

Stefan Zinke, Dresden

Freier Sachverständiger für Waffen und Munition,
Mitglied der „European Cartridge Research Association“ (ECRA)
sowie des „Verbandes für Waffentechnik und -geschichte e.V. (VdW).“

Auszüge aus unveröffentlichtem Manuskript – vorläufiger Arbeitstitel:

Tiefflieger am 14./15. Februar 1945 in Dresden – reale Voraussetzungen ihrer taktischen Durchführung

Dokumentation der Einsatzberichte

Nach Rückkehr der Piloten zu ihren USAAF- oder RAF-Standortflugplätzen - bzw. zu den seit Ende 1944 von der USAAF in Frankreich und Belgien alternativ eingerichteten Flugplätzen - erfolgte ein so genanntes *Nachbriefing* zur Auswertung des Einsatzverlaufs.

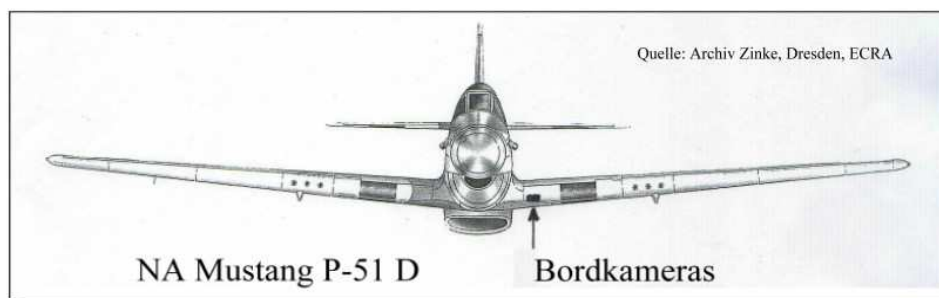
Anschließend an ihre mündlichen Berichte hatten die Piloten dokumentarisch-schriftliche Einsatzberichte anzufertigen. Diese beinhalteten die Flugstrecken, Wetterverhältnisse, die erfolgten Luftkämpfe, Waffeneinsatz und -funktion, das Verhalten des Gegners, seine eingesetzten Flugzeuge und Angriffs- wie Abwehrwaffen, die Verluste des Gegners sowie die eigenen Mängel, Schäden und Verluste während des Einsatz. Neben dieser persönlich-schriftlichen Einschätzung der Piloten wurden sämtliche Informationen über den Verlauf des Einsatzes in vorgedruckten Einsatzberichtjournalen, also in Fragebögen, beantwortet.

Diese Berichte wurden durch die Staffelführer in ihrer Vollständigkeit bestätigt und dem zuständigen Auswerte-Offizier des Geschwaders vorgelegt, der die Berichte nach Wichtigkeit korrigierte und danach dem vorgesetzten Nachrichtendienst-Offizier, dem "*Intelligence Officer*", genannt "IO", der Geheimdienst-Abteilung zur Auswertung übergab. Der "IO" stellte auf der Grundlage der Berichte alle relevanten und dem Einsatzgrund entsprechenden Teilinformationen zu einem Gesamtbericht für das "RAF" bzw. "USAAF"-Hauptquartier („HQ“) zusammen.

In dem Abschlussbericht für das "HQ" sind grundsätzlich nur solche Aspekte dokumentiert und damit nachgewiesen, die sich unmittelbar auf den ursprünglichen Einsatzauftrag beziehen, also z.B. die Begleitschutzmission und im Zusammenhang stehende Luftkämpfe, Abschüsse und Eigenverluste. Darin nicht enthalten sind sonstige, zwar ebenfalls durchgeführte Handlungen der Piloten, die aber nicht zum eigentlichen Auftrag gehörten, wie z.B. unvorhersehbare oder persönlich ausgemachte Gelegenheitsziele, zusätzliche Aktivitäten usw.

Bordkameras in den Jagdflugzeugen P-51 D

Unmittelbar nach der Landung der Piloten mit ihren Maschinen und der mündlichen Berichterstattung wurden nach jedem Einsatz die beiden Bordwaffen-Kameras in der linken Tragflächenwurzel ausgebaut und sofort durch zwei andere für den nächsten Kampfeinsatz ersetzt. Diese Spezialkameras mit dem ggf. belichteten Filmmaterial durften nur in einem Speziallabor geöffnet und der Film entnommen bzw. gewechselt werden.



Diese beiden "Guncameras" waren unmittelbar nebeneinander auf die Zielrichtung der jeweils drei Bordwaffen der linken und rechten Tragfläche justiert und dienten der möglichen und synchronen Filmaufzeichnung eines Bordwaffenangriffs auf einen Gegner, sofern diese Kameras durch den Piloten den Bordwaffen auch elektrisch zugeschaltet waren.



Pilotenkanzel P-51 D

Bei der "P-51D Mustang" befinden sich die getrennten Schalter für die sechs Bordwaffen und zwei Kameras über dem Instrumentenbord links neben dem Reflexvisier und dem K14-Zielgerät mit Rechner, etwa in Augenhöhe des Piloten. Die beiden Kippschalter für Bordwaffen und Kameras stehen hintereinander und sind zusätzlich mit einer roten Schutzhaube verdeckt, welche vor Erreichbarkeit der Schalter *nach oben* aufgeklappt werden muss.

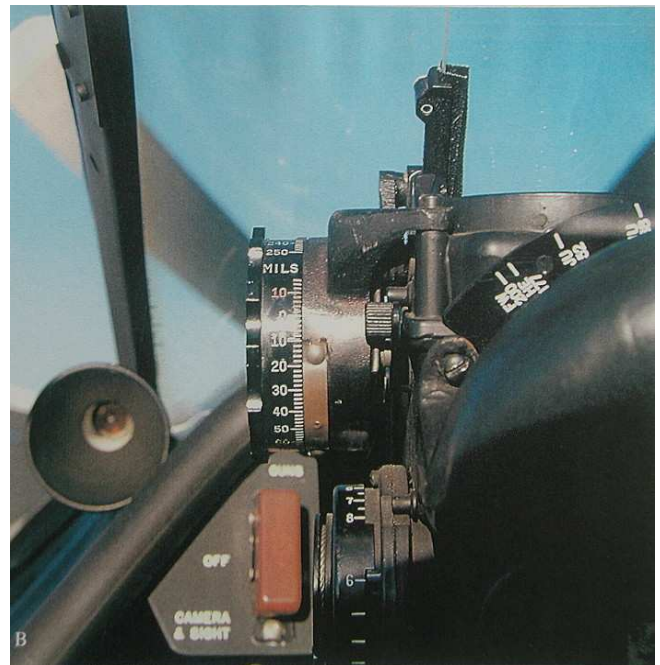
Zum Einschalten der synchron feuern den sechs Bordwaffen wird der obere Schalter *nach oben* auf "GUNS" gekippt, womit zunächst lediglich die Bordwaffen feuerbereit sind und erst über den elektrischen Impulsschalter-Abzug am Steuerknüppel der Feuerstoß durch den Zeigefinger des Piloten ausgelöst werden kann.

Wurde der Einsatz der Bordwaffen-Kameras ausdrücklich befohlen, z.B. zur Dokumentation von Luft- oder Erdzielangriffen, oder der Pilot entschloss sich selbst für die Kameras, musste der untere Schalter *nach unten* auf "CAMERA & SIGHT" gekippt werden. Befanden sich beide Kippschalter zueinander in ihrer entgegengesetzten Einschaltposition, in der Mittenstellung auf "OFF", waren sowohl alle sechs synchronen Bordwaffen, wie auch die beiden Kameras ausgeschaltet.

Mit diesem Nachweis der manuellen Bedienung der Bordwaffen- und Kamerafunktion dürfte der Behauptung einer "automatischen und bordwaffensynchronen Kamerafunktion" laut Schnatz, an dieser Stelle ausreichend begründet widersprochen sein.

Ein Schießen mit den Bordwaffen war also auch ohne diese Kameras möglich und oblag einzig der Entscheidung des Piloten, sofern die Verwendung der Kameras nicht durch den Einsatzbefehl gefordert wurde, um bestimmte befohlene Einsatzhandlungen zu dokumentieren.

Waren die Kameras zugeschaltet, erfolgte die Filmbelichtung synchron mit der Auslösung des Feuerstoß durch den Piloten und endete selbständig etwa 3 Sekunden nach Einschlag der letzten Geschosse auf das Ziel. Die nächste Aktivierung der Kameras erfolgte zugeschaltet erneut mit Beginn des nächsten Feuerstoßes. Die Kontrolle des Munitionsverbrauch durch den Piloten erfolgte durch einen synchron mitlaufenden und ablesbaren Schusszähler, welcher dem Piloten den vorhandenen Munitionsvorrat anzeigte.



P-51 D Kippschalter für Bordwaffen und Kameras unter roter Schutzkappe bei Schalterstellung auf OFF