheint weitere Fortschritte gemacht zu haben.

Aehnlich verhält es sich mit der Kalibersteigerung der Flugzeugschusswaffen — Waffen von 37 mm stehen heute in den meisten Staaten im Einsatz, und bereits soll es auch Flugzeuge geben, die Kaliber von 50 und 75 mm aufweisen.

3. Einsatz.

Die Intensität der alliierten Luftangriffe gegen Deutschland hat sich im Verlaufe des Jahres 1943 weiterhin gesteigert. Ende Juli wurden innert wenigen Tagen auf die Stadt Hamburg gegen 10'000 Tonnen Bomben abgeworfen — wenn man damit vergleicht, dass in der Zeit zwischen September

1940 und Juli 1941 auf London nicht mehr als 7500 Tonnen, im schwersten Angriff auf diese Stadt, in der Nacht zum 18. April 1941, nicht mehr als 500 Tonnen Bomben abgeworfen worden sind, so ist unschwer festzustellen, wie sehr sich die Wucht der Luftangriffe gesteigert hat. Dabei hat sich auch ihre Häufigkeit mehr und mehr gesteigert. Ob schliesslich von einer kriegsentscheidenden Bedeutung dieser Luftoffensive gesprochen werden kann, steht noch in der Zukunft, aber es ist ganz sicher, dass sich in einer derart straff organisierten und gespannten Kriegswirtschaft die durch Luftangriffe verursachten Schäden irgendwie auswirken müssen, und die Anzeichen sind im Verlaufe des Jahres 1943 recht gross geworden, dass die Wirkungen für die deutsche Kriegswirtschaft immer fühlbarer werden. Auf alliierter Seite ist man in diesem Zusammenhang denn auch dazu übergegangen, die verursachten Schäden nicht mehr blos durch die abgeworfene Tonnage oder die verwüsteten Quadratmeter oder die eingesetzten Flugzeuge zu kennzeichnen, sondern direkt Bezug zu nehmen auf die der Wirtschaft vermutlich entzogenen Arbeitsstunden — so wurde angegeben, dass das Ergebnis der Angriffe vom 24. Juli bis zum 8. August auf Hamburg der Ausfall von 400 Millionen Arbeitsstunden in deutschen Betrieben gewesen sei. Ob diese Zahlen stimmen und ob die Wirkungen einigermassen richtig geschätzt werden sind, wird freilich erst das Kriegsende und die Nachkriegszeit zeigen.

Der Begleitschutz grosser Angriffsverbände hat wesentliche Fortschritte gemacht. Freilich scheint im allgemeinen die Reichweite der eingesetzten Schutzflugzeuge noch nicht genügt zu haben, um die Angriffsverbände mit einer ständigen Begleitung zu versehen, aber es wurden bereits ziemlich starke Jagdflugzeugverbände eingesetzt, um den Rückmarsch der Bombenflugzeuge zu decken. Das war der Anfang einer Entwicklung, die dann im Jahre 1944 noch erheblich weiter kommen sollte.

Interessant sind die auf deutscher Seite zu verfolgenden Entwicklungen des Nachtjagdeinsatzes. Alle möglichen Verfahren wurden angewendet, um die einfliegenden alliierten Angriffsverbände zu bekämpfen: Leuchtfackeln, Raketengeschosse usw. — und zum Teil anscheinend mit gutem Erfolg. Dass sich daraus natürlich auf der andern Seite entsprechende Reaktionen und Verfeinerungen der Angriffstaktik ergeben haben, ist klar.

Hier, beim Angreifer, ist besonders zu erwähnen, die Ausgestaltung der «Pfadfinder»-Taktik, der die Aufgabe zufällt, die Ziele für die Hauptstreitmacht der Angriffsflugzeuge genau auszumachen und zu bezeichnen. Diese Verbände, die so etwas wie Gefechtsfeldaufklärung vorzunehmen haben, sind im August 1942 aufgestellt worden und haben im Verlaufe des Jahres 1943 wesentliche Fortschritte gemacht.

Was die einzelnen Feldzüge des Jahres 1943 anbelangt, so ist der interessanteste Einsatz der Luftwaffe sicher zur Vorbereitung der Invasion auf Sizilien erfolgt.

Noch vor Abschluss des tunesischen Feldzuges hatte Luftmarschall Sir Arthur Tedder einen Angriffsplan für die Zeit vom 18. Mai bis zum 9. Juli vorbereitet. Die erste vorbereitende Phase umfasste



a) Ausschaltung der Luftverteidigung über Sizilien

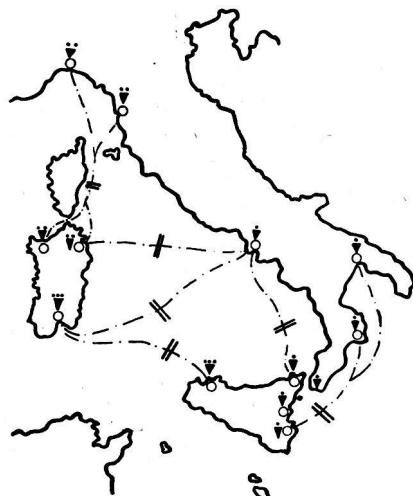


b) Schwächung der Verbindungen nach Sizilien

die Zeit vom 18. Mai bis zum 12. Juni: Erste Aufgabe war die Ausschaltung der Luftverteidigung über Sizilien — am 18. Mai wurde eine vierzehntägige Angriffsfolge auf die Luftstützpunkte der Achse im sizilianischen Raum ausgelöst; zweite Aufgabe war die Schwächung der Verbindungen zwischen Sizilien und Italien, zwischen Italien und Sardinien und zwischen Sizilien und Sardinien — zwanzig Angriffstage wurden ihrer Lösung gewidmet; dritte Aufgabe endlich war die Schwächung der Eisenbahnverbindungen an die Verbindungshäfen in Ostsizilien und Süditalien. Während der zweiten Phase, die vom 13. Juni bis zum 9. Juli dauerte, spielte dann die eigentliche Luftoffensive: Zunächst wurde — vom 13. bis 21. Juni — durch Zerstörung der Nachschubhäfen an

der Ostküste Siziliens und durch Ausschaltung der italienischen Nachschubhäfen die Insel vom italienischen Mutterland abgeschnitten; dann wurden — bis zum 29. Juni — durch Angriffe auf die beidseitigen Häfen auch die Verbindungen zwischen Italien und Sardinien unterbrochen; und schliesslich wurde — vor der eigentlichen Invasion —

die Verteidigungsorganisation auf der Insel Sizilien lahmgelegt: durch Angriffe auf Flugplätze und Eisenbahnanlagen, durch den Kampf gegen die Achsenluftwaffe in der Luft, durch Verhinderung des militärischen Verkehrs auf dem Boden und zuletzt durch Zerstörung des Verteidigungs-hauptquartiers in Taormina.



c) Vollständige Unterbindung der Verbindungen



d) Ausschaltung der gesamten Verteidigungsorganisation

a, b, c, d) Die Luftoperationen zur Vorbereitung der Invasion auf Sizilien durch die Alliierten, im Jahre 1943

Les forces aériennes modernes

Par le cap. E. Næf

L'instruction méthodique des chasseurs et des bombardiers.

En éditant, au début de 1922 déjà, un « Plan d'examen » pour les épreuves théoriques du brevet national suisse de pilote-aviateur, la section romande de l'Aéro-Club Suisse de l'époque fit œuvre de pionnier. On le saisit tout spécialement en 1944. Dans son introduction, placée sous le slogan « ce que tout pilote devrait savoir », cet ouvrage relève: « Les élèves cédant en général à la première griserie des premiers coups d'ailes, sont enclins à considérer les questions théoriques comme étant ridiculement inutiles. Peu d'entre eux comprennent dès l'abord que pour devenir un pilote digne de ce nom, il faut connaître un peu plus que le vol proprement dit. Ce dédain du jeune pilote pour des questions qui lui semblent purement théoriques, n'ayant eu durant ses courts vols au-dessus de son aérodrome, aucune occasion d'en saisir l'utilité, ce dédain doit être vigoureusement combattu, pour le bien de l'aviation en général, et celui du pilote en particulier. »

Ces considérations, émises en 1922, sont encore plus évidentes en 1944. Cet aspect du travail accompli dans l'ombre, par tous les belligérants, pour la formation de leur personnel volant, mérite quelques réflexions. Cette question est d'une valeur capitale. Si les grandes puissances réalisent aujourd'hui un effort prodigieux pour sortir

d'usines des avions de guerre toujours plus nombreux, toujours plus puissants et adaptés aux nécessités tactiques et stratégiques, il faut encore que cet effort soit doublé par celui que représente l'instruction de tout le personnel volant auquel ces machines sont confiées.

Pilotes, radiotélégraphistes, observateurs, mitrailleurs, canonniers de bord, mécaniciens sont autant de spécialistes qui ajoutent à leur qualité de soldats, celles de techniciens sélectionnés, éduqués, longuement préparés à leurs tâches ardues. Car en marge de la simple instruction au pilotage — qui constitue déjà un premier échelon en présence duquel tous les appelés ne sont pas élus — s'impose encore l'instruction aérienne tactique, instruction aux cent particularités. L'expression « arme spéciale » que l'on réserve à l'aviation, à la « 5^e arme » depuis 1916 environ, est certes à sa place actuellement. L'aviation militaire exige de tous ses servants des connaissances extrêmement précises, approfondies et sérieuses.

L'instruction moderne.

Nous ne sommes plus en 1944, on le conçoit, aux quelques connaissances que l'on exigeait en 1918 des aviateurs militaires. Et pourtant, il y a 26 ans, on regarda comme un succès incroyable et imprévu la formation des milliers d'aviateurs qui servirent à l'époque dans les escadrilles belli-