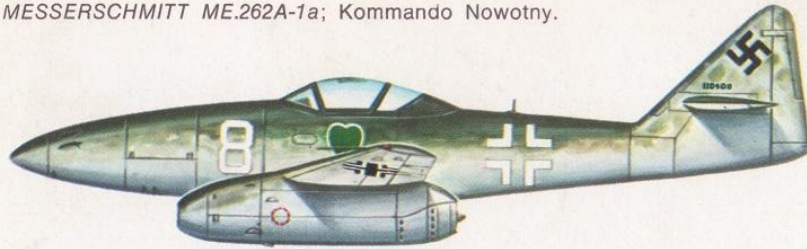


MESSERSCHMITT ME.262A-1a; Kommando Nowotny.



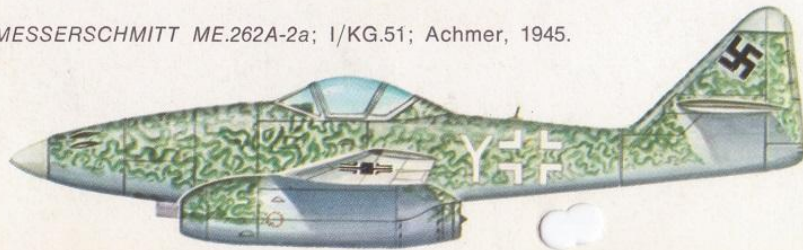
MESSERSCHMITT ME.262A-1b; III/JG.7. Brandenburg-Briest, 1945.



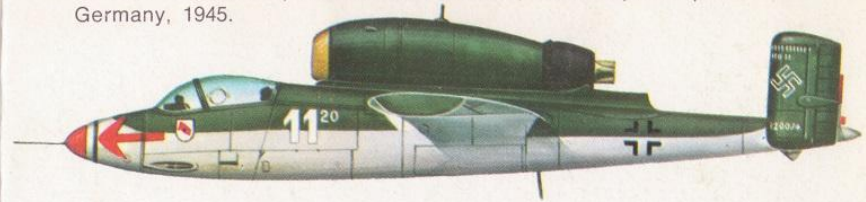
MESSERSCHMITT ME.262A-2a/U1; Erprobungskommando Schenk, 1944.



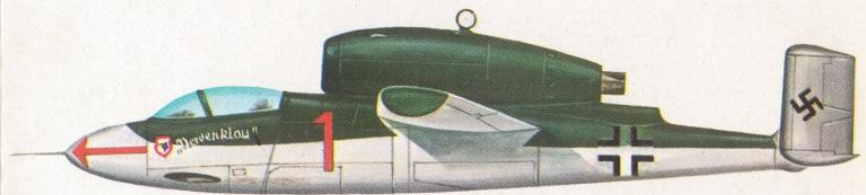
MESSERSCHMITT ME.262A-2a; I/KG.51; Achmer, 1945.



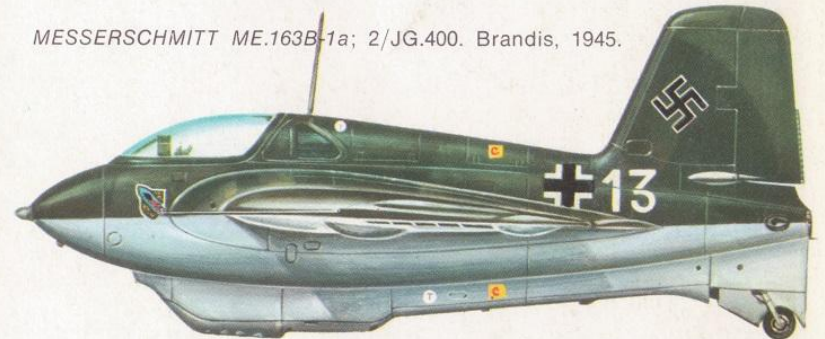
HEINKEL HE.162A-2; Oberleutnant Demuth, Staffelkapitän 3/JG.1. Germany, 1945.



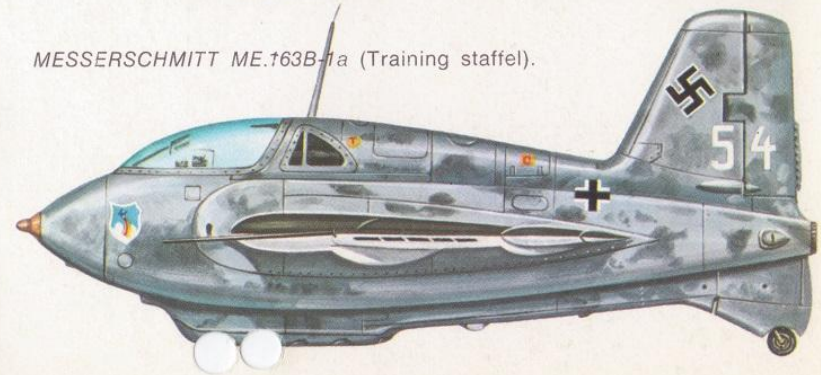
HEINKEL HE.162A-1. Germany, 1945.



MESSERSCHMITT ME.163B-1a; 2/JG.400. Brandis, 1945.



MESSERSCHMITT ME.163B-1a (Training staffel).



MESSERSCHMITT ME.163

La serie di « aerei a razzo » designati Messerschmitt Me.163 ebbe inizio con i prototipi (Me.163) V1 e (Me.163) V2, ideati dal Professore Alexander Lippisch. Rivoluzionari per struttura, concezione e sistema propulsivo, essi fecero la loro apparizione nella primavera del 1941. Lunghi e duri collaudi ad Augsburg e Peenemünde seguirono i continui sviluppi e le incessanti modifiche apportate in fase sperimentale agli straordinari aerei; su uno dei quali (Me.163V1), il 2 ottobre del 1941, il capitano Heini Dittmar raggiunse e superò, per la prima volta, la barriera dei 1.000 Km/h. Il programma sperimentale, strettamente collegato ad un'indispensabile e severissima serie di collaudi pratici, proseguì, se pur lentamente, con notevoli progressi. A questo proposito, è doveroso ricordare, in tale fase di ricerca, il contributo dato da piloti quali: Heini Dittmar, Hanna Reitsch, Wolfgang Späte, Rudolf Opitz e molti altri che, a proprio rischio, collaudarono i primi « aerei a razzo ». Trasformato nell'ultimo periodo di guerra in caccia intercettatore, il Me.163, dotato di sorprendente velocità, ma instabile, difficile da manovrare e con scarsissima autonomia, ebbe breve e difficile carriera, dimostrando di essere ancora un indefinito ibrido in fase sperimentale.

The « rocket plane » series, denominated Messerschmitt Me.163, began with the prototypes (Me.163) V1 and (Me.163) V2 created by Prof. Alexander Lippisch. They were revolutionary in their structure, design and system of propulsion and made their first appearance in the Spring of 1941. Long and severe testing at Augsburg and Peenemünde followed the continual development and unceasing modifications made at an experimental level to these truly extraordinary aircraft, in one of which (Me.163V1), on 2nd October 1941, Captain Heini Dittmar reached and surpassed the 1000 km/hour barrier. The experimental programme, strictly tied up with an indispensable and highly severe series of practical tests, was continued, even if slowly, with notable progress. In this connection mention must be made of the contribution made at that research stage by pilots like Heini Dittmar, Hanna Reitsch, Wolfgang Späte, Rudolf Opitz and many others who, at their own risk, tested the first « rocket planes ». Towards the end of the war, the Me.163 was converted into a fighter interceptor; it was surprisingly fast, but instable, difficult to handle and had a very short range; its career was brief and difficult, proving it to still be an undefined hybrid at an experimental stage.

La série des « avions-fusée » dénommés Messerschmitt Me.163 commença avec les prototypes (Me.163) V1 et (Me.163) V2 inventés par le Prof. Alexander Lippisch. Révolutionnaires par leur structure, par leur conception et leur système de propulsion, ils firent leur apparition au printemps 1941. Des essais longs et difficiles effectués à Augsburg e à Peenemünde suivirent les développements continus et les modifications ininterrompues apportées en phase expérimentale à ces avions extraordinaires; sur un de ceux-ci (Me.163V1), le 2 octobre 1941, le Capitaine Heini Dittmar atteignit et dépassa, pour la première fois, la barrière des 1.000 Km/h. Le programme expérimental, étroitement lié à une série indispensable et extrêmement sévère d'essais pratiques, continua, bien que lentement, et permit d'obtenir d'importants progrès. A ce sujet il est nécessaire de rappeler la contribution apportée au cours de cette phase de recherche par des pilotes tels que Heini Dittmar, Hanna Reitsch, Wolfgang Späte, Rudolf Opitz ainsi que beaucoup d'autres qui, à leurs propres risques, effectuèrent les essais des premiers « avions-fusée ». Transformé au cours de la dernière période de la guerre en avion de chasse intercepteur, le Me.163, doté d'une vitesse surprenante mais instable, difficile à manoeuvrer et ayant une autonomie très limitée, eut une carrière brève et difficile, démontrant de cette manière qu'il était encore un hybride indéfini en phase expérimentale.

Die Serie der « Raketenflugzeuge », Messerschmitt Me.163 genannt, begann mit den Prototypen (Me.163) V1 und (Me.163) V2 und wurden vom Professor Alexander Lippisch entworfen. Diese Maschinen hatten eine revolutionäre Struktur und waren in der Auffassung und im Antrieb (Raketenantrieb) ganz neu und erschienen das erste Mal im Frühling 1941. Den dauernden Entwicklungen und den unaufhörlichen Aenderungen die an diesen ausserordentlichen Flugzeugen waehren der Erprobung vorgenommen wurden, folgten lange und muehevoll Abnahmen. Mit einer dieser Maschinen (Me.163V1) erreichte und ueberschritt der Kapitaen, Heini Dittmar, zum ersten Mal die Grenze der 1.000 Km/h; dies geschah am 2. Oktober 1941. Das Erprobungsprogramm, welches eng mit einer unbedingt notwendigen und aeusserst strengen Serie von praktischen Abnahmephase verbunden war, ging, wenn auch langsam, aber mit bemerkenswerten Fortschritten, voran. Die Piloten, Heini Dittmar, Hanna Reitsch, Wolfgang Spaete, Rudolf Opitz und noch viele andere, gaben ihren Beitrag waehrend der Versuchsphase und auf eigenem Risiko erprobten sie die ersten Raketenflugzeuge. Es ist deshalb Pflicht, an dieser Stelle, ihre Namen zu nennen. Waehrend der letzten Kriegsperiode wurde die Maschine Me.163 in ein Aufklaerungs-Jagdflugzeug umgebaut. Versehen mit einer ausserordentlichen Geschwindigkeit, aber wenig stabil, schwer zu steuern und mit sehr wenig Autonomie. Das Flugzeug hatte eine kurze und schwere Karriere und bewies, dass es noch eine undefinierbare und in der Versuchsphase befindliche Kreuzung bildete.

1 Distintivo del JG54 « Grünherz ». (Questo distintivo comparve anche su aerei del Kommando Nowotny, in ricordo del servizio prestato dal Maj. Nowotny presso la unità del JG54).
 2 Distintivo del JG7.
 3 Distintivo del KG51 « Edelweiss ».
 4 Distintivo del JG7 (variazione). (Poco prima inizio carlinga). Me.262.
 5 Distintivo del JG1.
 6 Iscrizione portata da diversi He.162.

1 Badge of the JG54 « Grünherz ». (This badge also appeared on aircraft of the Kommando Nowotny, in memory of the service of Maj. Nowotny with the JG54 unit).
 2 Badge of the JG7.
 3 Badge of the KG51 « Edelweiss ».
 4 Badge of the JG7 (variation). (Immediately in front of cabin). Me.262.
 5 Badge of the JG1.
 6 Inscription borne by several He.162's.

1 Insigne du JG54 « Grünherz ». (Ce même insigne apparait aussi sur les avions du Kommando Nowotny, en souvenir du service prêté par le Major Nowotny dans l'unité du JG54).
 2 Insigne du JG7.
 3 Insigne du KG51 « Edelweiss ».
 4 Insigne du JG7 (variation). (Juste avant le début de la carlingue). Me.262.
 5 Insigne du JG1.
 6 Inscription portée par divers He.162.

1 Abzeichen des JG54 « Grünherz ». (Dieses Abzeichen erschien auch auf Fliegern des Kommando Nowotny, in Erinnerung der geleisteten Dienste des Maj. Nowotny, bei der JG54-Einheit).
 2 Abzeichen des JG7.
 3 Abzeichen des KG51 « Edelweiss ».
 4 Abzeichen des JG7 (Aenderung). (Etwas vor Beginn des Rumpfes). Me.262.
 5 Abzeichen des JG1.
 6 Inschrift getragen von verschiedenen He.162.

7 Distintivo del JG77.
 8 Distintivo 1/JG1. (Subito sotto inizio carlinga). He.162.
 9 Distintivo del 2/JG400.
 10 Distintivo staffel addestramento. (Subito sotto inizio carlinga). Me.163.

7 Badge of the JG77.
 8 Badge of the JG1. (Immediately under front of cabin). He.162.
 9 Badge of the 2/JG400.
 10 Insigne staffel entrainemen. (Juste sous le début de la carlingue). Me.163.

7 Insigne du JG77.
 8 Insigne 1/JG1. (Juste sous le début de la carlingue). He.162.
 9 Insigne d...
 10 Insigne staffel entrainemen. (Juste sous le début de la carlingue). Me.163.

7 Abzeichen des JG77.
 8 Abzeichen 1/JG1. (Gleich nach Beginn des Rumpfes). He.162.
 9 Abzeichen des 2/JG400.
 10 Abzeichen der Ausbildungsstaffel (Gleich unter Beginn des Rumpfes). Me.163.



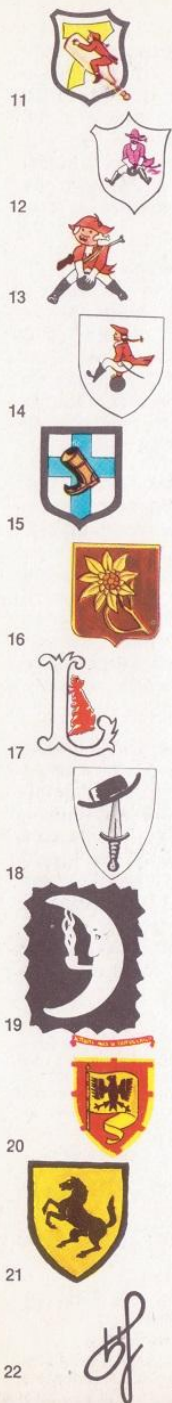
HEINKEL HE.162

Progettato sotto la guida degli ingegneri Gunther e Schwärzler in risposta ad un'eccezionale richiesta del Ministero tedesco dell'Aria, per un caccia monoreattore, simile per prestazioni al Me.262, ma realizzabile entro brevissimo tempo, nella versione più economica e funzionale possibile (sfruttando i pochi materiali allora ancora disponibili, e studiando soluzioni che rendessero possibile nella produzione su vasta scala anche l'impiego di mano d'opera semi-specializzata), l'Heinkel He.162 «Volkjaeger» («aereo del popolo»), prodotto per ragioni di sicurezza, presso la Heinkel di Vienna (Vienna/Schwechat), compì il suo primo volo il 6 dicembre del 1944. Più tardi modificato, a seguito anche di un tragico incidente occorso in un successivo collaudo del prototipo (e nel quale perse la vita il pilota Flugkapitän Peter), l'He.162 «Spatz» (passero), (o come fu più tardi soprannominato «Salamander» - salamandra), entrò definitivamente in produzione (per lo più in stabilimenti sotterranei), nonostante l'imperversare dei sempre più massicci bombardamenti alleati, e, nella sua pur breve carriera operativa, va ricordato per il contributo (anche se tardivo), dato nella difesa della Germania.

The Heinkel He.162 «Volkjaeger» (Peoples plane) was designed under the guidance of Engineer Gunther and Engineer Schwärzler in response to a special request on the part of the Air Ministry for a single-engine fighter plane similar in performance to the Me.262, but to be made available in the shortest possible time and in the most economical and functional version capable of being produced (taking advantage of the little material still available and studying solutions which would allow the use of a large number of semi-skilled hands). The Heinkel He.162 was thus produced for security reasons by Heinkel of Vienna (Vienna/Schwechat) and made its maiden flight on 6th December 1944. It was later modified, following a tragic accident which occurred during a subsequent test flight of the prototype, which caused the death of the pilot, Flugkapitän Peter, and was placed on definite production (largely in underground factories) with the denomination of «Spatz» (sparrows) and, later of «Salamander», despite the increasingly heavy bombing of the allies. Its career, even though short, was marked by its contribution towards the extreme defence of Germany.

Projeté sous la direction des ingénieurs Gunther et Schwärzler pour répondre à une demande exceptionnelle du Ministère de l'Air allemand concernant un avion de chasse mono-réacteur, avec des prestations semblables à celles du Me.262 mais pouvant être réalisé en une période de temps très brève, mais dans une version plus économique et la plus fonctionnelle possible (en utilisant les quelques matériaux encore disponibles alors et en étudiant des solutions qui auraient pu rendre possible pour une production sur grande échelle l'utilisation d'une main-d'œuvre semi-spécialisée), l'Heinkel He.162 «Volkjaeger» («avion du peuple»), produit pour des raisons de sécurité auprès de la fabrique Heinkel de Vienne (Vienne/Schwechat), effectua son premier vol le 6 décembre 1944. Après avoir été modifié plus tard, à la suite aussi d'un tragique accident qui se produisit au cours d'un essai successif du prototype (où perdit la vie le pilote Flugkapitän Peter), l'He.162 «Spatz» (moineau), (ou comme il fut plus tard surnommé «Salamander» - salamandre), entra définitivement en production (tout au plus dans des établissements souterrains) malgré le déchaînement des bombardements alliés se faisant toujours plus massifs; même s'il eut une brève carrière opérative, l'He.162 doit être considéré à sa juste valeur à cause de la contribution - même tardive - apportée à la défense de l'Allemagne.

Diese Maschine wurde auf Grund einer ausserordentlichen Anfrage von Seiten des deutschen Luftwaffen-Ministeriums projektiert und zwar unter der Leitung der Ingenieure Gunther und Schwaerzler. Es wurde ein Jagdflugzeug mit Einduesenantrieb verlangt, mit aehnlichen Leistungen wie die des Me.262, aber innerhalb kuerzester Zeit herstellbar und so wirtschaftlich und zweckmaessig wie moeglich ausgefuehrt. Man sollte dabei das wenige, damals noch vorhandene Material ausnutzen und Loesungen studieren, die eine Produktion, auf breiter Skala, auch mit Einsatz von halbausgebildeten Fachleuten ermoeglichten. Die Heinkel-Maschine He.162 «Volkjaeger», aus Sicherheitsgruenden bei Heinkel Wien (Wien/Schwechat) hergestellt, fuehrte ihren ersten Flug am 6. Dezember 1944 durch. Einige Zeit spaeter wurde die Maschine umgebaut, auch auf Grund eines tragischen Unglueckes waehrend eines Versuches des Prototyps. (Bei diesem Versuch verlor der Flugkapitän Peter das Leben). Das Flugzeug He.162 «Spatz» (oder «Salamander», wie es spaeter umgetauft wurde) wurde endgueltig produziert (zum Grossteil in unterirdischen Fabriken), trotz der andauernden und immer massiveren Bombenangriffen. Trotz der kurzen operativen Karriere dieser Maschine, erinnert man sich an dieses Flugzeug (wenn auch etwas spaet), auf Grund des gegebenen Beitrages bei der Verteidigung Deutschlands.



11 Distintivo portato da ex unità del JG400, successivamente nel JG7. (Subito sotto inizio carlinga). Me.163.

12 Distintivo «Baron Munchausen», I/JG400. (Subito sotto inizio carlinga). Me.163.

13 Distintivo «Baron Munchausen», I/JG400 (variazione). (Subito sotto inizio carlinga). Me.163.

14 Distintivo «Baron Munchausen», I/JG400 (variazione). (Subito sotto inizio carlinga). Me.163.

15 Distintivo III Gruppo JG5. (Subito sotto carlinga). Me.109.

16 Distintivo 8^a Staffel III Gruppo JG5. (Subito sotto carlinga). Me.109.

17 Distintivo I Gruppo JG77 (ex I/Lehr-geschwader 2, da cui ha origine il distintivo). (Subito sotto carlinga). Me.109.

18 Distintivo portato da Heinkel He.100. (Sopra ultima parte scappamento motore). He.100.

19 Distintivo portato da una delle poche unità equipaggiate con caccia notturni Heinkel He.100D. (Sopra ultima parte scappamento motore). He.100.

20 Distintivo del I/KG77. (Subito sotto carlinga). Junkers Ju.88.

21 Distintivo del 10/KG1. (Subito sotto carlinga). Junkers Ju.88.

22 Distintivo del KG1 «Hindenburg». (Subito sotto carlinga). Junkers Ju.88.

11 Badge borne by an ex-unit of the JG400 (immediately under front of cabin) and later in the JG7. Me.163.

12 Badge «Baron Munchausen», I/JG400. (Immediately under front of cabin). Me.163.

13 Badge «Baron Munchausen», I/JG400 (variation). (Immediately under front of cabin). Me.163.

14 Badge «Baron Munchausen», I/JG400 (variation). (Immediately under front of cabin). Me.163.

15 Badge of III Group JG5. (Immediately under cabin). Me.109.

16 Badge of 8th Staffel III Group JG5. (Immediately under cabin). Me.109.

17 Badge of I Group JG77 (ex I/Lehr-geschwader 2, from which the badge originates). (Immediately under cabin). Me.109.

18 Badge borne by the Heinkel He.100. (Above last part of engine exhaust). He.100.

19 Badge borne by one of the few units equipped with night fighters (Heinkel He.100D). (Above last part of engine exhaust). He.100.

20 Badge of the I/KG77. (Immediately under cabin). Junkers Ju.88.

21 Badge of the 10/KG1. (Immediately under cabin). Junkers Ju.88.

22 Badge of the KG1 «Hindenburg». (Immediately under cabin). Junkers Ju.88.

11 Insigne porté par l'ex unité du JG400, ensuite sur le JG7. (Juste sous le début de la carlingue). Me.163.

12 Insigne «Baron Munchausen», I/JG400. (Juste sous le début de la carlingue). Me.163.

13 Insigne «Baron Munchausen», I/JG400 (variation). (Juste sous le début de la carlingue). Me.163.

14 Insigne «Baron Munchausen», I/JG400 (variation). (Juste sous le début de la carlingue). Me.163.

15 Insigne III Gruppe JG5. (Juste sous la carlingue). Me.109.

16 Insigne 8^e Staffel III Gruppe JG5. (Juste sous la carlingue). Me.109.

17 Insigne I Gruppe JG77 (ex I/Lehr-geschwader 2, d'où l'insigne prend son origine). (Juste sous la carlingue). Me.109.

18 Insigne porté par le Heinkel He.100. (Sur la partie arrière de l'échappement du moteur). He.100.

19 Insigne porté par une des quelques unités équipées de chasseurs nocturnes Heinkel He.100D. (Sur la partie arrière de l'échappement du moteur). He.100.

20 Insigne du I/KG77. (Juste sous la carlingue). Junkers Ju.88.

21 Insigne du 10/KG1. (Juste sous la carlingue). Junkers Ju.88.

22 Insigne du KG1 «Hindenburg». (Juste sous la carlingue). Junkers Ju.88.

11 Abzeichen, getragen von der ex-Einheit des JG400, darauffolgend vom JG7. (Gleich unter Beginn des Rumpfes). Me.163.

12 Abzeichen «Baron Munchausen», I/JG400. (Gleich unter Beginn des Rumpfes). Me.163.

13 Abzeichen «Baron Munchausen», I/JG400 (Änderung). (Gleich unter Beginn des Rumpfes). Me.163.

14 Abzeichen «Baron Munchausen», I/JG400 (Änderung). (Gleich unter Beginn des Rumpfes). Me.163.

15 Abzeichen III Gruppe JG5. (Gleich unter dem Rumpf). Me.109.

16 Abzeichen 8. Staffel III Gruppe JG5. (Gleich unter dem Rumpf). Me.109.

17 Abzeichen I. Gruppe JG77 (ex I/Lehr-geschwader 2, von dem das Abzeichen seinen Ursprung hat). (Gleich unter dem Rumpf). Me.109.

18 Abzeichen, getragen von Heinkel He.100. (Ober dem letzten Teil des Motor-Auspuffes). He.100.

19 Abzeichen, getragen von den wenigen Einheiten, die als Nachtjäger ausgerüstet waren (Heinkel He.100D). (Ober dem letzten Teil des Motor-Auspuffes). He.100.

20 Abzeichen des I/KG77. (Gleich unter dem Rumpf). Junkers Ju.88.

21 Abzeichen des 10/KG1. (Gleich unter dem Rumpf). Junker Ju.88.

22 Abzeichen des KG1 «Hindenburg». (Gleich unter dem Rumpf). Junkers Ju.88.