

Erkennungsanstriche Sommer 1944

Im Sommer 1944 stiessen die Alliierten Truppen von allen Seiten zügig in Richtung Deutschland vor. Es war nur eine Frage der Zeit, wann sich die Kampfhandlungen wieder der Schweizergrenze nähern würden. Deshalb stellte sich einmal mehr das Problem mit der Erkennung von eigenen und fremden Flugzeugen. Die sogenannte "Freund-Feinderkennung" durch die Truppe am Boden war - und ist es bis heute - ein zentrales Problem. Abschüsse durch die eigene Fliegerabwehr waren bei den Krieg führenden Mächten eine tägliche Angelegenheit. Auch in der Schweiz war man sich der Gefahren bewusst. Dies konnte bei Angriffsübungen immer wieder festgestellt werden. Die Schwierigkeit ein Flugzeug zu identifizieren, stellte sich in der Frontalansicht, wenn dadurch die Hoheitszeichen nicht erkennbar waren. Somit stellte sich die Frage, ob an der Stirnseite der Flugzeuge eine auffällige Markierung angebracht werden könnte.

Am 3. Juli 1944 erging eine Weisung an das UeG, je zwei Flugzeuge D 3801, Me 109 und C 3603, mit einer rot-weißen Markierung an den Tragflächen zu versehen. Die Zweckmässigkeit dieser Bemalung sollte mittels verschiedener Angriffsverfahren, wechselnder Beleuchtung und unterschiedlichem Hintergrund ermittelt werden.

Leider sind keine Fotos bekannt, die belegen ob tatsächlich alle erwähnten Flugzeuge entsprechend bemalt wurden. Dokumentarisch belegt sind jedoch Versuche, die mit C 3603 durchgeführt wurden. Dabei kamen vier verschiedene Erkennungsanstriche zur Anwendung. Keiner dieser Anstriche brachte jedoch die erwünschten Resultate. Man versuchte es auch mit optischen Mitteln. Bei An- Über- und Vorbeiflügen wurden die Scheinwerfer und Positionslichter eingeschaltet. Während dem sich die Positionslichter als ungeeignet erwiesen, brachten die Scheinwerfer, je nach Blickwinkel, unterschiedliche Resultate. Das Kdo des Fl.B.M.D. schlug zudem akustische Mittel, wie Sirenen oder Pfeifen vor.

Da jedoch keines dieser Erkennungszeichen überzeugte, wurde die Sache per Schreiben des Kdt FF Trp vom 29. August 1944 ad acta gelegt.

Auch bei den Krieg führenden Mächten versuchte man dem Problem der Identifikation Herr zu werden.

Die deutsche Luftwaffe brachte verschiedenste taktische Kennzeichen, wie gelbe Motor- und Kühlerhauben oder farbige Tragflächenenden und Rumpfbänder an. Ähnlich handelte auch Italiens Regia Aeronautica.

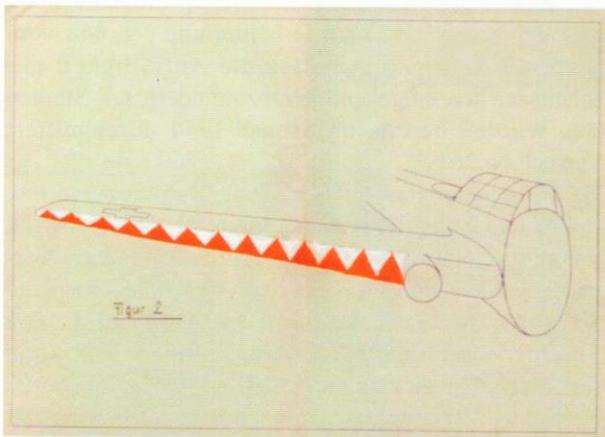
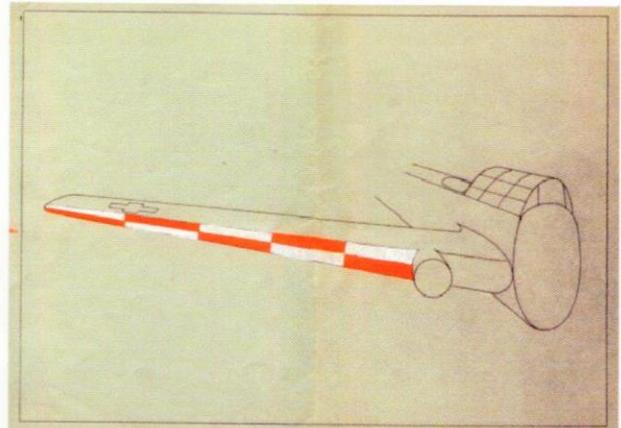
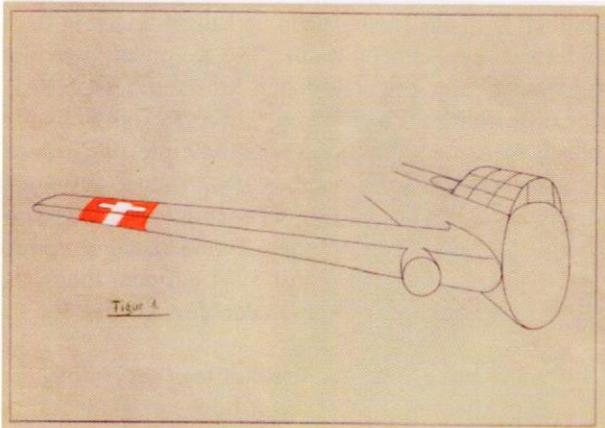
Die Luftwaffe von Vichy-Frankreich (L'Armée de l'Air de l'Armistice) unter Marschall Pétain, die mehr oder weniger unter deutschem Einfluss stand, markierte ihre Flugzeuge mit auffälligen rot-gelben Streifen.

Das Fighter Command der RAF bemalte im Frühjahr 1940 die linke Tragflächenunterseite seiner Jagdflugzeuge in schwarz und brachte später noch ein helles Rumpfband an. Später wurden an Stelle der schwarzen Tragflächen deren Eintrittskanten gelb bemalt. Die Hawker Typhoon wurden mit schwarz/weißen Kennstreifen an den Tragflächenunterseiten versehen, um beim Erdangriff von deutschen Flugzeugen zu unterscheiden. Eine Art Vorläufer der sogenannten Invasionsstreifen vom Juni 1944.

Zeichnung oben:

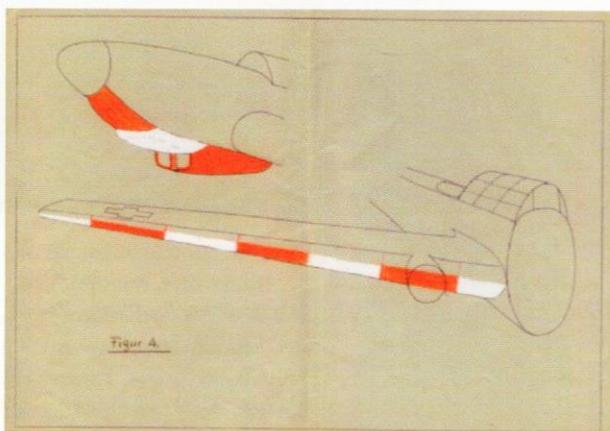
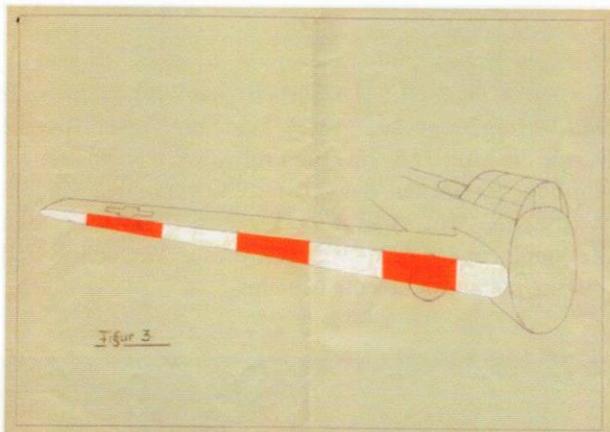
Vorschlag des Kdo FF Trp für einen Erkennungsanstrich. Dabei wurde das Hoheitszeichen über den Tragflächenrand gezogen.

Zeichnung 1377/4a vom 3. Juli 1944

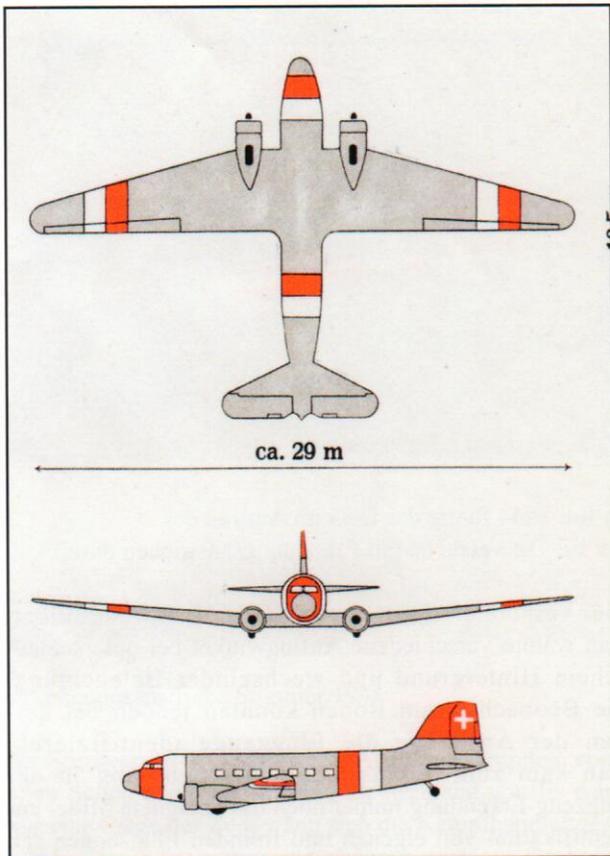


Im Juli 1944 führte das UeG im Auftrag des Kdt FF Trp Versuche mit Erkennungsanstrichen durch.

Die Versuche wurden mit C 3603 durchgeführt. Man wählte verschiedene Anflugwinkel bei unterschiedlichem Hintergrund und wechselnder Beleuchtung. Die Beobachter am Boden konnten jedoch bei keinem der Anstriche die Flugzeuge identifizieren. Man kam zum Schluss, dass die Schulung in der Flugzeug-Erkennung immer noch das geeignete Mittel zur Identifikation von eigenen und fremden Flugzeugen sei.



Dokumente Kdo UeG, 24. Juli 1944
Originale, Bundesarchiv Bern



Die Freund-Feind Erkennung von Flugzeugen war nicht nur ein Thema der Bodentruppe, sondern auch der fliegenden Besatzungen. Die Erkennbarkeit der Schweizer Militärflugzeuge als solche war stets ein Problem. Besonders die Messerschmitt Me 109, die auch in der deutschen Luftwaffe sowie bei den meisten ihrer Verbündeten Verwendung fand. Eine C 3603 konnte je nach Blickwinkel oder in der Hitze eines Gefechtes mit einer deutschen Me 110 verwechselt werden. Auch stand das Kreuz als Schweizer Hoheitszeichen nicht alleine da. Deutschland sowie die meisten seiner Verbündeten hatten ein Kreuz als Hoheitszeichen. Wohl am auffälligsten war das ungarische Kreuz: weiss im schwarzen Feld. Auch die Flugzeuge der Regia Aeronautica waren bis November 1943 am Seitenruder mit einem grossen weissen Kreuz gekennzeichnet. Erschwerend war, dass all diese Länder die Me 109 verschiedenster Versionen einsetzten. Zusammengefasst: Alliierte Besatzungen sahen sich bei ihren Einsätzen über Europa stets mit Gegnern konfrontiert, die ein Kreuz als Hoheitszeichen hatten und zudem die Messerschmitt Me 109 flogen.

Für die Landung in der Normandie am 6. Juni 1944 stellte sich für die Alliierten ein besonderes Problem der Freund-Feind Erkennung: Tausende von Flugzeugen und Schiffen sowie hunderttausende von Soldaten standen auf relativ engem Raum im Einsatz. Das Erkennen der eigenen Flugzeuge wurde dadurch vereinfacht, indem auffällige schwarz/weisse Streifen angebracht wurden. Ausgenommen davon waren lediglich die schweren Bomber. Diese, als Invasionsstreifen bekannte Kennzeichnung, blieb vereinzelt bis Ende 1944 bestehen.

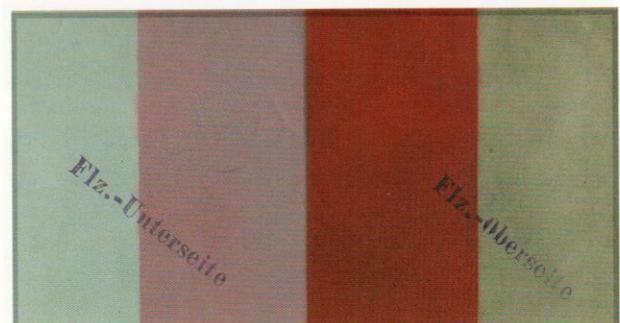
In der Schweiz waren diese Erkennungsstreifen offensichtlich auch ein Thema, denn im Bundesarchiv in Bern findet sich ein Ausschnitt aus "The Aeroplane" mit der Zeichnung einer entsprechenden Mustang der USAAF. Kennstreifen an Flugzeugen waren in der Schweiz jedoch nicht neu. Als die SWISSAIR die Flüge nach Deutschland am 30. September 1940 wieder aufnahm, waren die Flugzeuge mit rot/weissen Kennstreifen versehen. Trotz dieser auffälligen Kennzeichnung wurde die DC-2 HB-ISI am 9. August 1944 auf dem Flugplatz Stuttgart-Echterdingen von P-38 der USAAF zerstört.

Die Landung der Alliierten Streitkräfte in der Normandie war auch für die Schweiz von höchster Bedeutung. Schon einen Tag später wurde eine Weisung erlassen, wie im Falle einer erneuten Kriegsmobilmachung vorzugehen sei. Die Interne Mitteilung Nr. 448 vom 7. Juni 1944 bestimmte, dass die Auffälligkeit der Hoheitszeichen umgehend herabzumindern sei. Studien dazu wurden bereits im Januar 1944 durchgeführt (Versuch Nr. 2639).

Die Hoheitszeichen auf den Tragflächenoberseiten, Rumpf und Seitenleitwerk mussten mit 5% Decklack dunkelgrün (602342) und 95% Titanine Verdünner überspritzt werden. Dasselbe auf der Tragflächenunterseite mit 50% Decklack hellblau (602344) und 50% Titanine Verdünner. Das Überspritzen war ohne Abdeckschablonen durchzuführen.

Die Schweizer Hoheitszeichen waren im Normalfall auf 1000m Distanz noch gut sichtbar. Die überspritzten Hoheitszeichen sollten nur noch auf 200m Entfernung zu erkennen sein.

Zur selben Zeit studierte man, wie bereits dargestellt, das pure Gegenteil: Das Identifizieren der Schweizer Militärflugzeuge auf grosse Distanz. Versuchsweise wurde die Me 109 E J-371 mit rot/weissen Kennstreifen, ähnlich derjenigen der Alliierten, versehen. Zudem wurde die Motorhaube weiss gespritzt. Über den Zeitpunkt und die Auswertung dieses Versuches sind bislang keine Dokumente bekannt.



Zeichnung oben links:

SWISSAIR DC-3

Kennblatt aus Regl. T305, Flugzeugbeschreibung 1944

Farbmuster oben:

Beilage zur IM448 für das Überspritzen der Hoheitszeichen im Kriegsfall.



September 1944

Die Schweizergrenze war den fremden Besatzungen wohl bekannt und durch Flüsse und Seen, selbst in der Nacht, in der Regel auch sichtbar. Je näher das Kriegsgeschehen der Schweizergrenze näher kam, nahmen auch die Grenzverletzungen wieder zu. Im September waren es 490 Flugzeuge: 97 Alliierte, 11 Achsenmächte und 382 unbekannte. Während die alliierten Bomberverbände in der Regel den Schweizer Luftraum "nur" überflogen oder als Rettung in der Not benutzten, gingen die Begleitjäger gelegentlich auch in einen Angriff über. Die Ereignisse im September 1944 zeigten dies in aller Deutlichkeit. Am 5. September wurden im Raum Dübendorf zwei Me 109 E der Fl. Kp.7 von zwei P-51 Mustang der USAAF angegriffen und abgeschossen. Oblt. Paul Treu verlor dabei sein Leben. Der Vorfall passierte, als sie zwei US Bomber zur Landung in Dübendorf begleiteten. Bei der Befragung der Bomberbesatzungen (die Piloten der Mustang konnten nicht befragt werden), gab es widersprüchliche Angaben über die Erkennbarkeit der Schweizer Flugzeuge.

Am 10. September kam es im Raum Pruntrut erneut zu einem ausgedehnten Luftkampf zwischen einer Mustang der USAAF und zwei C 3603 der Fl.Kp. 11. Man kann davon ausgehen, dass der US-Pilot die C 36 mit einer deutschen Me 110 verwechselte. Einen Tag zuvor wurden zudem im Zürcher Oberland, nahe der Grenze, zwei Eisenbahnzüge der SBB von US Jägern angegriffen. Eine bessere Kennzeichnung der Schweizer Militärflugzeuge tat Not. Die verantwortlichen Stellen reagierten umgehend. Schon am 13. September erging ein Schreiben des Kdt.FF.Trp. an das A.H.Q. mit dem Vorschlag, die Flugzeuge mit auffälligen rot/weißen Streifen zu bemalen. Einen Tag später genehmigte General Guisan den Antrag. Ab dem 15. September wurden in einer umfassenden Aktion sämtliche Kriegsflugzeuge entsprechend bemalt. In den Fl.Rgt.2 und Fl.Rgt.4, welche zu jener Zeit im Dienst standen, wurden die Flugzeuge durch die Truppe, die restlichen durch den Armeefluggpark bemalt.

Sollte die Schweiz in die Kriegshandlungen mit einbezogen werden, so die Weisung, müssten die Kennstreifen, ausser an den Tragflächenunterseiten, umgehend mit schwarzer Farbe übermalt werden.

Bild links:

Oblt. Heiniger (J-324), Fl.Kp.7, konnte am 5. September durch geschicktes Manövrieren dem Angriff zweier US P-51B der 339th FG entkommen, musste jedoch mit etlichen Treffern in Dübendorf notlanden.

Diese Weisung galt vorerst für die sogenannten Kriegsflugzeuge. Später wurde sie, mit Ausnahme der Schul- und Trainingsflugzeuge, auf die gesamte Flotte ausgedehnt. Die neue Kennzeichnung der Schweizer Militärflugzeuge wurde unverzüglich allen Truppenverbänden sowie den ausländischen Militärattachés mitgeteilt.

Dieser Anstrich wurde allgemein als "Neutralitätsschutz-Anstrich" bekannt. Die Gewitzten bei der Truppe nannten ihn jedoch auch "Angststreifen". Mit diesen Kennstreifen war nun auch das ewige Problem der Freund-Feind Erkennung gelöst.

Die Kennstreifen waren, das wurde gleich zu Beginn festgehalten, eine befristete Angelegenheit. Die Streifen wurden zunächst mit deckenden Wasserfarben, sowie mit herkömmlichen haltbaren Farben angebracht. Die wasserlöslichen Farben bewährten sich jedoch nicht und wurden nicht mehr verwendet.

Mit dem Kriegsende in Europa war diese Kennzeichnung hinfällig geworden. Die Kennstreifen am Rumpf wurden anlässlich von Revisionen oder grösseren Reparaturen entfernt. Aus Gründen der Flugsicherheit wurden sie jedoch an den Tragflächen beibehalten.



Bild oben:

Oblt. Wirth, Pilot (links) und Oblt. Gysi, Fl.Kp. 11, wurden am 10. September 1944 über dem Pruntrut in einen Luftkampf mit einer P-51B der USAAF 359th FG verwickelt.

Die C 3603 (C-540) erhielt 12 Treffer. Dabei wurde auch ein Steuerkabel durchschossen. Sie konnten jedoch normal in Thun-Allmendingen landen.



Dokument unten:
Mit Befehl aus dem A.H.Q. vom 15. September 1944
mussten alle sogenannten Kriegs- und Verbindungs-
flugzeuge mit auffälligen Kennzeichen versehen werden.

Bild oben:
Bereitstellung von D 3801, Me 109 E und C 3603 mit den
neuen Kennzeichen durch die Flieger- Rekrutenschule in
Payerne.

Schweizerische Armee - Armée suisse - Esercito svizzero

Stab oder Einheit: - Etat-major ou unité: - Stato maggiore o unità: Ort und Datum: - Lieu et date: - Luogo e data:

Der Chef des Generalstabes der Armee No. 82 A.H.Q., 15.9.44
2/11/sr

Kdo. Fl. u. Flab. Trp.

18. SEP. 1944

443 W

An Kdo. Fl. und Flab. Trp.

Betrifft: Kennzeichnung unserer Flugzeuge.

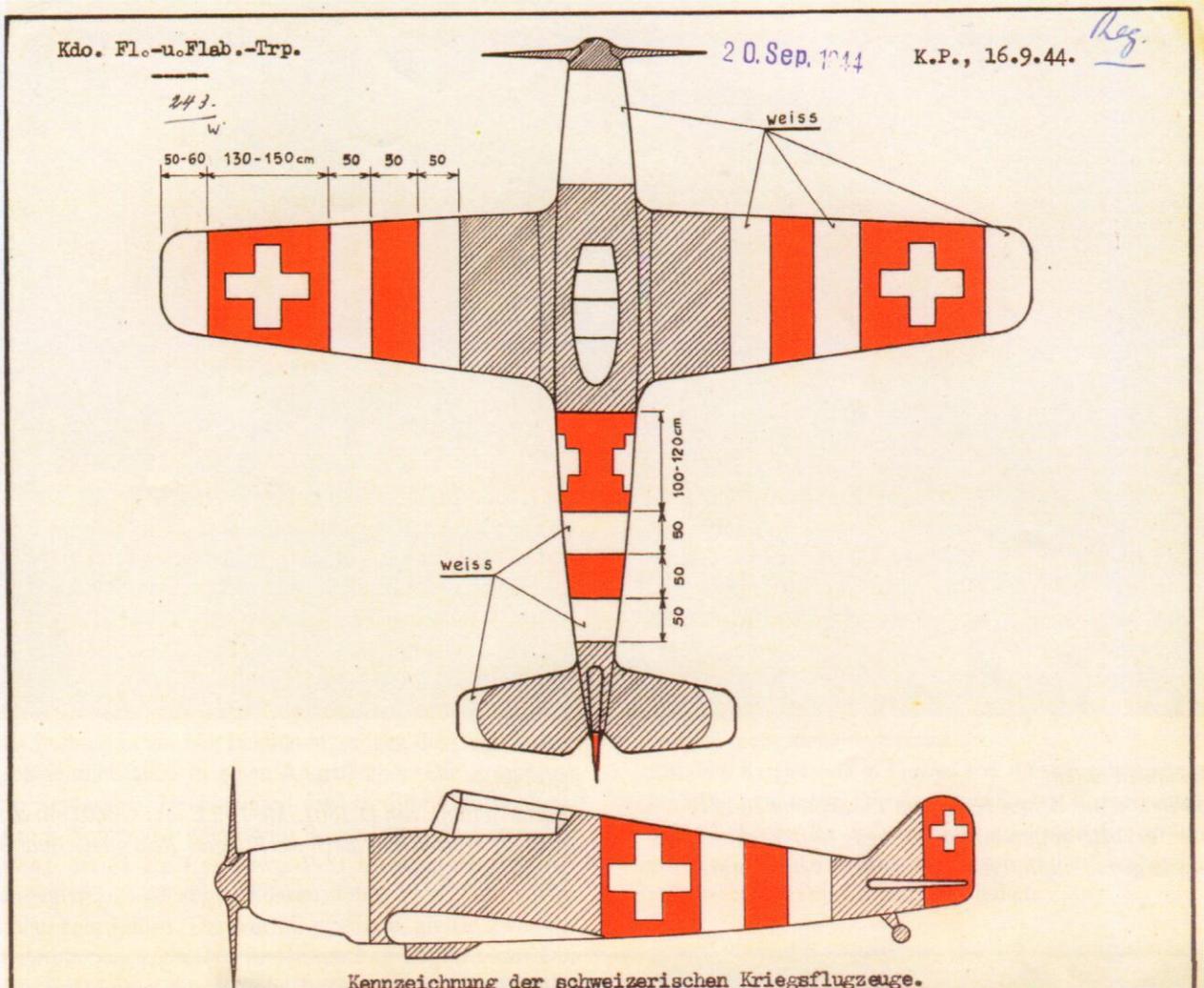
Wie ich Ihnen bereits durch mein Bureau telefonisch mitteilen liess, hat der Oberbefehlshaber der Armee Ihrem Antrag betreffend Neubemalung sämtlicher schweizerischer Kriegsflugzeuge zur bessern Kenntlichmachung zugestimmt.

Die Bekanntgabe der Neubemalung an alle Kommando-stellen der Armee bis zur Einheit hat in Form einer Orientierung mit Farbenskizze durch Sie zu erfolgen. Ich habe davon Kenntnis genommen, dass diese Massnahme bereits durch Sie vorbereitet wurde. Ferner ersuche ich Sie, sich zwecks Orientierung der ausländischen Militärattachés mit dem Unterstabchef Ib in Verbindung zu setzen.

Der Chef des Generalstabes der Armee:

Kopie z.K. an:
Unterstabchef Ib

HUBER



Kdo. Fl.-u.Flab.-Trp.

20. Sep. 1944

K.P., 16.9.44.

Reg.

243.
W

Kennzeichnung der schweizerischen Kriegsflugzeuge.

Bis auf weiteres werden die schweizerischen Kriegsflugzeuge zwecks besserer Kenntlichmachung nicht nur mit den üblichen Hoheitsabzeichen, sondern zusätzlich noch durch Farbanstrich gekennzeichnet, wie aus obiger Skizze ersichtlich.

Die rot-weissen Streifen werden neben dem Hoheitsabzeichen an der Ober- und Unterfläche der Flügel, sowie beidseits des Rumpfes angebracht. Motorhaube, Flügel- und Höhenleitwerksenden werden weiss gestrichen.

Signe distinctif des avions de guerre suisses.

Jusqu'à nouvel avis, les avions de guerre suisses porteront non seulement les emblèmes nationaux normaux, mais encore des bandes de couleur qui doivent permettre de les reconnaître plus facilement. (Voir croquis ci-dessus).

Les bandes rouges et blanches seront peintes à côté des emblèmes nationaux au-dessus et au-dessous des ailes ainsi que des deux côtés du fuselage. Le capot du moteur, les extrémités des ailes et des plans fixes horizontaux seront peints en blanc.

Segni distintivi degli aeroplani da guerra svizzeri.

Fino a nuovo avviso gli aeroplani da guerra svizzeri vengono dipinti, affinché essi possono venire meglio distinti, oltre che con gli emblemi nazionali, con colori, come nello schizzo cui sopra. Le strisce rosso-bianche vengono dipinte sotto e sopra le ali accanto agli emblemi nazionali, come pure ai lati della fusoliera. Il cofano del motore e le estremità delle ali e dell'impennaggio orizzontale vengono dipinte in bianco.

Geht an:

- Armeekommando, Gr. Ia - Ic
- der Hauptabt. I
- Hauptabt. II
- Hauptabt. III
- Kdo. I. = 4. A.K.,
- Kdo. Fl. und Flab Trp.

für sich und die ihnen unterstellten Abteilungen, Sektionen und Trp. bis zur Einheit.

Der Kommandant der Flieger- u. Fliegerabwehrtruppen:
Oberstdivisionär Rihner.

Z.K. an:

Chef des Generalstabes der Armee Eidg. Militärdepartement.

20. Sep. 1944

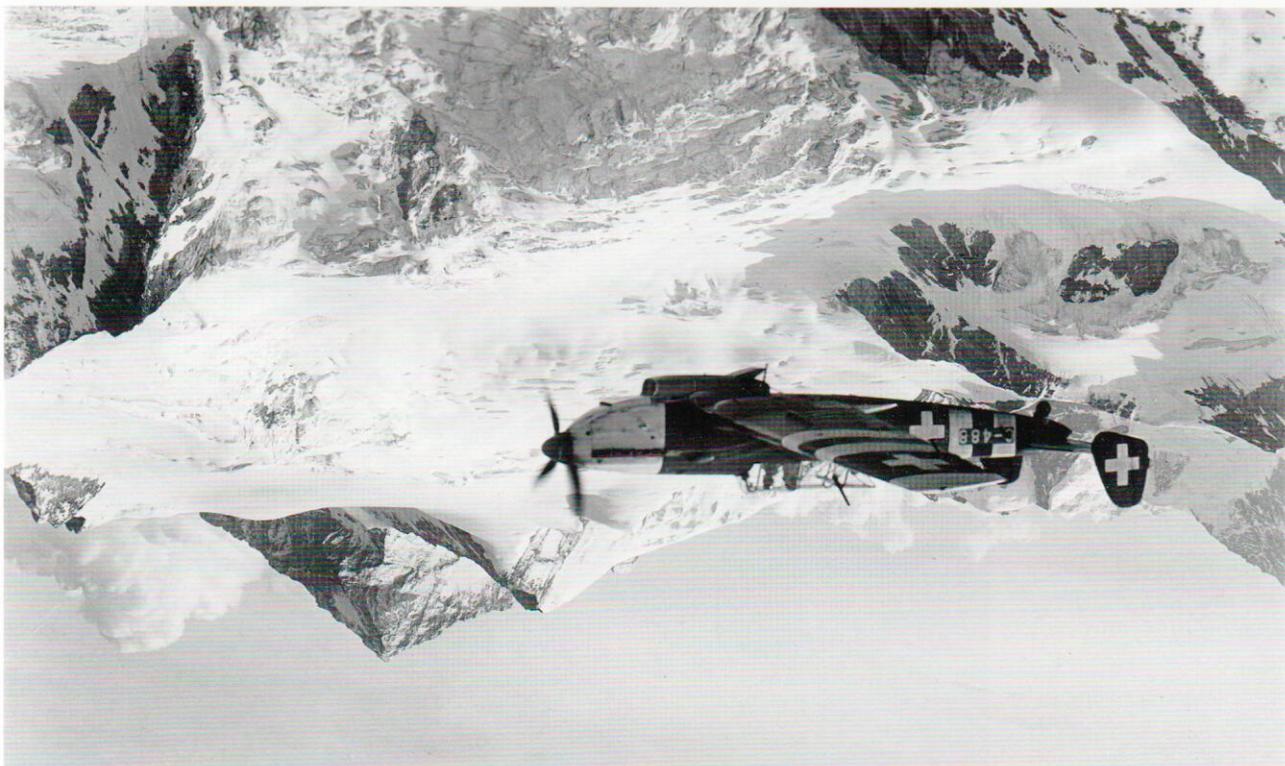
Vom Oberbefehlshaber der Armee genehmigt.

Genevè, Vertreter d. Stab vom 2.9.44
Arzt. Of. R. u. Flab.
fr. Chef, Melle Nov. Damm. K.R.,
R.B. N.O. 1006x
bis Berol. Polen

1505/4

Dokument oben:

Weisung 1505/4 vom 16. September 1944



Dokument unten:
Zusätzliche Weisung des Oberbefehlshabers über die neue Kennzeichnung vom 12. Oktober 1944.

Siehe dazu auch die Beilage zur IM448 auf Seite 68

Bild oben:
C 3603 C-448 vor dem Bietschhorn.
Die C 3603 stand im Herbst 1944 bei sechs Fliegerkompanien und beim UeG III im Einsatz.

Betr. Kennzeichnung der schweizerischen Kriegsflyzeuge

Seit kurzem sind sämtliche schweizerischen Kriegs- und Verbindungsflugzeuge durch einen roten Farbanstrich besser gekennzeichnet worden. Alle Truppen bis zur Einheit wurden darüber durch ein Zirkularschreiben mit Skizze orientiert.

Dieser rote Farbanstrich hat nur so lange Gültigkeit, als wir nicht selbst im Kriege stehen. Bei Kriegsausbruch werden unsere sämtlichen Flugzeuge nur noch mit den üblichen Hoheitsabzeichen versehen, mit Ausnahme der Flügelunterseite, welche den jetzigen Farbanstrich zwecks besserer Erkennung durch unsere eigenen Truppen beibehalten würde. Die Hoheitsabzeichen auf der Flügeloberseite und beidseits des Rumpfes, sowie auf dem Seitensteuerwürden leicht übermalt, damit sie nicht mehr so grell leuchten wie heute. Die dort zusätzlich in letzter Zeit angebrachten roten Streifen würden übermalt.

Obwohl also im Kriegsfalle die Hoheitsabzeichen und die roten Erkennungsstreifen auf den Flügelunterseiten bestehen bleiben, ist eine Verwechslung mit ausländischen Flugzeugen durch unsere eigenen Truppen dennoch möglich. Es ist daher notwendig, daß dem Flugzeugerkennungsdienst bei allen Truppen größte Aufmerksamkeit geschenkt wird. Die wenigen, von unserer Fliegertruppe verwendeten Flugzeugtypen müssen unbedingt an der Silhouette erkannt werden, da die Hoheitsabzeichen und sogar die zusätzlichen roten Erkennungsstreifen je nach Beleuchtung nicht oder zu spät erkannt werden können.

Der General: Guisan.

No. 8940

13. Okt. 1944

A. H. O.
O. G. A., 12.10.44.
O. G. Es.

LE COMMANDANT EN CHEF DE L'ARMEE
DER OBERBEFEHLSHABER DER ARMEE
IL COMANDANTE IN CAPO DELL'ESERCITO
M 11 / ---

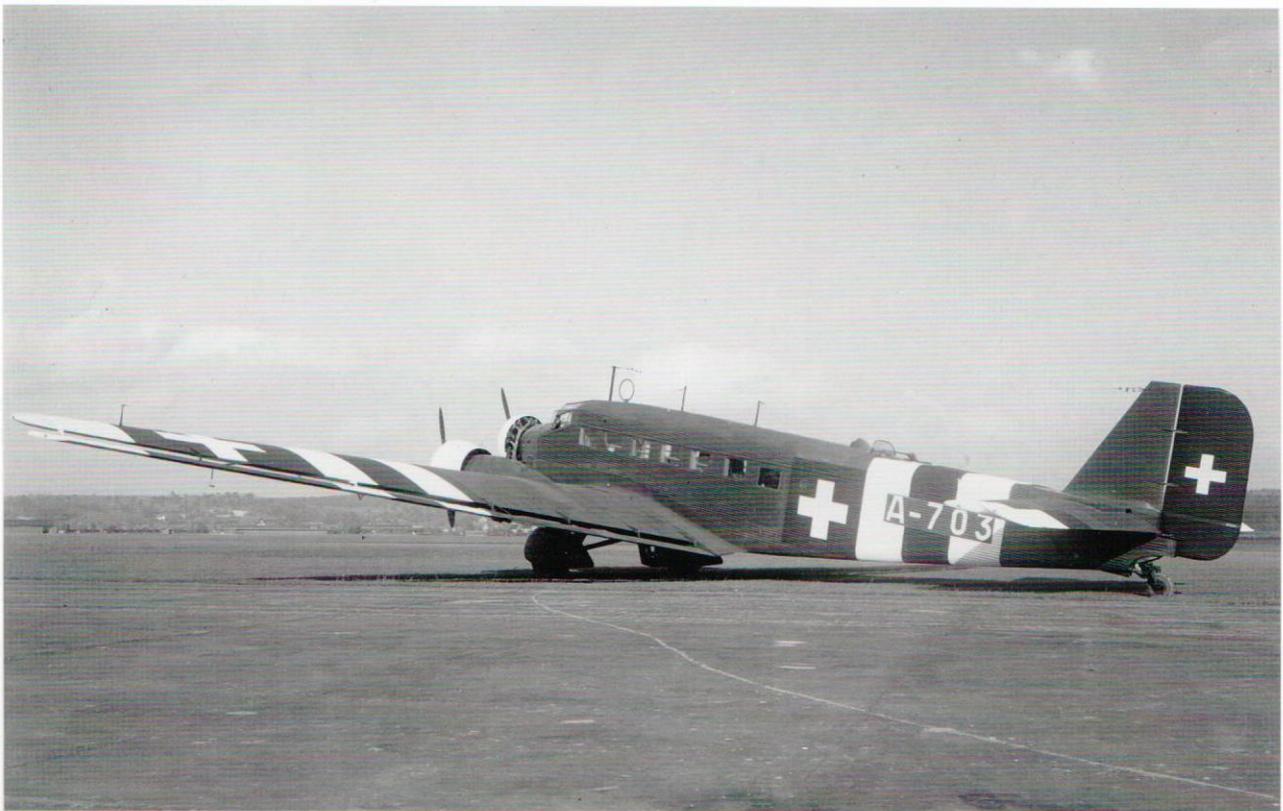


Bild unten:

Bü 131 A-50

Bücker Jungmann die als Verbindungsflugzeuge verwendet wurden, bekamen den Standardtarnanstrich und Erkennungsstreifen.

Einzelne Flugzeuge hatten zudem an den Rumpfsseiten ein Hoheitszeichen angebracht.

Bild oben:

Ju 52/3m A-703

Das grösste Flugzeug der Fliegertruppe im neuen Anstrich. Der Tarnanstrich in RLM 70 bzw. Art Nr 602342 war auch auf den Unterseiten angebracht.

Beachte den umgeklappten unteren Abwehrstand. Diese Vorrichtung war jedoch meistens ausgebaut.





*Bild links:
Doflug D 3802 J-401
Flugplatz Altenrhein,
Frühjahr 1945*

Die Dornierwerke in Altenrhein wandten, in Anlehnung an deutsche Flugzeuge, einen hellen für Jagdflugzeuge geeigneten Tarnanstrich an. Ob dazu Farbmittel aus deutscher Produktion verwendet wurde, ist nicht bekannt.

Neue Tarnanstriche 1945

Im Herbst 1944 befasste man sich mit neuen Tarnanstrichen. Wohl beeinflusst durch internierte Flugzeuge und Informationen aus dem Kriegsgeschehen, diskutierte man an verantwortlicher Stelle über zukünftige Tarnanstriche. Der Anstrich der Schweizer Militärflugzeuge war zu jener Zeit standardmässig in dunkelgrün und hellblau. Flugzeuge im Anstrich 38 waren in den Fliegerkompanien, bis auf das Nachtgeschwader, in der Regel keine mehr vorhanden.

Ein grosser Wandel gab es bei den alliierten Streitkräften. Während zum Beispiel die RAF an einem Tarnanstrich festhielt, liess die USAAF bei Bombern und Begleitjäger ab 1944 den Anstrich vollkommen weg. Die Einsparung an Arbeitszeit und Kosten war enorm. Auch konnten die ohnehin grossen Verbände in der Luft kaum verborgen bleiben und das Risiko am Boden entdeckt zu werden wurde in Kauf genommen.

Die deutsche Luftwaffe musste, der Not gehorchend den umgekehrten Weg einschlagen. Es wurden wieder dunkle Farben wie grün und braun verwendet, um am Boden möglichst wenig aufzufallen. Um Arbeitsabläufe zu vereinfachen und Rohstoffe einzusparen liess man die Unterseiten von Jagdflugzeugen oft blank.

Im Oktober 1944 schlug die KTA vor, künftig eine Grund- und eine Feldfarbe anzubringen. Die Grundfarbe sollte, wie bisher, von höchster Haftfestigkeit sein. Die Feldfarbe, abwaschbar, würde nach Bedarf angebracht werden. In einem grossangelegten Versuch wurde im Winter/Frühjahr 1945 die neue Tarnung auf ihre Wirksamkeit überprüft. An drei neuen D 3801 wurden die verschiedenen Tarnanstriche angebracht. Der Grundanstrich war standardmässig in dunkelgrün 602342 für die Oberseite und hellblau 602344 für die Unterseite. Als sogenannte Feldfarbe gelangte eine pastenförmige Mineralfarbe, die durch Zugabe von 20%-30% Wasser spritzfertig gemacht wurde, zur Anwendung.

Für die Wintertarnung wurde ein Flugzeug (J-211) mit unregelmässigen weissen Bändern bemalt. Auf ca. 500 Meter Entfernung war das Tarnmuster jedoch nur noch als eine gleichmässig graue Fläche zu sehen. Das zweite Flugzeug (J-213) war vollständig weiss. Der Tarn effekt dieses Musters zeigte sich in einigen Belangen überlegen. Gegen einen vollständig weissen oder eisfarbigen Hintergrund wirkten ab ca. 1500 m Distanz jedoch beide Tarnmuster gleich.

Die Tarnung für die schneefreie Jahreszeit (J-212) bestand aus einer sehr dünnen Schicht gelb bzw. beige 602338 über dem Grundanstrich. Darüber wurde ein unregelmässiges Muster in gelb aufgespritzt.

Für das Auge war dieser Anstrich sehr wirkungsvoll. Auf Luftbildaufnahmen bei Sonneneinstrahlung war der Tarn effekt wegen der Reflexion jedoch wirkungslos. Dieses Problem zeigte sich, hervorgerufen durch den Halbglanz-Anstrich, an allen drei Tarnmustern.

Das Haftvermögen der Feldtarnung wurde als gut bezeichnet, selbst an den Tragflächeneintrittskanten blieb die Farbe haften. Das Abwaschen der Farbe hingegen war zeitaufwendig und konnte bis zu 20 Arbeitsstunden dauern. Man schlug deshalb vor, für die Feldtarnung Nitrofarben zu verwenden, da sie bei dünnem Auftrag leicht entfernt oder überspritzt werden konnten.

Als Schlussfolgerung entschied die D.M.P. standardmässig die Frühjartarnung anzubringen und als Wintertarnung wurden grosse, unregelmässige, weisse Flecken über der dunkelgrünen Grundtarnung festgelegt. Durch das Kriegsende im Frühjahr 1945 wurden diese Tarnschemen jedoch hinfällig und die Flugzeuge behielten den bisherigen Anstrich.

In Anlehnung an diese Feldtarnung versah die DoFlug in Altenrhein ihre Neukonstruktionen D 3802/03 mit einem schlierenförmigen Anstrich in dunkelgrün und hellblau. Nähere Informationen über diesen Anstrich liegen jedoch nicht vor.

Kennzeichen gem. der Weisung 1505/4 vom 16. September 1944.
Die neue Kennzeichnung, blieb bis September 1945 angebracht.



Diese Kennzeichnung wird in der Nachkriegsliteratur oft mit „Neutralitätsstreifen“ bezeichnet. Es findet sich aber kein zeitgenössisches Dokument mit diesem Wortlaut. Von der Truppe ist jedoch das Wort „Angststreifen“ überliefert.

Me 109 E J-346
Fl.Kp.8
Thun, Herbst 1944

