



Foto/Photo 5

Foto 5

Der Gruppenkommandeur der I./JG 51 Hptm. Hermann-Friedrich Joppien nach der Rückkehr von einem Einsatz mit seiner Bf 109 F, ⚔+. Das Foto entstand im März/April 1941 am Kanal. Die Gruppe hatte im März die ersten Bf 109 „Friedrich“ erhalten und führte von Coquelles, unmittelbar westlich Calais, Speerflüge durch. Joppien war in dieser Kriegsphase einer der erfolgreichsten Jagdflieger. Nach dem 21. Abschluß hatte er am 16. September 1940 das Ritterkreuz erhalten. Kurz nach Entstehen dieses Fotos wurde er am 24. April 1941 nach dem 40. Abschluß mit dem Eichenlaub ausgezeichnet. Joppien konnte seine Erfolge auch in der Anfangsphase des Rußlandfeldzuges fortsetzen. Am 25. August 1941 wurde er dann aber im Luftkampf mit russischen Jägern und Bombern, in deren Verlauf er seinen 70. Abschluß erzielte, selber getroffen. Er stürzte mit seiner Bf 109 F-2, ⚔+, Werknr. 9670 ab und fand beim Aufschlagbrand den Tod. Nachlaß Karl Löser

Photo 5

Hptm. Hermann-Friedrich Joppien, Gruppenkommandeur of I./JG 51, after returning from a mission in his Bf 109 F bearing the staff marking ⚔+. The photo was taken on the Channel Coast in March-April 1941. The Gruppe received its first Bf 109 Friedrichs in March and subsequently flew defensive patrols from Coquelles, just west of Calais. At that point in the war, Joppien was among the most successful German fighter pilots, having received the Knight's Cross on 16 September 1940 after his 21st victory. On 24 April 1941, soon after this photo was taken, he was awarded the Oak Leaves following his 40th victory. Joppien continued his successful ways during the initial phase of the Russian campaign. During an engagement with Soviet fighters and bombers on 25 August 1941, Joppien scored his 70th victory before he was himself shot down. He was still in his Bf 109 F-2 (⚔+, Werknr. 9670) when it crashed and exploded. *The Estate of Karl Löser*

Foto 6

Dieses Foto wurde bereits einmal in einer anderen Publikation in schlechter Qualität veröffentlicht und die „schwarze 9“ mit 36 Abschlußbalken dort Lt. Josef Pöhs von der 5./JG 54 zugeordnet. Dank der guten Qualität unserer Aufnahme muß diese Angabe jedoch korrigiert werden, denn in den Spurrillen sind zweifelsfrei Reste von Schnee zu sehen. Dieser fiel im Nordabschnitt der Ostfront, wo die Aufnahme entstand, aber erst Ende September 1941. Damit scheidet Pöhs als Flugzeugführer der „schwarzen 9“ aus, denn er schoß seinen 36. Gegner bereits am 20. August ab, zu einer Zeit, als in Nordrußland noch schönstes Sommerwetter war. Vielmehr dürfte es sich um die Bf 109 F-2 von Staffelfkapitän Oblt. Wolfgang Späte handeln. Er war im August/September 1941 bei der 5./JG 54 ähnlich erfolgreich wie Lt. Pöhs. Allerdings erzielte Späte seinen 36. Abschluß erst am 26. September, also genau in der Zeit, als der erste Schnee fiel. Außerdem handelt es sich, wie an den Kokarden erkennbar, bis auf den 1. Abschluß um Osterföge. Auch diese Bilanz paßt zu Späte. Sammlung Bazzani

Photo 6

A poor-quality rendering of this photo has been printed in another publication, where "Black 9" with its 36 victory bars was identified as the aircraft of Lt. Josef Pöhs of 5./JG 54. Thanks to the better quality of our print, this information must be corrected, for traces of snow can clearly be seen in the ruts. The first snow fell in the northern sector of the Eastern Front, where this photo was taken, in early September 1941. Pöhs must therefore be eliminated as the pilot of "Black 9", for he claimed his 36th victory on 20 August, when fine summer weather still prevailed over northern Russia. The Bf 109 F-2 is instead the machine of Staffelfkapitän Oblt. Wolfgang Späte. In August-September 1941, while leading 5./JG 54, Späte was just as successful as Lt. Pöhs. He claimed his 36th victory on 26 September, the precise time when the first snow fell. As well, the cockades in the victory scoreboard show that all but one were scored in the east, which also matches Späte's record. *Bazzani Collection*

Foto 7

Zwei Bf 109 F oder G-2 trop der I./JG 27, aufgenommen im Herbst 1942. Die Maschinen tragen den Wüstensichtschutzanstrich in Sandgelb (RLM 79) und Hellblau (RLM 78). Da die Flugzeuge kein Gruppenemblem führen, ist das Foto wahrscheinlich vor der Überführung nach Nordafrika entstanden. Wie bei der I./JG 27 üblich, ist neben dem Spinner auch der Haubenring weiß lackiert. Sammlung Hesse

Photo 7

Two Bf 109 F or G-2 trop fighters of I./JG 27, photographed in autumn 1942. The aircraft are finished in the desert camouflage scheme of Sand Yellow (RLM 79) and Pale Blue (RLM 78). As the Gruppe emblem is not present, the photo was probably taken while the two aircraft were being ferried to North Africa. The spinner and backing plate are painted white, typical for aircraft of I./JG 27. *Hesse Collection*



Foto/Photo 33

Von „Krebsen“, „Schlangen“ und „Dödeln“

Die Geschichte der 3. Staffel der Jagdgruppe 10 Teil 2

Of "Crabs", "Snakes" and "Dödeln"

The History of the 3. Staffel of Jagdgruppe 10 Part 2

von Christian Stopsack

Mit Beginn des Jahres 1945 zeichnete sich für die von Lt. Alois Höhn geführte und in Redlin bei Parchim stationierte 3./JGr. 10 das Ende der waffenseitigen Umrüstung ab. Die Flugzeuge waren mit dem üblichen Rumpf-ETC 501 und unter der linken und rechten Tragfläche mit jeweils einem Raketen-Abschußrohr vom Kaliber 21 cm versehen worden. Die in Fliegerkreisen allgemein als „Dödel“ bekannten Geschosse sollten bei den kommenden Versuchen wieder in Flugrichtung abgefeuert werden. Bei den „Dödeln“ handelte es sich jedoch nicht um die seit 1943 im Einsatz befindlichen 21-cm-Werfergranaten, sondern um eine Neuentwicklung auf Basis der Flakrakete R 42 mit sogenannten „Brandtaschen“ im Gefechtskopf. Die „21 cm RB Sprenggranate Bord drall“ erreichte bei geringerem Gewicht eine doppelt so hohe Höchstgeschwindigkeit. Sie sollte durch die Rotationsbewegung um die Längsachse (Drall) eine gleichmäßige und relativ präzise Flugbahn aufweisen, bevor sie nach vorgegebener Zünderlaufzeit detonierte und dabei 130 Brandtaschen freisetzte. Durch den Explosionsdruck und die Verteilung der Brandtaschen erhoffte man sich eine Trefferwirkung, die auch in einiger Entfernung noch ausreichen sollte, um einen oder mehrere viermotorige Bomber zum Absturz zu bringen.

Diese Phase der Umrüstung wurde bei der 3. Staffel von einem tragischen Unfall überschattet. Am 14. Januar 1945 ließ sich Uffz. Leopold Huszczak während eines Überfluges zwischen Parchim und Redlin zu fliegerischen Kunststückchen über einem Dorf unweit des Platzes Redlin hinreißen, um seiner dort befindlichen Freundin zu imponieren. Er verlor dabei die Kontrolle über seine Fw 190 A-8 „schwarze 4“ und die Maschine schlug unweit des Ortes auf. Uffz. Huszczak fand bei diesem Absturz den Tod.

Nachdem bei der 3./JGr. 10 mit den neu ausgerüsteten Fw 190 A-8 abschließend Schießflüge absolviert worden waren, konnten 16 Erprobungsträger einsatzbereit gemeldet werden. Am 20. Januar 1945 verlegten diese Maschinen von Redlin auf den Flugplatz Delitzsch bei Bitterfeld. Sie lagen auf diesem Platz in unmittelbarer Nachbar-

By the beginning of 1945 it was obvious that the armaments experiment conducted by 3./JGr. 10, led by Lt. Alois Höhn and stationed at Redlin near Parchim, was just about over. The aircraft had been refitted with standard ETC 501 racks beneath the fuselage and two 21-cm rocket tubes beneath the wings. In the coming trials, the projectiles, generally referred to as "Dödeln" (see note in Part 1) in pilot circles, were once again to be fired in the direction of flight. This time, however, the projectiles would not be the 21-cm Werfergranaten in use since 1943, but a new development based on the R 42 anti-aircraft rocket with so-called "Incendiary Packets" in the warhead.



© by Claes Sundin

Foto 33

Die Fw 190 A-8 „schwarze 8“ der 3./JGr. 10 mit Schlangen-Bemalung und der Verbandskennung „11“. Unter den Tragflächen trägt die Maschine je ein Abschußrohr für die „21 cm RB Sprenggranate Bord drall“. Beachte ferner das ETC 501 für die Anbringung eines Kraftstoff-Zusatzbehälters. Wahrscheinlich handelt es sich um die Maschine, mit der Uffz. Walter Gerlach am 14. Februar 1945 abgeschossen wurde. Die Aufnahme dürfte im Januar 1945 auf dem Flugfeld Redlin entstanden sein. Der mehrfach in der Fachliteratur dieser „schwarzen 8“ zugeordnete Ofw. Rudolf Hartkopf war kein Flugzeugführer, sondern gehörte dem technischen Personal der 3. Staffel an.

Photo 33

Fw 190 A-8 "Black 8" of 3./JGr. 10 with snake marking and unit code "11". Beneath each wing the machine carries a launch tube for the "21 cm RB Sprenggranate Bord drall". Also note the ETC 501 rack for carriage of an external fuel tank. This aircraft is probably the one in which Uffz. Walter Gerlach was shot down on 14 February 1945. The photo must have been taken at Redlin airfield in January 1945. Ofw. Rudolf Hartkopf, who has previously been identified as the pilot of this aircraft was not in fact a pilot, rather he was a member of 3. Staffel's technical personnel.

schaft der II. (Sturm)/JG 300, die sich seit Oktober 1944 auf dem nicht einmal 10 km entfernt gelegenen Einsatzplatz Löbnitz stationiert war. Die Maschinen der 3./JGr. 10 wurden wie bereits im Herbst 1944 einsatzmäßig dem JG 300 unterstellt, was die fliegerischen Aktivitäten in den folgenden Wochen maßgeblich bestimmen sollte. Die Staffel hatte sich gerade in Delitzsch eingerichtet, als die Ankündigung zur Verlegung auf den knapp 300 km östlich gelegenen Flugplatz Schönfeld-Seifersdorf eintraf. Von dort aus sollten Entlastungsangriffe gegen die in Richtung Oder vorrückenden russischen Bodentruppen geflogen werden. Im Gefolge der II. (Sturm)/JG 300 sahen sich die Flugzeugführer der 3./JGr. 10 nun ziemlich unerwartet den harten Bedingungen an der Ostfront ausgesetzt. Leider konnten keine Einzelheiten zu den Einsätzen von Schönfeld-Seifersdorf in Erfahrung gebracht werden. Überliefert ist lediglich, daß die Flugzeugführer der 3./JGr. 10 gemeinsam mit dort ebenfalls

The "21 cm RB Sprenggranate Bord drall" weighed less and achieved a speed almost twice that of the earlier rocket. Rotating about its longitudinal axis (spin stabilized), it was supposed to follow an even and relatively precise flight path before detonating after the fuse had run for a prescribed time and ejecting 130 incendiary packets. It was hoped that the force of the explosion and the ejection of the incendiary packets would be sufficient, even at greater range, to bring down one or more heavy bombers.

This phase of the 3. Staffel's reequipment was overshadowed by a tragic accident. On 14 January 1945, during a ferry flight between Parchim and Redlin, Uffz. Leopold Huszczak allowed himself to get carried away while performing aerobatics over a village near Redlin in an attempt to impress his girlfriend. He lost control of his Fw 190 A-8 "Black 4" and the machine crashed not far from the village. Uffz. Huszczak was killed in the crash.

After 3./JGr. 10 had completed rocket-firing flights with its modified Fw 190 A-8s, it was able to report 16 test beds as operational. On 20 January 1945 these aircraft moved from Redlin to the airfield at Delitzsch near Bitterfeld. There they were in close proximity to II. (Sturm)/JG 300, which was based at Löbnitz, less than 10 km away. As in the autumn of 1944, the aircraft of 3./JGr. 10 were operationally attached to JG 300, which was to largely determine their flying activities in the coming weeks.

The Staffel had just established itself at Bitterfeld, when notification arrived that it was being moved to Schönfeld-Seifersdorf airfield, almost 300 km to the east. From there the unit was supposed to attack Russian ground forces advancing towards the Oder. In the wake of II. (Sturm)/JG 300, the pilots of 3./JGr. 10 quite unexpectedly found themselves facing the tough conditions of the Eastern Front. Unfortunately no details concerning the missions from Schönfeld-Seifersdorf can be found. All that was passed down was that the pilots of 3./JGr. 10 carried out a number of ground attack missions with "Dödeln" in concert with the close-support units operating there. Apparently the unit suffered no losses.

Back in Delitzsch, the subject of "Eastern Front operations" at first seemed to have been closed, but on 1 February 1945 the unexpectedly rapid advance by Russian forces in the direction of the Oder led the Luftwaffe command to again order fighter units from the Defense of the Reich to be sent to the east. Among these units was 3./JGr. 10 which, as part of a battle group with the four Gruppen of JG 300, patrolled the roads in search of Russian troop movements. On 1 February, JG 300's battle group lost two pilots killed. 3./JGr. 10 recorded damage to one Fw 190 A-8, which came down near Dessau after running out of fuel.