

Die nachfolgende Ns über den "Flugzeugerkennungsdiens" stammt von

Major Dr.Kärcher  
Referent im L In 4 im RLM

und wurde dem Archiv zur Einreihung in ZS von Dr.Heiber am 8,10.57 übergeben.

Der Flugzeugerkennungsdienst kam am Ausgang des Krieges einmal auf eine einfache Klassifizierung durch ein Ziffernsystem in der Reihenfolge Tragwerk, Triebwerk, Leitwerk, Fahrwerk, Rumpf. Hatte also ein Flugzeug beispielsweise die Bezeichnung 11202, so bedeutete das: Eindecker, einmotorig, doppeltes Seitenleitwerk, ohne Fahrwerk, doppelter Rumpf. Auf der anderen Seite erzog man die Soldaten auf den Gesamteindruck des Flugzeuges hin, dh. auf die spezifischen unterscheidenden Merkmale. Hier gab ein Oberleutnant Eder Karikaturen heraus, die die speziellen Unterscheidungsmerkmale übertrieben. Diese Karikaturen waren mit Versen à la Wilhelm Busch versehen, die sich leicht einprägten und das besondere Merkmal besonders hervorhoben, so z.B. bei den Flugzeugen des Douglas Boston Typs den sog. Hängebauch, dh. konvexe Linie des Rumpfes nach unten. Schon am Schluss des Krieges war klar erkannt, dass bei der immer mehr zunehmenden Geschwindigkeit moderner Flugzeuge einerseits und bei der Annäherung der Flugzeugformen andererseits in einem künftigen Konflikt wohl im allgemeinen nur mehr mechanische Erkennungszeichen, insbesondere die sog. elektrische Kennung einwandfrei funktionieren würde. Ein ungelöstes Problem ist demnach für die heutige Lage die Erkennung von Flugzeugen, die im Tiefanflug angreifen, sog. Hecken Springer, da hier die elektrische Kennung im allgemeinen versagt. Man wird die Bekämpfung von Hecken Springern nur dann durchführen können, wenn man eigenen Flugzeugen über dem eigenen Gebiet das Hecken springen verbietet und damit das Feuer auf alle Hecken Springer freigibt. (*Seeartfreie Einflugsbereichen*)

Unterrichtsmaterial: Anfertigen von Modellen durch die Schüler, Ansprechen von Bakelit-Flugzeugen mit Tarnanstrich, aber ohne Nationalität, Ansprechen aller Flugzeuge, die sich in der Luft zeigen, Ausgabe von Heften für den Erkennungsdienst mit Bildern mindestens im Anflug, Seitenflug, möglichst auch im Schräganflug und von hinten mit den Text erläuternden Merkmalen unter Beifügung der Kennziffern nach obigem Ziffernsystem. Die Bakelit-Flugzeuge müssen auf Ständer aufgesteckt werden und <sup>nach</sup> ihrer verkleinerten Grösse soweit vom Beschauer entfernt werden, dass der gleiche optische Eindruck entsteht wie bei einem massstäblich weiter entfernten natürlichen Flugzeug.

*Zusammenstellung von Flugzeugen aus der Vorkriegszeit zu einem FED - film, Flugzeug - Dias*

Institut f. Zeitgeschichte  
München  
ARCHIV  
2094/57

Anstelle und neben den Flugzeugerkenneungshefte, die meistens für den Gebrauch an der Front deshalb zu umfangreich sind, weil sie Vollständigkeit anstreben, haben sich auch Falttafeln sehr bewährt, auf denen die hauptsächlich an der betreffenden Front geflogenen eigenen und feindlichen Typen in Schattenrissen enthalten waren, mindestens in drei verschiedenen Lagen, im Anflug, Seitenflug und Schrägflug. Es darf noch hinzugefügt werden, dass selbstverständlich für die richtige Bezeichnung eine Fachsprache existierte, die aus jedem Flugzeugerkenneungshandbuch, das heute noch existiert, entnommen werden kann, z.B. Tragwerk, trapezförmig etc.

Der Flugzeugerkenneungsdienst wurde sowohl bei der Truppe, als auch in eigenen Kursen bei den Flakartillerieschulen betrieben; vielfach wurden die Kurse gemeinschaftlich für die drei Wehrmachtteile abgehalten. Besonders wurde auch der Flugzeugerkenneungsdienst in Entfernungsmesserschulen betrieben, weil ja das Flugzeug im Entfernungsmesser bei dessen starker Vergrößerung am besten erkennbar war.

Optische Erkennungszeichen von Flugzeugen, insbesondere bei Nacht, bestehend aus Leuchtsignalen und verschiedener Farben und verschiedener Zusammensetzung wurden im Einzelfall als geheime Kommandosache gehandhabt.