Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 5

Artikel: Die Flugzeugerkennung [Schluss]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363102

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: 23.08.2025

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

den Beinen, mit traurigem, kummervollem Ausdruck. Gelegentlich wird einer auch ganz leise zu winseln beginnen. Die Geschwindigkeit, mit welcher sie ihre Arbeit vollbringen, gestattet dem Rettungstrupp, mehrere Fälle im Bruchteil der Zeit zu bewältigen, die sonst für eine kleine Arbeit während eines Luftangriffes benötigt wird.

In einem Fall stellte ein Rettungshund alle sechs Opfer in weniger als zehn Minuten fest, jeweils die genaue Stelle bezeichnend, wo jedes Opfer begraben lag. Nach der alten Methode hätten mehrere Rettungstrupps nahezu 24 Stunden benötigt, um all den Schutt wegzuräumen, bevor sie die Opfer hätten finden können.

In einem Fall, als ein Hundezwinger ausgebombt wurde und man alle Lebewesen geborgen zu haben glaubte, bezeichnete der Hund beharrlich eine bestimmte Stelle. Als die Rettungsmannschaft hinuntergrub, fand sie ein lebendes Kaninchen. Hierauf bezeichnete der Hund eine zweite Stelle. Dort fand die Rettungsmannschaft einen noch lebenden Hund. Das Kaninchen und der Hund waren die einzigen Ueberlebenden einer grossen Hunde- und Kaninchenzüchterei.

Die Flugzeugerkennung

(Schluss)

D. Der Rumpf.

Der Rumpf hat all das aufzunehmen, was mit Hilfe des Flugzeuges befördert werden soll: die Besatzung und Bewaffnung an Bordwaffen und Bomben. An ihm lassen sich unterscheiden:

a) die Anzahl: Fig. 16a und b;

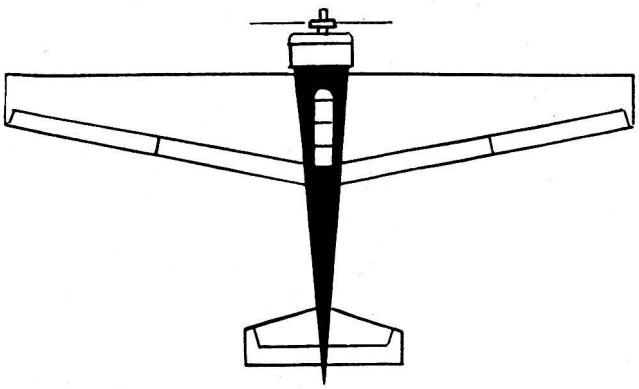
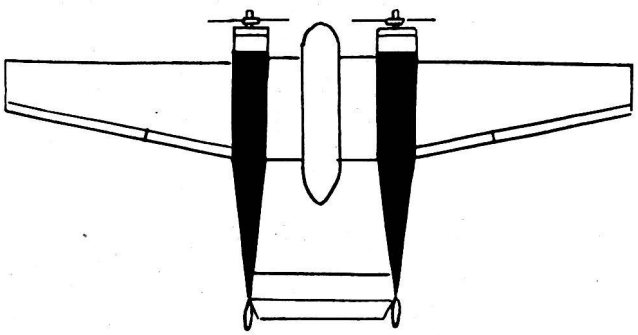


Fig. 16a. Einfacher Rumpf.



18b. Doppelrumpf.

b) die Form: Fig. 17a—f;

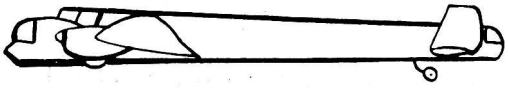
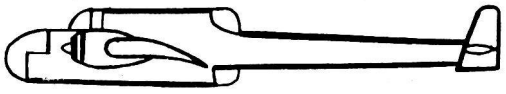
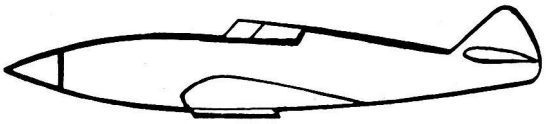


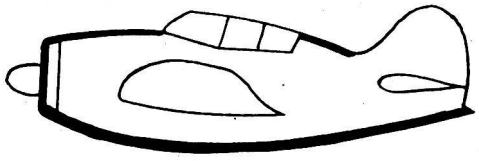
Fig. 17a. Kastenrumpf.



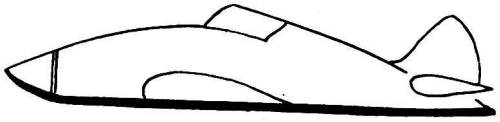
b. Kaulquappenrumpf.



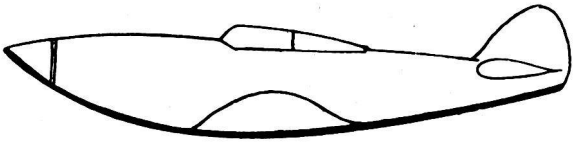
c. Forellenrumpf.



d. Gedrungener Rumpf.



e. Rumpf in Bergform.



f. Walfischrumpf.

c) die Unterbringung der Bewaffnung: Fig. 18a und 18b.

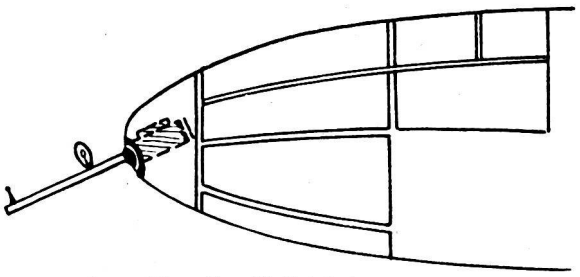
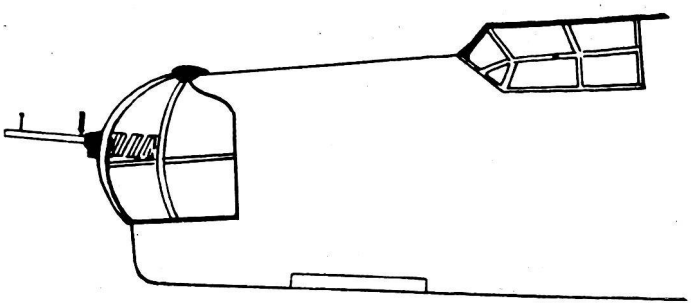


Fig. 18a. Vollsichtkanzel.



b. Geschützturm.

Daneben sind natürlich viele Einzelheiten vorhanden, die bei jedem Flugzeugtyp wieder variieren können. Fig. 19 zeigt noch einige davon.

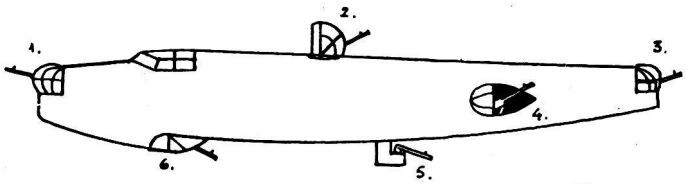


Fig. 19. Unterbringung der Abwehrbewaffnung.
1. Bugstand; 2. Rückenstand; 3. Heckstand; 4. Seitenstand; 5. Ausfahrbare Baukanzel; 6. Bauchstand.

E. Das Fahrwerk.

Das Fahrwerk hat die Last des Flugzeuges am Boden aufzunehmen und eine Bewegung am Boden zu ermöglichen. Es ist klar, dass der Luftwiderstand am Fahrwerk während des Fliegens ziemlich gross ist; man hat deshalb schon lange darauf tendiert, dieses in der Luft selbst überflüssige Organ irgendwie zu verstauen, wo es keinen Widerstand mehr erzeugt. Die Konstruktion der Einziehfahrgestelle hat sich für Landflugzeuge heute schon weitgehend durchgesetzt.

Fahrwerk:

a) fest: Fig. 20a und b;

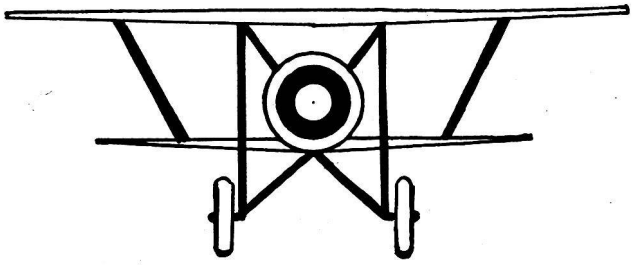
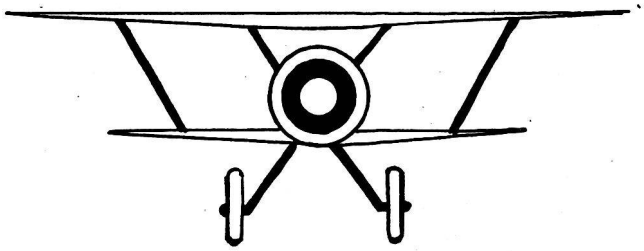


Fig. 20a. Abgestrebtes, festes Fahrwerk.



b. Freitragendes, festes Fahrwerk.

b) einziehbar: Fig. 21a—c.

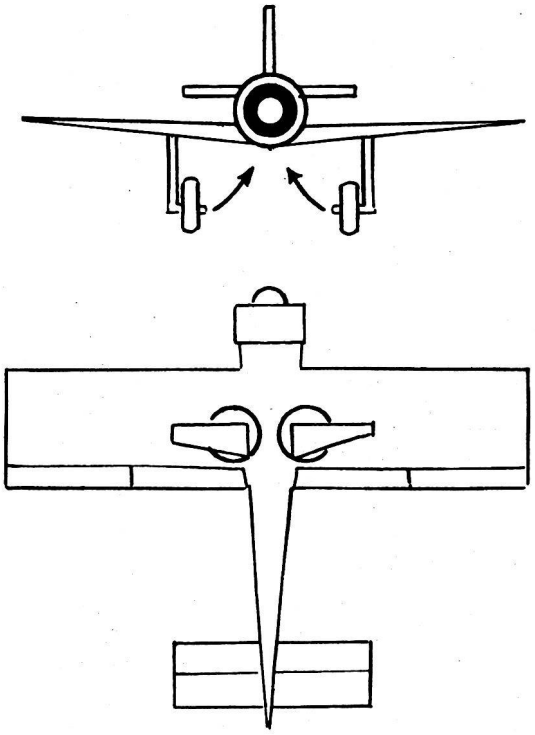
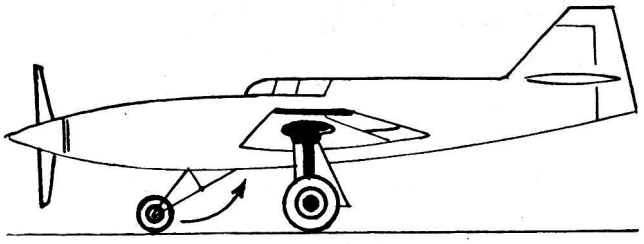
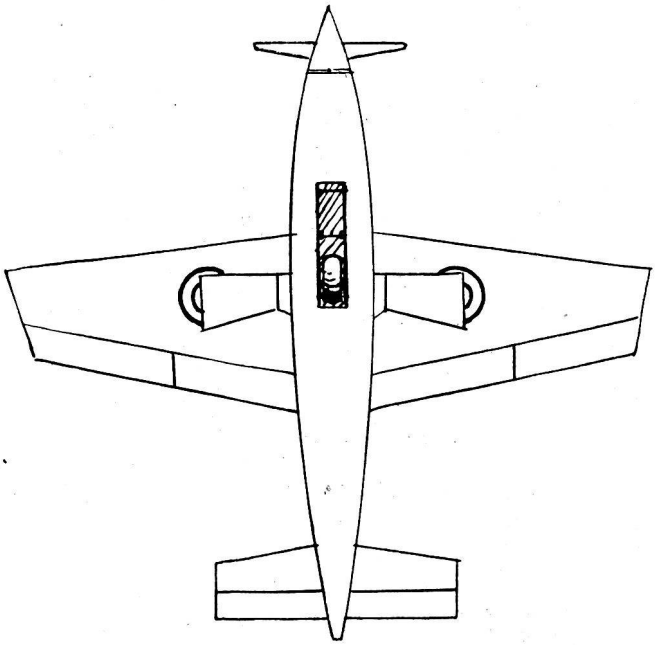
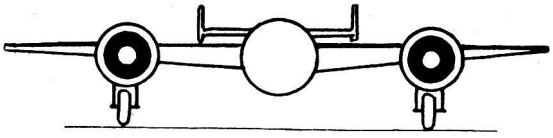


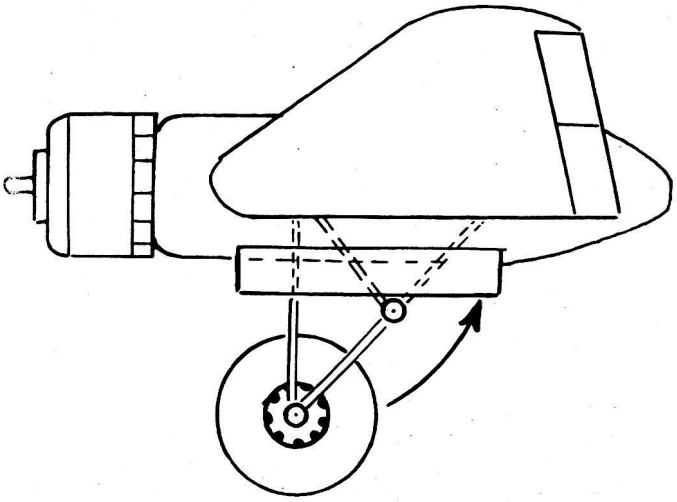
Fig. 21a. Seitlich einziehbares Fahrwerk.





b. Nach aussen einziehbares Fahrwerk mit nach hinten einziehbarem Bugrad.





c.
Nach hinten in die Motorgondel einziehbares Fahrwerk.

II. Die Erkennung.

Beim heutigen Stand der Flugzeugentwicklung ist man in allen Staaten auf äusserlich sehr ähnliche Muster gekommen. Ein genaues Erkennen eines bestimmten Typs ist daher nur möglich, wenn die besondern Unterscheidungsmerkmale, wie sie nun aufgezählt worden sind, genau bestimmt und klassiert werden. Die Flugzeugerkennung, die taktisch eine sehr grosse Bedeutung hat, geht dabei in zwei Phasen vor.

Die Grobansprache reiht das Flugzeug durch die Feststellung der Hauptmerkmale in eine der Hauptflugzeuggruppen ein. Die fünf Bestandteilgruppen werden folgendermassen betrachtet:

1. *Das Tragwerk:* Anzahl der Flügel (Eindecker oder Doppeldecker).
2. *Das Triebwerk:* Anzahl der Motoren (ein- oder mehrmotorig).
3. *Das Leitwerk:* Anzahl der Seitenleitwerksflächen.
4. *Der Rumpf:* Anzahl der Baueinheiten (einfacher oder Doppelrumpf).
5. *Das Fahrwerk:* fest oder eingezogen.

Durch die Grobansprache ist die Anzahl der in Frage kommenden Typen bereits stark eingeschränkt. Die Feinansprache, die sich mit den Einzelheiten der Bestandteilgruppen befasst, hat nun die Aufgabe, aus dieser eingeschränkten Anzahl von Flugzeugen, die noch in Frage kommen, den richtigen Typ definitiv zu bestimmen.

Die Grobansprache für das deutsche Jagdflugzeug Me 109 wird beispielsweise lauten: Eindecker, einmotorig, einfaches Seitenleitwerk, Einziehfahrwerk, einfacher Rumpf. — Die Feinansprache wird auf folgende Einzelheiten hinweisen: Eckige Trapezflügel, Reihenmotor mit unterhalb liegendem Kühler, niedriges Seitenleit- und abgestrebtes Höhenleitwerk, nach aussen einziehbares Fahrwerk mit nicht einziehbarem Heckrad, Einsitzer mit geschlossener Kabine.

Zum Unglück an der Hausfeuerwehrübung vom 24. April 1945 in Zürich

Tiefes Bedauern über den unglücklichen Ausgang der Hausfeuerwehrübung vom 24. April 1945 in Zürich, bei der 7 Personen das Leben verloren, bewegt jedermann. Alle Angehörigen der Luftschutztruppen sind sich darüber einig, dass begangene Fehler schonungslos aufgedeckt und alle Konsequenzen daraus gezogen werden müssen. Wir haben in die Untersuchungsorgane Vertrauen und erwarten, dass das Untersuchungsergebnis der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Es scheint uns aber unrichtig, diesem endgültigen Untersuchungsbericht vorzugreifen und wir verzichten deshalb, in dieser Nummer näher auf das bedauerliche Unglück einzutreten.

Im Interesse der Sache verzichten wir aber auch, im einzelnen auf die Angriffe einzutreten, die in einer Reihe von Zeitungen gegen die Luftschutztruppen gerichtet wurden. Diese Angriffe beruhen auf Unkenntnis der Tatsachen oder sind absichtlich aggressiv gehalten worden. Wir verwahren uns dagegen, dass die Bevölkerung durch irreführende Mitteilungen und in gehässiger Weise völlig unrichtig orientiert (um nicht zu sagen aufgehetzt) wurde.

Au sujet de l'accident survenu à Zurich le 24 avril 1945 au cours d'une soirée d'instruction du S.F.M.

Chacun déplore l'issue fatale de cet exercice, qui causa la perte de 7 vies humaines. Dans les milieux de la Protection antiaérienne, personne ne méconnaît l'absolue nécessité de rechercher sans ménagement quelles fautes ont pu être commises et d'en tirer toutes les conséquences qui s'imposeront. Nous faisons confiance aux organes chargés de l'enquête et nous comptons bien que le résultat de celle-ci sera rendu publique. Par contre, il nous semble nuisible d'anticiper sur ces conclusions, qui établiront définitivement