FLUGZEUG CLASSIC

JAHR BUCH 2020

SERVICE
Termine 2020

FLUGZEUG CLASSIC

€ 9,95 Österreich € 11,60 Schweiz sFr. 19,00 BeNeLux € 11,80

4 198312 609953 08

Bis heute ungeklärt: Warum wurde auch Irland bombardiert?

Juli 1940 bis Mai 1941

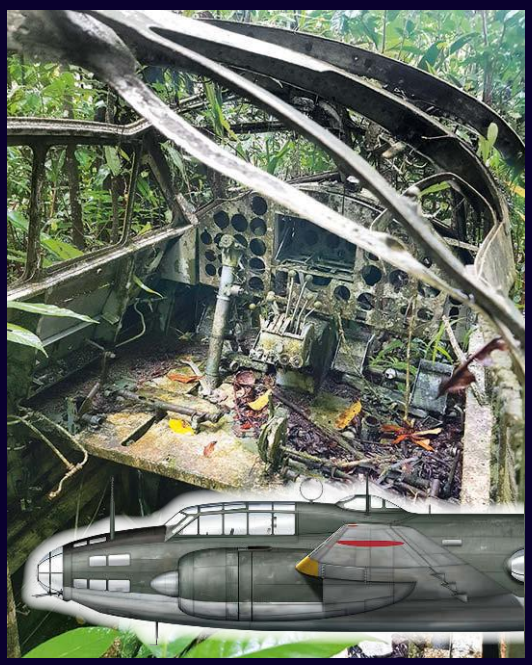
Luftschlacht um England

Der Normandie-Jabo Typhoon

So effektiv war die fliegende »Stalinorgel« tatsächlich

Gunther Plüschow

Wie der Luftfahrt-Pionier Feuerland neu entdeckte



Die Schatzinsel der Luftfahrt

In diesem Dschungel warten zahlreiche japanische Wracks

Alles aus der Welt der historischen Luftfahrt

FLUGZEUG CLASSIC JAHRBUCH 2020

Luftschlacht um Deutschland

Jetzt am Kiosk!

Lesen Sie im neuen *Clausewitz Spezial*, wie sich der Luftkrieg über Deutschland bis 1943 verschärfte. Und welche Gegenmaßnahmen die deutsche Luftwaffe ergriffen hat!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder online bestellen unter
www.clausewitz-magazin.de

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Jahrbuch 2020

FLUGZEUG CLASSIC

vereinigt mit FLUGZEUG

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/ NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

Flugzeug Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel. 0180 5321617*
oder 08105 388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180 5321620*
E-Mail: leserservice@flugzeugclassic.de
www.flugzeugclassic.de/abo
www.flugzeugclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,90 (D), € 10,90 (A), € 11,40 (BeNeLux), sFr. 19,80 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)

Erscheinen und Bezug Sie erhalten *Flugzeug Classic Jahrbuch* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in den Benelux-Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

REDAKTIONSANSCHRIFT

Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 89 1306 99-720; Fax: +49 89 1306 99-700
E-Mail: redaktion@flugzeugclassic.de

ANZEIGEN

armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 89 1306 99-720; Fax: +49 89 1306 99-700
E-Mail: redaktion@geramond.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Stefan Krüger

Produktion/Chef vom Dienst Christian Ullrich

Mitarbeiter Stefan Bartmann, Peter W. Cohausz, Othmar Hellinger, Dietmar Hermann, Holger Lorenz, Andreas Metzmacher, Wolfgang Mühlbauer, Alexander Nüßlein, Gerhard Schmid, Roger Soupart, Rolf Stünkel, Michael Suck

Layout Karin Vierheller

Gesamtanzeigenleitung
Bernhard Willer
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-527
bernhard.willer@verlagshaus.de

Mediaberatung *Flugzeug Classic*
Armin Reindl
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-521
armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition *Flugzeug Classic*
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140
Fax: +49 (0) 89 13 06 99-100,
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 29, gültig ab 1.1.2019

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck IPRESS CENTER, Ungarn

Verlag
GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Henry Allgaier, Roland Grimmelshausen

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV, Unterschleißheim

© 2019 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Händler in Ihrer Nähe finden unter www.mykiosk.com

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz; beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 1617-0725

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

EDITORIAL

»Blitzed!«

Gerade einmal 32 Kilometer trennen Großbritannien an der engsten Stelle des Ärmelkanals vom restlichen Kontinent. Zuweilen habe ich jedoch den Eindruck, dass ein ganzer Ozean zwischen den Insulanern und den Kontinentalen liegt, und das nicht nur kulinarisch. Festlands-Europäer, insbesondere die Deutschen, gehen bei geschichtlich heiklen Themen mit größtem Fingerspitzengefühl vor, wohl wissend, dass sie dabei stets mit einem Bein im Knast und mit dem anderen auf der Straße stehen. Nicht so die »Limeys«: Steht etwa ein Fußballspiel zwischen Deutschland und England an, haben englische Journalisten keine Scheu, Weltkriegs-Vokabular aus dem Waffenschrank zu holen, gerade so, als würden im Stadion keine Fußballspieler, sondern Hunnen mit Streitäxten warten. Das beliebteste Motiv dieser schrulligen Rivalität ist natürlich die Luftschlacht um England. »Blitzed« schrieb etwa der *Sunday Mirror* hämisch nach der 5:1-Niederlage gegen England im Jahr 2001. Das Blatt spielte damit auf die Bombenangriffe auf London an, die der dortige Volksmund gerne unter dem Schlagwort »Blitz« subsumiert.

Stefan Krüger, Redakteur Technik und Militärgeschichte

Die englische Folklore rund um die Luftschlacht um England zeigt jedoch auch, wie tief sich dieses Ereignis ins kollektive Gedächtnis eingegraben hat, obwohl es im Jahr 2020 nunmehr 80 Jahre zurückliegt. *Flugzeug Classic* nimmt das Jubiläum zum Anlass, die erste große Luftschlacht der Weltgeschichte zu analysieren und zwar unabhängig von Mythen, Legenden und Folklore – auch wenn so manche Tatsache patriotische Engländer wie ein Blitz treffen mag.

Ihr Stefan Krüger

Der Film *Battle of Britain* hat erheblich zur Legendenbildung beigetragen, wobei man den Produzenten zugute halten muss, dass sie sich um möglichst authentische Requisiten wie die spanische Bf 109 »Buchón« bemüht haben Foto Ron Lloyd

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

ZEITGESCHICHTE

Luftschlacht um England, Juli 1940 bis Mai 1941

Sturm auf England 6

Für einen Moment sah es tatsächlich so aus, als könnte die deutsche Luftwaffe die Lufthoheit über Südengland gewinnen – bis sie einen entscheidenden Fehler beging.

OLDTIMER

Die Messerschmitt Bf 109 E im Museum

»Emil lebt« 16

Diese Bf 109 E haben die Luftschlacht überlebt und im Museum einen Altersruhesitz gefunden.

FILM

Battle of Britain

Spitts vs. 'Schmitts 18

Der wohl bekannteste Luftkriegsfilm, der zugleich auch einer der erfolglosesten an der Kinokasse war.

JUBILÄEN

Rekorde, Erstflüge, Pionierleistungen

Vom Ärmelkanal ins Meer der Ruhe 24

Ein Überblick über die Jubiläen der Luftfahrtgeschichte, die man 2020 im Kopf haben muss.

ZEITGESCHICHTE

Hawker Typhoon: der gefürchtete alliierte Jabo

Raketensturm 30

Hawkers Typhoon mauserte sich zum Top-Jabo, der für seine Piloten angesichts der massiven deutschen Abwehr allerdings auch häufig zum Grab wurde.

ZEITGESCHICHTE

Der Luftkrieg über Irland

Vergessene Kampfzone 42

Offiziell war Irland neutral, dennoch fielen auch hier Bomben – ein Versehen oder böse Absicht?

ZEITGESCHICHTE

In Memoriam Robert »Bob« Anderson Hoover

»Grenzenlose Freiheit« 50

Bob Hoover war nicht nur ein ausgezeichneter Pilot, sondern auch ein Draufgänger, der die Gefahr magisch anzog.

OLDTIMER

Flugfähige I-16 regelmäßig über Madrid

Die spanische Fliege 58

Die I-16 »Rata« galt schon fast als ausgestorben. Doch in Madrid kann man sie bewundern – und zwar in der Luft!

OLDTIMER

Airshow der FIO in Madrid

Viva España! 64

Achtung, Geheimtipp: Wer in Madrid weilt, sollte sich unbedingt die monatliche Airshow der FIO ansehen.

OLDTIMER

Die P-63F Kingcobra der CAF

Die Letzte ihrer Art 68

Die P-63F ist so selten, dass man sie nicht mal dann sicher erkennt, wenn man davor steht – zu Unrecht!

OLDTIMER

G4M Betty im Dschungel geborgen

Bettys letzte Schlacht 74

Auf einer entlegenen Pazifik-Insel finden sich noch heute Wracks der GM4 – und zwar in gutem Zustand.

OLDTIMER

Die C-54 Skymaster

Amerikas Beste 80

Auf einem britischen Flugplatz rostet heute eine C-54 vor sich hin. Enthusiasten bewahren den legendären Transporter vor der Schrottpresse.

OLDTIMER

Gunther Plüschow in Südamerika

Wildes Feuerland 86

Für den ehemaligen »Flieger von Tsingtau«, Gunther Plüschow, ging ein Lebenstraum in Erfüllung, als er Südamerika aus der Luft erkunden durfte – ein Traum, für den er extreme Risiken einging.

RUBRIKEN

Editorial 3
Termine 40
Modellbau 94
Unterhaltung 98

TITELBILD

He 111: picture alliance/Mary Evans Picture Library London: picture-alliance/akg-images
Betty: Dave McDonald
Plüschow: Archiv Ehlers
Typhoon: Anne Gafiuk

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Bell P-39 52
Bell P-63 68
Bücker Bü 131 64
Cessna L-19 66
Douglas 0-38 50
Douglas C-54 80
Focke-Wulf Fw 200 48
Hawker Hurricane 10
Hawker Thypoon 30
Heinkel He 111 13
Junker Ju 87 8
Lockheed P-80 54
Martin B-26 51
Messerschmitt Bf 110 6
Messerschmitt Bf 109 12
Mitsubishi A6M 76
Mitsubishi G4M 74
North American F-86 55
North American P-51 56
Polikarpow I-16 58

6 Mit der Luftschlacht um England wollte Hitler endgültig den Krieg gewinnen, erlitt aber eine große Niederlage. Die Gründe sind vielfältig, einer sticht jedoch heraus

30 Die Typhoon galt als »Kraut-Schreck« – zurecht?

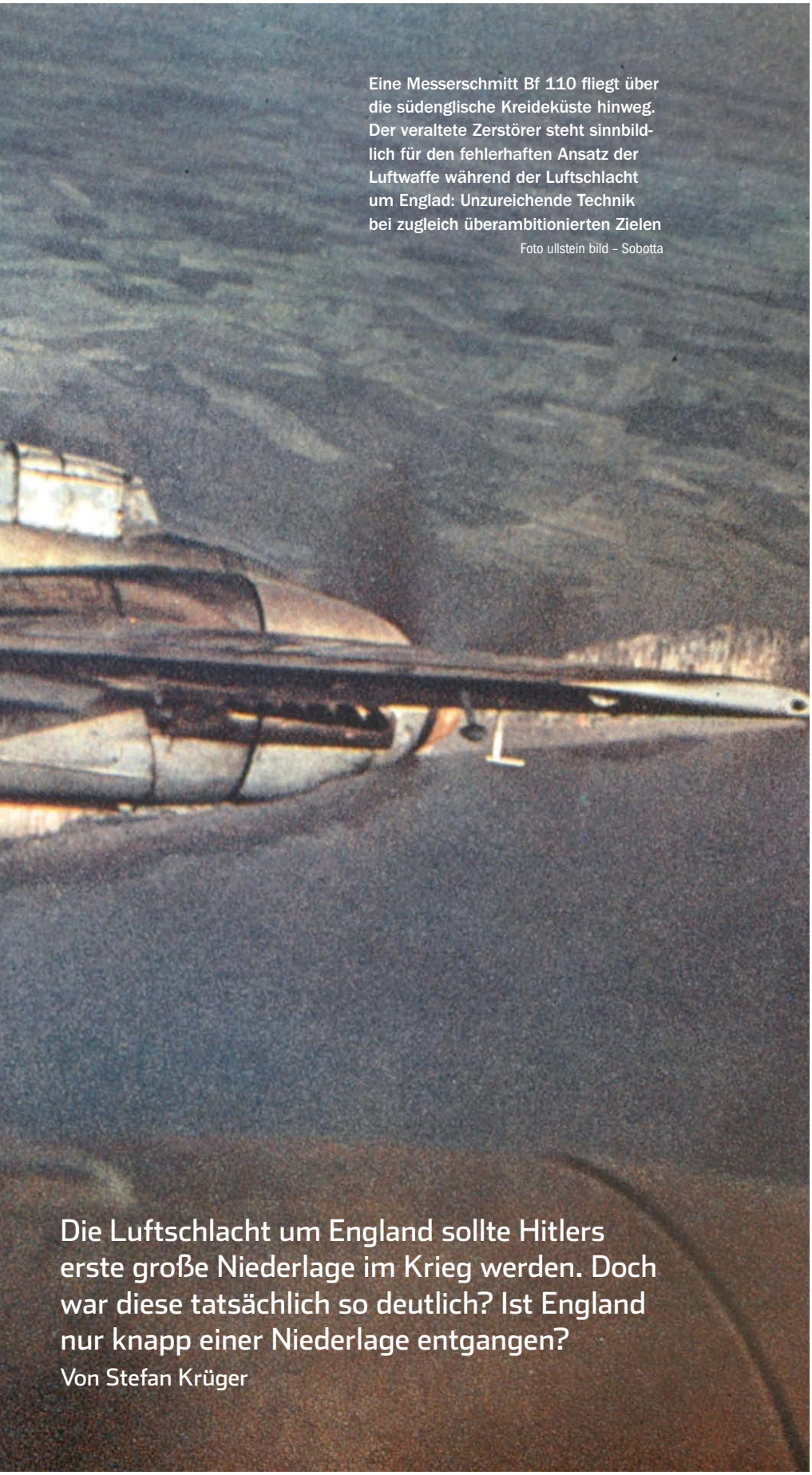
64 Zahlreiche Schätze der Luftfahrt erwarten den Besucher auf der Madrider FIO-Airshow – unter anderem die »Bücker-Plage«

80 Die C-54 war einst der unverwüstliche Lastesel der Amerikaner. Heute kämpft eine von ihnen ums Überleben

86 Gunther Plüschow, der Flieger von Tsingtau, vollbrachte in Südamerika Pionierleistungen – bezahlte dafür aber einen hohen Preis

DIE LUFTSCHLACHT UM ENGLAND, JULI 1940 BIS MAI 1941

Sturm auf England



Eine Messerschmitt Bf 110 fliegt über die südenglische Kreideküste hinweg. Der veraltete Zerstörer steht sinnbildlich für den fehlerhaften Ansatz der Luftwaffe während der Luftschlacht um Englad: Unzureichende Technik bei zugleich überambitionierten Zielen

Foto ullstein bild – Sobotta

Die Luftschlacht um England sollte Hitlers erste große Niederlage im Krieg werden. Doch war diese tatsächlich so deutlich? Ist England nur knapp einer Niederlage entgangen?

Von Stefan Krüger

Der »Führer« tobte. Bomben auf Berlin – wie konnte das sein? Ganze 29 britische Kampfflugzeuge flogen in der Nacht vom 25. auf den 26. August einen Angriff auf die Reichshauptstadt, der zwar nur geringe Schäden verursachte, die NS-Führung aber dafür bloßstellte. Hatte Göring nicht versichert, dass so etwas nie passieren würde? Die hübsche Aussage »Wenn nur ein britisches Flugzeug über Berlin erscheint, will ich Meier heißen!« hat er so vermutlich zwar nie geäußert, doch der Schwarze Peter lag bei ihm und der Luftwaffe.

Während einer Rede im Berliner Sportpalast überschlug sich Hitlers Stimme, als er sprach: »Wenn die britische Luftwaffe zwei- oder drei- oder viertausend Kilogramm Bomben wirft, dann werfen wir jetzt in einer Nacht 150 000, 180 000, 230 000, 300 000, 400 000, eine Million Kilogramm. Wenn sie erklären, sie werden unsere Städte in großem Maße angreifen – wir werden ihre Städte ausradieren!«

Diese Worte waren nicht nur verbale Kraftmeierei. In ihnen brach sich auch der Frust über die ausbleibenden Erfolge in der Luftschlacht um England Bahn. Ein Frust, den die Briten nun mit ihrem spärlichen Nachtangriff noch befeuerten. In der Folge traf Hitler eine verhängnisvolle Entscheidung, die nicht nur die Luftoffensive, sondern möglicherweise sogar den Krieg beeinflussen sollte.

Den Frieden diktieren?

Drei Monate zuvor hatte die NS-Welt noch ganz anders ausgesehen. Am 22. Juni 1940 unterzeichnete Frankreich den Waffenstillstand von Compiègne. Der Westfeldzug war damit beendet und Hitler ging fest davon aus, dass Großbritannien Frieden mit dem »Dritten Reich« schließen würde. Der britische Premierminister Winston Churchill dachte jedoch nicht daran, seine Unterschrift unter einen Vertrag zu setzen, der quasi Deutschlands Hegemonie auf dem Kontinent bedeutet hätte. Immerhin hatte er noch die Vereinigten Staaten im Rücken, während Hitler lediglich die Sowjetunion hinter sich wusste, bei der nicht sicher war, ob sich die Offiziere beider Länder nächstes Jahr noch umarmen oder gegenseitig totschlagen würden.

Für den deutschen Reichskanzler stand somit fest: Wenn er Großbritannien noch 1940 zum Frieden zwingen wollte, musste die Wehrmacht schon in London einmarschieren. Nur: Wie sollte sie dort hinkommen? Die Kriegsmarine konnte die Invasionsflotte jedenfalls nicht schützen, dazu war nur die Luftwaffe in der Lage. Diese aber musste zunächst die Luftherrschaft erringen – zumindest über Südengland. Zwar schöpfte die Luftwaffe zahlenmäßig aus dem Vollen, doch war sie denkbar schlecht für die kommende Aufgabe ausgestattet.

Nüchtern betrachtet handelte es sich bei der deutschen Luftwaffe im Jahr 1940 um Heeresflieger, deren einzige Aufgabe darin bestand,

Generalfeldmarschall Albert Kesselring befehligte die Luftflotte 2
Foto picture alliance/arkivi

Verbände der Luftflotte 2 am 13. August 1940

Kommandeur: Generalfeldmarschall Albert Kesselring

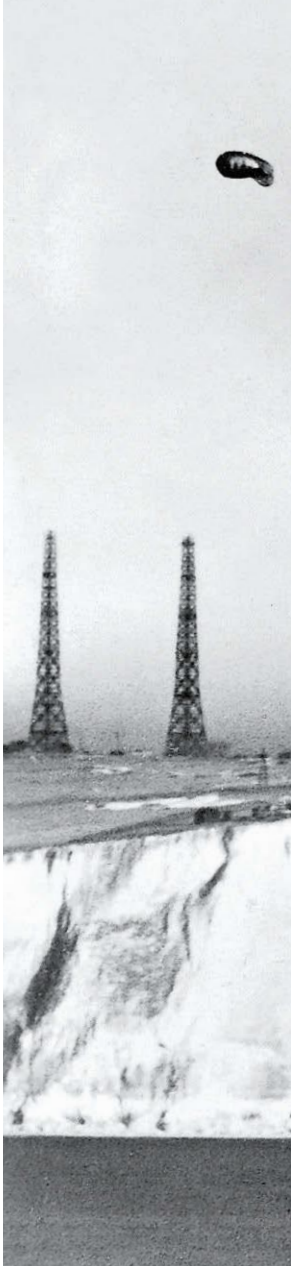
- Kampfgeschwader 1 (II. und III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 2 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 3 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 4 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 40 (I. Gruppe)
- Kampfgeschwader 53 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 76 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 77 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgruppe 100
- Kampfgruppe 126
- Stuka-Geschwader 2 (II. Gruppe)
- Zerstörer-Geschwader 26 (I. und III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 3 (I. bis III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 26 (I. bis III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 51 (I. bis III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 52 (I. bis III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 53 (II. Gruppe)
- Jagdgeschwader 54 (I. bis III. Gruppe)

den Bodentruppen den Weg freizubomben und den Feind daran zu hindern, exakt das Gleiche zu tun. So besaß die Luftwaffe mit der Bf 109 einen vorzüglichen Luftüberlegenheitskämpfer, aber keinen Langstreckenbegleitjäger. Mit der Ju 87 und der Heinkel 111 hatte sie gute taktische Bombenflugzeuge, doch einen schweren strategischen Bomber suchte man in ihrem Arsenal vergeblich. Beides aber hätten die Deutschen benötigt, um eine ausdauernde Luftoffensive zu führen, bei der es darum geht, Fabriken, Flugplätze, Docks und sonstige Einrichtungen zu zerstören. Die Luftschlacht um England war der Versuch, mit einem Formel-1-Wagen eine Wüstenrallye zu fahren.

Kampf gegen das Jägerkommando

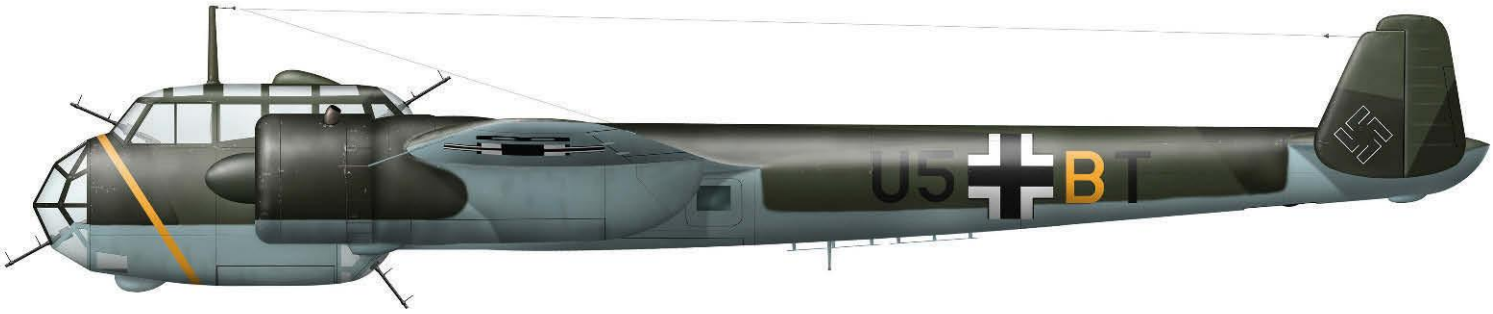
Um die Luftherrschaft zu erringen, mussten die Deutschen vor allem der britischen Jagdwaffe das Rückgrat brechen. Analog zu den Alliierten wenige Jahre später, verfuhr die Luftwaffe hierfür zweigleisig. Zum einem beabsichtigte sie, Rüstungsbetriebe zu bombardieren, die an der Produktion der britischen Jäger beteiligt waren. Zum anderen wollte sie auch die Bodenorganisation des Feindes zerstören, beispielsweise Radaranlagen und Flugplätze. Auf diese Weise, so hoffte der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, könnte man den britischen Jägernachschub abwürgen und den verbliebenen Maschinen den Kampf nahezu unmöglich machen.

Diese allgemeinen Vorgaben ergänzte Göring noch um einen entscheidenden Punkt: Der Kampf gegen feindliche Flugzeuge hatte immer Vorrang. Selbst dann, wenn die deutschen Flieger eigentlich andere Aufträge hatten. Dies zeigt, wie klar die deutsche Führung erkannte, dass der Sieg über England vom Sieg über die britische Jagdwaffe abhing. Und sobald die Luftherrschaft gesichert war, sollte die Luftwaffe einen weiteren Auftrag bekommen: Den Schutz der Invasionsflotte und damit den Kampf gegen die britische Flotte. Aber war dieser Plan überhaupt realistisch? Ein Blick in die Statistik bietet ein widersprüchliches Bild. Demnach verfügte die RAF zu Beginn der Luftschlacht im August 1940 über 1963 Flugzeuge, die Luftwaffe hingegen über stolze 2



Diese Aufnahme schoss eine deutsche Fernkamera. Links sind Radarmasten zu sehen, darüber zwei Fesselballone. Die Rauchwolken rechts sind Folge eines Luftangriffs auf Canterbury
Foto ullstein bild – SZ Photo/Scherl

Zu Beginn der Kämpfe setzte die Luftwaffe noch Ju 87 gegen England ein
Foto Francois Prins



Dornier Do 17 Z der III./KG 2 »Holzhammer« im Juli 1940, lackiert in Standard-Sichtschutzanstrich aus RLM 70/71/65

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

519. Von diesen aber fielen nur 1029 in die Kategorie Jäger, nämlich 805 einmotorige und 224 zweimotorige Maschine.

Reduzierte Einsatzzeit

Die Briten konnten 903 Jäger in die Schlacht werfen, darunter 754 einmotorige, also die Sorte, auf die es ankommen sollte. Der Jägervergleich offenbart, dass die Luftwaffe keineswegs drückend überlegen war, auch wenn insbesondere das Nachkriegsengland diesen Mythos gerne pflegte. Ferner muss man berücksichtigen, dass die Briten ihre Maschinen häufiger und länger einsetzen konnten, da sie auf der inneren Linie kämpften, während die deutschen Jäger zunächst den Ärmelkanal überfliegen mussten, was ihre Einsatzzeit natürlich beträchtlich reduzierte.

Fast noch wichtiger als die Ausgangsbasis aber war der monatliche

Ein Stuka beim Bombenwurf. Die Ju 87 bombardierte zu Beginn der Luftoffensive die britischen Radaranlagen – durchaus mit Erfolg, aber unter hohen Verlusten

Foto picture alliance/akg-images

Air Chief Marshal Sir Hugh Dowding im November 1940. Der Luftmarschall trug maßgeblich zum britischen Erfolg bei Foto ullstein bild – mirrorpix

Die Bf 110 C-4, A2+?B der I./ZG 52, aufgenommen, nachdem die Einheit im Juni 1940 in Frankreich eingetroffen war. Kurz danach hat man die Formation in II./ZG 2 umbenannt

Foto Richard Chapman

Nachschub und hier offenbart die Statistik Erstaunliches: So liefen in Deutschland während der Luftschlacht monatlich rund 200 einmotorige Jagdflugzeuge vom Band, während die Briten mehr als das Doppelte dieser Menge produzierten.

Beim Pilotennachwuchs fielen die Zahlen ironischerweise genau umgekehrt aus: 200 für die RAF, 400 für die Luftwaffe – pro Monat. Erschwerend kam für die RAF noch die Schlacht um Frankreich hinzu, die das Empire gut 300 seiner kostbaren Jägerpiloten gekostet hatte, was etwa 30 Prozent (!) entsprach. Und im August 1940 fehlten immer noch 154 Piloten. Und das war längst nicht das einzige Personalproblem.

So, wie es lange Zeit üblich war, dass die besten Soldaten zur Artillerie kamen, steckte auch die RAF ihre fähigsten Piloten in Bombenflugzeuge, nicht in die Jäger, wobei die Luftwaffe dies durchaus ähnlich handhabte. Die Luftwaffe konnte jedoch, wie schon erwähnt, aus einem breiteren Pool schöpfen – allein 1939 bildete sie monatlich insgesamt 800 Flugzeugführer aus. Außerdem hatten die deutschen Jagdpiloten schon in Spanien und in Polen Gelegenheit, wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Das Jägerkommando der RAF hingegen musste seine Cockpits teils mit Reservisten und Freizeitpiloten bemannen, Männer, die teilweise schon längst die 30 überschritten hatte. Immerhin brachten die britischen »Amateure und Rentner« eine vorzügliche Moral mit, die so manchen Mangel kompensierte.

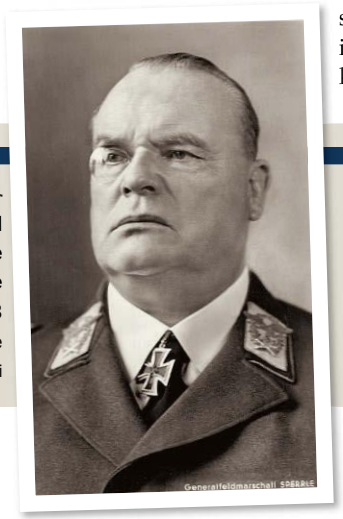
Dafür spricht allein die Tatsache, dass aus dieser Gruppe später einige der besten Jagdflieger Großbritanniens erwachsen sollten. Auch wenn die Deutschen die genaue Ausgangslage der RAF nicht kannten, ahnten sie doch, dass sie so früh wie möglich zuschlagen mussten, solange das Kräfteverhältnis noch eher für die Wehrmacht sprach.

Die Luftschlacht um England begann offiziell am 13. August, dem »Adlertag«. Tatsächlich aber tastete sich die Luftwaffe schon im Juli in den Kanal und sogar an die Südküste Englands vor. Es ging darum, die Stärke des Gegners auszutesten und ihn mit Lockangriffen dazu zu provozieren, seine wertvollen Jäger verfrüht einzusetzen.

Der einsame Falke

An der Spitze des Jägerkommandos stand Air Chief Hugh Dowding, ein verschrobener, rechthaberischer Einzelgänger, der das Kunststück fertiggebracht hatte, dass ihn die Generäle und Politiker seines Landes noch mehr verabscheuten als die Deutschen. Bevor die Luftschlacht begann, wollte die Regierung den 58-Jährigen in den vorzeitigen Ruhestand abschieben. Dowding aber blieb und bewies ausgezeichnete taktische Qualitäten, die er mit einer großen Führungsstärke vereinte, was unter anderem die hohe Moral seiner Männer erklärt. Er war somit der Letzte, der auf die Lockangriffe hereinfiel und seine Jäger, wenn möglich, eisern zurückhielt, bis die eigentliche Luftschlacht begann.

Dennoch bot der Auftakt über dem Kanal und Südengland den Deutschen Anlass zu Optimismus. Erfolgreich versenkten sie einzelne Schiffe, griffen militärische Einrichtungen an und setzten sich bei Luftkämpfen häu-



Generalfeldmarschall Hugo Sperrle befehligte die Luftflotte 3 Foto picture alliance/arkivi

Verbände der Luftflotte 3 am 13. August 1940

Kommandeur: Generalfeldmarschall Hugo Sperrle

- Kampfgeschwader 51 (I. bis III. Gruppe)
- Kampfgeschwader 54 (I. und II. Gruppe)
- Kampfgeschwader 55 (I. bis III. Gruppe)
- Stuka-Geschwader 1 (I. und III. Gruppe)
- Stuka-Geschwader 2 (I. Gruppe)
- Stuka-Geschwader 76 (I. Gruppe)
- Stuka-Geschwader 77 (I. bis III. Gruppe)
- Zerstörer-Geschwader 2 (I. und II. Gruppe)
- Jagdgeschwader 2 (I. bis III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 27 (I. bis III. Gruppe)
- Jagdgeschwader 53 (I. und III. Gruppe)