

MAREK J. MURAWSKI

miniature
27
lotnicze

JG 1

„Oesau”

1939-1943

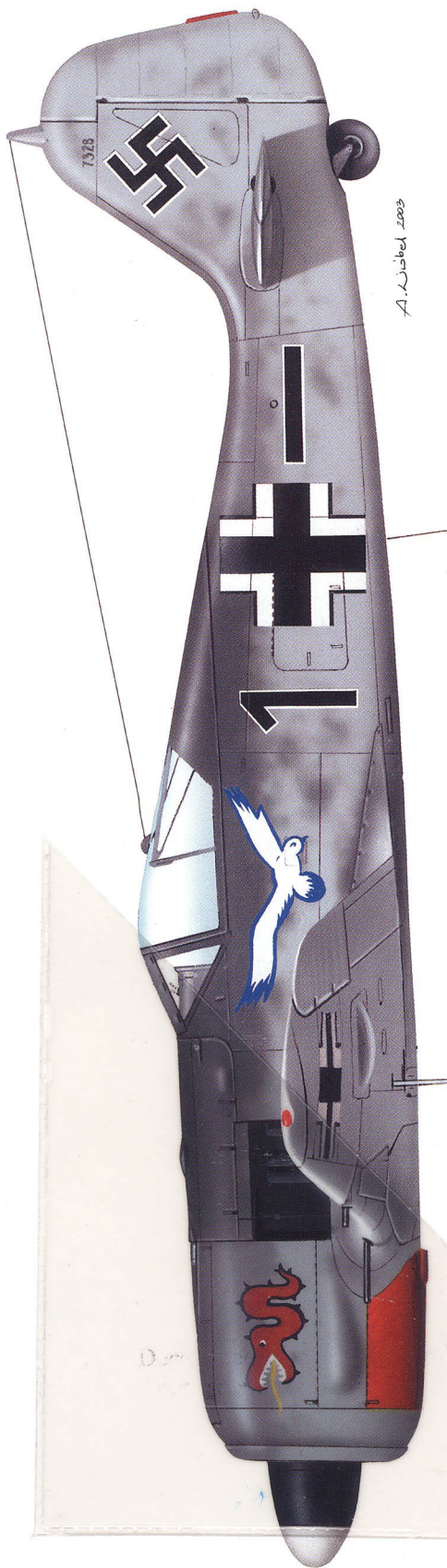


A. Winkal

polish-english publication


KAGERO

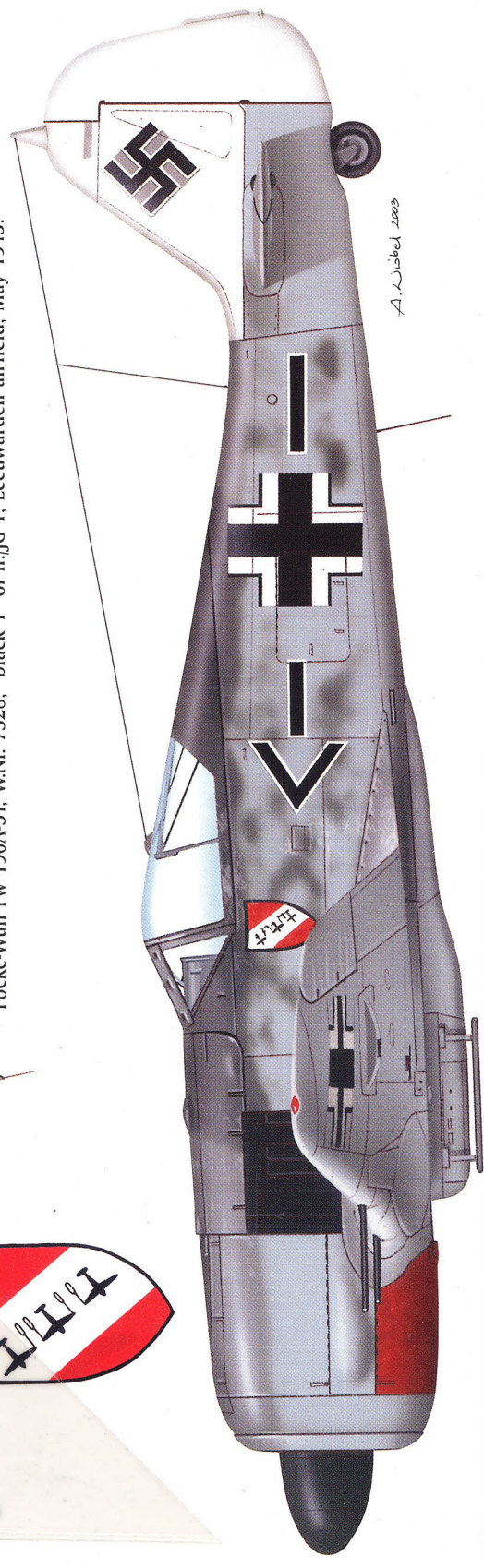
kalkomania! • decals!



A. Uibel 2003

Focke-Wulf Fw 190A-5, W.Nr. 7328, „czarna 1” z II./JG 1, lotnisko Leeuwarden, maj 1943 roku.
 Focke-Wulf Fw 190A-5Y, W.Nr. 7328, “black 1” of II./JG 1, Leeuwarden airfield, May 1943.

1



A. Uibel 2003

Focke-Wulf Fw 190A-5, W.Nr. 41 0012, „czarne <-+>”, z Geschwaderstab JG 1, lotnisko Deelen, wrzesień 1943 roku.
 Focke-Wulf Fw 190A-5, W.Nr. 41 0012, “black <-+>” of Geschwaderstab JG 1, Deelen airfield, September 1943.

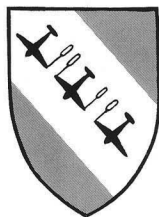
2

MAREK J. MURAWSKI

JG 1

„Oesau”

1939-1943



KAGERO

JG 1 „Oesau” 1939–1943 • Marek J. Murawski

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 83-89088-06-1

Redakcja/Editing: **Damian Majsak**

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

Korekta/Proof-reading: **Joanna Jewdoszuk**

Korekta wersji angielskiej/English version proof-reading: **Joanna Jewdoszuk**

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: **Marek J. Murawski**

Wybór i opisy fotografii/Selection and description of photos: **Marek J. Murawski**

DTP: **KAGERO STUDIO, Tomasz Gąska**

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

Druk i oprawa/Printing: **Petit s.c. Lublin**

LUBLIN 2003

osiemdziesiąta 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:

Werner Held, Die Deutsche Tagjagd, 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 • e-mail: kagero@kagero.pl, marketing@kagero.pl

Redakcja, Marketing, Dystrybucja:

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

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
Pierwsze boje	8	8	First combat
Amerykanie nadchodzą	26	26	The Americans coming
Przeciwko rosnącej przewadze	38	38	Against the growing supremacy
Obsada personalna, zwycięstwa powietrzne, straty	67	67	Personnel, aerial victories, losses
Piloci	68	68	Pilots
Plansze barwne	70	70	Camouflage patterns
Bibliografia	72	72	Bibliography



Via Autor

Ładunek niekierowanego pocisku WGr. 21 do rurowej wyrzutni umieszczonej pod skrzydłem samolotu Fw 190A-7/R6.
Loading an unguided WGr. 21 missile into a launcher under the wing of an Fw 190A-7/R6.

Hptm. Eduard Tratt, dowódca Erprobungskommando (jednostki doświadczalnej) wchodzącej w skład I./JG 1 skończył pić poranną kawę, podniósł głowę i rozejrzył się wokół. Przy sąsiednich stolikach przestronnej jadalni lotniska Schiphol piloci JG 1 kończyli śniadanie. Tratt powoli wstał i spojrzawszy na zegarek skierował się do wyjścia. Na skraju pola wzlotów wśród innych Focke-Wulfów Fw 190A ustawione były cztery samoloty należące do jego jednostki. Spośród pozostałych wyróżniały je podwieszane pod skrzydłami dziwne rury, z których wystawały zaostrome czubki pocisków. Były to najnowsze, niekierowane pociski rakietowe typu Wurfgranate 42 kalibru 210 mm. Rakiety prochowe, stabilizowane poprzez ruch obrotowy, posiadały głowicę zawierającą 9,5 kg materiału wybuchowego. Próby przeprowadzone w ośrodku doświadczalnym Luftwaffe w Rechlinie dawały nadzieję na ich skuteczne zastosowanie przeciwko formacjom amerykańskich bombowców czterosilnikowych.

Tratt podszedł do swojego samolotu i oparł się o wyrzutnię raket podczepioną pod prawym skrzydłem. Naprzeciw niego stanął wyprężony na baczność pierwszy mechanik Fw. Knörr.

Hptm. Eduard Tratt, commander of Erprobungskommando, a testing unit within I./JG 1, finished his morning coffee, raised his head and glanced around. Other JG 1 pilots were finishing breakfast at the tables of Schiphol airfield dining room. Tratt rose slowly and, looking at his watch, moved towards the door. At the margin of the take-off area, standing among other Focke-Wulf Fw 190As were four machines of his unit. They were different from the rest in that they had strange tubes underslung from the wings, with sharp projectile tips sticking out of them. These were the newest, unguided rocket missiles – the 210 mm Wurfgranate 42. The spin-stabilized powder rockets featured a warhead containing 9.5 kg of an explosive. Tests conducted at the Rechlin research center were promising as to their possible use against US four-engined bomber formations.

Tratt approached his aircraft and leant against the rocket launcher attached under the right wing. First mechanic Fw. Knörr stood before him at attention.

“At ease, Knörr. Everything ready?”

“Yes, Herr Hauptmann! Aircraft ready. Launchers loaded, angle of setting + 7 degrees, sight set to 1,400 meters.”

– Spocznij, Knörr. I jak, wszystko przygotowane?

– Tak jest, Herr Hauptmann! Samolot przygotowany. Wyrzutnie załadowane, kął zaklinowania + 7 stopni, celownik ustawiony na 1400 metrów.

Tratt nie zdążył odpowiedzieć ponieważ w pobliskim budynku mieszczącym stanowisko kontroli lotów otworzyły się drzwi i stanął w nich Gefr. Urban z raketnicą w ręku. Po chwili w powietrze wzniosła się żółta rakietka. Sygnał gotowości bojowej.

– Amerykanie, Amerykanie nadlatują! – krzyknął w jego stronę Gefr. Urban. Wokół Tratta zaroilo się od pilotów i członków personelu latającego. Hauptmann założył kamizelkę ratunkową i wskoczył do kabiny Focke-Wulfa. Zapiął pasy, rozejrzał się po instrumentach pokładowych i nacisnął starter. Silnik zacharczał i zapalił. Tratt spojrział w bok. Silniki pozostałych samolotów już pracowały. Tymczasem Gefr. Urban podniósł rękę do góry, w niebo poszybowała zielona rakietka. Drugi mechanik stojący przy lewym skrzydle dał znak ręką, hamulce spod kół zostały usunięte. Tratt skinął głową i powoli przesunął manetkę gazu. Fw 190 wolno potoczył się w stronę pasa startowego, za nim ten sam manewr powtórzył boczny pilot Tratta, Ofw. Hans Laun.

Na pas startowy zaczęły wytaczać się również pozostałe maszyny I./JG 1. Tratt odwrócił raz jeszcze głowę w stronę samolotu Launa i ustawił przepustnicę gazu na maksymalną moc. Maszyna, przytrzymywana przez hamulce zaczęła drzeć, przypominała ogromnego, drapieżnego ptaka spletanego łańcuchem, który wyrwał się w powietrze. Tratt zwolnił hamulce, gwałtowne przyspieszenie wcisnęło go w fotel. Wskazówka prędkościomierza przesuwiała się coraz wyżej, ogon maszyny uniósł się w górę, lekkie przyciągnięcie drążka do siebie i samolot oderwał się od ziemi. W chwilę później golenie podwozia złożyły się i schowały w swoich wnękach.

– Wznosimy się w szyku bojowym. Wozy meblowe¹ nadlatują na wysokości 8000 metrów – Ofw. Laun słyszy w słuchawkach głos swojego dowódcy.

– Zrozumiałem – potwierdza. Czuje, że zaschło mu w gardle. Z troską spogląda na ciężkie

Tratt did not have time to answer, as the door of the nearby controller's building opened and Gefr. Urban stood in it with a flare in his hand. A moment later a yellow flare went up – a combat-readiness signal.

“Americans, Americans approaching!” Gefr. Urban shouted to him. Pilots and flying crew members crowded around Tratt. The Hauptmann put on his life vest and jumped into the Focke-Wulf. Strapping himself in, he glanced over the instruments and pressed the starter. The engine whirred and started. The other machines' engines were already running. In the meantime, Gefr. Urban had raised his hand and a green flare was sent into the sky. The second mechanic, who stood at the left wing, made a sign with his hand for the chocks to be removed from the wheels. Tratt nodded his head and gradually pushed the throttle lever. The Fw 190 slowly rolled towards the air strip, Tratt's wingman Ofw. Hans Laun following in his aircraft.

Other I./JG 1 followed onto the runway. Tratt took one more look behind, towards Laun's machine, and opened throttle full. The aircraft, kept in place by the brakes, began to shiver, resembling a huge bird of prey trying to take to the air but being hampered by a chain. On releasing the brakes, Tratt was pushed into the seat by the great gravity force. The speedometer's indicator was moving higher. Tail risen up, now pull stick slightly, and the aircraft had gotten airborne. A moment later the legs folded to disappear into the wheel wells.

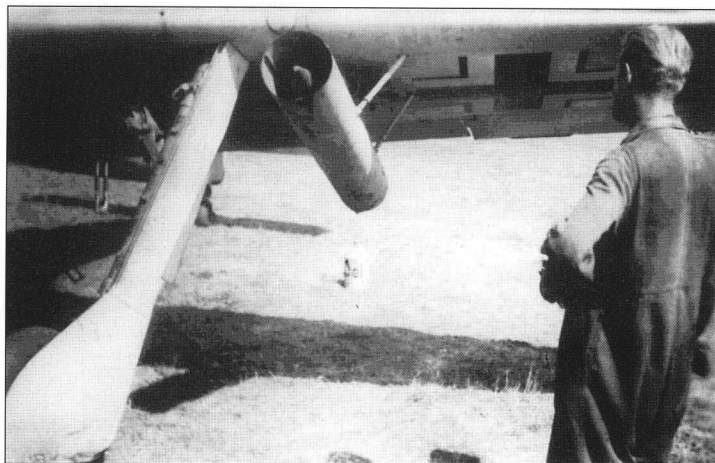
“We're climbing in formation. Furniture wagons¹ approaching at 8,000 m,” Ofw. Laun can hear his commander in the headset.

“Understood,” he confirms. He can feel his mouth has run dry. He gives an anxious look at the heavy launcher tubes under the wings – will the new weapon meet the expectations?

Almost half an hour has passed since take-off. Suddenly, black dots appear on the horizon, and they are quickly growing larger. There are more and more of them. The bodies of big four-engined bombers are now to be recognized. They are flying as if on a parade.

¹ Möbelwagen – jedno z określeń bombowców czterosilnikowych.

¹ Möbelwagen – one of appellations used of four-engined bombers.



Nowarra

Wyrzutnia pocisków raketowych WGr. 21 podwieszona pod skrzydłem Fw 190A-5/R6 należącego do JG 1. Na krawędzi natarcia widoczny zaślepiony wylot zdemontowanego skrzydłowego działka MG FF/M kalibru 20 mm.

WGr. 21 rocket launcher under-slung under the wing of and Fw 190A-5/R6 from JG 1. A closed outlet of a dismantled 20 mm MG FF/M wing cannon visible in the leading edge.

rury wyrzutni zawieszono pod skrzydłami. Czy nowe uzbrojenie spełni swoje zadanie?

Mija prawie trzydzieści minut od startu z lotniska Schiphol. Naraz daleko na horyzoncie pojawiają się czarne, szybko rosnące kropki. Jest ich coraz więcej. Powoli można rozpoznać sylwetki wielkich czterosiłnikowych samolotów. Lecą jak na paradzie.

Tratt zmienia kurs. Chce zaatakować od tyłu. Oba obciążone raketami myśliwce z trudem i bardzo powoli zbliżają się do ugrupowania liczącego prawie sto bombowców. Niemieccy piloci widzą, że ich koledzy z 2./JG 1 już zaatakowali wroga. Wokół jednego z „Combat boxów” kręci się kilkanaście zwinnych Focke-Wulfów. Z daleka widać krzyżujące się w powietrzu serie z broni maszynowej. Naraz jedna z Fortec zaczyna się palić i powoli, majestatycznie zaczyna spadać w dół. Po chwili od płonącej maszyny odrywają się czarne punkciki, a na niebie otwiera się sześć spadochronów. Zestrzelenie Boeinga zapisuje na swoje konto Uffz. Herzog.

Samoloty pilotowane przez Tratta i Launa od zgrupowania bombowców dzieli jeszcze odległość przeszło 2000 metrów. Hauptmann odbezpiecza rakietę i wydaje rozkaz Launowi:

– Atak od tyłu, z góry. Cel; prawy zewnętrzny „Combat box”. Rakietę odpalamy z dystansu 1400 metrów. Złamanie karku!

Ofw. Laun włączył celownik refleksyjny i spojrzął przez świetlisty krąg w stronę powoli powiększających się sylwetek Boeingów. Uchwycił w celownik ostatni klucz Fortec. Zarys bom-

Tratt diverts from his course. He is intending to attack from astern. Both rocket-carrying fighters arduously and very slowly work their way to the almost a hundred-strong bomber group. The German pilots can see their 2./JG 1 comrades attack the enemy. Several agile Focke-Wulfs are loitering around one of the combat boxes. Machine gun bursts can be seen crossing in midair from a distance. Suddenly, one of the Fortresses catches fire and slowly, majestically falls down. After a while black dots separate from the burning machine, and six parachutes open in the sky. The Boeing is credited to Uffz. Herzog.

Tratt Laun are still over 2,000 meters from the bomber formation. The Hauptmann unlocks the rocket release switch and orders Laun: “Attack from astern and above. Target: rightmost combat box. Launch rockets at a distance of 1,400 meters. Good luck!”

Ofw. Laun switched on his reflector gunsight and looked through the illuminated circle towards the gradually growing bodies of the Boeings. He set his gunsight on the rearmost element. The shape of the element’s leading bomber could be seen in the center of the sight. Laun laid his finger on the trigger switch. The bomber’s wings gradually filled the space between the two parallel vertical lines. Now! The Focke-Wulf shivered a bit and two black shadows separated from under the wings, trailing long plumes of white smoke. Laun throttled down and carefully watched both trails, which were moving to meet the bombers.

bowca prowadzącego klucz znalazł się w środku celownika. Laun położył palec na przycisku spustowym. Skrzydła bombowca powoli wypełniły przestrzeń pomiędzy dwiema równoległymi, pionowymi liniami. Teraz! Focke-Wulf lekko zadrżał, spod skrzydeł oderwały się dwa czarne cienie ciągnące za sobą długie smugi białego dymu. Laun zmniejszył obroty silnika i uważnie obserwował obie smugi dymu zbieżące na spotkanie bombowców.

Potężna eksplozja rozrywa latającą Fortecę, lecącą na czele klucza. Odmowny samolot rozlatuje się na kawałki, płonące szczątki prawego skrzydła uderzają drugi, lecący obok bombowiec. Maszyna ta, uszkodzona została już wcześniej odłamkami drugiej rakiety WGr. 21. Teraz, latające w powietrzu fragmenty konstrukcji, unicestwionej przed kilkoma sekundami Fortecy dowódcy klucza, niszczą jej oba lewe silniki. Boeing wali się przez lewe skrzydło w dół.

W tym samym czasie również Hptm. Tratt odpala obydwa pociski rakietowe zawieszane pod

A powerful blast tears up the leading Fortress, its burning right wing pieces hitting another bomber flying next to it. This machine had been damaged earlier by fragments of the other WGr. 21. Now, pieces of the just annihilated leading Fortress destroy both of its port engines. The Boeing falls down over the left wing.

Hptm. Tratt launches both his rocket missiles at the same time. One rocket misses the leftmost bomber by only a few meters, but the time-fuse has had some delay and the rocket explodes a few dozen meters from the nearest bomber, without harming it. The fuse of the other missile worked fine, though, and the rocket exploded several meters from the right wing of one of the Fortresses. The force of the blast threw the enormous aircraft up. At first it seemed that the bomber had suffered no great harm – it flew on for the next few seconds, remaining in formation. Then, suddenly, a plume of light smoke began to come from under the outer starboard engine cowling – it was becoming thicker and darker. First, small flickers



Via Autor

Uffz. Hans Schubert z 3./JG 1 w kabinie Messerschmitta Bf 109E-4, „żółta 4”. Osłona silnika, ster kierunku oraz końcówki skrzydeł żółte.

Uffz. Hans Schubert of 3./JG 1 in a Messerschmitt Bf 109E-4 “yellow 4”. Engine cowling, rudder and wing tips are yellow.

skrzydłami swojego myśliwca. Jedna z rakiet zaledwie o kilka metrów mija bombowiec lecący na lewym skrzydle formacji, zapalnik czasowy zadziałał jednak z opóźnieniem i rakietka eksploduje w odległości kilkudziesięciu metrów od najbliższego bombowca nie czyniąc mu żadnej szkody. Zapalnik drugiego pocisku działał jednak bez zarzutu i druga rakietka wybuchła w odległości kilkunastu metrów od prawego skrzydła jednej z Fortec. Siła wybuchu poderwała ogromny samolot do góry. W pierwszym momencie zdawało się, iż bombowiec nie odniósł poważniejszych uszkodzeń. Przez kilka następnych sekund leciał dalej utrzymując swoje miejsce w szyku. Naraz spod osłony prawego zewnętrznego silnika zaczęła wydobywać się jasna smuga dymu. Dym stawał się coraz bardziej gęsty i coraz ciemniejszy. Pojawiły się pierwsze, maleńkie języczki ognia, kiedy jednak wydawało się, że ogień już przyciąga, z rur wydechowych sąsiedniego, wewnętrznego silnika, buchnęły płomienie, które szybko opanowały cały centroptat. Bombowiec wyraźnie zwolnił, jego załoga zaczęła go w pośpiechu opuszczać. Kilkadziesiąt sekund później płonący wrak roztrzaskał się o powierzchnię Morza Północnego.

Pierwsza akcja bojowa Focke-Wulfów Fw 190A z zastosowaniem niekierowanych pocisków raketowych WGr. 21 przeprowadzona w dniu 13 czerwca 1943 roku przyniosła ogromny sukces. Dwa samoloty wyposażone w te pociski zniszczyły trzy latające Fortece. Poza tym piloci I./JG 1 zgłosili jeszcze zestrzelenie trzech Boeingów i uszkodzenie czwartego. Łączne straty USAAF w tym dniu wyniosły aż 27 bombowców zestrzelonych przez niemieckie myśliwce. Kolejne 54 bombowce doznały poważnych uszkodzeń, do baz w Anglii nie powróciło prawie 250 lotników. Porażka ta spowodowała zawieszenie dziennych akcji bombowych USAAF w rejonie Zatoki Helgolandzkiej do czasu pojawienia się myśliwców eskortowych typu Thunderbolt.

Pierwsze boje - 1939-1942

Na początku II wojny światowej niemieckie lotnictwo wojskowe posiadało zaledwie pięć pułków myśliwskich. Groźba nalotów RAF skierowanych przeciwko celom położonym w północ-

appeared, and when they seemed to die down, out of the exhaust pipes of the neighboring engine poured flames which were soon devouring the whole center wing section. The bomber slowed down visibly, while the crew began to evacuate in a hurry. Less than a minute later the burning wreckage crashed into the waters of the North Sea.

The first combat operation by Focke-Wulf Fw 190As using WGr.21 unguided rocket missiles performed on June 13, 1943 turned out very successful. Two aircraft carrying the missiles destroyed three Flying Fortresses. Besides, I./JG 1 pilots claimed three more Boeings shot down and a fourth damaged. The USAAF's total loss of the day was no less than 27 bombers shot down by German fighters. Further 54 bombers sustained major damage. Almost 250 failed to return to bases in England. This defeat resulted in USAAF daylight bombardments being suspended in the Helgoland Bay area until the advent of Thunderbolt escort fighters.

First combat - 1939-1942

At the beginning of WW2 the German air forces had only five fighter Geschwadern. The threat of RAF raids against targets in northwestern Germany obliged the Luftwaffe to build up its fighter force in the region. On November 30, 1939 at Jever, East Friesland (Ostfriesland), formed the staff of a new Jagdgeschwader which received the designation of JG 1. Obstlt. Carl Schumacher was appointed its commander and given the task of developing the unit strength to comprise three Gruppen.

The first encounter between Stab/JG 1 and the enemy took place on December 18, 1939. That day the RAF's Bomber Command deployed 24 Wellingtons over Wilhelmshaven to bomb Kriegsmarine warships anchored at that military harbor. Two bombers had to turn back due to mechanical problems; the others continued over the North Sea, slowly approaching the German coast. The British crews were unaware of the fact that their aircraft had been plotted by Freya radars several minutes before, and that Luftwaffe fighters had just scrambled from north-German

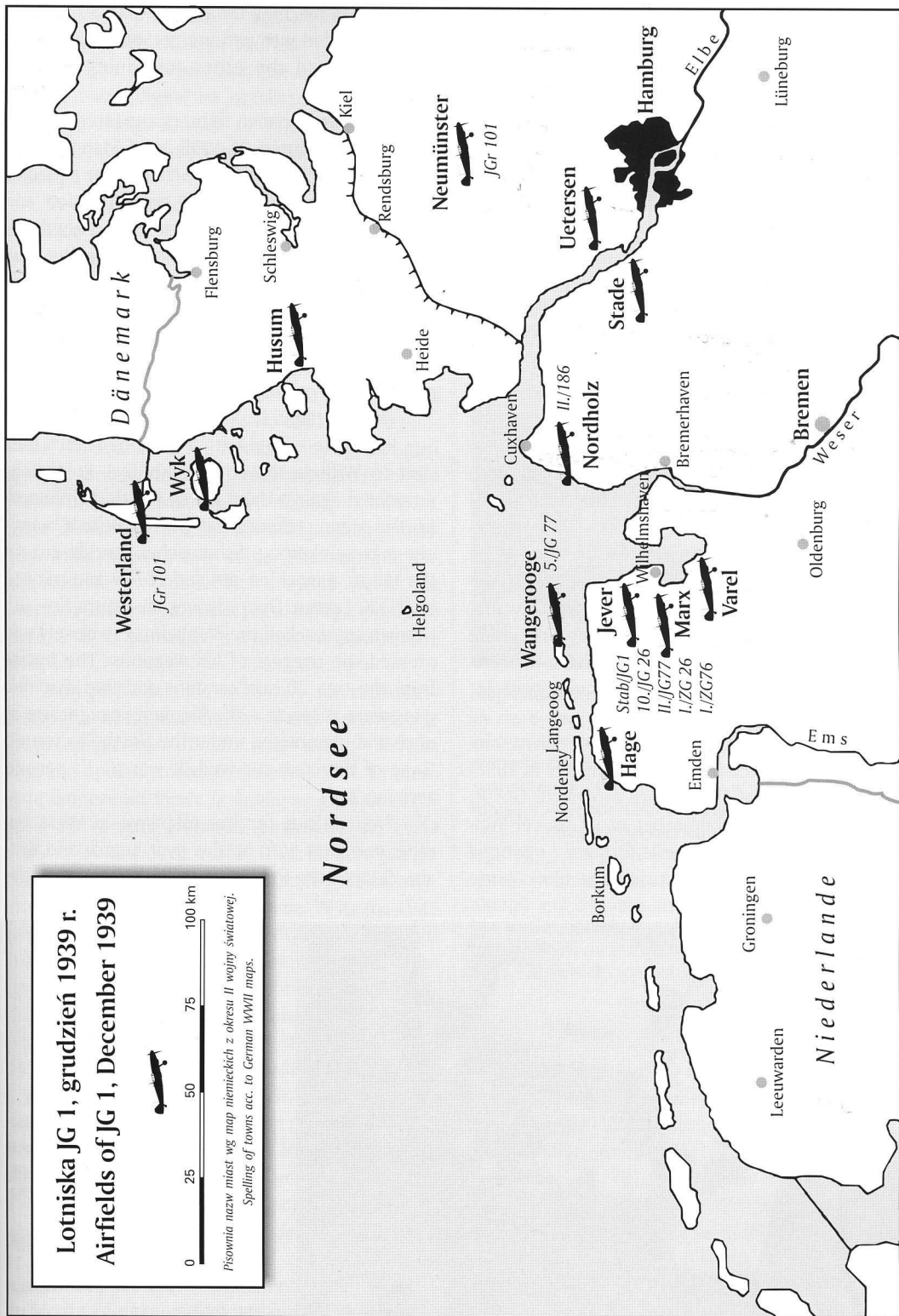
Lotniska JG 1, grudzień 1939 r.
Airfields of JG 1, December 1939



0 25 50 75 100 km

*Prisownia nazw miast wg map niemieckich z okresu II wojny światowej;
 Spelling of towns acc. to German WWII maps.*

Nordsee



no- zachodnich Niemczech wymogła konieczność wzmocnienia w tym rejonie sił myśliwskich Luftwaffe. W dniu 30 listopada 1939 roku w bazie Jever we wschodniej Fryzji (Ostfriesland) utworzony został sztab nowego pułku myśliwskiego, który otrzymał oznaczenie JG 1. Dowódcą pułku mianowany został Obstlt. Carl Schumacher, który otrzymał zadanie rozbudowania jednostki do siły trzech dywizjonów.

Do pierwszego spotkania w powietrzu pilotów Stab/JG 1 z nieprzyjacielem doszło 18 grudnia 1939 roku. Tego dnia Bomber Command RAF wysłał nad Wilhelmshaven 24 Wellingtony, które miały zbombardować okręty Kriegsmarine zacumowane w tamtejszym porcie wojennym. Dwa bombowce brytyjskie z powodu awarii musiały zawrócić do własnych baz. Pozostałe kontynuowały lot nad Morzem Północnym zbliżając się powoli do niemieckiego wybrzeża. Załogi brytyjskich bombowców nieświadome były faktu, iż od kilku minut ich samoloty wykryte zostały przez radary typu Freya, a z lotnisk w północnych Niemczech wystartowały właśnie myśliwce Luftwaffe. Wellingtony po dotarciu nad Wyspy Fryzyjskie podzieliły się na dwie grupy, pierwsza z nich obrała kurs na Helgoland, druga kontynuowała lot prosto w kierunku zachodnim.

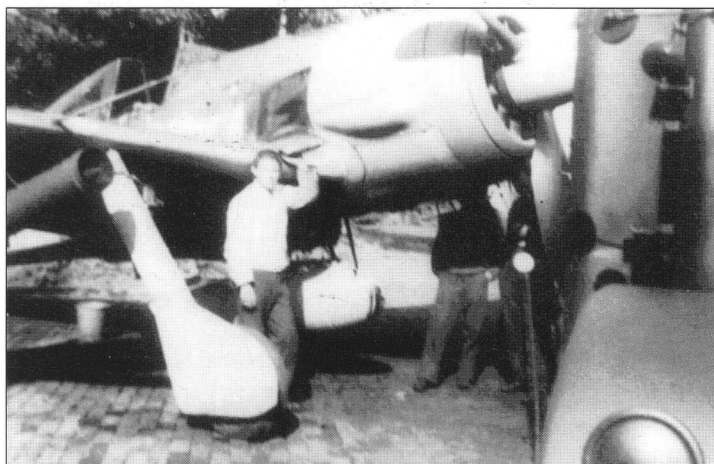
Wówczas pojawiły się pierwsze myśliwce niemieckie, wśród nich były Messerschmitty Bf 109E-3 należące do Stab/JG 1, które prowadził Obstlt. Carl Schumacher. Schumacher wziął na cel Wellingtona lecącego na skrzydle formacji i otworzył ogień. Już pierwsza seria trafiła oba silniki bom-

airfields. On reaching the Frisian Islands the Wellingtons divided into two groups, one heading for Helgoland, and the other continuing straight westwards.

Then first German fighters appeared, among them Messerschmitt Bf 109E-3s of Stab/JG 1 led by Obstlt. Carl Schumacher. Schumacher aimed at a Wellington in the flank of the formation and opened fire. The very first burst hit the bomber's both engines, causing them to stop working. The Wellington serialed N2936 and flown by Sgt. Ruse glided closer to the Spiekeroog Island and landed on a shallow near the shore, the entire crew being captured. It was the first aerial victory recorded in the history of JG 1.

On December 27, 1939 two Blenheims of 107 Sqn RAF were tasked with a reconnaissance mission to Wilhelmshaven. A Stab/JG 1 Rotte was scrambled against them led by Obstlt. Schumacher. The Messerschmitts caught the British bombers near Spiekeroog. Schumacher quickly got on the tail of a machine serialed L8779 and piloted by P/O K. Laxton. Disregarding the return fire, the German approached the Blenheim very closely and pressed the triggers of his weapons. The bursts from the two 20 mm cannons and two machine guns were accurate – the Blenheim caught fire at once and plummeted under the North Sea waves. None of the crew survived. It was JG 1's second aerial victory.

Preparations for the offensive in West Europe, and later hard battles over France and Britain, delayed the formation of JG 1. Only after the



Köhne

Focke-Wulf Fw 190A-5/R6 z 1./JG 1 uzbrojony w podskrzydłowe wyrzutnie WGr. 21. Pod kadłubem widać zawieszony odrzucany zbiornik dodatkowy o pojemności 300 litrów.

Focke-Wulf Fw 190A-5/R6 of 1./JG 1 armed with underwing WGr. 21 launchers. Note the 300 l ventral drop tank.

bowca, które przerwały pracę. Wellington o numerze seryjnym N2936, którego pilotował Sgt. Ruse lotem szybowym zbliżył się do wysepki Spiekeroog i wylądował na przybrzeżnej mieliźnie, cała jego załoga dostała się do niewoli. Było to pierwsze zwycięstwo powietrzne zapisane w historii JG 1.

W dniu 27 grudnia 1939 roku dwa Blenheimy należące do 107 dywizjonu RAF otrzymały zadanie przeprowadzenia rozpoznania w rejonie Wilhelmshaven. Na ich spotkanie wystartowała para myśliwców ze Stab/JG 1 dowodzona przez Obstlt. Schumachera. Messerschmitty dogoniły bombowce brytyjskie w rejonie wyspy Spiekeroog. Schumacher szybko ustawił się za ogonem maszyny oznaczonej numerem seryjnym L8779, którą pilotował P/O K. Laxton. Nie zwracając uwagi na ogień tylnego strzelca Niemiec podlegał bardzo blisko Blenheimu i nacisnął spusty broni pokładowej. Serie dwóch 20 mm działek oraz dwóch karabinów maszynowych były celne. Blenheim natychmiast stanął w płomieniach i zwałił się w fale Morza Północnego. Cała jego załoga poniosła śmierć. Było to drugie zwycięstwo powietrzne JG 1.

Przygotowania do ofensywy na zachodzie Europy, a następnie ciężkie walki prowadzone przez niemiecką Luftwaffe nad Francją i Wielką Brytanią opóźniły proces tworzenia JG 1. Dopiero po zakończeniu Bitwy o Anglię w grudniu 1940 roku na terenie Holandii powołano do życia I./JG 1. Jej dowódcą został Oblt. Robert Müller, doświadczony lotnik myśliwski z siedmioma zwycięstwami powietrznymi na koncie. W marcu 1941 roku powstała 3./JG 1, której dowódcą był Oblt. Paul Stolte, z I./JG 54. Dnia 24 maja 1941 roku utworzono 2./JG 1, na jej czele stanął Lt. Wolf-Kraft Wedding. Dopiero po utworzeniu trzech eskadr wchodzących w skład I./JG 1 we wrześniu 1941 roku powstał sztab dywizjonu. Dowódcą I./JG 1 mianowany został Maj. Dr. Erich Mix, który w tym czasie, w wieku 42 lat był najstarszym frontowym oficerem niemieckiego lotnictwa myśliwskiego. Mix rozpoczął swoją karierę już podczas I wojny światowej, jako pilot Jasta 54 w 1918 roku zestrzelił dwa samoloty alianckie.

Samoloty należące do I./JG 1 stacjonowały na lotniskach położonych na holenderskim wybrzeżu Morza Północnego. Ich zadaniem było patrolo-



Via Autor

Maj. Eduard Tratt, kawaler Krzyża Rycerskiego z liśćmi dębowymi, podczas 350 lotów bojowych, głównie jako pilot samolotów niszczycielskich, zestrzelił 38 nieprzyjacielskich samolotów, na ziemi zniszczył 26 samolotów i 24 czołgi, zginął w obronie Rzeszy 22 lutego 1944 roku, jako dowódca II./ZG 26 wyposażonego w Messerschmitt Me 410.

Maj. Eduard Tratt, A Knight's Cross and Oak Leaves holder. He shot down 38 enemy aircraft, destroyed 26 aircraft and 24 tanks on the ground in his 350 combat sorties, mainly as a destroyer pilot. Died defending the Reich on February 22, 1944 as commander of II./ZG 26, which was equipped with Messerschmitt Me 410s.

Battle of Britain was I./JG 1 brought into existence in December 1940 in Holland. Its commander was Oblt. Robert Müller, an experienced fighter pilot with seven victories to his record. In March 1941 formed 3./JG 1, commanded by Oblt. Paul Stolte of I./JG 54. On May 24, 2./JG 1 was formed with Lt. Wolf-Kraft Wedding at the head. It was not until the three Staffeln constituting I./JG 1 had been formed that the Gruppe staff was created in September 1941. Maj. Dr. Erich Mix was appointed I./JG 1's commander – 42 years old, he



Via Autor

Dowódca JG 1 Obstlt. Carl Schumacher w kabinie myśliwca Messerschmitt Bf 109E-3.

Commander of JG 1 Obstlt. Carl Schumacher in a Messerschmitt Bf 109E-3.

wanie wybrzeża, osłona konwojów oraz zwalczanie wypraw bombowych RAF. Swój pierwszy sukces 1./JG 1 odniosła 13 stycznia 1941 roku, kiedy Fw. Mickel zestrzelił w odległości 20 km na zachód od Bergen Blenheim. Dwa kolejne zwycięstwa powietrzne odnotowane zostały w dzienniku działań bojowych eskadry pod datą 22 stycznia 1941 roku. O godzinie 12.58 Fw. Mickel uzyskał drugie zwycięstwo powietrzne zestrzelując Beauforta. Po południu o godzinie 15.12 Uffz. Krause zestrzelił w odległości 40 km na zachód od Den Helder jednego Blenheim.

Fatalne warunki atmosferyczne panujące na przełomie stycznia i lutego 1941 roku uniemożliwiały prowadzenie akcji w powietrzu. Dopiero 14 lutego Messerschmitty Bf 109E należące do 1./JG 1 ponownie znalazły się w powietrzu. Krótko przed godziną 16.00 nad Morzem Północnym doszło do spotkania z grupą Blenheimów, Ofw. Werner Gerhard zestrzelił jednego z nich. Radość z odniesionego sukcesu przyćmiła jednak pierwsza strata. W gęstej mgle podczas podchodzenia do lądowania na lotnisko De Kooj w wypadku zginął Uffz. Wilhelm Schmidt.

Do kolejnych walk w powietrzu doszło dopiero 21 i 23 marca 1941 roku, Oblt. Stolte zestrzelił dwa Blenheimy, a Uffz. Schubert jednego. Poprawa pogody w kwietniu 1941 roku spowodowała wzrost aktywności lotnictwa. Nad wybrzeżem Holandii niemal codziennie dochodziło do spotkań pilotów JG 1 z samolotami brytyjskimi. W dniu 7 kwietnia 1941 roku Uffz. Krause zestrzelił Blenheim, dwa dni później Fw. Mickel zestrzelił myśliwiec typu Spitfire, a 14 kwietnia Ofw. Gerhard zapisał na swoje konto następnego Blenheim. W drugiej połowie miesiąca oraz w maju

was the Luftwaffe's oldest frontline officer to be serving with the fighter force at the time. Mix had begun his career during WW1 – he had shot down two Allied aircraft as a Jasta 54 pilot in 1918.

1./JG 1 aircraft were stationed at airfields on the Dutch North Sea coast. Their duties were to patrol the coast, protect convoys and repulse RAF bombing raids. 1./JG 1's first success came on January 13, 1941 when Fw. Mickel shot down a Blenheim 20 km west of Bergen. Two further victories were recorded in the unit's log book under the date of January 22, 1941. At 12.58 Fw. Mickel scored the second victory shooting down a Beaufort. In the afternoon, at 15.12, Uffz. Krause shot down a Blenheim 40 km west of Den Helder.

Terrible weather at the end of January and beginning of February 1941 made aerial activity impossible. It was only on February 14 that Messerschmitt Bf 109Es of 1./JG 1 were airborne again. Shortly before 16.00 they met a group of Blenheims over the North Sea, Ofw. Werner Gerhard shooting down one. However, the joy of the success was lessened by the first loss – Uffz. Wilhelm Schmidt died in a landing accident in fog at De Kooj airfield.

Next air fights took place only on March 21 and 23. Oblt. Stolte downed two Blenheims, whereas Uffz. Schubert one. A weather improvement in April 1941 resulted in increased aerial activity. Nearly every day saw JG 1's encounters with British aircraft over the Dutch coast. On April 7 Uffz. Krause shot down a Blenheim, two days later Fw. Mickel did a Spitfire, while on the 14th Ofw. Gerhard scored another Blenheim. In the second half of the month as well as in May

i czerwcu 1941 roku piloci JG 1 zestrzelili jeszcze 10 samolotów brytyjskich, straty własne ograniczyły się do jednego pilota, w wypadku lotniczym zginął Ofhr. Friedhelm Gottschalk.

W czerwcu 1941 roku na lotnisku Wangeroge zajmowanym przez samoloty 1./JG 1 zjawił się niezwykle gość. Był nim szef Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy² Reinhard Heydrich. Heydrich w początkach roku 1940 odbył przeszkolenie w szkole pilotów myśliwskich w Werneuchen i zapragnął na pewien czas włączyć się aktywnie do działań bojowych prowadzonych przez lotnictwo myśliwskie. Swoją pierwszą turę dwudziestu lotów bojowych odbył w kwietniu i maju 1940 roku w Norwegii w składzie II./JG 77. Udekorowany został za to Krzyżem Żelaznym II klasy oraz Brązową Odznaką lotnika Frontowego (Frontflug-Spange in Bronze).

Pobyty Heydricha w 1./JG 1 trwał bardzo krótko, wykonał w tym czasie kilka lotów wzdłuż wybrzeży Niemiec i Holandii. Latał samolotem Messerschmitt Bf 109E-7, W.Nr. 5188. Po powrocie z jednego z lotów patrolowych poważnie uszkodził swoją maszynę podczas próby wprowadzenia jej do boksu przeciwołamkowego. Po tym incydencie Heydrich wrócił do Berlina.

W tym czasie 1./JG 1 otrzymał pierwsze egzemplarze nowych samolotów Messerschmitt Bf 109F-2 i F-4. W lipcu 1941 roku skład personalny dywizjonu uzupełniony został o kilku doświadczonych pilotów odkomenderowanych do jednostki z innych frontów. Wśród nich znalazł się Lt. Heinz Knoke, który szlify bojowe zdobył w składzie JG 52 na froncie rosyjskim. W swoich wspomnieniach zwrócił uwagę na charakter służby w JG 1, zupełnie odmienny od tego co dotychczas przeżył na froncie wschodnim: „*Życie toczy się bardzo spokojnie. Od momentu przybycia wykonałem wiele lotów, nie ujrawszy ani jednego Anglika.*”

Operacje polegają w większości na startowaniu w powietrze w razie nagłych alarmów, wywoływanych pojawieniem się wrogich samolotów rozpoznawczych. Jak dotąd nie udało nam się żadnego przechwycić.”³

Dnia 12 sierpnia 1941 roku 2./JG 1 odniosła swój pierwszy sukces. Pięćdziesiąt sześć bombowców Blenheim zaatakowało elektrownie

and June JG 1 pilots scored ten more British machines, their own casualties being confined to one pilot, Ofhr. Friedhelm Gottschalk dying in a flying accident.

In June an unusual guest appeared at Wangeroge, occupied by 1./JG 1 aircraft. It was the chief of the Reich's Security Main Office² Reinhard Heydrich. Heydrich had completed fighter pilot training at the beginning of 1940 at the Werneuchen school and wanted to devote some time to active participation in the fighter force's operations. He had taken his first tour of twenty sorties in April and May, 1940 with II./JG 77. That had won him the Iron Cross Second Class and Operational Flying Clasps in Bronze (Frontflug-Spange in Bronze).

Heydrich's tour with 1./JG 1 was very short; he made a few sorties along the German and

² Chef des Reichssicherheitshauptamtes.



Via Autor

Ofw. Hans Laun zajmuje miejsce w kabinie Fw 190A-5. Hans Laun uzyskał 11 zwycięstw powietrznych, zginął 30 lipca 1943 roku w walce z amerykańskimi myśliwcami eskortowymi.

Ofw. Hans Laun taking place in his Fw 190A-5. Hans Laun scored 11 victories. Died on July 30, 1943 while fighting US escorts.

² Chef des Reichssicherheitshauptamtes.

³ Knoke Heinz, Walczyłem dla Führera, Gdańsk 2002, str. 54-55.



Via Autor

w Knappsack i Quadrath pod Köln (Kolonia). Już o godzinie 11.50 z lotniska Katwijk poderwane zostało kilka Bf 109 należących do 2./JG 1, które miały przechwycić nadlatujące bombowce RAF. Do spotkania z nieprzyjacielem jednak nie doszło. Dopiero, kiedy godzinę później samoloty brytyjskie wracały po wykonaniu zadania do Anglii przechwycone zostały przez rój Messerschmittów Bf 109E z 2./JG 1. Uffz. Zick zestrzelił o godzinie 13.00 jednego Blenheima. Bf 109E „biała 9”, który pilotował Uffz. Deklerk, doznał poważnych uszkodzeń od ognia obronnego bombowców brytyjskich i musiał przymusowo wylądować na brzuchu na południe od Vlissingen. Brytyjczycy stracili podczas tej akcji łącznie dwanaście samolotów, większość z nich padła łupem pilotów z JG 26.

W dniu 26 sierpnia 1941 roku nad wybrzeżem Holandii doszło do walki roju Bf 109 należącego do 3./JG 1 oraz formacji Bf 110 z II./ZG 76 z grupą Spitfire. Piloci niszczyli zestrzelili cztery myśliwce brytyjskie, 3./JG 1 nie odnotowała zwycięstw ani strat. Dopiero dwa tygodnie później, 5 września 1941 roku, Fw. Albert Griener zestrzelił nad Borkum Blenheima, było to jego piąte zwycięstwo powietrze.

W pierwszej połowie września 1941 roku I./JG 1 przebazowana została z Holandii na lotniska w północnych Niemczech. W tym okresie wojny samoloty brytyjskie nie pojawiały się praktycznie w ciągu dnia nad północnymi Niemcami, dlatego też do spotkań w powietrzu z nieprzyjacielem nie dochodziło. Dopiero 21 grudnia 1941

Obstlt. Carl Schumacher pozuje na tle swojego samolotu Messerschmitt Bf 109E-3 „<- + -”.

Obstlt. Carl Schumacher posing in front of his Messerschmitt Bf 109E-3 “<- + -”.

Dutch coasts during that time. His machine was a Messerschmitt Bf 109E-7, W.Nr. 5188. On return from one of his patrols he badly damaged his aircraft while trying to drive it into a protective bay. After this incident Heydrich returned to Berlin.

During that time I./JG 1 received first new Messerschmitt Bf 109F-2s and F-4s. In July 1941 the Gruppe personnel was reinforced with a few experienced pilots assigned to the unit from other fronts. Among them was Lt. Heinz Knoke, who had been combat-hardened with JG 52 at the Russian Front. In his memoirs he pays attention to the characteristics of JG 1 service, quite different from what he had seen at the eastern front: *“Life runs very quietly here. I have flown many sorties since I came here and haven’t seen an Englishman once.*

Operations mainly consist of scrambling in cases of sudden alarms caused by appearances of enemy reconnaissance aircraft. So far we haven’t succeeded in intercepting any.”³

On August 12, 1941, 2./JG 1 had its first achievement. 56 Blenheims raided electric power plants at Knappsack and Quadrath near Cologne. A few Bf 109s of 2./JG 1 were scrambled from Katwijk at 11.50 to intercept the approaching RAF bombers. However, they failed to encounter the enemy. Only when the British aircraft were returning an hour later after completion of their task were they intercepted by a Schwarm of Messer-

³ Knoke Heinz, *Walczyłem dla Führera*, Gdańsk 2002, pages 54-55.

roku Ofw. Werner Gerhardt zestrzelił na zachód od Meppel bombowiec Handley-Page Hampden.

Wraz z nastaniem nowego 1942 roku JG 1, składający się dotychczas tylko z jednego dywizjonu, rozbudowany został do stanu pełnego pułku. W dniu 15 stycznia 1942 roku dotychczasowy I./JG 3 „Udet” przemianowany został na II./JG 1. Jego dowódcą był Hptm. Hans von Hahn, na którego koncie znajdowały się w tym czasie 34 zestrzelenia, z tego 19 uzyskanych na froncie wschodnim. Od lipca 1941 roku von Hahn był kawalerem Krzyża Rycerskiego. Dowódcą 4./JG 1 był Oblt. Robert Olejnik, doświadczony oficer mający wówczas już 30 lat, z 37 zestrzeleniami i Krzyżem Rycerskim na swoim koncie. Na czele 5./JG 1 stał inny kawaler Krzyża Rycerskiego, Oblt. Max Bucholz, który zestrzelił 27 samolotów nieprzyjaciela, z tego 18 nad Rosją. Również 6./JG 1 prowadził doświadczony pilot, Oblt. Eberhard Bock, zwycięzca 21 pojedynków powietrznych (w tym 13 na Wschodzie).

schmitt Bf 109Es of 2./JG 1. Uffz. Zick shot down one Blenheim at 13.00. A Bf 109E “white 9” piloted by Uffz. Deklerk sustained severe damage from British return fire and belly-landed south of Vlissingen. The British lost a total of twelve aircraft during this action, most having fallen to JG 26 pilots.

On August 26 a Schwarm of Bf 109s from 3./JG 1 and formation of Bf 110s from II./ZG 76 clashed with a group of Spitfires over the Dutch coast. The destroyer pilots shot down four British fighters, 3./JG 1 scoring and losing nil. Only two weeks later, on September 5 did Fw. Albert Griener shoot down a Blenheim over Borkum for his fifth aerial victory.

In the first half of September I./JG 1 was relocated from Holland to northern Germany. During that period of war British aircraft almost did not appear over northern Germany at day – therefore there were no aerial encounters with the enemy. It was only on December 21 that Ofw.



Via Autor

Wrak brytyjskiego bombowca Vickers Wellington, którego zestrzelił w dniu 18 grudnia 1939 roku Oblt. Carl Schumacher. Było to pierwsze zwycięstwo powietrzne uzyskane dla JG 1.

Wreckage of a British Vickers Wellington bomber shot down on December 18, 1939 by Oblt. Carl Schumacher. It was JG 1's first aerial victory.



Pod koniec stycznia 1942 roku na bazie kilku eskadr rezerwowych i szkolnych powołane do życia zostały III. i IV./JG 1. Dowódcą III./JG 1 mianowany został Hptm. Herbert Kijewski, który do 23 listopada 1941 roku pełnił obowiązki dowódcy III./JG 3. Na jego koncie znajdowało się w tym czasie 21 zwycięstw powietrznych. Hptm. Günther Scholz, dotychczasowy dowódca 7./JG 54, zwycięzca 26 walk powietrznych, objął dowodzenie IV./JG 1. W tym samym czasie dotychczasowy dowódca pułku Obstlt. Schumacher awansowany został na dowódcę lotnictwa myśliwskiego w Norwegii i opuścił jednostkę. Jego miejsce zajął Obstlt. Erich von Selle z 9 zwycięstwami powietrznymi na koncie, który dotąd dowodził I./JG 54.

W dniu 11 lutego 1942 roku dowódcy wszystkich czterech dywizjonów JG 1 otrzymali rozkaz wsparcia operacji prowadzonej przez Kriegsmarine w kanale La Manche. Dowództwo niemieckiej marynarki wojennej postanowiło przeprowadzić ryzykowną akcję przerwania brytyjskiej blokady kanału La Manche przez stacjonujące we francuskiej bazie Brest pancerniki „Scharnhorst” i „Gneisenau” oraz ciężki krążownik „Prinz Eugen”. Ciężkie okręty Kriegsmarine otrzymały zadanie pokonania Kanału i zawinięcia do portów w północnych Niemczech. Jednostki myśliwskie Luftwaffe miały zapewnić okrętom osłonę z powietrza, ich działania opatrzone zostały kryptonimem „Donnerkeil”⁴. W akcji udział wzięło łącznie 176 maszyn należących do dziennych i nocnych jednostek myśliwskich Luftwaffe. Dowodził nimi Obst. Adolf Galland.

Okręty niemieckie opuściły Brest wieczorem 11 lutego 1942 roku kierując się na wschód. Brytyjczycy wykryli zespół Kriegsmarine dopiero w południe następnego dnia. Przez całe popołudnie w pobliżu okrętów niemieckich toczyły się zaciekle walki powietrzne podczas których RAF poniósł ciężkie straty. Sojusznikiem Niemców były fatalne warunki atmosferyczne utrudniające działania lotnictwa, podstawa chmur znajdowała się na wysokości zaledwie 100 do 200 metrów nad poziomem morza. Jak wspomina dowódca 6./JG 1 Oblt. Eberhard Bock: „Pogoda była tak zła, iż zaraz po starciu straciłem z oczu drugi rój... Podstawa chmur znajdowała się na wysokości 100 metrów, wi-



Omert

Godło Stab/JG 1 na kadłubie Bf 109E-3 należącego do adiutanta pułku.

Stab/JG 1 emblem on the fuselage of a Bf 109E-3 flown by the Geschwader aide.

Werner Gerhardt shot down a Handley-Page Hampden bomber west of Meppen.

With the coming of 1942, JG 1, so far consisting of only one Gruppe, was reinforced so as to reach the status of a full Geschwader. On January 15 the existing I./JG 3 “Udet” was redesignated as II./JG 1. It was commanded by Hptm. Hans von Hahn, at the time a scorer of 34 kills, of which nineteen had been won in the eastern front. Since July 1941 von Hahn had been a Knight’s Cross winner. 4./JG 1 was commanded by Oblt. Robert Olejnik, an experienced officer of 30 years of age then, with 37 victories and the Knight’s Cross among his achievements. 5./JG 1 was led by another Knight’s Cross holder, Oblt. Max Bucholz, who had shot down 27 enemy aircraft, of which eighteen had fallen over Russia. 6./JG 1 was also led by an experienced pilot, Oblt. Eberhard Bock, the winner of 21 aerial combats (including thirteen in the East).

At the end of January 1942 a few reserve and training Staffeln became the kernels of III. and IV./JG 1. Command of III./JG 1 was given to Hptm. Herbert Kijewski, who had performed the duty of

⁴ Piorun (niem.)

docność nie przekraczała 2 km, padał drobny deszcz.”⁵

U schyłku dnia główny ciężar walki z lotnictwem brytyjskim w obronie pancerników Kriegsmarine wzięły na siebie samoloty należące do II./JG 1. Ich piloci zestrzelili w sumie siedem bombowców RAF. Oblt. Huppertz, dowódca 12./JG 1 wchodzącej w skład IV. Gruppe, która stacjonowała w rejonie Brestu zestrzelił tego dnia jednego Spitfire.

Następnego dnia okręty niemieckie znalazły się na wodach Zatoki Helgolandskiej. Przed południem Brytyjczycy podjęli jeszcze jedną próbę ich zniszczenia. Pomimo gęsto padającego śniegu i mgły nad Zatoką Helgolandską po godzinie 10.00 pojawiły się formacje bombowców RAF. W celu ich przechwycenia wystartowały myśliwce należące do II./JG 1. Nad morzem doszło do spotkania obydwu formacji. Niemcy natychmiast zaatakowali i przepędzili napastników uszkadzając kilka Blenheimów, kończąc w ten sposób udział JG 1 w operacji „Donnerkeil”.

Z uwagi na zamiar przebazowania krążowników „Admiral Scheer” i „Prinz Eugen” do Norwegii, dowództwo Luftwaffe postanowiło dla osłony tej operacji przerzucić na lotniska w Danii i południowej Norwegii kilka dodatkowych jednostek myśliwskich, wśród nich znalazł się II./JG 1. W dniu 25 lutego 1942 roku po wykonaniu tego zadania samoloty dywizjonu powróciły do Holandii.

Miesiąc marzec 1942 roku przebiegł bez większych wydarzeń, trudne warunki atmosferyczne ograniczały aktywność lotnictwa brytyjskiego nad wybrzeżem Holandii. Przez cały miesiąc piloci JG 1 uzyskali zaledwie jedno zwycięstwo powietrzne, w dniu 13 marca w odległości 5 km na południowy zachód od Leeuwarden Fw. Winkler zestrzelił Spitfire. Pod koniec miesiąca dotychczasowy IV./JG 1 przebazowany został do Norwegii, gdzie włączono go w skład nowoutworzonego JG 5. W tym samym czasie w bazie Werneuchen rozpoczęto tworzenie nowego IV./JG 1, którego dowódcą mianowany został Hptm. Fritz Losigkeit.

Również w miesiącu kwietniu 1942 roku nad obszarem wybrzeża Holandii i północnych Niemiec osłanianym przez samoloty JG 1 nie odnotowano większej aktywności nieprzyjaciela. W dniu

commander of III./JG 3 until November 23, 1941. His score at the time was 21 victories. Hptm. Günther Scholz, so far commander of 7./JG 54 and the winner of 26 combats, took command of IV./JG 1. At the same time the Geschwaderkommodore, Obstlt. Schumacher, was promoted to the post of commander of the fighter air force in Norway and left the unit. His replacement was Obstlt. Erich von Selle with nine victories scored, so far commander of I./JG 54.

On February 11 the commanders of all the four Gruppen of JG 1 received an order to support a Kriegsmarine operation in the Channel. The German naval HQ had decided to perform a risky operation of breaking the British blockade of the Channel by the dreadnaughts *Scharnhorst* and *Gneisenau*, as well as heavy cruiser *Prinz Eugen*, stationed at the French harbor of Brest. The heavy Kriegsmarine vessels were tasked with crossing the Channel and calling at ports in northern Germany. Luftwaffe fighter units were to provide aerial cover for the warships. Their operations were codenamed “Donnerkeil”⁴. A total of 176 machines of daylight and night Luftwaffe units took part in the operation. They were commanded by Obst. Adolf Galland.

The German ships departed Brest on the evening of February 11, heading east. The British discovered the Kriegsmarine group only next day at noon. Fierce aerial fighting continued throughout the afternoon near the ships, the RAF being severely beaten in the process. The German ally was the terrible weather hampering aerial activity, with cloud base at only 100 to 200 a.s.l. Commander of 6./JG 1 Oblt. Eberhard Bock recalls: “The weather was so bad that I lost sight of the other Schwarm right upon takeoff... The cloud base was at 100 m, visibility not exceeding 2 km, and fine rain falling.”⁵

At the end of the day II./JG 1 aircraft took the burden of fighting the British force in defense of the Kriegsmarine dreadnaughts. Their pilots shot down a total of seven RAF bombers. Oblt. Huppertz, commander of 12./JG 1 (a part of IV. Gruppe stationed near Brest), shot down a Spitfire that day.

⁴ (Ger.) Thunder.

⁵ Prien Jochen, Rodeike Peter, Jagdgeschwader 1 und 11, Eutin 1993, page 79.

22 kwietnia Lt. Grosser z 1./JG 1 w rejonie Ameland zestrzelił rozpoznawczego Spitfire. Trzydziestego kwietnia rój myśliwców należący do II./JG 1 napotkał pod Vliessingen formację sześciu Bostonów, które osłaniało dziewięć dywizjonów Spitfire. Pomimo wielokrotnej przewagi nieprzyjaciela Niemcy zaatakowali i bez strat własnych zestrzelili jednego Spitfire. Zapisał go na swoje konto Uffz. Stellfeld z 5. Staffel.

Maj 1942 roku przyniósł zwiększenie aktywności RAF, szczególnie nad obszarem operacyjnym osłanianym przez II./JG 1. Pierwsze dwa Spitfire zestrzelone zostały w rejonie Vliessingen w dniu 9 maja. Ich pogromcami okazali się Ofw. Lüth z 4./JG 1 i Fw. Hutter z 5./JG 1. Kolejne dwa Spitfire zestrzelili w dniu 27 maja Fw. Winkler i Fw. Kaiser. Przed końcem maja 1942 roku dywizjon został częściowo przebrojony w nowe samoloty typu Focke-Wulf Fw 190A-2 i A-3, które zastąpiły używane dotychczas Messerschmitty Bf 109F-4.

W tym czasie, dnia 14 maja 1942 roku, samoloty należące do III./JG 1 przebazowane zosta-

Next day the German ships had arrived in the waters of Helgoland Bay. Before noon the British made one more attempt to destroy them. Despite a heavy snowfall and fog over the bay, an RAF bomber formation appeared after 10.00. II./JG 1 fighters scrambled to intercept them. Both formations met over the sea. The Germans attacked at once and chased the raiders away, causing damage to a few Blenheims and thus ending JG 1's participation in Operation Donnerkeil.

Planning to rebase the cruisers *Admiral Scheer* and *Prinz Eugen* to Norway, the Luftwaffe HQ decided to relocate a few additional fighter units to bases in Denmark and southern Norway to protect this operation. Among these units was II./JG 1. On February 25, 1942, task completed, the Gruppe returned to Holland.

March passed without major incidents. Difficult weather conditions limited British aerial activity over the Dutch coast. During the entire month JG 1 scored only a single victory – Fw. Winkler downed a Spitfire on the 13th 5 km south-



Via Autor

Messerschmitt Bf 109E-7, „żółta 3” z 3./JG 1, pilot Uffz. Hans Schubert, uszkodzony podczas lądowania na lotnisku De Kooj, wiosna 1941 roku.

Messerschmitt Bf 109E-7, „yellow 3” of 3./JG 1, pilot Uffz. Hans Schubert; damaged while landing at De Kooj, spring of 1941.

ty na lotnisko Kjevik w południowej Norwegii. Ich zadaniem miała być osłona ciężkiego krążownika „Prinz Eugen”, który płynął do stoczni w Niemczech w celu naprawienia szkód odniesionych w wyniku trafienia torpedą. Wieczorem 17 maja silne formacje brytyjskich bombowców i samolotów torpedowych zaatakowały niemiecki krążownik i towarzyszące mu niszczyciele. W odpieraniu trwających czterdzieści minut ataków wzięły udział myśliwce należące do III./JG 1 i I./JG 5. Piloci z III./JG 1 zgłosili zestrzelenie sześciu samolotów angielskich. Następnego dnia krążownik Kriegsmarine bezpiecznie zawinął do portu w Kilonii (Kiel).

Część samolotów III./JG 1 pozostała jeszcze przez kilka tygodni w południowej Norwegii prowadząc loty patrolowe w celu ochrony niemieckiej żeglugi przybrzeżnej pomiędzy Norwegią, a półwyspem Jutlandzkim. W dniu 28 maja dowódca 9./JG 1 Oblt. Werner Gutowski zestrzelił nad morzem czterosiłnikowy bombowiec B-24 należący do 120 dywizjonu Coastal Command.

W czerwcu 1942 roku I./JG 1 otrzymał pierwsze maszyny typu Messerschmitt Bf 109G-1 wyposażone w kabiny ciśnieniowe i silniki o znacznie większej mocy w porównaniu do dotychczas używanych Messerschmittów Bf 109F-4.

Dnia 1 czerwca wieczorem dwa Fw 190 z 6./JG 1 i po cztery Bf 109 z 4. i 6./JG 1 wystartowały w celu przechwycenia dużej formacji samolotów brytyjskich. Nad morzem nastąpiło spotkanie z grupą około 120 Spitfire, Niemcy zestrzelili bez strat własnych jeden myśliwiec wroga. Zwycięstwo uzyskane przez Uffz. Meissnera z 6. Staffel było pierwszym zestrzeleniem odniesionym przez Fw 190 latającego w barwach JG 1. Następnego dnia Uffz. Flecks i Uffz. Brakebusch zestrzelili po jednym Hudsonie.

W połowie miesiąca nastąpiła zmiana dowódcy II./JG 1. Hptm. Hans von Hahn zastąpiony został przez Oblt. Detleva Rohwera.

Do kolejnych walk powietrznych z udziałem II./JG 1 doszło 19 czerwca przed południem w pobliżu Zeerbrügge. Z grupy 24 Spitfire Niemcy zestrzelili pięć. Tym razem nie obyło się bez strat własnych. Zginęli Uffz. Herbert Brakebusch i Uffz. Erich Scheu.

Dnia 4 lipca 1942 roku IV./JG 1 zameldował o pierwszym spotkaniu z nieprzyjacielem. Lotnisko

west of Leeuwarden. Towards the end of the month IV./JG 1 was rebased to Norway to be incorporated into the newly formed JG 5. At the same time at Werneuchen began the formation of a new IV./JG 1, whose commander was Hptm. Fritz Losigkeit.

In April enemy activity was also low over the Dutch and northern-German coastal areas covered by JG 1. On the 22nd Lt. Grosser of I./JG 1 shot down a reconnaissance Spitfire near Ameland. On the 30th a Schwarm of II./JG 1 encountered near Vliessingen six Bostons escorted by nine Spitfire squadrons. Despite the enemy's multi-fold advantage the Germans attacked and shot down a Spitfire without any loss to themselves. This was scored by Uffz. Stellfeld of 5. Staffel.

May saw greater RAF activity, especially over II./JG 1's operational area. First two Spitfires were shot down near Vliessingen on the 9th. Their defeaters were Ofw. Lüth of 4./JG 1 and Fw. Hutter of 5./JG 1. Further two Spitfires were shot down on the 27th by Fw. Winkler and Fw. Kaiser. By the end of the month the Gruppe had been partly reequipped with new Focke-Wulf Fw 190A-2s and A-3s, which replaced the Messerschmitt Bf 109F-4s used so far.

During that period, on May 14 the aircraft of III./JG 1 were rebased to Kjevik in southern Norway. They were to protect the heavy cruiser *Prinz Eugen*, which was sailing to a shipyard in Germany for repairs of the damage it had sustained after being hit by a torpedo. On the evening of May 17 strong British bomber and torpedo aircraft formations attacked the German cruiser and accompanying destroyers. III./JG 1 and I./JG 5 fighters were repulsing the forty-minute long attack. III./JG 1 pilots claimed six English aircraft shot down. Next day the Kriegsmarine cruiser safely called to port at Kiel.

Part of III./JG 1 aircraft remained in southern Norway for a few weeks, flying patrols to protect German coastal shipping between Norway and the Jutland Peninsula. On May 28 commander of 9./JG 1 Oblt. Werner Gutowski shot down a four-engined B-24 of the Coastal Command 120 Sqn into the sea.

In June I./JG 1 received first Messerschmitt Bf 109G-1s equipped with pressurized cockpits and much more powerful engines than those on the so far used Messerschmitt Bf 109F-4s.



Nowarra

Messerschmitt Bf 109E-7, W.Nr. 5188, z I./JG 1, na którym w czerwcu 1941 roku latał szef Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy – Reinhard Heydrich, lotnisko Wangerooge.

Messerschmitt Bf 109E-7, W.Nr. 5188, of I./JG 1; in June 1941 this was flown by the chief of the Reich's Security Main Office, Reinhard Heydrich. Wangerooge airfield.

Bergen stanowiące bazę 10./JG 1 stało się celem trzech bombowców typu Boston. Jeden ze stojących na ziemi samolotów myśliwskich został ciężko uszkodzony, zginął jeden mechanik, a dwóch odniosło rany. Rój alarmowy poderwany został w powietrze. Podczas startu jeden z Messerschmittów trafiony został ogniem z broni pokładowej Bostonów i rozbił się o dach budynku stojącego na skraju lotniska. Pilot samolotu, Uffz. Erwin Grütz, poniósł śmierć. Pozostałe trzy Messerschmitty zaatakowały uciekające Bostony ze strzelając jednym z nich. Pierwsze zwycięstwo powietrze dla IV. dywizjonu zapisał na swoje konto Uffz. Rathenow.

W połowie lipca 1942 roku do IV./JG 1 trafiły pierwsze Focke-Wulfy Fw 190A-2/A-3. Podobnie jak i w II./JG 1, nowe maszyny przysparzały, zarówno personelowi naziemnemu jak i latającemu, licznych problemów technicznych związanych głównie z niewłaściwym działaniem systemu chłodzenia silników BMW 801. Pomimo tych kłopotów wieczorem 29 lipca Uffz. Karl Bugaj z 11. Staffel dopędził i zestrzelił rozpoznawczego Mosquito RAF.

On June 1 in the evening two Fw 190s of 6./JG 1 and four Bf 109s of each 4. and 6./JG 1 scrambled to intercept a large British formation. An encounter with a group of approximately 120 Spitfires took place over the sea, the Germans shooting down one enemy fighter for no loss. Uffz. Meissner of 6. Staffel's victory was the first to be achieved in an Fw 190 serving with JG 1. Next day Uffz. Flecks and Uffz. Brakebusch shot down one Hudson each.

In the middle of the month II./JG 1 had a change of commanders, Hptm. Hans von Hahn being replaced by Oblt. Detlev Rohwer.

Further aerial fights with the participation of II./JG 1 occurred on June 19 before noon near Zeerbrügge. Out of 24 Spitfires the Germans shot down five. This time they did not avoid losses – Uffz. Herbert Brakebusch and Uffz. Erich Scheu were killed.

On July 4, IV./JG 1 reported its first contact with the enemy. Bergen airfield, the base to 10./JG 1, had become the target to three Boston bombers. One of the fighters standing on the

W tym samym czasie również III./JG 1 przebrojony został w samoloty Fw 190A. Fakt ten wspomina Uffz. Franz Steiner z 8./JG 1: „Razem z Lt. Krebssem ze Stab/JG 1 poleciałem do bazy Aalborg, żeby przejąć tam pierwsze Fw 190 przeznaczone dla naszej eskadry. Wszystko to bez jakiegokolwiek przeszkolenia lub też wprowadzenia, wyjaśniono nam jedynie położenie i przeznaczenie kilkunastu najważniejszych dźwigni i przełączników i już musieliśmy wystartować do Oslo-Fornebu. Dowódca mojej pary nie mógł sprowadzić tam swojego Fw 190 na ziemię i musiał powtórzyć manewr podchodzenia do lądowania. Moje lądowanie przebiegło gładko, stałem się w ten sposób pierwszym pilotem, który na pokładzie Fw 190 wylądował w Norwegii. Lt. Krebs był wściekły. Personel lotniska natychmiast otoczył nową maszynę, obawiałem się, iż rozbiórą ją na kawałki. Zaraz też ustawiono wokół niej wartowników, a dowódca bazy nawet uprzejmie poprosił mnie o umożliwienie mu obejrzenia maszyny! Wkrótce poleciliśmy dalej i gładko wylądowaliśmy na naszym lotnisku w Kjevik.”⁶

Równoległe z przeobrażaniem III. i IV. dywizjonu, piloci I./JG 1 pełnili normalną służbę frontową. W dniu 2 lipca Fw. Nöcker zestrzelił nad Helgolandem dwusilnikową maszynę rozpoznawczą Mosquito, 9 lipca wieczorem Uffz. Rehwald z I./JG 1 zapisał na swoje konto Beaufightera, dwa dni później Uffz. Biermann zestrzelił Mosquito. Na listę zwycięstw powietrznych uzyskanych w lipcu 1942 roku przez pilotów JG 1, pod koniec miesią-

ground was badly damaged, one mechanic was killed, two were hurt. The readiness Schwarm was scrambled. One of the Messerschmitts was hit by the Boston gunners' fire on takeoff and crashed into the roof of a building at the margin of the airfield. The pilot, Uffz. Erwin Grütz, died. The remaining three Messerschmitts attacked the escaping Bostons, shooting one down. The first aerial victory for IV. Gruppe was credited to Uffz. Rathenow.

In mid-July IV./JG 1 received first Focke-Wulf Fw 190A-2s and A-3s. Like with II./JG 1, the new machines caused numerous mechanical problems to both the ground and flying personnel – these were mainly in connection with the wrongly working cooling system of the BMW 801 engines. Despite that trouble, on the evening of July 29 Uffz. Karl Bugaj of 11. Staffel caught and shot down a reconnaissance Mosquito of the RAF.

At the same time III./JG 1 was also reequipped with Fw 190As. This is recalled by Uffz. Franz Steiner of 8./JG 1: “Along with Lt. Krebs of Stab/JG 1, I flew to Aalborg base to receive there first Fw 190s for our Staffel. All that came without any training or instruction – we were only told about the placement and purpose of several most important levers and switches and we then had to take off for Oslo-Fornebu. The leader of my pair could not get his Fw 190 to land there and had to repeat the landing approach. Mine went smoothly – this had made me the first pilot to land in Norway in an Fw 190. Lt. Krebs was mad. The airfield personnel immediately crowded around the new machine. I was afraid they would

⁶ Prien..., op. cit. str. 140.



Wennekers

Uffz. Hans-Georg Wennekens siedzi na osłonie silnika Messerschmitta Bf 109E z 2./JG 1. Godłem eskadry było śmiejące się słońce – widoczne na zdjęciu.

Uffz. Hans-Georg Wennekens sitting on the cowling of a Messerschmitt Bf 109E of 2./JG 1. The Staffel emblem was a smiling sun as seen in the picture.



Knoke

Messerschmitt Bf 109F-2, W.Nr. 12 866, „żółta 7” z 3./JG 1, pilot: Lt. Heinz Knoke, lotnisko Husum, 16 sierpnia 1941 roku.

Messerschmitt Bf 109F-2, W.Nr. 12 866, “yellow 7” of 3./JG 1, pilot: Lt. Heinz Knoke, Husum airfield, August 16, 1941.

ca wpisali się jeszcze Lt. Tröger i Uffz. Haninger z 4. eskadry, którzy zestrzelili po jednym Spitfire w rejonie Vlissingen.

W sierpniu 1942 roku aktywność lotnictwa Aliantów nad odcinkiem wybrzeża Morza Północnego, które osłaniały samoloty należące do JG 1 nie zwiększyła się zbyt. Piloci I./JG 1 uzyskali w tym miesiącu pięć zwycięstw powietrznych. Nieco gorzej wypadli ich koledzy z II./JG 1, którzy zestrzelili tylko jeden samolot brytyjski. Był to Mosquito, którego dopadł nad Gandawą Uffz. Kolschek. W dniu 21 sierpnia piloci II./JG 1 po raz pierwszy spotkali w powietrzu formację amerykańskich bombowców Boeing B-17, był to dla nich przedsmak tego co miało czekać ich w najbliższych miesiącach. Walkę tę odnotowano w dzienniku działań bojowych dywizjonu: „Operacja przeprowadzona przez dziewięć Fw 190 dowodzonych przez Oblt. Olejnika. Formacja dostrzegła przeciwnika w kwadracie 3223, walkę powietrzną nawiązano w kwadracie 3368. Było to dziewięć Boeingów lecących w zwartym szyku. Powtarzające się ataki nie przyniosły efektów. Silny ogień obronny tylnych strzelców. Samolot, który pilotował Ofw. Lüth otrzymał trafienie w chłodnicę oleju i musiał przymusowo wylądować w Katwijk. Pilot nie odniósł obrażeń. Jedynym sukcesem było zmuszenie wszystkich nadlatujących Boeingów do awaryjnego zrzutu bomb do morza.”⁷

disassemble it to pieces in a moment. Guards were quickly assigned to watch the aircraft, and commander of the base even kindly requested me to let him take a look at the machine! Soon we flew on to land smoothly on our base at Kjevik.”⁶

Along with the re-equipment of III. and IV. Gruppen, I./JG 1 performed regular frontline duties. On July 2 Fw. Nöcker shot down a twin-engined reconnaissance Mosquito over Helgoland, on the 9th in the evening Uffz. Rehwald of I./JG 1 scored a Beaufighter, whereas two days later Uffz. Biermann shot down a Mosquito. JG 1's July scoreboard entries were added at the end of the month by Lt. Tröger and Uffz. Haninger of 4. Staffel, who shot down a Spitfire each in the Vlissingen area.

August did not see a significant increase in Allied activity over the section of the coast controlled by JG 1 aircraft. I./JG 1 pilots had five victories during this month. Their comrades of II./JG 1 did slightly worse, shooting down only one British machine, a Mosquito attacked over Gent by Uffz. Kolschek. On August 21, II./JG 1 had the first encounter with a formation of US Boeing B-17 bombers – it was a foretaste of what was to come in the nearest months. This battle was recorded in the Gruppe log book: “Operation flown by 9 Fw 190s led by Oblt. Olejnik. Formation sighted enemy in sector 3223, combat began in sector 3368. Nine

⁷ ibidem, op. cit. str. 172.

⁶ Prien..., op. cit., page 140.

Stacjonujący na terytorium Holandii IV./JG 1 uzyskał w sierpniu 1942 roku dwa zwycięstwa powietrzne. Dnia 1 sierpnia Uffz. Bugaj zestrzelił nad Langeroog samotnego Mosquito, a 28 sierpnia Uffz. Brett zapisał na swoje konto myśliwiec Spitfire. Piloci III./JG 1 wykonywali w tym miesiącu przede wszystkim loty osłonowe nad konwojami przybrzeżnymi kursującymi wzdłuż wybrzeży Danii i południowej Norwegii. Uffz. Spreckels zestrzelił 1 sierpnia w pobliżu Helgolandu bombowiec Boston, natomiast 17 sierpnia Uffz. Born doścignął i zestrzelił na północny zachód od Büsum rozpoznawczego Spitfire.

W miesiącu wrześniu 1942 roku piloci I. i III./JG 1 stacjonujących w północnych Niemczech kontynuowali loty patrolowe wzdłuż wybrzeży Morza Północnego nie odnosząc jednak sukcesów. W centrum wydarzeń znalazły się natomiast operujące z lotnisk w Holandii II. i IV./JG 1. Piloci IV./JG 1 zestrzelili do końca miesiąca sześć samo-

*Boeings in close formation. Repeated attacks were to no avail. Heavy return fire. Ofw. Lüth's aircraft hit in oil cooler – force-landed at Katwijk. Pilot unhurt. Only success was forcing all Boeings to jettison their bombs into the sea.*⁷

IV./JG 1, stationed in Holland, scored two victories in August. On the 1st Uffz. Bugaj shot down a lone Mosquito over Langeroog, and on the 28th Uffz. Brett scored a Spitfire. III./JG 1 pilots were mainly busy with flying cover for coastal convoys along Danish and southern-Norwegian coasts. Uffz. Spreckels shot down a Boston bomber on the 1st near Helgoland, whereas on the 17th Uffz. Born caught and shot down a reconnaissance Spitfire northwest of Büsum.

During the month of September I. and III./JG 1, based in northern Germany, continued patrolling along the North Sea coast without success. The

⁷ ibidem, op. cit., page 172.



Via Autor

Operacja „Cerberus”, czyli przejście ciężkich okrętów Kriegsmarine przez Kanał La Manche, przeprowadzona została w lutym 1942 roku. Jedną z jednostek Luftwaffe zapewniających osłonę okrętom wojennym był JG 1. Operation “Cerberus”, i.e. heavy Kriegsmarine warships’ passage of the Channel made in February 1942. One of the Luftwaffe to escort the convoy was JG 1.

Messerschmitt Bf 109F-4, „żółta 6” z 6./JG 1, pilot: Lt. Walter Leonhardt, lotnisko Woensdrecht, zima 1942 roku.

Messerschmitt Bf 109F-4 „yellow 6” of 6./JG 1, pilot: Lt. Walter Leonhardt, Woensdrecht airfield, winter of 1942.



Nowarra

lotów wroga, w tym aż trzy Mosquito. W dniu 7 września 1942 roku samoloty II./JG 1 po raz drugi zetknęły się z ugrupowaniem amerykańskich Latających Fortec. Tym razem było to 15 bombowców eskortowanych przez około 30 Spitfire. Podczas dwóch ataków Niemcy stracili dwie maszyny, najpierw zestrzelony został myśliwiec, którego pilot Lt. Endrizzi z 4./JG 1 poniósł śmierć, a następnie ogień strzelców pokładowych uszkodził chłodnicę oleju w samolocie Fw. Kaisera, któremu udało się przymusowo wylądować w Katwijk. Jeden z Boeingów został celnie trafiony w silnik. Wybuchł pożar, który jednak po chwili przygasł. Już po raz drugi jedynym sukcesem niemieckich myśliwców było zmuszenie formacji czterosiłnikowych bombowców do awaryjnego zrzutu bomb i do powrotu do bazy. Cena tego „sukcesu” (dwa samoloty i jeden zabity pilot) była jednak zbyt wysoka.

Miesiąc październik 1942 roku przyniósł pogorszenie warunków atmosferycznych, jesienne słońce w znacznym stopniu ograniczyły aktywność lotnictwa obu stron konfliktu. JG 1 odniósł trzy straty osobowe w wypadkach lotniczych: 5 października w czasie lotu próbnego śmierć poniósł Uffz. Hamann z 6./JG 1, 9 października podczas lądowania w bazie Lister zginął Uffz. Deklerk z 8./JG 1, a 25 października Messerschmitt Bf 109G należący do 1./JG 1 wpadł do morza w wyniku awarii silnika zabijając pilota, którym był Uffz. Lätsch. Po stronie sukcesów Niemcy zapisali zestrzelenie Mosquito dnia 9 października, dwóch Mosquito w dniu 11 października, trzech

attention now focused on Holland-based II. and IV./JG 1. The latter unit's pilots shot down six enemy aircraft by the end of the month, including three Mosquitoes. On the 7th II./JG 1 had a second encounter with a formation of American Flying Fortresses. This time it was about fifteen bombers escorted by some thirty Spitfires. Two attacks left the Germans without two aircraft – first a fighter was shot down, pilot Lt. Endrizzi of 4./JG 1 getting killed, and later gunners' fire damaged the oil cooler on Fw. Kaiser's machine, the pilot successfully force-landing at Katwijk. One of the Boeings was accurately hit in the engine. Fire burst out only to die down shortly. It was the second time the Germans had only managed to make the four-engined bombers jettison their bombs and return to base. The price of this "success" (two aircraft and one killed pilot) was too high, though.

The month of October brought a worsening of the weather – the autumn drizzle considerably lowered aerial activity on both sides of the conflict. JG 1 suffered three personnel losses due to accidents: on the 5th Uffz. Hamann of 6./JG 1 died in a flying accident, on the 9th Uffz. Deklerk of 8./JG 1 died while landing at Lister base, whereas on the 25th a Messerschmitt Bf 109G of 1./JG 1 fell into the sea following an engine problem, killing pilot Uffz. Lätsch. On the upside, the Germans scored a Mosquito shot down on the 9th, two Mosquitoes on the 11th, three Wellingtons on the 29th, and two more two days later.

The last two months of 1942 abounded in cloudy and misty days which did not allow JG 1

Wellingtonów 29 października i dwóch kolejnych Wellingtonów w dwa dni później.

Dwa ostatnie miesiące 1942 roku obfitowały w pochmurne, mgliste dni, które nie pozwalały na prowadzenie operacji lotniczych przez pilotów JG 1. Godną odnotowania była akcja przeprowadzona 6 grudnia przez pilotów II./JG 1, których przebazowano w tym czasie na terytorium Belgii. W rejonie St. Omer/Calais doszło do spotkania z grupą 66 Boeingów B-17 lecących bez eskorty z zadaniem zbombardowania zakładów przemysłowych w Lille. Po raz pierwszy lotnikom JG 1 udało się zestrzelić dwa czterosilnikowe bombowce USAAF. Po jednej Fortecy zapisali na swoje konto Ofw. Ehlers i Uffz. Wloschinski. Odniesione zwycięstwa powietrzne były tym cenniejsze ponieważ uzyskano je bez strat własnych.

Podczas działań bojowych prowadzonych w roku 1942 piloci JG 1 zestrzelili 91 samolotów przeciwnika (I./JG 1 – 17, II./JG 1 – 53, III./JG 1 – 9, a IV./JG – 12). Straty własne wyniosły 31 pilotów (tylko 11 z nich zginęło w wyniku działań bojowych, pozostali ponieśli śmierć w wypadkach lotniczych) oraz 63 samoloty (tylko 14 z nich uległo zniszczeniu wskutek działań przeciwnika).

Amerykanie nadchodzą – zima i wiosna 1943 r.

Do pierwszej potyczki z nieprzyjacielem w nowym 1943 roku, w której wziął udział pilot JG 1 doszło w dniu 12 stycznia, kiedy to Uffz. Job z 8. Staffel zestrzelił nad Kristiansand rozpoznawczego Spitfire należącego do 541 dywizjonu RAF.

W dniu 22 stycznia dziesięć Fw 190 z II./JG 1 oraz cztery Fw 190 z 11./JG 1 przechwyciły i zaatakowały formację około 20 bombowców Mitchell eskortowanych przez Mustangi i Spitfire. Niemcy zestrzelili bez strat własnych trzy Mitchelle, cztery Mustangi i dwa Spitfire. Cztery dni później Fw. Bugaj i Uffz. Vorhauer zestrzelili po jednym Spitfire.

W dniu 27 stycznia 1943 roku miał miejsce pierwszy nalot amerykańskich bombowców czterosilnikowych na cel położony na terytorium Rzeszy. Bombowce wysłane zostały nad Niemcy bez osłony myśliwskiej. Dziewięćdziesiąt jeden maszyn, podzielonych na dwie grupy, zbombardować

to pursue operations. Worth mentioning was an action of December 6 done by II./JG 1 pilots, who were being relocated to Belgium at the time. Near St. Omer/Calais they made contact with a group of 66 Boeing B-17s flying unescorted to bomb the Lille industrial facilities. JG 1 pilots for the first time succeeded in shooting down two four-engined USAAF bombers – one Fortress was scored by each Ofw. Ehlers i Uffz. Wloschinski. The victories they scored were the more valuable as they had come for no casualties.

During combat operations in 1942 JG 1 pilots had shot down a total of 91 enemy aircraft (I./JG 1 – 17, II./JG 1 – 53, III./JG 1 – 9, and IV./JG – 12). Casualties were only 31 pilots (only eleven having fallen due to enemy action, others having died in flying accidents) and 63 aircraft (only fourteen destroyed due to enemy action).

The Americans coming – Winter and Spring of 1943

The first 1943 engagement to be participated in by a JG 1 pilot took place on January 12 when Uffz. Job of 8. Staffel shot down a reconnaissance Spitfire of 541 Sqn RAF over Kristiansand.

On January 22 ten Fw 190s of II./JG 1 and four Fw 190s of 11./JG 1 intercepted and attacked a formation of about twenty Mitchell bombers escorted by Mustangs and Spitfires. The Germans downed three Mitchells, four Mustangs and two Spitfires for no loss to themselves. Four days later Fw. Bugaj and Uffz. Vorhauer downed a Spitfire apiece.

On January 27 took place the first American bomber raid on targets in the Reich's territory. They were deployed to Germany without fighter escort. 91 machines in two groups were to bomb Wilhelmshaven harbor. The group of 27 Liberators failed to locate the target due to terrible weather and navigational errors, whereas 55 of the 64 Flying Fortresses reached Wilhelmshaven and dropped 130 tons of bombs. When the Fortresses turned back for Britain they were attacked by JG 1 pilots. Messerschmitt Bf 109G-1s of I. Gruppe engaged first. Despite the light armament (a single 20 mm MG 151 cannon and two 7.9 mm MG 17 machine guns), they managed to shoot down five bombers at a cost of four of their own machines and three pilots.

miało port w Wilhelmshaven. Grupa dwudziestu siedmiu Liberatorów z powodu fatalnych warunków atmosferycznych i błędów w nawigacji nie odnalazła celu, z sześćdziesięciu czterech latających Fortec nad Wilhelmshaven doleciało pięćdziesiąt pięć samolotów, które zrzuciły 130 ton bomb. Kiedy Fortece zawróciły już w stronę Wielkiej Brytanii zaatakowane zostały przez pilotów JG 1. Jako pierwsze walkę nawiązały Messerschmitty Bf 109G-1 należące do I. Gruppe. Pomimo lekkiego uzbrojenia (jedno działko MG 151 kalibru 20 mm i dwa karabiny maszynowe MG 17 kalibru 7,9 mm) Messerschmitty zdołały zestrzelić pięć bombowców przy stracie czterech własnych maszyn i trzech pilotów.

Tymczasem Liberatorzy z 2nd Bomb Group natknęli się nad Holandią na Focke-Wulf Fw 190A należące do 4./JG 1. Dwa bombowce zostały zestrzelone, natomiast amerykańscy strzelcy pokładowi trafili samolot, który pilotował Uffz. Bruhnke. Niemiec wyskoczył na spadochronie nad morzem i został uratowany przez okręt patrolowy Kriegsmarine. Wkrótce na placu boju zjawily się również Fw 190A z 12./JG 1. I tym razem piloci Luftwaffe zgłosili zestrzelenie dwóch Liberatorów. Po stronie niemieckiej śmierć we wraku zestrzelonego Fw 190 poniósł Fw. Koch.⁸

W ciągu czterech ostatnich dni stycznia 1943 roku piloci JG 1 zestrzelili jeszcze dwa bombowce

In the meantime Liberators of the 2nd Bomb Group met Focke-Wulf Fw 190As of 4./JG 1 over Holland. Two bombers were shot down, while American gunners scored hits on Uffz. Bruhnke's aircraft. The German bailed out over the sea and was rescued by a Kriegsmarine patrol ship. Soon Fw 190As of 12./JG 1 appeared at the battlefield. This time the Luftwaffe also claimed two Liberators shot down. On the German side, Fw. Koch died in the wreckage of his shot-down Fw 190.⁸

During the last four days of January JG 1 shot down two more Wellington bombers and one Spitfire fighter. On February 1 an unusual aerial victory was credited to Hptm. Wickop. Flying just above the sea surface at the lead of an Fw 190 Schwarm of 4./JG 1 he was attacked by Spitfires near a coastal convoy. Approached from above, Hptm. Wickop made a flashing turn, leaving the British fighter in the Fw 190's slipstream – its pilot lost control of the aircraft and fell into the sea.

On February 4 occurred another US strategic bomber raid on Germany – this time 39 B-17s dropped 92 tons of bombs on industrial areas in Emden, causing only minor damage, though. On their way back, they were attacked by JG 1 fighters, the Germans claiming eight four-engined bombers for the loss of four machines and three pilots.⁹

⁸ The Americans admitted to have lost three bombers (two B-24s and one B-17) and claimed to have shot down 22 confirmed Luftwaffe fighters and fourteen probables. In fact the Germans lost four Bf 109s and two Fw 190s.

⁹ The Americans confirmed the loss of five bombers and this time claimed 25 confirmed shootdowns of German fighters, eight probables, and severe damage to six.

⁸ Amerykanie przyznali się do straty tylko trzech bombowców (dwóch B-24 i jednego B-17), sami zgłosili zestrzelenie 22 myśliwców Luftwaffe jako pewne i dodatkowo 14 zestrzeleń prawdopodobnych. W rzeczywistości Niemcy stracili cztery Bf 109 i dwa Fw 190.

Messerschmitt Bf 109F, „czarna 7” należąca do JG 1. Przy kabinie siedzi Uffz. Heinz „Heino” Hanke. Messerschmitt Bf 109F, “black 7” of JG 1. Uffz. Heinz “Heino” Hanke sitting at the cockpit.



Barbas



Via Autor

Fw 190A-2, W.Nr. 2125, „czarna 5” z II./JG 1, pilot Oblt. Max Buchholz. Spód silnika w kolorze żółtym, pod kabiną częściowo widoczna mewa, godło osobiste pilota. Na osłonie silnika godło dywizjonu, czerwony smok. Fw 190A-2, W.Nr. 2125, “black 5” of II./JG 1, pilot Oblt. Max Buchholz. Bottom of cowling is yellow; partly visible seagull below cockpit – pilot’s personal emblem. Gruppe emblem, a red dragon, on the cowling.

Wellington oraz jeden myśliwiec Spitfire. Pierwszego lutego 1943 roku niezwykle zwycięstwo powietrzne zapisane zostało na konto Hptm. Wickopa. Wickop lecący tuż nad powierzchnią morza na czele roju Fw 190 należącego do 4./JG 1 zaatakowany został w pobliżu przybrzeżnego konwoju przez Spitfire. Zaatakowany od góry Hptm. Wickop wykonał błyskawiczny zwrot, myśliwiec brytyjski wpadł w strugi zaśmigłowe Fw 190, jego pilot stracił panowanie nad maszyną i wpadł do morza.

Czwartego lutego miał miejsce drugi nalot amerykańskich bombowców strategicznych na Niemcy, tym razem 39 B-17 zrzuciło 92 tony bomb na tereny przemysłowe w Emden, nie powodując jednak większych szkód. W drodze powrotnej Amerykanie zaatakowani zostali przez myśliwców z JG 1. Niemcy zgłosili zestrzelenie ośmiu czterosilnicowców, sami stracili cztery maszyny i trzech pilotów.⁹

Do trzeciego nalotu bombowców USAAF na Niemcy, z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne, doszło dopiero 26 lutego. Tym razem celem 93 samolotów czterosilnikowych było Wilhelmshaven, dokąd dotarło 65 z nich. Połownie

⁹ Amerykanie potwierdzili stratę pięciu bombowców, sami zgłosili tym razem pewne zestrzelenie 25 myśliwców niemieckich, prawdopodobnie zestrzelenie ośmiu i ciężkie uszkodzenie sześciu kolejnych.

A third USAAF bombing raid on Germany followed no sooner than February 26 owing to adverse weather conditions. This time 93 Fortresses targeted Wilhelmshaven, where 65 of them reached. Again, JG 1 aircraft were used to repulse this attack. IV./JG 1 pilots were ordered to scramble at 10.00 and headed to meet the approaching bombers. Lt. Eberhard Burath was among the German pilots: “On February 26 I had my first personal and completely lone encounter with four-engined bombers. Flying a typical, usually unsuccessful, search for an enemy formation, I was the rightmost aircraft of the formation. I failed to notice in time a left turn that the other machines made, and I continued to fly straight, headed for the North Sea. I realized too late that I was alone in the air and now focused on finding my comrades. They appeared to be behind so I turned towards them at full throttle. Quite unexpectedly, their bodies began to quickly grow too large for fighters. What was that?! Goodness, it’s four-engined bombers – sixty to seventy in close formation. Now what? Fear comes with experience, and that was what I was still lacking at the time. Unhesitatingly, I made a maneuver enabling me to attack head-on. Firing from all my weapons, I whizzed through the formation. A turn and back through the formation towards its head. At that point I was almost hit by one of their shells which, resembling a red tomato, was approaching from the left. It was nice that at

do odpierania nalotu użyto myśliwców należących do JG 1. Piloci IV./JG 1 o godzinie 10.00 otrzymali rozkaz alarmowego startu i skierowali się w stronę nadlatujących bombowców. Wśród pilotów niemieckich znajdował się Lt. Eberhard Burath: „W dniu 26 lutego po raz pierwszy zupełnie samotnie i osobiście spotkałem się z czteromotorowcami. Podczas typowego, najczęściej bezskutecznego, poszukiwania nieprzyjacielskiej formacji, lecąc jako pilot samolotu znajdującego się najdalej na prawym skrzydle szyku, nie spostrzegłem w porę zwrotu w lewo wykonanego przez pozostałe maszyny i poleciałem dalej prosto kierując się daleko nad Morze Północne. Zbyt późno zorientowałem się, iż jestem sam w powietrzu i całą uwagę skupiłem teraz na odnalezieniu swoich kolegów. Pojawili się z tyłu, a więc skierowałem się z maksymalną prędkością w tamtą stronę. Nie spodziewanie sylwetki ich samolotów zaczęły szybko rosnąć, były zbyt duże na myśliwce. Co jest? Toż to przecież czteromotorowce, 60 do 70 sztuk w ciasnej formacji. Co teraz? Strach przychodzi wraz z doświadczeniem, a tego mi wówczas brakowało. Bez namysłu wykonałem manewr umożliwiający mi atak od czoła. Strzelając ze wszystkich luf przeleciałem ze świstem przez szyk formacji. Zwrot i z powrotem wzdłuż formacji na jej czoło. W tym momencie prawie, że trafił mnie jeden z pocisków, który przypominając czerwonego pomidora nadlatywał z lewej stro-

the time the boys shot at us with tracers, which allowed me to press the machine forward a bit and thus avoid being hit. I flew through the midst of the formation once again and then realized that it was high time I headed for the coast, some 100 km away. What did the Yankees think of this “great German fighter operation”? Their “alibi” was at least an accurate hit in my engine, but the BMW 801 could work beautifully and evenly even with thirteen cylinders.”¹⁰

The other JG 1 fighters had also engaged with Americans, claiming twelve victories. The only loss was an Fw 190 crashed and damaged on landing.¹¹

The 8th Air Fleet USAAF made another operation over Germany on March 4. On this occasion 71 Boeings were to bomb the Hamm marshalling yards. Only sixteen bombers reached their objective due to adverse weather conditions, the others dropping their bombs on vicarious targets in Holland. This time, too, the greatest burden of fighting the attackers was put on JG 1 pilots' shoulders. On finishing the fight they claimed to

¹⁰ Prien..., op. cit., page 231.

¹¹ The Americans recorded an irreparable loss of seven bombers. Additionally, one Liberator was badly damaged. Bombers' gunners again claimed 21 confirmed and nine probable kills, with Luftwaffe losses limited to only one badly damaged Fw 190.



Via Autor

Fw 190A-3, W.Nr. 437, „biała 12”, lotnisko Woensdrecht, lipiec 1942 roku.

Fw 190A-3, W.Nr. 437, “white 12”, Woensdrecht airfield, July 1942.

ny. Miło, iż w tym czasie chłopaki strzelały do nas pociskami świetlnymi, dzięki temu mogłem w porę przyduścić nieco maszynę i uniknąć trafienia. Jeszcze raz przeleciałem przez środek formacji, a następnie stwierdziłem, iż już najwyższy czas aby skierować się w stronę oddalonego o około 100 km wybrzeża. Cóż sobie pomyśleli Jankesi o tej „wielkiej operacji niemieckich myśliwców”? Jako „alibi” pozostawili mi chociaż celne trafienie w mój silnik, jednak BMW 801 potrafił pięknie i równo pracować nawet na 13 cylindrach.”¹⁰

Pozostałe myśliwce JG 1 również nawiązały walkę z Amerykanami zgłaszając dwanaście zestrzeleń. Jedyną stratą własną był uszkodzony i rozbity podczas lądowania Fw 190.¹¹

Kolejną operację nad Niemcami 8 Flota Powietrzna USAAF przeprowadziła 4 marca, tym ra-

have shot down seven Fortresses. Their own casualties were confined to three damaged aircraft.¹²

On March 10 and 11, II./JG 1 faced British airmen, scoring a total of six aerial victories for the loss of one pilot. On March 18 the Americans attack again. This time they are targeting the Vegesack harbor installations. About 15.00 the enemy is met by I./JG 1 aircraft. One of the pilots participating in this encounter was Lt. Heinz Knoke: “At 7,500 m we encounter the enemy in the Helgoland area. I lead our aircraft to attack in tight formation.

Approaching from a little below, I open fire on a Liberator. It catches fire at once and falls out of

¹⁰ Prien..., op. cit. 231.

¹¹ Amerykanie odnotowali bezpowrotną stratę 7 bombowców, dodatkowo jeden Liberator został ciężko uszkodzony. Strzelcy pokładowi bombowców ponownie zgłosili 21 pewnych i 9 prawdopodobnych zestrzeleń. Dla przypomnienia straty Luftwaffe ograniczyły się do zaledwie jednego ciężko uszkodzonego Fw 190.

¹² The Americans confirmed the loss of five bombers and bad damage to 24 others. They themselves claimed sixteen confirmed fighters shot down, three probables, and six damaged. Till the end of war, an average of 70 to 80 percent of Luftwaffe claims for four-engine bombers is confirmed by American combat records. For a comparison, American gunners' claims for Luftwaffe fighters are actually confirmed in only 10 to 15 percent.



Via Autor

Zbrojmistrze 10./JG 1 podczas montażu skrzydłowego działka MG 151 kalibru 20 mm. W głębi widoczne kadłubowe karabiny maszynowe MG 17 kalibru 7,92 mm. Z prawej na kadłubie godło pułku.

10./JG 1 armorers mounting a 20 mm MG 151 wing cannon. Fuselage-mounted 7.92 mm MG 17 machine guns visible further back. Geschwader emblem on the fuselage on the right.

zem 71 Boeingów zbombardować miało dworzec przeładunkowy w Hamm. Z uwagi na fatalne warunki atmosferyczne tylko 16 bombowców dotarło do celu, pozostałe zrzuciły bomby na cele zastępcze znajdujące się na terenie Holandii. I tym razem główny ciężar odparcia napastników spoczął na barkach pilotów JG 1. Po zakończeniu walk zgłosili oni zestrzelenie siedmiu Latających Fortec. Straty własne ograniczyły się do trzech uszkodzonych maszyn.¹²

W dniach 10 i 11 marca piloci II./JG 1 zmierzali się z lotnikami brytyjskimi uzyskując łącznie sześć zwycięstw powietrznych przy stracie jednego pilota. Osiemnastego marca ponownie atakują Amerykanie. Tym razem ich celem są urządzenia portowe w Vegesack. Około godziny 15.00 samoloty należące do I./JG 1 spotykają nieprzyjaciela. Jednym z pilotów biorących udział w tej akcji był Lt. Heinz Knoke: „Na pułapie 7500 metrów napotykamy nieprzyjaciela w rejonie Helgoland. Prowadzę eskadrę w zwartym szyku do frontalnego ataku.

Podlatuję nieco z dołu, otwieram ogień w kierunku Liberatora. Natychmiast zaczyna się palić i odpada od formacji ostrym skrzętem w prawo. Ponownie atakuję, nadlatując na niego z góry od strony ogona, a następnie zakręcam i znowu nacieram od czoła, z góry i z dołu ostrzeliwując ostro nurkującego Liberatora. Moja celność jest dziś niesamowita. Raptem następuje eksplozja, po czym płonąca maszyna zamienia mi się nad głową w deszcz szczątków bombowca. Przez parę chwil istnieje niebezpieczeństwo kolizji mojego samolotu ze spadającymi silnikami lub wirującymi, płonącymi skrzydłami. Bez wątpliwości oznaczałoby to dla mnie katastrofę. Nie tracąc czasu, popycham drążek w lewy róg i wchodzę w nurkowanie na pełnej mocy. Spadający kadłub Liberatora przelatuje centymetry ode mnie, z coraz większą prędkością podążając w dół. Wpada do morza jakieś dwadzieścia kilometrów na południowy wschód od Helgoland.”¹³



Via Autor

Uffz. Johannes Rathenow opuszcza kabinę samolotu Fw 190A-3, W.Nr. 437, „biała 12” z 10./JG 1, lipiec 1942 roku.
Uffz. Johannes Rathenow leaving the cockpit of an Fw 190A-3, W.Nr. 437, “white 12” of 10./JG 1. July 1942.

formation in a sharp right turn. I attack again, approaching it from a little above and astern, then I turn around to attack the sharply diving Liberator again head-on, from below and from above. My accuracy is unusual today. Suddenly there comes a blast, and the burning machine above my head transforms into a shower of debris. For a while, there is danger of my aircraft colliding with falling engines or spinning, burning wings. No doubt that would have meant disaster for me. I immediately push the stick into the left corner and enter a full-throttle dive. The Liberator's burning body passes just centimeters away from me, going down ever faster. It falls into the sea some 20 km to the southeast of Helgoland.”¹³

I./JG 1 pilots claimed three aircraft shot down in sum. Their casualties – two aircraft, one pilot dead, one wounded. An hour later, when the US bombers were returning to England upon completion of their task, they were attacked by III. and IV./JG 1 machines. Losing one pilot, the Germans succeed in shooting down four B-17s and

¹² Amerykanie potwierdzili stratę pięciu bombowców oraz fakt ciężkiego uszkodzenia 24 kolejnych, sami zgłosili pewne zestrzelenie 16 myśliwców, prawdopodobnie trzech i uszkodzenie 6. Podczas dalszych walk do zakończenia wojny średnio około 70 do 80% zestrzeleń bombowców czterosilnikowych zgłoszonych przez pilotów Luftwaffe znajduje potwierdzenie w dokumentach amerykańskich. Dla porównania meldunki amerykańskich strzelców pokładowych dotyczące zestrzelonych przez nich myśliwców Luftwaffe znajdują potwierdzenie w faktach w zaledwie 10-15%.

¹³ Knoke..., op. cit. str. 100.

¹³ Knoke..., op. cit., page 100.



Samolot Fw 190A-3, W.Nr. 518, „biała 1”, pilot: dowódca 10./JG 1 Oblt. Friedrich Eberle, lipiec 1942 roku.
Fw 190A-3, W.Nr. 518, “white 1”, pilot: commander of 10./JG 1 Oblt. Friedrich Eberle. July 1942.

Łącznie piloci I./JG 1 zgłaszają trzy zestrzelenia. Straty własne to dwa samoloty i jeden pilot zabity, a jeden ranny. Godzinę później, kiedy bombowce amerykańskie wracały do Anglii po wykonaniu zadania, zaatakowane zostały przez maszyny należące do III. i IV./JG 1. Przy stracie jednego pilota Niemcom udaje się zestrzelić cztery B-17 i jednego B-24. W tym samym czasie dziewięć Fw 190 z 6./JG 1 napotkało formację 20 bombowców Ventura osłanianych przez prawie 40 Spitfire. Niemcom udało się wprawdzie zestrzelić trzy Spitfire, ale myśliwce brytyjskie nie dopuściły ich do bombowców. Anglicy zestrzelili Fw 190, który pilotował dowódca eskadry Oblt. Harry Koch. Niemiec zdołał opuścić samolot na spadochronie i po trzech godzinach spędzonych w pontonie wyciągnięty został z morza przez służbę ratowniczą.

Od początku marca 1943 roku dwaj piloci I./JG 1: Lt. Dieter Gerhard i Lt. Heinz Knoke zajmowali się testowaniem nowej, niekonwencjonalnej metody zwalczania czterosilnikowych bombowców amerykańskich. Piloci niemieccy zwrócili uwagę, iż Amerykanie nadlatują zawsze w zwartym szyku zwanym „combat box”. Właśnie tego typu formacja zapewniała im przewagę taktyczną umożliwiając dużą koncentrację ognia obronne-

one B-24. At the same time nine Fw 190s of 6./JG 1 encountered a formation of twenty Ventura bombers escorted by nearly forty Spitfires. Although the Germans shot down three Spitfire, the British fighters did not let them approach the bombers. The English downed an Fw 190 piloted by Staffel commander Oblt. Harry Koch. The German managed to bail out and was picked up by a rescue team after three hours in a pontoon.

From the beginning of March 1943, two I./JG 1 pilots – Lt. Dieter Gerhard and Lt. Heinz Knoke – were involved in testing a new, unconventional method of fighting the US four-engine bombers. German pilots had noticed that Americans would always come in a close formation called the “combat box”. This kind of formation ensured a great advantage by allowing them to sustain highly concentrated return fire. Lt. Gerhard had come upon the idea to drop bombs from a fighter group passing above a bomber formation. Fitted with time fuses, the bombs were to explode among the bombers, destroying them and breaking their close formation. This would make it easier for German fighters to make another attack using the regular shooting armament.

For the first three weeks of March tests were carried out with Messerschmitt Bf 109Gs and

go. Lt. Gerhard wpadł na pomysł zrzucania bomb przez eskadrę myśliwców przelatującą ponad formacją bombową. Bomby wyposażone w czasowe zapalniki miały wybuchnąć pomiędzy bombowcami niszcząc je oraz rozrywając ich zwarty szyk. Miało to ułatwić niemieckim myśliwcom przeprowadzenie następnego ataku z zastosowaniem standardowego uzbrojenia strzeleckiego.

Przez pierwsze trzy tygodnie marca 1943 roku trwały próby bombardowania z użyciem Messerschmittów Bf 109G oraz Junkersów Ju 88, które ciągnęły za sobą trzymetrowej długości rękawy służące za cel. Wreszcie po wielu nieudanych próbach bomby zaczęły trafiać w cel. Kiedy 22 marca Wilhelmshaven ponownie stało się celem 102 bombowców USAAF na ich spotkanie wystartowały samoloty należące do JG 1, tym razem wśród nich znajdował się również Messerschmitt Bf 109G z podczepioną 250 kg bombą, który pilotował Lt. Heinz Knoke. Jako pierwsze formację amerykańską atakują jednak Fw 190 z 8./JG 1. O godzinie 14.41 Uffz. Dopler zgłasza zestrzelenie B-17, cztery minuty później Lt. Pancritius zestrzeliwuje B-24. Kiedy kończy się atak Fw 190, na placu boju pojawiają się maszyny należące do I./JG 1. Jak wspomina Lt. Heinz Knoke: „W największym pośpiechu pod moją maszynę zostaje podczepiona 250 kg bomba. W międzyczasie nadchodzi rozkaz startu, ja jednak ciągle nie jestem jeszcze gotów...

Junkers Ju 88s which pulled behind them three-meter long sleeve-like objects to serve as targets. After many unsuccessful attempts, bombs began to hit the targets at last. When on March 22 Wilhelmshaven once more became the target for 102 USAAF bombers, they were as usual to be intercepted by JG 1 aircraft, but this time Messerschmitt Bf 109G with an underslung 250 kg bomb was among these, piloted by Lt. Heinz Knoke. But the American formation is first attacked by Fw 190s from 8./JG 1. At 14.41 Uffz. Dopler claims a B-17 shot down, and four minutes later Lt. Pancritius brings down a B-24. When the Fw 190 attack ends, I./JG 1 machines arrive at the battlefield. Lt. Heinz Knoke recalls: “A 250 kg bomb is being very hurriedly underslung under my aircraft. A takeoff order comes in the meantime, but I’m still not ready...

The mechanics are sweating hard under the fuselage of my “Gustav”. I’m being impatient, strapped in in my cockpit.

‘Hurry up, faster!’

The Staffel ascends over the sea and disappears from sight. The Yankees had crossed over the coast of northern Holland.

‘Ready!’

The bomb-carrying machine heavily rolls to the opposite end of the airfield. Having the bomb with me, I’m not able to take off with the wind. As I turn around



Barbas

Fw 190A-3, W.Nr. 0495, <+, samolot należący do adiutanta III./JG 1 na lotnisku Aalborg-Ost, lato 1942 roku. Przed kabiną godło JG 1.

Fw 190A-3, W.Nr. 0495, “<+”, flown by III./JG 1 aide, Aalborg-Ost airfield, summer of 1942. JG 1 emblem forward of the cockpit.



Barbas

Zbliżenie tej samej maszyny. Na skrzydle stoi Uffz. Heinz „Heino” Hanke.
Close-up of the same machine. Uffz. Heinz “Heino” Hanke standing on wing.

Mechanicy pracują w pocie czoła pod kadłubem mojego „Gustava”. Niecierpliwie się siedząc przypięty do fotela.

– Dalej, dalej, pospieszcie się!

Eskadra w tym czasie wznosi się nad morzem i znika z pola widzenia. Jankesi przelecieli nad wybrzeżem północnej Holandii.

– Gotowe!

Obciążona maszyna toczy się z trudem na przeciwniejszy skraj lotniska. Z bombą nie jestem w stanie wystartować z wiatrem w plecy. Kiedy zawracam na granicy lotniska mój samolot niespodziewanie przechyła się w lewo – pękła opona! Wystrzeluję czerwoną rakietę. Moi ludzie zgromadzeni w rejonie rozśrodkowania eskadry zrozumieli mnie. Dwudziestu czy nawet trzydziestu z nich pędzi lekką ciężarówką w moją stronę. Silne ramiona unoszą lewe skrzydło i bez wyłączania silnika w ciągu kilku sekund koło zostaje zmienione.

– Gotowe!

Wszyscy rozbiegają się na boki. Daję pełen gaz, zaczynam kołować, nabieram prędkości, wtem samolot znowu znosi w lewo. Jednak po 200 metrach mimo wszystko odrywam się od ziemi. O włos przelatuję nad hangarem nr 2 stojącym po drugiej stronie lotniska.

Pełnym gazem wznoszę się w stronę bezchmurnego nieba kierując się nad morze. Nade mną znajdują się smugi kondensacyjne pozostawione przez Jankesów i nasze maszyny. Prowadzą już walkę. Siedem tysięcy metrów. Ładunek bardzo obciąża moją

at the margin of the airfield, my aircraft unexpectedly tilts left – a burst tire! I fire a red flare. My men gathered in the dispersal area understood. Twenty or even thirty of them rush in my direction in a light truck. Strong arms lift the left wing up, engine still running, and the wheel is changed in a few seconds.

‘Ready!’

Everyone runs to the side. I give it full throttle, taxi and gain speed. Suddenly, the aircraft is again carried leftwards. However, 200 meters further I ascend anyway. I pass by a hair’s breadth above hangar 2 at the other side of the airfield.

I climb into the cloudless sky at full throttle, heading for the sea. Above me I can see condensation trails left by the Yankees and our machines. They are already fighting. 7,000 m. The load is very heavy for my machine – she hardly climbs to 9,000 m. It takes 25 minutes to achieve this. Fires down below are a sign that the Americans have already got rid of their load. They are now heading back for Helgoland. I slowly move to above the head of the enemy formation, which consists of Boeings only. For a couple of minutes I am being fired upon from below while I’m trying to aim by having my aircraft bank now to the left, now to the right, in order to get a better view of the formation below. Two or three bullets pierce my left wing. I arm the bomb, take aim once more, and press the bomb release switch on my control stick. My bomb goes down – I can watch it falling, myself

maszynę. Z trudem wznosi się na wysokość 9000 metrów, zużywa na to 25 minut. Pożary w dole potwierdzają, iż Jankesi pozbyli się już swojego ładunku. Odlatują teraz z powrotem nad Helgoland. Powoli przesuwam się nad czoło nieprzyjacielskiej formacji, która składa się z samych Boeingów. Przez kilka minut ostrzeliwują mnie z dołu, podczas gdy ja staram się wycelować, przechylając samolot raz na lewo, a raz na prawe skrzydło, aby lepiej zobaczyć lecącą w dole formację. Dwa, trzy pociski dziurawią moje lewe skrzydło. Uzbijam bombę, jeszcze raz celuję i naciskam przycisk zwalniający bombę umieszczony na drążku sterowym. Moja bomba mknie w dół. Obserwuję jak spada, wznosząc się jednocześnie, a następnie kładę maszynę na burtę. Bomba wybuchła dokładnie pomiędzy jednym z kluczy Boeingów. Jednemu odrywa się natychmiast skrzydło, dwa pozostałe w panice starają się odskoczyć w bok stromym nurkowaniem. Trzydzieści kilometrów na zachód od Helgolandu mój trzeci czteromotorowiec wali się w dół do morza. Nie widać nawet śladu ognia. Za nim, wirując spada oderwane skrzydło...

Po wylądowaniu muszę natychmiast zameldować się u dowódcy pułku. Sam był również w powietrzu i obserwował zestrzelenie Boeinga:

– Knoke, chłopie, musi Pan to powtórzyć wraz z całą eskadrą!

– Właśnie tak to zaplanowałem, Herr Major!

– Wierzy Pan, że się uda?

Byłem nieco sceptyczny:

– Jeżeli dzisiaj nie był to przypadkowy sukces, to moglibyśmy w ten sposób ściągnąć z nieba jeszcze kilka czteromotorowców.

Dzwoni do mnie lokalny dowódca lotnictwa myśliwskiego (Jagdflieger-Führer):

– Cieszę się, mój drogi Knoke, to było wspaniałe, gratuluje! – odezwał się do mnie jowialnie nosowym głosem. Jak mi się zdawało był tak podekscytowany, iż obawiałem się, że jego monokl wpadnie mu z wrażenia do kakao. Zatoka Jutlandzka ma swoją sensację. Najspokojniej jest w eskadrze; uważamy cały ten teatr wokół zniszczenia bombowca za śmieszny. Po pierwsze tę bombę mógł zrzucić Müller, Meyer czy Schulze, po drugie nie był to mój pomysł, tylko Dietera, a po trzecie moja maszyna zaliczyła osiem przestrzelin.

W nocy obudził mnie telefon stojący obok łóżka. Zgłasza się centrala telefoniczna:

– Herr Leutnant, rozmowa zamiejscowa z Naczelnego Dowództwa Luftwaffe do Pana!

climbing at the same time. Then I put my machine into a bank. The bomb explodes exactly in the midst of one of the Boeing elements. One bomber has its wing ripped away at once, two others trying to steeply dive away in panic. My third Viermot falls into the sea 30 km west of Helgoland. There is no trace of fire to be seen. Its spinning wing follows behind it...

After landing I had to immediately report to the Geschwader commander. He had also been up there and watched the despatch of the Boeing: 'Knoke, man, you must repeat that with the entire Staffell!'

'That's what I've been planning, Herr Major!'

'Do you believe it's going to work?'

I was a bit skeptical, 'Provided it hasn't been an incidental success today, we might well bring a couple of Viermots out of the sky.'

I get a phone call from the local fighter air force commander (Jagdflieger-Führer):

'I'm glad, my dear Knoke – that was excellent. Congratulations!' he spoke to me in a genial, nasal



Via Autor

Godło 10./JG 1 wymalowane na osłonie silnika samolotu Fw 190A-3. Na osłonie silnika siedzi Gefr. Kirchhoff, obok niego stoi Uffz. Franz Snaidero.

10./JG 1 emblem on the cowling of an Fw 190A-3. Gefr. Kirchhoff sitting on the cowling, Uffz. Franz Snaidero standing beside.



Knoke

– Co, do mnie?

Melduję się. Po drugiej stronie linii zgłasza się Major ze sztabu marszałka Rzeszy:

– Czy to Pan uzyskał dzisiaj zwycięstwo powietrzne z użyciem bomby?

– Tak jest, Herr Major!

Wypytał mnie o wszystkie szczegóły: jaki typ bomby został użyty, jaki zapalnik, w jaki sposób zaatakowałem, jaki odniosło to skutek?

– Kto rozkazał Panu wykonać operację z bombą?

– Rozkazał? Nikt, Herr Major, po prostu zrzuciłem ją.

Cisza. Po raz pierwszy przemknęła mi przez głowę myśl, iż nie otrzymałem od nikogo rozkazu zrzućenia tego przekłętą bochna na głowę nieszczęsnego Jankesa, co mogłoby być uznane za daleko idącą samowolę z mojej strony. Major odzywa się ponownie.

– Przekazuję słuchawkę Panu Marszałkowi Rzeszy!

Czuję się tak jakby w moje łóżko trafił piorun. Wyprężam się służbiście leżąc w pościeli:

– Tutaj Leutnant Knoke, dowódca piątej eskadry, pierwszego pułku myśliwskiego!

– Cieszę się z Pańskiej inicjatywy i chciałbym wyrazić Panu moje osobiste uznanie!

– Posłusznie dziękuję, Herr Reichsmarschall!

Koniec. Leutnant niemieckiej Luftwaffe, Prusak z krwi i kości, leży w łóżku ubrany wyłącznie w bluzy od pidżamy i rozmawia ze swoim naczelnym dowódcą. Niesamowita sprawa! Gdyby Hermann wiedział, że nie miałem nawet ubranych spodni od pidżamy. Pękając ze śmiechu przewracam się na bok.¹⁴

¹⁴ Knoke Heinz, Die große Jagd, b.m.w. 1967, str. 105-107.

Lt. Heinz Knoke i dowódca 2./JG 10blt. Hugo Frey na lotnisku Jever, koniec lutego 1943 roku. W głębi Bf 109G-1/R2, W.Nr. 14 049, „czarna 3”.

Lt. Heinz Knoke and commander of 2./JG 1 Oblt. Hugo Frey at Jever airfield, late February 1943. Further back, a Bf 109G-1/R2, W.Nr. 14 049, “black 3”.

voice. He seems to be so excited that I am afraid his monocle is going to fall into his cocoa for that reason. Jutland Bay has its sensation. It is the quietest at the Staffel – we are finding this whole game about the destruction of the bomber funny. Firstly, this bomb could have been dropped by Müller, Meyer or Schulze; secondly, it wasn't my idea but Dieter's; and thirdly, my machine had gotten eight bullet holes.

At night I am woken up by the phone beside my bed. The operator says:

‘Herr Leutnant, a long-distance call from the Luftwaffe HQ to you!’

‘What? To me?!’

I report. A major of the Reichsmarschall's staff speaks at the other end:

‘Is it you that scored an aerial victory using a bomb today?’

‘Yes, Herr Major!’

He asked me about all the details: the type of the bomb, the fuse, the method of attack, the result.

‘Who had ordered you to make an operation with a bomb?’

‘Ordered...? Noone, Herr Major. I just dropped it.’

Silence. It has passed through my mind for the first time that I had not been ordered to drop this damn ‘loaf’ on the poor Yankee's head. That might be considered as too much of willfulness on my part. The Major speaks again:

‘I'm passing the handset to the Reichsmarschall!’

I feel as if thunder had struck my bed. I take an official posture lying in bed:

‘This is Leutnant Knoke, commander of 5. Staffel, Jagdgeschwader 1!’

Problemem bombardowania formacji czterosilnikowych samolotów USAAF zajęto się wkrótce w ośrodku doświadczalnym Luftwaffe w Rechlinie. Metoda ta nie została jednak użyta przez inne jednostki. Brakowało przede wszystkim odpowiednich celowników i urządzeń, które mogłyby zmierzyć dokładną różnicę wysokości pomiędzy samolotem zrzucającym bombę, a bombowcami amerykańskimi, co było niezbędne do nastawienia zapalnika bomby. Szerokie wprowadzenie przez USAAF do akcji myśliwców eskortowych w praktyce zupełnie wykluczyło stosowanie tej metody.

Wiosną 1943 roku dla dowództwa niemieckiej Luftwaffe stało się jasne, iż dzienne naloty amerykańskich bombowców strategicznych stanowią coraz poważniejsze niebezpieczeństwo. Niemcy dysponowali zbyt małymi siłami, aby skutecznie powstrzymać Amerykanów. Postanowiono, iż osamotniony JG 1 otrzyma wsparcie ze strony jednostek myśliwskich ściągniętych z innych frontów wojny. Ponieważ okazało się to niewystarczające podjęto decyzję o utworzeniu nowego pułku obrony Rzeszy, który otrzymał oznaczenie JG 11. Z uwagi na fakt, iż wyszkolenie od podstaw personelu nowego pułku zabrałoby zbyt wiele czasu uznano, iż optymalnym rozwiązaniem będzie podzielenie istniejących czterech dywizjonów JG 1 i utworzenie na ich bazie dwóch pułków. W ten sposób w skład JG 1 od 1 kwietnia 1943 roku weszły Stab/JG 1, I./JG 1 (dawna IV./JG 1), II./JG 1 i nowoutworzony III./JG 1. JG 11 składał się z nowoutworzonego Stab/JG 11, I./JG 11 (dawniej III./JG 1), II./JG 11 (dawniej I./JG 1) i nowego III./JG 11.

'I am glad for your initiative and I'd like to tell you you've won my personal recognition!'

'Thank you very much, Herr Reichsmarschall!'

*That's it. A Luftwaffe Leutnant, a Prussian in flesh and blood, lying in bed dressed only in his pajama top and talking with his commander-in-chief. Incredible thing! If only Hermann had known I even did not have my pajama pants on. Bursting with laughter, I roll over on my bed.'*¹⁴

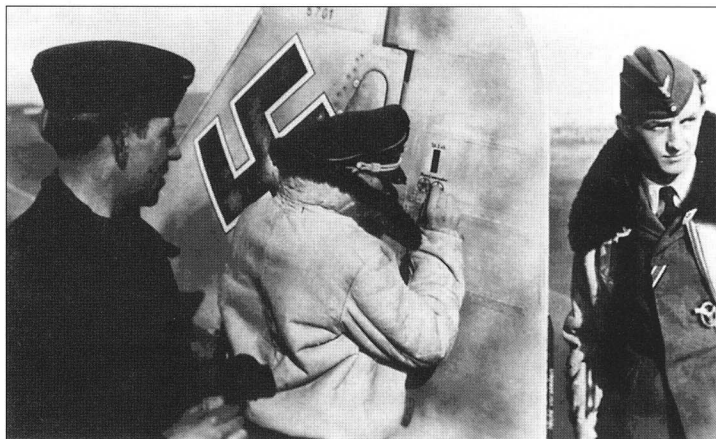
The subject of bombing USAAF four-engined bomber formations was soon being considered at the Luftwaffe research center at Rechlin. However, this method was not used by other units. First of all, they did not have appropriate bomb sights and devices for measuring the exact difference in altitude between the bomb-dropping machine and US bombers, which was necessary to set the bomb fuse. A widespread introduction by the USAAF of escort fighters made this method quite impractical to use.

In the spring of 1943 the Luftwaffe authorities became aware that American strategic bomber raids were becoming a serious threat. Germany had too small a capacity to effectively stop the Americans. It was decided that the lone JG 1 would get support from fighter units brought from other fronts of the war. As that proved insufficient, it was decided to form a new Geschwader for the defense of the Reich – this was designated JG 11. Since teaching the new unit the basics would have taken too much time, it seemed best to divide the four existing Gruppen of JG 1

¹⁴ Knoke Heinz, Die große Jagd, b.m.w. 1967, pages 105-107.

Pierwsze zwycięstwo powietrzne uzyskane przez Uffz. Heinza Hanka w dniu 26 lutego 1943 roku udokumentowane zostaje na sterze kierunku jego Fw 190A, W.Nr. 5701.

Heinz Hank's first aerial victory, scored on February 26, 1943, was documented on the rudder of his Fw 190A, W.Nr. 5701.



Barbas

Wraz z podziałem JG 1 nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy pułku. Obstlt. Ericha Mixa zastąpił Maj. Hans Philipp. Nowy dowódca przeniesiony został z frontu rosyjskiego, gdzie dowodził I./JG 54. Był kawalerem Mieczy do Krzyża Rycerskiego z Wieńcem Liści Dębowych. W dniu 17 marca 1943 roku uzyskał swoje 203 zestrzelenie.

Dowódcą nowoutworzonego III./JG 1 mianowany został Hptm. Karl-Heinz Leesmann, który wcześniej dowodził I./JG 52 walczącym na froncie wschodnim. Leesmann był kawalerem Krzyża Rycerskiego, który otrzymał w lipcu 1941 roku po uzyskaniu 22 zwycięstwa powietrznego. Dywizjon wyposażono w najnowszą wersję Messerschmitta Bf 109G-6.

Przeciwno rosnącej przewadze – kwiecień-grudzień 1943 r.

Kwiecień 1943 roku rozpoczął się od potyczek z lotnictwem brytyjskim. Czwartego dnia miesiąca duży sukces odnieśli piloci II./JG 1, którzy zgłosili dziewięć zwycięstw powietrznych odniesionych bez strat własnych. Następnego dnia samoloty należące do II./JG 1 wzięły udział w odpięciu nalotu 104 bombowców USAAF na zakłady naprawcze Erla w Antwerpii. Po jednej zestrzelonej latającej Fortecy zgłosili Ofw. Eberhard i Uffz. Stellfeld.

W dniu 15 kwietnia 1943 roku doszło do pierwszego spotkania samolotów JG 1 z amerykańskimi myśliwcami eskortowymi typu P-47 Thunderbolt. Samoloty te były prawie dwukrotnie cięższe od Messerschmittów Bf 109G, jednak dzięki potężnym silnikom gwiazdowym Pratt & Whitley R-2800 o mocy 2300 KM osiągały prędkość maksymalną przekraczającą 650 km/h. Ich uzbrojenie złożone było z ośmiu najcięższych karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm. Turbośprężarka zapewniała myśliwcom P-47 doskonałe właściwości lotne na dużych wysokościach, co zapewniało mu znaczącą przewagę osiągnięć na pułapie powyżej 6000 metrów nad samolotami typu Focke-Wulf Fw 190A.

Piętnastego kwietnia 59 maszyn typu Thunderbolt należących do 4th, 56th i 78th Fighter Gro-

and build two Geschwadern on this foundation. Thus, from April 1, 1943, JG 1 comprised Stab/JG 1, I./JG 1 (former IV./JG 1), II./JG 1, and the newly formed III./JG 1. JG 11 consisted of the newly formed Stab/JG 11, I./JG 11 (former III./JG 1), II./JG 11 (former I./JG 1), and the new III./JG 11.

Along with the division of JG 1 came a change at the Geschwader's commanding post. Obstlt. Erich Mix was replaced by Maj. Hans Philipp. The new commander was transferred from the Russian front, where he had commanded I./JG 54. He was a Swords and Oak Leaves holder. On March 17, 1943 he scored his 203rd kill.

The commander of the newly formed III./JG 1 was Hptm. Karl-Heinz Leesmann, who had earlier commanded I./JG 52 at the eastern front. Leesmann was a Knight's Cross winner – he had received it in July 1941 on scoring his 22nd aerial victory. The Gruppe was equipped with the newest Messerschmitt, the Bf 109G-6.

Against the growing supremacy – April-December 1943

April 1943 began with engagements with British air forces. The 4th brought a considerable success to II./JG 1 pilots, who claimed nine victories for no loss. Next day II./JG 1 aircraft were repulsing a raid by 104 USAAF bombers on the Erla repair works in Antwerp. One Flying Fortress was claimed shot down by each Ofw. Eberhard and Uffz. Stellfeld.

On the 15th JG 1 aircraft had the first encounter with P-47 Thunderbolt escort fighters. These machines were almost twice as heavy as Messerschmitt Bf 109Gs, but their powerful Pratt & Whitley R-2800 radials rated at 2,300 hp allowed them to attain a top speed of over 650 km/h. Their armament consisted of eight heaviest 12.7 mm machine guns. A turbocharger ensured the P-47's excellent flying qualities at high altitudes, which made it perform much better than Focke-Wulf Fw 190As above 6,000 m.

On April 15, 59 Thunderbolts of the 4th, 56th and 78th Fighter Groups made a Rodeo over northern France with an objective of fighting Luftwaffe

ups przeprowadziło nad północną Francją operację „Rodeo”, mającą na celu zwalczanie w powietrzu samolotów myśliwskich Luftwaffe. Amerykanie zaatakowali 15 Fw 190 należących do II./JG 1, Niemcy wykonali manewr obronny unikając ognia, a lecący na końcu ich formacji rój dowodzony przez Ofw. Heesena z powodzeniem kontratakował, zestrzeliwując dwa samoloty amerykańskie.

Następnego dnia u brzegów Holandii doszło do zaciętej walki pomiędzy 15 Fw 190 z II./JG 1, a 30 Spitfire RAF. Hptm. Wickop zestrzelił dwa myśliwce brytyjskie, jednak Anglicy odwzajemnili się tym samym. W walce zginęli, Oblt. Hans Mohr i dowódca II./JG 1 Maj. Herbert Kijewski. Jego następcą mianowany został dotychczasowy dowódca 5. Staffel Hptm. Dietrich Wickop.

Siedemnastego kwietnia 1943 roku celem nalotu 107 B-17 stały się zakłady lotnicze Focke-Wulf w Bremie (Bremen). Tego dnia swoją pierwszą Latającą Fortecę zestrzelił dowódca I./JG 1 Maj. Fritz Losigkeit: „Zestrzelenie to okazało się tragiczne dla załogi bombowca, B-17 przepadł w lewo i rozpoczął kręcić zwitki korkociągu, a następnie pionową piką spadł na ziemię.”¹⁵

Łącznie piloci JG 1 zgłosili zestrzelenie trzech Latających Fortec. Straty własne to jeden zestrzelony Fw 190, którego pilot Uffz. Hans Pelzer z 3. Staffel poniósł śmierć.

Wieczorem 2 maja 1943 roku nad Morzem Północnym doszło do kolejnej bitwy powietrznej z samolotami brytyjskimi. Około 30 Fw 190A należących do Stáb, I. i II./JG 1 zaatakowało formację 18 bombowców Ventura osłanianych przez 25 Spitfire. Jako pierwszy zaatakował rój sztabowy. Anglicy nie dali się zaskoczyć i jedna z sekcji Spitfire stanęła do walki czołowej. Doszło do obustronnej wymiany ognia. Hptm. Wickop ostrzelał jednego ze Spitfire z odległości około 100 metrów. Myśliwiec brytyjski trafiony w lewe skrzydło, podwozie i kabinę wykręcił półbeczkę i po kilku zwitkach korkociągu płonąć ciemno czerwonym płomieniem wpadł do morza. Jego pilot, dowódca dywizjonu norweskiego Marius Eriksen wyskoczył na spadochronie i dostał się do niewoli. Fw 190, który pilotował Hptm. Wickop również został trafiony, odłamek pocisku spowodował lekkie rany lewego ramienia u niemieckiego

fighters in the air. The Americans attacked fifteen Fw 190s from II./JG 1, the Germans made a defensive maneuver, successfully avoiding the fire, whereas their rearmost Schwarm led by Ofw. Heesen successfully struck back, shooting down two US aircraft.

Next day saw a fierce fight of fifteen Fw 190s from II./JG 1 and thirty RAF Spitfires off the Dutch coast. Hptm. Wickop downed two British fighters, but the English responded the same way. Oblt. Hans Mohr and commander of II./JG 1 Maj. Herbert Kijewski fell in combat. The latter's successor was Hptm. Dietrich Wickop, who had so far commanded 5. Staffel.

On April 17, the Focke-Wulf plant in Bremen became the objective of 107 B-17s. On that day commander of I./JG 1, Maj. Fritz Losigkeit, shot down his first Flying Fortress: “This defeat was fatal to the bomber crew. The B-17 tilted left and began to spin, and later went down in a vertical dive.”¹⁵

¹⁵ Prien..., op. cit., page 291.



Via Autor

Zbrojmistrz 10./JG 1 podczas czyszczenia lufy działka pokładowego MG 151 kalibru 20 mm.

10./JG 1 armorer cleaning the barrel of a 20 mm MG 151 cannon.

¹⁵ Prien..., op. cit. str. 291.

pilota, inny pocisk przedziurawił chłodnicę oleju, pomimo utraty większości oleju samolot zdołał jednak przymusowo wylądować w Flissingen.

Walka przeistoczyła się w szereg indywidualnych pojedynków. Uffz. Meißner z 6. Staffel usadowił się za ogonem Spitfire lecącego samotnie na wysokości 5000 metrów i otworzył ogień. Po pierwszej serii Spitfire lekko zadymił i ostro skręcił w prawo. Kiedy nieprzyjacielski myśliwiec ustawił się do niego bokiem Meißner wystrzelił z odległości około 150 metrów drugą serią. Spitfire buchnął dymem i wpadł do morza. Pilot wyskoczył na spadochronie i trafił do niewoli.

Lt. Kirchmayr lecący jako boczny pilot dowódcy dywizjonu zaatakowany został przez Spitfire. Niemiec wykonał unik i po wykonaniu półbeczki skierował nos maszyny w dół próbując zgubić prześladowcę. Wywiązała się walka kołowa. Kiedy obie maszyny znalazły się na wysokości około 3000 metrów Kirchmayr zdołał usadowić się za ogonem Anglika i dwiema krótkimi seriami zniszczyć prawą podskrzydłową chłodnicę Spitfire'a, który przepadł na skrzydło, a po chwili wylądował przymusowo na wschodnim brzegu wyspy Beveland.

Fw. Lacha z 4./JG 1 w czasie walki kołowej z innym Spitfire zdołał trafić go w lewą stronę kadłuba serią wystrzeloną z odległości 100 metrów. Anglik, ciągnąc za sobą długą białą smugę dymu, niemal pionowo zaczął spadać do morza. Na wysokości 200 metrów jego pilot wyprowadził jednak maszynę z nurkowania i zaczął gwałtownie

JG 1 claimed a total of three Fortresses shot down. Their casualties were confined to one Fw 190 whose pilot, Uffz. Hans Pelzer of 3. Staffel, died.

Another aerial battle with British aircraft took place on the evening of May 2 over the North Sea. About thirty Fw 190As of Stab, I. and II./JG 1 attacked a formation of eighteen Ventura bombers escorted by 25 Spitfires. The Stabsschwarm attacked first. The English were not surprised and one section of Spitfires rushed head-on into combat. An exchange of fire followed. Hptm. Wickop shot about one Spitfire from a distance of some 100 m. The British fighter, hit in the left wing, landing gear and cockpit, made a half-roll and, spinning a few times, it fell into the sea burning with a dark red fire. Its pilot, the commander of a Norwegian squadron, Marius Eriksen bailed out and was taken prisoner. The Fw 190 flown by Hptm. Wickop was also hit, a piece of a bullet causing a light injury to the German pilot's left arm; another bullet pierced the oil cooler. Despite having lost most of the oil, the aircraft successfully force-landed at Flissingen.

The fight turned into a number of individual dogfights. Uffz. Meißner of 6. Staffel got on the tail of a lone Spitfire flying at 5,000 m and opened fire. The Spitfire poured out a little smoke and turned sharply to the right on receiving the first burst. When the enemy fighter exposed its side to him, Meißner fired another burst from a distance of some 150 m. The Spitfire burst out with



Via Autor

Focke-Wulf Fw 190A-4 należący do 6./JG 1, lotnisko Woensdrecht, początek 1943 roku.

Focke-Wulf Fw 190A-4 of 6./JG 1, Woensdrecht airfield, early 1943.



Burath

Przykryty plandeką Fw 190A-5 dowódcy I./JG 1 Maj. Fritza Losigkeita, lotnisko Deelen, początek kwietnia 1943 roku. Commander of I./JG 1 Maj. Fritz Losigkeit's tarpaulin-covered Fw 190A-5, Deelen airfield, early April 1943.

nabierać wysokości. Lacha był jednak czujny, podążał za swoją ofiarą i natychmiast wystrzelił drugą serię, która trafiła w skrzydła i silnik. Spitfire zaczął płonąć i wpadł do morza.

W czasie tego starcia Niemcy zestrzelili łącznie siedem Spitfire oraz dwa bombowce Ventura. Straty własne to dwa zestrzelone samoloty i dwóch zabitych pilotów.

Następnego dnia doszło do kolejnej bitwy powietrznej pomiędzy 24 Fw 190 należącymi do II./JG 1, a grupą 16 bombowców Ventura eskortowanych przez 40 Spitfire. W akcji brał udział Uffz. Hans Meißner: *„Wieczorem z Woensdrecht wystartowały samoloty należące do II./JG 1, wśród nich znajdowały się z pewnością maszyny z 4. i 6. Staffel. Być może, iż maszyny 5. Staffel stacjonujące wówczas w Wissens również wzięły udział w tej operacji. Późtkowo lecieliśmy zgodnie ze wskazówkami kontroli naziemnej w kierunku Vlissingen, a następnie w stronę Haga/Amsterdam. Wtedy zauważyliśmy około dziesięciu bombowców, kiedy zbliżyliśmy się bliżej okazało się, iż były to Ventury nadlatujące od strony morza bez osłony myśliwskiej. Kiedy minęły linię wybrzeża dorwaliśmy je. Nie widać było żadnych myśliwców nieprzyjaciela, z pewnością osłona musiała pomylić czas spotkania ze swoimi podopiecznymi. Bardzo szybko zestrzeliliśmy wszystkie bombowce. Sądzę, iż*

smoke and fell into the sea. The pilot bailed out to be taken prisoner.

Lt. Kirchmayr, the wingman to the Gruppe commander, was attacked by a Spitfire. He made an evasive action and, making a half-roll, tried to dive down in order to lose his pursuer. A dogfight followed. When both machines had climbed to about 3,000 m Kirchmayr managed to get on the tail of his opponent and destroy his Spitfire's right underwing radiator, the aircraft falling over the wing soon to make a forced landing on the eastern side of the Beveland Island.

Fw. Lacha of 4./JG 1, fighting with another Spitfire, managed to hit the left side of his opponent's fuselage with a burst fired from 100 m. The victim, trailing a long white plume of smoke, began to fall towards the sea. However, at an altitude of 200 m the pilot pulled it out of the dive and began to climb rapidly. Still, Lacha was watchful and had been following his opponent. He immediately fired another burst, which hit the wings and the engine. The Spitfire caught fire and fell into the sea.

The Germans shot down a total of seven Spitfires and two Ventura bombers during this engagement. Their casualties were two aircraft shot down and two pilots dead.



Via Autor

Myśliwce Fw 190A-4 z 6./JG 1 na lotnisku Leeuwarden, początek kwietnia 1943 roku. Na pierwszym planie samolot oznaczony żółtym numerem 10.

Fw 190A-4s of 6./JG 1 at Leeuwarden, early April 1943. The aircraft in the foreground is a "yellow 10".

żaden z nas nie przejmował się zbytnio miejscem upadku poszczególnych maszyn, przez cały czas liczyliśmy się przecież z pojawieniem się nieprzyjacielskich myśliwców. Zestrzelenia potwierdzone zostały przez świadków z powietrza.”¹⁶

Łącznie Niemcy zestrzelili osiem bombowców Ventura i dwa Spitfire. Straty własne wyniosły trzy samoloty i dwóch pilotów. Jednym z nich był doświadczony Ofw. Ernst Heesen, który miał na koncie 32 zwycięstwa powietrzne.

Dnia 14 maja 1943 roku 42 Boeingi B-17 osłaniane przez 108 Thunderboltów zaatakowały Antwerpię. Na ich spotkanie poderwało się 29 Fw 190 należących do I. i II./JG 1. Podczas trwającej około 20 minut walki powietrznej Niemcy zestrzelili jeden bombowiec i cztery myśliwce eskorty, straty własne to jeden zabity pilot, Uffz. Willi Lück z 3. Staffel.

Dwa dni później grupa około 50 Thunderboltów zaskoczyła formację 28 Fw 190 ze Stab i II./JG 1. Amerykanie zestrzelili samolot oznaczony „czarną 1”, który pilotował dowódca II. Grupy, Hptm. Dietrich Wickop. Niemcy w odpowiedzi zdołali zestrzelić dwa Thunderbolty, jednego zapisał na swoje konto Maj. Philipp, a drugiego Oblt. Koch. Nowym dowódcą II./JG 1 mianowany został Hptm. Robert Olejnik.

W dniu 20 maja nastąpiła również zmiana na stanowisku dowódcy I./JG 1. Maj. Fritz Lošigkeit opuścił dywizjon, aby objąć dowodzenie I./JG 26. Jego miejsce zajął Hptm. Emil-Rudolf Schnoor.

¹⁶ Prien..., op. cit. str. 299.

Next day another battle took place between 24 Fw 190s of II./JG 1 and a group of sixteen Ventura bombers escorted by forty Spitfires. Uffz. Hans Meißner participated in this sortie: “II./JG 1 aircraft took off from Woensdrecht in the evening. There were certainly 4. and 6. Staffel machines among them, and perhaps 5. Staffel aircraft, stationed at Wissens at the time, also participated. At first we were directed by the controller on the ground towards Vlissingen, and later Haga/Amsterdam. Then we noticed about ten bombers. On coming closer, we saw they were Venturas approaching from the sea and without fighter escort. We caught them when they crossed the coastline. There were no enemy fighters to be seen – the escorts must have mistaken the time of the rendezvous. We shot down all of the bombers very quickly. I think none of us cared very much about the falling sites of individual bombers, as we were constantly expecting enemy fighters. The victories were confirmed by witnesses in the air.”¹⁶

The Germans had shot down a total of eight Venturas and two Spitfires. Casualties were three aircraft and two pilots, one of the latter being the experienced Ofw. Ernst Heesen, who had scored 32 victories.

On May 14, 42 Boeing B-17s escorted by 108 Thunderbolts attacked Antwerp. 29 Fw 190s of I. and II./JG 1 scrambled to intercept them. In the twenty-minute combat that followed, the Germans shot down one bomber and four escorts. Their loss was one killed pilot, Uffz. Willi Lück of 3. Staffel.

¹⁶ Prien..., op. cit., page 299.

Następnego dnia ponownie doszło do walk z formacjami czterosilnikowych bombowców, brał w nich udział Lt. Eberhard Burath z I./JG 1: „O godzinie 12.21 ponowny start w celu przechwycenia powracających formacji nieprzyjaciela. Tym razem naprowadzenie było wzorowe. Zauważyliśmy ich w odległości około 100 km na północ od Ameland, kiedy kursem północno zachodnim kierowali się do domu. Leciąłem jako boczny pilot Hptm. Schnoor. Przelecieliśmy obok nich i zaatakowaliśmy od przodu. Ustawilem zbyt nisko nos maszyny w związku z czym lecący na zewnętrznej stronie prawej flanki B-17 ledwie zmieścił się w siatce celownika Revi. Odłożyłem dużą poprawkę i nacisnąłem na wszystkie guziki spustowe, nie widząc jednak żadnego efektu wywołanego przez moje pociski. Po lądowaniu musiałem zrobić wyjątkowo zdumioną minę, kiedy Hptm. Schnoor pogratulował mi uzyskania pierwszego zwycięstwa powietrznego.”¹⁷

Obok Lt. Buratha po jednym B-17 zapisali na swoje konta również Lt. Krebs i Uffz. Rathenow. JG 1 stracił dowódcę 1. Staffel, Oblt. Hans Munz poniósł śmierć zestrzelony przez zmasowany ogień strzelców pokładowych.

Z początkiem czerwca 1943 roku do bazy I./JG 1 znajdującej się na lotnisku Schiphol dotarły pierwsze cztery Fw 190A uzbrojone w dwa niekierowane pociski raketowe kalibru 210 mm, które podwieszane były pod skrzydłami w rurowych wyrzutniach. Pociski te nazywane „Werfergranate” były stosunkowo zawodne, piloci nie dysponowali żadnymi specjalnymi celownikami, ich odpalenie następowało bardziej na wycucie. Jednakże w przypadku kiedy rakietka eksplodowała w pobliżu czterosilnikowego bombowca jej siła rażenia była imponująca.

Two days later a group of fifty Thunderbolts jumped a formation of 28 Fw 190s of Stab and I./JG 1. The Americans shot down one marked with a “black 1” and piloted by the commander of II. Gruppe, Hptm. Dietrich Wickop. The Germans responded by shooting down two Thunderbolts, one scored by Maj. Philipp, the other by Oblt. Koch. Hptm. Robert Olejnik became I./JG 1’s new commander.

On May 20 came a change at the post of commander of I./JG 1. Maj. Fritz Losigkeit left the Gruppe to take command of I./JG 26. He was replaced by Hptm. Emil-Rudolf Schnoor. Next day saw more fights with Viermot formations. Lt. Eberhard Burath of I./JG 1 took part in them: “At 12.21 another scramble to intercept returning enemy formations. This time we were vectored perfectly. We noticed them about 100 km north of Ameland as they were heading home on a northwestern course. I was flying as wingman to Hptm. Schnoor. We overtook them and attacked from the front. I set the nose of my machine too low and the rightmost B-17 hardly filled my Revi’s grid. I made a big correction and pressed all my trigger switches, seeing no effect of my bullets, though. I must have made a very surprised face on landing when Hptm. Schnoor congratulated me on having scored my first aerial victory.”¹⁷

Apart from Lt. Burath one B-17 was also scored by each Lt. Krebs and Uffz. Rathenow. JG 1 lost the commander of 1. Staffel, Oblt. Hans Munz falling to concentrated return fire.

At the beginning of June, I./JG 1 at Schiphol received first four Fw 190As armed with two unguided 210 mm rocket missiles underslung under the wings in tube-shaped launchers. These missiles, called “Werfergranate”, were quite unreliable. The pilots had no special aiming device and

¹⁷ ibidem, op. cit. str. 314.

¹⁷ ibidem, op. cit., page 314.

Focke-Wulf Fw 190A-4, W.Nr. 581, <I+, w kabinie siedzi adiutant dywizjonu Lt. Eberhard Burath. Uwagę zwraca osłona silnika pomalowana w białe czarne pasy. Focke-Wulf Fw 190A-4, W.Nr. 581, “<I+”. Lt. Eberhard Burath, Gruppe adjutant, sitting inside. Note the black-and-white striped engine cowling.



Barbas



Via Autor

Myśliwiec eskortowy P-47 Thunderbolt był trudnym przeciwnikiem niemieckich myśliwców.
The P-47 Thunderbolt escort fighter was a tough opponent to German fighters.

Wieczorem 10 czerwca pięć bombowców typu B-25 Mitchell eskortowanych przez około 25 myśliwców Spitfire i Mustang zostało przechwyconych nad wybrzeżem Belgii przez 28 Fw 190 należących do II./JG 1. Niemcy zestrzelili jednego B-25, jednego Mustanga i dwa Spitfire, sami stracili dwa samoloty i jednego pilota (Uffz. Georg Pissarski). Następnego dnia piloci JG 1 zgłosili zestrzelenie dwóch B-17 oraz jedną B-17 jako Herausschuß (HSS).¹⁸

Dnia 13 czerwca do akcji w JG 1 po raz pierwszy wprowadzono samoloty uzbrojone w pociski raketowe WGr. 21. Akcja ta opisana została we wstępie do niniejszej książki.

Dwudziesty drugi czerwca 1943 roku miał okazać się jednym z najbardziej pracowitych dni dla pilotów JG 1 podczas całej wojny. W godzinach rannych niemieckie stacje radarowe wykryły nadlatującą formację dwusilnikowych bombowców eskortowanych przez dużą grupę myśliwców, które kierowały się w stronę Rotterdamu. Na ich spotkanie z lotniska Woensdrecht w powietrze poderwane zostały 22 Fw 190 należące do II./JG 1. Około godziny 08.30 maszyny niemieckie natknęły się na wrogą formację. Piloci Luftwaffe nie

the missiles were launched by feel. However, when a rocket exploded near a Viermot, its destructive power proved impressive.

On the evening of June 10 five B-25 Mitchells escorted by about 25 Spitfires and Mustangs were intercepted over the Belgian coast by 28 Fw 190s from II./JG 1. The Germans shot down one B-25, one Mustang and two Spitfires, they themselves losing two aircraft and one pilot (Uffz. Georg Pissarski). Next day JG 1 pilots claimed made claims for two B-17s and one B-17 as a Herausschuß (HSS).¹⁸

On June 13, JG 1 for the first time employed in combat aircraft armed with WGr. 21 rocket missiles. This sortie has been described at the beginning of this book.

June 22 was to be one of the hardest labor days for JG 1 pilots in the entire war. During morning hours the radars plotted an approaching formation of twin-engined bombers escorted by a large fighter group and headed for Rotterdam. To intercept them, 22 Fw 190s of II./JG 1 were scrambled from Woensdrecht. About 08.30 the German machines made contact with the enemy formation. However, the Luftwaffe pilots did not manage to defeat the over-fifty strong Spitfire escort of the eighteen Mitchells. The battle turned into a number of dogfights. The

¹⁸ Herausschuß – uszkodzenie czterosilnikowego bombowca powodujące opuszczenie przez niego swojego miejsca w szyku, najczęściej prowadziło do późniejszej straty bombowca, który „dobyty” został przez inne myśliwce lub też lądował przymusowo.

¹⁸ Herausschuß – such a damage to a four-engined bomber that caused it to leave its place in the formation, which usually led to the loss of the bomber, which was finished off by other fighters or force-landed.

zdołali jednak pokonać liczącej przeszło 50 Spitfire osłony 18 bombowców Mitchell. Walka przekształcała się w szereg pojedynków powietrznych. Niemcy nie odnieśli strat, zestrzelenia dwóch Spitfire zapisał na swoje konto Fw. Flecks z 6. Staffel.

W tym samym czasie nad Antwerpią pojawiły się 42 Latające Fortece eskortowane przez około 40 Thunderboltów. Tuż za nimi nadlatywała wielka formacja złożona z 235 Boeingów B-17, której celem były zakłady Bunawerke w Hüls przy granicy holendersko – niemieckiej. Grupa samolotów amerykańskich bombardujących Antwerpię zaatakowana została przez pilotów III./JG 1, którzy uzyskali dwa zestrzelenia. Po jednej Latającej Fortecy zapisali na swoje konta Ofw. Husser i Uffz. Mörtl.

Główna formacja amerykańska kierująca się nad Hüls o godzinie 09.40 napotkała na swojej drodze samoloty Fw 190A należące do I./JG 1. Podczas trwającej prawie 30 minut zaciętej walki Niemcy, bez strat własnych, zestrzelili dziesięć Latających Fortec, następnie cztery uznano jako Herausschuß. Godnym odnotowania jest fakt ponownego skutecznego użycia pocisków rakietowych WGr. 21. Ofw. Laun i Ofw. Fick z Erprobungskommando/JG 1 zestrzelili po jednym Boeingu. Dwa kolejne B-17 przyznane zostały Ofw. Launowi jako Herausschuß.

Powracające po wykonaniu zadania bombowce USAAF przejęte zostały nad wybrzeżem Holandii przez duże grupy myśliwców eskortowych Spitfire i Thunderbolt. Zgrupowanie alianckie znajdujące się już nad Morzem Północnym kolejny raz zaatakowane zostało przez myśliwce należące do II./JG 1. Po jednym Spitfire zestrzelili Lt. Kirchmayr i Oblt. Kotiza, jednego Boeinga B-17 zapisał na swoje konto Oblt. Koch. Niemcy ponownie nie odnieśli strat własnych.

W dniu 25 czerwca 1943 roku nad Holandią doszło do kolejnych zaciętych walk z formacjami czterosilnikowych bombowców USAAF. Nad Groningen piloci I./JG 1; Hptm. Schnoor i Ofw. Laun (Ekdo./JG 1) zestrzelili po jednym bombowcu B-17. Ponownie oba zwycięstwa powietrzne uzyskane zostały bez strat własnych. Jako następne zaatakowały Messerschmitty Bf 109G, pilotowane przez mniej doświadczonych lotników należących do nowego III./JG 1. Niemcom udało się wprowadzić aż sześć Latających Fortec, ale stra-

Germans did not sustain losses, while two Spitfires were scored by Fw. Flecks of 6. Staffel.

At the same time Antwerp was visited by 42 Flying Fortresses escorted by about forty Thunderbolts. They were closely followed by a great formation of 235 Boeing B-17s targeting the Bunawerke plant in Hüls near the Dutch-German border. The American group bombing Antwerp was attacked by III./JG 1 pilots, who scored two victories, a Flying Fortress being scored by each Ofw. Husser and Uffz. Mörtl.

The main US formation headed for Hüls met I./JG 1 Fw 190As on its way at 09.40. In the thirty-minute battle which followed the Germans shot down ten Flying Fortresses without a single loss plus claimed a Herausschuß on four. It is noteworthy that WGr. 21 rocket missiles were again used with success. Ofw. Laun and Ofw. Fick of Erprobungskommando/JG 1 shot down one Boeing each, while two other B-17s were credited to Ofw. Laun, each as a Herausschuß.

The USAAF bombers were met on their way back over the Dutch coast by large groups of Spitfire and Thunderbolt escorts. The Allied formations, by now over the North Sea, was attacked again by II./JG 1 fighters. One Spitfire fell to each Lt. Kirchmayr and Oblt. Kotiz, while one Boeing B-17 was scored by Oblt. Koch. Again, the Germans had no casualties.

June 25 brought further fierce fights with four-engined USAAF bombers over Holland. I./JG 1's Hptm.



W kwietniu 1943 roku w I./JG 1 wprowadzony został nowy element szybkiej identyfikacji w postaci pomalowania osłony silnika w czarno białą szachownicę, spód osłony pozostawał zwykle żółty.

In April 1943 a new rapid identification item was introduced in I./JG 1 – a black-and-white checkered engine cowling, the bottom usually remaining yellow.

ty własne były dotkliwe. Dwóch pilotów zginęło, trzej odnieśli rany, całkowitemu zniszczeniu uległo pięć Bf 109, a kolejne trzy odniosły uszkodzenia. Nie po raz pierwszy potwierdziło się, iż lżejsze i delikatniejsze Messerschmitty Bf 109 są znacznie bardziej wrażliwe na ogień obronny nieprzyjacielskich bombowców, niż potężniejsze, napędzane gwiazdowym silnikiem Focke-Wulfy Fw 190.

W pierwszej połowie lipca 1943 roku, na skutek strat doznanych w czerwcu, dowództwo 8th Air Force ograniczyło aktywność czterosilnikowych bombowców strategicznych do atakowania celów położonych na terytorium Francji. W tym czasie działania pilotów JG 1 polegały na przechwytywaniu grup brytyjskich lub amerykańskich samolotów myśliwskich, które prowadziły wymiatanie nad terytorium Holandii. Przed południem 1 lipca Lt. Schott z I./JG 1 zestrzelił nad Hoek-van-Holland myśliwca bombardującego typu Typhoon, a Ofw. Lüth z II./JG 1 zapisał na swoje konto pojedynczego, prawdopodobnie rozpoznawczego, Spitfire.

Popołudniu 129 Thunderboltów przeprowadziło wymiatanie na pograniczu Holandii i Belgii. W celu ich przechwycenia około godziny 16.00 w powietrze poderwane zostały Focke-Wulfy Fw 190 należące do I. i II./JG 1. Fw. Lacha z 3./JG 1 zestrzelił dwa myśliwce amerykańskie. Nad Morzem Północnym, na zachód od Hoek-van-Holland zginął Uffz. Walz z 2./JG 1.

Schnoor and Ofw. Laun (Ekdo./JG 1) each shot down a B-17 over Groningen. Again, both victories came for no loss. Messerschmitt Bf 109Gs were next to attack, flown by less experienced pilots of the new III./JG 1. Although the Germans managed to shoot down no less than six Flying Fortresses, their own casualties were heavy – two pilots were dead, three wounded, five Bf 109s completely destroyed, while three sustained damage. It was not the first time it had been seen that the lighter and more delicate Messerschmitt Bf 109s were much more vulnerable to the return fire of enemy bombers than the more powerful, radial-powered Focke-Wulf Fw 190s.

Owing to the losses sustained in June, in mid-July the 8th Air Force confined the employment of four-engined strategic bombers to attacking targets in the territory of France. At that time JG 1's routine comprised interceptions of British or American fighter groups that were flying sweeps to Holland. Before the noon of July 1 Lt. Schott of I./JG 1 shot down a Typhoon fighter-bomber over Hoek-van-Holland, while Ofw. Lüth of II./JG 1 scored a single, probably reconnaissance, Spitfire.

In the afternoon 129 Thunderbolts made a sweep to the border area between Holland and Belgium. Focke-Wulf Fw 190s of I. and II./JG 1 were scrambled about 16.00 to intercept them. Fw. Lacha of 3./JG 1 shot down two US fighters, while Uffz. Walz of 2./JG 1 fell over the North Sea west of Hoek-van-Holland.



Barbas

Uszkodzony podczas lądowania w bazie Schiphol Fw 190A-4, W.Nr. 0601, „biała 4”, 25 czerwiec 1943 roku.
Fw 190A-4, W.Nr. 0601, “white 4” crash-landed at Schiphol, June 25, 1943.

Piloci 1./JG 1, od lewej: Uffz. Karl Knespel, Uffz. Rudolf Schnappauf, Fw. Erich Kaiser i Uffz. Rudolf Hübl. Na drugim planie Fw 190A-4. Dolna część osłony silnika żółta, pozostałe powierzchnie osłony i kołpak śmigła białe.

1./JG 1 pilots; from left: Uffz. Karl Knespel, Uffz. Rudolf Schnappauf, Fw. Erich Kaiser and Uffz. Rudolf Hübl. In the background, an Fw 190A-4. Bottom of engine cowling yellow, the remaining surfaces of cowling and spinner white.



Hübl

W dniu 25 lipca w stronę Hamburga skierowało się 100 bombowców Boeing B-17 należących do 1st Bomb Wing USAAF. Jako pierwsze formację amerykańską zaatakowały myśliwce należące do II./JG 1. Jego piloci zgłosili trzy zestrzelenia i jeden Heraus-schuß bez strat własnych. Później nad polem walki zjawily się Messerschmitty Bf 109G z III./JG 1. Po jednej Latającej Fortecy zestrzelili: dowódca dywizjonu Maj. Leesmann i Hptm. Luckenbach. Wkrótce po zestrzeleniu Fortecy samolot Leesmanna trafiony został pociskami strzelców pokładowych innych bombowców i spadając jak kamień wpadł do morza grzebiąc w swoich szczątkach pilota. Następcą Leesmanna na stanowisku dowódcy III./JG 1 mianowany został Hptm. Robert Olejnik.

Następnego dnia 96 bombowców B-17 przeprowadziło daleki rajd w głąb Rzeszy, ich celem były zakłady przemysłowe w Hanowerze (Hannover). O godzinie 11.40 samoloty II./JG 1 zaatakowały zgrupowanie Fortec znajdujące się w tym czasie w rejonie Nienburga. Niemcy zestrzelili trzy Fortece oraz zaliczyli jedno endgültige Vernichtung (e.V).¹⁹ Powracające znan Hanoweru bom-

On July 25, 100 Boeing B-17s of the 1st Bomb Wing, USAAF headed for Hamburg. II./JG 1 fighters were the first to attack the American formation. The unit's pilots claimed three aircraft shot down and one Heraus-schuß without any loss to themselves. Later, Messerschmitt Bf 109Gs of III./JG 1 arrived at the battle zone. One Flying Fortress fell to each Maj. Leesmann (Gruppe commander) and Hptm. Luckenbach. Shortly after scoring the bomber, Leesmann's machine was hit by other bomber gunners' fire – it plunged like a stone into the sea, taking the pilot with it. Leesmann's replacement as commander of III./JG 1 was Hptm. Robert Olejnik.

Next day 96 B-17s made a raid deep into the Reich's territory, targeting Hannover industrial facilities. At 11.40, II./JG 1 aircraft attacked the formation, which was then near Nienburg, shooting down three Fortresses and scoring one "endgültige Vernichtung" (e.V).¹⁹ The US bombers were attacked by Messerschmitt Bf 109Gs of III./JG 1 and Focke-Wulf Fw 190As of I./JG 1 while returning from Hannover. The American losses were much heavier this time, nine Fortresses being shot down and one HSS claimed. The Germans lost two pilots to B-17s' re-

¹⁹ Niemcy odróżniali trzy różne rodzaje zwycięstw powietrznych odniesionych nad czterosiłnikowymi bombowcami USAAF. Pierwszym z nich był Abschuß, czyli zestrzelenie samolotu, drugim Heraus-schuß, czyli uszkodzenie bombowca prowadzące do opuszczenia przez niego zwartej formacji, a trzecim endgültige Vernichtung, czyli dobiecie uszkodzonego, najczęściej w wyniku Heraus-schuß, bombowca. Abschuß oraz Heraus-schuß zaliczane były jako zwycięstwa powietrzne, endgültige Vernichtung nie było uznawane za zwycięstwo powietrzne i nie podnosiło konta zestrzeleń danego pilota lub jednostki.

¹⁹ The Germans distinguished three kinds of aerial victories over four-engined bombers of the USAAF. One was the Abschuß, i.e. the shootdown of an aircraft; another was the Heraus-schuß, i.e. causing damage to a bomber which forced it to fall out of its formation; the third was the endgültige Vernichtung, i.e. a finishing off of a damaged (usually following a Heraus-schuß) bomber. The Abschuß and the Heraus-schuß were credited as aerial victories, whereas the endgültige Vernichtung was not considered a victory and did not raise a pilot's or unit's score.



Via Autor

bowce amerykańskie zaatakowane zostały przez Messerschmitty Bf 109G należące do III./JG 1 i Focke-Wulfy Fw 190A z I./JG 1. Straty amerykańskie były tym razem dotkliwsze, zestrzelonych zostało dziewięć latających Fortec, odnotowano także jeden HSS. Niemcy stracili dwóch pilotów, w ogniu obronnym B-17 zginęli Uffz. Willy Kühn z I. oraz Uffz. Heinrich Oberjürgen z III. Gruppe.

Dnia 28 lipca 302 bombowce amerykańskie skierowały się na zakłady lotnicze Fieseler w Kassel i AGO w Oschersleben. Trudne warunki atmosferyczne pozwoliły dotrzeć nad cel zaledwie 95 czteromotorowcom. W zwalczaniu tego nalotu ponownie wzięli udział piloci JG 1. Jako pierwsi walkę z Amerykanami nawiązali lotnicy z II./JG 1, którzy nad Westfalią zestrzelili bez strat własnych dwa bombowce B-17 (trzeci uznany został za e.V.).

O godzinie 09.56 z lotniska Deelen wystartowały Fw 190 należące do I./JG 1, jednym z pilotów biorących udział w akcji był Lt. Eberhard Burath: „Dnia 28 lipca dowódca dywizjonu chciał przyjrzeć się z oddali w jaki sposób przeprowadzamy atak od przodu, ja miałem zająć jego miejsce na czele szyku. Kiedy wyprzedziłyśmy formację bombowców nadlatującą od strony północnej Holandii, Hptm. Schnoor odbił do góry, aby zapewnić sobie lepszy widok. Teraz nastąpiła kolej na mnie. A więc najpierw odskoczyć dostatecznie daleko do przodu, z grubsza na trzy kilometry, potem opuścić w dół prawe skrzydło, sygnalizując zamiar dokonania zwrotu, zwrot o 180 stopni przed środkiem czoła formacji wyszedł doskonale, krótkie spojrzenie w bok – i w tym momencie trafił mnie szlag; byłem

Ofw. Georg Fröhlich z 8./JG 1 w kabine Messerschmitta Bf 109G-6, „czarna 6”. Przed kabiną widoczne godło eskadry, a obok godło osobiste pilota; serce z napisem „Strupp”.

Ofw. Georg Fröhlich of 8./JG 1 inside a Messerschmitt Bf 109G-6, “black 6”. Staffel emblem forward of cockpit; pilot’s personal emblem beside – a heart with an inscribed “Strupp”.

turn fire – these were Uffz. Willy Kühn of I. Gruppe and Uffz. Heinrich Oberjürgen of III. Gruppe.

On July 28, 302 US bombers headed for the Fieseler aircraft works in Kassel and AGO works in Oschersleben. Bad weather allowed only 95 Viermots to reach the targets. JG 1 was again deployed to fight off this raid. II./JG 1 engaged first, shooting down two B-17s over Westfalen (a third was credited as an e.V.).

At 09.56 Fw 190s of I./JG 1 took off from Deelen airfield. Lt. Eberhard Burath was one of the pilots who flew this sortie: “On July 28 the Gruppe commander wanted to watch from a distance how we were making a frontal attack. I was to take his place at the head of the formation. When we overtook a bomber formation coming from the direction of northern Holland, Hptm. Schnoor pulled up to get a better view. Now it was my turn. So, first leap forward far enough, more or less 3 km, then lower the right wing as a sign of an intention to make a turn. The 180-degree turn in front of the head of the formation was perfect. A short look to the side... and then it really got my goat – I was alone, far ahead, rushing towards the Viermots. Great! Instead of being scattered among all the Gruppe aircraft, the gunners’ fire was concentrated on my machine. Like Winkelried before²⁰, now I had drawn all the Yankee

²⁰ Arnold Winkelried, a Swiss national hero. He was killed in a battle with the army of the Habsburgs at Sempach in 1386. He drew enemy knights’ spears to his own chest in order to create a gap in their phalanx, by which he contributed to the victory. A symbol of sacrifice for the Fatherland.

sam, wysunięty daleko do przodu pędziłem w stronę czteromotorowców. No pięknie! Ogień strzelców pokładowych, zamiast rozłożyć się na wszystkie samoloty dywizjonu, skupił się na mojej maszynie. Jak niegdyś Winkelried²⁰, tak i ja skupiłem na swojej piersi wszystkie serie z broni pokładowej Jankesów. Skuliłem się szukając osłony za podwójną gwiazdkę silnika, przez chwilę złapałem w celownik znajdującą się najbliżej Fortecę i nacisnąłem spust, w tym samym momencie pociski nieprzyjacielskie zaczęły uderzać w moją maszynę, poczułem się jak cel podczas święta kurkowego.

– W dół i w nogi! Hałas, trzaski, na szczęście nie pojawił się ogień. Świetnie, iż Holendrzy mają tak równe pola. Wyszukałem sobie jedno z nich, nadleciałem nad nie jednak z nieco zbyt dużą prędkością, maszyna nie chciała przyziemić, pole się już skończyło – szkoda, że w Holandii jest tak wiele kanałów. Przeskoczyłem nad jednym, osłona silnika opadła w dół, ogon podniósł się w górę, idealna pozycja do kapotażu. Wówczas jednak mój anioł stróż dał kuksańca w lewe skrzydło maszyny, samolot okręcił się na nosie o 180 stopni, a ogon opadł na ziemię. Wokół kadłuba i kabiny zaczęły przelatywać wyrzucone z ziemi kartofle, a następnie zapadła upragniona cisza po burzy. Podziękowałem w myślach mojemu aniołowi stróżowi i wyczołgałem się z kabiny. Maszyna wyglądała zupełnie nieźle, niestety jej przednia część okazała się być krótsza o 20 cm niż wcześniej.”²¹

²⁰ Arnold Winkelried, szwajcarski bohater narodowy. Zginął w bitwie z wojskami Habsburgów pod Sempach w 1386 roku. Skierował w swoją pierś kopie rycerzy nieprzyjaciela, by utworzyć wyłom w jego szeregiach, czym przyczynił się do zwycięstwa. Symbol poświęcenia życia dla ojczyzny.

²¹ Prien..., op. cit. 404-405.

bursts to my chest. I cowered, looking for protection behind the double bank of engine cylinders. I got the nearest Fortress in my gunsight for a while and pressed the trigger. At the same time their bullets began to hit my machine and I felt like the target on a rifle club's holiday.

Down and away! Noise, cracks – fortunately fire did not appear. It's great that the Dutch have such even fields. I picked one and approached to it. My speed was too high, though, and the aircraft would not touch down. The field ended – it's a pity there are so many channels in Holland. I leaped over one. The cowling dropped down, the tail rose up – the perfect position for an overturn. But then my guardian angel gave a kick at the left wing of my machine – the aircraft turned on its nose by 180 degrees, and the tail dropped to the ground. Potatoes ploughed out of the ground were flying around my fuselage and cockpit, and then fell the wished-for silence after the storm. I thanked my guardian angel in silence and crawled out of the cockpit. The aircraft did not look very bad but, alas, its front part turned out to be 20 cm shorter than before.”²¹

The other machines of the Gruppe were more fortunate – their pilots made claims for three Flying Fortresses shot down and HSSs on two others. Three Fw 190s were shot down, while three others had to force-land. One pilot, Uffz. Karl Knespel, was killed.

On July 30, 186 Boeing B-17s once again targeted the Fieseler aircraft works in Kassel. This time the US formation was attacked by JG 1 fighters no

²¹ Prien..., op. cit., 404-405.

Lt. Schoot (z lewej) oraz Lt. Engleder stoją przed frontem Fw 190A-4 należącego do 1.JG 1.
Lt. Schoot (left) and Lt. Engleder standing in front of a Fw 190A-4 of 1.JG 1.



Engleder

Pozostałe samoloty dywizjonu miały więcej szczęścia, ich piloci zgłosili zestrzelenie trzech latających Fortec oraz dwa Herausschuß. Trzy Fw 190 zostały zestrzelone, trzy inne musiały przymusowo wylądować. Zginął jeden pilot: Uffz. Karl Knespel.

Dnia 30 lipca celem 186 bombowców Boeing B-17 stały się ponownie zakłady lotnicze Fieseler w Kassel. Tym razem formacja amerykańska zaatakowana została przez myśliwce należące do JG 1 dopiero w drodze powrotnej, po przeprowadzonym nalocie. Do spotkania doszło nad granicą niemiecko-holenderską. Okazało się, iż w międzyczasie wokół bombowców pojawiły się ponownie myśliwce eskortowe typu Thunderbolt i Spitfire. Po stronie sukcesów Niemcy zapisali zestrzelenie jednego Spitfire, trzech P-47 i trzech B-17, sześć następnym B-17 zaliczono jako HSS. Za sukcesy te przyszło im jednak zapłacić wysoką cenę. Zniszczeniu uległo jedenaście samolotów, siedmiu pilotów zginęło, a dwaj odnieśli rany. Śmierć poniosło m.in. dwóch dowódców eskadr: Lt. Peter Marxen z 2. i Oblt. Karl Becker z 3. Staffel.

Dopiero 12 sierpnia 1943 roku miał miejsce kolejny duży nalot 330 bombowców B-17 na cele położone na terenie Zagłębia Ruhry. Latające Fortece eskortowane były przez 131 myśliwców P-47 Thunderbolt. Formacja amerykańska zaatakowana została w rejonie Solingen przez samoloty należące do I. i II./JG 1. Niemcy zestrzelili dziewięć Boeingów, a dwa zaliczono im jako HSS. W momencie, kiedy Focke-Wulfy z II./JG 1 przerwały już walkę z bombowcami same zaatakowane zostały przez Thunderbolty. Zaskoczeni Niemcy stracili

sooner than on their way back after the raid. The interception took place over the Dutch-German border. It turned out that Thunderbolt and Spitfire escorts had in the meantime appeared near the bombers. On the upside, the Germans scored one Spitfire, three P-47s and three B-17s, with six other B-17s being credited as HSSs. But these successes came at a high price. Eleven aircraft were destroyed, seven pilots killed, and two wounded. Among the dead were two Staffel commanders – Lt. Peter Marxen of 2. Staffel and Oblt. Karl Becker of 3. Staffel.

Another extensive raid took [place only on August 12, 330 B-17s targeting targets in the Ruhr. The Fortresses were escorted by 131 P-47 Thunderbolts. The US formation was attacked near Solingen by I. and II./JG 1 machines. The Germans shot down nine Boeings, while two others were credited as HSSs. When the Focke-Wulfs of II./JG 1 stopped the fight with the bombers, they were in turn attacked by the Thunderbolts. The surprised Germans lost seven aircraft and the life of one pilot, Uffz. Brumund.

Five days later, on the 17th, the 8th Air Force, USAAF launched operation "Double Strike". It was performed by two four-engined bomber formations: one targeted the Messerschmitt plant in Regensburg, the other the ball bearing factory in Schweinfurt.

Terrible weather spoilt the American plans. Fog caused a 3.5-hour delay in the takeoff of the Schweinfurt-targeting bombers. Therefore the Germans were able to concentrate all their fighter forces in fighting the 146 bombers headed for Regensburg. As the Fortresses were escorted by sixteen Spitfire and twelve P-47 squadrons, the



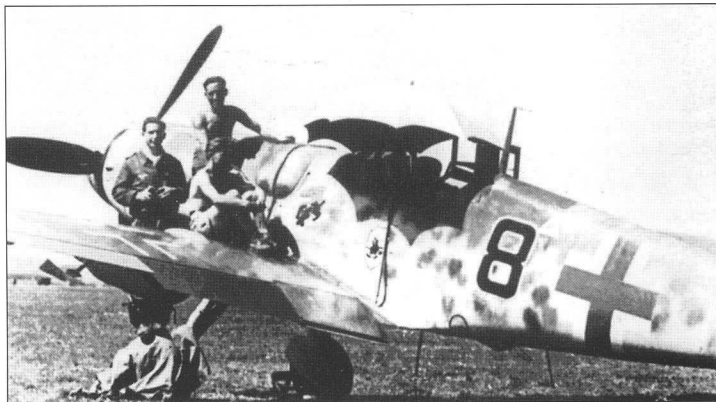
Barbas

Myśliwiec eskortowy P-38 Lightning nazywany przez pilotów Luftwaffe „diabłem o rozwidłonym ogonie”.

P-38 Lightning escort fighter was called the "devil with a forked tail" by Luftwaffe pilots.

Bf 109G-6, „czarna 8” należąca do 8./JG 1, lotnisko Leeuwarden, lato 1943 roku.

Bf 109G-6 “black 8” of 8./JG 1, Leeuwarden airfield, summer of 1943.



Via Autor

siedem samolotów i jednego pilota, śmierć poniósł Uffz. Brumund.

Pięć dni później, 17 sierpnia 8 Armia Powietrzna USAAF przeprowadziła operację „Double Strike”. W akcji wzięły udział dwie formacje bombowców czterosiłnikowych, celem jednej z nich były zakłady Messerschmitt w Ratzbonie (Regensburg), a drugiej fabryka łożysk kulkowych w Schweinfurcie.

Fatalne warunki atmosferyczne pokrzyżowały plany Amerykanom. Mgła opóźniła o trzy i pół godziny start bombowców, których celem był Schweinfurt. W związku z tym Niemcy mogli skoncentrować wszystkie swoje siły myśliwskie na walce ze 146 bombowcami lecącymi w kierunku Regensburga. Ponieważ Fortece osłaniane były przez 16 dywizjonów Spitfire i 12 dywizjonów P-47 piloci Luftwaffe rozpoczęli ataki dopiero nad granicą Rzeszy, kiedy myśliwce eskortowe zawróciły do Anglii. O godzinie 11.50 nad Aschaffenburg do akcji przystąpiły samoloty I. i III./JG 1. Pilotom niemieckim udało się zestrzelić dwa B-17, a trzy inne przynędo im jako HSS. Strzelcy pokładowi uszkodzili jeden Bf 109G i ciężko ranili jego pilota, którym był Fw. Thiess: Pomimo odniesionych ran Thiess zdołał przymusowo wylądować w Schwabenhausen.

O godzinie 14.45 samoloty należące do II./JG 1 napotkały w rejonie Antwerpii formację latających Fortec kierujących się nad Schweinfurt. Piloci niemieccy zgłosili trzy zwycięstwa powietrzne, sami tracąc dwa samoloty, jeden pilot został ranny. Około godziny 15.00 do akcji przyłączyły się maszyny z I. i III./JG 1. Niemcy zestrzelili dziewięć Boeingów i zaliczyli dziewięć następnych, jako Heraussschuß.

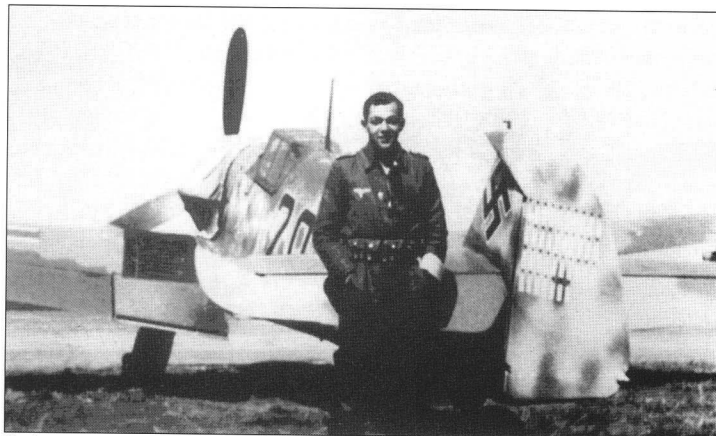
Luftwaffe began to attack only over the Reich's border, when the escorts had turned back for England. At 11.50, I. and III./JG 1 aircraft went into action over Aschaffenburg. The German pilots managed to shoot down two B-17s, and to score HSSs on three others. Bomber gunners caused damage to one Bf 109G and severe injuries to its pilot Fw. Thiess. Despite the wounds, Thiess made a forced landing at Schwabenhausen.

At 14.45 II./JG 1 aircraft encountered in the Antwerp area a Fortress formation headed for Schweinfurt. They filed three victory claims, themselves losing three aircraft. One pilot was wounded. About 15.00, I. and III./JG 1 machines joined the action. The Germans shot down nine Boeings and scored nine HSSs.

On the evening of August 19, 170 Fortresses escorted by 175 Thunderbolts and a few dozen British Spitfires made an air raid on Luftwaffe airfields in Holland. I. and III./JG 1 pilots took part in the defensive fights, claiming one Spitfire and six Fortresses. I./JG 1 did not sustain losses, while III./JG 1 did lose five aircraft and five killed pilots; one pilot was wounded.

In September the USAAF concentrated their efforts on targets located in France. JG 1 fought with RAF twin-engined bombers which raided Luftwaffe airfields in Holland. The only two victories during this month were scored by Lt. Göhre of 9. Staffel, who shot down a Spitfire on the 4th, and Uffz. Rauhaus of 4. Staffel, who downed a Mosquito on the 24th.

At 10.00 on October 4, I. and II./JG 1 took to the air. Forty minutes later they contacted a USAAF four-engined bomber formation over Montabaur.



Via Autor

Fw. Alfred Miksch pozuje do zdjęcia przy usterzeniu swojego Bf 109G-6, W.Nr. 15 429, „czarne 20”, lato 1943 roku. Na sterze kierunku oznaczenia 37 zwycięstw powietrznych.

Fw. Alfred Miksch posing for the photo at the tail of his Bf 109G-6, W.Nr. 15 429, “black 20”, summer of 1943. 37 victory bars on the rudder.

Dnia 19 sierpnia wieczorem 170 Latających Fortec eskortowanych przez 175 myśliwców Thunderbolt oraz kilkadziesiąt brytyjskich Spitfire przeprowadziło nalot na lotniska Luftwaffe w Holandii. W walkach obronnych wzięli udział piloci I. i III./JG 1, którzy zgłosili zestrzelenie jednego Spitfire i sześciu Fortec. O ile I./JG 1 nie odniósł strat, to III./JG 1 stracił pięć samolotów oraz trzech pilotów zabitych i jednego rannego.

We wrześniu 1943 roku główny wysiłek USA-AF skierował się na cele położone na terytorium Francji. Piloci JG 1 prowadzili walkę z nalotami dwusilnikowych bombowców RAF, które atakowały lotniska Luftwaffe na terytorium Holandii. Jedyne dwa zwycięstwa powietrzne w tym miesiącu zapisali na swoje konta Lt. Göhre z 9. Staffel, który 4 września zestrzelił Spitfire oraz Uffz. Rauhaus z 4. Staffel, który 24 września zestrzelił Mosquito.

O godzinie 10.00 w dniu 4 października w powietrzu znalazły się maszyny I. i II./JG 1. Czterdzieści minut później nad Montabaur doszło do ich spotkania z formacją czterosilnikowych bombowców USAAF. Fakt ten odnotowany został w dzienniku działań bojowych II./JG 1: „Podczas pierwszego ataku przeprowadzonego w zwartym szyku od tyłu z prawej strony uszkodzeń od ognia obronnego doznały cztery Fw 190. Po pierwszym ataku dywizjon zebrał się z prawej strony ponad formacją nieprzyjaciela i ponownie zaatakował od tyłu z prawej. W czasie tego ataku wypadły z szyku kolejne Fw 190. Stwierdzono wyjątkowo silny ogień obronny.”²²

²² Prien..., op. cit. str. 485

This fact was recorded in II./JG 1's log book: “Four Fw 190s sustained damage from return fire during the first attack made in close formation from the rear and the right. After the first attack the Gruppe gathered on the right side above the enemy formation and made another strike from the rear and the right. During that attack further Fw 190s fell out of formation. The return fire was found to be unusually heavy.”²²

The German pilots downed five Boeings and scored HSSs on two in this engagement. Their casualties were: two aircraft destroyed and one pilot killed (Fw. Eugen Wloschinski of 6./JG 1).

On the afternoon of October 8 the 8th Air Force, USAAF made another operation over northern Germany. 55 unescorted Liberators attacked the Vegesack shipyard, while 334 Flying Fortresses escorted by 274 Thunderbolts bombed the harbor and shipyard in Bremen. At 15.10 fourteen Fw 190s and three Bf 109s of II./JG 1 attacked a formation of Fortresses over Delmenhorst. They managed to shoot down one and HSS seven others. Their casualties were confined to two aircraft and one fallen pilot.

Several minutes later machines of Stab and I./JG 1 led by Geschwaderkommodore Obstlt. Philipp joined the action. Hans Philipp and his wingman, Fw. Reinhardt, attacked frontally and the former scored a hit from the closest distance on one of the Fortresses. This fell to the ground, burning heavily. It was his 206th and, as it turned out, last victory. The Fw 190 he was flying was hit by other B-17 gunners and fell, too. Fw. Reinhardt

²² Prien..., op. cit., page 485.

Piloci niemieccy zestrzelili w tym starciu pięć Boeingów, a dwa następne zaliczono jako HSS. Straty własne to dwa zniszczone samoloty i jeden zabity pilot (Fw. Eugen Wloschinski z 6./JG 1).

Popołudniu 8 października bombowce 8 Armii Powietrznej USAAF przeprowadziły następną akcję nad północnymi Niemcami. Pięćdziesiąt pięć Liberatorów lecących bez eskorty myśliwskiej zaatakowało stocznnię w Vegesack, natomiast 334 latające Fortece eskortowane przez 274 Thunderbolty zbombardowały port i stocznnię w Bremen (Brema). O godzinie 15.10 czternaście Fw 190 i trzy Bf 109 należące do II./JG 1 zaatakowały nad Delmenhorst formację Fortec. Niemcom udało się zestrzelić jednego B-17, siedem dalszych zapisano im jako HSS. Straty własne ograniczyły się do dwóch samolotów i jednego poległego pilota.

Kilkanaście minut później do akcji przyłączyły się maszyny ze Stab i I./JG 1 prowadzone przez dowódcę pułku Obstlt. Philippa. Hans Philipp razem ze swoim bocznym, którym był Fw. Reinhardt, zaatakował od przodu i z najbliższej odległości trafił jedną z Fortec, która buchając ogniem spadła na ziemię. Było to jego 206 i jak się okazało ostatnie zwycięstwo powietrzne. Pilotowany przez niego Fw 190 trafiony został ogniem strzelców pokładowych pozostałych B-17 i spadł na ziemię. Fw. Reinhardt staranował innego Boeinga i pomimo ciężkiego zranienia zdołał bezpiecznie posadzić swojego uszkodzonego Fw 190 na ziemi. Piloci niemieccy zestrzelili w tej walce łącznie dziesięć Fortec, a dwa zapisano im jako HSS.

another Boeing and managed to land his damaged Fw 190 safely, even though he was injured. German shot down a total of ten Fortresses in this engagement, while two others were credited as HSSs. Apart from the Geschwaderkommodore, Uffz. Johannes Kreimeyer of 1. Staffel was also killed.

Next day I. and II./JG 1 pilots tried to stop a raid by 246 USAAF strategic bombers on targets in West Prussia: in Marienburg (Malbork), Danzig (Gdansk) and Gotenhafen (Gdynia). Although the Germans shot down five Flying Fortresses (and scored an HSS) without a loss to themselves, they failed to stop the Americans.

On October 10 Münster became the objective of 274 B-17s escorted by 216 Thunderbolts. When over the city, the US bombers were attacked by II./JG 1 aircraft led by 6. Staffel commander Hptm. Koch. The Germans shot down four Fortresses and scored five HSSs. Their casualties were three aircraft. USAAF bombers returning to England were attacked over Holland by I. and III./JG 1. On this occasion, the German fighters downed eight B-17s (and scored three HSSs). Their casualties were four killed pilots.

On October 14 the Americans decided to repeat the raid on the ball bearing factory in Schweinfurt. This mission was flown by 291 Flying Fortresses. When the Thunderbolt escorts reached the Eupen-Aachen line and had to turn back for England, Messerschmitt Bf 109s and Focke-Wulf Fw 190s began to become airborne from airfields occupied by the Luftwaffe. The first to go into action

Ogefr. Kurski pozuje do zdjęcia na tle Fw 190A-5, „biała 7”, pilot: Uffz. Walter Köhne, lotnisko Deelen, lipiec 1943 roku.

Ogefr. Kurski posing against an Fw 190A-5 “white 7”, pilot: Uffz. Walter Köhne, Deelen airfield, July 1943.



Köhne



Amerykańskie bombowce B-17 należące do 390th Bomb Group podczas lotu nad Niemcy. Ponad nimi widać przelatującą parę myśliwców eskortowych typu P-47 Thunderbolt.

US B-17 bombers from 390th Bomb Group on a sortie to Germany. A pair of P-47 Thunderbolt escort fighters can be seen flying above.

Obok dowódcy pułku zginął jeszcze Uffz. Johannes Kreimeyer z 1. Staffel.

Następnego dnia piloci I. i II./JG 1 próbowali powstrzymać nalot 246 bombowców strategicznych USAAF na cele położone na terytorium Prus Zachodnich w Marienburg (Malbork), Danzig (Gdańsk) i Gotenhafen (Gdynia). Choć Niemcy zestrzelili, bez strat własnych, pięć Latających Fortec (+ jeden HSS) nie zdołali powstrzymać Amerykanów.

W dniu 10 października celem nalotu 274 B-17 eskortowanych przez 216 Thunderboltów stało się Münster. Nad miastem bombowce amerykańskie zaatakowane zostały przez samoloty należące do II./JG 1 prowadzone przez dowódcę 6. Staffel Hptm. Kocha. Niemcy zestrzelili cztery Fortece, a pięć zaliczono im jako HSS. Straty własne wyniosły trzy samoloty. Powracające do baz w Anglii bombowce USAAF zaatakowane zostały nad Holandią przez I. i III./JG 1. Niemieccy myśliwcy tym razem zestrzelili osiem B-17 (+ trzy HSS). Straty własne to czterech zabitych pilotów.

Dnia 14 października Amerykanie postanowili powtórzyć nalot na zakłady łożysk tocznych

against the Flying Fortresses were I. and II./JG 1. They were led by the commander of I. Gruppe, Hptm. Emil Rudolf Schnoor. Oblt. Engleder, who was flying in the Schwarm that Schnoor was leading, heard his commander's voice in his headset: "*Dicke Autos voraus. Pauke-Pauke! Beibehaltung der Flugformation. Hals und Beinbruch!*"²³ Engleder got a stronger grip on the stick. For a split second he watched the impressive formation of Flying Fortresses growing larger before him. Then he cocked his weapons, checked the controls once more and again looked forward, where the dark dots had in the meantime changed into fast-growing bodies of bombers. Innumerable bright dots separated from the glassed noses of the Boeings glistening in the sun – tracer bullets fired by gunners. The bursts crossed in the sky, forming a dense web stretching between the bombers and German fighters approaching them. Engleder felt first bullets hit the wings and bottom of the fuselage. One hit the side

²³ (Ger.) Trucks in front. Attack! Maintain formation. Good luck!

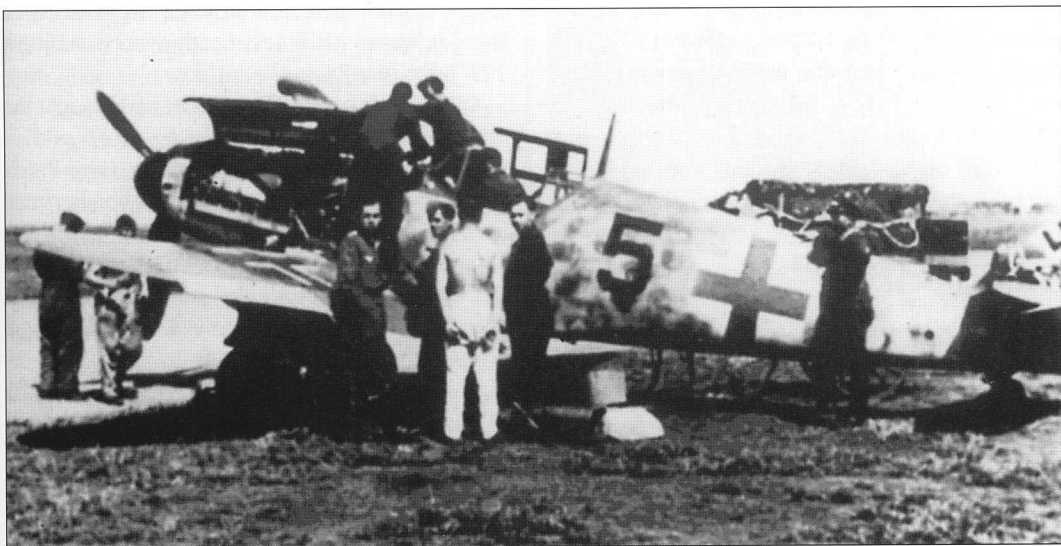
w Schweinfurcie. Tym razem w operacji wzięło udział 291 Latających Fortec. Kiedy myśliwce eskortowe Thunderbolt dotarły do linii Eupen – Aachen i musiały zawrócić do Anglii z lotnisk zajmowanych przez myśliwce Luftwaffe zaczęły wzbiąć się w niebo Messerschmitty Bf 109 i Focke-Wulfy Fw 190. Jako pierwsze do akcji przeciw Latającym Fortecom włączyły się samoloty należące do I. i II./JG 1. Na ich czele leciał dowódca I. Gruppe Hptm. Emil Rudolf Schnoor. Lecący w składzie prowadzonego przez niego roju, Oblt. Engleder usłyszał w słuchawkach hełmofonu głos swojego dowódcy: „Dicke Autos voraus. Pauke-Pauke! Beibehaltung der Flugformation. Hals und Beinbruch!”²³ Engleder mocniej zacisnął dłoń na drążku sterowym. Przez ułamek sekundy obserwował imponującą, rosnącą w oczach formację Latających Fortec. Następnie odbezpieczył broń pokładową, jeszcze raz sprawdził wskazania przyrządów i ponownie spojrzął do przodu, gdzie ciemne punkty zamieniły się w międzyczasie w szybko powiększające się sylwetki bombowców. Od strony błyszczących w promieniach słońca, oszklonych nosów Boeingów oderwały się niezliczone, jasne punkciki świetlnych pocisków wystrzelanych przez

of the canopy but failed to pierce the thick transparent armor – it slipped down the glass. His Focke-Wulf broke the firewall raised by American gunners and Engleder found himself facing an enormous olive-green Fortress. The German put his thumb on the trigger of the four 20 mm wing-mounted cannons. His index finger unlocked the trigger of both heaviest 13 mm machine guns located in the upper front part of the fuselage. For 1.5 or perhaps 2 seconds the illuminated Revi encircled the glazed front of the bomber.

The rounds he fired exploded on and inside the B-17's fuselage, some piercing the canopy. Engleder sharply pulled the stick to himself in order to avoid a collision with the powerful bomber. His Focke-Wulf passed above the enemy machine and began an almost vertical climb. The German looked behind to see the Fortress he had been firing on pull its nose up and then fall over the left wing. The rounds he had fired must have hit the pilot, who pulled the control wheel as he uncontrollably sank back in his seat.

Engleder cast a glance around. The many kilometer long string of east-bound American bombers was passing below. Tiny bodies of Focke-Wulfs and Messerschmitt Bf 109s of JG 1's three Gruppen were bustling about them. Every now and then one of the bombers fell out of the

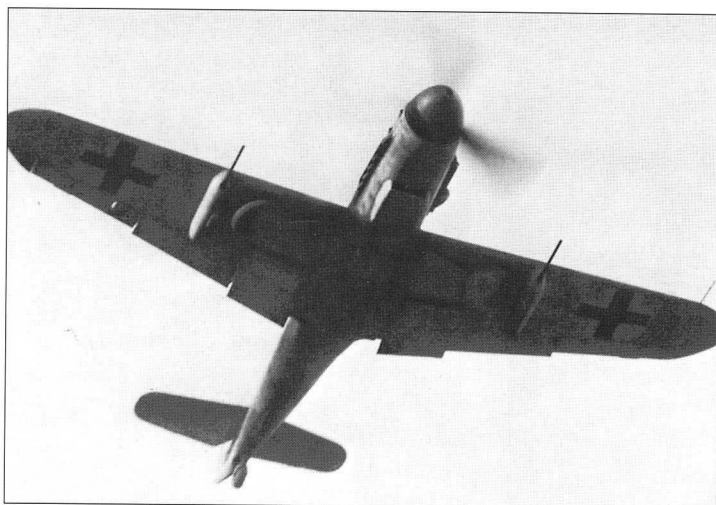
²³ „Ciężarówka z przodu. Atakujemy! Trzymać szyk formacji. Powodzenia!” (niem.).



Via Autor

Fw. Alfred Miksch przy swoim kolejnym samolocie Bf 109G-6 „czarna 5” z 8./JG 1.

Fw. Alfred Miksch at his consecutive Bf 109G-6 “black 5” of 8./JG 1.



Via Autor

W celu wzmocnienia uzbrojenia ofensywnego Messerschmittów Bf 109G-6 instalowano im pod skrzydłami gondole z działkami MG 151 kalibru 20 mm.

To reinforce Messerschmitt Bf 109G-6s' offensive armament, they received underwing pods with 20 mm MG 151 cannons.

strzelców pokładowych. Serie krzyżowały się w powietrzu tworząc gęstą pajęczynę rozpiętą pomiędzy bombowcami, a zbliżającymi się do nich niemieckimi myśliwcami. Engleder poczuł jak pierwsze pociski uderzyły w skrzydła i spód kadłuba. Jeden z nich trafił w bok osłony kabiny, ale nie zdołał przebić grubego pancernego szkła i zeszliźnął się po nim. Pilotowany przez niego Focke-Wulf przebił się przez zaporę ogniową postawioną przez amerykańskich strzelców pokładowych i Engleder znalazł się oko w oko z potężną oliwkowo zieloną Fortecą. Niemiec zacisnął kciuk na przycisku spustowym czterech 20 mm działek umieszczonych w skrzydłach, a palcem wskazującym uruchomił spust obu najcięższych karabinów maszynowych kalibru 13 mm znajdujących się w górnej, przedniej części kadłuba. Przez półtoręj, może dwie sekundy świetlny krąg celownika Revi obejmował oszklony przód bombowca.

Wystrzelone przez niego pociski eksplodowały na poszyciu i wewnątrz kadłuba B-17, niektóre z nich przebiły osłonę kabiny. Engleder gwałtownie pociągnął do siebie drążek sterowy, aby nie zderzyć się z potężnym bombowcem. Jego Focke-Wulf przemknął nad nieprzyjacielskim samolotem i niemal pionowo zaczął wznosić się do góry. Niemiec odwrócił się do tyłu i spostrzegł, że ostrzelana przez niego Forteca poderwała nos do góry, a następnie zwała się przez lewe skrzydło w dół. Wystrzelone przez niego pociski musiały trafić pilota, który opadając bezwładnie na fotel pociągnął do siebie wolant.

enormous combat boxes formed by the Boeings and plummeted toward the ground with a plume of smoke behind. It seemed, however, that the other aircraft of the formation were entirely unaffected by that. The American machines kept close formation and determinedly pulled east.

During this engagement I./JG 1 pilots shot down six B-17s without any loss plus scored four HSSs. Two Fortresses were downed (and three HSSs scored) by II. Gruppe, for the loss of two aircraft, though – they were damaged by return fire and had to force-land, the pilots getting injured. III./JG 1 had less luck, paying with three killed pilots and five destroyed Messerschmitt Bf 109Gs for two Boeings shot down.

This day's raid on Schweinfurt had brought the Americans the heaviest losses in the history of their entire bombing offensive against the Third Reich. The Luftwaffe had destroyed 67 B-17 bombers and five P-47 fighters, which also meant the loss of 605 airmen of the 8th Air Force, USAAF. German casualties were: twenty pilots killed and fifteen wounded as well as forty aircraft destroyed.

Another raid on Germany by the USAAF 8th Air Force was made after a break of more than two weeks, on November 3. This time 566 Viermots escorted by 378 P-47 Thunderbolts and P-38 Lightnings targeted Wilhelmshaven harbor. This huge armada was, among others, faced again by the pilots of all three Gruppen of JG 1. The encounter took place at 12.55 over the North Sea. The numerous escorts considerably hampered the

Engleder rozejrzał się wokół, poniżej przesuwał się, liczący wiele kilometrów, potok kierujących się na wschód bombowców amerykańskich. Wokół nich uwijały się niewielkie sylwetki Focke-Wulfów i Messerschmittów Bf 109 należących do trzech dywizjonów wchodzących w skład JG 1. Co jakiś czas od potężnych „Combat box” tworzonych przez Boeingi odpadał któryś z bombowców i ciągnąc za sobą smugę dymu leciał w stronę ziemi. Zdawało się jednak, iż na pozostałych samolotach formacji nie robi to jakiegokolwiek wrażenia. Maszyny amerykańskie utrzymywały zwarty zryk i uparcie podążały dalej na wschód.

Podczas tego starcia piloci I./JG 1 bez strat własnych zestrzelili sześć B-17, a cztery następne zaliczono im jako HSS. II. Gruppe zestrzeliła dwie Fortece (+ trzy HSS) tracąc jednak dwa samoloty, które uszkodzone ogniem strzelców pokładowych musiały przymusowo wylądować, a ich piloci zostali ranni. Mniej szczęścia miał III./JG 1, za zestrzelenie dwóch Boeingów dywizjon zapłacił trzema zabitymi pilotami i pięcioma zniszczonymi Messerschmittami Bf 109G.

Podczas przeprowadzonego tego dnia nalotu na Schweinfurt Amerykanie ponieśli najdotkliwsze straty w historii całej swojej ofensywy bombowej przeciwko Trzeciej Rzeszy. Luftwaffe zniszczyła 67 bombowców B-17 i pięć myśliwców typu P-47, co dla 8 Armii powietrznej USAAF oznaczało również utratę 605 lotników. Straty własne Niemców to dwudziestu zabitych i piętnastu rannych pilotów oraz 40 zniszczonych samolotów.

Następny nalot na Niemcy 8 Armia Powietrzna USAAF przeprowadziła po przeszło dwutygodniowej przerwie 3 listopada 1943 roku. Tym razem celem 566 czterosilnikowych bombowców eskortowanych przez 378 myśliwców typu P-47 Thunderbolt i P-38 Lightning był port w Wilhelmshaven. Naprzeciwko tej ogromnej armadzie ponownie stanęli m.in. piloci wszystkich trzech dywizjonów JG 1. Do spotkania z Amerykanami doszło o godzinie 12.55 na Morzem Północnym. Liczne myśliwce eskortowe w znacznym stopniu utrudniły zwalczanie bombowców. Wprawdzie pilotom JG 1 udało się zestrzelić sześć latających Fortec oraz jednego Lightninga, ale tym razem straty własne były ogromne. JG 1 stracił siedemnaście maszyn, dziewięciu pilotów zginęło, a jeden został ranny.

attempts to fight the bombers. Although JG 1 managed to shoot down six Flying Fortresses and one Lightning, German losses were enormous. JG 1 lost seventeen aircraft, nine pilots were killed, and one was wounded.

Two days later American bombers raided Gelsenkirchen. This time, too, they were faced by JG 1. Eighteen Fw 190s from II./JG 1 struck first. A close formation attack was impossible because the Flying Fortresses were surrounded on all sides by approximately 140 escorts. The battle turned into a number of skirmishes. Although there were no losses on the German side, they only shot down one B-17 and damaged another (Herauschuß). Over Düsseldorf II./JG 1 went into action. However, the US fighters were watchful. P-38s shot down two Fw 190s, killing both pilots. The Germans damaged one Fortress (Herauschuß). Several minutes later the Fw 190s, returning to



Barbas

Lt. Georg „Murr” Schott, dowódca I./JG 1 w kabinie swojego Fw 190A-6, W.Nr. 550 476, „biała 11”, początek września 1943 roku. Pod kabiną wymalowany czarny kot, godło osobiste pilota.

Lt. Georg “Murr” Schott, commander of I./JG 1, inside his Fw 190A-6, W.Nr. 550 476, “white 11”. Early September 1943. A black cat – the pilot’s personal emblem – is painted below the cockpit.

Dwa dni później amerykańskie bombowce zaatakowały Gelsenkirchen. I tym razem do walki z nimi stanęli piloci JG 1. Jako pierwsze zaatakowało 18 Fw 190 należących do II./JG 1. Ponieważ latające fortece otoczone były ze wszystkich stron przez około 140 myśliwców eskortowych atak w zwartym szyku nie był możliwy. Walka przekształciła się w szereg potyczek, Niemcy nie odnieśli wprawdzie strat, ale udało im się zestrzelić zaledwie jeden B-17, a drugi uszkodzić (Herausschuß). Nad Düsseldorf do akcji włączyły się samoloty należące do II./JG 1. Amerykańskie myśliwce były jednak czujne. P-38 zestrzeliły dwa Fw 190, których piloci ponieśli śmierć. Niemcy uszkodzili jedną Fortecę (Herausschuß). Kilkanaście minut później wracające do bazy Fw 190 zaatakowane zostały przez kilkanaście P-47, piloci Luftwaffe nie dali się zaskoczyć i zestrzelili dwa Thunderbolty tracąc jedną maszynę.

Jako ostatnie do walki wkroczyły Messerschmitty Bf 109G należące do III./JG 1, które przy stracie jednego samolotu zestrzeliły jeden bombowiec B-17.

Dnia 11 listopada nad Recklinghausen doszło do bitwy powietrznej pomiędzy I. i II./JG 1, a formacją latających Fortec osłanianych przez duże grupy myśliwców P-38 i P-47. Niemcy zapisali na

base, were attacked by several P-47s. The Luftwaffe pilots were not taken by surprise and shot down two Thunderbolts, losing a single machine.

Messerschmitt Bf 109Gs of III./JG 1 entered into action last, shooting down one B-17 for the loss of one of their aircraft.

November 11 brought a battle over Recklinghausen between I. and II./JG 1 and a Flying Fortress formation escorted by large groups of P-38s and P-47s. The Germans scored three Boeing B-17s shot down and two damaged (HSSs) as well as one P-38 and four P-47s shot down. Their casualties were again heavy, with four pilots killed, three wounded, and eight aircraft completely destroyed.

There was a change of commanders in JG 1 on the same day. The new Kommodore des JG 1 was one of the most famed Luftwaffe fighter unit commanders, Obstlt. Walter Oesau, who had earlier commanded JG 2 Richthofen.

On November 13, II. and III./JG 1 were tasked with engaging American escorts in order to enable other Luftwaffe units to attack the bombers. The mission was only partly successful. Although JG 1 pilots shot down seven P-38s at a cost of only one pilot, there were sufficiently many American fighters to stop also the other German aircraft that were to attack the bombers. It was only



Fw 190A-5 ze Stab/JG 1, który musiał przymusowo wylądować wskutek awarii silnika w pobliżu Donkerbrök dnia 27 września 1943 roku. Statecznik pionowy maszyny pomalowany w całości kolorem białym.

Fw 190A-5 of Stab/JG 1; it force-landed near Donkerbrök on September 27, 1943 due to engine trouble. The fin is all white.

swoje konto trzy zestrzelenia Boeingów B-17, dwa HSS oraz zestrzelenie jednego myśliwca P-38 i czterech myśliwców P-47. Straty własne ponownie okazały się bardzo dotkliwe, zginęło czterech pilotów, rannych zostało trzech, a całkowitemu zniszczeniu uległo osiem samolotów.

Tego samego dnia nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy JG 1. Nowym Kommodore des JG 1 mianowany został jeden z najbardziej znanych dowódców jednostek myśliwskich Luftwaffe, Obstlt. Walter Oesau, który dowodził wcześniej JG 2 Richthofen.

Trzynastego listopada piloci II. i III./JG 1 otrzymali zadanie związania walką amerykańskich myśliwców eskortowych w celu umożliwienia innym jednostkom Luftwaffe zaatakowania bombowców. Plan powiódł się tylko częściowo. Wprawdzie piloci JG 1 zestrzelili siedem P-38, przy stracie zaledwie jednego pilota, ale amerykańskich myśliwców było wystarczająco dużo, aby powstrzymać również pozostałe samoloty niemieckie, które miały zaatakować bombowce. Dopiero podczas przeprowadzonego 90 minut później ataku Fw 190 należących do I./JG 1 niemieckim pilotom udało się zestrzelić jedną Latającą Fortecę.

Po dwutygodniowej przerwie spowodowanej złymi warunkami atmosferycznymi, 26 listopada 1943 roku Brema (Bremen) stała się celem nalotu 505 bombowców USAAF. Tym razem piloci JG 1 ponownie odnieśli duży sukces. Przy stracie jednego pilota zestrzelili siedem i uszkodzili dwa (HSS) bombowce czterosilnikowe. Następnego dnia Amerykanie powtórzyli nalot na Bremę. Tym razem jako pierwsze do akcji weszły Messerschmitty Bf 109G należące do III./JG 1, których zadaniem było związanie walką myśliwców eskortowych. Niemcy zgłosili zestrzelenie ośmiu samolotów nieprzyjacielskich przy stracie trzech pilotów. Pięćdziesiąt minut później nad Meppen formację amerykańską zaatakowały myśliwce II./JG 1, które pomimo interwencji myśliwców eskorty zestrzeliły dwie i uszkodziły (HSS) jedną Fortecę. Interwenujące Thunderbolty zestrzeliły dwa samoloty niemieckie, których piloci: Oblt. Harder i Uffz. Ehrlich zginęli. Nad Bremą do walki włączyły się samoloty I./JG 1. Po jednej Latającej Fortecy zestrzelili Hptm. Grislawski i Lt. Ehlers. W skoncentrowanym ogniu obronnym B-17 dywizjon stracił jednak cztery samoloty i dwóch zabitych pilotów.



Barbas

Lt. Emil Demuth z 3./JG 1.

Lt. Emil Demuth of 3./JG 1.

during a ninety-minute attack made later by Fw 190s of I./JG 1 that German pilots managed to shoot down one Flying Fortress.

After a two-week break caused by bad weather, on November 26 Bremen became the target to 505 USAAF bombers. JG 1 made another great achievement. They shot down seven and damaged (HSSs) four-engined bombers, losing one pilot. Next day the Americans repeated the raid on Bremen. This time Messerschmitt Bf 109Gs of III./JG 1 were the first to go into action in order to engage the escort fighters. The Germans claimed to have shot down eight enemy aircraft for the loss of three pilots. Fifty minutes later the US formation was attacked over Meppen by II./JG 1 fighters, which shot down two and damaged (HSS) one Fortress despite an intervention of the escorts. The intervening Thunderbolts downed two German aircraft, killing both pilots – Oblt. Harder and Uffz. Ehrlich. I./JG 1 machines joined the combat over Bremen. One Flying Fortress fell to each Hptm. Grislawski and Lt. Ehlers. The B-17s' concentrated return fire shot down four aircraft and killed two German pilots.

Lotniska JG 1, 1942-1943 r.
Airfields of JG 1, 1942-1943

0 50 100 150 100 km

*Pisownia nazw miast wg map niemieckich z okresu II wojny światowej.
 Spelling of towns acc. to German WWII maps.*



W ostatnim dni listopada 1943 roku 8 Armia Powietrzna USAAF zaatakowała Solingen. Wkrótce po starciu z lotniska Deelen Focke-Wulf Fw 190A należące do I./JG 1 zaskoczony zostały przez kilkanaście P-47. Podczas krótkiej walki Amerykanie bez strat własnych zestrzelili trzy samoloty niemieckie, dwaj piloci ponieśli śmierć.

Pierwszego grudnia JG 1 wziął udział w próbie odparcia następnego nalotu na Solingen. O godzinie 11.34 bombowce amerykańskie osłaniane przez kilka dywizjonów Thunderboltów zaatakowane zostały przez siedem Fw 190A należących do II./JG 1, które zestrzeliły trzy B-17 przy stracie trzech samolotów i jednego zabitego pilota. Dziesięć minut później na placu boju zjawily się maszyny należące do I./JG 1. W toku kilkunastominutowej walki udało im się zestrzelić pięć latających Fortec, a jedną uszkodzić (HSS). Straty własne ograniczyły się do jednego rannego pilota, który musiał opuścić swoją maszynę na spadochronie.

Dnia 11 grudnia Amerykanie w sile 583 bombowców, eskortowanych przez 388 myśliwców osłony, w tym po raz pierwszy 44 myśliwce typu P-51 Mustang, skierowali się nad Emden. Nad wschodnią Fryzją formację amerykańską zaatakowały maszyny należące do I. i II./JG 1, którym bez strat własnych udało się zestrzelić sześć latających Fortec, a jedną zapisać jako Herausschuß.

W odpieraniu nalotu na Bremę w dniu 16 grudnia 1943 roku w składzie I./JG 1 wziął udział dowódca 2. Staffel Oblt. Rudolf Engleder: „Tego dnia wystartowaliśmy z Dortmundu i nad Den Helder zaatakowaliśmy nadlatującą na wysokości 8000 metrów formację Boeingów. Nasza eskadra, składająca się wówczas z zaledwie sześciu maszyn, uzyskała podczas pierwszego ataku cztery zestrzelenia, dwa z nich przypadły w udziale Ofw. Pifferowi, jedno mnie, a czwarte pilotowi, którego nazwiska nie mogę już sobie teraz przypomnieć.²⁴ Podczas drugiego ataku od przodu otrzymałem trafienie w oszklecie kabiny, jeden z pocisków roztrzaskał przednią szybę pancerną wiatrochronu. Z uwagi na ranę nad lewym okiem oraz liczne odłamki, które trafiły mnie w prawe oko nic nie widziałem. Ofw. Piffer pokierował mnie przez radio nad lotnisko Twente, gdzie dzięki jego wskazówkom udało mi się wylądować na ślepo nie rozbi-

On the last day of November the USAAF 8th Air Force raided Solingen. Shortly after takeoff from Deelen, Focke-Wulf Fw 190As of I./JG 1 were jumped by several P-47s. The Americans shot down three German aircraft without a loss to themselves in a short fight. Two of the downed pilots died.

On December 1 JG 1 participated in an attempt to repulse another raid on Solingen. At 11.34 the American bombers escorted by a few Thunderbolt squadrons were attacked by seven Fw 190As from II./JG 1 which shot down three B-17s for the loss of three aircraft and one killed pilot. Ten minute later I./JG 1 appeared at the battlefield. They managed to shoot down five Flying Fortresses and damage (HSS) one during the several minutes' fight. Their own casualties were confined to one wounded pilot who had to bail out.

On December 11 an American strength of 583 bombers escorted by 388 fighters – with 44 P-51 Mustang fighters among the latter – headed to-



Barbas

Ofw. Anton Piffer z 2./JG 1 przyjmuje gratulacje od personelu naziemnego po zestrzeleniu bombowca B-17 w dniu 4 października 1943 roku.

Ofw. Anton Piffer of 2./JG 1 being congratulated by ground personnel members on having scored a B-17 on October 4, 1943.

²⁴ Był to Uffz. Werner Wiegand.

jając maszyny. Również podczas tej akcji nie założyłem swoich okularów chroniących przed odłamkami i promieniami słońca.”²⁵

W czasie tej akcji piloci I./JG 1 uzyskali łącznie dziewięć zestrzeleń oraz dwa HSS.

Cztery dni później Amerykanie raz jeszcze zaatakowali Bremę. O godzinie 11.45 nad Delmenhorst zgrupowanie Boeingów zaatakowały maszyny należące do I./JG 1. Niemcy zestrzelili trzy Fortece i uzyskali jeden HSS. Sami stracili jednego pilota zabitego i jednego rannego. Kilkanaście minut później Amerykanie zaatakowani zostali przez myśliwce z II./JG 1 i stracili dwa kolejne Boeingi. O godzinie 12.20 bombowce USAAF znajdujące się już nad Morzem Północnym doścignięte zostały przez kilka Messerschmittów Bf 109G z 11./JG 1. Uffz. Hubert Swoboda staranował jeden z B-17, który wpadł do morza w pobliżu Norderney. Pilot niemiecki uratował się skacząc ze spadochronem.

W dniu 22 grudnia 1943 roku miał miejsce ostatni w tym roku dzienny nalot amerykańskich bombowców czterosilnikowych na Niemcy. Celem 574 bombowców osłanianych przez 516 myśliwców eskortowych były miasta Münster i Osnabrück. Około godziny 14.00 samoloty I./JG 1 napotkały w rejonie Osnabrück bombowce należące do 1 i 2 BD otoczone przez liczne myśliwce eskorty. W czasie trwającej kilkanaście minut walki Niemcy, bez strat własnych, zestrzelili po jednym P-38, B-17 i B-24 oraz zanotowali Heraus-schuß B-17. Wkrótce z pomocą swoim kolegom przyszli piloci III./JG 1, którzy przy stracie jednego Messerschmitta Bf 109G zestrzelili jednego Lightninga.

Zupełnie inaczej potoczyła się walka dwunastu Fw 190 należących do II./JG 1, które o godzinie 13.10, na południe od Rheine, zaatakowały dużą formację amerykańską złożoną z kilku „Combat box” osłanianych przez przeszło 150 myśliwców eskortowych. Dziesięciokrotna przewaga liczebna Amerykanów nie pozwoliła Niemcom na zaatakowanie bombowców. Focke-Wulfy związane zostały walką przez myśliwce typu P-38 i poniosły znaczne straty. Myśliwce USAAF zestrzelili samolot, który pilotował Fw. Lehmann. Niemiec

wards Emden. When over East Friesland, the formation was attacked by I. and II./JG 1 machines which shot down six Flying Fortresses for no loss to themselves and scored one for a Heraus-schuß.

2. Staffel commander Oblt. Rudolf Engleder participated in a fight against raiders over Bremen on December 16, 1943: “That day we took off from Dortmund and when over Den Helder, we attacked a Boeing formation at 8,000 m. Our Staffel, which then consisted of only six machines, scored four victories in the first pass, two being credited to Ofw. Piffer, one to myself, and the fourth to a pilot whose name I can't remember now.”²⁴ During our second pass I took a hit on the canopy, one of the bullets breaking the front pane of the windshield. I couldn't see anything for a wound above my left eye and numerous pieces that had hit my right eye. Ofw. Piffer directed me by radio to Twente airfield, where I managed to make a blind landing without crashing the aircraft. During this sortie I had also failed to put on my glasses for protection against the sun and slivers.”²⁵

I./JG 1 scored a total of nine kills and two HSSs in this combat.

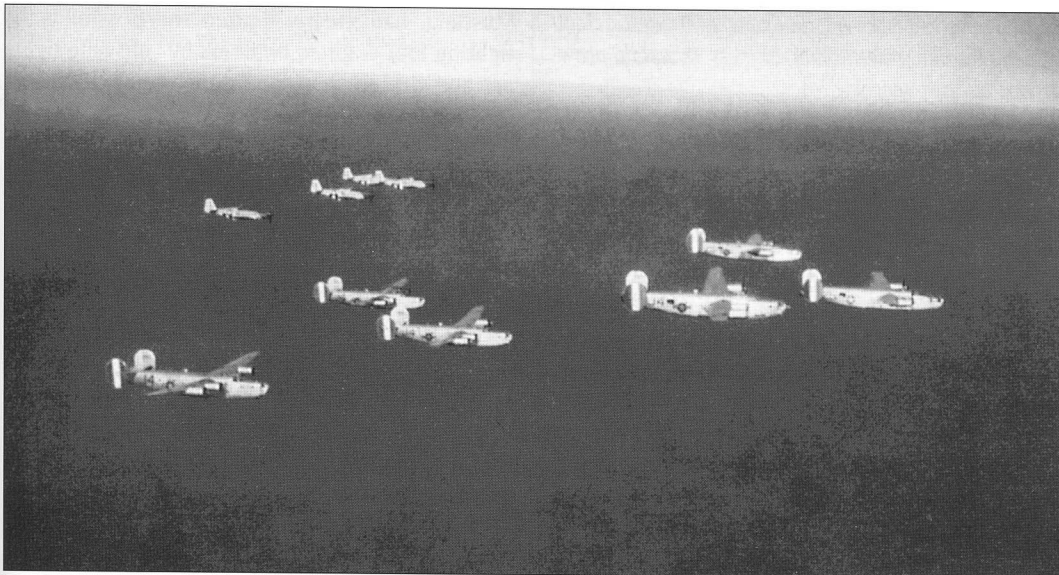
Four days later the Americans raided Bremen once again. At 11.45 a group of Boeings was attacked over Delmenhorst by I./JG 1 aircraft. The Germans shot down three Fortresses and scored one HSS. They themselves had one pilot killed and one wounded. Several minutes later the Americans were attacked by II./JG 1 fighters and lost two further Boeings.

At 12.20 the USAAF bombers, now over the North Sea, were caught by a few Messerschmitt Bf 109Gs of 11./JG 1. Uffz. Hubert Swoboda rammed one of the B-17s, shooting it down into the sea off Norderney. The German pilot saved himself by bailing out.

The year's last daylight raid on Germany by US four-engined bombers took place on December 22. The 574 bombers escorted by 516 escort fighters were targeting the cities of Münster and Osnabrück. About 14.00, I./JG 1 aircraft encountered the 1 BD and 2 BD bombers surrounded by numerous escorts over Osnabrück. The Germans shot down one P-38, a B-17 and a B-24 for no

²⁴ It was Uffz. Werner Wiegand.

²⁵ Prien..., op. cit., page 562. Rudolf Engleder spent two months in the hospital. Despite his severe wounds, he did not lose his sight and recovered.



Via Autor

Bombowce typu Consolidated B-24 Liberator lecą nad Morzem Północnym nad Niemcy. Na drugim planie klucz najniebezpieczniejszych myśliwców USAAF – North American P-51 Mustang.

Consolidated B-24 Liberator bombers flying over the North Sea en route to Germany. In the background, an element of the USAAF's most dangerous fighters – North American P-51 Mustangs.

zdołał jednak bezpiecznie opuścić maszynę skacząc na spadochronie. Podczas wykonywania uniku dowódca 6. Staffel Hptm. Harry Koch zderzył się ze swoim bocznym Uffz. Mietho. Koch poniósł śmierć, jego boczny miał więcej szczęścia i uratował się skokiem na spadochronie. Jedynym sukcesem w tej walce było zestrzelenie Lightninga przez Fw. Pflugsta z 8./JG 1.

Rok 1943 okazał się bardzo trudny dla JG 1, który musiał zmagać się z coraz szybciej rosnącą przewagą ilościową i jakościową lotnictwa amerykańskiego. Wprowadzenie w szerokim zakresie myśliwców eskortowych, początkowo typu P-47 Thunderbolt i P-38 Lightning, a pod koniec roku również doskonałych P-51 Mustang ograniczyło w znacznym stopniu możliwości zwalczania czterosilnikowych bombowców przez myśliwce Luftwaffe i przysporzyło im dodatkowych ciężkich strat osobowych i materiałowych.

Nastroj pilotów JG 1 na koniec 1943 roku najlepiej oddają wspomnienia Oblt. Eberharda Buratha z 4./JG 1: „Zbliżał się Sylwester 1943 roku. Wspominałem ubiegłoroczną zabawę w Mönchengladbach. Cóż to było za święto! Pięknie się wyszumieliliśmy, konsumpcja alkoholu była gigantyczna. Wszystko co można było wystrzelić w nocne niebo,

loss to themselves and scored a Herausschuß on a B-17. Soon, III./JG 1 pilots arrived to help their comrades, shooting down a Lightning for the loss of one Messerschmitt Bf 109G.

Quite different was the outcome of a fight of twelve Fw 190s of II./JG 1 south of Rheine which attacked at 13.10 a large American formation of a few combat boxes escorted by over 150 fighters. The ten-fold American advantage did not let the Germans attack the bombers. The Focke-Wulfs were engaged by P-38s and sustained heavy losses. The USAAF fighters shot down Fw. Lehmann's aircraft, but the German managed to leave the aircraft safely by bailing out. Commander of 6. Staffel Hptm. Harry Koch collided with his wingman Uffz. Mietho while making an evasive action. Koch died. His wingman was more fortunate and saved himself by bailing out. The only success in this fight was a victory over a Lightning shot down by Fw. Pflugst of 8./JG 1.

The year 1943 had proved very hard to JG 1, which had had to combat with the ever faster growing advantage of the American air forces in both number and quality. The extensive use of escort fighters, initially the P-47 Thunderbolt and P-38 Lightning, and now also the excellent P-51

zostało wystrzelone. A „rzodkiewka”²⁶ wystrzelona z dachu baraku przez komin do mesy wywołała prawdziwą, ognistą sensację.

Teraz wylądowałem w II./JG 1; czyż nie należałoby i tutaj urządzić podobnej zabawy? No pewnie, przecież w lotnictwie zawsze się hucznie świętuje. Odpowiednio wcześniej rozpoczęliśmy tankowanie naszych „zbiorników”. Koniak, wódka, wino; wlewaliśmy w siebie wszystko, co było cieczią i zawierało procenty. Nastrój poprawiał się bardzo szybko. Zbliżała się północ. Razem z Lt. Deppe wybraliśmy się na obchód kwater trącając się kieliszkami ze wszystkimi napotkanymi. „Gdzie jest dowódca dywizjonu?”²⁷ Jest przecież jednym z nas i musi się wspólnie z nami zabawić. Na myśl o nim zalewała mnie nieco krew. Kiedy 21 grudnia 1943 roku mianowany zostałem do stopnia Oberleutnant i chciałem urządzić typową lotniczą fetę, otrzymałem od niego lodowatą odpowiedź: „W końcu nie jest to aż tak ważne!”. Rozchodząca się ogniście po całym cieie i wchodząca do głowy zawartość mojego żołądka na nowo rozbudziła urazę. Podkradliśmy się do drzwi kasyna i zaczęliśmy nasłuchiwać. Do naszych uszu doszły strzępki poważnego noworocznego przemówienia dowódcy dywizjonu. I to ma być Sylwester? Trzeba im pokazać jak wygląda prawdziwy ubaw! Mój niezbyt już ostry wzrok omiótł korytarz – jest, gaśnica to był właściwy instrument. Zdjęcie jej ze ściany i odbezpieczenie to była chwila. Cichutko nacisnąłem klamkę przy drzwiach i na „Już!” drzwi się otworzyły. Gęsty strumień piany oblał dowódcę od stóp do głowy. Z prawej skoczył w moją stronę Maj. Bär – zmiana celu; i on dostał solidną porcję, teraz uratować nas mogła już tylko szybka ucieczka, taki to był lotniczy Sylwester!

Jednak nasze niebezpieczne dla otoczenia instynkty nie zostały jeszcze w pełni zaspokojone. Jak Max i Moritz wałęsaliśmy się przez kwatery. W pewnym momencie uzbrojeni w kolorową świecę dymną stanęliśmy przed oknem pokoju dowódcy dywizjonu. Sprytnie otworzyliśmy okno, odpaliliśmy świecę, wrzuciliśmy ją do środka i umknęliśmy w pośpiechu.

W Nowy Rok rozpoczęła się prawdziwa gadania. Wszystkie rzeczy dowódcy, włącznie ze szcoteczką do zębów i skarpetkami były zafarbowane na intensywny i soczysty fiolet. Winnych szybko odnalazio-

Mustang, had greatly limited the possibility of fighting four-engined bombers by Luftwaffe fighters and caused them additional heavy losses of personnel and equipment.

The moods of JG 1 pilots at the end of 1943 is best reflected by 4./JG 1's Oblt. Eberhard Burath's memoirs: "The New Year's Eve of 1943 was coming. I remembered the previous year's party in Mönchen-Gladbach. That was the party! We had celebrated festively, the alcohol consumption had been gigantic. All that could have been fired into the night sky had been fired. And the "Radieschen"²⁶ fired from the roof of the barrack into the mess through the chimney had caused a real hot sensation.

Now I had landed in II./JG 1. Shouldn't we organize a similar party here, too? Sure. We always celebrate festively in the air forces. We began to 'fill our tanks' quite early. Cognac, vodka, wine – we consumed anything that was liquid and 'drinkable'. The moods were improving very quickly. Midnight was approaching. Me and Lt. Deppe took a tour of all the quarters, drinking with everyone we met. 'Where's the Gruppe commander?'²⁷ He was one of us and must party with us. The thought of him actually got my goat a bit. When I had been promoted to Oberleutnant on December 21, 1943 and wanted to make a typical air force celebration, I had heard his cold reply: 'After all, it's not that important!'. The contents of my stomach, spreading hot through my entire body and now also entering my head, had excited my anger anew. We sneaked to the door of the casino and listened. We caught fragments of a serious New Year speech by the Gruppe commander. He called this a New Year party? They must see what the real fun looked like! My now not very quick eyes swept the corridor. There it is – a fire extinguisher was the right tool. Taking it off the wall and unlocking was just a matter of a second. I quietly pressed the door handle and – ready, steady, go! The door opened. The thick foam spilled on the commander, covering him from feet to toes. Maj. Bär sprang to me from the right – a change of target – he also took a good portion of foam. Now only quick evacuation could save us. That was the New Year's Eve in the air forces!

But our dangerous instincts had not been fully satisfied yet. Like Max and Moritz, we roamed around

²⁶ Radieschen (niem.) w żargonie Luftwaffe czerwona rakietka sygnałowa.

²⁷ Dowódcą II./JG 1 był w tym czasie Hptm. Walter Hoeckner.

²⁶ (Ger.) Radieschen – radish, Luftwaffe slang for a red flare.

²⁷ The commander of II./JG 1 at the time was Hptm. Walter Hoeckner.



Barbas

Messerschmitt Bf 109G-6/R6, który pilotował dowódca III./JG 1 Hptm. Friedrich Eberle, jesień 1943 roku. Samolot posiada biały ster kierunku oraz wąską spiralę na kołpaku śmigła. Pod skrzydłami gondole mieszczące działka MG 151 kalibru 20 mm. Uwagę zwraca nowy typ osłony kabiny „Erla-Haube”.

Messerschmitt Bf 109G-6/R6 flown by commander of III./JG 1 Hptm. Friedrich Eberle, autumn of 1943. It has a white rudder and a narrow spiral on the spinner. Under the wings are pods with 20 mm MG 151 cannons. Note the new Erla-Haube canopy.

no – jako jedyny paliłem cygara, a niedopałek jednego z nich odnaleziono na parapecie okna dowódcy. Dowody były przytłaczające, a obaj sprawcy zostali wykryci. Mieliśmy ponieść konsekwencje naszego uczyнку, które szybko się pojawiły.

Podczas urlopu w Hamburgu nadszedł telegram. Wezwanie przed sąd wojenny w Arnhem. Czasami wszystko szło naprawdę szybko. Obaj grzesznicy stanęli przed sędzią, aby złożyć swoje zbrodnicze zeznania. Czy czasem przez twarz sędziego nie przemknął się nikły uśmiezek? Sąd udał się na naradę. Niespokojne minuty trwoźnego oczekiwania – degradacja czy może nawet twierdza? Powoli mieliśmy już „pełne gacie”. Sąd pojawił się w celu odczytania wyroku. Grzesznicy posłali w jego stronę przestraszone spojrzania. „W imieniu Führera: Oskarżeni zostali uniewinnieni, ponieważ nie można im było postawić zarzutu, który powinien być rozpatrywany przed sądem wojennym.”

Spojrzeliliśmy w twarz sędziemu, czyż w kącikach jego ust nie czaił się szyderczy uśmiech? Czyżbyśmy byli wyłącznie łobuziakami, a nie przestępcami wojennymi? „Dowódcy dywizjonu należy się od pozwanych odszkodowanie w wysokości 700 RM, posiedzenie sądu zostaje zamknięte.”

Rytm naszych serc wrócił do normy, nie pozostało nam nic innego, jak tylko udać się do najbliższej

the quarters. After some time, armed with a color smoke flare, we approached the window of the Gruppe commander's room. We skillfully opened the window, fired the flare, threw it inside, and escaped quickly.

On the New Year's Day we faced the real music. All the commander's accessories, including the toothbrush and socks, had been dyed an intensive deep violet. The culprits were quickly discovered – I was the only cigar smoker, and one fag end had been found on the commander's window sill. The evidence was very strong and we were to bear the consequences of our deed, which came soon.

I received a message during my leave in Hamburg – a summons to the court martial in Arnhem. Sometimes things would go really fast. Both sinners stood before the court in order to give evidence on their crime. Wasn't that an almost unnoticeable smile on the judge's face? The jury went out. Tense minutes of fearful waiting – will it be degradation or perhaps even prison? We were gradually kind of wetting our pants. The jury returned to announce the sentence. The sinners turned their scared eyes in that direction. “In the name of the Führer: The accused have been found not guilty because there are no accusations which should be considered by the court martial.”

We looked at the judge – wasn't there a scornful little smile hidden in his face? Were we just bad boys

knajpy. Jeszcze przez długi czas dowódca nosił zafarbowaną na fioletowo czapkę.

Ten wzmocniony alkoholem, zwierzęcy wybuch nieokiełznanej woli życia może zobrazować nasz, a może tylko mój, nastrój w tamtym czasie.

Promieniujących na zewnątrz szczęśliwców z pierwszych lat wojny już nie było, albo zginęli, albo też utracili swój blask. Niesłychany nacisk, który niosły za sobą coraz trudniejsze walki, zahartował nas wszystkich. Kto nie chciał załamać się przeżyciami spadającymi na nasze młode, jeszcze nie w pełni dojrzałe umysły, oraz smutkiem po śmierci tak wielu przyjaciół, musiał otoczyć wewnętrzną sferę swoich uczuć mocnym pancerzem, który nie przepuszczał do środka żadnych straszliwych obrazów rzeczywistości. Nie mógł przepuścić widoku poszarpanego ciała człowieka, który jeszcze przed godziną wylegiwał się obok na leżaku, ani też smutku czy strachu. Tylko w ten sposób można było utrzymać wolę walki i gotowość do działania. Brakowało nam już spokoju, coraz rzadsze były dowcipy, ale pomimo zszarpanych nerwów każdy z nas nosił w sobie mocne postanowienie przewyciężenia strachu i dalszego wykonywania swoich obowiązków nawet w obliczu śmierci. Dopiero kiedy widzieliśmy w powietrzu wroga i rozpoczynała się walka wszystkie uczucia się wyłączały, a człowiek stawał się maszyną do zabijania. Wówczas działaliśmy na „doładowaniu”. Wkrótce po lądowaniu wszystko powracało i człowiek z radości, że ciągle żyje, dopadał butelkę koniaku.

Nikt jeszcze nie zastanawiał się nad tym, iż możemy przegrać wojnę. Czasami pozwalaliśmy sobie jedynie na krytykę „góry”: „Powinni w końcu choć raz podnieść dupy zza biurka i wznieść się w powietrze, a nie tylko przyglądać się wszystkiemu z daleka, choć raz samemu wlecieć w zaporę ognia obronnego, wtedy nie darliby tak głośno mordy.” Byliśmy gotowi walczyć dalej, co stanowiło nasz obowiązek.²⁸

Tragiczne zmagania z wielokrotnie przewyższającym ich liczebnie wrogiem w roku 1944 oraz walka na dwa fronty w roku 1945 stanowią treść kolejnej części opowiadania o pilotach Jagdgeschwader 1.²⁹

KONIEC

²⁸ Prien..., op. cit. str. 572-574.

²⁹ Murawski Marek J., Jagdgeschwader 1 „Oesau” 1944-1945, Lublin 2002.

and not war criminals? ‘The defendants will pay the Gruppe commander 700 RM damages. The court session is over.’”

The beating of our hearts returned to its normal rate. There was nothing better to do than go to the nearest pub. The commander would wear his violet-dyed hat for a long time.

That bestial show of an untamed joy of living, strengthened by alcohol, can reflect our moods, or perhaps only mine, at that time.

There were no more happy faces of the first years of the war – they had either died or lost the shine. The incredible pressure of the more and more difficult combat had hardened all of us. He who did not want to break down over the experiences of our young, not fully developed minds and the sorrow after the deaths of so many friends had to put strong armor on the sphere of his feelings so as not to let any terrible images of the reality in. He could not omit the sight of sorrow or fear or a ripped body of a man who had just an hour ago been lying on a beach chair next to him. It was only in this way that one could maintain the will to fight and readiness to act. We missed peacefulness, jokes were rare, but despite torn nerves everyone had inside him a strong determination to fight his fear and continue to perform his duty even in the face of death. Only when we saw an enemy in the air and fighting began did we switch off all of our feelings, the man becoming a killing machine. We were having a ‘boost’ then. Shortly after landing everything returned and man took a bottle of cognac for the joy that he was still alive.

Nobody was then thinking that we could lose the war. Only at times we expressed some criticism of the “top brass”: ‘They should at last move their asses from behind the desks and get airborne and not just watch everything from a distance. They should at least once fly into a defensive firewall. They would then shut their mouths.’ We were ready to fight on, which was our duty.²⁸

The dramatic combat with a many times more numerous enemy in 1944 and the war on two fronts in 1945 are described in the other part of the story of the pilots of Jagdgeschwader 1.²⁹

THE END

²⁸ Prien..., op. cit., pages 572-574.

²⁹ Murawski Marek J., Jagdgeschwader 1 “Oesau” 1944-1945, Lublin 2002.

Obsada personalna JG 1 od 12.11.1939 r. do 31.12.1943 r. JG 1 personnel from 12.11.1939 to 31.12.1943

Stopień, imię i nazwisko / Rank and full name	od / from	– do / to
Dowódcy pułku		
Obstlt. Carl Schumacher	12.11.1939	– 05.01.1942
Maj. Erich von Selle	06.01.1942	– 27.08.1942
Obstlt. Dr. Erich Mix	31.08.1942	– 31.03.1943
Obstlt. Hans Philipp	01.04.1943	– 08.10.1943
Maj. Hermann Graf	10.10.1943	– 10.11.1943
Obst. Walter Oesau	12.11.1943	– 31.12.1943
I. Gruppe		
Obstlt. Dr. Erich Mix	?.09.1941	– ?.08.1942
Oblt. Paul Stolte	?.08.1942	– ?.09.1942
Hptm. Günther Beise	?.09.1942	– 31.03.1943
Maj. Fritz Losigkeit	01.04.1943	– ?.05.1943
Hptm. Emil Rudolf Schnoor	15.05.1943	– 31.12.1943
II. Gruppe		
Hptm. Hans von Hahn	27.08.1940	– ?.06.1942
Oblt. Detlev Rohwer	20.06.1942	– ?.10.1942
Maj. Herbert Kijewski	?.10.1942	– 16.04.1943
Hptm. Dietrich Wickop	?.05.1943	– 06.05.1943
p.o. Hptm. Robert Olejnik	?.05.1943	– 28.06.1943
Hptm. Walter Hoeckner	28.06.1943	– 31.12.1943
III. Gruppe		
Hptm. Herbert Kijewski	06.02.1942	– ?.10.1942
p.o. Hptm. Emil Rudolf Schnoor	?.10.1942	– ?.11.1942
Maj. Walter Spies	?.11.1942	– 31.03.1943
Maj. Karl-Heinz Leesmann	01.04.1943	– 25.07.1943
Hptm. Robert Olejnik	26.07.1943	– 08.10.1943
Hptm. Friedrich Eberle	09.10.1943	– 31.12.1943
IV. Gruppe		
Hptm. Günther Scholz	?.01.1942	– ?.03.1942
Hptm. Fritz Losigkeit	?.03.1942	– 01.04.1943

Zwycięstwa powietrzne JG 1 w 1943 r. JG 1's aerial victories in 1943

Jednostka / Unit	Liczba zwycięstw powietrznych / Number of victories
Stab/JG 1	4
I./JG 1	182
II./JG 1	177
III./JG 1	59
Łącznie / Total:	422

Straty JG 1 w 1943 r. / JG 1's losses in 1943

Jednostka / Unit	Straty osobowe / Personnel losses			Zniszczone samoloty / / Destroyed aircrafts
	Zabici / Killed	Zaginieni / Missing	Ranni / Wounded	
Stab/JG 1	1	0	1	1
I./JG 1	39	0	28	83
II./JG 1	33	0	17	78
III./JG 1	32	6	20	72
Łącznie / Total:	105	6	66	234

Piloci JG 1

Hptm. Heinz KNOKE. Urodził się 24 marca 1921 roku w Hameln, służbę w Luftwaffe rozpoczął 15 listopada 1939 roku, w połowie sierpnia 1940 roku otrzymał licencję pilota i został przydzielony do Jagdfliegerschule 1 w Werneuchen. W dniu 1 października 1940 roku otrzymuje stopień Fähnrich, 2 stycznia 1941 roku rozpoczyna służbę w 1. Staffel ErgGr./JG 52 w Krefeld, a 23 maja 1941 roku otrzymuje przydział do jednostki bojowej – 6./JG 52 stacjonującej w Ostendzie. Pomiedzy 22 czerwca a 2 lipca 1941 roku walczy w składzie tej jednostki na froncie wschodnim.

Następnie przeniesiono do nowotworzonego I./JG 1. Swoje pierwsze zwycięstwo powietrzne uzyskuje 5 marca 1942 roku zestrzeliwując u wybrzeża Norwegii rozpoznawczą wersję Spitfire. Dnia 24 lutego 1943 roku zestrzeliwuje swój pierwszy bombowiec czterosilnikowy – B-24 Liberator, jest to jego czwarte zwycięstwo powietrzne. W dniu 22 marca 1943 roku udaje mu się zniszczyć Boeinga B-17 zrzucając na niego 250 kg bomby, co wzbudziło sensację i zainteresowanie jego pomysłem w naczelnym dowództwie Luftwaffe. Od 1 maja 1943 roku do 29.04.1944 roku dowodzi 5./JG 11. Tego dnia zostaje ranny w walce powietrznej z Thunderboltami. Po długim leczeniu i rekonwalescencji 13 sierpnia 1944 roku obejmuje dowodzenie III./JG 1. Walczy na froncie inwazyjnym we Francji, gdzie zestrzeliwuje sześć myśliwców alianckich. W dniu 9 października 1944 roku na skutek sabotażu czeskiego ruchu oporu odnosi ciężkie rany w wypadku samochodowym. Nie wraca już do latania bojowego. Dnia 27 kwietnia 1945 roku otrzymuje Krzyż Rycerski. Łącznie wykonuje przeszło 400 lotów bojowych, zestrzeliwuje 33 samoloty (w tym 19 czteromotorowców). Po wojnie wydał wspomnienia przetłumaczone na kilka języków.¹

¹ Wydanie polskie: Knoke Heinz, Walczyłem dla Führera, Wydawnictwo L&L, Gdańsk 2002.

JG 1 pilots



Hptm. Heinz KNOKE. Born on March 24, 1921 in Hameln; entered Luftwaffe service on November 15, 1939; obtained pilot's certificate in mid-August 1940 and was assigned to Jagdfliegerschule 1 at Werneuchen. Promoted to Fähnrich on October 1, 1940, began service with 1. Staffel ErgGr./JG 52 at Krefeld on January 2, 1941; on May 23, 1941 received assignment to a combat unit – 6./JG 52 stationed at Ostend. From June 22 to July 2, 1941 fought at the eastern front in this unit's ranks. He was then moved to the new-formed I./JG 1. His first aerial victory came

on March 5, 1942 – it was a reconnaissance Spitfire shot down off the Norwegian coast. On February 24, 1943 he shot down his first four-engined bomber – a B-24 Liberator – for his fourth victory. On March 22, 1943 he managed to destroy a Boeing B-17 by dropping on it a 250 kg bomb, which became a great sensation and caused interest in his idea at the Luftwaffe HQ. From May 1, 1943 till April 29, 1944 commanded 5./JG 11. On that day he was wounded while fighting Thunderbolts. After a long treatment and recovery period, he took command of III./JG 1 on August 13, 1944. He fought at the invasion front in France, where he shot down six Allied fighters. He suffered bad injuries in a car accident on October 9, 1944 owing to the Czech Resistance's sabotage. He never returned to combat flying. On April 27, 1945 received the Knight's Cross. In total, he completed over 400 sorties, shooting down 33 aircraft (including 19 'viermots'). After the war he published his memoirs, translated into several languages.

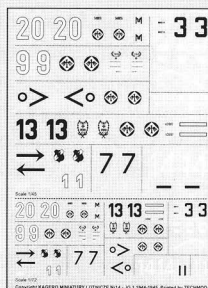
Obstlt. Hans PHILIPP. Urodził się 17 marca 1917 roku w Meißen (Miśnia) w Saksonii, karierę w Luftwaffe rozpoczął jako pilot bombowca nurkującego, od 1 lipca 1938 roku służy w I./JG 138. Pierwsze zwycięstwo powietrzne uzyskuje jako pilot I./JG 76 w dniu 5 września 1939 roku. Jego ofiarą pada polski myśliwiec PZL P 11c. Siedem kolejnych zestrzeleń zapisuje na swoje konto podczas walk na zachodzie Europy w roku 1940. Dnia 26 sierpnia 1940 roku obejmuje dowództwo 4./JG 54. Do końca roku 1940 odnosi 15 zwycięstw powietrznych nad myśliwcami RAF. Po uzyskaniu 20 zwycięstwa powietrzego, w dniu 22 października 1940 roku zostaje udekorowany Krzyżem Rycerskim. Wiosną 1941 roku wziął udział w walkach na Bałkanach, gdzie zestrzelił 2 jugosłowiańskie Messerschmitty Bf 109. Od 22 czerwca 1941 roku walczy w Rosji. Konto jego zwycięstw powietrznych błyskawicznie rośnie. Po zestrzeleniu 62 samolotu otrzymuje w dniu 24 sierpnia 1941 roku wieniec liści dębowych do Krzyża Rycerskiego, po 82 zwycięstwie powietrznym udekorowany został dnia 12 marca 1942 roku mieczami do Krzyża Rycerskiego. Od 15 lutego 1942 roku obejmuje dowództwo I./JG 54. Jako czwarty pilot myśliwski Luftwaffe w dniu 31 marca 1942 roku uzyskuje 100 zwycięstwo powietrzne. Rok później, w dniu 17 marca 1943 roku, jako drugi pilot myśliwski Luftwaffe zapisuje na swoim koncie 200 zwycięstwo powietrzne. Z dniem 1 kwietnia 1944 roku obejmuje dowództwo JG 1. W dniu 8 października 1943 roku ginie nad Nordhorn, w walce powietrznej z przeważającymi liczebnie amerykańskimi myśliwcami eskortowymi typu P-47 Thunderbolt. Łącznie wykonał przeszło 500 lotów bojowych, zestrzelił 206 maszyn nieprzyjacielskich (z tego 29 na Zachodzie).



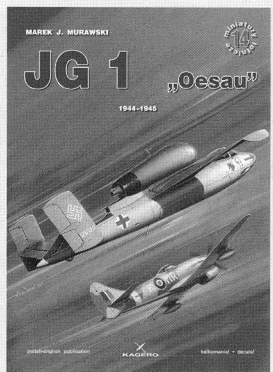
Obstlt. Hans PHILIPP. Born on March 17, 1917 in Meißen, Saxony. Began a Luftwaffe career as a dive-bomber pilot. As of July 1, 1938 served with I./JG 138. The first aerial victory came while he was a I./JG 76 pilot on September 5, 1939 – a Polish PZL P 11c fighter. Further seven shootdowns came during fights in West Europe in 1940. On August 26, 1940 took command of 4./JG 54, scoring 15 victories over RAF fighters by the end of 1940. On scoring the 20th victory, he was awarded the Knight's Cross on October 22, 1940. In the spring of 1941

took part in fights in the Balkans, where he shot down 2 Yugoslavian Messerschmitt Bf 109s. As from June 22, 1941 fought in Russia. His score rose in a flash – on scoring his 62nd aircraft he was awarded the Oak Leaves on August 24, 1941, and the Swords on March 12, 1942, on scoring his 82nd. On February 15, 1942 took command of I./JG 54. On March 31, 1942 became the fourth Luftwaffe fighter pilot to score a 100th victory. One year later, on March 17, 1943, he was the second Luftwaffe fighter to score a 200th victory. On April 1, 1944 took command of JG 1. He died on October 8, 1943 over Nordhorn in a fight with more numerous US P-47 Thunderbolt escort fighters. His total was over 500 sorties with 206 enemy aircraft shot down (29 of these in the West).

POLECAMY • WE RECOMMEND



www.kagero.pl
marketing@kagero.pl



Plansze barwne

Pierwszymi samolotami stanowiącymi wyposażenie JG 1 były Messerschmitty Bf 109E. Maszyny te malowane były początkowo na górnych powierzchniach skrzydeł, stateczników poziomych i kadłuba w dwubarwny kamuflaż złożony z ostro łamanych plam w kolorach RLM 71 Dunkelgrün (ciemny zielony) i RLM 02 Grau (szary). Dolne powierzchnie skrzydeł, stateczników poziomych oraz spód i boki kadłuba w kolorze RLM 65 Hellblau (jasny niebieski). W połowie 1940 roku kamuflaż ten zmodyfikowano poprzez naniesienie na boki kadłuba nieregularnych plamek w kolorach RLM 02/70. Nowe samoloty dostarczane do jednostki od października 1940 roku pomalowane były nowymi kolorami kamuflażu. Na górnych powierzchniach kolory RLM 70/02 zastąpione zostały przez farby RLM 74 Graugrün (szaro zielony) i RLM 75 Grauviolet (szaro fioletowy), natomiast na dolnych i bocznych powierzchniach zamiast farby RLM 65 stosowano kolor RLM 76 Lichtblau (świecisty niebieski). Takim zestawem barw malowane były zarówno samoloty Messerschmitt Bf 109E późnych serii produkcyjnych, jak również Messerschmitty Bf 109F, G oraz Focke-Wulfy Fw 190A.

Dodatkowymi elementami kolorystycznymi były różnego typu oznaczenia szybkiej identyfikacji. W JG 1 najczęściej spotykane były następujące zestawy takich oznaczeń: kolor żółty – spód osłony silnika lub też sporadycznie cała osłona silnika oraz ster kierunku, kolor biały – usterzenie pionowe, biało czarne pasy – osłona silnika, biało czarna szachownica – osłona silnika (1./JG 1), czerwono czarna szachownica – osłona silnika (2./JG 1) oraz żółto czarna szachownica – osłona silnika (3./JG 1). Na bokach kadłuba malowano oznaczenia lub numery taktyczne w kolorach przyporządkowanych do poszczególnych eskadr. W przedniej części kadłuba umieszczano zwykle godła pułku, dywizjonu lub eskadry uzupełniane czasami godłami osobistymi pilotów. Na sterze kierunku pojawiały się oznaczenia związane z sukcesami osiągniętymi przez pilotów, zwykle w formie pionowych belek w kolorze białym lub czarnym.

1. Focke-Wulf Fw 190A-5Y, W.Nr. 7328, „czarna 1” z II./JG 1, pilot: dowódca II. Gruppe Hptm. Dietrich Wickop, lotnisko Leeuwarden, maj 1943 roku. Samolot w typowym malowaniu złożonym z kolorów RLM 74/75/76. Dolna część osłony silnika czerwona. Przednia część kołpaka

Camouflage patterns

The first JG 1 aircraft were Messerschmitt Bf 109Es. These machines were initially painted to a two-color “splinter” scheme of RLM 71 Dunkelgrün (dark green) and RLM 02 Grau (grey) on the upper surfaces of wings, horizontal stabilizers and fuselage. The lower surfaces and fuselage sides were RLM 65 Hellblau (light blue). In mid-1940 this scheme was modified by addition of RLM 02/70 mottling on the fuselage sides. New aircraft as delivered to the unit from October 1940 carried a new color set, the upper surfaces’ RLM 70/02 being replaced by RLM 74 Graugrün (grey-green) and RLM 75 Grauviolet (grey-violet), while the bottom and side RLM 65 being replaced by RLM 76 Lichtblau (bright blue). This set of colors was used for Messerschmitt Bf 109Es of the late series as well as Messerschmitt Bf 109Fs and Gs and Focke-Wulf Fw 190As.

Additional color items were various rapid identification markings. The most often used schemes of such markings with JG 1 were: yellow – bottom of engine cowling or occasionally the entire cowling and rudder; white – vertical tail unit; black and white bands – engine cowling; black and white checkerboard – engine cowling (1./JG 1); black and red checkerboard – engine cowling (2./JG 1); black and yellow checkerboard – engine cowling (3./JG 1). Tactical markings or numbers were painted on fuselage sides in colors assigned to individual Staffeln. The front fuselage usually carried the Geschwader, Gruppe or Staffel emblem plus sometimes the pilot’s personal emblem. The rudder provided space for markings related to pilots’ victories, usually in the form of vertical bars in black or white.

1. Focke-Wulf Fw 190A-5Y, W.Nr. 7328, “black 1” of II./JG 1, pilot: II. Gruppe commander Hptm. Dietrich Wickop, Leeuwarden airfield, May 1943. RLM 74/75/76 standard camouflage. Bottom of cowling red. Front part of spinner white. Tactical number and horizontal bar (standing

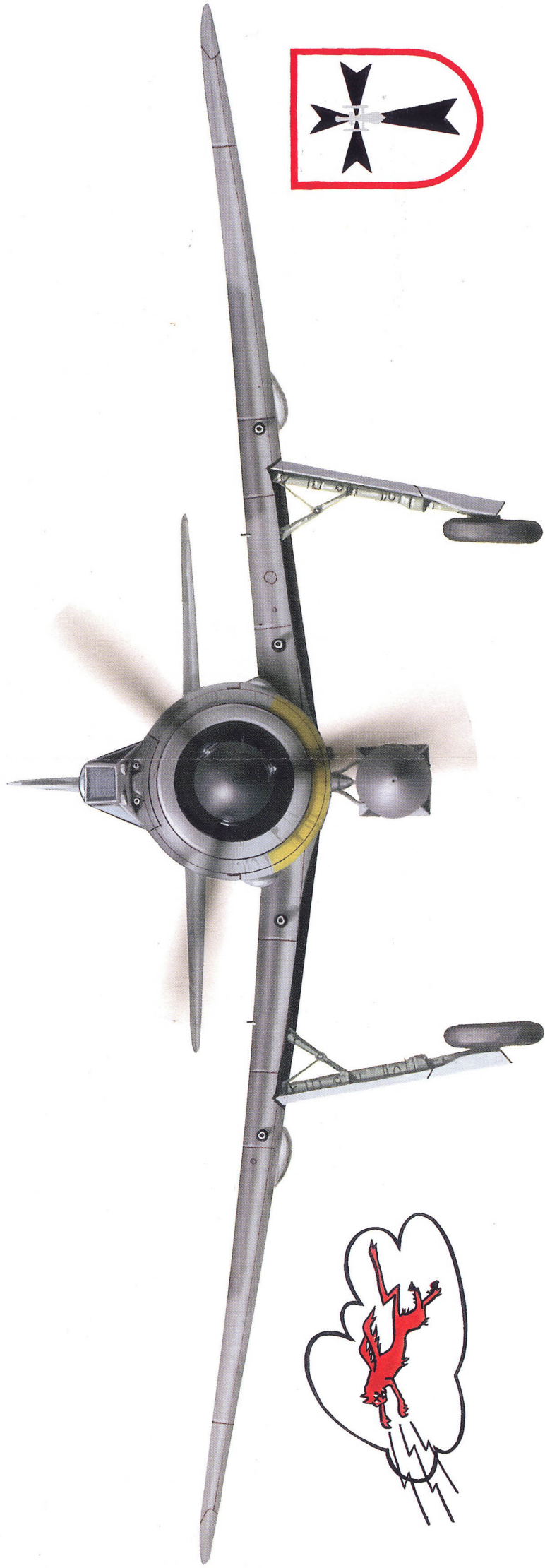
śmigła biała. Numer taktyczny oraz pozioma belka oznaczająca przynależność maszyny do II. Gruppe czarne w białej obwódce. Po obu stronach osłony silnika namalowano godło eskadry czerwonego smoka. Pod kabiną godło osobiste pilota, lecąca mewa.

- Focke-Wulf Fw 190A-5, W.Nr. 41 0012**, „czarne <-+>”, z Geschwaderstab JG 1, lotnisko Deelen, wrzesień 1943 roku. Samolot w fabrycznym malowaniu złożonym z kolorów RLM 74/75/76. Dolna część osłony silnika czerwona, kołpak śmigła RLM 70. Statecznik pionowy biały. Pod kabiną godło sztabu pułku, trzy samoloty połączone łańcuchem na czerwono biało czerwonej tarczy. Oznaczenia taktyczne w kolorze czarnym z białą obwódką.
- Focke-Wulf Fw 190A-4**, „biała 2” z 1./JG 1, lotnisko Deelen, kwiecień 1943 roku. Maszyna w malowaniu fabrycznym RLM 74/75/76. Dolna część osłony silnika żółta. Numer taktyczny biały z czarną obwódką. Ponieważ wiosną 1943 roku IV./JG 1 przemianowany został na I./JG 1 na masce silnika pozostało godło 7./JG 1, a za kadłubowym krzyżem widoczny ślad po zamalowanym okręgu stanowiącym taktyczne oznaczenie samolotów należących do IV. Gruppe. Samolot ten używany był do zrzucania bomb o wagi 250 kg na nadlatujące formacje czterosilnikowych bombowców USAAF.
- Focke-Wulf Fw 190A-4**, „żółta 1” z 9./JG 1, pilot: dowódca eskadry Oblt. Werner Gutowski, lotnisko Leeuwarden, wiosna 1943 roku. Samolot w standardowym malowaniu złożonym z kolorów RLM 74/75/76. Dolna część osłony silnika żółta. Numer taktyczny żółty w czarnej obwódce. Kołpak śmigła RLM 70. Pod wiatrochronem kabiny godło pułku, za kadłubowym krzyżem godło eskadry z napisem „Wer zuerst schießt, hat mehr vom Leben” (Kto pierwszy strzela, dłużej żyje).
- Messerschmitt Bf 109G-6, W. Nr. 20 272**, „biała 1” z 7./JG 1, pilot: Oblt. Heinz Klöpfer, lotnisko Leeuwarden, listopad 1943 roku. Samolot w standardowym malowaniu farbami RLM 74/75/76. Kołpak śmigła RLM 70 z cienką, białą spiralą. Numer taktyczny biały w czarnej obwódce. Statecznik pionowy biały. Na sterze kierunku namalowana miniaturka Krzyża Rycerskiego
- for II. Gruppe) black w/ white outline. Staffel emblem, red dragon, on both sides of cowling. Pilot's personal emblem, flying seagull, below cockpit.
- Focke-Wulf Fw 190A-5, W.Nr. 41 0012**, “black <-+>” of Geschwaderstab JG 1, Deelen airfield, September 1943. RLM 74/75/76 factory camouflage. Bottom of cowling red, spinner RLM 70, fin white. Geschwaderstab emblem below cockpit (three aircraft linked by a chain on a red-white-red shield). Tactical markings black w/ white outline.
- Focke-Wulf Fw 190A-4 “white 2”** of 1./JG 1, Deelen airfield, April 1943. RLM 74/75/76 factory camouflage. Bottom of cowling yellow. Tactical number white w/ black outline. Since IV./JG 1 was redesignated I./JG 1 in the spring of 1943, the 7./JG 1 emblem remained on the cowling, and a trace of a painted-over circle (IV. Gruppe's tactical marking) is visible aft of the fuselage cross. This aircraft was used for dropping 250 kg bombs on approaching USAAF four-engined bomber formations.
- Focke-Wulf Fw 190A-4 “yellow 1”** of 9./JG 1, pilot: Staffel commander Oblt. Werner Gutowski, Leeuwarden airfield, spring of 1943. RLM 74/75/76 standard camouflage. Bottom of cowling yellow. Tactical number yellow w/ black outline. Spinner RLM 70. Geschwader emblem below windscreen, Staffel emblem with inscription “Wer zuerst schießt, hat mehr vom Leben” (He lives longer that shoots first) aft of fuselage cross.
- Messerschmitt Bf 109G-6, W. Nr. 20 272**, “white 1” of 7./JG 1, pilot: Oblt. Heinz Klöpfer, Leeuwarden airfield, November 1943. RLM 74/75/76 standard camouflage. Spinner RLM 70 with thin white spiral. Tactical number white w/ black outline. Fin white. Miniature Knight's Cross with number “50” on rudder with 41 black bars w/ red stars at tops below – they

- z cyfrą 50 oraz poniżej 41 czarnych belek zwieńczonych czerwonymi gwiazdkami, które oznaczają 91 zwycięstw powietrznych odniesionych przez tego pilota. Klöpffer zginął w walce powietrznej 29 listopada 1943 roku, uzyskał łącznie 94 zwycięstwa powietrzne.
6. **Messerschmitt Bf 109G-6/R6**, „czarna 7” z 8./JG 1, pilot: Fw. Josef Kehrle, lotnisko Leeuwarden, czerwiec 1943 roku. Samolot w kolorach RLM 74/75/76. Kołpak śmigła biały z cienką czerwoną spiralą. Numer taktyczny czarny z białą obwódką. Przed wiatrochronem kabiny godło eskadry, pod kabiną godło roju oraz imię własne samolotu: „Benjamin” w kolorze białym.
7. **Messerschmitt Bf 109G-6**, W.Nr. 15 429, „czarna 20” z 8./JG 1, pilot: Fw. Alfred Miksch, lotnisko Leeuwarden, czerwiec 1943 roku. Samolot w standardowym malowaniu RLM 74/75/76, numer czarny z białą obwódką, wewnątrz kadłubowego krzyża w kolorze RLM 75, na sterze kierunku oznaczenia zwycięstw powietrznych, które Fw. Miksch uzyskał podczas wcześniejszej służby na froncie wschodnim w ramach III./JG 3; 37 białych belek zwieńczonych czerwonymi gwiazdkami. Uwagę zwraca nietypowa spirala na kołpaku śmigła.
8. **Focke-Wulf Fw 190A-6**, „czarna 3” z 2./JG 1, lotnisko Schiphol, lato 1943 roku. Samolot Malowany farbami RLM 74/75/76. Dolna część osłony silnika oraz przednia część kołpaka śmigła żółte. Tylna część kołpaka śmigła czerwona. Osłona silnika pomalowana w czarno czerwone kwadraty. Ster kierunku biały. Numer taktyczny czarny w czerwonej obwódce.
- stand for 91 victories by this pilot. Klöpffer fell in combat on November 29, 1943, having scored a total of 94 aerial victories.
6. **Messerschmitt Bf 109G-6/R6** “black 7” of 8./JG 1, pilot: Fw. Josef Kehrle, Leeuwarden airfield, June 1943. RLM 74/75/76 camouflage. Spinner white w/ thin red spiral. Tactical number black w/ white outline. Staffel emblem forward of windscreen, Schwarm emblem and aircraft’s name, “Benjamin”, in white below cockpit.
7. **Messerschmitt Bf 109G-6**, W.Nr. 15 429, “black 20” of 8./JG 1, pilot: Fw. Alfred Miksch, Leeuwarden airfield, June 1943. RLM 74/75/76 standard camouflage. Number black w/ white outline. Inside of fuselage cross RLM 75. The 37 white bars w/ red stars at the tops on the rudder stand for Fw. Miksch’s victories scored during the former service at the eastern front with III./JG 3. Note the unusual spiral on the spinner.
8. **Focke-Wulf Fw 190A-6** “black 3” of 2./JG 1, Schiphol airfield, summer of 1943. RLM 74/75/76 camouflage. Bottom of cowling and front of spinner yellow. Rear of spinner red. Cowling checkered in black and red. Rudder white. Tactical number black w/ red outline.

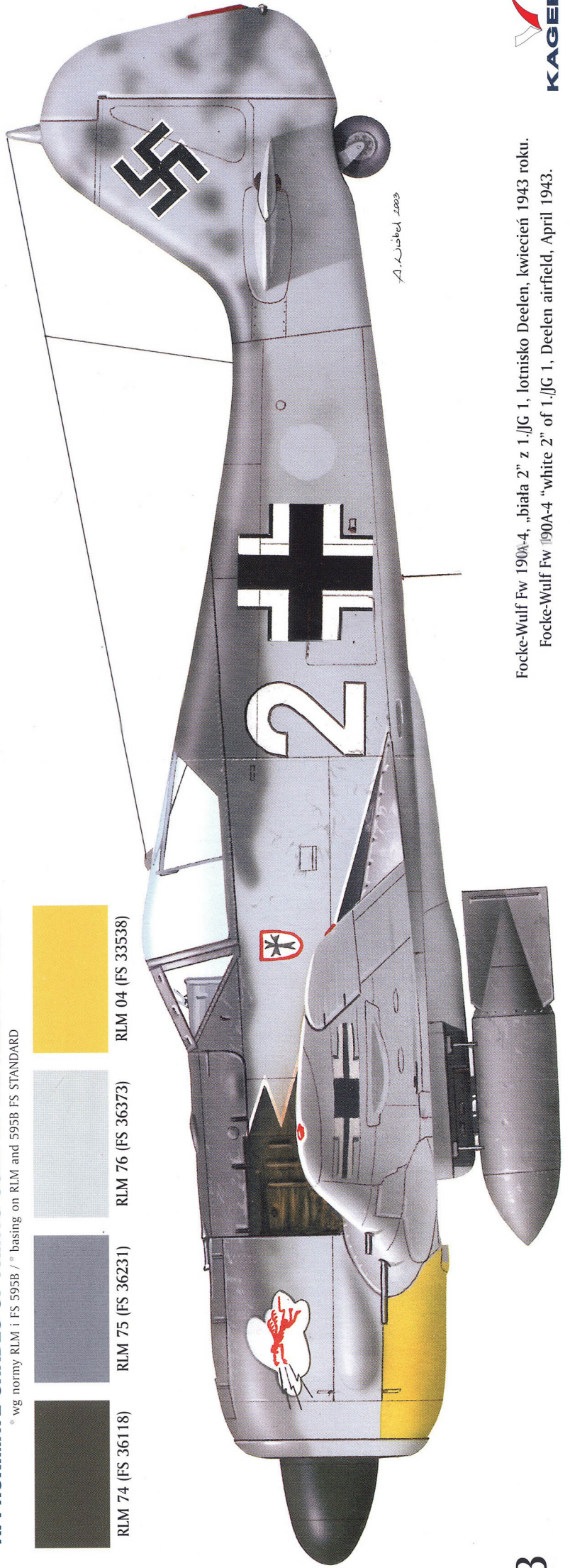
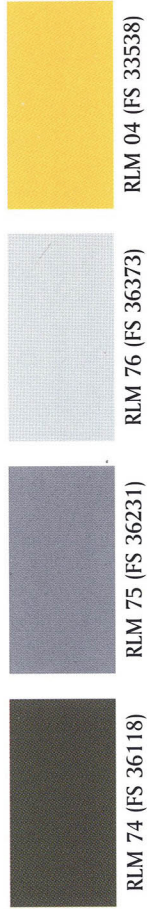
Bibliografia • Bibliography

- Dierich Wolfgang, Die Verbände der Luftwaffe 1935-1945, Stuttgart 1976
 Groehler Olaf, Geschichte des Luftkriegs 1910-1980, Dresden 1981
 Knoke Heinz, Die große Jagd, b.m.w. 1967
 Knoke Heinz, Walczyłem dla Führera, Gdańsk 2002
 Nauroth Holger, Die deutsche Luftwaffe vom Nordkap bis Tobruk 1939-1945, Friedberg b.r.w.
 Obermaier Ernst, Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe 1939-1945, Band 1 – Jagdflieger, Mainz 1966
 Piekalkiewicz Janusz, Luftkrieg 1939-1945, München 1982
 Price Alfred, Luftschlacht über Deutschland, Stuttgart 1987
 Prien Jochen, Rodeike Peter, Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 1 1939-1943, Eutin b.r.w.



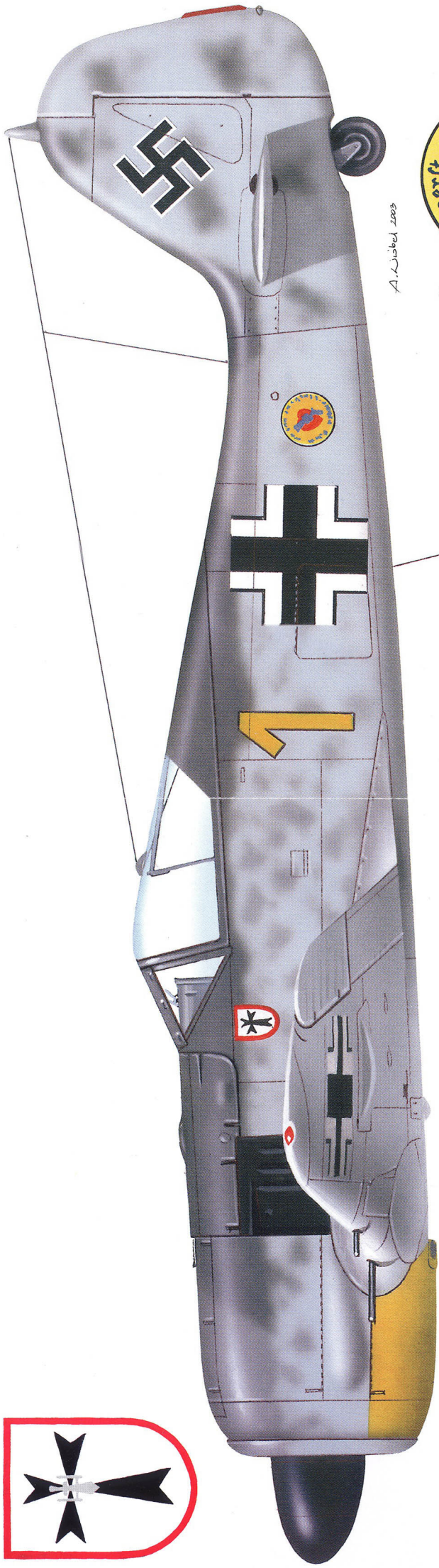
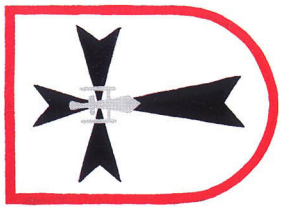
PRZYBLIŻONE ODCIENIE FARB STOSOWANYCH PRZEZ LUFTWAFFE - II WŚ
APPROXIMATE SHADES OF PAINTS USED BY LUFTWAFFE - WW II

® wg normy RLM i FS 595B / ® basing on RLM and 595B FS STANDARD



A. Szabel 2003

Focke-Wulf Fw 190A-4, „biała 2” z 1./JG 1, lotnisko Deelen, kwiecień 1943 roku.
 Focke-Wulf Fw 190A-4 „white 2” of 1./JG 1, Deelen airfield, April 1943.



A. Ljabel 2003







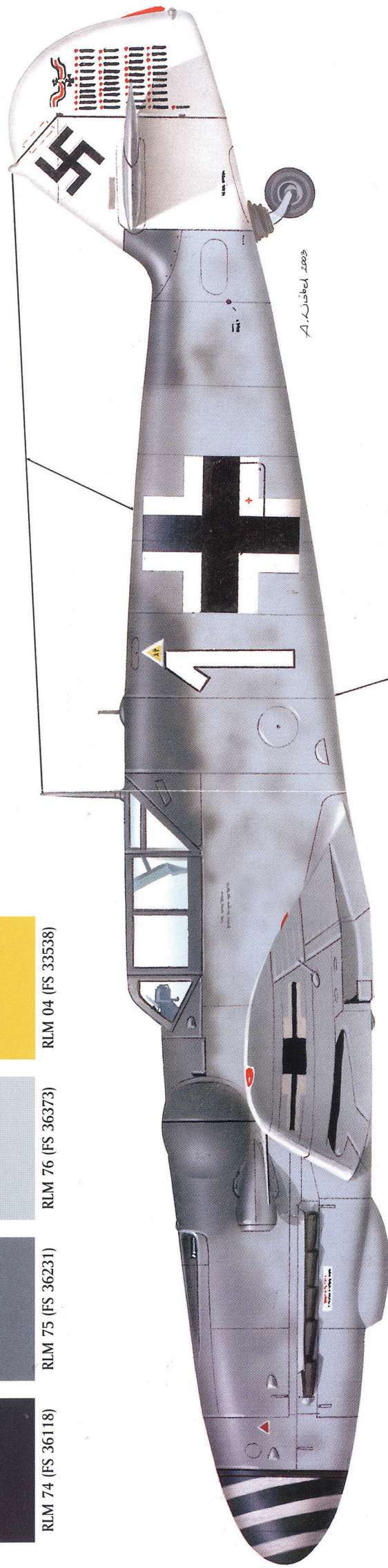
Focke-Wulf Fw 190A-4, „żółta 1” z 9./JG 1, lotnisko Leeuwarden, wiosna 1943 roku.
Focke-Wulf Fw 190A-4 “yellow 1” of 9./JG 1, Leeuwarden airfield, spring of 1943.

4

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

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

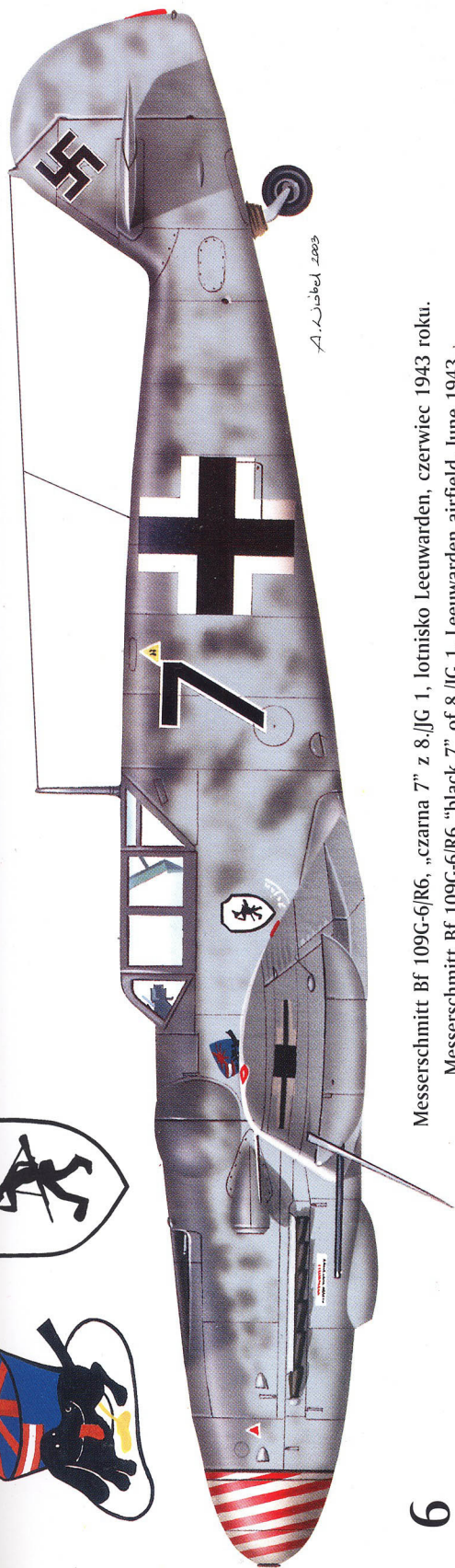
	RLM 74 (FS 36118)
	RLM 75 (FS 36231)
	RLM 76 (FS 36373)
	RLM 04 (FS 33538)



A. Ljabel 2003

5

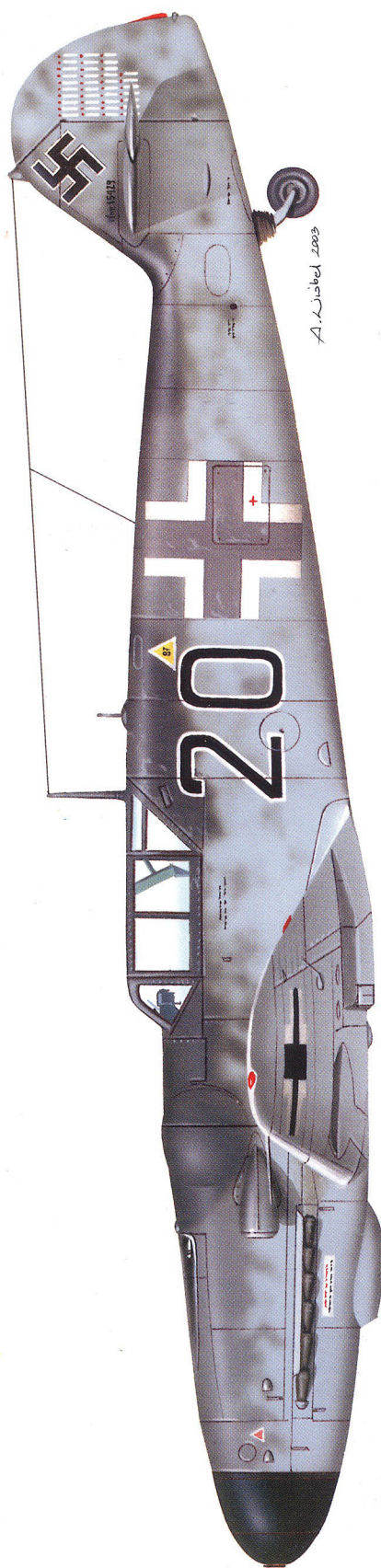
Messerschmitt Bf 109G-6, W. Nr. 20 272, „biała 1” z 7./JG 1, lotnisko Leeuwarden, listopad 1943 roku.
Messerschmitt Bf 109G-6, W. Nr. 20 272, “white 1” of 7./JG 1, Leeuwarden airfield, November 1943.



A. Lisabel 2003

6

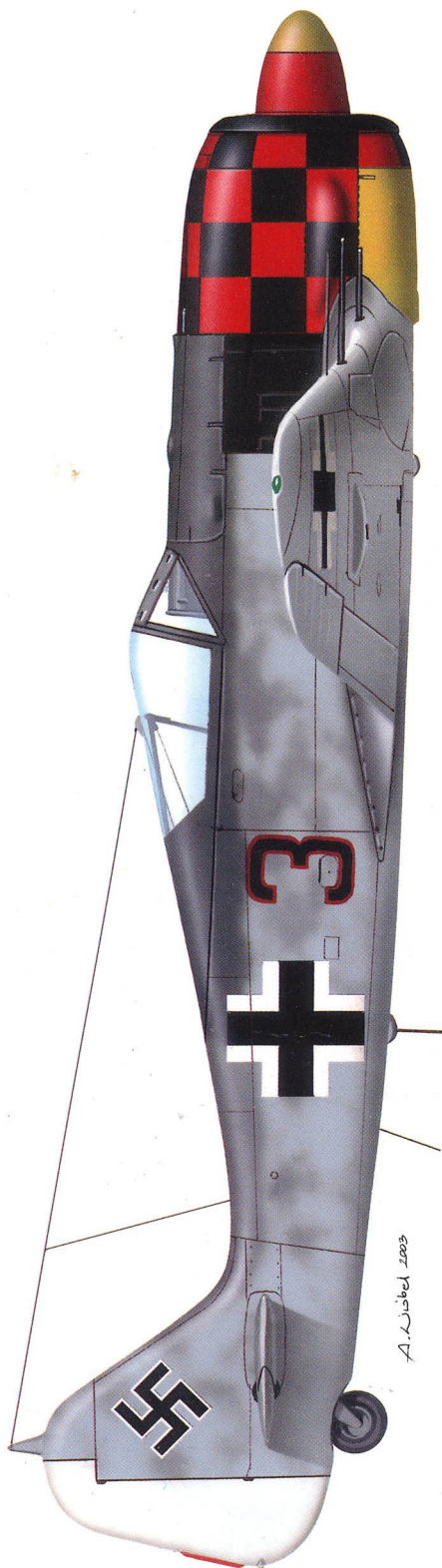
Messerschmitt Bf 109G-6/R6, „czarna 7” z 8./JG 1, lotnisko Leeuwarden, czerwiec 1943 roku.
Messerschmitt Bf 109G-6/R6 “black 7” of 8./JG 1, Leeuwarden airfield, June 1943.



A. Lisabel 2003

7

Messerschmitt Bf 109G-6, W.Nr. 15 429, „czarna 20” z 8./JG 1, lotnisko Leeuwarden, czerwiec 1943 roku.
Messerschmitt Bf 109G-6, W.Nr. 15 429, “black 20” of 8./JG 1, Leeuwarden airfield, June 1943.



A. Kubel 2003

Focke-Wulf Fw 190A-6, „czarna 3” z 2./JG 1, lotnisko Schiphol, lato 1943 roku.
Focke-Wulf Fw 190A-6 “black 3” of 2./JG 1, Schiphol airfield, summer of 1943.

8

