

Zeitschrift: Protar
Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes
Band: 15 (1949)
Heft: 3-4

Artikel: Trainingsflugzeuge für die schweizerische Flugwaffe
Autor: Horber, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-363283>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Im vergangenen Kriegsgeschehen ist die Bedeutung der Flugwaffe als militärisches Instrument der Offensive, wie auch der Verteidigung, nur alzu deutlich beleuchtet worden.

Für das fliegende Personal aller Luftstreitkräfte ist infolgedessen ein unermüdliches, systematisch aufgebautes *Flugtraining* die Grundlage für ein hohes fliegerisches Können im Ernstfall.

Andererseits bedingt diese Erkenntnis die Beschaffung und Verwendung von speziellen Flugzeugen für den militärischen Übungs-, bzw. Trainingsflug.

Eines der meistverbreiteten Übungs-Kampfflugzeuge, das im Verlaufe des vergangenen Krieges zur Weiterbildung in den militärischen Flugschulen der U. S. Army-Air Force und der R. A. F. (Royal Air Force) verwendet werden ist das *Harvard*-Flugzeug, das in grossen Serien von der *North American Aircraft Inc.*, Los Angeles (Kalifornien) hergestellt wurde.

Die Bauweise dieses zweisitzigen Ganzmetall-Tiefdeckers wurde vor allem durch die Erfordernisse eines harten Felddienstes und der sehr schnellen Fabrikation bestimmt. Auf Kosten der Flugleistung wurden bei diesem Übungs-Kampfwzweisitzer die Anschaffungs- und Betriebskosten sowie die leichte Reparaturmöglichkeit weitgehend günstig gestaltet.

Für die höhere Ausbildung unserer Militärpiloten hat die Sektion für Flugzeugbeschaffung der Kriegstechnischen Abteilung des EMD 40 solcher *Harvard-AT-16-Trainer* bestellt, die beim Erscheinen dieser Zeilen teilweise bereits schon auf dem Luftwege in der Schweiz eingetroffen sein dürften. Es handelt sich bei diesem Übungsflugmaterial um sozusagen neuwertige Maschinen, die aus amerikanischen Liquidationsbeständen stammen und zu überaus günstigen Bedingungen erworben werden konnten. Dieses Kampf-Trainingsflugzeug besitzt alle Einrichtungen eines modernen Hochleistungs-Kampfflugzeuges. Es eignet sich sowohl als Schulungs- und Beobachtungsflugzeug, wie auch für MG-Schiessen für Pilot und Beobachter, Bombenwurf, Luftbild- und Funkdienst und als Sturzbomber für Tiefangriffsübungen, Kampf- und höhere Ausbildung.

Mit diesem heute noch überaus modernen Trainings- und Übungsflugzeug wird unsern Militärpiloten ein Fluggerät in die Hände gegeben, an welches überaus hohe und vielseitige Anforderungen gestellt werden können und das sie in die Lage versetzen dürfte, nach verhältnismässig kurzer Umschulungszeit auch starkmotorige, ja sogar schnellste Rückstossflugzeugtypen fliegerisch zu beherrschen. Aber nicht zuletzt sind es auch betriebsökonomische Erwägungen, die für die Anschaffung dieser amerikanischen Übungs- und Trainingsflugzeuge für unsere Flugwaffe sprechen.

Aus der Bundesversammlung

Neben den leider erfolglos gebliebenen Verhandlungen über das Finanzprogramm des Bundes haben sich die eidgenössischen Räte in der Märzsession dieses Jahres vorzugsweise mit Militärfragen zu befassen gehabt. Luftschutzprobleme wurden, wie wir mit Bedauern feststellen müssen, auch diesmal nicht behandelt. Das Gesetz über die Abänderung der *Militärversicherung*, durch welches den berechtigten Wünschen der Wehrmänner besser Rechnung getragen werden soll, wird erst in der Junisession zum Abschluss kommen können, so dass eine Würdigung der Neuerungen noch hinausgestellt werden muss.

Hingegen ist die Abänderung der *Militärorganisation* in beiden Räten fertig beraten und angenommen worden. Die Kompetenzen des Generals haben eine neue Umschreibung gefunden. Dabei ist, wie dies bisher schon der Fall war, das Primat der bürgerlichen gegenüber den militärischen Behörden klar festgelegt worden. Eine An-

regung des Nationalrates, einen Landesverteidigungsrat einzusetzen, welchem die Chefs des Politischen, des Volkswirtschafts- und des Militärdepartements, der Generalstabschef und Vertreter der Politik und der Wirtschaft angehören würden und welcher zu allgemeinen Fragen beratend Stellung nehmen würde, ist zum weitem Studium vom Bundesrat entgegengenommen worden. Er soll aber ausserhalb des Rahmens der Militärordnung bleiben. Die für den Wehrmann wohl wichtigste Neuerung besteht in der Aenderung der Heeresklassen. Die Dienstpflicht im Auszug wird demnach nicht mehr bis zum 32., sondern bis zum 36. Altersjahr dauern, diejenige in der Landwehr bis zum 48. und diejenige im Landsturm bis zum 60. Bisher gab es bekanntlich neben der Landwehr II eine Landwehr I, die mit dem Auszug Dienst tat, so dass die Neuerung eigentlich nur formell ist. Der Landsturm hat schon im vergangenen Aktiviendienst eine Arbeit geleistet, die früher diejenige der