

Zunehmende Erfahrung und Erkenntnisse aus Vorversuchen führten über Zwischenstufen zu etwa 20 Fleckentarnentwürfen, die sich im wesentlichen durch Farbauswahl und Fleckenverteilung unterschieden. Diese überschaubare Auswahl — unter ihnen auch bereits bekannte Muster z. B. des US-Heeres sowie ältere dänische und deutsche Versuchsmuster — konnten dann mit mehr Aufwand und größeren Beobachtergruppen der oben erwähnten Fernseh- und Fotosimulation unterzogen werden.

Die IABG-Untersuchung, die hier nur kurz skizziert werden konnte, endete mit einer quantitativen Rangfolge von mehreren Fleckentarnmustern und dem Vorschlag, die drei besten Muster in ergänzenden Feldversuchen weiter zu untersuchen.

Diese Feldversuche erfolgten dann im Rahmen des mit einer Taktischen Forderung eingeleiteten Rüstungsvorhabens „Fleckentarnanstrich“. Um auch gleichzeitig Aussagen über den Wert der Fotosimulation gegenüber Feldversuchen zu gewinnen, wurden Fotoaufnahmen aus dem Feldversuch erneut für eine Fotosimulation verwendet.

Der Vergleich aus

▷ Fotosimulation der IABG (montierte Bilder)

▷ Feldversuch

▷ weiterer Fotosimulation (Bilder aus dem Feldversuch)

ergab als herausragendes Ergebnis sowohl die gleiche Reihenfolge bei den untersuchten Mustern als auch übereinstimmende Werte hinsichtlich der Wirksamkeit, der geforderten Verringerung der Entdeckungswahrscheinlichkeit.

Zusammenarbeit mit dem US-Heer

Zur Einführung wurde dann ein dreifarbiges Muster mit den Farben Schwarz, Grün und Braun vorgeschlagen, doch auch diesmal folgte der erhoffte Durchbruch noch nicht. Denn inzwischen hatte sich im Rahmen der deutsch-amerikanischen Rüstungszusammenarbeit zunächst die Möglichkeit, dann die konkrete Absicht ergeben, zu einem bilateralen Fleckentarnanstrich zusammenzufinden.

Bild 6: Eingeführter deutscher Fleckentarnanstrich am Beispiel FlakPz Gepard.



Bild 7: Eingeführter deutscher Fleckentarnanstrich am Beispiel Lkw 0,51.



Bild 4: Bisheriger US-Fleckentarnanstrich 4farbig, Version „Europa-Sommer“.



Bild 5: US-Versuchsmuster „Dual Texture“.

Also wurde die nationale Einführung auf deutscher Seite erst noch einmal ausgesetzt zugunsten des weiter gesteckten und größeren Ziels, verbunden allerdings mit dem erheblichen Risiko, das eigene Muster eventuell wieder aufgeben zu müssen.

Doch hier erwies sich die bisherige aufwendige Arbeit der deutschen Seite als unbedingter Vorteil. Das US-Heer stimmte dem deutschen Vorschlag zu, die konkurrierenden Fleckenmuster mit der Methode der Fotosimulation zu vergleichen und das Ergebnis für beide Seiten zu akzeptieren. In den bilateralen Vergleichsversuch gingen dann

▷ der eingeführte 4farbige US-Fleckentarnanstrich in der Version „Europa-Sommer“ (Bild 4)

▷ ein zusätzliches US-Versuchsmuster (Bild 5)

▷ der einführungsreife deutsche 3farbige Fleckentarnanstrich

▷ aus Vergleichsgründen der bisherige deutsche einfarbige Tarnanstrich „Gelboliv — RAL 6014“.

Für die deutsche Seite erfreulicherweise setzte sich auch hier der eigene Kandidat durch — eine lapidare Formulierung für ein Ergebnis von doch einiger Bedeutung. Denn immerhin hat das US-Heer bereits in diesem Jahr begonnen, sein gesamtes Großgerät auf den deutschen, nun bilateralen „US/GE-Standard-Fleckentarnanstrich“ umzurüsten.

Der neue Fleckentarnanstrich

Nach Abschluß dieser Zwischenphase konnte nun auch die deutsche Seite die notwendigen Aktivitäten fortsetzen; das Rüstungsvorhaben „Fleckentarnanstrich“ wurde dann auch 1983 mit der Einführungsgenehmigung in die Durchführungsphase übergeleitet.

Dies bedeutet, daß der bisherige einfarbige Tarnanstrich „Gelboliv — RAL 6014“ für bodengebundene Fahrzeuge und sonstiges Großgerät aller Teilstreitkräfte durch einen dreifarbigem Fleckentarnanstrich (Beispiele Bild 6 u. 7) abgelöst wird, definiert durch

▷ die drei ausgewählten Farbtöne Schwarz, Grün, Braun,

▷ die relativen Flächenanteile dieser Farbtöne,

8

Unsere Frage an die Praktiker

Zwei- und Vierradfahrer

Aus den Tagesberichten der Polizei wird immer wieder über Unfälle berichtet, in die Motorradfahrer verwickelt sind oder die von Motorrädern verursacht wurden. Ist das eine Mischung von Unerfahrenheit, zu hohem Tempo, mangelnder Schutzmöglichkeiten, zu großer Risikobereitschaft der Motorradfahrer?

Schlagzeilen, wie die folgenden, kennt jeder Zeitungsleser: Ein Motorradfahrer verliert die Gewalt über sein Krad und stürzt; er selbst und die Beifahrerin werden mit Kopfverletzungen ins Krankenhaus gebracht... Eine Autofahrerin übersieht einen jungen Mann auf seinem Moped; Zusammenstoß — Rippenbrüche... Eine Motor-



radfahrerin und ein Mofafahrer geraten auf derselben Ölspur ins Schleudern; beide machen Bekanntschaft mit dem harten Asphalt, kommen aber mit einem blauen Auge oder genauer gesagt mit deutlichen Hautabschürfungen davon...

Den Zweiradfahrern nun den „schwarzen Peter“ zuzuschreiben, ist genauso leichtfertig wie falsch. Als Unfallverursacher werden oft genug die Autofahrer aufgeführt. In den meisten Fällen hat aber der Zweiradfahrer den „tragischen“ Teil des Unfallgeschehens zu erfragen. Das zeigt sich schon in den Schlagzeilen der Berichterstattung.

Es genügt nicht immer, von „Verständnis“ im Straßenverkehr zu sprechen, wenn die „Eigendisziplin“ der Verkehrsteilnehmer fehlt. Auf dem gewiß schwierigen Gebiet des Verhaltens der Zweiradfahrer und ihrer Straßenpartner hinter dem Lenkrad kann durch Aufmerksamkeit, Toleranz und Besonnenheit eine „Partnerschaft“ auf der Straße praktiziert werden. Hierzu unsere Frage:

Was hätten in unserer Bildszene Auto- und Motorradfahrer beachten müssen, um getreu dem Motto „Komm gesund heim“ zu verfahren?

Wir nehmen an, daß wir es geschafft haben, unsere „motorisierte Leserschaft“ zum Überdenken dieses oft unterschätzten Alltagsproblems des Straßenverkehrs anzuregen. Uns genügt die Lösung, die zu dieser Aufgabe die zwei wesentlichen Gesichtspunkte erfaßt. Die Antwort bitte wie immer auf einer Postkarte einsenden an Redaktion SOLDAT UND TECHNIK, Postfach 2269, 5300 Bonn 1. Einsendeschluß ist der 11. September 1984. Als Preis für richtige Lösungen werden wieder ein Hauptgewinn in Höhe von DM 50,- sowie zehn Buchpreise ausgelost. Die Lösung der Aufgabe und die Namen der Gewinner werden im Oktoberheft veröffentlicht. Wir bitten, bei der genauen Anschrift Dienstgrad oder Beruf nicht zu vergessen.

▷ Grundsätze für Größe, Form und Verteilung der einzelnen Flecken auf dem Objekt,

▷ einen sehr niedrigen Glanzgrad des verwendeten Lacks.

Um allerdings den ausgewählten Fleckentarnanstrich für ein bestimmtes Objekt, z. B. einen Kampfpfeifer, anwenden zu können, wird mit Hilfe der obigen Kriterien noch ein objektspezifischer Fleckenplan erarbeitet. Mehrere hundert solcher Einzelfleckenpläne sind erforderlich und bereits in Arbeit, um mit der praktischen Umstellung beginnen zu können, zu der selbstverständlich auch die Versorgung mit Lacken in den neuen Farbtönen gehört.

Nach jetzigem Stand der Planung kann deshalb mit der Anwendung des neuen Fleckentarnanstrichs, d. h. der Umstellung vom bisher einfarbigen auf den jetzt eingeführten dreifarbigem Fleckentarnanstrich, 1985 begonnen werden.

Neues, aus der Industrie zulaufendes Wehrmaterial wird in einer Übergangsphase zunächst in dem neuen Farbton „Bronzegrün“ geliefert, während die übrigen Farben „Lederbraun“ und „Teerswarz“ durch die Truppe ergänzt werden. Auf Dauer wird in jedem Fall die dreifarbige Lackierung durch den Hersteller angestrebt.

Um den finanziellen Umfang in Grenzen zu halten, wird die Umlackierung in Nutzung befindlichen Geräts durch die Truppe erfolgen, doch wird diese zweifellos große Belastung durch die damit erreichbare Wirksamkeit gerechtfertigt.

Und damit schließt sich der Bogen wieder zu den eingangs kurz dargestellten Argumenten für das Tarnen und damit auch für permanente Tarnanstriche.

Im Unterschied zur bisherigen Situation sind wir heute in der Lage, die Wirksamkeit des neuen Fleckentarnanstrichs quantifizieren, d. h. in Zahlenwerten ausdrücken und nachweisen zu können.

In unserem Falle geht es dabei um den Vergleich mit dem bisherigen einfarbigen Tarnanstrich. Die vergleichende Bewertung durch die oben erwähnten, jedoch hier nur kurz behandelten Simulationsverfahren — durch Feldversuche bestätigt — ergab eine erhebliche Verringerung der Entdeckbarkeit, zahlenmäßig beschreibbar als Erhöhung der Entdeckungszeiten und Verringerung der Entdeckungsentfernungen.

Obwohl Zahlen hier nicht genannt werden können, sind die erreichten Verbesserungen so groß, daß der geringe Kostenaufwand für Lack von noch nicht einhundert DM für ein Kampf- oder sonstiges Fahrzeug und der nicht zu unterschätzende Arbeitsaufwand der Truppe wohl mehr als gerechtfertigt ist.

Ein notwendiger Schritt

Diese ausführliche Darstellung der Vorgeschichte und Hintergründe mag dazu beitragen, das Auftreten erster „gefleckter“ Truppenteile nicht als bloße modische Veränderung anzusehen, sondern als notwendigen Schritt, die Überlebensfähigkeit und Kampfkraft durch die Beeinflussung der Entdeckbarkeit zu erhöhen.

Und das dann äußerlich identische Aussehen amerikanischer und deutscher Truppenteile bzw. ihrer Fahrzeuge mag neben dem taktischen Zweck als Geste zur Stärkung der Zusammengehörigkeit im Bündnis gelten.

Übrigens bemühen sich beide Nationen, weitere NATO-Partner für einen NATO-gemeinsamen Fleckentarnanstrich zu gewinnen — ein hochgestecktes Ziel, das jedoch die Anstrengung lohnt. □