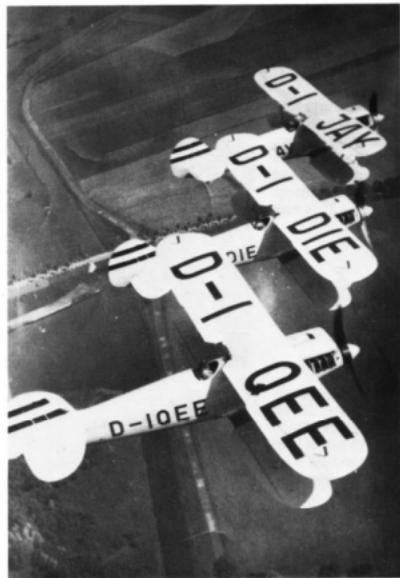


LUFTWAFFE PHOTO-REPORT 1919-1945



Motor
buch
Verlag

Karl Ries



im engsten Verbandsflug demonstriert hier Walter Rubensdörffer, Lehrer an der Jagdfliegerschule Schleißheim, in einer Fw 56 sein fliegerischen Können. Nachdem die Tarnbestimmmungen für die Luftwaffe am 1. 3. 1935 gefallen waren, wurden die Verbandsbezeichnungen offen geführt.



Eine Kette Jagdflugzeuge der He 51A-O-Serie. Bei den Jagdstaffeln werden die Erstausstattungen anfangs noch mit solchen zivilen Zulassungen geflogen, bevor, mit Verfügung vom Mai 1936, die militärischen Kennzeichen zur Einführung gelangen.

Der Interims-Jäger Ar 65 wanderte bei Lieferung der He 51 an die Verbände zu den Jagdfliegerschulen ab. Der wendige, aber langsame Doppeldecker ist dort noch bis in die Kriegsjahre hinein zu finden.

Mit dem Ankauf zweier sturzflugfähiger Curtiss H-81 -Hawk- verfolgte Göring die Absicht, Ernst Udet für die Übernahme einer Stellung im neuen RLM zu bewegen. Beide Maschinen standen dem begeisterten Kunstflieger Udet für seine Flugtagprogramme zur Verfügung. Hier rollt er mit der D-3165 in Berlin 1934 zum Start.





Die Seeflieger der Luftwaffe erlernten auf den Schulen Pützitz, Warnemünde und Stettin während der Jahre bis zum Kriegsausbruch auf Heinkel He 42, einem stabilen Doppeldecker, ihr Handwerk.



Zweimotorige He 59B-Schwimmerflugzeuge bei der DVS-Zweigstelle List/Sylt im Jahr 1934. Der unter DVS getarnte Verband geht 1935 nahtlos in die Seefliegerstaffel 1.(Mz)/186 über, behält dabei seine He 59.



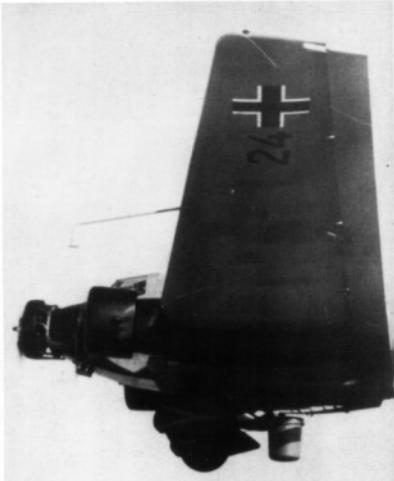
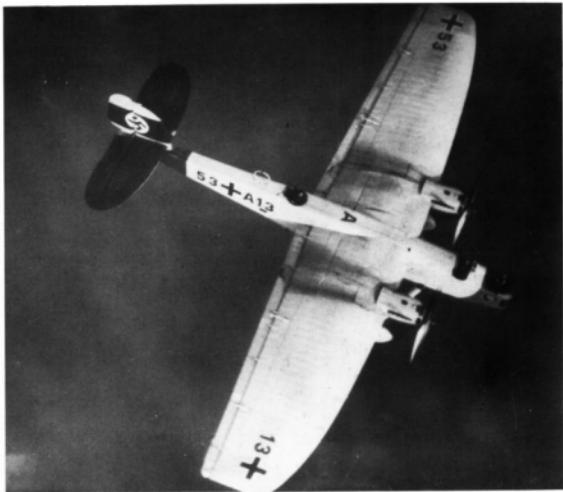
Zivile Kennzeichen im Frühjahr 1935 auch bei der Fliegergruppe Münster, der späteren Aufkl. Gr. 214. Solange die Tarnbestimmungen galten, wurde auf die Waffeneinbauten, die ohnehin rasch nachzurüsten waren, verzichtet.



Nicht zur Einführung bei den Kampffliegergruppen kam die Do 11, ein zweimotoriger Bomber mit Einziehfahrwerk. Die Einfahrmechanik gab zu ständigen Störungsmeldungen Anlaß, so daß das Flugzeug schließlich nur noch mit verriegeltem, ausgefahrenem Fahrwerk bei den Schulen geflogen wurde.

Bei gleicher Auslegung wie die Do 11, jedoch mit BMW-Motoren und starrem Fahrwerk, übernahm die Do 23 die Rolle des Beihelfsbombers Ju 52. Do 23 mit der taktischen Kennung 53 + A13 der 3./KG 155, Giebelstadt, im Frühjahr 1936.

Mit ausfahrbarem Bodentopf und im Rumpf installierten Vertikalmagazinen wurde aus dem Verkehrs- und Transportflugzeug Ju 52/3m der erste beihelfsmäßige Bombenträger der Kampfstaffeln der Luftwaffe.

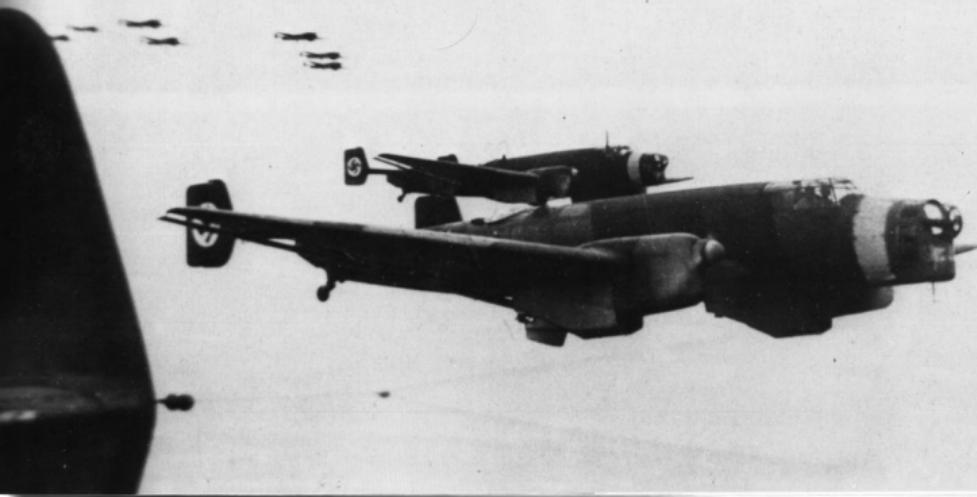




Ein ausfahrbarer Bodentopf mit einem MG 15 sollte auch in der Ju 86 den Besatzungen eine Abwehrmöglichkeit gegen Angriffe von unten bieten – für den Schützen eine recht windige Angelegenheit.

Links: Im Frühjahr 1936 lief bei Junkers die Produktion des ersten modernen mittleren Kampfflugzeuges Ju 86A an. Noch während der Fertigung wurden jedoch die Montagebänder auf die aerodynamisch verbesserte Ju 86D umgestellt.

Unten: Ju 86A des KG 254 während eines Paradefluges. Die Jumo 205-Schwerölmotoren vertrugen häufige Drehzahlwechsel, wie er im Verbandsflug nun einmal notwendig war, sehr schlecht.



Rechts: Doppelsteuer und Armaturenbrett der Do 17V-2. Auf bedrückend engem Raum zusammengefaßt Bedienungs- und Flugüberwachungsinstrumente – die Technik fordert ihren Preis!

Mitte: Vorläufer eines Kampfflugzeugs der neuen Generation, die Do 17V-2! Infolge überlegener Geschwindigkeit gegenüber Jagdflugzeugen des Auslandes war ursprünglich daran gedacht, keinerlei Abwehrwaffen einzubauen.

Unten: Das Endprodukt der Do 17, der »fliegende Bleistift«. Abgerundeter, verglaster Bug und Abwehrstand auf dem Rumpfrücken kosteten einige Geschwindigkeitskilometer; trotzdem lag die v_{max} mit 340 km/h noch erstaunlich hoch.
Do 17E-1 der II./KG 155, Stammhafen: Ansbach.





Ober: Ausgehend von Versuchsfügen mit der Junkers K 47 in den späten 20er Jahren, wurde in Deutschland der -Stuka- Ju 87 entwickelt. Die 2./St.G.165 während der Operation Otto, dem Einmarsch in Österreich, auf dem grenznahen Flugplatz Pocking.



Mitte: Eine Staffel Do 17E der I./KG 155 überfliegt am 13. März 1938 das mit Maschinen vorher gelandeter Staffeln vollgepöppte Flugfeld von Wien-Asperm.



Links: Ju 87A in der Landekurve vor dem neuen Heimathafen Graz-Thalerhof. Anfang April 1938 verlegt die I./St.G.167 von Lübeck-Blankensee in die dem Reich angegeschlossene -Ostmark-. Gleichzeitig erfolgt die Umbenennung in I./SLG.168.



Auch der Anderthalbdecker He 114A gelangt nur in wenigen Exemplaren an die Seefliegerstaffeln; die Exportversion He 114B bringt dagegen dem Reich schwedische und rumänische Devisen. Auf dem Bild drei He 114A der Küstenfliegerstaffel 1./506 in Dievenow.



Rechts: Flugzeugmuster, die versuchsweise für die Luftwaffe gebaut wurden, gingen teilweise in den Export. Nachdem die Ar 95A gegenüber der bereits eingeführten He 60 keine bemerkenswerten Vorteile aufweisen konnte, wurden drei der neun gebauten Exemplare an Chile verkauft.

Die unverwüstliche He 60 blieb bis zur Einführung der Ar 196 als Bord- und Küstenaufklärungsflugzeug bei den Marinefliegern. Vom Kran wird die 60+B31 der 1./306 im September 1936 in ihr Element gesetzt.





Als Vorgänger der Ju 87 lieferte Henschel den -Obergefreiten-, so hieß die Hs 123 im Truppenjargon, an die Sturzkampfgruppen. Auch der Flugzeugpark der I./St.G.165 in Kitzingen bestand 1937 aus dem bulligen, einsitzigen Anderthalbdecker.



Das Jagdflugzeug He 51 genügte bereits Ende 1936 nicht mehr dem internationalen Standard. Es wurde deshalb über die Legion Condor den Nationalsozialisten zugeliefert. Eine beschränkte Anzahl von He 51 verblieb bei den Jagdfliegerschulen im Reich.



Bevor die Messerschmitt Bf 109 zur Serienreife gelangte, ersetzte die Ar 68 bei vielen Verbänden die ausgemusterte He 51. Auch die I./JG 334 in Wiesbaden-Erbenheim fliegt bis Sommer 1938 die Ar 68E-Version. Hier Flugzeuge der 3. Staffel.

Rechts: Die beiden Oberleutnants Hannes Trautloft und Max Ibel verfolgen 1937 mit Kennerblick das Flugverhalten des neuen Jagdflugzeuges Bf 109D auf dem Fliegerhorst Bad Aibling.

Mitte: In Düsseldorf stationiert, erhält die II./JG 234 im Juni 1938 die ersten Bf 109D. Die Ausrüstung der Stammverbände brachte bisweilen Versorgungsgänge für die drei in Spanien auf Seiten der Nationalen fliegenden Jagdstaffeln der Legion Condor.

Unten: Paradeaufstellung der Bf 109D in Jüterbog-Damm. Zum Freundschaftsbesuch des jugoslawischen Ministerpräsidenten wurde diesem am 18. 1. 1938 bei der II./JG 132 Riechhofen der -Wunderjäger- und damit die Einsatzbereitschaft der Luftwaffe vorgeführt.



Die meisten Fernaufklärungsstaffeln erhielten in Ermangelung eines geeigneteren Flugzeugmusters als Erstausstattung die He 45, so auch die 3.(F)/125 in Würzburg. Vor den Hangars auf dem Galgenberg, im März 1937, die He 45 50+A13.



Während der kritischen ersten Oktober Tage beim Einmarsch in das Sudetenland lag die 1.(F)/24 auf dem Feldflugplatz Weiden, dicht an der Landesgrenze. Bei der Einradlandung eines Fernaufklärers Do 17F ist der Sankra vergebens zur Unglücksstelle gebraust, es hat keine Verletzte gegeben.

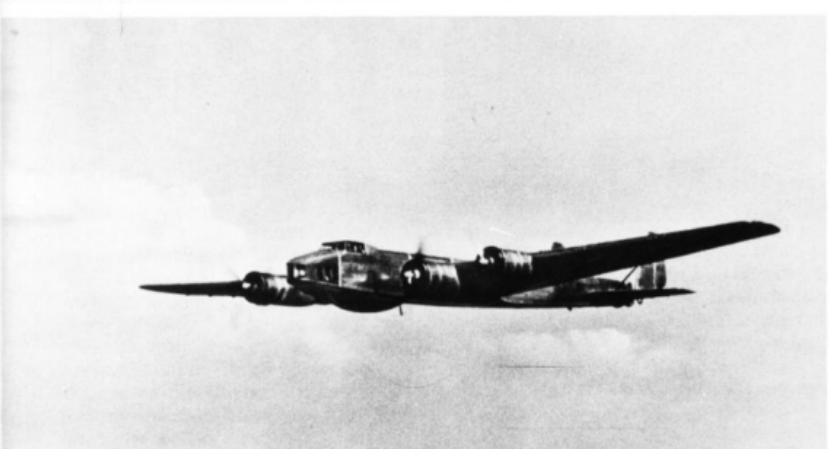


Vom Abstellplatz am Waldrand rollt eine Besatzung der 1.(F)/24 (Stammhafen: Kassel-Rothwesten) ihre Do 17F zum Start auf die Graspiste des Weidener Feldflughafens.

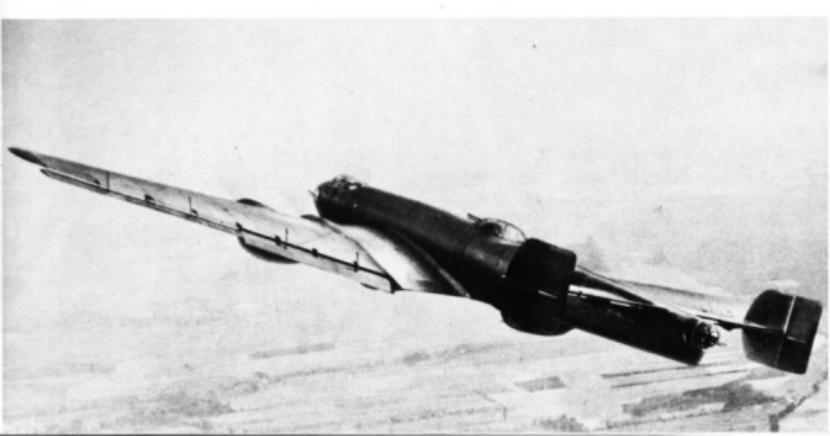




Das Umrüstungsprogramm für Kampfverbände läuft seit 1937 auf vollen Touren. Eine Großzahl der Einheiten erhält die He 111 in verschiedenen Varianten. So fliegt die II./KG 355 in Giebelstadt 1938 die He 111J mit DB-Motoren.



Unverständlicherweise wurden Fernkampfflugzeuge, sogenannte «Ural-Bomber», im Frühjahr 1937 vom RLM aus dem Entwicklungsprogramm gestrichen. Man glaubte mit einer Flotte mittlerer Kampfflugzeuge einen rein taktischen Bombenkrieg führen zu können. Versuchsmuster 1 der Dornier Do 19.



Was für die Amerikaner später «Fortress»- und «Liberator», hätte für die Luftwaffe die Ju 89 werden können. Es blieb jedoch beim Bau zweier Versuchsmuster. Hier ein Bild der Ju 89V-2 mit einretruschiertem Drehturm auf der Rumpfoberseite.

Die seit Oktober 1936 bestehende Achse Berlin-Rom leitete eine Periode ständiger Informationsbesuche zwischen Militärs beider Länder ein. Am 24. 6. 1939 trifft der italienische Luftmarschall Valle in Berlin-Staaken ein. Gen.Oberst Milch holt den Gast vom Flugzeug ab. Hinter Milch die Generäle Stumpff und Kesselring.

42



Bei der Aufklärungsstaffel A/88 hatte die He 45-Kette Gefechtsfeldaufklärung durchzuführen, daneben als leichte Bomber Stellungen des Gegners zu bekämpfen. He 45B, 15 • 21, Mitte 1937 in Leon. Die Spanier nannten das Flugzeug »Pavo« = Truthahn.



Die He 70 wurde von Anbeginn bei der A/88 von ihrer eigentlichen Aufklärungstätigkeit entbunden und als schneller Bomber eingesetzt. Im Februar 1937 gelangen der He 70-Kette des Ltn. Runze mehrere erfolgreiche Angriffe gegen Kraftwerke in den Ausläufen der Pyrenäen.

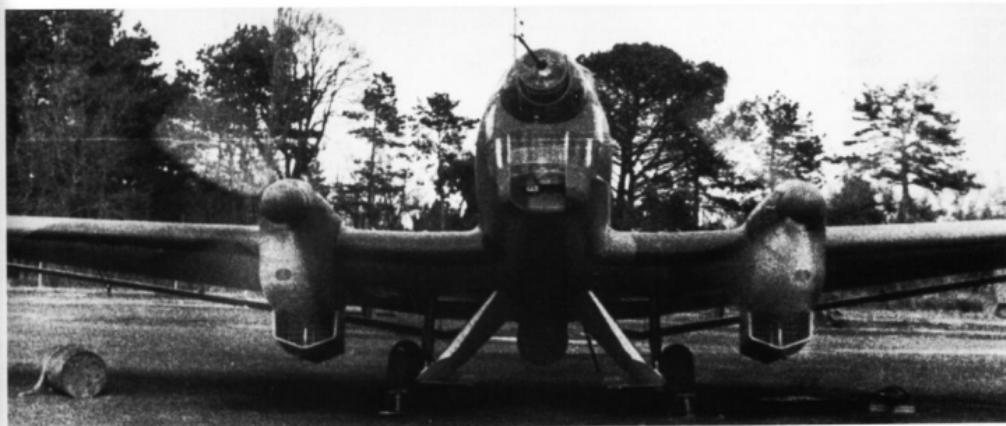




Ab Januar 1937 gelangten die ersten modernen Kampfflugzeuge zur Versuchsbesatzung VB/88 und wurden in Sevilla montiert. Die VB/88 unterstand Hptm. Rudolf v. Moreau. Vor der He 111B von links: Graf v. Hoyos, der „alte Bengsch“ (Ingenieur aus Rechlin), v. Moreau.

In der VB/88 gab es neben vier He 111B auch vier Exemplare der Ju 86D. Frontalansicht eines dieser Flugzeuge. Das Fahrwerk wurde nicht wie bei anderen zweimotorigen Flugzeugen in die Motorenradialgondeln, sondern in die Tragflächen eingezogen.

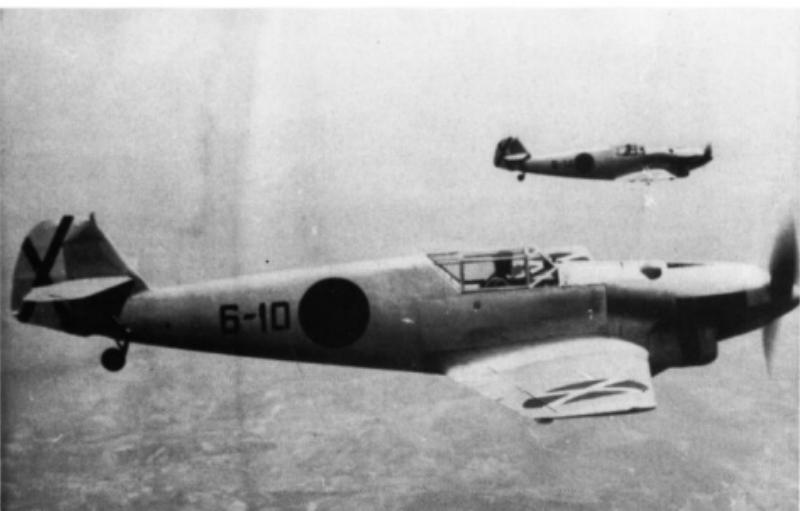
Vier «liegende Bleistifte» Do 17E vervollständigten den Flugzeugbestand der VB/88, wurden jedoch Mitte 1937 an die A/88 abgegeben. Die abgedeckte 27 • 17 fliegt bereits mit dem Kennzeichen der Aufklärungsstaffel.



Von ihrem Liegeplatz Pollensa auf Mallorca setzte 1938 Hptm. Harlinghausen die He 59 seiner AS/88 in nächtlichen Angriffen gegen Ausladehäfen und Bahnlinien entlang der Mittelmeerküste ein. Eine He 59B mit 2-cm-Kanone im Bug-Stand.



Als erste Staffel erhielt die 2.J/88 unter Oblt. Günther Lützow Jagdflugzeuge Bf 109B. Ab März 1937 hatte damit die Überlegenheit der republikanischen »Rata« und »Chato« ein Ende. Die He 51 übernahm gleichzeitig vorwiegend die Rolle eines Schlachtfighters.





Mit der russischen SB-2, in Spanien unter dem Namen -Katuska- bekannt, verfügten die republikanischen Luftstreitkräfte über ein ausgezeichnetes Kampfflugzeug. Sie war den Ju 52 auf nationaler Seite weit überlegen.

Bei -Preußens- war man mit deutlichen Hinweisen nie zimperlich. Wer in Alfaro den -Donnerbalken- nicht finden konnte, mußte wohl mit Blindheit geschlagen sein.

Erst mit Lieferung der He 111 konnten die Kampfstaffeln der Legion Condor mit denen der Gegenseite gleichziehen. Mit 1000 kg Bombenlast und 375 km/h Höchstgeschwindigkeit lagen die Leistungen der He 111 über denen der -Katuska-.





Fahrwerk-Funktionsprüfung an einer Bf 109D in La Cenia. Gegen Ende der Feindseligkeiten gelangten auch noch einige Bf 109E nach Spanien. Mit einer v_{max} von 550 km/h übertraf die Bf 109E die D-Version um rund 100 km/h.



Beutemaschinen sowjetischer Bauart auf dem Flugplatz Valls, nördl. Tarragona. Vorn ein Jagdflugzeug I-15 «Chato», dahinter das Schlachtflyzeug R-Z «Natascha». Valls, März 1939.



Wartungsarbeiten an einem im Oktober 1938 angelieferten B-Modell der Ju 87 unter primitivsten Verhältnissen. Insgesamt gelangten acht Stukas Ju 87 nach Spanien und waren zunächst der J/88, ab Ende 1938 der K/88 angegliedert.

Rechts: Einer der Stuka-Piloten, die im Spanischen Bürgerkrieg in der Jolanthe-Kette die Taktik des Sturzangriffes mit Ju 87 erprobten. Ltn. Siegfried Trogemann vor seiner Ju 87B; auf der Fahrwerkverkleidung das traditionelle Zeichen, die »Jolanthe«.





Nach Auflösen der Nebelfelder fliegen am Morgen des 1. September 1939 die Luftwaffenverbände die ihnen angewiesenen Ziele auf polnischem Gebiet an. Von Neudorf b/Oppeln starten Ju 87B der I./St.G.77.



Überdimensionierte Balkenkreuze auf den Tragflächen der beteiligten Flugzeuge sollen nervöse Flakbatterien und Jäger davon abhalten, eigene Maschinen als Feindflugzeuge anzusprechen und zu beschließen. He 111 der 2./KG 27 im Anflug auf Warschau-Okecie.



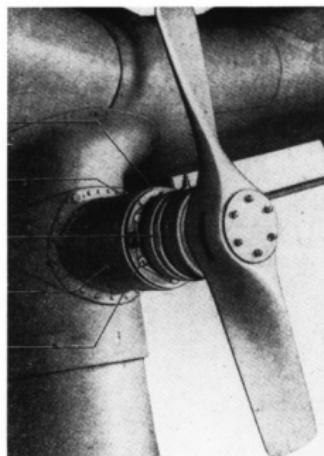
Neukuhren in Ostpreußen wurde Liegeplatz der I./KG 27, die von dort aus Verkehrswege und Eisenbahnziele angriff. Mit persönlichem Kennzeichen bemalt, die He 111P, 1G + EK der Besatzung Ltn. Scholz.

Unten links:

Als »Vater der Stukawaffe« bekannt, führte Oberstlttn. Günter Schwartzkopff im Polenfeldzug das St.G.77. Schwartzkopff stürzte am 14. 5. 1940 bei Sedan infolge Flakvolltreffer mit seinem Bordfunker tödlich ab.

Unten rechts:

Zur Verstärkung des Heultonens beim Sturz wurden den Ju 87 an beiden Fahrwerkverkleidungen Lärmgeräte (Sirenen) eingebaut. Erheblicher Fahrtverlust im Horizontalflug führte jedoch dazu, daß die Geräte bei einzelnen Verbänden bald wieder ausgebaut wurden.



Die 2./ZG 1 ist am 8. 9. 1939 von ihrem Liegeplatz Mühlen zu einem Geleitschutzauftrag für eine Stuka-Gruppe nach Praga gestartet. Beim ZG 1 wird zu dieser Zeit noch die Bf 110B mit Jumo geflogen.



Als gegen Mitte des Monats September die polnische Jagdabwehr ausgeschaltet war, «kurbelte» der deutsche Bomber-Begleitschutz schon einmal untereinander. Eine Bf 109E hat seinen Vordermann in aussichtsreicher Position von unten im Rev. von unten im Rev.



Schon mit der modifizierten Bf 110C ausgestattet, geht die I.(Z)/LG 1 in den Polenfeldzug. Als Lehrgruppe werden dieser Einheit, in Barth/Ostsee, stets die neuesten Baumuster zugewiesen.



Rechte Seite oben:
Zielwirkungsbild des Bahnhofs Tarnow, nachdem am 5. 9. 1939 eine Kampfgruppe die Anlage angegriffen hatte. Aus brennenden Tankwagen steigt eine weithin sichtbare dunkle Rauchsäule gen Himmel.

Rechte Seite unten:
Am 5. September wurde auch ein Angriff auf das Bahnhofsgelände von Wreschen geflogen. Die Bombentrichter zeigen an, daß der Zielaufzug quer zum Objekt erfolgte.

Da die polnische Luftwaffe ihre noch flugfähigen Einsatzmaschinen Mitte September zum Großteil nach Rumänien überfliegen hatte, fielen den vorgehenden Heeresverbänden fast ausschließlich unbeschädigte Schulflugzeuge, wie diese Bartel BM 4h, in die Hände.



Ein Propagandafoto mit der verwegenen Unterschrift: »Messerschmitt-Jäger stürzt sich auf ein polnisches Jagdflugzeug« ist relativ leicht zu demaskieren. Der Messerschmitt-Jäger müßte ein verstreuter Doppeldecker gewesen sein, und das arme Opfer, eine PWS-26 Schulmaschine, konnte nie als Jagdflugzeug eingesetzt werden.



Eine Anzahl solcher RWD-8-Sportflugzeuge tauchte nach dem Polenfeldzug bei den Flugzeugführerschulen der Luftwaffe auf. Die RWD-8 wurde sowohl bei den polnischen Fliegerclubs als auch der Fliegertruppe geflogen.



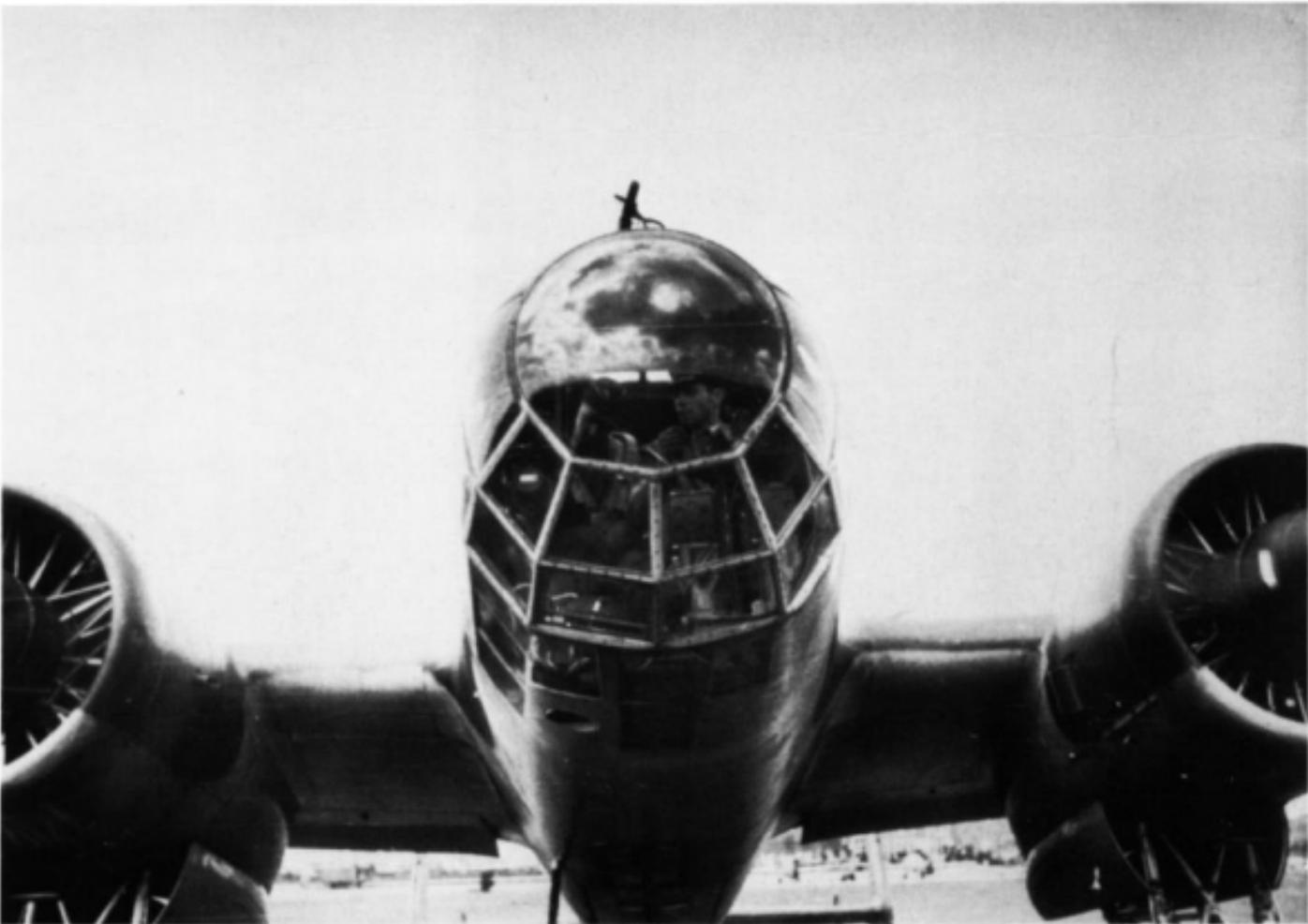


Links: Oblt. Wolfgang Falck als Staffelkapitän der 2./ZG 76. Falck machte sich in den Jahren 1940/41 um den Aufbau der deutschen Nachtjagd verdient.

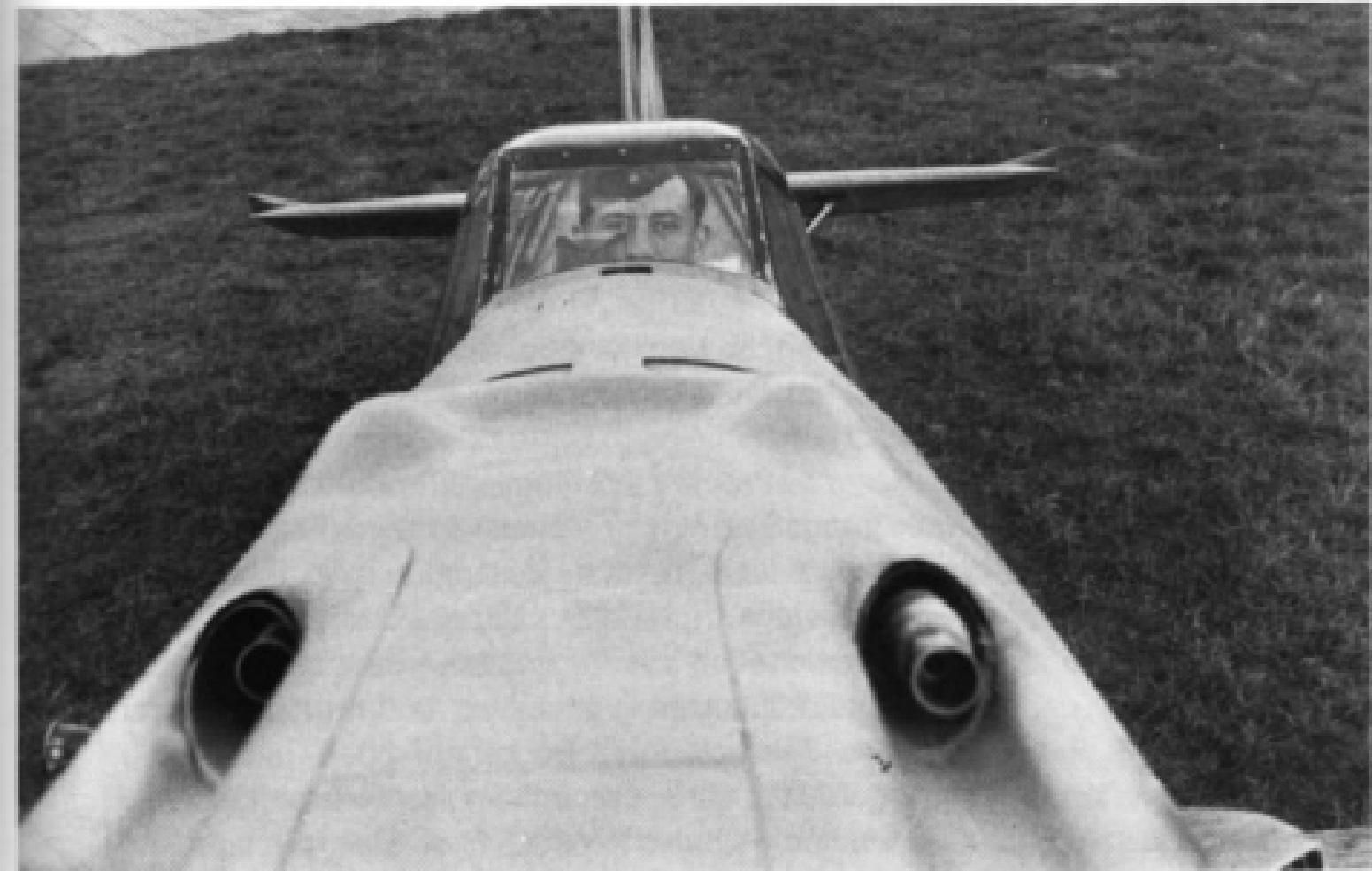
Rechts: Von Gleiwitz aus flogen die Besatzungen der 3./ZG 76 Begleitschutz und Tiefangriffe im Operationsbereich der Luftflotte 4 (Gen. Lohr). Auf den Bf 110B prangt das kurzzeitig als Staffelzeichen geführte Stadtwappen von Olmütz.

Einige Do 18D der Küstenfliegerstaffel 2./406 waren zu Beginn der Offensive in Polen von List/Sylt nach Nest am Jamunder See verlegt worden, um von dort aus Küstenüberwachungs- und Suchflüge über der Ostsee durchzuführen.





Kurz vor der Startfreigabe.
Eine Do 17P wird zum
Aufklärungsflug über Ost-
polen eingesetzt. Sowje-
tische Truppen werden ab
dem 17. 9. 1939 in diesen
Landesteil einrücken und
ihn dem russischen Terri-
torium einverleiben.



Während der Feindseligkeiten in Polen hatten Jagdgruppen der Luftflotten 2 und 3 den Schutz der Westgrenze gegen Einflüge von französischen und englischen Flugzeugen übernommen. Die beiden Rumpf-MG 17 einer Bf 109E der I./JG 53.

Den Winter 1939/40 über ist bei den Jagdstaffeln entlang der Nordseeküste täglich Einsatzbereitschaft herzustellen. Flugzeuge, Start- und Rollbahnen müssen dazu allmorgendlich, wie hier auf Westerland, von Neuschnee geräumt werden.



Ständige Inspektionsflüge zu den Liegeplätzen der einzelnen Gruppen vermitteln den Stäben der Luftfotten ein Bild über Platzbeschaffenheit und Iststärke ihrer Verbände. Eine Fi 156, GM + AI, eines der ersten Versuchsmuster des -Storchs-, in Nordholz.





He 60, K6 + PH, ein Flugzeug der Küstenfliegerstaffel 1./406 auf einem Überwachungsflug entlang der ostfriesischen Inselkette. Bei solchen Flügen hatten die Besatzungen besonders auf eventuelle Seenotfälle zu achten.



Oben rechts: Ursprünglich reines Bordflugzeug auf großen schwimmenden Einheiten der Kriegsmarine, wird die Ar 196A seit Beginn des Jahres 1940 auch an Küstenfliegergruppen ausgeliefert. Sie soll dort die behäbigen He 60-Doppeldecker ersetzen.

Oben links: Mit He 111 fliegt die 2.(F)/122 seit Herbst 1939 Aufklärung über Nordfrankreich. In Münster-Handorf die F6 + CK der Besatzung Ltn. Rudolf Hey. Von links: Fw. Lange-Gläscher (Flzgfl.), Fw. Kieß (BM), Uffz. Giesa (BF). Der Beobachter, Ltn. Hey, fehlt auf dem Bild; einer mußte ja schließlich photographieren.

Grenzüberwachung im Raum Bergzabern-Pirmasens durch Bf 109E-3 der 4./JG 53. Die weiße 5 fliegt Uffz. Stefan Litjens. Die II./JG 53 lag im Winter 1939/40 in Mannheim-Sandhofen.



Einer der Flugplätze, von denen aus die Transportgruppen ihre Beladungen nach Dänemark und Norwegen überflogen, war Uetersen. Am 7. und 8. April 1940 fallen Ju 52 aus dem gesamten Reichsgebiet auf dem Flugfeld in Schleswig-Holstein ein.

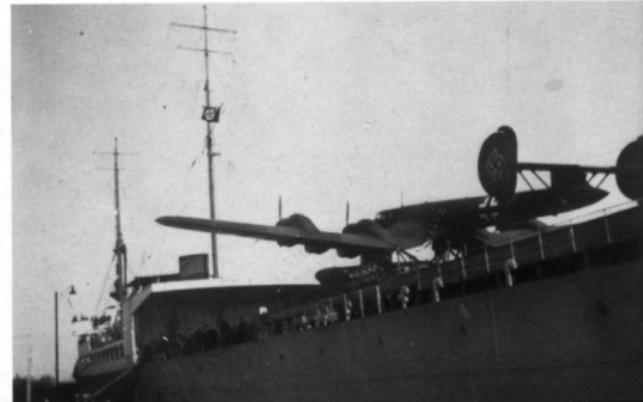


Am Morgen des 9. April wird Infanterie an Bord der Wellblech-Transporter genommen – Zielflughafen: Aalborg. Ein Großteil der zusammengezogenen Ju 52-Flugzeuge stammte aus Abgaben von C- und Blindflugschulen.



Unten rechts: Die Blohm & Voss Ha 139V-1 konnte für eventuelle Sonderflüge eingesetzt werden. Sie lag auf dem Katapult des M. S. „Friesenland“ in Bremen auf Abruf bereit.

Unten links: Besetzungen von See- und Transportflugzeugen trugen während der Norwegen-Kampagne noch die unbequeme, sperrige Kapok-Schwimmweste. Personal von Jagd-, Zerstörer- und Kampfflugzeugen hätte sich in diesen „Zwangsjacken“ in den engen Kabinen kaum röhren können; ihnen wurden die aufblasbaren Gummischwimmwesten zugestanden.



Zum Ausfliegen Verwundeter in Lazarette im Reichsgebiet standen in Uetersen Sanitätsflugzeuge Ju 52 bereit. Mit weißem Anstrich und rotem Kreuz wurde der Verwendungszweck der Maschinen Freund und Feind eindeutig signalisiert.





Links: An dem Unternehmen Weserübung nahm das KG 26 mit seinen Gruppen teil. Lübeck-Blankensee, Marx und Jever waren zeitweilige Liegeplätze der Einheit. Eine He 111H der 9./KG 26 auf der Kompensierscheibe in Jever.



Oben rechts: Das Gesicht der Ju 88A, ein Flugzeug, das beim KG 30 erstmals während Weserübung seine Qualitäten unter Beweis stellte. Die Maschine konnte als Horizontal- und Sturzbomber geflogen werden und war für eine Bomberlast bis zu 2500 kg ausgelegt.



Oben: Gegen Schiffe bei Narvik fliegen am 5. 5. 1940 He 111 der KGr.100 über tief eingeschnittene Fjorde das Zielgebiet an. Seit dem 2. Mai hatte die gesamte Gruppe von Aalborg nach Trondheim-Vaernes, näher an den Kampfraum heran, verlegt.

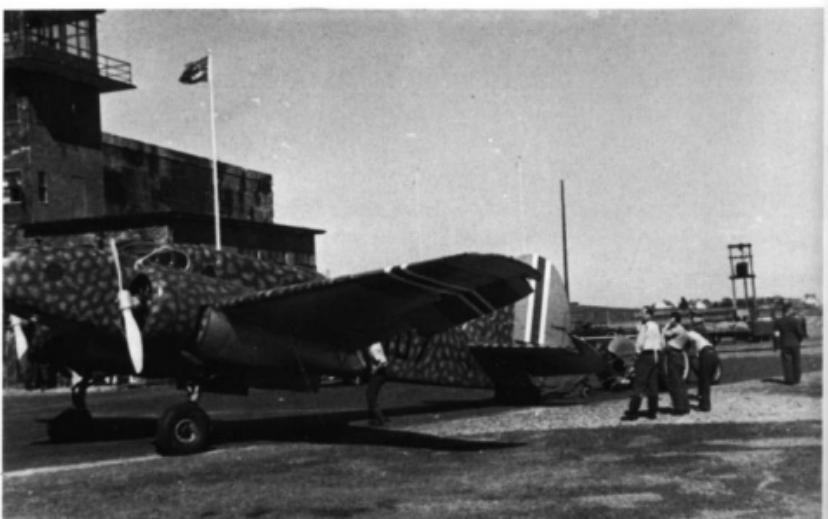


Mit der Do 24V-1, TJ + HR, wurden am 22. 4. zwei Tonnen Sprengstoff zur Zerstörung kriegswichtiger Anlagen nach Narvik gebracht. Das Flugboot wurde von Adolf Młodoch (1. Flzgf.) und Ernst Jurdzik (2. Flzgf.) bei Schlechtwetter in den Beis-Fjord hineingelandet.

Die norwegischen Luftstreitkräfte waren bei der Ausrüstung mit Flugzeugen auf ausländische Lieferungen angewiesen, eine eigenständige Flugzeugindustrie fehlte. Eine Fokker C VD aus dem überalterten Flugzeugpark einer Aufklärungsstaffel.



Aus Italien wurden Caproni 310 Kampf- und Reiseflugzeuge importiert. Diese zivile Ca 310 fiel bei der Einnahme des Flugplatzes Stavanger, betankt und zum Abflug nach England bereit, den deutschen Truppen in die Hände.





Von Dievenow aus befliegen Schwimmerflugzeuge der Küstenfliegerstaffel 3./506 den Ostseeraum bis zur schwedischen Landesgrenze. Eine He 59B-2 am Haken des Kranes in Dievenow/Pommern.



Das katapultierfähige Flugboot Do 18D findet für Fernaufklärung über See Verwendung. Maschinen dieses Baumes sind im Frühjahr 1940 zur Überwachung von Schiffsbewegungen in der Nordsee von List/Sylt aus im Einsatz.



Nach Beendigung des Westfeldzuges werden die Do 17 der 3.(F)/22 zur Geleitzugaufklärung nach Vaernes und Stavanger-Sola verlegt. Besatzung Fw. Müller, Oblt. Auswöger, Uffz. Vollmuth (nicht auf dem Bild) während eines Aufklärungsfluges mit Do 17Z, 4N + AL.



Der Überraschungseffekt des Lastenseglers als Kriegsgerät erwies sich am ersten Tag des Westfeldzuges. Der mit mehreren DFS 230A innerhalb des belgischen Forts Eben-Emael abgesetzten Sturmgruppe Granit gelang es am 10. Mai 1940, die Fortbesatzung innerhalb weniger Stunden niederzukämpfen.



Links: Luftbild des Sperrorts Eben-Emael, unmittelbar am Albert-Kanal gelegen. Die neun Gleiter setzten lautlos zwischen den Panzerkuppeln der Anlage auf. Mit einem Überfall aus der Luft hatten die Belgier nicht gerechnet.

Rechts: Der Führer der Sturmgruppe Granit, Oblt. Rudolf Witzig, landete, nachdem kurz nach dem Start in Köln-Ostheim das Seil seines Schleppzuges gerissen war, etwa drei Stunden nach seinen Kameraden mit einem Ersatzflugzeug auf dem Plateau des Forts.

Ohne die »schwarzen Männer« des Wartungspersonals wäre die Luftwaffe wohl zu Fuß gegangen. Ogefr. Bernhard, »Waffenmixer« bei der I./JG 77, überprüft die Mechanik eines Flächen-MG 17.





Vom Aufklärungsflug mit schweren Beschußschäden zurück, geht eine Do 17P nach der Landung in Flammen auf. Die Besatzung konnte aus dem bereits «kokelnden» Flugzeug rechtzeitig herauskommen.



Zwei 50-kg-Bomben unter der rechten Fläche einer Hs 123. Die II.(S)/LG 2, die bereits in Polen ihre Feuertaufe bestanden hatte, blieb auch während des Westfeldzuges die einzige reine Schlachtfliegergruppe der Luftwaffe.



Oben: Startvorbereitungen zur Erkundung der Frontlage; eine Hs 126B, T1 + KH, der 1.(H)/10 -Tannenberg-, am 16. 6. 1940 in Choiselle/Frankr. Nur ständige Luftüberwachung der vorprellenden Panzerspitzen konnte den Stäben der Heeresgruppen ein klares Bild des Frontverlaufes vermitteln.



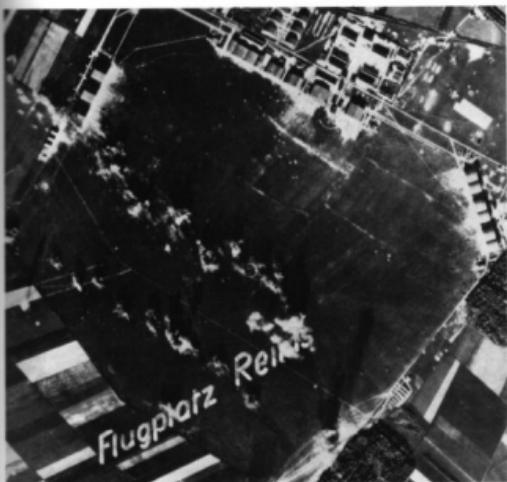
Unter dem Gewirr einer zusammengestürzten Halle in Brüssel-Evere wurde bei der Einnahme des Flugplatzes ein alter belgischer LA-CAB GR-8-Bomber gefunden. Die Staffeln der belgischen Aéronautique Militaire waren überwiegend mit Flugzeugen englischer Bauart ausgestattet.



Unbeschädigte Renard R.31 Aufklärungsflugzeuge im Hangar von Nivelles stammten aus belgischer Produktion und entsprachen dem technischen Stand anderer kriegsführender Nationen.



Auf den Kontinent entsandte Jagdstaffeln der RAF hatten gegen die Schwärme von Messerschmitt-Jägern kaum eine Chance. Trotz ihrer acht Flächen-MG hat diese -Hurricane I- des Expeditionary Corps im Luftkampf den kürzeren gezogen, ihr Pilot mußte nahe Sedan notlanden.



Zwei Bombenreihen laufen über das Rollfeld des Flugplatzes Reims. Nach dem in Polen praktizierten Muster galt es auch im Westen, vordringlich die Liege- und Absprungplätze der gegnerischen Luftstreitmacht auszuschalten.



Mit der MS-406 stand der französischen Armée de l'Air ein ausgezeichnetes Jagdflugzeug zur Verfügung. Aus polnischen Piloten waren Anfang 1940 zwei Jagdstaffeln zusammengestellt und in die französischen Groupes eingegliedert worden (s. Nationalitätszeichen).

Als leichtes Jagdflugzeug konnte die französische Caudron C 714 keine Rolle in der Luftverteidigung spielen. Eine C 714 nach Einnahme des Flugplatzes Evreux, 22. 6. 1940.

100





Ablösemuster für die MS 406 sollte bei der französischen Luftwaffe der Jäger Arsenal VG 33 werden. Es kamen jedoch bis Mai 1940 nur noch wenige Exemplare des Baumusters aus der Fertigung. Sie gelangten nicht mehr zu den Verbänden.



Die Rolle des zweimotorigen Zerstörers Bf 110 hatte bei der Armee de l'Air die Potez 630 übernommen. Mit einer schweren Starrbewaffnung im Rumpf gelangte das Flugzeug auch als Nachtjäger zum Einsatz.



Als Sturzkampfflugzeug sollte die Loire-Nieuport LN 401 bei der französischen Marinefliegergruppe eingeführt werden, erfüllte aber nicht die in sie gesetzten Hoffnungen. Eine nach Jägerbeschuß bei Brest notgelandete LN 401 der Aéronavale.

In den Schubladen der deutschen Militärs lag unter dem Decknamen Tannenbaum ein Operationsplan für einen Zangenangriff über Schweizer Gebiet. Bf 110C der I./ZG 52 führten ständig Überwachungsflüge entlang der Schweizer Grenze durch.



Die Eidgenossen hielten ihrerseits mit Patrouillen ihrer Fliegerkompanien ihren Luftraum frei. Es kam bei Grenzüberflügen deutscher Maschinen mehrfach zu Luftkämpfen mit den D 3800 (MS 406) der Schweizerischen Flugwaffe und dabei zu Verlusten auf beiden Seiten.





Oben: Mit Do 215B-4 unternahm die 4.(F)/Aufkl.Gr.Ob.d.L. von Merville aus verstärkt Aufklärungsflüge nach England. Für das bevorstehende Unternehmen Adler galt es, die Zielkartei zu vervollständigen. In einer Rumpfbeule das Reihenbildgerät 30x30.



Unter Kommandoführer Theodor Rowehl war bereits vor Kriegsbeginn bei der Versuchsstelle für Höhenflüge über möglichen künftigen Feindstaaten mit Zivilflugzeugen ein Luftbildatlas erfolgen worden. Seit 1939 kommandierte Rowehl die Aufkl.Gr.Ob.d.L.

Für die gegnerische Abwehr unerreichbar wurden Höhenaufklärer Ju 86R mit Lichtbildaufträgen bis über den Norden Schottlands geschickt. An die Flughöhe von 13 000 Meter reichten die Dienstgipfelhöhen englischer Jäger nicht heran.





Oben: Am 13. August 1940, dem Tag, an dem die Luftwaffenoffensive gegen England voll anlief, griffen Besatzungen der I./KG 76 den Flugplatz Redhill an. Oblt. Rudolf Hallensleben, Staffelkapitän der 2./KG 76, vor seiner Do 17Z-2.



Gen.Feldm. Kesselring lässt sich vom Kdr. der I./KG 53, Maj. Erich Kaufmann (rechts), und dem Geschwaderkommodore des KG 53, Oberst Stahl (Mitte), über die Englandflüge im September 1940 berichten.

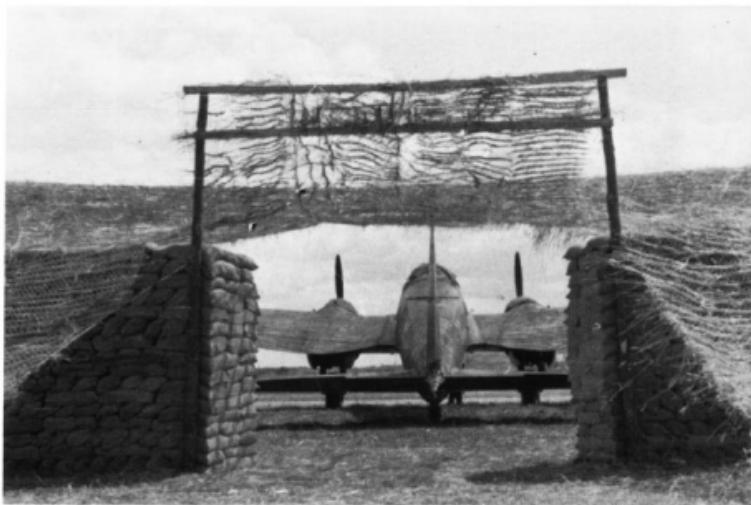


Eine He 111P der 1./KG 55 lädt am 25. Sept. 1940 ihre acht 250-kg-Bomben über dem Flugzeugwerk Filton ab. Im September begann man bei der Luftwaffe vermehrt, in Nachteinsätzen die vorgegebenen Zielgebiete anzufliegen.

Unten: Gallands Bf 109E-4 während seiner Zeit als Kommodore des JG 26 in Audembert. Das Seitenruder weist 60 Abschußmarkierungen auf.



In Sandsack-Boxen und unter Tarnnetzen abgestellte He 111 der I./KG 53 in Vendeville, September 1940. Solche Tarnmaßnahmen werden erforderlich, seitdem britische leichte Kampfflugzeuge wiederholt Flugplatzanlagen in Nordfrankreich überraschend angegriffen hatten.



Verstärkte Bewaffnung der Do 17Z-2 in Form von seitlichen Fensterlafetten. Bei diesem Flugzeug der 9./KG 76 sind alle hellen Teile einschließlich der Rumpfunterseite mit einer schwarzen Nachtsichtschutzfarbe überstrichen.





Beladung von Kampfflugzeugen Ju 88A-1 der I./LG 1 mit SC-1000-Bomben. Der Nachtsichtschutz schließt hier auch die Nationalitätszeichen mit ein. Chateaudun, Oktober 1940.

Wenig in Erscheinung traten die Cant Z 1007 der Italiener. Die Aufklärung über England wäre den dreimotorigen, schwerfälligen Maschinen sicherlich nicht allzugut bekommen. Solche «Scheunentore» konnten die «Spitfire» und «Hurricane» kaum verfehlten.



So sah der Zeichner Liska 1940 einen gemeinsamen Angriff von Flugzeugen des italienischen C.A.I. und Ju 88 der Luftwaffe. Situationen dieser Art hat es wohl nie gegeben – zumindest dürften die Verbände gleichen Kurs geflogen sein.



Im Seenotdienst waren auch im Herbst 1940 noch unbewaffnete, klar mit dem roten Kreuz gekennzeichnete He 59 im Einsatz, obwohl zu dieser Zeit englische Jäger schon wiederholt diese eindeutig markierten Rettungsflugzeuge angegriffen hatten.





Einige intakt vorgefundene französische Flugboote Breguet 521 »Bizerre« brachten den Seenotstaffeln eine willkommene Verstärkung. Bei der Seenotzentrale Brest-Poulmic standen vier dieser Großflugboote im Einsatz.



Als schnelles, seetüchtiges und geräumiges Seenotflugzeug bewährte sich die Do 24T, die bei Dornier für einen Lizenzbau in den Niederlanden entwickelt worden war. Mit drei Drehtüren erwies sich das Flugboot für angreifende Jäger als ein schwer verdaulicher Brocken.



Bei der 2.(F)/Aufkl.Gr.Ob.d.L. tauchte im Mai 1940 ein seltsamer Vogel auf, die Blohm & Voss Ha 142 V2/U, Umbau eines Langstrecken-Postflugzeuges. Die Maschine sollte Aufklärung über England fliegen, wurde aber nur für Seeüberwachungs-, Such- und Transportflüge verwendet.

Bescheiden lief die Fernnachtjagd mit der Verwendung von Do 17Z-Flugzeugen an. Zusätzlich zur Bombenbeladung erhielten diese Maschinen ein starres 20-mm-MG FF im Glasbug als Offensivwaffe. So modifiziert, wird eine Do 17Z-2 in Gilze-Rijen mit einem nachtschwarzen Anstrich versehen; August 1940.



Ein «aufgepropfter» Waffenbug der Ju 88C machte aus dem Kampfflugzeug Do 17Z-2 die Do 17Z-7 «Kauz I». Bei der I./NJG 2 wurden diese mit vier Starrwaffen ausgestatteten Fernnachtjäger über England eingesetzt.



Nachdem der Reichsweitenbegleitjäger Bf 110 als untauglich ausgemustert werden mußte, lief die Verwendung des Baumusters auf einen Einsatz als Nachtjäger hinaus.
«Fliegerdenkmal» einer Bf 110D, G9 + CD, der III./NJG 1 am 31. 3. 1941 in Schaffen-Diest/ Belg.





Ober: Mit Ju 88 in Plovdiv/Bulgarien stationiert, gehörte die I./LG 1 von Anbeginn des Balkanfeldzuges zu den Kampfverbänden, die mit Luftangriffen dem Heer den Weg ebneten. Eine Ju 88A-5 kehrt am 5. 4. 1941 von einem Angriff auf die Metaxas-Linie zurück.

Beim Rollen zum Start »fabriziert« der Flugzeugführer dieser beladenen Ju 87B-2 einen klassischen Fahrwerksbruch. Gelbe Motorhauben und Ruderflächen kennzeichneten die auf dem Balkan eingesetzten Flugzeuge. Stab II./St.G.77, Agram, 16. 4. 1941.

Einem Tiefangriff der II./ZG 26 fiel diese -Blenheim I- einer jugoslawischen Bomberstaffel in Niš zum Opfer. Die etwa 100 -Hurricane- und Bf 109E der jugoslawischen Luftwaffe wurden bereits in den ersten Kriegstagen auf ihren Liegeplätzen und im Luftkampf aufgerieben.





Mit seiner Bf 109E-4 ist der Kommandeur der II./JG 27, Hptm. Wolfgang Lippert, in Larissa/Griechenland gelandet. Zwischen Bäume gespannte Tarnnetze entzünden die abgestellten Flugzeuge den Kameras englischer Aufklärer.



Am 22. 4. 1941 knickt bei einer Schiebelandung in Almiros dieser Bf 109E-3 der 5./JG 77 das Fahrwerk weg. Die gesamte II./ JG 77 hatte am 29. 3. von Brest-Süd in den südosteuropäischen Raum verlegt.



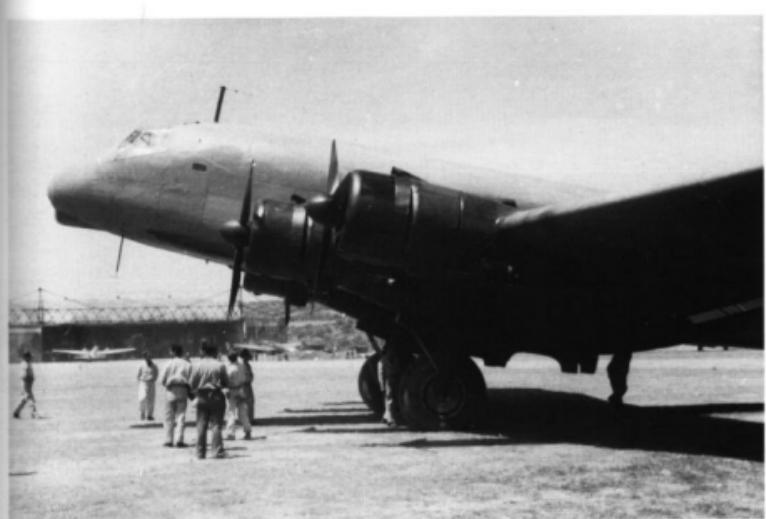
Das Gros der griechischen Jagdstaffeln war zur Zeit des Balkanfeldzuges mit den völlig überalterten PZL-24G (aus polnischer Lieferung) ausgerüstet. Der Luftwaffe hieß die Königl. Griechische Luftstreitmacht nur wenige Tage stand.

Mit dem früheren Verkehrsflugzeug Junkers G 38 „Hindenburg“ wurden im Mai 1941 Transportflüge nach Athen-Tatoi durchgeführt. Das Großraumflugzeug brachte vor der Operation Merkur vorwiegend Gebirgsjäger zu den Einsatzhäfen in Griechenland.

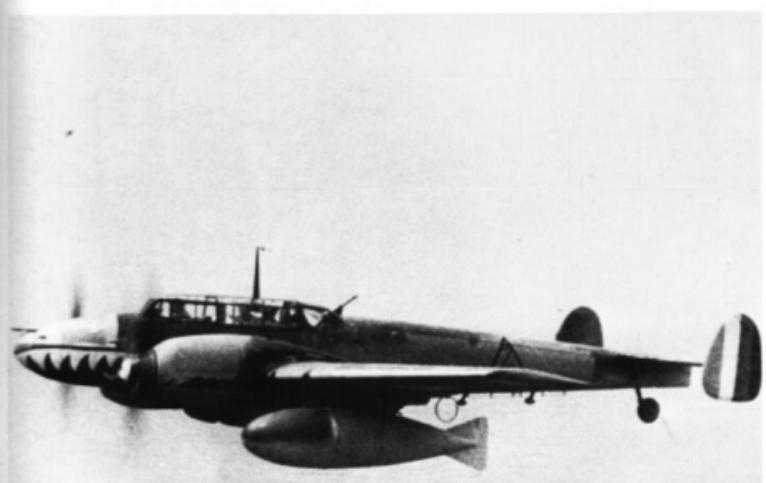


Auf einem hölzernen Bombenschlitten schleppt eine Zugmaschine zwei 1000-kg-Bomben zu den Abstellplätzen in Eleusis. Unmittelbar nach der vollständigen Besetzung des griechischen Festlandes (30. 4. 1941) begannen die Vorbereitungen zur Einnahme der Insel Kreta.





Ein Transportflugzeug Ju 90B der Transportstaffel Rother in Eleusis kurz vor einem Versorgungsflug. Diese Sondereinheit hatte im Mai 1941 die Aufgabe, den Nachschub für das den antibritischen Aufstand im Irak unterstützende Sonderkommando Junck sicherzustellen.

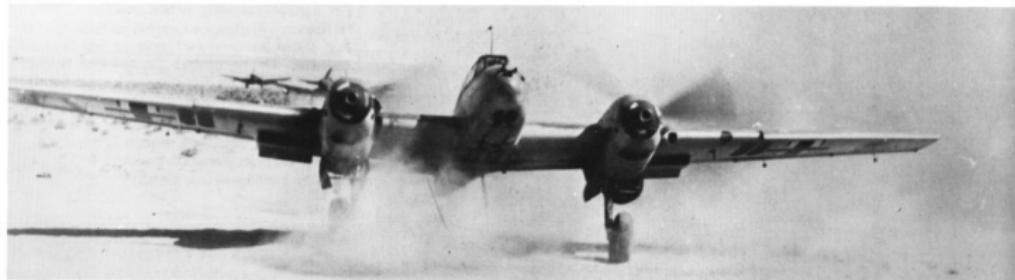


Mit irakischen Hoheitsabzeichen überfliegen die Besatzungen der 4./ZG 76 ihre Bf 110D-3 nach Mossul (im Norden der Landes). Das Sonderko. Junck kehrte nach dem Zusammenbruch der Rebellion Anfang Juni wieder nach Griechenland zurück.

Rechts: Der italienische Flugplatz Catania auf Sizilien wurde einer der zentralen Stützpunkte für die Verbände des X. Fliegerkorps, die seit Januar 1941 in den Luftkrieg im Mittelmeer eingriffen.

Mitte: Bereits auf afrikanischem Boden stationiert, erflogen Bf 110E der Nahaufklärungstaffel 2.(H)/14 Zielunterlagen für die seit April 1941 angelaufene Gegenoffensive General Rommels.

Unten: Stukabomben detonieren in den Hafenanlagen der eingeschlossenen und erbittert verteidigten Stadt Tobruk. Sechs Monate lang, von Juli bis Dezember 1941, wurde die Festung belagert, konnte aber von den Truppen der Achsenmächte nicht eingenommen werden.





Das »Afrika-Geschwader«, wie das JG 27 später allgemein genannt wurde, trifft im neuen Kampfräum ein. Bf 109E-4/N des Adjutanten I./JG 27, Oblt. Franzisket, beim Verlegeflug von Catania nach Castel Benito, April 1941. Unter dem Rumpf ein 300-l-Zusatztank.

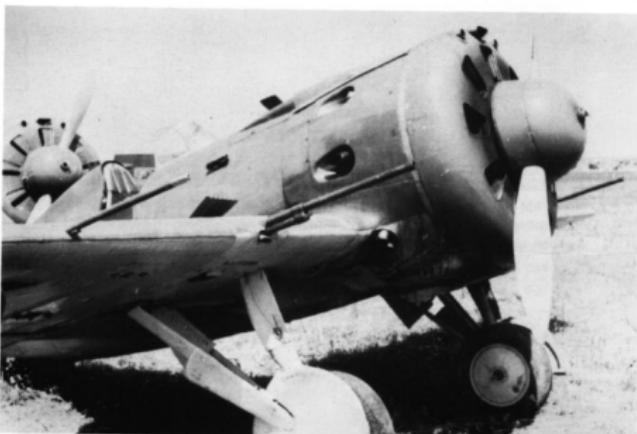


Ain el Gazala, Wüstenflugplatz, beheimatet im Mai 1941 die 3./JG 27. Staffelkptn. Oblt. Homuth mit dem Staffelhund; an der Kabine Fw. Josef Kraus, einer der Stammpiloten der Staffel.

Die 8.(H)/32 klärte mit Hs 126 für die 8. und 11. Armee im Norden der Ostfront, Raum Libau-Schaulen-Dünaburg, auf. Bei den strahlenförmig aufgemalten Linien (Prenzlauer Striche) handelt es sich um Visierlinien für den Beobachter.



Hart wurde die russische Luftwaffe am Boden getroffen. Bei dem kopflosen Rückzug blieben auch viele unbeschädigte Flugzeuge auf den Flugplätzen zurück. Eine »Rata« I-16/Typ 17 mit 20-mm-Sh VAK-Kanonen in den Tragflächen.
Luzk, Juli 1941.



Ende Juni 1941 hatte Ofw. Sepp Wurmheller von der 5./JG 53 achtzehn Abschüsse auf seinem Konto. Wurmheller wurde beim JG 2 im Westen zu einem der erfolgreichsten Flugzeugführer. Er fiel als Major am 22. 6. 1944 an der Invasionssfront.



Zu den mit Deutschland verbündeten Fliegerverbänden zählten die Jagdstaffeln der Slowakei. Mit veralteten Avia B 534-Doppeldeckern standen sie zur Absicherung der Etappengebiete zur Verfügung. 1942 erfolgte teilweise Umrüstung auf Bf 109.



Die einsatzfreudigen ungarischen Jagdflieger gingen im Juni 1941 mit Bf 109E und Fiat CR 42 in den russischen Konflikt. Der abgebildete Regiane Re 2000-Jäger wurde ab Sommer 1943 an die Staffeln geliefert.



Ein kleiner lettischer Fliegerverband übernahm mit den behäbigen Hochdeckern Anbo IV Kurier- und Ersatzteillüge für die im Norden der Ostfront operierenden Luftwaffengeschwader.





Oben: Russischer Bomber ANT-7 auf einem Flugplatz bei Orscha. Solche veralteten Maschinen aus den 30er Jahren wurden von den Sowjets nur noch zur Pilotenschulung verwendet.

Mitte: Eine Kette Bf 110E der 1./SKG 210 beim Verlegeflug nach Rogozniczka. Die Besatzungen dieser Gruppe griffen vornehmlich Flugplätze und Brücken im Tiefflug mit Bordwaffen an.

Links: Im August 1941 übernimmt Maj. Arved Crüger (links) in Seschtschinskaja das SKG 210 von Maj. Walter Storp. Bis ihm im September 1942 die Führung des KG 6 aufgetragen wird, ist Storp im Führungsstab der Luftwaffe tätig.

Unten: Neben der I-16 »Rata« gehörte die I-153 als Jagdflugzeug zur Standardausrüstung der russischen Jagdstaffeln. Nicht sehr schnell, dafür ungemein wendig, konnte sich ein versierter Pilot mit einer gerissenen Gegenkurve leicht aus der Visierlinie eines Verfolgers herausmogeln.





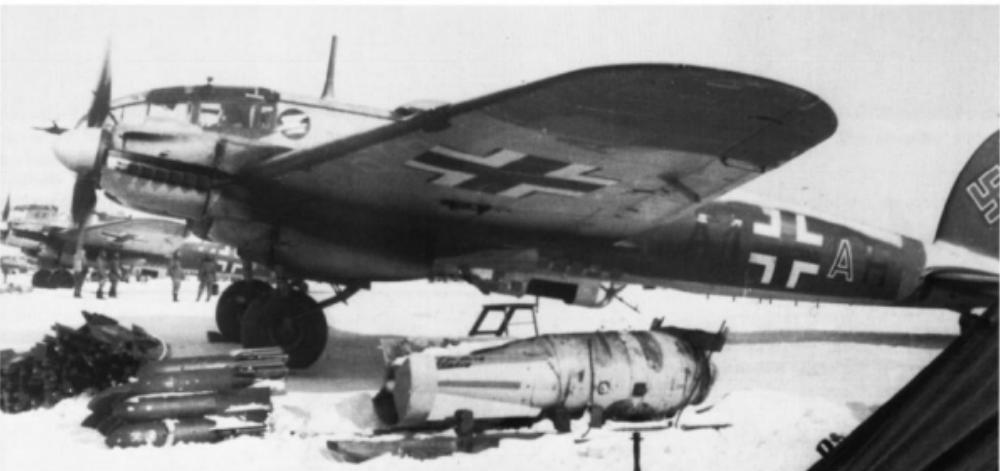
Versorgung des Kessels von Cholm, im Februar 1942. Im eingeschlossenen Gebiet gab es keinen Platz, auf dem gelandet werden konnte. Das Transportgut mußte deswegen abgeworfen oder von Lastenseglern in den Kessel eingeflogen werden. Go 242, Februar 1942, beim Beladen in Pleskau-Süd.



Rollende Benzintanks, Stahlzylinder von 1,60 m Durchmesser und mit breiten Rollbändern verstärkt, konnten zum Betanken unmittelbar an die Flugzeuge herangerollt werden. Auch He 111 wurden für Versorgungsflüge in den Kessel von Demjansk herangezogen. Pleskau, Februar 1942.



Tauwetter im März 1942 erschwerte die Abwicklung des Flugbetriebes. Täglich mußten die Besatzungen der Transportgruppen die Route nach Demjansk mehrfach zurücklegen, um die Versorgung des eingeschlossenen II. Armeekorps zu sichern.



Oben: Vom Flugplatz Dno, südwestlich des Ilmensees, unternahm die 3.(F)/22 mit Ju 88 und Bf 110 Aufklärungsflüge über dem Nordabschnitt der Ostfront. Im Winterlarmstrich die Bf 110C des Staffelkapitäns, Obit. Hermann Fischer.

Mitte: Heinkel He 111H der 1./KG 53 trugen durch ihre täglichen Bombenwürfe auf Bereitstellungen, Panzeransammlungen und Nachschubwege des Gegners zur Stabilisierung der Front im Nordabschnitt bei.

Rechts: Im Rumpfsteiß der He 111H-6 war zur Verstärkung der Abwehrkraft nach hinten ein starres MG 17 eingebaut. Auslösung der Schreckwaffe erfolgte durch den Flugzeugführer, der über ein Rückblickvisier seinen Verfolger im Auge hatte.





Der verschneite Platz von Luga mit einer Ju 88D der 3.(F)/Aufkl. Gr. Ob.d.L.. Die Staffel war der Oberbefehlshaber der Luftwaffe unmittelbar unterstellt und im Februar 1942 nach Auffrischung in Orly an die Ostfront verlegt worden.



Verwundete wurden während der Krisenmonate Anfang 1942 bisweilen mit Flugzeugen der Lufthansa ins Reichsgebiet zurückgebracht. Ju 90Z-2, D-AEDS, im Februar 1942, beim Abholen von Schwerverwundeten in Siwerskaja.



Das Sanitätsflugzeug Fi 156D konnte eine Bahre und eine Begleitperson im schmalen Rumpf aufnehmen. Die D-ELXV der Sanitätsflugbereitschaft 17, Ende Februar 1942; beim Triebwerkswechsel in Nikolajew.



Oben: Der Zerstörer Bf 110 in seiner Version Bf 110F-1 als Bombenträger. Mit zwei Splitterbomben SD 250 am Rumpf-ETC hebt eine Maschine der II./ZG 1 im Juni 1942 von der Startbahn in Charkow ab.



Mitte: Stark gepanzerte Flugzeuge Hs 129B verstärken seit Mai 1942 die Schlachverbände an der Ostfront. Nach einer Bruchlandung wird ein Flugzeug der II./SG 1 mittels eines Dreibocks wieder auf die Beine gestellt.



Unten: Im Großen Vaterländischen Krieg, wie er auf russischer Seite genannt wird, tauchen Ende des Jahres 1941 Jagdflugzeuge des Musters MiG-3 auf. Etwa 2000 Exemplare dieses Baumusters wurden von 1941 bis 1943 für die VVS produziert.



Vermehrt finden im Jahr 1942 Großraumsegler für Transporte zur Ostfront Verwendung. Drei Go 242A überfliegen im Schlepp den Dnjepr bei Witebsk. Wegen seiner Tarnbemalung ist das links unten liegende Flugzeug kaum zu erkennen.



Jedem Flieger im Osten wohlbekannt! Eine der typischen verbretterten Flugleitungen auf Flugplätzen in Rußland. Vor der »Schaltzentrale« am Platzrand von Schatalowka-Ost ein Panje-Gespann für besonders eilige Fälle.



Mit 107 Luftsiegen in der Spitzengruppe der Jagdflieger, führte Maj. Gordon Gollob im Sommer 1942 das JG 77 im Südbereich der Ostfront. Die Aufnahme entstand Mitte 1942 auf dem Flugplatz Oktoberfeld/Krim.



Die schwerste Bombe, die bei der Luftwaffe Verwendung fand, war die Großladungsbombe SB 2500 -Max-. 1700 kg des Gewichtes entfielen auf die Sprengladung. Die Max auf einem Spezialwagen beim KG 1 in Dno, Frühjahr 1942.

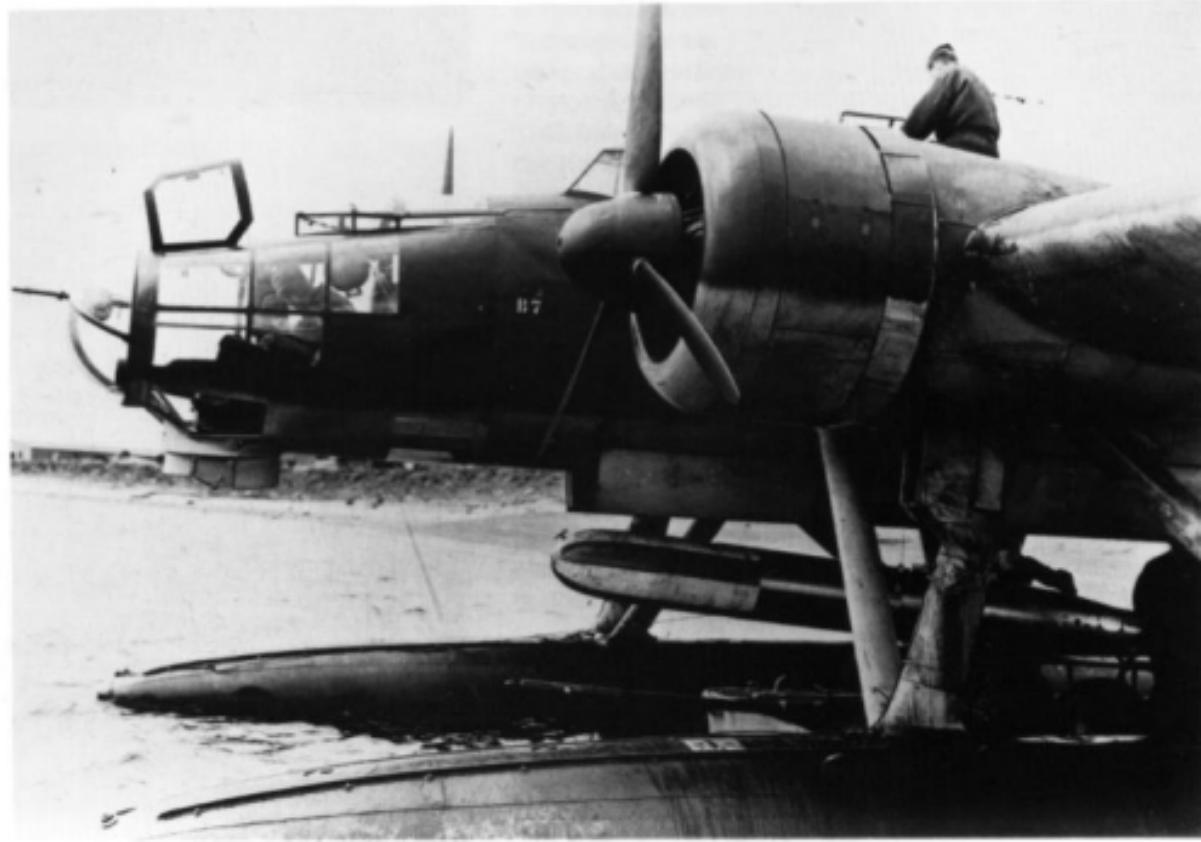
Zur Ablösung des Nahaufläkers Hs 126 gelangte ab März 1942 die Fw 189A in größeren Zahlen an die (H)-Verbände der Ostfront. Hier die T1 + EH der 1.(H)/10 -Tannenberg- im April 1942.

Mehrere schwere Abstürze überlebte Ltn. Ernst Ortegel mit seiner Besatzung bei der 4.(H)/10. Im Mai 1942 teilte die Staffel mit mehreren anderen Verbänden den Flugplatz Charkow-Nord.



Unten rechts: Zu den Einheiten im hohen Norden zählten einige Küstenfliegerstaffeln mit Schwimmerflugzeugen He 115 als Torpedoträger. Ein Übungstorpedo wird in den Rumpf einer He 115B-1 geheißt.

Unten links: Am 4. Juli 1942 griffen He 115 der Küstenfliegerstaffel 1./406 von Tromsö aus das Geleit PQ 17 bei den Bäreninseln an. Der Staffelmaier vervollständigt die Erfolgsbilanz auf dem Ruder eines der Flugzeuge.



Bis Ende Mai 1941 war das KG 3 an den Englandflügen der Luftflotte 2 beteiligt, stand danach vom ersten Tag an bei den Operationen an der Ostfront im Einsatz. Nach dem Start in Schatlowka fliegt eine Ju 88A-4 der II./KG 3 am 23. 10. 1941 Ziele bei Orel an.



Zur Bekämpfung von Lokomotiven, Flakstellungen und zur Straßenjagd werden den einzelnen KG's Ju 88C-Zerstörer zugewiesen. Eine erfolgreiche Besatzung der 6./KG 3, die solche Einsätze flog. Von links Fw. M. Ringer (BF), Ltn. O. Hansberg (Flzgft.), Fw. G. Kimscher (Beob.); Mai 1942, Orscha-Süd.



Die gelben Propellerhauben weisen die im Mai 1942 in Bagerowo/Krim an den Start rollende Maschine als eine der III./KG 51 aus. Das -Edelweiß- Geschwader lag das Jahr über überwiegend auf Flugplätzen im Schwarzeameergebiet und flog mit der Ju 88A-4.





Oben: Der „Zementer“, ein schwer gepanzertes russisches Schlachtflyzeug –, dem durch Beschuß leichter Flakwaffen kaum etwas anzuhaben war. Schwärme von IL-2 setzten dem Straßenverkehr, deutschen Flugplätzen und Artilleriestellungen bisweilen hart zu.



Links: Den einzelnen Heeresgruppen und Armeen unterstellt, kommt es zu Beginn des Rußlandfeldzuges zur Aufstellung von Kurierstaffeln. Der Kommandierende General der Heeresgruppe A bedankt sich 1942 beim Staffelkptn. der Kurierstaffel A, Obit. Hermann Becker.



Im Sommer bleiben die Trommeln zum Trocknen der von den Besatzungen nach Hause gebrachten Filme im Freien aufgestellt. Personal der Bildstelle der 3.(F)/22 haspelt im Juli 1942 in Dno einen Reihenfilm auf das Drehgestell.

Die Versorgung der Festung Stalingrad läuft an. Im Dezember 1942 waren an Schönwettertagen noch Verbandsflüge in den Einschließungsring an der Wolga möglich.



Eine Ju 52 der KGr.zbV 700 wird Ende Dezember 1942 in Tazinskaja aus dem über Nacht gefallenen Neuschnee herausgeschauft. Tagespensum für die Besatzung: 2 Versorgungsflüge zum Flugplatz Pitomnik im Stalingrad-Kessel.



Vor den näherrückenden Panzerspitzen muß der vorgeschoßene Absprungplatz Simowniki im Dezember 1942 geräumt werden. Der Gruppenarzt (rechts sitz.), neben ihm Oblt. Alex Gläser, Staffelkaptn. der 4./St.G.77, warten auf eine Ju 52, die sie mit dem letzten Personal zurückbringen soll.

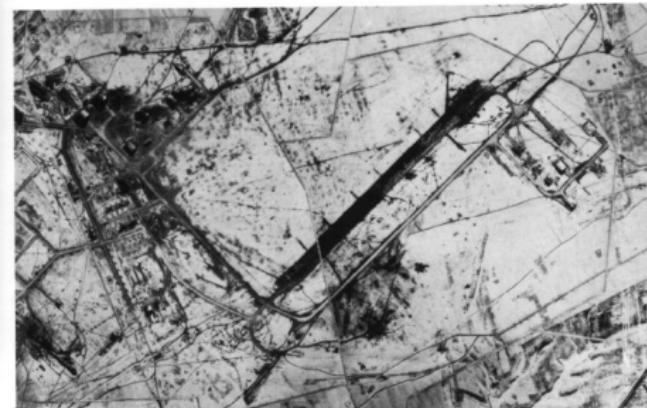




Trotz der unübersichtlichen Lage versuchen noch Mitte Januar 1943 Ju 88 der III./KG 3 von Char'kow aus, die in den Trümmern der Stadt Stalingrad kämpfenden Reste der 6. Armee zu entlasten.



Wie Modellflugzeuge nehmen sich die auf dem verschneiten Flugplatz Dnepropetrowsk abgestellten Fw 189, He 111, Fi 156 und Ju 52 aus. Trotz vieler Hallenneubauten mußte der überwiegende Teil des Flugzeugparks im Freien abgestellt bleiben.



Der Fliegerhorst Orel im Januar 1943 aus der Vogelperspektive. Von Orel aus unterstützte die Luftwaffe Offensive und Rückzugskämpfe der Heeresgruppe Mitte.



Ähnlich wie im Westen, war auch an der Ostfront die Bf 109 in die Rolle eines Gewaltaufklärers geschlüpft. Die T5 + TL ist eine Bf 109F-5 der 3.(F)/Aufkl.Gr. Ob.d.L. Flugplatz Luga, März 1942.



Eines der wenigen gebauten Exemplare der Ar 240A, die GL + QB, fand zeitweise bei der 3.(F)/100 Verwendung. Die Flugzeugführer konnten sich an das Flugverhalten dieses Unikates nicht gewöhnen. Charkow, Februar 1943.



Mehr zur sportlichen Betätigung diente bei der IV./JG 51 dieser erbeutete russische Motorschlepper. Ein leichter Flugzeugmotor trieb über einen Heckpropeller das seltsam anmutende Fahrzeug an.



Oben: Im hohen Norden führten im Winter 1942/43 die Flugzeugführer des JG 5 ihren „kalten Krieg“ an der Eismeerfront. Von links: Fw. Hans Döbrich, Ltn. Theo Weißenberger, Oblt. Heinrich Ehrler (Staffelkptn.), Ofw. Rudolf Müller, Ofw. Albert Brunner – alle 6./JG 5.

Links Drei Bf 109G-5 des „Eismeergeschwaders“ JG 5 rollen in Alakurtti/Finnland an den Start. Neben Begleitschutz wurden von den Staffeln freie Jagd und Tiefangriffe geflogen.

Rechts: Nachdem mit Fw 190A ausgerüstet, stellen sich Ofw. Fritz Tegtmeier (links) und Ofw. Hans-Joachim Kroschinski von der I./JG 54 der Kamera eines Kriegsberichterstatters. Krasnogwardeisk, Januar 1943.



»Graf Punski«, so wurde Ltn. Walter Krupinski von seinen Kameraden der 6./JG 52 genannt, steigt nach einem Feindflug aus seiner braunen 5, einer Bf 109G-3.



Störkampfstaffeln gingen bei der Luftwaffe im Frühjahr 1943 in die Aufstellung. Der Flugzeugpark dieser NSG (Nachtschlachtgeschwader) bestand aus Schulflugzeugen, sie hatten nächtlicherweise für Unruhe in der gegnerischen Etappe zu sorgen.



Oben: Neben der IL-2 trat 1943 im Mittelabschnitt das russische Baumuster SU-2 als Schlacht- und Tiefangriffsflugzeug in Erscheinung. Durch Jägerbeschuß bei Roslawi zur Notlandung gezwungene SU-2.

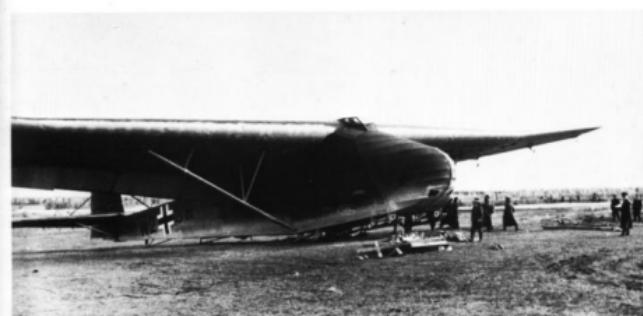
Links: Der verbündeten rumänischen Luftwaffe wurde seit 1943 verstärkt modernes deutsches Fluggerät zugeführt. Ju 87D einer rumänischen Stukastaffel in Iasi, Mai 1943.

Rechts: Ein russischer Pilot war nahe Minsk mit seiner beschädigten Maschine gegen einen Wasserturm geflogen. Ein Stabsarzt der Luftwaffe vermöhlt dem Leutnant die Platz- und Rißwunden.





Übergelaufene oder gefangengenommene russische Piloten konnten sich freiwillig zur 1. Ostfliegerstaffel der Luftwaffe verpflichten. Auf Beutemaschinen mit deutschen Kennzeichen stand diese Einheit 1943/44 einige Monate lang an der Ostfront im Einsatz.



Der «Gigant», ein Großraum-Lastensegler der Firma Messerschmitt, ersetzte bei einer Nutzlast von 20 t, acht Transportflugzeuge Ju 52. Anfangs wurde diese Me 321 von drei Bf 110 im Troikaschlepp gestartet und zum Bestimmungshafen gebracht.



Unten: Bei den Schleppgruppen der Ostfront sorgte die aus einem Zusammenbau zweier He 111H entwickelte und mit einem fünften Mittelmotor ausgestattete He 111Z für einen problemlosen Schleppbetrieb mit der schwergewichtigen Me 321.

Hptm. Erich Hartmann, der Richthofen des II. Weltkrieges. Mit 352 anerkannten Luftsiegen erzielte er eine bis heute unübertroffene Anzahl von Abschüssen. Auf dem Foto gibt sich Ltn. -Bubi- Hartmann noch mit bescheidenen 121 Abschüßbalken auf dem Seitenleitwerk zufrieden. 2. 10. 1943, 9./JG 52, Nowo Saporoshje.





Den 2000. Feindflug der 1.(F)/124 erfliegt am 29. 6. 1943 die Besatzung Obit. Spitz mit Ju 88D. Die «Jubilare» nach der Landung in Kirkenes, von links: Ofw. Reißig (BF), Obit. Spitz (Beob.), Ofw. Schönbucher (Flzgf.), Fw. Pohl (BS).



Regelfreie Partisanen-Flugplätze, auf denen hinter der deutschen Front Agenten, Waffen, Funkgeräte und Versorgungsgüter abgesetzt wurden, mußten von Sonderreihen ausfindig gemacht und ausgehoben werden. Diese U-2 fiel dabei einem der deutschen Kommandos in die Hände. In zwei unter den Tragflächen befestigten Sperrholzwannen konnten insgesamt vier Partisanen einschließlich ihrer Waffen transportiert werden.





Oben: Der Kommodore des SG 2, Hans-Ulrich Rudel, in seiner vollmunitionierten Ju 87G bei einem Frontflug gegen russische Panzer. Oberstlt. Rudel gelang es, 519 gepanzerte Fahrzeuge abzuschießen. Er wurde dafür mit dem Goldenen Eichenlaub zum Ritterkreuz ausgezeichnet.



Als Staffelkptn. der 10.(Pz)/SG 2 brachte Ltn. Anton Koral 99 russische Panzer zur Strecke. Das Ritterkreuz wurde ihm im März 1945 in Kamenz verliehen. Er und sein Bordfunker, Fw. Karl Müller, erreichten eine Feindflugzahl von je über 650.



Ein Großteil der alten Stuka-Gruppen hatte bis zum Sommer 1944 auf das Schlachtflyzeug Fw 190F umgerüstet. Fw 190F-3 der II./SG 77 startet im Sommer 1944 vom Platz Lemberg zur Front.

Bis Finnland den Kampf gegen die Sowjetunion einstellte (4. 9. 1944), flogen die Jagdstaffeln mit Bf 109G und Fiat G-50 in Karelien zusammen mit der Luftwaffe gegen den gemeinsamen Feind. Fiat G-50 in Rovaniemi, April 1944.



Zur Luftlandung auf Malta bereitgestellte Schleppzüge kehrten, nachdem Hitler das Unternehmen im April 1942 abgeblasen hatte, wieder zu den Flugzeugführerschulen im Reich zurück. Lastensegler DFS 230 hinter Do 17-Schleppflugzeugen.

174





Um eine optimale Splitterwirkung zu erzielen, bekamen die Splitterbomben SD 50 Abstandrohre, sogenannte »Dinort-Spargel« aufgeschraubt. Gegen Fahrzeugansammlungen und Bereitstellungen geworfen, waren die knapp über dem Boden detonierenden Bomben besonders wirkungsvoll.

Als »Schiffstöter« machte sich im Mittelmeerraum die Besatzung des Hptm. Joachim Helbig einen besonderen Namen. In der Kabine ihrer Ju 88A, rechts Staffelkptn. Helbig (4./LG 1), vorn links Beobachter Maj. Stephan, im Hintergrund Bordfunker Ofw. Franz Schlund. Eleusis, 14. 9. 1941.



Mit einem auf die Umgebung des Liegeplatzes abgestimmten Tarnanstrich eine Ju 88A-4 der II./KG 77, im Oktober 1942, in Gerbini. Im Vordergrund rechts der Kommandeur der Gruppe, Hptm. Paepcke.





Links: Besondere Erfolge während der Schlacht bei Sollum erzielte die Besatzung des späteren »Schwerter«-Trägers Hermann Hogeback. Hptm. Hogeback (links) als Kptn. der 9./LG 1, im August 1941. Hinter ihm Fw. Lehnert (BF) und Uffz. Reschke (Beob.); der Bordschütze, Uffz. Glasner, fehlt auf dem Bild.



Rechts: Während ihrer Nachtangriffe gegen die Engländer in der Cyrenaika im Februar 1942, hatten die He 111H des »Löwen-Geschwaders« unterseitig einen nachtschwarzen Anstrich erhalten. Ltn. Herbert Kuntz, Flzgf. in der II./KG 26, mit dem Maskottchen der Gruppe.



Links: Zur Zeit der Aufnahme, im Februar 1942, hatte der Ltn. H. J. Marseille mit 48 Luftsiegen bewiesen, daß er aus seinen Anlauschwierigkeiten heraus war. Innerhalb der kommenden sieben Monate werden ihm bei der 3./JG 27 weitere 110 Abschüsse gelingen.



Rechts: Eine Abordnung des Deutschen Afrikakorps schießt am offenen Grab von Hptm. Marseille Ehrensalut. Infolge eines Motorschadens stürzte der überragende Jagdflieger am 30. 9. 1942 in Nordafrika tödlich ab.

Unten: Neben Fi 156 sind bei der Wüstennotstaffel auch einige Fw 58C als Such- und Rettungsflugzeuge im Einsatz. Eine »Weihe« im typischen Tarnanstrich des nordafrikanischen Kriegsschauplatzes: olivgrüne Tupfen auf sandbraunem Untergrund.





Nach empfindlichen Verlusten an deutsch-italienischem Schiffsraum setzte etwa zu Beginn 1942 verstkt die Luftversorgung über das Mittelmeer hinweg ein. Ein Lastensegler Go 242 im Schlepp hinter einer Ju 52.



Im Pulk, von nur wenigen Jägern geschtzt, hatten die Transporter der Luftwaffe schwere Verluste durch angreifende »Beaufighter«, »Spitfire« und »Kittyhawk« einzustecken. Ju 52 der III./KG zBv 1 auf der Route Malemes – Derna, Juni 1942.



Oben: Sechsmotorige Großraumflugzeuge des Baumusters Me 323 verstärkten die Transportverbände des Lufttransportführers Mittelmeer. Die II./TG 5 verlor im April 1943 nahezu 75 % ihres Bestandes an Me 323. Die recht schwerfällige „Gigant“ bot allein von ihrer Größe her ein leichtes Ziel für die Jäger der RAF.



Unten: Dreimotorige BV 138C-Flugboote der 1.(F)/SAGr.125 waren 1942 zur Schiffsklärung und U-Bootsuche in der Ägäis und im Mittelmeer im Einsatz. Das Flugzeug verfügte mit zwei schweren und einer leichten Maschinengewaffe über eine ausreichende Abwehrkraft.

Mitte: Da sich He 59-Schwimmerflugzeuge für einen Einsatz unter tropischen Temperaturen beim Seenondienst als ungeeignet erwiesen hatten, wurden dort bevorzugt Do-Flugboote (Metallbauweise) eingesetzt. Von Taormina/Sizilien startet eine Do 24T zu einem Suchflug.



Die III./JG 52 hat in Bukarest-Pipera im Juli 1941 fabrikneue Bf 109F-4 erhalten. Der neue »Vogel« wird gebührend bestaunt. Bereits im August 1941 verlegte die Gruppe nach Rußland in den Raum unterer Dnjepr.



Aus einer deutschen Lieferung stammen die Jagdflugzeuge He 112B der rumänischen Fliegertruppe. Die He 112 fand keine Einführung bei der deutschen Luftwaffe, sie war im Herbst 1936 beim Vergleichsfliegen von der Bf 109 ausgestochen worden.



Ein modernes Flugzeug aus eigener Produktion, die IAR-80, hält seit Beginn 1942 bei den rumänischen Jagdstaffeln Einzug. Das Baumuster war sowohl beim Heimatschutz als auch bei Frontverbänden anzutreffen.





Die 9./JG 53 gehörte zu den Jagdstaffeln, die von Trapani/Sizilien aus den Transporterpuks auf ihrem Weg nach Afrika als Jagdschutz mitgegeben wurden. Der Staffelkptn. der 9., Hptm. Franz Götz, mit zwei Flugzeugwarten im April 1943.

Unten: Als einzige Nachtjagd-Einheit war im Mittelmeerraum seit November 1941 die I./NJG 2 vertreten. Die Gruppe wurde für Geleitschutz, Angriffe auf Malta, Fernnachtjagd über Ägypten und Tageseinsätze herangezogen. Ihr Einsatzhafen war vorwiegend Catania.



Bis April 1943 waren es Versorgungsflüge, zu denen sämtliche verfügbaren Maschinen des Lufttransportführers Mittelmeer nach Afrika geschickt wurden. Danach sorgten die gleichen Staffeln, teilweise mit Schwimmer-Ju 52, für die Räumung des Einschließungsraumes Tunis.

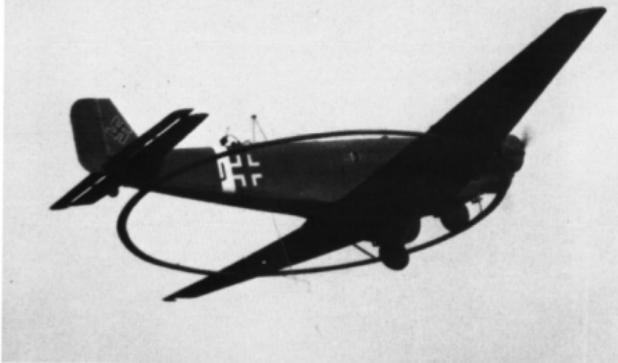


Auch die Besatzungen von Großflugbooten BV 222 der Lufttransportstaffel See 222 hatten Befehl, beim Rückflug von Afrika-Transporten Verwundete zu evakuieren. BV 222V-5, X4 + EH, am Anliegesteg im Hafen von Piräus/Griechenland.



Der im Tiefflug durchgeföhrte Angriff eines -Liberator-Verbandes auf Ölfelder und Raffinerien von Ploesti kostete die 9. US-Luftflotte am 1. 8. 1943 über 50 Totalverluste. Eine B-24 brennt, durch Jägerbeschuß beschädigt, nach versuchter Notlandung am Boden aus.

Zum Räumen von Minen mit elektro-magnetischer Zündung überfliegen Ju 52 mit untergehängtem 'Mausi-Ring' ständig die gefährdeten Hafeneinfahrten und Flußmündungen. Die Maschinen gehören zu den drei Minensuchstaffeln der Luftwaffe.



Um gegen die Brückenköpfe Salerno, Anzio und Nettuno möglichst optimale Beladungen ins Ziel zu bringen, werden den Fw 190 der Schlachtgeschwader SC 1000 untergehängt. Hierzu mußte, um Bodenfreiheit zu haben, eine Leitwerkshälfte der Bombe weggeschnitten werden.



Mit einer Fi 156 konnte am 12. 9. 1943 der 'Duce' aus seinem Haftort auf dem Gran Sasso herausgeflogen werden. Der Flugzeugführer, Hptm. Gerlach, brachte, mit Mussolini und Skorzeny an Bord, den 'Storch' in einem halsbrecherischen Start von dem kleinen Felsplateau frei.





Eine Ju 88-Staffel des LG 1 kehrt am 24. 10. 1943 von einem Feindflug gegen die Invasionstruppen in Süditalien zu ihrem Einsatzplatz in Griechenland zurück.

Um verfolgenden Jägern zu entwischen, drückte Ofw. Bach von der 1.(F)/123 seine Ju 88A-6/u so dicht auf das Mittelmeer herunter, daß durch Wasserberührung Teile der Luftschaubenblätter wegflogen. Die Maschine landete am 25. 12. 1943 glatt auf ihrem Heimathafen Perugia.



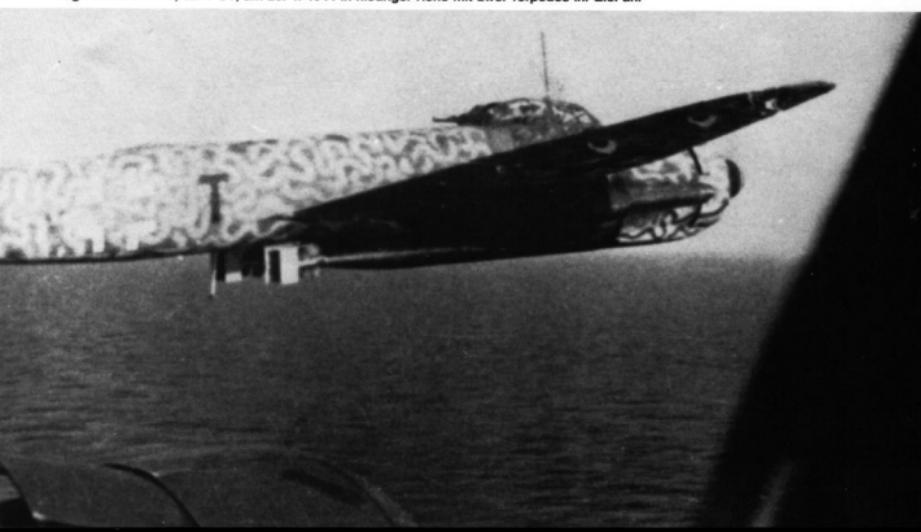


Links: Bis zum August 1943 versenkte das KG 26 in Flügen gegen die Versorgungsschiffahrt der Alliierten im Mittelmeer 32 Einheiten. Das Geschwader, das sich bereits im Nordmeer bewährt hatte, wurde zu dieser Zeit von Maj. Werner Klümper geführt.



Rechts: In Grosseso/Italien erfolgt die Schulung von Kampffliegerbesetzungen für den Torpedowurf. Zwei Übungstorpedos werden an den Außenträgern einer He 111H-6 aufgehängt.

Unten: Bei Angriffen gegen US-Geleite vor der algerischen Küste erzielten die Besatzungen der III./KG 77 gute Erfolge. Von Istres/Südfrankr. aus fliegt die Ju 88A-17, 3Z + UT, am 20. 4. 1944 in niedriger Höhe mit zwei Torpedos ihr Ziel an.





Die italienische Besetzung von Leros hatte nach dem Badoglio-Regierungswechsel den alliierten Truppen die kampflose Besetzung der Dodekanes-Insel angeboten. Vor der Wiedereinnahme durch deutsche Luftlandetruppen fliegt im Oktober/November 1943 die Luftwaffe mehrere Angriffe gegen Stellungen und Unterkünfte.

In Jugoslawien hatte die Bandentätigkeit seit Herbst 1943 durch italienische Überläufer stark zugenommen. Eine Einsatzstaffel des SG 151 auf einem Bomberflug gegen erkannte Partisanen-Nester im montenegrinischen Hochgebirge, 22. 10. 1943.

Widerstandslos läuft die Abwicklung der Entwaffnung bei den Italienern auf Syros ab. Eine Ar 196A der 1./SAGr.126 wassert am 15. 9. 1943 im Hafen Ermoupolis der griechischen Insel.



Nach dem Absetzen von Fallschirmjägern und Lastenseglern auf der Insel Leros, am 12. 11. 1943, werden mit Schwimmerflugzeugen Ju 52 Waffen und Verpflegung nachgeführt und die ersten Verwundeten ausgeflogen.



Ein Beiwagenrad bringt die Filmkassetten aus einer eben gelandeten Ju 88T-1 der 2.(F)/123 sofort zur Bildstelle. Von einer schnellen Auswertung und Weiterleitung der Aufklärungsergebnisse hängen bisweilen entscheidende Maßnahmen ab.



Aufklärung alliierter Nachschubhäfen und Schiffsgeleite sowie Inselüberwachung bedeuten für die Besatzungen der Fernaufklärungsgruppen ein hartes Brot. Auch nach Einführung der verbesserten Ju 188D haben die Staffeln immer wieder Verluste durch gegnerische Jäger hinnehmen.





Im Truppenversuch beförderten Ju 252-Vorserienmuster sperrige Güter auf den Kriegsschauplätzen im Osten und Südosten. Über eine Heckklappe ist eine rasche und hinderungsfreie Beladung des Flugzeuges möglich.



Einem Bombenteppich fallen am 13. April 1943 in Castelvetrano/Sizilien Me 323 des TG 5 und Ju 88C der I./NJG 2 zum Opfer. Massierte Angriffe auf Flugplätze in Sizilien und auf dem italienischen Festland bereiten die Landung der Alliierten im Süden Europas vor.



Nach der Einnahme mehrerer Flugbasen in Süditalien gelten die Einflüge von US-Verbänden den deutschen Fliegerhorsten in Griechenland. Brennende Hallen nach einem Flächenwurf auf den Flugplatz Saloniki.



Oben: Die Aktivitäten der verbündeten Luftwaffen waren seit der Katastrophe von Stalingrad stark zurückgegangen. Diese Kampfflugzeuge PZL 37A und 37B der rumänischen Luftstreitkräfte hatten lediglich zu Beginn 1942 an einigen Einsätzen an der Ostfront teilgenommen. Kronstadt/Rum., Winter 1943/44.



Bulgarische Jagdstaffeln waren zu Anfang des II. Weltkrieges mit einigen Bf 109E aus Deutschland beliefert worden. Sie dienten, wie auch die ab 1943 beschafften Bf 109G-Flugzeuge, vornehmlich der Landesverteidigung.

Kroatische Fliegerverbände unterstützten die Luftwaffe an der Ostfront mit je einer Kampf- und einer Jagdstaffel. Zwei kroatische Breguet 19B2 mit verschiedenen Motorenbauten beim Schulbetrieb in Sarajevo, Frühjahr 1943.



Nachtschlachtflugzeuge He 46 der NSGr.4 sind im Juli 1943 von Mostar aus gegen Schlupfwinkel von Partisanen gestartet. Unter dem Rumpf ein Abwurfrost mit Splitterbomben SD 2.



Am Ostermontag 1944 zerstört der Bombenteppich eines US-Viermotverbandes einen Großteil des Flugzeugwerkes Kronstadt/Rumänien (heute Brasov). Im Vordergrund IAR 80 und Bf 109 auf dem nahen Flugfeld.



Flugzeuge der Regia Aeronautica werden im Frühjahr 1944 mit deutschen Kennzeichen ins Reichsgebiet überführt. Auf dem Bild ein Navigationstrainer Caproni Ca 313G, begleitet von einer He 111 des Überführungskdo. Gen.d. Fliegerausbildung.



Justieren der Waffen eines Jägers Reggiane Re 2002 auf dem Schießstand. Kaum eines der italienischen Jagdflugzeuge gelangte zu einem Frontverband der Luftwaffe, sie wurden überwiegend den Jagdfliegerschulen zugeteilt.



Eine der wenigen Jagdgruppen im Südosten ist die II./JG 51. In Nis/Jugoslawien wartet die weiße 7 des Ltn. Elias Kühlein, 4./JG 51, auf den nächsten Einsatz.



Ein durch Splitter der Kabinenverglasung leicht angekratzer Ltn. Günther Stedtfeld (Staffelkptn. 4./JG 51) und Ltn. Kühlein (Staffelkptn. 5./JG 51) im Oktober 1944 auf dem Liegeplatz Komorn/Ungarn.

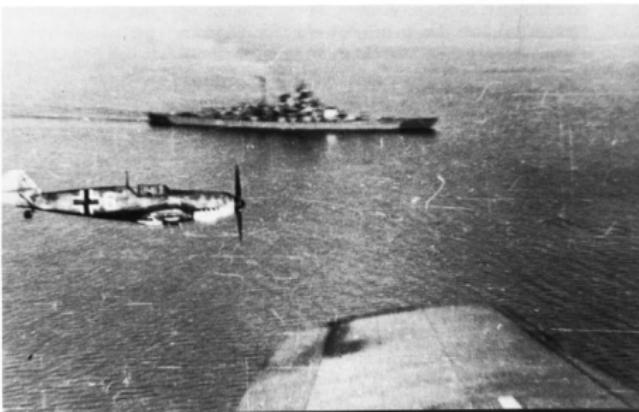
Die Transportverbände der Luftwaffe übernehmen die Masse der italienischen Savoia-Marchetti SM 82, die über einen weit geräumigeren Laderaum als die Ju 52 verfügen. Die italienischen Dreimotorigen sind bis zum Kriegsende bei den Transportgeschwadern anzutreffen.



Während ein Großteil der Jagdgeschwader für das Unternehmen Barbarossa nach dem Osten abgezogen wurde, verblieb das JG 2 in den besetzten Westgebieten. Flugzeugführer der 8./JG 2 besprechen im Oktober 1941 in Le Havre einen Begleitschutzauftrag.



Einzelne bei den Jagdgeschwadern aufgestellte Jabostaffeln unternahmen 1942 Gewaltvorstöße am Tage über den Süden Englands. In Caen-Carpicquet hatte die 10.(Jabo)/JG 26 ihre Bf 109F-4/B, im Sommer 1942, in solchen gut getarnten Bretterboxen untergebracht.



Jagdschutz beim Unternehmen Cerberus vom 11.-13. Februar 1942. Über dem schweren Kreuzer ‚Prinz Eugen‘ patrouillieren Bf 109, um die Schiffe vor gegnerischen Torpedo- und Bombenangriffen abzuschirmen.

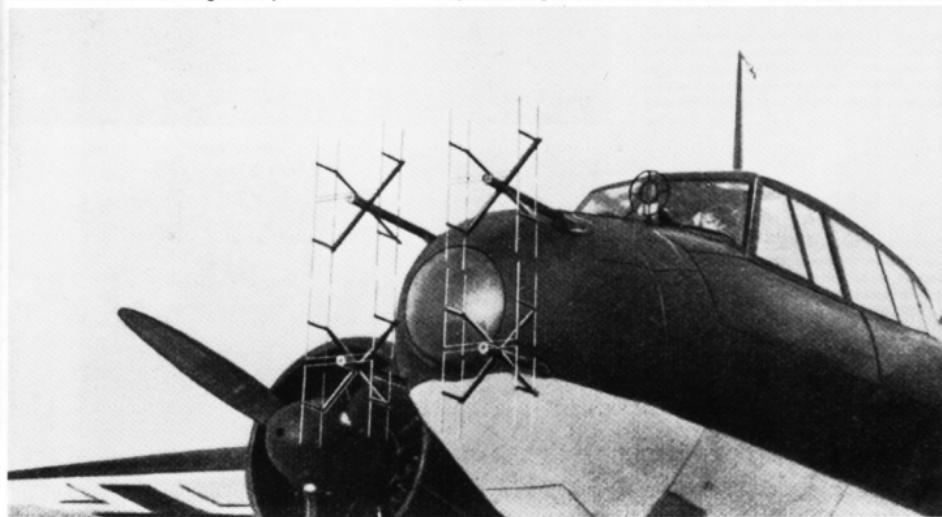


4339

Die „Heizonne“ bei Bruneval am Cap d'Antifer. Nachdem auf Aufklärerfotos das unbekannte Objekt ausgemacht worden war, wurde am 27. Febr. 1942 ein britischer Kommandotrupp mit Fallschirmen abgesetzt. Ihm gelang es, wichtige Teile aus dem FuG 62 auszubauen und nach England zu bringen.

Anfang 1942 gelangen die ersten Do 217J an die Nachtjagdverbände im Westen. Sie verfügten mit 4 × MG 17 im oberen und 4 × MG FF im unteren Rumpfbug über eine außergewöhnlich starke Frontalbewaffnung. Das martialische Aussehen wird durch den FuG 212-Antennensatz noch verstärkt.

Erste Versuche mit einer Do 17Z-10 „Kauz II“ zum Einbau des FuG 212. In der Rumpfspitze des unbewaffneten Erprobungsflugzeuges ist der Ultrarot-Scheinwerfer des Suchgerätes „Spanner I“ zu erkennen. Die „Spanner“-Anlagen hatten sich in der Anlaufzeit der Nachtjagd nicht bewährt.





Oben: Unter Oberstlt. Harlinghausen, dem Fliegerführer Atlantik, überwachen und bekämpfen Fw 200 den gegnerischen Schiffsverkehr im Ostatlantik. Mit Einsatzhafen in Bordeaux-Merignac decken die Fw 200C-3 der I./KG 40 die gegnerischen Hauptschiffahrtswände ab.



Der nachtschwarze Anstrich dieser Ju 88A-4 der K.Fl.Gr.106 charakterisiert die Art der Angriffe gegen England im Frühjahr 1942. Die wieder erstarke englische Jagdabwehr hatte die Verlegung der Einflüge in die Nachtstunden notwendig gemacht.

Mit 300-l-Zusatztank und Kameraeinbauten ist die Bf 109E-5 als Gewaltaufklärer über England im Einsatz. Die gelbe F gehört zur 3.(F)/123, Juli 1942 in Brest-Süd.



Feindflugjubiläum bei der 1.(F)/123, der »Knallenkopf«-Staffel. Vom 500. Feindflug der Staffel über England zurück, landet in Buc die Besatzung Oblt. Berndt (Beob.), Oblt. Rüeck (Flzg.), Ofw. Reiche (BF) und Uffz. Reiser (BS).



Unten: Die Motore einer Do 217E-2 der II./KG 40 werden in Soesterberg abgebremst. Die Gruppe flog zwar, wie auch aus dem Tarnanstrich erkennbar, beim Fliegerführer Atlantik, war jedoch im November 1941 auch an Angriffsflügen nach England beteiligt.



Den in geschlossenem Verband fliegenden amerikanischen B-17 und B-24 setzte die Luftwaffe Flugzeuge mit Sonderbewaffnungen entgegen. Eine Bf 109G-6 mit Rüstsatz R 2, zwei Abschussröhre für 21-cm-Werfergranaten. Die Explosivkraft der Geschosse sollte vor allem den engen Verband auseinanderreißen.



Nach Einführung der Fw 190 rüstete die Mehrzahl der West-Geschwader auf dieses Baumuster um, so auch das JG 1. Flugzeug Fw 190A-4 des T.O. Obit. Hans Mohr von der II./JG 1, März 1943, in Woensdrecht. Mohr fiel am 16. 4. 1943 im Luftkampf.



Noch sind die Gesichter vom Luftkampf gezeichnet. Ein Beteiligter schildert nach der Landung am 2. 5. 1943 den Absturz von Ofw. Eberhardt. Von links: Ltn. Tschira, Uffz. Ritter, Ofw. Hutter – alle 5./JG 1.





Eine Ju 88C-6 der 5./NJG 2 über Holland. Die Maschine ist mit dem NJ-Suchgerät FuG 212 „Lichtenstein“ ausgerüstet. Über den Auspuffstutzen der Triebwerke sogenannte Flammvermischungs-(Flav)Rohre, mit denen die verräterischen Auspuffflammen verdeckt abgeleitet wurden.



In Deelen/Holland tauschen zwei erfolgreiche Nachtjäger ihre Erfahrungen aus. Maj. H. J. Jabs (Mitte) im Gespräch mit Oblt. H. W. Schnaufer (links). Schnaufer stand bei Kriegsende mit 121 Nachtabtschüssen an der Spitze aller Nachtjäger.



Um gegen die »Viermots« bestehen zu können, müssen Kaliber und Anzahl der Waffen gesteigert werden. Der abgebildete Pulkzerstörer Bf 110G-2 ist mit einer 3,7-cm-Bordkanone unter dem Rumpf und 2 × MG 151 (20 mm) im Bug ausgerüstet.

Eine andere Variante, die Feuerkraft der Bf 110 zu erhöhen, – je zwei Verschußrohre für W.Gr.21 unter jeder Fläche. Bei den Tagesangriffen gegen Schweinfurt büßte die 8. USAAF eine große Anzahl von »Viermots« durch diese in die Verbände geschossenen Werfergranaten ein.



Die Besetzungen solcher Pulkzerstörer waren angewiesen, über der üblichen Fliegerhaube einen Stahlhelm zu tragen, um vor dem zusammengefaßten Abwehrfeuer der Bomber zusätzlich geschützt zu sein. Ofw. Fritz Buchholz, 6./ZG 26, Mai 1944 in Königsberg/Neumark.



Ltn. Peter Bauer von der 3./ZG 76 in einer Me 410B-2/U2/R5. Die Starrbewaffnung in dieser neuen Zerstörerversion umfaßte 8 xMG 151/20 mm und 2 x MG 17 und konnte bei guter Trefferlage einen Bomber regelrecht »zersägen«.





Für die Englandflüge 1944 steht das in Serie gegangene schwere Kampfflugzeug He 177A zur Verfügung. Nach anfänglichen Konstruktionsmängeln wurde die He 177 ein brauchbares, zuverlässiges Kampfflugzeug. He 177A-5 in München-Riem, März 1944.



Angriffsführer England, Oberstl. Dietrich Peltz. Er war vom Oberbefehlshaber mit der Koordinierung des Unternehmens Steinbock beauftragt worden. Steinbock sah ab Januar 1944 eine Serie von Vergeltungsangriffen gegen englische Städte vor.



Sonderausführung des Heckstandes der He 177. Normalerweise mit einem MG 151/20 bestückt, besteht der Waffensatz dieser He 177A-5 aus zwei gekoppelten MG 131.

Gegenüber dem Vorgängermuster Do 217E weist der Besatzungsraum der verbesserten Do 217K eine ansprechendere aerodynamische Formgebung auf. Die Flugzeuge gehen seit Herbst 1942 an einzelne Kampfgruppen.



Bei der Beleuchtergruppe I./KG 66 gelangen Ju 88S zum Einsatz. Die Einheit fliegt während der Steinbock-Angriffe als Zielmarkierer den bombentragenden Kampfgruppen voraus. Flugzeug Ju 88S-1, Z6 + LH, der 1./KG 66, Montdidier, Ende September 1944.



Eindrucksvolle Nachtaufnahme einer in Villaroche zum Start rollenden Ju 188E der 10./KG 2. Die Maschine führt an den Flächenträgern vier Abwurfbehälter AB 250 mit sich.





Bei II./NJG 2 sind die lange herbeigesehnten Ju 88 der G-Reihe eingetroffen. Schneller und mit größerer Flugdauer, erlaubt das Flugzeug den Besatzungen, länger im Pulk der Bomber -mitzuschwimmen- und mehr Erfassungen zu bekämpfen. Ju 88G-1, Kassel-Rothwesten.



Die höchste Abschussserie in einer Nacht erzielte die Besatzung von Obti. -Tino- Becker bei der I./NJG 6. Vom 14./15. 3. 1945 können neun viermotorige Bomber zur Strecke gebracht werden. Von links Hptm. Martin Becker (Fzgfl.), Ogefr. Weizenbach (BS), Ofw. Karl L. Johanssen (BF).



Die mit Zusatztanks und dem Suchgerät FuG 220 ausgerüstete Bf 110G-6 der Besatzung Becker bei einem Dämmerungsflug im Sommer 1944. Zwei kleine Höcker auf dem hinteren Kabinendach verraten die beiden als -Schräge Musik- eingebauten MG FF.



Oben: Eine angelieferte V 1 »Kirschkern« wird in den Lagerbunker eingefahren. Mit 650 km/h relativ langsam, erreichten viele der Flugkörper nicht ihr Ziel, sie fielen den Flaksperrern oder Abfangjägern zum Opfer.

Rechts: Nachdem von der gegnerischen Luftaufklärung erkannt, werden seit Frühjahr 1944 die Abschüttbasen für V 1 im Raum Boulogne – Calais ständig überwacht und mit Bomben belegt. Die Stellung St. Josse-en-Bois nach dem Angriff vom 28. 2. 1944.

Unten: Als Objektschützer verfügte der Raketenjäger Me 163B über einen nur geringen Einsatzradius. Als einziger Verband wurde das JG 400 mit diesem tückischen Flugzeug ausgerüstet. Staffeln des JG 400 waren seit Sommer 1944 zum Schutz von Hydrierwerken in den Räumen Merseburg – Leipzig eingesetzt.





Das Überfliegen neuer Maschinen vom Werk zur Truppe wurde vom Flugzeugüberführungsgeschwader 1 unter Obstlt. Zeidler durchgeführt. In diesem Fl.U.G.1 taten auch Sportfliegerinnen als Freiwillige Dienst. So flog die bekannte Vorkriegsfliegerin Vera von Bissing bei der Gruppe Mitte.



Schulung einer anderen Überführungspilotin auf Bf 109G. In Jüterbog macht Ofw. Setzpfand (im Lehrersitz) im August 1944 Beate Uhse (vorn) in einer Bf 109G-12 mit den Eigenheiten dieses Baumusters vertraut.

Unten: Neu vom Fl.U.G.1 zugeführte Bf 109G-14/AS bei der III./JG 1 in Anklam. Zu dieser Zeit, Dezember 1944, erhielten viele Flugzeuge nicht mehr den althergebrachten Tarnanstrich, sondern wurden durchgehend in der Farbe blaugrau (Nr. 76) gespritzt.



Vom Versuchsverband des Ob.d.L. wurden gegnerische Beuteflugzeuge bei den einzelnen Jagdgruppen in Vergleichflügen vorgeführt. Die Flugzeugführer sollten die Manövrierefähigkeit der Kontrahenten in der Praxis kennenlernen. P-51C, T9 + CK, Herbst 1944, Paderborn.



Nahezu alle notgelandeten, noch flugfähigen Viermotoren gingen an das KG 200, einen Sonderverband der Luftwaffe. Im Juli 1943 fliegen in Vilacoublay Schüler der dortigen Jagdfliegerschule Übungsangriffe auf diese B-17E «Fortress».



Eine B-24J des KG 200 während einer Zwischenlandung auf dem Flugfeld von Bergamo/Italien. Die auf Luftwaffenkennung umgespritzten US-Bomber eigneten sich besonders für nächtliche Agentenflüge ins gegnerische Hinterland.





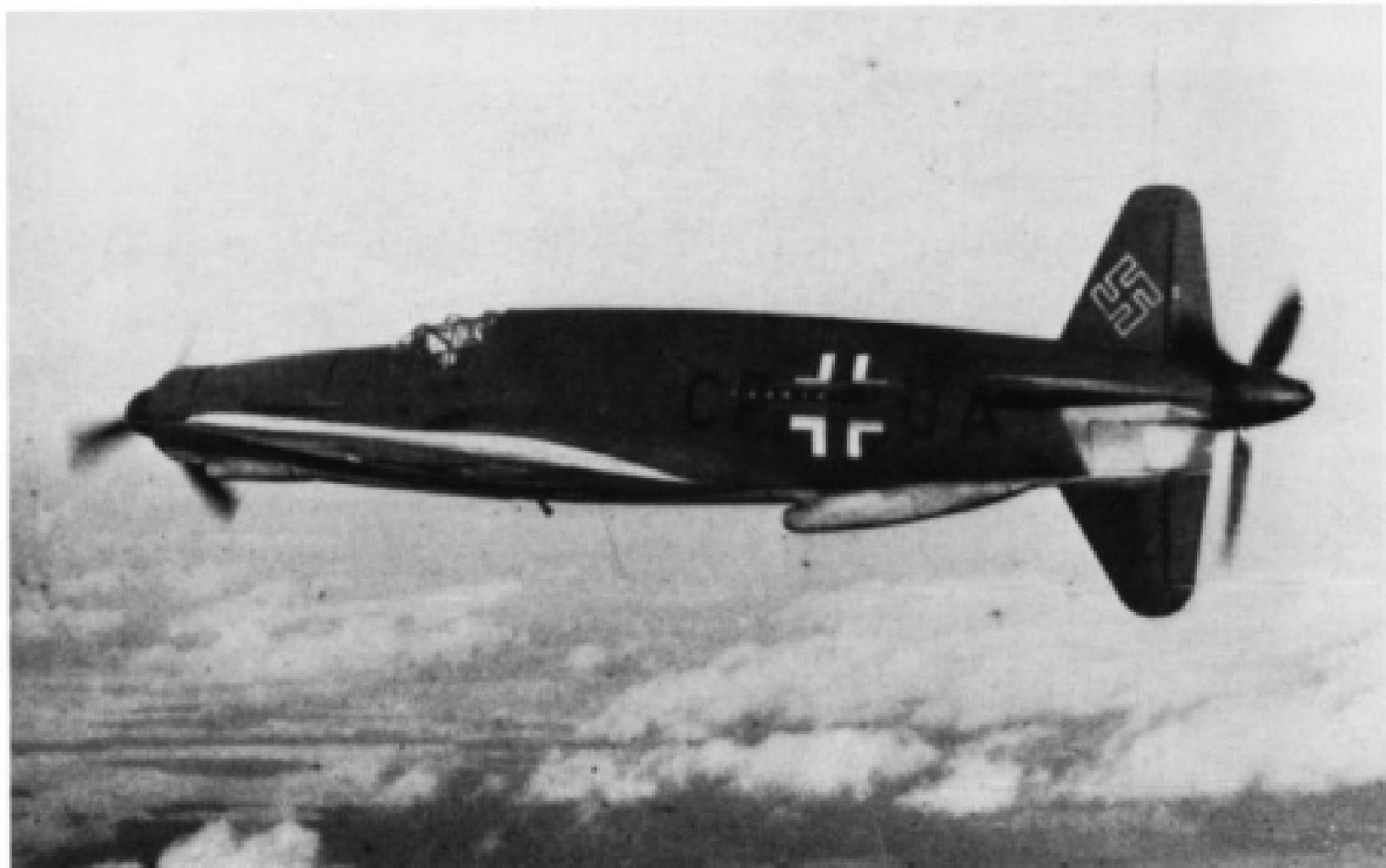
Mit der -Langnasen-Dora-, der Fw 190D-9, angetrieben von einem Reihenmotor Jumo 213, erhielten einige Jagdgruppen im Sommer 1944 einen der amerikanischen -Mustang- gleichwertigen Höhenjäger.



Große Hoffnungen ruhten auf dem ersten einsatzreifen Strahljäger der Welt, der Me 262. Wegen Verzögerungen in der Entwicklungsphase, dadurch zu späte Einführung, und vor allem auf Grund der überwältigenden Luftüberlegenheit der Alliierten über Deutschland konnte auch mit dem Turbojäger das Ruder nicht mehr herumgeworfen werden.

Die Do 335 -Pfeil- hätte mit ihrem Tandemtriebwerk, ausgezeichneten Flugleistungen und starker Bewaffnung das Traumflugzeug eines jeden Jagdfliegers werden können. Die Kriegsergebnisse ließen jedoch einen Serienbau nicht mehr zu. Do 335V-1, CP + UA.

224





Ober: Worauf die Nachtjäger vergebens warteten! Die zweimotorige He 219A-5, mit der lediglich die I./NJG 1 ausgerüstet wurde. Anlaufschwierigkeiten bei der Produktion bewogen den G. L., das Baumuster aus dem Programm zu streichen.



Mitte: Als Schlechtwetterjäger hätte die Tank Ta 154 das deutsche Gegenstück zur englischen «Mosquito» werden sollen. Das in Holzbauweise gefertigte Flugzeug kam jedoch nur noch mit etwa 10 Exemplaren 1945 als Ta 154A-1 zur Auslieferung.

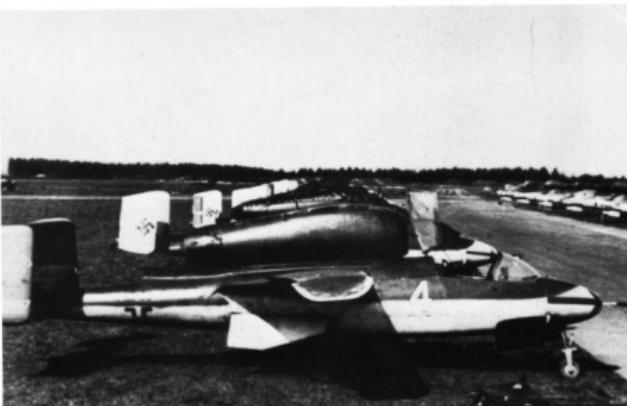
Nach Rückführung des Flugzeugparks des Fliegerführer Atlantik in das Reichsgebiet tat der Seefernaufklärer BV 222C-09 noch einige Monate in der Rolle als Transportflugzeug Dienst, bevor er im Hafen von Travemünde einem Tiefangriff zum Opfer fiel.



Mit Flugzeugen Ju 290 klärten die beiden Staffeln der FAGr.5 seit November 1943 von Mont de Marsan aus den Atlantik bis zu 30° West auf. Als Führungshalter an Geleitzügen kehrten die Besatzungen oft erst nach 18 Stunden Flugzeit wieder zum Heimathafen zurück. Ju 290A-3 der 1./FAGr.5, 9V + DH.



An den Verband ausgeliefert, aber nicht mehr im Einsatz geflogen. In der Rekordzeit von fünf Monaten wurde der „Volksjäger“ He 162A entworfen und serienreif gemacht. Flugzeuge der I./JG 1 in Leck/Holstein, Mai 1945.



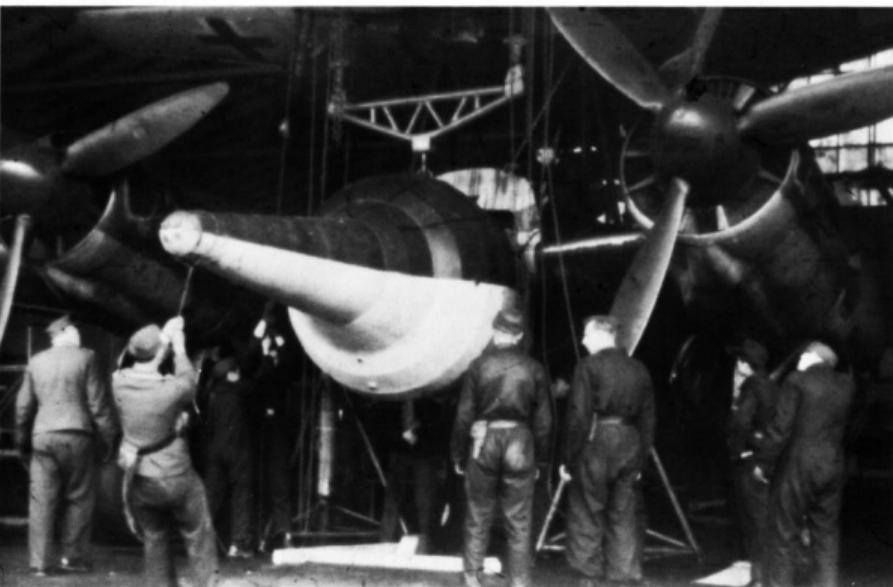


Oben: Eine reine Heeresentwicklung war die Fernrakete V 2 (offiziell A 4). Als einzige der sogenannten V-Waffen lehrte die V 2 mit ihrer Sprengladung von etwa 1 Tonne die Alliierten noch einmal das Fürchten. A 4-Versuchsmuster auf einem Transportanhänger (Meillerwagen).



Mitte: »Vater und Sohn«-Flugzeuge machten in den letzten Kriegsmonaten von sich reden. Ein bemanntes, mit der unteren Komponente gekoppeltes Jagdflugzeug steuerte das Gespann auf das Ziel und löste sich, nachdem die Kursteuerung eingeschaltet worden war von der »fliegenden Bombe«. -Mistel 1-Gespann, Ju 88 mit Bf 109G in Burg b/Magdeburg, April 1945.

Unten: Befestigen des 3,8 Tonnen schweren Gefechtskopfes an der Zelle einer dafür präparierten Ju 88. -Mistel-Gespanne kamen im Juni 1944 gegen Ausladehäfen der Invasionstruppen und in den letzten Kriegswochen gegen Neiße-, Oder- und Rheinbrücken zum Einsatz.





Als Aufklärer und Bombenträger stellt die Ar 234 B den hohen technischen Stand der deutschen Lufttrüstung unter Beweis. Flugzeuge der III./KG 76 flogen noch Anfang Mai 1945 Angriffe auf britische Nachschubkolonnen bei Bremer-vörde.



Nur durch ständiges Versteckspiel, wie Tarnung und Ausweichen auf sogenannte „Schattenplätze“, konnten die Verbände ihre Flugzeuge vor den Dauerattacken der Jabsos schützen und einsatzklar halten. Ju 188F der 4.(F)/122 unter einem Tarnnetz auf dem Flugplatz Bozen, Mai 1945.



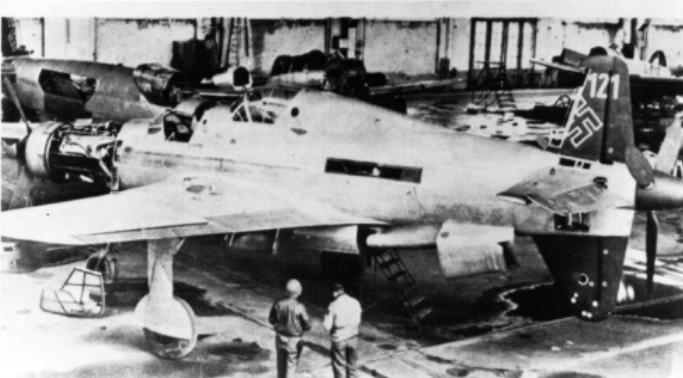
Improvisationen gehören zum Gebot der Stunde. Mit Panzerfäusten bestückt werden schwachmotorige, langsame Schulflugzeuge Bü 181 zu Panzerjagdstaffeln zusammengezogen und gegen die vorrückenden Panzerspitzen geschickt. In den meisten Fällen werden die im Tiefstflug angreifenden Maschinen bereits beim Zielanflug von der Bodenabwehr abgeschossen.



Das Ende einer Ära. Wie hier in Holzkirchen, wartet modernstes Fluggerät, auf Sammelpunkten aufeinandergepackt, auf den Schneidbrenner.



Stolz stellt sich ein sowjetischer Infanterist auf dem Wrack einer He 111 in Königgrätz dem Fotografen für ein Erinnerungsfoto an den Großen Vaterländischen Krieg.



Neuentwicklungen, wie diese Trainerversion A-12 der Do 335, werden von den Siegermächten als willkommene Kriegsbeute zum Zwecke einer gründlichen technischen Auswertung außer Landes gebracht.