

**Zeitschrift:** Protar  
**Herausgeber:** Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes  
**Band:** 18 (1952)  
**Heft:** 3-4

**Artikel:** Die italienische Luftwaffe im Wiederaufbau  
**Autor:** Horber, Heinrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-363422>

### **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:** 24.07.2025

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

Wir vertreten die Auffassung, dass es schwer zu verantworten ist, gegen diesen Bundesbeschluss das Referendum zu ergreifen, denn damit würde eine längst fällige, dringende Massnahme zum Schutze der Zivilbevölkerung im Kriegsfall auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben. Der Schweizer Bürger sollte die Risikoprämie für den Kriegsfall, die uns wirklich zumutbar

scheint, die ihm und selbstverständlich damit auch der Gesamtheit zugute kommt, noch zu ertragen imstande sein. Es machen sich politische Tendenzen bemerkbar, für die, sollte die Katastrophe hereinbrechen und es wäre nicht alles vorgekehrt, was hätte vorgekehrt werden können, dann doch niemand die Verantwortung übernehmen will. Red.

## Die Luftwaffe

### Die italienische Luftwaffe im Wiederaufbau

Von Heinrich Horber

Als seinerzeit zwischen Alliierten und Italienern das Waffenstillstandsabkommen unterzeichnet wurde (es war dies am Tage des 8. September 1943), war die einst so stolze Luftarmada unseres südlichen Nachbarstaates sozusagen am Ende ihrer Kräfte angelangt.

Italien verfügte beim Kriegseintritt über 3400 Frontflugzeuge. Zudem waren etwa 340 Luftfahrzeuge den Verbänden in Ostafrika zugeteilt und ungefähr 2400 Maschinen zählten zum Flugmaterial der Fliegerschulen und anderer, an den kriegerischen Ereignissen nicht beteiligten Einheiten. Inoffiziellen Berichten zufolge kann der Schluss gezogen werden, dass Italiens Flugzeugindustrie in den ersten drei Kriegsjahren etwa 6600 neue Flugzeuge produzierte. Von insgesamt 10 000 Kriegsmaschinen gingen etwa 6700 verloren und ungefähr 2130 wurden wegen Ueberalterung unbrauchbar. Italiens Flugwaffe besass damals einen Mannschaftsbestand von 84 000 Fliegersoldaten, 6300 Piloten und 36 200 Mann Fachpersonal.

Die Ratifikationsurkunde des Friedensvertrages vom 15. September 1947 begrenzte die Bestände der italienischen Militärflugzeuge auf 25 000 Mann und 350 Flugzeuge. Nach den weiteren Bestimmungen des Friedensvertrages dürfen davon nur 200 Maschinen für den Jagdeinsatz — also für defensive Aufgaben — bewaffnet werden, die restlichen Maschinen sollen der Ausbildung neuer Militärpiloten und für Spezial- und Sonderaufgaben dienen. Gegen Ende des Jahres 1948 verfügte Italien — wie Wehrminister Pacciardi dem Senat mitteilte — über etwa 128 Jagdeinsitzer aus englischen und amerikanischen Heeresbeständen vom Typ «Spitfire» und «Mustang» sowie 69 überalterte dreimotorige Mehrzweckflugzeuge SM-79, 31 ältere Transportflugzeuge SM-82, 19 dreimotorige Fiat-Transporter G-12, 36 dreimotorige Seeflugzeuge und etwa 80 Schulmaschinen.

Inzwischen sind etwa 100 «Beechraft»- und einige «Stinson»-Verbindungsflugzeuge aus amerikanischen Heeresflugmaterial-Liquidationsbeständen in den Dienst der neu aufzubauenden italienischen Luftmacht gestellt worden; überdies noch ein halbes Hundert zweimotorige «Lockheed-Lightning's»-Langstreckenjäger. Neuere Typen, wie z. B. die einmotorigen Übungsflugzeuge Fiat G-46 und G-59-A, Macchi MB-308 und Ambrosini S-7 dienen teils zur Ausbildung oder wer-

den erst erprobt. Im weiteren hat die italienische Flugwaffe eine Anzahl englischer Düsenjäger des Fabrikates De Havilland Vampire erworben, die zur Schulung italienischer Jagdflieger bestimmt sind. Bekanntlich hat Italien auch — wie die Schweiz — die Nachbaurechte für den neueren Düsenjägertyp «Venom» erworben.

Es soll nun besonders hervorgehoben werden, dass sich die Luftfahrtindustrie unseres südlichen Nachbarn nach Kriegsende wieder erstaunlich schnell erholt hat. In ihrer Produktion beginnt sie mit dem Weltmarkt Schritt zu halten im Bau von zivilen wie militärischen Typen.

Eines der grössten Flugzeugwerke Italiens, das zum Fiat-Konzern gehörende Turiner Werk «Aeritalia», gilt als eines der heute besteingerichteten Flugzeugwerke Europas. Schon im Jahre 1908, in einer Zeit, wo das Flugwesen noch in den Kinderschuhen steckte, hat dieses Werk die ersten Fiat-Flugmotoren herausgebracht und während des Ersten Weltkrieges verliessen über 15 000 diese Fabrik.

Als letzte und interessanteste Entwicklung in der langen Typenreihe der Fiat-Flugzeuge gilt der neueste



Der einsitzige Fiat-Uebungsjäger G-59 A

ist mit einem Kolbenmotor «Merlin» von 1400 PS Leistung ausgestattet, der auf eine vierflügelige Fiat-Hamilton-Luftschraube über ein Reduktionsgetriebe arbeitet. Dieser Kolbenmotor-Uebungsjäger der Fiat-Werke zeichnet sich durch verblüffende Flugeigenschaften aus.

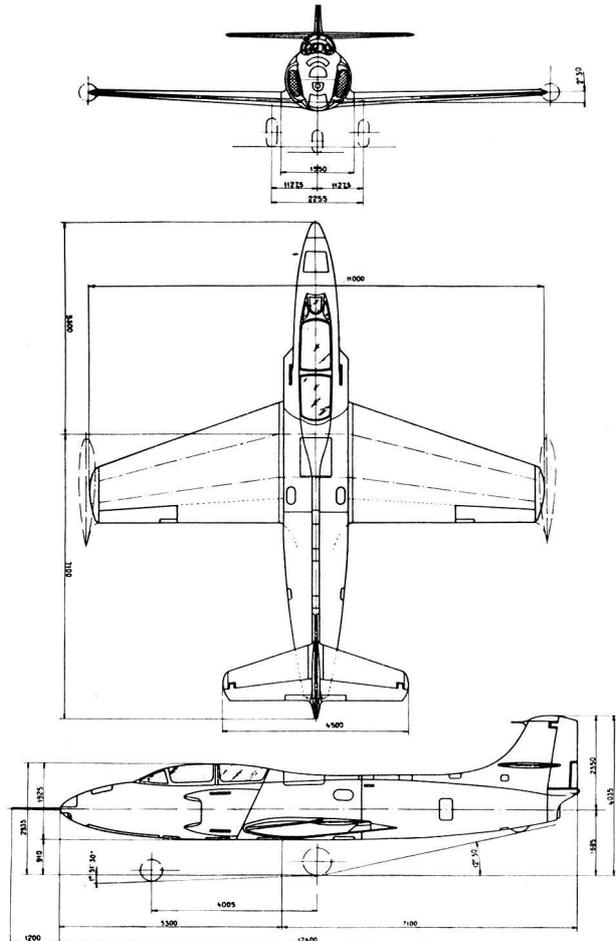
Düsenjäger G-80, der als Jagd-Schuldoppelsitzer zum Einsatz kommen soll. Am 10. Dezember vorigen Jahres hat das mit einem englischen De-Havilland-Rückstosstriebwerk «Goblin» ausgerüstete Versuchsflugzeug seinen ersten, vielversprechenden Probeflug absolviert. Sein Schöpfer ist Professor Ing. Guiseppe Gabrielli, technischer Direktor und Chef der Entwurfsabteilung des grossen Fiat-Konzerns (bekanntlich baut dieses Werk ja seit Jahrzehnten bewährte und qualitativ hochwertige Automobile).

Ing. Gabrielli ist Konstrukteur aller bis anhin gebauten Fiat-Flugzeuge, welche die Typenbezeichnung «G» tragen.

Die mit zwei Tandem-Pilotensitzen versehene Jagdmaschine erreichte bei den ersten Versuchsflügen nahezu 900 Stundenkilometer; eine recht respektable Leistung für ein doppelsitziges Rückstoss-Schulflugzeug! Weitere Versionen dieses Baumusters sollen mit noch stärkeren Strahltriebwerken ausgerüstet werden, wobei die Flugleistungen natürlich noch wesentlich gesteigert werden können. Der neue Fiat-Düsenjäger steigt in etwa 4 Minuten auf 600 Meter Höhe, und seine «Dienst-Gipfelhöhe» wird mit 15 000 Metern angegeben.

Unlängst ging aus Pressemeldungen hervor, dass Verteidigungsminister Pacciardi vor dem italienischen Senat einen Gesetzesentwurf unterbreitete, der die Regierung ermächtigen soll, die Zahl der Offiziere der Luftwaffe zu erhöhen. Bei dieser Gelegenheit erklärte Wehrminister Pacciardi: «Die italienische Luftwaffe muss über 3000 Flugzeuge verfügen. Italien ist deshalb verpflichtet, die Beseitigung der Einschränkungen des Friedensvertrages zu erwirken.»

Dieser Gesetzesentwurf des italienischen Verteidigungsministers ist in der Folge vom Senat gutgeheissen worden.



Fiat G-80 — Italiens neuester Rückstossjäger  
Oben: Vorderansicht; Mitte: Ansicht von oben; unten: Seitenansicht.

## Kriegserfabrungen

### Flächenbrände und Brandstürme

Von Oberbrandrat Dipl.-Ing. *Hans Brunswig*, Hamburg  
Vortrag, gehalten am Kongress des «Comité technique»  
in Kopenhagen, 4. bis 7. September 1951

Das Organ des schwedischen Feuerschutzverbandes «Brandskydd» veröffentlichte in der Ausgabe Nr. 12/51 einen interessanten Beitrag eines deutschen Fachmannes über Flächenbrände und Brandstürme, der auch unsere Leser interessieren dürfte. (—th.)

Mit Fackeln wurde die Stadt Rom im Jahre 64 in Brand gesteckt, und im Sommer 1945 gingen die Städte Hiroshima und Nagasaki nach einem Atombombenangriff in Rauch und Flammen auf. Im Laufe der Jahrhunderte sind die Brandmittel entwickelt

worden, das Ziel aber — die Vernichtung durch Feuer — ist immer dasselbe geblieben.

#### *Verschiedene Typen von Flächenbränden*

In den letzten 150 Jahren kann man deutlich drei verschiedene Typen von Flächenbränden unterscheiden:

Typ 1: Ein kleiner Brandherd entwickelt sich infolge unzureichender Bauweise, ungünstiger Windverhältnisse und ungenügender Brandbekämpfung zu einem Grossbrand.

Typ 2: Zahlreiche kleine Brandherde wachsen zusammen, wobei die Bauweise keine entscheidende Rolle mehr spielt, wohl aber die Wetterlage und die Brandbekämpfungs-Einrichtungen.