

KRZYSZTOF JANOWICZ

miniatury
lotnicze
25
lat

JG 26 „Schlageter”

VOL. II



A. Wierzbicki 2003

polish-english publication


KAGERO

kalkomania! • decals!

KRZYSZTOF JANOWICZ

JG 26 „Schlageter”

VOL. II



KAGERO

JG 26 „Schlageter” vol. II • Krzysztof Janowicz

Wydanie pierwsze/First edition
Nakład limitowany/Limited edition

© Wszystkie prawa zastrzeżone. Wykorzystywanie fragmentów tej książki do przedruków w gazetach i czasopismach, w audycjach radiowych i programach telewizyjnych bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione.
Nazwa serii zastrzeżona w UP RP

ISBN 83-89088-07-X

Redakcja/Editing: **Damian Majsak**

Tłumaczenie i redakcja wersji angielskiej/translation and English version editing: **Łukasz Prusza**

Korekta/Proof-reading: **Łukasz Prusza, Joanna Jewdoszuk**

Korekta wersji angielskiej/English version proof-reading: **Łukasz Prusza**

Design: **Tomasz Gąska, Joanna Jewdoszuk, Damian Majsak**

Ilustracja na okładkę/Cover illustration: **Arkadiusz Wróbel**

Kolorowe sylwetki samolotów, godła itp./Color plane schemes, emblems etc.: **Arkadiusz Wróbel**

Wybór, opracowanie oraz opisy kolorowych sylwetek samolotów/
/Selection, preparation and description of plane color schemes:

Krzysztof Janowicz

Wybór i opisy fotografii/Selection and description of photos: **Krzysztof Janowicz**

DTP: **Tomasz Gąska**

Opracowanie kalkomanii/Preparation of decal sheet: **Kazimierz Łata, TECHMOD, Dąbrowa Górnicza**

LUBLIN 2003

siedemdziesiąta ósma publikacja Oficyny Wydawniczej KAGERO

PODZIĘKOWANIA / ACKNOWLEDGEMENTS

Dziękujemy Panu Markowi J. Murawskiemu za pomoc w uzyskaniu zdjęć oraz udostępnienie własnej kolekcji fotografii do niniejszego opracowania.

W publikacji wykorzystano fotografie H. J. Nowarry, archiwum M. J. Murawskiego, oraz z opublikowanych prac: Motorbuch Verlag, Verlag Dieter Hoffmann, Motorbuch Verlag Stuttgart.

W trosce o największą wiarygodność MINIATUR LOTNICZYCH zwracamy się do wszystkich, którzy posiadają fotografie, dokumenty i inne materiały źródłowe związane z lotnictwem okresu 1914–1945. W przypadku wykorzystania jakichkolwiek materiałów zostanie wskazane źródło ich pochodzenia.

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY: HISTORYKÓW LOTNICTWA, GRAFIKÓW, ILUSTRATORÓW, TŁUMACZY

Prosimy o kontakt listowny:

Oficina Wydawnicza KAGERO • ul. Bukowa 14/21 • Turka Os. Borek • 20-258 Lublin

Oficina Wydawnicza KAGERO

ul. Kazimierza Wielkiego 39 • 27-600 Sandomierz

Redakcja, Marketing, Dystrybucja:

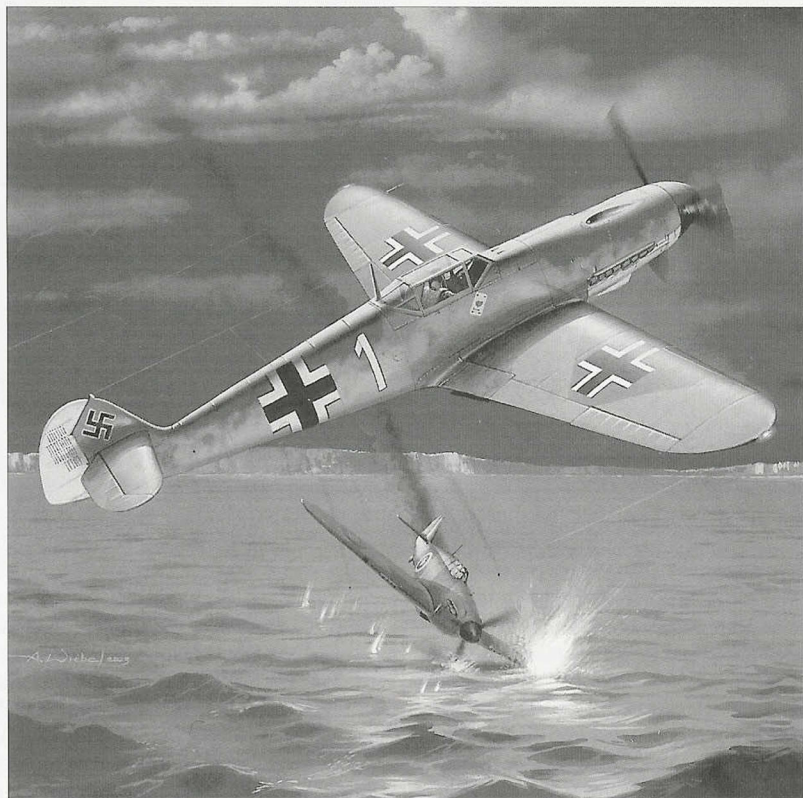
OW KAGERO • ul. Mełgiewska 7-9 • 20-952 Lublin

e-mail: kagero@kagero.kki.pl, kagero@kagero.pl, marketing@kagero.pl

tel./fax: (+48-81) 749-11-81, tel./fax (+48-81) 759-65-03, 0609 543 927, 0601 401 157

www.kagero.pl

Kalkomania dołączona do niniejszej publikacji stanowi integralną część książki i nie może być sprzedawana oddzielnie



Painted by Arkadiusz Wróbel 2003

Spis treści Contents

Wstęp	4	4	Introduction
Wielki zakręt strachu nad Londynem	8	8	Great turn of fear over London
Gościnne występy 7 Staffel na południu	29	29	7 Staffel making guest appearance in the south
1941 – przewaga w powietrzu	38	37	1941 – Air supremacy
1942 – zmiana taktyki	56	55	1942 – Change of tactics
Białe gwiazdy nad Europą	65	65	The white Stars over Europe
Plansze barwne	82	82	Colour schemes
Bibliografia	83	83	Bibliography



Via M. J. Murawski

Okryty gałęziami Bf 109E „żółta 1” dowódcy 9./JG 26, Oblt. Gerda Schöpfela podczas bitwy o Anglię.
Bf 109E “yellow 1” covered with branches flown by commander of 9./JG 26, Oblt. Gerd Schöpfel during the Battle of Britain.

Zadanie było jasne i żaden z pilotów nie zadawał zbędnych pytań. Wymiatanie przed nadlatującą formacją bombowców, która miała zbombardować lotnisko Kenley nie było żadną nowością – wyłapać wszystkie brytyjskie myśliwce, które pojawią się na drodze Dornierów, związać je walką i zniszczyć. Dowódca III./JG 26, Hptm. Adolf Galland, obecnie przebywał w Berlinie na naradzie u Göringa i zastępował go 27-letni Oblt. Gerd Schöpfel nominalnie stojący na czele 9 Staffel. Odprawa przed lotem była więc krótka i piloci niebawem udali się do maszyn.

Silniki były już podgrzane, mechanicy pomogli z zapięciem pasów. Schöpfel rzucił okiem na tablicę przyrządów, temperatura oleju w porządku, elektryka i ciśnienie w butlach również. Osłona kabiny z cichym szcękaniem zatrasnęła się w zamkach. Pochylił się jeszcze do przodu i przez boczną szybę uśmiechnął się machając ręką swojemu mechanikowi. Wiedział, że może mu ufać tak jak sobie samemu. Zwolnił hamulce i lekko otworzył przepustnicę. Jego „żółta 1” potoczyła się do przodu, a w ślad za nią ruszyły z miejsca również inne Messerschmitty.

Everything was clear and no pilot asked irrelevant questions. A sweep before a bomber formation flying to bomb Kenley airfield was nothing new – intercept all the British fighters that would appear in the Dorniers' way, engage and destroy them. Commander of III./JG 26, Hptm. Adolf Galland, was now in Berlin at Göring's meeting, and was being represented by 27-year-old Oblt. Gerd Schöpfel, who was the official leader of 9 Staffel. The briefing was short and the pilots soon went to their machines.

The engines were already warm, and the mechanics helped to strap in. Schöpfel cast a glance at the instrument board – oil temperature okay, electrical and oxygen cylinder pressure, too. The canopy locked with faint clatter. He leant forward and smiled through the side pane, waving the hand to his mechanic. He knew he could trust him as he could himself. He released the brakes and opened throttle slightly. The “yellow 1” rolled forth, other Messerschmitts following.

As Schöpfel circled in the sky to the northwest of Caffiers airfield, one by one he was joined by the other III Gruppe pilots, and they made

Gdy Schöpfel krążył w powietrzu na północny-zachód od lotniska Caffiers, kolejno dołączali do niego pozostali piloci III Gruppe i w ciągu dwóch minut utworzyli zwartą formację. Spojrzał w górę i dostrzegł krążące nad francuskim wybrzeżem Bf 109 z I. i III./JG 3, z którymi on i jego piloci mieli wspólnie wykonać zadanie. Po wymianie umówionych sygnałów dołączył do ich formacji i rozejrzał się dookoła. Widok był imponujący. Jak okiem sięgnąć widział smukłe Messerschmitty lecące czwórkami w znacznych odległościach od siebie i na różnych pułapach. Jego piloci zajmowali pozycję z prawej strony całego ugrupowania kierującego na zachód – w stronę Anglii. Schöpfel doskonale wiedział, że walka jest nieunikniona. Pomimo intensywnych ataków na lotniska przeciwnika, brytyjskie myśliwce wciąż startowały do walki stawiając twardy opór w powietrzu. Wbrew temu, co głosił niemiecki wywiad kręgosłup RAF nie został jeszcze przetrącony i to właśnie oni, piloci Messerschmittów, mieli tego dokonać.

Dochodziła godzina 13.45, gdy w oddali zamajaczyły pobielone klify Dover. Wzniesli się na wysokość 5000 metrów, aby uniknąć silnej w tym rejonie artylerii przeciwlotniczej, która już rozpoczęła ostrzał. Czarne, postępowe kłęby rwących się pocisków układały się jednak niżej i odnosiło się wrażenie, że ogień jest prowadzony chaotycznie. Mimo to wzniesli się jeszcze wyżej i wlecieli w białą konsystencję wypiętrzonych chmur. Obłoki ciągnęły się niewielkimi ławicami sięgając wysoko w górę, ale nie tworzyły zwartej powłoki. W dole powoli przesuwiała się ziemia, gdzieś tam lekko zamglona, ale na ogół przyciągająca wzrok soczystą zielenią. Nieregularna szachownica pól poprzecinana była nitkami dróg, a niewielkie zbiorniki wodne odbijały obraz nieba i chmur.

Piloci Schöpfela przez cały czas omiatali przestrzeń wokół siebie czujnym wzrokiem, ich głowy krążyły tam i z powrotem kreśląc regularne ósemki. W lewo do tyłu, w górę, w dół, potem kolistym ruchem głowy obrót w prawo i podobne ruchy z tej strony. Wypatrywali przeciwnika na tle ziemi, chmur, nieba i słońca. Pierwszemu dostrzec wroga to połowa sukcesu, jak mawiał Adolf Galland, i wszyscy wiedzieli, że ma rację. Galland wpajał swoje nauki młodym pilotom od momentu ich przybycia do jednostki i cieszył się po-

close formation in two minutes. Looking up, he saw Bf 109s of I. and III./JG 3 circling over the French coast – it was with them that he and his pilots were to complete the task. Having exchanged the agreed signals, they joined the formations. He took a glance around – the view was impressive. As far as the eye could see, slender Messerschmitts flew in fours pretty far from one another and at various altitudes. His pilots positioned themselves on the right side of the entire west-heading group – England-bound. Schöpfel knew perfectly well that combat was not to be avoided. Despite intensive attacks on enemy airfields, British fighters would still get airborne to offer hard resistance in the sky. Contrary to reports from German intelligence, the RAF's neck had not yet been broken, and it was very them, the Messerschmitt pilots, who were expected to do it.

It was going on for 13.45 when the white cliffs of Dover emerged in the distance. They climbed to 5,000 m to avoid the strong local anti-aircraft, which had already began thundering. The black smoke curls from shattering shells, though, arranged themselves somewhat below, which seemed as if the fire was sent off in a chaotic fashion. Still, they climbed higher to fly into the white matter of high-banked clouds which sailed along in small shoals reaching high but not forming a solid cover. The land moved slowly below, a little misty here and there, but on the whole attracting the eye with its saturated greenness. The fields were irregularly checkered and criss-crossed by roads, and small lakes displayed the image of reflected sky and clouds.

Schöpfel's pilots kept scrutinizing the surrounding space, their heads turning hither and thither in regular figure eights – left and back, up, down, then turn the head right, and make similar movements in this position. They tried to spot the enemy against land, cloud, sky, and sun. Adolf Galland used to say that spotting an enemy first was half the battle, and everyone knew he was right. Galland taught his experience to young pilots right on their arrival at the base and was held in high esteem not only because of his impressive total but particularly for the care he gave his men. Many were proud to serve under his command. Therefore Gerd Schöpfel had a diffi-

wszecznym poważaniem, nie tylko ze względu na pokazne konto zestrzeleń, ale przede wszystkim za troskę jaką okazywał swoim podopiecznym. Wielu z nich było dumnych z tego, że mogli służyć pod jego dowództwem. Dlatego też Gerd Schöpfel miał trudne zadanie zastępując tak popularnego dowódcę. Choć wszyscy wiedzieli, że jest dobrym pilotem i w pełni odpowiedzialnym dowódcą, zastępstwo Gallanda było nie lada wyzwaniem. Musiał wykazać się nie tylko zmysłem myśliwego i znajomością taktyki, ale również dostosować te czynniki do panujących akurat warunków walki. Od jego decyzji zależało czy wszyscy piloci wrócą cało do bazy.

Nagle na tle śnieżnobiałej chmury Schöpfel dostrzegł poniżej kilka czarnych punkcików. Zgłosił przez radio swoje odkrycie i wszyscy piloci spojrzeli w tamtą stronę. Pod nimi spokojnie leciało 12 myśliwców Hurricane. Poniżej rozciągało się miasto i Schöpfel bez zerkania na mapę wiedział, że jest to Canterbury. Dokładnie sprawdził przestrzeń dookoła spodziewając się kolejnej grupy brytyjskich myśliwców, ale ku swojemu zaskoczeniu nie odkrył niczego podejrzanego. Hurricane'y wznosiły się w górę szeroką spiralą lecąc w ciętym szyku trójkowym. Brytyjczycy musieli więcej uwagi poświęcić na utrzymaniu się w szyku niż wypatrywaniu zagrożenia. Piloci lecący na zewnątrz spirali musieli zwiększać moc silników i pilnować odpowiedniego promienia skrętu, podobnie jak ci wewnątrz redukujący prędkość. Utrzymanie odpowiedniej pozycji w szyku stanowiło antidotum na zderzenie w powietrzu. Dwaj piloci lecący na końcu formacji jako jej ubezpieczenie od tyłu w trakcie wznoszenia również byli pochłonięci utrzymaniem pozycji. To stwarzało Niemcom idealne warunki do ataku – słońce za plecami, a przeciwnik podany jak na tacy!

Hurricane należały do 501 Sqn, który właśnie wracał do swojej bazy w Gravesend po porannej akcji z lotniska Hawkinge koło Folkestone. Gdy znajdowali się w okolicy Canterbury kontroler lotów nakazał im wnieść się na 6000 metrów i rozpocząć patrolowanie tego rejonu. W ten sposób nieopatrznie znaleźli się na kursie pilotów Schöpfela.

Gdy lecące spiralą samoloty przeciwnika zaczęły się oddalać Schöpfel rozkazał swoim pilotom pozostać na pułapie i zapewnić mu osłonę,

cult task of replacing so popular a commander. Though everyone knew him for a good pilot and fully responsible commander, it was no easy challenge to be in for Galland. Not only did he have to show the hunter's instinct and tactical knowledge, but he also had to adjust these features to the existing combat conditions. Whether all pilots returned to base depended on his decisions.

Suddenly Schöpfel sighted a few black specks below against a snow-white cloud. He notified the others by radio and everyone looked that way. Below them flew twelve undisturbed Hurricanes. Down there lay a city and Schöpfel did not need to look at the map to know it was Canterbury. He carefully examined the sky around, expecting to see another group of British fighters, but surprisingly he saw none. The Hurricanes were climbing in a wide spiral, flying in tight threes. They had to pay more attention to maintain formation than to try to spot danger. The outermost pilots had to open throttle more and watch the correct curve radius, while the innermost ones had to reduce their speed. Keeping the right position in the formation was the antidote to an air collision. The two rearmost pilots, flying as back cover, were also absorbed in keeping their position. This offered the Germans a fine ground for attack – with sun behind and enemy served on a plate!

The Hurricanes were from 501 Sqn, just returning to base at Gravesend after a morning sortie from Hawkinge near Folkestone. As they had approached Canterbury, the flight controller had ordered them to climb to 6,000 m and patrol the area. Thus they had crossed Schöpfel's flight path.

When the spiraling enemy aircraft headed away, Schöpfel ordered his pilots to remain at their altitude and provide cover, while he himself plunged down unseen for the sun. Rounding a wide curve, he positioned himself behind one of the two rear Hurricanes. The English pilot did not change the position, nor did he turn away, nor pulled up. Unnoticed, the German gave up the initial intention to make a quick attack and adjusted the speed to that of the enemy. He was flying thirty meters behind the Hurricane, right below its tail, and preparing to strike. His heart was pounding but the hand did not even tremble once. He pressed the trigger, knowing he could not miss from this distance. The bullets disap-

a sam runął w dół skryty w promieniach słońca. Lecąc szerokim łukiem ulokował się za jednym z dwóch Hurricane'ów lecących z tyłu nieprzyjacielskiej formacji. Anglik nie zmienił pozycji, nie uciekł wywrotem, ani nie poderwał się w górę. Nikt go nie zauważył. Niemiec porzucił pierwotną myśl o szybkim ataku i zrównał swoją prędkość z przeciwnikiem. Lecił w odległości 30 metrów za Hurricane'em tuż pod jego ogonem przymierzając się do ataku. Serce waliło mu jak ozalate, ale ręka nie drgnęła. Naciskając spust wiedział, że z tej odległości nie mógł chybić. Jego pociski zniknęły w kadłubie brytyjskiego myśliwca rozrywając kabinę i chłodnicę. Hurricane poderwał się gwałtownie w górę i buchając ogniem zważył się korkociągiem do ziemi. Plt Off Bland zginął w kabinie swojej maszyny nie wiedząc nawet, z której strony nastąpił atak. Schöpfel natychmiast ulokował się za lecącym obok Hurricane'em i ponownie nacisnął spust. Na tylniej części samolotu przeciwnika pojawiły się błyski eksplozji, a z chłodnicy trysnęła smuga białego dymu. Ostrzelany przez niego samolot odbił w lewo i nurkując pomknął do ziemi. Ciężko ranny Plt Off Kozłowski zdołał wyskoczyć ze spadochronem i uratować życie. Ale tego nie widział już jego pogromca, który znalazł się właśnie za kolejnym Hurricane'em lecącym z lewej strony głównej formacji. Anglicy w dalszym ciągu lecieli spokojnie, nie zdając sobie sprawy z grożącego im niebezpieczeństwa. Krótka seria oddana z odległości 50 metrów zapaliła silnik maszyny Sgt. McKay'a, który z lekkimi poparzeniami wyskoczył ze spadochronem tak szybko, że nie zdążył ostrzec swoich kolegów. A Schöpfel już ulokował

peared into the fuselage of the British fighter, ripping the cockpit and radiator. The Hurricane pulled up abruptly and, bursting with fire, spun to the ground. Plt Off Bland was killed inside, not even aware from which direction he had been attacked. Schöpfel took no time in placing behind the Hurricane aside and pressed the trigger once more. The flashes of explosions appeared on the rear of the aircraft, while white smoke poured out from the radiator. The shot-up machine pulled left and dived toward the ground. A badly wounded Plt Off Kozłowski bailed out successfully to safety, but this his victor did not know, for he had just got behind another Hurricane flying on the port side of the main formation. The English were still flying undisturbed, unaware of the lurking danger. A short burst from fifty meters set alight the engine of Sgt. McKay's aircraft, the pilot bailing out incurring slight burns and having no time to warn his comrades. And Schöpfel had already located himself behind one more opponent. He could hear his comrades shouting of joy but was too absorbed in the fight to answer them. This time he set his sights on Plt Off Kenneth Lee's Hurricane. The German rounds hit the engine and cockpit, shattering against the armor plate behind the seat, one piece wounding the calf of Lee's right leg. The engine caught fire, so Lee rolled the machine over onto its back, jettisoned the engine cowl and bailed out. When attacking, Schöpfel approached the aircraft to twenty meters, and flying pieces struck the Messerschmitt's propeller, while oil that had poured out of the ripped tank splashed his fuselage and cockpit. He immediately pulled right and into the sun



Via M. J. Murawski

Planowanie kolejnej misji nad Anglię na stanowisku dowodzenia JG 26.

Another mission to England being planned at JG 26's command-ing post.

się za następnym przeciwnikiem. Słyszał radosne okrzyki swoich kolegów, ale był zbyt pochłonięty walką, aby odpowiedzieć. Tym razem w jego celowniku znalazł się Hurricane, którego pilotował Plt Off Kenneth Lee. Pociski Niemca trafiły w silnik i kabinę, rozrywając się na płycie pancerniej za fotelem, a jeden z odłamków zranił go w łęką prawej nogi. Silnik stanął w ogniu, więc Lee przewrócił maszynę na plecy, odrzucił osłonę silnika i wyskoczył ze spadochronem. W trakcie tego ataku Schöpfel podszedł do jego maszyny na odległość 20 metrów i odpadające strzępy poszycia trafiły w śmigło Messerschmitta, a struga oleju z rozbitego zbiornika zachlapała kadłub wraz z kabiną. Natychmiast odbił w prawo i lecąc pod słoi- ce usiłował zrozumieć, co się stało.

– Nic nie widzę! – krzyknął do swoich kolegów.
– Wszystko w porządku, „żółta 1”? – usły-
szał głos swojego bocznego, Lt. Haiböcka.

– Jestem cały, ale olej zachlapał mi kabinę!

– Będę cię osłaniał. To była piękna robota.

Pozostali Niemcy rzucili się na Hurricane'y związując je walką i nie pozwalając na pogoń za niezdolnym teraz do walki dowódcą. Schöpfel odsunął boczną szybę i ręką przecierając wiatro- chron skierował się do Francji. Dopiero nad klifa- mi Dover udało mu się na tyle przetrzeć przednią szybę, że mógł zaprzestać pilotowania według przyrządów. Lecąc nad szarymi falami Kanalu La Manche uświadomił sobie swój wielki sukces. Na oczach całej Gruppe w ciągu zaledwie dwóch mi- nut zestrzelił cztery Hurricane'y. Nie przetrzącił kręgosłupa brytyjskiemu lotnictwu, ale z całą pewnością pogruchotał mu nieco kości.

Wielki zakręt strachu nad Londynem

Dnia 13 sierpnia 1940 roku nadszedł długo oczekiwany Adlertag, który miały być osta- tecznym ciosem w infrastrukturę RAF, broniącego się przed zagładą ze strony niemieckiej Luftwaf- fe. W lecie 1940 roku wojna przeniosła się nad Wielką Brytanię zagrożoną inwazją Wehrmachtu, chociaż dzisiaj już wiemy, że Adolf Hitler nie trak- tował poważnie takiej możliwości, skłaniając się bardziej do zawarcia pokoju z Wielką Brytanią niż prowadzenia z nią wojny.

and was trying to understand what had happened.

"Can't see anything!" he shouted to his com- rades.

"Is everything fine, 'yellow 1'?" he heard his wingman, Lt. Haiböck.

"I'm all in one piece, but oil splashed my cockpit!"

"I'll be covering you. That was a beautiful job."

The other Germans drop upon the Hurri- canes, engaging them and not letting them chase the commander, who is now unable to fight. Schöpfel slid the side pane open and wiped the windshield with the hand, heading for France. Only when over the Dover cliffs had he managed to wipe the front pane so as to stop flying by the instruments. Passing above the gray waves of the Channel, he realized his fabulous success. In just two minutes, before the very eyes of the Gruppe, he had shot down four Hurricanes. He did not break the neck of the British air force, but had certainly crushed a few bones.

Great turn of fear over London

On August 13, 1940 came the long awaited Adlertag, expectingly the final blow on the RAF's infrastructure, which was defending itself from annihilation by the Luftwaffe. In the sum- mer of 1940 the war shifted over Great Britain, which was threatened by the Wehrmacht's inva- sion, although today we know that Adolf Hitler did not seriously consider such an option, being rather more willing to sign peace with Great Brit- ain than to wage war upon her.

At that time JG 26 was commanded by Con- dor Legion veteran Maj. Gotthardt Handrick, and was stationed at Audembert, home to also I. Gruppe under Hptm. Kurt Fischer. II. Gruppe, com- manded by Hptm. Karl Ebbighausen, operated from Marquise, while Maj. Adolf Galland's III Gruppe from Caffiers.

The loudly announced Adlertag was thwart- ed by weather and bombers could only strike in the afternoon. JG 26 was flying for the first time ever all the three Gruppe strong. They were tasked with escorting the Stukas, but only 5 Staffel had an opportunity to battle with the ene-

W tym czasie JG 26 dowodził weteran Legionu Condor, Maj. Gotthardt Handrick, stacjonujący w Audembert, gdzie rozlokowała się również I Gruppe dowodzona przez Hptm. Kurta Fischera. Z Marquise operowała II Gruppe, którą dowodził Hptm. Karl Ebbighausen, a z Caffiers III Gruppe Maj. Adolfa Gallanda.

Szumnie zapowiadany Adlertag pokrzyżowała pogoda i formacje bombowców mogły uderzyć dopiero po południu. JG 26 po raz pierwszy wzięła udział w locie siłą wszystkich trzech Gruppe. Powierzono jej zadanie eskorty Stukasów, ale jedynie 5 Staffel miała okazję stoczyć walkę z przeciwnikiem. Nad Maidstone starła się z Hurricane'ami tracąc Uffz. Wemhönera, który trafił do niewoli. Dwóch przeciwników zestrzelił Lt. Borris. W drodze powrotnej piloci 6 Staffel lecąc w zwałach gęstych chmur stracili orientację w terenie i po wyczerpaniu paliwa musieli lądować awaryjnie na polach francuskiego wybrzeża. Żaden z 12 pilotów nie odniósł obrażeń, a wszystkie samoloty szybko doprowadzono na lotnisko startu.

14 sierpnia cała JG 26 ponownie osłaniała formację Ju 87 lecącą tym razem nad lotnisko Hawkinge. Zgodnie z nową koncepcją eskorty I i III Gruppe stanowiły bezpośrednią osłonę, a II Gruppe wykonywała w pobliżu Freie Jagd. Brytyjskie myśliwce przystąpiły do ataku w rejonie Folkestone-Dover i rozgorzały zacięte walki toczące przez niemal 200 samolotów. Piloci JG 26 zgłosili zestrzelenie 8 Spitfire'ów i czterech Hurricane'ów, przy stracie wziętego do niewoli Uffz. Kemena z 1./JG 26. Jeszcze większy sukces odniesiono w dniu następnym, gdy piloci „Schlagetera” zgłosili strącenie 22 brytyjskich myśliwców bez strat własnych. Trzy zwycięstwa odniósł Adolf Galland, a po dwa meldowali Oblt. Beyer, Lt. Bürschgens i Lt. Ebeling. Wracając do bazy po ciężkiej walce piloci 7 Staffel dostrzegli w rejonie swojego lotniska w Caffiers pojedynczego Spitfire'a, który został natychmiast zestrzelony przez Lt. Müller-Dühe'a. Plt Off Roberts z 64 Sqn zdołał wylądować przymusowo i dostał się do niewoli. Piloci niemieccy zgotowali mu gorące przyjęcie, zgodne z panującym w Luftwaffe zwyczajem – pilot, który przeżył zestrzelenie obchodził swoje „ponowne narodziny”.

16 sierpnia poniesiono bolesną stratę. Dowódca II./JG 26, Hptm. Ebbighausen, poprowadził

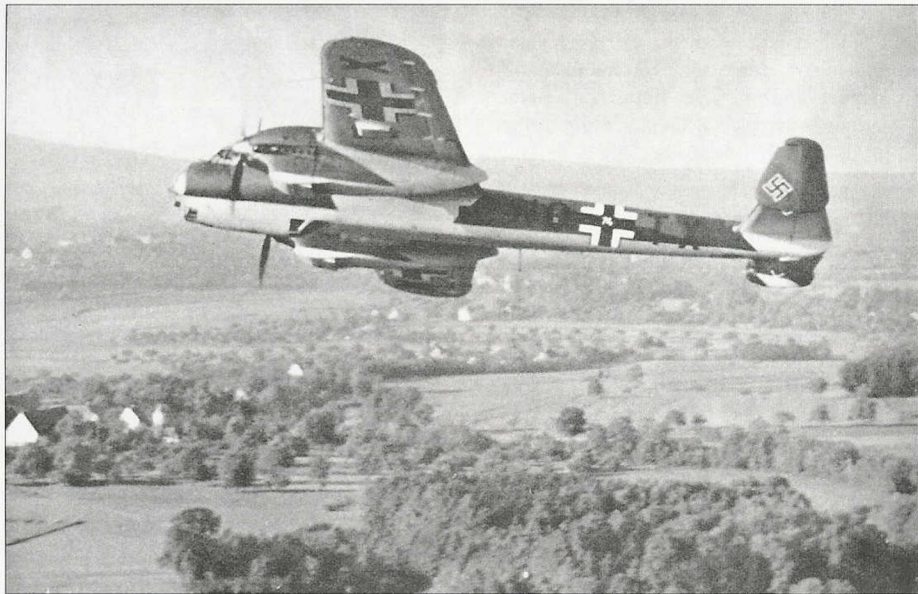


Via M. J. Murewski

Twórca legendy JG 26 „Schlageter”, Major Adolf Galland. Major Adolf Galland stood behind the legend of JG 26 “Schlageter”.

my. It clashed with Hurricanes over Maidstone, losing Uffz. Wemhöner, who was taken captive. Two opponents fell to Lt. Borris. Flying in banks of thick clouds on the way back, 6 Staffel lost their bearings and, out of fuel, force-landed in the fields of the French coast. None of the twelve pilots was injured, and all the aircraft were soon brought back to home base.

On August 14 the entire JG 26 was again escorting a Ju 87 formation, this time to Hawkinge airfield. Following the new conception of escort, I. and III. Gruppe flew direct cover, while II. Gruppe pursued Freie Jagd nearby. British fighters attacked in the Folkestone-Dover area and hard engagements followed fought by nearly 200 airplanes. JG 26 claimed eight Spitfires and four Hurricanes downed for a captured Uffz. Kernen of 1./JG 26. An even greater success came the next day, when the “Schlageter” claimed 22 British fighters shot down for no single loss. Three kills were Adolf Galland's, and two claimed by each Oblt. Beyer, Lt. Bürschgens and Lt. Ebeling. Returning to base, worn by the battle, 7 Staffel sighted a lone Spitfire near their airfield of Caffi-



Archiwum

Dornier Do 215 w locie koszącym nad Anglią.

Dornier Do 215 over Britain.

swoich pilotów na lot eskortowy dla bombowców atakujących lotniska i w locie powrotnym jego Schwarm został zaskoczony przez Spitfire'y z 266 Sqn. Widziano jak jego płonący Messerschmitt spada do wody na południowy-wschód od Dover, ale ciała Ebbihausena nigdy nie odnaleziono. Pozostali piloci zgłosili pięć zestrzeleń, a nowym dowódcą II Gruppe został Hptm. Erich Bode. 18 sierpnia Oblt. Schöpfel stoczył walkę swojego życia opisaną na wstępie książki, ale pozostali piloci III Gruppe również nie próżnowali. Do wieczora zestrzelono jeszcze cztery Hurricane'y i dwa Spitfire'y tracąc dwóch pilotów – zginął Lt. Müller-Dühe, a Lt. Blume trafił do niewoli.

22 sierpnia z Berlina wrócił Adolf Galland przywołując swoją nominację na stanowisko dowódcy JG 26. Awans ten był ściśle związany z zamiarem powierzenia stanowisk dowódczych młodym i agresywnym pilotom, którzy sprawdzili się jako dowódcy Gruppe. Do końca października ośmiu tak zwanych „młodych Turków” zajęło miejsca „starej gwardii”, którą przeniesiono do prac sztabowych. Major Handrick, który był zawodowym oficerem o arystokratycznych manierach, ale

ers, and this was at once brought down by Lt. Müller-Dühe. Plt Off Roberts of 64 Sqn. effected a successful forced landing and was taken prisoner. German pilots gave him a warm welcome, obeying the Luftwaffe habit that a pilot who had just survived his shootdown had been “revived”.

August 16 brought a painful loss. Commander of II/JG 26, Hptm. Ebbighausen, led his pilots on an escort sortie for bombers which attacked airfields, and on return his Schwarm was jumped by Spitfires from 266 Sqn. His burning Messerschmitt was seen to fall into the sea southeast of Dover, but Ebbihausen's body was never found. Other pilots claimed five kills. II Gruppe's new commander was Hptm. Erich Bode. On the 18th Oblt. Schöpfel fought the battle of his life described in the introduction to this book, but other III. Gruppe pilots did not remain idle, either. Four more Hurricanes and two Spitfires were shot down by evening for the loss of two pilots – killed Lt. Müller-Dühe and imprisoned Lt. Blume.

On August 22 Adolf Galland came back from Berlin, bringing along his nomination for commander of JG 26. This promotion was closely

bez poparcia politycznego, nie mógł znaleźć uznania w oczach Göringa, który traktował go z jawną niechęcią. Poszedł „w odstawkę” i objął dowództwo niemieckiej misji lotniczej w Rumunii. Podobny los spotkał dowódcę 1./JG 26, Hptm. Karla Fischera, przeniesionego do pracy biurowej. Jego miejsce zajął ściągnięty z JG 53, Hptm. Rolf Pingel. Nie był to koniec zmian organizacyjnych. Oblt. von Holtey dowodzący do tej pory 5 Staffel, otrzymał rozkaz sformowania jednostki szkoleniowej (Ergänzungsstaffel) przy JG 26. Siedzę po nim przejął Oblt. Kosse. III Gruppe otrzymał po Gallandzie awansowany naprędce Hptm. Schöpfel, którego 9 Staffel objął Oblt. Ebeling. Zaledwie 21-letni protegowany Gallanda, Oblt. Joachim Müncheberg, przejął dowodzenie 7 Staffel z rąk starszego wiekiem oficera, Oblt. Beyera, oddelegowanego do pracy w sztabie Gallanda. Dwa tygodnie później na tyły odesłano dowódcę 1./JG 26, Oblt. Franza Hörniga, a jego miejsce zajął Oblt. Henrici.

Już wieczorem 22 sierpnia Galland po raz pierwszy poprowadził do walki JG 26 jako dowódca jednostki. W okolicy Dover doszło do potyczki

linked with a plan to shift commanding duties onto young and aggressive pilots who had performed well as Gruppe commanders. By the end of October eight so-called “young Turks” replaced the “old guard”, who were moved to headquarters tasks. Major Handrick, a professional officer with aristocratic manners but no political support, failed to find approval in Göring, who did not hide dislike towards him. He was sent away to take command of a German air force mission in Romania. A similar fate befell commander of 1./JG 26, Hptm. Karl Fischer, transferred to office work. His replacement was JG 53's Hptm. Rolf Pingel. That was not the end of the restructuring. Oblt. von Holtey, so far commander of 5 Staffel, was ordered to form a training unit (Ergänzungsstaffel) with JG 26. His successor was Oblt. Kosse. III Gruppe was taken over from Galland by a quickly promoted Hptm. Schöpfel, whose 9 Staffel was put under Oblt. Ebeling. An only 21-year-old protégé of Galland's, Oblt. Joachim Müncheberg, took command of 7 Staffel after an elderly officer, Oblt. Beyer, shifted to Galland's staff. Two weeks later, commander of 1./JG 26, Oblt. Franz



Via M. J. Murawski

Personel JG 26 podczas wizytacji sztabowców dowództwa Luftflotte podczas bitwy o Anglię. W tle samolot ze Stab JG 26.

JG 26 personnel during a visit from Luftflotte 3 staff officers during Battle of Britain. In the background a Stab JG 26 aircraft.



Via M. J. Murawski

Major Adolf Galland po powrocie z lotu bojowego jeszcze siedzi w kabinie swojego sławnego Bf 109E-4/N, W.Nr. 5819. Zwraca uwagę unikalny celownik teleskopowy.

Major Adolf Galland on return from sortie, still sitting in cockpit of his famous Bf 109E-4/N, W. Nr. 5819. Note the unique telescopic gunsight.

ze Spitfire'ami, w której bez strat własnych strącono trzech przeciwników. Nazajutrz pogoda nie pozwoliła na działania ofensywne nad Anglią, co wykorzystali Brytyjczycy, wysyłając małe grupki bombowców nad zgromadzone we francuskich portach barki desantowe. Sześć Battle należących do 142 Sqn, pojawiło się nad Boulogne, ale zaraz potem zostały przechwycone przez poderwane na alarm Bf 109 z JG 26. Podczas starcia wśród nisko wiszących chmur zestrzelenie trzech bombowców meldowali Oblt. Ebersberger, Lt. Krug i Ogefr. Jäckel, ale do bazy nie wrócił Uffz. Haferkorn z 2 Staffel. Jego koledzy widzieli zderzenie w powietrzu dwóch samolotów i prawdopodobnie jednym z nich była maszyna Niemca, co niejako potwierdzają straty brytyjskie, gdyż dwa Battle zostały zestrzelone, a dwa inne rozbiły się po powrocie do Anglii.

Pogoda poprawiła się 24 sierpnia i JG 26 znów wzbiła się w powietrze staczając zaciekle boje nad brytyjskim wybrzeżem. III./JG 26 dopadła koło Ashford Hurricane'y ze 151 Sqn i w trakcie starcia Oblt. Sprick stracił jednego z nich. Zaraz potem kolejny Hurricane znalazł się w celow-

Hörnig, was sent "to the rear positions", his replacement being Oblt. Henrici.

No later than on the evening of August 22 Galland for the first time led JG 26 to combat as the unit's commander. Spitfires were contacted off Dover, three going down for no German loss. The weather next day did not allow offensive action over England, which was used by the British to dispatch small bomber groups against landing craft anchoring at French harbors. Six Battles from 142 Sqn appeared over Boulogne, but were immediately intercepted by scrambled Bf 109s of JG 26. In the combat amid low clouds three bombers were claimed by Oblt. Ebersberger, Lt. Krug and Ogefr. Jäckel, but Uffz. Haferkorn of 2 Staffel failed to return to base. His comrades saw two aircraft collide in the sky, one probably being the German's machine; this is in a way confirmed by the British losses, two Battles having been shot down, and two having crashed upon return to England.

The weather improved on the 24th and JG 26 was up again, fighting hard combat over the British coast. III./JG 26 got Hurricanes from 151 Sqn

niku Oblt. Müncheberga, który nie marnował takich okazji. Po krótkiej serii płonąca jak pochodnia maszyna Plt Off Debenham roztrzaskała się o ziemię. Podczas walki „żółta 11” Fw. Beese została trafiona w chłodnicę i ku swojej rozpaczcy Niemiec musiał wodować na Kanale La Manche. Dla niemieckich pilotów wody Kanału wciąż stanowiły silną barierę psychologiczną i dopiero nad francuskim brzegiem mogli swobodnie odechnąć. Beese miał jednak szczęście – został szybko odnaleziony przez niemieckie służby ratownicze. Ratownicy latający na powolnych wodnosamolotach oznaczonych znakami czerwonego krzyża stawali na głowie, żeby uratować z wody jak najwięcej lotników. Zdarzało się nawet, że ratowali załogi zestrzelone nad Ujściem Tamizy. Natomiast Anglicy przekonani, że samoloty te wykonują zadania rozpoznawcze bezlitośnie zestrzeliwali je przy każdej nadarzającej się okazji.

Po południu JG 26 znów znalazła się nad Anglią i zestrzelono jeszcze pięć brytyjskich myśliwców, ale dwaj niemieccy piloci musieli lądować przymusowo po powrocie do Francji. Naza jutrz JG 26 uczestniczyła w osłonie nalotu na lotnisko Hawkinge. W drodze powrotnej doszło do licznych walk nad Kanałem, w których zestrzelono siedem brytyjskich myśliwców bez strat wła-

near Ashford and Oblt. Sprick brought one down in the engagement. Right after, another Hurricane got in front of Oblt. Müncheberg's sights, and he did not waste such opportunities. A short burst sent Plt Off Debenham crashing into the ground in his machine that burned like a torch. Fw. Beese's "yellow 11" took hits on the radiator and, to his despair, the German had to ditch in the Channel. The Channel waters still constituted a strong psychological barrier to German pilots, and it was only over the French coast that they could take a breath of relief. Beese was fortunate, though – he was quickly found by the German rescue service. The rescuers, flying in slow float-planes marked with red crosses, did their utmost to rescue as many airmen as possible out of the water. They even happened to rescue crews shot down over the Thames estuary, whereas the English, convinced these aircraft performed reconnaissance tasks, brought them down mercilessly at every opportunity.

JG 26 was back over England in the afternoon, and five British fighters were shot down then, but two German pilots were obliged to force-land on return to France. Next day JG 26 covered a raid on Hawkinge airfield. Numerous engagements over the Channel took place on the



Via M. J. Murawski

Ten sam samolot widziany od przodu. Zwraca uwagę ciekawe malowanie kołpaka śmigła.
The same machine viewed from the front. Note the interesting painting scheme on spinner.



Via M. J. Murawski

Teraz już można opowiedzieć kolegom jak zakończyło się kolejne Freie Jagd nad Anglią. Zadowolona mina Gallanda świadczy, że znów coś ustrzelili. Wokół jego futrzanych butów widać race sygnalizacyjne.

Now comrades will learn about the outcome of another Freie Jagd to England. Galland's happy smile says about a new victim. Note flares around his fur boots.

snych. Oblt. Ruppert z 3./JG 26 przez długi czas ścigał nad Kanałem Spitfire'a i w końcu zestrzelił go koło Calais. Jego ofiarą był Sgt. Wareing z 616 Sqn, który trafił do niewoli.

Po dwóch dniach przerwy rankiem 28 sierpnia Maj. Galland poprowadził 120 Messerschmittów z JG 26 do osłony bombowców lecących nad lotniska RAF w Eastchurch i Rochford. Przeciw niemieckiej formacji poderwano 32 Hurricane'y i 12 Defiantów. Dla tych ostatnich lot ten zakończył się klęską. Galland dostrzegł dwumiejscowe myśliwce na tyle wcześnie, żeby zająć dogodną pozycję i zaatakować Defianty od czoła, gdzie byli zupełnie bezbronne. Już w pierwszym ataku stracił jednego przeciwnika, a jego boczny, Oblt. Horten, w krótkim czasie dwóch kolejnych. Następnie zniszczyli Hptm. Schöpfel i Lt. Haiböck, a Oblt. Losigkeit i Lt. Rysavy szybko rozprawili się z dwoma Hurricane'ami. Brytyjski 264 Sqn stracił w tej walce trzy Defianty, a kolejne dwa odniosły poważne uszkodzenia. Uznano, że samoloty te nie nadają się do służby liniowej jako dzienne myśliwce i przeniesiono je do działań nocnych.

Cena sukcesu była jednak wysoka. Druga Rotte w Schwarmie prowadzonym przez Gallanda została zaskoczona przez sześć Spitfire'ów i odcięta od reszty jednostki stoczyła długą, bezna-

way home, with seven British fighters downed for no loss. Oblt. Ruppert of 3./JG 26 gave a long chase over the Channel after a Spitfire, eventually shooting it down off Calais. His victim was Sgt. Wareing of 616 Sqn., who was taken prisoner.

On the morning of the 28th, after two days' break, Maj. Galland led 120 Messerschmitts of JG 26 escorting bombers to RAF airfields at Eastchurch and Rochford. 32 Hurricanes and twelve Defiants were scrambled against the German formation. The latter ended the sortie in a crushing defeat. Galland sighted the two-seaters soon enough to take a good position and strike at the Defiants frontally, where they were defenseless. His first pass sent down one enemy, and the wingman, Oblt. Horten, soon did two more. Others were destroyed by Hptm. Schöpfel and Lt. Haiböck, while Oblt. Losigkeit and Lt. Rysavy quickly did away with two Hurricanes. The British 264 Sqn lost three Defiants, with two more sustaining heavy damage. These were assessed not suitable anymore for frontline daylight service and shifted to night operations.

The success came at a high price, though. The second Rotte of Galland's Schwarm was bounced by six Spitfires and, cut off the rest of the unit, fought a long and hopeless fight for life.

dzieżną walkę o życie. Pierwszy uległ przewadze Adiutant JG 26, Hptm. Beyer, który po skoku ze spadochronem dostał się do niewoli. Jego boczny, Fw. Straub z 7 Staffel, również nie wytrzymał długo i niebawem szorował brzuchem swojej „białej 13” rżysko koło Goodnestone w pobliżu Cantenbury. Również on trafił do niewoli.

Wieczorem 29 sierpnia wszystkie jednostki myśliwskie w Luftflotte 2 wykonały Freie Jagd nad południową Anglią. W misji tej wzięła udział również JG 26, ale poszczęściło się jedynie I Gruppe, która meldowała pięć zestrzeleń tracąc dwie własne maszyny – jeden z pilotów zginął. Podobnie było w dniu następnym, gdy zestrzelono trzech przeciwników, ale trzech pilotów niemieckich musiało wodować na Kanale. Wszystkich wyratowano.

31 sierpnia był dla JG 26 kolejnym dniem ciężkich zmagania z RAF. Wykonano trzy loty eskortowe i jedno Freie Jagd w rejonie na północ od Ujścia Tamizy. Rano JG 26 uczestniczyła w eskorcie formacji Dornierów atakujących lotnisko Debden. Doszło do walki z Hurricane'ami, w której meldowano zestrzelenie pięciu przeciwników. Oblt. Ebeling zdążył jeszcze zauważyć jak trafia-

The first to fall was JG 26's adjutant, Hptm. Beyer, who bailed out to be taken prisoner. His wingman, Fw. Straub of 7 Staffel, did not last long, either, and quickly rubbed the belly of his "white 13" over stubble at Goodnestone near Cantenbury. He, too, got into captivity.

On the evening of the 29th all Luftflotte 2 fighter units flew a Freie Jagd over Southern England. JG 26 also participated, but only I Gruppe had some luck and claimed five kills for two lost aircraft, with one of the pilots dead. Next day was similar, three enemies shot down but with as many German pilots ditching in the Channel; all were rescued.

The 31st was to JG 26 another day of hard fighting with the RAF. Three escort missions were flown and one Freie Jagd in the region to the north of the Thames estuary. In the morning JG 26 flew escort for a Dornier formation to Debden airfield. A fight with Hurricanes resulted in which five enemies were claimed shot down. Oblt. Ebeling watched the fighter he had hit fall down with a burning engine when he heard a loud bang and his Bf 109E was shaken. He looked back to see a Hurricane rolling away, apparently not willing



Via M. J. Murawski

Przygotowania do kolejnego startu nad Anglią.
Preparing for another take-off for England.



Mapa Wielkiej Brytanii opublikowana w jednej z wojskowych gazet niemieckich w 1940.
Map of Great Britain published in one of German army magazine in 1940.

ny przez niego myśliwiec wali się w dół z płonącym silnikiem, gdy usłyszał głośny huk, a jego Bf 109E zaczął się trząść. Odwrócił się do tyłu i zobaczył oddalającego się przewrotem Hurricane'a, który najwidoczniej nie zamierzał powtórzyć ataku. Powiadomił przez radio kolegów o swojej sytuacji i skierował się na wschód. Silnik jego „żółtej 3” pracował nierówno stopniowo tracąc moc. Gdy przekroczył angielski brzeg miał jeszcze zapas 1000 metrów wysokości i modlił się w napięciu o każdy przebyty kilometr. W odległości pięciu kilometrów od francuskiego brzegu wiedział już, że nie doścignie do lądu. Nad nim krążyły w górze Messerschmitty, które wzywały służby ratownicze podając jego pozycję. Gdy znalazł się w wodzie natychmiast napełnił kamizelkę ratunkową i ułokował się w niewielkiej gumowej łódce. Na szczęście morze było spokojne, a pozycja podana przez kolegów precyzyjna, więc szybko został wyratowany przez He 59.

Krótko po południu JG 26 znów znalazła się w walce wykonując Freie Jagd na trasie formacji bombowców atakujących lotniska RAF. Cele zostały skutecznie zbombardowane i dopiero w drodze powrotnej brytyjskie myśliwce przystąpiły do ataku. Zestrzelony został Adjutant I/JG 26, Oblt Hafer, a Ogefr. Heyer z 6./JG 26 podszedł zbyt blisko do Bf 110 i został trafiony przez zbyt nerwowego strzelca pokładowego – obaj piloci „Schlagetera” zginęli. W tym locie nie odniesiono żadnych zwycięstw.

Natomiast wieczorem w trakcie kolejnego lotu eskortowego piloci JG 26 odnieśli wspaniały sukces. Uczestniczył w nim również Oblt. Ebeling, który w międzyczasie wrócił do Caffiers. Podczas walki zestrzelił dwa samoloty, podobnie jak Oblt. Sprick i Maj. Galland. Tym razem stracono aż trzech pilotów, którzy dostali się do niewoli. Ogólny wynik JG 26 zamknął się tego dnia liczbą 22 zestrzeleń i stratą pięciu pilotów.

1 września stracono kolejnego pilota zestrzelonego omyłkowo przez strzelca Bf 110. Podczas walki powietrznej nad Croydon Lt. Bürschgens z 7./JG 26 zestrzelił Spitfire'a siedzącego na ogonie Bf 110, ale zaraz potem zbliżył się nieostrożnie do ogona niszczyciela i strzelec sądząc zapewne, że to kolejny Spitfire – otworzył do niego ogień i niestety trafił. Silnik Bf 109 przerwał pracę i Bürschgens wiedząc, że nie ma szans na do-



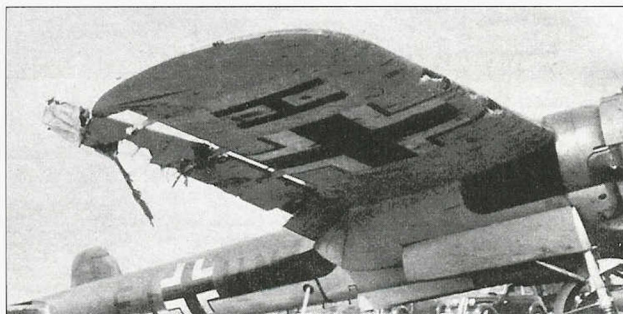
Galland w kabinie Bf 109E-4/N. Obok godła JG 26 pod kabiną widać również część godła osobistego – Myszyki Miki.

Galland in Bf 109E-4/N. Visible beside JG 26 emblem is a part of personal emblem – Mickey Mouse.

to repeat the attack. He notified his comrades about his situation and headed east. The engine of his “yellow 3” worked unevenly and was losing power. Probably some of the cylinders had been damaged. On crossing the English coast, he still had 1,000 meters of altitude and kept praying in tension for every covered kilometer. At 5 km from the French coast he knew that he would not make the land. Up above him, Messerschmitts circled notifying the rescue service of his position. When he found himself in the water, he immediately filled the life vest and placed himself in a small rubber dinghy. Luckily, the sea was calm and the position indicated by his comrades precise, so that he was quickly picked up by a He 59.

In the early afternoon JG 26 was back in combat on a Freie Jagd accompanying bombers attacking RAF fields. The targets were bombed successfully, and only on the way back did British fighters attack. They shot down adjutant of I/JG 26, Oblt Hafer, whereas Ogefr. Heyer of 6./JG 26 came too near a Bf 110 and was hit by a too nervous gunner – both “Schlageter” pilots died. No victory was won on this sortie.

Then again, on another escort mission in the evening, JG 26 scored a great success. This was also participated in by Oblt. Ebeling, who had in the meantime returned to Caffiers. He shot down two aircraft in the combat, just as Oblt. Sprick



Archivum

Niemieckie lotnictwo bombowe ponosiło nad Anglią dotkliwe straty. Dornier Do 17 Z po powrocie z misji bojowej.

German bomb air forces suffered big losses over Britain. Dornier Do 17 Z after return from combat mission.

tarcie choćby do Kanału La Manche zdecydował się na przymusowe lądowanie i niewolę. W ten sposób JG 26 straciła asa z 10 zestrzeleńiami na koncie, który rok wcześniej otworzył konto jednostki. W trakcie tej samej walki pozostali piloci JG 26 meldowali jeszcze 8 zestrzeleń, w tym dwa Hurricane'y Oblt. Henrici.

Po dniu przerwy JG 26 wróciła nad Anglię 3 września, osłaniając formację Dornierów nad North Weald. Powracające ze skutecznego bombardowania bombowce zostały zaatakowane przez liczne jednostki brytyjskie. Spitfire'y z 603 Sqn zbliżyły się od tyłu do bombowców, ale w ślad za nimi pomknęła II./JG 26. Dowódca niemieckiej jednostki, Hptm. Bode, w krótkim czasie zestrzelił dwóch przeciwników, ale poległ jego Adjutant, Oblt. Roch. W walkach z licznymi brytyjskimi dywizjonami strącono jeszcze 8 przeciwników nie ponosząc dalszych strat.

6 września JG 26 wystartowała na Freie Jagd w rejon Farnborough i lot ten zakończył się prawdziwą katastrofą dla Schwarmu prowadzonego przez Oblt. Müncheberga. Czterech Niemców zostało zaskoczonych przez Spitfire'y z 234 Sqn, które w krótkiej walce zestrzeliły trzech z nich. Śmierć ponieśli Gefr. Bieker i Gefr. Holzapfel, a Oblt. Christinnecke dostał się do niewoli. Osamotniony Müncheberg dołączył do reszty jednostki i wziął udział w niezwykle gwałtownym ataku na polski 303 Sqn, w którym Niemcy meldowali cztery zestrzeleńia. Łącznie w tych starciach JG 26 meldowała 10 zwycięstw, a po południu jeszcze pięć. Tego dnia odbyła się pamiętna dyskusja Gallanda i Möldersa z Göringiem. Przez ponad 40 minut Göring winił obu dowódców za wysokie straty bombowców. Gdy zapytał, co może zrobić dla poprawienia wyników niemieckich jednostek,

and Maj. Galland. No less than three pilots were lost on this occasion, taken captive by the enemy. JG 26's tally for the day was 22 kills for five lost pilots.

Another pilot was erroneously shot down by a Bf 110 gunner on September 1. Fighting over Croydon, Lt. Bürschgens of 7./JG 26 shot down a Spitfire off the tail of a Bf 110, but right after that he carelessly approached the tail of the destroyer, and the gunner, probably thinking him to be another Spitfire, opened fire on him and, unfortunately, scored a hit. The Bf 109's engine quit and Bürschgens, knowing that he had no chance to even reach the Channel, chose force-landing and imprisonment. This way JG 26 lost an ace with a total of ten kills who had one year before opened the unit's tally. JG 26 claimed eight other kills during the same combat, including two Hurricanes by Oblt. Henrici.

After a day's rest, JG 26 returned over England on the 3rd escorting Dorniers to North Weald. Returning from a successful raid, the bombers were attacked by numerous British units. Spitfires of 603 Sqn approached them from astern to a dangerous distance, but II./JG 26 dashed after. Commander of the German unit, Hptm. Bode, shot down two opponents in a short time, but his adjutant, Oblt. Roch, perished. Eight more enemies were brought down in the engagement, no further loss being sustained.

On the 6th JG 26 took off on a Freie Jagd to Farnborough, and this sortie ended in a real disaster for Oblt. Müncheberg's Schwarm. The four Germans were bounced by Spitfires from 234 Sqn which shot down three of their group after a short fight. Gefr. Bieker and Gefr. Holzapfel were killed, while Oblt. Christinnecke got into captivi-

Mölders chciał, żeby jego JG 51 wyposażać w Bf 109 z silnikiem DB 601N, a zdenerwowany bezpodstawnymi oskarżeniami Galland odpowiedział wprost, że chce aby jego jednostkę wyposażono w Spitfire'y. Wzburzony Göring powiedział, że nie powinno się jego obwiniać, gdyż dał Luftwaffe najlepszego myśliwca na świecie. Galland oczywiście nie zamierzał przesiadać się na Spitfire'a, ale próbował powiedzieć Göringowi, że Spitfire był zwrotniejszy dzięki mniejszemu obciążeniu skrzydeł. Był także bardziej zwrotny przy mniejszych prędkościach. Przewaga Bf 109E polegała nie w zwrotności, ale w manewrach pionowych – prędkości w locie poziomym, nurkowaniu i wznoszeniu. Manewry w poziomie nie były na tyle ciasne, żeby niemieccy piloci mogli walczyć mając cały czas w zasięgu wzroku bombowce, jak chciał Göring. Nie udało mu się jednak przekonać głównodowodzącego Luftwaffe i wpłynąć na zmianę jego decyzji o sztywnym eskortowaniu bombowców. Pozbawiło to niemieckie myśliwce możliwości manewru i przyniosło wprost odwrotne skutki.

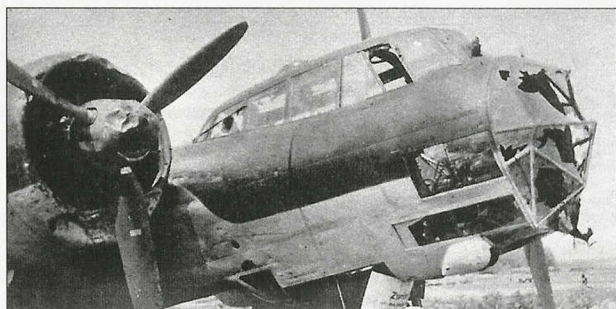
Wieczorem 7 września decyzją Göringa niemieckie lotnictwo zapoczątkowało serię nalotów na Londyn, co w konsekwencji doprowadziło do odzyskania sił przez poważnie przetrzebiony RAF i odbudowy jego infrastruktury. Zaprzestanie ataków na brytyjskie lotniska było najpoważniejszym błędem Göringa podczas całej Bitwy o Anglię i walenie przyczyniło się do niepowodzenia całej operacji. W walkach tego dnia uczestniczyła również JG 26 zestrzeliwując sześć Spitfire'ów, z których dwa zaliczył Oblt. Ebeling. Straty własne wyniosły dwóch wziętych do niewoli pilotów.

Następnego dnia Gefr. Scheidt zestrzelił samotnego Blenheima ze 153 Sqn wracającego z bombardowania barek desantowych w Calais,

ty. The lone Müncheberg joined the rest of the unit to take part in an unusually violent attack on the Polish 303 Sqn, with the Germans claiming four aircraft shot down. In total, JG 26 claimed ten victories in these fights, and five more in the afternoon. That day took place the famous discussion between Galland, Mölders and Göring. For over forty minutes Göring blamed both commanders for high bomber losses. When he asked what he could do to improve the results of their units, Mölders wanted to have his JG 51 equipped with the Bf 109 with the DB 601N engine, and Galland, agitated by the unreasonable criticism, said straight that he wanted his unit equipped with Spitfires. Agitated, Göring said that he was not to blame, for he had given the Luftwaffe the best fighter in the world. Galland was obviously not going to shift to the Spitfire, but he was trying to communicate to Göring that the Spitfire was more agile thanks to the less wing load. It was also more agile at low speeds. The advantage of the Bf 109E lay not in agility but vertical maneuvers: level speed, dive and climb. The horizontal maneuvers were not tight enough for German pilots to fight with the bombers in sight all the time as Göring wished. But he failed to convince the head of the Luftwaffe and effect change of his decision as to the inflexible escorting of bombers. This deprived the German fighters of maneuverability and yielded the undesired result.

Following Göring's decision, on the evening of September 7 the Luftwaffe initiated a series of air raids against London, which resulted in the recovery of the severely decimated RAF and its infrastructure. The stopping of attacks on British airfields was Göring's most serious error in the whole Battle of England and contributed greatly

Ten sam samolot w innym ujęciu.
The same plane in another view.



Archiwum

a 9 września znów należał do Hptm. Schöpfela. W trakcie walki nad Ujściem Tamizy w ciągu sześciu minut zestrzelił trzy Spitfire'y podnosząc swoje konto do 20 zwycięstw, dzięki czemu uzyskał prawo do Krzyża Rycerskiego. Kolejnym pilotem, który osiągnął taki wynik był Oblt. Müncheberg, który w dniu 14 września stracił Spitfire'a z 222 Sqn. W tej samej walce Hptm. Pingel posłał do ziemi Hurricane'a jako swoje 15-te zwycięstwo i Galland chcąc docenić jego wkład w sukcesy jednostki złożył wniosek o nadanie mu tego odznaczenia. Dzięki temu również Pingel niebawem otrzymał upragniony Krzyż Rycerski. Tego samego dnia stracono jednak kolejnego Adjutanta I./JG 26, Oblt Dähne'a, który poniósł śmierć w zderzeniu z Hurricane'em nad Maidstone.

Zmasowany atak na Londyn nastąpił 15 września i dowództwo RAF wysłało w powietrze 28 dywizjonów myśliwskich rozpoczynając niespotykane ciężkie walki. Piloci brytyjscy już wcześniej zorientowali się, że zasięg nie pozwalał niemieckim myśliwcom na osłonę bombowców na całej ich trasie i wyczekiwali na wysokim pułapie, aż będą musiały zawrócić, po czym przystępowały do ataku. Część kierowała się na bombowce, a część na myśliwce. Niemieccy piloci nazywali moment, w którym musieli zawrócić do Francji „wielkim zakrętem strachu nad Londynem”, gdyż na ogół właśnie w tym momencie byli atakowani z przewagi wysokości. Zgodnie z kategorycznym żądaniem Göringa nie mogli ani na chwilę opuścić osłanianych bombowców, dlatego nie pozostawało im nic innego jak tylko czekać na atak przeciwnika. Tak właśnie było 15 września, gdy na JG 26 spadała duża grupa brytyjskich myśliwców, z którą stoczono zacięły bój trwający 10 minut. Żadna ze stron nie odniosła zwycięstwa, a piloci niemieccy musieli czym prędzej wracać do Francji. Zapas paliwa w Bf 109 wystarczał na 90 minut lotu, choć zdarzały się przypadki lotów nawet w czasie 115 minut. Na dolot w rejon Londynu potrzebowano około pół godziny lotu i tyle samo na powrót do Francji, tak więc na wyszukiwanie nieprzyjaciela i walkę pozostawało najwyżej 30 minut.

Gdy po ciężkiej walce piloci „Schlagetera” wracali do Francji nagle przed nimi pojawił się czechosłowacki 310 Sqn, który zaatakowano nad Billericay. W błyskawicznym ataku Maj. Galland

to the failure of the entire operation. The battles of this day were also fought by JG 26, which shot down six Spitfires, two of these scored by Oblt. Ebeling. Their casualties were two captured pilots.

Next day Gefr. Scheidt shot down a lone Blenheim of 153 Sqn that was returning from a bombardment of the landing craft at Calais. September 9 was again Hptm. Schöpfel's. While fighting over the Thames estuary, he dealt with three Spitfires in six minutes, raising his total to twenty victories, which earned him the right to the Knight's Cross. Another pilot who achieved this result was Oblt. Müncheberg, who shot down a Spitfire from 222 Sqn on the 14th. Hptm. Pingel sent a Hurricane to the ground in the same combat for his fifteenth victory, and Galland, wanting to appreciate his contribution to the unit's success, applied for this decoration for him. Thanks to this, Pingel, too, soon received the wished-for Knight's Cross. However, on this day I./JG 26 lost another adjutant, Oblt Dähne, who died in a collision with a Hurricane over Maidstone.

A massive attack on London took place on the 15th, and the RAF HQ dispatched 28 fighter squadrons into the air, initiating unusually fierce fights. British pilots had already realized that range did not allow German fighters to protect bombers all the way, so they waited at high altitude for them to turn back, whereupon they commenced attack. Part dived on the bombers, the others on the fighters. “The great turn of fear over London” – this was how the German pilots called the moment when they had to turn back for France, for typically they would be right then dived upon. Obedient to Göring's strong requirement, they were not allowed to even for a moment leave the escorted bombers alone, so they could but await an enemy attack. So it was on September 15, when a large group of British fighters fell on JG 26 and engaged them in a ten-minute battle. Neither side was victorious, and the German pilots needed to return to France quickly. The Bf 109 took so much fuel as to complete a ninety-minute flight, though cases occurred of even 115-minute flights. The run-up to London took about half an hour of flight and it was as much to get back to France, so thirty minutes were left at most for enemy search and combat.

i Oblt. Horten zestrzelili dwa Hurricane'y. Nie wiadomo jak dla Czechów skończyłaby się ta walka, gdyby nie nadleciały dwa dywizyjony Spitfire'ów, które odciągnęły Niemców. Zestrzelono trzy „Spity” bez strat własnych, ale kończące się paliwo zmusiło Niemców do natychmiastowego odwrotu. Ofensywa powietrzna przeciwko Wielkiej Brytanii nie spełniła oczekiwań i niebawem inwazja została odroczonej „na czas nieokreślony”. Teraz nocnymi bombardowaniami zamierzano zmusić brytyjskie społeczeństwo do zawarcia pokoju.

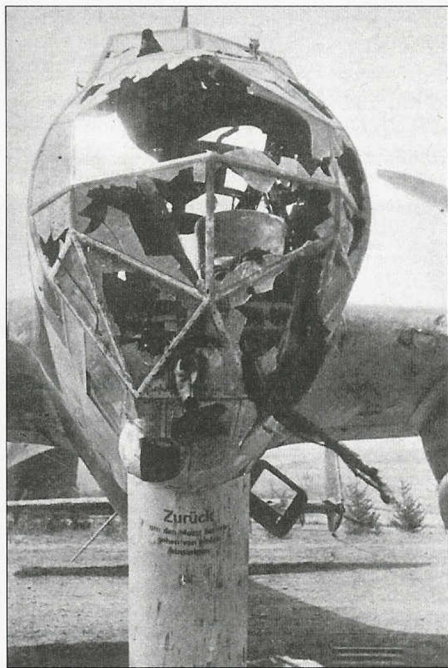
Lot eskortowy wykonany 17 września okazał się niepowodzeniem. W trakcie walki nad Gravesend Oblt. Sprick zestrzelił co prawda jednego Spitfire'a, ale w locie powrotnym silnik „białej 2” pilotowanej przez Uffz. Bocka z 7 Staffel przerwał pracę zmuszając pilota do przymusowego lądowania w pobliżu Rye i Niemiec resztę wojny spędził w niewoli.

Nazajutrz z pięciu zwycięstw odniesionych przez JG 26 trzy Hurricane'y wpisał na swoje konto Maj. Galland. Liczba jego zestrzeleń podniosła się do 36 i teraz wszyscy w napięciu oczekiwali na osiągnięcie 40-tki, która kwalifikowała go do odznaczenia Liśćmi Dębowymi. Galland nie zamierzał czekać swoim pilotom zbyt długo. 20 i 21 września zestrzelił po jednym Spitfire'rze, a dwa dni później strącił dwa Hurricane'y dochodząc do upragnionej 40-tki. Rano 24 września wziął udział w kolejnym locie nad Anglię i posłał do ziemi kolejnego Hurricane'a, a po południu został wezwany do Berlina, gdzie Adolf Hitler nadał mu Liście Dębowe jako trzeciemu żołnierzowi Wehrmachtu.

Tymczasem pozostali piloci JG 26 wzięli udział w wielkiej operacji lotniczej w dniu 28 września eskortując bombowce nad Londyn. Doszło do kilku starć z brytyjskimi myśliwcami, w których zestrzelono dwóch przeciwników, ale nad Kanalem poległ Fw. Schür z 3 Staffel. Dowódca 8 Staffel, Oblt. „Micky” Sprick strącił Hurricane'a, który był jego 20-tą ofiarą, za co trzy dni później został odznaczony Krzyżem Rycerskim. Po południu następny lot i znów ciężka walka. Dowódca I Gruppe, Hptm. Pingel, podczas gwałtownej kotłowania zestrzelił Hurricane'a, ale sam również otrzymał celną serię w silnik swojego samolotu. Ze smugą dymu za ogonem zbliżał się nieublaganie do szarej pomarszczonej powierzch-

When the „Schlageter” was returning to France after the battle, the Czechoslovakian 310 Sqn crossed their way and was attacked over Billericay. In a flash action, Maj. Galland and Oblt. Horten shot down two Hurricanes. There is no telling how the encounter would have ended for the Czechs, had two Spitfire squadrons not arrived and distracted the Germans. Three Spits went down for no German loss, but the finishing fuel forced the Germans to retreat immediately. The aerial offensive against Great Britain failed to fulfill the hopes and the invasion was soon postponed until „further notice”. Now, night bombings were to force the British nation into peace.

The escort flown on the 17th turned out unsuccessful. Although Oblt. Sprick shot down a Spitfire while combating over Gravesend, the engine of Uffz. Bock's 7 Staffel „white 2” stopped working on the way back, obliging the pilot to force-land near Rye and spend the rest of the war in a POW camp.



Archiwum

Jeszcze jedno zdjęcie uszkodzonego w walce Do 17 Z.
Another shot of Do 17 Z damaged in action.

ni morza. Wreszcie posadził maszynę na wodzie koło Hastings wzbijając wielką fontannę wodnego pyłu. Szybko ułokował się w małej gumowej łódce i nie pozostało mu nic innego jak tylko czekać na ratunek. Błyskawiczna akcja ratownicza przeprowadzona przez jego kolegów pozwoliła na szybkie podniesienie go z wody przez Do 18. Pozostali piloci zestrzelili jeszcze trzy brytyjskie myśliwce.

30 września II Gruppe zaskoczyła nad Tonbridge formację Hurricane'ów z 229 Sqn i zestrzeliła dwa z nich (Niemcy meldowali cztery zwycięstwa). Wieczorny lot eskortowy dla KG 77 okazał się kolejną katastrofą. Na południe od Londynu, gdy Niemcy zawracali do Francji, z góry zjechały na nich Hurricane'y z polskiego 303 Sqn. Maszyna bocznego Majora Gallanda, Hptm. Kienzle, stanęła w płomieniach i ciężko ranny pilot wyskoczył ze spadochronem. Galland uważał Kienzle za idealnego kandydata na dowódcę Gruppe i jako nowy członek jednostki latał razem z nim w ramach stażu. Resztę wojny spędził w niewoli. Tymczasem Galland rzucił się na Polaków i zestrzelił maszynę Sgt. Belca, który wyskoczył ze spadochronem tuż przed eksplozją Hurricane'a. Olej zachlapał maszynę Gallanda od smigła do ogona i musiał natychmiast wycofać się z walki. Oblt. Horten zaatakował w tym czasie 229 Sqn i zgłosił dwa zwycięstwa. Były to ostatnie zestrzelenia JG 26 w tym dniu. Nadlatywały kolejne brytyjskie dywizjony, ale czerwone kontrolki paliwomierzy paliły się już na tablicach przyrządów Messerschmittów. Wycofujący się na resztkach paliwa piloci JG 26 stali się łatwym celem dla wchodzących do walki Brytyjczyków. Gefr. Ziemens z 7./JG 26 znalazł się nagle pośród trzech Spitfire'ów i został przez nie rozniesiony na strzępy. Ranny Uffz. Perez z 4./JG 26 lądował przymusowo koło Eastbourne i dostał się do niewoli. Ponadto maszyna z 3./JG 26 wróciła uszkodzona. Rotté dowodzona przez Fw. Carla z 9 Staffel wystartowała jako ostatnia i nie dołączyła do reszty formacji. Lot nad Anglię wykonała razem z II./JG 27 i w trakcie powrotu została zaatakowana przez kilka Spitfire'ów. Zginął Gefr. Hornatschek, a Carl na postrzelanej jak sito maszynie zdołał dolecieć do Caffiers, gdzie wylądował na brzuchu odnosząc rany.

Zgodnie z rozkazem Göringa poczynszy od końca września w każdej Jagdgeschwader rozpo-

Next day, three Hurricanes of JG 26's five victories of the day were scored by Maj. Galland. His total rose to 36 and now everyone was waiting to see him reach forty, which would qualify him for the Oak Leaves. Galland did not keep his pilots waiting too long – he shot down a Spitfire on September 20 and 21 each, and two Hurricanes two days later, thus reaching the awaited forty. He took part in another sortie to England on the morning of the 24th, sending another Hurricane down, and he was summoned to Berlin in the afternoon, where Adolf Hitler awarded him the Oak Leaves as the third Wehrmacht soldier to receive this decoration.

In the meantime, the other JG 26 pilots took part in a big aerial operation on September 28, escorting bombers to London. A few clashes with British fighters took place, two enemies falling, and Fw. Schür of 3 Staffel was killed over the Channel. Commander of 8 Staffel, Oblt. "Micky" Sprick, brought down a Hurricane for his twentieth victim, for which he received the Knight's Cross three days later. In the afternoon – another flight and wearing combat. Commander of I Gruppe, Hptm. Pingel, shot down a Hurricane in the violent whirlwind, but he himself also received an accurate burst in the engine. Trailing smoke, he was inescapably approaching the wavy gray water surface. At last he ditched off Hastings, raising a huge fountain of water particles. He quickly got into a small dinghy and now could only wait for rescue. A speedy rescue mission by his comrades allowed a Do 18 to pick him up soon. Other pilots shot down three more British fighters.

On September 30, II Gruppe jumped a 229 Sqn formation of Hurricanes over Tonbridge, shooting down two (the Germans claimed four victories). An evening escort for KG 77 proved one more disaster. As the Germans were turning back for France south of London, Hurricanes of the Polish 303 Sqn. dived on them. Maj. Galland's wingman, Hptm. Kienzle, was set aflame and, badly wounded, bailed out. Galland considered Kienzle a perfect candidate for a Gruppe commander – they flew together for the training of the new member of the unit. Kienzle spent the rest of the war as a prisoner. Meanwhile, Galland dashed at the Poles, shooting down Sgt. Belc, who bailed

często szkolenie pilotów w atakach na cele naziemne z użyciem bomb. Szkoleniem zajmowali się instruktorzy oraz piloci ErPrGr 210, którzy udowodnili swoje wysokie kwalifikacje w ciągu ostatnich miesięcy. W JG 26 zadania myśliwsko-bombowe (Jabo) miały wykonywać 3, 4 i 9 Staffel. Prócz bombardowania ich głównym zadaniem było wyciągnięcie w powietrze brytyjskich myśliwców i zniszczenie ich w walkach powietrznych, podczas gdy bombowce miały niszczyć angielskie miasta i morale cywilów w nalotach nocnych. W praktyce jednak efekty ataków Jabo były znikome, a Galland twierdził nawet, że zrujnowało to morale niemieckich pilotów myśliwskich.

1 października podczas lotu powrotnego znad Anglii w rejonie Brighton 4./JG 26 została niespodziewanie zaatakowana przez samotnego Flt Lt Kenta z 303 Sqn, który zestrzelił Uffz. Bludera przyczyniając się do jego śmierci. Pozostali Niemcy rzucili się w pogoń za oddalającym się Kentem i niebawem napotkali resztę polskiego dywizjonu. Oblt. Schneider i Fw. Koch zgłosili strącenie dwóch Hurricane'ów, ale w rzeczywistości Polacy żadnych strat nie ponieśli.

W tych dniach z jednostki odszedł Hptm. Bode, którego II Gruppe przejął weteran walk w Hiszpanii i pilot III./JG 27, Hptm. Walter Adolph. Trening Jabostaffel praktycznie zakończono 7 paź-

out just before the Hurricane exploded. Oil splashed Galland's machine all the way down from prop to tail and he had to withdraw from the combat. At the same time Oblt. Horten attacked 229 Sqn and claimed two victories. These were JG 26's last kills of the day. More British squadrons were coming, but the red lights of fuel level indicators were already shining on the Messerschmitts' instrument boards. Retreating on the rest of their fuel, JG 26 pilots became easy targets for the arriving British. Gefr. Ziemens of 7./JG 26 all of a sudden found himself among three Spitfires which ripped him apart. An injured Uffz. Perez of 4./JG 26 force-landed near Eastbourne to be taken prisoner. On top of that a 3./JG 26 machine returned with combat damage. A Rotte led by Fw. Carl of 9 Staffel took off last and did not join the rest of the formation. It flew the sortie to England together with II./JG 27 and was attacked by a few Spitfires on the way back. Gefr. Hornatschek was killed, while Carl managed to reach Caffiers in his shot-up machine, where he suffered injuries while belly-landing.

According to Göring's order, beginning at the end of September, each Jagdgeschwader trained pilots in attacking ground targets with use of bombs. The instruction was provided by instructors and pilots of ErPrGr 210, who had proved

Chwilę odprężenia po wymianie silnika w Bf 109E-3 można było wykorzystać na zrobienie pamiątkowego zdjęcia.

A bit of relaxation after an engine replacement on a Bf 109E-3 was an opportunity to take a memorial photograph.



Via M. J. Murawski

dziennika i JG 26 wróciła do walki, eskortując myśliwce bombardujące Londyn. W utarczkach z myśliwcami RAF zestrzelono dwóch przeciwników bez strat własnych. Nazajutrz podczas eskorty Jabo wykonanej na wysokości 9750 metrów, Major Galland posłał do ziemi jednego Spitfire'a na południe od Eastchurch. Pierwotny zamiar wyciągnięcia brytyjskich myśliwców w powietrze zaczął się powoli sprawdzać i 11 października zestrzelono czterech, a 15 siedmiu przeciwników bez strat własnych.

Anglicy szybko nauczyli się walczyć z nowym zagrożeniem i druga połowa miesiąca była bardziej dramatyczna. Na liczące po kilkadziesiąt samolotów formacje niemieckie rzucano do walki po kilka brytyjskich dywizjonów atakujących z przewagi wysokości. Skryte podejście do przeciwnika ułatwiały ławice gęstych chmur i na ogół pierwszy atak następował daleko przed Londynem zmuszając Niemców do zrzutu swoich „jajek”. Kolejne ataki następowały w drodze powrotnej, gdy Niemcy nie mogli wiązać się w długotrwałych walkach z powodu kończącego się paliwa. 22 listopada po błyskawicznym ataku samolotu Flg Off Coke'a z 257 Sqn maszyna Fw. Arpa z 2 Staffel po prostu rozsypała się w powietrzu nie dając Niemcowi szans na ratunek. Jeszcze gorzej było trzy dni później, gdy podobny los spotkał Oblt. Eichstäda i Lt. Ripke, a Ofw. Gärtner wyskoczył ze spadochronem dostając się do niewoli. Chociaż pozostali piloci meldowali zestrzelenie czterech Spitfire'ów nastroj był naprawdę niewesoły.

W ciągu ostatnich pięciu dni października popis strzelecki dał Adolf Galland, który z pięciu zgłoszonych przez JG 26 zwycięstw zaliczył cztery, a ostatnie zgłosił Hptm. Schöpfel. Jednocześnie stracono kolejnych dwóch pilotów.

Począwszy od 1 listopada nad Kanałem zaczęły ponownie pojawiać się niemieckie bombowce nurkujące Ju 87, wycofane z działań bojowych po ciężkich stratach w połowie sierpnia. Ich ataki na przybrzeżne konwoje wymagały silnej osłony myśliwskiej i nie zabrakło w niej również JG 26. Po południu podczas walki w osłonie Stukasów Hptm. Schöpfel i Oblt. Ebersberger zgłosili zestrzelenie dwóch Spitfire'ów, a jedyną stratą była maszyna z 1./JG 26, której pilot lądował przymusowo koło lotniska Audembert. Nieco wcześniej

their high skills over the recent months. Fighter-bomber (Jabo) tasks in JG 26 were to be performed by 3, 4 and 9 Staffeln. Apart from bombing, they were tasked with luring British fighters into the air and destroying in combat, while bombers destroyed English cities and the morale of civilians in night raids. In practice, though, the results yielded by Jabo attacks were meager, and Galland even claimed that they killed the morale of German fighter pilots.

On October 1, 4./JG 26 was surprised in the Brighton area while returning from England by a lone Flt Lt Kent of 303 Sqn, who downed Uffz. Bluder, killing the pilot. The other Germans gave chase after the departing Kent to soon encounter the rest of the Polish squadron. Oblt. Schneider and Fw. Koch claimed two Hurricanes downed, but the Poles actually sustained no losses.

Hptm. Bode left the unit in those days, his II Gruppe taken over by a veteran of Spain and III./JG 27 pilot, Hptm. Walter Adolph. The training of the Jabostaffeln was practically ended on October 7 and JG 26 returned to combat, escorting fighters that bombed London. Two enemies were shot down in engagements with RAF fighters for no casualties. Next day Maj. Galland sent a Spitfire down while escorting Jabos at 9,750 m south of Eastchurch. The original idea of luring British fighters into the air was gradually proving reasonable, with four and seven opponents shot down for no loss on October 11 and 15 respectively.

The English quickly learned how to fight the new threat and the second half of the month was more dramatic. A few dozen strong German formations were opposed by several British squadrons attacking with height advantage. Unnoticed approach to the enemy was facilitated by formations of thick clouds, and generally the first strike took place far before London, forcing the Germans to drop their "eggs". Subsequent strikes occurred on their return, when the Germans were unable to engage in long combats for the little fuel they had. On November 22, Fw. Arp's 2 Staffel machine simply shattered into pieces in midair after a flash attack from a lone Flg Off Coke of 257 Sqn, leaving no chance to the German. It was even worse three days later, when a similar fate befell Oblt. Eichstädt and Lt. Ripke, and Ofw. Gärtner bailed out to become a prisoner. Although

Major Adolf Galland w otoczeniu swoich pilotów po kolejnej walce powietrznej.

Major Adolf Galland among his pilots after another aerial combat.



Via M. J. Murawski

Galland poprowadził nad Londyn Jabo z osłoną myśliwców i w trakcie walk zestrzelono trzy Spitfire'y bez strat własnych.

5 listopada piloci 6./JG 26 przyczynili się do pogromu 310 Sqn zestrzeliwując cztery Hurricanes'y. Po południu poniesiono bolesną stratę. Podczas lotu w chmurach nad Dungeness zderzyli się w powietrzu dowódca 9 Staffel, Oblt Ebeling i jego boczny, Fw. Braun, którzy lądowali przymusowo i dostali się do niewoli. Co ciekawe właśnie tego dnia Ebeling został odznaczony Krzyżem Rycerskim za 18 zwycięstw powietrznych, skuteczne ataki na cele naziemne i znaczący wkład w przystosowanie 9 Staffel do roli Jabo. Jego miejsce zajął Oblt. Kurt Ruppert. Podczas wieczornego lotu Hptm. Pingel i Oblt. Seifert zgłosili dwa zwycięstwa, ale do bazy nie wrócili Lt. Scheidt. Później okazało się, że trafił do niewoli.

7 listopada JG 26 wzięła udział w locie eskortowym dla Ju 87 atakujących żeglugę w Ujściu Tamizy. Doszło do gwałtownej walki z Hurricanes'ami i w pewnej chwili Ofw. Wilhelm Müller z 3./JG 26 usłyszał huk w kabinie, a jego maszyna zasnuła się dymem. Był to bardzo dobrze zapowiadający się pilot, który zestrzelił do tej pory 10 przeciwników. Okazało się, że z roztrząskaną chłodnicą na powrót do Francji praktycznie nie ma szans. Jego dowódca, Oblt. Seifert, rozkazał mu wylądować na terenie Anglii. Müller jednak postanowił wrócić do Francji i skierował się nad Kanał. Wszelki ślad po nim zaginął.

other pilots claimed four Spitfires shot down, the mood was really far from good.

Adolf Galland displayed his shooting skills during the last days of October, scoring four out of five victories claimed by JG 26, the fifth being Hptm. Schöpfel's. At the same time, two more pilots were lost.

Starting November 1, German Ju 87 dive-bombers began to reappear over the Channel, formerly withdrawn from combat after heavy losses in mid-August. Their attacks on coastal convoys required strong fighter cover, and this was provided also by JG 26. Defending Stukas in the afternoon, Hptm. Schöpfel and Oblt. Ebersberger claimed two Spitfires shot down, the only casualty being a 1./JG 26 machine force-landed near Audembert airfield. A little earlier Galland had led Jabos with fighter escort to London, and three Spitfires were shot down then for no casualties.

On the 5th, 6./JG 26 had its share in a massacre of 310 Sqn, bringing down four Hurricanes. A painful loss was sustained in the afternoon. Flying in cloud over Dungeness, commander of 9 Staffel, Oblt Ebeling, and his wingman, Fw. Braun, collided in midair, force-landed and were taken prisoner. Interestingly, Ebeling had been awarded the Knight's Cross on that very day for the eighteen aerial victories, successful attacks on ground targets, and considerable work towards adapting 9 Staffel to its Jabo function. His replacement was Oblt. Kurt Ruppert. Hptm. Pingel and Oblt. Seif-

Następnego dnia II Gruppe wzięła odwet za jego śmierć. Najpierw Ofw. Roth strącił „weave-ra” lecącego na końcu 615 Sqn, a w następnym locie doszło do walki z 302 i 501 Sqn nad Kentem. Niemcy zgłosili cztery zwycięstwa, ale po walce na francuskim brzegu przymusowo lądował ranny Fw. Petersen. Wszystkie zwycięstwa meldowane w tym dniu zostały zaliczone jako Spitfire'y, ale faktycznie odnosiły się do Hurricane'ów.

Do JG 26 dostarczono pierwsze egzemplarze Bf 109E-7, który mógł zabierać dodatkowy, odrzucany w locie zbiornik paliwa o pojemności 300 litrów lub alternatywnie bombę o wadze 250 kg. Znacznie zwiększyło to zasięg Messerschmitta w lotach eskortowych, ale E-7 pojawił się zbyt późno, aby wpłynąć na przebieg działań nad Anglią. Bez wątpienia znacząco wpłynął na poprawę morale niemieckich pilotów. W tych dniach Adolf Galland awansował do stopnia Oberstleutnanta, a 13 listopada Hptm. Adolph został odznaczony Krzyżem Rycerskim, choć miał na swoim koncie tylko 15 zwycięstw. Nazajutrz Galland zestrzelił jednego z trzech Spitfire'ów, jakie zgłosiła JG 26 w tym dniu, który był jednocześnie jego 52 zwycięstwem.

10 listopada III Gruppe przeniosła się do bazy Abbeville-Drucat. Druga połowa listopada, podobnie jak w poprzednim miesiącu nie należała do udanych. 15 listopada niemiecka formacja osłaniająca Jabo nad Londyn została zaskoczona atakiem z przewagi wysokości przez Hurricane'y z 605 Sqn i straciła dwóch pilotów z 3./JG 26. Jedyne zwycięstwo zgłosił Obstlt. Galland. 17 listopada w trakcie zażartego starcia z grupą Hurricane'ów w obronie Bf 110 z ErprGr 210 Galland zestrzelił trzech przeciwników, a Oblt Sprick jednego, ale jednocześnie do bazy nie wrócił dowódca 1./JG 26, Oblt. Henrici. Jego miejsce zajął niebawem ściągnięty z JG 51 Oblt. Josef „Pips” Priller, odznaczony Krzyżem Rycerskim za 20 zestrzeleń.

27 listopada Galland i Sprick ponownie wpisali się na listę zwycięzców, ale zestrzelony przez Gallanda Spitfire nie został mu zaliczony. Podobnych problemów nie miał w dniu następnym, gdy uzyskał swoje 57 zwycięstwo, jednak walki w tym dniu kosztowały JG 26 dwóch pilotów. Ostatnie zwycięstwo w listopadzie uzyskał Fw. Koch strącając Hurricane'a.

ert claimed two victories during an evening sortie, but Lt. Scheidt failed to return. Later he turned out to have been taken prisoner.

On the 7th, JG 26 took part in an escort mission for Ju 87s sent out to attack shipping in the Thames estuary. A fierce fight with Hurricanes took place. At some point, Ofw. Wilhelm Müller of 3./JG 26 heard a bang in the cockpit, and his machine was shrouded by smoke. He was a very promising pilot who had so far downed ten opponents. Apparently, he had no chance to reach France with his smashed radiator. His commander Oblt. Seifert ordered him to land on the English territory. However, Müller decided to return to France and headed for the Channel. All trace of him was lost.

Next day II Gruppe took revenge for his death. First, Ofw. Roth downed a “weaver” flying at the end of 615 Sqn, and during the next sortie there was a fight with 302 and 501 Sqn over Kent. The Germans claimed four victories, but a wounded Fw. Petersen force-landed on the French coast after the battle. All the day's victories were credited as Spitfires, but they were really Hurricanes.

First Bf 109E-7s were delivered to JG 26. They could take an extra jettisonable fuel tank of 300 l capacity or, alternatively, a 250 kg bomb. This greatly lengthened the Messerschmitt's range in escort flights, but the E-7 came too late to have an effect on the war over England. It surely positively affected the morale of German pilots. During those days Adolf Galland was promoted to Oberstleutnant, and Hptm. Adolph was awarded the Knight's Cross on November 13, although he had scored only fifteen victories. On the following day Galland shot down one of three Spitfires claimed on that day by JG 26 – it was his 52nd victory.

On the 10th, III Gruppe moved to Abbeville-Drucat. The second half of November, like the previous month's, was not successful. On the 15th a German formation escorting Jabos to London was attacked with height advantage by Hurricanes of 605 Sqn and lost two 3./JG 26 pilots. The only victory was Obstlt. Galland's. On the 17th, Galland shot down three opponents during a clash with a group of Hurricanes in defense of Bf 110s from ErprGr 210, while Oblt Sprick downed one, but

Przez kilka następnych dni pogoda nie sprzyjała operacjom lotniczym i do kolejnego lotu nad Anglię doszło dopiero w południe 5 grudnia. Obstlt. Galland poprowadził JG 26 na Freie Jagd i stoczono kilka walk z brytyjskimi myśliwcami. Zestrzelono pięć z nich (w tym Galland swojego 58.), ale zginął Lt. Heinemann, a Ofw. Menge został ciężko ranny. Były to już ostatnie zwycięstwa JG 26 w roku 1940, ale nie ostatnie straty. Sporadycznie wykonywano loty bojowe osłaniając Jabo i w takich okolicznościach 12 grudnia został zestrzelony i dostał się do niewoli Fw. Lindemann. Już 7 grudnia JG 26 rozpoczęła przebazowanie. Stab. I i II Gruppe przeniosły się na lotnisko Abbeville-Drucat, gdzie planowano spędzić zimę w ogrzewanych budynkach. 27 grudnia Schwarm z 9./JG 26 usiłował przechwycić Blenheima skradającego się pod osłoną chmur do francuskiego wybrzeża i ogień strzelca zabił wówczas Gefr. Kocha.

at the same time commander of 1./JG 26, Obstlt. Henrici, failed to return. His place was taken by Obstlt. Josef "Pips" Priller brought from JG 51, a Knight's Cross holder for twenty victories.

On the 27th Galland and Sprick were again victors, but the Spitfire downed by Galland was not credited to him. He avoided similar problems the next day, when he scored his 57th victory, although this day's fights cost JG 26 two pilots. November's last victory was scored by Fw. Koch shooting down a Hurricane.

The weather over the next few days was not suitable for aerial ops, and the next sortie to England took place only on December 5 at noon. Obstlt. Galland led JG 26 on a Freie Jagd and a few engagements with British fighters occurred. Five of these were shot down (including Galland's 58th) but for the death of Lt. Heinemann and bad injuries of Ofw. Menge. These were JG 26's last victories, but not losses, in 1940. Sporadic cover mis-



Via M. J. Murewski

Mechanicy mieli pod swoją opieką wiele narzędzi, z których często byli rozliczani.

Mechanics had to take care of many tools, which were frequently inspected.

Ogółem podczas walk nad Anglią JG 26 meldowała 285 zestrzeleń przy stracie 28 pilotów poległych, 25 wziętych do niewoli i siedmiu rannych. Obecnie wielu lotników otrzymało urlopy świąteczne i udało się do Niemiec.

Obfite opady śniegu, jakie miały miejsce w końcu grudnia 1940 roku i na początku stycznia 1941 roku w znacznym stopniu ograniczyły działalność lotnictwa. 12 stycznia Fw. Brügelmann z 8./JG 26 zestrzelił jednego Hurricane'a, ale trzy dni potem fatalna pogoda przyczyniła się do jego śmierci, gdy roztrzaskał się o ziemię koło Dieppe.

W ramach „wychylania się” za Kanał La Manche brytyjskie lotnictwo rozpoczęło szereg operacji nad terytorium okupowanym nadając im określone nazwy. I tak Sweep oznaczał ofensywną wyprawę dużych formacji myśliwskich, która miała wciągnąć do walki lotnictwo przeciwnika; Circus to niewielka grupa bombowców z silną eskortą myśliwców, które miały zniszczyć przeciwnika w powietrzu; Rodeo oznaczało wymiatanie myśliwskie nad terenem nieprzyjaciela; Ramrod to operacja podobna do Circus, ale tu głównym zadaniem było zniszczenie określonego celu na ziemi; Rhubarb polegał na atakach z najej wysokości małych grup myśliwców na cele naziemne. 22 stycznia polski 303 Sqn wykonał Rhubarb atakując lotnisko Crécy na północ od Abbeville, gdzie stacjonowała 1./JG 26. W wyniku ostrzału Hurricane'ów zginął jeden z mechaników, a dwaj inni odnieśli rany, podobnie jak Fhr. Graf Friedrich von Uiberacker z 1 Staffel, którego maszyna została kompletnie zniszczona. Atak był tak niespodziewany, że Polacy odlecieli bez żadnych strat.

5 lutego miał miejsce Circus 3, gdy 12 bombowców Blenheim skierowało się nad St. Omer pod osłoną 9 dywizjonów myśliwskich. Niemcy poderwali w powietrze całą JG 3 oraz 4./JG 26. Lwia część zestrzeleń przypadła tego dnia w udziale pilotom JG 3, a dla „Schlagetera” jednego Spitfire'a zaliczył Fw. Philipp. Cztery dni później JG 26 została wycofana do doliny Renu na odpoczynek. Stab i II Gruppe przeleciały do Düsseldorfu, I Gruppe do Dortmundu, a III Gruppe rozgościła się w Bonn-Handelaar. Wielu pilotów skorzystało z bardzo popularnych wycieczek narciarskich w austriackich Alpach i był to ostatni urlop jaki otrzymała cała JG 26 podczas wojny.

sions for Jabos were still flown, and it was in such circumstances that Fw. Lindemann was shot down on the 12th and taken prisoner. On December 7 JG 26 was on the move. Stab, I and II Gruppen transferred to Abbeville-Drucat, where the winter was to be spent inside heated buildings. On the 27th a Schwarm from 9./JG 26 attempted to intercept a Blenheim that was sneaking under the cover of clouds over the French coast; Gefr. Koch then fell to the gunner's fire.

In total, JG 26 claimed 285 victories over England for the loss of 28 killed pilots, 25 captured, and seven injured. Many airmen now got Christmas leaves and went to Germany.

Heavy snowfalls toward the end of December 1940 and at the beginning of January 1941 significantly limited aerial activity. On January 12th Fw. Brügelmann of 8./JG 26 downed a Hurricane, but the terrible weather three days later led to his death, when he crashed into the ground near Dieppe.

As part of shifting their activity across the Channel, the British air force commenced a series of operations over the occupied territory, giving them specific names. And so, a Sweep meant an offensive mission flown by a large fighter formation that was to attract enemy forces into combat; a Circus was a small bomber group with strong fighter escort to destroy enemies in mid-air; a Rodeo was a sweep over enemy country; a Ramrod was similar to a Circus, but the main objective here was to destroy a specific ground target; a Rhubarb consisted of small fighter groups attacking ground targets at low level. On January 22 the Polish 303 Sqn flew a Rhubarb, raiding Crécy airfield north of Abbeville, the base of 1./JG 26. The Hurricanes' fire killed one mechanic and wounded two as well as Fhr. Graf Friedrich von Uiberacker of 1 Staffel, whose machine was completely demolished. The attack was such a surprise that the Poles left with no loss.

February 5 saw Circus 3, with twelve Blenheim bombers heading for St. Omer escorted by nine fighter squadrons. The Germans scrambled the entire JG 3 and 4./JG 26. The great majority of this day's kills belonged to JG 3, while one Spitfire was scored for the „Schlageter” by Fw. Philipp. Four days later JG 26 was withdrawn to the Rhine valley for a period of rest. Stab and II

Gościnne występy 7 Staffel na południu

Krótko po Nowym Roku Oblt. Müncheberg został poinformowany przez Gallanda, że jego 7 Staffel została wyznaczona do tymczasowego wzmocnienia Fliegerkorps X, który przeniósł się na Sycylię w celu zneutralizowania brytyjskiej enklawy na Morzu Śródziemnym – niewielkiej wyspy Malta. 22 stycznia 1941 roku z Wevelghem na pokładach Ju 52 udała się do Włoch 40-to osobowa grupa personelu naziemnego, a 9 lutego na lotnisko Gela na Sycylii przybyło 12 pilotów wraz z nowymi Bf 109E-7. Wokół tylnej części kadłuba namalowano na nich białe pasy, a na osłonach silników widniało godło Staffel – czerwone serce. Ponieważ 7.JG 26 należała do najbardziej poszkodowanej Staffel podczas walk nad Anglią, gdzie straciła 13 pilotów, większość jej personelu latającego stanowili młodzi piloci tuż po przeszkoleniu.

W tym czasie na Malcie stacjonował jedynie brytyjski 261 Sqn dowodzony przez Sqn Ldr Baldena i wyposażony w myśliwce Hurricane znaczące ustępujące osiągnięci Messerschmittom. Pojawienie się nad Maltą niemieckich myśliwców było dla Anglików kompletnym zaskoczeniem, tym bardziej, że zupełnie nie potrafili stawić im czoła. Przyspieszony kurs taktyki walki powietrznej jaki udzielili Anglikom piloci „Schlagetera” okazał się dla nich bardzo bolesny. Już pierwszy lot bojowy 7.JG 26 nad Maltę wykonany 12 lutego zakończył się wielkim sukcesem. Piloci niemieccy wykonali Freie Jagd jako wsparcie dla rozpoznawczego wypadu trzech Ju 88 nad stolicę wyspy, La Valetta. Sześć pnących się w górę Hurricane’ów zostało zaskoczonych błyskawicznym atakiem Bf 109 i już w pierwszym podejściu Oblt. Müncheberg zestrzelił jednego z przeciwników. Teraz cztery Messerschmitty realizując taktykę walki w pionie, raz po raz atakowały zdeorientowaną piątkę Hurricane’ów. Müncheberg rozkazał Rotte prowadzonej przez Fw. Leibinga atakowanie przeciwnika, a sam osłaniał jego ogon. Było to typowe szkolenie na pierwszej linii frontu. Okazało się o tyle skuteczne, że Leibing stracił swoich dwóch pierwszych przeciwników. Dwa Hurricane’y spadły do wody i jeden z pilotów zginął, a trzecia maszyna rozbiła się w bazie Hal Far z rannym pilotem w kabinie.

Gruppe flew over to Düsseldorf, I Gruppe to Dortmund, whereas III Gruppe made itself at home at Bonn-Hangelar. Many pilots took advantage of the very popular skiing excursions in the Austrian Alps, and that was the last holiday that JG 26 took during the war.

7 Staffel making guest appearance in the south

Shortly after the New Year's Day Oblt. Müncheberg was notified by Galland that his 7 Staffel had been chosen to provisionally reinforce Fliegerkorps X, which had moved to Sicily for neutralization of the British enclave in the Mediterranean Sea – the small isle of Malta. On January 22, 1941, Ju 52s from Wevelghem took on board forty ground personnel members to Italy. On February 9 Gela airfield on Sicily welcomed twelve pilots in new Bf 109E-7s. White bands were painted around the rear fuselages and the Staffel badge – a red heart – could be seen on the engine cowl. As 7.JG 26 was the most badly affected Staffel during the battles over England, having lost thirteen pilots, most of its flying personnel were young pilots freshly after training.

At the time Malta was home to only one British 261 Sqn commanded by Sqn Ldr Balden and equipped with Hurricanes, much lower in performance than Messerschmitts. The arrival of German fighters over Malta was a complete shock to the English, the more so that they were unable to oppose them. The crash course in aerial combat given to the English by the “Schlageter” pilots was a very hard lesson. The very first sortie by 7.JG 26 to Malta flown on February 12 ended in a great success. The German pilots made a Freie Jagd in support of a recon mission by three Ju 88s to the island's capital, La Valetta. Six climbing Hurricanes were surprised by a flash attack of the Bf 109s, and the very first pass by Oblt. Müncheberg sent one opponent down. Now the four vertically maneuvering Messerschmitts kept giving blows to the five confused Hurricanes. Müncheberg ordered Fw. Leibing's Rotte to attack the enemy, himself covering his tail. It was the typical front line school, and was effective in that Leibing shot down his two first opponents. Two

16 lutego na Freie Jagd wystartowało 8 Bf 109 wspierających nalot Ju 87 na lotnisko Luqa. Pomimo stacji radarowej na Malcie Niemcom znów udało się zaskoczyć grupę Hurricane'ów i w krótkim czasie zestrzelić trzy z nich – dwa zwycięstwa odniósł Müncheberg, a jedno Uffz. Mondry. W ciągu pięciu dni morale pilotów 261 Sqn znacznie spadło i to za sprawą 12 pilotów „Schlagetera”, którzy mieli przeciwko sobie 30 Hurricane'ów i 19 pilotów. 25 lutego Oblt. Müncheberg zabił kolejnego pilota z 261 Sqn, a następnego dnia podczas wielkiej bitwy stoczony wspólnie z włoskimi Fiatami CR 42 Niemcy zgłosili cztery zwycięstwa. Dwa Hurricane'y wpiśała na swoje konto Müncheberg, a po jednym Oblt. Mietusch i Uffz. Mondry.

Po niezwykle silnym nalocie na bazę Hurricane'ów wykonanym 28 lutego żaden z brytyjskich myśliwców nie był zdolny do lotu przez kilka dni. Dopiero 2 marca Niemcy napotkali trzy Hurricane'y i jednego z nich zestrzelił wówczas Oblt. Müncheberg jako swoje 30 zwycięstwo. Na następne nie musiał długo czekać i już trzy dni później on oraz Uffz. Kestler posłali do wody dwa następne myśliwce przeciwnika. Po walce powietrznej Niemcy zniżyli lot i ostrzelali wodnosamoloty stojące w zatoce St. Paul's Bay.

W południe 7 marca sześć Hurricane'ów wysłano do osłony drogi powrotnej rozpoznawczego Maryland z 69 Sqn, ale nie udało im się uniknąć ataku pilotów „Schlagetera”. Ofw. Kühdorf strącił myśliwca, a Lt Johanssen taki sam los zgłotał załozce bombowca, którego rozpoznał jako Blenheima. Ponownie po zakończeniu walki Niemcy pojawili się nad zatoką St. Paul's Bay, gdzie ostrzelali i poważnie uszkodzili stojącego na wodzie czterosiłnikowego Sunderlanda z 228 Sqn. Trzy dni później Niemcy wrócili nad zatokę i doбили uszkodzoną maszynę niszcząc ją doszczętnie oraz uszkodzili drugą. Zniszczenie Sunderlanda zaliczono na poczet całej Staffel.

Brytyjskie bombowce przybywające z Anglii jako uzupełnienie dla Malty i Egiptu okrążyły nocą Francję i nad ranem lądowały na wyspie. W celu zmniejszenia ich ciężaru demontowano w nich uzbrojenie, o czym Niemcy doskonale wiedzieli. Gdy rankiem 15 marca niemiecki radar na Sycylii wykrył nadlatującą grupkę Wellingtonów z Gela wystartowało kilka Messerschmittów. Münche-

Hurricanes fell into the water and one pilot died, while a third machine crashed at Hal Far base with a wounded pilot inside.

February 16's Freie Jagd was pursued by eight Bf 109s supporting Ju 87s' raid on Luqa airfield. Despite a radar on Malta, the Germans once more took Hurricanes by surprise and quickly brought down three – two victories being Müncheberg's and one Uffz. Mondry's. The five days caused a significant drop in 261 Sqn's morale, all because of the “Schlageter” twelve's actions against the British thirty Hurricanes and nineteen pilots. Oblt. Müncheberg killed another 261 Sqn pilot on the 25th, and four victories were claimed by the Germans next day during a great battle fought along with Italian Fiat CR 42s, two Hurricanes scored by Müncheberg, and one apiece by Oblt. Mietusch and Uffz. Mondry.

A very heavy raid of February 28 left all the British Hurricanes unserviceable for a few days. Only on March 2 did the Germans encounter three Hurricanes, and one was then shot down by Oblt. Müncheberg for his thirtieth victory. He did not have to wait long for another, three days later he and Uffz. Kestler sending two enemy fighters into the sea. After the fight, the Germans dropped to strafe floatplanes anchoring in St. Paul's Bay.

On the afternoon of March 7 six Hurricanes were dispatched to a returning Maryland of 69 Sqn, but they failed to avoid a “Schlageter” attack. Ofw. Kühdorf shot down a fighter, and Lt Johanssen, who identified the bomber as a Blenheim, made its crew share their comrade's fate. Again, after the fight the Germans visited St. Paul's Bay, where they strafed and badly damaged an anchored four-engined Sunderland of 228 Sqn. Three days later they returned over the bay to finish the damaged machine off, destroying it completely, and cause damage to another. The destruction of the Sunderland was credited to the whole Staffel.

British bombers arriving from England as supplies for Malta and Egypt circumscribed France at night to land on the island in the morning. The armament was taken off them in order to lower their weight, which the Germans knew very well. When the German radar on Sicily plotted an arriving group of Wellingtons on March 15, several Messerschmitts took off from Gela. Müncheberg

Godłem 7./JG 26 było czerwone serce, które dosko-nale kontra-stowało z żółtą osłoną silnika. W kabinie „białej 12” siedzi do-wódca jednostki Oblt. Münche-berg. Sycylia, początek 1941 roku.

7./JG 26 emblem was a red heart which perfectly contrasted with the yellow engine cowling. Unit commander Oblt. Müncheberg sitting in “white 12”. Sicily, early 1941.



Via M. J. Murawski

berg nie miał żadnych problemów z zestrzeleniem bezbronnego Wellingtona, a pozostałe bombow-ce uciekły pod osłoną chmur.

W drugiej połowie marca 261 Sqn otrzymał uzupełnienia z północnej Afryki i walki nad Maltą rozgorzały na nowo. 16 marca Lt. Johannsen zgło-sił zestrzelenie jednego myśliwca, ale to zwycię-stwo nie zostało mu zaliczone. Za to w dniu 22 marca w ciągu kilku minut piloci 7./JG 26 zgłosili zestrzelenie siedmiu Hurricane'ów, w tym Uffz. Ehlen trzech, Oblt. Mietusch dwóch, a po jednym Ofw. Kühdorf i Uffz. Kestler. Po stronie brytyjskiej poległo pięciu pilotów. Ostatnie zwycięstwo w tym miesiącu uzyskał Oblt. Müncheberg, który 28 marca w swoim 200 locie bojowym zniszczył Hurricane'a.

5 kwietnia 7./JG 26 została przerzucona na lotnisko Taranto we Włoszech, skąd w dniu następny wzięła udział w ataku na Jugosławie. W południe 6 kwietnia 7./JG 26 zaatakowała lot-nisko Podgorica, gdzie znajdowała się jugosło-wiańska szkoła myśliwców nr 2. Jediną obronę bazy stanowiły trzy stare dwupłatowe myśliwce produkcji czechosłowackiej Avia BH 33E i dwa z nich wystartowały do walki. Müncheberg i Mie-tusch szybko zestrzelili oba dwupłaty, a następ-nie dowódca Staffel zniszczył na ziemi trzeciego dwupłatowego myśliwca. Zanim Niemcy odlecieli do domu Müncheberg dostrzegł jeszcze startują-cego Bregueta Br XIX i po powrocie do bazy zgło-sił jego zestrzelenie, ale to zwycięstwo nie zosta-ło mu uznane. Już w dwa dni później 7./JG 26 wróciła do Gela na Sycylii ponownie włączając się do walk przeciw Malcie.

had no difficulty shooting down a defenseless Wellington, and the other bombers fled under cover of clouds.

261 Sqn received reinforcements from North Africa in the second half of March, and fighting erupted again over Malta. On the 16th Lt. Johannsen claimed a fighter shot down but was not cred-ited with this victory. But on the 22nd, 7./JG 26 pilots claimed seven Hurricanes in a few minutes, Uffz. Ehlen three of these, Oblt. Mietusch two, and one by each Ofw. Kühdorf and Uffz. Kestler. Five pilots perished on the British side. The month's last victory was scored by Oblt. Münche-berg, who destroyed a Hurricane during his 200th sortie on March 28.

On April 5, 7./JG 26 was relocated to Taranto airfield in Italy, from which it operated next day against Yugoslavia. On the afternoon of April 6, 7./JG 26 attacked Podgorica airfield, used by Yu-goslavian fighter school no. 2. The only defense of the base consisted of three old Czech-made biplane fighters, Avia BH 33Es, two of which scrambled to fight. Müncheberg and Mietusch quickly dealt with both biplanes, whereupon the Staffel commander destroyed the third on the ground. Before the Germans departed for home, Müncheberg noticed a taking-off Breguet Br XIX, which he claimed shot down on return to base, but he was not credited with this victory. Only two days later 7./JG 26 was back at Gela, Sicily, re-entering combat against Malta.

On April 11 the Germans flew a Freie Jagd over Malta with Italian air force fighters. Eight Hurricanes were scrambled to intercept the ene-

11 kwietnia Niemcy wzięli udział we Freie Jagd nad Maltą wraz z myśliwcami lotnictwa włoskiego. Na przechwycenie wrogiej formacji poderwano w powietrze 8 Hurricane'ów, które zostały zaatakowane na wysokości 3000 metrów przez pilotów „Schlagetera”. Müncheberg zestrzelił jednego z nich i cała formacja brytyjska poszła w rozsypkę. W drodze powrotnej Niemcy dostrzegli rozpoznawczego Bf 110 gonionego przez dwa Hurricane'y. Natychmiast rzucili się na pomoc, ale zanim dopadli przeciwników Anglicy zestrzelili zwiadowcę do morza. Jednak żadnemu z nich nie dane było przeżyć starcia z Bf 109. Jednego zestrzelił Müncheberg, a drugiego Oblt. Mietusch. Ten ostatni w dwa dni później przysporzył lotnictwu brytyjskiemu straty kolejnego asa. Nad Maltą zaatakował Hurricane'a pilotowanego przez Flg Off „Imshi” Masona mającego na koncie 16 zwycięstw, który teraz zgłosił jeszcze zestrzelenie jednego Bf 109. Mason został ranny w rękę i na postrzelanej jak sito maszynie z największym trudem wylądował przymusowo na brzegu. Na kilka miesięcy trafił do szpitala, po czym opuścił Maltę.

Kolejne dwa Hurricane'y padły ofiarą pilotów 7./JG 26 w dniach 22 i 23 kwietnia, gdy zwycięstwa zgłosili Uffz. Wagner i ponownie Müncheberg. 29 kwietnia zniszczono stojącego na kotwicy w Zatoce Kalafrana Sunderlanda z 228 Sqn. Niemcy atakowali cel jak na ćwiczeniach i odlecieli dopiero, gdy odezwała się małokalibrowa artyleria przeciwlotnicza. Do końca miesiąca zestrzelono jeszcze trzy myśliwce RAF – 29 kwietnia Müncheberg i Ofw. Laube, a dzień później Lt. Johannsen.

Maj rozpoczął się wspaniałym sukcesem. Rankiem pierwszego dnia miesiąca dowódca poprowadził dwóch swoich pilotów na Freie Jagd nad Maltę i udało mu się zaskoczyć 8 Hurricane'ów nad północnym wybrzeżem wyspy. Niemcy do ostatniej chwili pozostali niezauważeni dla przeciwnika. Atak Bf 109 skoncentrował się na ostatniej czwórce i już w pierwszym podejściu Müncheberg zestrzelił jednego myśliwca. Jego bocznym, Lt. Johannsen, zaatakował drugiego i posłał go w płomieniach do ziemi, ale jednocześnie na jego ogonie pojawił się inny Hurricane, który stał się kolejną (40-tą) ofiarą dowódcy Staffel. Faktyczne straty 261 Sqn wyniosły w tym starciu dwie maszyny. Po południu piloci niemieccy ponownie

my formation. They were attacked by the “Schlageter” pilots at 3,000 m. Müncheberg shot down one and the entire British formation scattered. Returning, the Germans sighted a reconnaissance Bf 110 chased by two Hurricanes. They immediately plunged into rescue action, but the English shot the Bf into the sea before the Germans got to them. Still, neither was destined to survive the encounter with Bf 109s. One fell to Müncheberg, the other to Oblt. Mietusch. The latter caused the British air force to lose another ace two days after. He attacked over Malta a Hurricane flown by Flg Off “Imshi” Mason, a sixteen-time scorer who had just claimed one more Bf 109 shot down. Mason got hurt in the hand and barely belly-landed his terribly shot-up machine on the shore. He spent a few months in the hospital, whereupon he left Malta.

Further two Hurricanes fell victim to 7./JG 26 pilots on the 22nd and 23rd, the claims being filed by Uffz. Wagner and again Müncheberg. On the 29th a 228 Sqn Sunderland anchored in Kalafrana Bay was destroyed. The Germans were attacking the target like during a training practice, and they departed only after small-caliber anti-aircraft spoke. Three more RAF fighters were shot down by the month's end – by Müncheberg and Ofw. Laube on the 29th, and by Lt. Johannsen one day later.

May began with a splendid success. On the first morning the commander led his pilots on a Freie Jagd to Malta, and they managed to bounce eight Hurricanes over the north coast of the island. The Germans remained unnoticed by the enemy until the very last moment. The Bf 109s focused their attack on the rear four. Müncheberg shot down one fighter in the first pass. His wingman, Lt. Johannsen, attacked another and sent it aflame to the ground, but at the same time another Hurricane got on his tail; this became the fortieth victim of the Staffel commander. The actual losses of 261 Sqn in this encounter were two aircraft. In the afternoon German pilots fought again over Malta, claiming three new victories. Oblt. Müncheberg and Lt. Johannsen did add the new kills onto their scoreboard, but Ofw. Kühndorf's claim was rejected.

On May 5, III./JG 27 arrived on Sicily, and next day both units escorted a bomber mission togeth-

stoczyli walkę nad Maltą meldując kolejne trzy zwycięstwa. Oblt. Müncheberg i Lt. Johannsen mogli dopisać do swoich kont kolejne zestrzeżenia, natomiast meldunek Ofw. Kühdorfa nie został zatwierdzony i zwycięstwa mu nie zaliczono.

5 maja na Sycylię przybyła III./JG 27 i naza jutrz obie jednostki wspólnie osłaniały wyprawę niemieckich bombowców. Doszło do walki z Hurricane'ami z 261 Sqn, w której Müncheberg zestrzelił dwóch przeciwników, a pilot III./JG 27 trzeciego. Następnego dnia nadeszła wiadomość o nadaniu dowódcy 7./JG 26 Liści Dębowych do Krzyża Rycerskiego za 40 zwycięstw powietrznych.

Piloci „Schlagetera” zniszczyli w dniu 10 maja Sunderlanda stojącego na wodzie w Zatoce Marsaxlokk, a trzy dni później spotkali się po raz pierwszy z nowym brytyjskim dywizjonem utworzonym na Malcie – 185 Sqn. Dwaj Niemcy podeszli do przeciwników na minimalną odległość, gdyż Anglicy sądzili, że zbliżają się do nich Hurricane'y. W szybkim ataku Oblt. Mietusch zestrzelił nieprzyjacielskiego myśliwca, którego pilot wyskoczył na

er. They fought Hurricanes from 261 Sqn, with Müncheberg scoring twice and a III./JG 27 pilot once. On the following day news were received that commander of 7./JG 26 was awarded the Oak Leaves to the Knight's Cross for his forty aerial victories.

On May 10 „Schlageter” pilots destroyed a Sunderland anchored in Marsaxlokk Bay. Three days later they had a first encounter with a new British squadron formed on Malta – 185 Sqn. Two Germans approached the opponent to the nearest possible distance, for the English thought that it was Hurricanes approaching them. Oblt. Mietusch's quick attack sent one fighter down, the pilot bailing out. In the meantime the decimated and demoralized 261 Sqn was disbanded, while 249 Sqn arrived from England. The newly arrived Hurricanes were based at Takali airfield, which was raided by eight 7./JG 26 pilots on May 25. The attack came as a complete surprise to the defenders – in two passes, the Germans destroyed five Hurricanes on the ground. The German pilots made records of four enemy machines burnt, two



Via M. J. Murawski

Zanim jednostkę Müncheberga skierowano na Sycylię przebrojono ją w nowe Bf 109E-7/N, które mogły zabierać dodatkowy zbiornik paliwa o pojemności 300 litrów. W tle Ju 52, którym przelecieli na południe mechanicy. Before Müncheberg's unit was relocated to Sicily it was reequipped with new Bf 109E-7/Ns, which could carry a drop tank of 300 l. In the background a Ju 52 which took the mechanics south.

spadochronie. W tym czasie dziesiątkowany i demoralizowany 261 Sqn został rozwiązany, a na Malte przybył z Anglii 249 Sqn. Nowoprzybyłe Hurricane'y rozlokowano na lotnisku Takali, które zostało zaatakowane przez 8 pilotów 7./JG 26 w dniu 25 maja. Nalot okazał się całkowitym zaskoczeniem dla obrońców i Niemcy w dwóch przelotach zniszczyli na ziemi pięć Hurricane'ów. Piloci niemieccy odnotowali spalenie czterech maszyn przeciwnika, z czego dwie zaliczył Müncheberg, a po jednej Lt. Johannsen i Ofw. Laube.

Pod koniec miesiąca 7./JG 26 przeniosła się na lotnisko Molaoi w południowej Grecji skąd wykonywała defensywne patrole przeciw alianckim samolotom na Bałkanach oraz osłaniała bombowe nurkujące poszukujące celów na Morzu Śródziemnym. Było to o tyle stresujące, że w tym rejonie nie było jeszcze służb ratownictwa morskiego i każdy lot nad morzem mógł zakończyć się tragedią. Jednak pilotom Müncheberga dopisywało szczęście.

1 czerwca 7./JG 26 przeleciała do Libii na lotnisko Ain el Gazala. Stacjonowała tam 1./JG 27 dowodzona przez Hptm. Neumanna, która w krótkim czasie zmasakrowała stacjonujące w Tobruku Hurricane'y. Neumann na początku wojny dowodził 8./JG 26 i ludzi Müncheberga przywitał z niezwykłą gościnnością. W tym czasie baza w Gazala była już doskonale zorganizowanym i wyposażonym lotniskiem, tak więc „produktów” do świętowania nie brakowało!

14 czerwca wojska brytyjskie rozpoczęły operację „Battleaxe”, której głównym celem było odblokowanie Tobruku i walki w powietrzu nabrały tempa. Walcząc o boku pilotów Neumanna 15 czerwca 7./JG 26 otworzyła swoje konto w północnej Afryce, gdy Uffz. Ehlen strącił nad Sidi Barrani jednego Hurricane'a. Walki o powstrzymanie brytyjskiej ofensywy były początkowo bardzo zacięte, ale niebawem nacierające oddziały zostały zatrzymane i odrzucone na pozycje wyjściowe. 17 czerwca na południowy-wschód od Sidi Omar Niemcy przechwycili siedem maszyn z 1 SAAF Sqn, których piloci wznosząc się pod słońce nie widzieli Messerschmittów. Już w pierwszym ataku Lt. Mietusch zestrzelił jednego Hurricane'a, a dwa inne padły ofiarą pilota 3./JG 27.

W dniu 20 czerwca cztery Bf 109 z 7./JG 26 prowadzone przez Oblt. Müncheberga patrolowa-

by Müncheberg, and one each by Lt. Johannsen and Ofw. Laube.

Towards the end of the month 7./JG 26 moved to Molaoi airfield in Northern Greece, from where it flew defensive patrols against Allied aircraft in the Balkans and escorted dive-bombers that sought targets in the Mediterranean Sea. It was stressful in that there were no sea rescue services in the area yet and every flight over the sea could have ended dramatically. However, Müncheberg's pilots had Fortune on their side.

On June 1, 7./JG 26 flew over to Libya, to Ain el Gazala airfield. 1./JG 27 was stationed there under Hptm. Neumann, which had quickly massacred Tobruk-stationed Hurricanes. Neumann had commanded 8./JG 26 at the beginning of the war and welcomed Müncheberg's men particularly warmly. Gazala was already an excellently organized and supplied airfield, so there were enough celebratory “products”!

On June 14 the British forces commenced operation “Battleaxe”, whose main objective was to release the blocked Tobruk, and aerial activity became livelier. Fighting side by side with Neumann's men, 7./JG 26 opened its North-African tally on June 15 when Uffz. Ehlen shot down a Hurricane over Sidi Barrani. The fight to counteract the British offensive was at first very fierce, but soon the attackers were stopped and pushed back to their initial positions. On June 17 the Germans intercepted seven 1 SAAF Sqn machines southeast of Sidi Omar whose pilots could not notice the Messerschmitts against the sun. Lt. Mietusch did away with one Hurricane in the very first pass, two others falling to a 3./JG 27 pilot.

On the 20th four Bf 109s of 7./JG 26 led by Oblt. Müncheberg patrolled the front line and clashed with three 2 SAAF Sqn Hurricanes east of Buq Buq. The engagement was violent, but despite a strong exchange of fire it remained inconclusive. Still, Müncheberg claimed a 44th victory. Another one was scored four days later when four Bf 109s sighted a reconnaissance Hurricane flown by Plt Off Sowrey of 6 Sqn. The Germans adroitly divided – when two remained at their altitude as cover, Oblt. Müncheberg commenced attack. The harassed Sowrey did his best to defend himself, but an accurate burst quickly set his Hurricane on fire and sent it to the ground, giving the pilot no chance to survive.



Via M. J. Murawski

W kabinie „białej 3” przygotowuje się do startu Fw. Leibing. Lotnisko Gela na Sycylii, marzec 1941 roku.

Fw. Leibing preparing for take-off in his “white 3”. Gela airfield, Sicily, March 1941.

ly linię frontu i w rejonie na wschód od Buq Buq doszło do walki z trzema Hurricane’ami z 2 SAAF Sqn. Starcie było gwałtowne, ale mimo gęstej wymiany ognia pozostało nie rozstrzygnięte. Mimo to Müncheberg zgłosił swoje 44 zwycięstwo. Kolejne dopisał do swojego konta cztery dni później, gdy cztery Bf 109 wypatrzyły rozpoznawczego Hurricane’a pilotowanego przez Plt Off Sowrey’a z 6 Sqn. Niemcy sprawnie się podzielili i – gdy dwaj z nich pozostali na pułapie jako osłona – do ataku ruszył Oblt. Müncheberg. Osaczony Sowrey bronił się jak mógł, ale wkrótce celna seria zapaliła jego Hurricane’a, który spadł na ziemię wraz z pilotem nie dając mu szans na przeżycie.

30 czerwca do Tobruku zbliżył się konwój z zaopatrzeniem osłaniany z powietrza przez brytyjskie myśliwce stacjonujące na wybrzeżu Afryki. Niebawem od strony lądu nadleciało 8 Stukasów osłanianych przez taką samą liczbę Bf 109 z 7/JG 26. Nad konwojem doszło do zacieklej walki powietrznej, w trakcie której Uffz. Mondry trafił maszynę Lt. Russella, Hurricane nie sterowany już przez pilota uderzył w powierzchnię morza i eksplodował. Niestety Mondry nie miał świad-

On June 30 Tobruk was approached by a supply convoy protected from the air by British fighters based on the African coast. Soon eight Stukas arrived from the mainland escorted by as many Bf 109s from 7/JG 26. The arrival was followed by a battle in which Uffz. Mondry scored a hit on Lt. Russell’s machine. No longer controlled by the pilot, the Hurricane crashed into the sea with an explosion. Unfortunately, Mondry had no witness to his success and the victim was not credited to him.

Worn out by the fights, both sides rested for the first two weeks of July, and the airmen spent a lot of time on beaches and excursions. The rest was much appreciated, the more so that “Edu” Neumann created ideal conditions for it. One could not be bored at Gazala. A beach was marked, and there was an old rescue boat with a rusted but working engine used by water sports amateurs. The men were very fond of fishing on the rotten boat in spite of the scorching heat and multitude of flies. The favorite leisure activity was swimming, and soon the recreational schedule was enriched by water polo games. There was also somewhere to spend leisure within the air-

ków odniesionego sukcesu i zwycięstwo to nie zostało mu zaliczone.

Obie strony zmęczone walkami odpoczywały przez pierwsze dwa tygodnie lipca i lotnicy wiele czasu spędzili na plażach i wycieczkach. Odpoczynek bardzo się przydał tym bardziej, że „Edu” Neumann stworzył doskonałe warunki do wypoczynku. W Gazala nie można było się nudzić. Wyznaczono plażę, gdzie była nawet stara łódź ratunkowa, z przездzewiałym co prawda, ale sprawnym silnikiem, służąca amatorom sportów wodnych. Lotnicy z wielką pasją łowili ryby na zbutwiełej łodzi, pomimo skwaru i rojów much. Na pierwszym miejscu rozrywek było pływanie, a niebawem program rekreacji został rozszerzony o zawody piłki wodnej. W rejonie lotniska również można było spędzić czas wolny. Personel latający wybudował tam swoją niedźwiedzią jaskinię, gdzie mógł się odprężyć i wypocząć po szarpiących umysł i ciało ciężkich walkach.

Do kolejnej walki nad konwojem zaopatrzeniowym dla Tobruku doszło 15 lipca i w skład sił uderzeniowych weszli również piloci 7./JG 26. Oblt. Müncheberg zgłosił w swoim raporcie z walki, że w pojedynkę rzucił się na cały brytyjski dywizjon i zestrzelił jednego z przeciwników, a drugiego uszkodził. Zaliczono mu zniszczenie jednego Tomahawka, choć w tym starciu przeciwnikami Niemców były Hurricane'y.

Największy sukces w Libii odniesiono 29 lipca, gdy piloci 7./JG 26 osłaniali grupę bombowców nurkujących, które zaatakowały konwój płynący Zatoką Sollum. Nad konwojem doszło do starcia z 8 Tomahawkami i strącono dwa myśliwce przeciwnika, a trzy inne poważnie uszkodzono. Jednym z zestrzelonych pilotów był bardzo znany w Południowej Afryce, Capt. „Kolo” Masson, który osaczony przez kilka Messerschmittów został trafiony i spadł do morza wraz ze swoją maszyną. Drugi pilot dostał się do niewoli. Piloci „Schlagetera” znacznie przecenili swoje sukcesy, bowiem Oblt. Müncheberg zgłosił dwa zwycięstwa na wschód od Bardii, a Fw. Ehlen jedno. Ponadto Lt. Johannsen meldował zestrzelenie kolejnego Tomahawka na południe od Sidi Barrani, ale jego sukces, podobnie jak Ehlena pozostał niepotwierdzony. Ponadto rozszczęnie Uffz. Wagnera zostało odrzucone i zwycięstwa mu nie zaliczono.

field area. The flying personnel built their fun cave there, where they could relax and rest after the mentally and physically tiring battles.

Another battle over a supply convoy to Tobruk took place on July 15. The striking force consisted among others of 7./JG 26 pilots. Oblt. Müncheberg wrote in his log book that he had hurled at the entire British squadron singly and shot down one enemy and damaged another. He was credited with a Tomahawk, although Hurricanes were his opponents in this case.

The greatest success in Libya came on July 29, when 7./JG 26 covered dive-bombers which attacked a convoy in Sollum Bay. They engaged with eight Tomahawks over the convoy and downed two and badly damaged three fighters. One of the shot-down pilots was Capt. „Kolo” Masson, very well known in South Africa, who was surrounded by a few Messerschmitts and shot down into the sea. The other pilot was taken prisoner. „Schlageter” pilots greatly overestimated their successes, for Oblt. Müncheberg claimed two victories to the east of Bardia and Fw. Ehlen one. Moreover, Lt. Johannsen claimed another Tomahawk south of Sidi Barrani but, like Ehlen's, his success was not confirmed. Uffz. Wagner's claim was rejected, too, and victory not credited.

The new month began with a battle in the Mersa Matruh region. On the evening of August 2, 7./JG 26 took part in an escort mission for over twenty Ju 87s attacking a convoy. Three Hurricanes of 1 SAAF Sqn were shot down, although there were five German claims, including one by Lt. Johannsen of 7./JG 26. The only loss was a „Schlageter” machine which belly-landed at Gazala following serious damage. On the evening of August 21, British bombers bombed a fuel depot at Menastir near Gambut. Eight Marylands of 24 SAAF Sqn escorted by Hurricanes of 229 Sqn reached the target undisturbed and dropped bombs, hitting the fuel depot, which caught fire at once. When the whole formation turned east, German fighters appeared. The fight was very hard. The Germans managed to break through to the bombers and quickly claim four of them, one scored by Lt. Lindemann of 7./JG 26. A probable victory over a Maryland was claimed by Oblt. Mietusch.

These were the last achievements of 7./JG 26 during its „guest appearance” over the Mediter-

Nowy miesiąc rozpoczął się ciężką walką w rejonie Mersa Matruh. Wieczorem 2 sierpnia piloci 7./JG 26 wzięli udział w osłonie nalotu ponad 20 Ju 87 na konwoj. Podczas walki zestrzelone zostały trzy Hurricane'y z 1 SAAF Sqn, choć Niemcy zgłosili pięć zwycięstw, w tym jedno Lt. Johansen z 7./JG 26. Jediną stratą osłony bombowców była maszyna „Schlagetera”, która z powodu poważnych uszkodzeń lądowała na brzuchu na lotnisku Gazala. Wieczorem 21 sierpnia brytyjskie bombowce zbombardowały skład paliwa w okolicy Menastir koło Gambut. 8 Marylandów z 24 SAAF Sqn pod osłoną Hurricane'ów z 229 Sqn bez przeszkód dotarli nad cel i zrzuciły bomby trafiając w skład paliwa, który natychmiast stanął w płomieniach. Gdy cała formacja zawróciła na wschód pojawiały się niemieckie myśliwce. Walka była bardzo zacięta. Niemcom udało się przedrzeć do bombowców i w krótkim czasie zgłosili zestrzelenie czterech bombowców, w tym jednego Lt. Lindemann z 7./JG 26. Zwycięstwo prawdopodobnie nad Marylandem meldował Oblt. Mietusch.

Były to już ostatnie sukcesy pilotów 7./JG 26 w trakcie ich „gościnnych występów” nad Morzem Śródziemnym. 25 sierpnia na stanie jednostki pozostały jedynie dwa sprawne Messerschmitty, które nie posiadając filtrów przeciwpylowych często ulegały awariom. Uznano, że dalszy pobyt pilotów „Schlagetera” w tropiku jest zbędny, gdyż jednostka Hptm. Neumanna radziła sobie doskonale. Gdy do Afryki przybyła pierwsza część II./JG 27 wyposażonej w Bf 109F, pod koniec września ludzie Müncheberga wyruszyli w drogę powrotną do Niemiec. Dopiero wówczas doszło do tragedii. Przez cały okres działalności 7./JG 26 na południu nie poniesiono żadnych strat. 24 września jeden z transportowych Ju 52 wiozących personel naziemny został zaatakowany nad Morzem Śródziemnym przez trzy Beaufightery z Malty i zanim pilot zdolał schować się w chmurach, celna seria z działek ciężko zraniła dwóch mechaników. Junkers wrócił do Afryki, ale obaj żołnierze zmarli w drodze do szpitala.

W okresie od lutego do sierpnia 1941 roku 7./JG 26 stoczyła wiele zwycięskich walk. Staffel licząca 12 pilotów zestrzeliła 52 samoloty przeciwnika i zniszczyła na ziemi 9 dalszych bez żadnych strat własnych. Dowódca jednostki, Oblt. Müncheberg, uzyskał 25 zestrzeleń, a Oblt. Mie-

reanean Sea. On August 25 the unit had only two serviceable Messerschmitts on strength, which often broke down for lack of dust filters. Further presence in Africa of “Schlageter” pilots was unnecessary, for Hptm. Neumann's unit was doing excellently. When the first part of II./JG 27 equipped with Bf 109Fs arrived in Africa toward the end of September, Müncheberg's men set off for Germany. It was only then that a tragedy happened. 7./JG 26 had sustained no loss over the entire period of operations in the south. On September 24 one of the Ju 52 transports carrying the ground personnel was attacked over the sea by three Beaufighters from Malta, and before the pilot managed to escape into cloud, an accurate cannon burst badly wounded two mechanics. The Junkers turned back to Africa, but both soldiers died on the way to the hospital.

From February till August 1941, 7./JG 26 made a historic achievement in aerial combat. A Staffel of twelve pilots shot down 52 enemy aircraft and destroyed nine on the ground for no loss to itself. Commander of the unit, Oblt. Müncheberg, scored 25 victories, while Oblt. Mietusch eight. No other German unit could have prided itself on such a splendid campaign in that period. When 7./JG 26 returned to France, they began training on a new German fighter – the Focke Wulf Fw 190A.

1941 – air supremacy

□ In March 1941 JG 26 at West-German bases began to receive first Messerschmitts of a new series, the Bf 109F-2. The appearance alone proved a significant progress made by German engineers. The new aircraft featured a very streamlined body and round wing tips. The Daimler Benz DB 601N engine allowed it to attain 628 km/h in level flight as well as a higher rate of climb and dive speed. The new machine also had better acceleration and agility. However, many German pilots were unhappy about the decreased fire power after the wing-mounted cannons had been removed. The Bf 109F-2's armament consisted of two 7.92 mm machine guns fixed above the engine and a Mauser MG 151 cal. 15 mm cannon mounted between the engine cylinders and fired

tusze 8. Tak błyskotliwą kampanią nie mogła pochwalić się żadna inna jednostka niemiecka w tym okresie. Gdy 7.JG 26 wróciła do Francji rozpoczęła szkolenie na nowych myśliwcach niemieckich Focke Wulf Fw 190A.

1941 – przewaga w powietrzu

W marcu 1941 roku do baz JG 26 zajmowanych w zachodnich Niemczech zaczęto dostarczać pierwsze egzemplarze nowej wersji Messerschmitta, Bf 109F-2. Już sam wygląd samolotów udawał znaczny postęp techniczny niemieckich konstruktorów. Nowe myśliwce wyróżniały się bardzo aerodynamiczną sylwetką i zaokrąglonymi końcówkami skrzydeł. Silnik Daimler Benz DB 601N pozwalał osiągnąć prędkość 628 km/h w locie poziomym oraz większą prędkość wznoszenia i nurkowania. Nowy samolot miał również lepsze przyspieszenie i zwrotność. Jednak wielu niemieckich pilotów było niezadowolonych ze zmniejszenia siły ognia poprzez usunięcie skrzydłowych działek. Uzbrojenie Bf 109F-2 składało się z dwóch karabinów maszynowych 7,92 mm umieszczonych nad silnikiem oraz działka Mauser MG 151 kalibru 15 mm zamontowanego pomiędzy cylindrami silnika i strzelającego przez piastę śmigła (łączny ciężar jednej salwy był porównywalny z Bf 109E). Jednak centralnie umieszczone uzbrojenie dawało lepsze możliwości celowania i piloci szybko nabrali przekonania do nowej maszyny. Niezadowolony z uzbrojenia Obstlt. Galland kazał przebudować dla siebie jednego z późniejszych Bf 109F-2 – nad silnikiem zamontowano dwa karabiny maszynowe MG 131 kalibru 13 mm, a w skrzydłach dwa działka MG FF kalibru 20 mm. Galland latał na nim pod koniec 1941 roku.

Dowódca 6 Staffel, Obstl. Otto Behrens, będący w cywilu mechanikiem silnikowym oraz 25-letni Lt. Karl Borris, oficer techniczny w II Gruppie, otrzymali rozkaz zorganizowania grupy 30 mechaników i stawienia się z nimi w centrum badawczym Luftwaffe w Rechlinie. Cały zespół otrzymał nazwę Erprobungsstaffel 190, a jego dowódcą został Behrens. W Rechlinie piloci i mechanicy zostali natychmiast zapoznani z kilkoma nowymi myśliwcami Focke Wulf FW 190A-0.

through the propeller hub. The overall strength of a single burst was comparable to that of the Bf 109E. This centrally mounted armament allowed better aiming and pilots soon became fond of the new machine. Not satisfied with the armament, Obstlt. Galland had one of the later Bf 109F-2s modified for him – two MG 131 cal. 13 mm machine guns were fitted above the engine, and two MG FF cal. 20 mm cannons mounted in the wings. Galland flew it towards the end of 1941.

Commander of 6 Staffel, Obstl. Otto Behrens, having been an engine mechanic in civilian life and 25-year-old Lt. Karl Borris, II Gruppe's technical officer, were ordered to form a team of thirty mechanics and report with them to the Luftwaffe test center at Rechlin. The group was named Erprobungsstaffel 190, and Behrens was appointed its commander. At Rechlin, the pilots and mechanics made immediate acquaintance with a few new Focke Wulf FW 190A-0 fighters.

Although the great flying characteristics of the new aircraft were quickly confirmed, it was still not ready for production. For the next few months Erprobungsstaffel 190 had a course in intensive training on the new piece of equipment. They also ran tests to eradicate the problems with the BMW 801 engine. The engine was the cause of frequent and dangerous failures, over which both engineers and pilots lost much sleep. The propeller pitch changing mechanism caused trouble, the oil cooler in the form of a ring suffered frequent cracks, and the bottom cylinder of the rear bank seized due to overheating. Oil pipes happened to burst, causing the cockpit to fill with poisonous fuel vapors. Often they could not take off at all, or if they did succeed, the FW 190 would just loiter around with a trail of smoke behind the tail. These were very difficult and dangerous flights. But each of them resulted in further improvements and modifications, and changes were agreed with Kurt Tank, the aircraft's designer. There were many captured Allied aircraft at Rechlin airfield, and combat simulations were often performed, which convinced both pilots of the FW 190's capability. Behrens and Borris were so enthusiastic about the aircraft's performance that when the RLM was considering giving up the whole project, they strongly objected. In view of such determination on the part of frontline pilots, the RLM gave in and the project was continued.

Mimo tego, że szybko przekonano się o doskonałych parametrach lotnych nowego samolotu nie był on jeszcze w pełni gotowy do produkcji seryjnej. Przez kilka następnych miesięcy Erprobungsstaffel 190 prowadził kurs intensywnego treningu na nowym sprzęcie oraz testów w celu wyeliminowania kłopotów jakie sprawiał silnik BMW 801. Silnik ten był źródłem częstych i niebezpiecznych awarii spędzając sen z oczu zarówno konstruktorom jak i lotnikom. Szwankował mechanizm zmiany skoku śmigła, niejednokrotnie pękała pierścieniowa chłodnica oleju, a dolny cylinder tylniej gwiazdy zacierał się na skutek przegrzania. Zdarzało się, że pękały przewody olejowe i kabina wypełniała się wówczas trującymi oparami benzyny. Wiele razy w ogóle nie udawało się wystartować, a gdy FW 190 wzbijał się w powietrze często krążył tylko w pobliżu lotniska ze smugą dymu za ogonem. Były to bardzo trudne i niebezpieczne loty. Jednak każdy z nich owocował kolejnymi modyfikacjami i wraz z konstruktorem maszyny, Kurtem Tankiem, uzgadniał zmiany. Na lotnisku w Rechlinie znajdowało

Finally, at the end of July 1941, after implementation of over fifty changes, the aircraft was considered ready for batch production. Erprobungsstaffel 190 transferred to Le Bourget airfield near Paris to began training II./JG 26. Still, the first FW 190A-1s were not free of failings, and a lot of time would pass until the Focke Wulf became the genuine frontline fighter.

In the meantime, at the end of March battle cruisers *Scharnhorst* and *Gneisenau* called at Brest harbor, which was at once discovered by British reconnaissance aircraft. Luftwaffe fighters were tasked with providing constant aerial protection to the warships. The relocation of JG 26 began on April 1. Thus, Stab and I Gruppe moved to Brest-Guipavas, II Gruppe to Morlaix, and III Gruppe to St. Brieuc. When flying to the new airfield with his wingman, Ofw. Menge, on April 4, Obstlt. Galland decided to divert to England in order to "find something to shoot down". He did not have to wait long to find combat – Spitfires of 91 Sqn soon appeared above the Germans. In a single flash attack they downed one fighter each and departed undisturbed for the new base.



Via M. J. Murawski

Aby pokazać niemieckiemu społeczeństwu pracę personelu Luftwaffe kronikarze często odwiedzali JG 26. Tutaj widzimy jak kamerzysta filmuje mechaników podczas uzupełniania paliwa w Bf 109E.

Diarists often visited JG 26 in order to show the German nation the Luftwaffe personnel's work. Here, a cameraman filming mechanics during refueling a Bf 109E.

się wiele zdobycznych samolotów alianckich i często toczono pozorowane walki powietrzne, które przekonały obu pilotów o wielkich możliwościach FW 190. Behrens i Borris byli tak zachwyceni osiąganymi maszyną, że gdy RLM zamierzało zrezygnować z całego projektu spotkało się z ich stanowczym protestem. Widząc tak zdecydowaną postawę pilotów frontowych RLM odstąpiło od swojego zamiaru i program kontynuowano.

Wreszcie pod koniec lipca 1941 roku po dokonaniu ponad 50 modyfikacji samolot uznano za gotowy do uruchomienia produkcji seryjnej i Erprobungsstaffel 190 przeleciał na lotnisko Le Bourget pod Paryżem, aby rozpocząć przeszkolenie II./JG 26. Mimo to pierwsze FW 190A-1 wciąż nie były pozbawione wad i musiało jeszcze upłynąć sporo czasu nim Focke Wulf stał się rasowym myśliwcem frontowym.

Tymczasem pod koniec marca do portu Brest zawinęły niemieckie pancerniki kieszonkowe Scharnhorst i Gneisenau, co natychmiast zostało wykryte przez brytyjskie samoloty rozpoznawcze. Przed myśliwcami Luftwaffe postawiono zadanie zapewnienia okrętom stałej osłony powietrznej. Przebazowanie JG 26 rozpoczęło 1 kwietnia. I tak Stab wraz z I Gruppe przeniosły się na lotnisko Brest-Guipavas, II Gruppe do Morlaix, a III Gruppe do St. Brieuc. 4 kwietnia podczas przelotu na nowe lotnisko Obstlt. Galland lecąc ze swoim bocznym, Ofw. Menge, postanowił polecieć nad Anglię i „poszukać czegoś do zestrzelenia”. Nie musiał długo czekać na okazję do walki i niebawem pod Niemcami pojawiły się Spitfire’y z 91 Sqn. W jednym błyskawicznym ataku obaj Niemcy zestrzelili po jednym myśliwcu po czym oddalili się bez przeszkód do nowej bazy.

Dwa dni później niezwykle zwycięstwo zgłosił Ofw. März z 4./JG 26, który twierdził, że pod jego lufy nadział się dwusilnikowy Anson. Brytyjska maszyna spadła w płomieniach do wody koło Brignogan Plage. 8 kwietnia po raz pierwszy poderwano na alarm z Morlaix Schwarm z 5./JG 26, który przechwycił w okolicy Brestu kilka Blenheimów z 82 Sqn. Brytyjskie załogi zwały szyski i broniły się intensywnym ogniem strzelców pokładowych strącając dwóch Niemców – zginął Lt. Rech, a Fw. Schieffer rozbił swoją maszynę podczas przymusowego lądowania. Choć zestrzelenie jednego bombowca zgłosił Ofw. Koch wszystkie

Two days later Ofw. März of 4./JG 26 claimed an unusual victory, saying that a twin-engined Anson got in front of his guns. The British machine fell in flames into the sea off Brignogan Plage. On April 8 a Schwarm of 5./JG 26 was for the first time scrambled from Morlaix and it intercepted a few Blenheims of 82 Sqn off Brest. The British crews tightened their formation and responded with heavy return fire, shooting down two Germans – Lt. Rech was killed, while Fw. Schieffer crash-landed his aircraft. Although one bomber was claimed by Ofw. Koch, all RAF machines returned to base. Two days later Fortune smiled on Lt. Ulenberg of 2./JG 26, who shot down two reconnaissance Spitfire’y of 1 PRU in the morning and evening.

April 15 marked the birthday of Theo Osterkamp, who held the post of commander of Jafü 2, and Adolf Galland, who was his good friend, received an invitation. Galland departed for the celebration for the first time in a Bf 109F-2 and, like a couple of days before, decided to “call in” to England on the way. Although he carried a big basket with gifts for Osterkamp, among them precious champagne, he did not hesitate on noticing a British fighter formation off Dover. He quickly claimed three Spitfires, one of which was not credited later. Actually, all the fighters he scored hits upon were only shot about and soon returned to their units. Luckily, none of the bottles of champagne broke, and Osterkamp received his gift intact.

By the end of the month JG 26 was scrambled twice to fight off small British bomber raids on the vessels anchored at Brest. Two enemies were claimed shot down. For the time being, the pilots made training flights on the Bf 109F, whereas combat sorties were flown mainly on Bf 109Es, and the new Messerschmitt was being introduced gradually. On May 10 happened the first mortal accident – taking off from Warnemünde in a Bf 109F-2 died Uffz. Melzer of 8 Staffel, and six days later this fate befell Fw. Luhs of 9 Staffel. Bf 109Es remained with JG 26 till early July 1941. Only one victory was recorded in this month – Lt. Ulenberg of 2./JG 26 shot down a reconnaissance Spitfire from 1 PRU over Brest on the 25th.

Increased activity of the British air force effected relocation of JG 26 to coastal bases near

samoloty RAF wróciły do swojej bazy. Dwa dni potem poszczęściło się Lt. Ulenbergowi z 2./JG 26, który rano i wieczorem zestrzelił dwa rozpoznawcze Spitfire'y z 1 PRU.

W dniu 15 kwietnia wypadały urodziny Theo Osterkampia piastującego stanowisko dowódcy Jafü 2 i z tej okazji zaproszenie otrzymał Adolf Galland, który był jego dobrym przyjacielem. Na uroczystość Galland wystartował po raz pierwszy w Bf 109F-2 i tak jak kilka dni wcześniej postanowił po drodze „wyskoczyć” nad Anglię. Pomimo, że miał w bagażniku wielki kosz z prezentami dla Osterkampia, w tym bezcenne szampany, gdy zobaczył w okolicy Dover formację brytyjskich myśliwców, bez wahania ruszył do ataku. W krótkim czasie zgłosił zestrzelenie trzech Spitfire'ów, z których później jednego mu nie zaliczono. Faktycznie wszystkie ostrzelane przez niego myśliwce zostały jedynie uszkodzone i niebawem powróciły do jednostek bojowych. Na szczęście żaden z szampanów się nie potłukł i Osterkamp otrzymał swój prezent w całości.

Do końca miesiąca piloci JG 26 byli dwukrotnie podrywani w powietrze odpierając ataki małych grup ek brytyjskich bombowców na zakotwiczone w Breście okręty i zgłaszając zestrzelenie dwóch samolotów. Na razie piloci wykonywali szereg lotów treningowych na Bf 109F, a loty bojowe wykonywano głównie na Bf 109E i nowa wersja Messerschmitta była wprowadzana stop-

the Channel. On June 1 Stab moved to Audembert, but Le Touquet airfield was used just as often. I Gruppe occupied Clairmarais airfield near St. Omer, II Gruppe was based at Maldeghem in western Belgium, whereas III Gruppe at Liege-scourt to the northeast of Abbeville. Only two Luftwaffe fighter units were stationed at the time in the west of Europe – JG 26 and JG 2. The others had been withdrawn to Germany for re-equipment with Bf 109Fs and preparation to attack the Soviet Union.

In the meantime the British were becoming more confident in showing their presence on the other side of the Channel. On June 9, JG 26 pilots claimed two Spitfires, a Blenheim and a Wellington shot down, and further three fighters two days later. On the 13th Obstlt. Galland scored two Hurricanes, reaching a total of 63 victories. Next day, climbing Bf 109Es of 3./JG 26 were jumped from above by Spitfires, which shot down two German fighters. Experienced Lt. Robert Menge died in one with thirteen victories to his score. The other Messerschmitt's pilot, Lt. Schrader, was injured. This was not the final loss of the day. During an evening fight with Spitfires, down went Oblt. Kahse, who was rescued from the Channel. The only victory for JG 26 was claimed by Uffz. Ömler, who shot down a Blenheim.

On June 16 the British air force commenced operations which Allied propaganda named the

Jeden z wielkich. „Pips” Priller odbiera gratulacje po kolejnych zwycięstwach. Ma na sobie typową kamizelkę ratunkową używaną przez personel Luftwaffe podczas lotów nad morzem. Wiosna 1941 roku. One of the Great Men. „Pips” Priller being congratulated on another victory. He is wearing a typical life vest as used by the Luftwaffe for flights over the sea. Spring of 1941.



Via M. J. Murawski

niowo. 10 maja zdarzył się pierwszy wypadek śmiertelny, gdy podczas startu z lotniska Warnemünde w kabinie Bf 109F-2 zginął Uffz. Melzer z 8 Staffel, a sześć dni później jego los podzielił Fw. Luhs z 9 Staffel. Bf 109E pozostały w JG 26 do początków lipca 1941 roku. W tym miesiącu odnotowano tylko jedno zwycięstwo – Lt. Ulenberg z 2./JG 26 stracił 25 maja nad Brestem rozpoznawczego Spitfire'a z 1 PRU.

Wzrost aktywności brytyjskiego lotnictwa spowodował przebazowanie JG 26 do baz leżących w pobliżu wybrzeża Kanału La Manche. 1 czerwca Stab przeniósł się do Audembert, ale równie często korzystano z lotniska Le Touquet. I Gruppe zajęła lotnisko Clairmarais w okolicy St. Omer, II Gruppe rozkościła się w Maldegheem w zachodniej Belgii, a III Gruppe w Liegescourt na północny-wschód od Abbeville. W tym czasie na zachodzie Europy stacjonowały jedynie dwie jednostki myśliwskie Luftwaffe – JG 26 i JG 2. Pozostałe wycofano do Niemiec w celu przebrojenia w Bf 109F i przygotowania do ataku na Związek Sowiecki.

Tymczasem Brytyjczycy rozpoczęli coraz śmielsze próby „wychylania się” nad Francję. 9 czerwca piloci JG 26 zgłosili zestrzelenie dwóch Spitfire'ów, Blenheim'a i Wellingtona, a dwa dni później kolejnych trzech myśliwców. 13 czerwca Obstlt. Galland wpisał na swoje konto dwa Hurricane'y dochodząc do liczby 63 zwycięstw. Nazajutrz wznoszące się w górę Bf 109E z 3./JG 26 zostały zaskoczone atakiem z góry przez Spitfire'y, które zestrzeliły dwa niemieckie myśliwce. W jednym z nich zginął doświadczony Lt. Robert Menge mający na swoim koncie 13 zestrzeleń. Pilot drugiego Messerschmitta, Lt. Schrader, został ranny. Nie był to jeszcze koniec strat tego dnia. Wieczorem w trakcie walki ze Spitfire'ami został zestrzelony Oblt. Kahse, którego wyratowano z Kanału. Jedyne zwycięstwo dla JG 26 zgłosił Uffz. Ömler strącając Blenheim'a.

16 czerwca lotnictwo brytyjskie rozpoczęło działania, które aliancka propaganda określiła mianem „Non-Stop Offensive”, a jej niemiecki odpowiednik „Nonsens Offensive”. Tego dnia w ramach Circus 13 sześć Blenheimów skierowało się nad doki w Boulogne pod silną osłoną myśliwców. Na alarm wystartowała cała I Gruppe, Stab i część III Gruppe atakując przeciwnika od

„Non-Stop Offensive”, while its German counterpart called it the “Nonsense Offensive”. This day's Circus 13 was flown by six Blenheims which headed for Boulogne docks escorted by many fighters. The entire I Gruppe, Stab and part of III Gruppe were scrambled and harassed the enemy from Boulogne to Dungeness. It was a very fierce battle, with initiative on the German side all the time, the pilots attacking with height advantage. Two of the bombers were shot down by Hptm. Pingel and Oblt. Priller, who also downed a Spitfire apiece. Two further fighters fell to Oblt. Westphal of 8 Staffel, and the overall outcome was very good for the Germans. JG 26 claimed fifteen enemy aircraft shot down for the loss of four machines and two killed pilots – Gefr. Dietz and Lt. Hüttner, the latter being the first combat loss sustained with the Bf 109F.

Next evening saw more engagements. This time Circus 14 was carried out by 23 Blenheims escorted by fourteen RAF squadrons and dispatched to destroy the Kuhlmann chemical works at Chocques. A half-hour battle brought JG 26 seventeen new victims (the real RAF losses were thirteen aircraft) for the loss of only two machines and one pilot. No less than eleven of the downed aircraft were Hurricane fighters, which had been completely outclassed with the advent of the Bf 109F. JG 2 claimed three victories during the same battle.

On June 18 three more Spitfires were shot down, and one more the day after. On June 21 JG 26 fought the hardest combat since the beginning of the year. Adolf Galland took off twice on that day to be defeated twice. He recalled that years later: *“June 21 was a beautiful sunny day that has remained deep in my memory and which I will never forget. About 12.00 our Freya radar plotted many approaching enemy aircraft. As would soon turn out, it was a Blenheim formation with a fifty-strong fighter escort of Spitfires and Hurricanes going to bomb the recently favorite target to the English – St. Omer airfield. I issued an order to immediately scramble all the three Gruppen, which soon engaged in a bloody clash.*

At 12.24 I was up, leading my Stabsschwarm. When at 3,500 m, I saw the enemy group bombing Arques airfield near St. Omer. Having height advantage, I plunged through the middle of the fighter es-

Boulogne do Dungeness. Było to bardzo zaciekle starcie, w którym inicjatywę przez cały czas mieli piloci niemieccy, atakujący z przewagi wysokości. Dwa z sześciu bombowców zostały zestrzelone przez Hptm. Pingela i Oblt. Prillera, którzy stracili również po jednym Spitfire'rze. Kolejne dwa myśliwce padły ofiarą Oblt. Westphala z 8 Staffel, a ogólny wynik walki był dla Niemców bardzo korzystny. Piloci JG 26 meldowali zestrzelenie 15 samolotów przeciwnika przy stracie czterech maszyn i dwóch poległych pilotów – Gefr. Dietza i Lt. Hüttnera, który był pierwszą stratą bojową poniesioną na Bf 109F.

Następnego dnia wieczorem doszło do kolejnych starć. Tym razem w składzie Circus 14 wystartowały 23 Blenheimy w osłonie 14 dywizjonów myśliwskich RAF z zadaniem zniszczenia zakładów chemicznych Kuhlmanna w Chocques. Trwająca pół godziny bitwa powietrzna przysporzyła pilotom JG 26 kolejnych 17 zestrzeleń (faktyczne straty RAF wyniosły 13 maszyn) przy stracie tylko dwóch maszyn i jednego pilota. Aż 11 zestrzelonych maszyn było myśliwcami Hurricane, które wraz z pojawieniem się Bf 109F zostały całkowicie zdeklasowane. W trakcie tej samej walki JG 26 meldowała trzy dodatkowe zwycięstwa.

18 czerwca zestrzelono kolejne trzy Spitfire'y, a nazajutrz jeszcze jednego. W dniu 21 czerwca JG 26 stoczyła najcięższe walki od początku roku. Adolf Galland startował tego dnia do walki dwa razy i w obu przypadkach został pokonany. Po latach tak wspominał ten dzień: „21 czerwca był przepięknym słonecznym dniem, który głęboko utkwił mi w pamięci, i którego nigdy nie zapomnę. Około godziny 12.00 nasza stacja radarowa Freya zameldowała o zbliżaniu się wielu samolotów wroga. Jak niebawem miało się okazać, była to formacja Blenheimów osłaniana przez ponad 50 myśliwców Spitfire i Hurricane, które zamierzały zbombardować ulubiony ostatnio cel Anglików – lotnisko St. Omer. Wydałem rozkaz natychmiastowego startu dla wszystkich trzech Gruppe, które niebawem zwały się w krwawym dla obu stron starciu.

O godzinie 12.24 wzniósłem się w górę na czele swojego Stabsschwarmu. Gdy znaleźliśmy się na wysokości 3500 metrów zauważyłem nieprzypiętą formację, bombardującą właśnie lotnisko Arques koło St. Omer. Mając przewagę wysokości przemknąłem przez środek eskorty myśliwskiej i zaatakowałem

cort to attack the rightmost bomber of the last three at the closest distance. The Blenheim was set alight right away, part of the crew bailing out, while the machine exploded crashing into the ground near one of the St. Omer airfields. Only eight minutes had passed since my take-off. My 68th victory.

At the same time the rest of the Geschwader engaged with the Spitfires and Hurricanes. At the moment we were the only German fighters within sight. I plunged into action once again, breaking through the fighter cover. This time I got a Blenheim of the leading three. After a while its starboard engine burst out with flames and black smoke, the machine falling off formation. I saw two parachutes. It was 12.36 hours – the 69th victory.

On that instant Spitfires fell upon me. Tracer bullets whistled dangerously close to my cockpit. I tried to get away in a violent turn. A quick roll and I was rid of the pursuer, entering a thin layer of clouds that gave me temporary protection. Still, not all had happened as I might have wished, for I had taken a hit on the radiator. A narrow plume of white smoke was behind my tail and the engine stopped after a moment. There was only one thought in my mind – land! Luckily, Calais-Marck airfield emerged in front of me and I made a hard belly-landing. Half an hour later I returned to my airfield in a liaison Bf 108.



Via M. J. Murawski

Mechanics of JG 26 przy rozruszniku Bf 109F.
Mechanics of JG 26 at a Bf 109F's starter.

z najbliższej odległości bombowca lecącego z prawej strony ostatniej trójki. Blenheim od razu stanął w ogniu, część załogi wyskoczyła na spadkach, a maszyna eksplodowała rozbijając się o ziemię w pobliżu jednego z lotnisk St. Omer. Od chwili mojego startu upłynęło zaledwie 8 minut. Moje 68 zwycięstwo.

W tym czasie reszta Geschwader nawiązała walkę ze Spitfire'ami i Hurricane'ami. W tym momencie byliśmy jedynymi niemieckimi myśliwcami znajdującymi się w zasięgu wzroku. Ponownie ruszyłem do ataku i znów przedarłem się przez myśliwce ołony. Tym razem dopadłem Blenheima z prowadzącej trójki i po chwili z jego prawego silnika buchnęły płomienie i czarny dym, a maszyna wypadła z szyku. Widziałem dwa spadochrony. Była godzina 12.36 – 69 zwycięstwo.

Jednak w tej samej chwili opadły mnie Spitfire'y. Niebezpiecznie blisko mojej kabiny zaczęły śmigać serie świetlnych pocisków. Gwałtownym skrzętem próbowałem wyrwać się przeciwnikowi. Ostry przewrót i pozbyłem się prześladowcy, wpadając w cienką warstwę chmur, która zapewniła mi tymczasową ochronę. Nie wszyscy jednak poszli jak należy, gdyż zostałem trafiony w prawą chłodnicę. Za ogonem mojej maszyny ciągnęła się cienka smuga białego dymu, a po chwili silnik przerwał pracę. Ogarnęła mnie tylko jedna myśl – lądować! Na szczęście pode mną pojawiło się lotnisko Calais-Marck i wykonałem dyszące lądowanie na brzuchu. W pół godziny później dyspozycyjnym samolotem Bf 108 wróciłem na moje lotnisko.

Po obiedzie wszystko zaczęło się od początku. O godzinie 16.00 zarządzono kolejny alarm. Silne grupy myśliwców znajdowały się w tym czasie już nad Kanałem La Manche i ponownie wszystkie sprawne maszyny skierowały się w stronę wroga. Mój wieny Rottenflieger, Fw. Hegenauer, który już w poprzednim roku wykonał wraz ze mną niemal wszystkie loty bojowe nad Anglią, w pierwszym locie został zestrzelony prawie jednocześnie ze mną i teraz musiałem lecieć sam. Na południowy-wschód od Boulogne zobaczyłem maszyny mojej I Grupy i gdy chciałem do nich dołączyć, nagle dostrzegłem poniżej z boku formację Spitfire'ów. Natychmiast usadowiłem się za ostatnią maszyną. Niestety nie była ona ostatnią! Mimo to trafiony przeze mnie Spitfire stanął w ogniu i runął na ziemię. Zwycięstwo numer 70. Ładna okrągła sumka, przemknęła mi przez myśl, gdy obserwowałem miejsce jego upadku. Ale ponieważ byłem w powietrzu zupełnie sam, nie miałem żadnego świadka mojego zwycięstwa.

Everything started anew after dinner. At 16.00 another alert was announced. Strong fighter groups were already over the Channel and all the operational aircraft set out again to meet the enemy. My trusted Rottenflieger, Fw. Hegenauer, who had flown almost all sorties to England with me the previous year, had been shot down in the first sortie today almost at the same time as I, so now I had to fly singly. Southeast of Boulogne I saw the aircraft of my I Gruppe. When I was going to join them, I suddenly noticed a Spitfire formation aside. I immediately positioned myself behind the rearmost machine. Unfortunately, it was actually not the rearmost. Still, having taken my hit, the Spitfire was set aflame and fell to the ground. Victory number seventy. A nice round number, I thought as I was looking at the site where it had fallen. But since I was in the air alone, I had no witness to my victory.

Suddenly some great force shook my aircraft. Damn! Now they got me! You cannot avoid it if you forget for a few seconds to pay attention to what is happening behind your tail. I felt a strong blow on the back of my head and shoulder. My machine was now a wreckage. The wings were holed by cannon shells and I myself felt like I was sitting outside. The Spitfire's rounds had ripped the skin off the entire right side of the fuselage. The radiator and fuel tank had also been hit. I instinctively headed north, relieved when I found that my battered Messerschmitt was still maneuverable and quite stable despite its silent engine. As I glided towards home, I just dreamed about being able to succeed once more. I was then at 6,000 m.

My shoulder and head were bleeding but I felt no pain. There was no time to, besides I believe I was not injured that bad. A sudden strong explosion brought me back to reality. The whole rear fuselage was on fire. I guessed that it was the earlier hit fuel tank that had just blown up. Burning petrol started to pour into the cockpit and it began to be uncomfortably hot. I must admit that I was all taken by extreme fear. Now only one thought possessed me – bail out, bail out! Jettison the canopy! I pulled but nothing happened! It was jammed! So I was going to burn alive!? I unfastened the belts and tried to push the canopy off with my back, but the air current would not let me. Flames were all around me. 'You must succeed!' I thought, 'You can't just burn here!' Paralyzing fear was taking possession of my mind.

Nagle coś z wielką siłą uderzyło w moją maszynę. Cholera! Teraz mnie dorwali! Jest to nieuniknione, gdy przez kilka sekund nie poświęca się wystarczającej uwagi temu co dzieje się za twoim ogonem. Poczułem silne uderzenie w tył głowy i ramię. Moja maszyna była już wrakiem. Jej skrzydła były podziurawione przez pociski z działek, a ja sam czułem się tak, jakbym siedział na zewnątrz. Pociski Spitfire'a zerwały poszycie całej prawej strony kadłuba. Trafione zostały również chłodnica i zbiornik paliwa. Instynktownie skierowałem się na północ czując ulgę, gdy stwierdziłem, że mój potrząskany Messerschmitt mimo niepracującego już silnika wciąż był sterowny i zachowywał się w miarę stabilnie. Gdy lotem ślizgowym skierowałem się do domu marzyłem tylko o tym, aby jeszcze raz mi się udało. Byłem wówczas na wysokości 6000 metrów.

Moje ramię i głowa krwawiły, ale wcale nie czułem bólu. Nie było na to czasu, a poza tym nie byłem chyba ciężko ranny. Nagle silna eksplozja wyrwała mnie z zadumy. Cała tylnia część kadłuba stanęła w płomieniach. Domyśliłem się, że właśnie eksplodował trafiony wcześniej zbiornik paliwa. Do kabiny zaczęła przedostawać się płonąca benzyna i zaczęło być nieprzyjemnie gorąco. Muszę przyznać, że ogarnęło mnie śmiertelne przerażenie. Teraz tylko jedna myśl kołotała mi się w głowie – skakać, skakać, skakać! Odrzucić osłonę kabiny! Szarpnąłem, ale nic się nie działo! Zablokowała się! Więc mam tu spłonąć żywcem!? Odpiąłem pasy i próbowałem plecami wypchnąć osłonę, ale opór powietrza nie pozwolił mi na to. Płomienie tańczyły już wokół mnie. Musi ci się udać! – pomyślałem – Nie możesz tutaj spłonąć! Paraliżujący strach coraz bardziej ogarniał mój umysł. To były najstraszniejsze chwile mojego życia. Ostatnim wysiłkiem

Those were the most fearful minutes of my life. I made one last effort to push the canopy. It suddenly fell away and the air current carried it at once. Just one second and I'll be outside. However, the kick on the control stick did not send me as I expected out of the burning coffin that my faithful Bf 109 now was. The parachute was caught in the cockpit frame, and flames were already spreading all over the plane, which was now falling down like a stone and dragging me along. I grabbed the antenna mast with one hand, trying at the same time to push myself off the fuselage with the legs. In vain! So I was going to die at the last moment, being almost free? I still don't know how I managed to free myself at last. I suddenly felt that I was falling and spinning in the sky. Thank God! I was so concerned that I almost hit the harness release switch instead of pulling the rip cord. At the last moment I realized that I had undone the lock. I was again terrified when I thought how close it had been for me and the chute to fall to the ground separately. And that wouldn't have been nice, especially to me. After a moment I felt a sharp pull and now I was hanging safe in the harness.

I noticed a black cloud of smoke down below. My aircraft had fallen there. I thought I would hang on a tree in a moment in the Forest de Boulogne like some monkey. Fortunately, my parachute caught a tall poplar, folded and let me fall quite gently on a soft, humid meadow. So far the tension had been keeping me composed, but now I lost the composure altogether.¹

Galland found himself in the Navy hospital at Hardighen, where he was soon visited by Gen.

¹ An excerpt from Adolf Galland's "Die Ersten und die Letzten", Schneekluth.

Spójrzcie jakich mam pilotów – zdaje się mówić Adolf Galland pokazując oficerom ogon Bf 109 jednego ze swoich pilotów. Pierwsze z zaznaczonych zwycięstw to pewnie maszyna francuska. Czerwiec 1941 roku.

Look what pilots I have – Adolf Galland seems to be saying while showing officers the tail of one of his men's Bf 109. The first marked victory must have been a French machine. June 1941.



Via M. J. Murawski

naparłem na osłonę. Nagle odpadła i została natychmiast porwana przez pęd powietrza. Jeszcze tylko chwila i będę na zewnątrz. Jednak kopnięcie drąką sterowego nie wyrwało mnie, jak się tego spodziewałem, z płonącej trumny, jaką był w tej chwili mój wierny Bf 109. Spadochron zaklinował się o ramę kabiny, a płomienie obejmowały już cały samolot, który teraz spadał jak kamień w dół ciągnąc mnie ze sobą. Jedną ręką chwyciłem maszt anteny jednocześnie odpychając się nogami od kadłuba. Na próżno! A więc mam zginać w ostatniej chwili, będąc już niemal wolnym? Do dzisiaj nie wiem jakim sposobem udało mi się w końcu uwolnić. Naraz poczułem, że spadam w dół kręcąc się w powietrzu. Dzięki Bogu! Byłem tak przejęty, że o mały włos nie uderzyłem w zamek uwalniający mnie z pasów zamiast pociągnąć za uchwyt spadochronu. W ostatnim momencie zorientowałem się, że odblokowałem już zabezpieczenie. Znowu ogarnęło mnie przerażenie, gdy uświadomiłem sobie jak niewiele brakowało, abyśmy ja i spadochron spadli na ziemię osobno. A to nie byłoby przyjemne, zwłaszcza dla mnie. Po chwili poczułem ostre szarpnięcie i już wisiałem bezpiecznie na linkach spadochronu.

Pod sobą zauważyłem czarną chmurę dymu. Tam spadła moja maszyna. Wydawało mi się, że za chwilę zawisnę na drzewie w Forest de Boulogne wisząc jak jakaś małpa. Na szczęście mój spadochron zahaczył o wysoką topolę, złożył się i dzięki temu opadłem w miarę łagodnie na miękką, błotnistą łąkę. O ile do tej pory napięcie trzymało moje nerwy na wodzy, teraz zupełnie oklapłem.”¹

Galland trafił do szpitala marynarki wojennej w Hardinghen, gdzie niebawem odwiedził go Gen. Maj. Theodore Osterkamp. Wieloletni przyjaciel Gallanda bardzo ucieszył się z tego, że dowódca JG 26 przeżył tą ciężką walkę, a także powiedział mu, że za 69 zwycięstw i odwagę na polu walki przyznano mu Miecze do Liści Dębowych z Krzyżem Rycerskim.

22 czerwca niemiecka armia runęła całą swoją potęgą na Związek Sowiecki i większość sił Luftwaffe została skierowana do wsparcia ofensywy. Dla pilotów JG 26 i JG 2 nie miało to większego znaczenia – oni nadal robili swoje tocząc zaciekłe walki z lotnictwem brytyjskim. Do końca miesiąca JG 26 zestrzeliła jeszcze 28 brytyjskich

Maj. Theodore Osterkamp. Galland's old friend was very happy that JG 26 commander had survived the tough combat, and also told him that he had been awarded the Swords to the Leaves to his Knight's Cross for the 69 victories and combat courage.

On June 22 the German army fell in its full power on the Soviet Union and most Luftwaffe forces were directed to support the offensive. JG 26 and JG 2 pilots were not so much concerned about it – they still did their thing fighting hard with the RAF. By the month's end JG 26 shot down 28 more British aircraft, no less than 26 of them being Spitfires. German casualties were five pilots dead and four wounded. Among those killed were both young pilots just come from flight schools and "Schlageter" veterans. One of the latter was commander of 8 Staffel, Oblt. Gustav "Micky" Sprick, with 31 kills to his score. On June 28, as he was fighting Spitfires, the right wing of his Bf 109F-2 broke off on pulling out of a dive, the aircraft entering into a deadly spin, leaving the pilot no chance of survival. That resulted in an examination of all JG 26 aircraft and discovery of numerous defects at the roots of wings. The "suspicious" machines were immediately sent to repair shops at Antwerp, where entire wings were replaced and the points of fastening reinforced.

July began awfully. The RAF made Circus 29 on the 2nd, dispatching twelve Blenheims to Lille. As usual, they were escorted by a swarm of Spitfires. JG 26 pilots claimed seven opponents shot down, and Adolf Galland once more miraculously escaped death. Let's listen to his words: "My first mechanic, Uffz. Meyer, mounted additional cockpit armor without my knowledge. It was, indeed, a good solution, but when I was closing the canopy I bruised myself pretty badly. I told him off like hell, which I regretted a few minutes later. I flew my first, introductory flight in this machine on July 2, and it turned out to be this aircraft's last combat sortie. A bomber formation with fighter escort attacked St. Omer. I led the whole JG 26, took a good position, gave an order to attack, and dived first. I passed the escorts by and closed on the bombers. While on a slight turn, I fired at a Blenheim of the group of the first three from 200 meters, almost crashing into it. Debris fell off its fuselage and starboard engine, smoke and flames appeared – its end was certain. I did not see the falling site, as I was engaged by Spitfires. When I evaded one, I was caught by another. I heard that irri-

¹ Fragment wspomnień z książki Adolfa Gallanda. „Die Ersten und die Letzten” Schneekluth.

samolotów, z których aż 26 były Spitfire'ami. Straty własne wyniosły pięciu poległych pilotów, a czterech innych odniosło rany. Wśród zabitych pilotów byli zarówno młodzi przybyli dopiero po szkole lotniczej, jak i wieloletni weterani „Schlagetera”. Jednym z tych ostatnich był dowódca 8 Staffel, Oblt. Gustav „Micky” Sprick, mający na swoim koncie 31 zestrzeleń. 28 czerwca podczas walki ze Spitfire'ami wychodząc z nurkowania odpadło prawe skrzydło w jego Bf 109F-2, który wpadł w śmiertelny korkociąg nie dając pilotowi szans na przeżycie. Spowodowało to sprawdzenie wszystkich samolotów w JG 26 i wykrycie licznych uszkodzeń w miejscu łączenia skrzydeł z kadłubem. Natychmiast „podejrzane” samoloty wysłano do warsztatów naprawczych w Antwerp, gdzie wymieniono im całe skrzydła i odpowiednio wzmocniono punkt mocowania.

Lipiec rozpoczął się fatalnie. Drugiego dnia miesiąca RAF wykonał Circus 29 wysyłając 12 Blenheimów nad Lille osłanianych jak zwykle przez chmurę Spitfire'ów. Piloci JG 26 zgłosili zestrzelenie siedmiu przeciwników, ale ponownie Adolf Galland cudem „wyskoczył grabarzowi spod łopaty”. Oddajmy mu głos: „*Mój pierwszy mechanik, Uffz. Meyer, bez mojej wiedzy zamontował dodatkowe opancerzenie kabiny. Właściwie było to dobre rozwiązanie, ale gdy zamykałem osłonę nabiteł sobie porządnego guza. Solidnie go obsztorcowałem czego w kilka minut później żałowałem. 2 lipca wy-*

tating rattle – my cockpit was smashed, and some debris was flying before me. I felt warm blood on the forehead and a dark shroud falling on my consciousness. Just don't fade out! I put all my energy into getting rid of the pursuer and landing. Everything was destroyed, and a 20 mm round had exploded on the head armor. Again, I had to be taken to the Hardingen hospital, but I would have certainly had my head blown away but for the armor plate. Unteroffizier Meyer got eight days' leave and 100 marks as a reward. That was the value of my head.”²

This was not the only loss of the day to JG 26. An experienced veteran, commander of 2 Staffel, Oblt. Martin Rysavy, was shot down by German heavy AA artillery while returning from a convoy escort and died in his Bf 109E-7. He had scored eight victories in 177 sorties.

Another heavy loss was sustained on July 10. On this day JG 2 and JG 26 were fighting with Circus 42 to Chocques consisting of three Stirlings and fighter escort. Strong Flak over Boulogne brought one bomber down. Chasing the fleeing bombers, commander of I Gruppe, Hptm. Rolf Pingel, made it as far as southern England. He damaged a Stirling's tail, but the gunner hit his Bf 109F-2's engine and the German turned back for France, remaining at his altitude. Then a Spitfire

² An excerpt from Adolf Galland's "Die Ersten und die Letzten", Schneekluth.

Z kabiny Bf 109F uśmiecha się młodszy brat Adolfa Gallanda, Paul. Był on jednym z dwóch braci Gallanda, którzy zginęli służąc w szeregach JG 26. Podabiną widać fragment godła 8 Staffel. Adolf Galland's younger brother, Paul, smiling in cockpit of Bf 109F. He was one of Galland's two brothers who died while serving with JG 26. Part of 8 Staffel emblem visible below cockpit.



Vin M. J. Murawski

konalem na tej maszynie swój pierwszy lot zapoznawczy, który jednocześnie okazał się jej ostatnim lotem bojowym. Formacja bombowców w osłonie myśliwców zaatakowała St. Omer. Poprowadziłem całą JG 26, zajęłem dogodną pozycję, dałem rozkaz ataku i znurkowałem jako pierwszy. Minąłem myśliwce osłony i zbliżyłem się do bombowców. Będąc w lekkim prawym skrucie ostrzelałem Blenheima z pierwszej trójki z odległości 200 metrów aż niemal do zderzenia. Z jego kadłuba i prawego silnika zaczęły sytać się strzepy i kawałki blach. Pojawił się dym i płomień – jego koniec był pewny. Nie zauważyłem miejsca jego upadku, ponieważ zostałem wciągnięty w zażartą walkę ze Spitfire’ami. Gdy umknąłem pociskom jednego, łapał mnie inny. Usłyszałem ten paskudny grzechot. Moja kabina była strzaskana, a przed moją głową przelatywały jakieś strzepy. Na czole poczułem ciepłą krew, czułem jak opada na mnie czarna zasłona. Tylko nie stracić przytomności! Całą swoją energię włożyłem w to, aby pozbyć się swojego prześladowcy i wyładować. Wszystko było zniszczone a pocisk kalibru 20 mm eksplodował na opancerzeniu głowy. Znów musiałem udać się do szpitala w Hardinghen, ale bez płyty pancernej na pewno straciłbym głowę. Unteroffizier Meyer otrzymał 8 dni urlopu nagrodowego i 100 marek. Tyle była warta moja głowa.”²

Nie była to jedyna strata tego dnia jaką poniosła JG 26. Doświadczony weteran i dowódca 2 Staffel, Oblt. Martin Rysavy, wracając z osłony konwoju został zestrzelony przez niemiecką ciężką artylerię przeciwlotniczą i zginął w swoim Bf 109E-7. Miał na swoim koncie 8 zwycięstw, które uzyskał w 177 lotach bojowych.

Kolejną ciężką stratę poniesiono 10 lipca. Tego dnia piloci JG 2 i 26 odpierali Circus 42, gdy Anglicy wysłali nad Chocques trzy Stirlingi z osłoną myśliwców. Silny ogień niemieckiego Flaku nad Boulogne zestrzelił jednego bombowca. W pogoni za umykającymi bombowcami dowódca I Gruppe, Hptm. Rolf Pingel, zapędził się aż nad południową Anglię. Uszkodził ogon Stirlinga, ale strzelec pokładowy trafił jego Bf 109F-2 w silnik i Niemiec tracąc wysokość skierował się do Francji. Wówczas podleciał do niego Spitfire i wygarnął z całego swojego arsenału. Trafiony po raz kolejny Rolf Pingel nie miał innego wyjścia jak siadać na brzuchu

closed upon him and opened fire from all its weapons. Hit one more time, Rolf Pingel could but belly-land on a field and get captured. He had a total of 22 aerial victories. His aircraft was repaired by the English and was the first Bf 109F that they put their hands on. It underwent intensive testing at the Air Fighting Development Unit, where it was crashed on October 20. At that time JG 26 was already receiving a newer version of the “Fritz” – Bf 109F-4. It featured a more powerful engine, the DB 601E, which let it attain a speed of 628 km/h at 11,600 m. Following pilots’ criticism, the aircraft was armed with a 20 mm cannon instead of a 15 mm one.

Two I Gruppe pilots distinguished themselves particularly in early July. One was Lt. Horst Ulenberg, who commanded 2 Staffel and within a short period of time claimed seven kills. The last two were achieved on the 11th, when he got a group of Spitfires near Dunkirk. His destiny came the next day – he fell victim to Spitfires over Coquelles with sixteen victories to his tally. The other was commander of 1 Staffel, Oblt. Josef “Pips” Priller, who brought home a victory from almost every sortie. He shot down a Spitfire of 72 Sqn over Dunkirk on the 14th for his fortieth victory. Soon, Priller received the Oak Leaves to the Knight’s Cross. Generally, JG 26 claimed 96 victories in July, of which thirteen came on the 23rd – three Spitfires fell to Adolf Galland in this combat. Among the victims were also the first two four-engined bombers to be scored by JG 26. The first Stirling fell on the 18th to Fw. Jäckel near Lille, while the second three days later to commander of I Gruppe, Hptm. Johannes Seifert.

August began with a Spitfire falling on the 3rd to Oblt. Schmid. Four days later took place fierce fights with the RAF that went on almost from dawn to dusk. The result of this combat was fourteen Spitfires and a Hurricane falling at a price of one wounded pilot. Three victories were Oblt. Schmid’s, and two each Oblt. Galland’s, Hptm. Schöpfel’s, Oblt. Priller’s and Oblt. Schneider’s. August 9 was another day of combat toil, with fourteen Spitfires shot down for one killed pilot. Again, three victories then were claimed by Oblt. Schmid, and two by each Galland and Schöpfel.

² Fragment wspomnień z książki Adolfa Gallanda. „Die Ersten und die Letzten” Schneekluth.

Malowaniem symboli odniesionych zwycięstw zajmowali się malarze należący do kompani warsztatowej. Każda belka była pieczęlowicie nanoszona przy pomocy szablonu. Ten Bf 109F należał prawdopodobnie do Hptm. Seiferta.

Victory markings were painted by painters from FBKs. Each bar was carefully applied by means of a stencil. This Bf 109F was probably flown by Hptm. Seifert.



Via M. J. Murawski

na polu (dostał się do niewoli). Na swoim koncie miał 22 zwycięstwa powietrzne. Jego samolot został naprawiony przez Anglików i był pierwszym Bf 109F jaki dostał się w ich ręce. Był intensywnie testowany w Air Fighting Development Unit, gdzie uległ zniszczeniu w kraksie 20 października. W tym samym czasie JG 26 otrzymała już nowszą wersję „Fritza” – Bf 109F-4. Posiadała ona mocniejszy silnik DB 601E, co pozwoliło jej osiągnąć 628 km/h na wysokości 11600 metrów. Na skutek krytycznych uwag pilotów samolot został uzbrojony w działko kalibru 20 zamiast 15 milimetrów.

W początkach lipca szczególnie wyróżniło się dwóch pilotów I Gruppe. Pierwszym z nich był Lt. Horst Ulenberg dowodzący 2 Staffel, który w krótkim czasie zgłosił siedem zestrzeleń. Ostatnie dwa uzyskał 11 lipca, gdy dopadł grupę Spitfire'ów w okolicy Dunkierki. Jego los dopełnił się następnego dnia – padł ofiarą Spitfire'ów nad Coquelles, gdy miał na swoim koncie 16 zestrzeleń. Drugim był dowódca 1 Staffel, Oblt. Josef „Pips” Priller, który niemal z każdej walki przywoził zwycięstwa. 14 lipca zestrzelił nad Dunkierką Spitfire'a z 72 Sqn, który był jego czterdziestą ofiarą. Niebawem Priller otrzymał Liście Dębowe do Krzyża Rycerskiego. Ogółem w lipcu JG 26 meldowała 96 zwycięstw, z których 13 odniesiono 23 lipca – podczas tej walki trzy Spitfire'y zgłosił Adolf Galland. Wśród zestrzelonych samolotów znalazły się także dwa pierwsze czterosiłnikowe bombowce jakie wpisano na listę zwycięstw JG

One of the latter's victories was very unusual. When III separated after the combat, Schöpfel headed singly for his base at Liegescourt. Suddenly he noticed four Spitfires going west. He attacked from above, and after the last burst his machine dived steeply, while the other aircraft kept flying without any reaction. The German started after the escaping Spitfire, seeing no signs of damage on it. The British pilot raced above the ground, jumping over bushes, trees and houses, while Schöpfel was chasing, unable to get him. The warn air just above the ground opened the Bf 109F's radiator flaps, lowering the speed. At last, he took a good firing position and set his sights on the enemy. He pressed the trigger, but the guns were not discharged. Schöpfel had disposed of all his ammunition during the previous combat. In this case, there was no point chasing further. However, the English pilot did not know that, so the German decided to put pressure upon him as long as they were over French territory. Speed high, he closed upon it from starboard and astern. At the same instant, to his great surprise, Schöpfel saw a white trail of smoke left by the Spitfire. The trail was getting thicker. The propeller stopped and the Spit force-landed east of Marquise. The German circled above the aircraft, putting down its code (for the victory claim) and saw the pilot come out of the cockpit, so he wagged his wings. Before German soldiers arrived, the English pilot discharged an explosive

26. Pierwszego Stirlinga strącił 18 lipca Fw. Jäckel koło Lille, a drugiego trzy dni później nowy dowódca I Gruppe, Hptm. Johannes Seifert.

Sierpień rozpoczął się zestrzeleniem Spitfire'a w dniu 3 sierpnia przez Oblt. Schmida, a cztery dni później doszło do zażartych walk powietrznych z RAF, które toczono niemal od świtu do zmierzchu. Rezultatem tych zmagani było zestrzelenie 14 Spitfire'ów i jednego Hurricane'a za cenę jednego rannego pilota. Trzy zwycięstwa zaliczył Oblt. Schmid, a po dwa Obstlt. Galland, Hptm. Schöpfel, Oblt. Priller i Oblt. Schneider. 9 sierpnia był kolejnym dniem ciężkich zmagani, w których stracono 14 Spitfire'ów za cenę jednego poległego pilota. Trzy zwycięstwa odniósł wówczas ponownie Oblt. Schmid, a po dwa Galland i Schöpfel.

Jedno ze zwycięstw tego ostatniego było bardzo nietypowe. Kiedy III Gruppe rozdzieliła się po zacieklej walce, Schöpfel skierował się samotnie w stronę własnego lotniska Liegescourt. Nagle zauważył grupkę czterech Spitfire'ów lecących na zachód. Zaatakował je z góry i po krótkiej serii ostatnia maszyna ostro znurkowała, a pozostałe samoloty leciały dalej bez jakiegokolwiek reakcji. Niemiec ruszył w ślad za uciekającym Spitfire'em i nie zauważył u niego żadnych oznak uszkodzeń. Brytyjczyk pędził nad ziemią, przeskakując krzaki, drzewa i domy, a Schöpfel pędził za nim nie mogąc go dopaść. Rozgrzane powietrze tuż przy ziemi otworzyło klapy chłodnic Bf 109F zmniejszając prędkość. Wreszcie zajął dobrą pozycję strzelecką i chwycił go w celownik. Naciśnął spust, ale strzały nie padły. Całą swoją amunicję Schöpfel wystrzelał w poprzedniej walce. W takim wypadku dalsza pogoń nie miała sensu. Jednak Anglik nie wiedział o tym, więc Niemiec postanowił naciskać go tak długo, dopóki będzie nad terenem Francji. Na dużej prędkości zbliżył się do niego od tyłu z prawej strony. W tym samym momencie ku swojemu ogromnemu zaskoczeniu, Schöpfel zobaczył za Spitfire'em smugę białego dymu. Dym stawał się coraz gęstszy. Śmigło stanęło i „Spit” wylądował przymusowo na wschód od Marquise. Niemiec okrążył maszynę notując jego oznaczenia (do raportu o zwycięstwie) i zobaczył jak pilot wychodzi z kabiny, więc pomachał mu skrzydłami. Zanim zbliżył się do niego niemieccy żołnierze Anglik odpalił ładunek wybuchowy, który zniszczył środkową część ka-

to to destroy the center fuselage³. Later, the aide told Schöpfel that one round had hit the Spitfire's engine cylinder during the first attack. If he had not pressed the pilot, forcing him into flying at top speed, the latter would probably have reached England without difficulties.

The toil of combat against the RAF continued throughout the August, the excellent weather conducing to it. But the Germans were up to another surprise for the English. Since mid-August, they were using first FW 190s of II./JG 26, for the time being sortieing together with Bf 109E-7s. On the 14th, while fighting the Polish Northolt Wing, Lt. Heinz Schenk of 6./JG 26 brought down one Spitfire, and this was the first victory won with the FW 190. Paradoxically, it was Schenk himself who became the first front line loss on a Focke Wulf. After a fight with Spitfires on the 29th, Schenk came within reach of the German AA near Dunkirk, which unhesitatingly opened fire on him. The hit FW 190 crashed into the ground on a beach south of the town, killing the pilot.

September was not so hot as August, and it resulted in a less heated activity in the air. One of the biggest battles in the first half of the month happened on the 4th over the Dutch coast, where nine Spitfires and a Blenheim were claimed downed for no loss. Three fighters were scored by a new commander of 8 Staffel, Hptm. Schmid, and two by Oblt. Müncheberg, who had just returned from the Mediterranean Sea. Further ten Spitfires went down on the 17th, but this time three German pilots lost their lives, while two others suffered injuries.

On the 18th the English shot down their first FW 190. Commander of II./JG 26, Hptm. Walter Adolph, was leading nine Focke Wulfs on an escort sortie for a big tanker sailing along the Belgian Coast when three British Blenheims covered by Spitfires Vs of 41 Sqn appeared in the vicinity of Blankenberge. In the short fight that followed, Ofw. Roth shot down one bomber, but nobody saw what happened to Adolph. A search mission gave no results and his body was discovered only three weeks later on a Belgian beach. 88 Sqn ap-

³ There was a radio device mounted in there whose construction the English wanted to keep secret from the Germans at any cost.

dluba³. Zastępca powiedział później Schöpfelowi, że w trakcie pierwszego ataku jeden pocisk trafił w cylinder silnika Spitfire'a. Gdyby nie naciśkał pilota i nie zmusił go do lotu z maksymalną prędkością, prawdopodobnie osiągnąłby on Anglię bez żadnych problemów.

Zażarte walki z RAF trwały przez cały sierpień czemu sprzyjała doskonała pogoda. Jednak Niemcy szykowali już Anglikom kolejną niespodziankę. Od połowy sierpnia do akcji weszły pierwsze FW 190 z II/JG 26, które na razie wykonywały loty wspólne z Bf 109E-7. 14 sierpnia podczas walki z polskim Northolt Wing Lt. Heinz Schenk z 6./JG 26 zestrzelił jednego Spitfire'a i było to pierwsze zwycięstwo odniesione na FW 190. Paradoksalnie to właśnie Schenk był pierwszą frontową stratą Focke Wulfów. 29 sierpnia po walce ze Spitfire'ami Schenk znalazł się w zasięgu niemieckiej artylerii przeciwlotniczej koło Dunkierki, która bezceremonialnie otworzyła do niego ogień. Trafiony FW 190 roztrzaskał się o ziemię na plaży na południe od miasta przynosząc śmierć pilotowi.

Wrzesień nie był już tak upalnym miesiącem jak sierpień, co spowodowało zmniejszenie aktywności lotnictwa. Do jednej z największych bitew w pierwszej połowie miesiąca doszło 4 września nad holenderskim wybrzeżem, gdy bez strat własnych zgłoszono zestrzelenie 9 Spitfire'ów i Blenheimów. Trzy myśliwce zaliczył nowy dowódca 8 Staffel, Hptm. Schmid, a dwa Oblt. Müncheberg, który dopiero co wrócił znad Morza Śródziemnego. Kolejnych 10 Spitfire'ów zestrzelono

appeared to have lost two Blenheims in this engagement, the second having fallen to Adolph, who was attacked by Flg Off Babbage while circling over the victim and shot down on the instant. The Blenheim he had defeated would have been his 26th victory.

The greatest battle of September that JG 26 took part in came on the 21st. No less than nineteen Spitfires were claimed shot down. On the 27th came further eleven victories, including a Blenheim scored by Hptm. Schmid, who had earlier dealt with two Spitfires. This officer's total was racing up to achieve forty kills on October 3, after three new victories.

The losses of the period were not big, most being young, sometimes very promising, pilots. Adolf Galland recalls: *"Peter Göring (...) perished on scoring his first victory over the Channel. He was a peer to my younger brother and a very good friend of his. They were inseparable, so I decided to get them both to my JG 26. Peter Göring was a talented fighter pilot and at the same time a nice and well-behaved youth, enjoying his comrades' respect, which could not have been said with reference to his uncle, whose status in terms of respect, authority and being liked dropped considerably with the fighter pilots."*

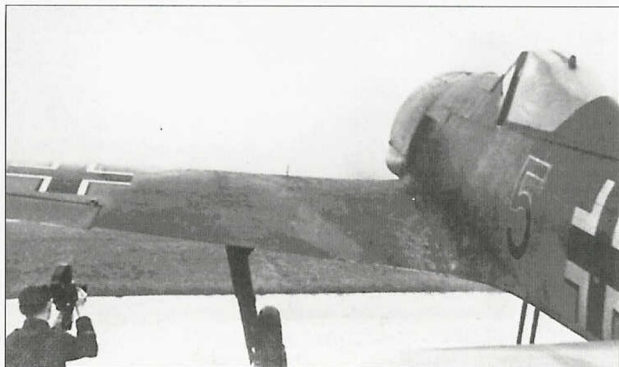
On October 13 I was sortieing with Peter Göring for my wingman against a group of heavily escorted Blenheims. Climbing towards the "Furniture wagons"⁴, we flew through the cover of Spitfires, which were to our right and left. To such a young, enthusiastic man it was very exciting to see such a number

³ Znajdowała się tam radiostacja, której budowę Anglicy za wszelką cenę chcieli ukryć przed Niemcami.

⁴ Furniture wagon ("Möbelwagen") – German fighter pilots' slang for an enemy bomber.

Początkowo FW 190A-1 wzbudzał wielkie zainteresowanie także operatorów kronik filmowych. Tę maszynę z 5./JG 26 kamerzysta „dopał” podczas kołowania na start jesienią 1941 roku.

At first, the FW 190A-1 roused great interest in newsreel makers. This 5./JG 26 machine was captured while taxiing for take-off in Autumn of 1941.



Via M. J. Murawski

17 września, ale tym razem zginęło trzech niemieckich pilotów a dwóch innych odniosło rany.

18 września Anglikom udało się zestrzelić pierwszego FW 190. Dowódca II./JG 26, Hptm. Walter Adolph, na czele 9 Focke Wulfów eskortował duży zbiornikowiec płynący wzdłuż belgijskiego wybrzeża, gdy w rejonie miejscowości Blankenberge pojawiły się trzy brytyjskie Blenheimy osłanianie przez Spitfire'y V z 41 Sqn. W trakcie krótkiej walki Ofw. Roth zestrzelił jednego bombowca, ale nikt nie zauważył co stało się z Adolphem. Akcja poszukiwawcza nie przyniosła rezultatów i jego ciało odnaleziono dopiero trzy tygodnie później na belgijskiej plaży. Okazało się, że 88 Sqn stracił w tym starciu dwa Blenheimy i drugi padł ofiarą właśnie Adolpha, który krążąc nad zestrzeloną ofiarą został zaatakowany przez Flg Off Babbage'a i w jednej chwili zestrzelony. Strącony przez niego Blenheim byłby jego 26 zwycięstwem.

21 września miała miejsce największa bitwa powietrzna z udziałem pilotów JG 26 tego miesiąca – zameldowano o zestrzeleniu aż 19 Spitfire'ów. W dniu 27 września odniesiono kolejnych 11 zwycięstw, w tym jednego Blenheim strąconego przez Hptm. Schmid, który wcześniej rozprawił się także z dwoma Spitfire'ami. Konto zwycięstw tego oficera rosło w błyskawicznym tempie i 3 października po kolejnych trzech strąceniach doszło do 40 zestrzeleń.

Straty w tym okresie nie były duże i większość z nich stanowili młodzi piloci, którzy czasami jednak byli bardzo obiecującymi lotnikami. Wspomina Adolf Galland:

„Peter Göring (...) poległ po swoim pierwszym zwycięstwie nad Kanalem. Był rówieśnikiem mojego młodszego brata i bardzo się ze sobą przyjaźnili. Byli nierozłączni, więc postanowiłem obu sprowadzić do mojej JG 26. Peter Göring był zdolnym pilotem myśliwskim a także miłym i dobrze wychowanym młodzieńcem cieszącym się powszechnym szacunkiem kolegów, czego nie można było powiedzieć o jego wujku, którego poważanie, autorytet i sympatia wiele straciły wśród pilotów myśliwskich.

13 października polecałem z Peterem Göringiem jako moim bocznym przeciw formacji bombowców Blenheim z silną eskortą myśliwców. Wznosząc się do „Meblarek⁴” przelecieliśmy przez osłonę Spitfire'ów,

of Spitfires. 'Fire, Peter!' I said to him as he was 200 meters behind a bomber, some fifty meters away from me. After a first burst, his machine went into a dive. There was nobody after him. I saw him dive and end up in an explosion on the ground. He had died on scoring his first victory, probably hit in the head.”⁵

Galland also brought down a Blenheim and after that a Spitfire in this engagement. To this he added three more fighters on the 21, raising his tally to 92. Two other victories were scored by Hptm. Priller, and six by other pilots.

In October III Gruppe received an order to relocate from Liegescourt to Coquelles on the Channel Coast and to take a training on FW 190s. It was this unit's technical officer, Oblt. Rolf Schrödter, who found the cause of the BMW engine's bottom cylinder of the rear bank getting overheated. It just sufficed to arrange part of the exhaust system differently, which could be done in field conditions.

November 6 saw commander of 8 Staffel, Hptm. Schmid, take off for the last time. After encountering a group of Spitfires from 452 Sqn over the Channel, Schmid rolled his Bf 109F-4 "black 1" over the wing to shoot down one in a fast attack for his 45th victory. He acted very carelessly, though, by dropping to sea level. As he was circling around his sinking victim, he caught a wave with his wing to disappear in the foam and fountains of water. Two other Spitfires were downed by FW 190s from 6./JG 26, but Schmid's loss was a serious blow to the "Schlageter". His successor as commander of 8 Staffel was Oblt. Karl Borris.

November was relatively calm. Scrambles and patrols continued, but aerial combat was rare. The biggest battle took place on the 8th, when the English deployed two squadrons of fighter-bomber Hurricanes covered by five Spitfire squadrons over the St. Pol distillery. Another phase of the mission was Circus 110, i.e. twelve Blenheims escorted by eleven fighter squadrons, despatched to bomb the rolling stock repair shops at Lille. JG 26 and JG 2 scrambled to fight off this attack, having a number of engagements with the RAF aircraft. JG 26 claimed fourteen kills, while JG 2

⁴ „Meblarka” („Möbelwagen”) – w żargonie niemieckich pilotów myśliwskich bombowiec nieprzyjaciela.

⁵ An excerpt from Adolf Galland's "Die Ersten und die Letzten", Schneekluth.

które znajdowały się z naszej lewej i prawej strony. Dla młodego rozentuzjasmowanego młodzika widok takiej ilości Spitfire'ów był bardzo podniecający. – Strzelaj, Peter! – powiedziałem do niego, gdy znajdował się 200 metrów za bombowcem w odległości 50 metrów ode mnie. Po pierwszej serii jego maszyna weszła w nurkowanie. Za nim nie było nikogo. Widziałem jak nurkuje, kończąc lot eksplozją na ziemi. Zginął po uzyskaniu swojego pierwszego zwycięstwa, prawdopodobnie trafiony w głowę.”⁵

W tym samym starciu Galland także stracił Blenheim, a potem również Spitfire'a. Kolejne trzy myśliwce dołożył 21 października podnosząc swoje konto do 92 zestrzeleń. Dwa inne zwycięstwa odniósł Hptm. Priller, a pozostali piloci jeszcze sześć.

W październiku III Gruppe otrzymała rozkaz przebazowania się z Liegescourt do Coquelles nad brzegiem Kanału La Manche i przeszkolenia na samolotach FW 190. To właśnie oficer techniczny tej jednostki, Oblt. Rolf Schrödter, odkrył przyczynę przegrzewania się dolnego cylindra tylniej gwiazdy silnika BMW. Wystarczyło jedynie nieco inaczej poprowadzić część układu wydechowego, co można było wykonać w warunkach polowych.

6 listopada dowódca 8 Staffel, Hptm. Schmid wystartował do walki po raz ostatni. Nad Kana-

sem. Two victories apiece were Oblt. Galland's (his 94th and 95th), Hptm. Priller's (57th and 58th) and Hptm. Müncheberg's (58th and 59th).

Adolf Galland shot down his last opponent during his service with JG 26 on November 18, catching a Spitfire west of Boulogne. This was his 96th victory. In the evening he left for Berlin to attend the funeral of Ernst Udet, who had committed a suicide on the previous morning at home. As he was returning to his unit, he received an even more depressing piece of news. Later he recalled this: "I was going back to the Channel with commander of JG 2, Oesau, when our train stopped at a small station of Lippe. The stationmaster walked alongside the train shouting my name: 'Oberstleutnant Galland requested to the telephone!' I got off. The man in a red hat was very anxious. Perhaps it had never happened in the history of his small station that he should have stopped a long-distance train because of state affairs. I took the handset. Gen. Bodenschatz was on the other side. He asked whether I was sitting. When I said 'no', he told me to do so at once. He spoke quickly: 'Mölders is dead. You must immediately return to Berlin. A fast train will arrive there in fifty minutes – please get on it. It's the Reich's Marshall order!' I took my suitcase and shook hands with Oesau.”⁶

⁵ Fragment wspomnień z książki Adolfa Gallanda. „Die Ersten und die Letzten” Schneekloth.

⁶ An excerpt from Adolf Galland's "Die Ersten und die Letzten", Schneekloth.



Via M. J. Murawski

W 8./JG 26 stosowano nietypowe małe numery zarówno w Bf 109E jak i Bf 109F. Tutaj widzimy Bf 109F-3 z czarną 3 oraz godłem pod kabiną. Lato 1941 roku.

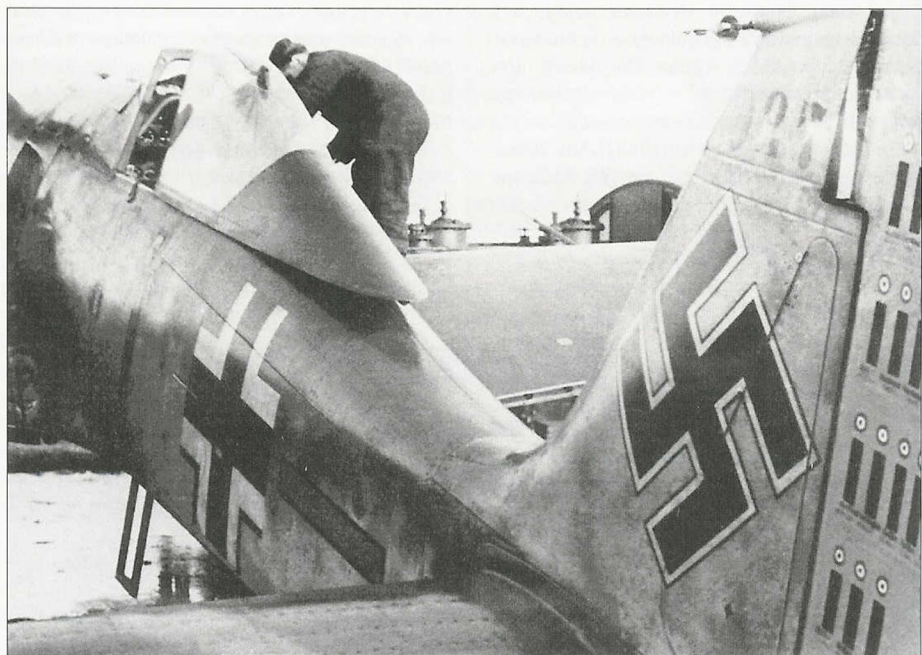
8./JG 26 used unusually small numbers on both Bf 109Es and Bf 109Fs. Here, Bf 109F-3 with black "3" and emblem below cockpit. Summer of 1941.

łem La Manche Niemcy napotkali grupkę Spitfire'ów z 452 Sqn. Schmid przewalił swojego Fw 109F-4, „czarna 1” przez skrzydło i w szybkim ataku zestrzelił jednego z nich jako swoje 45 zwycięstwo. Postąpił jednak bardzo lekkomyślnie zniżając się tuż nad wodę. Gdy okrążał swoją tonącą ofiarę zahaczył skrzydłem o fale i zniknął w głębinach wśród piany i wodnego pyłu. Dwa inne Spitfire'y zostały zestrzelone przez Fw 190 z 6./JG 26, ale strata Schmid'a była poważnym ciosem dla „Schlagetera”. Jego następcą na stanowisku dowódcy 8 Staffel został Oblt. Karl Borris.

Listopad był miesiącem względnie spokojnym. Kontynuowano starty alarmowe i patrole, ale do walk powietrznych dochodziło rzadko. Największe starcie miało miejsce 8 listopada, gdy Anglicy wystali nad destylarnię w St. Pol dwa dwyizjony myśliwsko-bombowych Hurricane'ów

Werner Mölders, formerly commander of JG 51 and the first pilot to score 100 victories, died on November 22 while going to Udet's funeral when his He 111, carrying him onboard as a passenger, crashed during a storm at Breslau airfield (now Wrocław, Poland). Thus Galland was assigned to the post left by Mölders, i.e. General der Jagdflieger. His replacement as commander of JG 26 was Gerhard Schöpfungel, whose III Gruppe was taken by “Pips” Priller. The ceremony of taking over command took place on December 5 at Audembert airfield in the presence of Hermann Göring.

Ten Spitfires were shot down in December, six of these falling victim to JG 26 on the 8th. One of the kills was Hptm. Müncheberg's, who thus reached a total of sixty. But 1941 ended in a tragedy to 6 Staffel. On the 20th they were mov-



Via M. J. Murawski

Ogon Fw 190A-1 (W.Nr. 027, brązowa 1 + –) z 6./JG 26 należąca do Oblt. Waltera Schneidera, stojącej na lotnisku Moorseele w Belgii. Dowódca 6./JG 26 zginął 22 grudnia 1941 roku, gdy wraz z czterema innymi pilotami rozbił się podczas mgły. Pilotował wówczas Fw 190A-2.

Tail of Fw 190A-1 (W. Nr. 027, brown 1 + –) of 6./JG 26 flown by Oblt. Walter Schneider. Moorseele airfield, Belgium. Commander of 6./JG 26 died on December 22, 1941 when he and four other pilots crashed in fog. He was then flying an Fw 190A-2.

osłanianych przez pięć dywizjonów Spitfire'ów. Drugą fazę ataku stanowił Circus 110 czyli 12 Blenheimów pod eskortą 11 dywizjonów myśliwców, które miały zbombardować zakłady naprawy taboru kolejowego w Lille. Do odparcia ataku wystartowała JG 26, a także JG 2, staczając szereg zacieklých starć z myśliwcami RAF. Piloci JG 26 meldowali 14 zestrzeleń, a JG 2 kolejnych sześć zwycięstw. Po dwa zestrzelenia meldowali Obstlt. Galland (zwycięstwa numer 94 i 95), Hptm. Priller (57-58) i Hptm. Müncheberg (58-59).

Adolf Galland zestrzelił ostatniego przeciwnika podczas służby w JG 26 w dniu 18 listopada, gdy dopadł na zachód od Boulogne jednego Spitfire'a. Było to jego 96 zwycięstwo. Wieczorem odjechał do Berlina na pogrzeb Ernsta Udet'a, który poprzedniego ranka popełnił samobójstwo we własnym mieszkaniu. Gdy wracał do swojej jednostki otrzymał jeszcze bardziej zdrgocącą wiadomość. Później tak wspominał to wydarzenie: „*Razem z dowódcą JG 2, Oesau'em, wracaliśmy nad Kanał, gdy nasz pociąg zatrzymał się na małej stacji w Lippe. Zawia dowca szedł wzdłuż pociągu i wykrzykiwał moje nazwisko: 'Oberstleutnant Galland proszony do telefonu!' Wyśzedłem. Mężczyzna w czerwonej czapce był bardzo zdenerwowany. Zapewne w całej historii swojej niewielkiej stacji nigdy mu się nie zdarzyło, aby musiał zatrzymać dalekobieżny pociąg ze względu na sprawy państwowe. Chwyciłem słuchawkę. Po drugiej stronie linii był generał Bodenschatz. Spytał mnie czy siedzę. Kiedy zaprzeczyłem powiedział, żebym natychmiast to uczynił. Powiedział mi szybko: 'Mölders nie żyje. Musi pan natychmiast wracać do Berlina. Za 50 minut przybędzie tam szybki pociąg i proszę do niego wsiąść. To rozkaz marszałka Rzeszy!' Wziąłem swoją walizkę i drżącą ręką pożegnałem się z Oesau'em.*”⁶

Werner Mölders, poprzednio dowódca JG 51 i pierwszy pilot, który uzyskał 100 zestrzeleń, zginął 22 listopada udając się na pogrzeb Udet'a, gdy He 111, którym leciał jako pasażer rozbił się podczas burzy na lotnisku Breslau (Wrocław). W ten sposób Galland został wyznaczony na stanowisko, które pozostawił Mölders czyli General der Jagdflieger. Jego następcą jako dowódca JG 26 został Gerhard Schöpfel, którego III Gruppe objął „Pips” Priller. Ceremonia przekazania dowództwa odby-

ła się w Wevelghem to Abbeville-Drucat. The FW 190s were flying southwest at low altitude led by commander of 6./JG 26, Oblt. Walter Schneider. When the planes arrived in the region of Artois, they were suddenly surrounded by dense fog, and "Jap" Schneider lost his bearings. The pilots kept flying, but it seemed like they were sinking deeper into the milk-white substance with each kilometer they covered. The formation soon scattered in these ever worsening conditions, and each one tried to reach the destination on his own. Unfortunately, five pilots crashed into hills and died. Among them was Walter Schneider, very popular with his comrades for his piano-playing, stepping and juggling five bottles at a time at parties. He had twenty British aircraft to his score. He was now replaced by Oblt. Otto Behrens.

Towards the end of 1941 JG 26 began to receive first FW 190A-2s, which had been cured of almost all the "teething problems" of the new fighter. This re-equipped the rest of JG 26. Now Focke Wulfs were also given to Stab, stationed at Audembert, and I Gruppe, which occupied St. Omer airfield under Maj. Johannes Seifert. The FW 190A-2 had an improved BMW 801 engine and more decent armament – two 20 mm cannons instead of the fuselage-mounted machine guns.

1942 – change of Tactics

A very harsh winter limited sorties during the first months of 1942, which allowed the pilots to rest before the coming "hunting season". January saw very few aerial combats – JG 26 lost only three aircraft in this month. In February happened the first of the two main actions that the Luftwaffe was to undertake in the West that year – it was operation Cerberus-Donnerkeil.

Brest continued to be the base of the battle cruisers *Schamhorst* and *Gneisenau* and the heavy cruiser *Prinz Eugen*, which were immobilized there by the British fleet. Over the last six months the RAF had made no less than 300 attempts to sink or cause damage to the vessels, but all these efforts had been unsuccessful. Now, fearing a seeming menace to Norway, Adolf Hitler decided to move the cruisers into the fjords to make the English give up the idea of performing a landing operation in the

⁶ Fragment wspomnień z książki Adolfa Gallanda. „Die Ersten und die Letzten” Schneekluth.

ła się 5 grudnia na lotnisku Audembert w obecności Hermanna Göringa.

W grudniu zestrzelono 10 Spitfire'ów, z których sześć padło łupem pilotów JG 26 w dniu 8 grudnia. Jedno ze zwycięstw uzyskał wówczas Hptm. Miincheberg podnosząc swoje konto do 60 zestrzeleń, do których dołożył jeszcze dwa w dniu 16 grudnia. Jednak rok 1941 zakończył się tragedią 6 Staffel. 20 grudnia nastąpiły przenosiny z Wevelghem na lotnisko Abbeville-Drucat. FW 190 leciały na niskiej wysokości w kierunku południowo-zachodnim prowadzone przez dowódcę 6/JG 26, Oblt. Waltera Schneidera. Gdy samoloty znalazły się w rejonie Artois nagle pojawiła się bardzo gęsta mgła i „Jap” Schneider stracił orientację w terenie. Piloci lecieli dalej, ale zdawać by się mogło, że z każdym przebytym kilometrem wnioskują coraz bardziej w mleczno-białą wata. W stale pogarszających się warunkach pogodowych szyk wkrótce rozpadł się i każdy na własną rękę próbował dotrzeć do celu. Niestety pięciu pilotów roztrzaskało się o wzgórze i zginęło. Był wśród nich również bardzo popularny wśród kolegów Walter Schneider, który zasłynął z tego, że na zabawach potrafił grać na pianinie, stepować i żonglować pięcioma butelkami jednocześnie. Na jego koncie znajdowało się 20 zestrzelonych samolotów brytyjskich. Jego miejsce zajął teraz Oblt. Otto Behrens.

Pod koniec 1941 roku do JG 26 zaczęły napływać pierwsze samoloty FW 190A-2, w których zlikwidowano już niemal wszystkie bolączki „wieku niemowlęcego” nowego myśliwca. Dzięki temu przebrojono resztę JG 26. Teraz Focke Wulfy otrzymał również Stab stacjonujący w Audembert oraz I Gruppe, która pod dowództwem Majora Johanna Seiferta zajmowała lotnisko St. Omer. FW 190A-2 miał udoskonalony silnik BMW 801 oraz silniejsze uzbrojenie – zamiast przykadłubowych kaemów – dwa działka kalibru 20 milimetrów.

1942 – zmiana taktyki

Bardzo ostra zima ograniczała loty bojowe w pierwszych miesiącach 1942 roku, co pozwoliło odpocząć pilotom przed nadchodzącym „sezonem łowieckim”. W styczniu do walk powietrznych dochodziło bardzo rzadko i JG 26 straciła w tym miesiącu tylko trzy samoloty. W lutym natomiast miała miejsce pierwsza z dwóch głów-

area. The long route across the Atlantic and around Scotland appeared too much of a challenge to the Reich's leader, so he ordered the vessels to transfer to the home waters across the Channel under heavy destroyer and fighter escort. The arrangement of the air cover was left to the newly appointed General der Jagdflieger, Adolf Galland, who decided to use for this purpose all the aircraft present in the area, i.e. JG 1, JG 2 and JG 26 as well as the fighter school instructors and Bf 110 night fighters – 252 aircraft in total. Between January 22 and February 10 all the assigned fighter units took part in eight top secret training sessions devoted to the cooperation with the Kriegsmarine, during which 450 individual sorties were flown altogether.

The operation was scheduled for February 12. Galland created a network of overlapping sectors along the entire route where aircraft were to land after completed patrols. This was to aid in maintaining a constant cover of 16-32 fighters patrolling at both low and high altitude in complete radio silence. Other pilots were to wait on the ground in readiness.

The warships left the harbor at night and remained unnoticed until 11.30, the first English reaction taking place only two hours later. The weather had been foggy since morning, and leaden dark clouds were hanging low above the Channel. German fighters were continually hovering over the heavy seas. In the afternoon six Swordfish torpedo biplanes of 825 Sqn were suddenly sighted in the mist vapors flying under cover of ten Spitfires of 72 Sqn. It became obvious that the English had discovered the operation. The obsolete biplanes deployed against the patrolling Luftwaffe fighters were just a “desperate cry”.

Despite the German vessels' AA gunfire, at 13.45 the FW 190s of III Gruppe backed up by the Bf 109s of II/JG 2 rushed head-on at the biplanes, which were flying low above the sea. The 20 mm rounds literally shot away the upper plane of the leading Swordfish. Now they had to extend their flaps and landing gear in order to assume a good firing position relative to the 170 km/h-speeding target. All the biplanes were shot down within two minutes, but nine Swordfishes were claimed in the great confusion. III/JG 26 claimed three victories (Oblt. Naumann two, Lt. Paul Galland one), while JG 2 further six.

nych akcji jakie musiała podjąć Luftwaffe na zachodzie Europy w tym roku. Była to Operacja Cerberus-Donnerkeil.

W porcie Brest wciąż stacjonowały niemieckie krążowniki liniowe „Scharnhorst” i „Gneisenau” oraz ciężki krążownik „Prinz Eugen” zablokowane tam przez brytyjską flotę. W ciągu ostatniego półroczia RAF aż 300 razy próbował zatopić bądź uszkodzić okręty, ale wszystkie te ataki okazały się nieskuteczne. Obecnie Adolf Hitler w obawie przed rzekomym zagrożeniem Norwegii postanowił przerzucić krążowniki do fiordów, aby ich pobyt tam zniechęcił Anglików przed próbą desantu. Długa trasa przez Atlantyk i wokół Szkocji wydała się przywódcy III Rzeszy zbyt ryzykownym wyzwaniem, rozkazał więc, aby okręty przeszły na macierzyste wody przez Kanał La Manche pod silną osłoną niszczycieli i lotnictwa. Zorganizowanie osłony powietrznej powierzono nowo mianowanemu General der Jagdflieger, Adolfowi Gallandowi, który postanowił wykorzystać w tym celu wszystkie posiadane w rejonie myśliwce czyli JG 1, 2 i 26 oraz instruktorów ze szkoły myśliwców i nocne myśliwce Bf 110 – łącznie 252 samoloty. Pomiedzy 22 stycznia a 10 lutego wszystkie wyznaczone jednostki myśliwskie Luftwaffe wzięły udział w ośmiu otoczonych ścisłą tajemnicą ćwiczeniach poświęconych współpracy z Kriegsmarine, podczas których wykonano łącznie 450 indywidualnych lotów eskortowych.

Radio silence was no longer necessary, and the actions of the German forces entered the crucial stage. British bomber attacks were expected any time. German fighters took off from airfields nearest to the coast to constantly hover above the vessels. Ofw. Starke of 9./JG 26 failed to return to base during this time, probably having caught the waves and gotten lost. III Gruppe's main formation was attacked by Spitfires of 72 Sqn and Ofw. Kosłowski and Uffz. Stavenhagen of 9 Staffel died fighting just above the water.

Shortly after that Fw. Glunz of 4 Staffel, who had gotten airborne last owing to take-off problems, flew singly to the Channel and saw a group of aircraft among the clouds. Taking them for his Gruppe, he joined the formation, but when the clouds thinned out, he saw that he was flying... in the rear of a formation of 25 Spitfires! The overall surprise was so great that there was no reaction at first. Glunz fired a burst into the middle of the formation to prevent an attack by the enemy. He engaged with one Spitfire. The five-minute combat seemed interminable – he was all wet, his throat dry. But his FW 190 did not receive a hit. At last, he disengaged and returned to base.

Fw. Pinkenroth of 3./JG 26 had less luck, getting shot down and killed by Spitfires from 401 Sqn near Calais. The Canadians also lost a pilot who was shot down into captivity by Fw. Babenz.

Przegląd silnika BMW 801 na lotnisku JG 26. Wiosna 1942 roku.
Servicing BMW 801 engine at JG 26's airfield. Spring 1942.



Via M. J. Murawski



Via M. J. Murawski

Półgodzinne pogotowie bojowe. Widzimy tutaj trzy rodzaje mundurów od bojowego po galowy. Half-hour combat readiness. Here we can see three types of uniform – from combat to gala type.

Operację Cerberus-Donnerkeil zaplanowano na 12 lutego. Galland utworzył łańcuch nachodzących na siebie sektorów rozciągniętych wzdłuż całej trasy rejsu, gdzie miały lądować samoloty po zakończeniu patrolu. Miało to pomóc w utrzymaniu stałej osłony 16-32 myśliwców patrolujących zarówno na małym, jak i na wysokim pułapie, przy zachowaniu całkowitej ciszy radiowej. Na ziemi w pogotowiu bojowym mieli znajdować się kolejni piloci.

Okręty wyszły w nocy z portu i pozostały niezauważone przez Anglików aż do godziny 11.30, a pierwsza ich reakcja miała miejsce dopiero dwie godziny później. Od rana panowała mglista pogoda, a nad Kanałem wisały nisko ciężkie, szare chmury. Nad ołowianymi falami bez przerwy krążyły niemieckie myśliwce. Po południu w oparach mgły dostrzeżono nagle sześć dwupłatowych samolotów torpedowych Swordfish z 825 Sqn osłanianych przez 10 Spitfire'ów z 72 Sqn. Dla wszystkich stało się jasne, że Anglicy dowiedzieli się już o operacji. Wobec patrolujących myśliwców Luftwaffe zadanie załóg archaicznych dwupłatów było tylko krzykiem rozpacz.

Pomimo ognia okrętowej własnej artylerii przeciwlotniczej o 13.45 piloci FW 190 z III Grupy ruszyli do ataku czołowego na lecące tuż nad wodą dwupłatowce wsparci przez Bf 109 z II./JG 2. Pociski kalibru 20 mm dosłownie odstrzeliły gór-

At that time arrived first waves of escorted RAF bombers. A Schwarm of 7 Staffel attacked a group of six Spitfires, shooting down three; shortly after this, they got two Wellingtons, but these were not credited to them by the OKL. Such a problem did not affect I Gruppe, which got a group of Hampdens – two fell to Fw. Fröhlich and Uffz. Fast, while a Hurricane was scored by Lt. Uiberacker. When British torpedo Hudsons and Beauforts commenced an attack on the vessels, German fighters responded with successful attacks in that they prevented torpedoes from being accurately dropped, even though they did not shoot any of these aircraft down. Apart from that, Oblt. Ragotzi of 8./JG 26 brought down one of their cover Spitfires. The last victory for JG 26 was claimed at 17.08 by Fw. Glunz – it was a Spitfire.

The operation was successful all the way. JG 26 was credited with seven kills, with Babenz's and Fröhlich's victories remaining unconfirmed. Casualties were four pilots. The Kriegsmarine warships safely reached the destination (apart from hitting mines on the way), passing in front of the powerful Royal Navy. The British forces lost seventeen fighters, twenty bombers and six Swordfishes. The English pride had been seriously hurt, and mentioning February 12, 1942 was to them the greatest insult ever since.

A special training unit (Ergänzungjagdgruppe West) was formed at the end of February – it was

ny płat prowadzącego Swordfisha. Teraz, abyając odpowiednią pozycję strzelecką do celu lecącego z prędkością 170 km/h, trzeba było wysunąć podwozia i klapy. W przeciągu dwóch minut wszystkie dwupłatowce zostały zestrzelone, ale w powstałym zamieszaniu zgłoszono strącenie 9 Swordfishów. Piloci III./JG 26 meldowali trzy zestrzelenia (dwa Oblt. Naumann i jedno Lt. Paul Galland), a JG 2 kolejnych sześć zwycięstw.

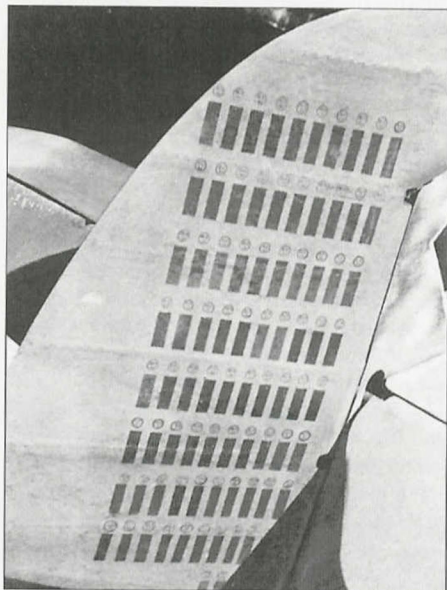
Utrzymywanie ciszy radiowej nie miało już sensu i działania niemieckiego lotnictwa weszły w decydującą fazę. W każdej chwili spodziewano się kolejnych ataków brytyjskich bombowców. Nad okrętami bezustannie wisiały niemieckie myśliwce startujące z lotnisk położonych najbliższej wybrzeża. W tym czasie do bazy nie wrócił Ofw. Starke z 9./JG 26, który prawdopodobnie zahaczył o grzbiety fal i zginął. Główna formacja III Gruppe została zaatakowana przez Spitfire'y z 72 Sqn i w walce tuż nad wodą zginęli Ofw. Koslowski oraz Uffz. Stavenhagen z 9 Staffel.

Krótko potem Fw. Glunz, który z powodu problemów przy starcie wzbił się w powietrze jako ostatni pilot 4 Staffel i poleciał nad Kanał samotnie, dostrzegł pośród chmur grupę samolotów, którą uznał za maszyny swojej Gruppe. Dołączył do nich, ale gdy chmury nieco się przerzedziły zorientował się, że leci... na końcu formacji 25 Spitfire'ów! Ogólne zaskoczenie było tak wielkie, że w pierwszej chwili nikt nie zareagował. Glunz oddał serię w środek formacji nie chcąc dopuścić do zaatakowania go przez nieprzyjaciela. Uwikał się w walkę z jednym Spitfire'em. Walka trwająca pięć minut była dla niego wiecznością. Był cały spocony, w gardle miał sucho, ale jego FW 190 nie został ani razu trafiony. Wreszcie oderwał się od przeciwnika i wrócił na lotnisko.

Tyle szczęścia nie miał Fw. Pinkenroth z 3./JG 26, który został zestrzelony przez Spitfire'y z 401 Sqn w okolicy Calais i zginął. Kanadyjczycy również stracili jednego pilota wziętego do niewoli – zestrzelili go Fw. Babenz.

W tym czasie nadleciały pierwsze fale bombowców RAF z osłoną. Schwarm z 7 Staffel zaatakował grupę sześciu Spitfire'ów zestrzelując trzy z nich, a zaraz potem dopadł również dwa Wellingtony, ale zwycięstwa te nie zostały zatwierdzone przez OKL. Podobnych problemów nie

for preparation of young flight school graduates for frontline service. The unit was stationed at Cazaux and provided training of posted pilots for JG 26, and also JGs 1, 2 and 5. Then, 10(Jabo)/JG 26 under Hptm. Karl Plunser was officially formed on March 10 at Arques near St. Omer. The problem was manning the unit, so individual Staffel commanders mounted "purgings". Thus Jabostaffel received the particularly disobedient Fw. Fröhlich of 2./JG 26 and Uffz. Fischer of 7./JG 26, who had mocked his commander, Oblt. Mietusch, when the latter fell off a horse during a ride. Only Ofw. Busch volunteered, and so the initial strength of Jabostaffel was... four pilots! Bf 109F-4/B fighter-bombers employed the hit-and-run principle. Their objectives were industrial facilities, electric power plants, gas works, military depots, railroad stations and coastal shipping. The first target for the 10(Jabo)/JG 26 pilots was a factory at Folkestone.



Via M. J. Murawski

Ster kierunku jednego z Bf 109F należących do Adolfa Gallanda, gdzie wymalowano oznaczenia 84 zwycięstw powietrznych. W każdym kółku znajdowała się data każdego zestrzelenia.

Rudder of one of Adolf Galland's Bf 109Fs with 84 victory markings painted. Each circle has date of respective victory in it.



Archiwum

Bf 109 F-4/B 10.(Jabo)/JG 26, lato 1942.

Bf 109 F-4/B 10.(Jabo)/JG 26, Summer 1942.

mieli piloci I Gruppe, gdy dopadli grupę Hampdenów – dwa z nich zestrzelili Fw. Fröhlich i Uffz. Fast, a Hurricane'a wpisał na swoje konto Lt. Uiberracker. Gdy do ataku na okręty przystąpiły brytyjskie samoloty torpedowe Hudson i Beaufort nie mieckie myśliwce – choć nie zestrzeliły żadnego z nich – to swoimi atakami skutecznie udaremniły celne zrzucenie torped. Ponadto Oblt. Ragotzi z 8./JG 26 zestrzelił jednego z osłaniających je Spitfire'ów. Ostatnie zwycięstwo dla JG 26 zgłosił o 17.08 Fw. Glunz strącając Spitfire'a.

Operacja zakończyła się całkowitym sukcesem. Pilotom JG 26 zaliczono siedem zwycięstw, a zestrzelenia Babenza i Fröhlicha pozostały niepotwierdzone. Straty własne wyniosły czterech pilotów. Okręty Kriegsmarine bezpiecznie dotarły do celu (jeśli nie liczyć wejścia na miny) defilując przed nosem potężnej Royal Navy. Brytyjskie lotnictwo straciło 17 myśliwców, 20 bombowców i sześć Swordfishy. Duma Anglików została poważnie naruszona i od tej pory najgorszą obelgą dla nich było wspomnienie dnia 12 lutego 1942 roku.

Pod koniec lutego utworzono specjalną jednostkę treningową (Ergänzungsgadgruppe West), która miała przygotowywać młodych pilotów po szkołach lotniczych do służby frontowej. Jednostka ta stacjonowała w Cazaux i prowadziła szkolenie przyszłych pilotów dla JG 26, a także JG 1, 2 i 5. Z kolei 10 marca na lotnisku Arques koło St. Omer została oficjalnie sformowana 10.(Jabo)/JG 26 pod dowództwem Hptm. Karla Plunsera. Problemem okazało się skompletowanie pilotów do nowej jednostki, więc poszczególni dowódcy Staffel zrobili u siebie „czystkę”. Do Jabostaffel trafił w ten sposób wyjątkowo niezdyplomowany Fw.

Combat activity over France became more animated on March 13, when Circus 114 in the form of a Boston formation and strong fighter escort was deployed over Hazebrouck. JG 26 failed to break through to the bombers, but they claimed eight Spitfires shot down. Thanks to the FW 190's advantage over the British fighters, 35 enemy aircraft were shot down by the end of March with minimum casualties, one being a hurt commander of 6./JG 26, Oblt. Behrens.

The FW 190's advantage over Spitfires was confirmed in fights of April 4. Twelve Bostons were escorted by fourteen Spitfire squadrons to St. Omer and engaged in numerous fierce fights over northwest France. The German fighter attack tactics were very simple and at the same time effective. When one group of FW 190s simulated an attack on the Spitfires, making them perform an evasive action, another group fell on them out of the sun or from behind the clouds. Caught while making the maneuver, the Spits came right in front of the German guns. The Germans' faster Focke Wulfs let them pass through the British formation like a bullet, leaving behind smoke and fire of falling British aircraft. On April 4, JG 26 pilots shot down fourteen Spitfires in eleven minutes for no single loss! One was brought down by commander of 11./JG 26, Hptm. Müncheberg, for his 66th victory. In the afternoon the British despatched rescue machines over the Channel to find the shot-down RAF airmen – then Fortune smiled on "Pips" Priller, who made a flash attack to bring down a Spitfire of 129 Sqn, thus scoring his 62nd victory.

This tactics used by the FW 190 pilots were simply deadly. On March 8 two Spitfires went down, but this time Ofw. Gerhardt was hurt. Two

Fröhlich z 2./JG 26 oraz Uffz. Fischer z 7./JG 26, który wyśmiewał się ze swojego dowódcy, Oblt. Mietuscha, gdy ten spadł z konia podczas przejażdżki. Dobrowolnie zgłosił się tylko Ofw. Busch i w ten sposób Jabostaffel liczyła początkowo... czterech pilotów! Myśliwce bombardujące Bf 109F-4/B operowały według zasady „atak i uciezka”. Ich celami były zakłady przemysłowe, elektrownie, gazownie, składy materiałów wojennych, stacje kolejowe i przybrzeżna żegluga. Pierwszym celem pilotów 10(Jabo)/JG 26 była fabryka w Folkestone.

Ożywienie walk nad Francją nastąpiło 13 marca, gdy w ramach Circus 114 RAF wysłał nad Hazebrouck formację Bostonów w silnej osłonie myśliwców. Pilotom JG 26 nie udało się przedrzeć do bombowców, ale zgłosili zestrzelenie 8 Spitfire'ów. Dzięki przewadze FW 190 nad myśliwcami brytyjskimi do końca marca zestrzelono 35 samolotów przeciwnika przy minimalnych stratach własnych – między innymi ranny został dowódca 6./JG 26, Oblt. Behrens.

days later further six fighters were downed, Adolf Galland's both brothers, Paul and Wilhelm-Ferdinand, being among the victors. They scored their fifth victories on this occasion. However, two German pilots perished in this combat. April 12 was similar, with JG 26 claiming fourteen RAF aircraft shot down. The English took vengeance for their losses on the following day, shooting down five FW 190s, while JG 26 claimed seven victories.

The last week of April was the prelude to particularly hard combat which filled the summer of 1942. JG 26 claimed 45 victories over that period, itself losing three dead and one wounded pilot. Hptm. Müncheberg scored eight victories, achieving a total of 75. This was also when 10(Jabo)/JG 26 sustained its first loss. On April 24 they successfully bombed a Folkestone fuel depot, but AA fire hit the Bf 109F-4/R1 flown by Fw. Fröhlich, who crashed into the Channel and died. He then had five victories to his score and 65 sorties completed, ten of these as a Jabo pilot. His body was discovered in July on a Dutch beach.



Via M. J. Murawski

FW 190A-2 często miały zdemonstrowane zewnętrzne działka MG FF ze skrzydeł, gdyż piloci niemieccy uważali je za mało efektywne i ograniczające prędkość samolotu.

FW 190A-2s often had outboard MG FF wing cannons dismounted, as German pilots considered them ineffective and limiting aircraft's speed.

Przewaga FW 190 nad Spitfire'ami potwierdziła się w walkach jakie miały miejsce 4 kwietnia. Tego dnia 12 Bostonów eskortowanych przez 14 dywizjonów Spitfire'ów skierowało się nad St. Omer i doszło do wielu zażartych walk nad północno-zachodnią Francją. Taktyka ataku niemieckich myśliwców była bardzo prosta, a jednocześnie niezwykle skuteczna. Gdy jedna grupa FW 190 markowała atak na Spitfire'y i te wykonywały unik, ze strony słońca lub zza chmur spadała na nie inna grupa. Przylapane w trakcie manewru „Spity” wchodziły wprost pod lufy Niemców, którzy dzięki większej prędkości Focke Wulfów przechodzili przez formację brytyjską jak nóż przez masło pozostawiając za sobą dym i ogień spadających na ziemię brytyjskich samolotów. 4 kwietnia piloci JG 26 w ciągu 11 minut zestrzelili 14 Spitfire'ów bez żadnych strat własnych! Jednego ze Spitfire'ów posłał do ziemi dowódca II/JG 26, Hptm. Müncheberg, jako swoje 66 zwycięstwo. Po południu, gdy Brytyjczycy wysłali nad Kanał samoloty ratownicze, aby od-

Even the British admitted during this period that JG 26 and their FW 190s were the undisputable master of the air over West Europe. Some RAF airmen swore that they had seen Germans insolently make vertical rolls for fun near their Spitfire Mk.V formations. The Germans felt no fear of the enemy and, moreover, caused the RAF heavy losses – in March alone the British lost 32 Spitfires, the losses rising to 104 fighters in April! The first decade of May was no better, further 35 Spitfires and thirty pilots being lost. JG 26 claimed 27 victories and to this JG 2 added its 31. After a Spitfire scored on May 9 north of Gravelines, Hptm. Priller's tally rose to 71. The second half of May saw twenty more Spitfires downed, the overall losses of JG 26 being two pilots killed in combat and a captured Uffz. Fischer of 10(Jabo)/JG 26.

A perfect example of the "Schlageter" pilots' tactics may be the battle of June 1 near Ostend and Dunkirk. Circus 178 to northern Belgium consisted of eight Hurribombers covered by fourteen fighter squadrons – 168 Spitfires altogether. From



Via M. J. Murawski

5 grudnia 1941 roku Adolf Galland uroczystie opuścił szeregi JG 26 w obecności Hermana Göringa. Na pierwszym planie jego Bf 109F-6/U uzbrojony w dwa działka kalibru 20 mm i dwa kaemy MG 131.

On December 5, 1941 Adolf Galland left the ranks of JG 26 during a celebration participated in by Herman Göring. In the foreground his Bf 109F-6/U armed with two 20 mm cannons and two MG 131 machine guns.

szukały zestrzelonych lotników RAF, poszczęściło się „Pipsowi” Prillerowi, który w jednym błyskawicznym ataku zestrzelił Spitfire’a ze 129 Sqn odnosząc w ten sposób swoje 62 zwycięstwo.

Taktyka wykorzystywana przez pilotów FW 190 była wprost zabójcza. 8 marca zestrzelono dwa Spitfire’y, ale tym razem ranny został Ofw. Gerhardt. Dwa dni później zestrzelono sześć kolejnych myśliwców, a wśród zwycięzców byli obaj bracia Adolfa Gallanda, Paul i Wilhelm-Ferdinand, którzy odnieśli w ten sposób swoje piąte zwycięstwa. Jednak tym razem w walce poległo dwóch niemieckich pilotów. Podobnie było 12 kwietnia, gdy JG 26 zgłosiła zestrzelenie 14 samolotów RAF. W ciągu następnego tygodnia Anglicy wzięli odwet za poprzednie straty i zestrzelili pięć FW 190 – w tym okresie JG 26 meldowała siedem własnych zwycięstw.

Ostatni tydzień kwietnia był preludium do niezwykle zażartych walk, jakie miały miejsce w lecie 1942 roku. JG 26 zgłosiła w tym czasie 45 zwycięstw tracąc w walkach trzech poległych i jednego rannego pilota. Hptm. Müncheberg uzyskał osiem zestrzeleń dochodząc do liczby 75 zwycięstw. W tym czasie pierwszą stratę poniosła 10(Jabo)/JG 26. 24 kwietnia skutecznie zaatakowano bombami skład paliw w Folkestone, ale ogień artylerii przeciwlotniczej trafił Bf 109F-4/R1 pilotowanego przez Fw. Fröhlicha, który rozbił się w Kanale i zginął. Miał wówczas na swoim koncie pięć zwycięstw i 65 misji bojowych, w tym 10 jako pilot Jabo. Jego ciało odnaleziono w lipcu na holenderskiej plaży.

W tym okresie już nawet Brytyjczycy przyznawali, że piloci JG 26 i ich FW 190 są absolutnymi władcami przestworzy nad zachodnią Europą. Niektórzy lotnicy RAF przysięgali, że widzieli jak w pobliżu formacji ich Spitfire’ów Mk.V Niemcy beczelnie wykonywali dla zabawy pionowe beczki. Niemcy czuli się zupełnie bezkarnie, a co gorsza zadawali RAF bolesne straty – tylko w marcu stracono 32 Spitfire’y, aby w kwietniu doliczyć się utraty już 104 myśliwców! W pierwszej dekadzie maja wcale nie było lepiej i stracono w tym czasie kolejnych 35 Spitfire’ów i 30 pilotów. Piloci JG 26 zgłosili w tym okresie 27 zwycięstw, a JG 2 jeszcze 31. Po zestrzeleniu Spitfire’a w dniu 9 maja na północ od Gravelines konto Hptm. Prillera wzrosło do 71 zwycięstw. W drugiej połowie maja stracono kolejnych 20 Spitfire’ów, a ogólne



Via M. J. Murawski

Zima na zachodzie Europy nie była tak surowa jak w Rosji. Kiedy na wschodzie niemieccy żołnierze marzli z zimna na lotnisku Audembert nie ma nawet śladu śniegu. Herman Göring również nie ma na szyi szalika. Winter in West Europe was not as harsh as in Russia. As German soldiers froze in the East, there was no trace of snow at Audembert. Herman Göring is not wearing a scarf around his neck.

St. Omer-Arques scrambled I./JG 26 led by Hptm. Seifert, while from Wevelghem – III./JG 26 under “Pips” Priller. East of Ostend the Germans made a classic attack out of the sun on Debden Wing, shooting down the formation leader and eight other Spitfires and damaging five more in several minutes. The “Schlageter” claimed thirteen kills, Maj. Schöpfel among the victors (this was his fortieth) as well as Hptm. Seifert (35th), Hptm. Priller (73rd), Oblt. Zink (twentieth) and Oblt. Borris (nineteenth). None of the German fighters sustained serious damage.

Next day saw another fight, in which commander of 5./JG 26, Oblt. “Wutz” Galland shot down two Spitfires, and Lt. Sternberg one. The only loss was Fw. Schieffer, who was killed. The Canadian 403 Sqn took a beating before noon. It was flying top cover for North Weald Wing, which flew a sweep in the St. Omer area. The new commander and great ace of the Battle of England, Sqn Ldr “Al” Deere of New Zealand,

straty JG 26 wyniosły w tym miesiącu dwóch poległych w walkach pilotów oraz wziętego do niewoli Uffz. Fischera z 10(Jabo)/JG 26.

Doskonałym przykładem taktyki pilotów „Schlagetera” jest starcie jakie miało miejsce 1 czerwca w okolicach Ostendy i Dunkierki. W ramach operacji Circus 178 nad północną Belgię Anglii wysłali 8 Hurribomberów osłanianych przez 14 dywizjonów myśliwskich liczących łącznie 168 Spitfire’ów. Do ataku wystartowała z lotniska St. Omer-Arques 1./JG 26 Hptm. Seiferta, a z Wevelghem III./JG 26 „Pipsa” Prillera. Na wschód od Ostendy Niemcy wykonali klasyczny atak od strony słońca na Debden Wing strącając w ciągu kilkunastu minut dowódcę formacji i 8 innych Spitfire’ów, a kolejnych pięć uszkadzając. Piloci „Schlagetera” zgłosili 13 zestrzeleń, a wśród zwycięzców byli Maj. Schöpfel (było to jego 40-te zestrzelenie), Hptm. Seifert (35.), Hptm. Priller (73.), Oblt. Zink (20.) i Oblt. Borris (19.). Żaden z niemieckich myśliwców nie odniósł poważniejszych uszkodzeń.

Nazajutrz rano doszło do kolejnej walki, w której dowódca 5./JG 26, Oblt. „Wutz” Galland stracił dwa Spitfire’y, a Lt. Sternberg trzeciego. Jedyną stratą był poległy Fw. Schieffer. Przed południem oberwało się pilotom kanadyjskiego 403 Sqn lecącego jako górna osłona North Weald Wing wykonującego wymiatanie w rejonie St. Omer. W tym locie prowadził ich nowy dowódca i wielki as Bitwy o Anglię, Sqn Ldr „Al” Deere z Nowej Zelandii, mający na swoim koncie 17 zwycięstw. Na przechwycenie przeciwników poderwała się w powietrze z lotniska Abbeville-Drucat II./JG 26 pod dowództwem Hptm. Müncheberga oraz część 1./JG 26 i gdy Deere dostrzegł zbli-

with seventeen victories to his score, was the leader. To intercept the enemy, II./JG 26 led by Hptm. Müncheberg and part of I./JG 26 were scrambled from Abbeville-Drucat, and when Deere saw the approaching Germans, he treated lightly his comrades’ warnings about the advantage of JG 26 pilots. When one Gruppe of FW 190s rushed at them, “Al” ordered the men to make a maneuver the Germans knew was successful during the Battle of England but which was unreasonable in the existing conditions – to into three sections according to a predetermined pattern. And then a tragedy happened. While the Spitfires were making this basic turn, Müncheberg’s pilots, so far hidden in the clouds 500 meters above, fell upon them. The battle did not take long, but only three of the twelve Spitfires returned to base, while two others emergency-landed at Manston and one of these was written off. The remaining seven machines were lost in the Channel waters, and only one pilot was rescued. The Germans claimed eight kills, including Müncheberg’s two, which raised his total to 81. No losses were sustained at that.

Such heavy losses could not happen always, so the British decided to obtain a serviceable FW 190 at any cost in order to examine it in detail and work out combat tactics. They made various fancy plans for such an operation, even devising an action to steal a new fighter from a Luftwaffe airfield and fly it to England. It would have seemed that the Germans were aware of these intentions, for the FW 190-equipped units transferred to inland bases every evening and only returned to operational airfields on the next morn-



Via M. J. Murawski

FW 190A-2 uzbrojony w cztery działka i dwa kaemy dał Niemiec-
kim lotnikom znaczącą przewagę
nad samolotami przeciwnika.
Najważniejsze jednak, że usunię-
cie w nim początkowe problemy
z przegrzewaniem się silnika.

FW 190A-2, armed with four cannons and two machine guns, gave German airmen considerable advantage over enemy aircraft. Most importantly, however, the initial engine overheating issue was resolved in it.

żających się Niemców zlekceważył wcześniejsze ostrzeżenia swoich kolegów o przewadze jaką dysponują piloci JG 26. Gdy jedna Grupa FW 190 ruszyła do ataku „Al” nakazał wykonanie znanego Niemcom manewru, który sprawdził się w czasie Bitwy o Anglię, ale teraz nie miał racji bytu – rozdzielenie się na trzy części według ustalonego planu. I wówczas nastąpiła tragedia. W trakcie wykonywania tego podręcznikowego wręcz zwrotu na Spitfire'y spadli piloci Müncheberga, kryjący się do tej pory w chmurach 500 metrów wyżej. Starcie nie trwało długo, ale z 12 Spitfire'ów do bazy wróciły tylko trzy, dwa inne wylądowały awaryjnie w Manston i jednego z nich odesłano na złom. Pozostałych siedem maszyn pochłonęły wody Kanału i uratowano tylko jednego pilota. Niemcy zgłosili 8 zestrzeleń, w tym dwa Müncheberg podnosząc swoje konto do 81. Nie poniesiono przy tym żadnych strat własnych.

Tak wysokie straty nie mogły trwać wiecznie i Brytyjczycy postanowili za wszelką cenę zdobyć sprawnego FW 190, aby dokładnie go zbadać i opracować taktykę walki. Brytyjczycy snuli różne fantastyczne plany takiej operacji i zaplanowali nawet akcję dywersyjną mającą na celu wykradnięcie z lotniska Luftwaffe nowego myśliwca i jego przelot na teren Anglii. Zdawałoby się, że Niemcy wiedzą o tych zamiarach, gdyż każdego wieczora jednostki wyposażone w FW 190 przelatywały do baz w głębi lądu i wracały na lotniska operacyjne rankiem następnego dnia. Jednak wszystkie te zabiegi nie ustrzegły ich przed zwykłym przypadkiem, który włożył w ręce Brytyjczyków nowiutkiego FW 190A-3, gdy 23 czerwca po walce powietrznej pilot III./JG 2 wylądował omyłkowo w brytyjskiej bazie Pembrey⁷.

Białe gwiazdy nad Europą

Lipiec okazał się miesiącem przełomowym tego roku z kilku powodów. 4 lipca w rocznicę amerykańskiego Dnia Niepodległości formacja sześciu Bostonów z amerykańskiego 15 BS wspólnie z sześcioma Bostonami z 226 Sqn RAF

ing. But all these measures failed to prevent a simple accident that gave the British a brand new FW 190A-3, when a III./JG 2 pilot mistakenly landed at the British base of Pembrey on June 23.⁷

The white Stars over Europe

July was sort of a breakthrough for a couple of reasons. On the 4th, the American Independence Day, six Bostons of the US 15 BS along with six Bostons of 226 Sqn RAF made a raid on JG 1 airfields in Holland. It was the first, short, step of the USAF in the European theater of operations. Although two Bostons with American crews were lost, this was undoubtedly the sign of an oncoming storm. Another Allied move was to introduce into service the Spitfire Mk. IX with a new Rolls Royce Merlin 61 engine rated at 1660 HP and with a two-step compressor. The compressor activated automatically at 6,400 m, which allowed the "Nines" to attain 625 km/h at 7,600 m. The ceiling was no less than 14,300 m. This aircraft had an excellent rate of climb and dive speed, thus making the FW 190's supremacy over West Europe no longer valid. The IX's baptism of fire took place on July 30, when 64 Sqn pilots claimed five FW 190s shot down for no loss to themselves. In fact, the English shot down only one German fighter, killing Oblt. Heck of 2/JG 26, but they certainly became confident of the new fighter's capabilities.

So the times of the German pilots "happy hunting" would definitely end. It was soon to turn out that the second half of 1942 was the beginning of a period of "natural selection" among the Luftwaffe units based in the West. The advent of first four-engined US bombers brought along a completely new type of combat. The Germans quickly understood that they had to assume a more defensive attitude in view of the new menace. To make things worse, on July 21 JG 26 was left by its long-time member, commander of II Gruppe, Hptm. Joachim Müncheberg, who was posted to JG 51 on the eastern front for a tour as Geschwaderkommo-

⁷ Więcej na ten temat w książce Krzysztofa Janowicza „JG 2 Richthofen 1942-1943” ML nr 4. Wydawnictwo KAGERO, 2002.

⁷ More on that in Krzysztof Janowicz's "JG 2 Richthofen 1942-1943", ML no. 4, KAGERO, 2002.

wykonała nalot na lotniska JG 1 w Holandii. Był to pierwszy – maleńki jeszcze – kroczek sił powietrznych Stanów Zjednoczonych na europejskim teatrze działań wojennych. Stracono co prawda dwa Bostony z amerykańskimi załogami, ale bez wątpienia był to pierwszy zwiastun nadchodzącej burzy. Kolejnym posunięciem Aliantów było wprowadzenie do służby Spitfire'ów Mk. IX z nowymi silnikami Rolls Royce Merlin 61 o mocy 1660 KM z dwustopniową sprężarką. Na wysokości 6400 metrów sprężarka włączała się automatycznie, co pozwalało „Dziwiątkom” na osiągnięcie prędkości 625 km/h na wysokości 7600 metrów. Pułap maksymalny wynosił aż 14300 metrów. Samolot ten posiadał doskonale wznoszenie i prędkość nurkowania niwelując w ten sposób supremację FW 190 nad zachodnią Europą. Chrzest bojowy „Dziwiątki” przeszły w dniu 30 lipca, gdy 64 Sqn zgłosił zestrzelenie bez strat własnych pięciu FW 190. Faktycznie Anglicy zestrzelili tylko jednego niemieckiego myśliwca, w którym zginął Oblt. Heck z 2./JG 26, ale z całą pewnością nabrali wiary w możliwości nowego myśliwca.

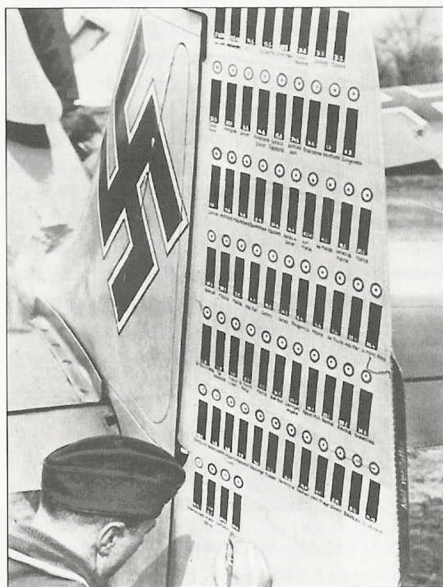
Tak więc „czasy szczęśliwych łowów” dla niemieckich pilotów miały się niebawem definitywnie skończyć. Jak wkrótce miało się okazać, druga połowa 1942 roku rozpoczęła epokę „naturalnej selekcji” w jednostkach myśliwskich Luftwaffe stacjonujących w zachodniej Europie. Pojawienie się pierwszych czterosilnikowych bombowców amerykańskich spowodowało zupełnie nowy, nieznany dotąd rodzaj powietrznych zmagania. Niemcy szybko zrozumieli, że wobec nowego zagrożenia muszą przyjąć postawę bardziej defensywną. Na domiar złego 21 lipca JG 26 opuścił jej wieloletni członek i dowódca II Gruppe, Hptm. Joachim Müncheberg, który został skierowany na front wschodni do JG 51 na „staż Geschwaderkommando”. Jochen Müncheberg mający na swoim koncie 83 zestrzelone samoloty alianckie, teraz w ciągu zaledwie kilku tygodni dołożył do swojego konta kolejne 33 zwycięstwa, po czym objął dowództwo JG 77⁸. Nowym dowódcą II./JG 26 został Hptm. „Conny” Meyer.

W pierwszej połowie lipca starcia nad zachodnią Europą nie były intensywne i JG 26 zano-

dore. Jochen Müncheberg, who had 83 Allied aircraft to his score, now added to this further 33 victories within only a few weeks, whereupon he took command of JG 77⁸. The new commander of II./JG 26 was Hptm. „Conny” Meyer.

The activity over West Europe in the first half of July was not high, JG 26 scoring only five victories. One, though, was the first reconnaissance De Havilland Mosquito, shot down on the 12th by Ofw. Leibold of I./JG 26. Following JG 2's example, 11(Höhen) Staffel was formed within JG 26 at the end of the month, this being a high-altitude unit with Bf 109G-1 fighters propelled by the DB 605 engine and fitted with a pressurized cockpit for high-altitude flights. It was designed to fight British reconnaissance craft flying at high altitudes. The first commander of 11./JG 26 was Oblt. Johannes Schmidt.

⁸ Müncheberg died on March 23, 1943, when he collided with his 135th victim over Tunisia.



Via M. J. Murawski

Usterzenie FW 190A-2 (W.Nr. 257, czarne << + -) z imponującą listą zestrzeleń autorstwa dowódcy II./JG 26, Hptm. Müncheberga.

Tail unit of FW 190A-2 (W. Nr. 257, black << + -) with impressive victory markings by commander of II./JG 26, Hptm. Müncheberg.

⁸ Müncheberg zginął 23 marca 1943 roku, gdy nad Tunezją zderzył się ze swoją 135. ofiarą.

towała tylko pięć zwycięstw. Wśród nich znalazł się jednak pierwszy samolot rozpoznawczy De Havilland Mosquito, którego zestrzelił 12 lipca Ofw. Leibold z 1./JG 26. Pod koniec miesiąca wzorem JG 2, w JG 26 utworzono 11(Höhen) Staffel czyli jednostkę wysokościową wyposażoną w myśliwcę Bf 109G-1 posiadające silnik DB 605 i ciśnieniową kabinę do lotów na dużych wysokościach. Przewidziano go do zwalczania brytyjskich samolotów rozpoznawczych latających na wysokim pułapie. Pierwszym dowódcą 11./JG 26 został Oblt. Johannes Schmidt.

Ostatni tydzień lipca przypominał wydarzenia jakie miały miejsce wiosną i latem 1942 roku i piloci JG 26 ponownie dali się mocno we znaki przeciwnikowi. 25 lipca odniesiono trzy zwycięstwa, nazajutrz już pięć, 30 lipca 12, a w dniu następnym aż 16! Straty własne w przeciągu całego miesiąca wyniosły czterech poległych i dwóch rannych w walkach pilotów. Ponadto do niewoli dostał się kolejny dowódca 10(Jabo)/JG 26, Oblt. Hans-Joachim Geburtig zestrzelony w swoim FW 190A-3/U3 przez okrętową artylerię przeciwlotniczą w rejonie Littlehampton.

Przez pierwsze dwa tygodnie sierpnia Alianci prowadzili tylko ograniczone działania nad Francją, ponieważ przygotowywali się do operacji Jubilee czyli desantu w Dieppe. Z tego też powodu intensywność operacji lotniczych znacznie osłabła i w tym okresie JG 26 na ogół trwała w pogotowiu we własnych bazach. Wszystko zmieniło się wieczorem 17 sierpnia, gdy na alarm wystartowały FW 190 z II Gruppe i w rejonie między Fécamp a Dieppe, wraz z częścią JG 2 zaatakowały formację czterosilnikowych bombowców szalenie osłoniętych parasolem Spitfire'ów. Niemcy rozpoznali bombowce jako Stirlingi, ale faktycznie po raz pierwszy napotkali swojego przyszłego śmiertelnego wroga ze znakami białej gwiazdy wkomponowanej w niebieski okrąg – B-17 Flying Fortress z amerykańskiej 97 BG, które zbombardowały największą w północnej Francji stację rozrządową w Rouen-Sotteville. Piloci niemieccy nie zdołali przedrzeć się do bombowców przez osłonę Spitfire'ów i w walkach z eskortą JG 26 meldowała cztery zwycięstwa bez strat własnych.

Operacja desantowa pod Dieppe rozpoczęła się przed świtem 19 sierpnia. Aliancki plan



Via M. J. Murawski

Hptm. Joachim Müncheberg, dowódca 11./JG 26, przez ponad dwa lata był śmiertelnym wrogiem alianckich samolotów.

For more than two years Hptm. Joachim Müncheberg, commander of 11./JG 26, was a deadly enemy of Allied aircraft.

The last week of July was similar to the events that had taken place during the spring and summer of 1942, with JG 26 once again causing much trouble to the enemy. The 25th brought three victories, the following day five, the 30th twelve, and the last day sixteen! The German casualties of the month were four killed and two injured pilots. Also, another commander of 10(Jabo)/JG 26, Oblt. Hans-Joachim Geburtig, was shot down into captivity in his FW 190A-3/U3 by a warship's AA off Littlehampton.

For the first two weeks of August the Allies pursued only limited activity over France, as they were preparing to launch Operation "Jubilee" – a landing at Dieppe. Therefore aerial operations became much less numerous in the period, which usually kept JG 26 in readiness at their bases. All changed on the evening of the 17th, when FW 190s

zakładał lądowanie oddziałów, głównie kanadyjskich, które miały zniszczyć stanowiska artylerii górujące nad plażami. Alianci mieli nadzieję na zbadanie taktyki obronnej Niemców, rozpoznanie ich możliwości oraz sił w przypadku zagrożenia desantem. Do wsparcia oddziałów desantowych zgromadzono 70 dywizjonów RAF, w tym 48 myśliwskich czyli około 750 Spitfire'ów. Na przeciw takiej potęgze JG 2 i 26 mogły wystawić jedynie po około 115 samolotów co dawało Aliantom ponad trzykrotną przewagę w samych myśliwcach.

Niemcy byli zaskoczeni desantem i początkowo ich dowództwo nie bardzo wiedziało co się naprawdę dzieje. Na ustach wszystkich było tylko jedno słowo „Inwazja!“. Nikt jednak nie wiedział nic konkretnego. O godzinie 6.20 z Abbeville wystartowali Oblt. Sternberg i Uffz. Crump, aby rozpoznać sytuację dla dowódcy Jafu 2, a w 10 minut później w powietrze wzbila się reszta 5./JG 26. Po kilku minutach lotu piloci dotarli nad Dieppe, gdzie dostrzegli lądujące na plażach barki

of II Gruppe and part of JG 2 scrambled to attack between Fécamp and Dieppe a formation of four-engined bombers with a tight cover of Spitfires. The Germans misidentified the bombers as Stirlings, although this was in fact their first encounter with their future deadly enemy which carried the marking of a white star combined with a blue circle – B-17 Flying Fortresses of the American 97 BG, which bombed the biggest marshalling yard in France at Rouen-Sotteville. The Germans did not manage to break through to the bombers for the Spitfire cover, of which they shot down four fighters with no loss to themselves.

The Dieppe operation commenced on August 19 before dawn. The Allied plan assumed a landing of, mainly Canadian, troops, which were to destroy the artillery positions overlooking the beaches. The Allies were hoping to test the German defensive strategy, their capability and strength in case of the menace of a landing operation. Seventy RAF squadrons were gathered to support the landing troops, among them 48 fight-



Via M. J. Murawski

Herman Göring z podziwem (i pewnie zazdrością) spogląda na „rozkład“ dowódcy JG 26 – 94 zwycięstwa odniesione w ciężkich walkach nad zachodnią Europą.

Herman Göring admiring (and probably envying) the JG 26 commander's "scoreboard" – 94 victories scored in hard combats over West Europe.

Wtajemniczeni mówili, że Galland kazał zamontować w kabinie swojej maszyny popielniczkę, aby mógł palić podczas lotu ulubione cygara. Ciekawe czy wyjawiał swój sekret Göringowi.

Those privy to the secret said that Galland had an ash-tray fitted in his cockpit so he could smoke his favorite cigars while sortieing. Interesting whether he revealed this secret to Göring.



Via M. J. Murawski

desantowe oraz całe niebo pokryte Spitfire'ami. Natychmiast doszło do kilku starć, w których kon- to zwycięstw JG 26 w tym dniu otworzył Ofw. Bierwirth zestrzeliwując o 6.43 Spitfire'a z 340 Sqn. Teraz nikt nie miał już wątpliwości, co dzie- sie się w okolicach Dieppe.

Natychmiast wystartowały grupki FW 190 z I i III Gruppe. Niemcy nadlecieli nad Dieppe w luź- nym szyku i ich nieskoordynowane ataki na potęż- ną osłonę Spitfire'ów przeistoczyły się w szereg in- dywidualnych pojedynków. W powietrzu zakotło- wało się od walczących samolotów. Dowódca 3./JG 26, Oblt. Hermichen, zestrzelił najpierw „Spita”, a zaraz potem zgłosił zniszczenie jednego Aircor- bra – prawdopodobnie był to również Spitfire, ale z amerykańskiej 31 FG. Inni piloci „Schlagetera” także zgłosili kilka zestrzelen, ale były również straty. Zginął Ofw. Czwilinski z 2 Staffel oraz Ofw. Gerhardt i Uffz. Rieder z 5 Staffel.

Gdy rozgorączkowni piloci wylądowali i na gorąco przeżywali starcia nad Dieppe mechanicy

er units – that was about 750 Spitfires. To opo- se this strength, JG 2 and JG 26 were only able to deploy 115 aircraft each, which gave the Allies more than a 3-to-1 advantage in fighters alone.

The Germans were surprised by the opera- tion, and at first their headquarters were in a puzzle as to what was really happening. Just a single word was to be heard all around – “Inva- sion!”. Still, nobody had any deeper knowledge. Oblt. Sternberg and Uffz. Crump set out from Ab- beville at 06.20 in order to reconnoiter for the Jafü 2 commander, and the rest of 5./JG 26 was up ten minutes later. After a few minutes' flight to Dieppe the pilots saw landing craft landing on the beaches and Spitfires filling the skies. The got involved in a few engagements at once, Ofw. Bier- wirth scoring the day's first victory for JG 26 – a Spitfire of 340 Sqn at 06.43. Now it was obvi- ous to all what was going on near Dieppe.

Formations of FW 190s of I and III Gruppen scrambled at once. The Germans arrived over



Via M. J. Murawski

Każda walka wzbudzała u niemieckich pilotów wiele emocji. Demonstrowanie tego „jak mu dołożyłem” niemal zawsze było oparte o pokazanie rękoma pozycji samolotów podczas starcia.

Every combat made German pilots very excited. Telling “how he kicked him down” was almost always accompanied by hands showing the aircraft’s positions in combat.

przygotowywali Focke Wulfy do następnej misji. Tym razem Niemcy lepiej zaplanowali swój atak. Podczas pierwszych walk zorientowali się na jakich wysokościach patrolują myśliwce przeciwnika i jakie zajmują sektory. Plan był prosty – ta grupa atakuje na 6000 metrów, ta na 7000, a tamta krąży w odwodzie powyżej chmur. Podejście od północy i zachodu. Jeszcze kilka krótkich rozkazów i – do maszyn!

Następne ataki były lepiej przygotowane i niemal od razu przyniosły pożądane efekty. W wielu miejscach powietrzny parasol nad flotą inwazyjną został przzerwany, co pozwoliło na uderzenie Jabo. Zaatakowany podczas ataku bombowego przez Spitfire’a Uffz. von Berg zginął wpadając wraz ze swoim FW 190 do wody. Piloci lądują tylko po paliwo i amunicję, wypalają nerwowo papierosy, czasami coś przekąszą i ponownie startują do walki. W starciach brały udział również Bf 109G-1 z 11 Staffel, która zgłosiła pięć zwycięstw – trzy Ofw. Babenz, a dwa dowódca jednostki Oblt. Schmidt, który jednak zaraz potem sam został zestrzelony w walce tuż nad wodą i zginął.

Ale bitwa trwa dalej. Nad plażę nadlatują niemieckie bombowce osłaniane przez myśliwce, co

Dieppe in loose formation and their uncoordinated attacks on the powerful Spitfire cover turned into a number of dogfights. The fighting aircraft whirled around in the air. Commander of 3/JG 26, Oblt. Hermichen, first shot down a Spit, and after a moment he claimed an Airacobra destroyed – this must have been a Spitfire, too, but from the American 31 FG. Other “Schlageter” pilots also claimed several kills, but there were some losses. The perished were Ofw. Czwilinski of 2 Staffel and Ofw. Gerhardt and Uffz. Rieder of 5 Staffel.

When the excited pilots landed and discussed the recent combat over Dieppe, the mechanics were preparing the Focke Wulfs for another sortie. This time, the German attack was better prepared. They had noted during the first engagements the altitudes at which the enemy fighters patrolled and the sectors they covered. The plan was simple – this group attacks at 6,000 m, that at 7,000, and still another waits hovering above the clouds as reserve. Approach from north and west. A few more orders and into the cockpits!

The next attacks were better arranged and almost immediately yielded the desired results. The powerful aerial cover over the landing fleet

tylko zaostrza zmagania. W kilku lotach dowódca 2./JG 26, Oblt. Zink, zestrzeliwuje dwa Spitfire'y i Mustanga, po dwa meldują Maj. Schöpfel, Oblt. Mietusch i Oblt. Ruppert dowodzący 9 Staffel. Pośród tej plejady wybitnych asów kilku innych pilotów odniosło swoje pierwsze zwycięstwa. Był wśród nich Lt. Otto Stammberger z 9./JG 26, który niespodziewanie znalazł się nad kłębowskiem walczących samolotów. Zobaczył dwa Spitfire'y lecące ze stoickim spokojem po łagodnym łuku, jakby nie widzieli, co się wokół nich dzieje. Nie mógł wymarzyć sobie lepszej okazji. Zajął dogodną pozycję i wygarnął solidną serię do jednego z nich.

Kiedy zbliżył się do trafionego przeciwnika dostrzegł, że „Spit” ma odstrzeloną lotkę a jedno koło podwozia wyskoczyło z zamków. Spitfire silnie dymił z chłodnicy oleju. Było jasne, że jest wykończony. Niebawem runął w dół i uderzył w morze. Obserwując go Stammberger oglądał się przez cały czas dla własnego bezpieczeństwa. Wiedział, że jego przeciwnik na pewno miał kolegów, którzy teraz szykowali się, aby dobrać się do niego. Przeleciał nad tonącym wrakiem i szybko się oddalił. Zgłębiał się za moim bocznym, gdy zapaliła się czerwona lampka sygnalizująca, że czas wracać. Zawrócił swojego Focke Wulfa i skierował się do domu. Byli tam już inni. Nad lotniskiem ciągle ktoś machał skrzydłami na znak odniesionego sukcesu. Boczny Stammbergera, Fw. Golub, nie wrócił z tej misji – zginął w walce ze Spitfire'ami. Fw. „Addi” Glunz również dopadł jednego przeciwnika i później opowiadał swoim ko-

was breached in many places, which allowed the Jabos to strike. Attacked by a Spitfire during the bombardment, Uffz. von Berg died crashing his FW 190 into the water. Pilots only land to refuel and rearm, smoke a cigarette, sometimes snack on something, and they get airborne again. Bf 109G-1s of 11 Staffel also took part in the battle, claiming five victories – three by Ofw. Babenz, and two by commander of the unit Oblt. Schmidt, who, however, was shot down himself right after that just above the sea and died.

But the battle continues. German bombers protected by fighters keep arriving over the beaches, which heats up the ongoing combat. Commander of 2./JG 26, Oblt. Zink, shoots down two Spitfires and a Mustang in a few sorties, two are claimed by each Maj. Schöpfel, Oblt. Mietusch and Oblt. Ruppert, who commands 9 Staffel. Among this cream of the crop, a few other pilots found their first ever victims. One of them was Lt. Otto Stammberger of 9./JG 26, who unexpectedly found himself over a whirlwind of fighting aircraft. He noticed two Spitfires flying stoically on a slight curve, as if unaware of all that was happening around them. He could not have wished for a better opportunity. Taking a convenient position, he put a good burst into one of them. On approaching the hit enemy, he saw that the Spit had lost its aileron, and one of its wheels had been forced out of its landing gear lock. The aircraft was pouring smoke from the oil cooler. It was clear that it was in agony. In a moment it plunged down to hit the

A po walce zawsze znajdzie się okazja na kieliszek szampana.
There is always occasion for a glass of champagne after sorties.



Via M. J. Murawski



Via M. J. Murawski

W kabinie FW 190 „czarna 10” zajmuje miejsce dowódca 5./JG 26, Lt. Wolfgang Kosse. Za nim widać przygotowany dla niego spadochron. W FW 190 piloci używali spadochronów plecowych, a w Bf 109 siedzeniowych.

Commander of 5./JG 26, Lt. Wolfgang Kosse, taking place in an FW 190 “black 10”. Note his parachute behind. FW 190 pilots used back chutes, whereas Bf 109 pilots used seat chutes.

legom, że po strągnięciu z ogona natrętnego Spitfire’a wyrwał w górę i nagle znalazł się niedaleko innego. Patrzył na niego i nie wierzył własnym oczom – w dole wszyscy walczyli ze wszystkimi, a ten leciał ponad tym cyrkiem prosto jak na defiladzie. Albo był ślepy, albo kompletnie głupi. „Addi” rozejrzał się na wszystkie strony czy to nie aby jakaś pułapka, ale niebo było czyste – tylko ich dwóch ponad karuzelą kotłujących się maszyn. Szybko ułokował się „Spitem” i w odległości 30 metrów nacisnął spust. W jednej chwili Spitfire zajął się ogniem i runął w dół. Potem zastanawiał się jak to możliwe, że samolot może palić się od jednej końcówki skrzydła do drugiej.

O godzinie 21.32 wylądował ostatni FW 190 pilotowany przez Uffz. Mayera z 6./JG 26, który zakończył właśnie swój 9 lot bojowy tego dnia. Akcja nad Dieppe dobiegła końca. JG 26 wykonała 377 lotów bojowych w 36 misjach. Teraz maszynami zajęli się mechanicy, których czekała praca do samego rana, aby przygotować do lotu jak najwięcej z nich. Przed północą Major Schöpfel wszedł do hangaru, gdzie technicy wymieniali potrzebne mechanizmy, łatali przestrzeliny i sprawdzali funkcjonowanie urządzeń.

– Jak idzie robota? – zagadnął do mechanika skrytego za otwartymi osłonami dolnej części silnika BMW. Widział tylko dolną część jego zabrudzonego kombinezonu.

– Nie pytaj człowieka, jak idzie robota, tylko podaj mi „osiemnastkę” – usłyszał zmęczony głos zza blachy osłony, spod której wysunęła się ręką.

water. Watching it, Stammerberger kept looking around in the meantime for his own safety. He knew that his victim must have comrades who might now be preparing to get him. He passed over the sinking wreckage and departed quickly. He was looking around after his wingman, but the red light came on to notify him it was time to return. He turned his Focke Wulf back and headed for home. Others were already there. Time and again, pilots wagged their wings over the airfield as a sign of victory. Stammerberger’s wingman, Fw. Golub, failed to return from the sortie – he had been killed while fighting Spitfires. Fw. “Addi” Glunz had also got his opponent, and later he told his comrades how he had gotten rid a persistent Spitfire off his tail and pulled up to suddenly find himself near another one. He was looking at it, thinking his eyes were failing him – all down there were fighting one another, and this here was flying above that bedlam straight like on a parade. He must have been either blind or completely stupid. “Addi” looked in all directions to see if it was not an ambush, but the sky was clear – just the two of them over the whirlwind of racing machines. He quickly positioned himself behind the Spit and pressed the trigger at a distance of thirty meters. The Spitfire caught fire at once and plunged down. Later, he wondered how a plane could be all on fire from one wingtip to the other.

The last FW 190, flown by Uffz. Mayer of 6./JG 26, landed at 21.32 after the pilots ninth sortie of the day. The operation over Dieppe had been fin-

Zaskoczony taką odpowiedzią podał klucz mechanikowi, gdy nagle jak z pod ziemi wyrósł obok niego dyżurny Feldwebel.

– Herr Major, proszę o pozwolenie złożenia meldunku!

Mechanik grzebiący przy silniku upuścił klucz i natychmiast wyskoczył zza blach. Stojąc na baczność wypalił jednym tchem:

– Herr Major, proszę o wybaczenie, ale myślałem, że to Klaus, bo on ciągle gada i gada.

Schöpfel chciał najpierw porządnie zbesztać żołnierza, ale widząc jego spracowane ręce, umazaną twarz i zabrudzony uniform przeszła mu złość. Spojrzał jednak surowo i pokiwał głową. Feldwebel stał obok nie rozumiejąc o co chodzi, ale wołał się nie odzywać.

– Robota idzie dobrze. Na rano pozostaną do przeglądu tylko trzy maszyny. – ciągnął dalej mechanik.

Major uśmiechnął się lekko widząc przerażonego żołnierza. Wiedział jak wiele zależy od tych ludzi, którzy zarywają noce, aby połatać jak najwięcej samolotów.

– Bardzo dobrze – odparł. – Każę kucharzo- wi przygotować dla was jakiś posiłek.

ished. JG 26 had flown 377 sorties in 36 missions. Now the machines were taken over by the mechanics, who were in for work until the next morning in order to have as many of them as possible serviceable. Major Schöpfel entered the hangar before midnight to see the technicians replace broken parts, stop holes, and test devices.

"How's it going?" he asked a mechanic hidden behind an opened lower part of a BMW engine cowl- ing. He could only see part of his dirty overalls.

"Man, don't ask me how it's going – just give me no. 18," he heard a tired voice from behind the cover and saw an extended hand.

Surprised by the answer, he gave the wrench to the mechanic when suddenly the feldwebel on duty appeared next to him.

"Herr Major, asking permission to report!"

The mechanic working on the engine dropped the wrench and immediately jumped out from behind the cowl- ing. Standing at attention, he spoke on one breath:

"Herr Major, please excuse me – I thought it was Klaus because he's continually talking, Sir."

Schöpfel had wanted to give the soldier a good telling off at first, but seeing his toiled



Via M. J. Murawski

Czy deszcz czy też słońce piloci JG 26 każdego dnia pełnili dyżury bojowe. Tutaj widzimy FW 190 z II.JG 26 gotowe do odparcia każdego ataku RAF.

Rainy or sunny, JG 26 pilots were at readiness every single day. Here FW 190s of II.JG 26 ready to fight off any RAF attack.

– Ja właśnie w tej sprawie – odezwał się Feldwebel – ponieważ w nocy magazyn żywności jest zamknięty i proszę o pozwolenie jego otwarcia.

– W porządku. – Schöpfel zwrócił się do Feldwebela – Proszę wydać żywność, a potem zamknąć magazyn. Rano kwatermistrz wypisze dokumenty.

Odwrócił się na pięcie i już miał odejść, gdy zwrócił się do mechanika.

– Upuścił pan klucz.

Żołnierz natychmiast się schylił i chwycił „osiemnastkę”. Odchodząc Schöpfel wiedział, że może spać spokojnie – morowe chłopaki.

Co by nie mówiono o rajdzie na Dieppe bez wątplenia bitwę wygrali Niemcy. Oprócz ogromnych strat na ziemi i morzu Alianci stracili 97 samolotów a kolejne 54 zostały uszkodzone. Do baz nie wróciło 59 Spitfire'ów a 31 innych musiano odesłać do warsztatów naprawczych. Niemcy tylko nieznacznie przecenili swoje sukcesy meldując zniszczenie 141 alianckich samolotów. Podczas 945 lotów bojowych Luftwaffe zgłosiła 103 zwycięstwa – JG 26 meldowała 38 strąceń, JG 2 zaliczono 69 a załogom bombowców sześć. Ponadto niemiecki Flak przypisywał sobie strącenie dalszych 30 brytyjskich samolotów. Luftwaffe straciła 48 samolotów – 23 myśliwce (w tym siedem

hands, smeared face and dirty overalls, he gave up. He just gave him a strict look and nodded his head. The feldwebel was standing aside, not knowing what it was all about, but he resolutely remained silent.

“Work’s going well. Only three machines will remain to be serviced in the morning,” the mechanic went on.

The major smiled slightly seeing the terrified soldier. He knew how much depended on these men, who lost much sleep to stitch as many aircraft as possible.

“Very well,” he replied, “I’ll have the cook prepare a meal for you.”

“Sir, this is the matter,” the feldwebel said, “because the food store is locked for the night. I’m asking permission to open it.”

“Permission granted,” Schöpfel said to the feldwebel, “Please distribute the meals and then lock the store. The quartermaster will fill in the forms in the morning.”

He turned around and was going to depart when he turned again to the mechanic: “You’ve dropped the wrench”.

The soldier immediately stooped to pick the no. 18. Leaving, Schöpfel knew he could rest assured – fine guys.



Via M. J. Murawski

Odprowa przed lotem pilotów II./JG 26. Jej dowódca, Hptm. Müncheberg jako jedyny ma na głowie służbową czapkę, a za nim czeka już jego FW 190. Lato 1942 roku.

II./JG 26 briefing. Commander Hptm. Müncheberg is the only one to be wearing officer's cap. His FW 190 is already waiting behind. Summer of 1942.

Otwór w kadłubie to wylot otworu do wyrzucania rakiet sygnalizacyjnych.

The opening in fuselage was for firing of flares.



Via M. J. Murawski

z JG 26) i 25 bombowców, a 24 zostały uszkodzone.

Niemal zupełnie w cieniu głównych wydarzeń tego dnia pozostał nalot 22 B-17 na lotnisko II./JG 26 w Abbeville-Drucat. Choć między ogłoszeniem alarmu a eksplozjami pierwszych bomb upłynęły zaledwie trzy minuty, straty na ziemi były wręcz symboliczne. Atak ten stanowił jednak kolejny, nieodwracalny krok Amerykanów w walce o panowanie w powietrzu.

Do końca sierpnia piloci JG 26 kilkakrotnie atakowali wyprawy B-17, ale na razie nie mogli przebić się przez ogromne watahy eskortujących je Spitfire'ów. 24 sierpnia zestrzelono pięć Spitfire'ów, a trzy dni później aż 10 – dwa zaliczył Oblt. Mietusch podnosząc swoje konto do 22 zwycięstw. Straty własne ograniczyły się do dwóch rannych pilotów. 28 sierpnia odniesiono dwa zwycięstwa, a wśród trzech zgłoszonych następnego dnia był również Mosquito z 105 Sqn strącony przez Ofw. Philippa z 4./JG 26.

5 września pilotom JG 26 ponownie nie udało się przedrzeć do B-17 i chociaż zestrzelili sześć Spitfire'ów wrócili do bazy sfrustrowani. Sytuacja zmieniła się następnego dnia, gdy 51 B-17 skierowało się nad zakłady Avions Potez w Amiens lecąc jak zwykle pod eskortą licznych Spitfire'ów Mk.IX. W tym samym czasie grupka A-20 dokonała dywersyjnego nalotu na lotnisko Abbeville-Drucat. Mimo to II./JG 26 wzbila się w powietrze natychmiast wchodząc do walki. Niemcy atakowali bombowce klasycznym atakiem od tyłu, po każdym natarciu zawracając i ponownie zajmując pozycję strzelecką. Zestrzelenie pierwszego bombowca zgłosił o godzinie 18.45 Uffz. Hans Mayer

Whatever be said about the Dieppe raid, the battle was indisputably won by the Germans. Apart from huge losses on land and water, the Allies lost 97 aircraft, and had further 54 damaged. 59 Spitfires did not return to their bases, while 31 others needed to be sent for repairs. The Germans only slightly exaggerated their success, claiming 141 Allied aircraft destroyed. During the 945 sorties the Luftwaffe claimed 103 victories – JG 26 claimed 38, JG 2 was credited with 69, and bomber crews with six. On top of that, the Flak claimed having brought thirty British aircraft down. The Luftwaffe lost 48 – 23 fighters (seven JG 26's) and 25 bombers – while 24 sustained damage.

Almost completely overshadowed by the day's main events was a raid of 22 B-17s on the II./JG 26 airfield at Abbeville-Drucat. Although only three minutes passed between the alert and the first bombs exploding, ground losses were almost negligible. However, this attack marked a next determined American step in the fight for aerial supremacy.

By the end of August JG 26 pilots made several attacks against B-17 missions, but for now they were unable to break through the swarms of escorting Spitfires. On the 24 five Spitfires were shot down, and three days later ten – two by Oblt. Mietusch, which raised his total to 22. The German casualties were confined to two wounded pilots. August 28 brought two victories, while among those claimed on the next day was a Mosquito of 105 Sqn shot down by Ofw. Philipp of 4./JG 26.

On September 5, JG 26 pilots again failed to break through to B-17s, and although they shot

z 6./JG 26, ale nie zostało mu ono uznane. W walce brali również udział piloci JG 2 i Ofw. Kurt Goltzsch z 4./JG 2 zgłosił zestrzelenie jednego B-17 pięć minut później. Następne bombowce meldowali: dowódca II./JG 26, Hptm. Karl-Heinz „Conny” Meyer oraz Ofw. Roth z 4./JG 26. JG 2 zaliczono także drugiego bombowca o godzinie 19.08 nad Le Tréport. Łącznie więc piloci niemieccy zgłosili zestrzelenie pięciu B-17, z których zaliczono im cztery, ale faktyczne straty amerykańskiej 8 AAF wyniosły tylko dwa bombowce.

Po tej pierwszej skutecznej walce z amerykańskimi czterosilnikowymi bombowcami wnikliwie analizowano przebieg całego starcia. Dowodzący siłami myśliwców Adolf Galland coraz bardziej naciskał na Majora Oesau'a i Majora Schöpfela, aby zwiększyć liczbę skutecznych działań i opracować taktykę zwalczania ciężkich bombowców. Do końca miesiąca z powodu nienajlepszej pogody piloci JG 26 prowadzili jedynie sporadyczne działania bojowe zestrzeliwując dwa Spitfire'y i Bostona, którego zestrzelił 22 września niedawno awansowany do stopnia Hauptmanna Klaus Mietusch.

down six Spitfires, they returned to base frustrated. The situation reversed on the following day, when 51 B-17s were headed for the Avions Potez factory at Amiens, as usual flying under heavy Spitfire Mk.IX escort. At the same time a group of A-20s made a diversionary attack on Abbeville-Drucat. Despite that, II./JG 26 became airborne, immediately engaging them. The Germans attacked the bombers employing the classic attack from astern, turning back after each pass to re-assume a firing position. The first bomber shot down was claimed at 18.45 by Uffz. Hans Mayer of 6./JG 26, but this was not credited to him. JG 2 also fought in this battle, and Ofw. Kurt Goltzsch of 4./JG 2 claimed to have shot down a B-17 five minutes later. Further bombers were claimed by: commander of II./JG 26, Hptm. Karl-Heinz "Conny" Meyer and Ofw. Roth of 4./JG 26. JG 2 was also credited with another bomber at 19.08 over Le Tréport. In sum, German pilots claimed five B-17s downed, of which they were credited with four, but the actual losses of the American 8 AAF were only two bombers.



Via M. J. Murawski

Dobry humor dowódcy I./JG 26, Hptm. Johannes Seiferta, z pewnością nie wynika z widoku małej kózki, ale z odniesienia kolejnego zwycięstwa.

Commander of I./JG 26, Hptm. Johannes Seifert's good mood was certainly not caused by the sight of the small goat but another victory.



Via M. J. Murawski

Myśliwiec FW 190A okazał się tak dobrą konstrukcją, że niebawem przystosowano go do zabierania dodatkowego zbiornika paliwa o pojemności 300 litrów. Późniejsze warianty – tak jak ten A-7 – otrzymały w skrzydłach cztery działka MG 151/20.

FW 190A fighter proved such a good construction that it was soon adapted for carrying a 300 l drop tank. Later versions, like this A-7, had four MG 151/20 wing-mounted cannons.

9 października ponownie doszło do walki z B-17 oraz debiutującymi nad zachodnią Europą B-24 i tym razem niemieccy piloci poznali siłę ognia i odporność bombowców na uszkodzenia. Na alarm wystartowała z Wevelghem III./JG 26 pod dowództwem Hptm. Prillera, która natychmiast skierowała się na zachód pnąc się w górę na pełnej mocy silników. Wkrótce doszło do starcia, w którym Niemcy zestrzelili jednego B-24 (Priller) oraz trzy B-17. Swoje drugie zwycięstwo zgłosił w tej walce Lt. „Stotto” Stammberger z 9./JG 26, który tak opisał je w swoim pamiętniku: „Okolo godziny 8.30 dotarł do nas rozkaz alarmowego startu. Mieliśmy skierować się w kierunku St. Omer. Jednak nie udało się nam utworzyć właściwego szyku, ponieważ wkrótce po starcie zauważyliśmy formację potężnych czterosiłnikowych bombowców. Było to amerykańskie Boeingi B-17. Nie można powiedzieć, aby leciały w jakimkolwiek zwartym szyku – było to raczej luźne ugrupowanie lecące w szyku trójkowym. Wysoko w górze zauważyłem smugi kondensacyjne – myśliwce eskorty! Zanim udało się nam nabrać odpowiedniej wysokości, bombowce wykonały zwrot w lewo i znalazły się na południe od Lille. Wreszcie przystąpiliśmy do ataku.

After this first successful combat with four-engined US bombers, the entire battle was analyzed in great detail. The commander of the fighter force, Adolf Galland, was putting more and more pressure on Maj. Oesau and Maj. Schöpfel to increase the number of effective operations and develop tactics to defeat the heavy bombers. Due to rather bad weather continuing till the end of the month, JG 26 pursued sporadic combat activity, shooting down two Spitfires and a Boston, the latter fallen down on September 22 by recently promoted Hauptmann Klaus Mietusch.

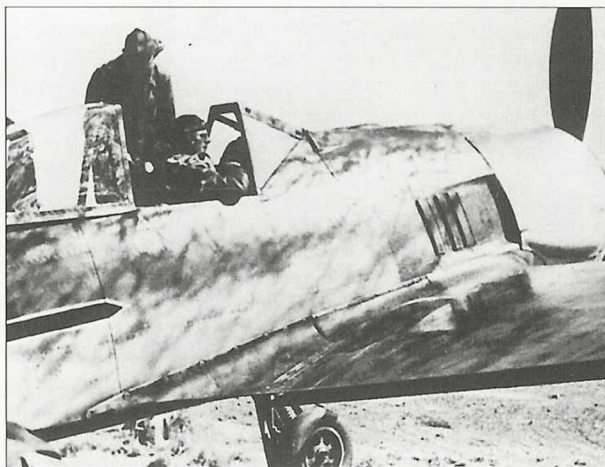
October 9 saw another fight with B-17s and B-24, the latter having their debut in West Europe. This time German pilots became convinced of the bombers' firepower and ability to take heavy punishment. III./JG 26 under Hptm. Priller was scrambled from Wevelghem and immediately headed west, climbing at full throttle. Soon began a battle, in which the Germans shot down one B-24 (Priller) and three B-17s. His second victory was achieved in this fight by Lt. "Stotto" Stammberger of 9./JG 26, who described it in his diary: "About 08.30 we were ordered to scramble. We were to head for St. Omer. We did not take formation, as we saw

Robiliśmy to parami, ostrzeliwując poszczególne klucze zupełnie jak w podręczniku – podejście do celu, zredukowanie obrotów silnika i ognia! W miarę zbliżania się do nich bombowce stawały się coraz większe i wszystkie ataki rozpoczynały się i kończyły o wiele za szybko, bowiem każdy z nas bał się, aby nie zderzyć się z którąś z tych „stodół”. Myśląc o ich wielkości dziwiłem się, że nie udało się nam jeszcze uzyskać żadnego trafienia, chociaż miały po 40 metrów rozpiętości! A więc trzeba podejść bliżej, widocznie inaczej się nie da! No, teraz się udało – trafiłem lewoskrzydłowe silniki. Podczas trzeciego ataku udało mi się je oba zapalić. Następne serie wyłączyły także prawy, zewnętrzny silnik, który zaczął prychać i strzelać spalinami. Pułdo lecąc w dół zaczęło się rozpadać. Na wysokości 2000 metrów wyskoczyło z niego czterech czy pięciu ludzi. Bombowiec rozbił się na wschód od Vendeville.”

Wielkie B-17 były dla niemieckich pilotów zupełnie nieznanym celem. Celowniki myśliwców Luftwaffe były ustawione na namierzanie samolotów o rozpiętości 10 metrów z odległości 100 metrów. Bombowce ze swoją wielką rozpiętością wydawały się ogromne w świetlnym kręgu Revi. Pomimo, że zajmowały cały krąg celownika, okazywało się, że odległość od nich często przekraczała zasięg skutecznego ognia. Jednocześnie wokół kabin myśliwców brzęczały jak rój pszczoł świetlne pociski wystrzeliwane przez strzelców pokładowych. Piloci atakowali od tyłu,

a formation of powerful four-engined bombers shortly upon take-off. These were American Boeing B-17s. I couldn't say they were flying in some close formation – it was a rather loose arrangement into threes. High above, I noticed vapor trails – the escort! Before we climbed high enough, the bombers turned left and found themselves to the south of Lille. At last we commenced attack. We did it in pairs, shooting up consecutive vics just like we had been taught – approach to target, revs down, and fire! As we approached them, the bombers were getting bigger and all the attacks began and ended much too soon, for each of us feared a collision with one of those monsters. Considering their enormity, I was wondering how we should have not scored a hit yet although they had a span of forty meters! So we needed to come closer, there was apparently no other way! Well, now that was it – I'd hit the port engines. I managed to set both on fire in my third pass. Further bursts put the starboard outer engine out of operation – it began to cough and puff out exhaust fumes. Going down, the coffin began to fall apart. Four or five men bailed out at 2,000 m. The bomber crashed east of Vendeville.”

The huge B-17s were quite an unknown target to German pilots. The Luftwaffe fighter gun-sights were set up to aim at aircraft with a span of ten meters from a distance of 100 meters. The bombers, with their great span, seemed enormous in the illuminated Revi. Even though they filled the entire gunsight area, they often turned out to be



Via M. J. Murawski

Gdy mechanik zapina pasy w kabine samolotu Major „Pips” Priller ma czas przygotować się do kolejnego starcia z amerykańskimi ciężkimi bombowcami.

As the mechanic is strapping him in, Major “Pips” Priller has time to prepare for another clash with US heavy bombers.

Tym razem swoje kolejne zwycięstwo bardzo opisowo demonstruje Lt. Kosse. Za pilotami znajduje się jego Focke Wulf FW 190A-3.

This time another of his victories is being very vividly demonstrated by Lt. Kosse. Behind the pilots is his Focke Wulf FW 190A-3.



Via M. J. Murawski

z przewagą wysokości, od dołu, od góry, z boku, z przodu i strzelali tak jak uczono ich podczas szkolenia. Ale dysponując ówczesną amunicją trudno było uzyskać decydujące trafienie – dziurawili poszycie, czasami odpadały całe kawały blachy, ale sukces można było liczyć tylko po trafieniu w silniki.

Oblt. Ruppert ostrzeliwał jednego B-17 przez całą drogę znad St. Omer do Calais. Trafił do brzozy. W efekcie prawy zewnętrzny silnik przestał pracować, prawy wewnętrzny silnik został tak dobrze trafiony, że po prostu oderwał się od reszty płatowca i spadł na ziemię, a lewy zewnętrzny silnik dymił. Załoga przestała się bronić, ale maszyna leciała dalej na jednym silniku. Aby zmniejszyć jej masę, Amerykanie wyrzucili karabiny maszynowe, resztę amunicji, a nawet na spadochronach, martwych członków załogi. Udało się im przelecieć Kanał i wylądować przymusowo na plaży w Ramsgate.

Oblt. Ruppertowi zaliczono pierwsze tzw. Herausschuss (HSS) czyli tak poważne uszkodzenie nieprzyjacielskiego bombowca, że ten musiał opuścić swoją formację. Podczas tego starcia zginął boczny Mietuscha, Uffz. Hager z 7./JG 26, zestrzelony przez strzelców pokładowych. Ten pierwszy meldował zestrzelenie dwóch B-17, ale żadnego mu nie zaliczono.

Do końca października lotów bojowych było niewiele i niewiele było także walk powietrznych. Ożywienie przyszło dopiero 31 października, gdy

outside the effective range of fire. At the same time, tracer bullets fired by gunners whistled past fighter cockpits like swarms of bees. Pilots attacked from astern with height advantage, from below, from aside and front, shooting as they had been taught. But it was difficult to score a conclusive hit with the ammunition available at that time – the skin would be pierced, sometimes entire pieces of sheet metal would fall off, but success was possible only upon hitting the engines.

Oblt. Ruppert was shooting up one B-17 all the way from St. Omer to Calais. He scored hits. As a result, the outer starboard engine stopped working, the inner one was hit so well that it just broke off the rest of the plane and fell to the ground, while the outer port one was giving off much smoke. The crew stopped defending themselves, but the machine continued to fly with only one engine. In order to decrease its weight, the Americans jettisoned the machine guns, the remaining ammunition, and even the dead crewmembers with parachutes on. They succeeded in crossing the Channel and for-landing on a beach at Ramsgate.

Oblt. Ruppert was credited with the first so-called Herausschuss (HSS), i.e. causing such serious damage to an enemy bomber that it had to leave its formation. Mietuscha's wingman, Uffz. Hager of 7./JG 26, died in this engagement, shot down by the onboard gunners. The former claimed two B-17s, but neither was credited to him.

Luftwaffe wszystkimi posiadanymi Jabo dokonała nalotu na Canterbury. Było to spowodowane decyzją Adolfa Hitlera o ataku odwetowym za dzienne naloty Amerykanów na cele we Francji. W naloce wzięło udział 19 FW 190 z Jabo-Staffel JG 2 i 26 oraz 49 uzbrojonych w bomby maszyn z I. i II./JG 26, które były osłaniane przez 62 inne Focke Wulfy z II./JG 2 i III./JG 26. Lecące tuż nad wodą maszyny wykorzystały niską podstawę chmur i dzięki zaskoczeniu 31 bomb spadło na teren miasta zabijając 32 ludzi i uszkadzając wiele budynków. Mimo interwencji brytyjskich myśliwców w walkach stracono tylko jednego pilota z 8./JG 26 – był nim brat Adolfa Gallanda, Paul, który ruszył na pomoc Lt. Beese z 1 Staffel atakowanemu przez Spitfire'a. Galland odgonił przeciwnika, który schował się w chmurach, ale zaraz potem sam został przez niego strącony⁹. Jego pogromcę dopadł w chwilę później Fw. Edelmann. Drugie zwycięstwo dla JG 26 uzyskał Ofw. Kirstein.

Listopad 1942 roku był bardzo spokojnym miesiącem jeśli wziąć pod uwagę ciężkie walki z poprzednich miesięcy. 2 listopada zestrzelono w rejonie Boulogne trzy Spitfire'y tracąc jednego pilota. Największa bitwa z nieprzyjacielem miała miejsce 8 listopada, gdy JG 26 zaatakowała formację B-17 osłanianą przez Spitfire'y. Maj. Schöpfel zgłosił zestrzelenie dwóch B-17, a młodszy brat dowódcy I./JG 26, Lt. Gerhard Seifert jednego. Inni piloci „Schlagetera” wpisali na swoje konto jeszcze pięć Spitfire'ów.

Jednak listopad zdominowało inne wydarzenie – w północnej Afryce wylądowały oddziały alianckie otwierając tam drugi front. Natychmiast skierowano tam dodatkowe jednostki myśliwskie i wybór padł na wyposażone w Bf 109G 11(Höhen) Staffel z JG 2 i 26 podlegające teraz dowództwu II./JG 53 „Pik-As”. 11./JG 26 odniosła w Afryce tylko jedno zwycięstwo, gdy 28 listopada Ofw. Babenz zestrzelił na zachód od Mateur dwukadłubowego myśliwca P-38 Lightning. 3 grudnia lotnisko koło Tunisu, gdzie stacjonowała II./JG 53 zostało zbombardowane przez grupę B-17 i w trakcie nalotu zginęło aż sześciu pilotów 11./JG 26 czyli połowę jej stanu. Jednostkę rozwiązano a ocalałych pilotów wcielono do II./JG 53.

There were few sorties and engagements until the end of October. The situation was enlivened on the 31st, when the Luftwaffe made a full-force Jabo raid on Canterbury. It was in Adolf Hitler's response to the daylight American raids on targets in France. The operation was performed by nineteen FW 190s of Jabo-Staffeln of JG 2 and JG 26 and 49 bomb-carrying machines of I. and II./JG 26, the force being covered by 62 other Focke Wulfs from II./JG 2 and III./JG 26. The machines flew just above the water, taking advantage of the low cloud base. 31 bombs fell upon the town, killing 32 people and damaging many buildings. Despite British fighter intervention, only one 8./JG 26 pilot was lost in the battle – it was Adolf Galland's brother, Paul, helping Lt. Beese of 1 Staffel, who was being attacked by a Spitfire. Galland chased the enemy away into the clouds, but the latter shot him down in turn after a moment⁹. The victor was soon dealt with by Fw. Edelmann. Another victory for JG 26 was scored by Ofw. Kirstein.

November 1942 was very quiet compared to the hard combat of the previous months. Three Spitfires were downed in the Boulogne area on the 2nd for the loss of one pilot. The biggest battle with the enemy took place on the 8th, when JG 26 attacked a formation of B-17s covered by Spitfires. Maj. Schöpfel claimed two B-17s shot down, while the younger brother of commander of I./JG 26, Lt. Gerhard Seifert, claimed one. Other "Schlageter" pilots claimed five Spitfires.

However, November was dominated by another event – Allied troops landing in North Africa and opening there a second front. Extra fighter units were immediately deployed – the choice was the Bf 109Gs of 11(Höhen) Staffeln of JG 2 and JG 26, now coming under the command of II./JG 53 "Pik-As". 11./JG 26 achieved only one victory in Africa on the 28th, when Ofw. Babenz shot down a twin-fuselage P-38 Lightning fighter west of Mateur. On December 3 an airfield near Tunis where II./JG 53 was stationed was bombed by B-17s and no less than six 11./JG 26 pilots were killed in the process, this being a half of the unit's strength. The unit was disbanded, and the surviving pilots were incorporated into II./JG 53.

⁹ Paul Galland shot down a Boston of 107 Sqn over Comines for his seventeenth victory the same morning.

⁹ Tego samego dnia rano Paul Galland stracił nad Comines Bostona z 107 Sqn jako swoje 17 zwycięstwo.

Tymczasem w zachodniej Europie niemieckie jednostki myśliwskie znalazły wreszcie sposób na skuteczne zwalczanie czterosilnikowych bombowców. Nową taktykę opracował i skutecznie przetestował Hptm. Egon Mayer z III./JG 2 atakując latające Fortece od czoła. Piloci JG 26 wypróbowali ten sposób ataku 6 grudnia i udało im się strącić B-17 i B-24, a w walce z myśliwcami eskorty również pięć Spitfire'ów. Kolejne dwa bombowce zestrzelono 12 grudnia, a 8 dni później łupem pilotów JG 26 padło już pięć B-17. Jednym ze zwycięzców był Major „Pips” Priller, którego konto wzrosło do 81 zwycięstw.

Dzięki nowej taktyce w serca niemieckich pilotów myśliwskich wlała się nadzieja, że wreszcie pokonają potężne bombowce i zniechęcą Amerykanów do nalotów na cele we Francji. Najbliższe miesiące pokazały jak płonne były to nadzieje. Ale o tym opowiemy w kolejnej części historii JG 26.

KONIEC

In the meantime, the fighter units in West Europe found a way of effectively fighting with four-engined bombers. The new tactics were devised and successfully tested by Hptm. Egon Mayer of III./JG 2 attacking Flying Fortresses head-on. JG 26 pilots tried this on December 6 and succeeded in shooting down a B-17 and B-24, and also five Spitfires while fighting the escort. Two further bombers fell on the 12th, and eight days later five B-17s fell victim to JG 26. One of the victors was Maj. "Pips" Priller, whose total reached 81 victories.

The new tactics poured new hope into the hearts of the German fighter pilots that they would eventually defeat the powerful bombers and discourage the Americans from raiding targets in France. The next few months would show how vainly they hoped. But a description of this will follow soon.

THE END



Via M. J. Murawski

Gdy nad Europą pojawiły się amerykańskie bombowce niebo coraz częściej pokrywało się smugami kondensacyjnymi. Każda z nich oznaczała kolejną bitwę z wrogiem.

When American bombers appeared over Europe, the sky was ever more often covered with condensation trails. Each such occurrence meant another battle with the enemy.

Plansze barwne

W okresie bitwy o Anglię dało się zauważyć znaczne różnicowanie kamuflażu samolotów Bf 109E używanych przez JG 26. Stosowano zarówno schemat RLM 74/75/76 jak i wcześniejszy RLM 02/71/65. Bardzo możliwe, że po prostu samoloty pozostawały w kamuflażu fabrycznym naniesionym jeszcze w zakładach produkcyjnych. Powszechnie stosowano żółte elementy szybkiej identyfikacji malując całe osłony silników oraz stery kierunku.

Podobnie sprawa wyglądała w przypadku Bf 109F. Samoloty pozostawiano w fabrycznym kamuflażu RLM 74/75/76 z plamami na bokach kadłuba. Górne powierzchnie skrzydeł, kadłuba i stateczników poziomych były malowane dwoma odcieniami koloru szarego RLM 74 (Dunkelgrau) i RLM 75 (Grauviolett), a dolne powierzchnie oraz boki kadłuba RLM 76 (Hellgrau). Boki kadłuba uzupełniano niewielkimi plamami w odcieniach RLM 02 (Gau), RLM 70 (Schwarzgrün) i RLM 74. Jako element szybkiej identyfikacji kolorem żółtym RLM 04 (Gelb) malowano stery kierunku i już tylko dolne części osłon silników.

Podobny schemat malowania stosowano w przypadku FW 190, ale początkowo pierwszy wariant A-1 posiadał na górnych powierzchniach kamuflaż złożony z farb RLM 02 i 71 (Dunkelgrün), a od spodu i z boku kadłuba RLM 65 (Hellblau). Żółte elementy identyfikacyjne malowano w tych samych miejscach co na Bf 109.

1. Bf 109E-3 (WNr. 1190). Samolot należał do Uffz. Horsta Pereza, który lądował przymusowo 30 września 1940 roku koło Eastbourne i dostał się do niewoli. Poprzecznie była to maszyna dowódcy Staffel Oblt. Ebbighausena, którego „dorobek” widnieje na stateczniku pionowym. Samolot przedstawia standardowe malowanie z jasnym kadłubem i żółtymi elementami szybkiej identyfikacji. Pod kabiną godło 4 Staffel.
2. Bf 109E-3. Samolot prezentuje wcześniejszy kamuflaż RLM 02/71/65 z „przyciemnionymi” bokami kadłuba farbą RLM 71. Latał na nim dowódca 2./JG 26, Oblt. Fritz Losigkeit, który podczas służby w „Schlageter-geschwader” uzyskał pięć zwycięstw. Na żółtej osłonie silnika namalowano czerwone serce – godło 2 Staffel.
3. Bf 109E-7. Maszyna należała do wschodzącej gwiazdy Luftwaffe Oblt. Kłusa Mietsucha podczas działań 7./JG 26 na południu Europy. Podczas walk nad Maltą, Bałkanami i północną Afryką Mietsuch zgłosił zestrzelenie ośmiu samolotów przeciwnika podwyższając swoje konto do dziesięciu. Zanim zginął w roku 1944 uzyskał łącznie 73 zwycięstwa. Na osłonie silnika namalowano czerwone serce – godło 7./JG 26.
4. Bf 109F-4/B. Godłem Jabo-staffel w JG 26 była wmalowana w tyle kadłuba biała bomba. Poza tym kamuflaż jej samolotów nie wyróżniał się niczym

Color schemes

A significant variation could have been noted in the camouflage of the Bf 109Es used by JG 26 during the battle of England. Both the RLM 74/75/76 scheme and the earlier RLM 02/71/65 were used. It is quite possible that the aircraft simply retained their factory-applied camouflage. Yellow items for rapid identification were commonly used, entire cowlings and rudders being painted.

It was similar in the case of the Bf 109Fs. The aircraft retained the RLM 74/75/76 factory camouflage plus fuselage side mottling. Top wing, fuselage and horizontal stabilizers surfaces were painted two shades of grey: RLM 74 (Dunkelgrau) and RLM 75 (Grauviolett), while the undersurfaces and fuselage sides were RLM 76 (Hellgrau). Small dabs were added onto the sides in RLM 02 (Gau), RLM 70 (Schwarzgrün) and RLM 74. RLM 04 (Gelb) yellow was used for rapid identification on the rudder and only the bottom part of the engine cowlings.

A similar painting scheme could be seen on the FW 190, but its first version, the A-1, initially had RLM 02 and 71 (Dunkelgrün) camouflage on the top surfaces, with RLM 65 (Hellblau) on the bottom and sides. Yellow identification items were painted at the same places as on the Bf 109.

1. Bf 109E-3 (W. Nr. 1190). This aircraft was flown by Uffz. Horst Perez, who force-landed on Sep 30, 1940 near Eastbourne and was taken prisoner. Formerly, this used to be Staffel commander Oblt. Ebbighausen's machine, that pilot's "achievements" to be seen on the rudder. The aircraft displays the standard scheme with a light fuselage and yellow rapid identification markings. 4 Staffel emblem below cockpit.
2. Bf 109E-3. This one carries the earlier RLM 02/71/65 camouflage with fuselage sides "darkened" by RLM 71. Flown by commander of 2./JG 26, Oblt. Fritz Losigkeit, who scored five victories with the Schlageter Geschwader. 2 Staffel badge on yellow engine cowlings.
3. Bf 109E-7. It belonged to the Luftwaffe's rising star, Oblt. Klaus Mietsuch, when 7./JG 26 operated in the south of Europe. When fighting over Malta, the Balkans and North Africa, Mietsuch claimed to have shot down ten enemy aircraft, raising his score to ten kills. He had achieved 73 victories before he died in 1944. A red heart – 7./JG 26 badge – on engine cowlings.
4. Bf 109F-4/B. The Jabostaffel emblem in JG 26 was a white bomb painted on the rear fuselage. Apart from this, its aircraft were not distinctive in their

- innym – zachowano standardowe malowanie RLM 74/75/76 oraz żółte elementy szybkiej identyfikacji. Pod kadłubem bomba SC 250.
5. Bf 109F-3. Ten Messerschmitt przedstawia standardowy kamuflaż fabryczny z plamami RLM 02 i 74 na bokach kadłuba. Zwracają uwagę małe oznaczenia taktyczne, które były częstym zjawiskiem zarówno w 8 Staffel jak i całej III Grupy. Stosowano je również na Bf 109E w okresie bitwy o Anglię. Pod kabiną godło 8./JG 26.
 6. FW 190A-2 (W.Nr. 20201). Samolot ten posiadał linię podziału kolorów na bokach kadłuba sięgającą niemal do połowy jego wysokości. Było to dość częste zjawisko występujące w JG 26 po przemalowaniu maszyn w warunkach polowych. Na tym FW 190 latał as „Schlagetera”, Fw. Adolf „Addi” Glunz.
 7. Fw 190A-3 (W.Nr. 403). Samolot ten posiada bardzo ciekawe malowanie. Początkowo nosił oznaczenie RC + TC, które zostało zamalowane przez malarzy JG 26. Zastanawiające są jednak boki kadłuba wyraźnie jaśniejsze od RLM 76 – być może jest to po prostu świeża farba tego odcienia bądź też zmieszana z białą. Zabrudzenia spalin na kadłubie zamaskowano czarnym motywem „orła”. 24 lipca 1942 roku samolot ten lądował przymusowo koło Vendeville we Francji. Po spisaniu go ze stanu JG 26 został zniszczony 13 miesięcy później podczas nalotu na Villacoublay.
 8. Bf 109F-3. Samolot ten należał do dowódcy 1./JG 26, Oblt. Josefa „Pipsa” Prillera w lecie 1941 roku. Pod kabiną znajduje się godło osobiste Prillera – as kier z napisem Jutta na cześć jego przyszłej żony. Na sterze kierunku widnieją symbole 34 zwycięstw powietrznych odniesionych przez niego w JG 51 i JG 26.

camouflage – the standard RLM 74/75/76 scheme was employed plus yellow items for rapid identification. SC 250 bomb under fuselage.

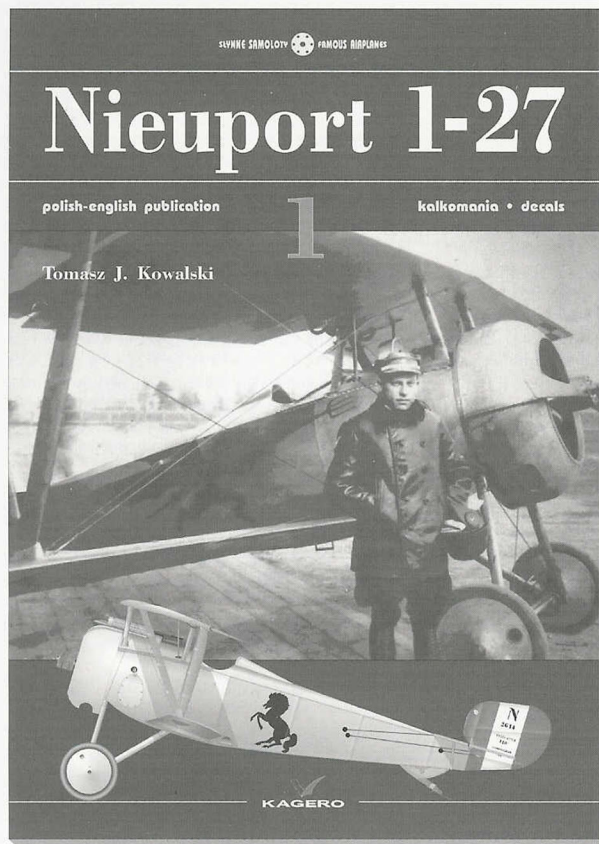
5. Bf 109F-3. This Messerschmitt has the standard factory camouflage with RLM 02 and 74 mottling on fuselage sides. Not the small tactical markings, a frequent phenomenon in both 8 Staffel and the entire III Gruppe. They were also used on Bf 109Es during the battle of England. 8./JG 26 badge below cockpit.
6. FW 190A-2 (W. Nr. 20201). The color division on the sides reaches almost halfway up the fuselage. It was quite frequent in JG 26 after aircraft were repainted in field conditions. This FW 190 was flown by a “Schlageter” ace, Fw. Adolf “Addi” Glunz.
7. Fw 190A-3 (W. Nr. 403). This one has a very interesting scheme. Initially it had the designation “RC + TC”, painted over by JG 26 painters. However, the fuselage sides are evidently lighter than RLM 76, which is puzzling – perhaps this is just fresh paint of the same shade or it might have been mixed with white. Exhaust fume stains on the fuselage are masked by the black eagle. On July 24, 1942 this aircraft force-landed near Vendeville in France. Written off by JG 26, it was destroyed thirteen months later during a raid on Villacoublay.
8. Bf 109F-3. This was flown by commander of 1./JG 26, Oblt. Josef “Pips” Priller in the summer of 1941. Priller’s personal emblem below cockpit – ace of hearts with a “Jutta” written in honor of his future wife. 34 victory marks are visible on the rudder – the victories were achieved by Priller with JG 51 and JG 26.

Bibliografia • Bibliography

1. Adolf Galland „Die Ersten und die Letzten”.
2. Donald Caldwell „JG 26. War diary. Volume One, 1939-1942”.
3. Winston G. Ramsey „The Battle of Britain - Then And Now. After the Battle”.
4. John R. Beaman/Jerry L. Campbell „Messerschmitt Bf 109 in action. Part 1”.
5. Berd Barbas „Planes of the Luftwaffe Fighter Aces Vol 1”.
6. Josef Priller „JG 26. Geschichte eines Jagdgeschwader”.

FAMOUS AIRPLANES

New series by Oficyna Wydawnicza KAGERO



mini monographs

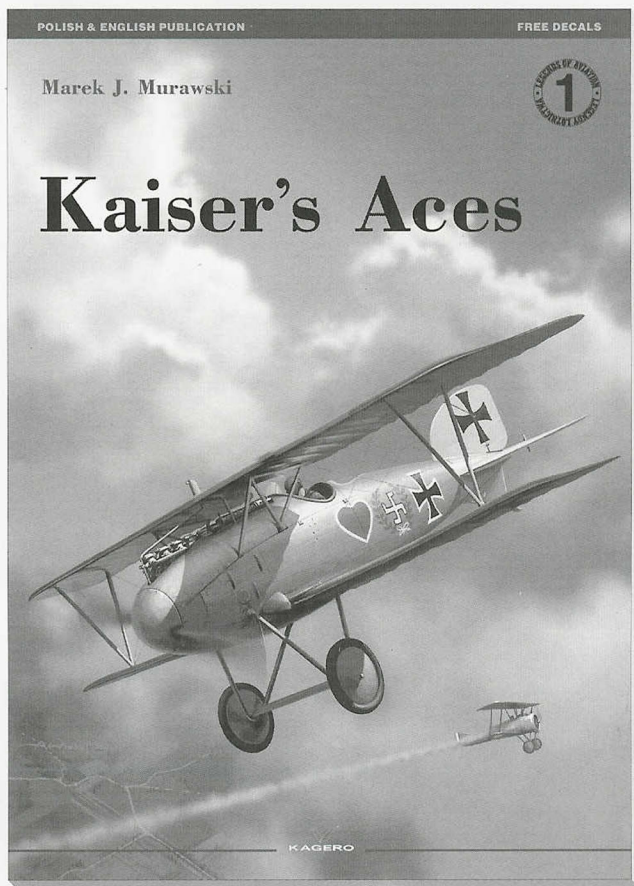
B5 size • from 48 to 120 pages • Polish and English text

DECAL SHEETS!

www.kagero.pl

LEGENDS OF AVIATION

New series by Oficyna Wydawnicza KAGERO



about pilots, planes, air units from WWI

A4 size • from 48 to 120 pages • Polish and English text

DECAL SHEETS!

www.kagero.pl

MONOGRAFIE MONOGRAPHS

new
series
by
Oficyna
Wydawnicza
KAGERO

POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE DECALS

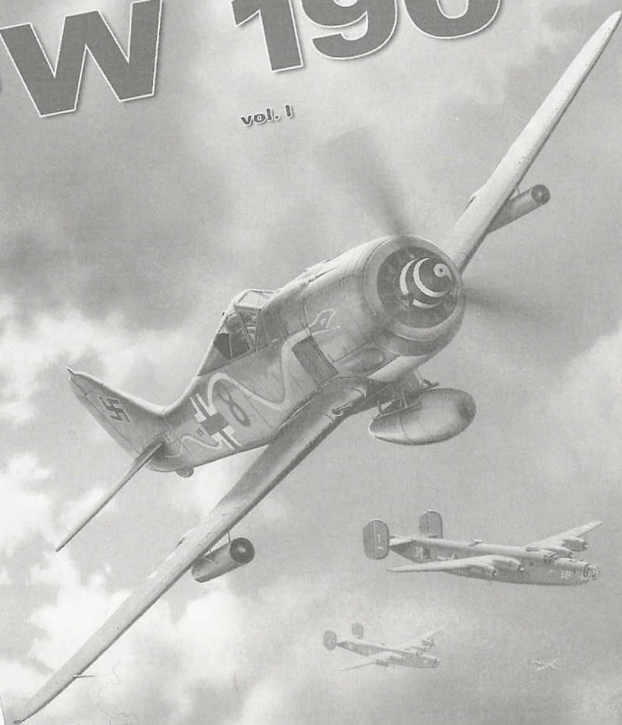
Krzysztof Janowicz

Focke Wulf

FW

190

vol. I



KAGERO



FORMAT A4

Opracowania historyczne poświęcone samolotom II Wojny Światowej.

- Fotografie historyczne
- Tekst w języku polskim i angielskim
- Szczegółowe plany modelarskie w skali 1:48 i 1:72
- Kolorowe schematy malowań
- KALKOMANIA 1:48 i 1:72
- 80-120 stron

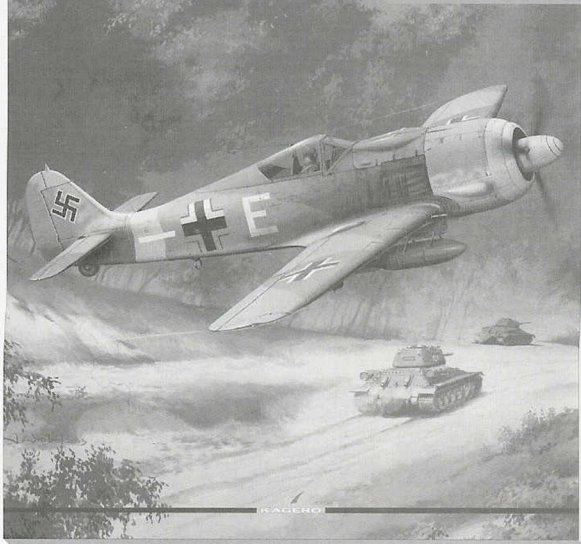
POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE DECAL

Krzysztof Janowicz

Focke Wulf

FW 19

vol. II



POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE DECALS

Andre R. Zbiegniewski

Brewster F2A

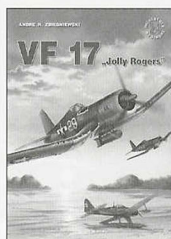
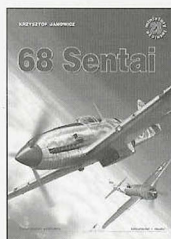
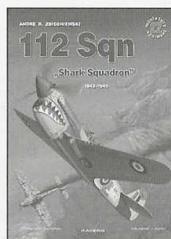
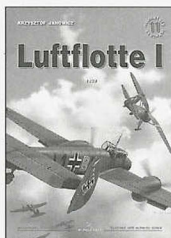
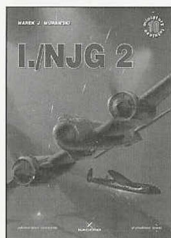
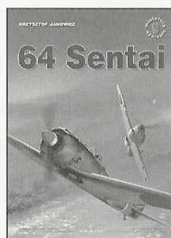
Buffalo

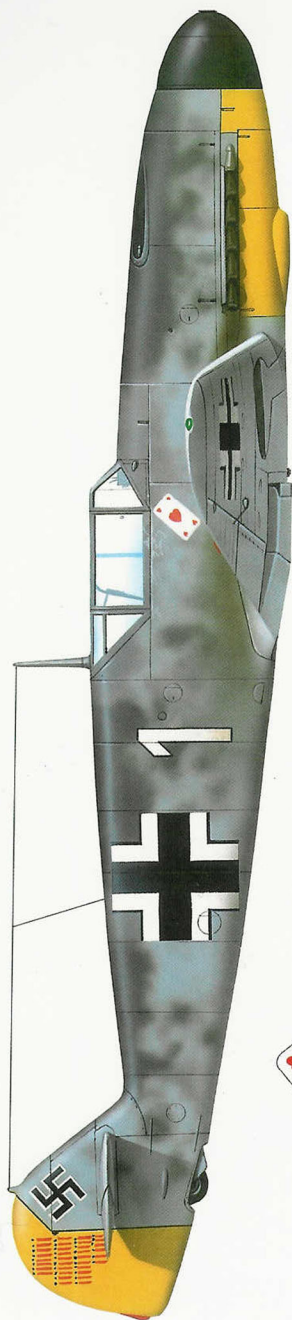


SIZE A4

Monographs on WWII airplanes.

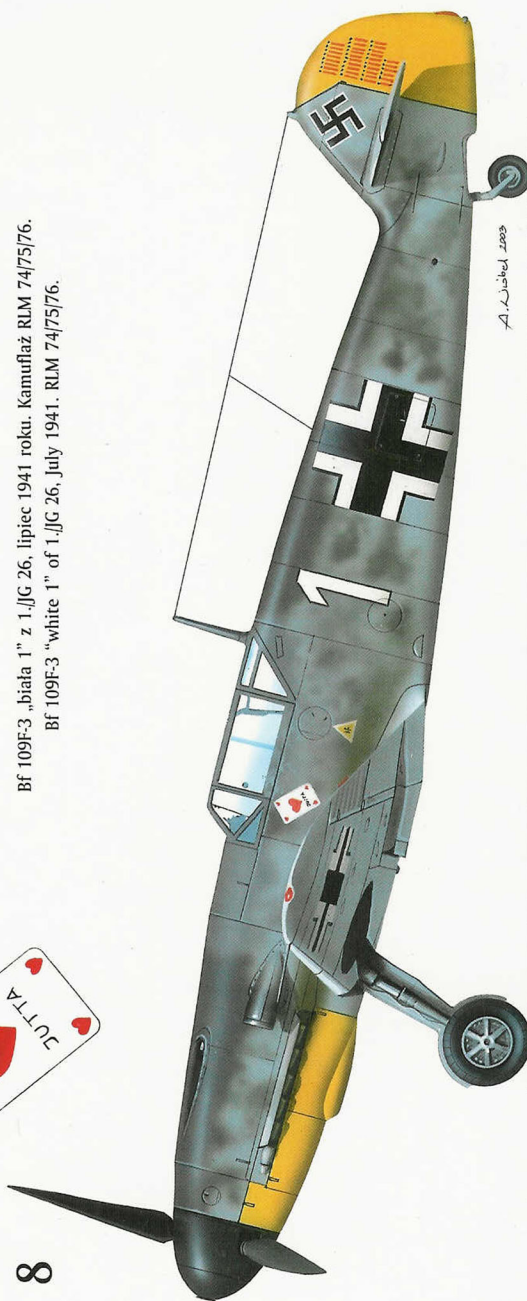
- Historical photos
- Polish & English text
- Detailed scale drawing in 1:48 & 1:72
- Color painting schemes
- DECALS 1:48 & 1:72
- 80-120 pages





8

Bf 109F-3 „biała 1” z 1./JG 26, lipiec 1941 roku. Kamouflaż RLM 74/75/76.
Bf 109F-3 „white 1” of 1./JG 26, July 1941. RLM 74/75/76.

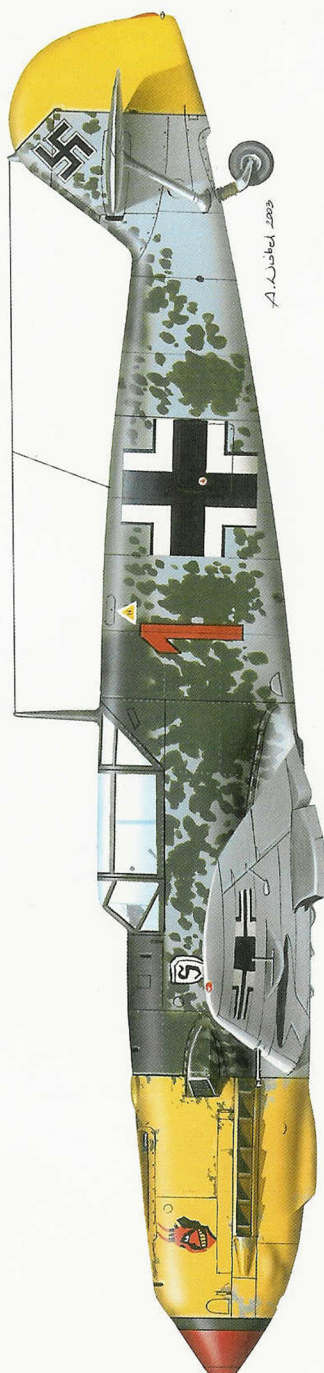


A. L. J. 2003



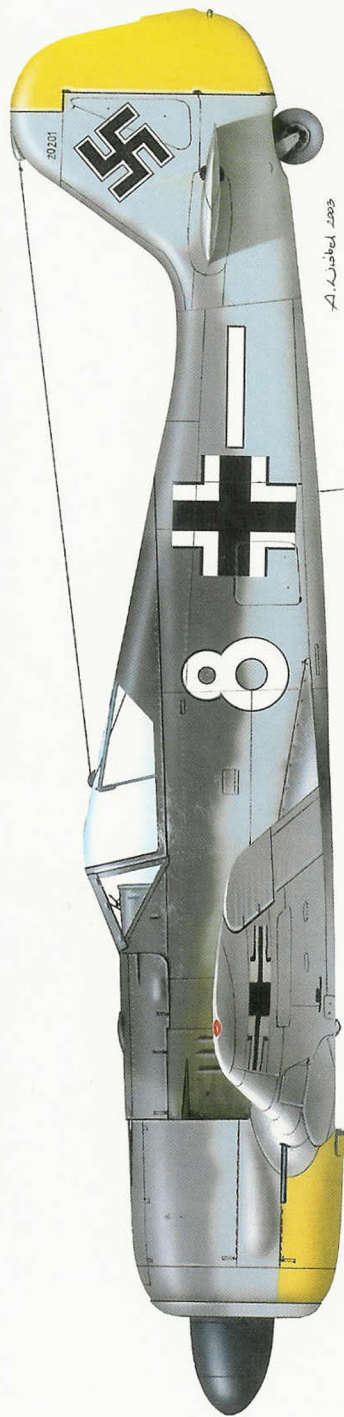
1

Bf 109E-3 (W.Nr. 1190) „biała 4” z 4./JG 26, jesień 1940 roku. Kamuflaż RLM 74/75/76.
Bf 109E-3 (W. Nr. 1190) „white 4” of 4./JG 26, autumn of 1940. RLM 74/75/76.



2

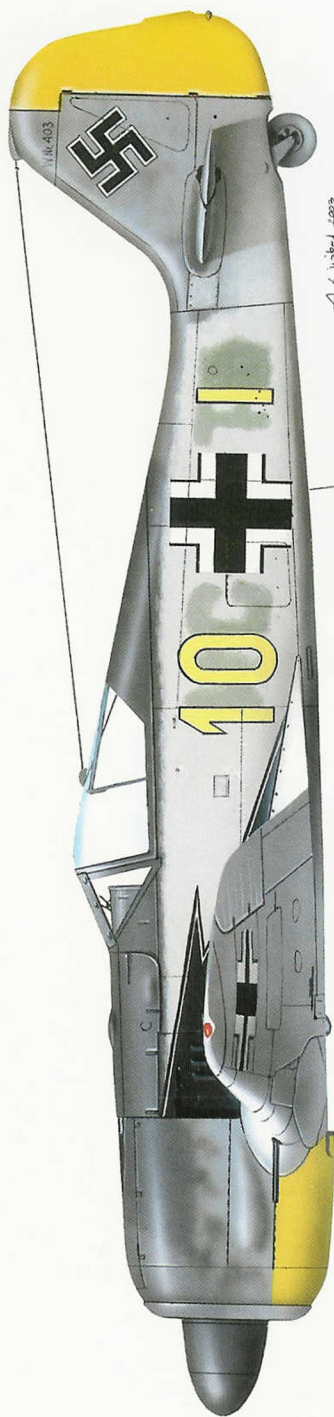
Bf 109E-3 „czerwona 1” z 2./JG 26, wrzesień 1940 roku. Kamuflaż RLM 02/71/65.
Bf 109E-3 „red 1” of 2./JG 26, September 1940. RLM 02/71/65.



A. Lisicki 2003

FW 190A-2 (WNr. 20201) „biała 8” z 4./JG 26, sierpień 1942 roku. Kamuflaż RLM 74/75/76.
FW 190A-2 (W. Nr. 20201) „white 8” of 4./JG 26, August 1942. RLM 74/75/76.

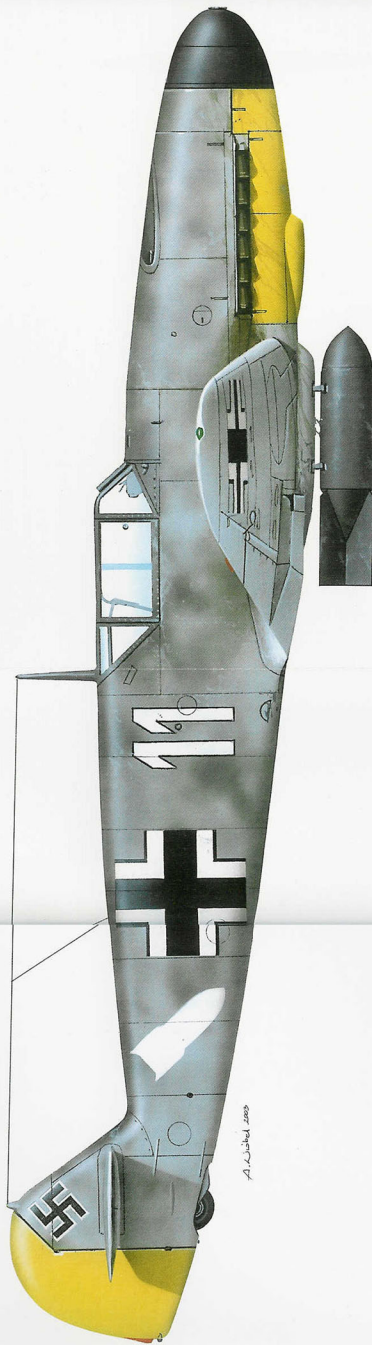
6



A. Lisicki 2003

Fw 190A-3 (WNr. 403) „żółta 10” z 9./JG 26, lipiec 1942 roku. Kamuflaż RLM 74/75/76.
Fw 190A-3 (W. Nr. 403) „yellow 10” of 9./JG 26, July 1942. RLM 74/75/76.

7

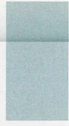


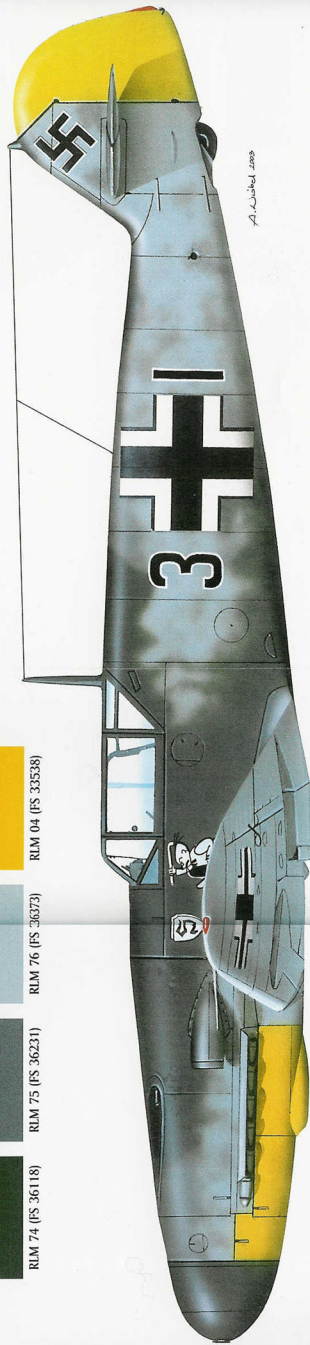
4

Bf 109F-4B - biała 11" z 10[abo]JG 26, kwiecień 1942 roku. Kamuflaż RLM 74/75/76.
Bf 109F-4JB "white 11" of 10[abo]JG 26, April 1942. RLM 74/75/76.

PRZYBLIŻONE ODCIENIE FARB STOSOWANYCH PRZEZ LUFTWAFFE - II WS APPROXIMATE SHADES OF PAINTS USED BY LUFTWAFFE - WW II

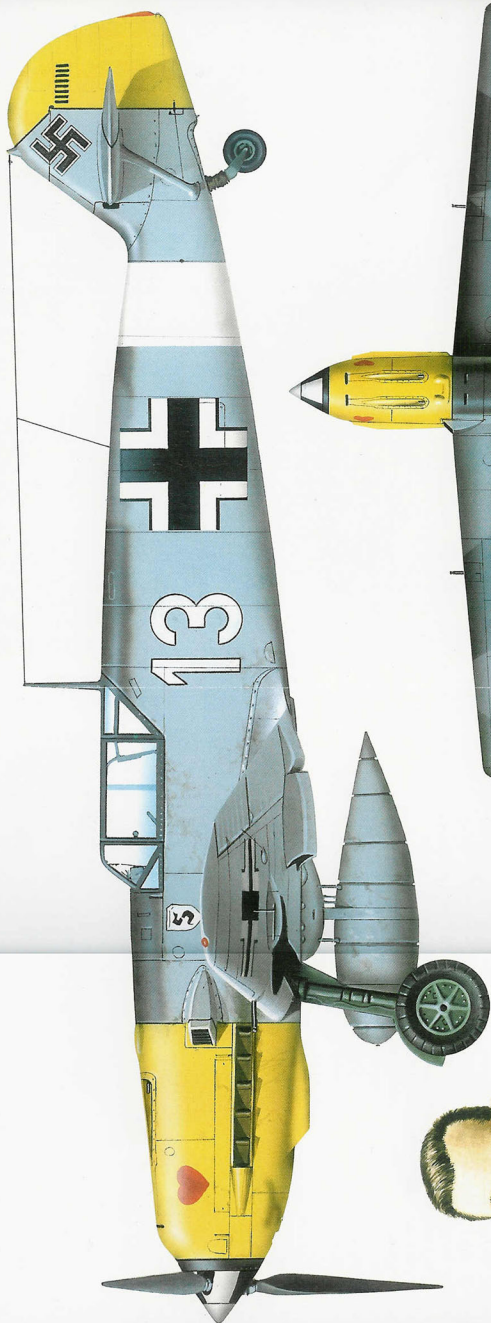
* wg normy RLM I FS 595B / * basing on RLM and 595B FS STANDARD

			
RLM 74 (FS 36118)	RLM 75 (FS 36231)	RLM 76 (FS 36373)	RLM 04 (FS 33538)



5

Bf 109F-3 „czarna 3” z 8./JG 26, lato 1941 roku. Kamuflaż RLM 74/75/76.
Bf 109F-3 "black 3" of 8./JG 26, summer of 1941. RLM 74/75/76.



Oblt. Klaus Mietusch

PRZYBLIŻONE ODCIENIE FARB STOSOWANYCH PRZEZ LUFTWAFFE - II WŚ
APPROXIMATE SHADES OF PAINTS USED BY LUFTWAFFE - WW II

*wg normy RLM i FS 5958 / * basing on RLM and 5958 FS STANDARD

	RLM 74 (FS 36118)		RLM 75 (FS 36231)		RLM 76 (FS 36373)		RLM 21 (FS 37886)		RLM 04 (FS 33538)
---	-------------------	---	-------------------	--	-------------------	---	-------------------	---	-------------------

Bf 109E-7, biała 13* z 7.JG 26, maj 1941 roku. Kamuflaż RLM 74/75/76.
 Bf 109E-7 "white 13" of 7.JG 26, May 1941. RLM 74/75/76.