



**Many Thanks to:**

**Shawn Gelling (the USA)**

**John Berwik (Canada)**

**Thomas Hartwig (Germany)**

**Andrey Karaschuk (Russia)**

**for their help in creation this leaflet.**





### WHITE LILY OF STALINGRAD

«She was a born aviatress. She had the special talent of a fighter; she was brave and unconditional, resourceful and vigilant. She could see the air».

(From the memoirs of aviators who served together with Lily Litviak)

Lidia (Lily) Litviak made aviation history as the most successful female fighter ace; she shot down more enemy planes than any other aviatress. She was born in Moscow on the 18th of August 1921 into the family of a railway worker.

Lily became interested in aviation very early: at the age of 14 she joined an aero club, and at the age of 15 she made her first solo flight. After graduating from Kherson Aviation School, Lily herself became a flight instructor at an aero club, where she trained 45 pilots.

When WWII broke out, Lily applied for front duty with the Fighter Command. But this wasn't easy, as the Soviet Government didn't allow women to serve in active military units, only in auxiliary ones.

Everything changed for Lily in October 1941, when the decision to organize three women's Fighter Regiments was adopted. The formation of these Regiments was assigned to the famous Arctic aviatress Marina Raskova and Lily just managed to enlist into one of these units. Early in 1942 after training at an instructional combat unit, Lily was assigned as a pilot in the all women's 586th Fighter Regiment. In June 1942 she made her first operational flight. Despite the fact that service in the air defense unit was tense, with pilots constantly having to break up enemy raids on industrial centers and other strategic sites, Lily wanted to do more and insisted on being transferred to one of the units serving on the front line. In September 1942 she and three of the best female pilots were transferred to the 6th Air Division fighting in the skies above Stalingrad. It was a very tough time for the Soviet Airforce. Almost every flight was a battle. During her second combat flight Lily racked up two kills for her battle score: she downed two planes; a Junkers Ju-88 bomber and a Bf-109 fighter, and on the 27th of September she downed two more planes. A white lily\* was painted on the cowling of her fighter and Lily herself was nicknamed «White lily of Stalingrad». «Lily» was also her call sign in the air.

Soon she was transferred to a separate women's echelon organized at divisional headquarters, and from here she was transferred to the 9th Guards Odessa regiment. Service in this air regiment, where only the best pilots served, was a very good battle school for Lily. It transformed her into a perfect master of aerial combat. By the time she had been transferred to the 296th Air Regiment (later on, the 296th Air Regiment was reorganized into the 73rd Guard Fighter Regiment in recognition of their service) in January 1943, she had 6 victories.

Petite, blonde and quite attractive, Lily seemed to be pensive, silent and modest on the ground. She was very romantic. Lily always kept a bouquet of fresh wild flowers in the cockpit of her fighter. She wore long white scarves, made of parachute silk; she tried to make her uniform, designed for men, a bit more feminine, and in this way she attracted the attention of her superiors.

But in the sky Lily transformed completely, she became a daring, fearless fighter, a master of the skies. She would even give a show of aerial acrobatics after returning from a successful sortie, but this habit was not condoned by the command, and Lily was reprimanded a number of times for this.

In February 1943 Lily was shot down over enemy territory. Another pilot, landed his plane near Lily's broken machine and took her out under a hail of bullets from the advancing German infantry, saved her from captivity.

On March 22, 1943 Lily had to fight alone against six Bf-109s. In this battle Lily was badly injured but managed to nurse her damaged plane back to her airfield. She lost consciousness after landing. Although still weak after treatment in hospital, Lily refused a month of leave and rejoined her regiment. During the next two days she increased her battle score and added two more enemy fighters to it. The command recognized Lily's skills by giving her permission to seek out targets on her own initiative. She became a "Free Hunter"

In May 1943 Soviet troops were being harassed by German artillery, aided by an aerial spotter in a balloon. This was a very difficult target to hit because the balloon was well protected by a screen of anti aircraft guns, and the Germans would pull the balloon down if any Soviet aircraft managed to slip through. Lily's solution to this problem was to fly along the front, and cross over into German territory far from the balloon. She then made a wide circle and came back at the spotter from behind. She attacked out of the sun and set the balloon on fire with one burst of tracers from her machineguns.

On the 2nd of July two Soviet fighters (Colonel Ivan Gladyshev –lead, Lily Litviak –wingman) were attacked by seven Bf-109s. In this battle Lily downed one enemy plane, but her plane was also shot down. Lily was lucky and belly-landed the machine near some entrenched Soviet infantry whose vertical fire drove away the German fighters that followed Lily's plane to the ground. These riflemen, watching this dogfight, were awed to see that the pilot they had just saved was a young woman. On July 16 during a dogfight, Lily shot down a Ju-88 and a Bf-109 together with her wingman, but was wounded. After she received medical aid she strongly rejected the demands of the doctor to go to a hospital, she remained on duty, and three days later took part in the battle again.

By this time Lily Litviak had made a name for herself already. Newspapers wrote about her, and her name was widely known all over the country. Lily was loved and looked after by all the pilots of the air regiment, but they couldn't protect her from death.

On the 1st of August 1943, flight leader of the third squadron of the 73rd Guard Fighter Regiment Junior Lieutenant Lily Litviak perished. On that day she flew four (!) combat sorties where she personally shot down one Bf-109 and one Bf-109 in a group. While returning to base after her fourth mission, Lily was surprised by a pair of Bf109s. The three planes disappeared into the clouds, and the last time she was seen, her plane was trailing smoke and being chased down by the enemy. She died only 17 days from her 22nd birthday.

Lily Litviak flew 186 combat flights in her short life. She flew La-5, Yak-1 and Yak-1b fighters, participated in 69 battles, was accredited 12 solo kills, 2 group kills (12+2) and 1 balloon spotter. This result remains unbeaten by any aviatress.

The next best female ace was Lily Litviak's close friend Ekaterina Budanova, who died on July 19, 1943 at the age of 26. Ekaterina Budanova had 10 victories. In her last battle she fought with three enemy fighters simultaneously and downed one of them.

\* In Russian, the word «Lily» sounds like «Lilia», which is synonymous with the name of Lily Litviak.

## Die weiße Lilie von Stalingrad

«Sie wurde als Pilotin geboren. Die hatte dieses spezielle Talent eines Kämpfers; die war tapfer, bedingungslos, einfallsreich und umsichtig. Sie konnte die Luft „sehen“ ».

(Aus den Erinnerungen von Fliegern, die mit Lily Litviak dienten)

Lidia (Lily) Litviak schrieb Fliegergeschichte als erfolgreichste Frau als Kampfpilotin; sie erzielte mehr Abschüsse als jede andere Pilotin. Sie wurde am 18. August 1921 in eine Familie von Eisenbahnarbeitern hineingeboren.

Lily's Interesse an der Fliegerei wurde recht früh geweckt: im Alter von 14 Jahren trat sie einem Aero-Club bei und hatte mit 15 Jahren schon ihren ersten Alleinflug. Nach ihrem Abschluss an der Kherson Flugschule wurde sie selber Fluglehrer und lehrte 45 Flugschüler.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, meldete sie sich für den Fronteinsatz. Aber das war nicht so einfach, da die russische Regierung Frauen den Dienst in aktiven Militäreinheiten untersagte und nur in Hilfseinheiten dies erlaubte.

Für Lily änderte sich im Oktober 1941 alles als der Beschluss gefasst wurde drei Kampf Regimenter für Frauen eingeführt. Die Aufstellung dieser Regimenter wurde der berühmten Polarfliegerin Marina Raskova übertragen und Lily schaffte es sich für eine dieser Einheiten einzuschreiben.

Anfang 1942 wurde Lily nach der Ausbildung in einer Kampfeinheit zum 586. Jägerregiment abkommandiert, welches komplett aus Frauen bestand. Im Juni 1942 machte sie ihren ersten Einsatzflug. Trotz des stressigen Dienstes, der die Piloten ständig mit Angriffen auf feindliche Bomberverbände forderte, wollte Lily mehr tun und beharrte darauf zu einer Einheit versetzt zu werden, die im Fronteinsatz war. Im September 1942 wurden sie und die drei besten Pilotinnen zur 6. Luftwaffendivision, die die Kämpfe über Stalingrad austrug, versetzt.

Dies war eine harte Zeit für die sowjetische Luftwaffe. Fast jeder Flug mündete in einem Gefecht. Während ihres zweiten Einsatzes fügte Lily zwei weitere Abschüsse ihrer Abschussliste hinzu: sie schoss einen Ju-88 Bomber und ein Bf-109 Kampfflugzeug ab. Am 27. September kamen die nächsten zwei Abschüsse dazu. Auf der Motorverkleidung ihres Fliegers wurde eine weiße Lilie\* aufgemalt und Lily bekam den Spitznamen „Weiße Lilie von Stalingrad“. „Lilie“ war auch ihr offizielles Rufzeichen.

Schon bald wurde sie zu einer separaten Frauenstaffel im Divisionsstab versetzt und von dort zum 9. Garderegiment in Odessa. Der Dienst in diesem Regiment, in dem nur die besten Piloten dienten, war eine gute Schule für Lily. Er machte sie zum Meister des Luftkampfes. Sie wurde nun zum 296. Luftwaffenregiment (dieses wurde später in das 73. Garde Jäger Regiment aufgenommen) versetzt und hatte im Januar 1943 bereits 6 Abschüsse.

Lily war klein, blond und recht hübsch aber schien am Boden nachdenklich, still und bescheiden zu sein. Sie war sehr romantisch. Sie hatte immer einen Strauß frischer Wildblumen in ihrem Cockpit. Sie trug lange, weiße Schals aus Fallschirmseide. Sie versuchte ihre Uniform, die für Männer gemacht wurde etwas weiblicher zu gestalten und zog damit die Aufmerksamkeit ihrer Vorgesetzten auf sich.

In der Luft war sie ganz anders. Sie wurde zum waghalsigen, furchtlosen Kämpfer – ein Meister des Himmels. Sie gab sogar eine Luftakrobatikshow nach der Rückkehr vom erfolgreichen Einsatz, aber das wurde von den Kommandeuren nicht geduldet und Lily des öfteren dafür gerügt.

Im Februar 1943 wurde Lily über feindlichem Gebiet abgeschossen. Ein anderer Pilot landete sein Flugzeug neben Lily - abgestürzte Maschine und rettete sie im Geschosshagel der anstürmenden deutschen Infanterie und rettete sie so vor der Gefangennahme.

Am 22. März 1943 musste Lily allein gegen sechs Bf-109 kämpfen. Sie wurde schwer verwundet aber schaffte es ihr beschädigtes Flugzeug zu ihrem Flugplatz zurückzueretten. Gleich nach der Landung verlor sie das Bewusstsein. Obwohl sie nach dem Krankenhausaufenthalt noch schwach war, verzichtete sie auf einen Monat Beurlaubung und trat ihren Dienst im Regiment wieder an. An den folgenden beiden Tagen fügte sie zwei weitere Abschüsse ihrer Liste hinzu. Ihre Vorgesetzten würdigten ihre Leistungen mit der Erlaubnis ihre Ziele ab sofort aus eigener Initiative zu wählen. Sie wurde damit zum „freien Jäger“.

Im Mai 1943 wurden die Sowjets von deutscher Artillerie bedrängt, die von einem Beobachter in einem Ballon geleitet wurde. Dieser war ein sehr schwieriges Ziel, da der Ballon war von einer Reihe Flakgeschütze bestens geschützt und die Deutschen würden den Ballon herunterziehen, sobald ein feindliches Flugzeug durchschlüpfen würde. Lily's Lösung für dieses Problem war an der Front entlang zu fliegen und weit weg vom Ballon in deutsches Gebiet einzudringen. Sie machte dann einen weiten Bogen und kam von hinten an den Ballon. Sie griff aus der Sonne an und setzte den Ballon mit nur einem Feuerstoß Leuchtpurmunition in Flammen.

Am 2. Juli wurden zwei sowjetische Flieger (Oberst Ivan Gladyshev und Lily als Wingman) von sieben Bf-109 attackiert. Lily konnte ein Flugzeug abschießen, wurde aber selber getroffen. Sie hatte Glück und konnte ihr Flugzeug in der Nähe von sowjetischer Infanterie notlanden, die mit ihrem Gewehrfeuer die nachfolgenden Flugzeuge vertrieb. Die russischen Schützen, die das Gefecht beobachteten, waren überrascht, dass der Pilot, den sie gerade gerettet haben eine junge Frau war. Am 16. Juli schoss Lily zusammen mit ihrem Flügelmann eine Ju-88 und eine Bf-109 ab, wurde aber selber verwundet. Nach der medizinischen Erstversorgung lehnte sie Aufforderung der Ärzte ab, sich ins Krankenhaus zu begeben. Sie blieb im Dienst und hatte drei Tage später den nächsten Kampf.

Zu dieser Zeit hatte sie sich bereits einen Namen gemacht. Die Zeitungen schrieben über sie und sie war im ganzen Land bekannt. Sie wurde geliebt und von allen Piloten des Regiments behütet, doch das konnte sie nicht vor ihrem Tod retten.

Am 1. August 1943 kam Lily Litviak als Anführer der 3. Staffel des 73. Garde Jäger Regiments ums Leben. An diesem Tag flog sie vier Kampfeinsätze und schoss zwei Bf-109 ab. Auf dem Rückweg von ihrem vierten Einsatz wurde sie von einem Paar Bf-109 überrascht. Die kämpfenden Flugzeuge verschwanden in den Wolken und das letzte was man von Lily sah, war ihr Flugzeug mit einem Rauchsweif, das von den Feinden verfolgt wurde. Sie starb nur 17 Tage vor ihrem 22. Geburtstag.

Lily Litviak flog in ihrem kurzen Leben 186 Kampfeinsätze. Sie flog La-5, Yak-1 und Yak-1b, nahm an 69 Kämpfen teil, ihr wurden 12 Solo Abschüsse, 2 Gruppenabschüsse und ein Ballonbeobachter angerechnet. Diese Erfolge sind bislang von jeder Pilotin ungeschlagen.

Die nächstbeste Frau war Lilys beste Freundin Ekaterina Budanova, die am 19. Juli 1943 im Alter von 26 Jahren starb. Sie hatte 10 Abschüsse auf ihrem Konto. In ihrem letzten Kampf war hatte sie es mit drei feindlichen Flugzeugen gleichzeitig zu tun und schoss einen von ihnen ab.

\* In russisch hört sich das Wort "Lily" wie Lilia an, welches synonym für den Namen Lily Litviak war.



## Saburo Sakai

Saburo Sakai is one of the highest scoring Japanese fighter aces. "Sakai San" started operations in China and finished fighting after the capitulation of Japan. During the war he logged over 3700 hours of flight time, took part in nearly 200 dogfights, downed or damaged more than 60 planes, but never once wore a parachute, was never shot down, and never damaged or destroyed a plane during landing. It is also interesting to note that Saburo Sakai never lost any of his wingmen, and for this reason, the pilots of his division competed for the right to fly with him.

Aviation history is filled with examples of courageous pilots taking wing with some form of disability. For example; English pilot Douglas Bader, fighting despite the loss of both feet; Russian pilot Aleksey Maresyev, who also flew

without any feet; or German pilot Hans Ulrich Rudel who only had one foot. And then there is Saburo Sakai who lost an eye in a dogfight in 1944. Sakai continued flying even though lack of binocular vision could be fatal for a pilot.

Despite his achievements, Saburo Sakai, like many other pilots of Imperial Japan, received no official recognition or medals, and he only advanced to the rank of Junior Lieutenant just before the end of the war. This was due to a Japanese tradition where only the dead were glorified. For this reason Japanese pilots, contrary to Western pilots, rarely adorned their planes with kill markings. And they weren't as interested in tallying their victories. This and the fact that many Japanese fighter pilots removed anything that they considered an excess; extra radio equipment, gun cameras etc, from their planes make many personal accounts doubtful. However, there was no reason to overly exaggerate numbers of enemy kills because a high kill score didn't automatically give medals, recognition or rank. (Most of the famous Japanese aces were Non Commissioned Officers)

Saburo Sakai was born on the 25th of August in the prefecture of Saga on the Island of Kyushu. His ancestors were Samurai, but Meidzi restoration made some changes into future ace family and by the date of his birth his family were farmers. Saburo was the 3rd of 7 children. When he was 11, his father died, and at the age of 16, on May the 1st 1932, he joined the Imperial Japanese Navy. After serving on the Battleship, Kirishima, for 4 years Sakai applied for flight training. After 2 unsuccessful attempts he was admitted, and in 1937 after rigorous training, he graduated top in his class. For this, Emperor Hirohito himself awarded him a silver watch.

In 1938-1939, Sakai took part in the 2nd Sino-Japanese War. On October 3rd 1939 he took part in an action against 12 Chinese bombers that were bombing Hankow Airfield. During this raid Sakai downed a Soviet built DB-3 bomber.

During the War in the Pacific, Sakai showed himself to be an expert pilot, and is credited with being the first Japanese pilot to shoot down a B-17 Flying Fortress.

An interesting episode took place on February 28th, 1942. Sakai intercepted a Douglas DC-3. As he moved in to inspect it, he noticed a blonde woman and a child looking out the window. Sakai let the plane go, as he didn't want to down an aircraft with civilians on board.

Bad luck struck Sakai in August 1942. While on a raid over Guadalcanal, Sakai had already downed 2 enemy planes when he saw what he thought were 8 Wildcat fighters. As he approached from below and behind, he only realized his mistake as he closed to within 1000 feet. What he thought were single seat fighters turned out to be TBF Avenger torpedo bombers from the USS Enterprise's Bombing Squadron Six (VB-6). With a .50 caliber machinegun in the rear cockpit and a .30 caliber in the belly, Sakai remembers: "... 16 machineguns were now concentrated on my lonely plane!" Nevertheless, Sakai went ahead with his attack. He fired a salvo at the nearest Avenger, but its heavy armour protected it and a burst of fire from its .30 caliber shattered Sakai's cockpit. Sakai was struck in the head, blinding his right eye. The wound left Sakai paralyzed in the left side of his body. Barely conscious and with his left eye blinded by the blood flowing from his wounds, Sakai's Zero dove steeply towards the sea, but he managed to gain control over his aircraft and he flew the 1040 km back to Rabaul Airbase in 4 hours and 47 minutes.

After 5 months of treatment, he had regained control of his limbs, but he never regained full use of his right eye. He became an instructor and spent a year training young fighter pilots and Kamikaze. He pleaded to be returned to active duty, and in April 1944 he was dispatched to the Yokosuka Airwing on Iwo Jima. He flew until the end of the war.

Not only the combat biography of Saburo Sakai is worthy of respect, but the life, which the famous Japanese ace led after the war, also deserves merit. Saburo Sakai became a Buddhist and vowed never to kill any living thing. He worked hard and helped his former comrades and their families. He died on September 22nd, 2000 at the age of 84

## Sakai Saburo

Sakai Saburo ist einer der besten japanischen Kampfpiloten gewesen. Er begann seine Luftkampfkarriere in China und beendete sie mit der Kapitulation Japans Ende des Zweiten Weltkriegs. Während des Krieges flog er 3700 Stunden und hatte etwa 200 Luftkämpfe bei denen er mehr als 60 Feindflugzeuge abschoss. Dabei hatte er nie einen Fallschirm\* dabei, wurde nie abgeschossen und hat nichtmal sein Flugzeug während der Landung beschädigt. Ausserdem sollte erwähnt werden, dass er nie einen Flügelmann verloren hat und die Piloten in seiner Einheit darum kämpften als sein Flügelmann zu fliegen.

In der Geschichte des Luftkampfes sind Beispiele bekannt in denen Piloten, die schwere Verwundungen erlitten, danach über sich hinauswuchsen, wie z.B. der englische Pilot Douglas Bader, der ohne beide Füße wieder ins Cockpit stieg, der russische Pilot Aleksey Maresyev, der ebenfalls beide Füße verlor oder der deutsche Pilot Hans-Ulrich Rudel, der einen Unterschenkel verlor. Und Akai Saburo nahm die Luftkämpfe mit einem kaputten Auge auf, das er in einem Kampf 1944 verlor, wobei das binokulare sehen gerade für einen Piloten von Wichtigkeit ist.

Wie Tausende andere Piloten des kaiserlichen Japans bekam Saburo keine Kampfauszeichnungen und diente dem Ansehen seines vorgesetzten Offiziers. Dies erklärt sich aus den Traditionen der Armee nach denen nur ein toter Held geehrt werden kann. Aus dem gleichen Grund haben die japanischen Piloten im Gegensatz zu ihren westlichen Kollegen keine Abschussmarkierungen auf ihre Maschinen gemalt (es gab einige seltene Ausnahmen) und sie interessierten sich nicht für die genaue Zahl der abgeschossenen Maschinen\*\*. Daher sind viele persönliche Angaben japanischer Piloten mit Vorsicht zu genießen. Desweiteren haben die Japaner alles was sie für überflüssig hielten aus ihren Fliegern weggelassen, wie Kameras und Funksprechgeräte. Da aber die Anzahl der abgeschossenen Maschinen den japanischen Piloten keine Ehrungen, Dankbarkeit oder Beförderungen (die meisten japanischen Asse waren den ganzen Krieg über im Rank eines Unteroffiziers) einbrachte, gab es eigentlich keinen Grund die Zahl der abgeschossenen Maschinen zu übertreiben.

Sakai Saburo wurde in der Saga Präfektur am 25. August 1916 in die Familie eines alten Samurai Clans geboren. Während der Meidzi Rekultivierung wurde das Familienleben etwas umgeschrieben und demnach war seine Familie zu seiner Geburt eine Bauernfamilie. Sakai war das dritte Kind der Familie. Sein Vater starb, als er 11 Jahre alt war. Am 1. Mai 1932 trat er im Alter von 16 in die kaiserliche Marine ein und tat seinen Dienst auf der „Kirishima“. Zu dieser Zeit sah er zum ersten Mal die Flugzeuge und beschloss Pilot zu werden. 1936 bestand er nach zwei erfolglosen Versuchen den schweren Auswahlprozess und kam zur Flugschule. 1937 schloss er die Schule nach sehr harter Ausbildung mit einer Auszeichnung ab – der silbernen Uhr des Kaisers.

Von 1938-39 nahm er am Krieg gegen China teil wo er seine ersten Siege verbuchte. Am 3. Oktober 1939 nahm Sakai an einem Einsatz gegen 12 chinesische Bomber, die den Flugplatz von Hankow bombardierten. Dabei schoss er eine DB-3 ab.

Während des Pazifikkriegs bewies sich Sakai Saburo als Luftkampfexperte. Er gilt als erster japanischer Pilot, der ein B-17 „Flying castle“ abgeschossen hat.

Am 28. Februar 1942 flog er in der Dämmerung und stellte dabei ein DC-3 Transportflugzeug. Er sah durch ein Fenster eine blonde Frau und ein Kind und er beschloss die Maschine mit den Zivilisten nicht abzuschießen.

Im August 1942 hatte Sakai Saburo Pech. Er nahm an einem Angriff auf Guadalcanal teil und hatte bereits zwei feindliche Maschinen abgeschossen als er eine Gruppe von 12 Flugzeugen entdeckte, die er für einsitzige Jäger hielt und daher entschlossen von hinten auf sie zusteuerte. Als er auf 1000 Fuß heranwar, bemerkte er seinen Fehler – er war im Begriff eine Gruppe Jagdbomber SBD der VB-6 Staffel anzugreifen. Später erinnert er sich: „... insgesamt 16 schwere 12,7mm MGs zielten auf mein kleines Flugzeug!“. Trotzdem ließ er nicht von seinem Plan ab und begann seinen Angriff. Er wurde schwer verletzt - er verlor sein linkes Auge und durch Verletzung des Gehirns war eine Körperhälfte gelähmt. Das Blut strömte über sein Gesicht und das noch gesunde Auge. In diesem Zustand das Bewusstsein und die Orientierung verlierend schaffte er es dennoch sein Flugzeug zur Luftwaffenbasis in Rabaule zu fliegen – er legte dabei eine Strecke von 1040km zurück und benötigte 4 Stunden und 47 Minuten.

Nach fünfmonatiger Reha bekam er die Kontrolle über seinen Körper zurück. Er begann seinen Dienst zunächst als Ausbilder um seine Erfahrungen an junge Piloten weitergeben zu können und die Luftüberlegenheit der Zeit weiter zu verbessern. Im Juni 1944 stieg er wieder als Kampfpilot ins Cockpit und verblieb in der kämpfenden Truppe bis zum Ende des Krieges.

Nicht nur die Einsatzbiografie von Sakai Saburo ist bemerkenswert sondern auch das Leben das er nach dem Krieg lebte, verdient Respekt. Er starb am 22. September 2000 im Alter von 84 Jahren.

## RICHARD IRA "DICK" BONG



The most successful American ace of the WWII Richard Ira "Dick" Bong was born on September 24, 1920 in Poplar town, Wisconsin, and was the eldest of nine children who were born in the family of farmer Carl Bong.

In tender age Richard Bong went in for hockey and hunting, which helped him to exercise the rate of response, accuracy and self-confidence – features which were of service to him later when Bong became excellent pilot and prominent air sharp shooter. Besides, in his childhood Bong was fond of modeling, which, probably, was the primary reason leading him to the world of aviation at the end.

In 1939 Bong entered The Teacher Training College where, together with mastering teacher's skills, he attended flying training courses in the program of civil aviation pilots. Finally, craving to the heaven overcame and Richard Bong chose the carrier of military pilot, became a cadet of Army Air Service of the USA (USAAS).

After leaving flying school with the honor, Richard Bong got the rank of the second Lieutenant and, as the best undergraduate, position of pilot-instructor in flying school. At that time battles on Pacific Ocean went with vengeance and young lieutenant spoiled for the fight. But military command of all the countries always paid attention to the quality of young pilots training and tried to keep skilled instructors in back land. Bong was not the exception. Besides as explained by colleagues, Richard was very modest and soft person, he did not make an impression as a fighter capable to fight in air. Obviously all this forced young lieutenant to make very brave and risky step: being in the fighter P-38 Lightning (!) Bong flew under central span of Golden Gate Bridge in San Francisco (according to other sources, Bong did loop-the-loop around central span of the bridge), and then flew along city streets. After this trick Bong had a talk with the commander of the 4th air force general George Kenney, who, at the end, sent that flat-hatter to the place where the battles were going on – to the region of Pacific Ocean, to New Guinea in the 5th Air army.

To great regret of Bong, his subdivision remained on the earth for a long time because of the problems in cooling system of P-38 Lightning, and the sky above Port Moresby was defended by small amount of American fighters trailing according their battle features to the best for that moment Japanese fighter A6M "Zero". Only at the end of December Bong squadron started active patrolling above Lae district. On December 27, 1942, Bong, within a group of 12 planes, got off the ground for interception of large group of Japanese planes. During this air battle 17 Japanese planes were splashed, but Bong and three more pilots added to their score two enemy's planes. Early in January Bong splashed three more Japanese planes Ki-43, starting his amazing carrier of ace

Bong did not remained aside of tactical matters and with his active participation air battle method was developed. This method consisted of three parts: attack from high altitude, heavy fire at close range and rapid escape at high speed. Later on, this method became famous as "Air favorable differential tactics". Besides, taking into consideration excellent maneuvering qualities of "Zero", as well as perfect training of Japanese pilots of prewar classes, Bong extracted one more principle – never come into maneuver battle with "Zero". Battle score of Bong began rapidly raising. In 1943 Bong was awarded by the Cross "For Distinguished Service" for shooting down 4 planes in one battle. He got the status "triple ace" and was appointed as squadron commander in the 9th Division of Flying Knights, and a short time later he got the status of "Four-time Ace"- less than for one year of participation in battles! But, after Richard Bong reached 28 victories and overcame the result of the best American ace of WW I, he was officially forbidden to take part in the battles and was forwarded to the USA for the position of air shooting instructor in school of fighter pilots. The indignation of Major Richard Bong knew no bounds but his numerous applications containing the request to return him to battle positions had no results. Then Bong went to trick saying that all his experience had been transferred and it was necessary for him to take part in battles to gain new experience. The trick was successful but only for a half: Bong was sent to the Pacific Ocean area, but... as the instructor of air firing and with taboo to take part in battles. Nevertheless, Bong found the possibility to meet in battles with Japanese fighters and went on rising his score. In December 1944 when Bong was awarded by Medal of Honor of the Congress from colonel McArthur, but when the news about his new victories reached Headquarter of American Aviation, he was immediately countermanded to the USA... and appointed as the instructor for pilots training. But such work was not suitable for sleepless ace and Bong became test-pilot at "Lockheed" company.

On August, 6, 1945 during test of jet-fighter P-80 Major Richard Ira Bong died; he did not live to see his 25 anniversary.

During the battles in Pacific Ocean Richard Ira Bong flew by fighter P-38 Lightning and splashed 40 enemy's planes- more than any other American pilot in WWII. It is necessary to mark that 35 planes of this number were legendary A6M "Zero", which were considered by American pilots as very worthy opponents.



## RICHARD IRA "DICK" BONG

Das erfolgreichste amerikanische Flieger-As des zweiten Weltkriegs war Richard Ira "Dick" Bong, der am 24. September 1920 in Poplar, Wisconsin als ältestes von 9 Kindern einer Farmersfamilie geboren wurde.

In jungen Jahren begeisterte Richard Bong sich für die Jagd und Hockey, was ihm half seine Reaktionsschnelligkeit, seine Genauigkeit und sein Selbstvertrauen zu trainieren, Dinge die ihm bei seinem späteren Einsatz von Nutzen waren als er Pilot und exzellenter Luft-Scharfschütze wurde. Außerdem liebte er in seiner Kindheit den Modellbau, was ihn vermutlich später zur Fliegerei brachte.

1939 kam er zum „Teacher Training College“, wo er neben des Studiums seiner Lehrtätigkeit auch Flugstunden in einem Programm für Zivilpiloten teilnahm.

Schließlich gewann die Begierde zum Fliegen und Richard Bong entschied sich für die militärische Fliegerlaufbahn. Er wurde Kadett im Army Air Service der USA (USAAS). Nachdem er die Flugschule mit Bravour bestanden hatte, wurde er zum Unterleutnant befördert und als Lehrgangsbester wurde ihm die Stelle als Fluglehrer angeboten. Zu diesem Zeitpunkt wurden die Kämpfe im Pazifik mit aller Härte geführt und der junge Leutnant suchte den Kampf. Aber das militärische Oberkommando achtete stets auf die Qualität der Ausbildung junger Piloten und behielt die fähigen Fluglehrer im sicheren Hinterland. Bong war damit keine Ausnahme. Außerdem bescheinigten seine Kollegen, dass er eine bescheidene und sehr sanfte Persönlichkeit war, der nicht den Eindruck erweckte, dass er ein Kämpfer war der zu einem echten Luftkampf taugte. All das zwang den jungen Leutnant einen riskanten Schritt zu wagen: in seiner P-38 Lightning flog er unter der Golden Gate Brücke hindurch (andere Quellen berichten, dass er einen Looping um den zentralen Brückenabschnitt machte) und dann durch einige Straßen der Stadt. Danach hatte er eine Unterredung mit dem Luftwaffengeneral George Kenny, der ihn an die Front versetzte, nämlich nach Neu-Guinea zur 5. Armee der Luftwaffe.

Zu Bong's großem Bedauern blieb seine Einheit vorerst eine lange Zeit am Boden aufgrund von Problemen mit dem Kühlsystem der P-38 Lightning und der Luftraum über Port Moresby wurde von einer kleinen Zahl amerikanischer Flieger verteidigt, die verzweifelt gegen das damals beste Flugzeug, die japanische A6M „Zero“ kämpften. Erst Ende Dezember begann die Staffel mit den aktiven Patrouillenflügen über dem Lae-Gebiet. Am 27. Dezember 1942 stieg Bong mit einer Gruppe von 12 Fliegern auf um eine große Gruppe japanischer Flugzeuge abzufangen. Während dieses Kampfes wurde 17 japanische Flieger abgeschossen. Anfang Januar schoss Bong drei japanische Ki-43 ab und begann damit seine Laufbahn als Luftkampf-As.

Bong blieb von taktischen Aspekten nicht ausgeschlossen und durch seine aktive Teilnahme wurden neue Luftkampfmanöver entwickelt. Eines bestand aus drei Teilen: Angriff aus großer Höhe, starkes Feuer aus nächster Nähe und schnelle Flucht mit Höchstgeschwindigkeit.

Ausserdem brachte Bong noch ein weiteres Prinzip zum Ausdruck, das auf der exzellenten Manövrierfähigkeit der „Zero“ und dem perfekten Training der japanischen Piloten fußte: Lass dich nie auf ein Luftkampfmanöver mit einer „Zero“ ein. Die Abschussliste von Bong stieg weiter unaufhörlich. 1943 bekam er das Distinguished Service Cross für den Abschuss von vier Flugzeugen in einem Kampf verliehen. Er bekam den Status „Triple Ace“ und wurde zum Staffelführer in der 9. Division der „Flying Knights“ berufen. Kurze Zeit später wurde er bereits zum „Four time Ace“ – in weniger als einem Jahr in Kampfhandlungen! Aber nachdem Richard Bong 28 Siege errungen hatte und als bester amerikanischer Pilot des Zweiten Weltkriegs galt, wurde ihm jeglicher weiterer Kampfeinsatz verboten. Er wurde in die USA versetzt als Ausbilder in der Luftkampfschule. Seine Empörung darüber kannte keine Grenzen aber seine unzähligen Bitten ihn wieder an die Front zu versetzen blieben ohne Erfolg. Dann versuchte Bong es mit einem Trick indem er behauptete all sein Wissen sei bereits weitergegeben und er müsse wieder an Luftkämpfen teilnehmen um neue Erfahrungen zu sammeln.

Er war zumindest damit teilweise erfolgreich, denn er wurde in den pazifischen Raum beordert, aber nur als Ausbilder für Luftkämpfe und dem Verbot an Einsätzen teilzunehmen. Trotzdem schaffte Bong es in Kämpfe mit japanischen Fliegern verwickelt zu werden und seine Abschussliste zu verlängern. Im Dezember 1944 bekam er die Ehrenmedaille des Kongresses von Oberst McArthur verliehen und wurde umgehend in die USA zurückberufen – wieder als Pilotenausbilder. Aber dies gefiel dem ruhelosen Bong nicht und er wurde Testpilot bei Lockheed.

Am 6. August 1945 kam er während eines Testflugs der P-80 ums Leben – er wurde nicht einmal 25 Jahre alt.

Während der Kämpfe im Pazifischen Raum flog Richard Ira Bong die P-38 Lightning und schoss 40 Feindflugzeuge ab – mehr als jeder andere amerikanische Pilot im Zweiten Weltkrieg. Herauszuheben ist, dass 35 der abgeschossenen Flugzeuge die legendäre A6M „Zero“ waren, die bei den Amerikanern als gefährlicher Gegner galt.





## WERNER MÖLDERS



Werner Mölders went down in history of aviation not only as prominent air fighter who was the first in the history of air battles to overcome the critical line of 100 crashed aircrafts of the enemy but as prominent tactician who developed new effective tactical unit - flight consisting of two pairs of fighters. And today modern supersonic fighters base upon the tactic developed by Werner Mölders in 1938.

Werner Mölders was born on March, 18, 1913. In 1934 Mölders volunteered in Luftwaffe\*, which was secret at that time, he was transferred there from 2nd infantry regiment. But soon it turned out that future ace is not suitable for the service in aviation: Mölders swirled very much and felt terrible headache during the flight and he was expelled. But his desire to be a pilot and his extraordinary willpower won and after the course of exercises developed in details, Mölders could attend medical examination and had qualification for service in Luftwaffe. In 1935 Mölders finished his study at school at Kottbus, he was the best at his course and was directed to service to the subunit of dive bombers, though he had to hide from everybody those dizzy spells that troubled him during the flight. Then, after getting the rank of General Pilot Officer, Mölders had been appointed as a commander of the 2nd squadron of 334th Fighter Fleet.

Military career of Werner Mölders started in May 1938, when he was sent to Spain, to "Condor" Legion. His officer, Adolf Galland,\*\*received young pilot coldly at first, but soon recognized Mölders as "remarkable officer and splendid pilot with outstanding qualifications", and soon both pilots became undivided friends. And when Galland's stay in Spain was over, Mölders himself became the commander of 3.J/88. At the same time this squadron was refit with fighters Bf-109 instead of He-51.

In Spain Mölders showed himself off as remarkable tactician. Before that trio was a battle unit of fighters in all countries, then the leader had two wingmen, which had to defend him in air battle. It was considered that such form provided leader's defense from right and left sides, but simultaneously it made difficult the posturing: during re0formations one of the planes often fell behind the others and became a take for enemy's fighters. Mölders introduced new tactic unit consisting of pair of fighters, and new forming order of two pairs, consisting a flight and interacting with each other. Soon the new form spread in all destroyer units of Luftwaffe, then, during "Battle for England", this order was borrowed by Englishmen. After the beginning of WWII such fighters order was used by all leading states and is used till now.

Also, in Spain Mölders showed himself as extraordinary pilot-fighter, he splashed 14 planes of republicans and showed the top result among 200 German pilots fighting in "Condor" Legion and he came back to Germany being very famous and obtained a very prestigious post in the Ministry of Aviation. But staff management did not attract the pilot very much and soon Mölders returned to his former squadron, which was renamed as JG-53, where he soon became a commander of the group.

In winter 1939-1940 during the period of "strange war", the 3rd group of 53rd squadron under command of Hauptmann Mölders patrolled the borders of Reich from possible attacks and French or English pilots. In spite of the fact that Great Britain and France formally were at war with Germany, the warring sides hold back from battle action both on land and in the sea, they were limited to scouting flights. By April Mölders had splashed 10 air scouts, when "Blitzkrieg" started in France, ace added 10 more pilots to his battle score and was awarded by Knighthood Crest, he became the first pilot-fighter who was honored highest award of Reich. After that event Mölders splashed 5 more planes of the enemy, but on the 5th of June 1940 he was splashed by French fighter Dewoitine D. 520, fell prisoner and met the victory of Reich in PW camp.

By the moment of attack against Great Britain Werner Mölders was appointed as a commander of fighter squadron JG-51. During the battles against Englishmen Mölders was wounded, his personal score reached 68 planes (let along splashed in Spain) as was awarded by Oak Leaves to the Knighthood Crest.

On June 22, 1941 invasion to the USSR began and the score of colonel Mölders sprang up. On July 15, 1941 Mölders gained his 100th victory from the beginning of WWII, he became the first German ace who won 100 victories. Mölders was awarded by the brilliants to the Knighthood Crest, after that fuehrer personally prohibited him to take part in battle flights and Mölders was appointed to the position of the inspector of fighter aircraft.

On November 22, 1941, colonel Mölders was urgently ordered to go to Berlin for funeral of prominent German pilot of WWI Ernest Udet, who committed suicide. During the flight, engine of the plane He 111 in which Mölders was flying, refused and the plane broke out. Werner Mölders died at the age of 28.

\* According the terms of the Versailles Treaty, Germany did not have the right to have air power.

\*\* Adolf Galland was prominent German ace (104 victories). He became Major General in 29 and served as the inspector of fighter aircraft. At the end of the war he was the pilot of jet-fighter Me-262, he was a zealot of jet-aviation. He showed himself not only as prominent pilot but as innovator and development engineer as well.

## WERNER MÖLDERS

Werner Mölders ging nicht nur als berühmter Kampfpilot, der die kritische Marke von 100 abgeschossenen Feindflugzeugen überschritt, in die Geschichte ein, sondern auch als hervorragender Taktiker, der neue taktische Kampfformationen entwickelte, bestehend aus zwei Paaren von Kampfflugzeugen. Selbst heutige Luftkampfmanöver basieren auf den Taktiken von Werner Mölders von 1938.

Werner Mölders wurde am 18. März 1913 geboren. Er bewarb sich 1934 bei der Luftwaffe\*, die zu der Zeit noch geheim war. Und wurde dem 2. Infanterie Regiment zugewiesen. Bald aber zeigte sich, dass das spätere Flieger-As nicht für den Flugdienst geeignet war: er bekam während der Flugmanöver furchtbare Kopfschmerzen und wurde vom Flugdienst ausgeschlossen. Aber sein Wunsch Pilot zu werden und seine außergewöhnliche Willensstärke setzten sich durch und nach einem detailliert ausgetüftelten Kurs und medizinischer Untersuchung bekam er seine Zulassung für den Dienst in der Luftwaffe. 1935 schloss Mölders sein Studium an der Luftwaffenschule in Cottbus als Bester ab und wurde zum Dienst einer Stuka Einheit versetzt. Nachdem er zum Oberleutnant befördert wurde, bekam er den Posten des Kommandeurs der 2. Staffel 334. Jagdgeschwaders.

Die militärische Karriere von Mölders begann im Mai 1938 als er zur Legion "Condor" nach Spanien versetzt wurde. Sein vorgesetzter Offizier Adolf Galland\*\* empfing den jungen Piloten zunächst kühl, bemerkte ihn aber bald als „bemerkenswerten Offizier und brillanten Piloten mit außergewöhnlichen Qualifikationen“ und sie wurden enge Freunde. Nachdem Galland aus Spanien abgezogen wurde, übernahm Mölders selbst die Position des Kommandeurs der 3. J/88. Zu dieser Zeit wurden die He-51 der Einheit durch neue Bf-109 ersetzt.

In Spanien bewies Mölders sich als hervorragender Taktiker. Bis dahin war es so, dass ein Anführer mit zwei Flügel Männern als Schutz flog. Dadurch erhielt er von rechts und links Schutz aber bei Änderungen der Formation fiel oft eines der Flugzeuge hinter die anderen ab und wurde so leichte Beute für Feindflugzeuge. Mölders entwickelte die neue Taktik von zwei Flieger-Paaren die miteinander während des Fluges interagieren. Diese neue Formation setzte sich schnell in der ganzen Luftwaffe durch und wurde während der Luftschlacht um England von den Briten kopiert und angewendet. Während des Zweiten Weltkriegs wurde sie dann nach und nach von allen Staaten und noch bis heute angewendet.

Ebenfalls in Spanien bewies sich Mölders als herausragender Kampfpilot, der 14 Flieger der Republikaner abschoss und damit der Beste unter 200 Piloten der Legion Condor war. Er kehrte als Berühmtheit nach Deutschland zurück und bekam einen angesehenen Posten im Luftwaffenministerium. Aber die Stabsarbeit behagte dem Piloten nicht so sehr und so kehrte Mölders bald zu seiner früheren Einheit zurück, die in JG-53 umbenannt wurde und dessen Kommandeur er bald wurde.

Während des „Sitzkriegs“ im Winter 1939/40 patrouillierte die 3. Gruppe des 53. Geschwaders an der Reichsgrenze um möglichen Angriffen französischer und englischer Flieger vorzubeugen. Obwohl Großbritannien und Frankreich formal mit Deutschland im Krieg waren, gab es von den gegnerischen Seiten keine Kampfhandlungen, sondern nur Aufklärungsflüge. Im April hatte Mölders bereits 10 Aufklärer abgeschossen als der Blitzkrieg in Frankreich begann. Nachdem er 10 weitere Feindflugzeuge abgeschossen hatte, bekam er das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen und war damit der erste Pilot Deutschlands, der damit ausgezeichnet wurde. Danach schoss Mölders noch 5 weitere Flugzeuge ab, aber wurde dann am 5. Juni 1940 durch eine französische Dewoitine D. 520 abgeschossen und verblieb bis zur Kapitulation Frankreichs im Juni 1940 in französischer Kriegsgefangenschaft.

Mit dem Angriff auf England wurde Mölders Kommandeur des JG-51. Während dieser Zeit wurde er verwundet und erzielte seinen 68. Abschuss (inklusive der Abschüsse in Spanien). Dafür erhielt er das Eichenlaub zum Ritterkreuz.

Am 22. Juni 1941 begann die Invasion Russlands und die Abschussquote von Mölders schnellte in die Höhe. Ab 15. Juli 1941 hatte er bereits seinen 100. Abschuss seit Beginn des 2. Weltkriegs und war damit der erste Pilot mit 100 Abschüssen. Mölders bekam die Brillanten zum Ritterkreuz mit Schwertern und Eichenlaub verliehen nachdem der Führer persönlich verboten hatte, dass Mölders an weiteren Kampfeinsätzen teilnimmt und ihn zum Inspekteur der Jagdflieger ins Reichsluftfahrtministerium in Berlin versetzte.

Am 22. November 1941 wurde Oberst Mölders zum Begräbnis des Generalflugzeugmeisters Ernst Udet, der Selbstmord beging, nach Berlin beordert. Auf dem Flug setzte ein Motor der He-111 aus und beim Landeanflug auf Breslau der zweite, woraufhin die Maschine abstürzte. Werner Mölders verstarb im Alter von 28 Jahren.

\* Durch den Versailler Vertrag war es Deutschland nicht erlaubt eine Luftwaffe zu besitzen.

\*\* Adolf Galland war ein bekanntes Flieger-As (104 Abschüsse). Er wurde mit 29 Jahren Generalmajor und diente als Inspekteur der Jagdflieger. Ende des Krieges war er Pilot der neuen düsengetriebenen Me-262, von dem er begeistert war. Er zeigte sich dabei nicht nur als fähiger Pilot sondern brachte sich auch innovativ und als Entwicklungsingenieur ein.

## James Edgar "Johnnie" Johnson



James Edgar "Johnnie" Johnson was born on March 09, 1916 in Barrow-upon-Soar, Leicestershire, England. He obtained a Civil Engineering degree from Nottingham University in 1937, and took flying lessons in his spare time. Before the war he worked as a Civil engineer and in spite of the fact that he was to become one of Britain's top aces. In 1938, he applied to join the Auxiliary Air Force, but he was turned down due to medical reasons (a broken collarbone that was not set properly). His second attempt ended with the same with rejection, and the letter sent directly to the Air Ministry did not help either. He then enlisted in the Leicester Yeomanry, Territorial Army (TA), which was an English horsed cavalry unit. He volunteered for the Royal Air Force (RAF) Volunteer Reserve for weekend training. He remembered with humor: "I had to talk with the local commander and I was glad to find out that he was not interested as to if I could ride or fly". But the future Air Vice-Marshal was not destined for glorify in the English cavalry. One day, after returning home after maneuvers, Johnson found an invitation from headquarter for the Individual Reserves, was waiting for him.

His service in the RAF had finally started and was called up and would earn his wings.

Training in 1939, at the flying school was not as easy and simple as he had imagined. There was a dangerous situation during one of his training flights at night, Johnson almost went down in flames. He also had two unsuccessful landings in "Spitfires" one of which ended with the plane damaged. After that Johnson was almost expelled, but everything ended alright and his Air training was successfully completed. But, how surprisingly it sounds, While getting air training Johnson did not get any tactical knowledge.

Whatever the case, Johnson was sent to 19th Squadron and then transferred to 616 Squadron,

His collarbone injury got worse and he opted to have an operation. He returned to 616 Squadron in the Summer of 1940, where he had the occasion to serve and fly together on sorties with the famous Legless English ace Douglas Bader. He flew Number 2 to the wing leader and did not shoot down any planes by the end of the "Battle of Britain". He continued with 616 flying missions over France, and got his first victory (an Me109) on June 26th 1941. The master of accurate deflection shooting (a skill he gained while hunting rabbits with a shotgun as a child). By September his score had risen to six (all Me 109's), Promoted to Flight Lieutenant and was given command of B Flight. Bader greatly influenced Johnson's abilities as the commander and the tactician he was to be.

He was then given command of No. 610 Squadron at Lunham, in July 1942 and led them in support of the Dieppe raid.

In March 1943, he was appointed to lead the Canadian Wing at Kenley, attacking ground targets and escorting US Eighth Air Force B-17's on their daylight bombing missions. Simultaneously with the new position Johnson got the privilege to put on the body of his "Spitfire" the letters of his name instead of the usual letters and tactical markings. It was a very high honor and very dangerous as Germans specially hunted for such planes. It was natural that the Canadians took their commander very critically, but after the first combat flight under the leadership of Johnson, everything was fine and the Canadians made a gesture representing deep affection – they offered Johnson to wear Canadian bars on his shoulders. Despite of the fact that duties of such ranking officers do not promote personal score enlarging, Between April and September Johnson personally scored 14 more kills and 5 shared.

Since he had been in combat since 1941, it was decided that he would be rotated to the planning staff at No. 11 Group Headquarters. There he planned and flew fighter sweep and escort missions. After six months rest he was eager to get back on operations and in march 1944, he was given command of another Canadian Wing, No 144 Wing, No. 83 Group of the 2nd Tactical Air Force, which became No. 144 RCAF (Fighter) Wing.

On D-Day he lead 4 missions with the No. 127 Air Wing over the Normandy beach head, and two days later the wing landed the first allied fighter planes in France since 1940. By June 1944, he surpassed the record of 32 victories of "Sailor" Malan. His wing supported the advancing Allied armies with strafing attacks and by taking on enemy fighters. On September 27th 1944, Johnson shot down his 38th and final aerial victory.

Johnson ended his war in command of No. 125 Wing as Group Captain, and in May 1945 he led them to Denmark to put on a victory air display.

After Denmark he was posted to Germany in command of No. 124 Wing. In 1947

During the war James Edgar "Johnnie" Johnson made more than 1000 combat flights and personally killed 34 enemy planes (according to some sources 38) and seven in group (shared), besides, three personal victories which were officially recognized as probable. All killed planes were single-engine fighters. He was officially recognized as the most effective fighter pilot of Great Britain (surpassed only by that of the South African ace "Pat" Pattel, who is credited with 41 kills in the Middle East and Eastern Mediterranean, before being shot down and killed in April 1941). Johnson was awarded with the most prestige medals of Great Britain, France, USA and Belgium. After the war he went on serving in the RAF, took part in military operations in Korea (1950-1951), became Air Vice -Marshal and AOC, Middle East Air Force and in 1966 he retired.

The most effective ace of Great Britain died on the 30th of January 2001.



## James Edgar "Johnnie" Johnson

James Edgar "Johnnie" Johnson wurde am 9. März 1916 in Barrow in Leicestershire geboren.

Es ist schwer zu sagen was um alles in der Welt ihn dann motivierte eine Laufbahn als Militärflieger einzuschlagen, aber der Weg dorthin war schwer und steinig. Seinen ersten Versuch Militärpilot zu werden, machte er 1938, als er als 22-jähriger Diplomingenieur der Universität von Nottingham versuchte Pilot bei einer Staffel Hilfsflieger zu werden. Da er aber bereits einige Erfahrung und selbstbezahlte Flugstunden genommen hatte, wurde er abgelehnt.

Den zweiten Versuch unternahm er zu nach der „München-Krise“ als die Royal Airforce stark aufgestockt wurde, aber seine Ambitionen Pilot bei der RAF zu werden wurden wieder abgeblockt. Sein Versuch der Individualreserve beizutreten war nicht von Erfolg gekrönt und auch ein Brief, den er direkt ans Luftwaffenministerium schrieb, war keine Hilfe.

Dann trat Johnson den Yeomanry bei und er erinnert sich mit einem Lächeln: „Ich sprach mit dem Kommandeur und war erfreut als er durchblicken ließ, dass es ihn nicht interessierte ob ich reiten oder fliegen würde“. Und dem zukünftigen Luftwaffen Vize-Marschall war es nicht vergönnt die englische Kavallerie zu glorifizieren: eines Tages, nachdem er aus einem Manöver zurückkehrte, fand er eine Einladung zum Hauptquartier der Individualreserve vor. Sein Dienst in der RAF begann.

Sein Training in der Flugschule war nicht einfach. Es gab gefährliche Situationen während des Trainings mit Nachtflügen, als Johnson fast in Flammen aufging und es gab zwei unglückliche Landungen mit Spitfires, die zu beschädigten Maschinen führten. Fast wäre Johnson deswegen ausgeschlossen worden aber er meisterte letztlich die Flugschule. Interessanterweise lernte er auf der Flugschule nichts über Taktik. Über den Zustand seiner Ausbildung zu der Zeit formulierte er so:

„... und wie sehr wir dieses Wissen brauchten. Was würde passieren, wenn eine Staffel Spitfires auf eine Staffel Messerschmitt traf? Wenn ein Geschwader auf das andere trifft? Würden die „Messer“ steiler kurven können als die „Spit“? ... Diese und viele andere Fragen blieben unbeantwortet. Wir hatten nur eine kleine Anzahl an Trainern, die äußerst bemüht waren die bürokratischen Mühlen in Bewegung zu bringen. Nur nach ein paar Bierchen wurden sie gesprächig und so hörten wir von „Charlieverfolgung“ und „Schere“. Nur verwirrten mich diese Gespräche und ich verließ Hawarden ohne den blassesten Schimmer was passieren kann, wenn Spitfire auf Messerschmitts trafen. Ich denke, dass es all den anderen jungen Flugschülern nicht anders ging, als sie in ihre Einheiten kamen. Wir hatten noch viel zu lernen und riskierten dabei Kopf und Krage. Ich persönlich haben nach einigen Kämpfen die Dynamik des Luftkampfes in all ihren, sich schnell wechselnden, Details verstanden.“

Wie auch immer – Johnson wurde zum 19. Geschwader kommandiert und dann an das 616. Geschwader weitergestellt, wo er die Möglichkeit hatte mit dem berühmten Flug-As Douglas Bader zu dienen und zu fliegen. Er war des öfteren sein zweiter Flügelmann und hatte großen Einfluss auf Johnsons Entwicklung als Kommandeur und Taktiker.

Johnson verbesserte verbissen seine Kampfleistung aber es kam etwas dazwischen, das seine Militärkarriere durchkreuzte. Es handelte sich um einen schlecht verheilten Schlüsselbeinbruch, den er sich während eines Rugby Spiels zuzog und sich nach einer Bruchlandung zurückmeldete und ihm nun während der Flugmanöver schlimme Schmerzen bereitete. Er versuchte die Schulter mit Verbänden und Tape die Schulter zu stabilisieren. Das Unangenehme daran war, dass die Beschwerden seinem Kommandeur verdächtig vorkamen und Johnson verdächtigte ein Feigling zu sein und sich vor Kampfeinsätzen zu drücken. Aber sein Angebot auf ein langsamfliegenderes Flugzeug umzusteigen und sich einer sofortigen Operation zu unterziehen, rettete sein Ansehen und nach seiner Operation kehrte er im Dezember 1940 in den aktiven Dienst zurück.

Johnson nahm an Operationen unter dem Decknamen „Pieplant“ – Angriffe in geringer Höhe über französischem Territorium. Diese Angriffe waren für die Spitfires sehr gefährlich, denn sie waren sehr anfällig für Beschuss vom Boden. Und die Zielobjekte waren gut durch Flakstellungen geschützt. Die Deutschen stellten komplexe Fallen für unvorsichtige Piloten auf, sodass nur Freiwillige auf diese gefährlichen Missionen gingen. Diese Flüge kosteten die Leben vieler mutiger Männer und brachten oft nicht die erhofften Erfolge. Erst Ende 1943 brachten starke Bedenken Johnsons, der zu der Zeit Wing Commander war, die Durchführung solcher Einsätze, bis auf einige spezielle Ausnahmen, zu einem Ende.

Für lange Zeit konnte Johnson keine Abschüsse erbringen. Dies lässt sich damit erklären, dass er nur eine Position als unterstützender Flieger innehatte. Der Wendepunkt kam am 26. Juni 1941, als Johnson seine erste Bf-109 abschoss. Im Juni 1942 hatte er bereits 7 Abschüsse auf dem Konto und wurde zum Kommandeur der 610. Staffel berufen. Er machte sich auf diesem Posten so gut, dass es für ihn die Karriereleiter schnell aufwärts ging. Im März 1943 übernahm er den Posten beim kanadischen Teil der RAF Kenley.

Gleichzeitig mit seiner neuen Position durfte er seinen Namen auf seine Spitfire malen, anstatt der üblichen taktischen Buchstabenmarkierung. Dies war ein besonderes Privileg aber auch ein gefährliches, denn die Deutschen machten gezielt Jagd auf solchen Maschinen. Zunächst waren die Kanadier ihm gegenüber sehr kritisch, aber nach dem ersten Kampfeinsatz unter seiner Führung waren sie sehr von ihm überzeugt und machten ihm ein bedeutendes Angebot – sie gaben ihm die Erlaubnis die kanadischen Abzeichen auf seiner Uniform zu tragen. Obwohl Offiziere in seinem Rang kaum noch Dienst taten in dem sie ihre Abschussquote weiter ausbauen konnten, schoss er 14 weitere Flieger allein und fünf in einer Gruppe ab.

Im September 1943 wurde Johnson zum Stab beordert und kam erst im März 1944 wieder in den fliegerischen Dienst zurück. Er wurde Kommandeur der 144. Canadian Wing, die unter seiner Führung die Invasion Frankreichs und der ersten kritischen Wochen der Kämpfe in der Normandie war. Im August 1944 wurde seine Einheit inaktiviert und Johnson erlebte das Kriegsende als Kommandeur der 127. Air Wing.

Während des Kriegs hatte James Edgar Johnson mehr als 1000 Kampfeinsätze und schoss 34 feindliche Flugzeuge ab (andere Quellen sprechen von 38). Alle abgeschossenen Flieger waren einmotorige Kampfflugzeuge. Er wurde als erfolgreichster Kampfflieger Großbritanniens bekannt und bekam die angesehensten Orden Großbritanniens, Frankreichs, der USA und Belgiens. Nach dem Krieg blieb er bei der RAF, nahm an Militäroperationen in Korea teil und wurde Luftwaffen Vize-Marschall. 1966 ging er in den Ruhestand.

Der erfolgreichste Kampfflieger Großbritanniens starb am 30. Januar 2001.

## ALBERT MARCEL



One of the best French aces of WWII, Albert Marcel was born in November, 25, 1917, in Paris, in a family with many children. His father was a worker. The time was hard and Marcel started his working life very early, settled down on "Renault" plant. And it was already the time when his passion to the aviation was so strong, that he was grimly determined to be military aviator. He managed to attend flying training courses in private flying school cutting out some money from a pay-envelope. It is remarkable that Yvonn Jurjon, the only woman – pilot in France at that time, was his instructor. His patience and eagerness sustained the fact that Albert Marcel received state grant for training at military aviator's college in Istres and in 1938 became pilot-fighter.

In September 1, 1939 Germany attacked Poland and England and France, according to the Contract about military support to Poland, proclaimed the war to Germany. Sergeant Albert Marcel wanted to fight, but... he was appointed on a position of trainer at aviator's college in Chartres and only after demand, in February 1940 he received an appointment to group of fighters weaponed with the newest for that time French fighters Dewoitine D 520.

In May, 10, 1940 the period of "Strange War" finished in Europe and German troops invaded in Holland, Belgium, France. Subdivision, where Albert served, immediately joined combat performance. In May, 14, Marcel knocked down his first enemy's plane – BF-109, and in May, 21 – bomber He 111.

After France surrender, French Military Forces, including aviation, were passed under the control of new government in Vichy. By no means all officers and soldiers were agree with way it was and many were looking for a possibility to ho on fighting for freedom of their country. Albert Marcel belonged to the number of such people together with his friends. In October, 14, 1940, during training flight, three pilots: Albert Marcel, Marcel Lefevre and Albert Duran, separated from common raw and flew over Gibraltar and landed on British air base. It is necessary to say that the landing was very risky as anti-aircraft gunners opened fire on approaching plane, but everything ended safely. Brave trio joined Allied troops and government in Vichy sentenced them to death by default.

It is necessary to say that Englishmen created national air echelons from the pilots of invaded countries, they were parts of Royal Air Force and Albert Marcel, after his arrival to Great Britain, served in one of them – in subdivision "Ile-de-France" where, together with other French pilots, carried out some combat flights.

Meanwhile, war scale sharply spread: Germany intruded into the USSR and Japan launched the war against the USA. Representatives of "La France libre" Movement headed by Charles de Gaulle established relations with government of the USSR, and in 1942 Charles de Gaulle offered to Soviet leadership, together with other offers, to create French Air subdivision for mission on Eastern Front. Soviet side accepted the offer, but when push came to shove, complications arose. As veteran of the "Normandie-Niemen" regiment, Hero of the Soviet Union\* Roland de la Poype wrote in his memoirs: "That's where it all started". British side categorically rejected to promote undertakings of de Gaulle, especially as hostilities against Vichy members started in Lebanon, as well as against Germans and Italians in Northern Africa. Different argument were advanced- from Russophobe to very reasonable – Great Britain had spent much time on French pilots training and it was not to loose them. Besides, there were many opponents of Charles de Gaulle convergence with the USSR in the surrounding of "La France libre" Movement leader. Nevertheless, Englishmen had given in by June, but agreed to let only young pilot go, who did not have serious combat experience. At the same time, in July 1942, Charles de Gaulle "La France libre" Movement was renamed into "la France Combattante".

Group forming started in air base in Rayak, Syria (now this area belongs to Lebanon) and in September the group was organized. It consisted of 14 combat pilots\*\*, two pilots-signalers, 1 doctor, 1 translator and 42 mechanics. These people had a choice. They could stay in France and went through invasion. They could stay in Great Britain or the Middle East, where there were not many battles. But they choose the struggle. Moreover, people made their choice at the time when German troops were at Moscow and Stalingrad and many people had doubts if the USSR would hold out. They were sentenced to death at home and in case of being captured should be executed. But all of them, people of different social strata from aristocracy to workers were long to go the place where, according their opinion, the struggle with fascism\*\*\* was on. It was the beginning of the history of famous "Normandie-Niemen" regiment, and combat destiny of Albert Marcel was connected with this glorious subdivision.

In November 1942, with lots of adventures, the group (including Albert Marcel) arrived to the USSR. By April 1943, after retraining for Yak-1\*\*\*\* and intensive flight training joined combat work. In the same way that French troops came under command of English leadership in Great Britain, French pilots were included in staff of 303 Guard Air Division under the command of colonel Zakharov. By June 1943 this group put down 30 knocked down enemy's planes on its account, but the lost of the group was so high (13 pilots perished of 26, including arrived fillers) that colonel Zakharov temporary stopped squadron participation in the battles and paid attention to air combat tactics. The matter was that French pilots took too much interest to personal hunting that's why they perished one by one. Albert Marcel was the first who refused from destructive tactics. He remembered about that time: "Should we combat in an orderly was then, as we did then, we would have struggled more successful against Luftwaffe". Nevertheless, personal score of Albert Marcel began growing. In June, 16, 1943 lieutenant Marcel, together with senior lieutenant Preziosi, operating Yak-1B knocked down "FW-189"\*\*\*\*\*, and in July 1943 the squadron took part on the most dramatic battle of Kursk Salient. On July, 14 on Bastille Day, Albert knocked down two planes – Bf 110 and Bf 109, and on July 19 – Ju 88.5, and soon the score of knocked down planes reached 10.

At the beginning of June French squadron had been reformed into 1st fighter regiment "Normandy", and in spring 1944 senior Lieutenant Albert Marcel was appointed 1st squadron commander.

On the land Albert was very modest, even shy, but in air it was brave, firm, aggressive and combat-wise pilot. There was no pilot in the regiment who could notice enemy's plane earlier than he did. His outstanding will was his feature: in the battle, took place on June, 13, fuel system on Albert's plane was broken and the pilot with the help of hand p[ump] (!) flew 200 km and landed safely. To say the truth, he could no get up in the air fro a week – he felt terrible pain in his hand and shoulder.

In October 1944 8 Yaks under the command of Albert Marcel fought a successful battle with thirty Ju 87 under the cover of 12 fighters FW 190 from squadron "Mölders". In this combat 7 enemy planes had been knocked down, two of them were knocked down by Albert Marcel himself. French people did not loose anybody in this combat.

In December 1944 Albert Marcel, having on his score 23 knocked down enemy\*\*\*\*\* planes by that time, was sent to vacation to France in the staff of 15 pilots. Then he got new position and had never returned to "Normandy Niemen" regiment\*\*\*\*\*.

After the war Albert Marcel went on his military carrier, flew, and was military attaché in Prague. There he married American woman with which he met in American Embassy. In 1948 he hang up wings and, together with his wife, went to the USA, Florida. During his service in "Normandy Niemen" regiment he made 193 combat flights and knocked down 23 enemy planes, and 10 more his victories were not officially confirmed. He was appointed to a grade Hero of the Soviet Union and was awarded by the most prestigious rewards of France and the USSR.

In 2009 the noblest subdivision of French Air Force, awarded by military medal of Legion of Honor, Liberation, Military Cross with Palm-tree, Military medal and Soviet Order of the Red Banner and Alexander Nevskiy, legendary regiment "Normandy Niemen" had been inactivated.

\* Big Enchilada of the USSR

\*\*It was written about that time by retired colonel, Hero of the Soviet Union, chevalier of Grand Cross of Legion of Honor comte Roland Paulze d'Ivoy de la Poype: "There were only 14 of us. Fourteen French pilots had been thrown in the midst of million of other people. That was "Normandy" at the beginning of 1943. Rather symbol that military machine..."

\*\*\* French Air force "la France Combattante" totally knocked down 344 enemy's planes from 1940 to 1945, 273 or 80% of them were on the score of "Normandy Niemen".

\*\*\*\* Englishmen insisted on the group should be empowered with "Hurricane" hawkers which French pilots knew very well, but they depreciated by that time. French pilots chose Yak-1, and Soviet side undertook to provide the group with up-to-date soviet planes as they appeared. With the laps of time the regiment received hawks Yak-9, then Yak-3 with which they returned to France after the Victory.

\*\*\*\*\* Scout aircraft and signal plane. In soviet troops it had nickname "Frame". Thanks to powerful defensive weapons and maneuvering ability it was considered as very difficult target by the pilots.

\*\*\*\*\* The most part among pilots of the regiment "Normandy Niemen".

\*\*\*\*\* This the most famous name the regiment received in November 28, 1944, when the 1st fighting air regiment "Normandy" was awarded honorable name Neman. Since that time regiment had the name "Normandy Niemen" in all mass media and official documents.

## ALBERT MARCEL

Eines der herausragenden französischen Asse des Zweiten Weltkriegs war Albert Marcel, der am 25. November 1917 in Paris in eine kinderreiche Familie geboren wurde. Sein Vater war einfacher Arbeiter. Das Leben war hart und Marcel begann sein Arbeitsleben sehr früh und blieb in einer Renault-Fabrik hängen. Zu der Zeit war seine Leidenschaft für die Fliegerei bereits so groß, dass er eisern versuchte Militärflieger zu werden.

Er schaffte es vom mageren Gehalt etwas Geld abzuzweigen um private Flugstunden zu besuchen. Bemerkenswert ist, dass Yvonn Jurjon als einzige Pilotin in Frankreich zu der Zeit sein Fluglehrer war.

Seine Geduld und Eifer waren der Grund dass Albert Marcel staatliche Förderung für das Training an der militärischen Flugakademie in Istres bekam und 1938 Kampfpilot wurde.

Am 1. September 1939 überfiel Deutschland Polen. Durch den Beistandspakt erklärten Frankreich und England dann den Deutschen den Krieg. Feldwebel Albert Marcel wollte in den Kampf, aber er wurde als Trainer der Flugakademie in Chartres. Im Februar 1940 wurde er einer Gruppe zugeteilt, die mit den neuesten Kampffliegern, den Dewoitine D 520 ausgestattet war.

Am 10. Mai 1940 wurde der „Sitzkrieg“ in Europa durch den Einmarsch der Deutschen nach Holland, Belgien und Frankreich beendet. Die Einheit von Albert wurde sofort in den Kampf geschickt. Am 14. Mai schoss er das erste Feindflugzeug, eine BF-109, und am 21. Mai den ersten Bomber eine He-111 ab.

Nach der Kapitulation Frankreichs wurden die militärischen Kräfte inklusive der Luftwaffe unter die Kontrolle der neuen Regierung in Vichy überstellt. Nicht alle Offiziere und Soldaten waren damit einverstanden und viele suchten nach einer Möglichkeit weiter für die Freiheit ihres Vaterlands zu kämpfen.

Zu diesen gehörte auch Albert Marcel mit seinen Freunden. Am 14. Oktober 1940 entfernten sich Albert Marcel, Marcel Lefevre und Albert Duran aus einer Formation, flogen nach Gibraltar und landeten auf einer britischen Militärbasis. Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass dies ein riskantes Manöver war, denn die Flakgeschütze eröffneten das Feuer auf die Flugzeuge, doch die Landung verlief glimpflich. Die drei Piloten traten den Alliierten Truppen bei und die Vichy Regierung verurteilte sie zum Tode.

Die Engländer schafften eine eigene Staffel mit Piloten aus besetzten Gebieten, die Teil der Royal Airforce war. Albert Marcel diente nach seiner Ankunft in England in einer Untereinheit, der „Ile-de-France“, wo er mit anderen französischen Piloten einige Kampfeinsätze flog.

Zwischenzeitlich ging der Krieg in die nächste Runde: Deutschland fiel in die Sowjetunion ein und Japan begann den Krieg gegen die USA. Repräsentanten der „La France libre“-Bewegung unter Führung von Charles de Gaulle knüpften mit der russischen Regierung Kontakte und 1942 bot de Gaulle der russischen Führung an eine französische Luftwaffeneinheit für die Ostfront aufzustellen. Die russische Seite akzeptierte das Angebot aber als es dazu kommen sollte, traten Probleme auf. Der Veteran des „Normandie-Niemen“ Regiments und Held der Sowjetunion\* Roland de la Poype schrieb in seinen Memoiren: "Das war der Zeitpunkt wo alles begann". Die britische Seite lehnte jegliche Unterstützung von de Gaulles Plänen ab, insbesondere Feindseligkeiten gegen Vichy Mitglieder im Libanon aber auch gegen Deutsche und Italiener in Nordafrika. Ausserdem hatten die Briten viel Zeit in das Training der französischen Piloten gesteckt und wollten diese nicht verlieren.

Außerdem gab es viele Gegner de Gaulles über Zusammenarbeit mit Russland im Umfeld der Führungsriege der „La France libre“ Bewegung. Nichtsdestotrotz stimmten die Engländer im Juni zu, aber nur unter der Voraussetzung, dass nur junge Piloten gehen sollten, die noch nicht viel Kampferfahrungen hatten. Im Juli 1942 wurde die „La France libre“ Bewegung in „La France Combattante“ umbenannt.

Die Aufstellung der Einheit begann auf dem Flugplatz Rayak in Syrien (nun im Libanon) im September. Sie bestand aus 14 Kampfpiloten\*\*, zwei Piloten Signalgebern, einem Arzt und 42 Mechanikern. Diese Leute hatten die Wahl ob sie in Großbritannien bleiben oder in den Mittleren Osten wollten. Sie machten ihre Entscheidung zu einer Zeit als die deutschen Truppen vor Moskau und Stalingrad standen und viele Zweifel hatten ob die Sowjetunion überhaupt standhalten könnte. Die Leute, die aus den verschiedensten Schichten, vom Arbeiter bis Aristokraten, stammten, wählten den Platz an dem sie gegen den Faschismus\*\*\* kämpfen konnten. Das war der Beginn des berühmten "Normandie-Niemen" Regiments und das Schicksal von Albert Marcel war mit dieser ruhmvollen Einheit verknüpft.

Im November 1942 erreichte die Gruppe (inklusive Albert Marcel) auf einigen Umwegen die Sowjetunion. Im April 1943 begannen für sie die Kampfeinsätze nach intensiven Flugtraining auf der Yak-1\*\*\*\*. Genau wie die französischen Truppen unter englischer Führung in Großbritannien waren, wurden jetzt die französischen Piloten in den Stab der 303 Guard Air Division unter Kommando von Oberst Zakharov

eingegliedert. Im Juni 1943 hatte diese Einheit bereits 30 Abschüsse verbucht, aber auch die eigenen Verluste waren hoch (13 von 26 Piloten starben). Daher stoppte Oberst Zakharov die Einbindung der Einheit in Kampfeinsätze und setzte vermehrt auf Luftkampfpraktik. Einer der Gründe war, dass französische Piloten zu viel Aufmerksamkeit der persönlichen Jagd widmeten und daher einer nach dem anderen abgeschossen wurden. Albert Marcel war der Erste der sich von der destruktiven Taktik abwandte. Er erinnert sich an diese Zeit: "Hätten wir geordnet kämpfen, wie wir es dann taten, hätten wir erfolgreicher gegen die Luftwaffe bestehen können". Nichtsdestotrotz begann die persönliche Abschussliste von Albert Marcel zu wachsen. Am 16. Juni 1943 schoss er mit dem Oberleutnant Preziosi in seiner Yak-1B eine Fw-189\*\*\*\* ab. Im Juli 1943 nahm die Staffel am hochdramatischen Kampf um Kursk teil. Am französischen Nationalfeiertag, dem 14. Juli, schoss Albert eine Bf 110 und eine Bf 109, sowie am 19. Juli eine Ju-88 ab und schnell erzielte er seinen 10. Abschuss.

Anfang Juni wurde die französische Staffel in das 1st Fighter Regiment "Normandie" umgeordnet dessen Kommandeur Albert Marcel im Frühling 1944 wurde.

Am Boden war Albert bescheiden, ja sogar schüchtern – in der Luft war er aber ein mutiger, sicherer, aggressiver und kampferfahrener Pilot. Im Regiment gab es keinen Piloten, der feindliche Flugzeuge früher ausmachen konnte als er. Sein unbändiger Wille war sein Markenzeichen: Im Kampf am 13. Juni fiel die Kraftstoffpumpe in seinem Flugzeug aus und er flog es 200km sicher nach Hause allein durch Betätigung der Handpumpe. Danach konnte er aber eine Woche lang nicht fliegen, da er starke Schmerzen in Hand und Schulter hatte.

Im Oktober 1944 kämpften 8 Yaks unter dem Kommando von Albert Marcel erfolgreich gegen 30 Ju-87 und 12 Fw-190 Kampfflugzeugen der Mölders-Staffel. 7 feindliche Flugzeuge wurden ohne eigene Verluste abgeschossen, zwei davon von Albert Marcel.

Im Dezember 1944 hatte Albert Marcel dann seinen 23. Abschuss\*\*\*\*\* und wurde zum Erholungsurlaub nach Frankreich geschickt. Er bekam eine neue Position und ging nie zum "Normandie Niemen" Regiment\*\*\*\*\* zurück.

Nach dem Krieg war Albert Marcel weiter militärisch erfolgreich, flog und wurde Militärattaché in Prag. Er heiratete eine amerikanische Frau, die er in der amerikanischen Botschaft kennenlernte. 1948 gab er die Fliegerei auf und zog mit seiner Frau in die USA nach Florida.

Während seiner Zeit im "Normandie Niemen" Regiment hatte er 193 Kampfeinsätze und schoss 23 Feindflugzeuge ab – 10 weitere Abschüsse wurden nicht offiziell bestätigt. Er wurde zum Held der Sowjetunion ernannt und bekam die angesehensten Auszeichnungen Frankreichs und der Sowjetunion.

2009 wurde die nobelste Einheit der französischen Luftwaffe, die durch die Medaille der Ehrenlegion, Befreiung, Militärkreuz mit Palme, die Militärmedaille, den Rotbannerorden und den Alexander Newski Orden geehrt wurde, das legendäre "Normandie Niemen" Regiment aufgelöst.

\* hohe Auszeichnung in der Sowjetunion

\*\* Zu der Zeit schrieb Oberst a.D. Roland Paulze d'Ivoy de la Poype, Held der Sowjetunion und Ritterkreuzträger der Ehrenlegion: "Wir waren 14. 14 französische Piloten die inmitten Millionen anderer Menschen geworfen wurden. Das war „Normandie“ Anfang 1943. Eher ein Symbol der Militärmaschinerie ..."

\*\*\* Alle Piloten der "Normandie Niemen" hatten insgesamt 5249 Kampfeinsätze an der sowjetisch-deutschen Front, hatten 869 Luftkämpfe, beschädigten 80 und schossen 273 Feindflugzeuge ab. Dabei verloren sie 42 ihrer insgesamt 96 Piloten. Zum Vergleich: Die Piloten der "Ile de France" hatten 6029 Kampfeinsätze, schossen 35 Feindflugzeuge ab und verloren 37 ihrer 78 Piloten. Und die Piloten der "Alsace", die ein Jahr vor "Normandie" aufgestellt wurde, hatte 4500 Kampfeinsätze und schossen 32 Feindflugzeuge ab – sie verloren 21 ihrer 87 Piloten.

\*\*\*\* Die Engländer bestanden darauf, dass die Gruppe mit "Hurricane" Fliegern ausgerüstet werden sollten, die die französischen Piloten bestens kannten, aber die zu der Zeit bereits ausgemustert wurden. Die französischen Piloten wählten die Yak-1 und die Russen versuchten die Gruppe stets mit neuen Modellen zu versorgen. Das Regiment bekam mit der Zeit Yak-9 und später Yak-3, mit denen sie dann nach Frankreich zurückkehrten.

\*\*\*\*\* Aufklärungs- und Verbindungsflugzeug. Bei den Russen hieß es „Frame“. Dank starker Defensivbewaffnung und Manövrierfähigkeit galt es als schwieriges Ziel bei den Piloten.

\*\*\*\*\* Damit hatte er die meisten unter den Piloten der "Normandie Niemen".

\*\*\*\*\* Dies ist der bekannte Name des Regiments, den es am 28. November 1944 erhielt als dem 1st fighting air regiment "Normandie" der ehrenvolle Nieman nach dem Kampf am Fluss Nieman zuerkannt wurde. Seitdem hatte die Einheit den Namen "Normandie Niemen" in allen Medien und offiziellen Dokumenten.





## TH Master Box Ltd.

17, Lomanaya Str.,  
Dnepropetrovsk, Ukraine, 49000

TEL +38-056-233-7714

FAX +38-056- 233-7714

<http://www.mbltd.info>

[mb\\_ltd@ukr.net](mailto:mb_ltd@ukr.net)

