

Bei der weißen 4 des Jagdgeschwaders JG 1, Werknummer 120067, wurden die Farben nur dünn übergeniebelt. Die verspachtelten Nietenreihen scheinen durch.



KEIN EINHEITLICHER TARNANSTRICH

Farbchaos beim Volksjäger He 162

Das letzte Flugzeug, welches die Luftwaffe in Dienst stellte, ist auch bei der Farbgebung ein Spiegelbild der desolaten Lage am Kriegsende. Dem Modellbauer bietet sich dadurch eine breite Palette von Farbschemen.

Die Schnelligkeit mit der 1944 von den Heinkelwerken ein Düsenjäger entwickelt wurde, beeindruckt noch heute. Nur 69 Tage nach der Ausschreibung am 8. September 1944 flog der Prototyp am 6. Dezember erstmals. Auch wenn Heinkel schon vorher einige theoretische Vorüberlegungen zu einem kleinen Düsenjäger unternommen hatte, steht diese Leistung bis heute unübertroffen da.

Hier geht es aber nicht um die Geschichte oder die Technik der Heinkel He 162 – dies ist in der aktuellen FliegerRevueX Nr. 84 nachzulesen. Dem Modellbauer soll eine Richtschnur an die Hand gegeben werden, um seinem Volksjägermodell ein originalgetreues Farbfinish zu geben.

Farbsysteme der Luftwaffe

Schon kurz nach ihrer Enttarnung 1935 gab das für die Luftrüstung zuständige Reichsluftfahrt-

ministerium RLM diverse Richtlinien für die Produktion, die verwendeten Materialien und auch für die Anstriche und Farben heraus. Tarnung sollte die Entdeckung eines Flugzeugs im Flug oder am Boden erschweren. Für jede Flugzeugkategorie, wie Versuchs-, Schul-, Transport-, See-, Jagd- und Bombenflugzeuge wurden eigene Bemalungs- und Kennzeichnungsvorschriften festgelegt. Allen gemeinsam waren die erlaubten Farben. Da Flugzeugfarben besonderen Ansprüchen genügen müssen, war diese Farbauswahl nicht identisch mit den heute noch üblichen RAL-Farbtönen von 1927. Die Flugzeugfarben wurden nach dem RLM und einer zweistelligen Ziffer benannt. Die Farbhersteller erhielten Anweisung für die Anmischung. Vorher hatte jedes Flugzeugwerk seine Maschinen nach eigenem Gutdünken bemalt.

Für jeden Flugzeugtyp gab das RLM einen eigenen Bemalungsplan heraus, der die zu verwen-

denden Farben und die entsprechenden Flächen am Flugzeug bestimmte. Wenn man bedenkt, dass die Luftwaffe nur von 1935 bis 1945 existierte, ist die Vielzahl sehr unterschiedlicher Bemalungsvorschriften verwirrend. Schon vor Kriegsbeginn wechselten die Tarnschemen häufig und selbst Farben wurden – unter Beibehaltung ihrer Bezeichnung – geändert.

Nach Kriegsbeginn mussten die Tarnungen jeweils den neuen Kampfbedingungen angepasst werden. Tarnschemen für Nordafrika, Südeuropa, für die russische Steppe und für den Einsatz bei Nacht, über See oder in großer Höhe wurden neu entwickelt.

Die letzte große Neuregelung der Farbgebung erfolgte im Sommer 1944. Am 1. Juli 1944 teilte das RLM den Flugzeugwerken mit, dass zukünftig zwei neue Grüntöne für die Oberseiten von Flugzeugen zu verwenden seien. Die Luftwaffe kämpfte jetzt hauptsächlich mit Jagdflugzeugen über Deutschland. Die Waldflächen Deutschlands erforderten andere Farben. Die alten Farbtöne RLM 70 (Schwarzgrün) und 71 (Dunkelgrün) wurden durch RLM 81 (Dunkelgrün) und RLM 82 (Grün) abgelöst. Die Unterseiten wurden statt RLM 65 (Lichtblau) in RLM 76 (Hellblau) gehalten. Alte Farbbestände seien dabei entweder „aufzubrauchen“ oder „einzuschleusen“.

Wie sahen die Farben aus?

Für Historiker, für Museen und auch für Modellbauer besteht nun heute die Schwierigkeit, bei der Farbgebung eines Ausstellungstückes oder Modells herauszufinden, wie diese Farben damals aussahen. Dabei reicht es nicht, die alten Mischpläne nachzumixen. Auch die Zutaten haben sich seit damals verändert.



Seit 2011 können Besucher im Deutschen Technikmuseum Berlin einen Volksjäger Heinkel He 162 sehen. Entgegen allen Beteuerungen in Veröffentlichungen ist der Anstrich der Maschine nicht original.

Foto: Uwe W. Jack



Die im Mai 1945 erbeutete He 162 des Jagdgeschwaders JG 1 ist hier nach der Ankunft in den USA in Farbe fotografiert worden. Sie trägt noch ihren Originalanstrich. Wie viele (aber nicht alle) Flugzeuge des JG 1 wurde die Bugnase mit den deutschen Nationalfarben und einem roten Pfeil verziert.

Also geht man daran und sucht bei erhaltenen Flugzeugen nach Stellen, die in den vergangenen Jahrzehnten nicht übermalt wurden oder fahndet an geborgenen Wrackteilen nach Farbresten. Leider sind diese Ergebnisse nicht eindeutig. Farben verändern sich an der Luft, unter Licht einstrahlung oder bei Wrackteilen im Süß- oder Salzwasser und in der Erde sehr unterschiedlich. An Museumsflugzeugen ist die Identifizierung von Stellen, die nicht verändert wurden, sehr stark fehlerbehaftet. Der Volksjäger im Deutschen Technikmuseum wurde wegen seines angeblich originalen Tarnanstrichs als „Zeitkapsel“ gefeiert. Wie wir noch sehen werden, kann nichts falscher sein.

Dazu kommt, dass Farben, je nachdem, wie stark die Lackschicht ist, den Untergrund durchscheinen lassen. Persönliche Eigenarten des jeweiligen Flugzeugmalers können also auch zu Farbvariationen führen. Zuletzt – und nicht zu unterschätzen – wurden in den Werken und in den Frontschleusen der Luftwaffe, bei Farbknappheit, vorhandene Lackbestände zusammengemischt und es entstanden dadurch eigene Farbkreationen.

Die Lage sieht für die Farbwahl zur Tarnung eines Flugzeugmodells aus der Periode nahe dem Kriegsende also sehr unübersichtlich aus. Weitere Verwirrung entsteht durch „Farbspezialisten“, die uns glauben lassen, sie könnten aus Schwarzweiß-Fotos noch bestimmte Farbvariationen herauslesen.

Die Tarnung der Heinkel He 162

Leider ist bis heute keine Tarnanweisung des RLM für die Heinkel He 162 aufgetaucht und es darf bezweifelt werden, ob es sie gab. Ab Februar 1945 trafen die ersten Volksjäger bei einem Einsatzverband, dem Jagdgeschwader JG 1, ein. Da war die Lage in Deutschland schon so chaotisch, dass die Maschinen in verschiedenen Bemalungsvarianten ausgeliefert wurden.

Zur Vereinfachung der Produktion und Einsparung von Arbeitsstunden hatte das RLM die Bemalung der Luftwaffenflugzeuge vereinfacht. Wurden vorher die fertig montierten Flugzeuge mit einer Tarnung versehen, so sollte jetzt jedes

Bauteil vom Produzenten vor der Lieferung mit einer Tarnfarbe für die Oberseite lackiert werden. Die vorher übliche Segmenttarnung mit schrägen Flächen entfiel. Die Unterseiten aus Metall sollten unbehandelt bleiben. Holzteile sollten eine Lasierung erhalten und auf den Außenseiten mit RLM 76 Hellblau geschützt werden. Die bisher gelbe Holzlasur sollte zur Einsparung des wichtigen Rohstoffes Chroms zukünftig farblos sein. Diese Änderung, wurde aber an der He 162 nicht durchgeführt.

Bei der He 162 ergab sich eine Besonderheit am Querruder. Das Bauteil war an beiden Flügelseiten baugleich. Deswegen wurde es rundum mit RLM 82 Grün lackiert und erschien so auch auf der Flügelunterseite.

Der Farbverlauf bei den gelieferten Volksjägern variiert stark. Nicht einmal bei Maschinen mit nahe liegenden Werknummern ist er gleich. Der Modelbauer hat hier also die Qual der Wahl bei der Gestaltung seines Werkes.

Kennzeichen am Volksjäger

Eine Anweisung des RLM aus dem Spätsommer 1944 gibt an, die bisher benutzten Stammkennzeichen für Flugzeuge sollten entfallen, dafür wäre die Werknummer deutlich sichtbar anzubringen.



Foto: Sammlung Manfred Griehl

Rumpf und Klappen dieser He 162 sind in Hellblau RLM 76 gehalten. Da von verschiedenen Herstellern fabriziert, sind die Farben unterschiedlich hell.



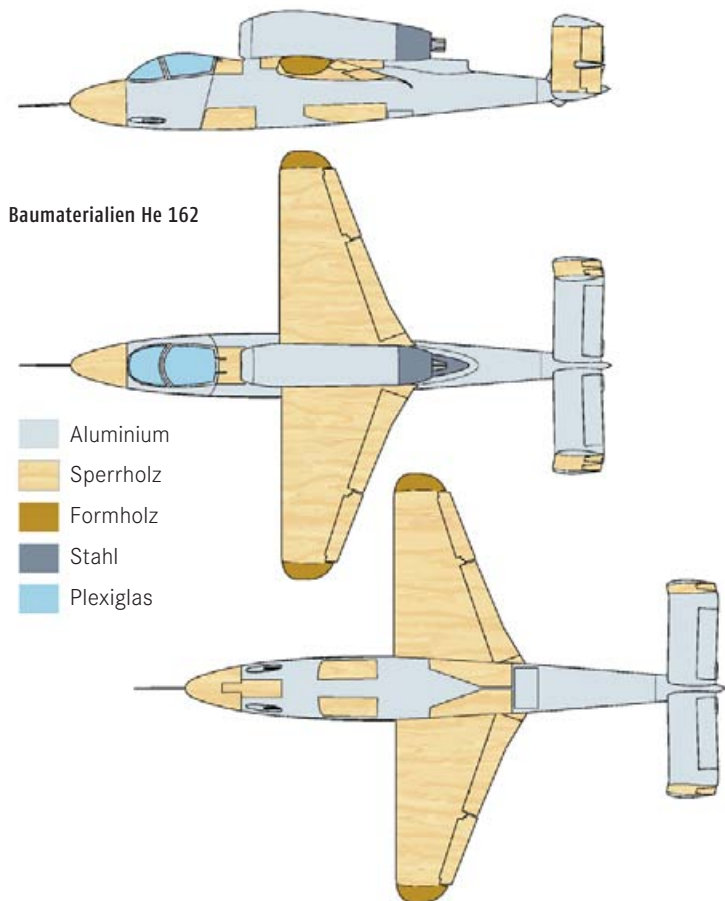
Foto: Sammlung Uwe W. Jack

Interessant ist die weiße 21 des JG 1 durch ihren fast vollständig hellblauen Rumpf und die grünen Seitenleitwerke in RLM 82.

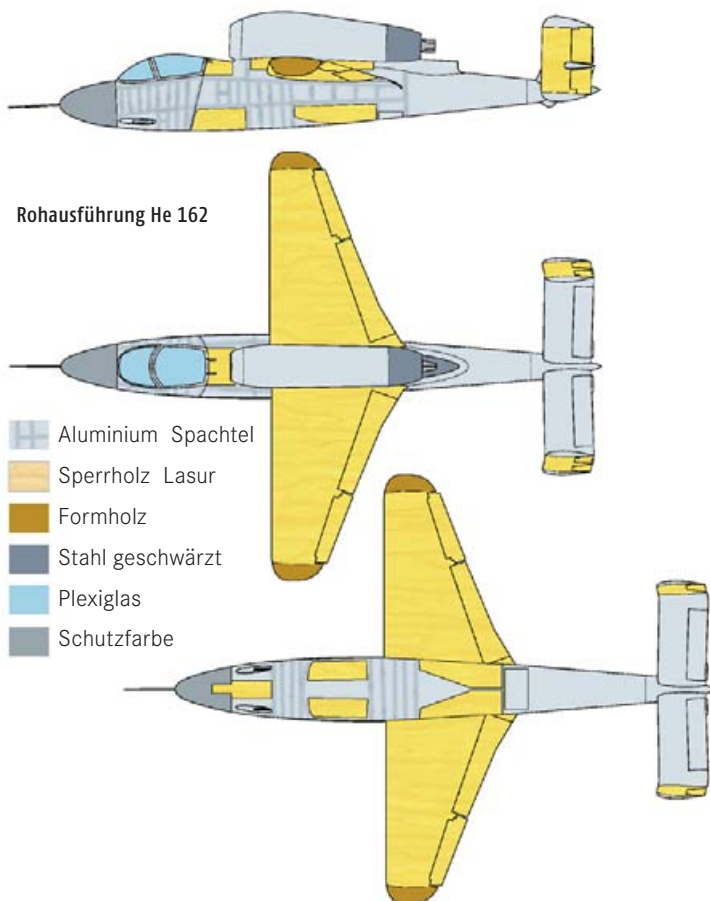


Foto: Flugplatz Bernburg via Manfred Griehl

Die erste bei Junkers in Bernburg gebaute He 162, Werknummer 310001 wird am 15. Februar 1945 zum Erstflug geschleppt. Im Cockpit sitzt Werkspilot Hermann Steckhan.



Baumaterialien He 162



Rohausführung He 162



Die Berliner He 162 trägt am Höhenleitwerk eine Segmenttarnung.



Auch auf der Tragfläche in Berlin ist die vom kanadischen Museum aufgebrachte Segmenttarnung zu erkennen.

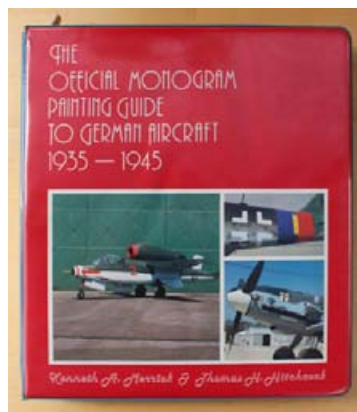
An der He 162 befand sich die Werknummer am Seitenleitwerk entweder unten, oben oder sogar an beiden Positionen. Die Balken- und Hakenkreuze sollten aus der vereinfachten Ausführung bestehen. Teilweise tragen aber Maschinen die alte Version des Balkenkreuzes – vorhandene Aufkleber wurden also aufgebraucht. Es ist auf den Fotos nicht zu erkennen, ob bei allen Flugzeugen Aufkleber verwendet wurden oder einige Markierungen mit Schablonen aufgebracht wurden. Bei den Staffeldifferenzen mit Zierrand ist sicher davon auszugehen, dass es sich um Aufkleber handelt.

Die bekannte Gestaltung der Bugnase mit den deutschen Farben und einem roten Pfeil wurde nach dem Kommandore des JG 1, Herbert Ihlefeld, von den Staffelmalern erfunden. Einige Maschinen des Verbandes zeigen nur den Pfeil,

andere, vermutlich gerade eingetroffene Maschinen, keine Bugmarkierung.

Die Berliner He 162

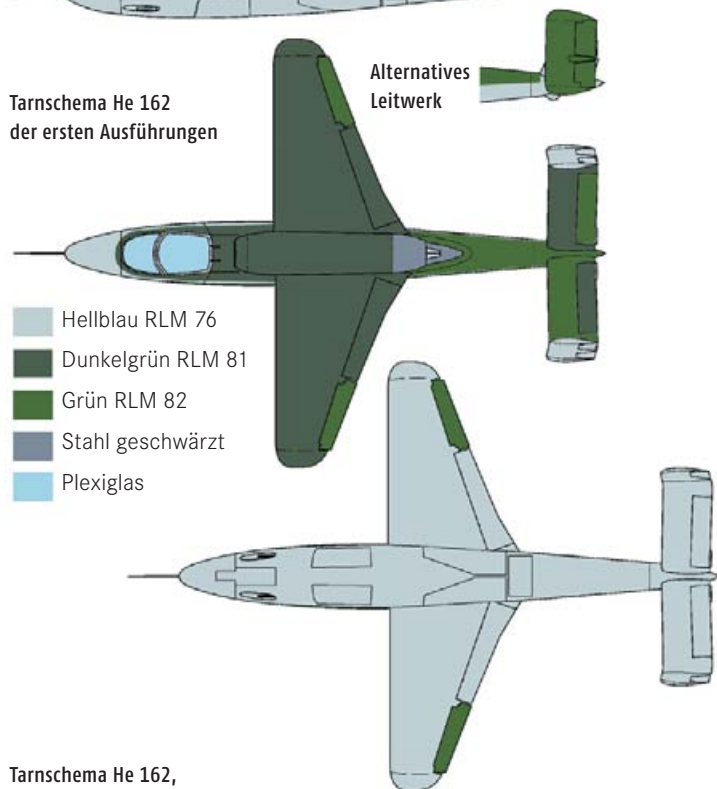
Vielfach wird die Berliner He 162 als noch in Originalfarben befindlich beschrieben. Dies ist falsch. Die Maschine wurde von einem der Vorbesitzer, einem Museum in Kanada, neu bemalt. Anhand der abblätternden Bemalung kommt an manchen Stellen die RLM-Farbe zum Vorschein. Der Autor bezweifelt, dass die Segmenttarnung auf der Maschine dem Original entspricht. Erstens waren die Segmente schon lange nicht mehr erlaubt und zweitens entsprechen die Flächen nicht dem vorgeschriebenen Verlauf auf dem sogenannten Luftwaffen-Segmentteppich, der die Flächenaufteilung für alle Flugzeuge vorgab.



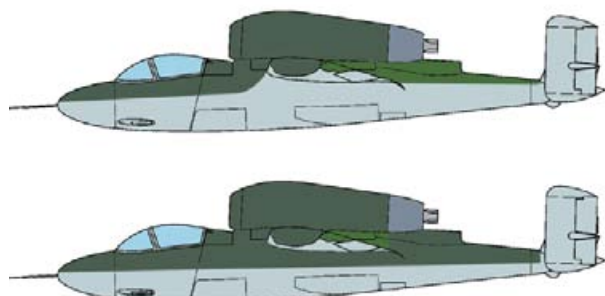
Der Painting Guide von 1980 zu den Luftwaffen-Farben ist eine einmalige Referenz. Die Farben wurden nicht gedruckt, sondern nach Museumsvorlagen auf Papier gesprüht, ausgeschnitten und eingeklebt. Bei der hier relevanten Kombination RLM 81, 82 und 76 fanden die Autoren gleich mehrere Varianten.



Tarnschema He 162 der ersten Ausführungen



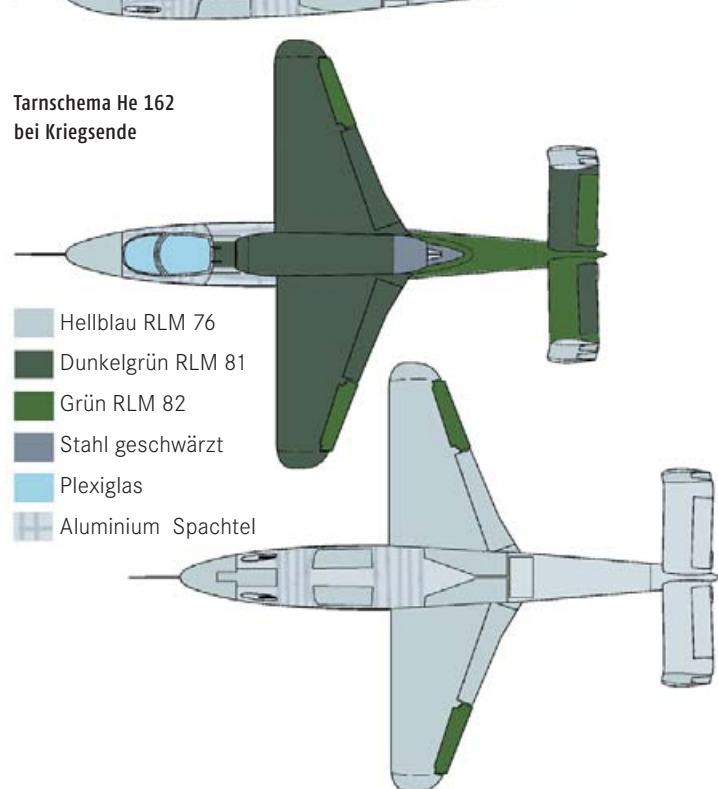
Tarnschema He 162, alternative Ausführungen



Außer den hier gezeigten Tarnschemen gab es noch zahlreiche abweichende Variationen, auch bei Bemalung der Triebwerksverkleidung. Unterschiedlich war auch die Anbringung und Ausführung der Hoheitskennzeichen.



Tarnschema He 162 bei Kriegsende



nen nachgezogen werden. Holzteile könnten erst in Zartgelb lasiert und dann in Hellblau geschützt werden. Danach kann der Auftrag der Grüntöne diesen Untergrund mehr oder weniger stark durchscheinen lassen. Bei Beachtung des Maßstabeffektes, der Modellfarben etwas heller erscheinen lässt als die originalen RLM-Farben, kann das Ergebnis sicher beeindrucken und so ein Stück Technikgeschichte reproduzieren.

■ UWE W. JACK



Die Berliner He 162 zeigt stellenweise die Originalfarben

- 1 - Aluminium-Oberfläche
- 2 - Original Hellblau RLM 76
- 3 - Museumsfarbe Hellblau
- 4 - Original Grün RLM 82
- 5 - Original Dunkelgrün RLM 81
- 6 - Museumsfarbe Dunkelgrün



Dieses Standbild aus einem Video zeigt eine von US-Truppen erbeutete He 162. An der Klappe des Hauptfahrwerks fehlt der hellblaue Anstrich und die Tragflächen scheinen oben nur sehr dünn getarnt worden zu sein. Besser lässt sich der desolate ustand der deutschen Luftfahrtindustrie im Jahr 1945 nicht dokumentieren.

modellbemalung des Volksjägers

Dem Modellbauer bietet sich mit der He 162, vor allem bei größeren Maßstäben, die Chance, die Produktion und Bemalung des Originals nachzuvollziehen. Der Rumpf kann erst in Hellgrau als Aluminium bemalt und dann die Spachtelstell-



In der aktuellen FliegerRevue Nr. 84 erfahren Sie viel über die Geschichte der Heinkel He 162 und gehen auf einen Rundgang um die Berliner Maschine. Natürlich finden Sie noch weitere spannende Artikel zur Luftfahrtgeschichte für nur 14,90 Euro am Kiosk oder im online-Shop www.ppvmedien.de