

Krzysztof Janowicz

Heinkel

He 111

vol. II



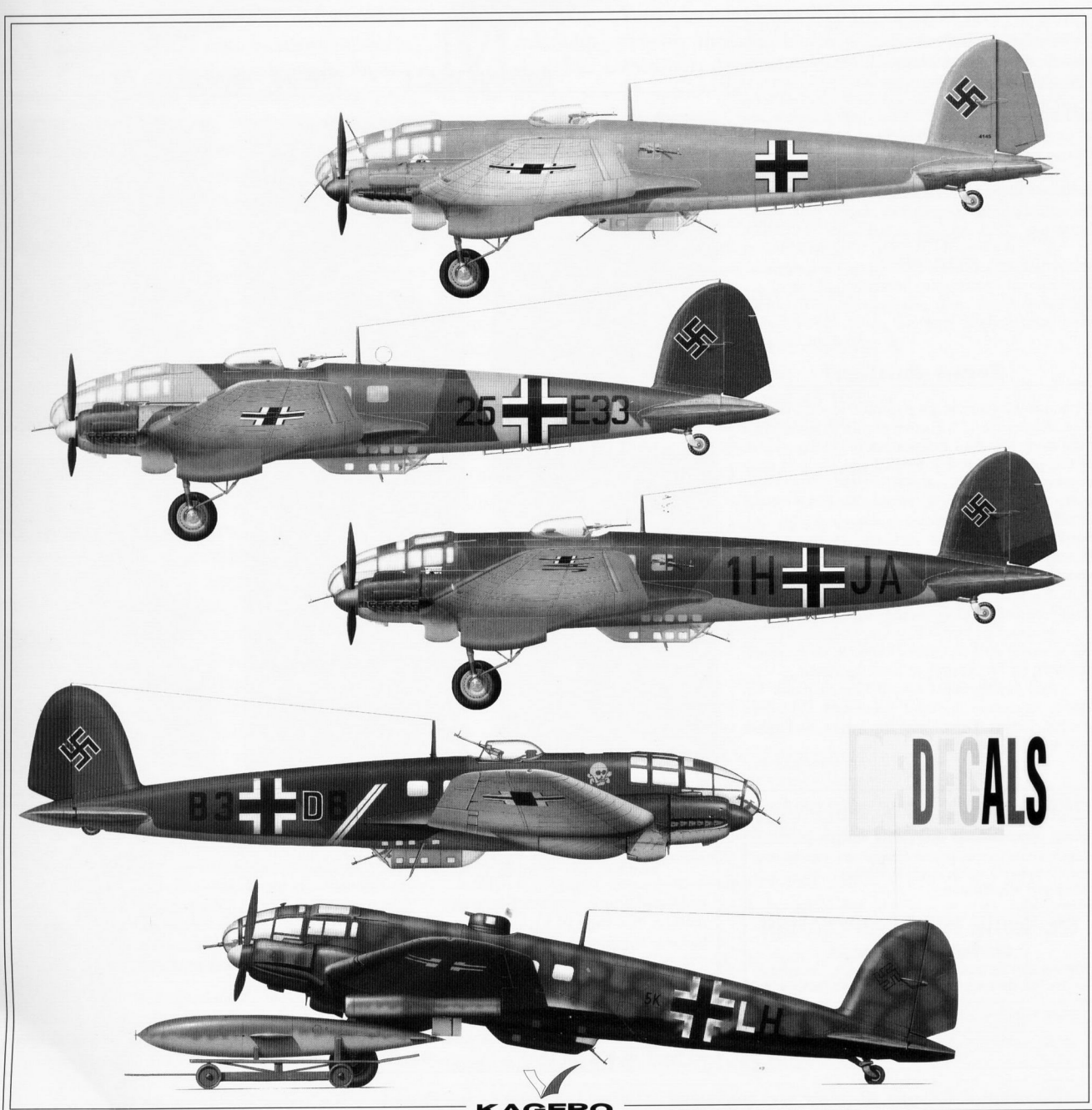
A. Wróbel 2009.

Krzysztof Janowicz

Heinkel

He 111

vol. II



DECALS

KAGERO



Via Marian Krzyżan

Major Martin Vetter uważnie kontrolował wskazania radiowysokościomierza chociaż wiedział, że gdy nieświadomie obniży wysokość lotu do 15 metrów włączy się dzwonek alarmu. Jednak ciemności kończącego się lipcowego dnia powodowały, że lot na pułapie 30 metrów nie należał do przyjemności. Pod Heinklem przewalały się szare fale Morza Północnego – zimnego, bezdusznego wroga czekającego na swoje kolejne ofiary. Najmniejszy błąd mógł spowodować katastrofę i śmierć całej załogi. Wielu spotkał już taki los, bo poprawna ocena wysokości w locie nad wodą jest praktycznie niemożliwa bez odpowiednich przyrządów. Lotnikom pędzącym w samolocie z prędkością 350 km/h tuż nad falami zawsze wydaje się, że woda jest tuż pod nimi i zaraz uderzą w morze. Trzeba było mieć bardzo silne nerwy, aby o tym nie myśleć. Lot na wyższym pułapie nie wchodził w rachubę, bo natychmiast He 111 zostałby namierzony przez brytyjskie stacje radarowe.

Vetter był doświadczonym pilotem i na bombowcach latał od początku wojny. Uznawano go za specjalistę od lotów na minimalnej wysokości. Za szereg skutecznych ataków z niskiego pułapu już 16 maja 1940 roku odznaczono go Krzyżem Rycerskim. Na wspomnienie tamtych dni Vetter zawsze bezwiednie się uśmiechał. Latał wówczas na Dornierach 17 w II./KG 76 i tak jak wszyscy piloci bombowców czuł swoją potęgę. Byli prawdziwymi panami nieba. Wówczas latanie tuż nad ziemią było zaszczytem, ale teraz, cztery lata później, miało w sobie coś hańbiącego. W roku 1944, aby wykonać swoje zadanie niemieckie załogi musiały kryć się na minimalnej wysokości, często w chmurach, a nawet strugach deszczu. Jak myszy, które boją się kota – pomyślał dowódca III./KG 3.

Nawigator podał mu korektę kursu. Major Vetter lekko przesunął wolant, aż usłyszał: – Tak trzymać!

Major Martin Vetter kept a close eye on the radio altimeter although he knew that if he unwittingly descended to 15 m, the alarm would sound. It was a late evening in July and as dusk fell, the flight, at an altitude of 30m, was getting rather unpleasant. The gray waves of the North Sea rolled below the wide wings of the He 111. These were cold and merciless waters waiting for new victims. The slightest mistake could result in a crash and death of the crew. Such a fate had befallen many because the correct assessment of altitude in flight close to sea level is basically impossible without the necessary equipment. It took very strong nerves not to think about it. Flying higher was out of the question – the He 111 would have been immediately detected by British radar.

Vetter was an experienced pilot having flown bombers since the war began. He was considered a specialist in low altitude flying. He had already earned the *Ritterkreuz* (Knight's Cross) on May 16 1940 for a number of effective low-level attacks. He always allowed himself the ghost of a smile at that memory. At the time he had been flying Dornier 17s with II./KG 76 and like all bomber pilots, was aware of a sense of power. They had been the real masters of the sky. Then, low flying had been an honor, now – four years later – it was somewhat disgraceful. In 1944 German bomber crews flew their sorties at the lowest possible altitude, often in clouds and pouring rain. Like mice fearing a cat, thought the *Kommandeur* of III./KG 3.

The navigator gave him a new course. Major Vetter turned the aircraft slightly until he heard "That's it!"

When flying over the front, he had never thought that a standard bomber could be used as a rocket bomb launcher. He had flown various bombers and had always been able to watch his bombs fall. Now it was otherwise.

Heinkel He 111H-21 z fabrycznym oznaczeniem kodowym na lotnisku w Niemczech. Część maszyn tego wariantu została przystosowana do przenoszenia latających bomb V-1.

Heinkel He 111H-21 with a factory code at an airfield in Germany. This sub-type was adapted to carrying V-1 rocket bombs.

Kiedy latał nad linią frontu nigdy nie przyszło mu do głowy, że normalny samolot bombowy może zostać wykorzystany jako wyrzutnia latających bomb. Latał na różnych bombowcach i zawsze mógł zobaczyć, gdzie spadły zrzucone przez niego bomby. Teraz było inaczej. Postęp. „Odpal i zapomnij”. Bez narażania się na ogień obrony przeciwlotniczej, bez widoczności wroga, bez żadnych uczuć. Należało tylko unikać wyposażonych w pokładowe radary szybkich myśliwców Mosquito. Jak na razie żaden z Heinkli nie został jeszcze zestrzelony przez brytyjskie myśliwce.

100 kilometrów do angielskiego wybrzeża. Strzelec pokładowy w górnej wieżyczce wzmógł czujność. Z powodu pociągłej twarzy wszyscy nazywali go „Pferd” („Koń”). Z początku bardzo nie lubił tego przezwiska, ale po czterech latach nieustannej służby w jednostkach bombowych nie zwracał już na to uwagi. Przez cały czas omiatał czujnym okiem przestrzeń wokół Heinkla, ale spodziewane myśliwce wciąż się nie pojawiały. Wiedział jak wiele zależy od jego koncentracji i wcale nie zazdrościł pilotowi, który musiał cały czas koncentrować się na utrzymaniu odpowiedniego pułapu i kursu.

Ciemnoszary Heinkel mknął uparcie w stronę angielskiego wybrzeża. Pod prawym skrzydłem blisko kadłuba znajdował się wrzecionowaty kształt latającej bomby V-1. Jej zasięg wynosił około 250 kilometrów więc, należało zbliżyć się na taką odległość od Londynu i odpalić pocisk.

Major Vetter uważnie śledził wskazania przyrządów. Fosforyzujące wskazówki żarzyły się w ciemnościach. Oba silniki pracowały równo grzmiąc jednostajnie. Monotonny lot ciągnął się w nieskończoność. I właśnie monotonia i brak koncentracji o mało nie zakończyły misji załogi dowódcy III./KG 3. W pewnej chwili lewy silnik zaczął prychać i kaszleć. Obroty zaczęły gwałtownie spadać. Łopaty śmigła obracały się coraz wolniej, aż wreszcie stanęły zupełnie. Vetter przestraszył się nie na żarty. Szybkim wzrokiem przebiegł po przyrządach pokładowych i natychmiast zrozumiał swój błąd. Zapomniał przełączyć zbiorniki z paliwem! Dobry Boże, tylko nie to!

– Przełącz zbiorniki! – Krzyknął do mechanika pokładowego. – Szybko!

Uffz. Meermeier jednym ruchem przesunął dźwignię. Tymczasem bombowiec zaczął już powoli opadać w dół. Włączył się dzwonek alarmu radiowysokościomierza. Przez kilka długich jak cała wieczność sekund wśród piskliwego brzęczenia alarmu wszyscy w napięciu obserwowali silnik. Tymczasem Major Martin Vetter gorączkowo próbował ponownie go uruchomić. Wreszcie łopaty śmigła drgnęły i wskoczyły na obroty. Podciągając lekko wolant pilot wzniosł Heinkla w górę. Alarm ucichł, ale jeszcze przez

Progress. “Launch and forget”. No risk of AA fire, no sight of the enemy, no feelings. One only had to avoid the fast radar-equipped Mosquitoes. So far British fighters had failed to shoot down a V-1 launching Heinkel.

100 km to the British coast. The dorsal gunner grew more watchful. His long face had earned him the nickname “Pferd” (“Horse”). At first, he strongly disliked the name but after four years of uninterrupted service with bomber units he had stopped paying attention to it. He kept a wary and watchful eye on the sky around the Heinkel but the expected fighters were not coming. He knew how much depended on his concentration and did not envy the pilot, who had to be focusing on maintaining the correct course and altitude. Around them was only dark night and sea.

The dark gray Heinkel plowed on towards the English coast. Under the starboard wing-root was slung the distinctive rocket-like shape of a V-1 bomb. Its range was about 250 km, so they had to approach within this distance from London and launch the missile.

Major Vetter kept a careful eye on the instrument readings. The luminous indicators glowed in the darkness. Both engines were running smoothly, emitting their monotonous drone. The flight seemed to last forever and it was this monotony and lack of concentration that almost resulted in a catastrophic end to the mission. At one point the port engine began to splutter and revs dropped dramatically. The propeller was turning slower and slower until it juddered to a stop. Vetter was surprised and scared. He shot a glance at the instruments and understood his error right away. He had forgotten to switch over the fuel tanks! Christ! Not this!

“Switch the tanks!” he shouted to the mechanic. “Schnell!”

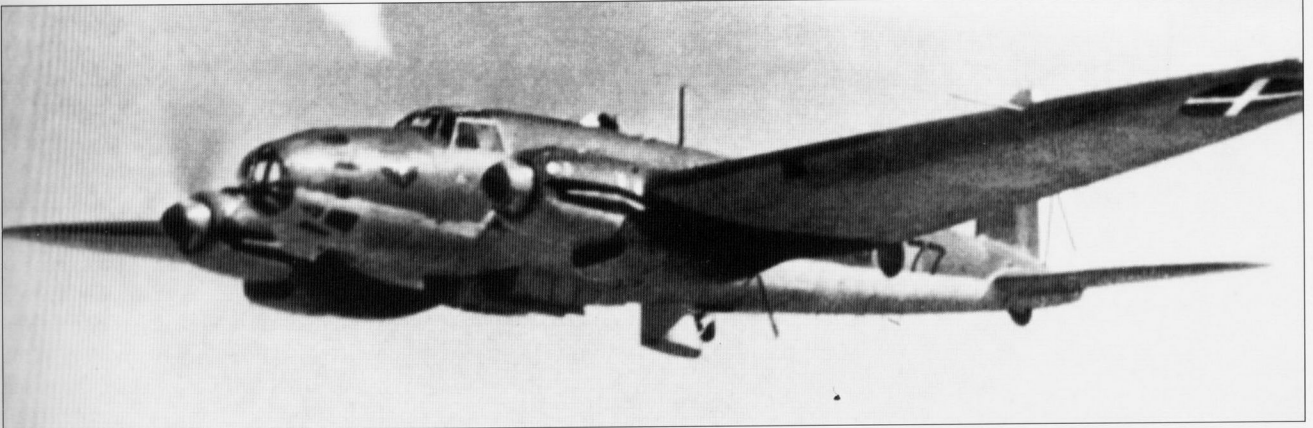
Uffz. Meermeier shifted the lever with one move. In the meantime the bomber had slowly begun to lose height. The radio altimeter alarm came on. For a few extremely long seconds, with the alarm buzzing loudly, they tensely watched the engine. Vetter was feverishly trying to get it started. At last the blades moved and began to turn. The pilot pulled the Heinkel up a bit. The alarm fell silent but for a few more seconds the men seemed to hear it ringing. No one spoke a word but each of them knew they had miraculously escaped death.

“I can see the coast,” Lt. Wiesemann’s calm voice broke the silence.

“Victor”, Vetter confirmed. “Going up.”

Responding to the pilot’s actions, the Heinkel 111 went into a slight climb. Major Vetter watched the altimeter and at 450 m he said, “Hanni 45. Radioman ready?”

“Ready!”



Via Marian Krzyżan

kilka sekund załódze wydawało się, że wciąż brzęczy w uszach. Na pokładzie panowała kompletna cisza. Nikt nie powiedział ani słowa, ale każdy z lotników wiedział, że cudem uniknęli śmierci.

– Widzę linię wybrzeża – opanowany głos Lt. Wiesemanna jak nożem przeciął ciszę.

– Victor. – potwierdził Vetter – Idziemy w górę.

Posłuszny wprawnym ręką pilota Heinkel 111 zaczął płasko wznosić się w górę. Major Vetter obserwował wskazania wysokościomierza i na wysokości 450 metrów powiedział.

– Hanni 45. Radiooperator gotów?

– Gotów!

– Cztery na prawo – Vetter usłyszał po chwili głos nawigatora.

Posłusznie skrzył o cztery stopnie. Wyrównał i przez chwilę lecieli w linii prostej.

– Uwaga, radiooperator – Lt. Wiesemann zawiesił głos. – Odpalaj!

Obły kształt V-1 wysunął się spod skrzydła Heinkla i opadł w dół. Po dwóch sekundach załogę oślepił blask płomieni wylotowych z silnika pulsacyjnego. Latająca bomba natychmiast przyspieszyła i skoczyła do przodu. Za jej silnikiem ciągnął się długi warkocz płomieni rozświetlając ciemności nocy.

Major Vetter położył Heinkla na skrzydło i obniżając wysokość łagodnym skrzętem zawrócił do Francji. Wyrównał lot na wysokości 30 metrów. Teraz musieli jeszcze wrócić do domu.

Legion Condor

Dochodziła godzina 16.30 dnia 26 kwietnia 1937 roku, gdy Juan Guezureya wyszedł na podwórze swojego domu. Zamierzał udać się do stolarza mieszkającego dwie ulice dalej, aby zamówić u niego nowe wieko do komody, które pękło ze starości dwa dni wcześniej. Służyła jego rodzinie od tak dawna, że już nikt nie pamiętał skąd tak naprawdę się wzięła.

Gdy tylko ruszył ulicą nagle usłyszał narastający pomruk. Grzmiący warkot otaczał go ze wszystkich stron – z boku, z tyłu, z przodu –

“Four to starboard,” Vetter heard the navigator. He turned by four degrees, leveled out and they continued straight for a while.

“Watch out, radioman,” Lt. Wiesemann suspended his voice. “Launch!”

The rounded body of the V-1 moved out from under the wing and dropped clear of the aircraft. Two seconds later the crew were blinded by the flash of the exhaust flames of the pulse-jet engine. The rocket bomb immediately gained speed and dashed forward. A long trail of fire marked its way, lighting up the night sky. It was disappearing fast, until it became one more star in the sky.

Major Vetter put the Heinkel into a wide turn and started to let down as he headed back to France. He leveled out at 30 m. Now they had to return home.

Legion Condor

It was almost 16.30, April 26, 1937. Juan Guezureya walked out of his house into the front yard. He was going to see the woodworker, who lived two streets away, to order a new cover for a chest that had broken two days before due to its age. It had been with the family for so long that no one remembered where it really came from.

As he started down the street, he heard an increasing hum. Turning into a roar, it surrounded him on all sides and Juan could not tell the location of the source. At last he realized it came from above. Passing across the perfectly blue sky were a few twin-engined airplanes headed for the center of Guernica. The wide wings and fuselages reflecting the sun's rays roared past over his head.

“Heinkels!” he heard by his side.

“What?”

“Heinkel 111s. German bombers. The most modern they have.”

Guezureya looked at the short man standing, just like he was, staring upward as the machines crossed the sky. He did not know him. Even though Guernica had some 6,000 inhabitants, Juan knew everyone in the neighborhood.

Gdy Heinkel He 111B debiutowały w Hiszpanii nikt nie przypuszczał, że osiem lat później wciąż będą znajdowały się w jednostkach bojowych. Udział w zniszczeniu miasteczka Guernica był pierwszym, ale nie ostatnim niesławnym epizodem w historii tego bombowca.

Heinkel He 111Bs made their combat debut in Spain and were still serving in front-line combat units eight years later. The destruction of Guernica was the first but not the last infamous episode in the history of this bomber.



Via Marian Krzyżan

Przygotowany do załadunku bomb He 111B. Do Hiszpanii bomby, amunicję i paliwo dowożono drogą morską, a potem transportem kołowym i kolejowym trafiały na lotniska Legionu Condor.

A He 111B preparing to be bombed up. Bombs, ammunition and fuel were delivered to Spain by sea. Then they were taken by rail or road to Legion Condor bases.

Juan nie mógł określić jego kierunku. Wreszcie zorientował się, że dobiega z góry. Spojrzał na idealnie błękitne niebo i dostrzegł kilka dwusilnikowych samolotów kierujących się nad centrum miasta Guernica. Szerokie skrzydła maszyn z połyskującymi w promieniach słońca kadłubami przetoczyły się nad jego głową.

– To Heinkle! – usłyszał z boku głos.

– Co?

– Heinkle 111. Niemieckie bombowce. Najnowocześniejsze jakie mają.

Guezureya spojrzął na niskiego mężczyznę, który stał tak jak on z zadartą głową i patrzył na sunące po niebie samoloty. Nie znał go. Co prawda w Guernice mieszkało 6000 ludzi, ale w swojej okolicy Juan znał każdego.

– Kim pan jest? – spytał.

– Mark Kurlansky – mężczyzna uśmiechnął się lekko. – Dziennikarz z Ameryki.

– Aha, z Ameryki.

W tym momencie od samolotów oderwały się małe ciemne punkciki i z potęgującym świstem pomknęły w dół. Po chwili zniknęły za fasadą najbliższych stojących domów i rozległ się potężny huk. Z okolicy dworca kolejowego wzbily się w górę chmury dymu.

– Dobry Boże! Bombardują nas! – Guezureya stał jak sparaliżowany. Nigdy przedtem nie widział czegoś podobnego i teraz nie bardzo

“Who are you?” he asked.

“Mark Kurlansky,” the stranger smiled faintly. “An American journalist.”

“Oh, American.”

It was just at that moment that a series of small dark dots separated from the airplanes and plunged earthwards, whizzing louder as they fell. After an instant a deafening bang was heard as they disappeared behind the nearest houses. Plumes of smoke rose from the vicinity of the railroad station.

“Dear God! They’re bombing us!” Guezureya was paralyzed. He had never seen such a thing and did not know what to do. Luckily, the American was more experienced.

“Take cover! It’s a raid!”

He forcefully pushed Juan into the nearest building and told him to go to the cellar. When they decided to go out after several minutes of silence, they saw city dwellers running toward the station. They slowly moved in that direction when a formation of three-engine Junkers Ju 52s appeared above their heads showering the area with bombs. One of the houses was hit, its façade falling onto the street with a tremendous crash and lots of smoke and debris. Running back as fast as possible, Guezureya and Kurlansky were followed by cries and clouds of dust. It was the beginning of a descent into hell.

wiedział jak się zachować. Na szczęście Amerykanin był bardziej doświadczony.

– Chowaj się pan! To nalot!

Siłą wepchnął Juana do pierwszego domu i kazał wejść do piwnicy. Gdy po kilku minutach ciszy zdecydowali się wyjść na ulicę dostrzegli biegnących w kierunku dworca mieszkańców miasta. Ruszyli powoli w tym samym kierunku, gdy nad ich głowami pojawił się klucz trzysilnikowych Junkersów Ju 52 sypiących bombami na lewo i prawo jak polewaczki. Jeden z domów został trafiony, fasada runęła z niesamowitym hukiem na ulicę wśród dymu i odłamków gruzu. Gdy Guezureya i Kurlansky biegli co sił z powrotem gonili ich krzyki ludzi i szara chmura kurzu. Zaraz potem wokół rozpętało się piekło.

Pierwsze Heinkle trafiły na hiszpańską wojnę domową w połowie lutego 1937 roku zasilając niemiecki Legion Condor, gdy cztery He 111B-1 przybyły drogą morską z Hamburga wraz z taką samą ilością Do 17E-1 i Ju 86D-1. Samoloty te utworzyły dodatkową doświadczalną eskadrę bombową (Versuchsbomberstaffel) w KGr 88 wyposażonej w Ju 52 i miały zostać sprawdzone w warunkach bojowych. Już po pierwszych lotach He 111 uznano za najlepsze bombowce tworząc z nich Stabsstaffel (noszący nazwę „Pedro”) pod dowództwem Oblt. Rudolfa Freiherr von Moreau.

Bombowce He 111 od razu weszły do działań bojowych bombardując porty w Kartagenie,

The Heinkel 111 first appeared in Spain in the colors of the German Legion Condor in mid-February 1937, when four He 111B-1 were delivered by sea from Hamburg along with as many Do 17E-1s and Ju 86D-1s. The He 111 was one of the most advanced medium bombers in the world at the time and this development was a direct result of the mauling suffered by German forces around Madrid during late 1936. The aircraft were assigned to the newly established experimental bombardment Staffel (*Versuchsbomberstaffel*) operating alongside the Ju 52-equipped KGr 88. The primary tasks of the new squadron were combat evaluation of the new types and the development of suitable combat tactics. Over the course of its first sorties, He 111s (known as *Pedros*) quickly earned a reputation as outstanding bombers. Assigned the Nationalist code fuselage number 25, a *Stabsstaffel* of *Pedros* was established under Oblt. Rudolf Freiherr von Moreau, whose personal aircraft was *Pedro 1*.

The He 111s immediately saw combat, bombing the harbors of Cartagena, Alicante and Madeira, steelworks and ammunition factories in the north, and the arms industry center in Albacete. Four He 111B-2s were delivered in March, taking part on 22 March in a surprise attack on the Republican airfield of Alcalá de Henares. The German crews then claimed to have destroyed 24 Republican aircraft and damaged many more.

Heinkle z KGr 88 na lotnisku Sanjurjo. Jak widać na zdjęciu Niemcy mieli bomb pod dostatkiem.

Heinkels from KGr 88 at Sanjurjo. The photo reveals a stockpile of German bombs.





Via Marian Krzyżan

Pierwsze He 111 jakie przybyły do Hiszpanii miały jednobarwny kamuflaż RLM 63. Szybko okazało się, że trzeba pomalować je w barwy ochronne i bombowce otrzymały czterokolorowy kamuflaż.

The first He 111s to arrive in Spain were finished in an overall scheme of RLM 63. It quickly became apparent they needed to be camouflaged so they received a four-color scheme.

Alicante i Maderze, huty i fabryki amunicji na północy oraz centrum przemysłu zbrojeniowego w Albacete. W marcu dostarczono także cztery He 111B-2, które 22 marca wzięły udział w zaskakującym ataku na republikańskie lotnisko Alcalá de Henares – niemieckie załogi zgłosiły wówczas zniszczenie 24 republikańskich samolotów i uszkodzenie wielu innych.

31 marca wojska generała Franco uderzyły na północ w kierunku Bilbao. Cały teren zajmowany przez Republikanów na północy charakteryzował się górzystym, dogodnym do obrony ukształtowaniem. Szczyty Gór Kandabryjskich zajmujących całą północną Hiszpanię sięgają 2000 metrów wysokości. Samo Bilbao jest ze wszystkich stron otoczone górami. W odległości 10 kilometrów od miasta znajdował się słynny „Żelazny krąg” – przykład umocnień obronnych Republikanów z niezliczoną ilością przeszkód, linii okopów, betonowych bunkrów i gniazd karabinów maszynowych. Od pierwszego dnia ofensywy na doskonale ufortyfikowane pozycje sypały się tony bomb krusząc powoli obronę. W tym czasie załogi niemieckich bombowców wykonywały od dwóch do czterech lotów dziennie.

Tymczasem 26 kwietnia dowódca Legionu Condor postanowił zniszczyć most drogowy w małym baskijskim miasteczku Guernica, leżącym na końcu wąskiej doliny, 32 kilometry na wschód od Bilbao. Jako centrum kulturalne i religijne baskijskiej prowincji Viscaya, Guernica nie była celem strategicznym z wyjątkiem tego mostu na rzece Rio Mundaca i dwóch małych fabryk broni. Most był mały i stary, zbudowany na skraju miasta, ale miał duże znaczenie ze względu na szlak zaopatrzeniowy dla walczących w tym rejonie Republikanów.

Po południu cztery He 111B spotkały się z osłoną nad wsią Garay i skierowały ku Guernice. Heinkle dowodzone przez Oblt. von More-

On March 31 General Franco's army struck north toward Bilbao. The entire territory controlled by the Republicans in the north was mountainous, well suited to defense. The summits of the Cantabrian Mountains extending over northern Spain exceed 2,000 m. Bilbao itself is surrounded by mountains on every side. Ten kilometers from the town was the famous "Iron Belt", Republican defenses with no end of obstacles, trenches, concrete bunkers and machine gun positions. Tons of bombs were being dropped on the excellent fortifications from the first day of the offensive, gradually breaking down the defenses. The German bomber crews were then flying from two to four sorties daily.

On April 26, the commander of the Legion Condor selected as a target a road bridge at the small Basque town of Guernica at the termination of a narrow valley, 32 km east of Bilbao. The cultural and religious center of the Basque province of Viscaya, Guernica itself was not a strategic target save for the bridge on the Rio Mundaca and two small arms factories. The bridge was old and small, located on the margin of the town, but it was of great importance, astride the Republicans main supply route.

That afternoon four He 111Bs assembled over the village of Garay and headed for Guernica. Led by Oblt. von Moreau, they reached the target and dropped their cargoes. Right behind them 23 Ju 52s of KGr 88 led by Oblt. Fuchs over-flew the town and completed its destruction. The town was leveled to the ground, burying many of its inhabitants. The Republicans reacted strongly to this raid, calling it a terrorist attack. The Legion Condor defended itself claiming that it was the bridge and arms factories that were the targets. The truth was that Guernica had been razed to the ground¹, while

¹ About 70% of the town was destroyed.

au, dotarły nad cel i zrzuciły swój ładunek. Zaraz potem nadleciały 23 Ju 52 z KGr 88 pod komendą Oblt. Fuchsa dokonując dzieła zniszczenia. Miasto legło w gruzach, grzebiąc pod sobą wielu mieszkańców. Republikańska propaganda nadała niesłychany rozgłos temu atakowi przypisując mu miano nalotu terrorystycznego. Tymczasem Legion Condor bronił się uparcie twierdząc, że celem ataku był most i fabryki uzbrojenia. Faktem jest, że Guernica została zmieciona z powierzchni ziemi¹, a most... pozostał nieuszkodzony. Trudno jednoznacznie ocenić intencje Niemców, ale najbardziej prawdopodobnym wytłumaczeniem zniszczenia Guernicy jest zwykły błąd załóg – pomyłka jakich wiele przynosiła każda wojna.

W maju rozwiązano Versuchsbomberstaffel, a dzięki kolejnym dostawom He 111B można było przebroić teraz także 1. i 3./KGr 88. Wspierając działania oddziałów Franco stracono dwa pierwsze bombowce – prawdopodobnie na skutek ognia z ziemi, bo w tym czasie republikańskie lotnictwo w tym rejonie zostało w zasadzie unicestwione. Bilbao zostało zdobyte po ciężkich walkach 19 czerwca.

Dowództwo Republikańców zdając sobie sprawę z niezwykle groźnej dla siebie sytuacji na północy, postanowiło przeprowadzić odciążającą ofensywę w okolicy Madrytu. Wczesnym rankiem 5 lipca dwa bataliony republikańskiej piechoty wsparte kompanią czołgów uderzyły na pozycje Nacjonalistów w okolicy Cuesta de la Reina. Natarcie Republikańców zostało powstrzymane po niezwykle zażartych walkach na północ od wioski Brunete, ale siły przeciwnika wdarły się na głębokość 18 kilometrów. Bombowce Legionu Condor zostały skierowane do wsparcia własnych wojsk i przy ich wydatnej pomocy natarcie Republikańców powstrzymano. Oslonę Heinkli zapewniały w tym czasie myśliwce Bf 109, które otrzymały bezwzględny zakaz opuszczania bombowców.

Pod koniec lipca Franco skierował się przeciw Santander. KGr 88 zajęła lotnisko Burgos

the bridge remained undamaged! It is hard to tell what the Germans real aim was, but most probably Guernica suffered under the bombs as the result of human error perpetrated by the crews – not the first time in the career of the He 111.

In May, the *Versuchsbomberstaffel* was disbanded, and more He 111B deliveries resulted in 1. and 3./KGr 88 being rearmed. Supporting Franco's troops led to the loss of the first two bombers – they probably fell to ground fire, as the Republican air forces in the area had by then been practically annihilated. Bilbao was taken after much fighting on June 19.

The Republican staff, aware of the extremely dangerous situation in the north, decided to balance it by launching an offensive near Madrid. On the early morning of July 5 two Republican infantry battalions supported by an armored company struck at Nationalist positions near Cuesta de la Reina. The attack was stopped after very fierce fighting north of the village of Brunete, but the attacking forces had advanced eighteen kilometers. The Legion Condor bombers were deployed in support of their troops and greatly contributed to the halting of the Republican attack. The Heinkels were being escorted by Bf 109s, the latter having been strictly forbidden to abandon the bombers.

In late July Franco turned against Santander. KGr 88 took up residence at Burgos to operate over northern Spain. On August 23, during a raid on the El Musél bridge, they tangled with Republican fighters, and this time the escorts were unable to repulse the attacking fighters, allowing two bombers to fall. The German crews for the first time saw that their armament was too light to fend off fighter attacks from above.

On September 1 a group of He 111s bombed Gijon harbor, severely damaging the destroyer *Ciscar*, which was later finished off by an aerial raid on October 21. Gijon was at the time being often raided by the Legion, and the submarine C6 also sustained damage. In late September the entire KGr 88 began to rearm with

Start He 111E do kolejnej misji nad Ebro. Chociaż Heinkle były bardzo szybkie, to wymagały eskorty własnych myśliwców, gdyż nowe sowieckie I-16 były w stanie je dogonić.

He 111Es setting out on another sortie to the Ebro. Although Heinkels were very fast, they required fighter escort since they could be caught by Soviet I-16s.



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

**Wymiana silnika DB 600 na
lotnisku w Hiszpanii.**
**Changing the DB 600 engine
at an airfield in Spain.**

operując nad północną Hiszpanią. 23 sierpnia podczas nalotu na most w El Musél doszło do walki z republikańskimi myśliwcami i tym razem eskorta nie spała się najlepiej, bo dwa bombowce zostały zestrzelone. Niemieckie załogi po raz pierwszy przekonały się, że ich uzbrojenie obronne jest zbyt słabe do odparcia atakujących z góry myśliwców przeciwnika.

W dniu 1 września formacja He 111 bombardując port w Gijon poważnie uszkodziła niszczyciel „Ciscar”, który został następnie dobity atakiem lotnictwa 21 października. W tym okresie Gijon było celem silnych ataków Legionu Condor i uszkodzenia odniósł również okręt podwodny C6. Pod koniec września rozpoczęto przebrajanie w He 111 całej KGr 88, czemu towarzyszyło kilka wypadków. Nie mniej jednak do końca października KGr 88 składała się z czterech Staffeln liczących po dwanaście Heinkli.

Po zajęciu północnych terenów Hiszpanii Franco chciał uderzyć na Madryt, ale Republikańskie 7 grudnia rozpoczęły dobrze przygotowaną silną ofensywę koło położonego w górach Teruél. Bombowce KGr 88 zaczęły szarpać siły przeciwnika, ale niespotykane surowa zima bardzo utrudniała wykonanie zadań. 17 grudnia 23 Heinkle miały uderzyć na nieprzyjacielskie pozycje, ale misja zakończyła się wraz z pojawieniem się burzy śnieżnej. Samoloty zawróciły tracąc ze sobą kontakt. Okazało się, że siedem bombowców zaginęło. Szukano ich do wieczora i znaleziono na lotniskach Avila, Escalona i Talavera. Jednak jeden He 111 z numerem 25-32 zaginął bez śladu. Okazało się, że wylądował po republikańskiej stronie frontu i nie uszkodzony wpadł w ręce przeciwnika. Został później przekazany delegacji francuskiej do badań w locie. Walki o Teruél trwały do 21 lutego 1938 roku, gdy miasto zajęły oddziały generała Franco.

9 marca wojska Franco skierowały się na wschód z zamiarem opanowania wybrzeża Morza Śródziemnego. Dwa dni później formacja He 111 osłaniana przez Bf 109 została zaatakowana przez około 30 republikańskich myśliwców. Eskortą nie stanęła na wysokości zadania i pięć bombowców zostało uszkodzonych – je-

He 111s, a process which resulted in a few accidents. Nonetheless, by the end of October KGr 88 comprised four Staffeln of twelve Heinkels each.

After gaining control over the north of Spain, Franco planned to attack Madrid, but the Republicans launched a well-prepared and strong offensive near Teruél on 7 December. The KGr 88 bombers started harassing the enemy but were very much hampered by the unusually harsh winter conditions. On 17 December, 23 Heinkels were to strike at enemy positions, but a snowstorm put a premature end to the operation. The aircraft turned back, losing contact with one another. Seven of the bombers were reported missing but were eventually located that evening at Avila, Escalona and Talavera airfields. Still, one He 111 coded 25-32 was lost without trace. In the event, it had landed undamaged on the Republican side and was later given to a French mission for flight testing. The fight for Teruél lasted till 21 February 1938, when Franco's army seized the city.

On March 9, Franco's troops turned east to seize the Mediterranean coast. Two days later, He 111s, escorted by Bf 109s, were attacked by about thirty Republican fighters. The escorts were again unable to prevent five bombers from being damaged; one later crash-landed.

Bombers were now attacking Valencia and Barcelona. On March 27, the Heinkels attacked Lérida airfield, destroying four I-16s. On 2 April, the German base at Alfaro was raided by the Russians, resulting in two bombers being destroyed and five damaged. On April 16, the Sanjurjo-based KGr 88 began a three-day air offensive against Valencia, Cartagena and Almería. Sorties were being often flown in terrible weather, but a torpedo boat was successfully sunk and the destroyer *Jaime I* damaged. It was a costly operation, though, six Heinkels being lost owing to the bad weather, one falling to anti-aircraft fire and no less than sixteen sustaining damage. Three other He 111s downed an I-16 on April 25 when the bombers were flying unescorted toward Valencia.

den z nich roztrzaskali się podczas przymusowego lądowania.

Bombowce atakowały teraz Walencję i Barcelonę. 27 marca Heinkle uderzyły na lotnisko Lérida, gdzie zniszczono cztery I-16. Atak na niemiecką bazę w Alfaro wykonali 2 kwietnia również Rosjanie niszcząc dwa bombowce i uszkadzając pięć innych. 16 kwietnia startując z bazy Sanjurjo KGr 88 rozpoczęła trzydniową ofensywę powietrzną przeciw Walencji, Kartagenie i Almerii. Często wykonywano loty bojowe w fatalnych warunkach atmosferycznych, ale udało się zatopić kuter torpedowy i uszkodzić pancernik „Jaime I”. Była to jednak kosztowna operacja, bo z powodu pogody stracono sześć Heinkli, inny padł ofiarą obrony przeciwlotniczej, a aż 16 innych zostało uszkodzonych. Trzy inne He 111 straciły I-16 w dniu 25 kwietnia, gdy bombowce leciały bez eskorty myśliwców w okolicę Walencji.

Jednocześnie trwało szkolenie pierwszej hiszpańskiej jednostki bombowej wyposażonej w He 111. Była nią 10-G-25, która osiągnęła gotowość bojową podczas bitwy nad Ebro rozpoczętej przez Republikanów 25 lipca. Było to możliwe dzięki dostarczeniu do KGr 88 pierwszej partii 25 bombowców He 111E-1. Następnymi dziesięć maszyn tego typu dotrze na po-

Simultaneously, the training of the first Spanish He 111-equipped unit was taking place. 10-G-25 became combat-ready during the Battle of the Ebro, which the Republicans launched on July 25. It was made possible by the delivery to KGr 88 of the first 25 He 111E-1s. A further ten machines of the type would be received in early January 1939 and these were the last Heinkel deliveries for the Legion Condor.

Fighting over the Ebro river, KGr 88 was constantly in action. Each day saw attacks on enemy positions and concentrations of troops, artillery sites, and innovative raids on supply and communication routes of the Republicans. The German bombers were well protected by Bf 109s, sweeping enemy fighters out of the sky. A number of spectacular successes were achieved, an armored column being destroyed and several Republican counterattacks prevented. At the end of the battle on 18 November, Ebro had exhausted Republican potential. KGr 88 lost only two He 111s, and had eight others damaged. There was one fatal accident as Franco's troops shot down one Heinkel on 2 November near Pinell.

On 23 December and the launch of an offensive against Barcelona, KGr 88 had 25 He 111Bs and Es on strength. The bombers at-

Ta sama operacja w zbliżeniu. Podczas walk nad Ebro niemieckie załogi wykonywały po kilka lotów dziennie co powodowało szybkie zużycie jednostek napędowych.

Close-up of the same procedure. Operating over the Ebro, German crews flew several sorties a day, which quickly wore out the power plants.



czątku stycznia 1939 roku i będzie to już ostatnia dostawa Heinkli dla Legionu Condor.

Podczas bitwy nad Ebro bombowce KGr 88 miały pełne ręce roboty. Każdego dnia atakowano pozycje i skupiska nieprzyjacielskich wojsk, stanowiska artylerii, a także stosowano nowatorską metodę ataków na linie zaopatrzeniowe i szlaki komunikacyjne oddziałów Republiki. Niemieckie bombowce były dobrze osłaniane przez Bf 109, które zmiatały z przestworzy każdego przeciwnika nie pozwalając mu na przedarcie się do Heinkli. Jednocześnie odniesiono szereg spektakularnych sukcesów – zniszczenie kolumny samochodów i pojazdów pancernych czy udaremnienie kilku kontrataków oddziałów republikańskich. Bitwa nad Ebro, zakończona 18 listopada, ostatecznie wyczerpała siły Republikańców. KGr 88 straciła w tym okresie tylko dwa He 111, a osiem innych było uszkodzonych. Nie obešlo się przy tym bez przykrej pomyłki – 2 listopada w okolicy Pinell oddziały Franco omyłkowo straciły jednego z Heinkli.

23 grudnia, gdy rozpoczęło się uderzenie na Barcelonę w KGr 88 znajdowało się 25 He 111B i E. Bombowce atakowały umocnienia pod miastem i drogi zaopatrzenia szybko łamiąc obronę przeciwnika. Opór republikańskiego lotnictwa już w zasadzie nie istniał i do zakończenia wojny ogłoszonego przez generała Franco 1 kwietnia 1939 roku stracono sześć maszyn, ale tylko trzy z nich padły ofiarą nieprzyjaciela – głównie artylerii przeciwlotniczej. Jednak jedna ze strat była bardzo bolesna. 12 marca podczas lotu na „demonstrację siły” nad Barceloną z niewiadomych przyczyn eksplodowały bomby na pokładzie samolotu dowódcy KGr 88, Maj. Härle – żaden z lotników nie przeżył. Gdy zwycięski Legion Condor powrócił do Niemiec w prezencie zostawił swoje samoloty hiszpańskiemu lotnictwu².

Polska

Gdy w Hiszpanii Legion Condor zdobywał doświadczenie, na terenie III Rzeszy pośpiesznie formowano kolejne jednostki lotnicze. Jako pierwsza – w grudniu 1936 roku – He 111B otrzymała KG 157, a w dwa lata później cała Luftwaffe posiadała już 3200 samolotów bojowych. Na 1235 bombowców 570 stanowiły He 111 z KG 152, 154, 155, 157, 253, 254, 257 i 355. Posłużyły one do skutecznego odstraszenia Anglii i Francji przed interwencją w sprawie Austrii i Czechosłowacji – jej prezydent przerażony uczynieniem z Pragi drugiej Guernicy oddał kraj Niemcom.

Kolejnym celem III Rzeszy stała się Polska, która nie chciała ugiąć się przed żądaniami

tacked defenses around the city and supply routes, quickly breaking enemy resistance. There was practically no counter-action by the Republican air forces by then, and by the end of the war announced by Franco on April 1, 1939, six machines had been lost, but only three of these to the enemy, chiefly its anti-aircraft artillery. One of the losses was very severe: on March 12, during a sortie over Barcelona, the bombs onboard the aircraft of the KGr 88 commander, Maj. Härle exploded for unknown reasons. None of the crew survived. Departing for Germany, the victorious Condor Legion left its aircraft as a gift for the Spanish air forces.²

Poland

With the Legion Condor gaining experience in Spain, more air units were being hastily formed in the Reich. The first to receive He 111Bs was KG 157 in December 1936, two years later the Luftwaffe had a strength of 3,200 combat aircraft. Of 1,235 bombers, 570 were He 111s serving with KG 152, 154, 155, 157, 253, 254, 257 and 355. They evidently had a deterrent effect against England and France. Neither country felt able to intervene as Hitler carved up Austria and Czechoslovakia. The Czech president, frightened by the vision of Prague becoming another Guernica, watched helplessly as the Germans dismembered his country. In the West, governments expected this to be the last of Hitler's territorial demands.

Hitler was now eyeing Poland, a country that was determined to resist. An attack on this unyielding neighbor was quickly planned to regain the territories lost in WW1. The theory of Blitzkrieg or lightning war was to be put into practice. Part of the air force assigned to this task was 808 He 111Es, Pa and Hs.

On September 1 the crews of Luftflotte 1 operating in the north were ready for action. Their strength comprised: (K)LG 1 (87 He 111 Hs), KG 1 (46 He 111Hs and 38 He 111Es), II./KG 26 (35 He 111Hs), KG 27 (113 He 111Ps); Luftflotte 4, to attack from the south, was represented by KG 4 (96 He 111Ps). If required, elements of other units could also be deployed, in this case, I./KG 53, I. and II./KG 55, as well as several minor units joining the campaign against Poland on September 3. Wekusta 1, with three He 111Js, was also involved.

The first blow struck by the Luftwaffe was directed against the Polish air forces' infrastructure: the aircraft and the airfields, with the intention of destroying the Polish machines on the ground. However this pre-emptive strike

² Ogółem do Hiszpanii wysłano 95 He 111B i 35 He 111E, z których stracono 37.

² A total of 95 He 111Bs and 35 He 111Es were delivered to Spain, of which 37 were lost.

Adolfa Hitlera. W związku z tym pośpiesznie przygotowano plan ataku na „nieposłusznego sąsiada”, aby odzyskać tereny utracone po I Wojnie Światowej i w praktyce sprawdzić teorię Blitzkriegu. Wśród wydzielonych sił lotniczych znajdowało się także 808 bombowców He 111E, P i H.

1 września w gotowości do startu były załogi bombowców z Luftflotte 1 operującej na północnym odcinku: (K)LG 1 (87 He 111H), KG 1 (46 He 111H i 38 He 111E), II./KG 26 (35 He 111H), KG 27 (113 He 111P), natomiast Luftflotte 4 atakującej od południa podporządkowano KG 4 (96 He 111P). W miarę potrzeb można było skierować do walk również część innych jednostek. I tak się stało, gdy od 3 września do działań przeciwko Polsce włączyły się I./KG 53 oraz I. i II./KG 55, a także kilka innych mniejszych jednostek. Mocno zaangażowana była również Wekusta 1 posiadająca trzy He 111J.

Pierwsze uderzenie Luftwaffe skierowała przeciw infrastrukturze polskiego lotnictwa – samolotom i lotniskom. Zamierzano zniszczyć polskie maszyny już na ziemi, ale cios trafił w próżnię, bo kilka dni wcześniej Polacy przenieśli wszystkie swoje jednostki na nieznane Niemcom lotniska polowe. Luftflotte 1 zbombardowała bazę wodnosamolotów w Pucku (He 111E z I./KG 1), ale mimo, że Lubliny R.XIII stały

failed as the Poles had, only days previously, moved all their airplanes to auxiliary airfields unbeknownst to the Germans. Luftflotte 1 (He 111Es of I./KG 1) bombed the seaplane base at Puck, but although the Lublin R.XIIIs were anchored on the water, none was destroyed. Only hangars and buildings suffered damage. The MDL was evacuated to the Hel Peninsula according to military plans. Also Rumia airfield was bombed. Later, KG 1 hit Toruń airfield while II./KG 26 attacked Poznań, Ławica and Komorniki fields.

The main strike was carried out by II.(K)/LG 1 and KG 27 against Mokotów, Gocław and Okęcie in Warsaw. The morning attack by thirty He 111s of LG 1 escorted by Bf 110s of I.(Z)/LG 1 was repulsed by Polish PZL P.11 fighters of the Brygada Pościgowa. 5.(K)/LG 1 incurred most damage, losing two Heinkels and having several machines damaged in the combat.

The second, afternoon raid on Warsaw's airfields was carried out by a big formation of II. and III.(K)/LG 1, the entire KG 27 and I./StG 1 with a heavy escort of Bf 110s from I.(Z)/LG 1 and Bf 109s of I./JG 21. This time Polish fighters failed to reach the bombers, which were thus able to operate unhampered.

On the first morning of the war II./KG 4 bombed Lvov airfield, losing one Heinkel to AA

Jeden z pierwszych He 111P-0 na lotnisku w Oranienburgu.

One of the first He 111P-0s at Oranienburg.



Via Marian Krzyżan

Gotowe do odbioru He 111P na lotnisku w Marienehe. Po przekazaniu do jednostek bojowych białe litery kodowe zamalowywano i nanoszono oznaczenia taktyczne.

He 111Ps at Marienehe ready for delivery to units. In combat units the white code letters were painted over and tactical markings were applied.



Via Marian Krzyżan

na wodzie nie zniszczono żadnego z nich. Ucierpiały jedynie hangary i budynki. MDL zgodnie z założeniami planu wojennego został ewakuowany na Półwysep Helski. Zbombardowano również lotnisko w Rumi. Później jednostki KG 1 uderzyły na lotnisko w Toruniu. W tym samym czasie II./KG 26 zaatakowała Poznań, lotnisko Ławica i Komorniki.

Główne uderzenie wykonano siłami II(K)/LG 1 i KG 27 na lotniska Mokotów, Goław i Okęcie w obrębie Warszawy. Poranny atak 30 He 111 z LG 1 mimo osłony Bf 110 z I(Z)/LG 1 został odparty przez polskie myśliwce PZL P.11 z Brygady Pościgowej. Najbardziej poszkodowaną była 5(K)/LG 1, która podczas zażartych walk straciła dwa Heinkle, a kilka innych maszyn wróciło uszkodzonych.

fire. Concurrently, sixty He 111s of I. and III./KG 4 attacked Katowice, Kielce and an airfield near Krakow. A few dozen airplanes were destroyed on the airfields; however, these were not combat but school, training and auxiliary aircraft. Even though the Polish air forces were not destroyed on the ground, the logistic infrastructure suffered heavy damage. For the next few days the Poles were unable to repair the damage, or make good the shortages of fuel and spares that resulted. Still, the first day of the war cost the Germans no less than 44 aircraft, most of them lost in accidents (one He 111 of 4(K)/LG 1 even crashed into a locomotive!).

The Warsaw area was again raided on September 2. LG 1 also attacked Malaszewicze air base and the PWS factory at Biała Podlaska. KG

Heinkle He 111H na lotnisku Marienehe. Załoga wchodziła na pokład przez właz w podkadłubowej gondoli. Zwraca uwagę brak uzbrojenia obronnego.

He 111Hs at Marienehe. The crew entered via a door in the ventral cupola. Note the lack of armament.



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

Podczas drugiego ataku wykonanego po południu nad warszawskie lotniska skierowała się potężna formacja II. i III(K)/LG 1, całej KG 27 oraz I/StG 1 pod wzmocnioną eskortą Bf 110 z I(Z)/LG 1 i Bf 109 z I/JG 21. Tym razem polskie myśliwce nie zdołały przedrzeć się do bombowców, które zbombardowały wyznaczone cele.

Rankiem pierwszego dnia wojny II./KG 4 zbombardowała lotnisko we Lwowie tracąc od ognia z ziemi jednego Heinkla. W tym samym czasie formacja 60 He 111 z I. i III./KG 4 atakowała Katowice, Kielce i lotnisko pod Krakowem. Na lotniskach zniszczono kilkadziesiąt samolotów, ale nie były to maszyny bojowe tylko szkolne, treningowe i pomocnicze. Chociaż nie udało się zniszczyć na ziemi polskiego lotnictwa bardzo ucierpiało zaplecze logistyczne i w ciągu kilku kolejnych dni Polacy nie mieli czym uzupełnić strat, zaczęło brakować im paliwa i części zamiennych. Mimo wszystko pierwszy dzień wojny kosztował Niemców aż 44 samoloty, z których większość stracono w wypadkach. M.in. jeden He 111 z 4(K)/LG 1 zderzył się z lokomotywą!

Naloty w okolicy Warszawy powtórzono 2 września. LG 1 uderzyła również na bazę lotniczą w Małaszewiczach i zakłady PWS w Białej Podlaskiej. Równie aktywna była KG 4, która zaatakowała zakłady PZL w Mielcu i LWS w Lublinie oraz fabrykę amunicji w Skarżysku-Kamiennej. Po kilku dniach zaprzestano nalotów na polski przemysł zbrojeniowy, aby po jego zajęciu można było wykorzystać go do własnych celów. Stałe bazy lotnicze były już wówczas zniszczone, więc Heinkle skierowano do ataków na linie kolejowe i dworce. Miało to szczególne znaczenie dla odciążenia zarówno dostaw zaopatrzenia jak i odwrotu polskich wojsk. Ata-

4 was no less active, raiding the PZL factory at Mielec and the LWS factory at Lublin plus an ammunition factory in Skarżysko-Kamienna. Attacks on the Polish arms industry ceased after a few days in order that the Germans might be able exploit what remained once they were under German control. The permanent air bases had by then been destroyed, so the Heinkels were dispatched against railways and stations with the intention of cutting supply routes and blocking the retreat of Polish troops. The attacks were carried out in strengths of two or three aircraft hunting for trains in enemy territory. This activity became incredibly intensive during fights for Warsaw, when the Germans attempted successfully to isolate the capital.

Tactical bombing attacks did not cease, of course. On 2 September a heavy raid by 88 Heinkel 111s of KG 4 destroyed the hangars, buildings, runways and aircraft dispersals at the Centrum Wyszakolenia Lotnictwa at Deblin. Similar raids were carried out against other Polish bases, while smaller formations attacked railway stations and concentrations of Polish troops. Bombs were also dropped on roads clogged by both civilian refugees and military troops. After dropping their bombs, the Heinkels usually swept in on ground-strafting attacks, machine-gunning hapless civilians and troops alike.

Bomber crews often reported Polish fighter attacks. Since the latter were much slower than the He 111, any threat noticed early enough, could be avoided by merely opening up the throttle. When P.11s had height advantage, attacking from above, the defenders put up a ferocious defense.

On September 2, P.11s shot down a He 111J of Wekusta 1, killing the unit's command-

Do ataku na Polskę wydzielono 808 Heinkli He 111 z Luftflotte 1 i 4. Zniszczenie polskiego lotnictwa na ziemi nie przyniosło takich rezultatów jakich się spodziewano. Od 6 września He 111 zajmowały się głównie przecięciem linii zaopatrzeniowych przeciwnika.

808 He 111s from Luftflotte 1 and 4 were assigned for the invasion of Poland. The destruction of the Polish air forces on the ground was not as beneficial as expected. From September 6, He 111s were mainly involved in cutting enemy supply routes.



Via Marian Krzyżan

He 111H z cywilną rejestracją podczas przygotowań do lotu.

He 111H bearing a civil registration is being prepared for a sortie.

Heinkel He 111H podczas startu z przyfabrycznego lotniska. Zwraca uwagę okrągła antena radionamiernika na grzbiecie kadłuba.

Heinkel He 111H taking off from a factory airfield. Note the dorsal round RDF antenna.

ki przeprowadzano siłami dwóch lub trzech samolotów przeszukujących terytorium przeciwnika i polujących na pociągi. Nabrało to piekielnego tempa w czasie walk o Warszawę, gdy Niemcy chcieli odizolować stolicę Polski. Trzeba przyznać, że im się to udało.

Nie zaprzestano oczywiście nalotów taktycznych. 2 września silny nalot 88 Heinkli z KG 4 zniszczył hangary, budynki, pole startowe i stoiska samolotów w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Dęblinie. Podobne uderzenia skierowano przeciw innym polskim lotniskom, a mniejsze formacje atakowały dworce kolejowe i koncentracje polskich oddziałów. Bomby sypały się również na drogi, po których poruszali się zarówno cywili uciekinierzy, jak również oddziały wojskowe. Po zrzuceniu bomb na

er, Oblt. Woyna. September 6 was the worst in this respect. Three Heinkels of 3./KG 4 discovered a column of trucks approaching Grojec. The bombers dropped immediately to just above ground level and bombed the vehicles, destroying three. The targets were the personnel of the Polish III/6 fighter squadron relocating to nearby Drwalew field. Four airmen were killed and four wounded. The Heinkels immediately came under attack by a group of P.11c fighters.

The three bombers were expected at Langenau. Before contact was lost, the base learned that they had come under attack from fighters. Eventually, one of the Heinkels emerged from the northeast trailing smoke and came in to put down on its belly. It eventually slithered to



Via Marian Krzyżan

ogół ostrzeliwano jeszcze z karabinów maszynowych kłębiące się w dole ludzkie masy.

Załogi bombowców wielokrotnie meldowały o atakach polskich myśliwców. Ponieważ były one znacznie wolniejsze od He 111 odpowiednio wcześniej zauważone niebezpieczeństwo można było zażegnać po prostu zwiększając prędkość. Gdy jednak P.11 miały przewagę wysokości i zaatakowały z góry należało liczyć się z niezwykle zawziętymi Polakami, którzy bronili swojej ojczyzny z bezprzykładnym poświęceniem.

2 września P.11 zestrzeliły He 111J z Wekusta 1, w którym zginął dowódca jednostki, Oblt. Woyna. Najgorszy pod tym względem okazał się jednak 6 września. Tego dnia trzy Heinkle z 3./KG 4 wykryły kolumnę ciężarówek zbliżającą się do Grójca. Bombowce natychmiast zeszły nad samą ziemię i zbombardowały samochody niszcząc trzy z nich. Okazało się, że był to personel polskiego dywizjonu myśliwskiego III/6 przemieszczający się na pobliskie lotnisko Drwalew. Poległo czterech lotników, a czterech innych odniosło rany. Zaraz potem Heinkle zostały zaatakowane przez klucz myśliwców P.11c.

Na lotnisku Langenau oczekiwano powrotu trójki bombowców. Zanim łączność została zerwana z radiostacji dowiedziano się, że bombowce zostały zaatakowane przez myśliwce i toczą walkę. Wreszcie z północnego-wschodu nadleciał jeden z Heinkli wlokąc za sobą smugę dymu. Widząc lotnisko podszedł do lądowania bez wypuszczania podwozia i szorując brzuchem trawiastą płytę pasa startowego zatrzymał się bez ruchu. Wozy strażackie natychmiast pokryły pianą dymiący silnik, a w pobliżu zatrzymały się karetki. Właz na górze kabiny zsunął się na ziemię i powoli z wraku wygramolił się Oblt. Hermann Kell.

– Niech to szlag trafi! – krzyknął do kolegów. W oczach Kella widzieli strach. – Nasze Heinkle muszą mieć dodatkowe karabiny maszynowe! Więcej karabinów maszynowych!

Dopiero teraz lotnicy spojrzeli na leżącego He 111. To, że wygląda jak ser szwajcarski byłoby dla niego komplementem. W kadłubie i skrzydłach bombowca pełno było różnej wiel-



Via Marian Krzyżan

a halt after careering across the grass. Fire engines were quickly on the scene and extinguished the engine fire. Ambulances stood by. The canopy was slid back and Oblt. Hermann Kell slowly climbed out of the wrecked bomber. "Damn it!" he shouted to his comrades. They saw fear in Kell's eyes. "Our Heinkels need more machine guns! More machine guns!"

It was only then that the men looked at the battered He 111. It resembled a colander to say the least. The fuselage and wings had a multitude of holes of various sizes. Part of the skinning was gone, and parts held on by a few rivets only. The machine was a write-off. Kell greedily smoked a cigarette, his hand shaking, as two wounded airmen were taken out of the cockpit. Asked by the commander where the other two crews were, he quickly said, "Nowhere."

"Be more precise, Herr Oberleutnant!"

Hermann Kell³ stood to attention and spoke in a stronger voice, "Reporting Oblt. Freudenberg's and Uffz. Ambrosius' crews shot down by Polish fighters, Herr Hauptmann!"

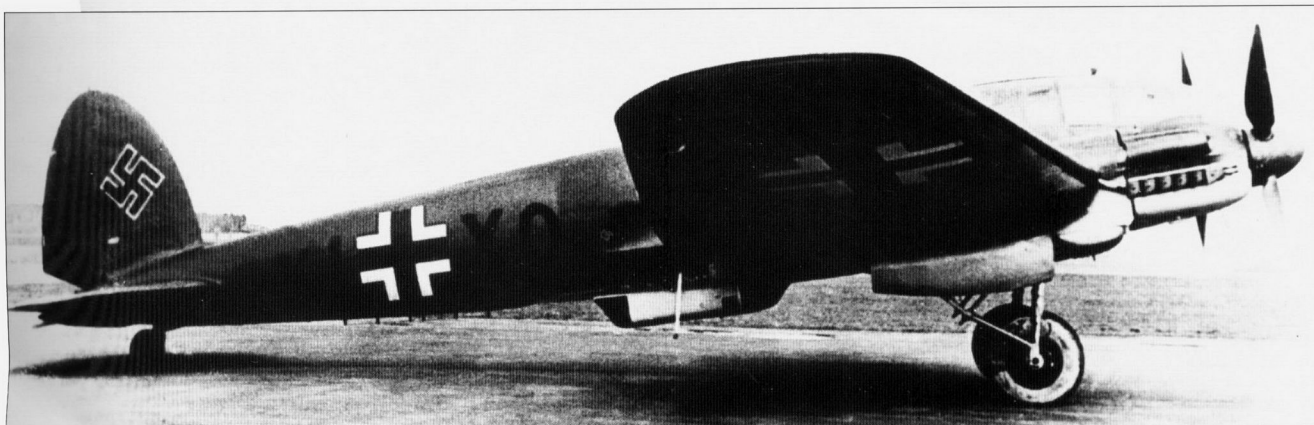
³ Oblt. Hermann Kell was captured on the night of September 14/15, 1940, when his He 111H-4 (5J+BL, W.Nr.3294) was shot down by a British Blenheim night fighter of No. 29 Sqn RAF.

Na początku 1939 roku Luftwaffe posiadała 570 He 111E, P i H. Niemieckie bombowce skutecznie odstraszły Anglię i Francję przed interwencją w sprawie Austrii i Czechosłowacji. Tutaj widzimy He 111E z KG 1 podczas przygotowań do startu.

In early 1939 the Luftwaffe had 570 He 111 Es, Ps and Hs. German bombers effectively deterred England and France from intervening in the *Anschluss* of Austria and Czechoslovakia. Here, He 111Es of KG 1 are preparing for takeoff.

He 111H wszedł do służby na początku 1939 roku i był najliczniej produkowaną wersją bombowca.

The He 111H entered service at the beginning of 1939 and was the variant produced in the largest numbers.



Via Marian Krzyżan

**Powrót na lotnisko po nalocie
na Warszawę.**

**Returning to base after a raid
on Warsaw.**



Via Marian Krzyżan

kości dziur, część poszycia zniknęła, a część trzymała się tylko na kilku nitach. Później okazało się, że samolot nadaje się tylko na złom. Gdy z kabiny wyciągano dwóch rannych lotników, Kell drżącą ręką palił łąpczywie papierosa. Na pytanie dowódcy gdzie są pozostałe dwie załogi odparł szybko.

– Nie ma.

– Proszę mówić jaśniej, Herr Oberleutnant!

Hermann Kell³ wyprostował się i twardym już głosem wypalił jednym tchem:

– Melduję, że załogi Oblt. Freudenberga i Uffz. Ambrosiusa zostały zestrzelone przez polskie myśliwce, Herr Hauptmann.

Tego samego dnia P.11 zestrzeliły także trzy Heinkle z II./KG 26. Jest to o tyle ciekawe, że Heinkel cieszył się opinią samolotu odpornego na uszkodzenia, którego nie tak łatwo ściągnąć na ziemię. Podczas walk w Polsce wiele

On the same day P.11s brought down three Heinkels from II./KG 26. Nonetheless the Heinkel enjoyed a reputation as an aircraft resistant to damage and not easily brought down. Fighting in Poland, He 111s often returned to bases holed by bullets. It was soon realized that even Polish fighters, armed with ordinary machine guns, could shoot down such a tough bomber. It was a similar story with the older He 111E – two machines of the type were lost to P.11s by I./KG 1 on September 9.

Paradoxically, the danger was not only from the Polish side. German fighters also "scored" He 111s. On September 6, while two Heinkels of Stab KG 1 were flying a reconnaissance, they were attacked by a few Bf 109Ds of JGr 102, and Oblt. Alexander Mauke's machine plunged earthwards. The 'victor' was the commander of 3./JGr 102, Oblt. Josef Kellner-Steinmetz. He later explained that he was sure it was a Heinkel being flown by "a Polish crew"!

This was not the only case of 'friendly fire' by JGr 102. On the evening of September 11

**Przywilej polowych lotnisk –
stada owiec „wyrównywały”
płytę pola startowego, aby
później trafić na stoły jako
menu dla personelu.**

**Benefits of field conditions –
sheep "mowed" the grass
take off and landing strip only
to later end up on the
personnel's plates.**

³ Oblt. Hermann Kell dostał się do niewoli w nocy z 14 na 15 września 1940 roku, gdy jego He 111H-4 (5J+BL, W.Nr.3294) został strącony przez brytyjskiego nocnego myśliwca Blenheim z 29 Sqn RAF.



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

razy He 111 wracały do baz podziurawione pociskami, ale tym razem okazało się, że nawet uzbrojone w zwykłe karabiny maszynowe polskie myśliwce mogą strącić tak solidnego bombowca. Podobnie było w przypadku starszych He 111E – dwa samoloty tego typu w walce z P.11 straciła 9 września I./KG 1.

Paradoksalnie niebezpieczeństwo nie ograniczało się tylko do Polaków, bo także niemieckie myśliwce miały na swoim koncie zestrzelenia He 111. 6 września podczas misji rozpoznawczej dwóch Heinkli ze Stab KG 1 Niemcy zostali zaatakowani przez kilka Bf 109D z JGr 102 i maszyna z załogą Oblt. Alexandra Mauke runęła na ziemię. Jej pogromcą był dowódca 3./JGr 102, Oblt. Josef Kellner-Steinmetz. Twierdził później, że był pewien, iż ma przed sobą Heinkla... z polską załogą!

Nie był to jedyny błąd pilotów JGr 102. Wieczorem 11 września w okolicy Przemyśla Fw. Wolfgang Koch strącił He 111 z Stab KG 55 wykonującego misję rozpoznawczą. Załoga Oblt. Heinza Höfera musiała przymusowo lądować na brzuchu. Te i inne wypadki spowodowały, że tuż po zakończeniu walk w Polsce na niemieckich samolotach wprowadzono wielkie znaki rozpoznawcze, które zniknęły dopiero

near Przemyśl, Fw. Wolfgang Koch shot down a He 111 of Stab KG 55 that was on a reconnaissance sortie. Oblt. Heinz Höfer's crew was forced to belly-land. These and other such incidents resulted in the introduction of large identification markings on German aircraft after the Polish campaign; these markings were only abandoned in the spring of 1940. In addition, more defensive armament was mounted in the side windows of the fuselage.

On September 16 attacks were launched on the already besieged Warsaw. The raids were initiated by a formation of twelve Heinkels of I./KG 4, more attacks following on the 18th, 19th and 22nd. With the Poles refusing to surrender the city, the Germans carried out massive bombardments of the capital on the 24th and 25th with a strength of 400 bombers. The targets were not military facilities at all but the city itself, an 'area'-type terror bombing aimed at destroying Polish morale. The second day saw 1,776 sorties, with 486 tons of general-purpose and 72 tons of incendiary bombs being dropped. Many buildings were totally destroyed, but still the Poles would not cave in. It was only the lack of water, food, medicines, ammunition, and further military developments (the Soviet inva-

He 111P-1 podczas lotów próbnych.

He 111P-1 undergoing flight testing.



Via Marian Krzyżan

Ta sama maszyna w locie nad chmurami. Samolot nie posiada jeszcze żadnego uzbrojenia obronnego.

A view of the same machine above the clouds. No armament installed yet.

wiosną 1940 roku. Ponadto zaczęto montować dodatkowe uzbrojenie obronne w bocznych oknach kadłuba.

Od 16 września rozpoczęły się ataki na okrążoną już Warszawę. Naloty zainicjowała formacja dwunastu Heinkli z I./KG 4, a następne miały miejsce 18, 19 i 22 września. Gdy Polacy odmówili poddania miasta, Niemcy przeprowadzili w dniach 24 i 25 września zmasowaną operację bombową na stolicę Polski siłami 400 bombowców. Celami nie były obiekty militarne, ale zabudowa Warszawy, co miało złamać ducha walki Polaków. W drugim dniu ataków przeprowadzono 1776 lotów bojowych zrzucając 486 ton bomb burzących i 72 tony bomb zapalających. Wiele budynków, w tym zabytkowych, zostało kompletnie zniszczonych, ale mimo to Polacy nie chcieli się poddać. Dopiero brak wody, żywności, lekarstw, amunicji i ogólna sytuacja militarna (wkroczenie wojsk sowieckich na wschodnie tereny Polski) spowodowały, że kilka dni później Warszawa skapitulowała.

Bombowce He 111 walnie przyczyniły się do pokonania polskiej armii. Ich bomby w wielu miejscach przecięły drogi odwrotu oddziałów Wojska Polskiego uniemożliwiając także dostawy uzupełnień i zaopatrzenia. Ogromne znaczenie miało zniszczenie zaplecza polskiego lotnictwa. Z 75 niemieckich bombowców straconych podczas działań w Polsce czternaście Heinkli padło ofiarą polskich myśliwców.

Blitzkrieg na Zachodzie

Po zajęciu Polski Niemcy nadal znajdowały się w stanie wojny z Francją i Anglią, które w ramach „pomocy” swojemu sojusznikowi postawiły Hitlerowi ultimatum wchodzące w życie 3 września. Na tym wsparcie dla Polski się zakończyło i na zachodzie trwała sytuacja, która przeszła do historii jako „dziwna wojna”. Obie strony zaległy na stanowiskach i czekały na dalszy rozwój wydarzeń. Luftwaffe prowadziła intensywne rozpoznanie wykorzystując do tego także Heinkle He 111 i czasami dochodziło do walk powietrznych. Miało to trwać aż do wiosny 1940 roku.

Kontrolę nad Norwegią chcieli przejąć zarówno Brytyjczycy jak i Niemcy, ale ci drudzy byli szybsi zajmując niejako „przy okazji” Danię. Wsparcie dla Wehrmachtu i Kriegsmarine zapewniał Fliegerkorps X liczący 1086 samolotów. Wśród jego jednostek znajdowały się także KG 4 (95 He 111P) i KG 26 (103 He 111H), KGr 100 (27 He 111H) oraz kilka jednostek rozpoznawczych także używających Heinkli.

Dania poddała się bez walki, a pierwszy atak na Norwęgę nastąpił już o świcie 9 kwietnia 1940 roku, gdy 28 Heinkli z III./KG 26 zbombardowało bazę morską Horten i fort Bolcerne. Przez cały dzień He 111 atakowały lotniska, ba-

sion of eastern Poland) that resulted in Warsaw capitulating a few days later.

He 111 bombers contributed greatly to the defeat of the Polish army. Their bombs cut off the retreat of Polish troops in many places, also preventing deliveries of supplies and replacements. The destruction of the Polish air force and its infrastructure was of significant importance. Out of the 75 German bombers lost during the battles for Poland, fourteen Heinkels fell victim to Polish fighters.

The Blitzkrieg in the West

Having attacked Poland, Germany was at war with France and England. Both countries had pledged to come to the “aid” of their ally, delivering an ultimatum to Hitler, which came into effect on 3 September. But their support for Poland amounted to no more than this. A period known as the Phoney War began in the West. Both sides kept their positions and waited to see how affairs would develop. The Luftwaffe carried out intensive reconnaissance using Heinkel He 111s among others, and aerial engagements sometimes took place. This situation was to continue till the spring of 1940.

Both the British and the Germans had ambitions to seize control of Norway, but the latter were faster and also took Denmark en route. The *Wehrmacht* and *Kriegsmarine* were supported by Fliegerkorps X, a force of 1,086 aircraft. Among its units were KG 4 (95 He 111Ps) and KG 26 (103 He 111Hs), KGr 100 (27 He 111Hs), and a few reconnaissance Heinkel-equipped ones.

Denmark surrendered without a fight, and the first attack on Norway took place on April 9, 1940 at dawn, 28 Heinkels of III./KG 26 bombing the Horten naval base and the fort of Bolcerne. He 111s continued attacks on airfields, coastal artillery batteries, naval bases, and dropped leaflets throughout the day. Bombers were particularly active near Oslo, where they supported German troops. In the evening 53 Heinkels of II./KG 4 and I./KG 26 struck at Kaholmen, Drøbak and the stronghold of Oscarsborg. Near Stavanger, eight He 111s of 8./KG 4 sighted the Norwegian destroyer “Æger” (735 BRT), launching a sharp attack. Taking several direct hits, she went under in the Amøyfjorden. One German crew even clashed with a Norwegian Caproni Ca.310 bomber, inflicting serious damage. A big aerial-naval battle occurred with 41 Heinkels of KG 26 also participating. German crews did not yet have experience in attacking naval targets; besides, their opponents were no less than 28 British warships with strong anti-aircraft defenses. Despite that, the Heinkels avoided losses and claimed,



Zbliżenie silnika Jumo 211. Ta jednostka napędowa stała się podstawą rozwoju bombowca He 111H, gdyż silniki DB 601 zostały przeznaczone wyłącznie dla myśliwców Messerschmitta.

Close-up of a Jumo 211. This power plant was the foundation for the development of the He 111H, the DB 601 being mainly intended for Messerschmitt fighters.

terii artylerii nabrzeżnej, bazy morskie i zrzucały ulotki. Bombowce były szczególnie aktywne w okolicy Oslo wspierając własne oddziały. Wieczorem 53 Heinkle z II./KG 4 i I./KG 26 uderzyły na Kaholmen, Drøbak i fortecę Oscarsborg. Koło Stavanger ósemka He 111 z 8./KG 4 dostrzegła norweski niszczyciel „Æger” (735 BRT) natychmiast przystępując do ataku. Kilkakrotnie trafiony bombami okręt poszedł na dno Amøyfjorden. Jedna z niemieckich załóg stoczyła nawet walkę powietrzną z norweskim bombowcem Caproni Ca.310 i poważnie go uszkodziła. Doszło także do dużej bitwy powietrzno-morskiej, w której brało udział także 41 Heinkli z KG 26. Niemieckie załogi nie miały jeszcze doświadczenia w atakowaniu celów morskich, a poza tym ich przeciwnikiem było aż 28 okrętów brytyjskich z silną obroną przeciwlotniczą. Mimo to Heinkle uniknęły strat meldując wraz z załogami Ju 88 trzy trafienia w pancernik i jedno w ciężki krążownik. Faktycznie zatonął niszczyciel „Gurkha”, a cztery inne jednostki odniosły uszkodzenia.

10 kwietnia ponad 50 Heinkli z KG 26 i KGr 100 uderzyło na bazę Royal Navy w Scapa Flow, ale atak zakończył się niepowodzeniem. Nie uzyskano większych sukcesów, za to pojawiły się brytyjskie myśliwce, które straciły cztery bombowce.

together with Ju 88s, three hits on a battleship and one on a heavy cruiser. In fact, the destroyer *Gurkha* was sunk, four other vessels sustaining damage.

On April 10 over fifty Heinkels of KG 26 and KGr 100 attacked the Royal Navy base at Scapa Flow, but the raid was a failure. No major success was achieved, and the British fighters that appeared shot down four bombers.

The seizure of Norway did not at all mean an end to the fighting. The British would not so easily give up their plans. On April 11, KG 26 crews bombed the aircraft carrier *Furious* but failed to score any accurate hits.

The British landed their troops at several sites along the Norwegian coast, trying to regain major ports. The Germans received support from II. and III(K)/LG 1, as well as I. and II./KG 54, and, on April 15, Heinkels bombed, among others, Namsos. Raiding a radio facility on the isle of Vigra, one III(K)/LG 1 machine caught its wing on the main mast of the antenna. In the afternoon bombers returned to Vigra and leveled the facility to the ground.

Heinkels moved to the already seized Norwegian bases. Locally, fighting continued, also near Oslo, where KG 4 and 26 often flew in support of their troops. Attacks on British vessels were more and more successful. On April 17,

Cena zwycięstwa nad Francją była wysoka. Tylko 10 maja 1940 roku Luftwaffe straciła 311 samolotów w tym 56 Heinkli He 111.

The price of the victory in France was high. On May 10 1940 alone, the Luftwaffe lost 311 aircraft, including 56 He 111s.



Via Marian Krzyżan

Opanowanie Norwegii wcale nie oznaczało zakończenia walk. Brytyjczycy nie zamierzali tak łatwo zrezygnować ze swoich planów. Już 11 kwietnia załogi KG 26 zbombardowały lotniskowiec „Furious”, ale nie zdołały go trafić.

Brytyjczycy wysadzili swoje wojska w kilku punktach norweskiego wybrzeża usiłując opanować ważniejsze porty. Niemcy zostali wzmocnieni przez II. i III(K)/LG 1 oraz I. i II./KG 54 i 15 kwietnia Heinkle bombardowały m.in. Namsos, a podczas nalotu na radiostację na wyspie Vigra jedna z maszyn III(K)/LG 1 zderzyła się skrzydłem z głównym masztem anteny. Po południu bombowce wróciły nad Vigra i zrównały radiostację z ziemią.

Heinkle przeniosły się już na zdobyte norweskie lotniska. Wciąż toczono lokalne walki w okolicy Oslo, gdzie KG 4 i 26 często wspierały własne wojska. Ataki na brytyjskie okręty przynosiły coraz więcej sukcesów. 17 kwietnia

I./KG 26 damaged the cruiser *Suffolk*, and three days later at Namsos KG 4 destroyed the anti-submarine trawler *Rutlandshire*.

The Aandalsnes area, which saw heavy ground fighting, became a German bombing target on April 20. Sea targets were also frequently bombed in nearby Molde and Romsdalsfjorden, where several smaller vessels were hit. May saw a breakthrough in the war with the British fleet. The Polish destroyer *ORP Grom* went down on being hit from about 5,000 m by a Heinkel flown by Lt. Korthals of KGr 100. Fw. Paul Wierbitzky of KGr 100 sunk the anti-aircraft cruiser *Curlew*, which was equipped with radar scanning the Norwegian airspace.

To counterbalance the constant Luftwaffe pressure, the British dispatched Gladiator fighters of No. 263 Sqn and carrier-borne Skuas to Norway, basing them at an airfield on Lake Lesjaskog. This was soon discovered by the Ger-

Przygotowania spadochronów dla załogi He 111P z KG 27.

Preparing parachutes for a He 111P crew from KG 27.



Via Marian Krzyżan

LG 26 uszkodziła krążownik „Suffolk”, a trzy dni później w porcie Namsos KG 4 zniszczyła ścigacz okrętów podwodnych „Rutlandshire”.

Rejon Aandalsnes, gdzie toczyły się ciężkie walki naziemne, od 20 kwietnia stał się celem niemieckich bombowców. Często bombardowano również cele morskie w pobliskich Molde i Romsdalsfjorden, gdzie trafiono kilka mniejszych jednostek pływających. Przełom w walce z brytyjską flotą nastąpił w maju i jako pierwszy poszedł na dno polski niszczyciel ORP „Grom” trafiony z wysokości około 5000 metrów przez Heinkla pilotowanego przez Lt. Korthalsa z KGr 100. Największy sukces odniósł jednak Fw. Paul Wierbitzky z KGr 100, który posłał na dno krążownik przeciwlotniczy HMS „Curlew”, na którym znajdował się radar kontrolujący przestrzeń powietrzną nad Norwegią.

Aby zmniejszyć nieustanną presję Luftwaffe Brytyjczycy przetrzucili do Norwegii myśliwce Gladiator z 263 Sqn oraz pokładowe Skua, które zajęły lotnisko koło jeziora Lesjaskog. Zostało ono szybko wykryte przez Niemców i 25 kwietnia podczas kilku nalotów zniszczono na ziemi trzynaście Gladiatorów i pięć Skua. W walkach powietrznych stracono jednak cztery Heinkle.

Pod koniec maja w Norwegii znalazły się również myśliwce Hurricane z 46 Sqn i w starciach z nimi 29 maja stracono maszynę dowódcy KGr 100, Hptm. Arthura von Casimira, który dostał się do niewoli. W tym czasie sytuacja wojsk alianckich w zachodniej Europie była już tak dramatyczna, że Brytyjczycy postanowili opuścić Norwegię.

Podczas walk nad Norwegią Niemcy stracili 54 Heinkle w wyniku działań przeciwnika i sie-

mans, and a few raids on April 25 left thirteen Gladiators and five Skuas destroyed on the ground. Four Heinkels fell in aerial combat.

Toward the end of May Hurricane fighters of No. 46 Sqn arrived in Norway. On the 29th the machine flown by the commander of KGr 100, Hptm. Arthur von Casimir, was shot down and the pilot captured. The situation of the Allies in Western Europe was by then so dramatic that the British decided to evacuate Norway.

In Norway, the Germans lost 54 Heinkels due to enemy action and seven due to other causes, with 31 others sustaining damage. On-board gunners shot down ten enemy aircraft; 21 were destroyed on the ground.

* * *

The fighting in Norway had petered out by the time of the opening of a German offensive against France and Benelux. The operations in the West were to be carried out by Luftflotte 2 and 3, which had 1,577 bombers on strength, 806 being Heinkels of the P and H types. Luftflotte 2 controlled KG 4 (102 He 111Ps and Hs, 37 Ju 88As), KG 27 (114 He 111Ps), KG 54 (106 He 111Ps) and LG 1 (73 He 111Hs, 69 Ju 88As). Luftflotte 3 was responsible for KG 1 (107 He 111Hs), KG 51 (76 He 111s, 62 Ju 88As), KG 53 (115 He 111Hs) and KG 55 (113 He 111Ps). Heinkel He 111s were also on strength in a few reconnaissance units.

The offensive began at dawn on May 10. As in Poland, the first strikes were against the airfields of France, Belgium and Holland. A big formation of Ju 52 transports carrying paratroopers and airborne troops set out for the airfields

Przygotowany do startu He 111H z KG 1 na lotnisku we Francji. Sierpień 1940 r.

He 111H of KG 1 ready to take-off from an airfield in France. August 1940.





Via Marian Krzyżan

Bomby poszły! Standardowo He 111 zabierał dwie tony bomb.

Bombs away! The He 111 could typically haul two tons of bombs.

dem z innych przyczyn, a kolejnych 31 maszyn odniosło uszkodzenia. Strzelcy pokładowi zestrzelili dziesięć samolotów przeciwnika, a na ziemi zniszczono następnych 21.

* * *

Zakończenie walk nad Norwegią było ściśle związane z rozpoczęciem niemieckiej ofensywy na Francję i kraje Beneluksu. Do uderzenia na zachód wyznaczono Luftflotte 2 i 3 mające w swoim składzie 1577 bombowców, w tym 806 Heinkli w wersjach P i H. W ramach Luftflotte 2 działały KG 4 (102 He 111P i H, 37 Ju 88A), KG 27 (114 He 111P), KG 54 (106 He 111P) i LG 1 (73 He 111H, 69 Ju 88A). Luftflotte 3 przydzielono KG 1 (107 He 111H), KG 51 (76 He 111, 62 Ju 88A), KG 53 (115 He 111H) oraz KG 55 (113 He 111P). Ponadto samoloty Heinkel He 111 znajdowały się również w kilku jednostkach rozpoznawczych.

Ofensywa rozpoczęła się o świcie 10 maja. Podobnie jak podczas działań w Polsce pierwsze uderzenie skierowano na lotniska Francji, Belgii i Holandii. Wielka formacja transportowych Ju 52 wyładowanych spadochroniarzami i oddziałami desantowymi skierowała się nad lotniska w rejonie Rotterdamu i Hagi. Ze względu na zaskoczenie opór w powietrzu był znikomy, ale artyleria przeciwlotnicza a potem również i artyleria na ziemi, spowodowały ogromne straty wśród samolotów transportowych.

in the Rotterdam and Hague area. The element of surprise resulted in little air resistance, but ground fire inflicted heavy losses on the transport aircraft.

It was before 04.00 that two Heinkels of III./KG 4 roared low over the Dutch airfield of Schiphol, their cargoes damaging one Fokker T.V bomber. Eight Nederlandse Militaire Luchvaart aircraft were scrambled and engaged other bombers dropping bombs on their airfield. At the same time the rest of KG 4 attacked Waalhaven base near Rotterdam, a German paratroop target. The Ju 52s landed there and in several other spots, sustaining enormous losses. KG 4 lost their commander, Obst. Fiebig, who was captured and returned only after the campaign was over.

With paratroopers landed on the Belgian fort of Eben-Emael, Heinkels dropped supplies for them. Other KG 27 He 111s bombed Schaffen-Diest airfield, destroying three Belgian Hurricanes and damaging six others. Two more were crushed in a fallen hangar. There was chaos on the ground – a Gladiator attempting to get airborne crashed into a burning Hurricane and several pilots were injured by shrapnel. Only a handful of Belgian fighters got airborne.

Most German bomber formations were unescorted because Messerschmitts were busy protecting Ju 52s and supporting ground troops. It was a similar story with Luftflotte 3 attacking

Już przed godziną 4.00 nad holenderskim lotniskiem Schiphol przemknęły dwa Heinkle z III.KG 4 i zrzucone bomby uszkodziły jednego bombowca Fokker T.V. Osiem innych samolotów Nederlandse Militaire Luchvaart wzniosło się w powietrze i nawiązało walkę z kolejnymi bombowcami zrzucającymi bomby na ich lotnisko. W tym samym czasie reszta KG 4 zaatakowała lotnisko Waalhaven koło Rotterdamu, będące celem niemieckich oddziałów spadochronowych. Lądowały tam – i w kilku innych punktach – transportowe Ju 52 ponosząc kolosalne straty. Stratę poniosła również KG 4, gdyż zestrzelony został dowódca niemieckiej jednostki Obst. Fiebig – dostał się do niewoli, z której powrócił po zakończeniu kampanii.

Po wylądowaniu spadochroniarzy koło belgijskiego fortu Eben-Emael Heinkle zrzuciły im zaopatrzenie. Inne He 111 z KG 27 zbombardowały lotnisko Schaffen-Diest niszcząc na ziemi trzy belgijskie myśliwce Hurricane i uszkadzając sześć innych. W zwalonym hangarze zmiażdżone zostały dwa kolejne. Na ziemi zapanował chaos – startujący Gladiator wpadł na płonące go Hurricane'a, kilku pilotów zostało rannych od odłamków. Tylko nieliczne belgijskie myśliwce zdołały wzbicić się w powietrze.

Większość niemieckich formacji bombowych leciała bez eskorty myśliwskiej, gdyż Messerschmitty były zajęte osłoną Ju 52 i wspieraniem oddziałów naziemnych. Podobnie było podczas ataków Luftflotte 3 na lotniska we Francji. Do końca dnia zbombardowano co najmniej 47 baz Armée de l'Air, gdzie zniszczono około 40 samolotów, głównie Potez 63 i Vought 156. Stacjonujący we Francji RAF stracił na ziemi dwa Hurricane'y i trzy Battle.

Celem I./KG 55 było lotnisko Toul Croix de Metz. Wspomina Lt. Hans Grah z 1. Staffel:

„Przed nami leżała mapa. Wiatr, kurs – ołówki kręcą się szybko. Popijamy przy tym kawę. Żarzą się papierosy. Na zewnątrz podgrzewają silniki naszych maszyn. Gdy idziemy do samolotów koledzy otaczają nas pytając:

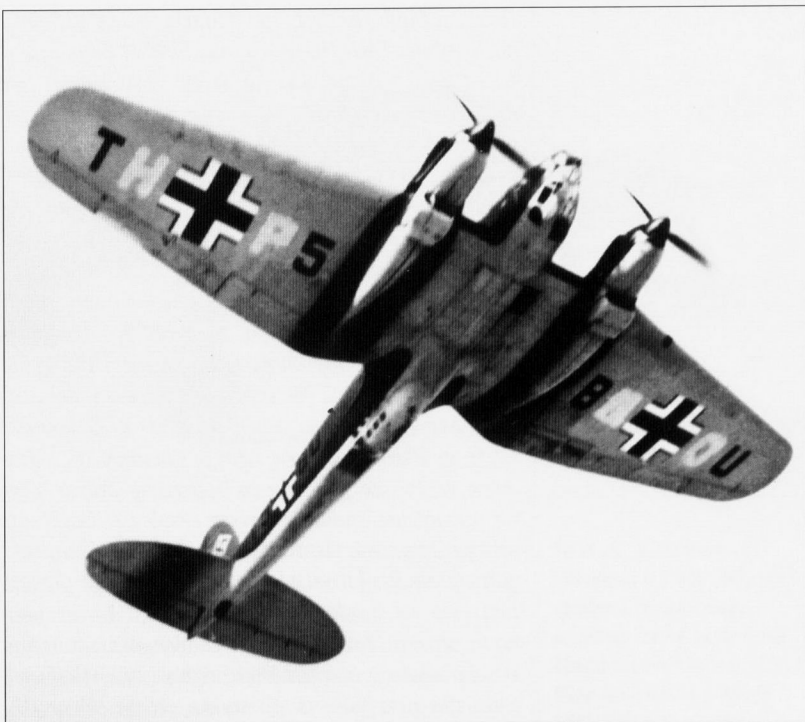
– Dokąd lecicie?

A zaraz potem:

– Połamania nóg!

W ostatniej chwili odwołano start naszej Kette, bo nad lotniskiem pojawił się gruby welon mgły. Był niemal nieprzenikniony, jakby z jednego kawałka materiału. Trwało to całą wieczność, a my wciąż byliśmy na ziemi. Nad nami pojawiały się światła pozycyjne naszych kolegów. Wreszcie zezwolono nam wystartować. Mgła pozostała pod nami, a nas ze wszystkich stron otoczyły zielono-czerwone światła pozycyjne innych maszyn. Nad całym lotniskiem wielka karuzela. Przez mgłę przedzierają się światła reflektorów startujących maszyn. Wreszcie dołączają wszystkie maszyny 1. Staffel i obieramy kurs.

Na ziemi nie widać zbyt wiele. Widzimy Ren, skręcamy na prawo i kierujemy się na Strasburg.



Via Marian Krzyżan

airfields in France. By the close of the day at least 47 Armée de l'Air bases were bombed, with about forty aircraft being destroyed, mostly Potez 63s and Vought 156s. RAF forces stationed in France lost two Hurricanes and three Battles on the ground.

I./KG 55 targeted the base of Toul Croix de Metz. Lt. Hans Grah of 1. Staffel recalled:

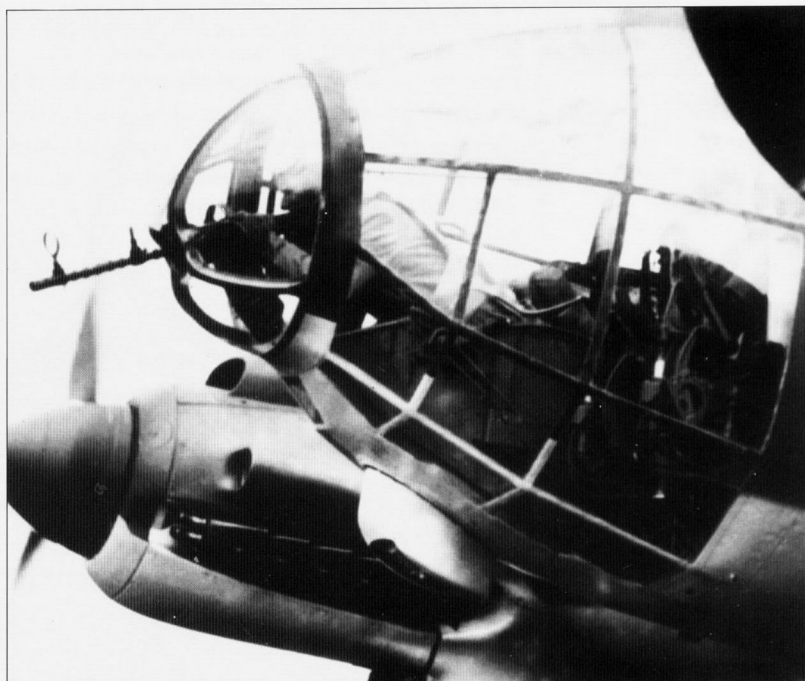
A map is lying in front of us. Wind, course – pencils are moving fast. We are drinking coffee and smoking cigarettes. The engines of our aircraft are being warmed up outside. Walking to the machines, we are surrounded by our comrades asking "Where are you flying?" and then "Take care!"

He 111H-2 z Wekusta 1./ObdL.

He 111H-2 of Wekusta 1./ObdL.

Przednie stanowisko strzeleckie z karabinem MG 15.

Front MG 15 gun position.



Via Marian Krzyżan

Teraz musimy już być nad Francją – czy przywita nas artyleria? Nie, nic nie widać. Wokół panuje spokój. Nancy bardziej wyczułem niż zobaczyłem. Jest i Mozela. Przed nami widzę duże zakola Mozeli zapamiętane podczas wielu godzin szkolenia. Gdzieś tutaj musi być Toul. Lotnisko jest pewnie na prawo, a więc skręcamy. No, jest! Nie, jest tam! Tak, to ciemniejsze pole. Dobrze, nieco bardziej w lewo i wchodzimy na kurs bojowy.

Gdzie zrzucić „jaja”? Liczymy sekundy, skręt. Cholera, niestety za krótko. Bogu dzięki, że mamy dość czasu. Kolejny skręt i nowe podejście – ale gdzie jest lotnisko? W półświecie brzasku dostrzegam teraz lotnisko w pełnej okazałości. Z największym wysiłkiem udało się nam je odnaleźć. Nadlatujemy! Widzę, że jesteśmy za bardzo na prawo, zbyt na prawo! Już dudnią pierwsze eksplozje. Uderzenie jest bardzo silne. Ostatnia korekta kursu skierowała nas wprost na lotnisko. Na dole wybuchają pożary. I odzywa się artyleria, chociaż nie jest to nic nadzwyczajnego. Zawracamy do kolejnego nalotu. Tym razem ostatniego – teraz nad dobrze oświetlony cel. Lotnisko przypomina pozłocaną tacę. Wszystkie bomby spadły tam gdzie powinny. Obieramy kurs do domu⁴.

W tym samym czasie II./KG 55 i część III./KG 55 zbombardowały lotnisko Nancy-Essey, gdzie trafiono pole wzlotów, hangary i budynki. Większość atakowanych baz lotniczych odniosła poważne uszkodzenia. Jednak po południu, gdy niemieckie bombowce wróciły do kolejnego ataku spotkały w powietrzu zaciekle opór myśliwców francuskich i brytyjskich. Jako pierwsza przekonała się o tym III./KG 1, która straciła swojego dowódcę, Majora Otto Schnelle oraz pięć maszyn zniszczonych i dwie poważnie uszkodzone. Warto dodać, że już wcześniej jed-

Our Kette was recalled at the last moment due to a thick layer of fog that appeared over the airfield. It was impenetrable, like a shroud. It seemed to last forever and we were still on the ground. The navigation lights of our comrades appeared above us. At last we were allowed to take off. The mist remained behind, and we were surrounded on every side by green and red position lights of other machines. There is a great commotion over the base. The lights of taking-off aircraft reach us through the fog. Eventually, the entire complement of 1. Staffel is up. We set course.

Not much can be seen on the ground. We see the Rhine, turn right and head for Strasbourg. It must be France down below now – will their artillery remain silent? There is nothing to be seen. It's calm around us. Nancy is rather felt than noticed. There's the river Moselle too. Its wide curves that I remember from many hours of training are now in front of us. Toul must be somewhere around. The field should lie to the right. There it is! No, not there! Yes, the darker patch. All right, slightly more to the left. We are on our bomb run.

Where to drop the “eggs”? We are counting down the seconds. Turn. Damn, too short. Thank God, we have enough time. Another turn, another run. But where is the field? I notice it clearly now in the dim light of dawn. We have only just found it. Here we come! I can see we're too much to the right! The first blasts can be heard already. They are very loud. One more course adjustment takes us straight over the airfield. Fires erupt on the ground. And the AA is not silent, although it's nothing unusual. We turn around for another run, the last one. This time the target is well lit. The field seems like a golden plate. All the bombs have fallen where they were supposed to fall. We turn for home.⁴

W roku 1940 Wekusta 1./ObdL stacjonowała w norweskiej bazie Stavanger-Sola, skąd wykonywała loty na rozpoznawanie pogody nad Morzem Północnym.

In 1940 Wekusta 1./ObdL was stationed at Stavanger-Sola, Norway, from where it flew weather reconnaissance sorties over the North Sea.

⁴ Fragment wspomnień z książki „Kampfgeschwader 55 Greif. Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten 1937-1945”, Wolfgang Dierich, Motorbuch Verlag Stuttgart.

⁴ An excerpt from Wolfgang Dierich: *Kampfgeschwader 55 Greif. Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten 1937-1945*. Motorbuch Verlag Stuttgart.



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

nostka ta straciła jedną załogę. Jeszcze gorzej było wieczorem, gdy operującą w rejonie Ghent-Bruksela-Antwerpia 8./KG 54 dopadła duża formacja brytyjskich Hurricane'ów. Bombowce zwarły szyk, strzelcy odpowiedzieli ogniem. Jednak przeciwników było zbyt wielu, atakowali z różnych stron jednocześnie. Co chwilę któryś z bombowców wypadał z szyku i pędził ku ziemi znacząc swój lot smugą dymu. W ciągu kwadransa połowa z dwunastu Heinkli została zestrzelona, w tym maszyna dowódcy jednostki Hptm. Fritz Stadelmayra.

Doszło również do dwóch kompromitujących pomyłek. Dziewięć Heinkli z 8./KG 51 miało zbombardować lotnisko Dijon-Longvic, ale w chmurach trójka bombowców odłączyła się od formacji i zgubiła kurs. Po dłuższych poszukiwaniach odnalazła cel i rzuciła bomby. Tak przynajmniej wydawało się niemieckim załogom. Okazało się bowiem, że zbombardowali... niemieckie miasto Freiburg, gdzie zginęło 57 cywili.

Inny zagubiony Heinkel wleciał nad teren Szwajcarii i został zaatakowany przez Bf 109 sił powietrznych tego państwa. Niemcy natychmiast zawrócili zawzięcie ścigani przez Szwajcarów, którzy uszkodzili jeden z silników bombowca.

Ogółem straty jakie poniosła Luftwaffe w dniu 10 maja 1940 roku były przerażające. Siły bombowców straciły aż 56 Heinkli, 22 Do 17Z i 16 Ju 88! Ponadto stracono 10 Ju 87, 13 Bf 109, dwa Bf 110, pięć rozpoznawczych Do 17P i Do 215, trzy Hs 126, cztery He 59 oraz 22 Fi 156. Flota maszyn transportowych straciła aż 158 (!) Junkersów 52. Łącznie więc ze stanów Luftwaffe ubyło 311 samolotów. Na ziemi zniszczono około 200 maszyn przeciwnika, a piloci i strzelcy bombowców Luftwaffe zgłosili 64 zestrzelenia.

Tak poważne straty były niedopuszczalne i od 11 maja bombowce miały być osłaniane przez Bf 110, a po zniszczeniu lotnictwa Holandii i Belgii także przez Bf 109. 11 maja Heinkle z KG 4 unicestwiły na lotnisku Beauvechain

At the same time II./KG 55 and part of III./KG 55 bombed Nancy-Essey airfield, hitting the runway, hangars and buildings. Most of the attacked air bases suffered severe damage. However, when German bombers were on another bombing sortie in the afternoon, they met with fierce resistance from French and British fighters. III./KG 1 was first to bear the consequences, losing its *Kommandeur*, Major Otto Schnelle, and having five machines destroyed and two seriously damaged. This unit had also lost one crew before. It was even worse in the evening, when 8./KG 54 operating over the Ghent-Brussels-Antwerp area was attacked by a big formation of British Hurricanes. The bombers tightened formation, the gunners returning fire. The enemy fighters were too numerous and bore in from several directions at the same time. A bomber slid out of the formation time and again trailing a banner of smoke. Half of the twelve Heinkels were shot down within fifteen minutes, including the machine piloted by commander of the unit, Hptm. Fritz Stadelmayr.

Nor were incidences of 'friendly fire' avoided. Nine Heinkels of 8./KG 51 were to bomb Dijon-Longvic airfield, but flying in cloud the three bombers separated from the rest of the group and lost their bearings. After a long search they found the target and dropped the bombs. Or what was believed to be the target. It turned out that they had bombed the German city of Freiburg, killing 57 civilians!

Another lost Heinkel entered Swiss airspace and was attacked by Swiss Bf 109s. The Germans turned back immediately, with the Swiss in hot pursuit. One bomber was damaged.

Overall Luftwaffe losses on 10 May 1940 were disastrous. The bomber force lost no less than 56 Heinkels, 22 Do 17Zs and 16 Ju 88s! On top of that, 10 Ju 87s, 13 Bf 109s, 2 Bf 110s, 5 reconnaissance Do 17Ps and Do 215s, 3 Hs 126s, four He 59s and 22 Fi 156s were lost. The transport force lost 158 (!) Junkers 52s. In total, the Luftwaffe lost 311 aircraft. About 200 enemy air-

Tylko raz Heinkle He 111 z Wekusta 1./ObdL stały się obiektem ataku innego samolotu, który na dodatek okazał się niemieckim Bf 110. Miało to miejsce 8 lutego 1941 roku i na pokładzie bombowca ranny został Gefr. Fritz Limberg.

Only once did He 111s from Wekusta 1./ObdL come under attack in the air: from a German Bf 110. This occurred on February 8, 1941, and Gefr. Fritz Limberg was wounded in the bomber.

wszystkie ocalałe Gladiatory Belgów. Wieczorem podczas nalotów na port w Rotterdamie KG 4 poważnie uszkodziła dwa statki pasażerskie – „Statendam” (28 291 BRT) i „Veendam” (15 450 BRT) oraz niszczyciel „Van Galen”.

Kolejne dni walk nie były już tak kosztowne, dzięki eskorcie własnych myśliwców, jednak o bezkarnych atakach na linie komunikacyjne takich jak w Polsce nie było co myśleć. 12 maja I./KG 53 atakowała cele w rejonie Sedanu, a II./KG 55 zbombardowała okolice Rethel. Zniszczono umocnienia obronne i kilka kolumn samochodowych. 4./LG 1 straciła tego dnia swojego dowódcę, Oblt. Kurta Söhlera, który poprowadził trójkę bombowców w rejon Lille – żaden z Heinkli nie wrócił do bazy. 13 maja oberwało się KG 55, która z formacji 30 bombowców straciła sześć maszyn (w tym dowódcę II Gruppe, Maj. Otto von Lachemaira), a cztery inne odniosły uszkodzenia.

Następnego dnia Niemcy zaczęli przeprawać się przez Mozę wysuwając do przodu kolumny pancerne, które niebawem rozcięły armie alianckie na dwie części. Heinkle z KG 54 podczas nalotu na Rotterdam posłały na dno ujścia Skaldy belgijski statek pasażerski „Ville de Burges” (13 869 BRT). Atak na Rotterdam był najbardziej kontrowersyjnym nalotem podczas całej kampanii. Wobec oporu holenderskich oddziałów Niemcy postawili im o godzinie 10.30 ultimatum, żądając kapitulacji w ciągu dwóch godzin. W przeciwnym razie Rotterdam miał zostać zrównany z ziemią. Kolejne ultimatum przekazano o godzinie 13.20 i Holendrzy zgodzili się na kapitulację, ale było już za późno.

craft were destroyed on the ground and Luftwaffe pilots and gunners claimed 64 victories.

Such heavy losses were unacceptable. A from May 11, bombers were to be escorted by Bf 110s, and after the destruction of the Dutch and Belgian air forces, also by Bf 109s. On the 11th, Heinkels of KG 4 destroyed all the surviving Belgian Gladiators at Beauvechain. Raiding Rotterdam harbor in the evening, KG 4 badly damaged two passenger ships – the *Statendam* (28,291 BRT) and *Veendam* (15,450 BRT) – and the destroyer *Van Galen*.

The next days of fighting were not so costly thanks to fighter escort, but impunity in attacks on communication routes as had been the case in Poland was now out of the question. On May 12, I./KG 53 attacked targets around Sedan, and II./KG 55 bombed the area around Rethel. Fortifications and a few motorized columns were destroyed. 4./LG 1 lost its commander, Oblt. Kurt Söhler, who led three bombers over Lille – none of the Heinkels returned to base. On May 13, KG 55 took a beating, losing six of thirty bombers, including the commander of II Gruppe, Maj. Otto von Lachemair; four other bombers sustained damage.

Next day the Germans began crossing the Meuse, armored columns advancing forward and soon cutting the Allied army in two. While raiding Rotterdam, Heinkels of KG 54 sent the Belgian passenger ship *Ville de Burges* (13,869 BRT) to the bottom of the Schelde. The attack on Rotterdam was the most controversial sortie of the entire campaign. In the face of Dutch resistance, the Germans delivered an ultimatum

Kolejny He 111H z Wekusta
1./ObdL na norweskim
lotnisku Stavanger-Sola.

Another He 111H of Wekusta
1./ObdL at Stavanger-Sola.



Via Marian Krzyżan



Vin Marian Krzyżan

Nad Rotterdam nadleciało 57 He 111P z KG 54. Niemiecy żołnierze wystrzelili rakiety sygnalizacyjne, ale lotnicy nie zauważyli ich na tle częściowo zniszczonego już miasta. Z komór bombowych wysypały się bomby zabijając 913 osób i niszcząc centrum tego zabytkowego miasta.

Ataki Heinkli skutecznie paraliżowały działania wojsk przeciwnika i po złożeniu broni przez Holandię i Belgię bombowce otrzymały znacznie lepszą osłonę myśliwców. Często atakowano linie zaopatrzeniowe i dworce kolejowe wywołując chaos na tyłach wroga. Zgrupowania nieprzyjacielskich oddziałów i ich wojsk pancernych także znacznie ucierpiały od bomb Heinkli.

Od 28 maja brytyjski Korpus Ekspedycyjny rozpoczął ewakuację z Dunkierki pod bombami bombowców Luftwaffe. Następnego dnia niemieckie samoloty posłały na dno osiem statków pomocniczych (6201 BRT) i siedem handlowych (15 830 BRT), a 30 maja m.in. trzy duże transportowce. Do czasu zakończenia ewakuacji Luftwaffe zatopiła 72 statki i dziewięć niszczycieli oraz wiele mniejszych jednostek. W międzyczasie (1 czerwca) podczas nalotu Heinkli z KG 53 na Marsylię poszedł na dno brytyjski statek pasażerski „Orford” (20 043 BRT).

Ostatnią dużą operacją podczas Kampanii Zachodniej była Operacja „Paula”, której celem było zneutralizowanie francuskiego lotnictwa rozlokowanego w pobliżu Paryża. Wczesnym popołudniem 3 czerwca do zmasowanego ataku wystartowało 1100 niemieckich samolotów (640 bombowców i 460 myśliwców). Francuskie myśliwce zdążyły w większości wystartować unikając zniszczenia na ziemi, ale ich lotniska i zaplecze logistyczne zostały poważnie uszkodzone. Niemcy zrzucali po raz pierwszy bomby z opóźnionym zapłonem wprowadzając wiele zamieszania w zbombardowanych bazach.

Dwa dni później rozpoczęła się druga faza bitwy o Francję – operacja „Rot” – skierowana bezpośrednio na Paryż. Oddziały niemieckie posuwały się na południe bardzo szybko łamiąc

at 10.30 demanding a capitulation within two hours, or else Rotterdam would be leveled to the ground. Another ultimatum was given at 13.20 and the Dutch agreed to capitulate, but it was too late. Rotterdam was raided by 57 He 111Ps of KG 54. German soldiers fired signal flares, which the airmen failed to notice over the partly destroyed city. As the bombs rained down, 913 people were killed and the center of this historical town destroyed.

Heinkel attacks were successful in hindering enemy actions. After Holland and Belgium laid down arms, the bombers received much better support from the fighters. They frequently attacked supply routes and railroad stations, wreaking havoc to the enemy's rear. Troop armored unit concentrations also incurred heavy losses as a result of the Heinkels' bombs.

As of May 28, the British Expeditionary Corps began to evacuate from Dunkirk under relentless Luftwaffe bombing attacks. Next day German aircraft sank eight auxiliary vessels (6,201 BRT) and seven merchant vessels (15,830 BRT), and on May 30 they accounted for three large transport ships. By the end of the evacuation, the Luftwaffe had sunk 72 ships, nine destroyers, and many more smaller vessels. In the meantime, on June 1, Heinkels of KG 53 raiding Marseille sank the British passenger ship *Orford* (20,043 BRT).

The last major operation of the Western Campaign was “Paula”, aimed at neutralization of the French air forces based around Paris. On the early afternoon of June 3, 1,100 German aircraft took off for a massive raid (640 bombers and 460 fighters). Most of the French fighters scrambled in time to escape being destroyed on the ground, but their airfields suffered heavily from the bombardments. Much damage was inflicted on the local infrastructure. The Germans had for the first time used time-fuse bombs, causing much confusion on the bases that had been attacked.

Two days later the second stage of the battle of France began. Operation “Rot”, was

Sfotografowany od przodu T5+AU z Wekusta 1./ObdL. W roku 1942 jednostka ta przesiadła się na Ju 88D i otrzymała oznaczenie D7+...

A frontal view of T5+AU of Wekusta 1./ObdL. In 1942 the unit switched to Ju 88Ds and was coded D7+...

chaotyczny opór obrońców i 14 czerwca wkroczyły do stolicy Francji. Dziesięć dni później walki ustały.

Ceną zwycięstwa podczas Kampanii Zachodniej była utrata przez Luftwaffe ogółem 511 bombowców, w tym 438 w wyniku działań nieprzyjaciela. Grubo ponad 300 maszyn to Heinkle He 111.

Moi panowie, Anglia nie jest już wyspą!

Pokonanie Francji, będącej głównym przeciwnikiem Niemiec, spowodowało, że obecnie jedynym zagrożeniem dla III Rzeszy była Wielka Brytania. Skłaniający się do zawarcia z nią pokoju Adolf Hitler liczył, że zniszczenie brytyjskiego lotnictwa i sama groźba niemieckiej inwazji pozwolą na osiągnięcie tego celu. Nie wzięto jednak pod uwagę nieustępliwości Winstona

aimed directly at taking Paris. German troops advanced southward, very quickly breaking any defense, and on June 14 they entered the capital. Ten days later fighting ceased.

The price paid by the Luftwaffe for the victory in the Western Campaign was 511 bombers, 438 falling to the enemy. Many more than 300 of those machines were Heinkel He 111s.

Gentlemen, Britain is no Longer an Island!

The defeat of France, Germany's main opponent, left Britain as the only threat to the Reich. Perhaps inclined to make peace, Adolf Hitler hoped that by destroying the British air forces and threatening invasion he might achieve this goal. However, he failed to take into account Winston Churchill's tenacity and the world's best early radar warning system.

Mechanicy podczas pracy przy silniku Jumo 211. Zwracają uwagę detale podwozia głównego.

Mechanics working on a Jumo 211. Note landing gear details.



Via Marian Krzyżan



Loty nad morzem zawsze były ryzykowne, gdyż w przypadku awarii jedynym miejscem do lądowania była woda. Dlatego też załogi zabierały ze sobą kamizelki ratunkowe i małe gumowe łódki, które uratowały życie wielu lotników.

Sorties over the sea were always risky. In the case of trouble ditching in the water was often the only solution. Crews took life vests and small rubber dinghies for such eventualities.

Churchilla i najlepszego wówczas na świecie systemu wczesnego ostrzegania opartego na sieci stacji radarowych.

Początkowo Luftwaffe skupiła się na atakowaniu przybrzeżnej żeglugi przez jednostki Stukasów, co zmusiło Royal Navy do wycofania z Dover swoich okrętów. W nalotach na statki uczestniczyły także Heinkle bombardujące również cele na wybrzeżu. Pojedyncze straty były czasami bolesne – 14 sierpnia wieczorem zginął zestrzelony przez myśliwce dowódca KG 55, Obstl. Alois Stoeckl, prowadzący swoją jednostkę nad Liverpool.

Pierwszy większy atak z udziałem Heinkli nastąpił 15 sierpnia, gdy z baz w Norwegii wystartowały 72 bombowce z KG 26 pod eskortą 21 Bf 110 z ZG 76. Zakładano, że zbombardowanie Dishfort koło Newcastle nie spotka się z silnym oporem, gdyż – jak uważano – wszystkie brytyjskie myśliwce były zaangażowane w walki na południu. Niemców spotkała jednak przykra niespodzianka, gdy do ataku przystąpiło blisko 50 Hurricane'ów i Spitfire'ów. Niebo wypełniło się rykiem silników i trzaskiem broni pokładowej. Bombowce zacieśniły szyk i broniły się ogniem strzelców pokładowych, ale atakowane ze wszystkich stron nie mogły sprostać szybkim myśliwcom. Co gorsza okazało się, że mające je osłaniać Bf 110 same muszą bronić się

At first, the Luftwaffe focused on attacks against offshore shipping by Stuka units, which forced the Royal Navy to withdraw its ships from Dover. The raiders also comprised Heinkel He 111s, which additionally bombed seaside targets. Their losses were sometimes bad: the commander of KG 55, Obstl. Alois Stoeckl, was shot down by fighters while leading his unit over Liverpool on the evening of August 14.

The first attack with Heinkel 111s occurred on August 15, 72 KG 26 machines setting out from Norwegian bases escorted by 21 Bf 110s of ZG 76. It was assumed that a raid on Dishfort near Newcastle would not come across strong resistance, for it was believed that all British fighters were engaged in the south. It was an unpleasant surprise when nearly fifty Hurricanes and Spitfires launched into the incoming formation. The air was filled with the roaring of engines and hammering of guns. Tightening formation, the bombers defended themselves by returning fire, but coming under attack from all sides, they were unable to cover themselves against the faster fighters. Worse still, the escorting Bf 110s had to defend themselves from the RAF fighters. One by one, bombers burst into flames and went down, trailing banners of smoke. Finally, the bomb bays were opened and the bombs released. Losses were disastrous;

He 111 w trakcie startu do kolejnego lotu nad Anglię.

He 111 going out for another sortie to England.



Via Marian Krzyżan

przed myśliwcami RAF. Jeden po drugim bombowce stawały w ogniu i wlokąc za sobą smugi dymu waliły się w morze. Wreszcie otworzono komory bombowe zrzucając ładunek i zawrócono do domu. Stracono osiem bombowców i siedem Bf 110, których piloci zgłosili zestrzelenie 12 przeciwników.

Heinkle atakowały głównie brytyjskie lotniska, ale dysponujący radarami RAF na ogół podrywał w powietrze swoje myśliwce i uderzenia trafiały w próżnię. Uszkodzenia w bazach szybko naprawiano i w zasadzie nie udało się Niemcom wyłączyć całkowicie ani jednego lotniska. Najkrwawszym dniem bitwy o Anglię był 18 sierpnia, gdy Luftwaffe straciła 69 samolotów, w tym dziewięć He 111. Tego dnia KG 1 zbombardowała lotnisko Biggin Hill, a KG 53 North Weald. Rozpoczęły się także naloty pod osłoną nocy – bomby spadały m.in. na port w Liverpoolu, gdzie grupki bombowców prowadziły do celu wyposażone w X-Gerät załogi KGr 100. W nocy z 23 na 24 sierpnia KGr 100 z bardzo dobrym skutkiem zbombardowała zakłady Ford Dunlop koło Birmingham. Następnej nocy jedna z załóg 9./KG 55 omyłkowo zrzuciła bomby na Londyn. Miało to kolosalne konsekwencje, bo w rewanżu bombowce RAF pojawiły się w okolicy Berlina. Wściekłość Hitlera spowodowała, że Luftwaffe miała niebawem skoncentrować ataki na brytyjskiej stolicy zamiast kontynuować przynoszące coraz lepsze wyniki uderzenia na lotniska. Samoloty KG 1, 4, 27 i 53 atakowały

eight bombers and seven Bf110s failed to return. Twelve enemy fighters were claimed.

Heinkels mostly raided British airfields, but the radar-equipped RAF would usually scramble fighters and the attacks were fended off. Cratered runways were quickly repaired and debris cleared and the Germans failed to neutralize a single airfield. The bloodiest day of the Battle of Britain was 18 August, the Luftwaffe losing 69 machines, including nine He 111s. KG 1 bombed Biggin Hill airfield and KG 53 attacked North Weald. Night raids were also carried out, bombs falling on Liverpool among other cities, with the bomber groups being led to the target by X-Gerät-equipped KGr 100 crews. On the night of the 23/ 24 August, KGr 100 carried out a successful strike against the Ford Dunlop factory near Birmingham. Next night a 9./KG 55 crew mistakenly dropped bombs on London. This had serious consequences, with RAF bombers appearing over Berlin in retaliation. A furious Hitler ordered the Luftwaffe to re-focus their attacks on the British capital instead of continuing the heavy raids against RAF air bases. KG 1, 4, 27 and 53 had been attacking RAF bases almost daily and harassing them at night too. As had been the case in France, time-fuse bombs were frequently used.

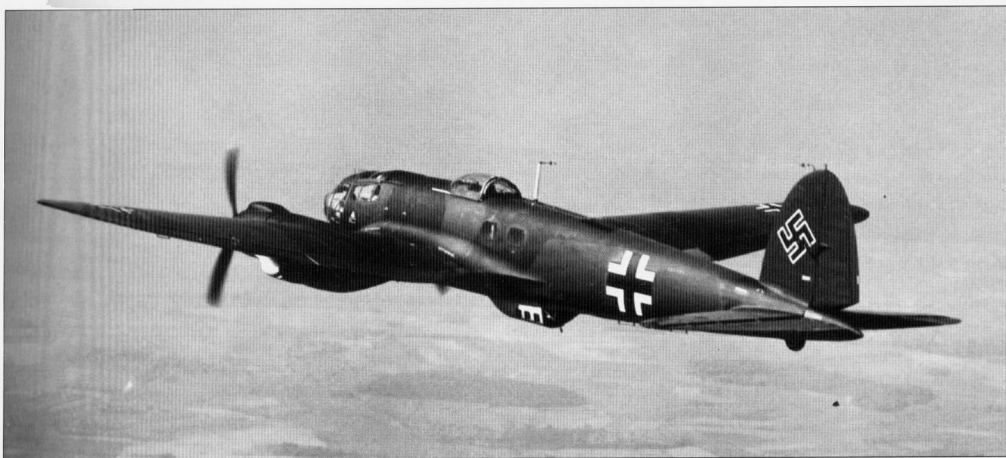
The number of Bf 109s being insufficient, twin-engine Bf 110s were also sent as escorts for bombers, but they could do little against the aggressive Hurricane and Spitfire attacks. For

Powrót z nad Anglii. Napięcie członków załogi opadnie, gdy maszyna wyląduje i silniki Heinkla zostaną wyłączone.

Returning from England. The tension of the crew will be relieved only when the machine has landed and the engines have been shut down.



Via Marian Krzyżan



Luftwaffe He 111

bazy RAF niemal każdego dnia wykonując nalty nękające również pod osłoną nocy. Podobnie jak we Francji często stosowano bomby z opóźnionym zapłonem.

Z powodu braku wystarczającej liczby Bf 109 eskortę bombowców powierzano także dwusilnikowym Bf 110, które nie mogły wiele zdziałać w walkach z agresywnymi pilotami Hurricane'ów i Spitfire'ów. Przykładowo w dniu 30 sierpnia formacja Heinkli z KG 53 skutecznie zbombardowała Luton i zakłady Vauxhall, ale w drodze powrotnej straciła pięć załóg mimo osłony Bf 110. Spowodowało to gwałtowną reakcję Hermanna Göringa, który zaczął obarczać winą za straty wśród bombowców swoich pilotów myśliwskich. Nakazał bezwzględne trzymanie się formacji co znacznie ograniczyło możliwości działania Messerschmittów.

Przygotowując się do uderzenia na Londyn na początku września ściągnięto z Norwegii do Francji całą KG 26. Operacja „Loge” rozpoczęła się po południu 7 września i dzięki zaskoczeniu wszystkie wyznaczone cele zostały skutecznie zbombardowane. W płomieniach stanęły zbiorniki ropy w londyńskim porcie, część doków i hal fabrycznych uległa zniszczeniu bądź poważnemu uszkodzeniu, a w powietrze wyleciała również część arsenału Woolwich. W niebo wzbily się kłęby tłustego czarnego dymu. Straty własne były nie duże – np. KG 53 straciła tylko dwie maszyny, podobnie jak KG 1 – ranny został dowódca II./KG 1, Maj. Benno Kosch. Kolejne bombowce nadleciały w nocy, gdy z 247 maszyn nie wróciły trzy. W jednym z zaginionych Heinkli leciał wówczas dowódca KG 40, Obstlt. Geisse.

Dwa dni później 56 He 111 należących do II./KG 1 i III./KG 53 skierowało się nad brytyjską bazę Farnborough oraz pobliskie Purley i Epsom. Celnie zrzucone bomby zrujnowały część budynków na lotniskach. W walkach z myśliwcami stracono dwa bombowce, a cztery inne odniosły uszkodzenia, ale strzelcy pokładowi zestrzelili dwa Hurricane'y. 11 września KG 53 skutecznie zbombardowała Portland wracając w komplecie

example, on August 30 a group of Heinkels from KG 53 bombed Luton and the Vauxhall factory, but five crews were lost on the way back despite Bf 110 protection. Hermann Göring angrily accused his fighter pilots of being more concerned with victories and decorations than protecting the bombers, ordering them to keep close. Such measures however severely limited the Messerschmitts' operational flexibility.

In preparing to strike at London, KG 26 in its entirety was brought from Norway to France in early September. Operation „Loge” began on the afternoon of September 7. The element of surprise was maintained and all designated targets were successfully bombed. Flames consumed oil storage tanks in the port of London, some of the docks and factory buildings were destroyed or severely damaged, and part of the Woolwich arsenal was blown up. Plumes of thick dark smoke rose into the sky. German losses were not high, e.g. KG 53 lost only two aircraft, the same as KG 1, whose commander of II./KG 1, Maj. Benno Kösche, was wounded. More bombers came in over London that night, three of the 247 machines failing to return. One of the Heinkels, later reported missing, was being flown by the *Kommandeur* of KG 40, Obstlt. Geisse.

Two days later, 56 He 111s of II./KG 1 and III./KG 53 headed for British bases at Farnborough and nearby Purley and Epsom. The accurate bombing destroyed some of the airfields' buildings. Two of the bombers fell to fighters and four others sustained damage, but the gunners return fire brought down two Hurricanes. On September 11, KG 53 bombed Portland and returned to base without loss. The next raid on London faced massive RAF fighter counterattacks. The 150 Heinkels of KG 1, 26 and 55 dropped their bombs, though, hitting the docks and Woolwich arsenal again. KG 26 fared worst, losing seven aircraft (including the commander of I./KG 26, Hptm. Künstler); KG 1 lost three. A Heinkel of KG 55 crashed at the airfield. Many aircraft were badly shot-up. These very inten-

Podczas Bitwy o Anglię okazało się, że He 111, podobnie jak pozostałe typy niemieckich bombowców, wymagają silnej osłony myśliwców. W obliczu zmasowanych ataków myśliwców RAF nie pomogło nawet zwiększenie uzbrojenia obronnego.

During the Battle of Britain, it became evident that He 111s, like the other German bombers, required heavy fighter escort. Even a stranger defensive armament could not help against the RAF's massive raids.

Nawigator prowadzi załogę
Heinkla na cel.

Navigator leading a Heinkel
over the target.



Via Marian Krzyżan

do bazy. Kolejny atak na Londyn musiał stawić czoła zmasowanym atakom myśliwców RAF. Formacja 150 Heinkli z KG 1, 26 i 55 zrzuciła jednak bomby trafiając doki i ponownie arsenał Woolwich. Najgorzej poszło KG 26, która straciła aż siedem maszyn (w tym dowódcę 1./KG 26, Hptm. Künstlera), a KG 1 kolejne trzy. Na lotnisku rozbił się również Heinkel z KG 55. Wiele samolotów było mocno postrzelanych. Trwające kilka tygodni bardzo intensywne loty bojowe spowodowały, że maszyny wymagały remontów czy choćby doraźnych przeglądów. Obecnie żeby zgromadzić 30 bombowców często trzeba było łączyć formacje dwóch Gruppen.

Herrmann Göring zapewniał swoich lotników, że dla nich „Anglia nie jest już wyspą”. Stało się przyczyną złośliwych żartów, gdy wielu niemieckich lotników musiało po wodowaniu w wodach Kanału ratować się w gumowych łódkach. Doświadczyła tego także załoga ze Stab KG 55 dowodzona przez Lt. Friedrich Schlinka, gdy 14 września została zestrzelona przez cztery Spitfire’y z 72 Sqn. Po wodowaniu uratowało się tylko trzech lotników, którzy przez trzy dni i trzy noce wiosłowali zawzięcie w stronę Francji. Gdy w końcu ich łódka została wypatrzona przez niemieckie samoloty przy życiu pozostał już tylko mechanik pokładowy Fw. Josef Geiger.

sive bomber sorties lasting for several weeks had enormous impact on serviceability, with many machines needing to be repaired or serviced. Now it often took the machines of several Gruppen to assemble thirty bombers.

Herrmann Göring assured his airmen that “Britain was no longer an island”. There were many experiences to mock this assertion, as those German pilots ditching in the Channel knew only too well. A number of crews had to save themselves in rubber dinghies. Such was the fate of a crew of Stab/KG 55 led by Lt. Friedrich Schlink when it was shot down on September 14 by four Spitfires from No. 72 Sqn. Only three of the men survived the ditching. With great determination they rowed towards France for three days and nights. When at last, the boat was spotted by German aircraft, only the air mechanic, Fw. Josef Geiger, was still alive.

As the crew of G1+HA were fighting for survival, the Luftwaffe hit London again. Bombers kept arriving over the city from the earliest hours of September 15, dropping bombs on the docks. KG 53 bombed West Ham, and KG 26 the Bromley-by-Bow gas works. The capital was shrouded in smoke. Simultaneously, KG 55 raided the Portland docks. A ferocious defense by

W czasie gdy załoga samolotu oznaczonego kodem G1+HA walczyła o życie Luftwaffe ponownie uderzyła na Londyn. Od pierwszych godzin 15 września nad Londynem pojawiały się niemieckie bombowce zrzucające bomby na londyńskie doki. KG 53 zbombardowała West Ham, a KG 26 gazownię Bromley-by-Bow. Stolica Anglii znów zasnuły kłęby dymu. W tym samym czasie KG 55 uderzyła na doki w Portland. Wściekle ataki myśliwców RAF i gęsta zaporą przeciwlotnicza spowodowały utratę dziesięciu Heinkli. Część formacji niemieckich była atakowana od czoła co spowodowało, że zaczęto wzmacniać uzbrojenie obronne również z tej strony.

25 września 58 Heinkli z KG 55 wykonało niezwykle skuteczny atak na zakłady Bristol Aeroplane Company w Filton⁵. Udało się odciągnąć uwagę brytyjskich myśliwców i nad celem przeleciały kolejne trójki He 111 zrzucając ponad 100 ton bomb. Trafione hale wylatywały w powietrze syjąc wszędzie dookoła gruzem i szkłem z rozbitych szyb. Dach jednego z budynków uniósł się w górę, po czym runął rozsypując się na drobne kawałki. Chmura kurzu

RAF fighters and the heavy anti-aircraft barrage resulted in the loss of ten Heinkels. Some of the German formations underwent frontal attacks which led to the installation of heavier defensive armament.

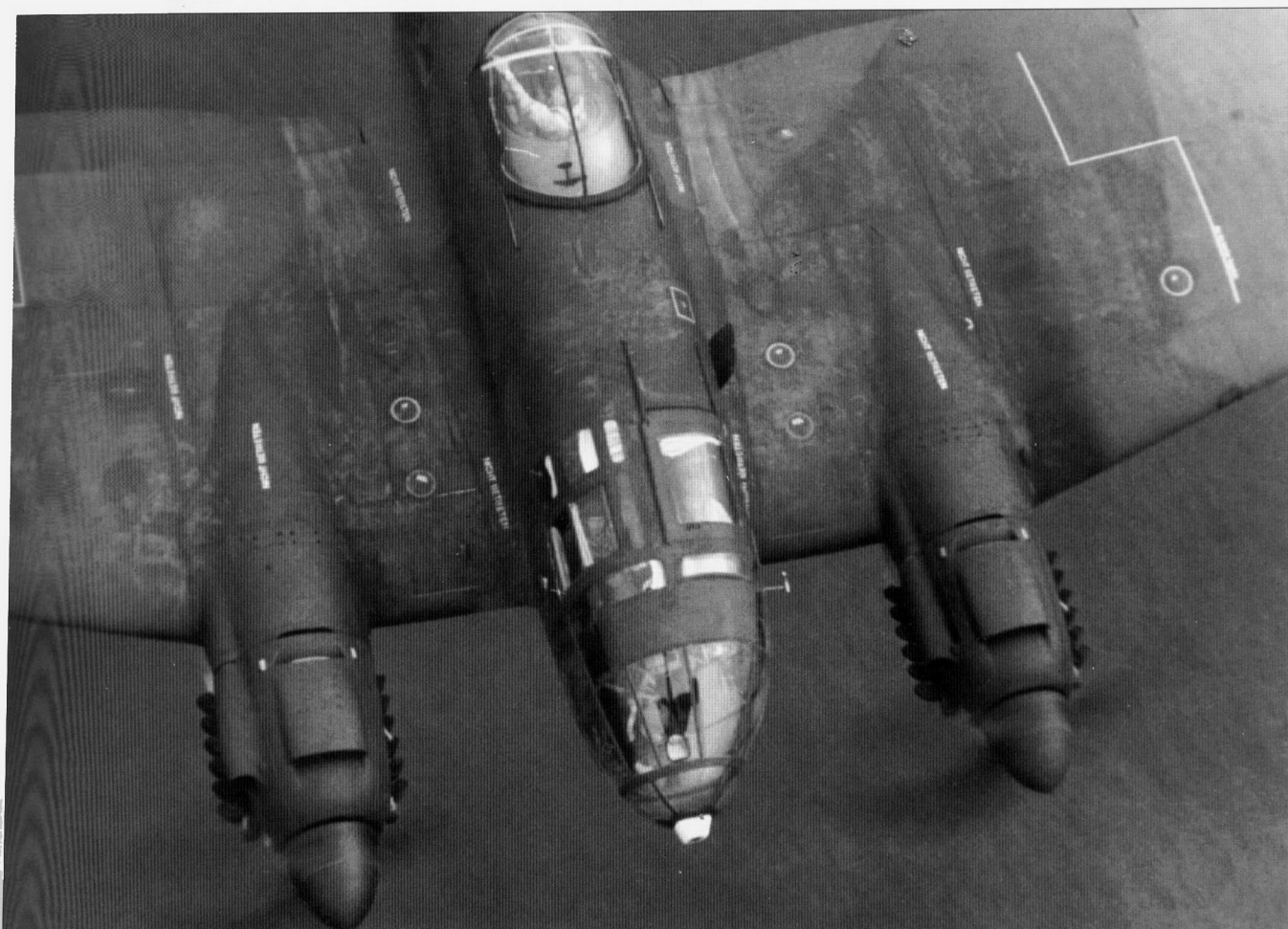
On 25 September, 58 Heinkels from KG 55 successfully raided the Bristol Aeroplane Company factory at Filton⁵. British fighters were unable to intercept and many He 111 *Ketten* passed above the target, dropping over one hundred tons of bombs. Buildings were pulverised, showering concrete debris and shattered glass all around. The roof of one building was lifted bodily into the air, before it crashed back down. A cloud of dust and smoke enveloped the whole factory. Flames erupted from damaged gas installations. Many buildings were totally destroyed, 132 people were killed, and 315 injured. A nearby railroad station was also hit, and the local telephone line cut in several places. The bombing also left six newly assembled Blenheim and Beaufort bombers destroyed, badly damaging ten others and destroying two Beaufighter fighter prototypes. Filton was put out of action for several weeks. AA fire

Sfotografowany z góry He 111H. Widoczne na skrzydle linie technologiczne były w kolorze czerwonym.

He 111H from above. The construction lines on the wing were painted red.

⁵ Pierwszy nalot na Filton wykonało w nocy z 19 na 20 lipca siedem Heinkli z III./KG 27. Później było one jeszcze kilkakrotnie bombardowane przez KG 27 i 55 oraz KGr 100 pod osłoną nocy.

⁵ The first raid against Filton was carried out on the night of July 19/20 by seven Heinkels from III./KG 27. It was later bombed a few more times by KG 27, KG 55 and KGr 100 under the cover of night.





Via Marian Krzyż

Poranek na francuskim lotnisku, gdzie stoją samoloty KG 27.

An early morning French airfield scene. KG 27 aircraft.

i dymu zakryła całą fabrykę. Z roztrzaskanych instalacji gazowych strzelały płomienie. Wiele budynków i hal fabrycznych został kompletnie zniszczonych, zginęło 132 ludzi a 315 odniosło rany. Pobliska stacja kolejowa także została trafiona, a linia telefoniczna przerwana w kilku miejscach. Bomby zniszczyły także sześć dopiero wyprodukowanych bombowców Blenheim i Beaufort (poważne uszkodzenia odniosło dziesięć innych) oraz dwa prototypy myśliwców Beaufighter. Na okres kilku tygodni produkcja w Filton została przerwana. Obrona przeciwlotnicza zestrzeliła nad celem jednego He 111 z 5./KG 55. Dowodzący atakiem dowódca II./KG 55, Major Friedrich Kless, otrzymał za ten nalot Krzyż Rycerski w dniu 14 października.

Dopiero w drodze powrotnej Heinkle zostały zaatakowane przez brytyjskie myśliwce i stracono trzy bombowce – zginął dowódca 7 Staffel, Oblt. Hans Bröcker, a rany odniósł dowódca 6 Staffel, Hptm. Helmut Brandt.

Następnego dnia 59 Heinkli z KG 55 uderzyło na główną montownię Spitfire'ów – zakłady Supermarine w Woolston koło Southampton. 70 ton bomb poważnie uszkodziło fabrykę, zniszczono trzy myśliwce i uszkodzono 20 innych, zginęło 89 osób. Produkcja została czasowo wstrzymana. Straty własne, mimo zaciekłych ataków myśliwców (w tym polskiego 303 Sqn) wyniosły tylko jedną maszynę zniszczoną i jedną uszkodzoną.

Kolejną misję przeciwko brytyjskiemu przemysłowi lotniczemu KG 55 wykonała 29 września kierując się nad Gloucester. Tymczasem 25 maszyn z III./KG 55 poleciało w rejon Liverpoolu, gdzie miały zrzuć miny BM 1000. Zamierzano uzyskać zaskoczenie dzięki przelotowi nad Morzem Irlandzkim, ale nie eskortowana formacja została wykryta przez radar i zaatakowana przez 11 Hurricane'ów z 79 Sqn. Większość bombowców zdążyła schować się

brought down one He 111 of 5./KG 55 over the target. The *Kommandeur* of II./KG 55, Major Friedrich Kless, who led the attackers, was awarded the *Ritterkreuz* (Knight's Cross) on 14 October for this operation.

It was only on the return leg that the Heinkels were attacked by British fighters, and three bombers were lost. The *Staka* of 7. Staffel, Oblt. Hans Bröcker, was killed and the commander of 6. Staffel, Hptm. Helmut Brandt, wounded.

The following day 59 Heinkels of KG 55 attacked the main Spitfire assembly facility, the Supermarine factory in Woolston near Southampton. The 70 tons of bombs caused severe damage. Three fighters were destroyed and twenty were damaged. There were 89 killed. Production was held up temporarily. Despite the ferocious fighter defense (also by the Polish No. 303 Sqn), the Germans had only one machine destroyed and one damaged.

The next mission against the British aircraft industry by KG 55 was flown on September 29, this time to Gloucester. In the meantime, 25 machines of III./KG 55 set out for Liverpool to drop BM 1000 mines. Surprise was to be achieved by flying over the Irish Sea, but the unescorted group was plotted by radar and attacked by eleven Hurricanes from No. 79 Sqn. Most of the bombers managed to escape into cloud, but the English defenders intercepted 9./KG 55. The bombers tightened formation and returned fire, their gunners bringing down three of the attackers. A Heinkel was shot down into the sea, while two others barely made it back to base. If it had not been for the now heavier Heinkel armament, the losses would have been much worse.

On the afternoon of September 30 the KG 55 operations officer, Maj. Dr Ernst Kühn, had a new plan of attack on another British factory, Westland in Yeovil. During the first war Kühn

w chmurach, ale Anglicy dopadli 9./KG 55. Bombowce zacieśniły szyk broniąc się ogniem strzelców, którzy stracili trzy Hurricane'y. Do morza runął również jeden Heinkel, a dwa inne z trudem dowlokły się do bazy. Gdyby nie wzmożone uzbrojenie obronne Heinkli straty byłyby znacznie wyższe.

Po południu 30 września oficer operacyjny KG 55, Maj. Dr Ernst Kühl miał już gotowy plan nalotu na kolejną brytyjską fabrykę – zakłady Westland w Yeovil. Podczas I Wojny Światowej Kühl był oficerem artylerii, potem przeszedł szkolenie lotnicze, ale w roku 1932 zakazano mu latania ze względów zdrowotnych. Mimo to udało mu się przekonać lekarzy i wstąpił do nowej Luftwaffe. Obecnie miał 52 lata i był weteranem wielu misji bojowych. Do wykonania zadania wyznaczono 43 Heinkle ze Stab, I. i II./KG 55, które miały zrzuć 245 bomb SC 250, w tym również zapalające.

had been an artillery officer, and later completed flying training. In 1932 he was forbidden to fly because of health issues; however, he convinced the doctors to let him join the new Luftwaffe. Now he was 52 years old and a veteran of numerous operations. 43 Heinkels of Stab, I. and II./KG 55 were assigned the task of dropping 245 SC 250 and incendiary bombs.

At Dreux and Chartres mechanics were working feverishly on the aircraft. Engine, instrument and radio specialists, bomb and machine gun armorers, they were all busy at the Heinkels. When the crews went to the briefing, parachutes were inspected and packed.

At the signal from the airfield controller, 43 heavily loaded bombers took off to rendezvous over Cherbourg with their escorts (47 Bf 109s of JG 2 and 40 Bf 110s of ZG 26). They all headed for Portland, from where Yeovil was less than 40 km away.

Mechanicy po zdjęciu plandek rozpoczynają przygotowania He 111 do lotu bojowego.

Tarps removed, mechanics set about preparing a He 111 for a sortie.



Na lotniskach Dreux i Chartres w pocie czoła pracowali mechanicy. Specjaliści z zakresu silników, przyrządów i instrumentów, radiostacji, zbrojmistrzowie bomb i karabinów maszynowych krzątali się koło Heinkli. Gdy załogi poszły na odprawę, składacze spadochronów sprawdzali powierzone im opiece „ostatnie deski ratunku”.

Na rozkaz oficera kierującego startami i lądowaniami niebawem w powietrze ruszyły 43 ciężko obciążone bombowce, które spotkały się nad Cherbourgiem ze swoją eskortą – 47 Bf 109 z JG 2 i 40 Bf 110 z ZG 26. Skierowały się nad Portland, skąd do Yeovil było niecałe 40 kilometrów.

Już w rejonie Portland pojawiły się brytyjskie myśliwce. Eskortę uwijała się jak mogła, ale część Anglików przedarła się do bombowców. Heinkle zacieśniły szyk ostrzeliwując atakujących przeciwników i uszkadzając kilku z nich. Oberwało się maszynie Majora Kühla. Pociski demolowały wnętrze bombowca latając we wszystkich kierunkach. Po chwili zasnął się dymem lewy silnik i trzeba było go wyłączyć. Na swoim stanowisku zginął Uffz. Barabas.

Gdy KG 55 nadleciała nad Yeovil okazało się, że cel jest całkowicie zasłonięty chmurami i Niemcy zrzucili bomby na cele zastępcze. Brytyjskie myśliwce wciąż atakowały formację z różnych stron.

While over Portland, British fighters put in an appearance. The escorts did their utmost but some of the English were able to get to the bombers. The Heinkels tightened formation and opened fire on the attackers, inflicting damage on some. Major Kühl's aircraft was badly hit. Bullets flying in all directions shredded the interior of the bomber. Moments later, smoke streamed from the port engine and it had to be shut down. Uffz. Barabas perished in the line of duty.

When KG 55 arrived over Yeovil, the target turned out to be all but concealed by cloud, and the Germans dropped their bombs on secondary targets. The British fighters kept pressing home attacks from all directions.

Kühl's machine was dying. The dorsal gunner noticed three Hurricanes diving down on them.

"Got no more ammo!" he shouted into the intercom speaker. "Need more!"

Someone passed him ammunition, but agitated as he was, he could not load the gun. Seeing no defensive fire, the Hurricanes closed on the bomber. At last, Uffz. Steglich managed to reload the MG 15 and squeezed the trigger. It was too late, though. More lead stitched into the Heinkel, slamming into the remaining star-

Podczas bitwy o Anglię brytyjskie myśliwce często atakowały niemieckie bombowce od czoła co zmusiło załogi do zamocowania w nosach Heinkli dodatkowego karabinu maszynowego.

British fighters often attacked German bombers from the front during the Battle of Britain; to deter such attacks, an additional machine gun was mounted in the nose.



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

He 111H-5y wyposażony w Y-Gerät podczas próbnego rozruchu silnika. Tuż za kabiną pilotów widać dodatkowy maszt anteny.

He 111H-5y fitted with the Y-Gerät during an engine test. Located just aft of the cockpit is an additional antenna mast.

i 26. W zasadzie dla wielu załóg nic się nie zmieniło, bo nocne ataki wykonywano już od końca czerwca. Wśród zrzuconych bomb były również te najcięższe o wadze 1400, 1700 i 1800 kg.

W takich okolicznościach szczególnego znaczenia nabrały wyposażone w urządzenia elektroniczne Heinkel He 111. KGr 100 używała X-Gerät, a III./KG 26 Y-Gerät – jednostki te nazywane zostały mianem „oświetlaczy” („Beleuchtergruppen”), gdyż leciały na samym czele formacji i jako pierwsze zrzucały bomby na cel. Stosowano również opadające na spadochronach flary oświetlające cel. Anglicy rozpalali pozorowane pożary, ale rzadko Niemcy dawali się na to nabrać.

Pierwszym celem nowej ofensywy stały się Londyn i Birmingham, zbombardowane w nocy z 1 na 2 listopada. Trzy noce później w roli awangardy „oświetlaczy” zadebiutowała KGr 100, która naprowadziła nad Londyn i Liverpool formację 231 bombowców. W pamięci potomnych najbardziej utkwił 14 listopada, gdy po oznaczeniu celu przez 18 Heinkli z KGr 100 kolejne fale 437 bombowców w ciągu 11 godzin niemal zrównały z ziemią Coventry⁶. Zginęły wówczas 554 osoby, a 865 odniosło rany.

Pod koniec 1940 roku do naprowadzania formacji włączyła się także II./KG 55, która wykonała pierwszą misję tego typu 2 grudnia. Tej nocy celem był Bristol, gdzie skierowało się 121 bombowców z zamiarem dokonania zniszczeń w dzielnicy przemysłowej i instalacjach porto-

Viktor von Lossberg the Y-Gerät. Y-Verfahren utilized a VHF target approach guidance beam to which the aircraft's auto-pilot was coupled. Bomb release was carried out upon receipt of a signal from a ground control station. To obtain satisfactory reception of the beam, crews were obliged to fly above 20,000 feet. Both units were nicknamed “Firelighters” (*Beleuchtergruppen*) because they would fly at the head of a formation and be the first to drop bombs on targets. Target-illuminating LC 50 parachute flares were employed for the lighting of target areas. The English would set up decoy fires, although these rarely deceived the Germans.

London and Birmingham were the first objectives of the new offensive, bombed on the night of 1/2 November. Three nights later KGr 100 made their operational debut as the Firelighters leading a 231-strong bomber force over London and Liverpool. November 14 was a significant date in this offensive: after the target was marked by eighteen Heinkels of KGr 100, waves of 437 bombers razed large areas of Coventry, in a raid that lasted almost eleven hours. 554 people were killed and 865 wounded.

Toward the end of 1940, II./KG 55, led by *Gruppenkommandeur* Major Friedrich Kless, was also included in pathfinder duties. It flew its first mission of the type on December 2. The objective was Bristol, and 121 bombers headed there to bring destruction to the industrial district and port facilities. II./KG 55 came from the south in total overcast, but due to strong winds

He 111H-5y podczas kołowania na start.

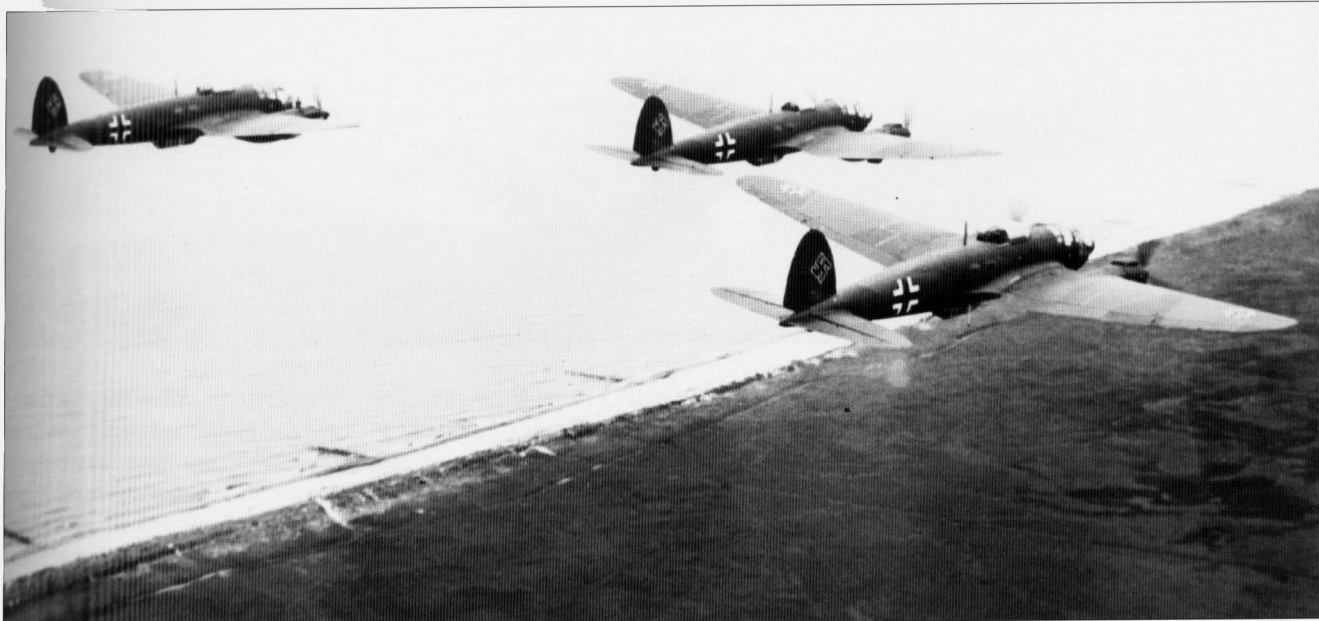
He 111H-5y taxiing before takeoff.

⁶ Jako powód zbombardowania Coventry Niemcy podali, że był to odwet za zrzuconie w nocy 8 listopada przez RAF bomb na Monachium uważane za miasto narodzin partii nazistowskiej.

⁶ The Germans explained that Coventry had been bombed in revenge for the RAF's November 8 night-bombing of Munich, the cradle of the Nazi party.



Via Marian Krzyżan



120 Martin "Krzyżan"

Heinkel Kühla dogorywał, a górny strzelec zobaczył trzy nurkujące Hurricane'y.

– Nie mam już amunicji! – krzyczał w interkom. – Podajcie mi magazynki!

Czyjeś ręce podały mu magazynek, ale ze zdenerwowania nie mógł go włożyć do karabinu. Zachęcone brakiem obrony Hurricane'y były coraz bliżej i bliżej. Wreszcie Uffz. Steglich przeładował MG 15 i nacisnął spust. Było już jednak za późno. Heinkel dostał kolejną porcję ołowiu i przestał pracować ostatni, prawy silnik. Niebawem bombowiec usiadł na wodzie w wielkiej fontannie wodnego pyłu.

Pozostałe załogi nadały meldunek o pozycji załogi G1+JA i po godzinie czterech lotników podniosły z morza niemieckie służby ratownicze. Tyle szczęścia nie miały załogi trzech innych Heinkli, które zginęły podczas walki.

Nocny terror

Od początku października, gdy było już wiadomo, że do żadnej inwazji Wielkiej Brytanii nie dojdzie, Adolf Hitler, nakazał bombardowanie Anglii na okrągło przez całą dobę. Sądził, że w ten sposób zmusi rząd Churchilla do podpisania zawieszenia broni i będzie mógł w spokoju skierować się przeciw Rosji. Bardziej narażone na straty w walkach powietrznych bombowce miały atakować pod osłoną nocy, a w ciągu dnia bomby miały zrzucić myśliwce. Była to wymiana ciosów między Luftwaffe i RAF, bowiem brytyjskie nocne bombowce zaczęły atakować miasta niemieckie.

Głównymi obiektami nocnych nalotów stały się instalacje portowe w Bristolu, Londynie i Glasgow oraz centra przemysłowe w Birmingham i Coventry. Aby usprawnić działania bombowców Fliegerkorps I został przeniesiony do Luftflotte 3, a wraz z nim m.in. Heinkle z KG 1

board engine. The bomber went down into the sea, ditching in a fountain of water.

Other crews reported G1+JA's location, and four hours later the crew were picked up by German rescuers. The crews of three other Heinkels were not so lucky and perished in combat.

Night Terror

From early October, when it was obvious that there was not going to be any invasion of Britain, Adolf Hitler ordered that England be bombed around the clock. He thought this would force Churchill into signing an armistice and let him turn against Russia undisturbed. With the British air defence system supreme by day, *Jagdwaaffe* fighters were organised into *Jabo-staffeln* to mount daylight raids. The Luftwaffe's bomber force focused their attention towards nocturnal bombing missions, perfecting the technique to become known as «pathfinding» – the illumination of the target area by a special force as a forerunner to an intense bombing raid.

The main objectives of this offensive were port facilities in Bristol, London and Glasgow as well as large industrial centers, such as Birmingham and Coventry. In an effort to intensify night bomber operations, Fliegerkorps I was moved to Luftflotte 3, including the Heinkels of KG 1 and 26. In practice there was little change for many crews, as night raids had been carried out since the end of June. The bombs employed included some of the heaviest in the Luftwaffe's inventory, up to 1,400, 1,700 and 1,800 kg.

It was during this period that the Heinkel He 111s, equipped with electronic devices, assumed a particular importance. KGr 100 employed the X-Gerät, and III./KG 26 under Major

Trójka He 111 z KG 27 kieruje się nad cel w Anglii.

Three He 111s from KG 27 heading for a target in England.

wych. Przy całkowitym zachmurzeniu z południa nadleciały samoloty II./KG 55, ale z powodu silnego wiatru, który zepchnął je z kursu, pierwsze markery na spadochronach oświetliły tylko Clifton i północne dzielnice miasta. Jednak zaraz potem nadleciał dowódca 4./KG 55, Oblt. Otto-Bernard Harms, który prawidłowo oznaczył cele dwoma markerami. Zaraz za nim pociągnęły fale kolejnych bombowców lekceważąc zaporę balonową i silną obronę przeciwlotniczą. Niemcy nie ponieśli żadnych strat, z wyjątkiem jednej maszyny rozbitej podczas nocnego startu.

W tym czasie nocna obrona Wielkiej Brytanii była kompletnie nieprzygotowana do odparcia niemieckiej ofensywy. Nieliczne nocne myśliwce miały ogromne trudności z przechwyceniem bombowców, a nawet gdy im się to udało skutki ataków były bardzo mizerne. Artyleria przeciwlotnicza także nie mogła pochwalić się większymi sukcesami. Straty Luftwaffe były więc niewielkie. Sytuacja zmieniła się dopiero wiosną 1941 roku, gdy w brytyjskich myśliwcach zaczęto montować radary pokładowe. Do tego czasu wiele angielskich miast bardzo ucierpiało w trakcie nalotów.

which pushed them off the course, the first parachute marker flares only illuminated Clifton and the northern suburbs. However, the *Kapitän* of 4./KG 55, Oblt. Otto-Bernard Harms, arrived right after that and marked the targets correctly with two flares. He was immediately followed by waves of bombers disregarding the barrage balloons and heavy AA fire. The Germans did not sustain losses except for a machine that crashed during the night takeoff.

British night defenses were at that stage completely unprepared to repulse the German offensive. The few night fighters had much difficulty intercepting bombers, and even if they managed to engage the attackers, their results were far from satisfactory. British anti-aircraft artillery was not very successful either. The Luftwaffe losses were low. The situation changed only in the spring of 1941, when onboard radar was mounted in British fighters. By that time many English towns had suffered under the bombs.

On occasion thanks to the efforts of servicing personnel and crews, several sorties could be flown to the target and back again between



Przegląd silnika Jumo 211.

Servicing a Jumo 211.

He 111H-8 po przymusowym
lądowaniu na terenie Anglii.
Zwraca uwagę brak śmigieł.

He 111H-8 on force-landing in
England. Notice lack of
propellers.



Via Marian Krag

Podczas ataków na krótkich dystansach niemieckie załogi wracały na lotnisko i po zabraniu kolejnego ładunku bomb ponownie startowały nad cel. Tak było np. w nocy z 16 na 17 kwietnia 1941 roku, gdy załogi Luftwaffe wykonały 759 lotów bojowych nad Londyn. Ostatni zmasowany nalot na stolicę Wielkiej Brytanii wykonano siłami 307 bombowców w nocy na 10 maja. Potem Luftwaffe rozpoczęła przygotowania do inwazji na Rosję.

Ofensywa przeciw celom w Wielkiej Brytanii nie ograniczała się tylko do dużych nocnych nalotów. Nad poszczególne fabryki często wysyłano bombowce w misjach nazywanych „pirackimi” („Pirateneinsätze”). Ataki te wykonywały pojedyncze załogi często atakując kilkakrotnie ten sam cel. Jeden z pierwszych lotów „pirackich” wykonała w ciągu dnia 15 października 1940 roku załoga Oblt. Specka von Sternburga z III./KG 55 atakując fabrykę w Filton. Powracała tam jeszcze trzykrotnie – 19-tego, 24-ego przez pomyłkę zrzuciła bomby na Yatton, a 31 października na Royal Ordnance Factory w Glascoed w Nowej Walii. Mimo niepowodzenia tych ataków 2 listopada OKW ogłosił zniszczenie fabryki koło Bristolu.

Fabryka Parnell w Yate produkująca nocne myśliwce Beaufighter stała się obiektem „pirackich” ataków załogi Oblt. Hermanna Lohmanna z II./KG 27. Po południu 27 lutego 1941 roku Lohmann nadleciał nad cel na wysokości 30 metrów zrzucając siedem bomb SC 250, z których kilka miało zapalniki opóźniające. Pięć z nich trafiło w hale fabryczne, a eksplozję zauważono również w północnej części celu. Podczas ataku zginęło 53 pracowników, a 150 innych odniosło rany. Kolejny skuteczny nalot na ten sam cel Lohmann przeprowadził wieczorem 7 marca zrzucając z wysokości 25 metrów siedem bomb, z których pięć trafiło w montownię, a dwie w budynek w południowej części fabryki. Zginęło trzech pracowników, a 20 odniosło rany. Załoga została wyróżniona w specjalnym komunikacie OKW.

Od czerwca niemieckie bombowce zniknęły znad Anglii wspierając Operację „Barbarossa”.

dusk and dawn. This, for example, was the case on the night of April 16/17 1941, when Luftwaffe crews mounted 759 sorties to London and 785 on the night of 19/20 April, the heaviest attack of the war ever mounted by the Luftwaffe's bomber arm. Crews reported eighty major conflagrations with some of enormous proportions within the prescribed *Schwerpunkt* or designated Concentration Point. From the British point of view the attack was indiscriminate and widespread. Yet for a bomber arm that had not been conceived to raze cities it was a considerable achievement and one that entailed few losses. The last massive raid on the British capital was flown by 307 bombers during the night of May 10. After that, the Luftwaffe commenced preparations for an invasion of Russia.

The offensive against British targets did not comprise heavy night raids only. Bombers were often dispatched against individual factories on sorties called “pirate raids” (*Pirateneinsätze*). These involved single crews, often attacking the same target a few times. One of the first pirate sorties was flown in daylight on October 15, 1940 by Oblt. Speck von Sternburg's III./KG 55 crew, the target being a factory at Filton. They revisited it three times, on the 19th, on the 24th, mistakenly bombing Yatton, and on the 31st, dropping bombs on the Royal Ordnance Factory in Glascoed, New Wales. Despite the failure of these attacks, the OKW announced on November 2 having destroyed a factory near Bristol.

The Parnell factory in Yate producing Beaufighters became the target of pirate attacks by Oblt. Hermann Lohmann's II./KG 27 crew. On the afternoon of February 27, 1941 Lohmann bombed the target from an altitude of 30 m, dropping seven SC 250s, a few of which had time-fuses. Five hit the factory buildings, and an explosion was also heard in the northern part of the target. The raid killed 53 employees and injured 150 others. Another successful attack on the same target by Lohmann was carried out on the evening of March 7: he dropped seven bombs from 25 m, five hitting the assembly

Pod koniec listopada 1941 roku jednostki naprowadzające KGr 100 i III./KG 26 zostały tymczasowo wycofane z frontu wschodniego. 15 grudnia obie zostały połączone w KG 100. Miesiąc później 2./KG 100 została wyznaczona na jednostkę treningową i eksperymentalną (Erprobungs und Lehr Kommando X-Y). Chociaż miała ona rozwijać techniki ataków przy pomocy zarówno X-Gerät, jak i Y-Gerät, szczególną uwagę poświęcano nowej wersji tego pierwszego nazywanego „Taub”, w którym pozostawiono poprzednią częstotliwość, ale zakres nakładanych ultradźwięków był teraz dużo wyższy niż słyszalność ludzkiego ucha. Ergr. u. Lehr Kdo X-Y, dowodzona przez Hptm. Siegfrieda Langer, w połowie lutego 1942 roku przeniosła się do Amiens, skąd rozpoczęła eksperymentalne operacje nad Anglią. Pierwszy lot wykonano 8 marca wysyłając dziesięć Heinkli nad Hull. Ten i kolejne ataki odznaczały się bardzo wysoką precyzją i stanowiły duże zaskoczenie dla Brytyjczyków. Niebawem jednostkę przemianowano na Erprobungs und Lehr Kommando 100 i przeniesiono do Chartres.

W nocy 28 marca brytyjskie bombowce zbombardowały Lubekę i w ramach rewanżu Luftwaffe miała zbombardować miasta angielskie. Z frontu wschodniego udało się ściągnąć ponad setkę bombowców Do 217 i Ju 88, które miały naprowadzać Heinkle z Ergr. u. Lehr Kdo 100. Zaplanowano, że ataki rozpoczną się w bezksiężycowym okresie w końcu kwietnia, co powinno zapewnić Niemcom tak dobre wyniki jak RAFowi i uniknąć większych strat. Ponad to po serii brytyjskich nalotów na Rostok zapo-

building, and two damaging buildings in the southern part of the factory. Three employees were killed and twenty injured. The crew was cited in a special OKW communiqué.

June saw the withdrawal of the German bombers from English skies to support Operation “Barbarossa”. Towards the end of November 1941 the KGr 100 and III./KG 26 pathfinder units were temporarily withdrawn from the eastern front. On December 15 they were amalgamated into KG 100. A month later 2./KG 100 was made a training and testing unit (Erprobungs und Lehr Kommando X-Y). It was slated to develop attacking techniques using both the X-Gerät and Y-Gerät. Special emphasis was put on the new version of the former called “Taub”, in which the old frequency was retained but the range of ultra-sounds now far exceeded that of human hearing. Ergr. u. Lehr Kdo X-Y, commanded by Hptm. Siegfried Langer, moved to Amiens in mid-February 1942, from where it commenced test operations over England. The first mission, to Hull, took place on March 8 and comprised of ten Heinkels. This and subsequent attacks were marked by high accuracy and were something of a surprise to the British. The unit was soon renamed *Erprobungs und Lehr Kommando 100* and relocated to Chartres.

On the night of March 28, British bombers raided Lübeck, and the Luftwaffe was to bomb English towns in revenge. More than a hundred Do 217 and Ju 88 bombers were brought from the eastern front to act as pathfinders for the Heinkels of Ergr. u. Lehr Kdo 100. The attacks were scheduled to begin in the moonless peri-

Dwa Heinkle stojące pod zamaskowanym hangarem.

Two Heinkels in front of a camouflaged hangar.



czątkowanych od 23 kwietnia Niemcy podjęli decyzję o atakach odwetowych na miasta Wielkiej Brytanii zawarte w przewodniku turystycznym Baedekera. Przeszły one do historii jako naloty Baedekera. Po raz pierwszy Luftwaffe ogłosiła, że „oprócz nalotów na porty i przemysł, będą stosowane odwetowe naloty terrorystyczne na miasta inne niż Londyn”.

Niemiecka ofensywa rozpoczęła się 24 kwietnia nalotem na Exeter. Luftflotte 3 została wówczas wzmocniona przez kolejne jednostki, w tym również IV/KG 55 wyposażoną w He 111. Przez kolejne dwie noce niemieckie bombowce zrzucały bomby na słabo bronione Bath. Nad cel niezmiennie prowadziły je Heinkle z KG 100 wyposażone w Y-Gerät. Po pierwszych atakach załogi wracały do Francji, skąd po zatankowaniu paliwa i załadowaniu bomb ponownie wracały nad cel. Wzniesiono wiele dużych pożarów na terenie miasta burząc znaczną jego część. Podczas dwudniowych ataków stracono tylko pięć maszyn.

Potem przyszła kolej na York, Norwich, Cowes i Weston. Heinkle z Ergr. u. Lehr Kdo 100 bezbłędnie prowadziły nad cel bombowce wykonując loty także w ciągu dnia. Typowy taki atak wykonano po południu 23. maja, gdy sześć He 111 podczas fatalnej pogody nadleciało nad Avonmouth Docks. Stracono jednego Heinkla,

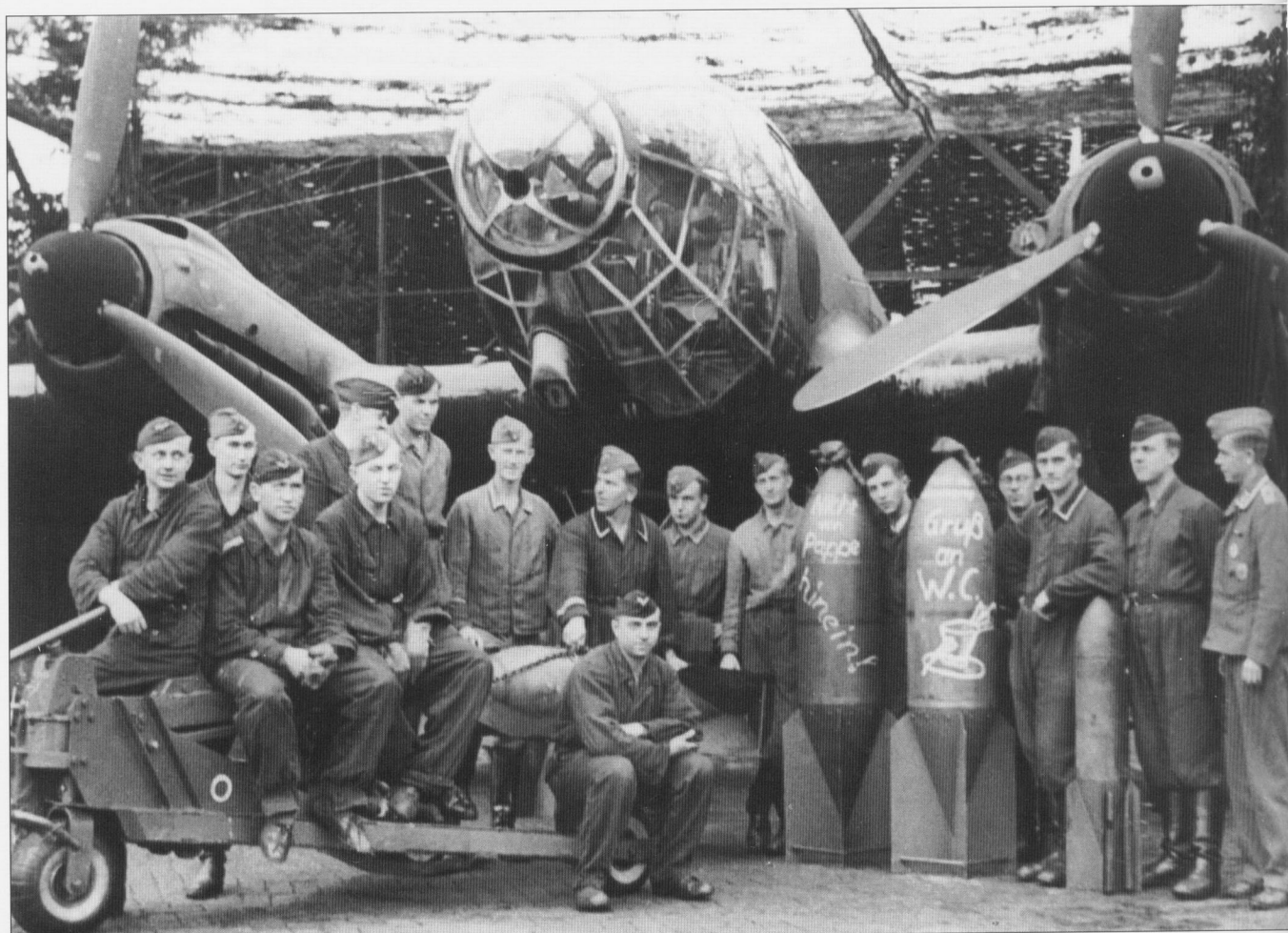
od at the end of April, designed to ensure a German success comparable with that of the RAF's and allow the Germans to avoid losses. On top of that, following a series of British raids on Rostok, which had been flown since April 23, the Germans had decided to carry out reprisal attacks on selected British towns featuring in the Baedeker tourist guide. They became known not unnaturally as the "Baedeker raids". The Luftwaffe announced for the first time that "in addition to striking at harbors and industrial plants, retaliatory attacks will be carried out against towns other than London."

The German offensive opened on April 24 with a raid on Exeter. Luftflotte 3 had then been reinforced by other units, including IV/KG 55 operating He 111s. During the next two nights German bombers dropped bombs on a poorly defended Bath. They were led to the target by Heinkels of KG 100 using the Y-Gerät. After the initial attacks the crews returned to France to refuel and bomb up for a second sortie to the target zone. Numerous fires were started across the town, a major part of it being demolished. Only five aircraft were lost over the two days of raids.

York, Norwich, Cowes and Weston were next. The Heinkels of Ergr. u. Lehr Kdo 100 as ever were in the vanguard of these attacks, leading bombers to their objective, also flying

**Obsługa naziemna KG 55
pozuje przed pomalowanym
na czarno He 111H.**

**KG 55 ground crew posing
in front of a black He 111H.**



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

a wyniki nalotu, z powodu niewielkiej ilości użytych samolotów, były dość mizerne.

Latem 1942 roku obrona Brytyjczyków okrzepła i straty Luftwaffe wyniosły już 40 samolotów. W tym czasie He 111 niemal zupełnie zniknęły znad Anglii, bo KG 100 została przebrojona w jego następcę – He 177.

Bomby, miny i torpedy

Od początku wojny podstawową jednostką Heinkli niejako przydzieloną do działań morskich była KG 26 „Löwen”. Jej pierwszym rejonem operacyjnym było Morze Północne, gdzie załogi nabierały doświadczeń walcząc z brytyjską Royal Navy.

Planowany zmasowany atak na bazę Scapa Flow nigdy nie doszedł do skutku, za to 26 września 1939 roku dziewięć Heinkli z I./KG 26 trafiło ćwierćtonówką płynący w grupie okrętów na pełnym morzu krążownik liniowy HMS „Hood”. Bomba jednak nie eksplodowała. Już sama możliwość ataku Heinkli i Junkersów 88 na bazę Royal Navy zmusiła Brytyjczyków do przeniesienia swojej floty ze Scapa Flow do Loch Ewe, znajdującej się poza zasięgiem niemieckich bombowców. Dlatego też naloty Luftwaffe na Scapa wykonywane małymi grupkami nie przyniosły jej praktycznie żadnych korzyści.

Sukces odnieśli natomiast Brytyjczycy, gdy 28 października podczas lotu rozpoznawczego załogi Lt. Rolf Niehoffa ze Stab KG 26 prze-

in daylight. An attack typical of that period took place on the afternoon of May 23, with six He 111s raiding Avonmouth Docks in very bad weather. One Heinkel was lost; because of the small number of aircraft employed, the mission bore little fruit.

By the summer of 1942 British defenses had become stronger, and the Luftwaffe had lost forty aircraft. In the meantime, He 111s had almost entirely disappeared from England, as KG 100 had been re-equipped with their successors, He 177s.

Bombs, Mines and Torpedoes

From the beginning of the war, the primary Heinkel He 111 unit assigned to sea operations was KG 26 „Löwen”. Its first theater of operations was the North Sea, where the crews gained experience fighting with the Royal Navy.

The intended massive attack on Scapa Flow base was never carried out, but on September 26 1939 nine Heinkels of I./KG 26 dropped a quarter-ton bomb on the battle cruiser *HMS Hood*, which was sailing in the open sea with a group of warships. The charge failed to explode. The very possibility of Heinkels and Junkers 88s attacking a Royal Navy base forced the British to move their fleet from Scapa Flow to Loch Ewe, the latter out of the range of the German bombers. Therefore, Luftwaffe raids on

Tłumiki płomieni na rurach wydechowych silnika DB 601 jednego z Heinkli.

Flame dampers on the exhausts of the DB 601 on a Heinkel.

chwyciły ją brytyjskie myśliwce. Mocno postrzelany Heinkel lądował przymusowo 10 kilometrów na południe od Haddington jako pierwszy niemiecki samolot, który rozbił się na terenie Wielkiej Brytanii.

Od 1 listopada niemieckie samoloty uzyskały pozwolenie na atakowanie konwojów i pojedynczych statków handlowych. Dla KG 26 wyznaczono zadanie ataków na nieprzyjacielską żeglugę handlową. Na razie jednak sukcesy notowano tylko dzięki minom postawionym u ujścia Tamizy oraz na podejściach do Harwich, Downs i Dunkierki. Operacje minowania, wykonywane także z wykorzystaniem Heinkli, do końca roku 1939 przyniosły Niemcom znaczne korzyści – na dno poszły 33 statki (82 712 BRT). Powstały nawet specjalistyczne jednostki przeznaczone do zadań minowania – 7./KG 26 (He 111) i 1./KG 30 (Ju 88).

Heinkle z 1./KG 26 odniosły pierwsze sukcesy między 17 a 19 grudnia posyłając na dno koło angielskiego wybrzeża Morza Północnego większą część z dziesięciu małych jednostek, głównie kutrów rybackich, o łącznym tonażu 2949 BRT.

Uzyskane doświadczenie zaowocowało na początku stycznia 1940 roku. W dniu 9 stycznia Heinkle z 2./KG 26 poszły na dno dwa frachtowce (łącznie 2998 BRT) i parowy kuter. Dwa dni później ta sama jednostka zatopiła frachtowca „Keynes” (1706 BRT) i trawlera. Natomiast prawdziwy pogrom urządzono 29 i 30 stycznia. I. i II./KG 26 zatopiły wówczas sześć statków i uszkodziły 12 innych. Był wśród nich również tankowiec „Voreda” (7216 BRT).

Zmusiło to dowództwo RAF do wzmocnienia swoich sił myśliwskich w tym rejonie. Heinkle odczuły to na własnej skórze już 3 lutego, gdy Hurricane’y zestrzeliły trzy bombowce. Pozostałe He 111 zatopiły mały norweski frachtowiec. Sześć dni później w podobnych okolicznościach w ręce Brytyjczyków wpadł pierwszy Heinkel. Spitfire’y z 602 Sqn na tyle poważnie uszkodziły maszynę z 5./KG 26, że jej pilot Uffz. Helmut Mayer musiał posadzić ją na brzuchu. Okazało się, że bombowiec da się naprawić i po

Scapa flown in small groups achieved little. However in recognition of KG26's actions against the British Fleet during the winter of 1939/40 the *Kommodore*, Oberst Robert Fuchs, was awarded the *Ritterkreuz* on 6 April 1940, becoming the first bomber pilot to receive the award. Fuchs had led the *Löwen Geschwader* during the Battle of Britain.

The British were successful on October 28 their fighters intercepting Lt. Rolf Niehoff's Stab KG 26 crew, which was on a reconnaissance sortie. Badly shot-up, the Heinkel crash-landed ten kilometers south of Haddington, the first German machine to crash in Britain.

As from November 1, the German aircraft were allowed to attack convoys and single merchant vessels. KG 26 was to harass enemy commercial shipping. For the time being, though, the only successes were owing to mines laid in the Thames estuary and the approaches to Harwich, Downs and Dunkirk. Minelaying operations, also carried out using Heinkels, turned a considerable profit to the Germans by the end of 1939: 33 ships (82,712 BRT) went under. Specialist minelaying units were even formed – 7./KG 26 (He 111) and 1./KG 30 (Ju 88).

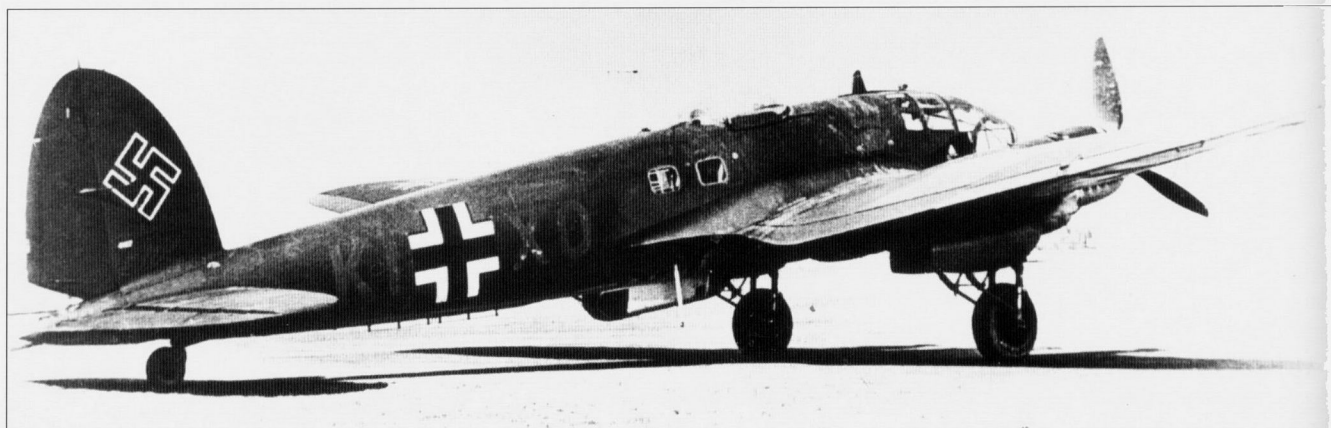
I./KG 26 Heinkels achieved their first successes from December 17 and 19, when they sank most of ten small vessels, mainly fishing boats, off the English shore of the North Sea (2,949 BRT in total).

The experience they had gained bore fruit in early January 1940. On the 9th, Heinkels of 2./KG 26 sank two freighters (a total of 2,998 BRT) and a steam-engined fishing boat. Two days later, the same unit sank the freighter *Keynes* (1,706 BRT) and a trawler. A real massacre occurred on the 29th and 30th. I. and II./KG 26 sank six ships and damaged twelve. Among these was also the tanker *Voreda* (7,216 BRT).

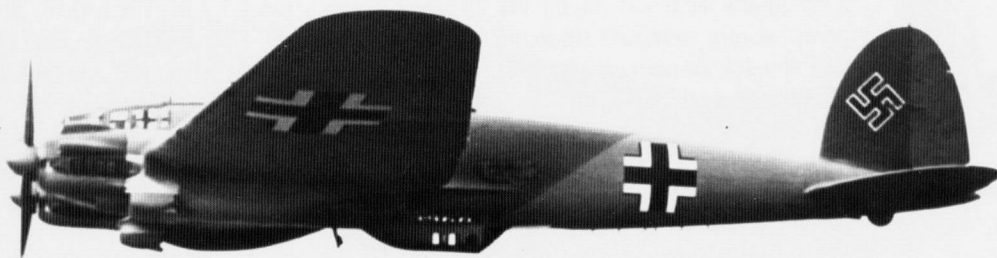
This obliged the RAF high command to concentrate a stronger fighter force in the area. The Heinkel crews saw this on February 3, when three bombers fell to Hurricanes. Other He 111s sank a small Norwegian freighter. Six days later the British got a hold on their first

W wojnie morskiej początkowo Heinkle były wykorzystywane do minowania portów i tras żeglugowych. Dopiero później przyszła kolej na bombardowanie statków alianckich.

Heinkels used in naval warfare were initially employed for laying mines in harbors and on sailing routes. Only later did they begin to bomb Allied ships.



Via Marian Krzyżan



Via Museum Krzyżan

niezbędnym remoncie posłużył Brytyjczykom do testów.

W połowie lutego do akcji wprowadzono kolejną jednostkę – KGr 100 wykorzystującą urządzenia „Knickenbein”. Pierwsza operacja debutantów nie wyszła najlepiej, bo niemiecka artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła jednego Heinkla przynosząc śmierć całej załodze Fw. Kurt-Otto Späte. Nieco wcześniej tego samego dnia (22 lutego) KG 26 omyłkowo zbombardowała własne okręty i chcący uniknąć trafienia niemiecki niszczyciel „Leberecht Maass” wszedł na minę i zatonął.

Do działań bojowych włączył się również Korpsführungskette z Fliegerkorps X z jego dowódcą, Maj. Martinem Harlinghausenem na czele. 1 marca Harlinghausen zatopił koło wyspy Copinsay norweskiego frachtowca „Vestfoos” (1388 BRT). Następnego dnia pojawił się nad Kanałem La Manche i zaatakował statek pasażerski „Domala” (8441 BRT), który trafiony kilkoma bombami stanął w płomieniach. Na ciężko uszkodzonym statku zginęło 98 ludzi.

20 marca doszło do pierwszego skutecznego ataku na konwój. ON 21 został zaatakowany przez bombowce z KG 26, które uszkodziły jeden z frachtowców. Wieczorem do Heinkla wsiadł Major Harlinghausen, który w niezwykle brawurowym ataku posłał na dno frachtowiec „Barn Hill” (5439 BRT).

Z uwagi na walki w Norwegii, nad zachodnią Europą i Wielką Brytanią działania morskie Heinkli na razie osłabły. Jednak już w październiku 1940 roku powstała pierwsza doświadczalna jednostka torpedowa wyposażona w 12 Heinkli. W lutym 1941 roku gotowość bojową osiągnęła pierwsza jednostka torpedowa – 6./KG 26. Przeniesiona do Comiso odniosła pierwszy – krępujący – sukces, gdy 26 lutego pomyłkowo zatopiła koło algierskiego wybrzeża frachtowca francuskiego rządu Vichy „Louis Charles Schiaffino” (3089 BRT). Pierwszy „prawdziwy” sukces zgłoszono 16 marca, gdy załogi dwóch Heinkli zameldowały o trafieniu torpedami dwóch ciężkich jednostek, „prawdopodobnie pancerników” – raport ten okazał się zupełnie niezgodny z prawdą.

Heinkel. No. 602 Sqn Spitfires damaged a 5./KG 26 machine badly enough for Uffz. Helmut Mayer to have to belly-land it. The bomber was repairable, and was used by the British for tests.

Another Knickenbein unit, KGr 100, was brought into action in mid-February. Its first operation did not have a particularly auspicious outcome: German AA fire brought down one Heinkel, killing Fw. Kurt-Otto Späte's entire crew. Earlier on the same day of February 22, KG 26 mistakenly bombed their own warships; trying to escape the bombs, the German destroyer *Leberecht Maass* hit a mine and sank.

The *Korpsführungskette* of Fliegerkorps X also joined operations, led by Maj. Martin Harlinghausen. On March 1 Harlinghausen sank the Norwegian freighter *Vestfoos* (1,388 BRT) off the isle of Copinsay. Next day he appeared over the Channel and attacked the passenger ship *Domala* (8,441 BRT), which took several bomb hits and burst out with fire. 98 people were killed on the heavily damaged vessel.

March 20 saw the first successful attack on a convoy. ON 21 was attacked by KG 26 bombers, which caused damage to one of the freighters. In the evening, a Heinkel took off with Major Harlinghausen at the stick to sink the freighter *Barn Hill* (5,439 BRT) in an unusually daring attack.

With fighting on-going in Norway, sea operations by Heinkels decreased for the time being in Western Europe and Britain. However, as early as October 1940, the first experimental torpedo unit was formed with twelve Heinkels on strength. The first torpedo unit, 6./KG 26, became combat-ready in February 1941. Relocated to Comiso, it achieved its first, embarrassing, “success” mistakenly sinking the French Vichy freighter *Louis Charles Schiaffino* (3,089 BRT) off the Algerian coast on the 26th. The first real ‘achievement’ was claimed on March 16 when two Heinkel crews reported having successfully torpedoed two heavy vessels, “probably battleships”; this claim was completely false.

KG 27 under Major Gerhard Ulbricht, which was at the time being employed in night opera-

He 111P podczas lotu nad morzem.

He 111P in flight over the sea.

Wielki sukces w walkach z żeglugą odnotowała także uczestnicząca w tym czasie w nocnych operacjach nad Anglią KG 27 dowodzona przez Majora Gerharda Ulbrichta. 1 kwietnia załogi Heinkli zaatakowały brytyjski konwój w południowej części Kanału Bristolskiego zatapiając zbiornikowce „San Conrado” (7982 BRT) i „Hidlefjord” (7639 BRT) i poważnie uszkadzając trzy inne (26 002 BRT)! 28 maja podczas próby pomocy pancernikowi „Bismarck” załogi KGr 100 poważnie uszkodziły niszczyciel „Maori”.

W styczniu 1941 roku He 111H-6 trafiły także na wyposażenie III./KG 40, której 7 Staffel (podobnie jak I./KG 28 i 6./KG 26) rozpoczęły intensywny trening w atakach torpedowych. W kwietniu w Stavanger w Norwegii gotowość operacyjną osiągnęła 4./KG 40 wykonująca loty rozpoznawcze nad Morzem Północnym.

Już w grudniu 1940 roku wraz z Fliegerkorps X nad Morze Śródziemne przybyła II./KG 26 oraz przeznaczona do zadań minowania 2./KG 4. Po kilku bezskutecznych operacjach przeciw brytyjskim okrętom wczesnym rankiem 16 stycznia potężny ryk silników Daimler-Benz rozerwał świt nad Benghazi, gdy pierwsza sekcja z łącznej grupy 14 He 111 z II./KG 26 dotknęła kołami zakurzonej płyty lotniska Benina w północnej Afryce. Podczas podejścia do lądowania następnej grupy Heinkli trzy z nich lądowały przymusowo i jednego bombowca musiano spisać na straty.

Zadaniem II./KG 26 było zwalczanie statków z zaopatrzeniem dla brytyjskiej armii, które przybywały do Egiptu przez Kanał Sueski oraz miały osłaniać włoskie konwoje z Sycylii przy północno-afrykańskim wybrzeżu. Beninę, jako bazę dla Heinkli, wybrano nieprzypadkowo. W grudniu i na początku stycznia II./KG 26 operowała z włoskiej wyspy Rodos w Dodekanezach, która co prawda znajdowała się bliżej Kanału Sueskiego, ale nie posiadała odpowiedniej bazy paliwowej. Tymczasem Benina miała dostateczne zapasy do ciągłych działań. Aby wykonać minowanie lub lot rozpoznawczy z Beniny nad Kanał trzeba było przelecieć 2250 kilometrów, co można było osiągnąć tylko przy prędkości ekonomicznej, ale przyjęto to jako wkalkulowane ryzyko.

Heinkle natychmiast rozpoczęły działania bojowe. Już w godzinę po przybyciu II./KG 26 do Beniny, otrzymano meldunek od niemieckich agentów w Egipcie o brytyjskim konwoju mającym właśnie opuścić Kanał Sueski. Wieczorem 17 stycznia do swojej pierwszej misji nad Afryką wyruszyło osiem załadowanych minami He 111.

Operacją kierował osobiście dowódca Fliegerkorps X, Maj. Martin Herlinghausen, lecący na pokładzie samolotu Hptm. Roberta Kowalewskiego. Po wielogodzinnym, monotonnym locie osiągnięto cel rozpoczynając przeczesywanie wód Kanału w poszukiwaniu statków.

tions over England, became a very successful anti-shipping unit. On April 1 Heinkel crews attacked a British convoy in the southern area of the Bristol Channel, sinking the tankers *San Conrado* (7,982 BRT) and *Hidlefjord* (7,639 BRT), and severely damaging three others (26,002 BRT). Trying to help the battleship *Bismarck* on May 28, KGr 100 crews inflicted heavy damage on the destroyer *Maori*.

In January 1941, He 111H-6s were delivered to III./KG 40, whose 7. Staffel (like I./KG 28 and 6./KG 26) began intensive training in torpedo launching attacks. 4./KG 40 became combat ready in April at Stavanger, Norway, flying reconnaissance sorties over the North Sea.

Along with Fliegerkorps X, II./KG 26 and minelaying 2./KG 4 arrived at the Mediterranean Sea in December 1940. After a few unsuccessful sorties against British warships, the powerful roar of Daimler-Benz engines disrupted the silence over Benghazi on the early morning of January 16, when the first section of a total of fourteen He 111s from II./KG 26 landed on the dusty apron of Benina airfield in North Africa. Three of the next group of Heinkels crash-landed and one of these was written off.

II./KG 26 was to fight ships carrying supplies for the British army which sailed to Egypt via the Suez Canal. It was also to protect Italian convoys sailing from Sicily off the North-African coast. Benina was not chosen arbitrarily to serve as a base for Heinkels. In December and early January II./KG 26 was operating from the Italian island of Rhodes in the Dodecanese. Although this was closer to the Suez Canal, it did not have the necessary fuel supplies, whereas those of Benina sufficed for continuous operations. In order to carry out mine-laying or reconnaissance from Benina to the Canal, it was necessary to cover a distance of 2,250 km, which could only be achieved at economical cruising speed, but that risk was taken into consideration.

The Heinkels began sorties at once. Just an hour after II./KG 26 had arrived at Benina, a report from German agents in Egypt was received stating that a British convoy was about to leave the Suez Canal. Eight mine-carrying He 111s set out on their first mission over Africa on the evening of January 17.

The operation was directed by the commander of Fliegerkorps X himself, Maj. Martin Herlinghausen. He flew the sortie in Hptm. Robert Kowalewski's aircraft. After of monotonous flight they reached the target. They began to scan the Canal trying to spot the ships. Eventually they found a few merchant vessels anchored in Lake Bitter and dropped their mines there. One of the supply ships and three smaller vessels fell victim to mines in the following few months.



in Marian Krywczak

W końcu wypatrzone kilka frachtowców stojących na kotwicy na jeziorze Bitter i tam zrzucono miny. W ciągu kilku najbliższych miesięcy jeden ze statków zaopatrzeniowych i trzy mniejsze jednostki padły ofiarą min.

Heinkle rozpoczęły długi lot powrotny do Beniny, ale wówczas nastąpiła tragedia – po zużyciu paliwa bombowce jeden po drugim musiały lądować przymusowo na pustyni i jedynie samolot Lt. Kaupischa dotarł w pobliże Beniny z praktycznie pustymi zbiornikami. Jeden z siedmiu zaginionych samolotów, pilotowany przez Kowalewskiego, lądował na brzuchu 280 kilometrów od Beniny. Po podłożeniu ognia pod Heinklem czterech lotników wyruszyli w drogę powrotną sądząc, że są o wiele bliżej niż w rzeczywistości się znajdowali. W cztery dni potem poszukujący ich He 111 pilotowany przez Lt. Kaupischa odnalazł wreszcie wyczerpanych lotników, wylądował obok nich i zabrał do Beniny.

Z pozostałych bombowców trzy lądowały na terenie wroga i ich załogi trafiły do niewoli. Taki los spotkał także dowódcę II./KG 26, Maj. Helmuta Bertrama, lecącego na pokładzie maszyny pilotowanej przez Lt. Hansa Foltera. Inna załoga wylądowała z wysuniętym podwoziem 30 kilometrów od fortu Maddelena i przez pięć dni maszerowała w stronę Sollum zanim trafiła do niewoli. Porzucony bombowiec został zlokalizowany na pustyni przez Brytyjczyków, którzy go wyremontowali i przetransportowali do Aboukir. Strata tylu samolotów praktycznie uziemiła II./KG 26 i przed podjęciem kolejnych operacji niemiecka jednostka musiała poczekać na przybycie z Sy-cylii 5./KG 26. Tymczasem 29 stycznia siedem Heinkli z 2./KG 4 dowodzonych przez Hptm. Kühla rzuciło miny w Kanale Sueskim.

The Heinkels turned back for Benina. However, having run out of fuel, the bombers had to force-land one after the other in the desert. Only Lt Kaupisch's machine reached the vicinity of Benina on virtually empty fuel tanks. One of the seven aircraft, piloted by Kowalewski, belly-landed 280 km from Benina. Having set fire to the Heinkel, the four men set out for the base, believing to be much closer to it than they really were. Four days later a He 111 flown by Lt. Kaupisch eventually found the exhausted men, landed beside them and took them back to Benina.

Three of the remaining bombers had landed in enemy territory, and their crews were taken prisoner. Such was the fate of the *Kommandeur* of II./KG 26, Maj. Helmut Bertram, who had flown in Lt. Hans Folter's machine. Another crew landed 30 km from the Maddelena stronghold and walked toward Sollum until they were captured. The abandoned bomber was located in the desert by the British, who repaired it and transported it to Aboukir. The loss of so many aircraft left II./KG 26 practically grounded, and the unit had to wait for 5./KG 26 to come from Sicily before resuming operations. About that time, on January 29, seven Heinkels from 2./KG 4 led by Hptm. Kühl dropped mines in the Suez Canal.

Two days later two Heinkels from 4./KG 26 bombed the hospital ship *Dorsetshire* transporting Italian POWs from Sollum to Alexandria. The immobilized steamer floated to the shore near Sidi Barrani, but many of the prisoners panicked and fifty of them drowned. The bombers also sank the trawler *HMS Huntley* in the Derna Bay. One of the Heinkels experienced

Heinkel He 111 z KG 26 powracający z minowania.

A Heinkel He 111 of KG 26 returning from a mine-laying sortie.

Dwa dni później dwa Heinkle z 4./KG 26 zbombardowały statek szpitalny „Dorsetshire” przewożący włoskich jeńców wojennych z Solum do Aleksandrii. Unieruchomiony parowiec zdryfował na brzeg koło Sidi Barrani, ale wielu jeńców ogarnęła panika i 50 z nich utonęło. Ponadto bombowce zatopiły w zatoce Derna trałowiec HMS „Huntley”. Podczas lotu powrotnego jeden z Heinkli mając awarię silnika lądował awaryjnie w Benina – samolot został poważnie uszkodzony, a jego pilot ranny.

Wobec silnego lotnictwa myśliwskiego RAF Heinkle musiały operować na ogół pod osłoną nocy. W nocy z 12 na 13 lutego II./KG 26 uderzyła na port w Benghazi i lotnisko Berka. O świcie 19 lutego dwa He 111 z 6./KG 26 zbombardowały statki w porcie Benghazi, ale ich atak okazał się niecelny i okupiony stratą jednej załogi. Jeden z nielicznych lotów w ciągu dnia wykonano 9 kwietnia, gdy Heinkle zbombardowały Tobruk.

Heinkli nie zabrakło również w kampanii bałkańskiej wymierzonej przeciwko Jugosławii i Grecji. W składzie wyznaczonych sił Luftwaffe znalazło się tam także 30 He 111P z II./KG 4. Wzięły one udział w dwóch silnych nalotach na Belgrad wykonanych w dniu 6 kwietnia – miasto zostało w znacznej części zniszczone, a śmierć poniosło wielu mieszkańców. Heinkle zrzuciły również bombominy BM 1000. W nocy z 6 na 7 kwietnia swoją obecność w nowej kampanii zaznaczyły samoloty 2./KG 4, które zaminowały port w Pireusie. W ciągu dwóch tygodni walki na Bałkanach zakończyły się pełnym sukcesem Niemców.

II./KG 4 przeniosła się do Gadurra na Rodos, skąd wykonywała minowanie podejść do portu w Aleksandrii i Kanału Sueskiego. Wykonująca podobne zadanie II./KG 26 w dniu 8 maja

engine trouble and crash-landed at Benina, the aircraft sustaining much damage.

In view of the strong fighter opposition, the Heinkels usually operated at night. On February 12/13, II./KG 26 raided Benghazi harbor and Berka airfield. On the dawn of February 19 two He 111s of 6./KG 26 bombed the ships at Benghazi but the raid turned out a failure and cost the loss of one crew. One of the few day sorties was flown on April 9, when Heinkels bombed Tobruk.

Heinkel He 111s were also present in the Balkan campaign, striking at Yugoslavia and Greece. The Luftwaffe forces there included thirty He 111Ps of II./KG 4. They took part in two heavy raids on Beograd on April 6. The town was largely destroyed and many inhabitants killed. The Heinkels also dropped BM 1000 mine-bombs. On the night of April 6/7 the aircraft of 2./KG 4 made their presence felt in the new campaign by laying mines in Piraeus harbor. The fighting in the Balkans ended after two weeks in a total success for the Germans.

II./KG 4 moved to Gadurra on Rhodes, from where it laid mines in the approaches to Alexandria harbor and the Suez Canal. Performing similar tasks, II./KG 26 encountered on May 8 Fulmars of No. 806 Sqn FAA flown off the aircraft carrier *Formidable* and lost four aircraft.

At that time in Iraq the British were facing an uprising and the Germans decided to support their new allies. They dispatched an air force mission under Obst. Junkc to Iraq. This included seven Heinkels of 4./KG 4 commanded by Hptm. Schwanhäusser. They were to operate from Mosul.

The first sortie was flown on May 10, two bombers attacking the main RAF base, Habbaniya. The sortie was repeated on the 13th, but it

Ten He 111H-1 z 5./KG 26 lądował przymusowo 9 lutego 1940 roku na terenie Anglii. Po wyremontowaniu otrzymał oznaczenie kodowe AW 177 i został dokładnie zbadany przez Brytyjczyków. Maszyna została zniszczona w kraksie 10 listopada 1943 roku.

This He 111H-1 from 5./KG 26 force-landed in England on February 9, 1940. After repairs it was coded AW 177 and carefully evaluated by the British. It crashed on November 10, 1943.



Via Marian Krzyżan



Tu Marian Krzyżan

napotkała na przeciwdziałanie Fulmarów z 806 Sqn IAA z lotniskowca „Formidable” i straciła w starciu z nimi cztery maszyny.

W tym czasie w Iraku wybuchła rewolta przeciw Brytyjczykom i Niemcy postanowili wspomóc nowych sprzymierzeńców. Niemcy wysłali do Iraku misję lotniczą pod dowództwem Obst. Juncka, w skład której weszło również siedem Heinkli z 4./KG 4 pod komendą Hptm. Schwanhäussera. Miały one operować z Mosulu.

Pierwszą operację wykonano 10 maja, gdy dwa bombowce uderzyły na główne lotnisko RAF w Habbaniya. Operację powtórzono 13 maja, ale wówczas okazało się, że na lotnisku w Mosulu w każdej chwili może zabraknąć paliwa. Postanowiono więc przenieść się do Palmira i tam zaczął się dla 4./KG 4 pech. Wieczorem 14 maja dwa bombowce zostały zniszczone przez pojedynczego Tomahawka, a nazajutrz spłonął kolejny. Pozostałe cztery bombowce odniosły uszkodzenia, które zostały szybko naprawione. Dzięki temu 16 maja cztery He 111 mogły wykonać ostatni atak na lotnisko koło Habbaniya. Doszło do walki z jednym Gladiatorem, który tuż przed tym, jak został trafiony przez strzelców poważnie uszkodził jednego bombowca. Heinkel musiał przymusowo lądować i rozbił się doszczętnie, natomiast jego załoga została entuzjastycznie powitana przez Arabów.

Dalsza działalność 4./KG 4 w Iraku stała się niemożliwa z powodu braku paliwa, bomb, amunicji i części zamiennych. Na Rodos miały wrócić tylko dwa Heinkle, ale podczas drogi powrotnej jeden z nich musiał przymusowo lądować na lotnisku w Bejrucie z powodu awarii silnika. Wierni rządowi Vichy Francuzi szybko załatwili nowy silnik, dzięki czemu ostatni Heinkel mógł na zawsze opuścić Bliski Wschód.

Podczas desantu na Kretę Heinkle kilkakrotnie zbombardowały lotniska. Podczas jednego

turned out that Mosul might be soon left without fuel. The units were relocated to Palmira, and a stroke of bad luck began for 4./KG 4. On the evening of the 14th a single Tomahawk destroyed two bombers, and another one burnt the day after. The other four bombers sustained damage that was quickly removed. On May 16 the four He 111s carried out the last attack on the airfield at Habbaniya. They became engaged with a Gladiator biplane which caused severe damage to one of the bombers prior to being shot down by gunners. The Heinkel was forced to carry out a crash landing, but its crew was enthusiastically welcomed by the Arabs.

Further activity by 4./KG 4 in Iraq became impossible owing to lack of fuel, bombs, munitions and spare parts. Only two Heinkels were to return to Rhodes, but one force-landed at Beirut because of engine trouble. Loyal to the Vichy government, the French quickly obtained a new engine, which allowed the last Heinkel to leave the Middle East for good.

During the landing operation on Crete, Heinkels bombed the airfields a few times. During one of the bombings, on May 18, II./KG 4 destroyed a Hurricane and damaged two at Maleme. The Germans had no casualties, but the attack of II./KG 26 on Heraklion resulted in the loss of two machines. By early June II./KG 4 had lost seven aircraft, which was a small price given the furious resistance put up in the struggle for the island. II./KG 26's account looked similar, the unit having lost seven He 111s, sunk two ships, and damaged one while operating from Rhodes. On the night of June 20/21 Heinkels from II./KG 26 dropped mines in the approaches to Alexandria harbor. Stfw. Kramer's crew failed to return from this sortie. It was one of II./KG 26's last missions from North-African airfields; later, the unit was stationed in Greece:

Heinkel okazał się również doskonałym samolotem torpedowym i mocno dał się we znaki alianckiej żegludze. Tutaj widzimy He 111 podczas podwieszania ćwiczebnych torped.

The Heinkel was an excellent torpedo carrier and was able to harass Allied shipping. This He 111 is having practice torpedoes attached.

z nich (18 maja) II/KG 4 zniszczyła na lotnisku Maleme jednego Hurricane'a, a dwa inne uszkodziła. Strat własnych nie poniesiono, ale atak II/KG 26 na Heraklion zakończył się stratą dwóch maszyn. Do początków czerwca II/KG 4 straciła siedem maszyn, co było niewielką liczbą zważywszy na osiągnięcie przez III Rzeszę sukcesy. Podobnie przedstawiał się bilans II/KG 26, która operując z Rodos straciła siedem He 111 posyłając na dno dwa statki i uszkodzając inny. W nocy z 20 na 21 czerwca Heinkle z II/KG 26 zrzucały miny na podejściach do portu w Aleksandrii. Z lotu tego nie wróciła załoga Stfw. Kramera. Była to jedna z ostatnich misji II/KG 26 z lotnisk północnej Afryki, po której została przeniesiona do Grecji.

Błyskotliwy sukces bombowce Heinkla odniosły w składzie specjalnej jednostki *Sonderkommando Blaich*. Powołano ją do życia na początku 1942 roku, gdy Niemcom coraz bardziej dawały się we znaki rajdy brytyjskich komandosów operujących w północnej Afryce. Niemieckie rozpoznanie szybko wykryło system zaopatrzenia i centrum kontrolne grup komandosów i do ich zwalczania utworzono właśnie *Skdo Blaich*. Jej bazy wypadowe znajdowały się w odległości 600 km (Hun) i 1000 km (Sebha) na południe od Trypolisu, skąd usiłowano zwalczać konwoje z zaopatrzeniem dla komandosów. Jedynym bojowym samolotem jednostki był Hein-

Heinkel bombers were brilliantly successful with the special unit *Sonderkommando Blaich*, which was established in 1942 with the Germans increasingly harassed by British commandos raiding North Africa. German reconnaissance quickly discovered the supply route and concentrated the center of the commando groups. *Skdo Blaich* was created to fight them. Its operational bases were 600 km (Hun) and 1,000 km (Sebha) to the south of Tripoli, from where actions against supply convoys for the commandos were carried out. The only combat aircraft the unit possessed was a Heinkel He 111H-6s (W.Nr. 4145 VQ+BA). Since commando attacks would not cease, it was decided to raid Fort Lamy, where the commando headquarters and fuel and water tanks were situated. The problem was that the base was 2,500 km from the Mediterranean Sea coast. The Heinkel was prepared for the mission, equipped with an additional fuel tank in the fuselage and one suspended under the center wing section. Also flying were a Savoia S 80 with a fuel supply onboard and a Bf 108 serving as the command post. On January 21, 1942, the threesome flew over to Campo Uno field 1,200 km south of Tripolis. There the Heinkel was replenished with gas transported by the Savoia and sixteen 50 kg bombs. At dawn the next morning the He 111 piloted by Lt. Fritz Bohmsack (crew: radioman Uffz. Wolfgang Wich-

Po udoskonaleniu techniki ataków torpedowych załogi KG 26 wzięły udział w niszczeniu konwojów murmańskich. Później brały udział również w walkach na Morzu Śródziemnym.

Having perfected torpedo attacks, KG 26 took part in destroying the Murmansk convoys. Later they also fought in the Mediterranean.

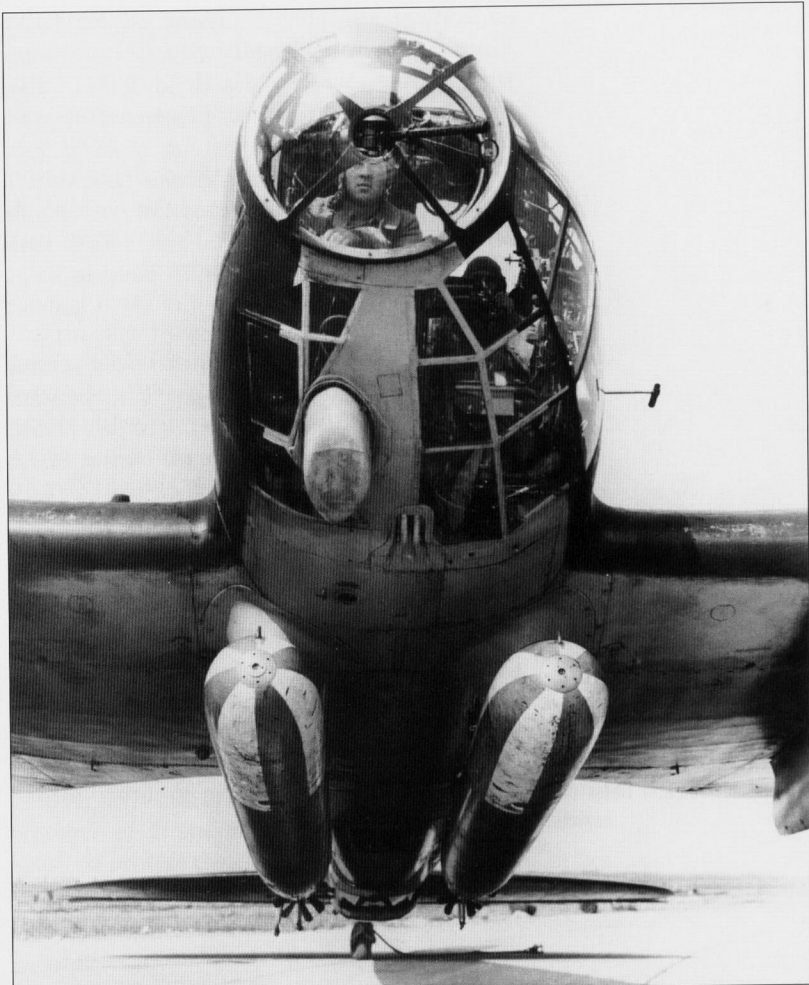


Via Marian Krzyżan

kel He 111H-6 (W.Nr. 4145, VQ+BA). Ponieważ ataki komandosów nie ustawały podjęto decyzję o nalocie na Fort Lamy, gdzie znajdowała się ich główna kwatera oraz zbiorniki paliwa i wody. Problem w tym, że znajdowała się w odległości 2500 km od brzegów Morza Śródziemnego. Do akcji przygotowano Heinkla wyposażając go w dodatkowy zbiornik paliwa w kadłubie oraz jeden podwieszony pod centropłatem oraz Savoia S.82 z zapasem paliwa na pokładzie i Bf 108 stanowiącego punkt dowodzenia. Cała trójka przeleciała 21 stycznia 1942 roku na połowie lotnisko „Campo Uno” leżące 1200 km na południe od Trypolisu. Tam zatkanowano Heinkla paliwem przywiezionym przez Savoie i uzbrojono w 16 bomb po 50 kg. Nazajutrz o świcie He 111 pilotowany przez Lt. Fritz Bohnsacka (załoga: radiooperator Uffz. Wolfgang Wichmann, mechanik Fw. Heinrich Geissler i korespondent wojenny Oblt. Fritz Dettmann) wystartował do historycznej misji. Po dziesięciogodzinnym locie na prędkości ekonomicznej Heinkel nadleciał nad Fort Lamy i zrzucił bomby z wysokości 2000 metrów. Zbiorniki paliwa na ziemi eksplodowały w wielkiej kuli ognia podrzucając do góry bombowiec. Na powrót do bazy nie pozwoliło kończące się paliwo i Niemcy wylądowali 200 km przed „Campo Uno”. Przez tydzień nadawali sygnały radiowe zanim zostali namierzeni przez włoskiego Ca.309, który wylądował obok i dostarczył im wodę i melony. Nazajutrz transportowy Ju 52 przywiózł paliwo, dzięki czemu Heinkel mógł wrócić na lotnisko startu. Pomimo wielkiego sukcesu nigdy nie powtórzono podobnej akcji.

W połowie roku 1942 nad Morzem Śródziemnym operowała II./KG 26 stacjonująca w Kalamaki na terenie Grecji. Sporadycznie atakowano torpedami brytyjskie konwoje, ale sukcesów nie było wiele. 12 sierpnia siedem He 111 zaatakowało konwój i poważnie uszkodziło statek „Brisbane Star” (12 688 BRT). Gdy 8 listopada rozpoczęła się aliancka Operacja „Torch” do zmasowanych ataków na flotę inwazyjną przystąpiły samoloty Luftwaffe. W ciągu tygodnia zatopiono bądź poważnie uszkodzono szereg dużych jednostek – „Awatea” (13 482 BRT), „Cathay” (15 225 BRT), „Karanja” (9891 BRT), „Ledestown” (9135 BRT) i „Glenfinlas” (7572 BRT). Pospiesznie przerzucono do Włoch także I./KG 26 z jej He 111H-6.

Jeden z bardziej skutecznych ataków przeprowadzono 7 stycznia 1943 roku na port w Bugie, gdzie samoloty torpedowe He 111 i Ju 88 zatopili dwa statki (łącznie 8677 BRT) i uszkodziły inny (7191 BRT). Atakowano również nad ranem i 21 stycznia koło algijskiego wybrzeża zatopiono jeden statek (3645 BRT), a torpedy uszkodziły dwa inne (14 354 BRT). Wielki sukces odniesiono 23 marca, gdy podczas ataków



Via Marian Krzyżan

mann, mechanic Fw. Heinrich Geissler and war correspondent Oblt. Fritz Dettmann) took off on the historic mission. After a ten-hour flight at cruising speed the Heinkel arrived over Fort Lamy and dropped its cargo of bombs from an altitude of 2,000 m. Fuel storage tanks on the ground blew up in a huge ball of fire, the impact throwing the bomber upward. Running out of fuel, the Germans could not return to their base and landed 200 km from Campo Uno. They sent out radio signals for a week until they were located by an Italian Ca 309, which landed alongside their camp with supplies of water and melons. Next day a Ju 52 transport brought fuel and the Heinkel was able to reach the base from which it had set out. Despite its success, this action was never repeated.

In mid-1942 II./KG 26 operated over the Mediterranean Sea from Kalamaki, Greece. British convoys were occasionally torpedoed but with little success. On August 12 seven He 111s attacked a convoy, heavily damaging the *Brisbane Star* (12,688 BRT). When the Allied Operation “Torch” began on November 8, the Luftwaffe commenced massive attacks against the invasion fleet. A number of heavy vessels were sunk or seriously damaged within a week: *Awatea* (13,482 BRT), *Cathay* (15,225 BRT), *Karanja*

He 111H-6 z dwoma ćwiczebnymi torpedami pod kadłubem.

He 111H-6 with two practice torpedoes under the fuselage.

na konwój KMF 11 na północ od przylądka Ténés łupem torped padł brytyjski transportowiec wojska „Windsor Castle” (19 141 BRT), a cztery dni później także inny transportowiec (9545 BRT).

Po zajęciu północnej Afryki przez wojska alianckie torpedowe Heinkle i Junkersy z KG 26 działały tylko sporadycznie i do połowy roku 1944 zatopiły około 15 statków.

* * *

Torpedowe Heinkle brały również udział w zwalczaniu „konwojów murmańskich”. W marcu i kwietniu 1942 roku Royal Navy wysłała do Archangielska i Murmańska trzy konwoje – PQ 13, 14 i 15, z których He 111 z I./KG 26 i Ju 88 z KG 30 zatopiły dwa krążowniki i piętnaście statków handlowych. Niemieccy piloci opracowali specjalną taktykę ataku torpedowego, którą nazwano „Goldener Kamm” („Złoty grzebień”). Atak następował późnym wieczorem lub o świcie i samoloty torpedowe nadlatywały od ciemniejszej strony horyzontu mając przed sobą oświetlone przez słońce statki handlowe. Samoloty leciały na wysokości około trzech do pięciu metrów i tuż przed samym zrzutem torped wznosiły się na 40 metrów.

(9,891 BRT), *Leedstown* (9,135 BRT) and *Glenfiddich* (7,572 BRT). I./KG 26 with its He 111H-6 was hurriedly brought over from Italy.

One of the more successful attacks was carried out on January 7, 1943 against Bougie harbor, with torpedo-carrying He 111s and Ju 88s sinking two vessels (8,677 BRT in total) and damaging one (7,191 BRT). Attacks were also carried out at dawn, and on January 21 one ship (3,645 BRT) was sunk, and two (14,354 BRT) damaged by torpedoes off the Algerian coast. March 23 brought a great success: during an attack on the KMF 11 convoy to the north of Cape Ténés torpedoes destroyed the British troop carrier *Windsor Castle* (19,141 BRT); four days later sank another transport (9545 BRT).

After North Africa was taken by the Allies, the torpedo-carrying Heinkels and Junkers of KG 26 were employed only occasionally, and by mid-1944 they sank about fifteen ships.

* * *

Torpedo-carrying Heinkels were employed against the Murmansk convoys. In March and April 1942 the Royal Navy sent three convoys to Archangel and Murmansk, these being PQ 13, 14 and 15; He 111s of I./KG 26 and Ju 88s of KG

Heinkle na lotnisku na południu Francji. Samolot na pierwszym planie ma częściowo schowaną chłodnicę pod silnikiem.

Heinkels at a field in southern France. The machine in the foreground has a partly retractable radiator under the engine.



Via Marian Krzyżan

liczący 35 statków konwój PQ 16 został zaatakowany przez torpedowe He 111, które 27 maja zatopiły trzy statki. Kolejny konwój (PQ 17) przyniósł Niemcom jeszcze większy sukces. Wieczorem 4 lipca 25 He 111 z I./KG 26 trafiło torpedami trzy statki. Gdy konwój uległ rozproszeniu do polowania przystąpiły zarówno U-boaty jak i samoloty. Łącznie z 33 statków konwoju PQ 17 Niemcy zatopili 24 (w sumie 142 721 BRT). Straty własne wyniosły zaledwie pięć samolotów podczas 202 lotów bojowych.

Najsukuteczniejszy w historii wojny atak torpedowy wykonano 13 września w walce z konwojem PQ 18. W ciągu kilku minut Heinkle i Junkersy trafiły siedem statków, które niebawem poszły na dno. Atak ten nastąpił mimo obecności w eskorcie konwoju lotniskowca z myśliwcami na pokładzie. Ogółem konwój PQ 18 stracił trzynaście transportowców i trzy okręty eskorty, z których Luftwaffe zatopiła dziesięć o łącznej wyporności 55 196 BRT.

Z powodu pilnej potrzeby przerzucenia jednostek torpedowych nad Morze Śródziemne kolejne „konwoje murmańskie” nie spotkały się już z tak zacieklą obroną Luftwaffe. Mimo to w północnej Norwegii wciąż stacjonowało kilka jednostek nękających sporadycznie aliancką żeglugę.

Front wschodni

Rankiem 22 czerwca 1941 roku ruszyła inwazja na Związek Sowiecki. Do jej wsparcia Luftwaffe wystawiła 1251 bombowców, z których 289 stanowiły Heinkle He 111 skupione w Luftflotte 2 (KG 53 – 86 maszyn) oraz Luftflotte 4 (II./KG 4 – 24 maszyny, KG 27 – 95 maszyn i KG 55 – 104 maszyny). Oprócz tego w ataku wzięły udział również He 111H-3 z rumuńskiej Escadrille 78, 79 i 80 z Grupul 5 Bombardement.

Podstawowym zadaniem postawionym przed bombowcami w pierwszym tygodniu działań było zniszczenie na ziemi samolotów sowieckiego lotnictwa i jego organizacji oraz zniszczenie fabryk produkujących samoloty i silniki lotnicze.

Przed świtem 22 czerwca bombowce Luftwaffe wystartowały nad wyznaczone cele. KG 55 zrównała z ziemią lotniska Dubno, Młynów i Łuck. Naloty przeprowadzono z wysokości 4000 metrów niszcząc na ziemi wiele samolotów i składów paliwa. Doszło jednak do kilku walk z sowieckimi myśliwcami I-16, które mimo eskorty Messerschmittów zdołały strącić sześć Heinkli i uszkodzić kilka innych. Do końca dnia WWS straciła co najmniej 890 samolotów na ziemi i 222 w powietrzu.

W kolejnych dniach było podobnie. Heinkle bombardowały lotniska przeciwnika niszcząc ogromne ilości sprzętu i materiałów wojennych. Podczas bitwy o Lwów bombowce z KG 55

sank two cruisers and fifteen merchant ships. The German pilots devised a special torpedo attack tactic which they nicknamed the “Goldener Kamm” (“Golden Comb”). The attack took place in the late evening or at daybreak. The torpedo aircraft approached from the darker side of the horizon, having merchant ships in front of them and lit by the sun. The aircraft flew at an altitude of about 3-5 m, and they only climbed to 40 m just prior to the torpedo drop.

The PQ 16 convoy, comprising 35 ships, was attacked by torpedo-carrying He 111s, three ships going under on May 27. Another convoy (PQ 17) was an even greater success for the Germans. On the evening of July 4, 25 He 111s of I./KG 26 hit three ships with torpedoes. When the convoy scattered, both U-boats and aircraft began a hunt. From the total of 33 PQ 17 ships, the Germans sank 24 (142,721 BRT altogether). Their own casualties were only five aircraft in 202 combat sorties.

The most effective torpedo attack of the war was carried out on September 13 against PQ 18. It took only minutes for the Heinkels and Junkers to hit seven ships, which quickly went under. This attack took place despite the presence of an aircraft carrier with fighters onboard to protect the convoy. In total, PQ 18 lost thirteen transport and three escort ships, the Luftwaffe having sunk ten of these (55,196 BRT in total).

Because there arose a need to relocate the torpedo units to the Mediterranean, the next Murmansk convoys did not see such ferocious Luftwaffe action. However there were a few units still in northern Norway that occasionally harassed Allied shipping.

Eastern Front

On June 22, 1941 Hitler launched his claim for *Lebensraum* in the East. The Luftwaffe deployed 1,251 bombers, including 289 He 111s of Luftflotte 2 (KG 53 with 86 aircraft) and Luftflotte 4 (II./KG 4 – 24 aircraft, KG 27 – 95 and KG 55 – 104). The attack was supported by He 111H-3s from Romania's Escadrille 78, 79 and 80 of Grupul 5 Bombardement.

The primary task for the bombers during the first week of the invasion was to destroy the Soviet air forces on the ground as well as the factories producing aircraft and aircraft engines.

Before dawn on June 22, Luftwaffe bombers were up to fly to their targets. KG 55 leveled Dubno, Mlynov and Lutsk airfields. The raids were carried out at 4,000 m and left many aircraft and fuel dumps destroyed. A number of fights with Soviet I-16 fighters took place; despite the Messerschmitt escort, the Soviets managed to shoot down six Heinkels and damage a few others. By the close of the day, the



Via Marian Krzyż

Lipiec 1941 roku. Heinkle z KG 55 kierują się nad Kijów.

July 1941. Heinkels of KG 55 headed for Kiev.

wspierały własne oddziały atakując koncentracje wojsk sowieckich. Armia Czerwona cofała się w panice na wschód, do niewoli dostawały się setki tysięcy sowieckich żołnierzy. Wehrmacht parł do przodu i zdawało się, że nic nie jest w stanie go powstrzymać.

Kiedy Heinkle pustoszyły bezpośrednie zaplecze linii frontu załogi II./KG 4 otrzymały inne zadanie. 22 czerwca postawiły pierwsze ze 120 min na podejściach do portów w Zilista i Sewastopolu oraz 50 min w rejonie Nikołajewa. Już pierwszej nocy (z 22 na 23 czerwca) wyleciały w powietrze cztery sowieckie okręty, w tym niszczyciel „Bystryj”. Do 12 lipca uszkodzenia odniosły „Bditielnyj” i „Charków”.

W dniach 25 i 26 lipca II./KG 4 przeniosła się nad Bałtyk stawiając 40 min przy wschodniej części wyspy Moon, w nocy 1 sierpnia zrzucono 38 min na redę portu Triigi (Kassarwik), a następnej nocy 37 min koło wyspy Moon oraz 18 na zachód od wyspy Worms. Jedną z ostatnich operacji w tym okresie wykonano w nocy z 4 na 5 sierpnia, gdy na wschód od Zerel postawiono 16 min, a drugie tyle umieszczono na redzie Triigi.

W międzyczasie Heinkle z pozostałych jednostek wyrąbywały drogę oddziałom niemieckim. Każdego dnia bomby sypały się na kolumny żołnierzy, koni, ciężarówek, czołgów i pociągów. Sowieckie lotnictwo zostało niemal doszczętnie zniszczone tak na ziemi jak i w powietrzu. Wszelkie próby skoncentrowania wojsk Armii Czerwonej były zduszane w zarodku przez formacje bombowe panujące w powietrzu Luftwaffe. Podobnie było pod Kijowem, który wpadł w ręce Niemców 19 września – do niewoli dostało się 665 tysięcy sowieckich żołnierzy, zdobyto 2718 dział i 884 czołgi!

Wieczorem 21 lipca miał miejsce pierwszy nalot na Moskwę, gdzie skierowało się 195 bombowców nad cele wojskowo-polityczne. Do nalotów na Moskwę wyznaczono także Heinkle z III./KG 26, KG 28, 53, 55 i KGr 100.

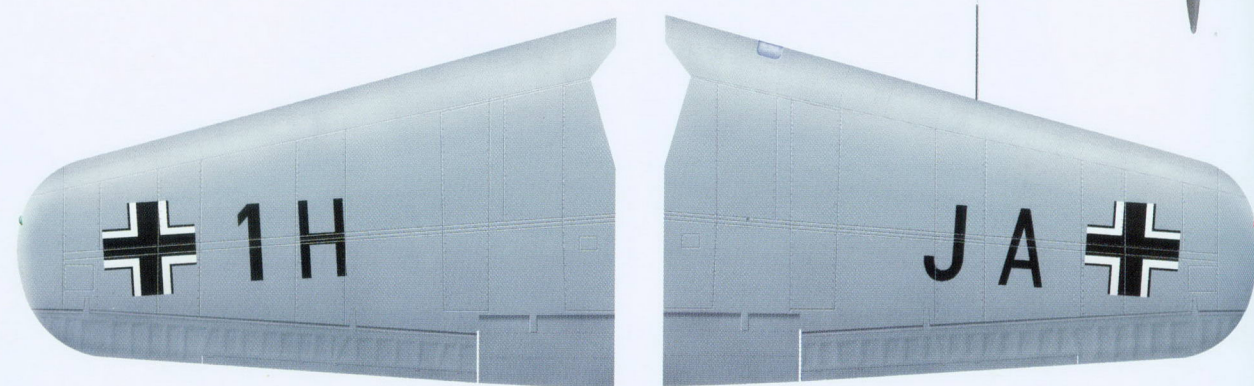
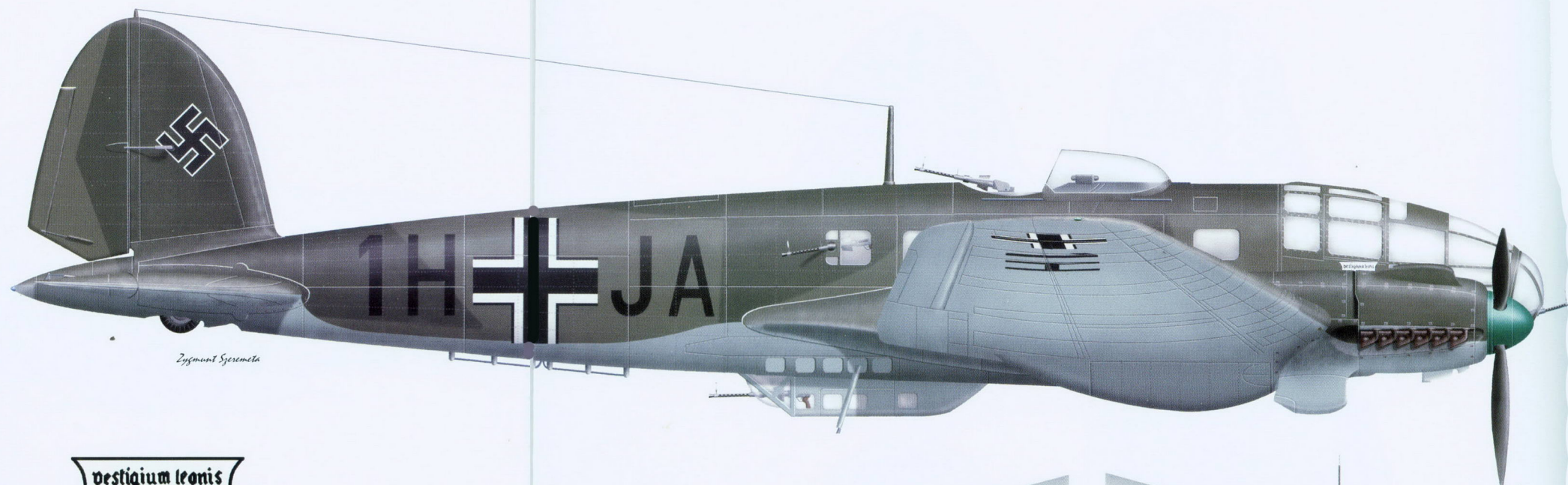
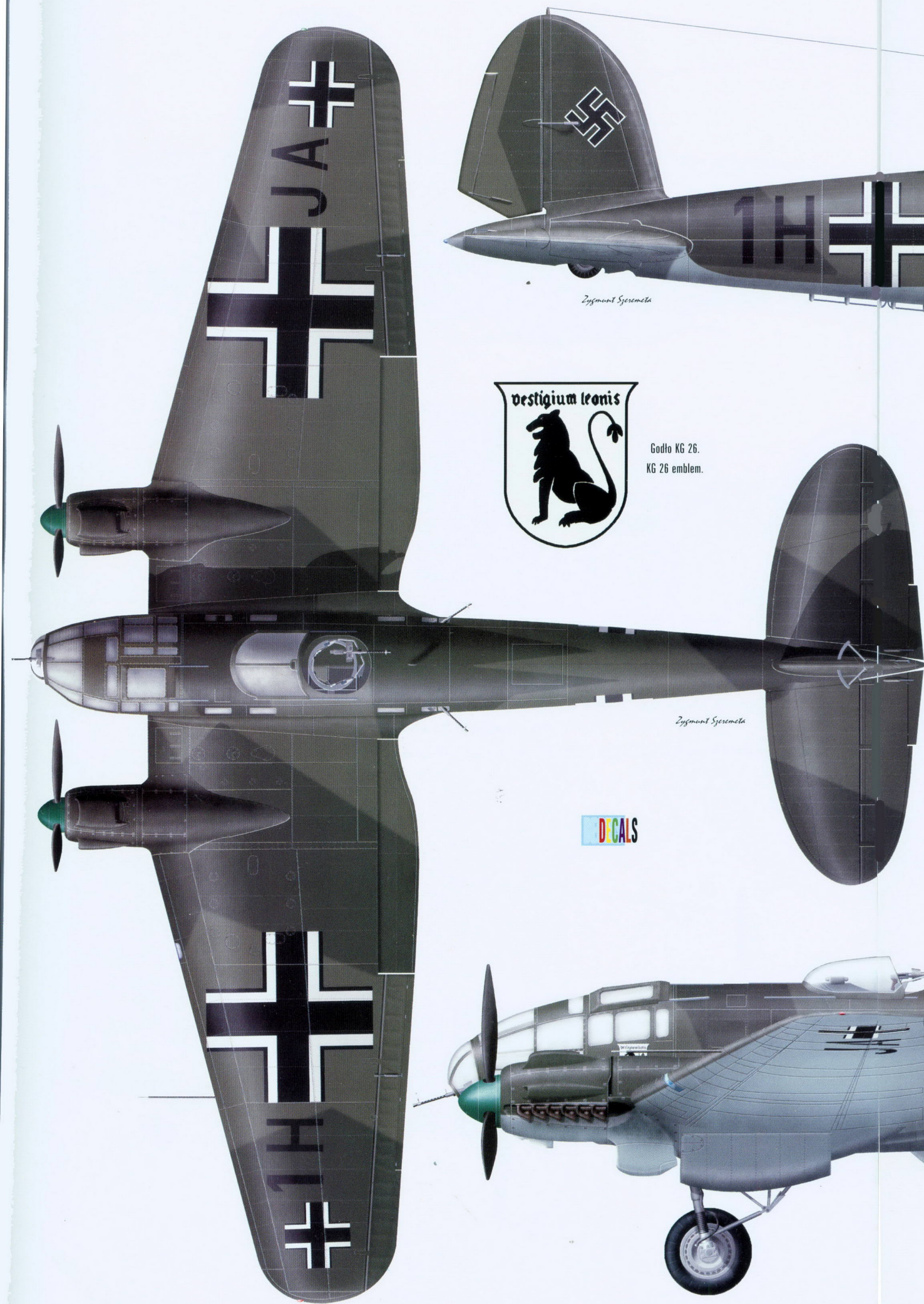
VVS lost at least 890 aircraft in the air and 22 on the ground.

The next days followed a similar pattern. The Heinkels bombed enemy bases, destroying great amounts of equipment and military resources. During the battle of Lvov, the bombers of KG 55 supported German troops attacking Soviet troop concentrations. The Red Army was retreating east in panic, hundreds of thousands of Soviet soldiers were taken prisoner. The Wehrmacht pushed on and seemed unstoppable.

With Heinkels wreaking havoc in the direct vicinity of the front, II./KG 4 was assigned a different task. On June 22 its crews laid the first of 120 mines in the approaches to Zilista and Sevastopol harbors and fifty mines around Nikolayev. It was on the following night (June 22/23) that four Soviet warships were blown up, one of these being the destroyer *Bistriy*. By July 12 also the *Bditielnyy* and *Kharkov* sustained damage.

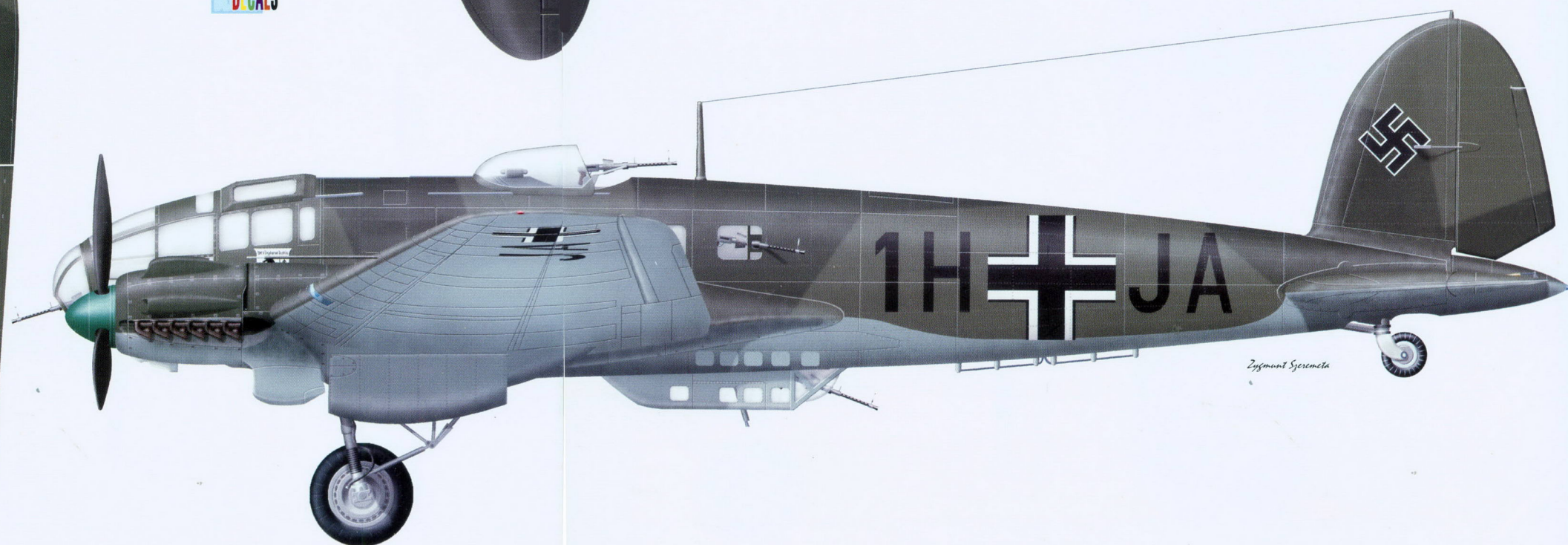
On July 25 and 26, II./KG 4 took up residence on the Baltic Sea; the crews laid forty mines off the eastern part of the Moon island. On the night of 1 August 38 mines were dropped on the roads of Triigi harbor (Kassarwik), and on the following night a further 37 mines off Moon and eighteen to the west of the Worms island. One of the period's last operations took place on the night of August 4/5, sixteen mines being laid east of Zerel, and as many in the straits of Triigi.

In the meantime, Heinkels He 111s of other units had been clearing the way for ground troops. Bombs were rained down on columns of soldiers, horses, trucks, tanks and trains. The Soviet air forces were almost totally destroyed both on the ground and in the air. All attempts to concentrate Red Army units were nipped in the bud by bomber formations of the dominant Luftwaffe. It was a similar story around Kiev, which fell to the Germans on September 19. 665,000 Soviet soldiers, 2,718 cannon and 884 tanks were captured!



Heinkel He 111P-2 (1H + JA) ze Stab KG 26, lotnisko Westerland. Samolot ten został zestrzelony 28 października 1939 roku przez brytyjskie myśliwce i lądował przymusowo koło Dalkeith w Szkocji. Samolot w kamuflażu RLM 70/71/65. Na górnych powierzchniach skrzydeł dodatkowe powiększone krzyże wprowadzone do wiosny 1940 roku.

Heinkel He 111P-2 (1H + JA) of Stab KG 26, Westerland base. This was shot down on October 28, 1939 by British fighters and force-landed near Dalkeith in Scotland. RLM 70/71/65 camouflage. Wing top surfaces carry additional enlarged crosses introduced by the spring of 1940.





Via James Crow

He 111P z działkiem MG FF w przedniej części kadłuba. Kołpak śmigła jest pomalowany na białe.

He 111P with MG FF cannon in front fuselage. One-third of spinner is painted white.



Via Marian Krzyżan

He 111P (NO+GN) na polowym lotnisku. Samolot nie posiada uzbrojenia obronnego.

He 111P (NO+GN) without defensive armament.



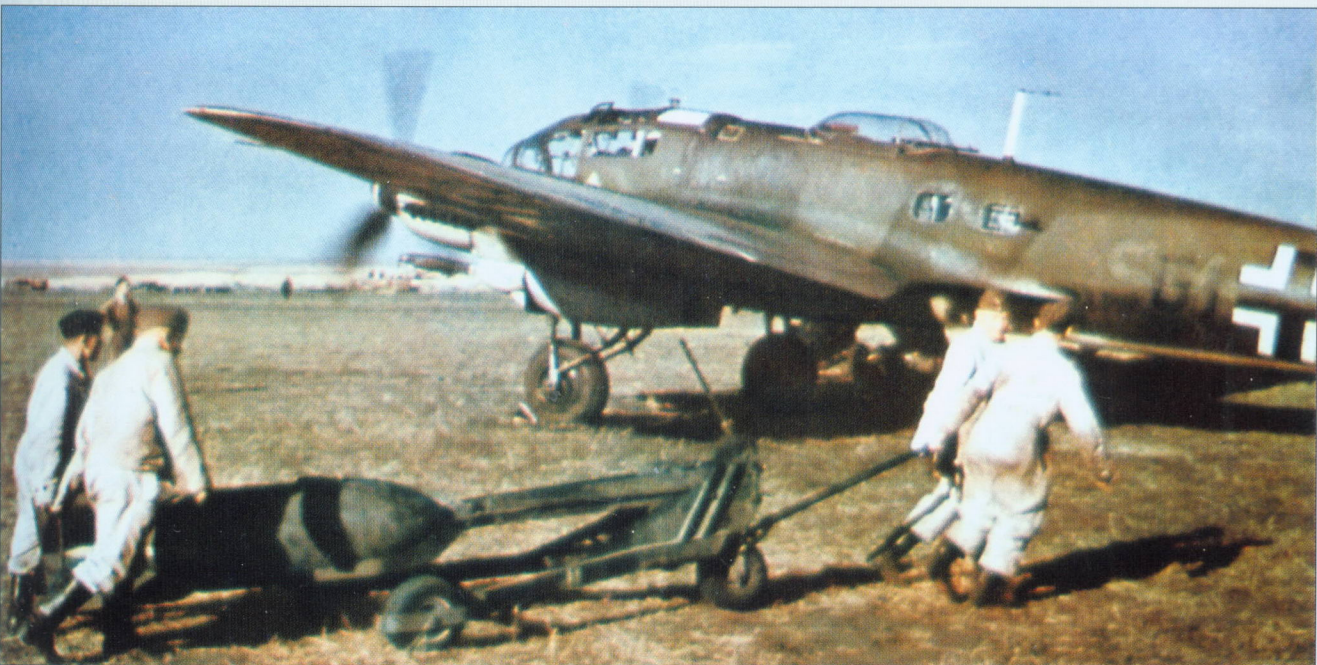
Via Marian Krzyżan

Ładunek bomb do He 111H z KG 55.
Loading bombs into He 111H of KG 55.



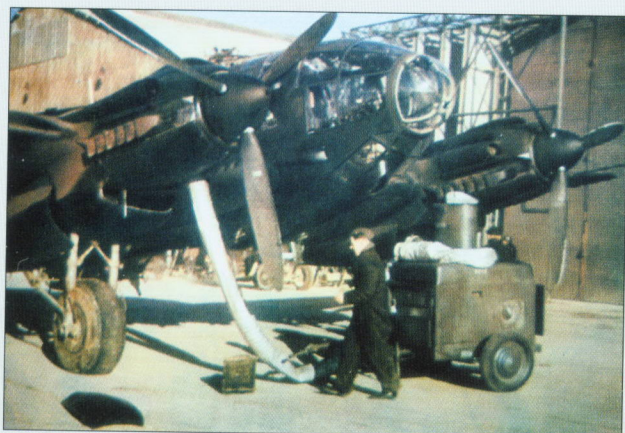
Via Marian Krzyżan

Trójka He 111 z KG 27 kieruje się nad cel w Anglii.
Three He 111s of KG 27 heading for England.



Via Marian Krzyżan

Ładunek bomb do He 111H z KG 55. Samolot w standardowym kamuflażu. Pod czarnym oznaczeniem G1 przebijają litery poprzedniego kodu SY.
Loading bombs into He 111H of KG 55. Aircraft carries standard camouflage. The previous code "SY" can still be seen under the black paint of "G1".



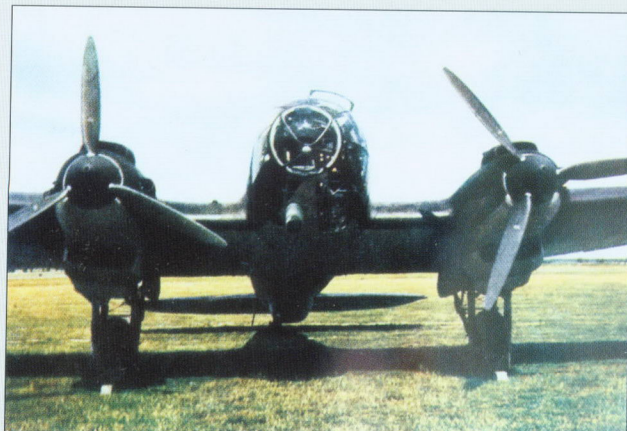
Via Marian Krzyżan
Przygotowania do lotu. Ten Heinkel He 111 jest pomalowany w czarne barwy do nocnych nalotów na Anglię.
Preparing for sortie. This He 111 has been painted black for night raids on England.



Via Marian Krzyżan
Próba silnika DB 601 bombowca He 111P.
Testing the DB 601 engine of a He 111P.



Via Marian Krzyżan
Przygotowania do lotu bojowego He 111C z KG 26. Zwraca uwagę różna barwa kołpaków.
He 111C from KG 26 preparing for combat flight. Note different color of caps.



Via Marian Krzyżan
Ta sama maszyna widziana od przodu.
Same aircraft in front view.



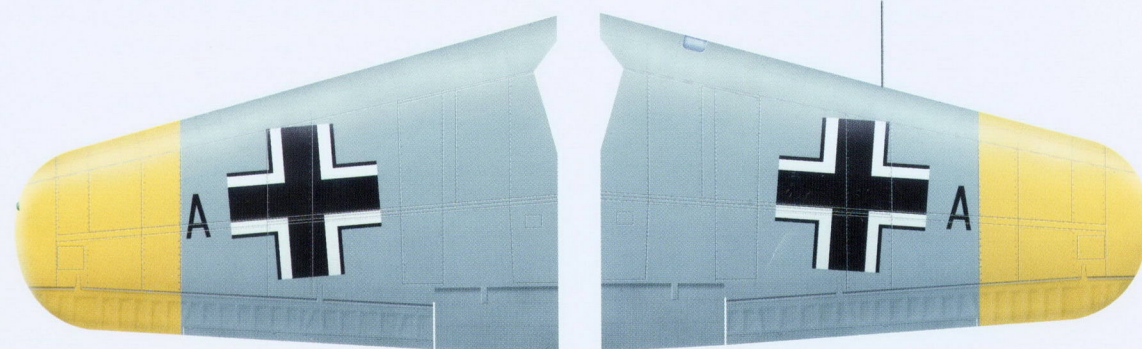
Via Marian Krzyżan
He 111H-16 z 3./KG 53 na froncie wschodnim w roku 1944. Powierzchnie dolne łącznie z żółtym pasem w tyle kadłuba zamalowane czarną farbą.
Powierzchnie górne skrzydeł oraz statecznik pionowy szare.
He 111H-16 of 3./KG 53 at the Eastern Front, 1944. Bottom surfaces and yellow band on rear fuselage painted over with black paint. Wing top surfaces and rudder are grey.



Via Marian Krzyżan
Heinkel He 111 w locie nad chmurami.
Heinkel He 111 in flight over clouds.



Via Marian Krzyżan
Formacja Heinkli kieruje się nad cel.
Group of Heinkels heading for a target.



Godło KG 53.
KG 53 emblem.



Heinkel He 111H-5y (A1 + AH) z 1./KG 53 „Legion Condor”, lotnisko Korowiję Sieło, zima 1942/1943. Samolot w kamuflażu RLM 70/71/65 pokryty na górnych powierzchniach białą zmywalną farbą.

Heinkel He 111H-5y (A1 + AH) of 1./KG 53 “Legion Condor”, Korovie Selo, winter of 1942/1943. RLM 70/71/65 scheme with white removable paint on upper surfaces.



Niemców przywitało aż 170 sowieckich myśliwców oraz bardzo silny ogień artylerii przeciwlotniczej. Mimo to straty ograniczyły się do czterech bombowców, a pozostałe zrzuciły 104 tony bomb burzących i 46 ton zapalających. Indywidualne zadanie otrzymała formacja 35 He 111 z KG 55 pod komendą Maj. Ernsta Kühla, które miały zbombardować Kreml. Okazało się jednak, że bomby trafiły w stadion sportowy, a nie Kreml. Kolejne naloty na Moskwę miały już stać słabnącą siłą. Do końca 1941 roku wykonano łącznie 76 nalotów.

W sierpniu wykonano również dzienne naloty na Moskwę, a Heinkle z KG 55 bombardowały także dworce kolejowe i fabrykę na wschód od stolicy Rosji. W tym czasie Sowieci zrobili coś nieprawdopodobnego – ewakuowali daleko za Ural całe zakłady przemysłowe, które teraz w spokoju zaczęły produkować coraz większe ilości samolotów i czołgów. Dzięki temu niebawem niemal unicestwione WWS zaczęło operować większymi siłami nad linią frontu, chociaż do przełomu i odzyskania inicjatywy w powietrzu było jeszcze daleko.

Niemieckim bombowcom pozostało więc atakowanie lotnisk, linii kolejowych i dworców oraz pozycji desperacko broniącego się przeciwnika. Niezwykłą przygodę przeżyła załoga Lt. Weyera ze Stab II./KG 55, która 22 września po ataku na dworzec kolejowy w Charkowie musiała lądować przymusowo 40 km na północny wschód od miasta. Przedarcie do własnych linii zajęło jej aż dziewięć dni!

Nie wszystkie fabryki zostały ewakuowane przez Rosjan na wschód. Niemieckie samoloty rozpoznawcze wykryły, że w Kramatorskaja leżącej między Stalino a Sławiańskiem znajduje się duża fabryka bez przerwy produkująca czołgi. W dniach 5 i 6 października załogi II./KG 55 Majora Kühla dokonały silnych nalotów na fabrykę niszcząc ją kompletnie.

The first raid on Moscow took place on the evening of July 21, with 195 bombers hitting military and political targets. Among the raiders were Heinkels from III./KG 26, KG 28, 53, 55 and KGr 100.

The Germans were greeted by no less than 170 Soviet fighters and very strong AA fire. Losses were light, confined to four bombers, while the remaining Heinkels dropped 104 tons of general purpose and 46 tons of incendiary bombs. A group of 35 He 111s from KG 55 led by Maj. Ernst Kühl was tasked with bombing the Kremlin. However, the bombs hit a sports stadium rather than the Kremlin. Although subsequent attacks on Moscow were carried out with fewer aircraft, a total of 76 raids had been flown by the end of 1941.

Day sorties against Moscow were also flown in August, KG 55 bombing railroad stations and a factory east of the capital. The Soviets then took the unprecedented step of evacuating entire industrial facilities far across the Urals, where they were able to realize incredible feats of production, turning out ever growing numbers of aircraft and tanks undisturbed. Although on the brink, the VVS would henceforward be able to take the first faltering steps to regaining control of the air.

The German bombers were increasingly deployed against railroad tracks and stations and defensive positions held by a desperate enemy. Lt. Weyer and his crew of the Stab II./KG 55 had an unusual experience after an attack on the Kharkov train station on 22 June. They force-landed 40 km north-east of the town and spent nine days trekking back to the German lines!

Not all factories had been evacuated to the east. German reconnaissance aircraft discovered a large tank-producing factory at Kramatorskaya between Stalino and Slavyansk. II./KG 55 raided the facility on October 5 and 6, destroying it completely.

He 111H-16 w locie nad Krymem. Po niemal całkowitym zniszczeniu sowieckiego lotnictwa Heinkle były wykorzystywane jako „latająca artyleria”.

He 111H-16s in flight over the Crimea. Having almost totally destroyed the Soviet air forces, Heinkels were used as “flying artillery”.



Przez ostatnie miesiące 1941 roku Heinkle z KG 55 były zajęte atakowaniem linii kolejowych. W tym czasie zniszczono całkowicie lub częściowo 222 pociągi, w tym 21 transportów z amunicją, 13 z paliwem oraz 64 lokomotywy.

Tymczasem KGr 100 wciąż bombardowała cele w okolicy Moskwy. W nocy z 4 na 5 listopada sto bombowców zaatakowało fabrykę w Gorki. Ostatni nalot wykonano 22 listopada po czym większość jednostek została wycofana do Niemiec na odpoczynek. Niemieckie załogi zapamiętały Moskwę jako obiekt o wiele silniej broniony przez artylerię przeciwlotniczą niż Londyn.

Jednym z weteranów tych działań był Hans-Georg Bätcher, dowódca 1./KG 100⁷, który na początku 1942 roku wrócił ze swoją jednostką na Krym. Niebawem stał się jednym z najlepszych niemieckich pilotów bombowych latających na He 111. Obecnie KG 100 – jak również KG 55 – została zaangażowana w działania przeciw sowieckiemu przyczółkowi na półwyspie Kercz i żegludze na Morzu Czarnym.

Nad Krymem Heinkle wykonywały loty małymi grupkami lub nawet pojedynczo patrolując cały obszar walk. Było to możliwe dzięki znikomej obecności myśliwców przeciwnika. Szczegółowo

During the closing months of 1941 KG 55 harassed railroad lines, destroying to a greater or lesser degree some 222 trains, including 21 munitions transports, 13 fuel transports, and 64 locomotives.

In the meantime KGr 100 had continued bombing targets around Moscow. On the night of November 4/5 a hundred bombers raided a factory in Gorki. The last raid was on November 22 with just twelve aircraft, after which most units were withdrawn to Germany to rest. German crews remembered Moscow as a target much more strongly defended by AA fire than London.

Hans-Georg Bätcher, *Staffelkapitän* of 1./KG 100⁷, was a veteran of these operations. At the beginning of 1942 he returned with his unit to the Crimea and soon became one of the leading He 111 bomber pilots. Now both KG 100 and KG 55 were being employed in operations against Soviet bridgeheads on the Kerch Peninsula and shipping in the Black Sea.

Heinkels over the Crimea flew in small groups or even singly, patrolling the entire fighting area. It was possible owing to the little presence of enemy fighters there. Actions against Soviet shipping and the defenses around the

W walkach na Krymie szczególnie odznaczyła się KG 100.
Heavy bombs of up to even 2,500 kg were used to destroy spot targets.

⁷ Powstała w grudniu 1941 roku z KGr 100.

⁷ It was formed in December 1941 out of KGr 100.



Via Marian Krzyżan



Yur Marian Krzyżan

gólnego znaczenia nabrało zwalczanie sowieckiej żeglugi i umocnień wokół Sewastopola.

W ciągu pół roku Bätcher wykonał 206 lotów bojowych atakując także silnie broniony Sewastopol. W jego okolicy odniósł szereg błyskotliwych sukcesów. 6 lutego w porcie Kercz uszkodził tankowiec (7500 BRT), co na pięć dni pozbawiło oddziały sowieckie paliwa uniemożliwiając prowadzenie walk. Dwa tygodnie później patrolujący nad Morzem Czarnym Oblt. Bätcher dopadł wylądowanego wojskiem transportowca (2000 BRT). Po trafieniu go dwoma bombami statek poszedł na dno wraz z większością żołnierzy.

18 marca, awansowany do stopnia Hauptmanna Bätcher, dostrzegł w okolicy Sewastopola konwój sowieckich statków. Natychmiast powiadomił o tym dowództwo i podawał pozycję

fortress of Sevastopol became particularly important.

Within a six-month period Bätcher tallied 206 sorties, including those against the heavily defended Sevastopol. His numerous successes would arguably lead directly to the fall of the naval bastion. On February 6 he inflicted damage on a 7,500 ton tanker at Kerch, which left Soviet units without fuel for five days, thus preventing them from fighting. Two weeks later, when Oblt. Bätcher was patrolling over the Black Sea, he attacked a troop-carrying transport (2,000 BRT). Hit with two bombs, the ship went under with most of the soldiers.

On March 18 the newly promoted Hauptmann Bätcher sighted a Soviet convoy off Sevastopol. He immediately reported this to headquarters and radioed-in sighting reports until

He 111P przygotowany do lotu bojowego. Po zapięciu spadochronu pilot zajmie miejsce w kabinie.

Combat-ready He 111P. After putting the parachute on, the pilot will take his seat in the cockpit.



Via Marian Krzyżan

Piloci KG 4 dyskutują po kolejnym locie bojowym nad Rosją.

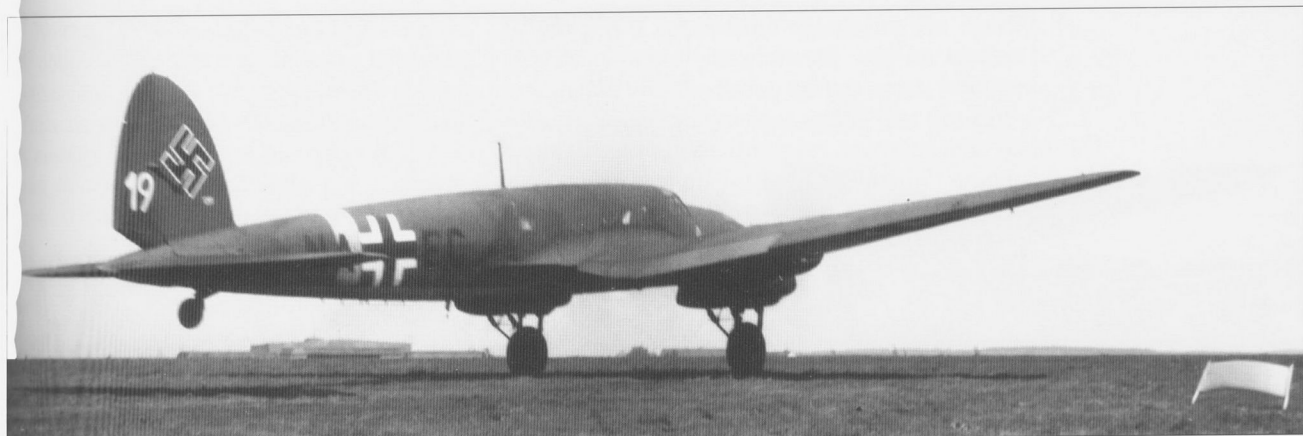
KG 4 pilots discussing another completed sortie in Russia.

statków do czasu, aż nadleciała reszta 1./KG 100. Wówczas poprowadził atak na konwój i jedna z jego bomb zatopiła spory tankowiec.

Walki o Krym trwały z niesłabnącą siłą i pęta wokół Sewastopola zaciskała się coraz bardziej. 1./KG 100 otrzymała zadanie zaminowania podejść do portu Kercz i do Sewastopola. Trwało to od połowy marca do połowy maja. W nocy miny były zastępowane przez ciężkie bomby SC 1800, którymi niszczone fortyfikacje przeciwnika. Heinkle zostały tu wykorzystane jako „latająca artyleria” do precyzyjnych ataków na poszczególne punkty oporu – betonowe bunkry i stanowiska dział. Jednym z najlepszych pilotów znów okazał się Bätcher, który w dwóch atakach zniszczył takimi bombami fort na południowy-wschód od Kercza i stanowisko ciężkiej artylerii. 5 czerwca jego bomba SC 2500 trafiła prosto w bunkier łączności niszcząc go kompletnie. Podczas serii skutecznych ataków Hptm. Bätcher w znacznym stopniu przyczynił się do osłabienia obrony bazy morskiej w Sewastopolu. Przy uży-

the rest of 1./KG 100 arrived. Then he led the attack on the convoy. One of his bombs sunk a large tanker.

The hard fighting for the Crimea continued with the assault on the fortress of Sevastopol grinding to its inevitable conclusion. 1./KG 100 was ordered to mine the approaches to Kerch and Sevastopol harbors. This lasted from mid-March till mid-May. At night, mines were replaced by SC 1800 heavy bombs, employed to knock out enemy defensive fortifications. Heinkels served as “flying artillery” for precision attacks on concrete bunkers and gun positions. Bätcher again proved to be among the best, carrying out two such bombing attacks and destroying a fort to the south-east of Kerch and a heavy gun site. On June 5 his SC 2500 scored a direct hit on a communications bunker, destroying it completely. A series of effective attacks by Hptm. Bätcher greatly contributed to weakening the defense of the Sevastopol naval base. Using single SC 1000s on June 9, he de-



by Marian Krzyżan

ciu pojedynczych bomb SC 1000 w dniu 9 czerwca zdemolował fort Czeka, a cztery dni później fort Kuppe. 15 czerwca bomby SC 1000 zrzucone przez dowódcę I./KG 100 zniszczyły kilka umocnionych stanowisk obrony twierdzy. Podobnie było przez kolejne siedem dni. 4 lipca Sewastopol został zdobyty przez Niemców. W trakcie operacji nad Krymem I./KG 100 wykonała 1339 lotów bojowych – z czego niemal 10% należało do Bätchera – zrzucając ponad 6000 ton bomb.

I./KG 100 wciąż działała jako „latająca artyleria” dla własnych wojsk wspierając je w działaniach w Rostowie, Bataisku, Kubaniu i polach naftowych Maikopu. Heinkle były w tym czasie wyposażane w nowe celowniki Lofte 7D ułatwiające dokładne ataki. W działaniach tych uczestniczyła również KG 55, która w niezwykle precyzyjnym ataku zniszczyła 17 lipca duży most kolejowy na drodze Rostów-Bataisk odcinając Rosjanom drogę odwrotu. Tydzień później oba miasta wpadły w ręce Niemców.

W połowie sierpnia II. i III./KG 55 znalazły się w Kramatorskaja, a I./KG 55, I./KG 100 i II./KG 27 w Kutelnikowo. Rozpoczęły się zmasowane naloty na Stalingrad, z których pierwszy miał miejsce 16 sierpnia. Bardzo często Heinkle zabierały ciężkie bomby SC 1000, które niszczyły trzy- piętrowe budynki do fundamentów. Głównymi celami były dworce kolejowe, instalacje portowe

molished the Cheka stronghold, and four days later Kuppe. On June 15, SC 1000s dropped by the *Staffelkapitän* of I./KG 100 destroyed more fortified emplacements inside the fortress. Similar operations were flown over the next seven days. On July 4 Sevastopol was captured by the Germans. Operating over the Crimea, I./KG 100 flew 1,339 sorties, dropping over 6,000 tons of bombs; some ten percent of these sorties were flown by Bätcher and his crew, resulting in the award of the German Cross in Gold on July 17.

I./KG 100 were still acting as a “flying artillery” for their troops, supporting them at Rostov, Bataysk, Kuban and Maikopu oil fields. Heinkels were fitted with new Lofte 7D sights facilitating precision attacks. KG 55 also participated in these operations. On July 17 this unit carried out an unusually precise raid on a large railway bridge on the Rostov-Bataysk line, preventing any Russian retreat. A week later both towns fell into German hands.

In mid-August II. and III./KG 55 were based at Kramatorskaya, while I./KG 55, I./KG 100 and II./KG 27 at Kutelnikovo. Massive raids on Stalingrad began, the first taking place on August 16. Heinkel He 111s often carried SC 1000 bombs, capable of reducing three story buildings. Chief targets were train stations, port facilities (e.g. at Astrakhan) and shipping on the

Jednostki transportowe sformowane z pilotów szkół lotniczych używały również starszych typów Heinkli, takich jak ten He 111F.

Transport units, formed using flight school pilots, also used older types of the Heinkel such as this He 111F.



by Marian Krzyżan

He 111Z na lotnisku w Rosji. Pod kadłubami widać dodatkowe zbiorniki paliwa.

He 111Z in Russia. Note drop tanks under fuselages.



Via Marian Krzyżan

Polowe lotnisko w Rosji. Oprócz zadań bombowych, gdy sytuacja tego wymagała Heinkle były wykorzystywane jako samoloty transportowe.

A Russian airfield. Apart from bombing duties, Heinkels were also used as transports when necessary.

(m.in. Astrachań) oraz żegluga na Wołdze. Bomby sypały się na całe miasto, a załogi wracały na lotniska i po załadunku kolejnych bomb znów startowały nad Stalingrad. Zmasowane ataki Luftwaffe doprowadziły do kompletnego zniszczenia miasta. Nie pozostał ani jeden nieuszkodzony dom, a miasto zamieniło się w morze gruzów. Niebawem Niemcy mieli przekonać się, że nie wyszło im to na dobre, bo obrona Rosjan w ruinach stawiała się jeszcze bardziej zaciekle. Wiele lotów bojowych wykonywano również na głębokim zapleczu linii frontu niszcząc konwoje ciężarowe i pociągi z zaopatrzeniem.

Wsparcie własnych wojsk walczących o każdy dom, każdy pokój czy piwnicę było niezwykle trudnym wyzwaniem. Często nie było wiadomo gdzie zrzucić ładunek, aby nie trafić własnych żołnierzy. Takie nazwy jak fabryka dział „Czerwona barykada”, huta „Czerwony październik”, fabryka czołgów „Dzierżyński”, zakłady chemiczne „Lazur” i ich kolejowa stacja przeładunkowa (tzw. „Rakieta tenisowa”) oraz elewatory zbożowe na zawsze wpisały się w historię walk o Stalingrad. Do końca października 90% lewobrzeżnej części miasta znalazło się w rękach Wehrmachtu. W dniu 26 października Hptm. Bätcher podczas swojego 400 lotu bojowego zapuścił się aż nad Morze Kaspijskie, gdzie trafił bombą duży tankowiec stawiając go w ogniu.

Volga. Bombs rained down on the entire town, the crews returned to their bases to bomb up and get airborne anew for Stalingrad. The Luftwaffe reduced the city to a moonscape of concrete debris. Ultimately the Germans came to realize that none of this would be to their benefit; facilitating, as it did, Russian defensive positions in the ruined city. Many sorties were also flown to far rear positions to destroy truck columns and trains with supplies.

Flying what amounted to close support sorties for soldiers who were fighting for every building, proved to be an extremely difficult exercise. It was often not possible to judge exactly where to drop the bombs in order not to hit comrades on the ground. Names such as the “Red Barricade” cannon factory, “Red October” ironworks, “Derzhinskiy” tank factory, “Lazur” chemical works and their cargo loading station (aka “Tennis rocket”), as well as grain depots were to be forever linked with the history of the Stalingrad battle. By the end of October the Wehrmacht controlled around ninety percent of the left-bank of the city. On October 26 Hptm. Bätcher flew his 400th sortie, setting ablaze a tanker over the Caspian Sea.

On November 19 the Soviets launched a well-prepared offensive against the overextended German lines, and a few days later the

Ten He 111 ma na sterze kierunku osobliwy symbol. Prawdopodobnie maszyna ta należała do jednostki transportowej.

This He 111 has a peculiar symbol on the rudder. It was probably from a transport unit.



Via Marian Krzyżan

Tymczasem 19 listopada Sowieci przeprowadzili dobrze przygotowaną ofensywę na rozciągnięte linie niemieckie i po kilku dniach 6 Armia znalazła się w okrążeniu. Dostawy zaopatrzenia były możliwe tylko drogą powietrzną i Hermann Göring na wyrost zapewnił Hitlera, że Luftwaffe podola temu zadaniu. Samoloty transportowe miały lądować na dwóch lotniskach – Morozovskaja („Moro”) i Tacynskaja („Tazi”).

Każdego dnia 6 Armia potrzebowała 300 ton paliwa, 30 ton amunicji i 140 ton żywności i medykamentów. Wówczas okazało się, że w Luftwaffe jest zbyt mało samolotów transportowych – tylko jedna z nich (KG zbV 5) latała na He 111E. Do zaopatrywania otoczonych w Stalingradzie wojsk potrzebowano co najmniej 800 Ju 52, ale w całej Luftwaffe było tylko 750!

Natychmiast zapadła decyzja o sformowaniu ze wszystkich sprawnych Heinkli tymczasowej jednostki „Gefechtsverband Stalingrad” pod dowództwem Obst. Ernsta Kühla. W jej skład weszły II. i III./KG 55, I. i II./KG 27, I./KG 100, III./KG 4, KG zbV 5, KG zbV 20 oraz kilka innych jednostek. Większość Heinkli z jednostek bombowych była w wariantach H-6, H-11 i H-16. Bombowce te mogły przenosić pod kadłubami zasobniki z zaopatrzeniem. Sporadycznie wykonywano również normalne zadania atakując bombami sowieckie oddziały.

Już 19 listopada do pierwszego lotu z zaopatrzeniem wystartowało 21 ochotniczych załóg, ale z powodu fatalnych warunków atmosferycznych dotarło tam tylko 13. Pogoda okazała

6. Army was surrounded. Supplying the encircled army could henceforward only be carried out by air, and Hermann Göring assured Hitler with his usual exaggerated claims that the Luftwaffe would cope. Transport aircraft were to operate into the pocket from two hastily expanded auxiliary airfields: Morozovskaya (“Moro”) and Tatsinskaya (“Tazi”).

6. Army needed 300 tons of fuel, 30 tons of munitions, and 140 tons of food and medicines daily. In the event the Luftwaffe had too few transports; only one unit (KG zbV 5) operated He 111Es. At least 800 Ju 52s were necessary to supply the army besieged in Stalingrad, but the Luftwaffe only possessed 750 of those!

It was immediately decided to form a provisional unit of all serviceable Heinkels. “Gefechtsverband Stalingrad” under Obst. Ernst Kühl included II. and III./KG 55, I. and II./KG 27, I./KG 100, III./KG 4, KG zbV 5, KG zbV 20 and several other units. *Kommodore* of KG 55, Kühl was one of the Luftwaffe’s oldest operational pilots, now in his mid-fifties and given responsibility for coordinating the aerial re-supply effort. Most of the Heinkels from bomber units were the H-6, H-11 and H-16 versions, which could carry pods with supplies under the fuselage. Regular duties consisting of bombing Soviet troops were occasionally performed, too.

On November 19, 21 volunteer crews took off on the first delivery of supplies, but only thirteen succeeded in the terrible weather. The latter was the greatest obstacle. Snowstorms,

Lotnisko koło Stalingradu. Oprócz Heinkli w tle widzimy również Ju 52.

An airfield near Stalingrad. Heinkel He 111s with Ju 52s in the background.





Via Marian Krzyż

Formacja Heinkli w locie nad Stalingrad.

A formation of He 111s flying to Stalingrad.

się największą przeszkodą. Zamiecie, śnieżyce i trzaskający mróz często uniemożliwiały loty bojowe. Gdy w okrążonym Stalingradzie żołnierze czekali na zaopatrzenie i ewakuację rannych, Niemcy lotnicy czekali na poprawę pogody.

Wokół Stalingradu Rosjanie rozmieścili mnóstwo dział przeciwlotniczych i chmury okazywały się często sprzymierzeńcem Niemców. Oprócz tego po drodze czekały ich patrole myśliwców stacjonujących nad Donem. Ale mimo to największym przeciwnikiem załóg Heinkli była pogoda. Niemcy na ogół latali w chmurach tuż nad ziemią samolotami obciążonymi do granic możliwości zaopatrzeniem w jedną stronę i rannymi w drugą. Wiele załóg wykazywało niesamowite poświęcenie – Fw. Jackstat z I./KG 100 w ciągu jednej doby wykonał cztery loty do Stalingradu i z powrotem, a Oblt. Roth z 5./KG 55 zabrał na pokład swojego Heinkla 25 rannych zamiast „etatowych” 15 żołnierzy. Hptm. Bätcher, który podczas walk o zdobycie Stalingradu wykonał 89 lotów bojowych, teraz startował 43 razy z zaopatrzeniem dla „kotła”.

Mimo poświęcenia lotników Luftwaffe nie była w stanie dostarczyć odpowiedniej ilości zaopatrzenia. Nawet, gdy samoloty mogły wystartować i dotarły do Stalingradu, było ich zbyt mało, aby zaspokoić potrzeby tak wielkiej armii obciążonej na dodatek powiększającą się liczbą chorych. Przykładowo 8 grudnia do Stalingradu dotarło tylko 70 He 111. 19 grudnia 73 He 111 dostarczyły do „kotła” 146 ton różnych ładunków, podczas gdy 63 inne samoloty z zaopatrzeniem tylko 143 tony.

Życie żołnierzy 6 Armii w Stalingradzie było prawdziwym koszmarem. O ile początkowo była jeszcze możliwość przebiccia się, na roz-

snowfalls and bitter frost often left them grounded. As the surrounded soldiers in Stalingrad were waiting for supplies and evacuations of the wounded, the German airmen were waiting for better weather.

The Russians set up a multitude of anti-aircraft guns around Stalingrad, and clouds sometimes offered protection to the Germans. Along the way, they had to face patrols of fighters from bases around the Don. Even so, weather was their greatest threat. The Germans usually flew in cloud just above the ground; their aircraft carrying payloads of bombs in one direction and cargoes of the wounded in the other. Many crews exhibited unusual devotion. Fw. Jackstat of I./KG 100 made four sorties to Stalingrad and back in one day, while Oblt. Roth of 5./KG 55 took onboard 25 wounded rather than the “regular” fifteen. Hptm. Bätcher, who had flown 89 sorties during the battle for Stalingrad, now took off 43 times with supplies for the encircled army.

Yet despite the efforts of the crews, the Luftwaffe was not able to deliver enough supplies. Even if aircraft managed to take off and reach Stalingrad, they were too few to meet the requirements of such a big army with an increasing number of sick and wounded. For instance, on December 8 only seventy He 111s made it into the pocket. On the 19th 73 He 111s delivered 146 tons of various supplies, whereas 63 other machines carried only 143 tons.

6. Army soldiers in Stalingrad experienced a descent into hell. While, arguably, there existed a chance to break out initially, Hitler ordered that the 6. Army hold their ground. Hunger,



via Marian Krzyżan

kaz Hitlera 6 Armia miała pozostać na swoich pozycjach. Głód, mróz i choroby zbierały wśród nich obfite żniwo i wszyscy marzyli tylko o tym, aby wydostać się z okrażenia. Na lotniskach działy się dantejskie sceny – żołnierze czepiali się skrzydeł i stateczników, błagali i przeklinali lotników, aby tylko dostać się do samolotów. Wielu chcąc zakwalifikować się do ewakuacji dokonywało samookaleczeń.

21 grudnia Hptm. Hans-Georg Bätcher został odznaczony Krzyżem Rycerskim o czym dowiedział się od Obst. Kühla przez radio, gdy był w powietrzu. Osiem dni później wykonał kolejny lot do „kotła”, który na zawsze pozostał mu w pamięci. Po zabraniu na pokład ciężko rannych żołnierzy wystartował z lotniska Pitomnik pomimo śnieżnej zadymki. Gdy wzniósł się ponad chmury został zaatakowany przez kilka sowieckich myśliwców. Zanim ponownie skrył się w chmurach seria pocisków trafiła w kadłub Heinkla ponownie raniąc część ewakuowanych żołnierzy. Był w połowie drogi do „Moro” i przez dziurę w chmurach znurkował w dół, aby wylądować na lotnisku, gdzie można było opatrzyć rannych. Gdy ci zorientowali się co zamierza zrobić wybłagali, aby nie lądował w Morozovskaja.

frost and sickness soon took a heavy toll. Horrific scenes were witnessed at the airfields; soldiers would catch onto wings and tailplanes, beg and curse the pilots in order to get into aircraft. Many would resort to self-mutilation in order to qualify for evacuation.

On December 21 Hptm. Hans-Georg Bätcher was awarded the Knights Cross in the field. Obst. Kühl heard of the award by radio and presented his own medal to Bätcher on landing. Eight days later he flew another sortie into the *Kessel* (cauldron), one that would remain etched in his memory. Having taken badly wounded soldiers onboard, he struggled into the air from Pitomnik airfield despite wind and heavy snowfall. Climbing above the clouds, he came under attack by several Soviet fighters. Before he hid back in the clouds, his machine took several hits in the fuselage; a few of the evacuated soldiers were wounded again. They were halfway to “Moro” and Bätcher elected to descend through a gap in the cloud in order to land at the airfield, where the wounded could be treated. It is reputed that when the wounded realized what their pilot was about to do, they begged him not to land at Morozovskaya. “Herr

Nad Rosją rzadko można było zobaczyć duże formacje bombowców. Na ogół Heinkle operowały w mniejszych grupkach lub nawet pojedynczo.

Large bomber formations were a rare view in Russia. Heinkels usually operated in small groups or singly.

Szyk Heinkli nad frontem wschodnim.

A Heinkel formation on the eastern front.



Via Marian Krzyżan

Powracający z zadania
He 111H-16 nad frontem
wschodnim.

He 111H-16 returning from
a sortie over the eastern
front.



Via Marian Krzyżan

– Herr Hauptmann, niech nas pan zabierze gdziekolwiek, tylko nie z powrotem do tego piekła Stalingradu!

Wbrew pozorom przeciwdziałanie sowieckich myśliwców w ciągu całego 1942 roku nie było duże. Jako przykład może posłużyć tutaj Hans-Georg Bätcher⁸, który między 3 marca a końcem roku wykonał 344 loty bojowe i tylko w 25 z nich miał kontakt z „Sokołami Stalina”.

W pierwszych dniach stycznia 1943 roku chcąc ratować pogarszającą się sytuację zaopatrzeniową 6 Armii rozpoczęto formowanie nowych pięciu KGr zbV. Ponieważ nie było już praktycznie rezerw Junkersów Ju 52, trzy z nich – KGr zbV 23, 24, 25 – zostały wyposażone

Hauptmann, take us anywhere you want, but not back to the hell of Stalingrad!”

Although it might have seemed otherwise the Soviet fighters were not particularly effective in counter attacking throughout 1942. For example, Hans-Georg Bätcher⁸ flew 344 sorties from March 3 up to the end of the year, and only on 25 of them did he encounter Stalin's Falcons.

In a vain effort to improve the deteriorating situation of 6. Army, five new KGr zbV were formed in the first days of January 1943. As there were actually no reserve Junkers Ju 52s, three of the units (KGr zbV 23, 24, and 25) were equipped with 162 He 111Es, Fs and Hs brought along with their crews from flight schools. How-

⁸ Ogółem Bätcher wykonał podczas wojny 658 lotów bojowych i jego zasługi lotnictwie bombowym Luftwaffe można porównać do osiągnięć Ericha Hartmanna czy Hansa-Ulricha Rudela.

⁸ Bätcher flew a total of 658 sorties during the war. His achievements in the Luftwaffe bomber force are comparable with those of Erich Hartmann or Hans-Ulrich Rudel.

Heinkel z KG 55 startuje do
kolejnej misji bojowej.
A Heinkel of KG 55 setting out
on another sortie.



Via Marian Krzyżan

w 162 sztuki He 111E, F i H, ściągnięte wraz z załogami ze szkół lotniczych. Jednak do czasu upadku 6 Armii żadna z tych jednostek nie zdążyła wziąć udziału w lotach zaopatrzeniowych i zostały potem rozwiązane. Podobny los spotkał KGr zbV 5, którą latem 1943 przeformowano na I./KG 55. Na jej miejsce powołano do życia KGr zbV 30, wyposażoną w He 111H.

Ogółem w trakcie zaopatrywania „kotła” w Stalingradzie od 24 listopada 1942 roku do 31 stycznia 1943 roku Luftwaffe straciła 266 Ju 52s, 165 He 111s, 42 Ju 86s, nine FW 200s, five He 177s and one Ju 290 – 488 aircraft and 1,100 men altogether! The main cause of such heavy losses was the weather, responsible for mechanical trouble and ice formation in flight. KG 55 alone delivered 888 tons of fuel and 2,407 tons of other supplies, and they evacuated 12,130 soldiers.

Na przełomie 1942 i 1943 roku Stalingrad nie był jedynym rejonem, w którym Heinkle musiały zrzucać zaopatrzenie dla własnych wojsk. W północnej Rosji oddziały sowieckie okrążyły wojska niemieckie w okolicy Demiańska i Wielkich Łuków. W trakcie zaciepłych walk Niemcy przebili się do Demiańska i Heinkle z KG 4 i 53 oraz szybowce Go 242 zostały wykorzystane do zaopatrywania tamtejszego garnizonu, który utrzymał się do wiosny 1943 roku. Nie udało się natomiast uratować garnizonu Wielkich Łuków.

Po klęsce 6 Armii I./KG 100 została skierowana do minowania Wołgi przy pomocy min BM 1000. Pozostałe jednostki Heinkli zostały wyznaczone do wsparcia własnych oddziałów, które niebawem odbiły z rąk Sowietów Charków.

Wiosną 1943 roku obie strony szykowały się do ostatecznej rozgrywki na froncie wschodnim. Szczęólnego znaczenia nabrały wówczas opera-

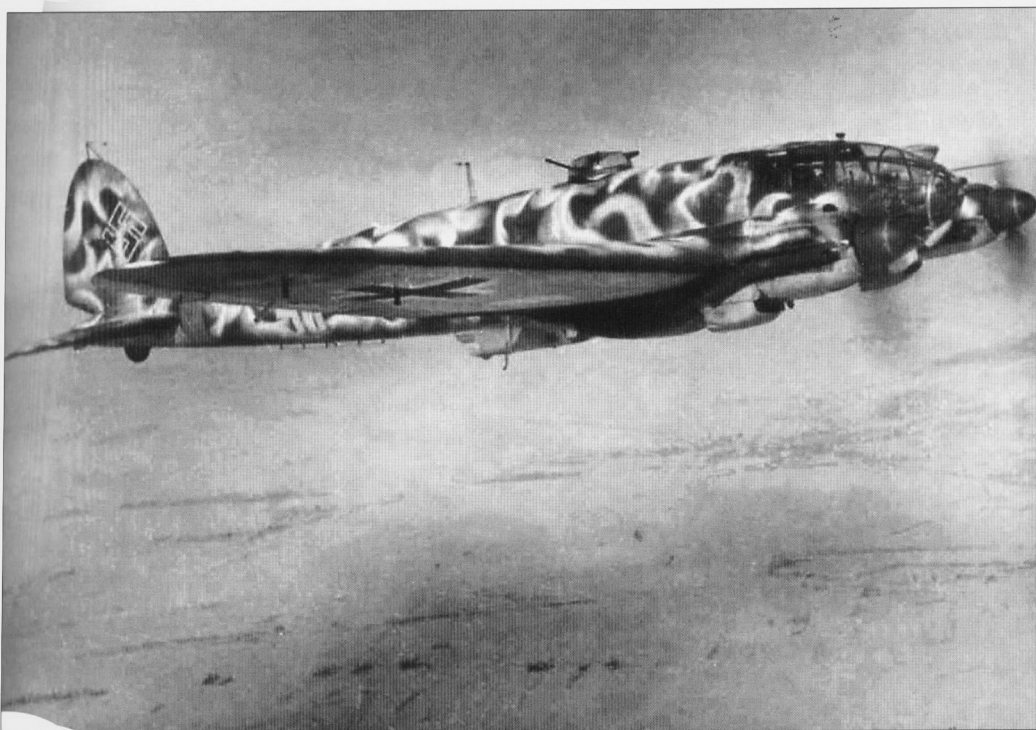
ever, by the time of 6. Army's capitulation, none of these units had had the chance to fly a supply drop and they were disbanded afterwards. KGr zbV 5 met a similar end and was re-designated I./KG 55 in the summer of 1943. Its place was taken by the new-formed KGr zbV 30, equipped with He 111Hs.

In overall terms the re-supply effort to the encirclement zone between November 24, 1942 and January 31, 1943 cost the Luftwaffe 266 Ju 52s, 165 He 111s, 42 Ju 86s, nine FW 200s, five He 177s and one Ju 290 – 488 aircraft and 1,100 men altogether! The main cause of such heavy losses was the weather, responsible for mechanical trouble and ice formation in flight. KG 55 alone delivered 888 tons of fuel and 2,407 tons of other supplies, and they evacuated 12,130 soldiers.

At the turn of 1942 it was not only Stalingrad where Heinkels had to drop supplies for their army. In northern Russia German troops were surrounded by the Russians at Demyansk and Bol'shiye Luki. Fighting hard, the Germans managed to get through into Demyansk, and Heinkels from KG 4 and 53 as well as Go 242 gliders were employed for supplying the local garrison, which held on until the spring of 1943. The garrison at Bol'shiye Luki could not be saved.

After 6. Army's capitulation, I./KG 100 was tasked with mine-laying in the Volga using BM 1000 mines. The other Heinkel-operating units were ordered to support troops, which soon took Kharkov from the Soviets.

The spring of 1943 saw both sides preparing for the decisive clash of the Eastern Front, with operations focusing on the salient around



Heinkel He 111H-16 podczas lotu bojowego nad Rosją wiosną 1944 roku. Dobrze widoczne malowanie zimowe. Samolot ten należał do 7./KG 4 stacjonującej wówczas na lotnisku w Białymstoku.

Heinkel He 111H-16 in combat flight over Russia, Spring 1944. Visible is winter camouflage. This plane belonged to 7./KG 4 based in Białystok at this time.



Via Marian Krzyżan

He 111H-16 ze Stab II/KG 53 na froncie wschodnim. KG 53 i KG 4 były jedynymi jednostkami Luftwaffe używającymi Heinkli przez cały okres wojny. Elementem identyfikacyjnym na froncie wschodnim były żółte pasy wokół tylnej części kadłuba i końcówki skrzydeł.

He 111H-16s of Stab II/KG 53 on the eastern front. KG 53 and KG 4 were the only units that flew Heinkel He 111s throughout the war. On the eastern front yellow bands around rear fuselage and yellow wing tips served as identification markings.

cje w okolicy Kurska. Aby uniknąć strat na ogół działano pod osłoną nocy bombardując między innymi sowieckie lotniska. Najskuteczniejszy nalot przeprowadziła w nocy z 21 na 22 marca KG 4, gdy jej załogi uderzyły na lotnisko Kursk-Wschód. Dzięki kompletnemu zaskoczeniu Niemcy mogli zgłosić zniszczenie 35 myśliwców oraz uszkodzenie 23 innych maszyn.

Pod koniec maja przygotowano ofensywę przeciwko sowieckiemu przemysłowi zbrojeniowemu. Wyznaczono dwa główne cele operacji – Gorki, gdzie znajdował się nowy „Kombinat Mołotowa” produkujący czołgi T-34 oraz Saratow, gdzie produkowano łożyska kulkowe i znajdowały się duże rafinerie naftowe. Oba miasta znajdowały się na skraju zasięgu niemieckich bombowców.

Do ofensywy wyznaczono niemal 200 bombowców z KG 1, 3, 4, 27, 51, 55 i 100. Heinkleabrały ze sobą zarówno najcięższe bomby SC 1700 i SC 2400, jak również mniejsze o wadze 50 i 70 kg. Pierwszego ataku dokonano w nocy z 5 na 6 czerwca na kombinat w Gorki przy użyciu 149 bombowców. Wzniesiono wiele pożarów i zniszczono część hal fabrycznych tracąc pięć własnych maszyn.

Przez następny miesiąc kontynuowano nocne ataki na Gorki, Saratow oraz Jarosław. Gorki odwiedziono trzykrotnie – 10, 13 i 22 czerwca. Straty nie były duże, bowiem obrona przeciwlot-

Kursk. Typically, Russian bases were bombed at night in order to avoid losses. The most fruitful raid was one carried out on March 21/22 by KG 4 against Kursk-East base. Complete surprise helped the Germans to destroy 35 fighters and damage 23 others.

At the end of May an offensive against the Soviet arms industry was launched. Two main objectives were specified: Gorki, with a new “Molotov factory” producing T-34 tanks; and Saratov, where ball-bearings were made and big oil refineries located. Both towns were at the limit of the German bombers’ range.

Almost 200 bombers from KG 1, 3, 4, 27, 51, 55 and 100 were assigned to the task. The Heinkels hauled both the heaviest SC 1700 and SC 2400 bombs and smaller ones of 50 and 70 kg. The first raid was made by 149 bombers on the night of June 5/6 and was directed against the Gorki factory. Numerous fires were caused and part of the factory destroyed for the loss of five machines.

Night attacks on Gorki, Saratov and Yaroslavl were continued throughout the next month. Gorki was visited on three occasions: on June 10, 13 and 22. Losses were not heavy due to the AA being weaker than expected. In addition Soviet night fighters operated without on-board radar. German agents reported later that about 800 T-34s had been destroyed at Gorki,

nie była aż tak silna jak się spodziewano, a sowieckie nocne myśliwce nie posiadały radarów pokładowych. Później niemieccy agenci donieśli, że w Gorki zniszczonych zostało około 800 czołgów T-34 co stanowiło ekwiwalent (zaledwie!) tygodniowej produkcji. „Kombinat Mołotowa” został sparaliżowany na okres sześciu tygodni.

5 lipca Niemcy rozpoczęli ostatnią ofensywę na wschodzie – Operację „Cytadela”. Do uderzenia pod Kurskiem skierowano Luftflotte 6 i Luftflotte 4. W Luftflotte 4 znalazły się I./KG 100, Stab, I., II. i III./KG 27, II. i III./KG 55, a w skład Luftflotte 6 weszły Stab, II. i III./KG 4 oraz Stab, I., II. i III./KG 53 wyposażone w He 111H-6, H-11, H-14 i H-16.

O świcie 5 lipca niemieckie bombowce wyruszyły na wyznaczone cele – sowieckie lotniska, linie kolejowe, umocnienia i stanowiska artylerii. Podobnie jak wielokrotnie wcześniej Heinkle wykorzystano jako „latającą artylerię” zrzucającą ciężkie bomby na potężne schrony. Jednakże pozycje obronne Rosjan były tak głębokie i tak mocno ufortyfikowane, że Niemcy nie mogli ich przełamać. Śmiertelne zmagania trwały do 17 lipca, gdy oddziały niemieckie rozpoczęły odwrót. Do tego czasu, w ciągu dziewięciu dni sama tylko KG 55 wykonała 899 lotów bojowych.

Od tej bitwy inicjatywa strategiczna przeszła w ręce Rosjan. Dla Wehrmachtu oznaczało to odwrót w stronę granic Rzeszy. Heinkle coraz częściej wykorzystywano do ataków z niskiego pułapu na stanowiska artylerii, czołgi i kolumny piechoty Armii Czerwonej. Niebawem doszło im również inne zadanie – zwalczanie partyzantów zapuszczających się nawet w okolice niemieckich baz.

which equaled (only!) a week's production volume. The "Molotov factory" was immobilized for six weeks.

The last German offensive in the east, Operation "Zitadelle" was launched on July 5. Luftflotte 6 and Luftflotte 4 were deployed to strike at the Kursk salient. Luftflotte 4 comprised I./KG 100, Stab, I., II. and III./KG 27, II. and III./KG 55; Luftflotte 6 comprised Stab, II. and III./KG 4, and Stab, I., II. and III./KG 53; they were equipped with He 111H-6s, H-11s, H-14s and H-16s.

At dawn German bombers set out for their targets: Soviet airfields, railroad tracks, fortifications and artillery positions. As on numerous previous occasions, the Heinkels were used as "flying artillery" dropping heavy bombs on enormously strong shelters. The Russian defensive positions were so fortified that the Germans were unable to break them. The killing grounds of Kursk lasted until July 17, when, with the German forces spent, Hitler called a halt to the offensive. German troops began to pull back. By that time, KG 55 alone had flown 899 sorties in nine days.

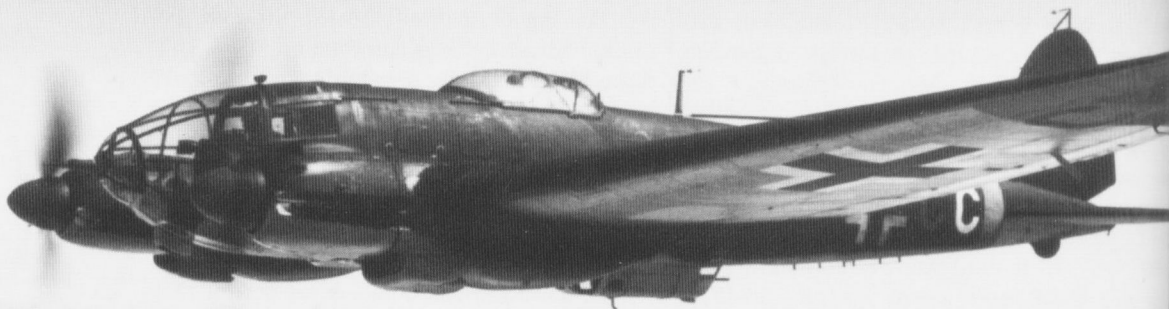
From this battle onwards the strategic initiative was with the Russians. For the *Wehrmacht*, this meant retreat towards the borders of the Reich. Heinkel He 111s were increasingly employed for low-level attacks on artillery sites, tanks, and Red Army infantry columns. Soon another task was added: fighting partisans, who often came close to German bases.

Back in 1942 Polikarpov Po-2 light biplane bombers flew small-scale nuisance raids, arriv-

Wariant H-16 miał całkowicie zamknięte stanowisko górnego strzelca i nowy rodzaj masztu na górze statecznika pionowego.

The H-16 version had a fully enclosed dorsal gunner position and a new type of mast on top of the fin.





**He 111H-16 ze Stab II./KG 53
podczas lotu nad chmurami.**

**He 111H-16 of Stab II./KG 53
in flight above clouds.**

Już w roku 1942 utraپieniem Niemców stały się sowieckie dwupłatowe lekkie bombowce Polikarpow Po-2, które nadlatywały nad pozycje na bliskim zapleczu linii frontu i zrzucały niewielkie bomby. Chociaż skuteczność tych nalołów była znikoma to nie pozwalała Niemcom odpocząć po ciężkich walkach. Koniecznym stało się wydzielenie sił do ich zwalczania. Ponieważ do przechwycenia powolnych Po-2 wystarczały bombowce szybko adoptowano m.in. He 111 uzbrajając je w cztery działka kalibru 20 mm. Nie był to bynajmniej nowy pomysł, bo już w lecie 1942 roku Uffz. Arnold Döring z 8./KG 53 wybierał się samotnie na nocne polowania w okolicy Stalingradu, w trakcie których jednej nocy zestrzelił trzy bombowce TB-3⁹.

W listopadzie 1942 roku utworzono pięć Nahnachtjagdschwarm (NNJSch) podporządko-

ing over positions near the front and dropping small bombs. While of little military value, they prevented the Germans from sleeping and eventually some thought was given to countering them. As bombers were sufficient for the interception of the slow Po-2s, some, including He 111s, were adapted to take an installation of four 20-mm cannon. It was not a new idea – Uffz. Arnold Döring of 8./KG 53 had in the summer of 1942 set out for lone night hunts around Stalingrad, shooting down three TB-3⁹ bombers during one night.

In November 1942 five Nahnachtjagdschwarm units (NNJSch) were formed and subordinated directly to the commanders of individual Luftflotten. Luftflotte 1 had NNJSch Lft 1 (Bf 110s, Do 17s and Ju 88s), Luftflotte 4 had NNJSch Lft 4 (Bf 110s), Luftflotte 6 had NNJSch

⁹ Arnold Döring zestrzelił także siedem myśliwców MiG-3 w ciągu dnia. Sześć bombowców TB-3 zniszczył na lotnisku położonym 300 km za Wołgą. Był również skuteczny w niszczeniu celów naziemnych – ogółem zniszczył na ziemi 25 samolotów, 16 czołgów, 200 ciężarówek, około 70 wagonów kolejowych i lokomotyw, cztery wagony z amunicją, osiem mostów, dwa składy amunicji oraz posłał na dno kuter patrolowy, dwa zbiornikowce i dwa frachtowce (18 000 BRT). Jako pilot Heinkla wykonał 348 lotów bojowych, a potem trafił do JG 300. Ogółem zestrzelił 23 samoloty, w tym 10 na froncie wschodnim.

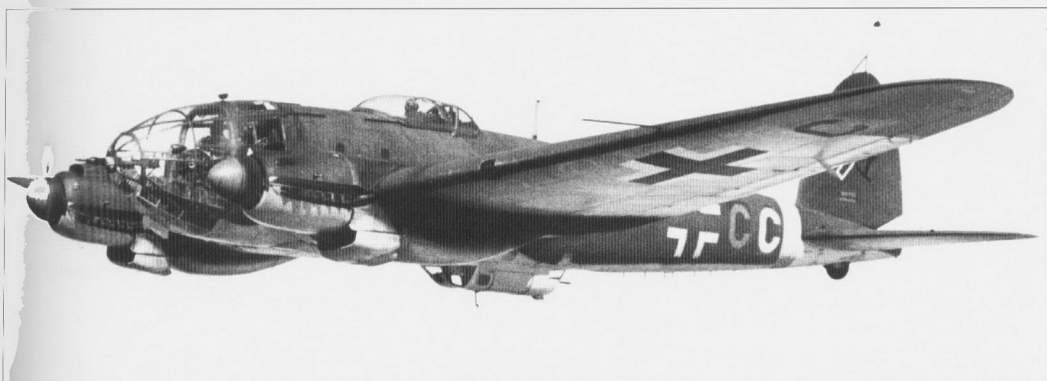
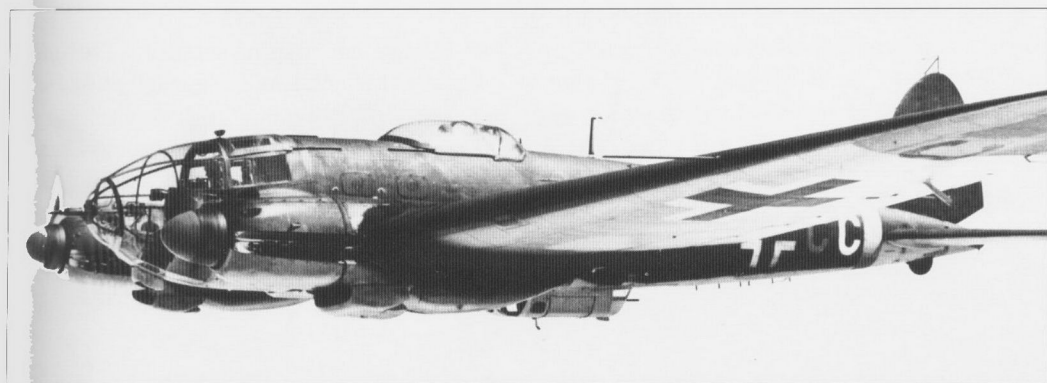
⁹ Arnold Döring also shot down seven MiG-3 fighters by day. He destroyed six TB-3s at an airfield 300 km beyond the Volga. He was also effective in destroying non-aerial targets: 25 aircraft, 16 tanks, 200 trucks, about 70 train wagons and locomotives, 4 ammunition wagons, 8 bridges, 2 ammunition dumps, 1 gunboat, 2 tankers, one tank platoon and 2 freighters (18,000 BRT). Flying the Heinkel, he completed 348 sorties before being posted to the single-engine night-fighter unit JG 300. He shot down a total of 23 aircraft, ten of these on the eastern front. He was awarded the Ritterkreuz late in the war.



**Ta sama maszyna podczas
swojej „sesji zdjęciowej”.**

**The same machine during the
same “photo shoot”.**

Via Marian Krzyżan



Kolejne zdjęcia He 111H-16.
Dobrze widoczne działko
w przedniej części kadłuba.

Further shots of the
He 111H-16. Note the cannon
in the front fuselage.



Via Marian Krzyżan

**Przygotowania do startu
załogi He 111 z I./KG 100.**

**A He 111 crew of I./KG 100
getting ready for takeoff.**

wując je bezpośrednio dowódcom poszczególnych flot powietrznych. Przy Luftflotte 1 sformowano NNJSch Lft 1 (Bf 110, Do 17 i Ju 88), przy Luftflotte 4 powstał NNJSch Lft 4 (Bf 110), przy Luftflotte 6 utworzono NNJSch 6, a u boku Luftwaffenkommando „Don” NNJSch „Don” z He 111 i Ju 88. W maju 1943 roku powstał jeszcze NNJSch „Ost” wyposażony w samoloty Bf 109, Bf 110, Do 17, He 111 i Ju 88.

W okresie od kwietnia do czerwca 1943 roku NNJSch Lft 4 i NNJSch Lft 6 zestrzeliły w rejonie Orzeł-Briańsk 30 sowieckich samolotów. Wśród zwycięskich pilotów był również Ofw. Engelbert Heiner z NNJSch 4, który wcześniej latał jako pilot w 9./KG 27. W dniu 17 sierpnia wszystkie jednostki zrzeszono w II. i III./NJG 200. Gdy zostały wycofane „myśliwskie” Heinkle w NJG 100 i NJG 200 ich miejsce zajęły wyposażone w radary FuG 200 „Hohenweil” He 111H-18. Pełniły one zadania powietrznego stanowiska dowodzenia dla własnych myśliwców naprowadzając je na samoloty przeciwnika. O tym, że doskonale wywiązywały się z tego zadania świadczy fakt, że do końca wojny niemieckie nocne myśliwce na froncie wschodnim zestrzeliły ponad 500 sowieckich maszyn.

Lft 6, and Luftwaffenkommando „Don” had NNJSch „Don” with He 111s and Ju 88s. In May 1943 one more unit, NNJSch „Ost”, was formed with Bf 109s, Bf 110s, Do 17s, He 111s and Ju 88s on strength.

From April to June 1943, NNJSch Lft 4 and NNJSch Lft 6 shot down thirty Soviet aircraft in the Orel-Bryansk area. One of the victors was Ofw. Engelbert Heiner of NNJSch Lft 4, a former 9./KG 27 pilot. On August 17 all the units were amalgamated as II. and III./NJG 200. When the „fighter” Heinkels were withdrawn from NJG 100 and NJG 200, their place was taken by He 111H-18s fitted with FuG 200 „Hohenweil” radar devices. They served as aerial fighter command posts, vectoring them onto enemy aircraft. They performed excellently in this field. German fighters on the eastern front had by the end of the war shot down over 500 Soviet planes at night.

* * *

During 1943 Heinkels found employment in even more specialized duties on the Eastern Front. One was fighting rail transportation links

**Żałoga tego Heinkla zdołała
posadzić uszkodzoną maszynę
na polu. Niemieccy lotnicy
wiedzieli, że gdy dostaną się
do niewoli może spotkać ich
los gorszy od śmierci.**

**The crew of this Heinkel
managed to put the damaged
machine down in a field. The
German airmen knew that
imprisonment could be worse
than death.**



Via Marian Krzyżan

W roku 1943 wobec zmieniającej się sytuacji na froncie wschodnim Heinkle znalazły zastosowanie także w bardziej specjalistycznych zadaniach. Jednym z nich było zwalczanie transportu kolejowego za linią frontu. W tym celu powołano do życia specjalne jednostki Eisenbahnbekämpfungsstaffeln, które utworzono przy KG 27 i KG 55 jako 14 (Eis) Staffeln. Były one wyposażone w He 111H-16 z elektrycznymi wysokościamiernymi, dodatkowymi działkami pokładowymi i do polowania na pociągi zabierały przeciętnie po 36 bomb SC 50.

across the frontline. To achieve this goal, special units, *Eisenbahnbekämpfungsstaffeln*, were formed at KG 27 and KG 55 as 14.(Eis) Staffeln. They operated He 111H-16s with electrical altimeters and extra cannon, and they typically took 36 SC 50 bombs to hunt trains.

The first such unit was 14.(Eis)/KG 27, formed in January 1943 at Kharkov-Voychenko. On June 1, 9./KG 55, which operated Ju 88Cs anti-railroad sorties, was re-equipped with He 111s and renamed 14.(Eis)/KG 55. The unit was led by Oblt. Mathias Bermadinger. When he was



Kiedy jednostki frontowe operowały na froncie wschodnim zakłady Heinkla dostarczały kolejne bombowce w udoskonalonych wariantach.

As front units operated at the eastern front, Heinkel delivered bombers in improved versions.

Jako pierwsza powstała 14.(Eis)/KG 27, którą zorganizowano w styczniu 1943 roku na lotnisku Charków-Wojczenko. W dniu 1 czerwca 9./KG 55 używając do zwalczania kolei Ju 88C, przebrożono w He 111 i przemianowano na 14.(Eis)/KG 55. Jej dowódcą był Oblt. Mathias Bermadinger, który poległ 18 lutego 1944 roku. Jego miejsce zajął wówczas Oblt. Franz Schmidt, który po wielu sukcesach swoich załóg otrzymał przydomek „Eisenbahnerschmidt”.

Taktyka ich działania była prosta i skuteczna. Bombowce startowały późnym wieczorem i przekraczały linię frontu na wysokości 2500 metrów, aby uniknąć ognia artylerii przeciwlotniczej. Gdy na tle srebrnej nitki torów zauważono pociąg Heinkel schodził na wysokość 20 metrów ostrzeliwując cel z działek i zrzucając bomby, których zapalniki działały z siedmiosekundowym opóźnieniem. Potem bombowiec natychmiast skręcał w bok i załoga obserwowała skutki swojego ataku. Gdy trafiony został skład z paliwem lub amunicją na torach rozpętywało się prawdziwe piekło. Ogniste eksplozje często sięgały 400 metrów wysokości. W przypadku, gdy nie udawało się napotkać pociągów bombardowano napotkane stacje kolejowe. Do sierpnia 1944 roku 14.(Eis)/KG 55 zanotowała zniszczenie 224 pociągów, 8700 wagonów, 216 stacji kolejowych, 47 skupisk ciężarówek, 14 składów paliwa i pięciu amunicji.

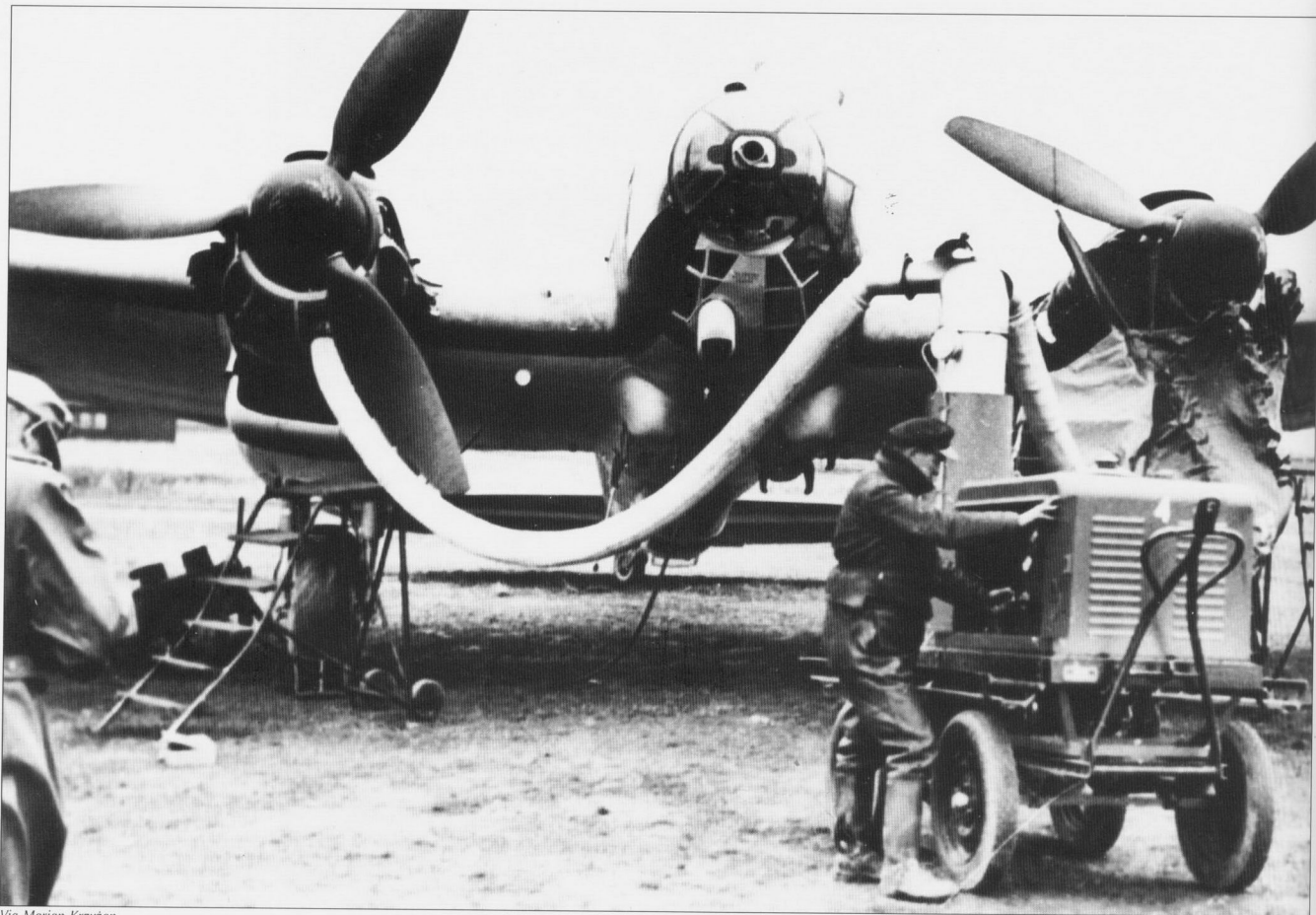
killed in combat on February 18, 1944, his place was taken by Oblt. Franz Schmidt, who was nicknamed “Eisenbahnerschmidt” after the many successes of his crews.

Their tactics were simple and effective. Bombers would take off in the late evening and cross the frontline at 2,500 m to avoid AA fire. If a train was sighted on the silver thread of a railroad track, the Heinkel would drop to 20 m, strafing the target with cannons and dropping bombs with seven-second delay fuses. Then the bomber would turn immediately, and the crew would watch the outcome of their run. If a fuel or ammunition dump was hit, hell was raised on the tracks with explosions often 400 m high. If no trains were spotted, train stations en route were bombed. By August 1944, 14.(Eis)/KG 55 reported the destruction of 224 trains, 8,700 train cars, 216 stations, 47 truck columns, fourteen fuel dumps and five ammunition dumps.

However flak was an ever-present danger as Fw. Justen's 14.(Eis)/KG 55 crew saw on May 13, 1944. Forced to crash land after taking hits, the Heinkel was belly-landed 150 km behind the frontline. The four airmen struggled back to their lines in an epic trek that took twelve days. The Germans knew that imprisonment meant many years in Siberia at best with only a slim chance of returning home after the war.

Do podgrzewania silników stosowano dmuchawy z ciepłym powietrzem. Szczęólnego znaczenia nabrały w obliczu surowej rosyjskiej zimy.

Hot air blowers were used to warm up engines. They were of particular importance in the harsh Russian winter.



Via Marian Krzyżan

Obrona przeciwlotnicza potrafiła przypomnieć o swoim istnieniu. Przekonała się o tym załoga Fw. Justena z 14.(Eis)/KG 55, dla której pechowy okazał się 13 maja 1944 roku. Trafiony Heinkel lądował przymusowo 150 kilometrów za linią frontu i czterech lotników, którzy przeżyli kraksę przedzierało się do własnych linii przez 12 dni. Niemcy wiedzieli, że niewola w najlepszym wypadku oznacza wieloletnie więzienie na Syberii.

W pierwszej połowie roku 1944 wobec braku innych celów także „normalne” bombowce zostały skierowane do ataków na linie kolejowe i dworce. W połowie kwietnia naloty przybrały formę masowych ataków na dworce kolejowe, które atakowano pod osłoną nocy przy silnym zachmurzeniu. Formacje liczące od 50 do 100 Heinkli atakowały Kijów, Smoleńsk, Sarny, Szepetówkę i wiele innych celów. Straty własne były wręcz symboliczne, mimo że w tym czasie Rosjanie posiadali już zdecydowaną przewagę w powietrzu. Dość powiedzieć, że w roku 1944 ich siły powietrzne liczyły ponad 20 tysięcy samolotów i nawet strata każdego miesiąca 2000 maszyn była dla WWS możliwa do zaakceptowania. Fabryki produkowały kolejne samoloty, a dodatkowo z USA płynęła rzeka dostaw sprzętu. Na szczęście dla niemieckich załóg sowieckie nocne myśliwce wciąż były minimalnym ułamkiem tej potężnej siły.

Ostatni wielki sukces na froncie wschodnim Heinkle odniosły w nocy z 21 na 22 czerwca. Po południu 21 VI niemieckie samoloty rozpoznawcze doniosły, że na lotnisku w Poławie wylądowało około 140 amerykańskich ciężkich bombowców B-17, a w Mirgorodzie 56 myśliwców P-51. Dowództwo Luftflotte 6 natychmiast zwiększyło niezwykłą okazję zniszczenia amerykańskich samolotów na lotniskach. Niemcy wiedzieli, że sowieckie bazy nie są dobrze osłaniane przez nocne myśliwce i obronę przeciwlotniczą.

Po południu z baz w Brześciu Litewskim i Radomiu w rejon Białegostoku i Mińska przeleciały KG 27 i KG 53. Jednocześnie na lotniskach Dęblin, Ułęż i Podłodówka trwały przygotowania samolotów KG 55. Nawigatorzy studiowali mapy, zbrojmistrze podwieszali bomby i uzupełniali amunicję, wokół krążyły cysterny z paliwem.



Via Marian Krzyżan

With no other targets to attack in the first half of 1944, “regular” bombers were also employed in bombing railroad tracks and stations. In mid-April these raids turned into massive ones carried out against train stations at night and in heavy overcast. Formations of 50 to 100 Heinkels attacked Kiev, Smolensk, Sarni, Shepetovka, and many other targets. German losses were minimal despite the Russians’ clear advantage in the air by that time. Suffice it to say that in 1944 their air force was over 20,000 aircraft strong, and even a loss of 2,000 machines monthly was acceptable to the VVS. The factories kept delivering more aircraft, and additionally the USA was another rich source of equipment. Luckily for the German crews, Soviet night fighters were still only a tiny fraction of this enormous force.

The Heinkel He 111 medium bombers of Luftflotte 6 enjoyed one last offensive success on the Eastern Front during the night of June 21/22. On the afternoon of the 21st German reconnaissance aircraft shadowed about 140 American B-17s participating in a ‘shuttle’ bombing raid. Accompanied by 56 P-51s that put down at Mirgorod, the bombers landed at Poltava. For Luftflotte 6 it was a great opportunity to destroy the American machines at the airfields. The Germans knew that Soviet bases were not guarded well by night fighters or anti-aircraft artillery.

Do lądowania podchodzi Heinkel z KG 55 powracający z linii frontu.

Landing approach of a Heinkel from KG 55 on return from over the front.



Via Marian Krzyżan

Heinkel na polowym lotnisku.

A Heinkel at an airfield.

O godzinie 20.30 w powietrze wzbily się pierwsze Heinkle. W roli samolotów naprowadzających leciały Heinkle z III./KG 4. Krótko przed północą na sowieckich lotniskach zaplanowała konsternacja, gdy nadeszły meldunki o zbliżaniu się niemieckich samolotów. W powietrzu nie było ani jednego nocnego myśliwca, co wprowało w zdumienie Amerykanów.

Potężna formacja Heinkli minęła Mińsk, Prypeć, Dniepr i Lubny, po czym rozdzieliła się na dwie grupy – KG 27 i KG 53 siłą ponad 100 maszyn miały zaatakować Połtawę, a 91 He 111 z KG 55 skierowało się nad Mirgorod. Gdy bombowce nadleciały nad Połtawę otworzyły się komory bombowe. Z narastającym świstem bomby pomknęły ku stojącym na lotnisku czterosiłnikowym bombowcom. Po chwili pierwsze z nich eksplodowały natychmiast wznecając pożary. Na ziemi rozpętało się piekło.

Krótko potem nadleciała druga fala bombowców zrzucając małe bomby odłamkowe SD-2, a następnie ostrzeliwując lotnisko z broni pokładowej. Pod Heinklami ziemia kotłowała się od eksplozji. Bomby i pociski trafiały w zaparkowane samoloty, w północnej części lotniska w wielkiej kuli ognia wyleciał w powietrze skład paliwa.

Tymczasem KG 55 zbliżała się do Mirgorodu, ale napotkała silny front burzowy. Dowódca formacją Obstlt. „William” Antrup postanowił skierować się nad Połtawę i tam zrzucić

That afternoon KG 27 and KG 53 took off from their bases in Poland at Brzesc Litewski and Radom to the Bialystok and Minsk areas. At the same time KG 55 were preparing their aircraft at Deblin, Ulez and Podlodowka. The navigators were studying maps, armorers were loading bombs and ammunition, and tank trucks drove around with fuel.

The first Heinkels were up at 20.30. Heinkels of III./KG 4 arrived as pathfinders. Shortly before midnight the Soviet airfields were surprised with reports of approaching German aircraft. There was not a single night fighter in the air, which amazed the Americans.

The large formation of Heinkels passed Minsk, the Pripyat', Dnepr and Lubni, separating into two groups: KG 27 and KG 53 (over 100 aircraft) were to attack Poltava, while the 91 He 111s of KG 55 headed for Mirgorod. When the bombers arrived over Poltava, their bomb bays were opened. Cargoes of high explosive and incendiary bombs rained down on the four-engine bombers arrayed around the airfield.

Shortly afterwards a second wave of bombers arrived, dropping small SD-2 fragmentation bombs and flying strafing sweeps across the base. The ground below shook with the explosions. Bombs and bullets slammed into the parked aircraft, and a fuel dump was blown up on the northern part of the airfield.

Zamontowane w przedniej części kadłuba działko MG FF/M kalibru 20 mm okazało się szczególnie przydatne podczas ataków na linie kolejowe na zapleczu linii frontu.

A 20-mm MG FF/M cannon in the front fuselage proved very helpful in attacks on railroad lines back of the frontline.



Via Marian Krzyżan



Via Marian Krzyżan

bomby. Już z daleka widać było łuny pożarów. Gdy Heinkle nadleciały nad cel dymy w znacznym stopniu ograniczały widoczność. Mimo to zrzucono bomby, które eksplodowały wśród Latających Fortec dopełniając dzieła zniszczenia.

Niemieckie bombowce zniszczyły 44 B-17 i pięć innych maszyn oraz uszkodziły 26 Latających Fortec i 28 innych samolotów. Zniszczeniu uległo około 150 tysięcy litrów paliwa, 1400 bomb 100 kg, 465 po 250 kg oraz 400 000 sztuk amunicji.

Zaopatrywanie Stalingradu przez Heinkle nie umknęło uwadze dowództwa Luftwaffe i pod koniec wojny zadania transportowe stały się chlebem powszednim jednostek bombowych. Nie tylko zresztą bombowych. Już od początku 1942 roku w warsztatach modyfikacyjnych przebudowywano coraz więcej maszyn w podwariantach R2, które służyły do holowania szybowców Gotha Go 242 oraz DFS 230 i do misji transportowych. Holowniki szybowców stanowiły główną siłę napędową dla jednostek szybowcowych LLG 1 i LLG 2 operujących na froncie wschodnim.

Połowa z dziesięciu dwukadłubowych He 111Z w połowie roku 1942 trafiła do jednostek szybowcowych używających wielkich szybowców Me 321. Miały także trafić pod Stalingrad, ale decyzję tę odwołano, gdy wszelka pomoc dla okrążonych wojsk była już niemożliwa. Po krótkiej przygodzie nad Kubaniem wszystkie He 111Z zostały przerzucone do południowej Francji i Włoch. Ich powrót na front wschodni w lecie 1944 roku pomógł niemieckim oddziałom w licznych operacjach ewakuacyjnych.

Heinkle He 111 znalazły również szerokie zastosowanie w TGr 20 i TGr 30. W roku 1944,

In the meantime, KG 55 had come closer to Mirgorod but entered a heavy storm zone. Formation leader, Obstlt. "William" Antrup, decided to divert to Poltava and drop bombs there. The blazing fires could be seen in the distance. As the Heinkels arrived over the target, visibility was much hindered by smoke. Bombs were dropped anyway, causing much damage among the Flying Fortresses.

The German bombers destroyed 44 B-17s and five other aircraft, and damaged 26 Flying Fortresses and 28 other machines. Some 150,000 liters of fuel, 1,400 bombs of 100 kg, 465 bombs of 250 kg, and 400,000 rounds were destroyed.

The Luftwaffe High Command had not overlooked the sterling work of the Heinkels that flew supply sorties into Stalingrad, and toward the end of the war transport duties became the daily bread of bomber units. It was at the beginning of 1942 that more and more machines were converted to the R2 variant, which was used to tow Gotha Go 242 and DFS 230 gliders as well as for transport operations. The glider tugs were the main towage force for the LLG 1 and LLG 2 glider units, operating on the eastern front.

In mid-1942 half of the ten twin-fuselage He 111Zs were assigned to glider units using the big Me 321 gliders. They were also supposed to be sent to Stalingrad, but this decision was canceled, as any aid for the encircled army was no longer possible. After a short time in the Kuban, all He 111Zs were sent to southern France and Italy. They returned to the eastern front in the summer of 1944 to help German troops in many evacuations.

He 111 jako holownik dla szybowca Go 242.

A He 111 as a Go 242 glider tug.

Mimo zimy ten He 111Z posiada standardowy kamuflaż w odcieniach zielonego. Samoloty tego typu wykorzystywano do holowania szybowców Me 321.

Despite winter, this He 111Z carries standard green camouflage. This version was used for towage of Me 321 gliders.



Via Marian Krzyżan

gdy Wehrmacht cofał się już na całej linii zadania transportowe nabrały szczególnego znaczenia. Heinkle dowoziły amunicję, żywność i leki, a w drodze powrotnej ewakuowały ciężko rannych. Z samego tylko Sewastopola wywieziono 21500 żołnierzy, a podczas działań na Ukrainie zaopatrzenie dostarczane drogą powietrzną pozwoliło Niemcom na przynajmniej częściowe wyrwanie się z okrążenia.

Także w roku 1945 latające pod osłoną nocy Heinkle dostarczały zaopatrzenie do kilku niemieckich garnizonów – Wrocławia, Poznania, Glogau i Schneidemühl. W wielu przypadkach tylko dzięki temu było możliwe wycofanie wykrwawionych resztek oddziałów na zachód.

Ostatnie zadanie - Operacja „Rumpelkammer”

W roku 1943 podczas testów z bombą latającą V-1 w Peenemünde Niemcy wpadli na pomysł podwieszenia jej pod centroplatem Heinkla He 111. Ze względu na wytrzymałą konstrukcję samolot ten nadawał się do tego znakomicie i już w ciągu dwóch tygodni przeprowadzono pierwsze próby w locie. Gdy zakończono je powodzeniem można było skonstruować urządzenie do odpalania V-1 w powietrzu. Urządzenie odpalające zamontowano wewnątrz kadłuba przy stanowisku radiooperatora, który na sygnał nawigatora uwalniał latającą bombę. V-1 opadała w dół i wówczas uruchamiał się silnik pulsacyjny.

Na początku 1944 roku przebudowano pierwsze 20 maszyn, które otrzymały oznaczenie He 111H-22. Powstały one po modernizacji z wariantów H-6, H-16 i H-21. W lutym 1944 roku III./KG 3 dowodzona przez Majora Martina Vettera otrzymała rozkaz zdania swoich Ju 88 i udania się na lotnisko w Lublinie. Tam odebrała wiadomość, że niebawem zostanie wyposażona w Heinkle.

Zbliżający się front spowodował konieczność przerwania III./KG 3 na teren Niemiec. 26 marca jednostka znalazła się w Grieslienen, gdzie w kwietniu dostarczono pierwsze cztery Heinkle. Do czerwca na stanie III./KG 3 znalazło się już 36 He 111H-22, z których dwa zostały rozbite podczas szkolenia.

W dniu 21 czerwca jednostka została przeniesiona do Rheine, a cztery dni później do Hesepe, gdzie w wyniku nalotu straciła dziewięć Heinkli. Ostatecznie 28 czerwca znalazła się w holenderskim Venlo. 9./KG 3 wylądowała najpierw w Eindhoven, aby od końca czerwca na stałe rozgościć się w Gilze-Rijen.

Tymczasem Niemcy rozpoczęli swoją Operację „Rumpelkammer” („Gracjarnia”) czyli bombardowanie Wielkiej Brytanii przy pomocy latających bomb V-1. Pierwsza z nich spadła na Swanscombe 13 czerwca o godzinie 4.18 wywołując szok i niemal panikę wśród mieszkańców miasta. Odtąd każdego dnia nad Kanałem La Manche rozlegał

Heinkel He 111s were also widely employed by TGr 20 and TGr 30. In 1944, when the Wehrmacht was retreating along the entire front, transport duties became particularly important. Heinkels carried munitions, food, medicines, and evacuated the severely wounded. 21,500 soldiers were taken out of Sevastopol alone. During the operations in Ukraine, deliveries by air allowed the Germans to at least partly get out of the encirclement.

In 1945 Heinkels operating at night supplied a few garrisons at Wrocław, Poznań, Glogau and Schneidemühl. In many cases this was the only way to withdraw the remains of exhausted troops to the west.

The Final Mission - Operation „Rumpelkammer”

During tests of the V-1 rocket bomb at Peenemünde in 1943, the Germans devised the idea of utilizing a carrier aircraft to air-launch the missile. Initially it was proposed that the missile be slung under the center wing section of the He 111. Having a strong structure, the aircraft was excellent for that purpose. Two weeks later the first in-flight testing began. The results proved satisfactory. It was now possible to design a device to launch the V-1 in mid-air. The device was installed inside the aircraft, at the radioman's position. At the signal from the navigator, he released the V-1 and the pulse-jet engine fired. For its time, the V-1 was quite fast, with a cruise speed of about 400 miles per hour. Early V-1 models had a range of about 150 miles; later improvements increased this to over 250 miles. The cyclic operation of the pulse-jet, a form of ramjet with a shutter-controlled intake produced a characteristic sound, earning it the nickname 'buzz-bomb'.

The first twenty carrier Heinkels were converted at the beginning of 1944 and designated He 111H-22s. They were modified H-6s, H-16s and H-21s. In February 1944, III./KG 3 commanded by Major Martin Vetter was ordered to leave its Ju 88s and move to Lublin airfield. There the men learnt that they would be soon re-equipping with Heinkels.

The approaching front forced III./KG 3 to transfer to Germany. On March 26 the unit was based at Grieslienen, where the first four Heinkels were delivered in April. By June III./KG 3 had 36 He 111H-22s on strength, two of which were crashed in training.

On June 21 the unit was relocated to Rheine, and four days later to Hesepe, where nine Heinkels were lost after the base was raided. Eventually, on June 28 the unit found itself at Venlo in Holland. 9./KG 3 first landed at Eindhoven to take up permanent residence at Gilze-Rijen by the end of June.

się rehot pulsacyjnych silników V-1 pędzących w stronę Londynu, Southampton i Portsmouth.

Tymczasem III./KG 3 była już gotowa do działań bojowych. Pierwszą akcję wykonano 16 lipca siłami czterech Heinkli. Bombowce wystartowały tuż po północy i leciały bardzo nisko nad wodami Morza Północnego, aby uniknąć wykrycia przez brytyjskie stacje radarowe. Dzięki radiowysokościomierzom FuG 101 można było utrzymać stałą wysokość, ale sam nocny lot tuż nad wodą był dla załóg bardzo wyczerpującym nerwowo zadaniem. Gdy na linii horyzontu pojawiła się linia angielskiego wybrzeża bombowce wzniosły się na 450 metrów. Nawigatorzy ustalili pozycję i kurs samolotów. Na ich rozkaz odpalono V-1, które pomknęły w stronę Londynu. Heinkle natychmiast zawróciły i ponownie mknąć tuż nad wodą skierowały się do bazy.

Już pierwsze misje bojowe wykazały jak niebezpieczne są to zadania. Do końca lipca stracono 16 samolotów, ale żaden z nich nie padł ofiarą przeciwnika. Przyczyną tak poważnych strat była pogoda nad Morzem Północnym. Lecąc w deszczu i mgłę bardzo trudno było prawidłowo ocenić wysokość nad wodą i wiele maszyn nie posiadających FuG 101 po prostu wpakowało się w morze. Z tego powodu na początku sierpnia III./KG 3 miała na stanie tylko 16 Heinkli. Pospiesznie sprowadzono 12 dodatkowych He 111H-22 i wszystkie samoloty wyposażono w radiowysokościomierze. Dzięki temu ilość wypadków spadła niemal do zera i w sierpniu w wyniku wypadku stracono tylko jedną maszynę.

Do końca sierpnia – czyli w okresie sześciu tygodni – Heinkle z III./KG 3 odpaliły 410 bomb V-1, w tym 300 na Londyn i 90 na Southampton.

In the meantime the Germans had opened Operation "Rumpelkammer" ("Lumber room"), i.e. the bombing of Great Britain with V-1s. The first such bomb fell on Swanscombe on June 13 at 04.18 and over the next five to six months the buzz-like drone of the pulse-jet engines targeting London, Southampton and Portsmouth could be heard virtually every day over the Channel.

In the meantime III./KG 3 had been prepared for combat. The first sortie was flown on July 16 by four Heinkels. The bombers took off just past midnight and flew very low above the North Sea to avoid detection by British radar. FuG 101 radio altimeters allowed them to maintain constant altitude, but skimming at very low altitude above the wave tops was not an exercise for beginners. When the English coast emerged in the distance, the bombers climbed to 450 m. The navigators established the position and course of the aircraft. The V-1s were launched at their signal and started toward London, whereas the Heinkels turned back and, again just above the water, headed for home.

The very first sorties proved how dangerous such operations could be. By the end of July sixteen aircraft had been lost, all due to the weather over the North Sea. Flying in rain and fog, it was very difficult to correctly assess the altitude, and many aircraft without the FuG 101 simply crashed into the sea. As a result, III./KG 3 had only sixteen Heinkels on strength at the beginning of August. Twelve new He 111H-22s were quickly delivered and all the aircraft were fitted with radio altimeters. This reduced the number of accidents almost to zero, only one machine being lost in a crash in August.

Wraki Heinkli na złomowisku po zakończeniu wojny.

Heinkel wreckage at a scrap yard after the war.



Pozostałe 20 skierowano nad ranem 31 sierpnia na Gloucester.

Na początku września lotnisko Venlo zostało zaatakowane przez alianckie bombowce i na ziemi stracono wówczas osiem Heinkli. Zmusiło to dowództwo Fliegerkorps IX do przemianowania 9 września III./KG 3 na I./KG 53 wraz ze zmianą lotnisk. Poszczególne Staffel znalazły się teraz w Varelbusch, Ahlhorn i Vechta.

KG 53 dowodził w tym czasie Obstlt. Fritz Pockrandt, który wraz ze swoim sztabem stacjonował w Bad Zwischenahn. Całą jego jednostkę wyznaczono do Operacji „Rumpelkammer” i począwszy od października w misjach odpalania V-1 wzięła udział także KG 53. II./KG 53 dowodzona przez Maj. Herberta Wittmanna stacjonowała w Bad Zwischenahn, Jever i Wittmund, a III./KG 53 pod dowództwem Maj. Emila Allmendingera rozlokowała się w Leck, Schleswig oraz Eggebeck.

W tym czasie pogoda znacznie się pogorszyła, a ponadto Brytyjczycy zorientowali się już, że spadające na ich miasta V-1 są odpalane również z Heinkli znad Morza Północnego. Nocne myśliwce De Havilland Mosquito Mk.XXX wyposażone w radar pokładowy bez trudu mogły przechwycić lecące powoli Heinkle. Latająca bomba V-1 ważyła 2160 kg, a ciężar jej głowicy bojowej wynosił 850 kg. Z tego powodu He 111 był powolny i mało zwrotny.

Straty w październiku wyniosły osiem Heinkli zniszczonych przez przeciwnika i dziesięć w wypadkach. W listopadzie brytyjskie myśliwce

By the end of August, i.e. within six weeks, the Heinkels of III./KG 3 launched 410 V-1s, of which 300 were against London and ninety against Southampton. The remaining twenty were directed at Gloucester on the morning of August 31.

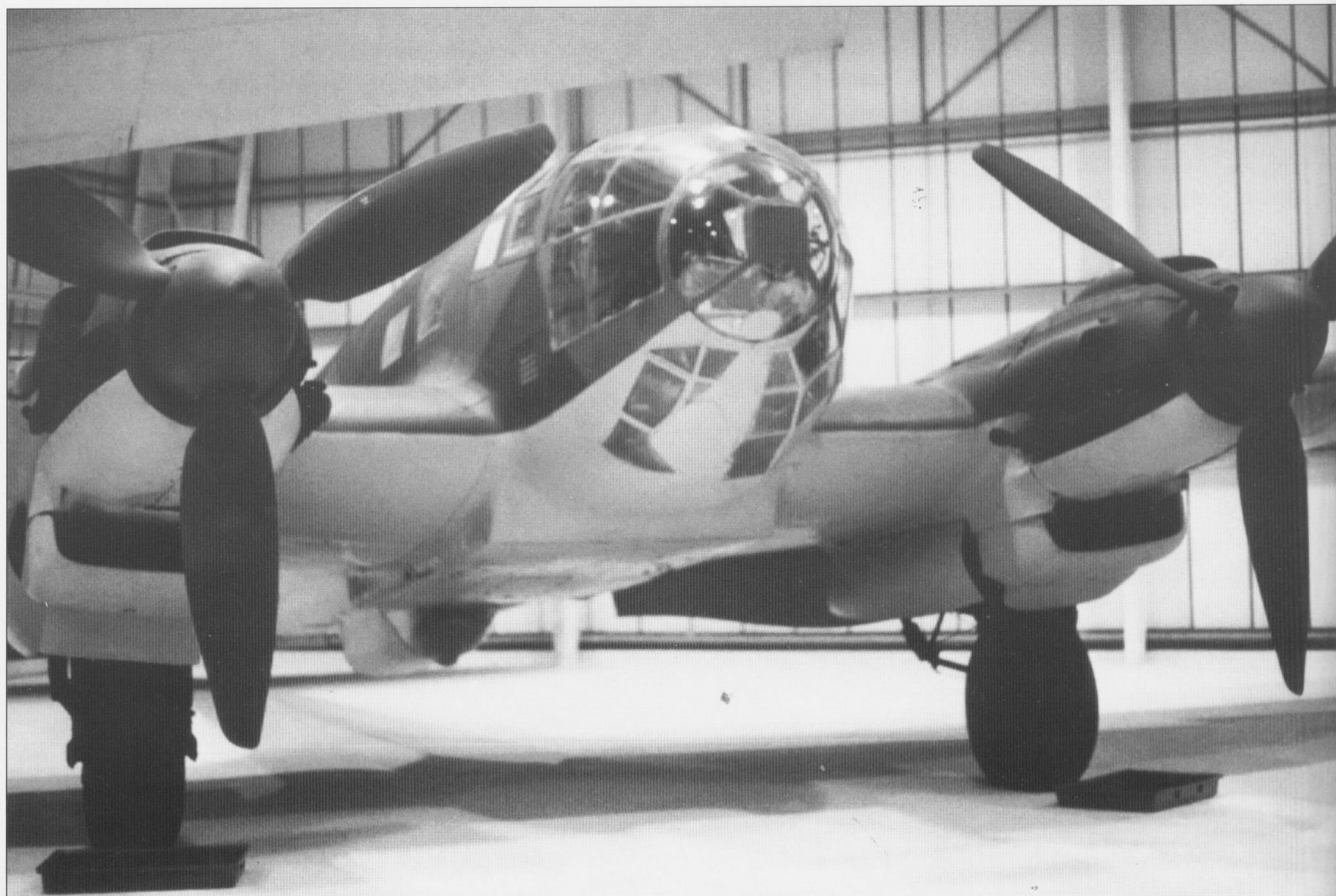
In early September Venlo was attacked by Allied bombers, eight Heinkels being lost on the ground. This forced the Fliegerkorps IX authorities to re-designate III./KG 3 as I./KG 53 on September 9 and relocate it to other airfields. The *Staffeln* were now placed at Varelbusch, Ahlhorn and Vechta.

KG 53 was at that time commanded by Obstlt. Fritz Pockrandt, stationed with his staff at Bad Zwischenahn. His entire unit was included in *Unternehmen Rumpelkammer* and thus from October, KG 53 also air-launched V-1s. II./KG 53 under Maj. Herbert Wittmann was stationed at Bad Zwischenahn, Jever and Wittmund, while III./KG 53 under Maj. Emil Allmendinger was based at Leck, Schleswig and Eggebeck.

With weather conditions worsening through the fall of 1944, the British had by now discovered that the V-1s falling on their cities were being launched from Heinkels over the North Sea. De Havilland Mosquito Mk.XXX night fighters with on-board radar could easily intercept the slow Heinkels. A V-1 weighed some 2,160 kg, and its warhead was 850 kg. The He 111 was necessarily slow and lumbering...

Muzealny egzemplarz Heinkla
He 111.

A Heinkel He 111 as
a museum specimen.



Via Marian Krzyżan

obrona przeciwlotnicza strąciły już 16 bombowców z KG 53, a drugie tyle pochłonęły wypadki. Zimowa aura grudnia spowodowała, że niewiele było dni, w których można było wystartować w powietrze. Z drugiej strony silne zachmurzenie ułatwiała zadanie niemieckim załogom. Dlatego też w grudniu łupem przeciwnika padły już tylko trzy Heinkle, a pięć innych stracono z innych przyczyn. Mimo to w dniu 1 stycznia 1945 roku KG 53 posiadała 113 samolotów He 111H-22.

Ostatnią misję wykonano 14 stycznia. Do tego czasu, w ciągu siedmiu miesięcy działań Heinkli z V-1 odpalono 1200 latających bomb, ale tylko 235 (20%) z nich trafiło w cel. Pozostałe albo zostały zestrzelone przez obronę Brytyjczyków, albo spadły na pola i lasy. Ogólne straty Heinkli podczas operacji „Rumpelkammer” wyniosły 77 samolotów, z czego 12 maszyn stracono w wyniku przedwczesnej eksplozji bomb V-1 tuż po starcie samolotu nosiciela z lotniska.

Na początku roku 1945 Heinkle He 111 wciąż znajdowały się na wyposażeniu KG 4 i KG 53. Jednak sytuacja militarna III Rzeszy oraz katastrofalny brak paliwa spowodowały, że samoloty na ogół stały bezużytecznie na lotniskach. Sporadycznie wykorzystywano je do nocnych lotów z zaopatrzeniem dla własnych wojsk. Wraz z zakończeniem wojny ośmioletnia historia służby He 111 w jednostkach bojowych Luftwaffe dobiegła końca. □

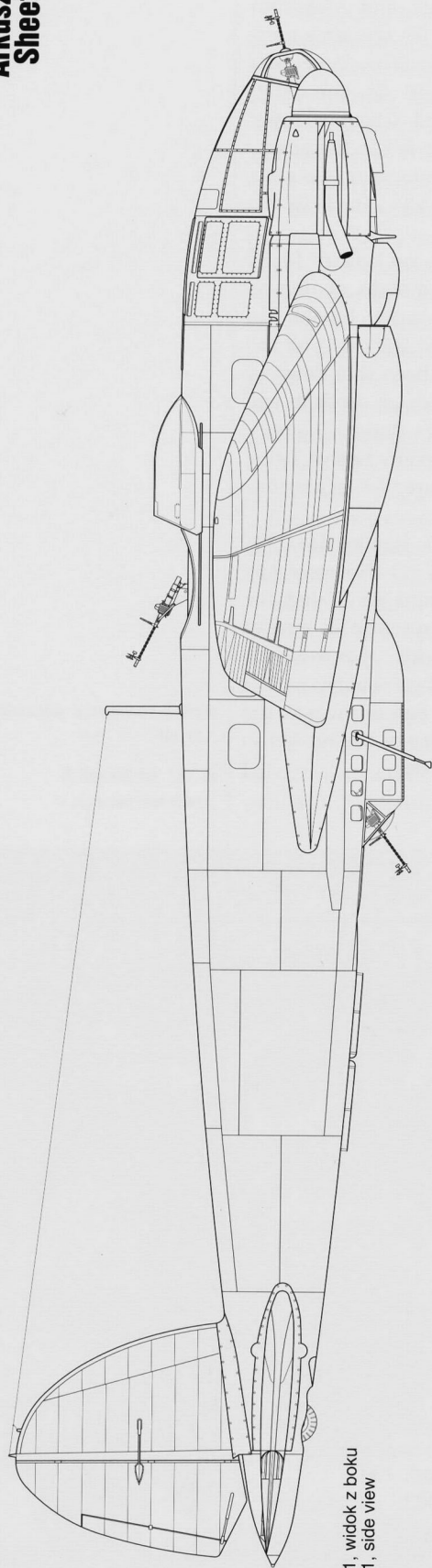
October losses amounted to eight Heinkels destroyed by the enemy and ten lost in crashes. In November British fighters and AAA shot down sixteen bombers of KG 53, the same number being lost in accidents. The December weather allowed few sorties. On the other hand, heavy overcast helped German crews. Therefore only three Heinkels fell to the enemy and five were lost for other reasons. Even so, on January 1, 1945, KG 53 had 113 He 111H-22s on strength.

The last sortie took place on January 14. By that time, during the seven months of Heinkel operations with V-1s, 1,200 rocket bombs had been launched, although only 235 (20 %) hit the target. The others had either been shot down by the British defenses or come down on fields and woods. Overall Heinkel losses during “Rumpelkammer” were some 77 aircraft, twelve being lost as a result of premature V-1 explosions right after takeoff.

At the opening of 1945, Heinkel He 111s still equipped KG 4 and KG 53. However, the military situation of the Third Reich and the dramatic shortages of fuel resulted in aircraft usually standing idle at airfields. They were occasionally employed for night re-supply sorties to German troops. With the end of the war, the eight-year-long combat history of the He 111 in Luftwaffe service was at an end. □

Bibliografia • Bibliography

- Balke, Ulf – „Der Luftkrieg in Europa“, Koblenz, 1989;
 Brütting, Georg – „Das waren die deutschen Kampfflieger-Asse 1939-1945“, Stuttgart, 1977;
 Cull, Brian/Bruce Lander – „Twelve Days in May“, London, 1999;
 Cull, Brian/ Minterne Don – „Hurricanes over Tobruk“, London, 1999;
 Dierich Wolfgang – „Kampfgeschwader 55 Greif“, Stuttgart 1994;
 Emmerling Marius – „Luftwaffe nad Polską, cz.1, Jagdflieger“, Gdynia 2002;
 Green, William – „Warplanes of the Third Reich“, New York, 1990;
 Green, William – „Famous Bombers of the Second World War. Vol.1“, Macdonald, London, 1960;
 Griehl, Manfred – „Heinkel He 111H. The Luftwaffe Profile Series No.9.“, Schiffer Publishing, 2000;
 Gundelach Karl – „Kampfgeschwader 4 General Wever“, Stuttgart 1978;
 Janowicz, Krzysztof – „Bitwa o Anglię, cz.1 i 2“, Gdynia 1998/1999;
 Kiehl, Heinz – „Kampfgeschwader 53 Legion Condor“, Stuttgart, 1996;
 Kober Heinz – „He 111 an allen Fronten vom ersten bis zum letzten Tag“, Friedberg 1978,
 MacKay, Ron – „Heinkel He 111“, Motorbooks International, 2003;
 Murawski Marek – „Luftwaffe nad morzami“, Bitwy i Kampanie, AJ-Press, Gdańsk 2000;
 Nowarra, Heinz – „Torpedoflugzeuge“, Stuttgart, 1984;
 Piekalkiewicz Janusz – „Luftkrieg 1939-45“, München, 1982;
 Price, Alfred – „Blitz über England“, Stuttgart, 1978;
 Proctor, Raymond L. – „Hitler's Luftwaffe in the Spanish Civil War“, Greenwood, 1983;
 Punka, George – „Heinkel He 111 In Action“, Squadron/Signal Publications 2002;
 Schliephake Hanfried – „The birth of the Luftwaffe“, Chicago, 1971;
 Shores Christopher, Foreman John, Ehrengerdt Christian-Jacques, Weiss Heinrich, Olsen Bjorn – „Fledgling Eagles“, London, 1991;
 Scutts Jerry – „Luftwaffe bomber units 1939-1941“, London, 1978;
 Stahl Peter W. – „Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara“, Stuttgart, 1985;



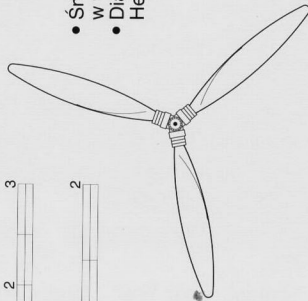
- He 111 H-1, widok z boku
- He 111 H-1, side view



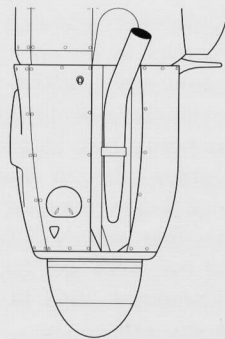
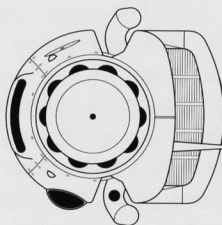
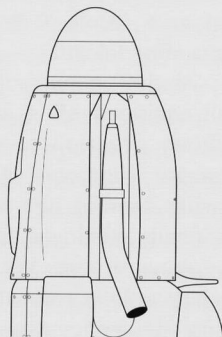
Skala/scale 1/72



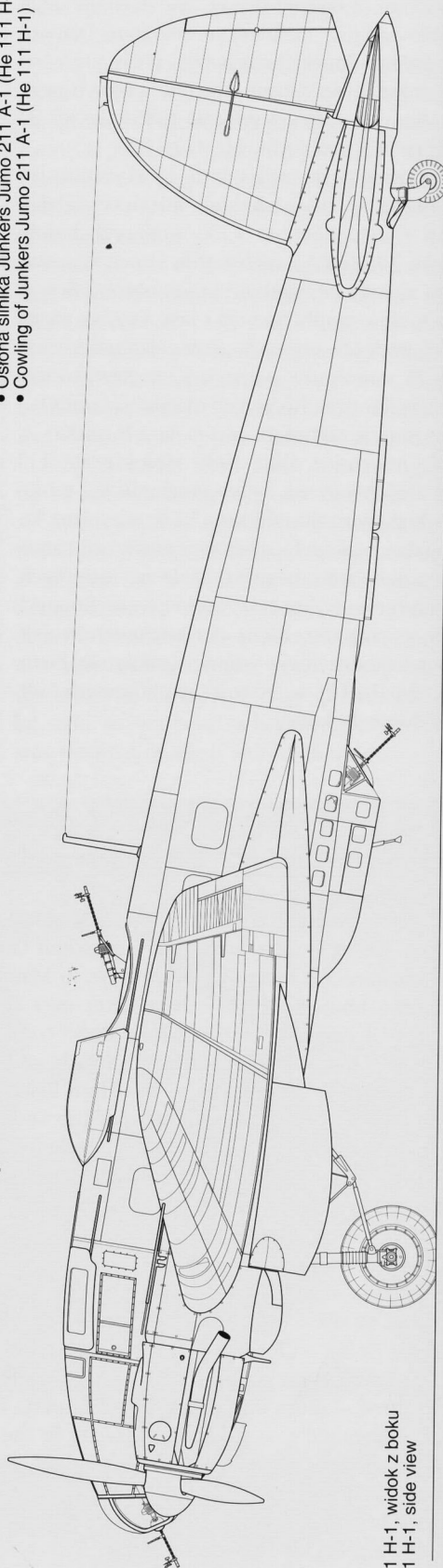
Skala/scale 1/48



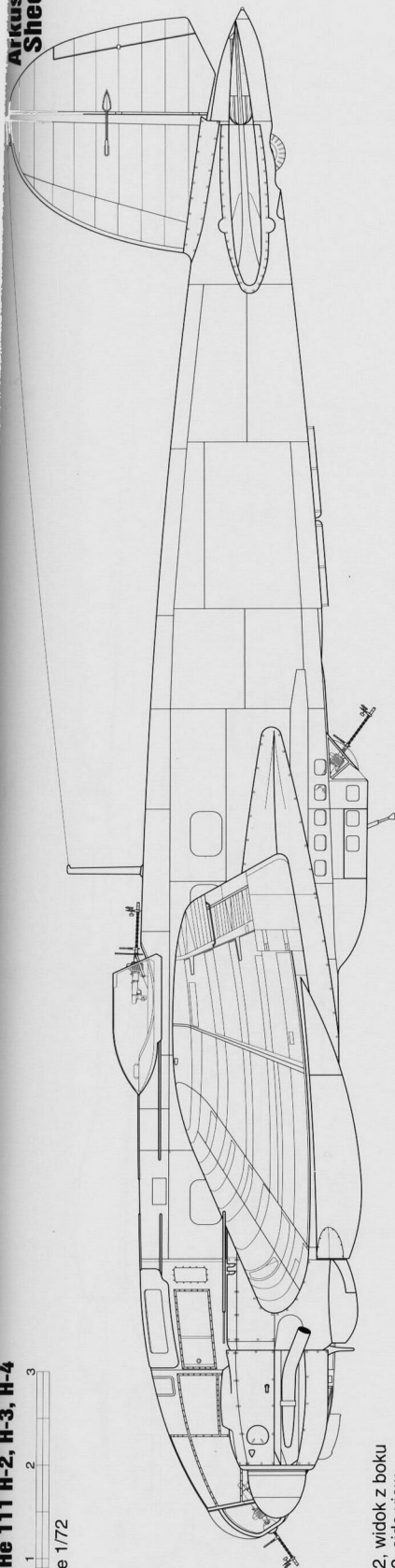
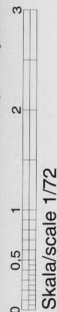
- Śmigło VDM o średnicy 3,5m stosowane w wersjach He 111 H-1 - H-5 i początkowo w H-6
- Dia. 3,5-m VDM propeller used on versions He 111 H-1 through H-5 and initial batches of H-6



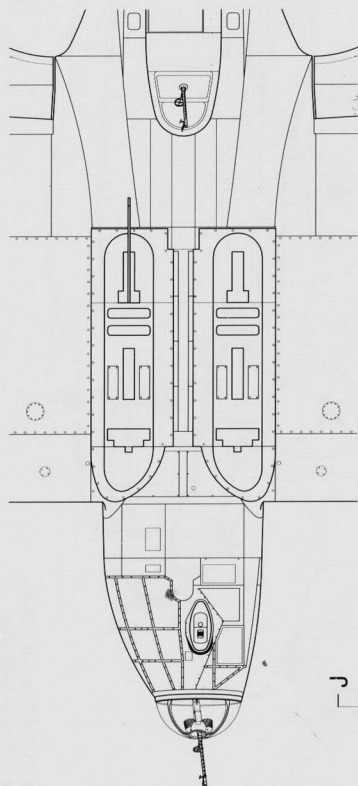
- Osłona silnika Junkers Jumo 211 A-1 (He 111 H-1)
- Cowling of Junkers Jumo 211 A-1 (He 111 H-1)



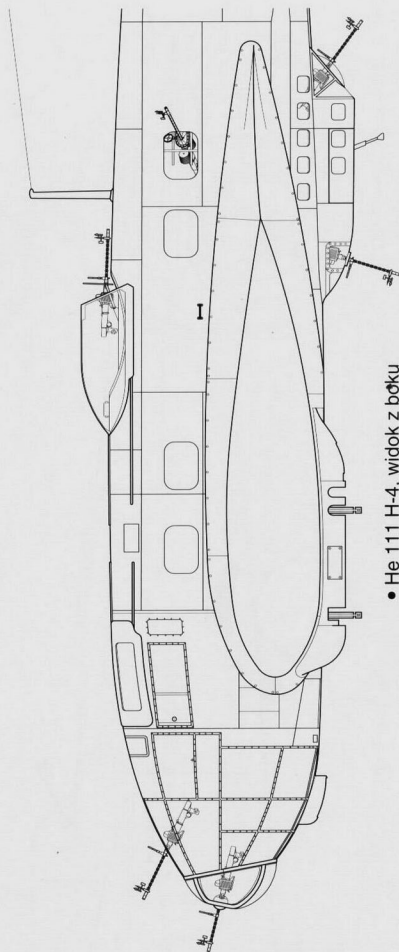
- He 111 H-1, widok z boku
- He 111 H-1, side view



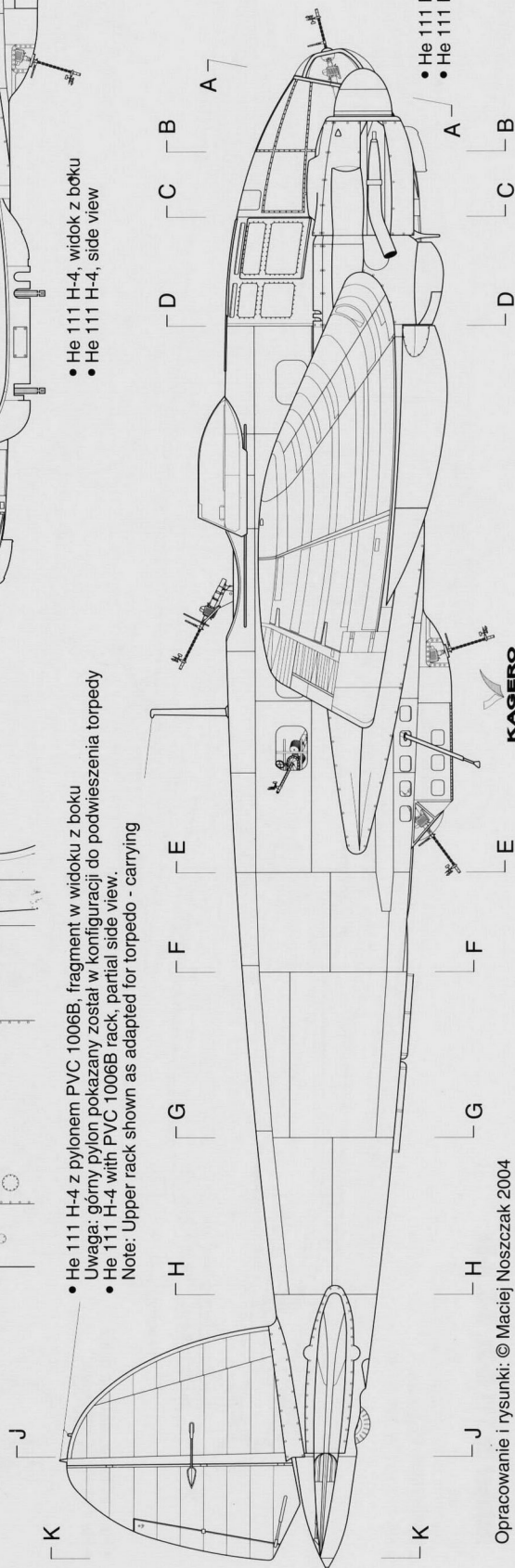
- He 111 H-2, widok z boku
- He 111 H-2, side view



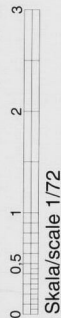
- He 111 H-4 z pylonem PVC 1006B, fragment w widoku z boku
- Uwaga: górny pylon pokazany został w konfiguracji do podwieszenia torpedy
- He 111 H-4 with PVC 1006B rack, partial side view.
- Note: Upper rack shown as adapted for torpedo - carrying



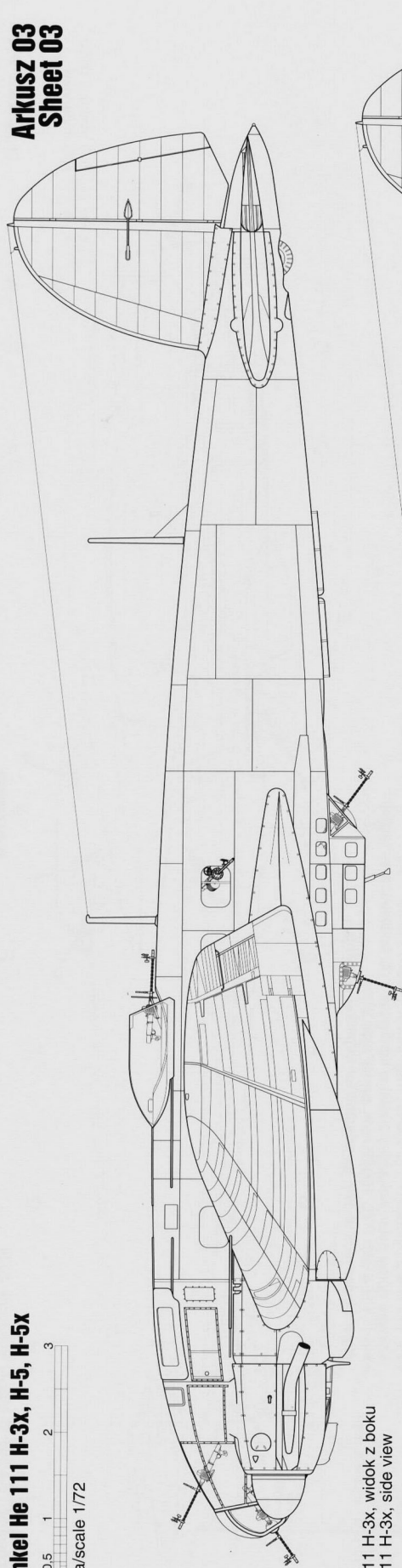
- He 111 H-4, widok z boku
- He 111 H-4, side view



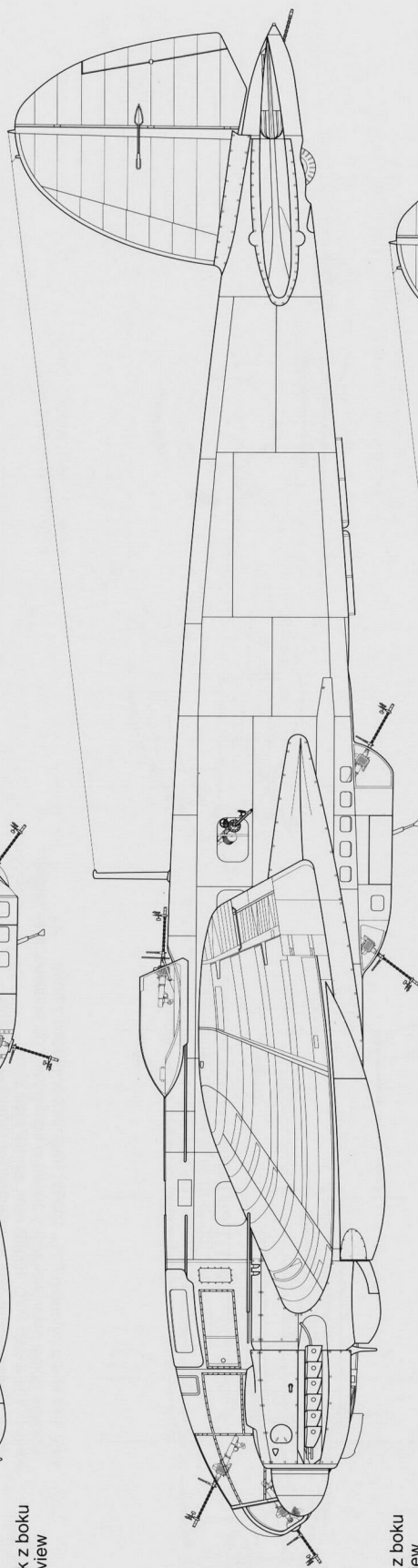
- He 111 H-3, widok z boku
- He 111 H-3, side view



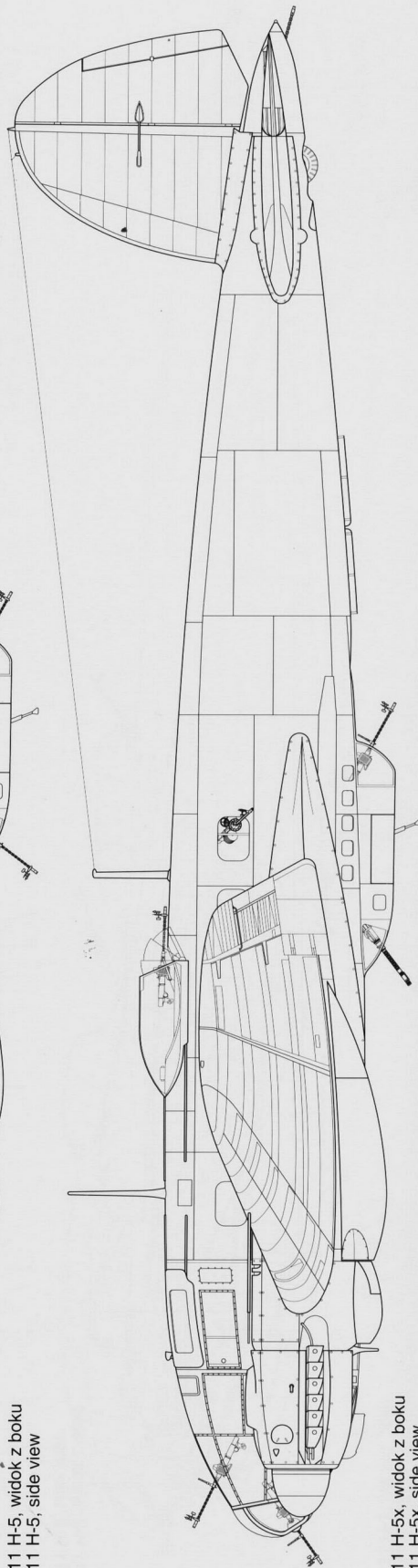
Skala/scale 1/72



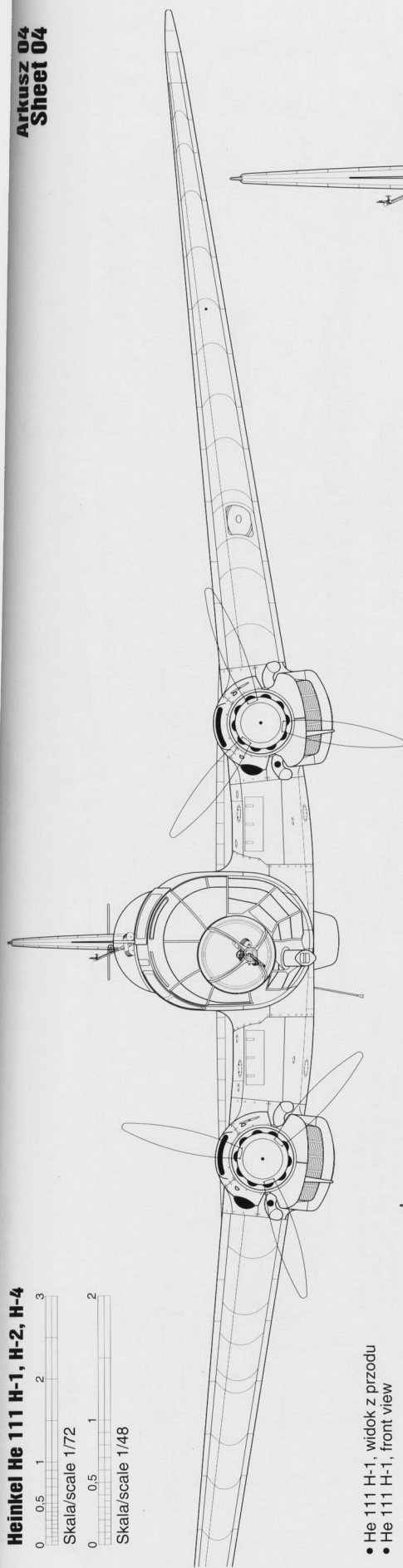
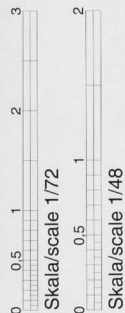
- He 111 H-3x, widok z boku
- He 111 H-3x, side view



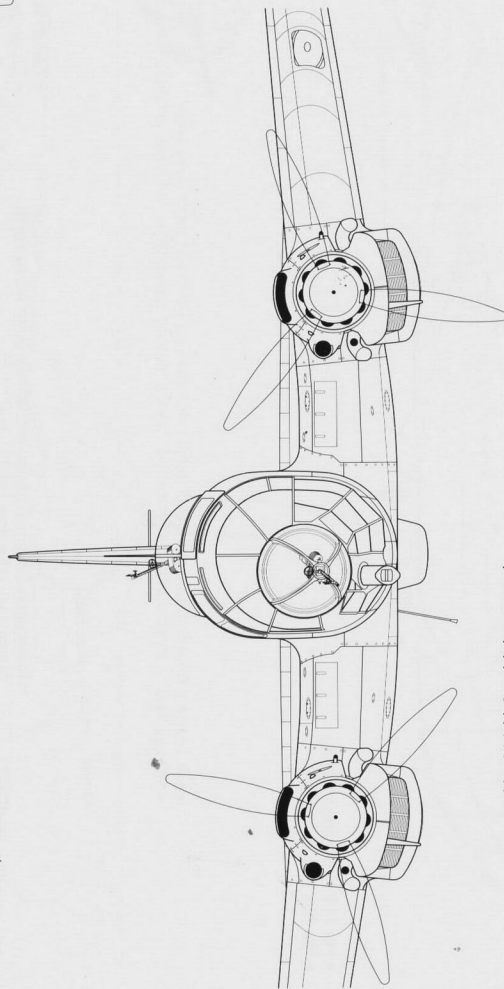
- He 111 H-5, widok z boku
- He 111 H-5, side view



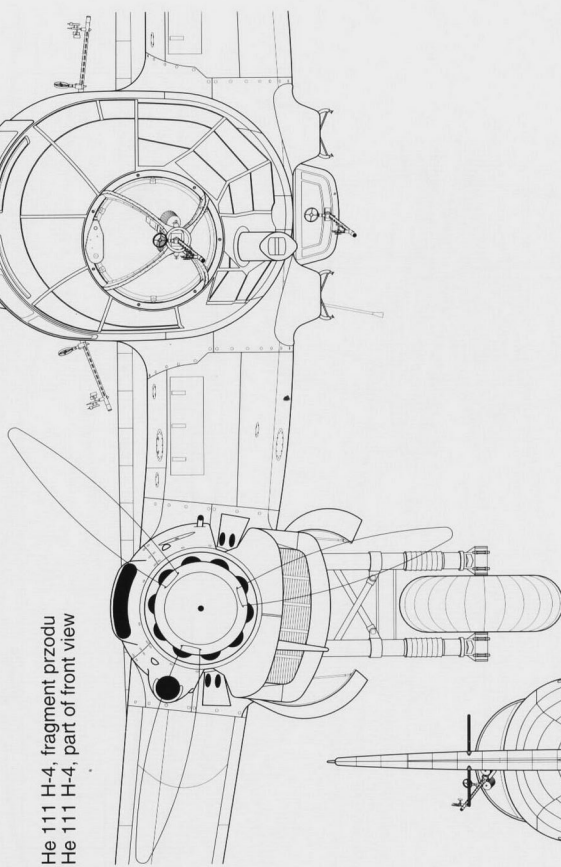
- He 111 H-5x, widok z boku
- He 111 H-5x, side view



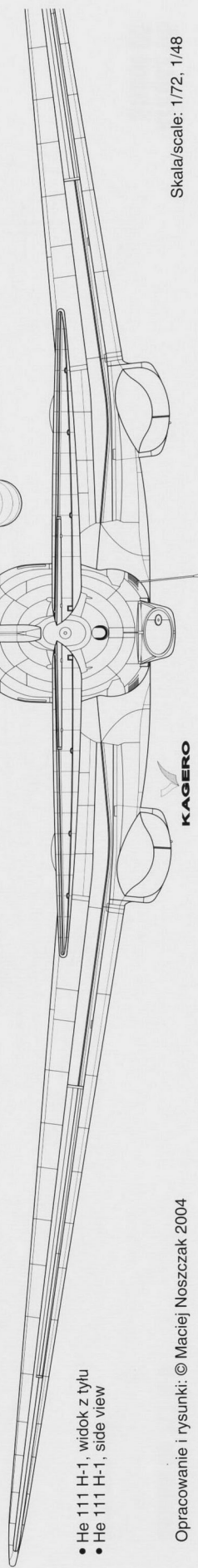
- He 111 H-1, widok z przodu
- He 111 H-1, front view



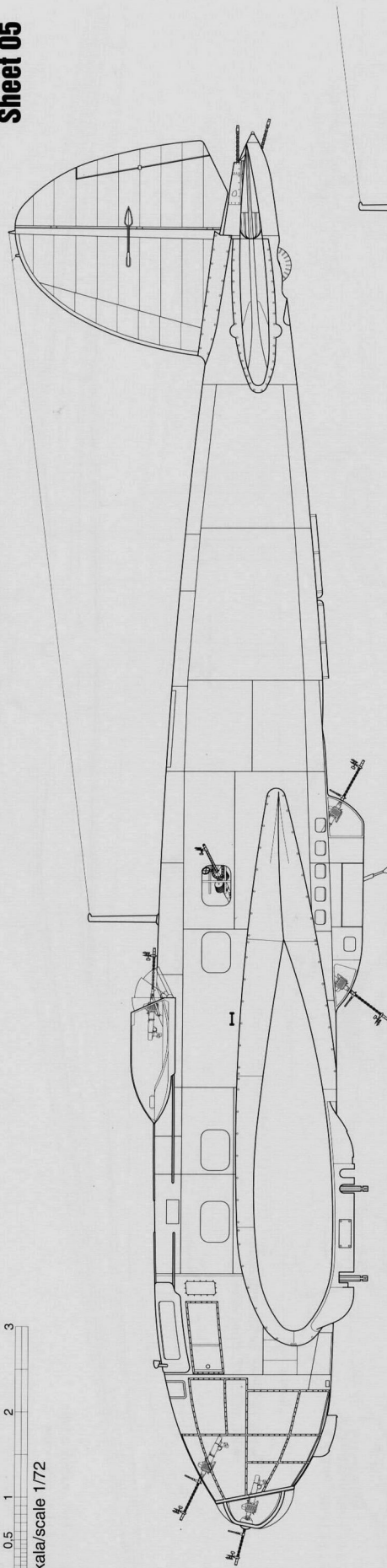
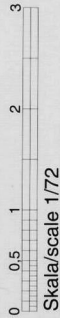
- He 111 H-2, widok z przodu
- He 111 H-2, front view



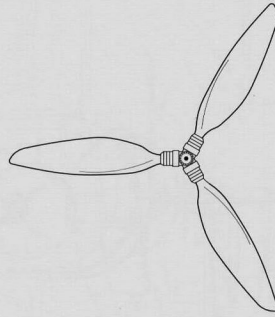
- He 111 H-4, fragment przodu
- He 111 H-4, part of front view



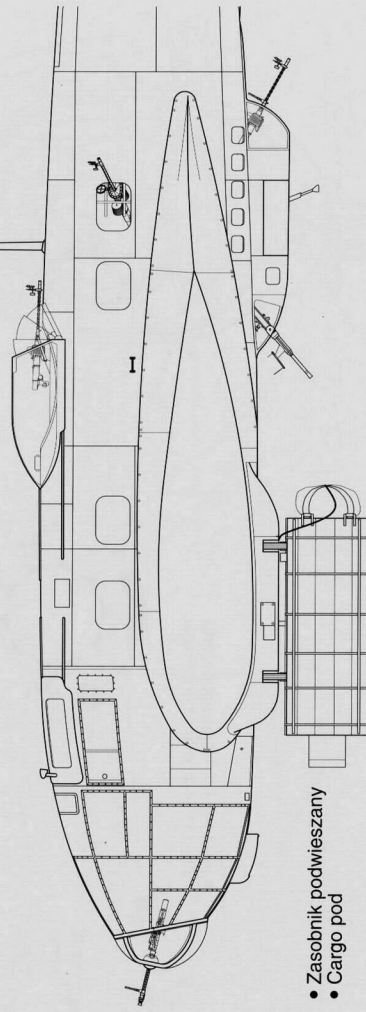
- He 111 H-1, widok z tyłu
- He 111 H-1, side view



- He 111 H-6, widok z boku
- He 111 H-6, side view

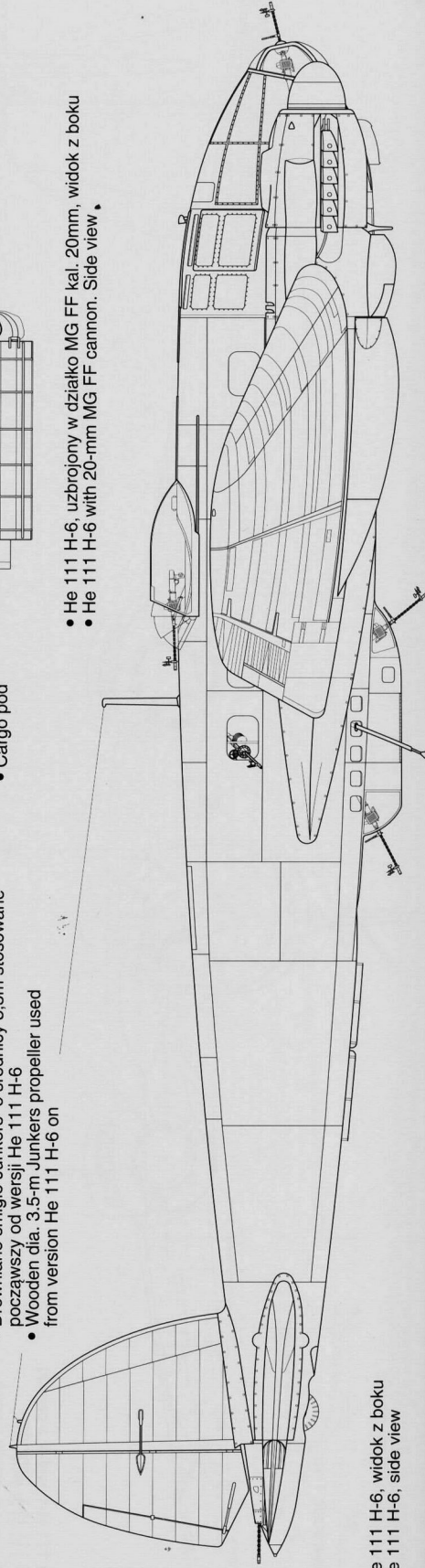


- Drewniane śmigło Junkers o średnicy 3,5m stosowane począwszy od wersji He 111 H-6
- Wooden dia. 3.5-m Junkers propeller used from version He 111 H-6 on



- Zasobnik podwieszany
- Cargo pod

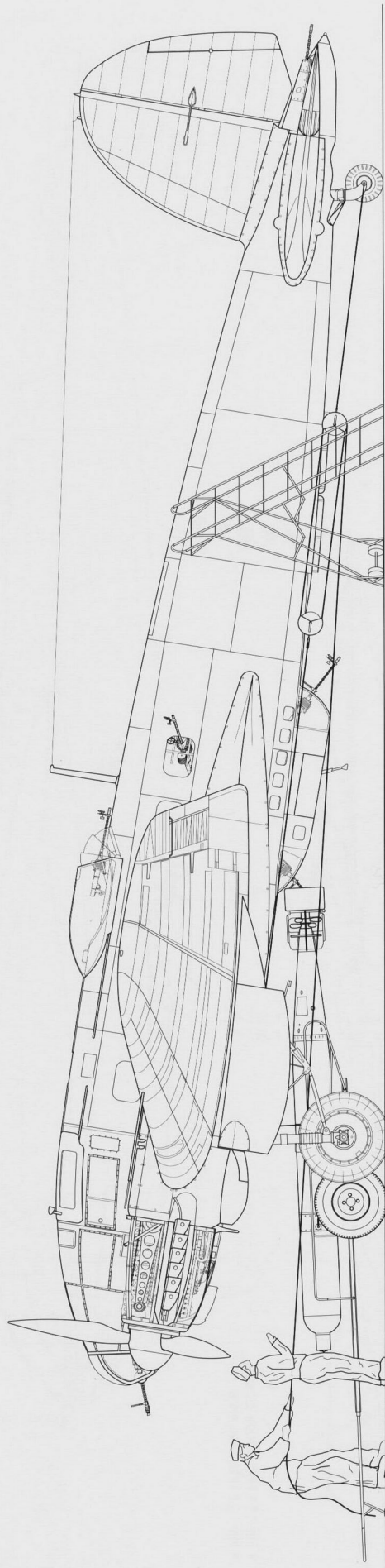
- He 111 H-6, uzbrojony w działko MG FF kal. 20mm, widok z boku
- He 111 H-6 with 20-mm MG FF cannon. Side view



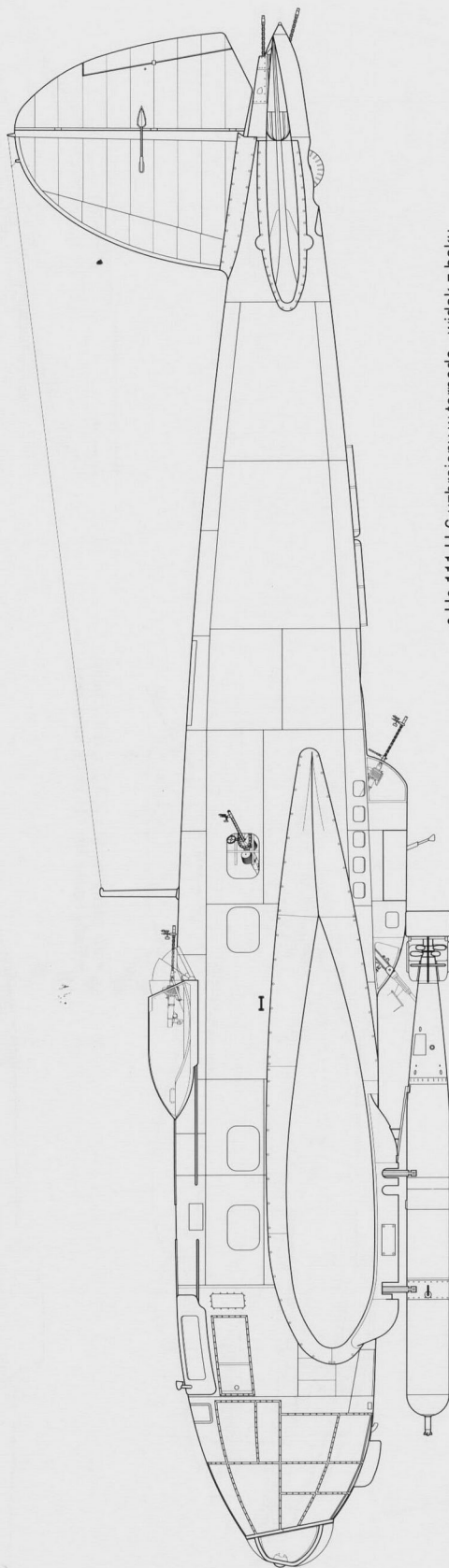
- He 111 H-6, widok z boku
- He 111 H-6, side view



Skala/scale 1/72

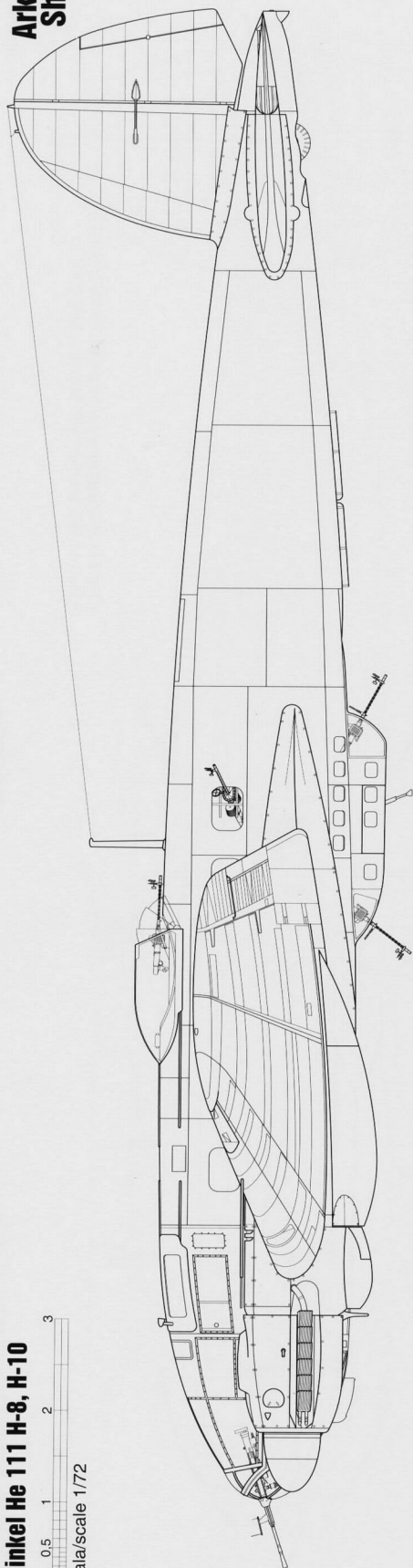


- He 111 H-6, w trakcie załadunku torped, uwaga zwraca wielokrążek do podwieszania ładunków, widok z boku
- He 111 H-6 during torpedo-loading. Note the pulley for hoisting loads. Side view

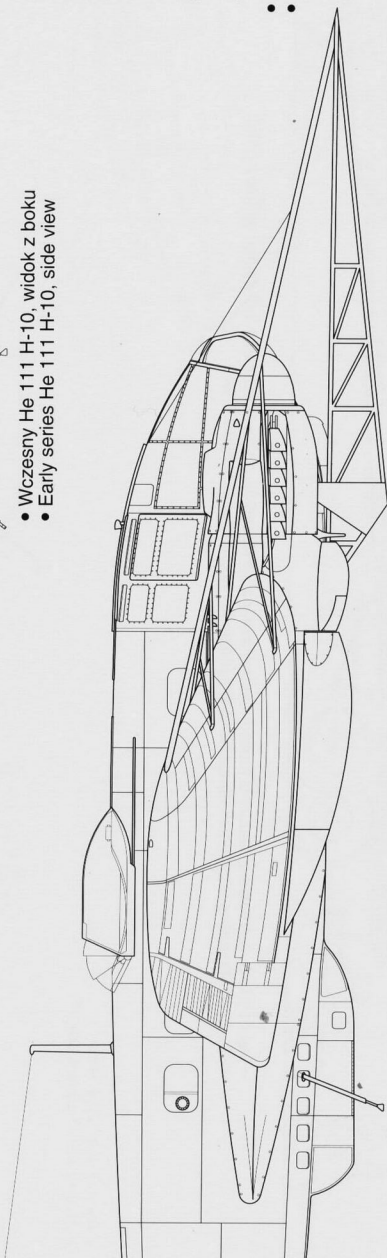


- He 111 H-6 uzbrojony w torpedę, widok z boku
- He 111 H-6 armed with torpedo, side view

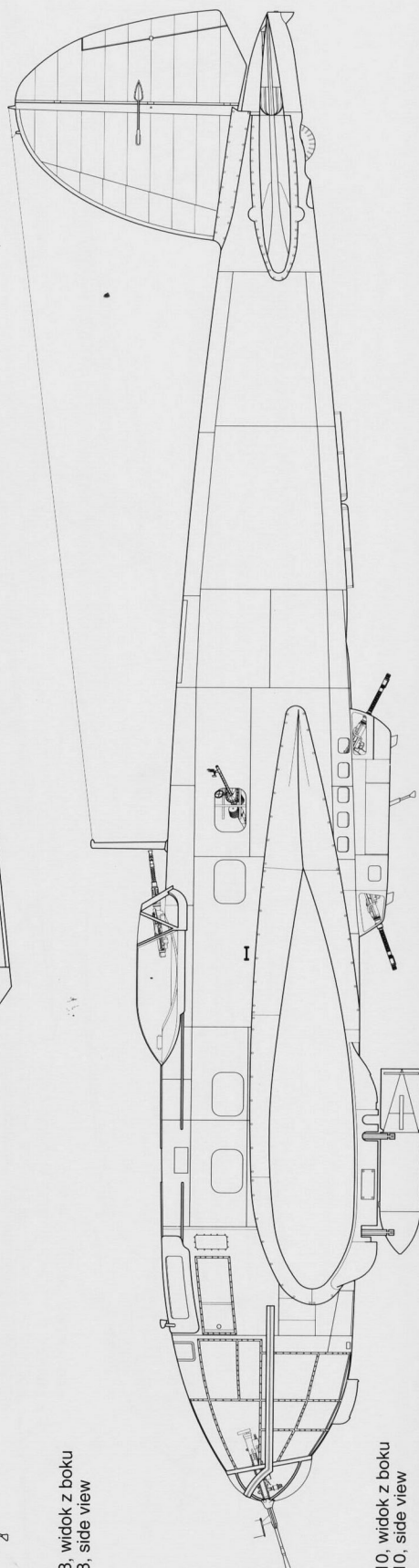
0 0.5 1 2 3
Skala/scale 1/72



- Wczesny He 111 H-10, widok z boku
- Early series He 111 H-10, side view



- He 111 H-8, widok z boku
- He 111 H-8, side view



- He 111 H-8, widok z boku
- He 111 H-8, side view

- He 111 H-10, widok z boku
- He 111 H-10, side view



A B C D

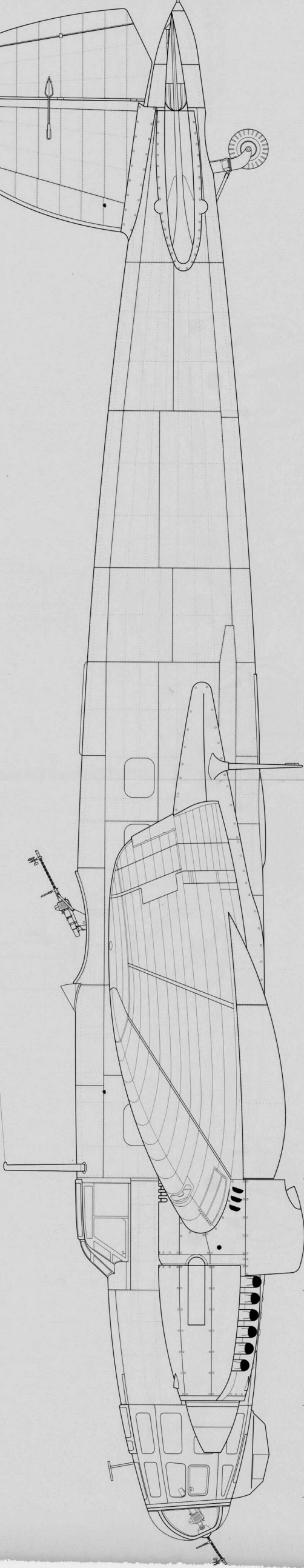
E F

G

H

J

K



- He 111 B-2, widok z boku
- He 111 B-2, side view

A B C D

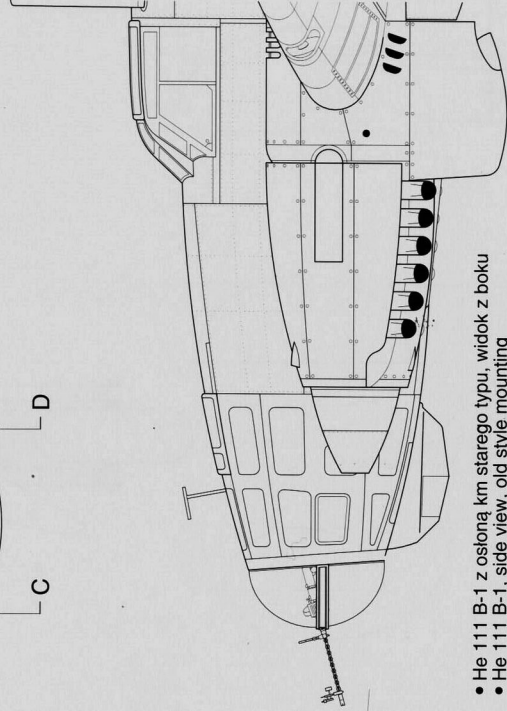
E F

G

H

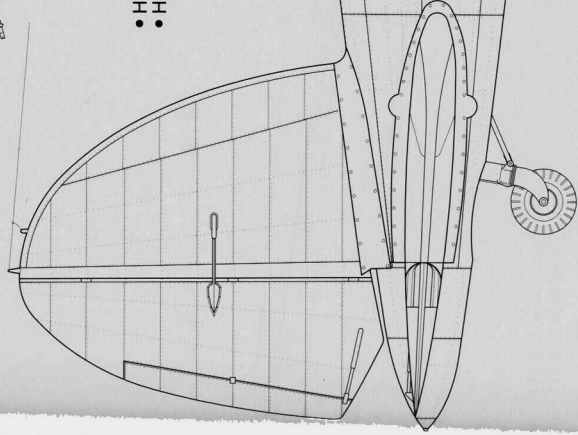
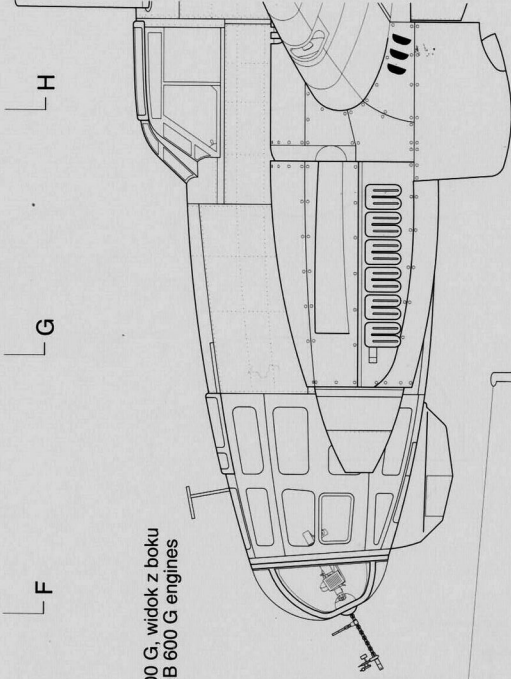
J

K

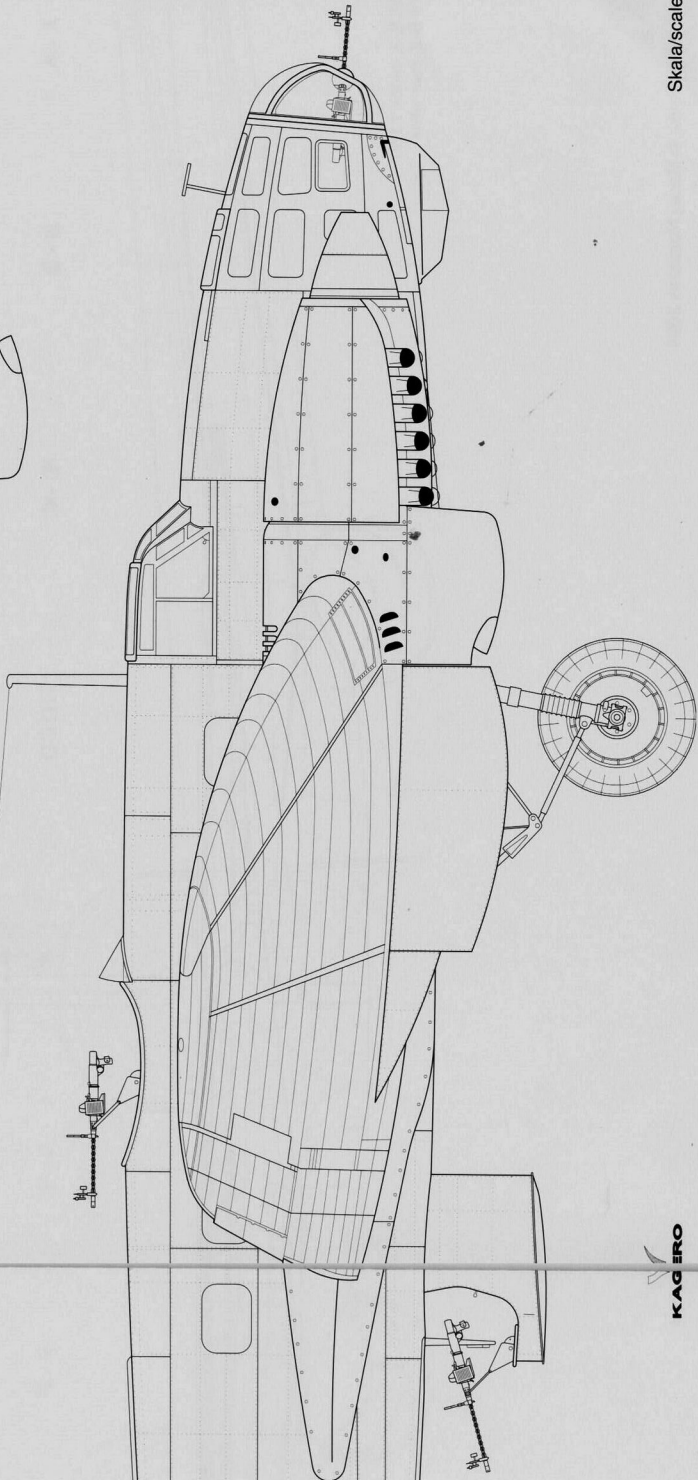


- He 111 B-1 z osłoną km starego typu, widok z boku
- He 111 B-1, side view, old style mounting

- He 111 B-2 - późny z silnikami DB 600 G, widok z boku
- He 111 B-2 - late series, side view, DB 600 G engines

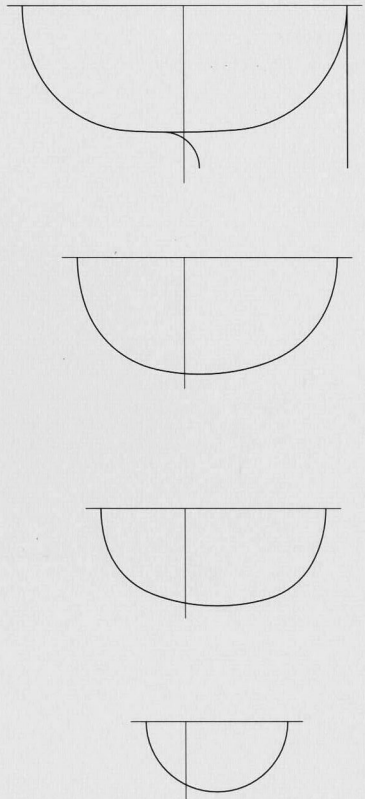
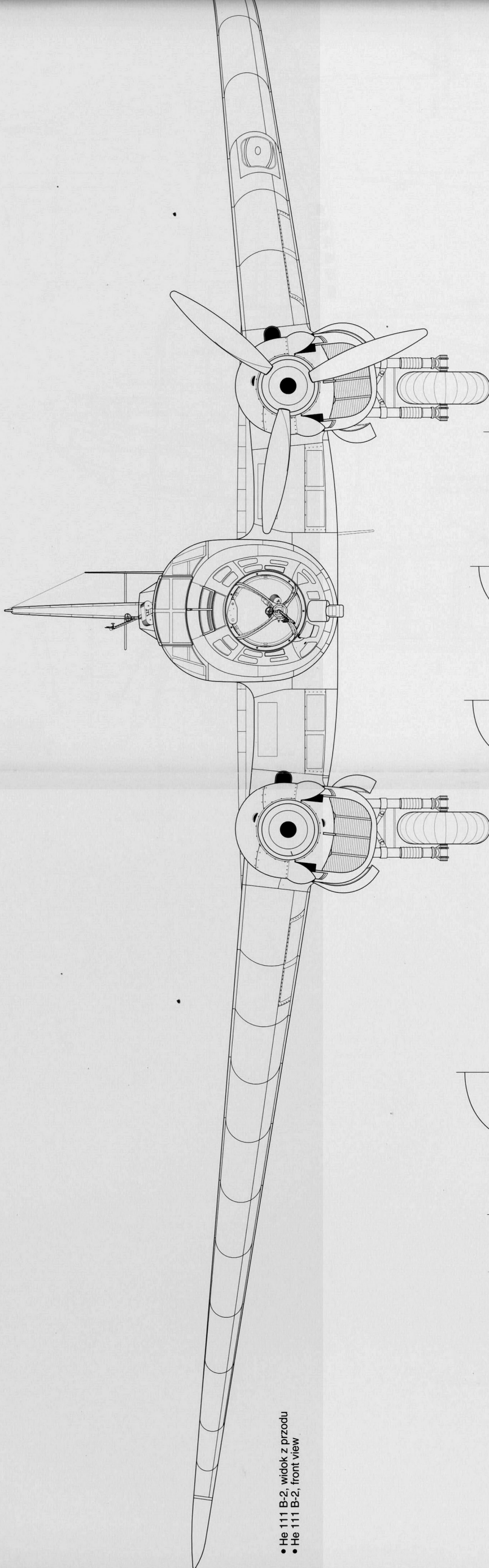


- He 111 B-2, widok z boku
- He 111 B-2, side view





• He 111 B-2, widok z przodu
• He 111 B-2, front view



A - A

B - B

C - C

D - D

F - F

F - F

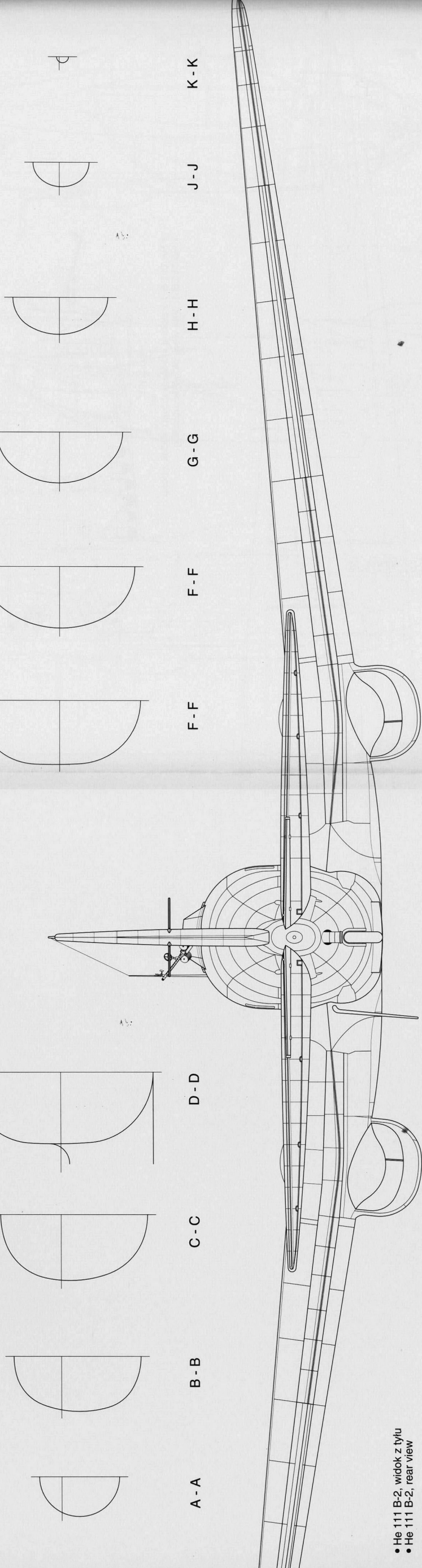
G - G

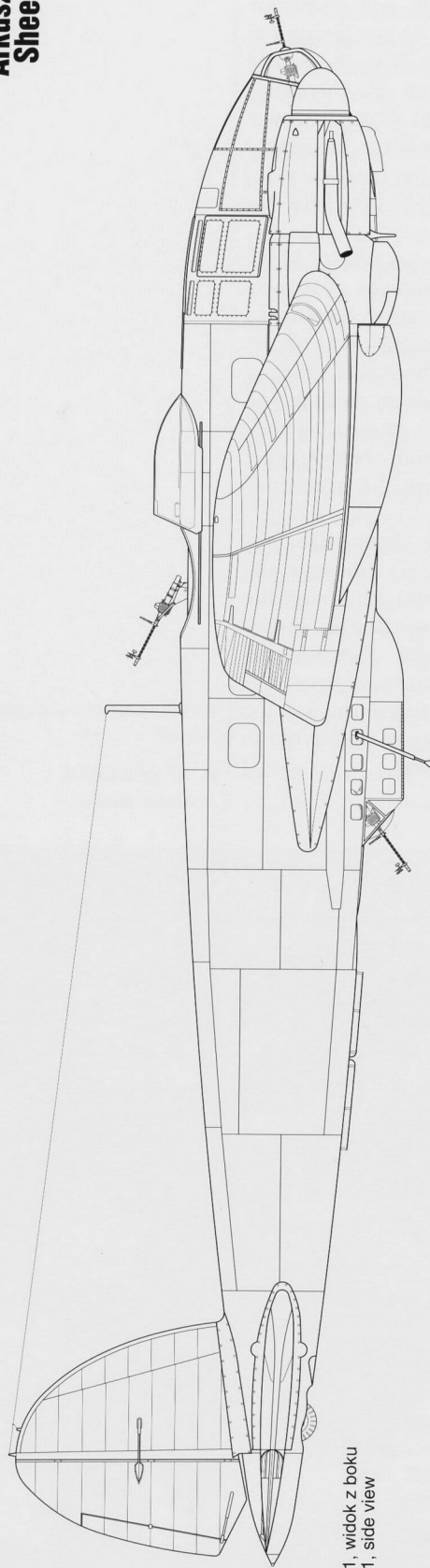
H - H

J - J

K - K

• He 111 B-2, widok z tyłu
• He 111 B-2, rear view





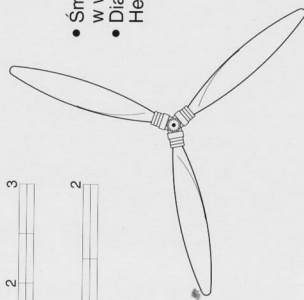
- He 111 H-1, widok z boku
- He 111 H-1, side view



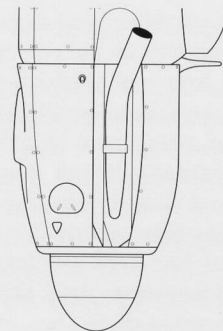
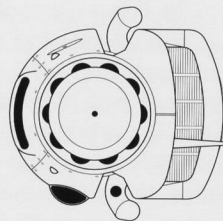
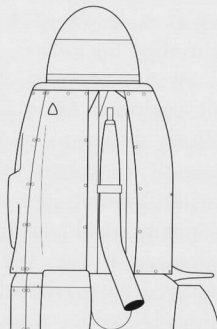
Skala/scale 1/72



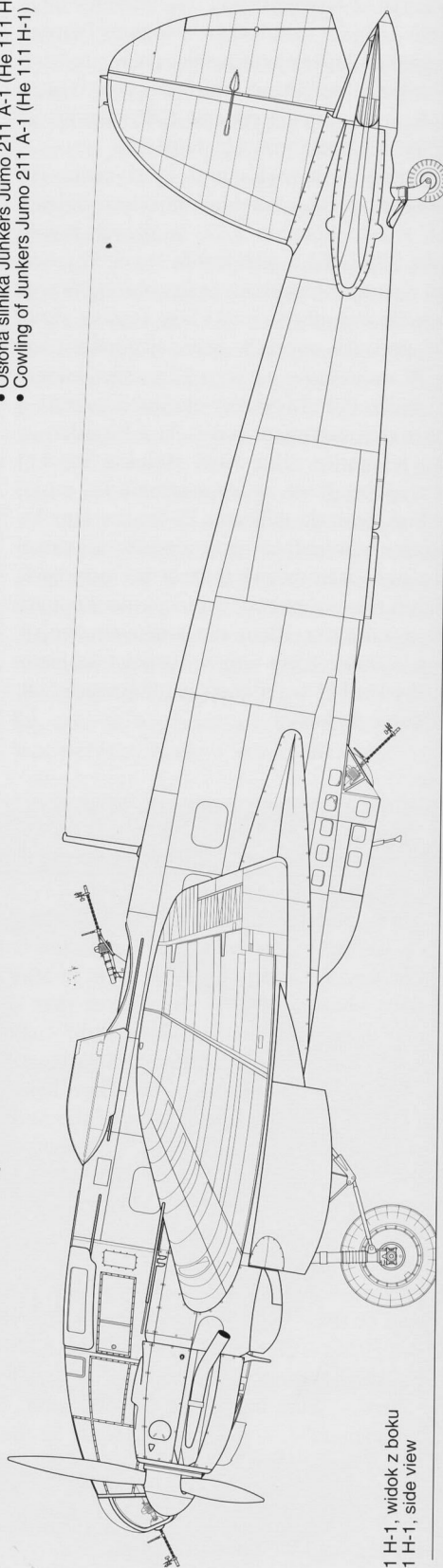
Skala/scale 1/48



- Śmigło VDM o średnicy 3,5m stosowane w wersjach He 111 H-1 - H-5 i początkowo w H-6
- Dia. 3,5-m VDM propeller used on versions He 111 H-1 through H-5 and initial batches of H-6

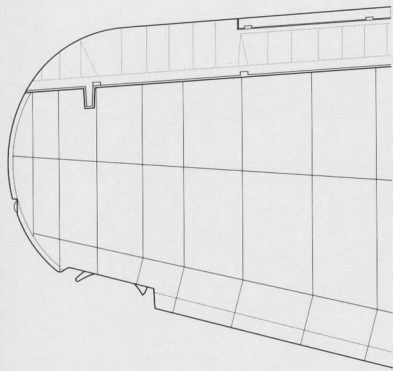
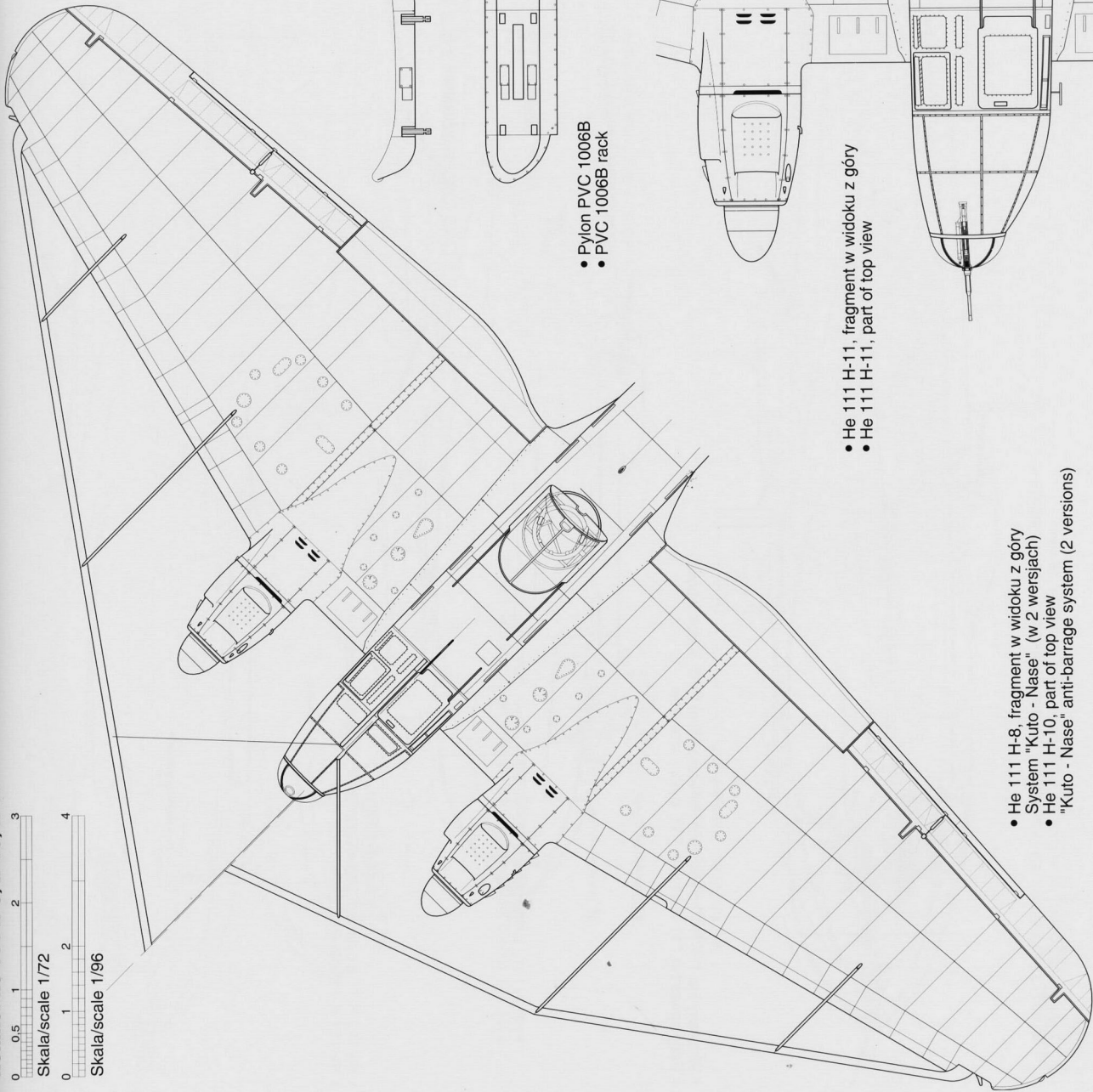


- Osłona silnika Junkers Jumo 211 A-1 (He 111 H-1)
- Cowling of Junkers Jumo 211 A-1 (He 111 H-1)

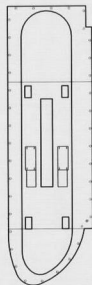
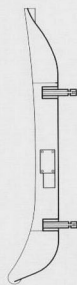


- He 111 H-1, widok z boku
- He 111 H-1, side view

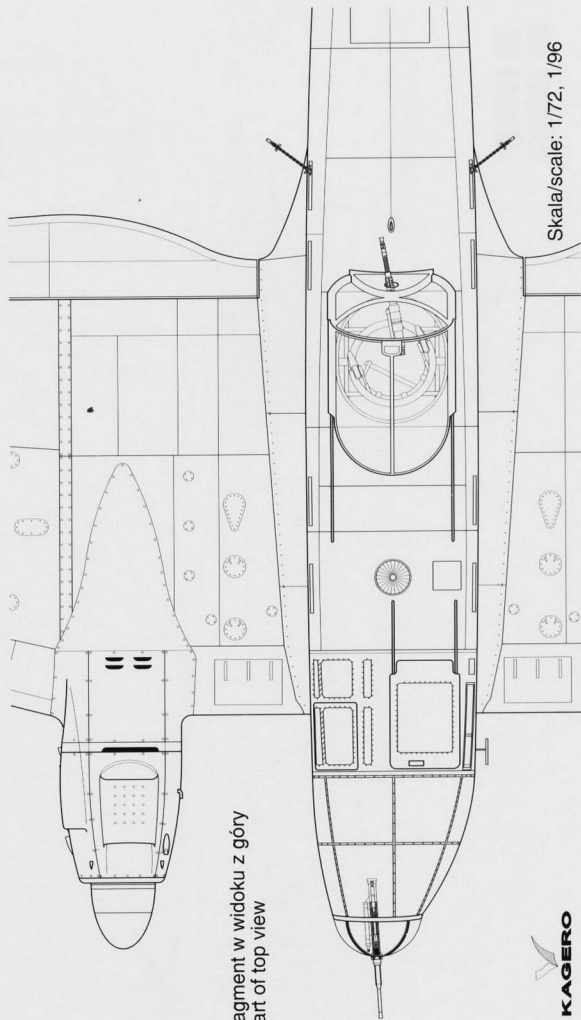
Heinkel He 111 H-8, H-10, H-11
0 0.5 1 2 3
Skala/scale 1/72
0 1 2 3 4
Skala/scale 1/96



- He 111 H-10, fragment końcówki skrzydła System "Kuto - Nase" instalowany w końcówce skrzydeł
- He 111 H-10, wing tip "Kuto - Nase" anti-barrage system installed at wing root

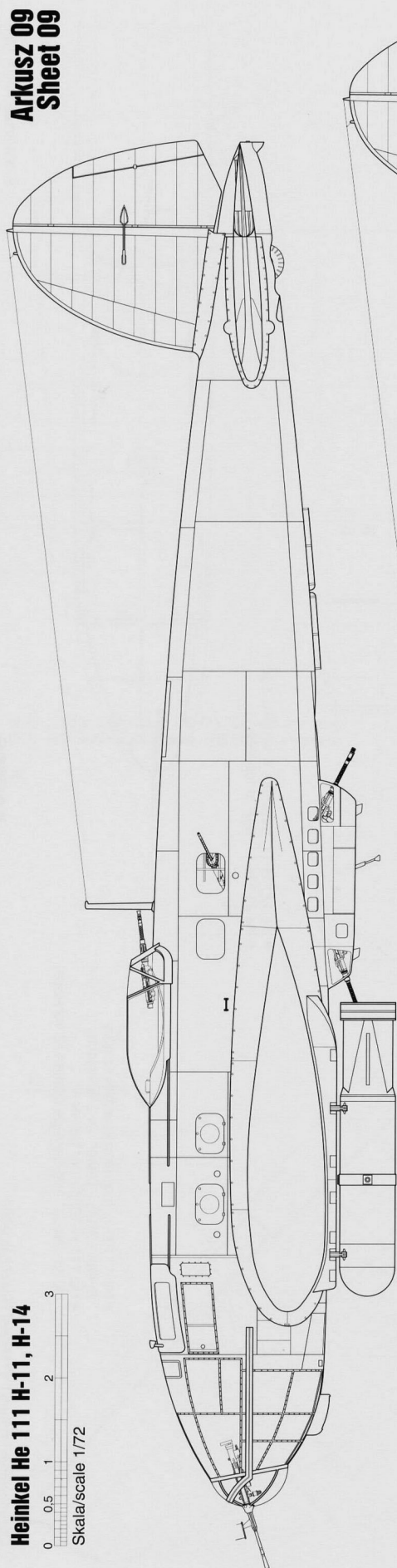


- Pylon PVC 1006B
- PVC 1006B rack

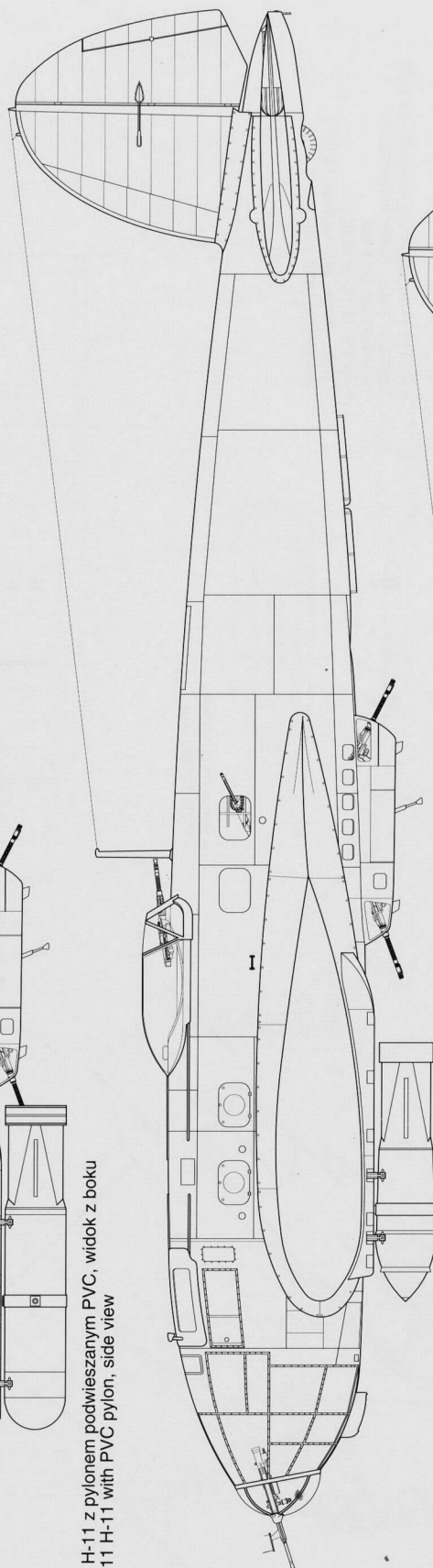


- He 111 H-11, fragment w widoku z góry
- He 111 H-11, part of top view

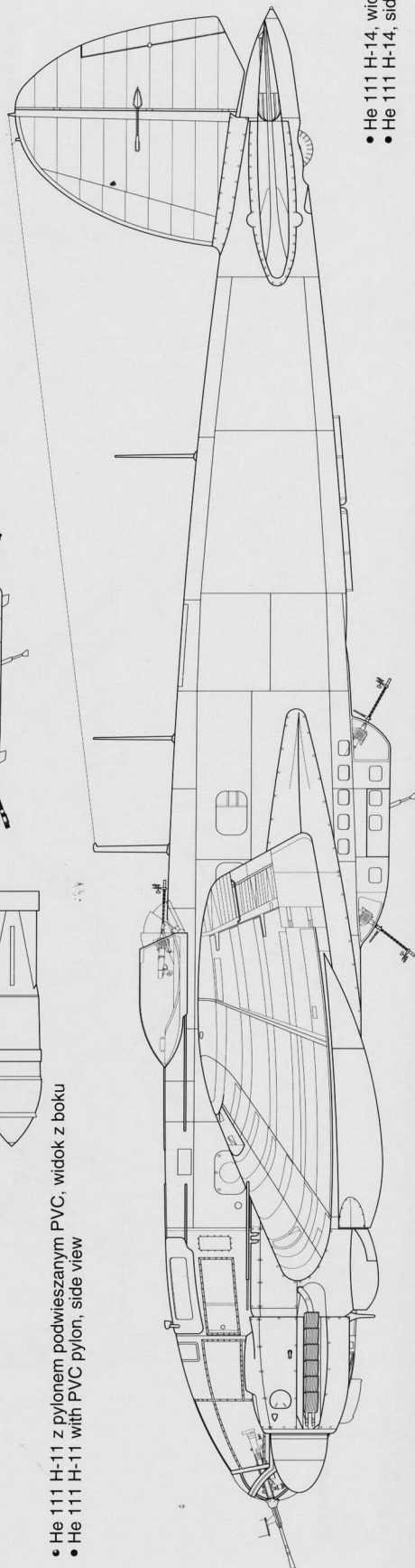
- He 111 H-8, fragment w widoku z góry System "Kuto - Nase" (w 2 wersjach)
- He 111 H-10, part of top view "Kuto - Nase" anti-barrage system (2 versions)



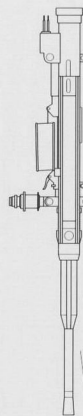
- Wczesny He 111 H-11 z pylonem podwieszanym PVC, widok z boku
- Early series He 111 H-11 with PVC pylon, side view



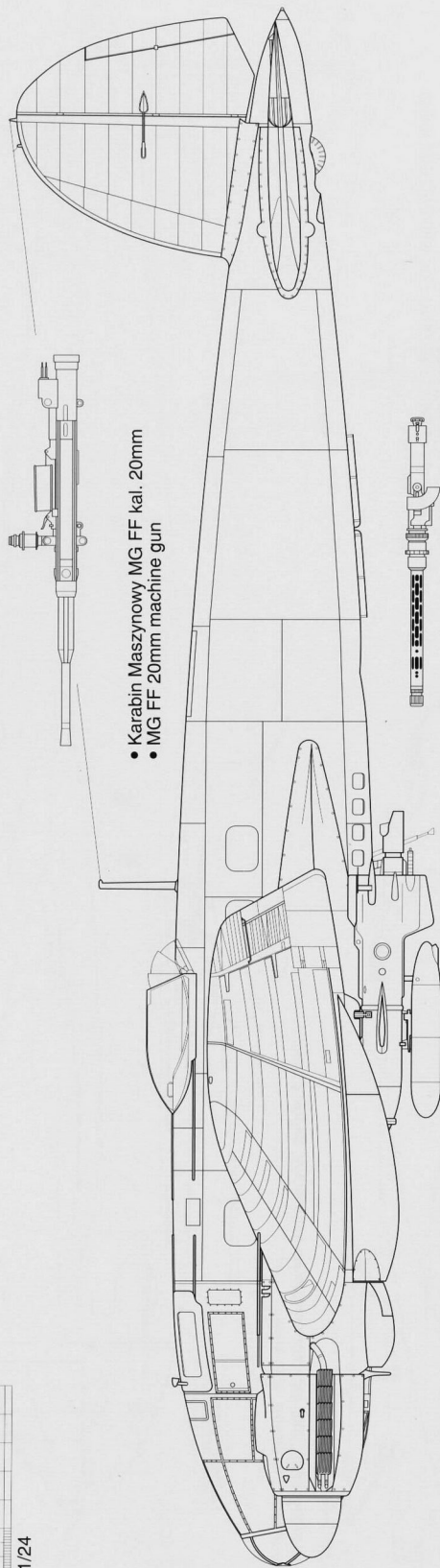
- He 111 H-11 z pylonem podwieszanym PVC, widok z boku
- He 111 H-11 with PVC pylon, side view



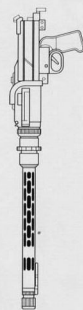
- He 111 H-14, widok z boku
- He 111 H-14, side view



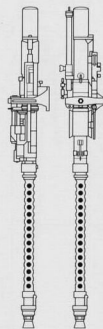
- Karabin Maszynowy MG FF kal. 20mm
- MG FF 20mm machine gun



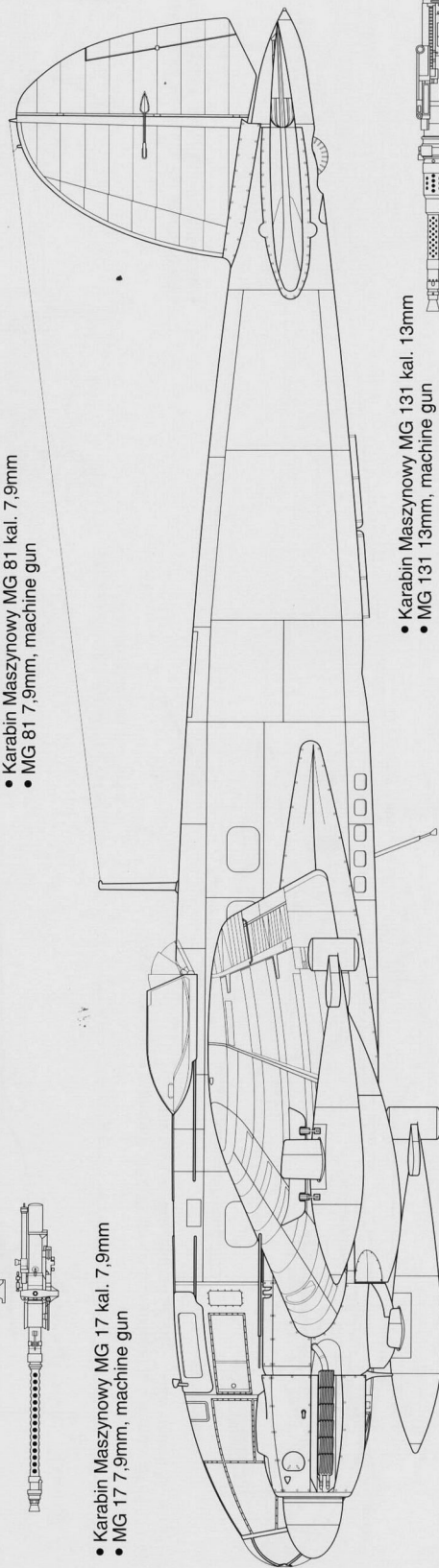
- He 111 H-12 z kierowaną bombą latającą Hs 293, widok z boku
- He 111 H-12 with Hs 293 guided flying bomb, side view



- Karabin Maszynowy MG 81 kal. 7.9mm
- MG 81 7.9mm, machine gun



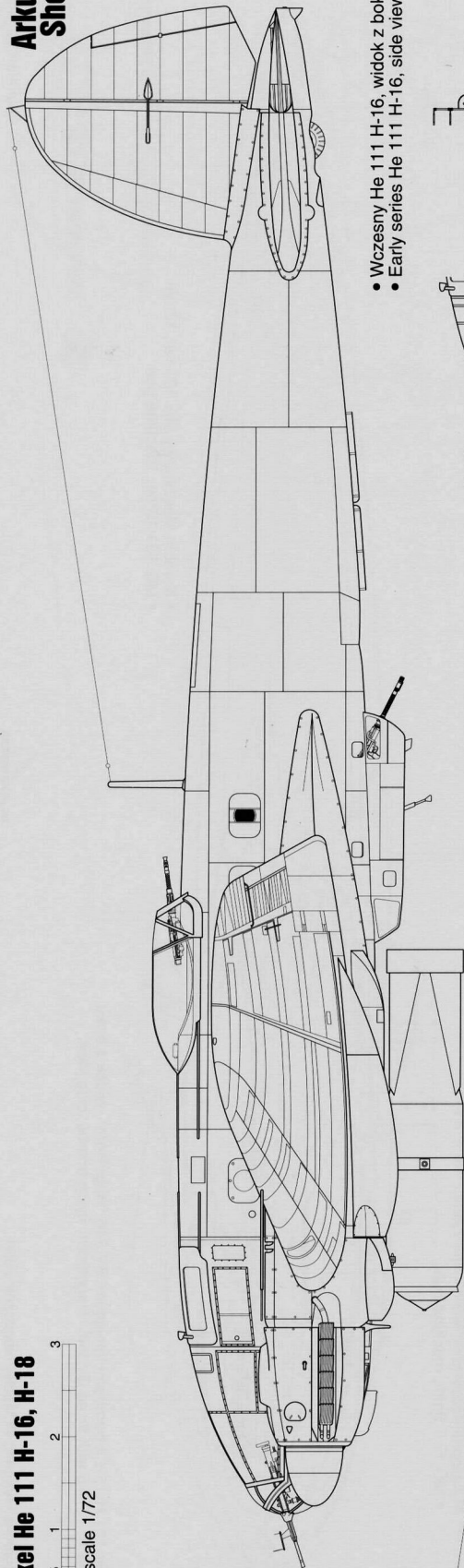
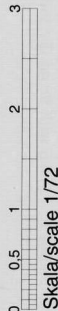
- Karabin Maszynowy MG 17 kal. 7.9mm
- MG 17 7.9mm, machine gun



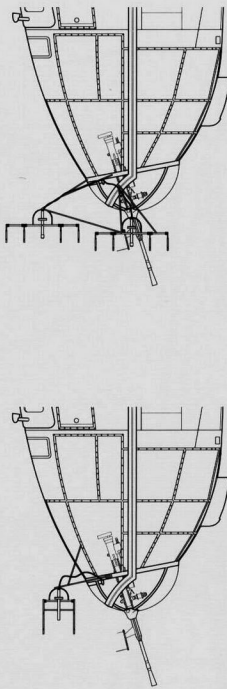
- He 111 H-15 z 3 bombami latającymi BV 246 "Hagelkorn", widok z boku
- He 111 H-15 with three BV 246 "Hagelkorn" flying bombs, side view

- Karabin Maszynowy MG 131 kal. 13mm
- MG 131 13mm, machine gun

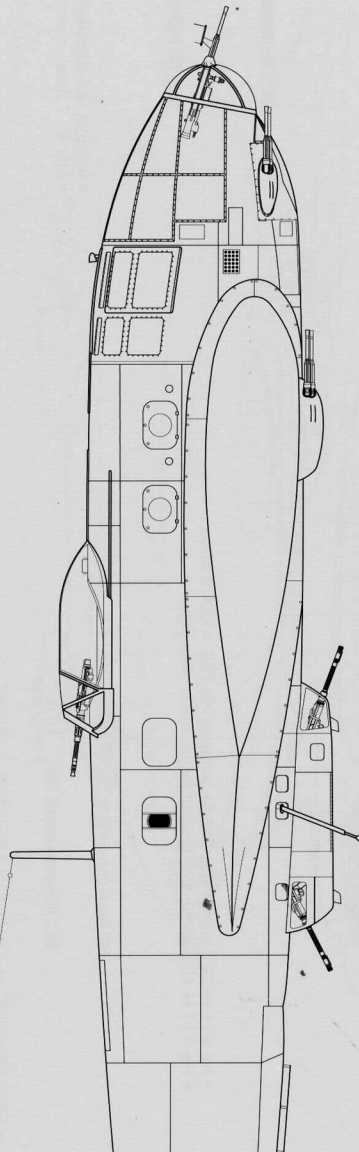




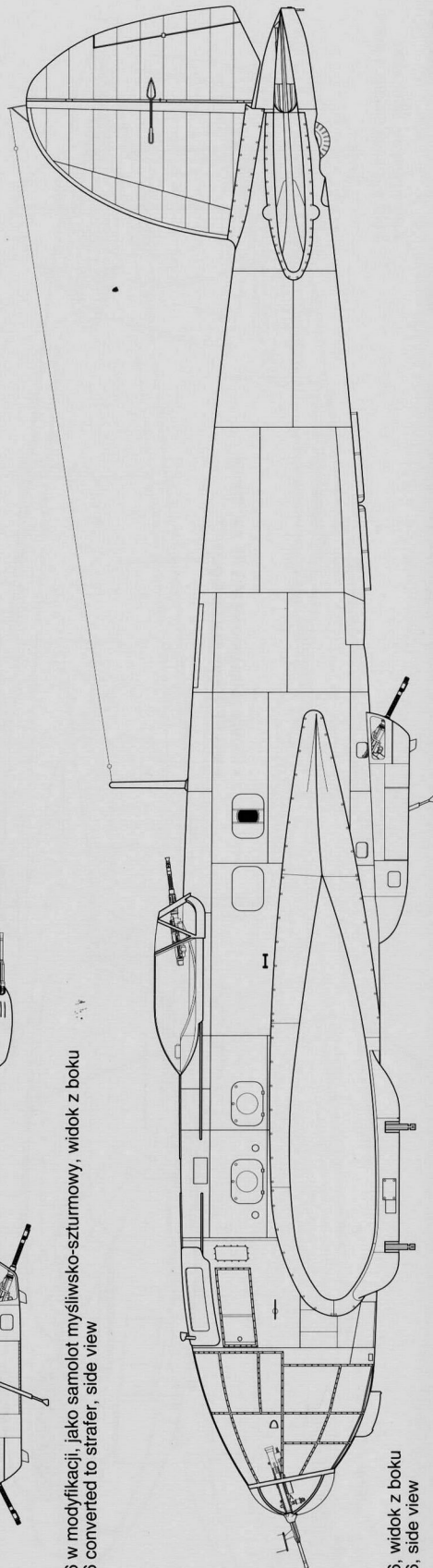
- Wczesny He 111 H-16, widok z boku
- Early series He 111 H-16, side view



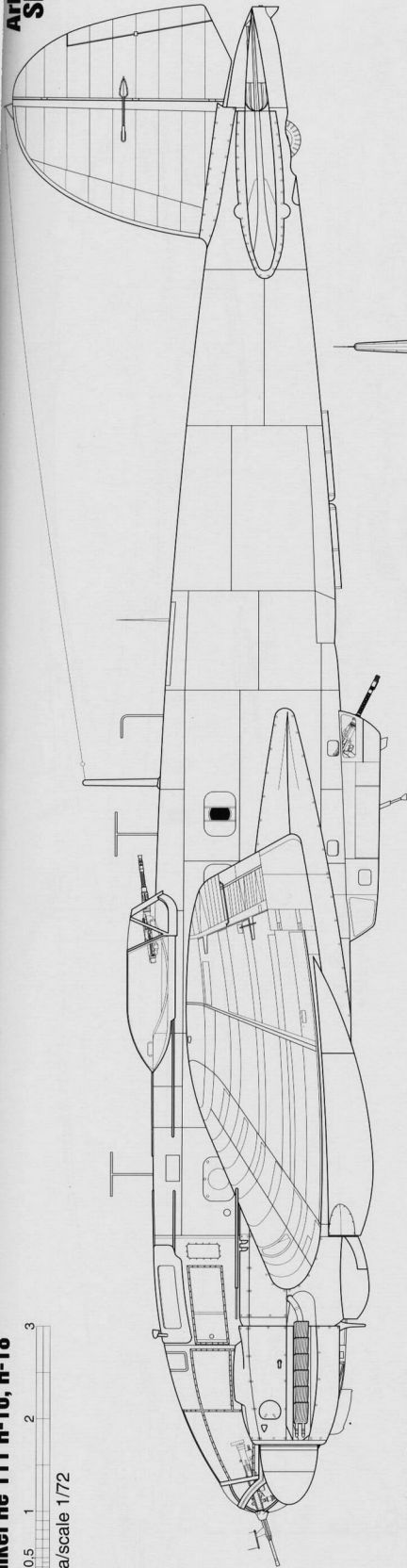
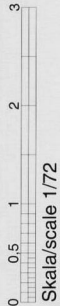
- He 111 H-18, dwa sposoby montowania radaru FuG 200, fragment w widoku z boku
- Two variants of He 111 H-18 version with FuG 200 radar, part of side view



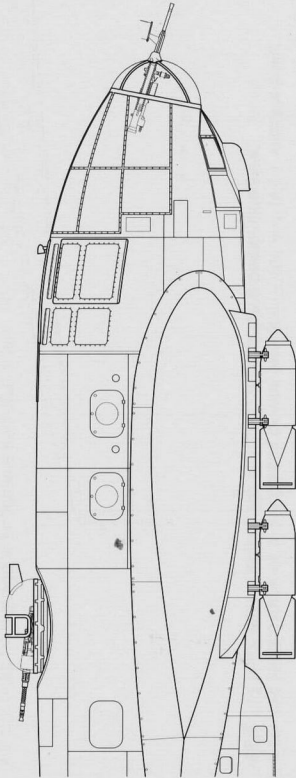
- He 111 H-16 w modyfikacji, jako samolot myśliwsko-szturmowy, widok z boku
- He 111 H-16 converted to strafe, side view



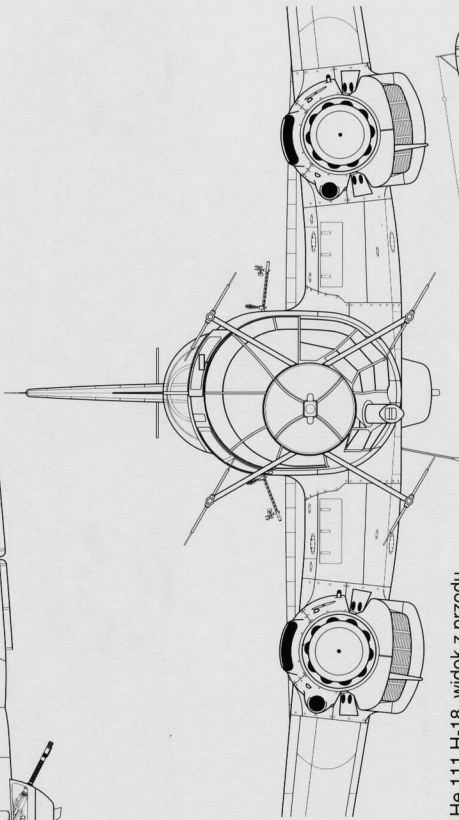
- He 111 H-16, widok z boku
- He 111 H-16, side view



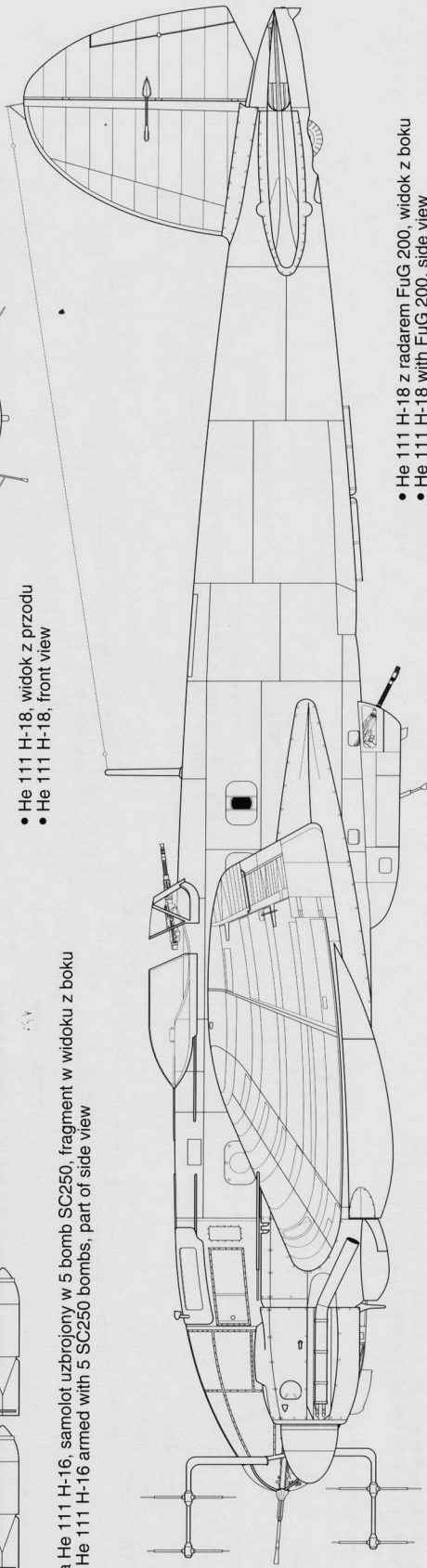
- He 111 H-16/R3, widok z boku
- He 111 H-16/R3, side view



- Późna seria He 111 H-16, samolot uzbrojony w 5 bomb SC250, fragment w widoku z boku
- Late series He 111 H-16 armed with 5 SC250 bombs, part of side view

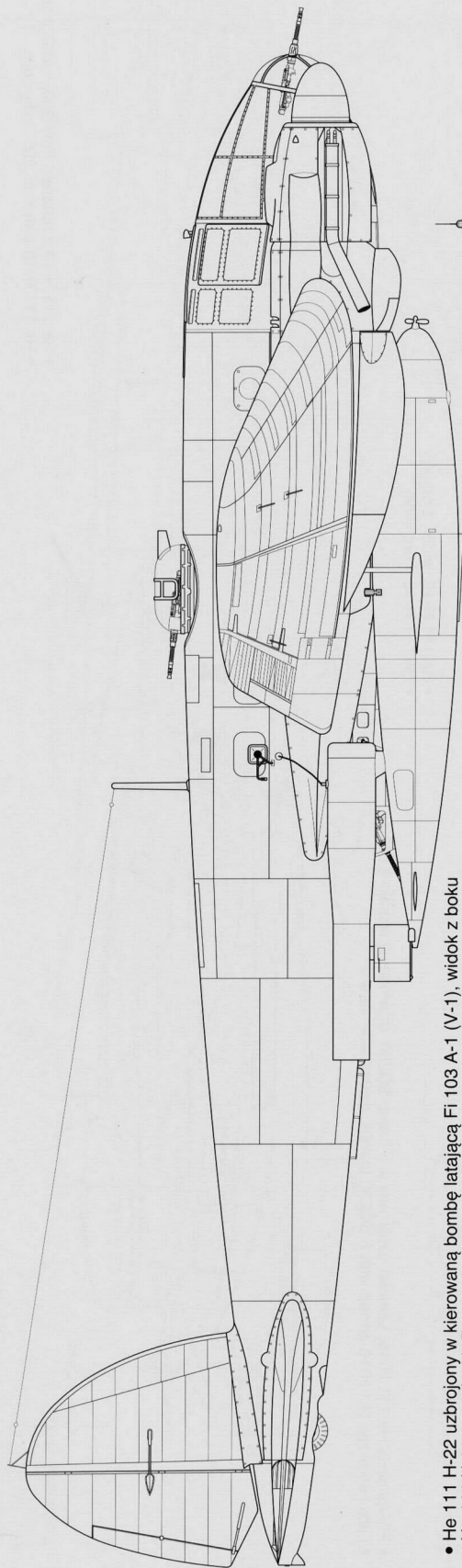


- He 111 H-18, widok z przodu
- He 111 H-18, front view

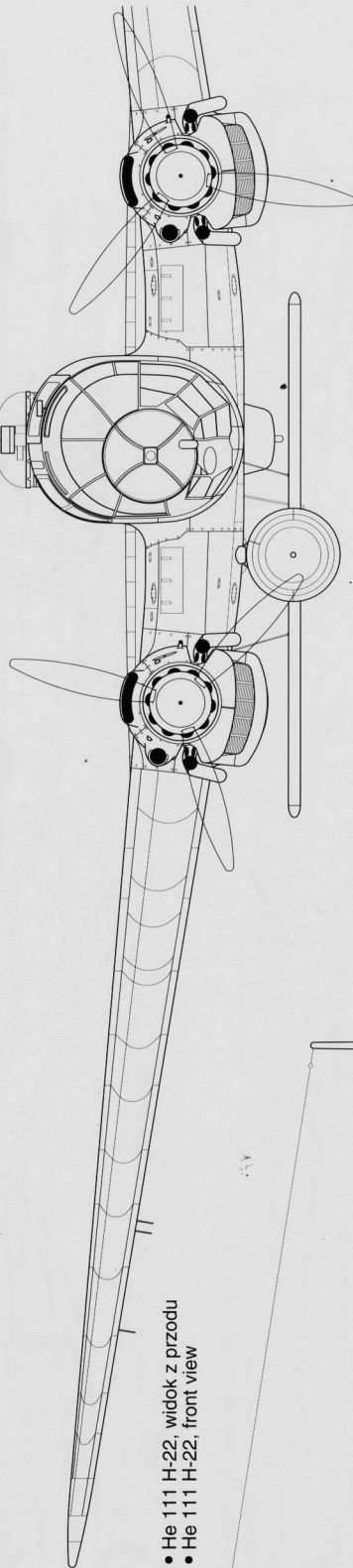


- He 111 H-18 z radarem FuG 200, widok z boku
- He 111 H-18 with FuG 200, side view

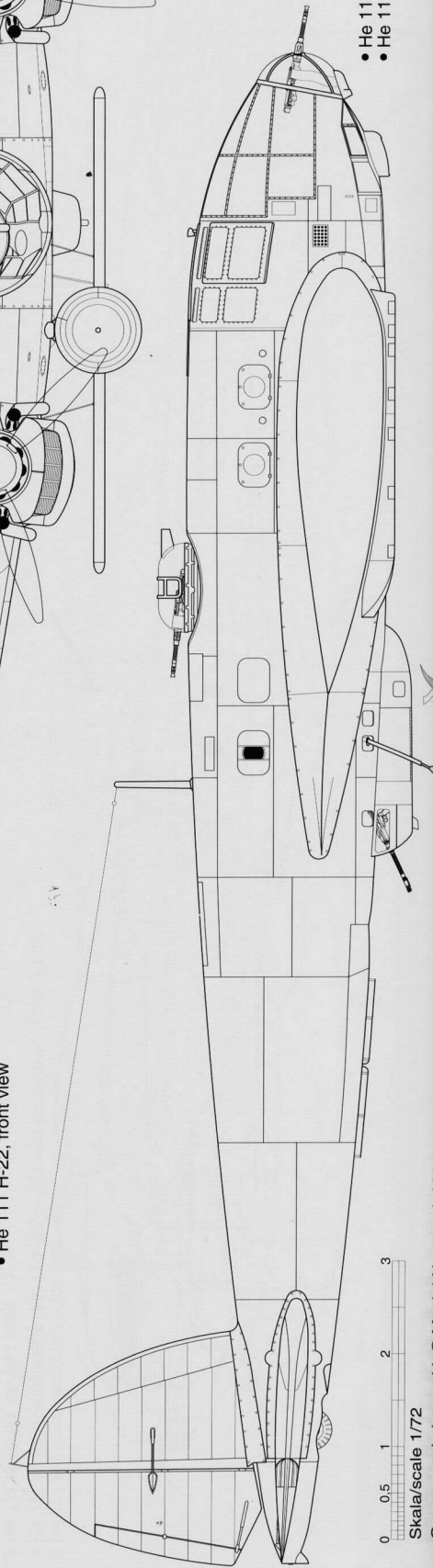




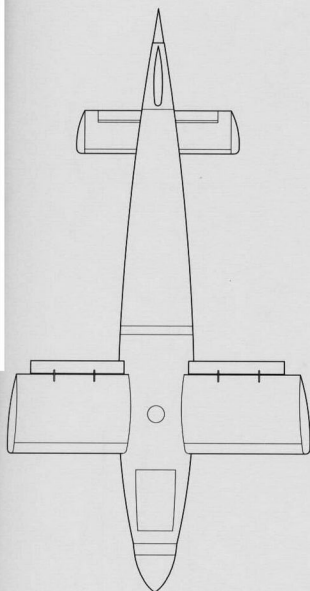
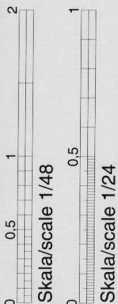
- He 111 H-22 uzbrojony w kierowaną bombę latającą Fi 103 A-1 (V-1), widok z boku
- He 111 H-22 armed with Fi 103 A-1 (V-1) guided flying bomb, side view



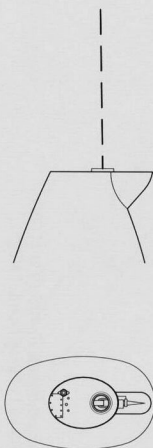
- He 111 H-22, widok z przodu
- He 111 H-22, front view



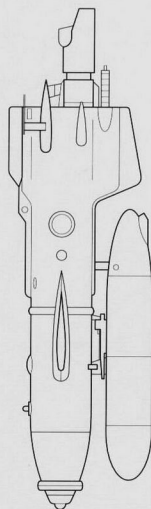
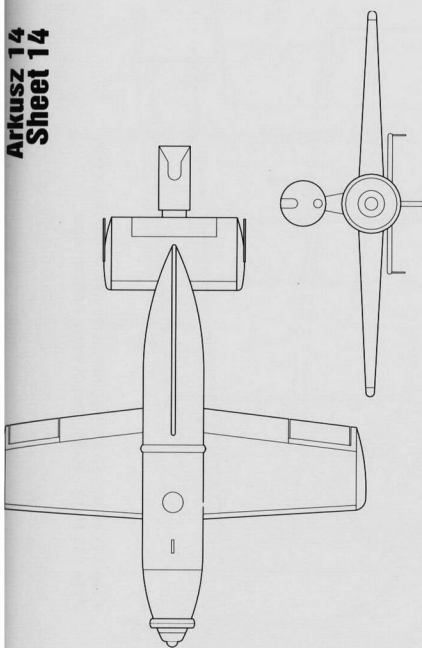
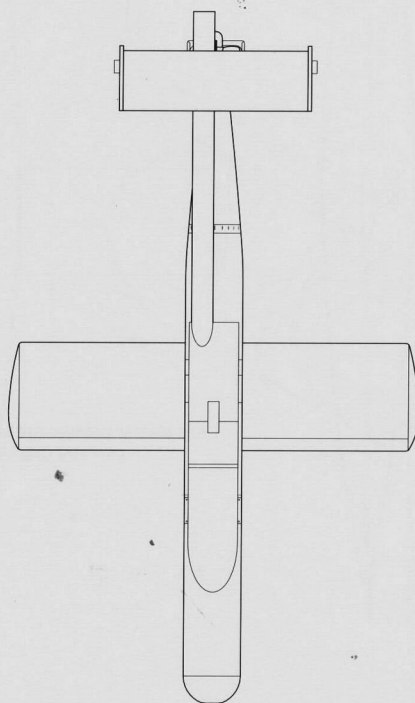
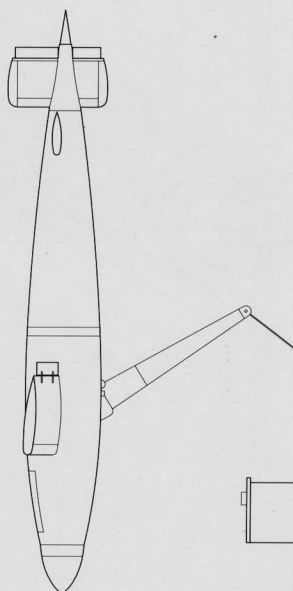
- He 111 H-21, widok z boku
- He 111 H-21, side view



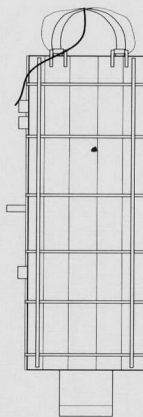
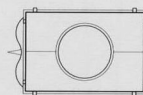
- Bomba latająca Blohm und Voss BV 143 A (1/48)
- Blohm und Voss BV 143 A, flying bomb (1/48)



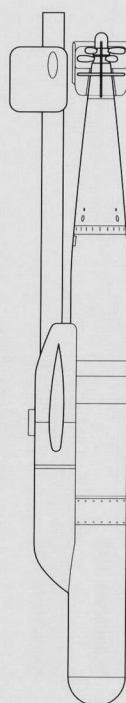
- Detal haka holującego w końcówce kadłuba (1/24)
- Detal haka holującego w końcówce kadłuba (1/24)



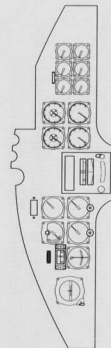
- Bomba kierowana Hs 293 (1/48)
- Hs 293 flying bomb (1/48)



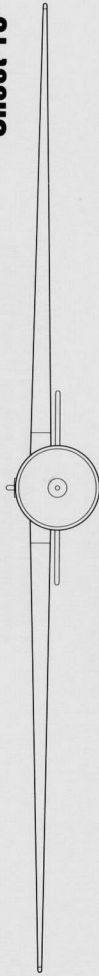
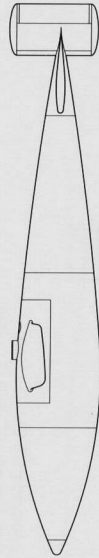
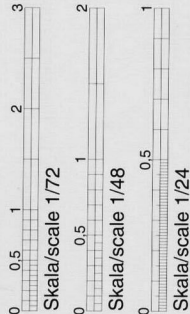
- Zasobnik transportowy, podczepiany na zewnętrznych pylonach samolotu (1/48)
- Cargo pod for attachment to outer bomb racks (1/48)



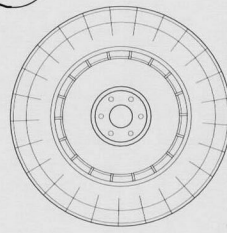
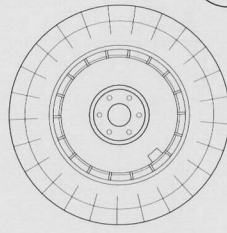
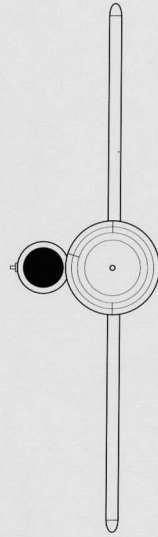
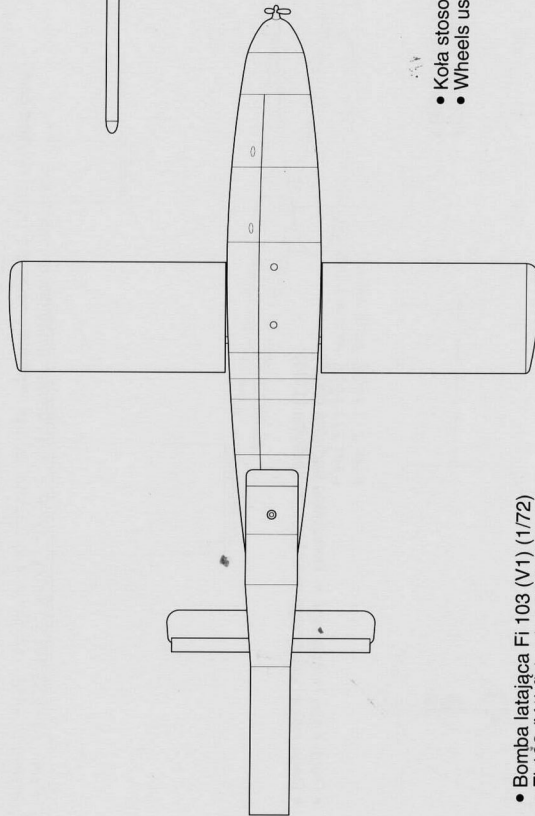
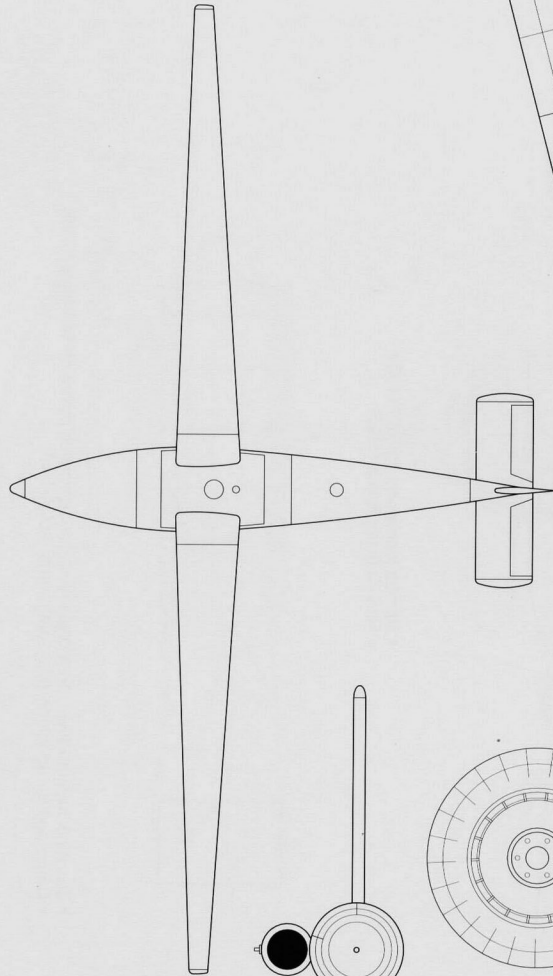
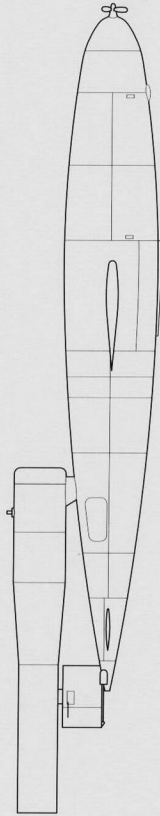
- Blohm und Voss L10 "Friedensengel" z torpedą LT 950 D (1/48)
- Blohm und Voss L10 "Friedensengel" with torpedo LT 950 D (1/48)



- Tablica przyrządów wersji od P do H (1/24)
- Instrument panel on versions P and H (1/24)

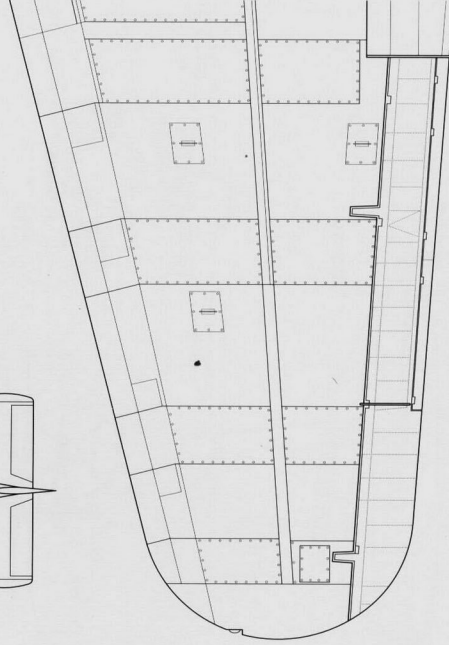
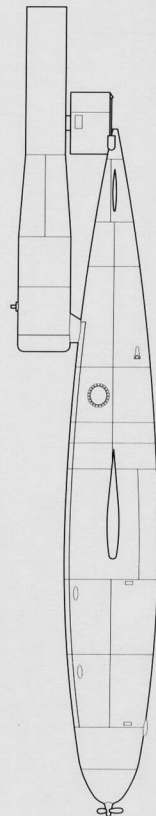


- Bomba latająca Blohm und Voss BV 226 "Hagelkorn" (1/48)
- Blohm und Voss BV 226 "Hagelkorn" flying bomb (1/48)



- Koła stosowane w He 111 (1/24)
- Wheels used on He 111 (1/24)

- Bomba latająca Fi 103 (V1) (1/72)
- Fi 103 (V1) flying bomb (1/72)



- He 111 H-16 - H-23, fragment skrzydła w widoku z dołu
- He 111 H-16 - H-23, part of wing, bottom view

Heinkel He 111 H-1, H-2

0 0,5 1 2 3

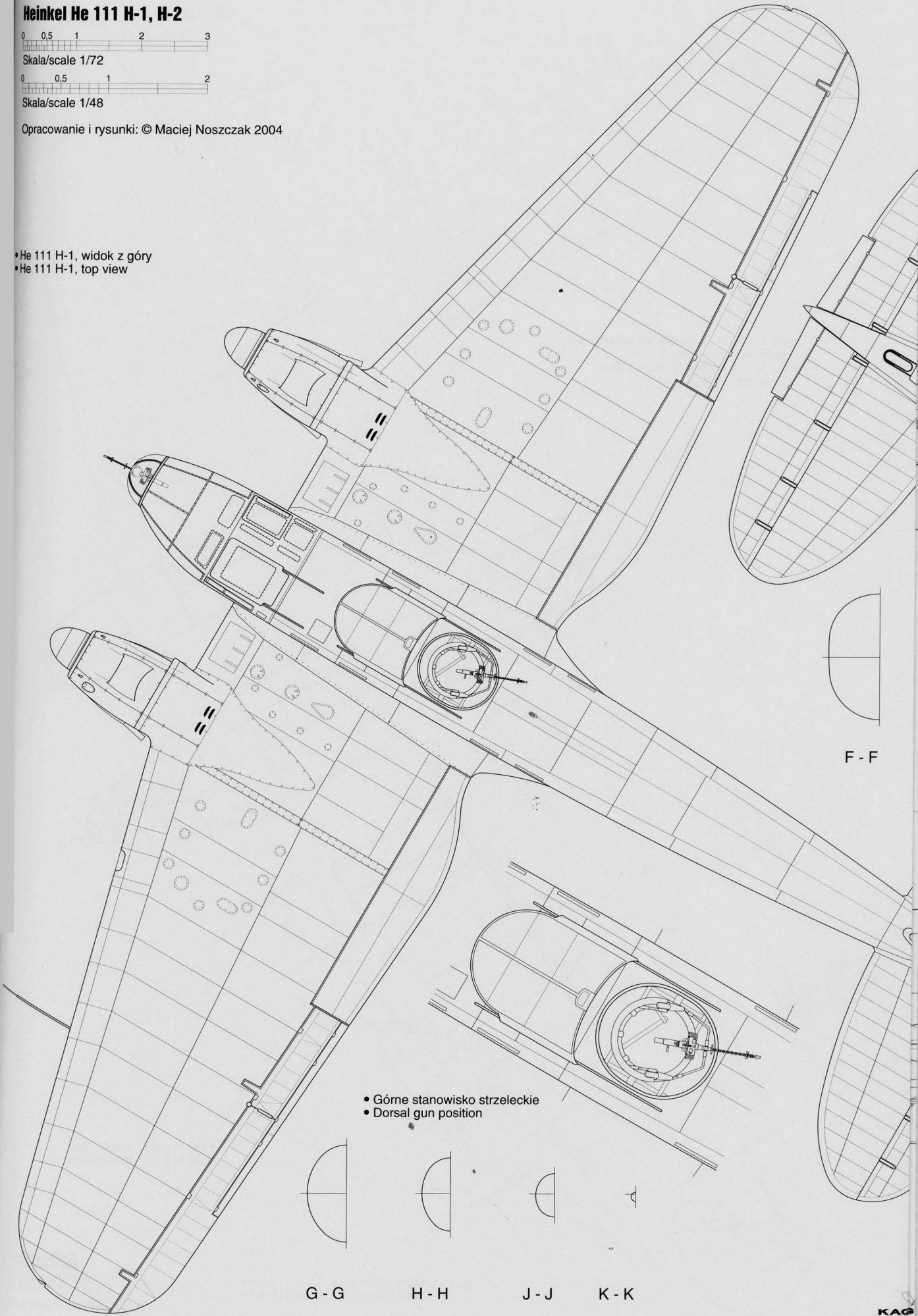
Skala/scale 1/72

0 0,5 1 2

Skala/scale 1/48

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2004

- He 111 H-1, widok z góry
- He 111 H-1, top view



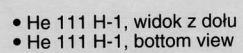
- Górne stanowisko strzeleckie
- Dorsal gun position

G - G

H - H

J - J

K - K



- 
- He 111 H-11, fragment w widoku z dołu
(pominięto uzbrojenie)
 - He 111 H-11, part of bottom view
(armament omitted)

- He 111 H-6, widok z dołu
- He 111 H-6, bottom view

Heinkel He 111 H-6, H-11, H-22

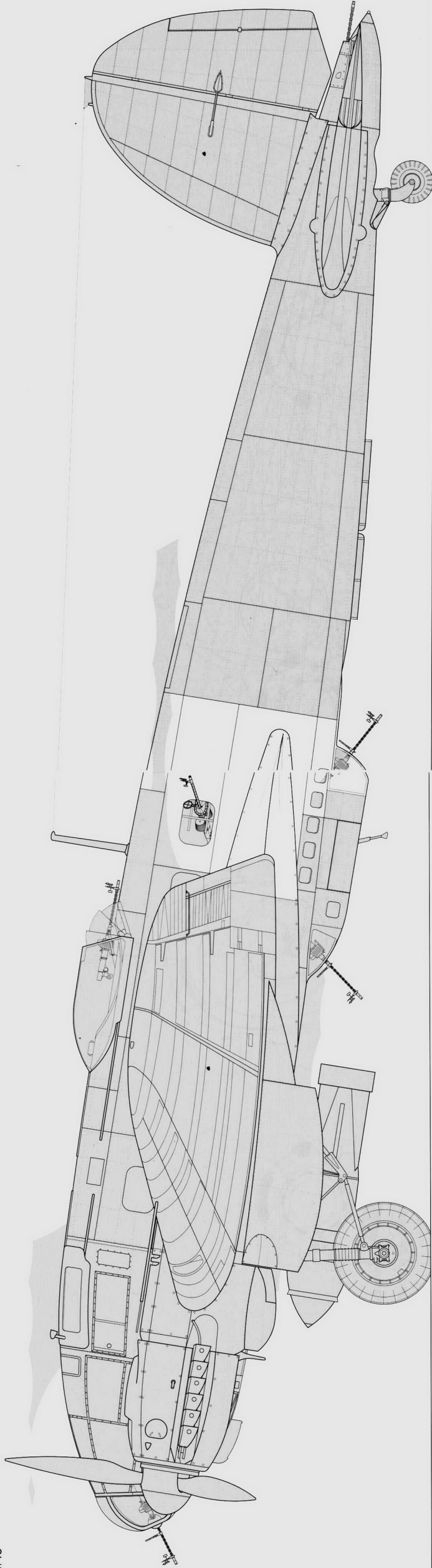
0 0,5 1 2 3

Skala/scale 1/72

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2004

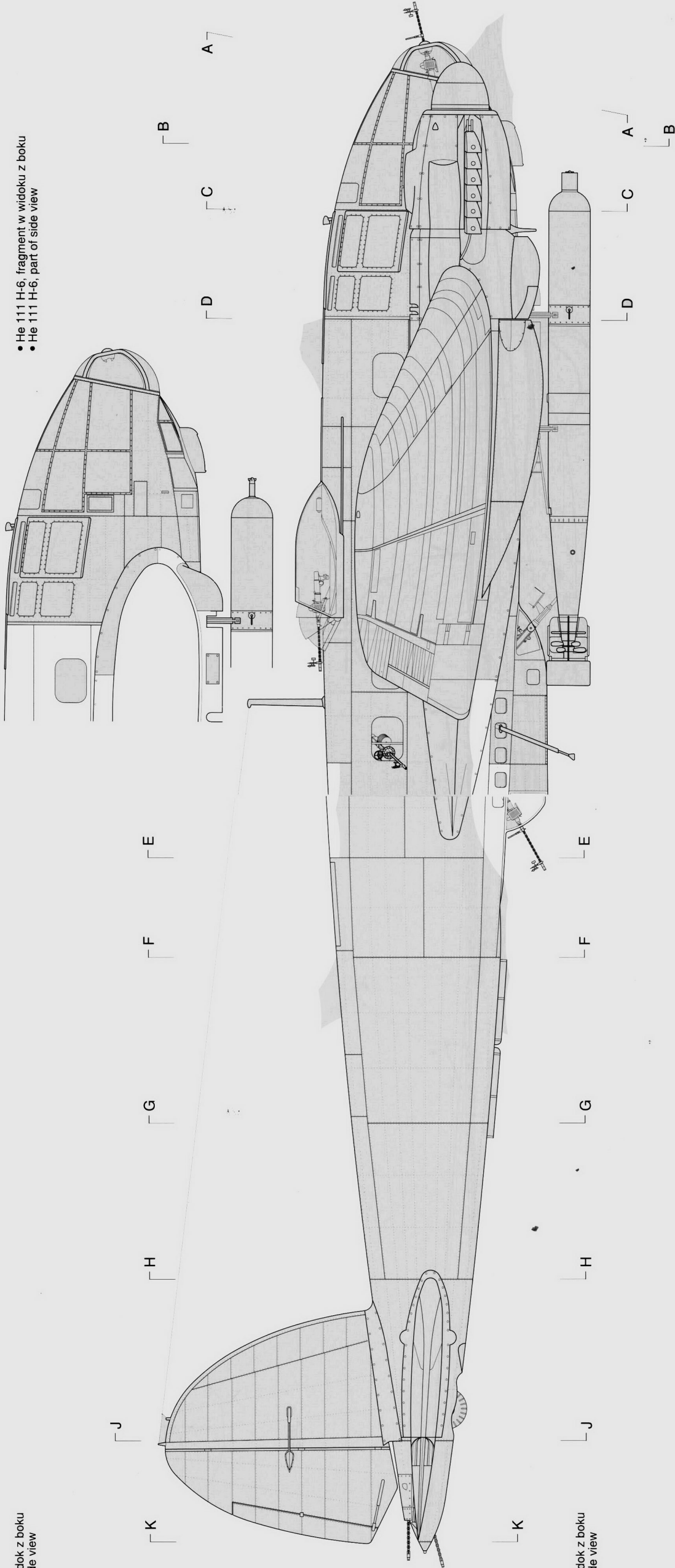
- He 111 H-6, widok z góry
- He 111 H-6, top view

- He 111 H-22, fragment w widoku z góry
- He 111 H-22, part of top view

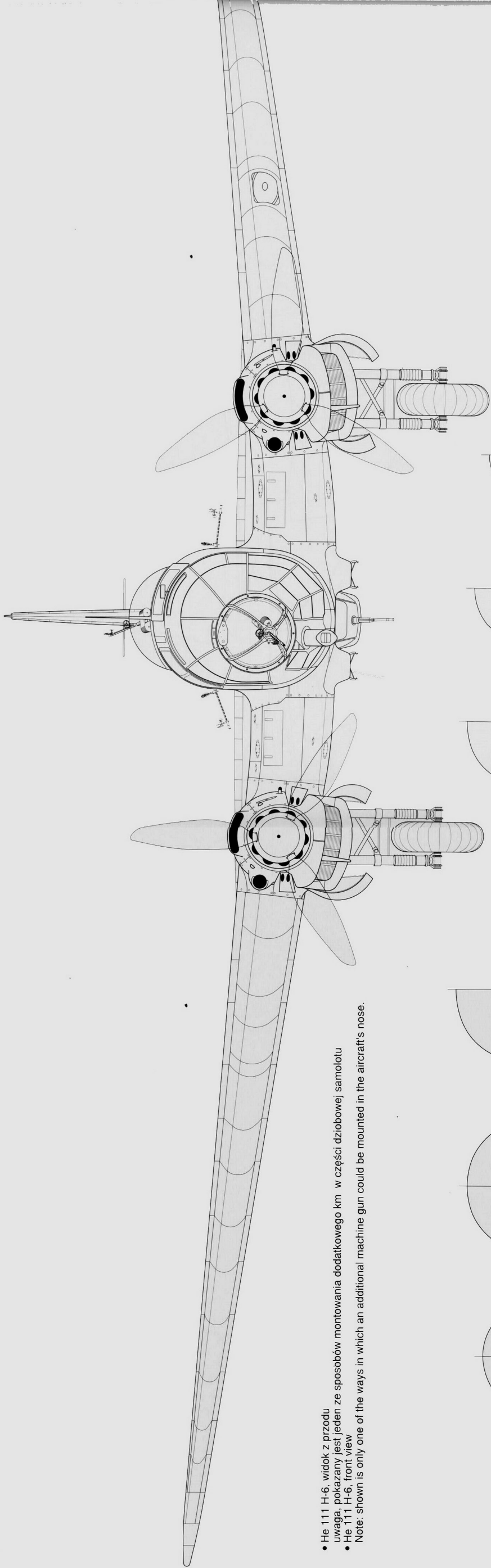


- He 111 H-6, widok z boku
- He 111 H-6, side view

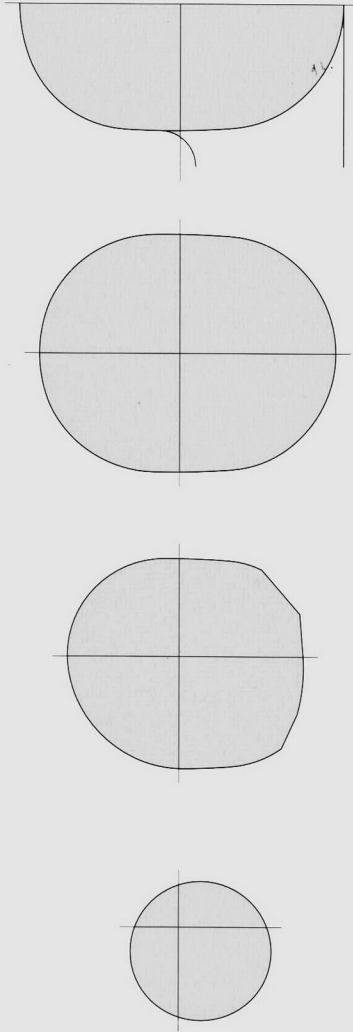
- He 111 H-6, fragment w widoku z boku
- He 111 H-6, part of side view



- He 111 H-6, widok z boku
- He 111 H-6, side view



- He 111 H-6, widok z przodu
 - uwaga, pokazany jest jeden ze sposobów montowania dodatkowego km w części dziobowej samolotu
 - He 111 H-6, front view
- Note: shown is only one of the ways in which an additional machine gun could be mounted in the aircraft's nose.



A - A

B - B

C - C

D - D

F - F

F - F

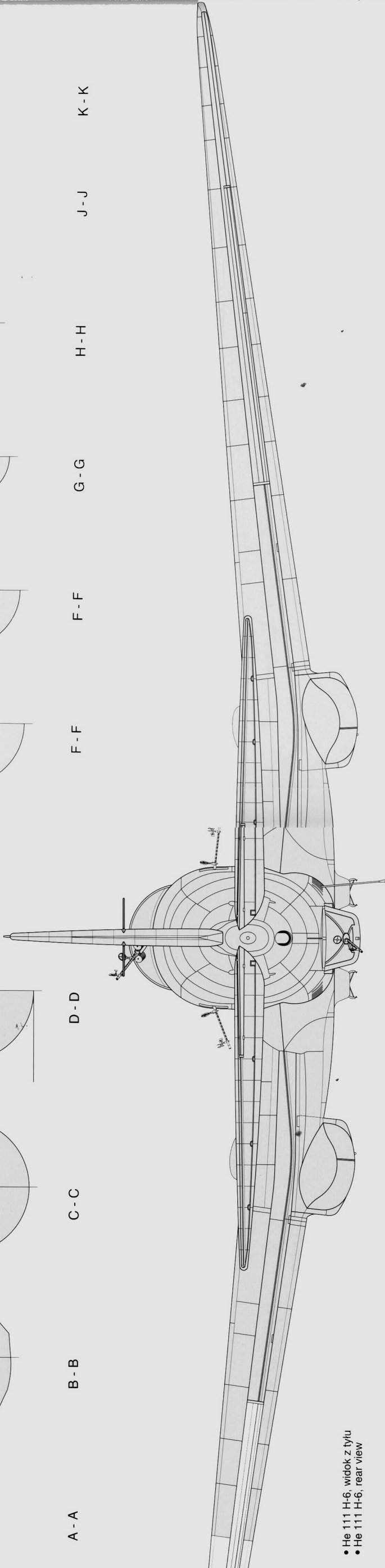
G - G

H - H

J - J

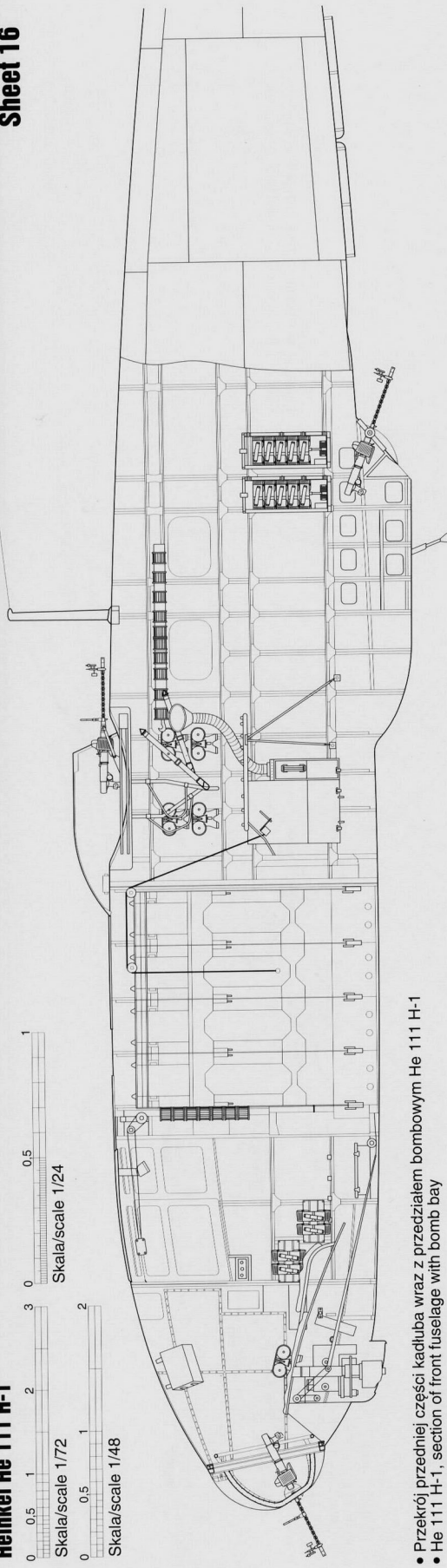
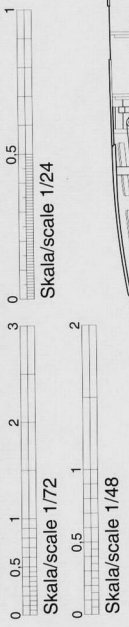
K - K

P

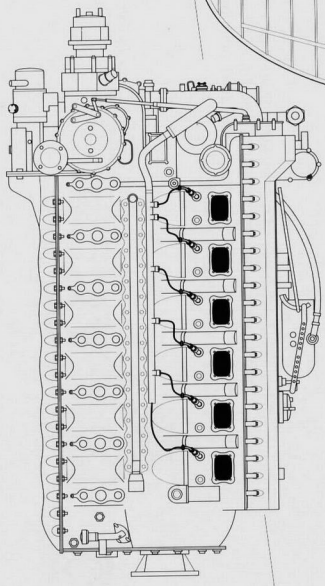


- He 111 H-6, widok z tyłu
- He 111 H-6, rear view

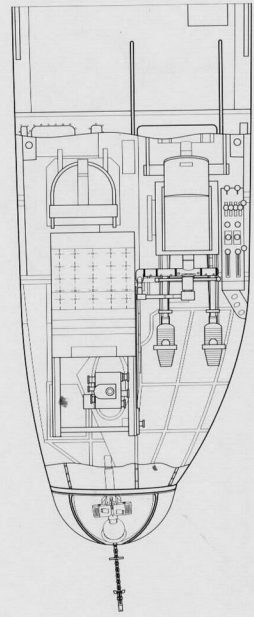
Heinkel He 111 H-1



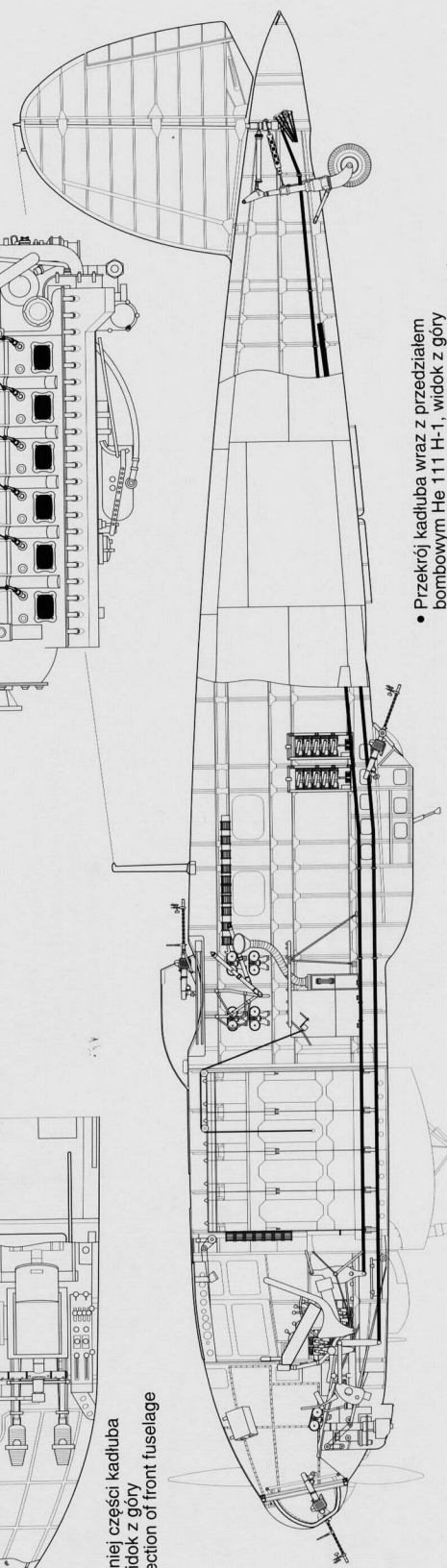
• Przekrój przedniej części kadłuba wraz z przedziałem bombowym He 111 H-1
• He 111 H-1, section of front fuselage with bomb bay



• Silnik Junkers Jumo 211
• Junkers Jumo 211 engine

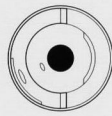
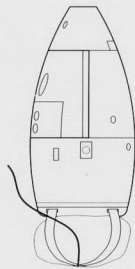
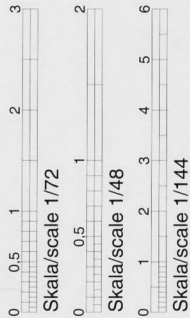


• Przekrój przedniej części kadłuba He 111 H-1, widok z góry
• He 111 H-1, section of front fuselage top view



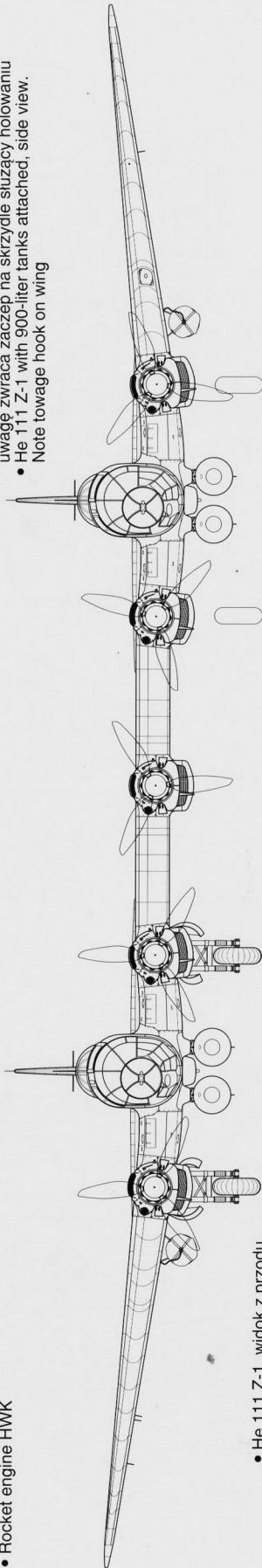
• Przekrój kadłuba wraz z przedziałem bombowym He 111 H-1, widok z góry
• He 111 H-1, section of fuselage with bomb bay, top view



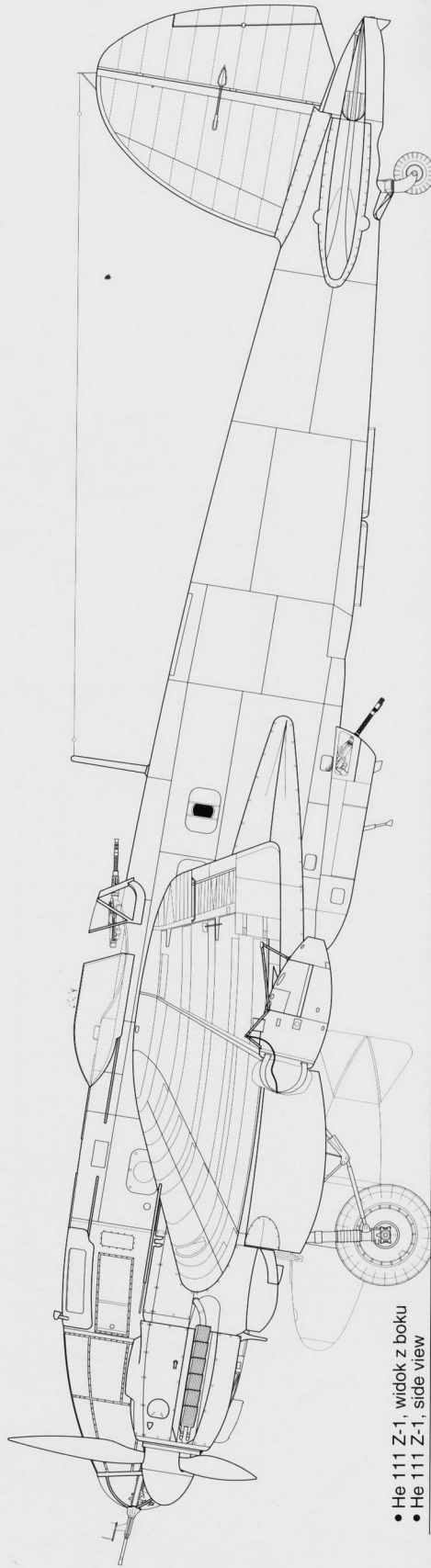


- Silnik raketowy HWK
- Rocket engine HWK

- He 111 Z-1 z podwieszonymi 900l. zbiornikami paliwa, widok z boku, uwagę zwraca zaczep na skrzydle służący holowaniu
- He 111 Z-1 with 900-liter tanks attached, side view. Note towage hook on wing

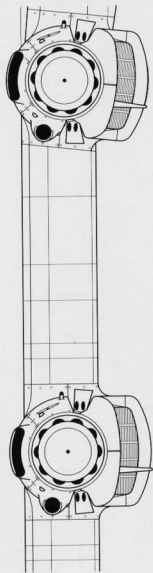


- He 111 Z-1, widok z przodu
- He 111 Z-1, front view



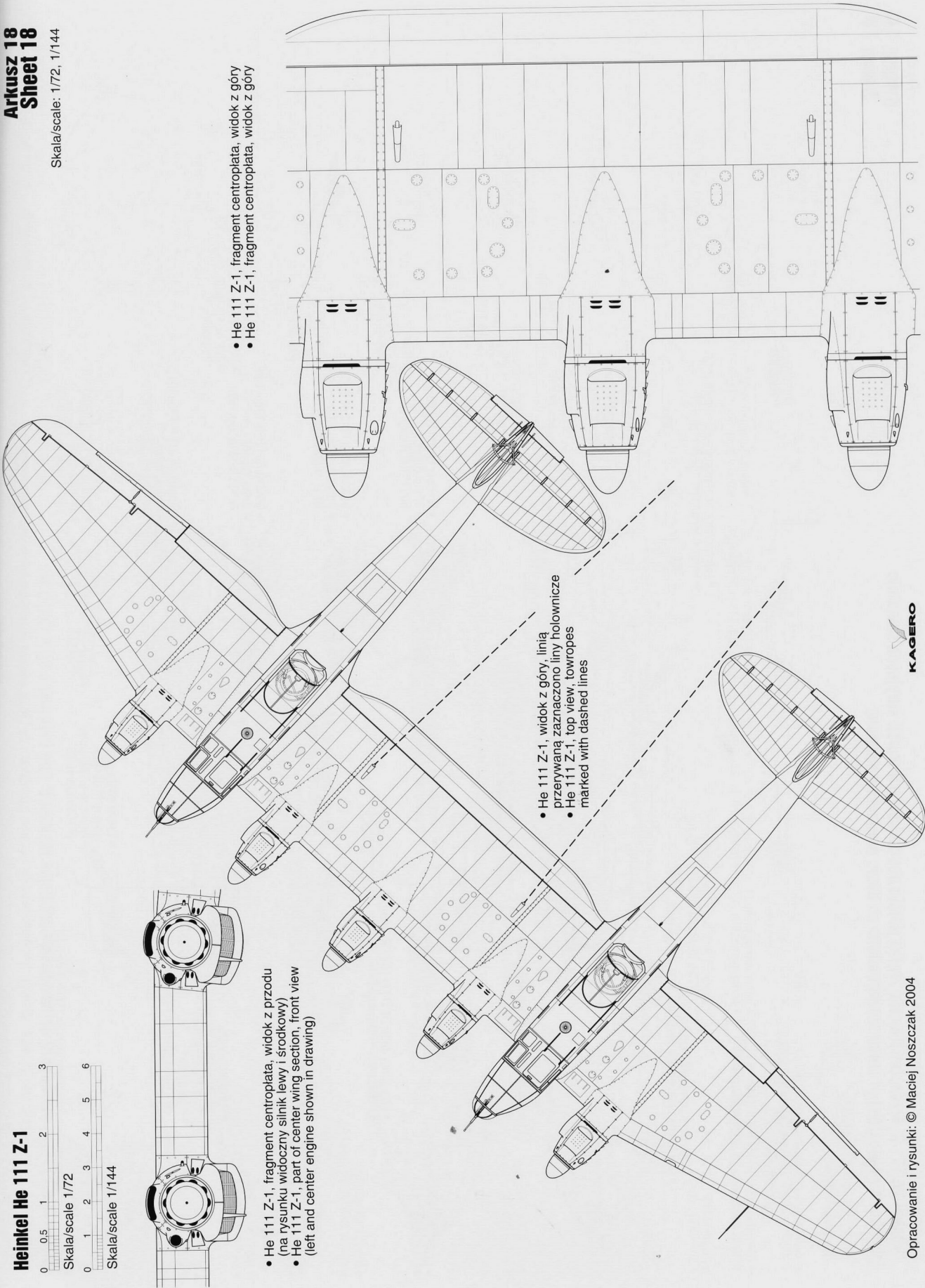
- He 111 Z-1, widok z boku
- He 111 Z-1, side view

Heinkel He 111 Z-1



- He 111 Z-1, fragment centroplata, widok z przodu
(na rysunku widoczny silnik lewy i środkowy)
- He 111 Z-1, part of center wing section, front view
(left and center engine shown in drawing)

- He 111 Z-1, fragment centroplata, widok z góry
- He 111 Z-1, fragment centroplata, widok z góry



- He 111 Z-1, widok z góry, linia przerywana zaznaczono liny holownicze
- He 111 Z-1, top view, towropes marked with dashed lines

Heinkel He 111 H, wyszczególnienie zmian detalu podstawowych wersji seryjnych samolotu Heinkel He 111 H, list of detail modifications on basic production versions

Arkusz 19 Sheet 19

0 1 2 4 6m
Skala/scale 1/96

- Maszt antenowy, He 111 H-16 do H-23
- Antenna mast, He 111 H-16 through H-23

- Górne stanowisko, He 111 H-4 do H-10
- Dorsal gun position, He 111 H-4 through H-10

- Górne stanowisko, He 111 H-10 do H-11
- Dorsal gun position, He 111 H-10 through H-11

- Górne stanowisko, He 111 H-11 do H-18
- Dorsal gun position, He 111 H-11 through H-18

- Górne stanowisko, He 111 H-16, H-20 do H-23
- Dorsal gun position, He 111 H-16, H-20 through H-23

- Uzbrojone boczne stanowiska, H-3 through H-23
- Armed side positions, H-3 through H-23

- Opancerzone boczne okna, H-10 do H-23
- Side windows equipped with armor plate, H-10 through H-23

- Przeszkłony dziób, He 111 H-2 do H-8
- Glazed nose, H-2 through H-8

- He 111 H-1, widok z boku
- He 111 H-1, side view

- Osłona silnika, H-2, H-3
- Engine cover, H-2, H-3

- Przeszkłony dziób, He 111 H-10 do H-16
- Glazed nose, H-10 through H-16

- Osłona silnika, H-4 do H-8, późne He 111 H-6 - duży korpak
- Engine cover, H-4 through H-8, late series He 111 H-6 - larger spinner

- Przeszkłony dziób, He 111 H-10 do H-18 fig. 1 - od wersji H-16
- Glazed nose, He 111 H-10 through H-16 ver. fig. 1 - start with H-16 ver.

- Osłona silnika, późna seria H-16 do H-23
- Engine cover, late series H-16 through H-23

- Przeszkłony dziób He 111 H-20 do H-23
- Glazed nose, He 111 H-20 through H-23

Zmiany / changes

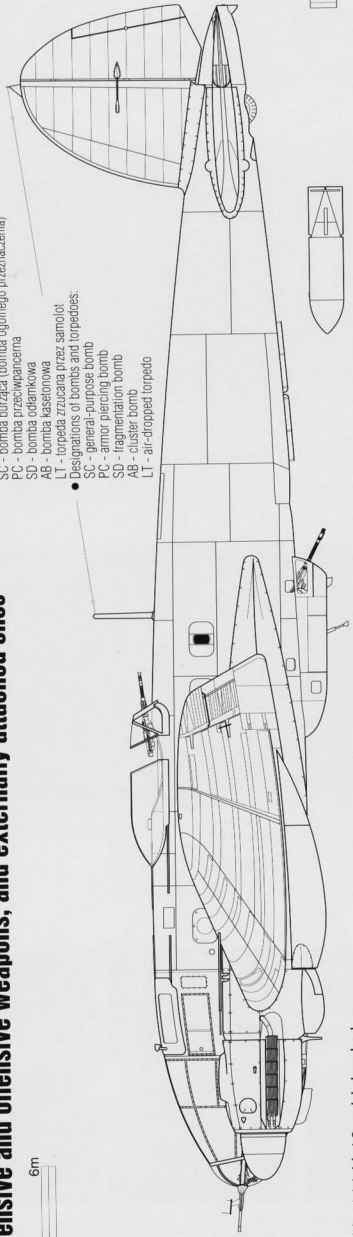
Heinkel He 111, zestawienie uzbrojenia defensywnego, ofensywnego i wyposażenia podwieszanego samolotu
Heinkel He 111, list of onboard defensive and offensive weapons, and externally attached ones

Symbole używane w poszczególnych typach bomb i torped:
SC - bomba (bomba ogólnego przeznaczenia)
PC - bomba przełamująca
AB - bomba kasetonowa
LT - torpeda zrzucona przez samolot
SC - general-purpose bomb
PC - armor-piercing bomb
SD - fragmentation bomb
AB - cluster bomb
LT - air-dropped torpedo



Skala/scale 1/96

- Karabin maszynowy MG 15
- MG 15 machine gun
- Karabin maszynowy MG 17
- MG 17 machine gun
- Karabin maszynowy MG 81
- MG 81 machine gun
- Karabin maszynowy MG FF
- MG FF machine gun
- Karabin maszynowy MG 131
- MG 131 machine gun



• He 111 H-16, widok z boku
• He 111 H-16, side view

- Zasobnik podwieszany
- Cargo pod

- Bomba SC500
- SC500 bomb

- Bomba SC50
- SC50 bomb

- Bomba AB250
- AB250 bomb

- Bomba SD500
- SD500 bomb

- Bomba SC500
- SC500 bomb

- Bomba PC500
- PC500 bomb

- Bomba SC250
- SC250 bomb

- Bomba AB500
- AB500 bomb

- Bomba SD1000
- SD1000 bomb

- Bomba SC1000 "Herman"
- SC1000 "Herman" bomb

- Bomba PC500
- PC500 bomb

- Bomba SC250
- SC250 bomb

- Torpeda LT 1b
- LT 1b torpedo

- Bomba SD1000
- SD1000 bomb

- Bomba SC1800 "Satan"
- SC1800 "Satan" bomb

- Bomba PC1000
- PC1000 bomb

- Torpeda LT F5b
- LT F5b torpedo

- Bomba latająca Blohm und Voss BV 143 A
- Blohm und Voss BV 143 A, flying bomb

- Bomba latająca Blohm und Voss BV 143 A
- Blohm und Voss BV 143 A, flying bomb

- Bomba SC1800 "Satan"
- SC1800 "Satan" bomb

- Bomba PC1400
- PC1400 bomb

- Bomba latająca Blohm und Voss BV 226 "Hagelkorn"
- Blohm und Voss BV 226 "Hagelkorn" flying bomb

- Torpeda szybiąca L10/LT 950 D
- Torpeda szybiąca L10/LT 950 D

- Bomba latająca Blohm und Voss BV 226 "Hagelkorn"
- Blohm und Voss BV 226 "Hagelkorn" flying bomb

- Bomba SC2000
- SC2000 bomb

- Bomba PC1400
- PC1400 bomb

- Bomba kierowana Hs 293
- Hs 293 flying bomb

- Bomba latająca Fi 103 (V1)
- Fi 103 (V1) flying bomb

- Bomba SC2500 "Max"
- SC2500 "Max" bomb

- Bomba PC1600
- PC1600 bomb

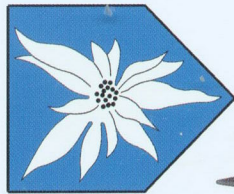




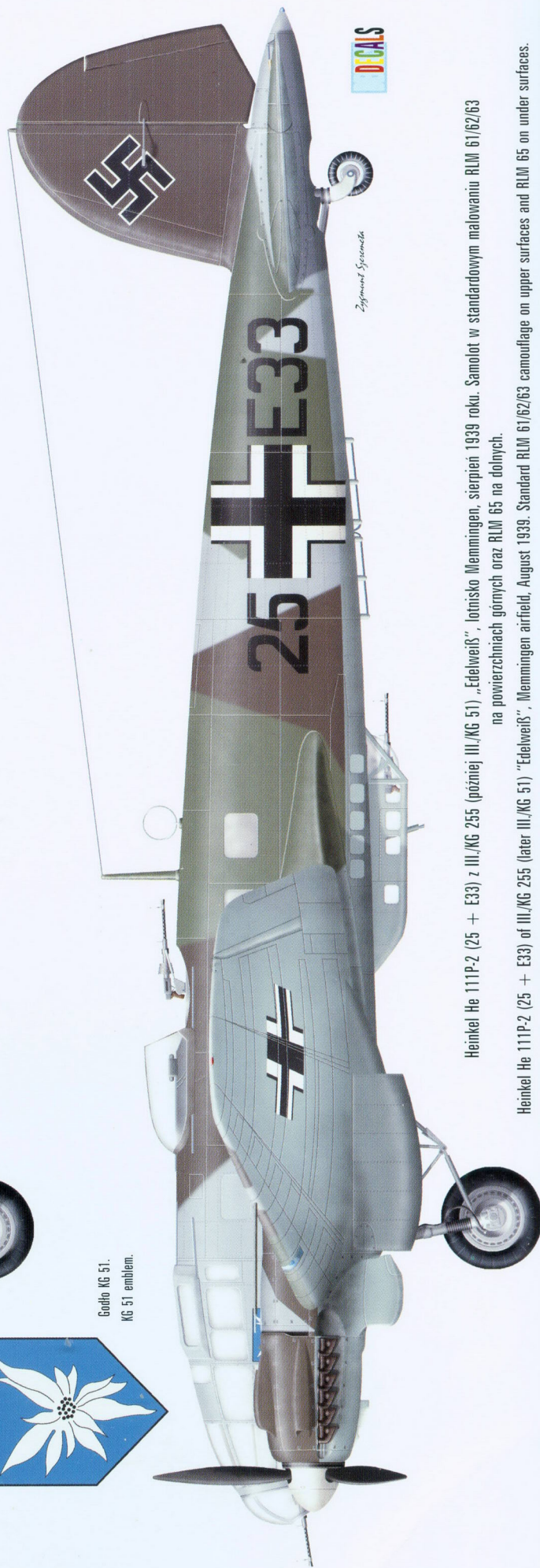
Godlo KG 26.
KG 26 emblem.



Heinkel He 111H-6 (1H + GP) of 6./KG 26 Löwengeschwader, Grosseto we Włoszech, grudzień 1942 roku. Samolot w kamuflażu RLM 70/71/65 i białymi elementami szybkiej identyfikacji.
Heinkel He 111H-6 (1H + GP) z 6./KG 26 Löwengeschwader, Grosseto base in Italy, December 1942. RLM 70/71/65 scheme with white items for rapid identification.



Godlo KG 51.
KG 51 emblem.



Heinkel He 111P-2 (25 + E33) z III./KG 255 (później III./KG 51) „Edelweiß”, lotnisko Memmingen, sierpień 1939 roku. Samolot w standardowym malowaniu RLM 61/62/63 na powierzchniach górnych oraz RLM 65 na dolnych.

Heinkel He 111P-2 (25 + E33) of III./KG 255 (later III./KG 51) “Edelweiß”, Memmingen airfield, August 1939. Standard RLM 61/62/63 camouflage on upper surfaces and RLM 65 on under surfaces.



Godło KG 100.
KG 100 emblem.



Heinkel He 111H-3x (6N + FH) z 1./KG 100, lotnisko Vannes (Francja), lipiec 1940 roku. Samolot w kamuflażu RLM 70/71/65 z białą literą F na stateczniku pionowym.

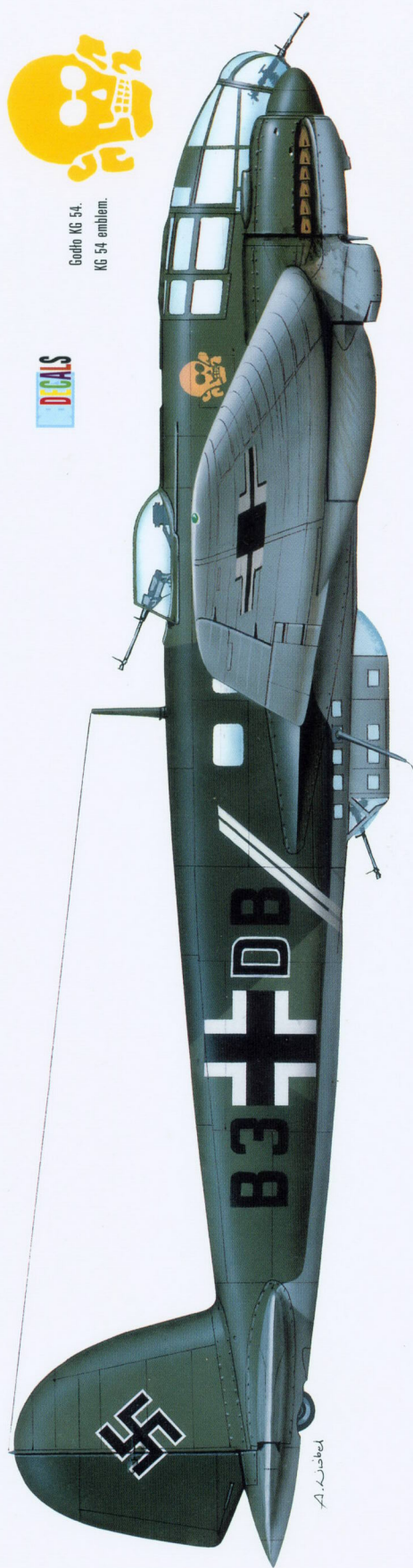
Heinkel He 111H-3x (6N + FH) of 1./KG 100, Vannes base (France), July 1940. RLM 70/71/65 camouflage with a white "F" on the rudder.



Godło Sonderkommando Blaich.
Sonderkommando Blaich emblem

Heinkel He 111H-6 (W.Nr. 4145) z Sonderkommando Blaich, Afryka, 1942 rok. Samolot w kamuflażu RLM 79/65. W tym malowaniu przeprowadził nalot na Fort Lamy w Czadzie 22 stycznia 1942 roku. Później otrzymał cienki biały pas wokół kadłuba za krzyżem i litery V + Q i B + A na dolnych powierzchniach odpowiednio prawego i lewego skrzydła. W czerwcu 1942 roku po awarii silnika Heinkel lądował przymusowo w rejonie oazy Kufra i został spalony przez własną załogę.

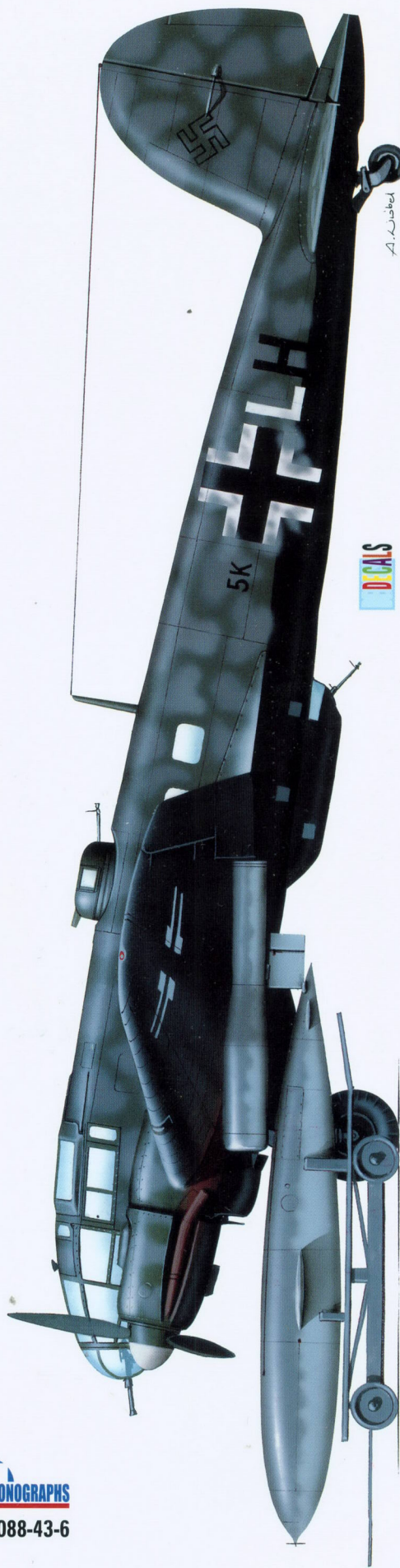
Heinkel He 111H-6 (W.Nr. 4145) of Sonderkommando Blaich, Africa, 1942. RLM 79/65 scheme. Thus camouflaged, this He 111 carried out a raid on Fort Lamy in Chad on January 22, 1942. Later it received a narrow white band around the fuselage aft of the cross, and the letters V + Q and B + A on the under surfaces of the starboard and port wing respectively. In June 1942, with engine trouble, the Heinkel force-landed near the Kufra oasis and was burnt by the crew.



Godło KG 54.
KG 54 emblem.

DECALS

Heinkel He 111H-3 (B3 + DB) ze Stab I./KG 54, lotnisko Quakenbrück, kwiecień 1940 roku. Samolot w kamuflażu RLM 70/71/66.
Heinkel He 111H-3 (B3 + DB) of Stab I./KG 54, Quakenbrück base, April 1940. RLM 70/71/66 scheme.



DECALS

Heinkel He 111H-22 (5K + LH) z 1./KG 53, lotnisko Varelbusch, wrzesień 1944 roku. Samolot w kamuflażu RLM 70/71 z plamami RLM 75 na górnych powierzchniach. Na powierzchniach dolnych czarny. Samolot nosi jeszcze oznaczenie (5K) z KG 3.
Bomba V-1 w kamuflażu RLM 76/75.

Heinkel He 111H-22 (5K + LH) of 1./KG 53, Varelbusch airfield, September 1944. RLM 70/71 scheme with patches of RLM 75 on upper surfaces. Under surfaces black. It still carries the earlier markings "5K" of KG 3. The V-1 bomb painted RLM 76/75.

1HJA  1HJA

1HJA  1HJA

25E33  B3 DB

25E33  B3 DB

LH LH 5K 5K



4145



4145



1/48 scale

1/72 scale

1HJA 1HJA 25 E33

1HJA    

25 E33

B3 DB



4145



4145



1HJA B3 DB

5K 5K

LH LH