

Etwas Flugzeugerkennungsdienst für Anfänger [Fortsetzung]

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (1945-1946)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-705811>

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.

Schlachten eben noch darauf ankam, daß irgendein Detachement im kritischen Moment eintraf und der Schlacht dann die entscheidende Wendung zu geben vermochte. Wahrhaftig, die alten Eidgenossen haben bewußt oder unbewußt das Prinzip «des schnellen

Manövers» gekannt, was für uns nicht nur Lehre, sondern auch Verpflichtung bedeutet. Allerdings — das wollen wir zum Schlusse offen gestehen — dieser Verpflichtung kann heute mit noch so großen Gewaltmärschen nicht mehr in jedem Falle nachgelebt werden, und

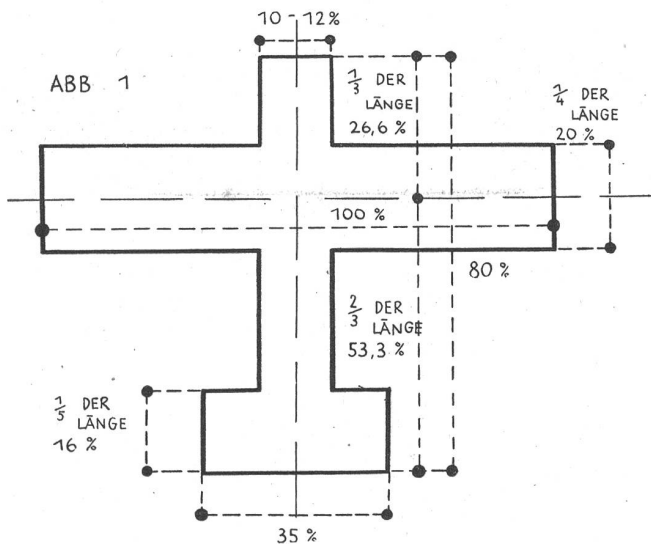
die Frage des Transportes oder einer wenn auch nur bescheidenen Motorisierung der heute bis zu den Zähnen bewaffneten Infanterie wird im Zusammenhang mit der Armee reform sicher ernsthaft geprüft werden müssen.
H. H.

Etwas Flugzeugerkennungsdiens für Anfänger (Fortsetzung.)

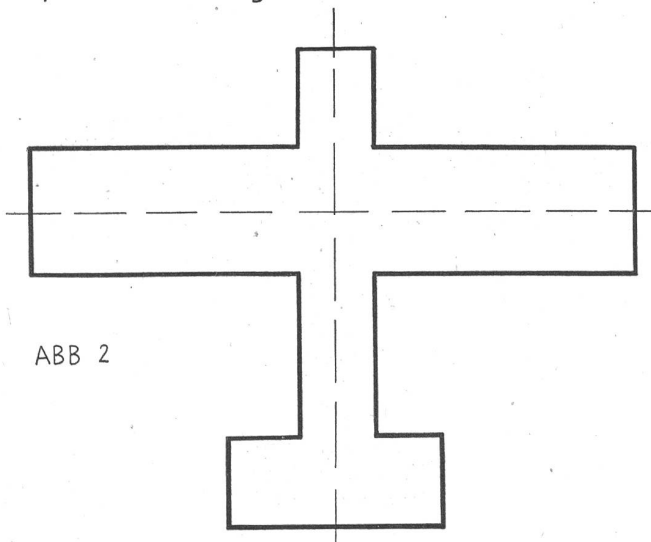
Die Schwierigkeiten des Zeichnens von Flugzeugen beruhen meist im Fehlen des Blickes für die Proportionen eines Flugzeuges. Es soll nachstehend gezeigt werden, wie Flugzeuge durch Befolgung einer gewissen Systematik gezeichnet und damit ihre Umrisse durch ständige Übung, durch ständiges Immer-wieder-Zeichnen, eingepreßt werden können. Eine Untersuchung der Proportionen der einmotorigen Flugzeuge ergibt meist die folgenden Verhältnisse:

Bei Annahme der Spannweite mit 100, beträgt die Rumpflänge in der Regel 80, die Seitensteuerbreite 35 und die Rumpfbreite ca. 12%. Die Tragflächen ergeben ein Viertel und die Höhensteuertiefen ein Fünftel der Rumpflänge.

Mit diesen Angaben kann eine geometrische Figur gezeichnet werden, die in Abb. 1 dargestellt ist.



Heben wir die Umrisse besonders hervor, ergibt sich das Bild, wie es Abb. 2 zeigt.



In diese Hilfsfigur kann leicht die Flugzeugansicht eingezeichnet werden, wie sie Abb. 3, wo ein «Thunderbolt» skizziert wurde, darstellt.

Um nicht jedesmal von neuem den Maßstab gebrauchen zu müssen, kann die Hilfsfigur auf einen Karton gezeichnet und ausgeschnitten werden, so daß wir eine Schablone erhalten, an deren Kanten wir mit einem Bleistift nachfahren, um schon die nächste Hilfsfigur zu haben.

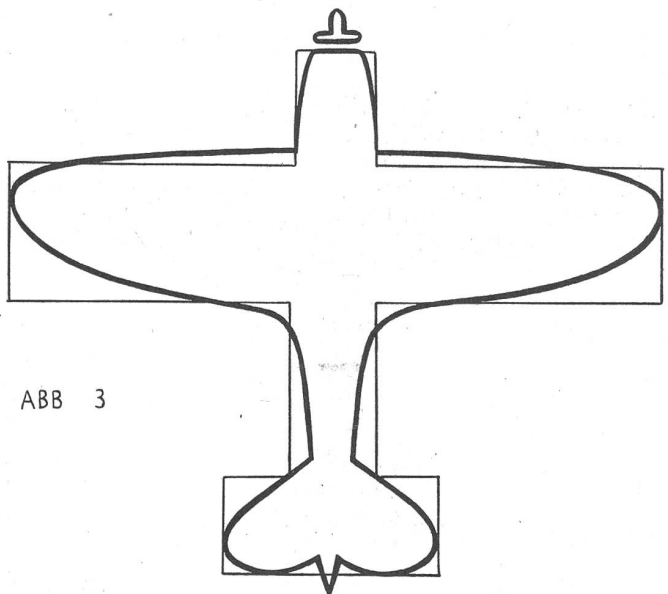
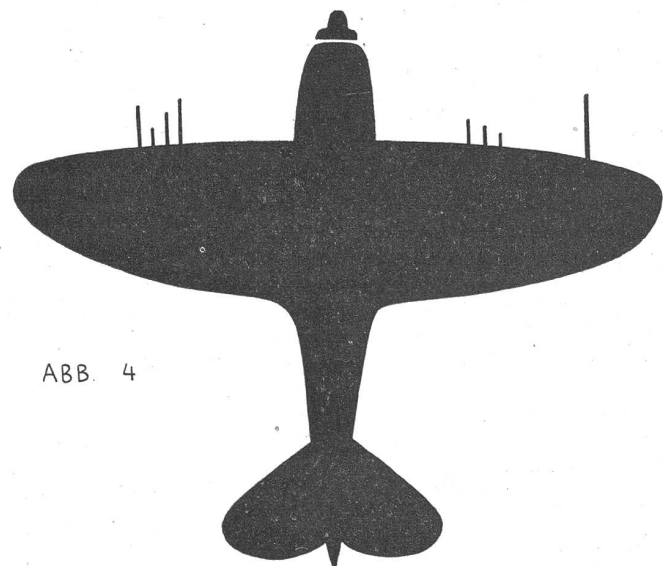


Abb. 4 zeigt, wie beim Hervorheben der Konturen die «Thunderbolt», das bekannte amerikanische Jagdflugzeug, spielend entsteht. Selbstverständlich braucht es, um eine Flugzeugansicht zu erhalten, keine 4 Hilfsfiguren, sondern nur eine. Die Abbildungen 1—4 wollen nur den Werdegang der Skizze verständlich machen.



Nun bitte ich den Leser dieser Abhandlung, sich einen Bleistift zu beschaffen, einen Maßstab und ein Blatt Papier, das möglichst kariert sein soll. 100 % = 10 cm, also die Breite der Tragflächen, 80 % = 8 cm, 16 % = 1,6 cm usw. Zeichnen Sie den «Thunderbolt» genau nach Abb. 3 und Sie werden sehen, daß Sie schon nach beendiger Skizze eine kleine Ahnung haben, wie der «Thunderbolt» aussieht. Sie werden meinen Ausführungen zustimmen, daß das Zeichnen nicht so schwer ist, wie Sie vielleicht anfänglich vermuteten. Damit hoffe ich, Ihren Pessimismus vertrieben zu haben und bitte deshalb um weitere Aufmerksamkeit. Auch Sie können damit ein Flugzeugerkenner werden, was sicher nicht von Schaden ist.

Zeichnen wir uns mit der aus Karton ausgeschnittenen Schablone eine weitere Hilfsfigur und versuchen, die Umrisse der Abb. 5 zu skizzieren, so kennen wir schon ein weiteres Flugzeug, vielleicht das bekannteste alliierte Jagdflugzeug, die englische «Spiffire» Supermarine IX.

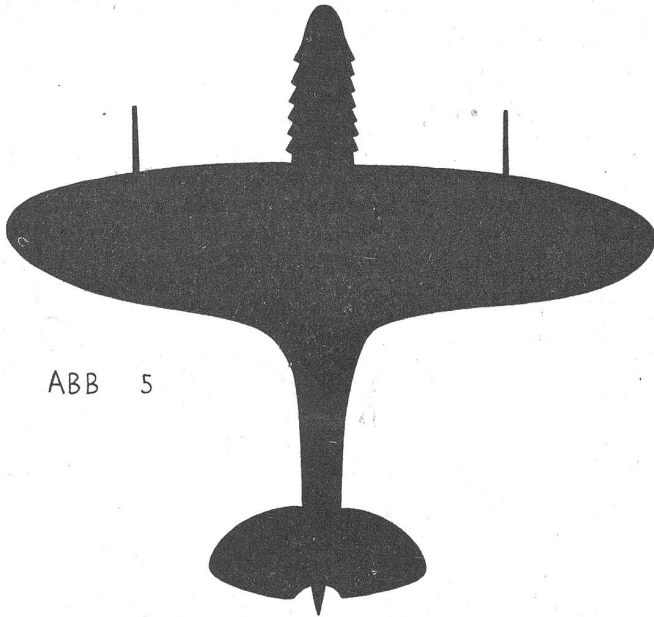


ABB 5

Es dürfte jetzt auch interessieren, wie die Vorder- und Seitenansicht der beiden Flugzeuge aussieht. Um die Vorderansicht zu zeichnen, nehmen wir uns wieder die Basis der Tragflächen zu Hilfe, also 100 Einheiten, z. B. 10 cm, errichten in der Mitte die Senkrechte, die Breite des Höhensteuers beträgt, wie wir schon wissen, 35 %, die des Rumpfes ca. 12 %. Als dann versuchen wir, das Flugzeug gemäß Abb. 6 zu skizzieren. So sieht dann die «Thunderbolt» von vorne gesehen aus.

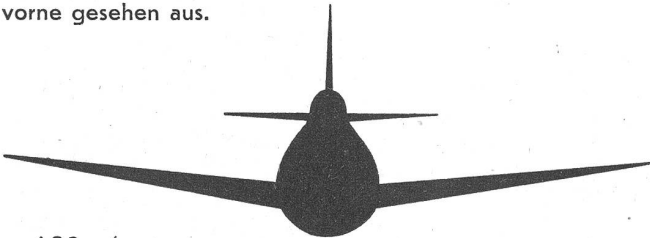


ABB 6

Die Vorderansicht der «Spiffire» ist aus Abb. 7 ersichtlich.



ABB. 7

Abb. 8 zeigt die «Thunderbolt» von der Seite und die Abb. 9 als Gegenüberstellung die «Spiffire». Die Länge des Rumpfes beträgt 80 Einheiten, z. B. 8 cm.

ABB 8

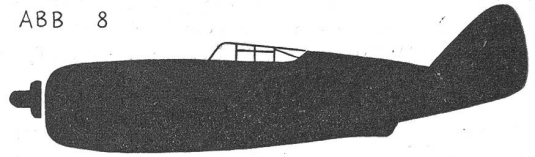
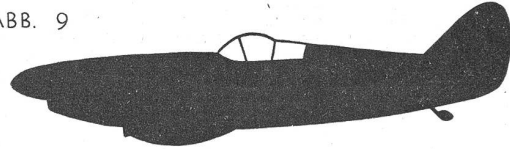


ABB. 9



Mit dem Zeichnen der verschiedenen Umrisse sind bereits Unterschiede in der Form der Flugzeuge erkennbar. Die folgenden Gegenüberstellungen in Abb. 10 und 11 weisen auf die besonderen Merkmale hin. Mit Hilfe der Abb. 12, 13,

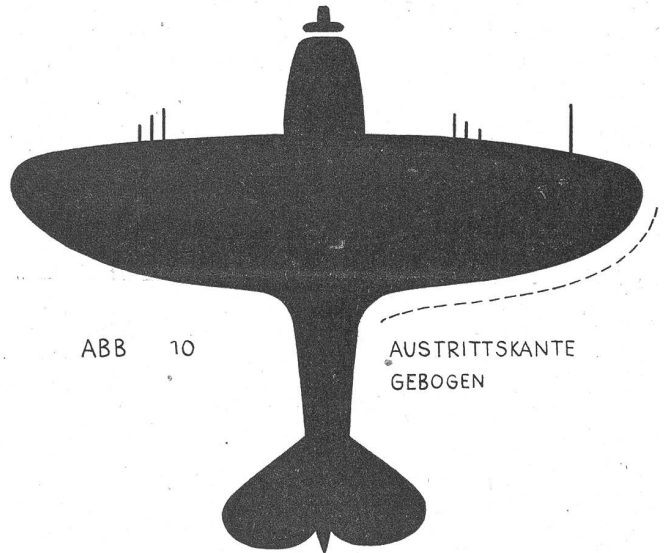


ABB 10

AUSTRITTSKANTE
GEBOGEN

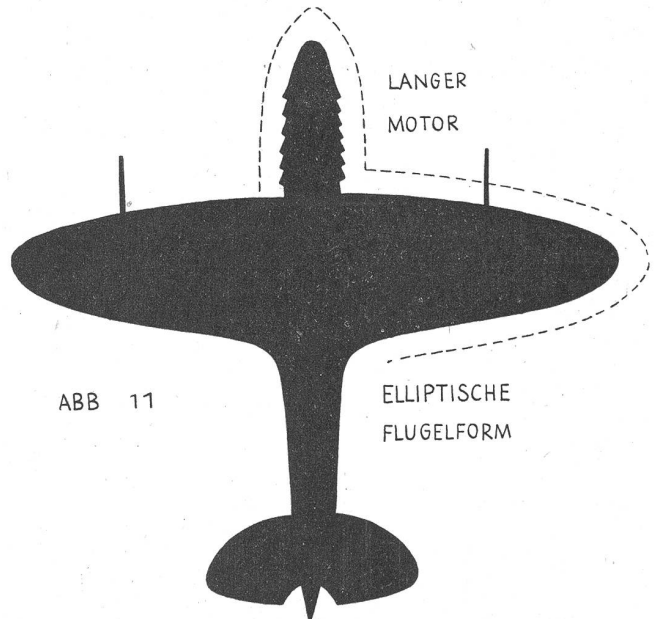
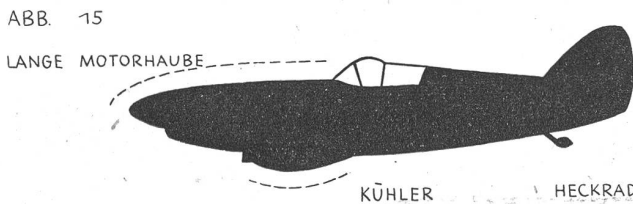
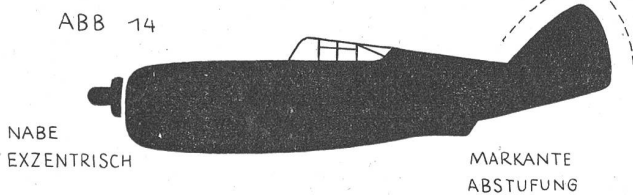
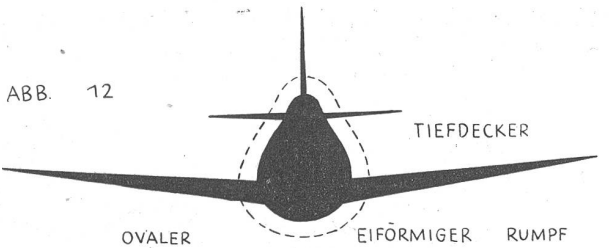


ABB 11

LANGER
MOTOR

ELLIPTISCHE
FLUGELFORM



14 und 15 gelangt man zur Erkennung des Flugzeuges nach folgenden Richtlinien:

Abb. 10, 12, 14

Abb. 11, 13, 15

Grobansprache:

Eindecker,
einmotorig,
einfacher Rumpf,
einfaches Seitenleitwerk,
eingezogenes Fahrwerk,

Eindecker,
einmotorig,
einfacher Rumpf,
einfaches Seitenleitwerk,
eingezogenes Fahrwerk.

Der Erkener vermutet bereits: **Jagdflugzeug**, weil alle typischen Merkmale auf ein Jagdflugzeug hinweisen.

Mit der Grobansprache allein kann nur die Flugzeugart festgestellt werden (Jagdflugzeuge, Verbindungsflugzeuge, Bombardierungsflugzeuge usw.). Die der Grobansprache folgende Feinansprache führt erst zum Erkennen des Flugzeugtyps im besonderen:

Feinansprache:

Sternmotor (luftgekühlt, Motorenverkleidung massig, vorne stumpf).
Tiefdecker,
V-Flügel ausgeprägt,
Austrittskante der Tragflächen gebogen,
ovaler, eiförmiger Rumpf,
etwas gedrungener Rumpf,
markante Abstufung,
Motorennabe exzentrisch,

Reihenmotor (flüssigkeitsgekühlt, Motorenverkleidung schnittig, vorne spitz auslaufend),
Langer Motor,
Tiefdecker,
V-Flügel, aber wenig ausgeprägt,
Elliptische Tragflächen (Ovalflügel),
3 Kühler,
Lange Motorhaube,
Kühler,
Heckrad,
Rumpf forellenförmig

Seitenansicht

Seitenansicht

Die Erkennung ergibt:

«Thunderbolt»
weil **Sternmotor**,
markante **gebogene Austrittskante** (Hinterkante) der Tragflächen,
exzentrische Motorennabe,
markante Abstufung (Seitenansicht)

«Spitfire»
neueres Modell, weil **Reihenmotor**, bzw. **langer Motor**,
Elliptische Flügelform,
3 Kühler,
Lange Motorhaube,
Kühler auch in der **Seitenansicht** markant,
Heckrad.

Die älteren Modelle der Spitfire haben oft abgeschnittene Flügelenden und nur einen Kühler rechts vom Rumpf angeordnet. Das Heckrad ist dagegen bei allen Modellen vorhanden.

Die nächsten Abbildungen zeigen die beiden oben dargestellten Modelle als Silhouette im Flugzustand. Der frisch gebackene Flugzeugerkener oder der, welcher mit dem Studium dieser Materie von vorne beginnen bzw. sie repetieren will, soll erkennen können, um was für einen Typ es sich in jedem Falle handelt. Wenn Sie aus den wenigen Merkmalen, die manchmal sichtbar sind, erkennen können, um was für ein Flugzeug es sich handelt, dürfte der Zweck dieser Einführung in den Flugzeugerkennungsdiens, so wie man ihn zu Hause betreiben kann, erreicht sein.

ABB 16

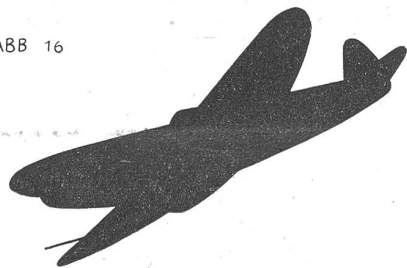


ABB 17

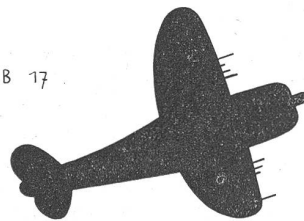


ABB 18



ABB 19



ABB 20



ABB 21



ABB 22

