

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 21 (1945-1946)

Heft: 4

Artikel: Etwas Flugzeugerkennungsdienst für Anfänger [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

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

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: 22.02.2026

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

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 Armeereform sicher ernsthaft geprüft werden müssen.

H. H.

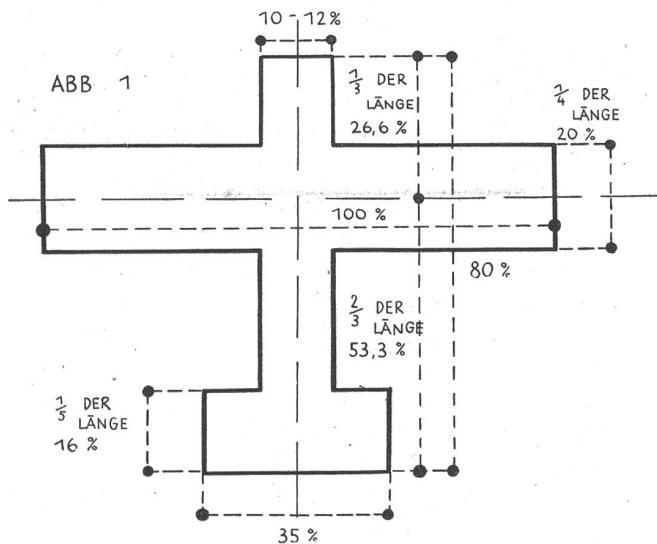
Etwas Flugzeugerkennungsdienst für Anfänger

(Fortsetzung.)

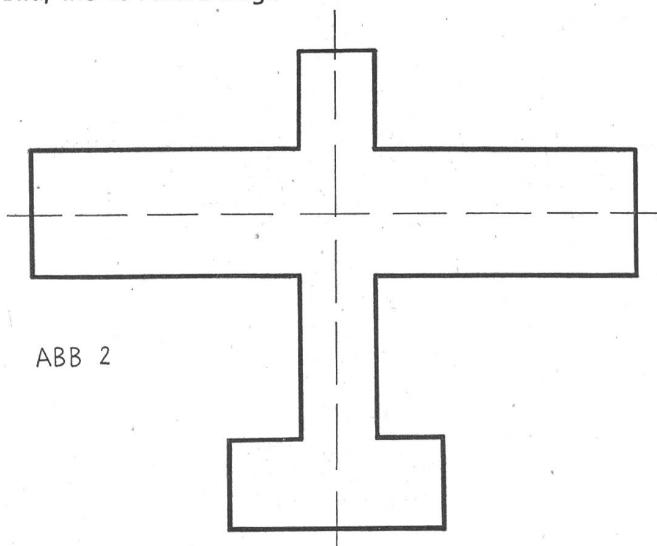
Die Schwierigkeiten des Zeichnens von Flugzeugen beruhen meist im Fehlen des Blickes für die Proportionen eines Flugzeuges. Es soll nachstehend gezeigt werden, wie Flugzeuge durch Befolgung einer gewissen Systematik gezeichnet und damit ihre Umrisse durch ständige Uebung, durch ständiges Immer-wieder-Zeichnen, eingeprägt 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.

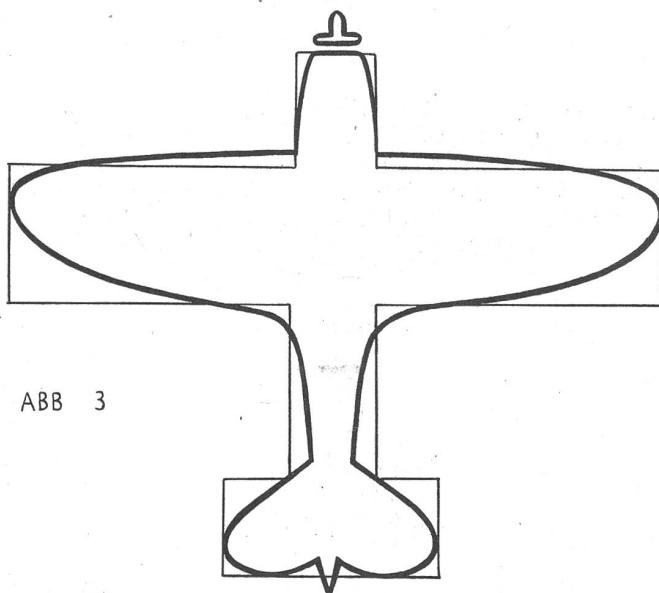
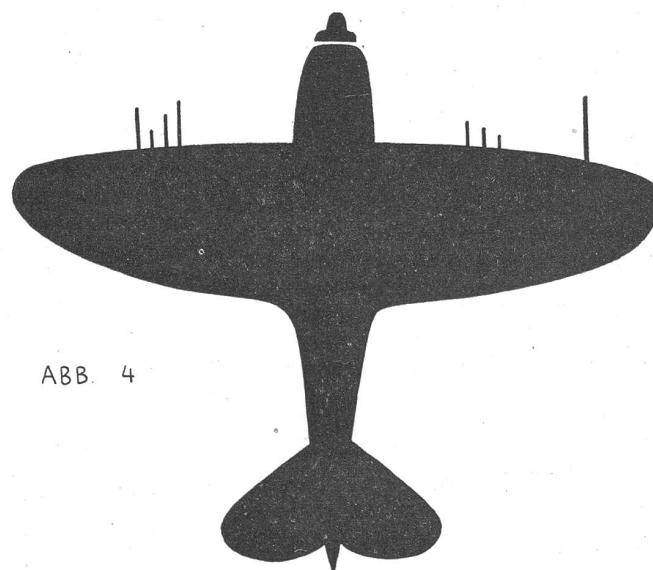


Abb. 4 zeigt, wie beim Hervorheben der Konturen die «Thunderbolt», das bekannte amerikanische Jagdflugzeug, spielerisch entsteht. Selbstverständlich braucht es, um eine Flugzeugansicht zu erhalten, keine 4 Hilfsfiguren, sondern nur eine. Die Abbildungen 1—4 wollen nur den Werdegang der Skizze verständlich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



Nun bitte ich den Leser dieser Abhandlung, sich einen Bleistift zu beschaffen, einen Maßstab und ein Blatt Papier, das möglichst kariert sein soll. $100\% = 10\text{ cm}$, also die Breite der Tragflächen, $80\% = 8\text{ cm}$, $16\% = 1,6\text{ cm}$ usw. Zeichnen Sie den «Thunderbolt» genau nach Abb. 3 und Sie werden sehen, daß Sie schon nach beendigter 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 Flugzeugerkennung 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 «Spitfire» Supermarine IX.

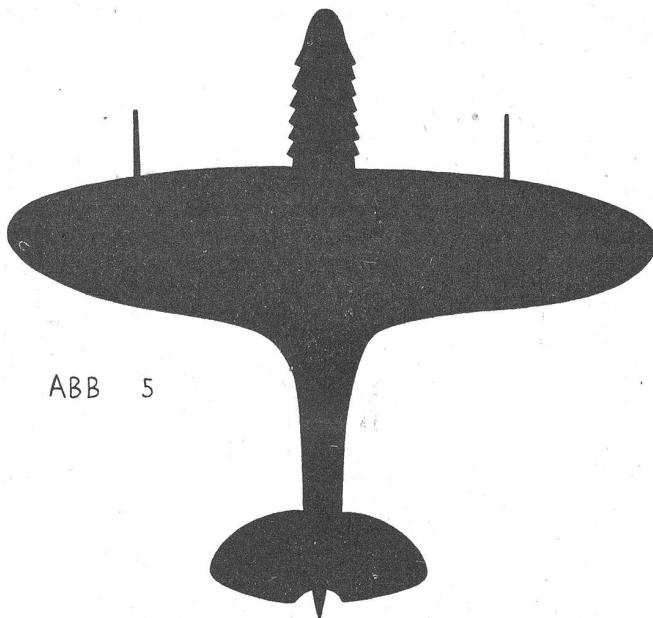


ABB. 5

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 %. Alsdann versuchen wir, das Flugzeug gemäß Abb. 6 zu skizzieren. So sieht dann die «Thunderbolt» von vorne gesehen aus.



ABB. 6

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



ABB. 7

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

ABB. 8

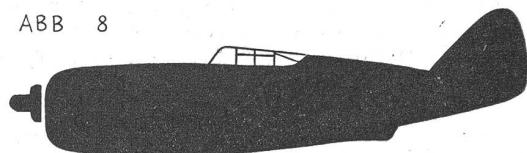
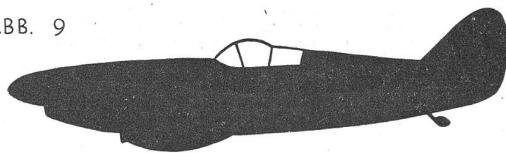


ABB. 9



Mit dem Zeichen 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,

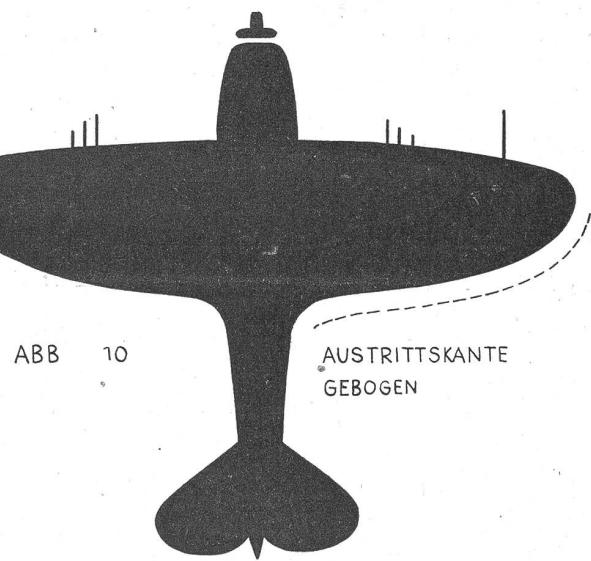


ABB. 10

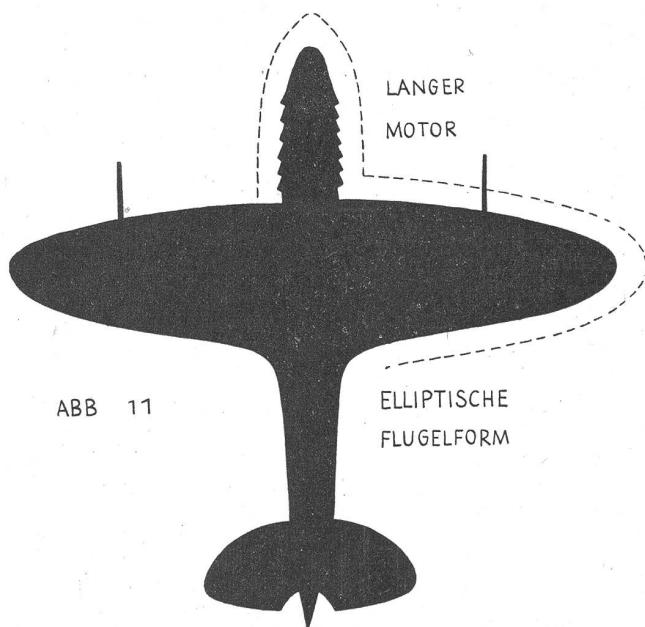
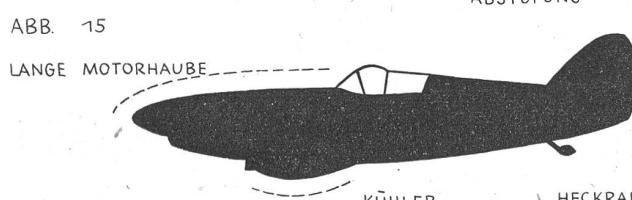
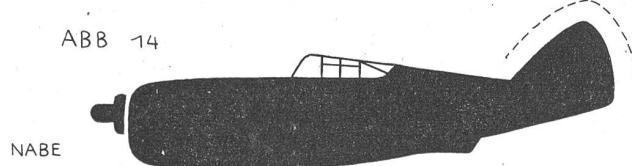
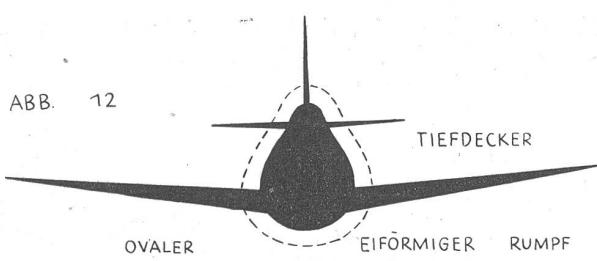


ABB. 11



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

Abb. 10, 12, 14

Grobansprache:

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

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

Der Erkenner 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, Mo-
Reihenmotor (flüssigkeitsge-
torenverkleidung massig,
vorne stumpf).

Tiefdecker,
V-Flügel ausgeprägt,
Austrittskante der Tragflächen

gebogen,
ovaler, eiförmiger Rumpf,
etwas gedrungener Rumpf),

Reihenmotor (flüssigkeitsge-
kühlt, Motorenverkleidung
schnittig, vorne spitz aus-
laufend),

Langer Motor,
Tiefdecker,

V-Flügel, aber wenig ausge-
prägt,

Elliptische Tragflächen (Oval-
flügel),

3 Kühler,
Lange Motorhaube,
Kühler,
Heckrad,
Rumpf forellenförmig

Seitenansicht

Die Erkennung ergibt:

«Thunderbolt»

weil **Sternmotor**,
markante gebogene Austrittskante (Hinterkante) der
Tragflächen,
exzentrische Motorenablage,
markante Abstufung (Seiten-
ansicht)

«Spitfire»

neueres Modell, weil Reihen-
motor, bzw. **langer Motor**,
Elliptische Flügelform,
3 Kühler,
Lange Motorhaube,
Kühler auch in der Seiten-
ansicht markant,
Heckrad.

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

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

Abb. 16

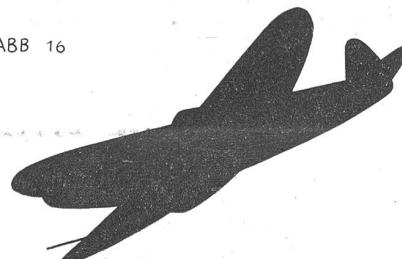


Abb. 17

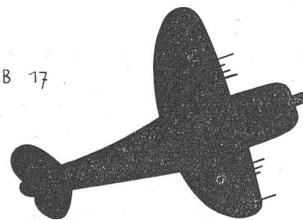


Abb. 18

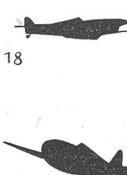


Abb. 19



Abb. 20

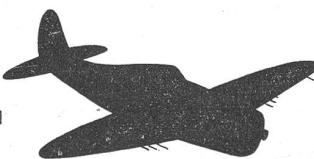


Abb. 21

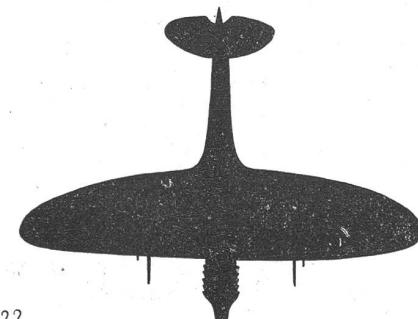


Abb. 22