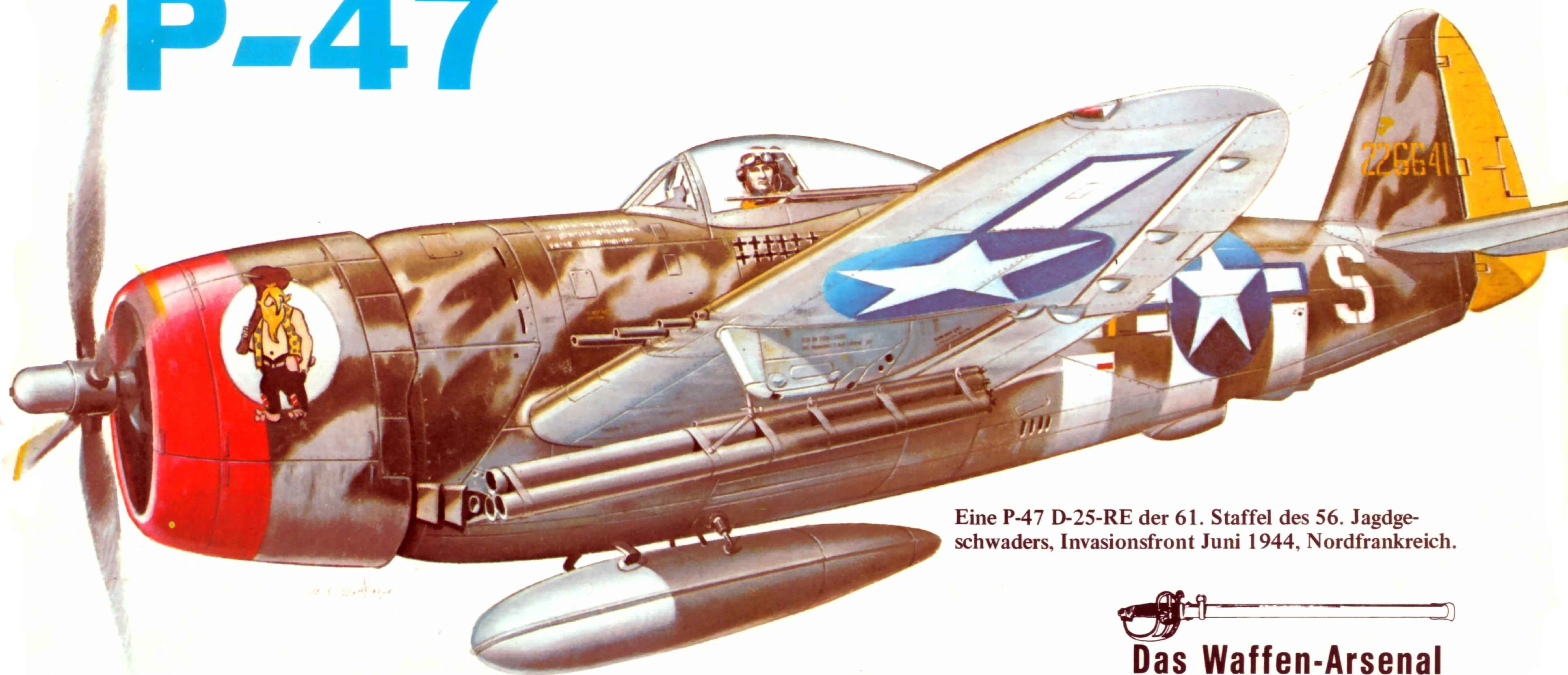


THUNDERBOLT

P-47



Eine P-47 D-25-RE der 61. Staffel des 56. Jagdgeschwaders, Invasionsfront Juni 1944, Nordfrankreich.

Band 30 mit Poster



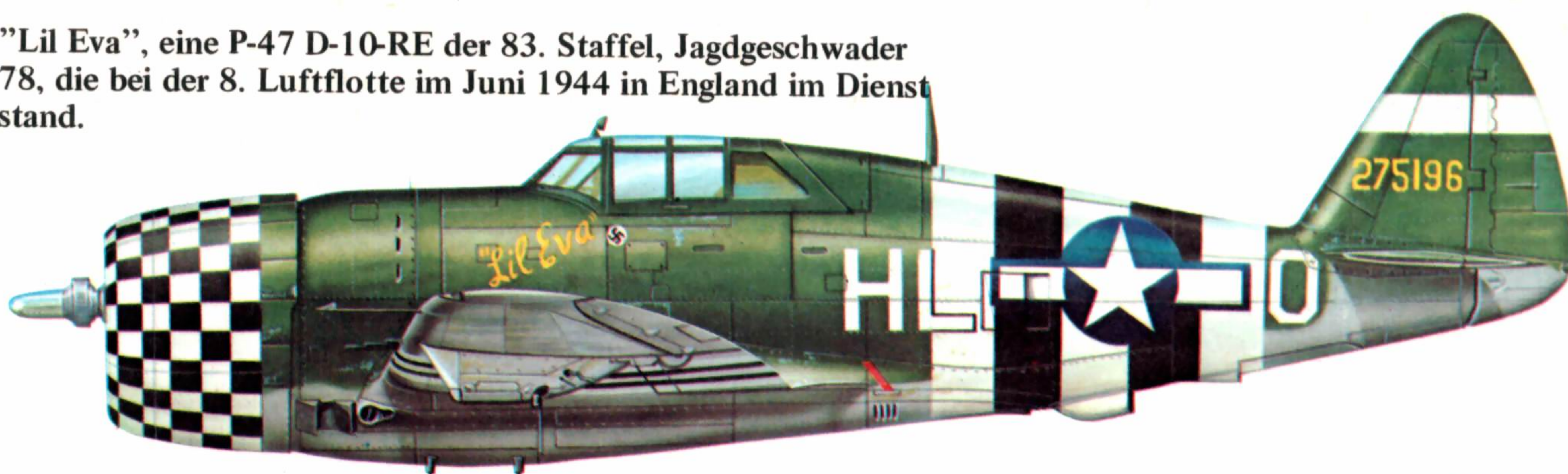
squadron/signal/Podzun-Pallas-Verlag



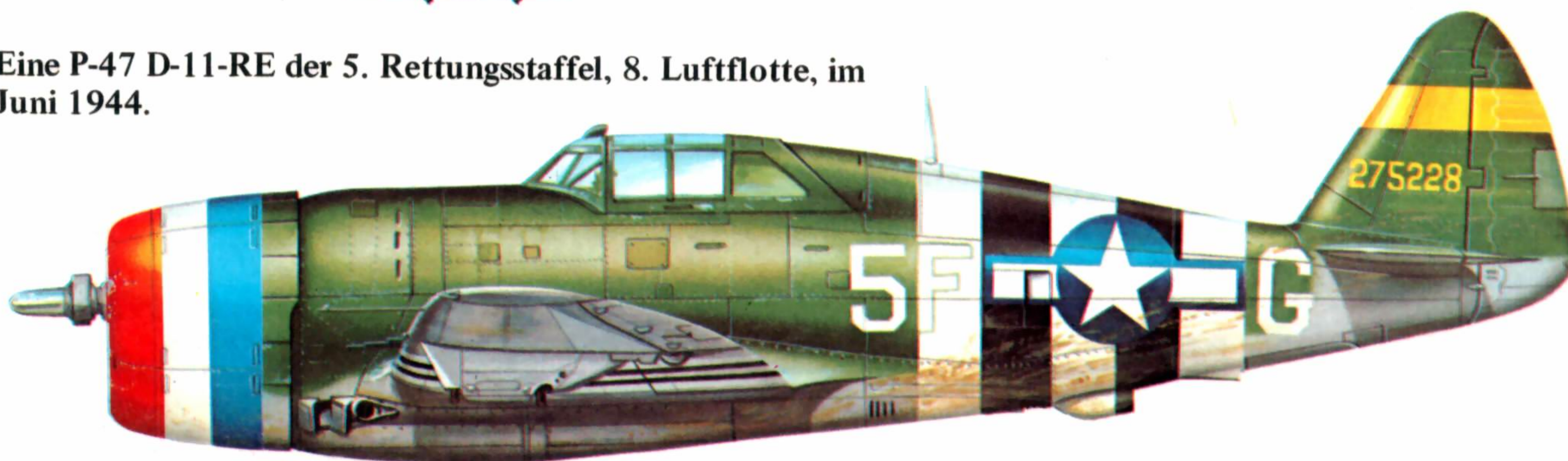
Das Waffen-Arsenal
Bewaffung - Ausrüstung und
Einsatz der Streitkräfte im
Zweiten Weltkrieg



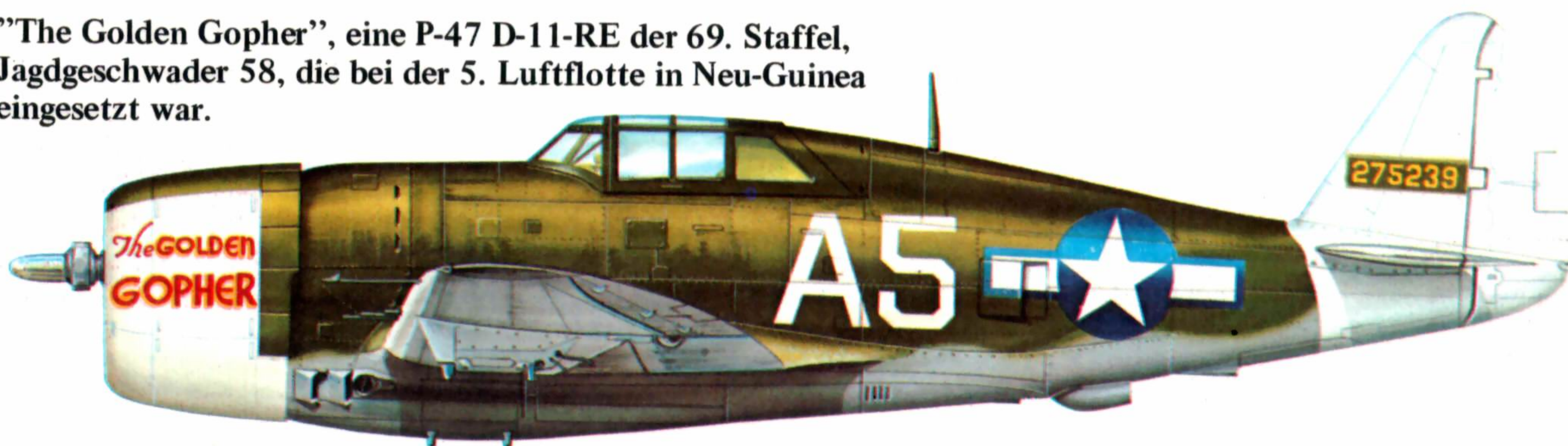
"Lil Eva", eine P-47 D-10-RE der 83. Staffel, Jagdgeschwader 78, die bei der 8. Luftflotte im Juni 1944 in England im Dienst stand.



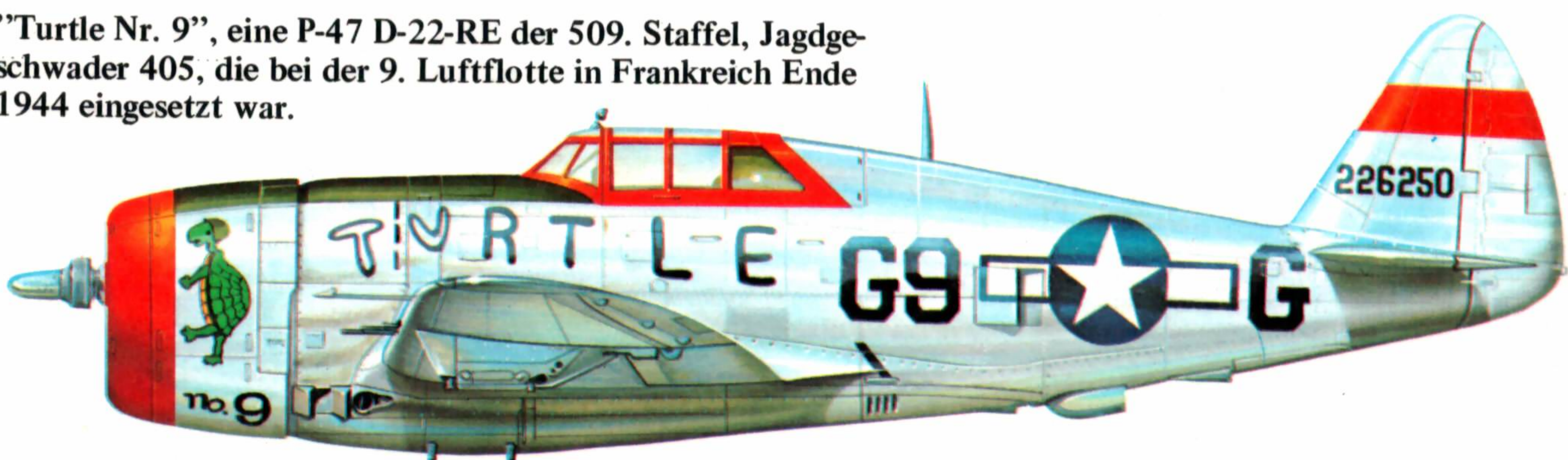
Eine P-47 D-11-RE der 5. Rettungsstaffel, 8. Luftflotte, im Juni 1944.



"The Golden Gopher", eine P-47 D-11-RE der 69. Staffel, Jagdgeschwader 58, die bei der 5. Luftflotte in Neu-Guinea eingesetzt war.



"Turtle Nr. 9", eine P-47 D-22-RE der 509. Staffel, Jagdgeschwader 405, die bei der 9. Luftflotte in Frankreich Ende 1944 eingesetzt war.



"Butch II", eine P-47 D-25-RE der 353. Staffel, Jagdgeschwader 78, die bei der 8. Luftflotte in England im Juli 1944 eingesetzt war.



THUNDERBOLT

P-47

von Gene B. Stafford und
Don Greer (Zeichnungen)

Deutsche Bearbeitung
Horst Scheibert

Band 30

DM 6,80



squadron/signal publications

Podzun-Pallas-Verlag · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)



Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
 PODZUN-PALLAS-VERLAG, 6360 Friedberg-3/Dorheim, Markt 9

Das Waffen-Arsenal: Gesamtreaktion
 Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0059-1

COPYRIGHT 1977
 PODZUN-PALLAS-VERLAG * 6360 FRIEDBERG/H. - 3

Fotos:
 G. Bavousett
 Republic Aviation Division
 Air Force Museum
 H. Comstock
 W. Snelser
 J. McClure
 USAF
 The Smithsonian Institution
 D. F. Smith
 G. Fry
 W. Hovde
 M. Kirk
 W. Hess
 Bundesarchiv
 R. S. Johnson

T. Schreel
 H. Rossbach
 D. Morris
 L. Lester
 E. Andermatt
 W. Giroux
 S. Woods
 J. Weathers

Alleinvertrieb:
 Zeitschriftenvertrieb
 c. w. hirsch u. co.
 6000 Frankfurt/M., Untermainkai 83

Alleinvertrieb:
 für Österreich
 Zeitschriftenvertrieb
 Hermann Waldbauer
 Salzburg, Franz Josef Str. 21
 öS 55,-

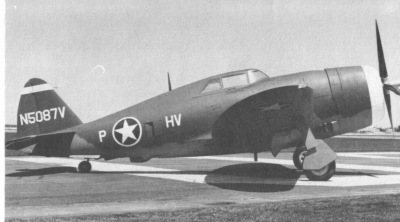
Ein Wort zuvor

Dieser Band ist eine Übersetzung aus dem Amerikanischen. Die in ihm genannten Verlustzahlen auf deutscher, italienischer und japanischer Seite entsprechen zumindest nicht den jeweils offiziellen deutschen Angaben.

Dies ist jedoch eine Tatsache, die in allen Kriegen und von jeder Seite zu beobachten ist. Unabhängig von Phantasie- oder Propagandazahlen gibt es hierfür mehrere Gründe. Einmal, wenn mehrere ein Ziel bekämpfen, und dieses schließlich vernichtet wird, meldet und verbucht jeder diesen einen Erfolg für sich. Zum anderen werden viele Ziele auf Grund ihres Verhaltens (Abdrehen, Rauchentwicklung, Stürzen) als Verlust, Vernichtung oder Abschluß gemeldet. Ein Teil davon kann aber oft seinen Flugplatz (wenn auch vielleicht beschädigt) erreichen und wird somit von der Seite nicht als Verlust gebucht. Trotz vieler Kontrollmaßnahmen gibt es zahlreiche Beispiele, daß sich diese Fehler immer wieder einschleichen.



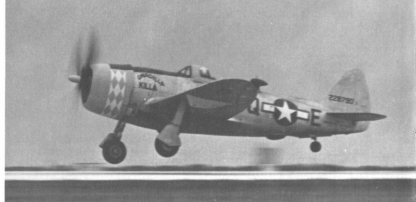
P-47 N der Konföderierten-Luftwaffe der Südstaaten (eine private Vereinigung, die ehemalige US-Flugzeuge des II. Weltkrieges fliegt), hier mit dem Kennzeichen der 354. Jagdstaffel, Jagdgeschwader 353.



Eine P-47 D (Serien Nr. 42 - 23278), von "Republic" in den frühen 60er Jahren wieder aufpoliert und nun ein Schaustück im Luftwaffenmuseum.



Eine P-47 N, die grundinstandgesetzt, nun von der Luft-Nationalgarde von Puerto Rico geflogen wird. Die Bemalungen an der Motorhaube und am Heck sind in rot und weiß gehalten.



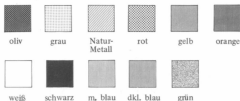
Die Thunderbolt wurde während des II. Weltkrieges in großer Stückzahl gebaut, aber nur eine Handvoll blieb übrig. Bei der "Luftwaffe der Südstaaten", die in Harlingen, Texas, stationiert ist, gibt es davon die meisten. Mit sechs P-47 Flugzeugen unter vielen anderen Maschinen, die jetzt dort noch fliegen, dient diese Organisation der Erinnerung an die riesige Luftmacht der Vereinigten Staaten im II. Weltkrieg.



Weiterhin bleibt der Ermessensspielraum, ob wiederherstellbare Maschinen oder verwundete Piloten überhaupt als Verlust zu verzeichnen sind.

Genauere Zahlen gab es nicht und wird es auch in der Zukunft nie geben.

Mitten unter Mustangs, Spitfires, Hurricanes, den Me 109, Fw 190 und japanischen Jägern flog ein "Urvieh" von Flugzeug mit dem Namen Thunderbolt (Donnerkeil, Blitzstrahl). Obwohl fast doppelt so schwer wie die genannten, stand die Thunderbolt keine Nasenlänge hinter ihnen zurück und zeigte eine beneidenswerte Erfolgsbilanz. An allen Fronten, von 1943 bis zum Ende des Krieges, trug die Republic P-47 ihre Flugzeugführer in die Brennpunkte der Schlachten und brachte sie gewöhnlich wieder nach Hause. Die Größe und Masse des Flugzeugrumpfes, der hinter einem robusten Pratt - Whitney Sternmotor angeordnet war, bedeuteten Vorteile für die Männer, die ihn flogen, denn sie konnten Treffer einstecken, die fast jedes andere Flugzeug zum Absturz gebracht hätten. Die deutschen und japanischen Flugzeuge, die auf sie trafen, waren nicht so robust. Die Feuerkraft von acht 12,7 mm Maschinengewehren fegte sie in größerer Zahl vom Himmel und so machte sie aus den Männern, die sie flogen und scherzhaft "Jug" (Pott, Krug) nannten, einige der bedeutendsten Fliegerasse Amerikas.



Rechts oben: Eines der P-35 Flugzeuge, die von Schweden in Auftrag gegeben, aber z. T. vom Fliegerkorps der US-Armee übernommen und mit der Bezeichnung P-35 A versehen wurden.

Rechts: Die P-35 war das erste Flugzeug, das bei den Severski-Flugzeugwerken in die Serien-Produktion ging. Obwohl es gleichzeitig mit der Me 109 und der Spitfire gebaut wurde, war das kleine untergesetzte Jagdflugzeug seinen europäischen Gegenstücken nicht ebenbürtig.





Oben: Die 77. P-35 wurde etwas verändert und erhielt die Bezeichnung XP-41. Aus ihr entwickelte sich die AP-4, die über YP-43 schließlich die Bezeichnung P-43 erhielt.

Unten: Insgesamt dreizehn YP-43 Modelle wurden gebaut, bevor man zur Serienproduktion übergang.



Entwicklung

Die Severski-Werke schufen die Theorie, daß eine Flugzeugserie, die um ein Grundmodell herumgebaut würde, alle Forderungen einer Luftwaffe erfüllen könnte. Indem man Motoren, Flügelbeschaffenheit und Ausrüstungen im Innern veränderte, konnte man unter verhältnismäßig geringen Kosten einen Jäger, einen Aufklärer oder Schulflugzeug bauen. Die SEV 3, genannt "Demonstrationsobjekt", wurde 1934 zum Wright Flugfeld (Erprobungsflugplatz der US-Luftwaffe) gebracht und vorgestellt. Das Werk erhielt wirklich einen Vertrag über den Bau eines 2-sitzigen Schulflugzeuges mit der Bezeichnung BT-8. Obwohl das Flugzeug niemals den Ruf seiner bei der Konkurrenzfirma "North American" gebauten Version erreichte, half es, das gerade gegründete Severski-Werk mit Aufträgen zu versehen.

Im Frühjahr 1935 schrieb das Fliegerkorps der US-Armee einen Wettbewerb für ein Jagdflugzeug aus, der Ende Mai stattfinden sollte. Hier war die Chance, die das neue Werk gesucht hatte, und es begann sofort mit der Arbeit. Das neue Flugzeug war jedoch nur wenig mehr als eine verbesserte Ausführung der BT-8. Bekannt unter dem Namen SEV-2XP, hatte das Flugzeug noch ein starres Fahrwerk und wurde von einem Wright GR-1670 Motor angetrieben, einem Motor, der sich aber nicht bewähren sollte.

Wenn es nicht einige Glücksfälle gegeben hätte, wäre das Flugzeugmuster von Severski nicht über seinen Anfangstest hinausgelangt. Das Fliegerkorps der US-Armee hatte nämlich festgestellt, daß ein zweisitziges Jagdflugzeug total unzeitgemäß und den Erfordernissen für das Fliegerkorps nicht entsprechen würde. Darüber hinaus waren die beiden anderen Flugzeuge, mit denen es in den Wettbewerb treten mußte, Einsitzer und besaßen einziehbares Fahrwerke. Es gab somit eigentlich keine Möglichkeit für die SEV-2XP, zu gewinnen. Zunächst ging jedoch das Modell von "Northrop", die Northrop 3-A, bei einem Unfall verloren, und dann gab es noch bei dem Modell Severski einen, wenn auch weniger großen Zwischenfall. Das Fliegerkorps entschied, daß es unsinnig wäre, das Flugprogramm mit nur einem Flugzeug im Wettbewerb, der "Curtiss Hawk 75", fortzusetzen, und so wurden die Tests bis August 1935 verschoben.

Das Entwicklungsteam von Severski wandelte in dieser Zeit sehr schnell das zweisitzige Jagdflugzeug in einen Einsitzer mit einziehbarem Fahrwerk um. Der hierbei entwickelte Mechanismus war an Einfachheit nicht zu überbieten; die Räder wurden lediglich rückwärts in eine Verkleidung eingefahren. Zusätzlich wurde ein stärkerer Motor eingebaut. Es gab aber immer noch Kinderkrankheiten, als das Flugzeug im August auf dem Wright Flugfeld zum Test antrat. Da sich die "Hawk 75" ebenfalls mit Problemen herumschlug, entschied sich die Armee erneut, den Wettbewerb zu verschieben - diesmal bis zum April 1936.

Die Verzögerung von acht Monaten erwies sich aber auch als Gottesgeschenk für andere Firmen. Chance Vought kam mit einer veränderten Version der "Northrop

3-A" (der V-141) hinzu und Consolidated stellte eine Einsitzerversion der "PB-2A" vor. Als der neue Wettbewerb stattfand, gewann jedoch Severski. Der Produktionsauftrag belief sich über 77 Maschinen mit der Bezeichnung P-35, von denen die ersten dreizehn als Truppenversuch liefen. Da Curtiss jedoch über genügend politisches Prestige verfügte, bestellte die Armee auch drei "Hawk 75". In einer Hinsicht kam aber Curtiss im weiteren Verlauf der Entwicklung besser davon, denn die Armee vergab dem Werk einen Auftrag über 210 P-36 Flugzeuge im darauffolgenden Jahr.

Bevor die Produktion der P-35 aufgenommen werden konnte, waren bestimmte Veränderungen notwendig, einschließlich einiger aerodynamischer Verfeinerungen und dem Einbau einer besseren Bewaffnung. Die erste YP-35 Maschine verließ im Frühjahr 1937 das Fließband und die Produktion lief weiter bis zum August 1938. Dieses Flugzeug, ein echter Zeitgenosse der Spitfire, Hurricane und Me 109, lag jedoch Jahre hinter diesen europäischen Entwicklungen zurück. Mit einer schwachen Bewaffnung von einem 12,7 mm und einem 7,62 mm Maschinengewehr in der Flugzeugnase und einer Höchstgeschwindigkeit von nur 450 km/h bei einer Flughöhe von 3050 Metern, war die P-35 wahrlich kein Jagdflugzeug von Weltklasse.

In den späteren 30er Jahren begann Schweden nach einem neuen Jagdflugzeug zu suchen und wählte aus heute nicht mehr bekannten Gründen die P-35 aus. Es bestellte 120 dieser Flugzeuge, jedoch mit der Bedingung, daß der 1050 PS starke Pratt und Whitney R-1830-45 Motor eingebaut und zwei zusätzliche 12,7 mm Maschinengewehre in den Flügeln untergebracht wurden. Der Motorwechsel führte zu einer Verbesserung der Höchstgeschwindigkeit auf 500 km/h. Die US-Armee fand heraus, daß Severski damit ein besseres Flugzeug produziert hatte als jenes, das sie selbst erworben hatte. Sie beschlagnahmte daher die letzten 60 Flugzeuge und fügte sie ihrem Flugzeugpark als P-35 A hinzu.

Diese Flugzeuge wurden sofort in den Pazifik verschifft, um die schwachen Jagdfliegerkräfte dort zu verstärken. Sie flogen im Raum der Philippinen, bis sie durch die Japaner in den ersten Tagen nach Pearl Harbor vernichtet wurden.

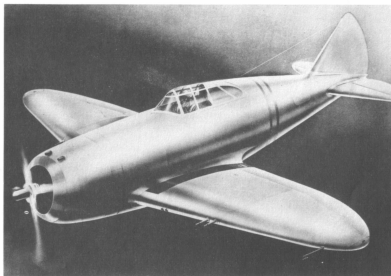
Das 77. P-35 A-Flugzeug war etwas verändert als XP-41 (X oder Y = Versuchsmodell) vorgesehen. Dieser Typ hatte als besondere Merkmale ein Fahrwerk, das in das Innere des Flugzeuges eingefahren werden konnte und als neuen Motor den Twin Wasp R-1830-19. Es besaß eine Höchstgeschwindigkeit von 517 km/h bei einer Flughöhe von 4572 Metern und wog 2,7 t. Eine weitere Version, die AP-4, wurde durch die -31 Version des Twin Wasp Motors angetrieben. Dieses Flugzeug wurde 1939 beim Jagdflugzeugwettbewerb gegen die "XP-40", "Hawk 75 R" und die "XP-37" eingesetzt und erhielt die Bezeichnung "P-43".

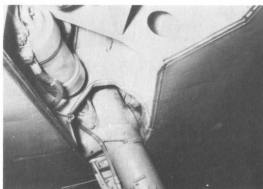
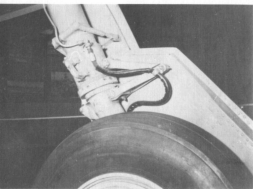
Insgesamt dreizehn Vormodelle der P-43 wurden gebaut, von denen die ersten im September 1940 ausgeliefert wurden. Diese YP-43 wurde durch einen R-1830-35 Motor angetrieben, und das Flugzeug konnte eine Geschwindigkeit von 560 km/h erreichen. Sechs Monate, nachdem die YP-43 in Auftrag gegeben worden war, erhielt Republic den Auftrag für eine verbesserte Version - die P-44. Achtzig dieser Maschinen wurden bestellt, aber als Entwicklung und Herstellung fortschritten, war es für die Militärs offensichtlich, daß mit dem neuen Flugzeug die Entwicklung amerikanischer Jagdflugzeuge immer noch nicht mit der restlichen Welt gleichziehen würde. Das Muster und teilweise fertiggestellte P-44 Flugzeuge wurden daher verschrottet und ein Auftrag über 80 verbesserte P-43 A Flugzeuge umgewandelt. Weitere 125 wurden nach China verkauft und flogen Einsätze gegen die Japaner. Ein neues, hierauf aufbauendes Muster von "Republic" sollte schließlich der P-47 Thunderbolt werden, aber es gab noch einige Klippen auf dem Weg, bevor dies gelang.



Ein P-43 A-1 Modell. Viele dieser Flugzeuge wurden im Rahmen des Leih- und Pachtprogramms nach China geliefert.

Sechs Monate, nachdem der erste Auftrag für die YP-43 vergeben worden war, erfolgte die Bestellung der verbesserten XP-44 (s. Bild). Bevor jedoch die erste Maschine fertiggestellt werden konnte, sah man die Notwendigkeit nach noch höherer Leistungsfähigkeit geboten und die XP-44 wurde wieder fallengelassen. Die Bestellung über 80 Flugzeuge wurde zugunsten der P-43 umgewandelt, um die Produktion in Gang zu halten, bis die geplante P-47 auf den Fließbändern anlaufen konnte.





Fahrgestell, seine Aussparung und Teilstücke der Ölleitung bei der P-47.

Einer Aufforderung der US-Luftwaffe folgend legte "Republic" eine neue Version, genannt AP-10, im August 1939 vor. Während bei allen vorausgegangenen Flugzeugmustern Sternmotoren verwendet worden waren, wurde das neue mit dem flüssigkeitsgekühlten Allison V-1710 Motor versehen. Nach einigem Streit über endgültige Feinheiten entschied die Armee über eine Bestellung und nannte das Muster XP-47 bzw. XP-47 A. In ihrer endgültigen Form sollte die XP-47 über eine Geschwindigkeit von 640 km/h verfügen und zwei 12,7 mm Maschinengewehre in der Flugzeugnase und zwei 7,62 mm Maschinengewehre in jeder Tragfläche erhalten. Der Flugzeugrumpf sollte der kleinste sein, den man um den riesigen Allison Flugzeugmotor (allein 2,9 t Gewicht) herum bauen konnte, und die Gesamtkosten für die beiden Flugzeuge sollten rund 481.000 Dollar inklusive Ausrüstung betragen. Der Vertrag wurde im Januar 1940 unterzeichnet.

Der Luftkrieg in Europa wurde von den militärischen Planungsgruppen sorgfältig beobachtet. Hierzu wurde ein Ausschuss gebildet, der die überseeischen Ereignisse genau verfolgte. In einem Memorandum vom 19. Juni 1940 wurde festgestellt, daß man zu viel Mühe für den Allison Motor aufgewandt hatte und die Entwicklung wieder für einen luftgekühlten Motor vorangetrieben werden sollte.

Die Armee berief eine Sitzung auf dem Wright Flugfeld ein, um das weitere Entwicklungsprogramm zu diskutieren und bat die Firma Republic zu überlegen, die früheren Entwürfe von Flugzeugen mit Sternmotoren wieder hervorzuholen, aber einen stärkeren R-2800-11 Motor einzubauen. Republic arbeitete nun hart an der Weiterentwicklung der früheren P-43 und P-44. Heraus kam ein einsitziges Jagdflugzeug mit acht Maschinengewehren und einem Gewicht von 5,2 t, das von dem Hochleistungsbombomotor R-2800 angetrieben wurde. Dieses Flugzeug, die XP-47 B, verfügte über eine Höchstgeschwindigkeit von 640 km/h bei einer Flughöhe von 7620 m.

Die Kraft, die der R-2800 Motor entwickelte, war jedoch zuviel für einen gewöhnlichen Propeller mit drei Blättern und so wurde einer mit vier genommen. Und auch so maß der Propeller noch 365 cm von einem Ende zum anderen. Um mit diesem Problem fertig zu werden, wurde ein längeres Fahrwerk entwickelt. Ein anderes Problem war die Bewaffnung. Das Flugzeug benötigte eine genügende Stärke der Gesamtstruktur, um das Gewicht von acht Maschinengewehren, die gleichzeitig feuerten, aushalten zu können. Ein weiteres war der Raum im Inneren für genügend Betriebsstoff, um aus der Thunderbolt ein weitreichendes Jagdflugzeug zu machen.

Diese und eine Unzahl anderer, kleinerer Probleme wurden gelöst und am 6. Mai 1941 stieg die XP-47 B zum erstenmal in die Luft. Mit Lowry Barbrham, dem Testpiloten von Republic am Steuerknüppel, rührte das gewaltige Jagdflugzeug (das Gewicht war auf 5,4 t angewachsen) über die Startbahn des Farmingdale Werkes in Long Island.

Dieser Flug verlief nicht ohne Zwischenfall, und für einen Augenblick glaubte Barbrham, aussteigen zu müssen. Auf Grund eines Versehens funktionierte das Abgassystem nicht richtig und Qualm kam in das Cockpit. Barbrham war aber ein erfahrener Pilot, der fühlte, daß es möglich sein müßte, die Maschine heil herunter zu bekommen. Er landete auf dem Mitchell Flugfeld, wo das Flugzeug in einem Hangar verblieb, bis die notwendigen Änderungen durchgeführt werden konnten. Dieses Erstmodell ging 1942 über dem Long Island Sound verloren, aber bevor sich dies ereignete, demonstrierte es seine Leistungsfähigkeit, indem es 659 km/h in einer Flughöhe von 7863 Metern erreichte. Endlich besaßen nun die USA ein erstklassiges Jagdflugzeug für große Höhen, das sich auch mit denen aus Europa messen konnte.

Etwa ein Jahr, nachdem XP-47 B in die Luft gestiegen war, rollte das erste Serienflugzeug von den Fließbändern in Farmingdale (März 1942). Es unterschied sich nur wenig vom Prototyp. Sein Hauptunterschied bestand darin, daß eine Fertigungsvariante des R-2800 Motors benutzt wurde. Eine abgeschrägte Motorhaube ersetzte die frühere, auch gab es einige Veränderungen im Inneren. Obwohl das Gesamtgewicht inzwischen auf 6 t angestiegen war, erhöhte sich die Höchstgeschwindigkeit auf 686 km/h. Insgesamt wurden 171 dieser P-47 B Flugzeuge gebaut. Dann erhielt es eine druckbelüftete Flugzeugkanzel und die Bezeichnung XP-47 E. Im September 1942 begann ein zweites Werk, in Evansville, Indiana, die Thunderbolt zu bauen. Das war eine bemerkenswerte Leistung, da mit dem Bau des Werkes erst vor sechs Monaten begonnen worden war. Die in Evansville gebauten Flugzeuge waren die gleichen wie die aus Farmingdale, trugen jedoch in ihrer Bezeichnung ein "RA" statt eines "RE".

Der erste Jagdfliegerverband, der diese P-47 erhielt, war das Jagdgeschwader 56. Er war in der Nähe von New York stationiert und die Nähe zum "Republic-Werk" machte dies zu einer idealen Wahl.

John McClure und Cecil Bell von der 62. Staffel waren die ersten Flugzeugführer, die zu "Republic" reisen und mit dem neuen Jagdflugzeug zurückkehren sollten. Bell landete ohne Schwierigkeiten, aber McClure merkte, als es an der Zeit war, die Landeklappen auszufahren, daß sich nur eine bewegte. McClure zog das Flugzeug zurück auf 1500 Meter Höhe und dachte über seine Lage nach. Hier befand er sich nun in einem brandneuen Flugzeug und dazu in einem, das er niemals zuvor geflogen hatte. Sollte er aussteigen, wie ihm die Leute am Boden rieten, oder sollte er versuchen, das Flugzeug herunterzubringen. Er war kein Testpilot, dennoch schwebte er nach einigen Landeübungen in 1500 Meter Höhe zur wirklichen Landung ein. Die P-47 landete hart, aber sonst gab es keine Probleme. Dieser Zwischenfall war der Beginn einer Zuneigung - eine, die bis zum Ende des Krieges dauerte - zwischen den 56ern und dem "großen Urvieh".

Die nächste Variante, die P-47 C, war dem B-Modell ähnlich. Die Gesamtlänge vergrößerte sich um ca. 25 cm. Dazu wurden das Seitenruder und das Höhenbalancesystem völlig neu konstruiert und die nach vorne geneigte Funkantenne durch eine aufrechte ersetzt. Eine der wichtigsten Veränderungen war die Anbringung einer Halterung, die einen 629 l Tank unter dem Flugzeugbauch trug. Die Änderung trug dazu bei, den Aktionsradius zu erhöhen, aber das Gewicht stieg nun auf 6,7 t an. Die frühen C-Modelle benutzten noch den gleichen Motor wie das B-Modell, aber beginnend mit der P-47 C-5-RE wurde der R-2800-59 Motor eingebaut. Der neue Motor hatte eine Vorrichtung zur Wassereinspritzung und brachte eine Notfalleistung von 2300 PS bei einer Flughöhe von 8230 m. Die P-47 C war der erste "Jug", der ins Gefecht kam und wurde in einer Gesamtzahl von 565 Stück gebaut.

Die P-47 D war die nächste Ausführung und mehr als drei Viertel aller Thunderbolts trugen diese Bezeichnung. Das frühe D-Modell unterschied sich nur geringfügig von der vorhergehenden Version, aber die Wassereinspritzung wurde nun serienmäßig. Für den Piloten wurde mehr Panzerschutz eingebaut und es gab auch einige Veränderungen beim Kompressor- und Auspuffsystem. Die Nachfrage nach der P-47 war inzwischen so groß, daß die zwei "Republic Werke" nicht mithalten konnten. Als Folge wurde "Curtiss-Wright" angewiesen, das Flugzeug ab Dezember 1942 zu produzieren.

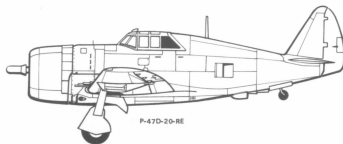
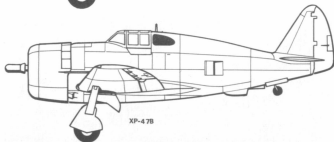
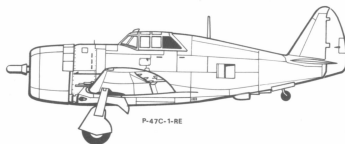
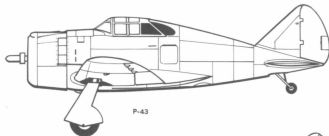
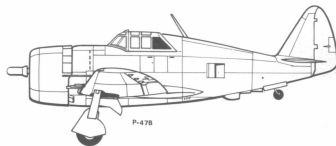
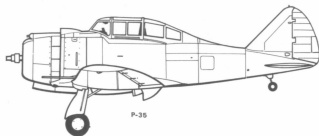


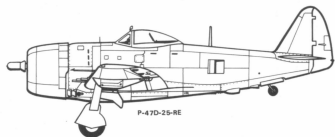
Das erste Modell der P-47, das serienmäßig produziert wurde, war das B-Modell und das Jagdgeschwader 56 wurde der erste Verband, der das neue Flugzeug erhielt. Dieses Flugzeug (oben) wurde der 62. Staffel im Spätsommer 1942 zugeteilt.

Eine Gruppe von "Jugs" des Jagdgeschwaders 56 über dem Long Island Sound im Herbst 1942. Das vordere Flugzeug wird von Hub Zemke, dem Kommandeur der Fliegenden Gruppe, geflogen. Die Motorhaube ist in rote, weiße und blaue Segmente aufgeteilt (zur Bezeichnung der Staffeln) und die Streifen am Flugzeugrumpf sind die gleichen. Die anderen Flugzeuge gehörten zur 61. Staffel und haben rote Nasen.

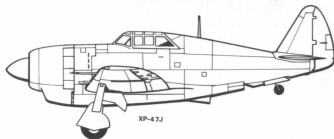


Entwicklung der Thunderbolt

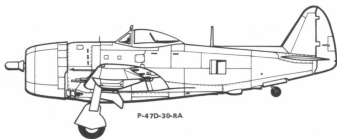




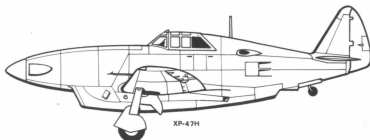
P-47D-25-RE



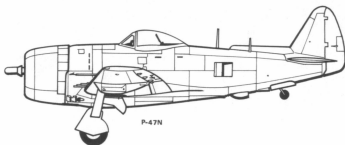
XP-47J



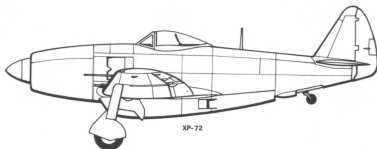
P-47D-30-RA



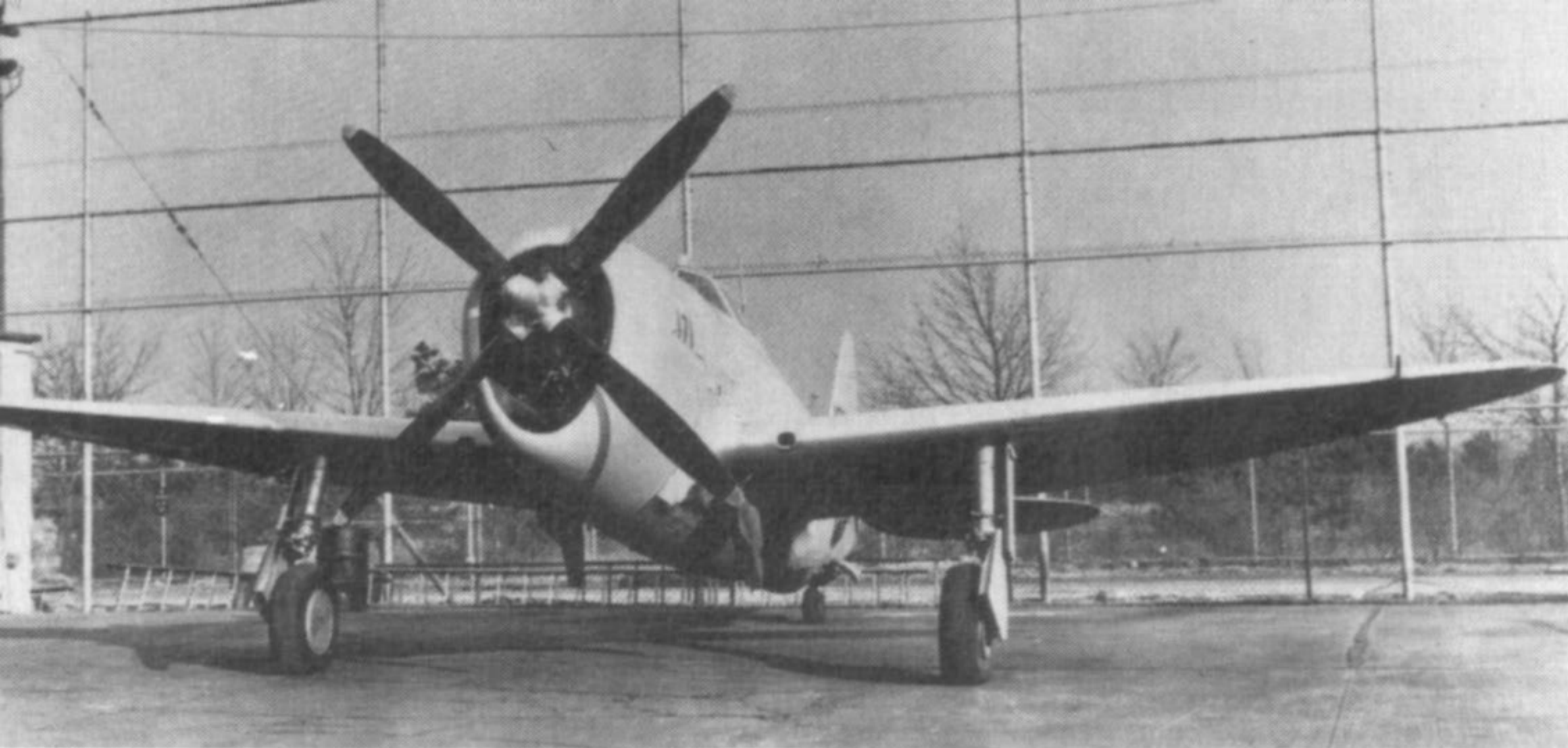
XP-47H



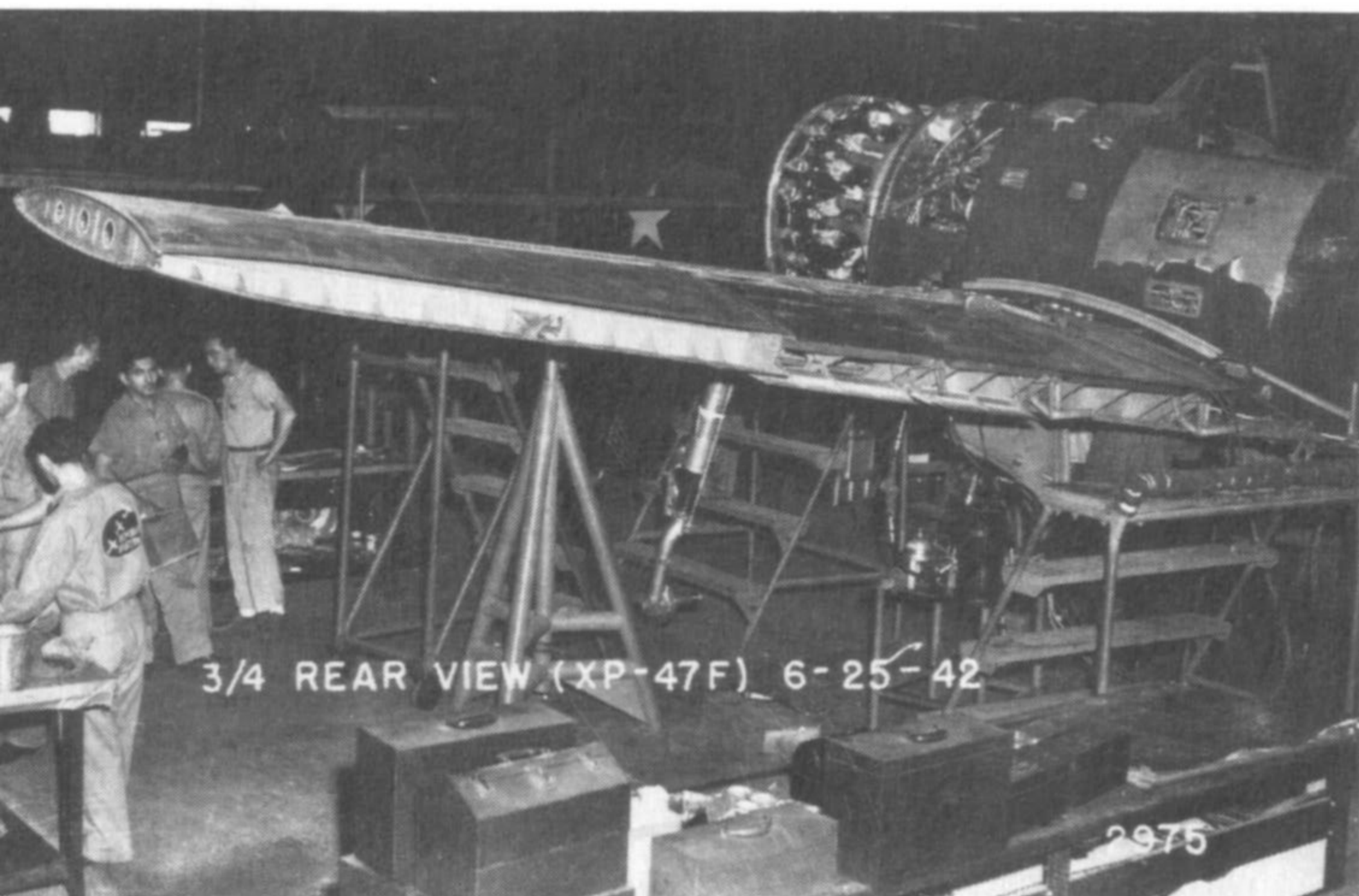
P-47N



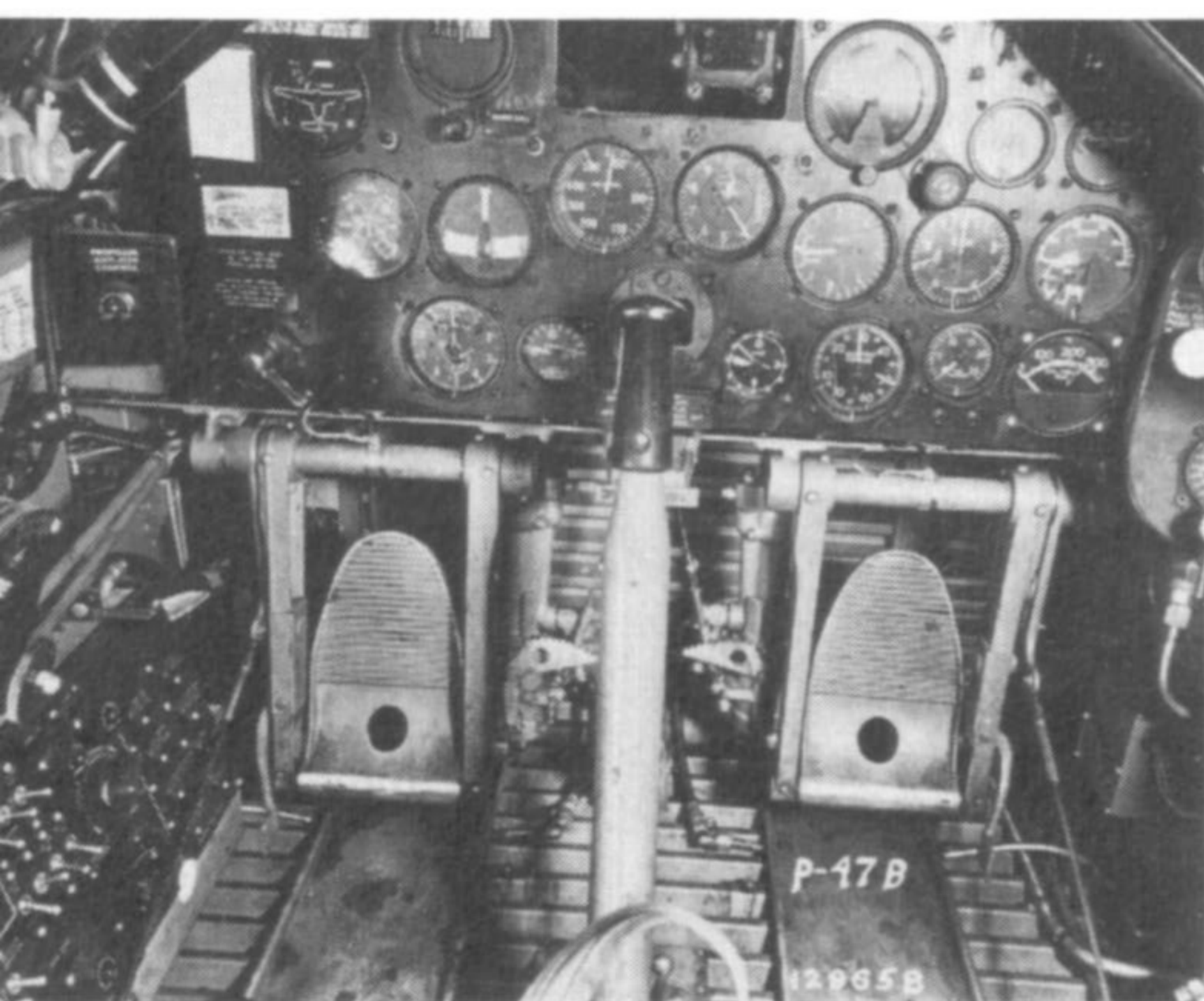
XP-72



Die 171. P-47 B erhielt ein Cockpit mit Druckausgleich.



Eine weitere P-47 B (Seriennummer 41-5938) wurde umgebaut, um herauszufinden, ob der Bau einer Tragfläche aus einzelnen Lamellen durchführbar war. Die so entstandene XP-47 F wurde jedoch bei einem Unfall zerstört.



Die Instrumententafel der P-47 B.



Die XP-47 K wurde gebaut, um das Kabinendach aus geblasenem Glas zu testen. Die Versuche waren so erfolgreich, daß dieses Dach zur Standardausrüstung wurde.

Sämtliche P-47 Flugzeuge der -22-RE und -23-RA Serie, sowie alle von "Curtiss" gebauten Flugzeuge besaßen ein verschiebbares Kabinendach mit Rahmen. Es verursachte jedoch einen blinden Winkel von 20 Grad nach hinten. Die Briten experimentierten zu dieser Zeit mit einem Kabinendach aus geblasenem Glas und "Republic" entschied, eines davon am Thunderbolt auszuprobieren. Das Flugzeug, das P-47 K benannt wurde, wurde getestet und die Ergebnisse waren so erfolgreich, daß das Kabinendach nunmehr bei allen Flugzeugen, beginnend mit der Serie -25-RE und -26-RA verwandt wurde.

Mit einem Auftreten der deutschen raketengetriebenen V-1 und des Turbinenflugzeuges Me-262 eröffnete sich die Notwendigkeit für ein Hochgeschwindigkeitsmodell des "Republic"-Jagdflugzeuges. Dieses Flugzeug, die P-47 M, wurde mit einem größeren Kompressor ausgestattet, der dem R-2800 Motor ermöglichte, 2800 PS bei einer Flughöhe von rd. 10.000 m zu entwickeln. Die Halterungen unter den Tragflächen wurden entfernt und somit das Gesamtgewicht herabgesetzt, so daß eine Geschwindigkeit von 752 km/h bei einer Flughöhe von 9.000 m möglich wurde. Im wesentlichen kamen alle 130 Flugzeuge der Produktionsserie P-47 M-1-RE zum Jagdgeschwader 56 und damit zum Einsatz über Europa.

Im Herbst 1944 bestand die Notwendigkeit, den Aktionsradius von Begleitschutzjägern für längere Überwassereinsätze im Pazifik zu erhöhen. Republic versuchte zunächst, dies durch Vergrößerung des Betriebsstofftanks im Flugzeugrumpf zu erreichen, aber dieses Projekt, die P-47 C, kam zu keinem guten Ergebnis. Der nächste Versuch war, den Aktionsradius durch Veränderung der Tragflächen zu erweitern. Dies stellte sich als zufriedenstellende Lösung heraus und die letzte Ausführung der Thunderbolt, die P-47 N, war geboren. Eine neue Tragfläche, etwa 60 cm länger und mit zwei Zusatztanks, wurde eingebaut. Mit dieser äußeren und inneren Kampfbeladung an Betriebsstoff hatte das N-Modell einen Aktionsradius von 3680 km. Zusammen mit der neuen Tragfläche wurde eine verbesserte Version des R-2800 Motors eingebaut. In dieser Form wog das Flugzeug erstaunliche 9,5 t. Von den N-Modellen wurde eine Gesamtzahl von 1.817 Stück gebaut.



Übersicht über die Instrumententafel bei späteren Thunderbolts.

Kämpfe im nördlichen Europa

Im Spätsommer 1942 begann die 8. Luftflotte Gestalt anzunehmen. Die Achte war jedoch noch nicht die strategische Streitmacht, die sie eines Tages werden sollte, sondern lediglich der Ausbildungsverband für Männer und Einheiten, die an der Operation "Torch" (Fackel) in Nordafrika teilnahmen. Mit dem Abzug dieser Einheiten in den letzten beiden Monaten des Jahres 1942 hörten die Operationen amerikanischer Jagdflieger von England aus für einen Zeitraum von einigen Monaten auf.

Das erste Jagdgeschwader, das JG 4, das voll zur 8. Luftflotte treten sollte, tat dies auf einem einmaligen Weg. Lange vor Eintritt der USA in den Krieg hatten junge Amerikaner ihren Weg nach England gefunden, um als Freiwillige am Kampf teilzunehmen. Bald gab es so viele in der Royal Air Force, daß drei "Adler" Staffeln gebildet werden konnten. Für fast zwei Jahre flogen diese Einheiten Einsätze an der Seite der anderen Staffeln der RAF. Ausgerüstet mit "Spitfires", traten die "Adler" Staffeln im September 1942 zur US-Luftwaffe über und wurden der Kern des Jagdgeschwaders 4. Bis Anfang 1943 behielten sie die schlanken britischen Maschinen; ab dann die P-47. Das zweite Jagdgeschwader, das auf Dauer zur 8. LF treten sollte, war das Jagdgeschwader 78. Dieser Verband hatte in den USA auf der zweimotorigen P-38 (Lightning) ausgebildet und kam mit ihnen nach England.

Der Luftkrieg im Mittelmeerraum forderte bei den dort eingesetzten drei, mit Lightnings ausgerüsteten Verbänden schwere Verluste. Als Ersatz gab das JG 78 seine Lightnings nach Afrika ab und erhielt hierfür aus den USA nunmehr Thunderbolts P-47.

Keiner in beiden Verbänden war über das neue Jagdflugzeug erfreut. Insbesondere das JG 4 brachte seinen Unmut laut zum Ausdruck. "Man verlange von ihnen, ein großes, linkisches "Vieh" zu fliegen - ein Flugzeug, das einfach nicht mit ihren früheren Spitfires zu vergleichen sei."

Diese schlechte Meinung über die Thunderbolt wurde vom dritten Jagdfliegerverband, der in England eintraf, nicht geteilt, denn es war das Jagdgeschwader 56, der erste Verband mit P-47.

Während des Februars schulten die drei P-47 Verbände ihre Piloten, um sie fit für den Einsatz über Europa zu machen. Der ursprüngliche Plan verlangte von allen dreien, im März einsatzbereit zu sein, aber wegen Schwierigkeiten mit den Funkgeräten und den Motoren kam es zu Verzögerungen. Erst in der ersten Aprilwoche waren die Verbände bereit zu Einsätzen. Der große Tag war der 8. April, als 24 Thunderbolts des JG 4 geschlossen in Richtung Ärmelkanal flogen. Obwohl der Einsatz ohne Ereignisse verlief, war es ein Anfang.

Die ersten Verluste auf dem europäischen Kriegsschauplatz gab es am 15. April beim Jagdgeschwader 4. Zwölf Flugzeuge des Verbandes verließen am Nachmittag unter der Führung von Major Donald Blakeslee den Fliegerhorst Debden zu einem Jagdeinsatz. Blakeslee war ein alter Hase im Luftkampf und früherer Chef einer "Adler"

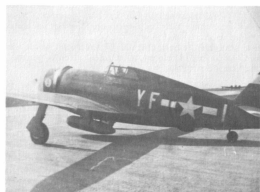
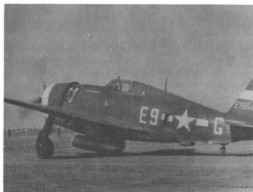
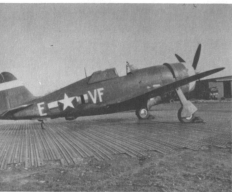


"Pappy" Craig in der LM-R führt seinen Schwarm über der gefleckten Landschaft von England. Die Flugzeuge tragen die Standardmarkierung des Spätsommers 1943. Der Kreis um das Hoheitsabzeichen auf dem Flugzeugrumpf war gelb.



Flugzeugbeschriftungen auf den Kriegsschauplatzen der 8. und 9. Luftflotte

1. Ein Code von zwei Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen in weiß oder schwarz bezeichnete die Staffel.
2. Ein individueller Buchstabe zur Identifizierung des Flugzeuges innerhalb der Staffel in weiß oder schwarz befand sich hinter dem Hoheitsabzeichen.
3. Bei der Anordnung der Streifen am Leitwerk gab es einige Unterschiede, besonders bei älteren Flugzeugen.



Staffel gewesen. An diesem Tag mußte er aber mit einer kleineren Streitmacht zufrieden sein. Blakeslee machte drei FW-190 Jäger etwa 3000 m unter der Formation aus und stieß nach unten zum Angriff. Er eröffnete das Feuer auf eines der Feindflugzeuge, aber seine Beute ging zum Sturzflug über. Doch der amerikanische Major folgte ihm. Endlich war er zu dem Punkt aufgeschlossen, wo er das Feuer eröffnen konnte und dieses Mal gab es für den deutschen Piloten kein Entkommen. Die Focke-Wulf ging in den Außenbezirken von Ostende zu Bruch. Während sich dieses ereignete, waren die anderen Thunderbolts mit weiteren FW-190 Jägern beschäftigt. Es gelang ihnen, noch zwei weitere Feindflugzeuge zu zerstören (eines davon durch Oberstleutnant Chesley Peterson, dem künftigen Kommodore der JG 4), aber es kostete den 4ern auch ein eigenes. Hinzu kam, daß zwei weitere "Jugs" wegen Motorschäden nicht zum Fliegerhorst zurückkehren konnten.

Bis zum 4. Mai waren die Thunderbolts nur für Jagdeinsätze benutzt worden, aber an diesem Tag begleiteten die Jagdgeschwader 4 und 56 B-17 Bomber, die Antwerpen angriffen und flogen so den ersten Begleitschutz auf P-47. Der Einsatz war ein Erfolg, denn alle B-17 Bomber kehrten nach England zurück. Nur einer der Begleitjäger ging verloren, und auch dies geschah nur wegen Motorschaden. Obwohl die Geschwader einfach beschlossen, zu Hause zu bleiben oder ob der Begleitschutz sie fernhielt, ist schwer zu sagen, aber dieser Einsatz war entscheidend für die großen Begleitschutzaufgaben, die noch die Zukunft bringen sollte.

Die Einsätze im April und Anfang Mai waren noch für alle drei Geschwader gering. Mitte Mai gab es jedoch bereits fliegende Staffeln. Oberst Armand Peterson, der Kommodore der 78er, führte drei von diesen am 14. Mai auf einem Begleitschutzeinsatz gegen Antwerpen. Obwohl das Geschwader seit über einem Monat Einsatzaufträge flog, hatte es noch keinen Sieg verbuchen können. Im Zielgebiet traf die Gruppe auf ein Rudel von etwa 20 FW-190 und Me-109 und überall am Himmel begannen Kurvenkämpfe. Hierbei schoß Major James Stone, ein zukünftiger Geschwaderkommodore der 78er, das erste Feindflugzeug für das Geschwader ab. Es war eine FW-190, die versuchte, zwischen den Bombern hindurchzukommen. Die Hauptleute Jack Oberhausly und Charles London fügten mutmaßliche Abschlüsse hinzu und fünf

Oben links: Fast die gesamte 82. Staffel (MX) des Jagdgeschwaders 78 ist hier hinter einer "Thunderbolt" des Geschwaders 359 (CV), zu erkennen.

Unten links: "Doreen II" vom Jagdgeschwader 4 wurden von Oberst Edward W. Anderson, dem ersten Geschwaderkommodore, geflogen.

Unten Mitte: Diese P-47 D-11-RE flog bei der 376. Staffel des Jagdgeschwaders 361.

Unten rechts: William Hovdes erstes Flugzeug beim Jagdgeschwader 355. Hovdes verzeichnete zehn Luftsiege.

4TH FG		8AF	
Nase:	Bezeichnung des Kriegsschauplatzes		
Schwanz:	Bezeichnung des Kriegsschauplatzes		
Staffeln	Kode		
334. Staffel	QP		
335. Staffel	WD	Buchstaben vor dem Hoheitszeichen	
336. Staffel	VF		

56TH FG		8AF	
 JG 56 8. L-Fl. Feb. 1944		 JG 56 8. L-Fl. März 1944	
Staffelfarben 61 - rot 62 - gelb 63 - hellblau		Staffelfarben 61 - rot 62 - gelb 63 - dunkelblau	
Staffeln 61. Staffel 62. Staffel 63. Staffel		Kode HV LM UN Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen	

78FG		8AF	
 JG 78 8. L-Fl. April 1944		 JG 78 8. L-Fl. November 1944	
Staffeln 82. Staffel 83. Staffel 84. Staffel		Staffelfarben 82 - rot 83 - weiß 84 - schwarz	
Kode MX HL WZ Buchstaben vor dem Hoheitszeichen			

352ND FG		8AF	
Nase:	Bezeichnung des Kriegsschauplatzes		
Schwanz:	Bezeichnung des Kriegsschauplatzes		
Staffeln	Kode		
328. Staffel	PE		
486. Staffel	PZ	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen	
487. Staffei	HO		

353RD FG		8AF
	Schachbrettartige Bemalung in gelb und schwarz (die Größe der Rhomben war unterschiedlich, April 1944).	Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes
	Staffeln	
Schachbrettartige Bemalung auf einigen P-47 Flugzeugen (nicht Standardbemalung).		
350. Staffel 351. Staffel 352. Staffel	Kode LH YJ SX	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen

355TH FG		8AF
	Nase: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes	
	Kode WR OS YF	Staffeln Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen
354. Staffel 357. Staffel 358. Staffel		

356TH FG		8AF
	Nase: Nach April 1944 wurden die Bezeichnungen des Kriegsschauplatzes entfernt oder übermalt, Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes	
	Kode OC PI QI	Staffeln Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen
359. Staffel 360. Staffel 361. Staffel		

359TH FG		8AF
	JG 359 8. L-Fl. März 1944	Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes
	Staffeln	
368. Staffel 369. Staffel 370. Staffel	Kode CV IV CS	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen

andere Flugzeugführer brachten es fertig, genügend Treffer zu erzielen, die den Anspruch auf "Beschädigung" rechtfertigten. Der Tag verging jedoch nicht ohne Verluste, denn drei der Flugzeugführer der JG 78 wurden abgeschossen. Zwei davon wurden gefangen genommen; Hauptmann Elmar McTaggart floh jedoch aus der Gefangenschaft und schlug sich nach Spanien durch.

Das Jagdgeschwader 56 mußte noch einen weiteren Monat auf seinen ersten Luftsieg warten. Am 12. Juni befanden sich 48 "Jugs" unter der Führung von Major Loren McCollum auf einem Jagdeinsatz in der Gegend von Rouen, als ein Dutzend FW-190 Jäger ausgemacht wurden.

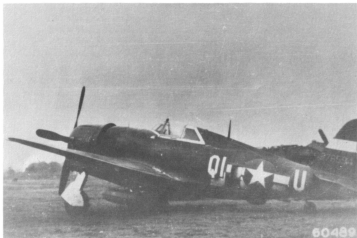
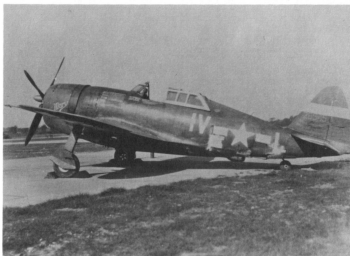
Hauptmann Walt Cool, der die Formation der 62. Staffel führte, ging mit vier Flugzeugen zum Angriff über. Der junge Mann aus Ohio kam aus der Sonne, als er aus einer Höhe von 7000 m hinabstieß und sich hinter einem der deutschen Flugzeuge setzte. Er kam bis weniger als 270 m heran, bevor er auf den Knopf drückte. Vom rechten Teil des Rumpfes und der rechten Tragfläche flogen Stücke davon. Cook war bis auf eine Höhe von 180 m heruntergegangen, als ein großer Feuerball an der rechten Tragfläche erschien und vermutlich die Munition explodierte. Damit rollte der Jäger der deutschen Luftwaffe auf die linke Seite, drehte sich dann auf den Rücken und ging zu einem heftigen Drehen und Wirbeln über, wobei Rauch aus Rumpf und Tragfläche quoll.

Die Piloten des Jagdgeschwaders 56 waren mit einer großen Zuneigung für die Thunderbolt nach England gekommen, aber jene aus anderen Einheiten, die auf anderen Flugzeugen begonnen hatten, mochten sie nicht. Die 78er gewöhnten sich schließlich an sie, die 4er aber akzeptierten das Flugzeug niemals. Am Tag, nachdem Don Blakeslee die FW-190 in einem Sturzflug gejagt hatte und mit ihr auf eine Höhe kam, bemerkte einer zu ihm, daß die P-47 sicherlich den Sturzflug beherrsche. Blakeslee ging darauf mit der Bemerkung ein: "Weiß Gott, den Sturzflug beherrscht sie, nur steigen kann sie nicht."

Eine Sache, die dazu beitrug, die Piloten des Jagdgeschwaders 78 davon zu überzeugen, daß der "Jug" ein gutes Flugzeug war, war seine Fähigkeit, viele Treffer hinzunehmen und dennoch den Piloten nach Hause zu bringen. August V. De Genaro kehrte von dem Einsatz am 14. Juli mit einem schwer beschädigten Flugzeug zurück. Während eines Begleitschutzeinsatzes in die Gegend von Amiens hatte er eine FW-190 abgeschossen und zwei weitere beschädigt, aber während dieser Aktion war auch sein eigenes Flugzeug einige Male getroffen worden. Seine gesamten Instrumente funktionierten nicht mehr, sein rechtes Querruder war vollständig weggeschossen, seine rechte Tragfläche schwer beschädigt und die Oberfläche des Schwanzes zerschnitten worden. Dazu war der in Connecticut geborene Mann an beiden Händen verwundet. Wegen dieser Verletzungen steuerte er sein Flugzeug mit den Unterarmen. De Genaro mußte in niedrigen Wolken verschwinden, um drei Focke-Wulf-Flugzeugen zu entkommen. Als die drei abdrehten, bereitete er sich auf die Landung in England vor. Kurz nachdem er die Kreidelfelsen von Dover überquerte, bemerkte er jedoch, daß sein Haltegurt nicht geschlossen war.

Er hatte ihn während des Kampfes ausgehakt und war nun wegen seiner Verletzungen nicht mehr in der Lage, ihn zu schließen.

De Genaro berichtete später: "Ich flog wieder auf die offene See hinaus, um auszuweichen, denn ich fürchtete beim Aussteigen über Land, daß das Flugzeug in eine der Ortschaften entlang der Küste stürzen könnte. Ich schaute nach unten, machte ein Fischerboot in der Nähe der Küste aus und beschloß, in seiner Nähe abzuspringen. Das Kabinendach meines Flugzeuges war eingeklemmt und ließ sich nicht öffnen,



Oben links: Dieses Flugzeug des Jagdgeschwaders 353 zeigt die schwarzen und weißen Streifen, die alle bei der Invasionsfront (Juni 1944) eingesetzten Flugzeuge trugen.

Oben: "Mary" war eine D-5-RE des Jagdgeschwaders 359.

Links: "Zombie", eine P-47 D-20-RE vom Jagdgeschwader 356, wurde von Oberleutnant Bailey geflogen.

361ST FG

8AF



JG 361
8. L-Fl.
März 1944

Schwanz: Bezeichnung des
Kriegsschauplatzes

Staffeln

374. Staffel
375. Staffel
376. Staffel

Kode

B7
E2
E9

Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen

aber da etwas von dem Glas zerschossen worden war, konnte ich meinen Weg gewaltsam durch das Kabinendach nehmen, aussteigen und meinen Schirm öffnen. Das Fischerboot nahm mich sofort auf, was ein Glücksfall war, denn mit meinen verletzten Händen war ich nicht in der Lage, mich von meinem Fallschirm zu befreien, auch wurde ich durch den Blutverlust langsam schwach."

Als die drei P-47 Verbände mit den Einsatzzoperationen begannen, hatte lediglich das Jagdgeschwader 4 Erfahrung im Luftkrieg. Der Lernprozeß war lang, hart und verlustreich für alle drei Verbände, bis endlich neue Einsatzverfahren entwickelt wurden, um aus den besonderen Merkmalen der P-47 Vorteile zu ziehen. Bis zum 27. Juli wurden insgesamt 33 deutsche Flugzeuge abgeschossen, aber diese Siege erfolgten in ziemlich kleinen Raten. Am 28. Juli stürzten jedoch neun deutsche Jagdflugzeuge durch das Feuer der Maschinenwaffen des Jagdgeschwaders 4 vom Himmel. Nur zwei Tage später waren alle drei Geschwader an der Zerstörung weiterer 22 Feindflugzeuge beteiligt. In einem Zeitraum von drei Tagen hatten somit die Jagdflugzeuge der 8. Luftflotte fast ihre bisherige Gesamtzahl an Luftsiegen verdoppelt.

Den größten Erfolg bei dem Einsatz am 30. Juli hatte das Jagdgeschwader 78. Bei der Vernichtung von sieben Me-109 und neun FW-190 (erstmalig verbuchte ein US-Geschwader zweistellige Zahlen) hatte das Geschwader eine Anzahl Tagessieger. Hauptmann Charles London schoß zwei ab und Major Eugene P. Roberts wurde der erste, der einen dreifachen Sieg verbuchen konnte. Obwohl es ein großer Tag war, verloren die 78er drei Flugzeugführer, einschließlich des zweiten Kommodore (Oberstleutnant Melvin McNickle) in weniger als einem Monat.

Die Jagdfliegerstaffeln der 8. Luftflotte flogen sowohl Jagd- als auch Begleitschutzeinsätze. Als sich die Zahl der Flugzeuge vergrößerte, erhielten die letzteren eine ständig wachsende Bedeutung. Von Mai - Juli 1943 war die Dauer des Schutzes, der den Bombern gewährt werden konnte, auf 20 - 30 Minuten begrenzt, da die Flugzeuge nur über Betriebsstoff im Rumpf und den Tragflächen verfügten.

Die bloße Anwesenheit der P-47 Maschinen veranlaßte die deutsche Luftwaffe, ihre Abfangverfahren zu ändern. Zuvor hatten die Deutschen die amerikanischen Bomber bereits an der französischen Küste angegriffen, aber sie hatten bald gelernt, sich so lange zurückzuhalten, bis die Thunderbolts umkehren mußten. Am 28. Juli flog das JG 4 erstmalig mit 283 I Außentanks und der Erfolg des Geschwaders an diesem Tag - sowie der des 78. am 30. Juli - kann zu einem hohen Maß der taktischen Überraschung zugeschrieben werden, die durch den Gebrauch dieser Außentanks erreicht wurde. Die Deutschen warteten mit ihrem Angriff bis sie glaubten, daß die amerikanischen Jäger abdrehen würden und wurden überrascht, als der Begleitschutz andauerte. Nach diesem Erfolg mit Außentanks wurden diese serienmäßig und die Abschußziffern an Feindflugzeugen stiegen an.

Im August und September 1943 verdoppelte sich die Stärke an Jagdflugzeugen der 8. Luftflotte mit dem Eintreffen von drei neuen P-47 Geschwadern. Das erste war das Jagdgeschwader 353 (im August), gefolgt von den Jagdgeschwadern 352 und 255 im September.

Obwohl die Einführung des 283 I fassenden abwerfbaren Tanks dazu verhalf, den Aktionsradius der P-47 zu verbessern, wurde nach einer weiteren Verbesserung verlangt. Sie kam mit der Einführung der 408 I Tanks. Diese verliehen dem Thunderbolt einen Aktionsradius von 600 km und verminderte erneut die Entfernung, die die Bomber ohne Begleitschutz fliegen mußten. Die deutsche Luftwaffe versuchte jetzt ein frühes Abfangen der Jagdflugzeuge, um sie zu zwingen, ihre Tanks abzu-

werfen, aber das kam ihnen teuer zu stehen und zwang sie bald zur alten Taktik, nämlich zu warten, bis die amerikanischen Jagdflugzeuge umkehren mußten.

Die 8. Luftflotte führte nun einen gestaffelten Schutz ein, um den Aktionsradius der Jagdflugzeuge bei Begleitschutzeinsätzen zu erweitern. Die P-47 war viel schneller als die B-17 und B-24 Bomber, die sie begleitete und konnte, wenn sie allein flog, ihren Aktionsradius stark erweitern. Um dies zu nutzen, pflegte ein Jagdgeschwader zu einem Treffpunkt entlang der Route der Bomber zu fliegen und dann bei den "großen Freunden" so lange wie möglich zu verbleiben, bis das nächste Geschwader sich zeigte. Die lange Formation der Bomber war so nicht nur von den Jagdgeschwadern geschützt, die zu ihrer Begleitung befohlen waren, sondern auch von dem ständigen Strom der Jagdflugzeuge, die sich auf dem Flug zu oder von einem Treffpunkt befanden. Dieses System blieb auch noch in Gebrauch, als die P-51 (Mustang) die "Jugs" der 8. Luftflotte ersetzt hatte.

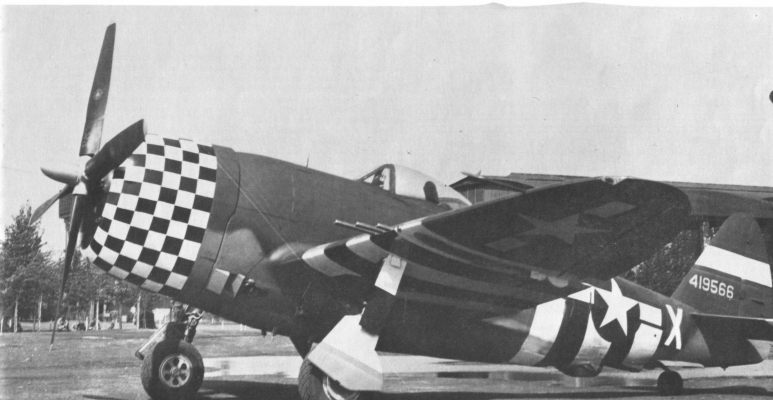
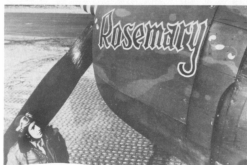
Im Oktober kam das Jagdgeschwader 356 erstmalig zum Einsatz. Im Dezember gesellte sich das Jagdgeschwader 359 hinzu, gefolgt vom Jagdgeschwader 361 im Januar 1944. Das Eintreffen dieser Truppenteile brachte die Anzahl an Geschwadern bei der 8. Luftflotte auf eine Stärke von elf (zwei P-38 (Lightning) Verbände waren auch einsatzbereit geworden). Genügend Männer, Maschinen und Einheiten standen nun zur Verfügung, um die Führung davon zu überzeugen, an andere Verwendungsmöglichkeiten für den "Jug" zu denken. Der Einsatz vom 25. November markierte den ersten Zeitpunkt, als P-47 als Jagdbomber zum Einsatz kamen. Die Geschwader 353 und 56 wurden ausgewählt, Aufgaben dieser Art zu übernehmen, während die Geschwader 78 und 356 deutsche Jäger ernhielten. Der Plan verlangte vom Geschwader 353, Bomben im Sturzflug auf den deutschen Fliegerhorst von St. Omer abzuwerfen, nachdem die 53 "Jugs" des Geschwaders 56 im Horizontalabwurfverfahren ihre Bomben abgeworfen hatten.

Oben links: Die 5. Rettungsstaffel flog besonders ausgerüstete Thunderbolts für Luft- und Seerettungseinsätze. Hier werden Markierungssätze gezeigt, die abgeworfen wurden, um die Standorte abgestürzter Piloten zu kennzeichnen.

Oben Mitte: Ein etwas abgewandelter Typ eines Flugzeuges der 5. Rettungsstaffel, wo die Markierungssätze an den hinteren Enden des Aufnahmeschachts für das Fahrwerk montiert waren. Ein Gummirettungsfloß war unter der Mitte des Rumpfes befestigt.

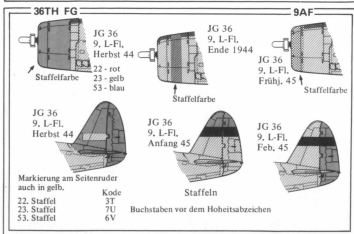
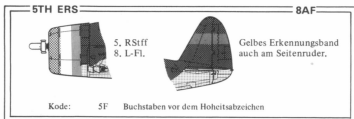
Oben rechts: Oberleutnant Kahle vom Jagdgeschwader 356 schaut auf den neu aufgetragenen Anstrich seines Flugzeuges. Im Spätsommer 1944 hatte man bei den "Jugs" der 8. Luftflotte damit begonnen, Namen oder Zeichnungen aufzumalen.

Unten: Eine neue P-47 D-28-RE des Jagdgeschwaders 78. Viele Maschinen dieses Geschwaders waren an der oberen Außenhaut mittelgrün und an der unteren himmelblau gestrichen.





"Big Dog", eine P-47 des Jagdgeschwaders 358, 9. Luftflotte, nach einer Bruchlandung.



Die P-47 des 56sten trugen eine 226 kg Bombe und flogen mit einer B-24-Maschine, die als erste warf und somit zur Zielmarkierung diente. Der Auslösemechanismus in der Liberator klemmte jedoch und folglich fielen ihre Bomben hinter das Ziel. Obwohl somit nur wenig Schaden durch den Horizontalabwurf entstand, hatten die Stürzenden vom JG 353 einen größeren Erfolg. Die Thunderbolts der 8. Luftflotte führten weitere Jagdbomberoperationen durch, aber die meisten dieser Einsätze geschahen ab nun im Sturzflug.

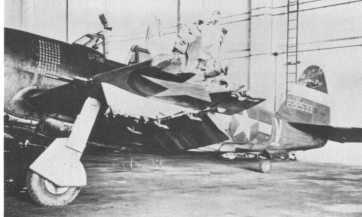
Gerade, als das Aufkommen von größeren Abwurf tanks den Aktionsradius der Thunderbolt erweitert hatte, verbesserten die Propellerblätter in Paddelform und das Wassereinspritzverfahren die Operationsmöglichkeiten in Bodennähe. Vor dieser Formänderung konnte die P-47 in einer Flughöhe unter 7000 m nicht mit den Feindflugzeugen mithalten. Mit der durch die neuen Propeller erheblich erhöhte Steigfähigkeit pflegten die von Begleitschutzeinsätzen zurückkehrenden Flugzeuge nach unten zu stoßen, um alle sich bietenden Ziele anzugreifen.

Die Ergebnisse waren so gut, daß die Luftkriegsführung ihre Einstellung änderte und Mitte Januar 1944 die Weisung "Vernichtung der feindlichen Luftwaffe bei jeder Gelegenheit" herausgab. Wenn der strategische Bombenkrieg fortgesetzt, ja gesteigert werden sollte, war die uneingeschränkte Luftherrschaft oberstes Gebot, und wenn die deutsche Luftwaffe nicht aufstieg, mußten die Jagdflugzeuge nach unten stoßen und sie dort suchen. Die 8. Luftflotte ermunterte dazu, indem sie als "Luftsiege" auch die am Boden zerstörten Flugzeuge anrechnete.

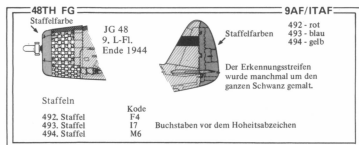
Der Aktionsradius des "Jug" erweiterte sich noch einmal im Februar 1944 mit der Einführung des 567 l Tanks. Diese trafen zeitgerecht für die "große Woche" (20. - 25. Februar) ein, in der starke Bombardierungen von Flugzeugfabriken und Ballungsräumen in Deutschland durch die Bomber der 8. Luftflotte vorgenommen wurden. Für die P-47 war das ebenfalls eine "große Woche" und der Höhepunkt dieses Jagdflugzeuges in der 8. Luftflotte. Nach diesen Ereignissen begann die P-51 (Mustang), die meisten Einsätze für sich zu verbuchen und schließlich behielt nur noch das JG 56 die Thunderbolt.



Oben: Die gelben und schwarzen Bemalungen auf der Nase bei diesen Thunderbolts weisen sie als Flugzeuge des Jagdgeschwaders 353 aus.



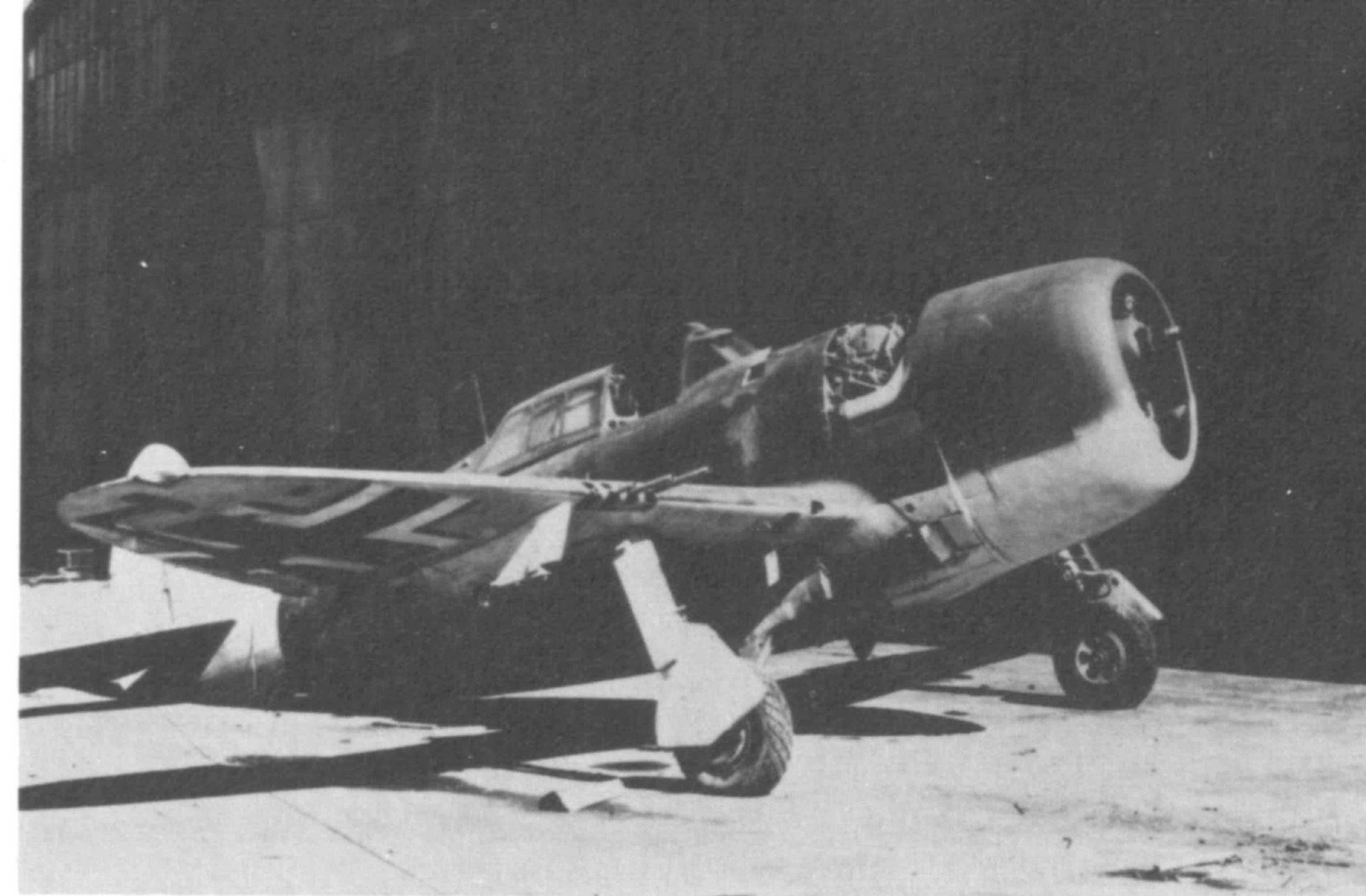
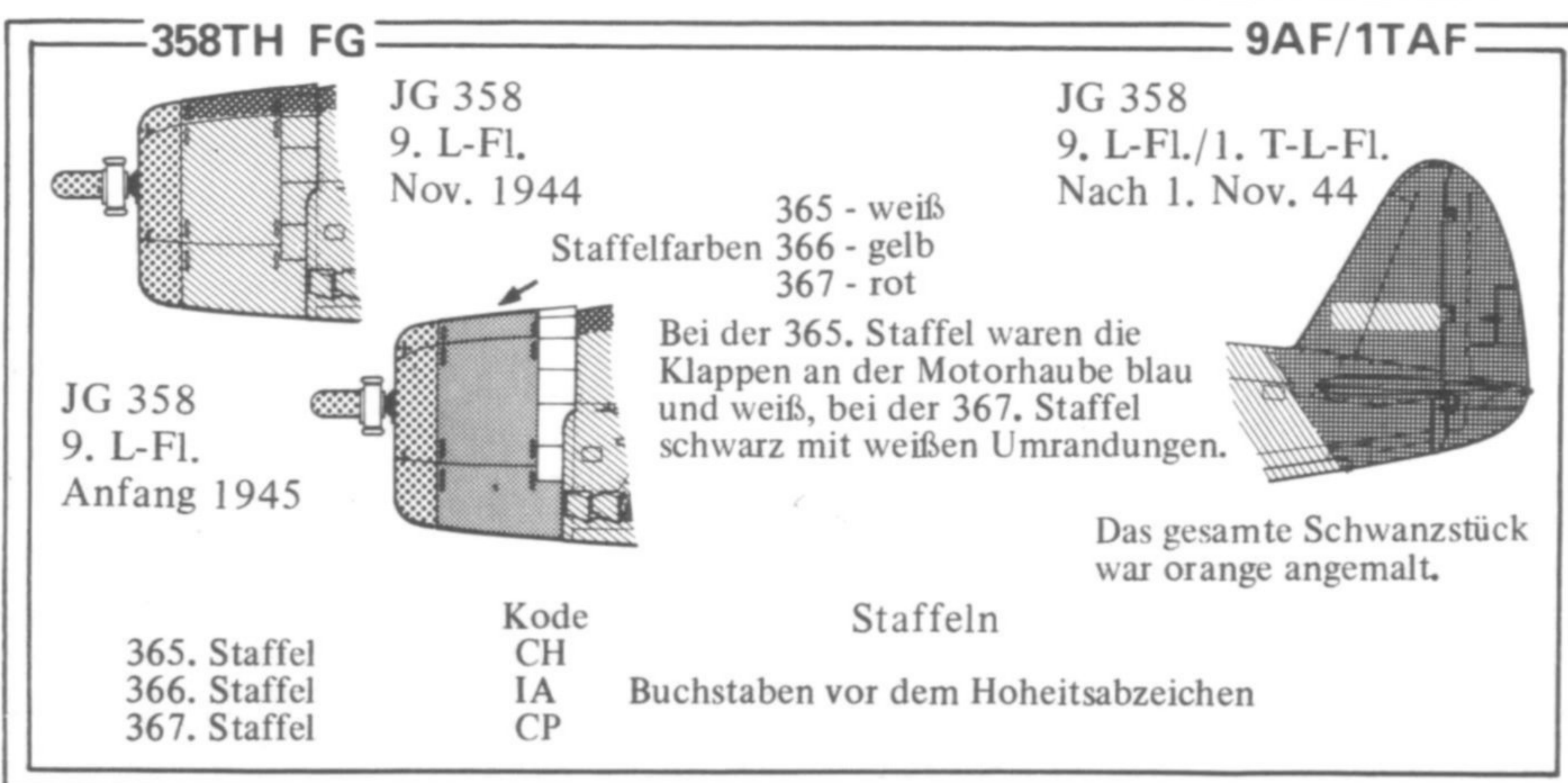
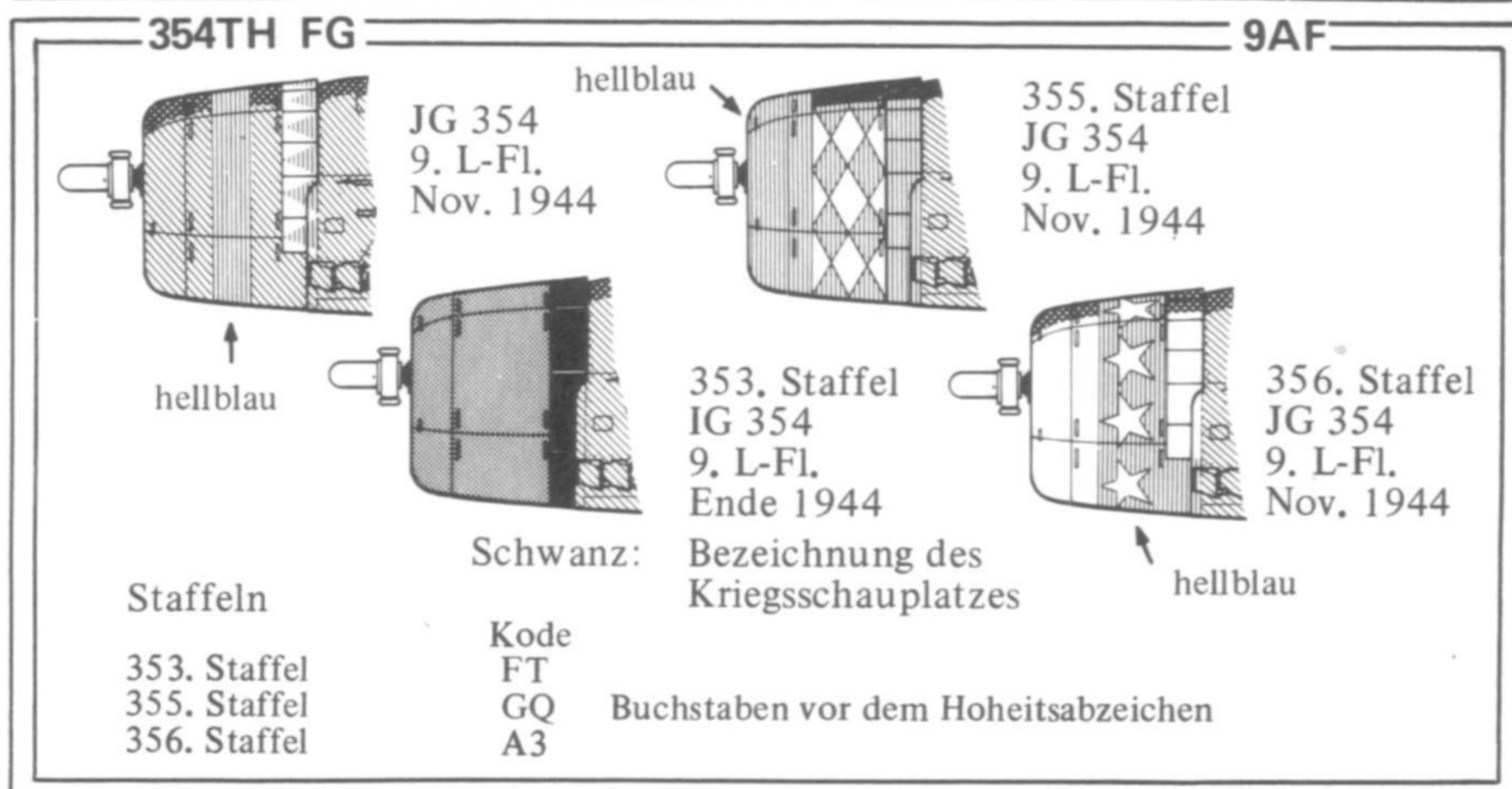
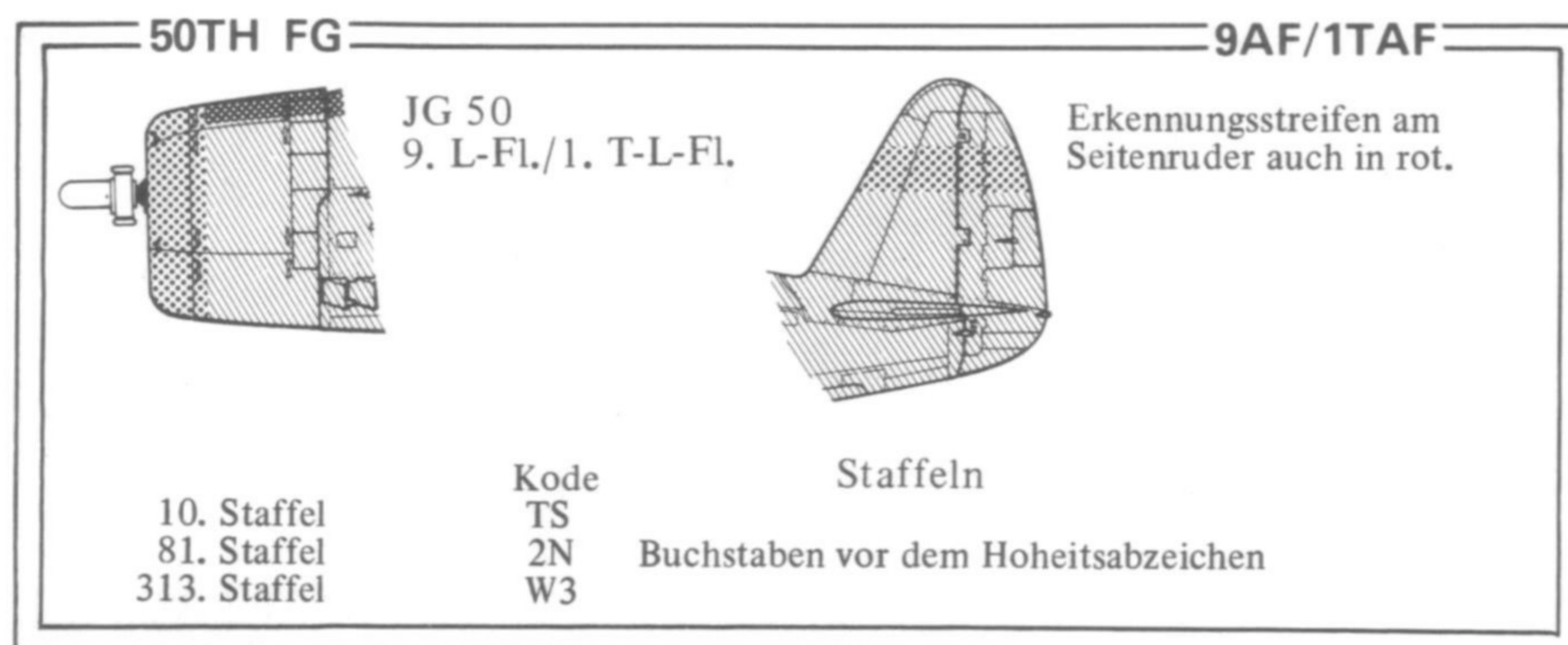
Oben rechts: Die Schäden an diesem Flugzeug der 9. Luftflotte zeigen, weshalb die Piloten die P-47 liebten - sie konnte eine Menge einstecken und den Piloten noch nach Hause bringe.



Unten: Ein Flugzeug des Jagdgeschwaders 371 läßt auf einem vorgeschobenen Flugfeld in Frankreich den Motor warmlaufen.



Die "große Woche" begann mit dem Einsatz von über 1.000 Bombern, begleitet von 800 Jagdflugzeugen. Die deutsche Luftwaffe stieg auf und nahm die Herausforderung an. Von den Jagdflugzeugen wurden 61 deutsche Flugzeuge, gegenüber elf eigenen Verlusten, vernichtet. Am 21. 2. wurden 33 deutsche Flugzeuge zerstört, gefolgt von 61 am 22. 2. und weiteren 27 zwei Tage später. Die "große Woche" endete mit dem Abschuss von 25 Flugzeugen der deutschen Luftwaffe am 25. Februar. Obwohl "Mustangs" und "Lightnings" auch teilgenommen hatten, wurden die meisten Einsätze von Thunderbolts geflogen und die meisten der 218 deutschen Flugzeugverluste gingen auf das Konto von Einheiten, die den "Jug" flogen. In einem Zeitraum von fünf Tagen gingen über ein Achtel aller deutschen Jagdflugzeuge (und, was noch viel wichtiger war, die Piloten dieser Flugzeuge) verloren. Der Frühling des Jahres 1944 brachte die Vorbereitungen für die Invasion in Frankreich. Die Thunderbolt spielte hierbei eine bedeutende Rolle, aber die Zahl der Einheiten, die mit diesem Jagdflugzeug ausgerüstet waren, nahm, als der Mustand in größeren Zahlen aufzutreten begann, immer mehr ab. Das Jagdgeschwader 4 rüstete im Februar 1944 um, gefolgt von den 355ern im März, den 352ern im April, sowie den 359ern und 361ern im Mai.

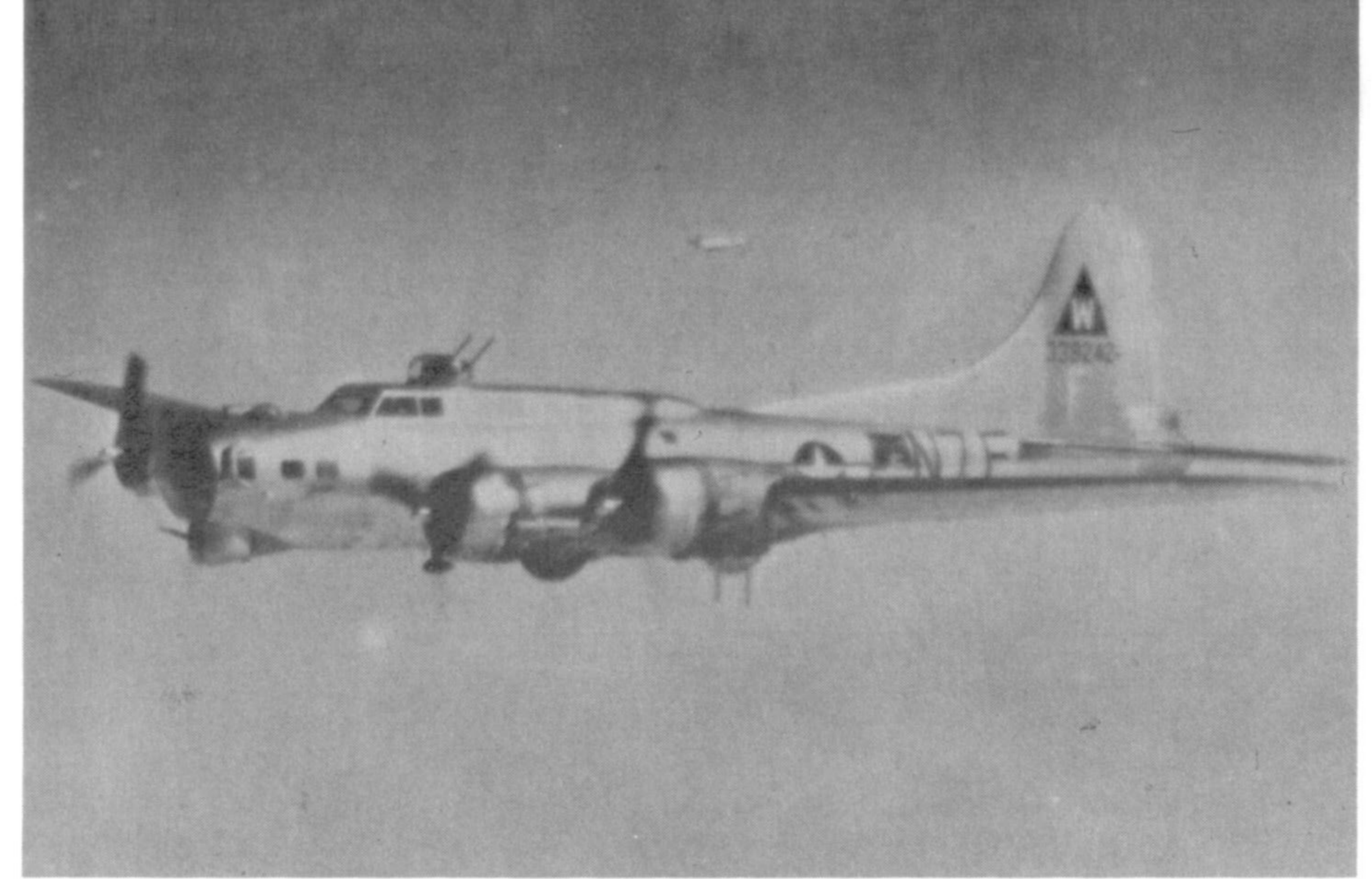


Um die Zeit des "D-Tages" (1. Tag der Invasion) war die Anzahl der P-47-Verbände auf nur vier gesunken.

Die Zeit vor der Invasion wurde zu einem umfassenden Angriff auf das Transportsystem in Frankreich und Deutschland genutzt. Diese Einsätze führten zu schweren Schäden beim rollenden Material, Verschiebebahnhöfen, Straßen und Brücken. Sie spielten eine entscheidende Rolle, deutsche Verstärkungen von dem Küstengebiet fernzuhalten. Noch immer aber bestand die Möglichkeit, daß die deutsche Luftwaffe zurückschlug und versuchen würde, Schiffe und Landungsbereiche zu zerstören. Der Auftrag der alliierten Luftmacht am 6. Juni lautete daher, die deutsche Luftwaffe fernzuhalten. Die RAF und die 9. Luftflotte hatten die Luftunterstützung im Invasionsgebiet und die Mustangs und Thunderbolts der 8. Luftflotte die Luftherrschaft über dem Invasionsgebiet sicherzustellen. Wann immer möglich, sollten diese Flugzeuge auch alles angreifen, was sich auf die Front zubewegte.

Der D-Tag und die Tage danach brachten den Jagdgeschwadern große Erfolge. Sieben oder acht Einsätze am Tag waren die Regel, zumeist Flüge über einen bestimmten Sektor. Die meisten Verbände der deutschen Luftwaffe verhielten sich während dieser Zeit erstaunlich ruhig und nur wenigen gelang es, die Landungstruppen anzugreifen. Von den 26 Feindflugzeugen, die am D-Tag abgeschossen wurden, gingen drei auf das Konto der Thunderbolts.

Ende Juni gab es kaum eine Frage über den Erfolg von "Overlord" (= Invasion), und die 8. Luftflotte konnte zu ihrer alten Aufgabe zurückkehren. Ihre vier noch verbleibenden P-47 Geschwader flogen weiterhin Begleitschutz, aber sie waren durch ihren Aktionsradius behindert; die P-51 (Mustangs) dagegen konnte ohne Behinderung alle Ziele in Deutschland anfliegen. Viele Angriffe tiefer nach Deutschland hinein wurden daher nur noch unter Begleitschutz von Mustangs durchgeführt. Größere Abwurf tanks erlaubten der P-47 jedoch, bis in den Bereich von Berlin zu gelangen. Viele "Jugs" erhielten das neue Kabinendach aus Plexiglas, aber es trug nur wenig dazu bei, die Leistung zu erhöhen (ausgenommen, daß der Pilot eine bessere Sicht nach hinten hatte).



Oben und links: Als die amerikanischen Landstreitkräfte 1945 den Fliegerhorst der deutschen Luftwaffe bei Göttingen eroberten, fanden sie diese vollständig mit deutschen Markierungen versehenen P-47 Flugzeuge.

Genau über den abgebildeten B-17 Bomber ist eine "Thunderbolt" als Begleitschutz für die fliegende Festung zu erkennen.

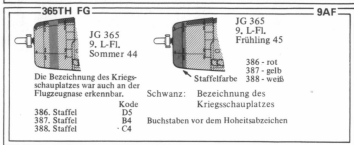
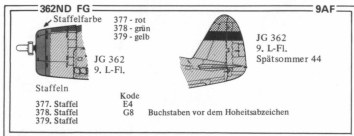
Im Oktober 1944 wurde das Jagdgeschwader 353 auf Mustang umgerüstet, gefolgt von dem Jagdgeschwader 356 im November und dem Jagdgeschwader 78 im Dezember. Nur das Jagdgeschwader 56 behielt als einziges den "Jug" in der 8. Luftflotte. Als ob es darum ging, zu zeigen, daß noch viel Leben in dem alten "Vieh" steckte, verzeichneten die 56er, nunmehr unter dem Kommando von David Schilling, den höchsten Luftsieg für die Thunderbolt, als sie allein am 23. Dezember 1944 37 Flugzeuge der deutschen Luftwaffe abschossen. Oberst Schilling führte die Geschwaderliste an, da er selbst fünf deutsche Jagdflugzeuge in die Tiefe schickte.

Um der Thunderbolt eine höhere Geschwindigkeit zu geben, hatte "Republic" Ende 1944 damit begonnen, ein neues Modell, die P-47 M, zu testen. Der einzige Verband, der diese Version bekam, war das Jagdgeschwader 56. Das bedeutete aber fast das Ende der Freude dieses Verbandes zum "Jug". Der ersten Staffel, die die P-47 M erhielt, wurde eine Frist von nur fünf Tagen gegeben, die Flugzeuge gefechtsklar zu machen. Das war jedoch zu kurz. Edward Lightfoot machte bei einem der neuen Flugzeuge die flugtechnische Überprüfung, als der Motor ausfiel und er eine Bauchlandung machen mußte. Kurz danach kam es zu einem ähnlichen Motorschaden. Beide Ereignisse zwangen, das Flugzeug am Boden zu belassen, bis erst einmal die Probleme gelöst werden konnten. Schließlich war die Umrüstung und Eingewöhnung abgeschlossen und das Jagdgeschwader 56 bereitete sich darauf vor, wieder ein vollwertiger Einsatzverband zu sein, aber nun war es bereits April 1945 und der Krieg fast vorbei.

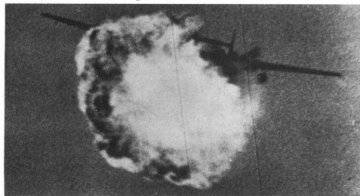
Die Jagdgeschwader der 8. Luftflotte zerstörten insgesamt über 9.400 deutsche Flugzeuge, von denen fast 5.300 Luftsiege waren. Genaue Zahlen für die P-47 anzugeben ist schwierig, aber die vier Truppenteile, die die Thunderbolt während aller oder der meisten Kampfeinsätze flogen (Jagdgeschwader 56, 78, 353 und 356), verbuchten über 1.500 Luftsiege und 1.150 Siege auf der Erde. Zählt man die umfangreichen Zahlen an Lokomotiven, rollendem Material, Lastwagen, Panzern, anderen Fahrzeugen, Einrichtungen am Boden und Waffen, die von den "Jugs" zerstört wurden, dazu, ergibt das eine eindrucksvolle Bilanz.

Ein weiterer Maßstab für die Güte der Thunderbolt ist die Tatsache, daß über ein Viertel aller Fliegerasse (nur Luftsiege gezählt) ihre Siege mit dem großen Jagdflugzeug von Republic erreichten.

Viele andere Asse, einschließlich der Spitzenleute wie John Meyer, George Preddy, Ray Wetmore, Don Gentile, William Whisner, Duane Beeson, John Thornell, Henry Brown und Don Blakeslee erzielten zumindest einige ihrer Siege mit der P-47. Francis Gabreski und Robert Johnson, beide vom Jagdgeschwader 56, verzeichneten 28 Siege und führten damit die Liste der Siege in der Luft an. Die 56er brachten noch fünf weitere Männer mit über 15 Luftsiegen hervor. Dazu gehörten Walker Mahurin (21), Dave Schilling (22,5), Fred Christensen (21,5), Hub Zemke (17,75) und Gerald Johnson (17). Die beiden größten Asse des Jagdgeschwaders 353 waren Glenn Duncan (19) und Walter Beckham (18), und beide Männer erzielten ihre Siege mit der Thunderbolt.



Die Me-110 war ein besonders leichtes Opfer für die acht Maschinengewehre vom Kaliber 12,7 mm der P-47. Hier verbucht Bob Johnson einen seiner 28 Luftsiege am 8. Oktober 1943.



Obwohl viele Thunderbolts durch die Waffen deutscher Flugzeuge abgeschossen wurden, war die Mehrheit der Verluste im Gefecht bei der 8. Luftflotte anderen Gründen zuzuschreiben als feindlichen Jagdflugzeugen. Von den neuen Fliegerassen, die ausschließlich auf Thunderbolt flogen, stürzten sechs während Gefechts-handlungen ab, aber nur einer infolge Einwirkungen eines feindlichen Flugzeuges. Das war Bud Mahurin und er wurde vom Heckschützen seines letzten Luftsieges auf dem europäischen Kriegsschauplatz - einer Do-217 - getroffen. Es ist aber interessant festzuhalten, daß alle diese Männer den Krieg überlebten.

Um die Diskussion über die P-47 in der 8. Luftflotte zu beenden, wurde der vielleicht beste Kommentar durch Generalmajor William E. Kepner, Kommandeur des VIII. Jagdfliegerkommandos, gegeben. In einer Broschüre über Einsatzgrundsätze für Jagdflugzeuge, die im Kriege an die Flugzeugführer verteilt wurde, stellte Kepner fest: "Wenn davon ausgegangen werden kann, daß die P-38 Flugzeuge (Lightning) die deutsche Luftwaffe in ihrem Lebensriss trafen (dank ihrer Reichweite) und die P-51 Flugzeuge (Mustangs) ihr den Gnadestoß gaben, war es die Thunderbolt, die ihr das Rückgrat brach."

Wenn man über den Luftkrieg auf dem europäischen Kriegsschauplatz spricht, wird die 9. Luftflotte oft übersehen. Ihr Auftrag war mehr die Erdunterstützung als der Jagdschutz, und folglich hatten ihre Verbände niemals die Gelegenheit, an den mehr ins Auge fallenden Luftkämpfen teilzunehmen. Die Ausnahme hierbei war das Jagdgeschwader 354, aber auch dieser Verband mit hohen Abschußziffern wird gewöhnlich vergessen.

Die 9. Luftflotte war zu Beginn des US-Einsatzes im Mittelmeerraum eingesetzt, aber im Herbst 1943 wurde es offensichtlich, daß auch eine Erdunterstützung von England aus benötigt wurde, um zu helfen, den Weg für die Invasion zu ebnen.

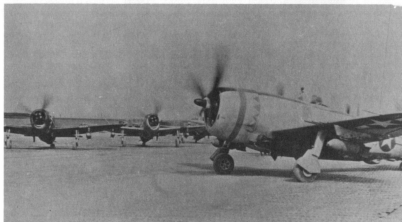
Erstaunlicherweise war der erste Verband, der ihr unterstellt wurde, das Jagdgeschwader 354. Dieser Truppenteil war aber mit dem Mustang ausgerüstet, den ersten, die damit auf dem europäischen Kriegsschauplatz eintrafen. Er begann im November 1943 mit den Einsätzen. Die P-51 war ein Jagdflugzeug mit großem Aktionsradius und bald flog das Jagdgeschwader 354 Begleitschutzeinsätze für die B-17 Bomber der 8. Luftflotte. Während der letzten Tage im November und im Dezember traten vier weitere Geschwader zur 9. Luftflotte, wovon zwei mit dem Mustang (JG 357 und 363) und zwei mit der Thunderbolt (JG 362 und 365) ausgerüstet waren. Die Abgabe von zwei weiteren P-51 Verbänden an die 9. Luftflotte war durch die 8. Luftflotte nicht zu verkraften. So wurde ein Tausch arrangiert, wodurch das Jagdgeschwader 357 zur 8. Luftflotte und das Jagdgeschwader 358 (P-47) zur 9. Luftflotte kam. Im Februar 1944 hatte die 9. Luftflotte eine Gesamtzahl von fünf Jagdgeschwadern einsatzbereit. Obwohl von ihr viele Ziele auf dem Erdboden angegriffen wurden, hatten vor der Invasion die Begleitschutzeinsätze für die B-17- und B-24-Bomber Vorrang.

Ab März 1944 begannen sich jedoch die Schwerpunkte zu verschieben. Die 8. Luftflotte hatte zwar mit der P-47 erste Versuche als Jagdbomber durchgeführt, aber es wurde nun die Aufgabe der 9. Luftflotte, sie in brauchbare Verfahren umzusetzen. Die Thunderbolt war mit ihrer massigen Struktur und ihrem verlässlichen Sternmotor ideal für diese Unterstützungsaufgaben am Boden. Der "Jug" konnte große Stücke der Tragflächen verlieren und dennoch seinen Flugzeugführer nach Hause bringen.

Der erste Einsatz, Bomben im Sturzflugverfahren abzuwerfen, ereignete sich für die 9. Luftflotte am 15. März 1944, als sieben Flugzeuge des Jagdgeschwaders 366 113 kg Bomben auf den deutschen Fliegerhorst von St. Valery abwarfen. Dem folgten am 26. März Angriffe auf Verschiebebahnhöfe und V-1 Stellungen in Frankreich.

Um den April herum hatten sich viele Jagdverbände der deutschen Luftwaffe nach Deutschland zurückgezogen, um das Land gegen die schweren Bombenangriffe zu verteidigen. Das erlaubte den "Jugs" der 9. Luftflotte, sich immer stärker auf die Aufgaben zu konzentrieren, wofür sie vorgesehen waren. Ziele im Bereich des Transportwesens lagen an der Spitze, gefolgt von V-1 Stellungen und deutschen Flugplätzen. Während dieser Zeit wurden aber auch Befestigungen entlang der französischen Küste von Jagdbombern angegriffen.

Die Planungen für "Overlord" (Invasion) waren im Frühling 1944 gut fortgeschritten und die Stärke der Luftflotten waren gestiegen, als der geplante Zeitpunkt sich näherte. Anfang Mai waren dreizehn P-47-, drei P-38- und zwei P-51-Geschwader einsatzbereit, die Unterstützung der Invasion zu gewährleisten. Zwischen dem 1. Mai und dem 5. Juni wurde das Tempo der Angriffe erhöht und noch stärker Transporteinrichtungen und Flugplätze in der Normandie als Ziele genommen. Am 21. Mai wurden über 500 Eisenbahnziele nördlich der Loire angegriffen und dabei 46 Lokomotiven zerstört. Die Angriffe während dieser Zeit waren so heftig, daß es im Juni kaum noch Ziele gab.



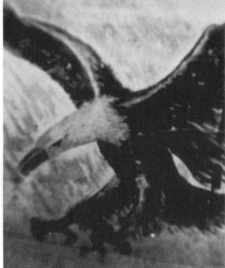
Oben: Die hellblauen Kennzeichen der 353. Staffel wurden später durch eine gelbe ersetzt. Dieses Flugzeug hatte den Kode FT-O.

Unten: Eine P-47 D-30-RE des Jagdgeschwaders 365 rollt während des Winters 1944/45 zum Start.

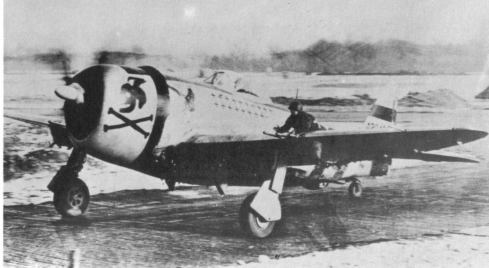
366TH FG		9AF
Nase:	Bezeichnung des Kriegsschauplatzes	
Schwanz:	Bezeichnung des Kriegsschauplatzes	
Staffeln	Kode	
389. Staffel	A6	
390. Staffel	B2	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen
391. Staffel	A8	

367TH FG		9AF
	392 - rot	JG 367
	393 - blau	9. L-FI.
	394 - gelb	Febr. 1945
Einige Flugzeuge trugen Farben auf der Motorhaube, die sich bis zum hinteren Ende der Klappen erstreckten, andere hatten veränderliche Klappen in den Staffelfarben.		
Staffeln	Kode	
392. Staffel	HS	
393. Staffel	8L	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen
394. Staffel	4N	





Das persönliche Abzeichen auf dem Flugzeug von Glenn T. Eagleston.



Ein Soldat des Bodenpersonals rollt auf dem Flugzeug von Glenn T. Eagleston, Kode FT+L (44-20473), mit, um ihn einzuweisen. Eagleston war das Spitzenas der 9. Luftflotte.

Am D-Tag gewährleisteten die Jagdflugzeuge der 9. Luftflotte Schutz über den Küstenstreifen und griffen als Jagdbomber Ziele am Boden an. Die Bodentruppen forderten hierzu die Jagdbomber an, um Batteriestellungen oder feindliche Ansammlungen anzugreifen. Vor allem die Thunderbolts wurden hierfür eingesetzt. Vom 7. bis zum 18. Juni gelang es, mehr als 1.000 Fahrzeuge und vierzehn Panzer zu vernichten. Einige Straßenbrücken wurden vollkommen zerstört, andere nur schwer beschädigt. Diese unmittelbare Unterstützung führte zu Stauungen auf den Straßen und verlangsamte den deutschen Nachschub an Truppen und Material.

Mit diesen Einsätzen war die Abriegelung in der Tiefe des Feindes, die im Mai begannen, eng abgestimmt. Sie hatte zum Ziel, Verstärkungen aus dem Innern Frankreichs in das Gebiet der Normandie zu verhindern. Im Norden und Nordosten wurden die Brücken über die Seine und im Süden die Brücken über die Loire laufend angegriffen. Hierzu gehörte auch die Unterbrechung von Eisenbahnlinien und die Bombardierung von Verschiebebahnhöfen.

Sobald Flugzeuge zur Verfügung standen, verlegten Einheiten der 9. Luftflotte auf den Kontinent, nur dreizehn Tage nach der Landung wurde das erste Flugfeld dem Jagdgeschwader 366 zur Verfügung gestellt. Anfang Juli operierte man von sechs weiteren Flugplätzen und gegen Ende Juli war praktisch die gesamte 9. Luftflotte in Frankreich stationiert.

Am 25. Juli wurde die Operation "Cobra" (Ausbruch aus der Normandie) begonnen. Zwischen 09.38 und 09.57 Uhr bombardierten und beschossen acht Jagdbombere-

schwader ein Gebiet von 6400 m Länge und 230 m Breite. Danach erfolgte dort ein Angriff von 1.500 schweren Bombern der 8. Luftflotte. Kaum hatte der Boden aufgehört zu beben, als weitere sieben Jagdbombengeschwader eindrehten, um die Angriffe im ostwärtigen und westlichen Teil des Gebietes fortzusetzen. Insgesamt warfen hierbei 559 Jagdbomber, meistens Thunderbolts, über 200 t Bomben ab. Das Chaos, das durch dieses heftige Bombardement aus der Luft hervorgerufen wurde, vernichtete die deutschen Truppen fast vollständig, und die 1. Amerikanische Armee stieß durch die Lücke aus ihrer Umklammerung in das Herz Frankreichs vor. Während der nächsten Tage arbeiteten die P-47 Maschinen und die Bodentruppen besonders eng zusammen.

Nach diesem Angriffsverfahren setzte sich der Vorstoß durch Frankreich bis nach Deutschland fort. Wenn die Landstreitkräfte angriffen, fungierten die Thunderbolts der 9. Luftflotte als ihr Hammer aus der Luft. Fliegerhorste wurden so nahe wie möglich an der Front bezogen, um die Zeit zum Anfliegen der Ziele zu verkürzen.

Gegen Ende September wurden drei mit "Jugs" ausgerüstete Geschwader (50., 358. und 371.) von der 9. Luftflotte abgezogen. Hinzu kamen Einheiten der 12. Luftflotte und die gesamte 1. Französische Luftflotte. Die Stärke der Jagdfliegerverbände bei der 9. Luftflotte wurde auf fünfzehn Geschwader reduziert, aber es gab immer noch genügend Flugzeuge, die gestellten Aufgaben zu erfüllen.

Als im Dezember die deutsche Ardennenoffensive vorgetragen wurde, war das Wetter so schlecht, daß die meisten Flugzeuge am Boden bleiben mußten. Dennoch flog die 9. Luftflotte in der Zeit vom 23. - 27. Dezember 5.300 Einsätze.

Das Jagdgeschwader 406 verdiente sich eine besondere Auszeichnung auf Grund seines Einsatzes während dieser Zeit. Es flog Erdunterstützung für die in Bastogne eingeschlossenen Truppen (nur 20 Minuten Flugzeit von seinem Fliegerhorst). 81 Einsätze wurden in diesem Gebiet geflogen - die meisten nicht mehr als 16 km von der Stadt entfernt. An drei aufeinanderfolgenden Einsätzen trafen die Thunderbolts gerade zu dem Zeitpunkt ein, als die Deutschen angriffen und unterstützten die Verteidiger, den Angriff zu stoppen. Zusätzlich zur Zerstörung von dreizehn deutschen Flugzeugen vernichteten die 406er 610 Kraftfahrzeuge, 194 Panzer oder gepanzerte Fahrzeuge und 226 Artilleriestellungen.

Das Jahr 1945 begann mit einem umfassenden Angriff der deutschen Luftwaffe auf alliierte Flugplätze in Belgien und in Holland. Wie gut auch immer der Plan gewesen sein mag, in der Praxis war er ein Fehlschlag. Die Amerikaner verloren 30 Flugzeuge, die RAF sogar 120, aber es gab wenig Verluste an Piloten. Dagegen verloren die Deutschen rd. 200 Flugzeuge und Piloten - ein sehr fühlbarer Verlust für die weitere Luftverteidigung des Reichsgebietes. Typisch für die Operationen war, was sich bei Asche in Belgien ereignete. Acht Thunderbolts des Jagdgeschwaders 366 waren gerade gestartet, als der Angriff erfolgte. Diese Flugzeuge hatten keine andere Wahl, als den Kampf in niedriger Höhe aufzunehmen. Als er beendet war, verzeichneten die Piloten zwölf Siege. Zusätzlich schossen die Mannschaften am Boden mit ihren Maschinengewehren sieben weitere ab, und das Jagdgeschwader 352 (ein Verband der 8. Luftflotte), das mit Mustangs ausgerüstet war und sich gerade im Raum befand, zählte weitere 23 Abschüsse. Von 50 angreifenden deutschen Flugzeugen wurden so 42 vernichtet.

Als die alliierten Armeen über den Rhein nach Deutschland vorstießen, waren die Thunderbolts der 9. Luftflotte dabei. Wann auch immer und wo auch immer Ziele gefunden werden konnten, wurden sie angegriffen. Während die 8. Luftflotte um den 20. April ihre Angriffe einstellte (es gab keine strategischen Ziele mehr) flog die 9. Luftflotte weiter bis zum 8. Mai. In der letzten Schlacht (25. März bis 8. Mai) flogen Jagdbomber 29.200 Einsätze, schossen dabei 240 Flugzeuge der deutschen Luftwaffe ab und vernichteten 1.495 weitere am Boden. Der letzte Verlust einer P-47 auf dem europäischen Kriegsschauplatz ereignete sich einen Tag bevor Deutschland kapitulierte, als eine zu dicht an einem Kriegsgefangenenlager vorbeifliegende Maschine eine Bruchlandung machte.

Obwohl die meisten Einsätze der 9. Luftflotte als Jagdbomber zur Erdunterstützung erfolgten, wurden dreizehn Piloten, die ausschließlich die P-47 flogen, Fliegerasse mit hohen Auszeichnungen. Unter anderem waren es Paul Douglas (JG 368), Edwin Fischer (JG 362) und George McLaughlin (JG 404), von denen jeder sieben Siege zählte.

Oben rechts: Das Geschwader 495 war ein Ausbildungsverband und litt folglich unter einer ziemlich hohen Unfallrate. Viele seiner Maschinen waren die abgegebenen, älteren Flugzeuge der Einsatzverbände.

Unten rechts: Hier eine ältere P-47 des JG 56, die in ein zweiseitiges Flugzeug umgebaut worden ist. Dieses Flugzeug wurde später mit Radar ausgerüstet und zu besonderen Einsätzen gegen Ende des Krieges benutzt.





In den letzten Monaten des Krieges kam es noch zur Einführung des ersten einsatzbereiten Düsenjagdflugzeuges, der Me-262. Obwohl in der Leistung überlegen, fielen einige den Maschinengewehren der P-47 zum Opfer.

Mick Jackson vom Jagdgeschwader 56 steht hier vor seiner P-47 M. Dieses Flugzeug mit dem Kode LM + J (44-21117) war an der Oberseite grau und grün gestrichen und hatte an der Unterseite seine natürliche Metallfarbe.

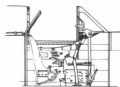
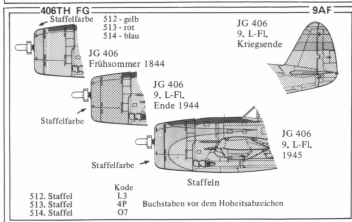
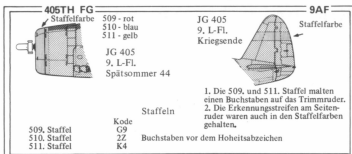


368FG		9AF	
	Staffelfarben	JG 368 9. L-Fl. Sommer 44	
	Staffeln	JG 368 9. L-Fl.	
395. Staffel	395 - rot	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen	
396. Staffel	396 - gelb		
397. Staffel	397 - blau		
	Kode		
	A7		
	C2		
	D3		

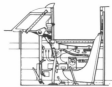
371ST FG		9AF/1TAF	
	Staffelfarben	JG 371 9. L-Fl./1. T-L-Fl. Herbst 1944	
	Staffeln	JG 371 9. L-Fl.	
404. Staffel	404 - rot	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen	
405. Staffel	405 - blau		
406. Staffel	406 - gelb		
	Kode		
	9Q		
	8N		
	4W		

373RD FG		9AF	
Nase: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes			
Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes			
Staffeln	Kode	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen	
410. Staffel	R3		
411. Staffel	U9		
412. Staffel	V5		

404TH FG		9AF	
Nase: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes			
Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes			
Staffeln	Kode	Buchstaben vor dem Hoheitsabzeichen	
506. Staffel	4K		
507. Staffel	Y8		
508. Staffel	7J		



P-47 N Cockpit (backbord)



P-47 D Cockpit (steuerbord)



Die vielleicht auffälligsten Farben, die auf den "Jugs" aufgetragen wurden, waren die auf den P-47 M Maschinen der 61. Staffel. Das Flugzeug von Russ Kyler (hier) war an der Oberseite schwarz, an der Unterseite in der natürlichen Metallfarbe und Nase sowie Leitwerk waren rot. Der Kode war in rot mit weißer Umrandung gehalten und der Kreis um das Hoheitsabzeichen hellblau.

Die M-Modelle der 63. Staffel waren auch farbenfreudig. "Ole Miss" wurde von Edgar Huff und "Fireball" (dahinter) von Flip Kuhn geflogen. Auf der Oberseite waren die Flugzeuge in zwei verschiedenen Blautönen mit metallfarbenem Kode angemalt, die Leitwerke waren grellblau und die Nase rot.





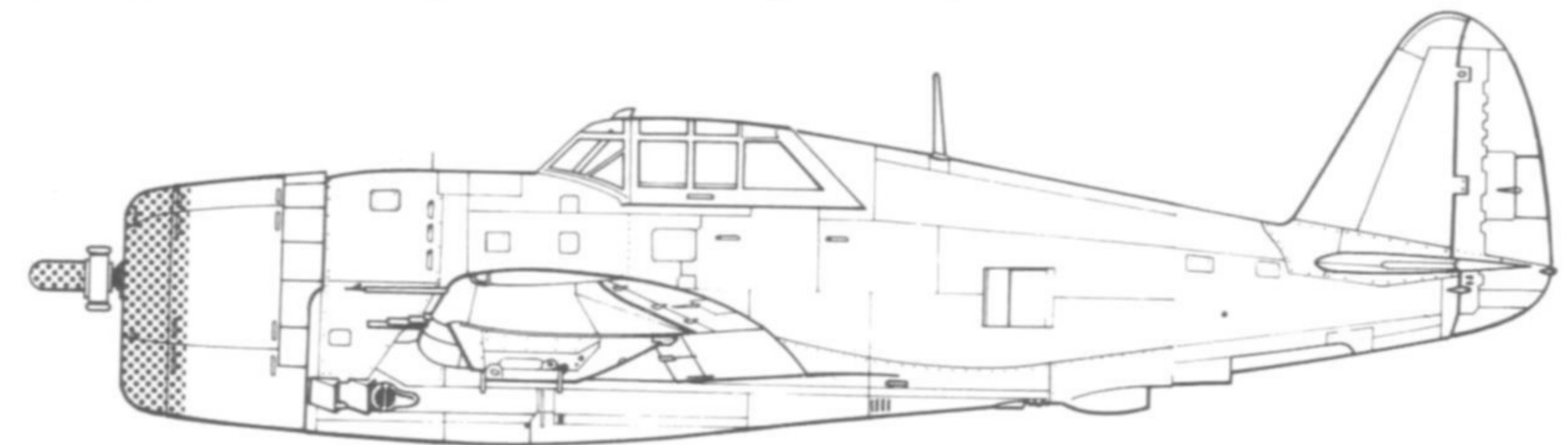
Kampf im Mittelmeerraum

Die Teilnahme der US-Streitkräfte auf dem Kriegsschauplatz im Mittelmeerraum begann im Sommer 1942, noch vor der Aufstellung der 9. Luftflotte im August desselben Jahres. Diese Luftflotte flog viele Einsätze, einschließlich des Großeinsatzes bei Ploesti (Rumänien), später (vor der Invasion) verlegte sie nach England. Als man mit der Planung der amerikanischen Invasion in Nordwestafrika ("Torch") begann, wurde eine weitere Luftflotte der Vereinigten Staaten, die 12., aufgestellt, hierbei die Luftunterstützung zu gewährleisten.

Sie begann mit ihren Kampfeinsätzen im November 1942, und von diesem Zeitpunkt an bis zur Kapitulation der Achsenmächte im März 1943 war sie verantwortlich für die Präsenz amerikanischer Luftmacht im westlichen Wüstengebiet. Als Afrika genommen worden war, richteten sich ihre Angriffe gegen Sizilien und später Italien. Bis zu diesem Zeitpunkt war die 12. Luftflotte sowohl zur Erdunterstützung als auch zur Erringung der Luftherrschaft eingesetzt worden. Als die Luftbasen im Bereich von Foggia (Süditalien) im alliierten Besitz waren, wurden auch von hier aus schwere Bombardierungen auf die Industrie der Achsenmächte vorgenommen. Da jedoch die Deutschen ihre Kräfte in Italien verstärkten, mußten auch weiterhin Jagdbombereinsätze geflogen werden.



Flugzeugbeschriftung auf den Kriegsschauplätzen - 12. und 15. Luftflotte

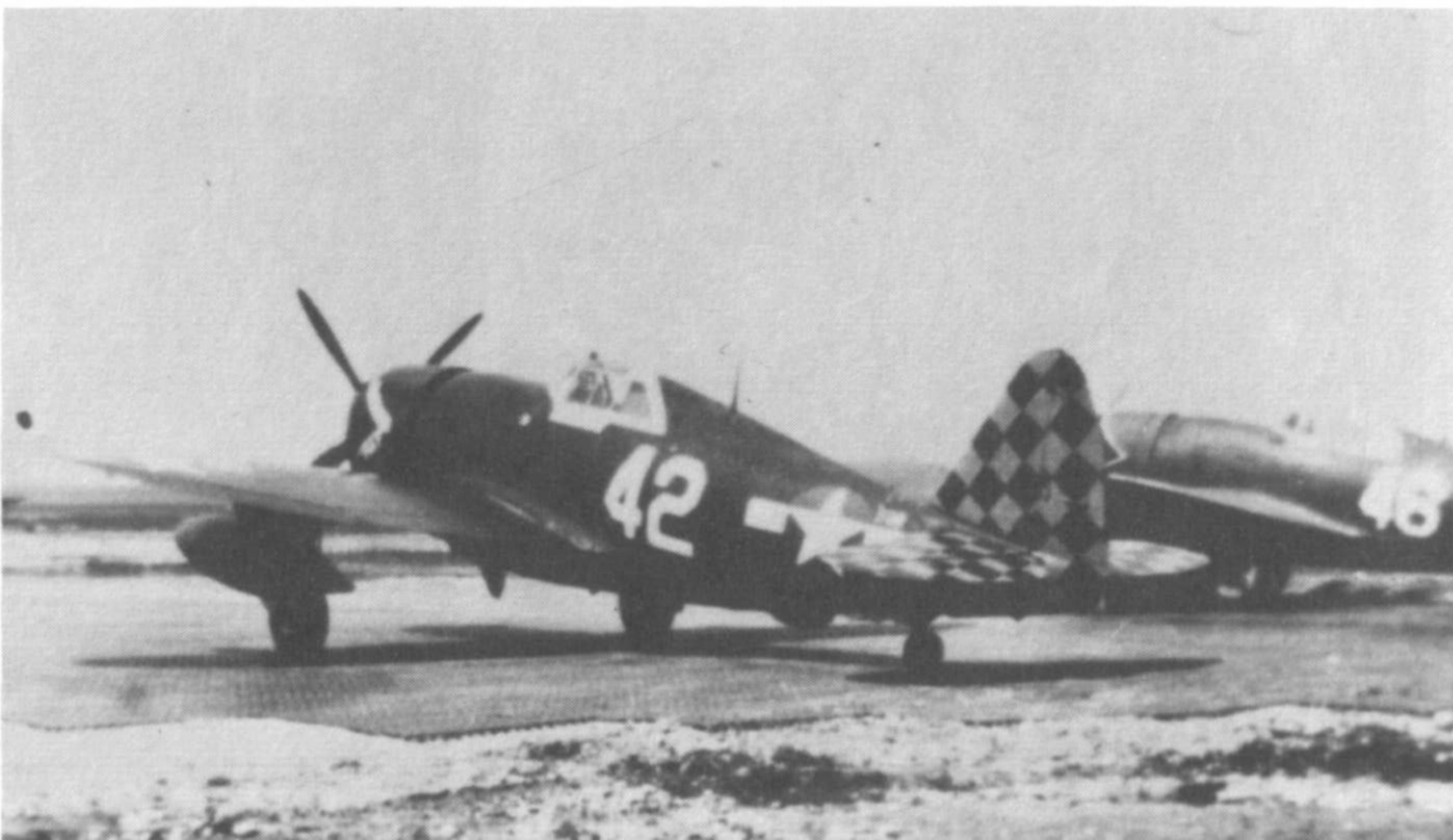


Die Identifizierungsnummer des Flugzeuges und der Platz der Buchstaben war bei den Geschwadern verschieden.

Oben: Oberleutnant William Carswell von der 319. Staffel, Jagdgeschwader 325, in seiner Nummer 79.

Mitte: Bodenpersonal beim Laden der Abschlußrohre für Raketen. Eine Maschine der 12. Luftflotte in Italien.

Unten: Flugzeuge des Jagdgeschwaders 325, die in Foggia auf ihren Einsatz warten.

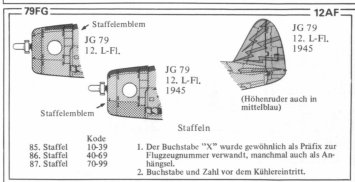
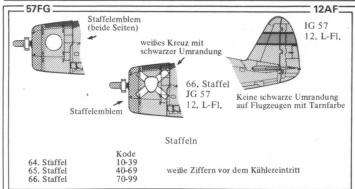


So kam es zur Aufstellung einer neuen Luftflotte (15.) am 1. November 1943. Sie übernahm die Bombenangriffe auf das Reich, während die 12. Luftflotte für die Erdunterstützung der kämpfenden Truppe zuständig war.

Beide konnten jedoch nicht dem Umfang nach mit der 8. oder 9. Luftflotte konkurrieren. Die Thunderbolt stand bei beiden Luftflotten im Dienst, aber bei der 12. Luftflotte kam sie vermehrt zum Einsatz.

Der erste Thunderbolt-Verband auf dem Kriegsschauplatz im Mittelmeerraum war das Jagdgeschwader 325. Es war noch in Afrika stationiert, als Oberst Robert Baseler, der Geschwaderkommodore, die erste Thunderbolt unter dem Beifall der Piloten einflieg. Obwohl es der 15. Luftflotte unterstellt wurde, war es noch mit der P-40 ausgerüstet. Die Männer hatten aber keine Lust, die ungeliebten Begleitschutzaufträge in der alten Maschine von Curtiss fortzusetzen. Nun gab es einen ständigen Zufluß von "Jugs" in das Geschwader. Oberst Baseler bemerkte die großen Unterschiede zwischen dem neuen Flugzeug und der P-40 und wußte, daß man vollkommen neue Verfahren bei den Operationen benötigen würde. Er forderte daher an und erhielt drei Flugzeugführer von der 8. Luftflotte - alle vom Jagdgeschwader 4 - die helfen sollten, seinen Männern die Besonderheiten der neuen Maschine zu lehren. Im Dezember 1943 verlegten die 325er nach Foggia und begannen mit den Operationen, noch bevor das gesamte Bodenpersonal eingetroffen war. Der erste Einsatz, ein Begleitschutzauftrag nach Griechenland, fand am 14. Dezember statt. Von nun an bis Ende Januar teilten sich die Piloten ihre Zeit zwischen Einsatzaufträgen und Übungsflügen. Der große Tag für das Geschwader, nunmehr voll mit der P-47 ausgerüstet, kam am 30. Januar 1944. Der Operationsplan verlangte von den 325ern, den Bombern, die bestimmt waren, deutsche Flugplätze in der Umgebung von Udine anzugreifen, fünfzehn Minuten voraus zu fliegen und den dortigen Luftraum frei von deutschen Jägern zu halten.

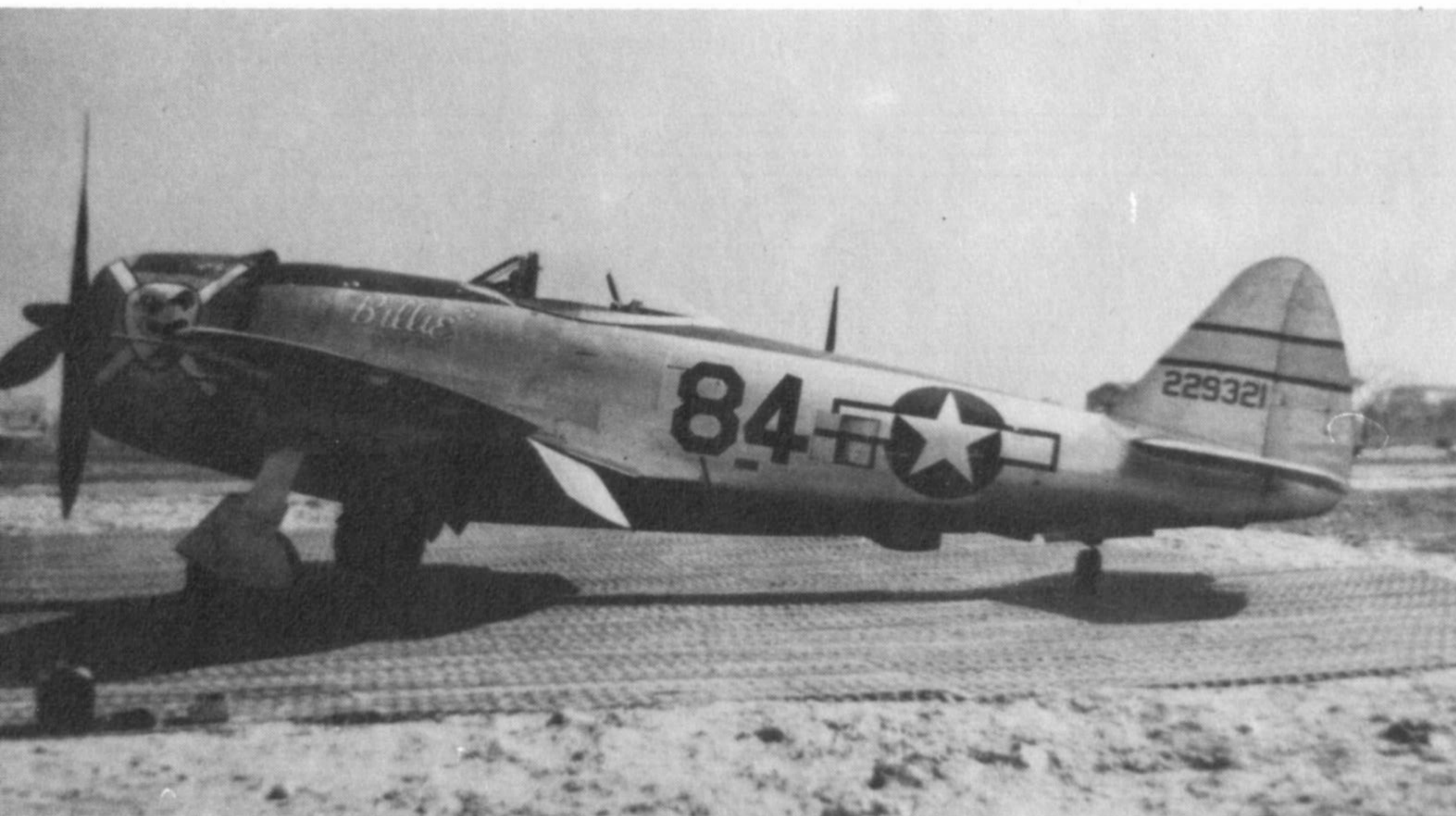
Das Flugzeug von Oberst Chester Sluder, bevor es zur Auffüllung des Jagdgeschwaders 325 verwandt wurde. Am Schwanz das schachbrettartige Muster und sein persönliches Erkennungsmerkmal. Das Flugzeug trug später die Bezeichnung "Shimmy".





"Ole Baldie" von der 525. Staffel, Jagdgeschwader 86. Das Flugzeug wurde von Oberleutnant Botten geflogen.

Ein Flugzeug mit Plexiglaskanzel (wie auch oben) vom Jagdgeschwader 57 in Italien ist auf einem Stahlteppich abgestellt.



Major Herschen Green führte bei dem Einsatz eine Formation von vier Flugzeugen, als er fünfzehn Ju-52 ausmachte, die in einer Höhe von 3050 m flogen. Green führte seine Formation so, daß sie die Transportflugzeuge aus der Sonne angreifen konnte. Dann stießen die "Jugs" herunter und schossen fast alle Ju-52 Flugzeuge ab. Green fegte allein vier von ihnen vom Himmel, während andere aus seiner Formation weitere acht vernichteten. Zusätzlich schoß der Major eine Do-217 und eine Macchie 202 ab und kam so an diesem Tag auf insgesamt sechs Abschüsse. Die anderen Flugzeugführer des Jagdgeschwaders 325 waren ebenfalls mit vielen deutschen und italienischen Jagdflugzeugen in Kämpfe verwickelt und konnten 28 von ihnen vernichten.

Das Jagdgeschwader 325 flog die Thunderbolt weiter bis zum Mai 1944. Sein Einsatz mit dem "Jug" fand am 24. Mai statt. Die 15. Luftflotte erhielt dann - wie schon zuvor die 8. - die P-38 (Lightning) und die P-51 (Mustang).

Während die 15. Luftflotte die P-47 abgab, rüstete die 12. Luftflotte auf diesen Typ um. Insgesamt gab es sechs P-47 Geschwader in diesem Großverband. Man war der Meinung, daß der "Jug" für Luftnahunterstützung besser als jede andere Maschine sei.

Der erste Erdunterstützungsverband, der die P-47 erhielt, war das Jagdgeschwader 57. Die Flugzeuge trafen im Januar 1944 ein und wurden sofort eingesetzt, Abriegelungsaufträge hinter den feindlichen Linien zu fliegen. Brücken, Straßen, das Eisenbahnsystem und alle anderen Transporteinrichtungen wurden angegriffen. Für seinen Angriff am 14. April 1944 gegen Ziele im Gebiet von Florenz-Arezzo erhielt das Jagdgeschwader eine besondere Auszeichnung.

Im März 1944 rüstete das Jagdgeschwader 79 auf P-47 um. Zwei weitere Geschwader (27. und 86.) erhielten im Juni das Flugzeug und zwei weitere (JG 324 und JG 350) im August.

Für das Jagdgeschwader 27 war es ein langer Weg gewesen. In den ersten Tagen des Einsatzes der USA war das Geschwader auf den Philippinen stationiert gewesen. Ohne Männer und Maschinen mitzunehmen, traf der Führungsstab in Nordafrika ein, wo er A-20 Flugzeuge und später A-36 Flugzeuge erhielt. Seine Verbände waren dann auf P-40 Modelle umgestiegen und schließlich auf den "Jug".

Am 15. August 1944 landeten die Alliierten im Süden von Frankreich ("Operation Dragoon"). Die Thunderbolts der 12. Luftflotte flogen Erdunterstützung während der Landung und noch einige Zeit danach. Anfang September zeichnete es sich ab, daß sich die Truppen mit denen vereinten, die aus der Normandie angetreten waren. Die Jagdgeschwader kehrten daher nach Italien zurück, um wieder in diesem Land die Operationen aufzunehmen. Nur das Jagdgeschwader 324 verblieb in Frankreich und wurde der 1. Taktischen Luftflotte unterstellt.

Der Krieg in Italien war ein zähes Ringen um Kilometer, ja Meter. Als der Krieg bereits nördlich der Alpen endete, war das gesamte Land immer noch nicht voll erobert. Die P-47 Maschinen der 12. Luftflotte fuhren daher fort, bis zum Ende ihre Aufgabe zu erfüllen. Es war in den letzten Apriltagen des Jahres 1945, als ein "Jug"-Flugzeugführer die Congressional Medal of Honor errang. Raymond L. Knight nahm an Geschwadereinsätzen gegen hartnäckig verteidigte Flugplätze in Norditalien teil. Während dieser Einsätze mit Bordwaffen und Bomben vernichtete er mindestens zwanzig Flugzeuge der deutschen Luftwaffe am Boden, aber während seines letzten Einsatzes wurde er vom deutschen Fliegerabwehrfeuer getroffen.



Die Thunderbolt flog oft Begleitschutz für den B-24 Bomber bei Langstreckeneinsätzen.

In Italien wurde die 12. Luftflotte zur Erdunterstützung eingesetzt. Hier ist ein Verbund von drei Bomben an den Tragflächenhalterungen angebracht.

Die Me-109 war ein häufiger Gegner der Thunderbolt am Himmel Europas.

86FG **12AF**

Die Serien Nr. war neben dem Cockpit aufgetragen, 2. Das Seitenruder war auch mit Streifen versehen.

1. Die Serien Nr. war neben dem Cockpit aufgetragen, 2. Das Seitenruder war auch mit Streifen versehen.

JG 86
12. L-Fl.

JG 86
12. L-Fl.
Ende 1944

Staffeln

Die Flugnummer war vor dem Hoheitsabzeichen aufgetragen.

Kode
10-39
40-69
70-99

525. Staffel
526. Staffel
527. Staffel

324FG **12AF**

Staffelfarbe beide Seiten

Staffelfarben
314 - gelb
315 - rot
316 - blau

JG 324
12. L-Fl.

Das Rhomboider war gewöhnlich an der Steuerbordseite, auf der Backbordseite nur das Staffelembem.

Staffeln

Nummern vor dem Hoheitsabzeichen

Kode
10-39
40-69
70-99

Schwarze Umrandung
314. Staffel
315. Staffel
316. Staffel

350FG **12AF**

Nase: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes

Buchstabe "A" auf allen Flugzeugen.

345. Staffel
JG 350
12. L-Fl.
Ende 1944

346. Staffel
JG 350
12. L-Fl.
Ende 1944

347. Staffel
JG 350
12. L-Fl.
Ende 1944

Staffeln

Jedes Flugzeug trug eine Bezeichnung in der Anordnung: Nummer/Buchstabe/Nummer. Die erste Nummer bezeichnete die Staffel (5 = 345, 6 = 346, 7 = 347. Staffel), der Buchstabe bezeichnete den Schwarm und die letzte Nummer das einzelne Flugzeug.

345. Staffel Bezeichnungen vor dem Hoheitsabzeichen, Staffelembem auf der Motorhaube.
346. Staffel Bezeichnungen auf der Motorhaube, Staffelembem vor dem Hoheitsabzeichen.
347. Staffel Bezeichnungen vor dem Hoheitsabzeichen, Staffelembem auf der Motorhaube.

332FG **15AF**

Nase: Nur Bezeichnung des Kriegsschauplatzes

Schwanz: Keine Geschwaderbezeichnung

Staffeln

Nummer vor dem Hoheitsabzeichen

Kode
100 - 129
10 - 39
40 - 69
70 - 99

99. Staffel
100. Staffel
301. Staffel
302. Staffel



Bodenpersonal arbeitet an einer P-47 der 1. Grupo de Aviação de Caça. Diese Einheit war aus Brasilien und flog als vierte Staffel beim Jagdgeschwader 350.



Die vier 12,7 mm Maschinengewehre in jeder Tragfläche konnten schnell aufmunitioniert werden. Hier sind Waffenwarte zu sehen, wie sie vorsichtig Gurte in die Munitionsbehälter einlegen.

325FG			15AF
	JG 325 15. L-Fl. April 1944	JG 325 15. L-Fl. Dezember 43	
	Gelbe oder weiße Umrandung Das Schachbrettmuster war auch auf den Schwanzflossen aufgetragen.		
317. Staffel 318. Staffel 319. Staffel	Kode 10-39 40-69 70-99	Staffeln Nummern vor dem Hoheitsabzeichen	

Er versuchte, sein Flugzeug zum Fliegerhorst zurückzubringen, aber die Maschine war zu schwer beschädigt und stürzte in den Apenninen ab. Der Pilot wurde getötet. Knight war der einzige Jagdfliegerpilot auf dem Mittelmeerkriegsschauplatz und der einzige P-47 Flugzeugführer in Europa, der die höchste Auszeichnung der Nation erhalten hatte.

Kampf im Pazifik

Vor dem japanischen Angriff hatten die Vereinigten Staaten die Kampfkraft ihres möglichen Gegners weit unterschätzt. Daher waren alte Maschinen wie die P-26 und P-35 A dort im Dezember 1941 immer noch Einsatzflugzeuge. Als die Kämpfe begannen, war ihnen die japanische Zero weit überlegen.

Im Frühjahr 1942 bildeten die Überreste von dem, was einmal die fernöstliche Luftstreitmacht gewesen war, in Australien die 5. Luftflotte und nahmen an der Verteidigung von Port Moresby (Neu Guinea), Darwin und der Nordküste von Australien teil. Da die Piloten immer noch veraltete Maschinen (P-39 und P-40) flogen, mußte es die 5. Luftflotte mit einem überlegenen Feind aufnehmen und erlitt schwere Verluste. Im August waren nur noch 245 Jagdflugzeuge bei dieser Luftflotte verfügbar, wovon 170 darauf warteten, gründlich überholt zu werden. Man erwartete, daß der Feind versuchen würde, Port Moresby zu nehmen, um die Alliierten von Neu Guinea zu vertreiben. Von dort würde es dann eine einfache Sache sein, einen Angriff in Richtung des australischen Kontinents zu führen.

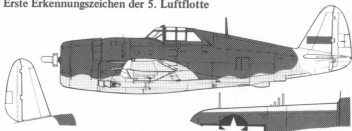
Das war die Situation, mit der General George C. Kenney konfrontiert wurde, als er am 4. August 1942 Generalmajor Lewis H. Brereton als Oberkommandierenden der 5. Luftflotte ablöste. Kenney, ein ehemaliger Jagdflieger des 1. Weltkrieges, hatte den Ruf eines freimütigen, straffen, praktisch veranlagten Führers, dem die Dinge von der Hand gingen. Seine erste Maßnahme war der Versuch, den Luftraum über Neu Guinea zu säubern, damit die Alliierten die gesamte Insel unter Kontrolle halten konnten. Zuverlässige Leute wurden in Führungspositionen versetzt und müde oder führungsunfähige nach Hause geschickt. Man ging mit Nachdruck daran, dringend benötigte Versorgungsgüter zu beschaffen. Nur drei Tage, nachdem Kenney das Kommando übernommen hatte, war die 5. Luftflotte in der Lage, mit sechzehn Flugzeugen ein Bombardement gegen den japanischen Flugplatz von Rabaul zu unternehmen. Obwohl nicht sehr umfangreich, trug dieser Angriff in der Tat dazu bei, die Japaner von Landeoperationen auf Guadalcanal fernzuhalten.

Der Krieg im Pazifik lag von dem in Europa mehr als die halbe Welt entfernt. Es war ein Krieg mit großen Dimensionen, der meistens über dem Dschungel und offenem Meer ausgetragen werden mußte. Entfernungen waren sein kritisches Element.

Die P-38 (Lightning) mit ihren zwei Motoren war ein Flugzeug, das vom Heer im Pazifik bevorzugt wurde, aber jeder andere Typ wurde ebenfalls eingesetzt. Die P-47 operierte schließlich auch bei der 5. Luftflotte. Das erste Geschwader, das JG 348, traf aber erst im Juni 1943 ein und nahm im Juli an Kampfeinsätzen teil. Es wurde von Oberst Neel E. Kearly geführt und war das dritte Geschwader der US-Luftwaffe (das zweite, das nach Übersee verschifft wurde), das mit dem "Jug" ausgerüstet wurde.

Als Kenney das Kommando der 5. Luftflotte übernommen hatte, hielten die Alliierten Port Moresby an der Südküste von Neu Guinea, aber sonst nur noch wenig von der Insel. Die Japaner waren bei Buna gelandet und stießen durch die Owen Stanley Mountains gegen die Stadt vor. Im Jahr danach waren jedoch die Feindkräfte durch die Berge zurückgetrieben und amerikanische Truppen hatten sich an der Nordküste festgesetzt. Lae und Wewak, die Flughäfen starker japanischer Luftstreitkräfte, hatten bisher Kenney daran gehindert, sein Ziel, die totale Luftherrschaft über die Insel zu erringen, zu verwirklichen.

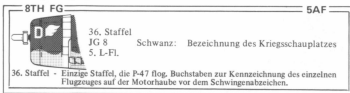
Erste Erkennungszeichen der 5. Luftflotte

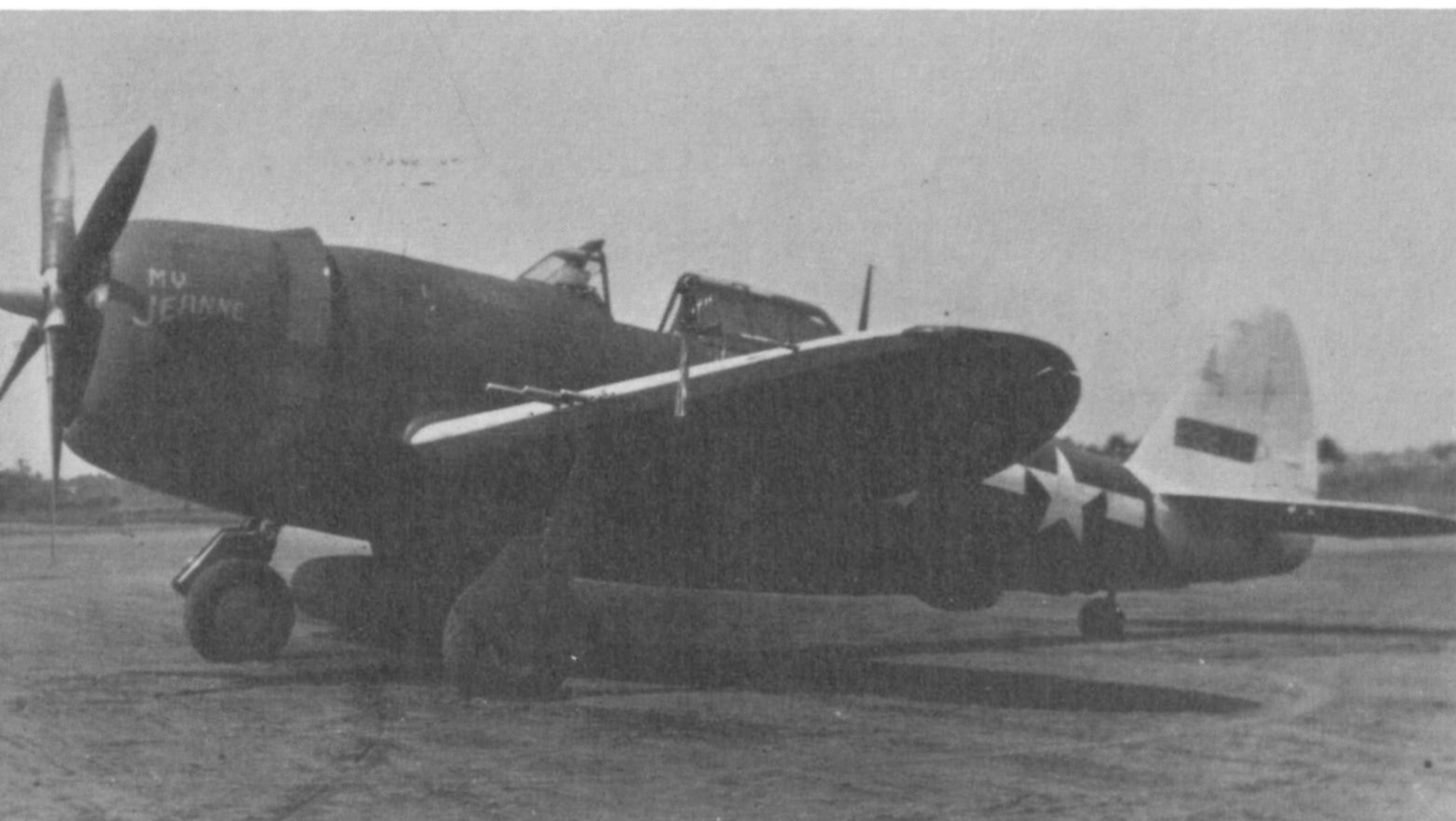


1. Die Anordnung der Identifizierungsbuchstaben - oder -zahlen war von Geschwader zu Geschwader verschieden.
2. Die Lage der Trennungslinie zwischen weißen und anderen Teilen der Tragflächen war unterschiedlich.



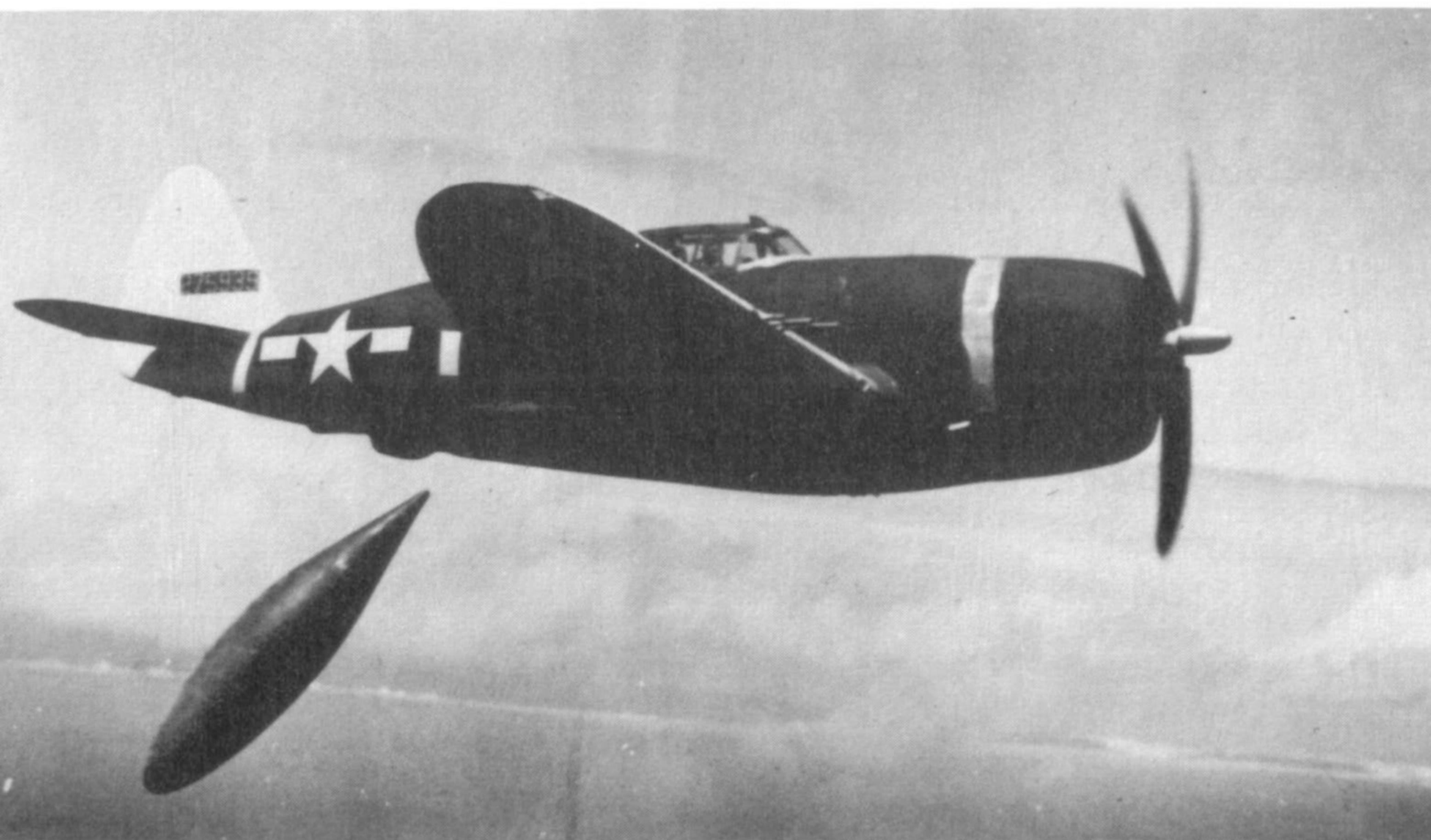
Kenny Giroux (2. von rechts) und weitere Angehörige der 36. Staffel vor dem Flugzeug von Giroux. Der geflügelte Buchstabe war bei dieser Staffel üblich, der einzigen Staffel beim Jagdgeschwader 8, die den "Jug" flog.





"My Jeanne" vom Jagdgeschwader 348, kurz nachdem das Geschwader im Südwestpazifik eintraf.

Eine P-47, kurz nachdem sie einen Außentank abwarf.



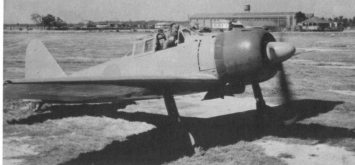
Als die Jagdgeschwader 348 und 475 (ein Lightning-Verband) hinzukamen, plante Kenney, diese japanischen Luftbasen auszuschalten und baute hierzu einen vorgeschobenen Flugplatz in Tsili-Tsili, nur 96 km von Lae entfernt.

Der Feind bemerkte, was sich vor seiner Haustür abspielte und flog am 16. August einen Angriff auf Tsili-Tsili. Unter den amerikanischen Flugzeugen, die noch aufsteigen konnten, um dem Feindangriff zu begegnen, waren auch die Thunderbolts von Neel Kearby. Die Japaner verloren bei dem Angriff vierzehn Flugzeuge. In den folgenden zwei Tagen griffen die US-Flugzeuge die Flugplätze bei Wewak an. Einhundertfünfundsiebzig Flugzeuge wurden am Boden zerstört! General Kenney befand sich damit nahe an seinem Ziel: Obwohl bei den Japanern noch eine Menge an Kampfeswillen vorhanden war, hatte ihre Luftmacht einen schweren Schlag erlitten, von dem sie sich kaum mehr erholen würde. Lae fiel nicht zuletzt hierdurch im folgenden Monat in die Hände der Alliierten.

Am 11. Oktober 1943 wurde Neel Kearby bei einem Jagdeinsatz in Richtung Wewak in einen Kampf mit Japanern verwickelt und erhielt für diese Tat die Congressional Medal of Honor - der erste amerikanische Jagdflieger, der diese Auszeichnung in diesem Krieg errang. Kearby führte einen Schwarm von vier Flugzeugen, als er unterhalb eine einzelne Zero ausmachte und seinen Schwarm nach unten führte. Mit einem kurzen Feuerstoß erledigte er das Flugzeug und fing den Sturzflug ab, um wieder an Höhe zu gewinnen. Als er dies gerade tat, entdeckte er eine starke Formation von japanischen Bombern und Jagdflugzeugen. Die vier Thunderboltpiloten gaben Vollgas und stießen in den Pulk hinein. Mit dem Feuerzauber von acht 12,7 mm Maschinengewehren und der Tatsache, daß die Feindflugzeuge sehr feuergefährdet waren, brauchte der Oberst nicht lange, um weitere vier abzuschießen. Dann entdeckte er zwei Zeros, die eine der P-47 Maschinen angriffen und verfolgte sie. Wiederum lag sein Feuer im Ziel und die beiden Flugzeuge gingen zu Boden. Da bei seiner Zielkamera der Film abgelaufen war, konnte er den siebten Abschluß nicht nachweisen. Am 4. März 1944 führte Kearby wiederum einen Schwarm von vier Flugzeugen. Nachdem er zwei japanische Flugzeuge abgeschossen hatte, wurde er selbst getroffen und stürzte tödlich ab. Zu diesem Zeitpunkt führte er mit 22 Luftsiegen die Liste im Pazifik an.

Gegen Ende 1943 trafen weitere Thunderbolts im Südwestpazifik ein. Einzelne Staffeln der JG 8 und JG 49 wechselten auf Thunderbolts um und das JG 35 behielt sie bis März 1945. Im Frühjahr 1944 erschien das Jagdgeschwader 58 auf dem Kriegsschauplatz und wurde damit das dritte Geschwader, das komplett mit P-47 ausgerüstet war.

Wie schon in Europa, war auch im Pazifik nicht jedermann erfreut, die Thunderbolt zu erhalten. Die 9. Staffel des Jagdgeschwaders 49 war auf der P-38 (Lightning) geflogen, als das Gerücht umging, daß sie auf die P-47 umrüsten sollte. Ralph Wandrey hatte zu dieser Zeit sechs Luftsiege verbucht und erinnert sich wie folgt an die Ankunft des neuen Flugzeuges: "Wir waren äußerst unglücklich über die "Jugs" und nach einigen Flügen nannte ich mein Flugzeug "die Fehlgeburt von Republic". Es hatte alle fliegerischen Eigenschaften einer zerzausten Ente und seine Steigfähigkeit glich fast der eines Ziegelsteines." Wandrey hatte jedoch bald nach der Umrüstung Gelegenheit, die Robustheit des großen Jagdflugzeuges kennenzulernen. Während die 9. Staffel dabei war, nach Gusap, etwa 160 km von Lae entfernt, zu verlegen, hörte man beim Schwarm von Wandrey, daß der neue Flugplatz im Feuerbereich der Japaner lag. Sein Schwarm von vier Flugzeugen stieß zu, aber Wandrey merkte, daß er nur wenig tun konnte, außer dem Versuch, den Feind zu erschrecken, denn seine Maschi-



Der Hauptgegner der Thunderbolt im Pazifik war die Zero. Hier eine erbeutete Zero.

nengewehre feuerten nicht. Er versuchte, eine Zero zu bluffen, aber der feindliche Pilot ging darauf nicht ein. Der japanische Pilot kam genau von vorne und eröffnete das Feuer. Alles, was Wandrey nun noch tun konnte, war, sich hinter den großen Motor zu verkriechen und geradeaus zu fliegen.

Die beiden Flugzeuge sausten nur wenige Meter aneinander vorbei und Wandrey drehte dankbar mit seinem Flugzeug zur Landung ein. Die linke Seite der Maschine war an zwanzig Stellen getroffen worden und die linke Tragfläche durchsiebt. Erst dann fand er heraus, daß bei den Auslösehebeln seiner Maschinengewehre kein Kontakt bestand. Während des Kampfes hatten jedoch die Maschinengewehre von Gerald Johnson funktioniert und er schickte zwei japanische Flugzeuge zu Boden. Johnsons Flügelmann verzeichnete ebenfalls zwei Abschüsse.

Es gab immer einen Wettbewerb zwischen den P-47 und P-38 Flugzeugführern. Eine der großen Fragen war die Geschwindigkeit beider. So wurde im Frühjahr 1944 ein Luftrennen abgehalten, um zu sehen, welche Maschine die bessere war. Neel Kearby war der Pilot auf dem "Jug", während Richard Bong die "Lightning" flog. Zwei bessere Kandidaten hätte man nicht finden können, denn beide gehörten zu den Spitzenkönnern des gesamten Kriegsschauplatzes. Die beiden Flugzeuge begannen das Rennen Tragfläche an Tragfläche mit voller Kampfbelastung über Nabaz und flogen in Richtung Guspap. Sie flogen auf der gesamten Strecke in Baumwipfelhöhe, und als sie an ihrem Bestimmungsort eintrafen, waren beide gleich schnell gewesen.

Rabaul war die Hauptluftbasis der Japaner im Südwestpazifik und somit ein Hauptangriffsziel der alliierten Streitkräfte. Im Oktober begann die 5. Luftflotte mit der endgültigen Einschüßung dieses Bollwerkes aus der Luft zusammen mit Seeluftstreitkräften. Schließlich wurde Rabaul von den restlichen japanischen Verteidigungsstellungen abgeschnitten und so niedergehalten, daß es für die Alliierten keine Bedrohung mehr bedeutete. Es wurde aber niemals eingenommen.

Die Invasion von Neubritannien erfolgte im Dezember 1943 und die Thunderbolt war als Jabo voll dabei.

35TH FG

Staffelfarben
39 - blau
40 - rot
41 - gelb

1. Die Staffelfarbe war oft weiß oder schwarz umrandet.
2. Bei manchen Flugzeugen war die gesamte Motorhaube in der Staffelfarbe.

Staffeln	Nummern
39. Staffel	10-39
40. Staffel	40-69
41. Staffel	70-99

5AF

40. Staffel
JG 35
5. L-Fl.
Andere Staffeln trugen nur die Bezeichnung des Kriegsschauplatzes.

Staffelfarben
39 - blau
40 - rot
41 - blau
(wie Hoheitsabzeichen) Okt. 44

JG 35
5. L-Fl.
Die Nummer auf dem Band war bei der 39. und 40. Staffel weiß und bei der 41. Staffel gelb.

1. Die kleinen Nummern am Rand der Motorhaube waren weiß, die großen Nummern am Seitenruder vor dem Scharnier in Staffelfarbe oder schwarz.
2. Nach dem Oktober 1944 war die Nummer des Flugzeuges in dem Streifen auf dem Seitenruder weiß (bei der 41. Staffel in gelb).

49TH FG

(nicht alle Flugzeuge)

9. Staffel
JG 49
5. L-Fl.

5AF

Schwanz: Bezeichnung des Kriegsschauplatzes
Die P-47 flog nur bei der 9. Staffel

Die Nummer der Flugzeuge (70-99) befand sich hinter dem Ring der Motorhaube auf der Flugzeugnase.

58TH FG

JG 58
5. L-Fl.

Staffelfarben
69 - weiß
310 - gelb
311 - blau

JG 58
5. L-Fl.
Sept. 44

5AF

JG 58
5. L-Fl.
Jan. 45

Staffelfarben
69 - rot
310 - gelb
311 - blau

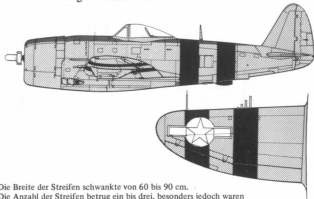
Bei der 310. Staffel waren die Farben schwarz umrandet.

Staffeln

Staffeln	Nummern
69. Staffel	A und Nummer 1 - 33
310. Staffel	H und Nummer 34 - 66
311. Staffel	V und Nummer 67 - 69

1. Die Bezeichnungen waren vor den Kühler-ein-läßen angebracht.
2. Im späteren Verlauf des Krieges wurde die Buchstaben-Zahlenkombination oft nicht verwandt.

Spätere Erkennungsmerkmale der 5. Luftflotte



1. Die Breite der Streifen schwankte von 60 bis 90 cm.
2. Die Anzahl der Streifen betrug ein bis drei, besonders jedoch waren zwei üblich.
3. Die Anordnung der Zahl oder des Buchstabens zur Identifizierung des Flugzeuges war von Geschwader zu Geschwader verschieden.

Eine Streitmacht von 25 "Vals" (japanische Bomber) mit 50 Zeros als Begleitschutz erschienen am Nachmittag, um die amerikanische Flotte anzugreifen. Auf diese Flugzeuge trafen die P-40 Maschinen der 35. Staffel, die P-47 der 36. und P-38 der 431. Insgesamt wurden 22 Vals sowie 24 der Begleitschutzjäger abgeschossen. Wenig später fingen zwei Staffeln des Jagdgeschwaders 348 fünfzehn "Betties" (japanische Bomber) mit Begleitschutzjägern ab und schickten vierzehn Bomber und zwei Jagdflugzeuge zu Boden. Diese sechzehn Feindflugzeuge waren ein Anteil der 79 Siege, die das Geschwader in der Zeit vom 16. - 31. Dezember verbuchen konnte. Für die Einsätze in diesem Zeitraum wurde dem JG 348 eine besondere Geschwaderauszeichnung verliehen.

General McArthur hatte das Ziel gesetzt, wieder auf die Philippinen zurückzukehren. Bevor er das konnte, mußten jedoch noch eine Anzahl anderer Inseln genommen werden. Als erstes galt es, Neu Guinea insgesamt zurückzuerobern. Von dem kleinen Faustpfand Port Moresby aus waren inzwischen die Alliierten bis an die Nordseite der Insel vorgestoßen. Hollandia und Aitape fielen Anfang Mai (obwohl man an dem großen japanischen Stützpunkt in Wewak vorbeistieß), gefolgt von der Eroberung von Wadke Ende des Monats.



P-47 des Jagdgeschwaders 318 stehen in Hawaii für eine Besichtigung in Linie. Kurz nachdem diese Aufnahme gemacht wurde, wurden die Maschinen auf zwei Behelfsflugzeugträger verladen, die sie nach Saipan brachten.

Nachdem die 5. Luftflotte auf Biak, Sansapor und Morotai verlegt worden war, verließen die Japaner ihre Flugplätze auf Celebes und Halmaheras. Im Oktober flogen die Luftstreitkräfte unter General Kenney eine Serie von Angriffen gegen Balikpapan auf Borneo, um Ölvorräte der Japaner zu vernichten. Hierbei wurde von den Jagdfliegern verlangt, Begleitschutz zu fliegen und dabei ihre höchste Reichweite auszunutzen. Balikpapan war 1336 km von Morotai entfernt. Um dieses Gebiet zu erreichen, mußten die P-47 Maschinen mit drei Außentanks ausgerüstet werden. Die Tanks unter den Tragflächen wurden abgeworfen, sobald sie leer waren, während die 283 Liter fassenden Tanks unter dem Rumpf während des gesamten Einsatzes über dem Ziel am Flugzeug befestigt blieben.

Major Douglas Parsons war während dieser Zeit Stellvertretender Kommodore des JG 35. Er erinnerte sich: "Wir flogen mit unserer neuen P-47 D-28 die 1336 km, indem wir den Bombern voraus ins Zielgebiet stießen. Das Verfahren, das wir dabei benutzten, sah so aus, daß wir uns in einer Flughöhe zwischen 6000 bis 9000 näherten und dann in die Feindflugzeuge herabstießen, die das Ziel bewachten. Nach wenigen Kurvenkämpfen machte sich dann jeder auf den Weg nach Hause. So schossen wir fünfzehn japanische Flugzeuge bei beiden Einsätzen, die wir gegen Balikpapan flogen, ab. Nur zwei eigene Piloten gingen während dieser Einsätze verloren, einer, weil er, weniger als zwei Stunden vom Fliegerhorst entfernt, aus uns unbekannten Gründen keinen Betriebsstoff mehr hatte."

Die Invasion der Philippinen war ursprünglich so geplant, daß man Mindanao angreifen wollte. Zum Zeitpunkt des Angriffes waren aber die Alliierten davon überzeugt, daß die japanischen Seestreitkräfte schwach waren. So stieß man an der Masse des südlichen Teils der Inseln vorbei und ging am 20. Oktober in Leyte an Land.



Eine P-47 D des Jagdgeschwaders 35 auf dem Flugplatz von Clark im Jahre 1945. Das erste Flugzeug in der Reihe gehörte zur 201. Escuadron Aero de Pelea (Mexikanische Luftwaffe). Diese Einheit flog als vierte Staffel beim Jagdgeschwader 58 und ihre Flugzeuge trugen grüne, weiße und rote Streifen am Schwanz.

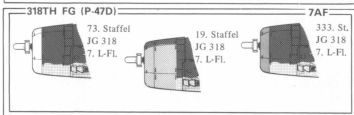
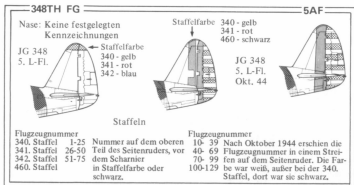


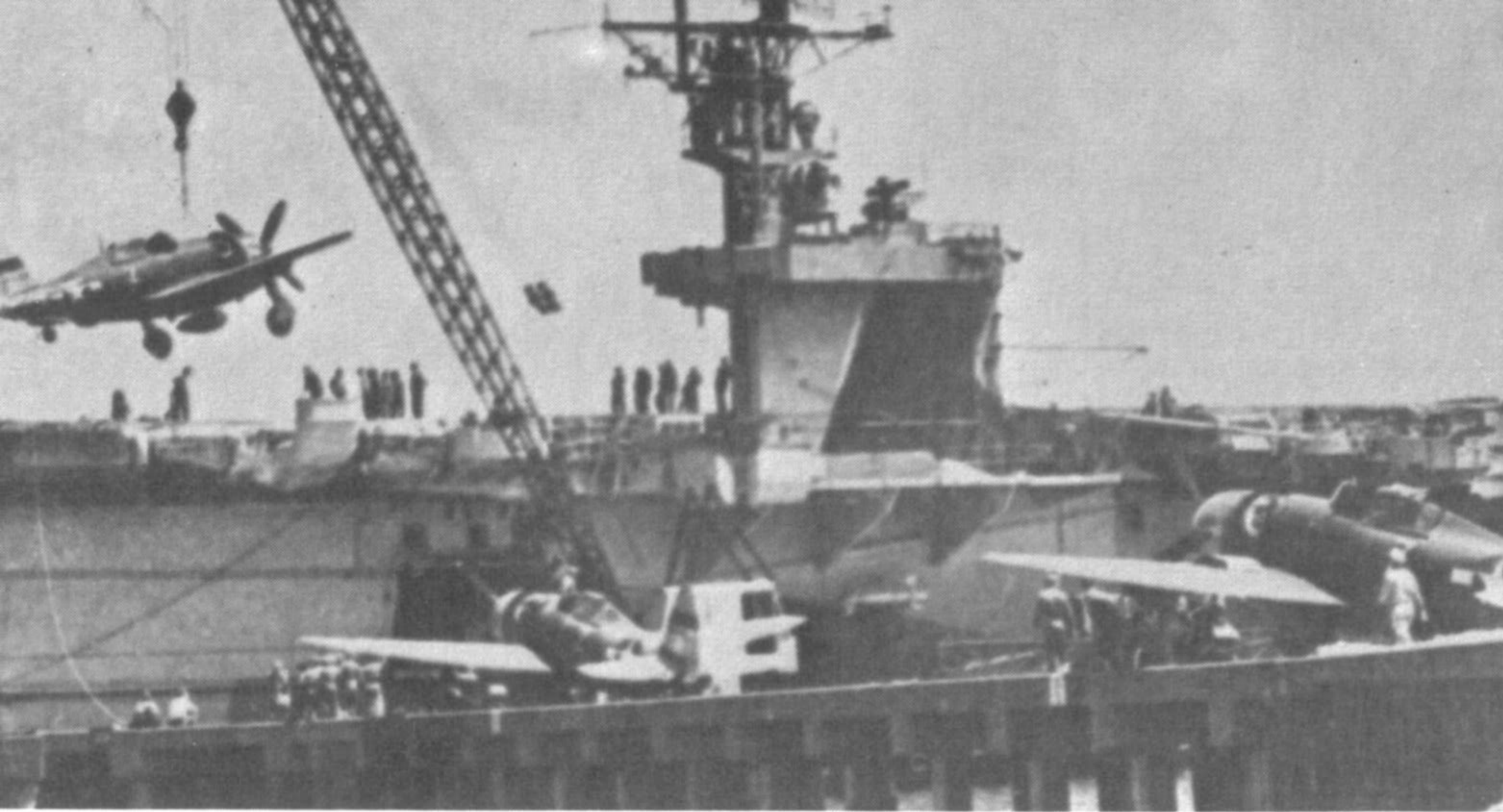
Nachdem sie zwei Luftsiege verbuchen konnte, wartet "Battle Baby" von der 41. Staffel auf ihren nächsten Einsatz. Die Front der Motorhaube ist gelb mit schwarzen Umrundungen.

Die Invasion fand in der Nähe von Tacloban und Dulag statt und bereits am 26. Oktober konnte die 5. Luftflotte von diesen Flugplätzen aus operieren. Die Japaner starteten zwar eine größere Gegenoffensive von See her, aber der hierfür zusammengestellte Flottenverband erreichte niemals seinen Bestimmungsort. Diese Flotte wurde von Seeluftstreitkräften angegriffen und mit der Schlacht im Golf von Leyte endete die Fähigkeit der Kaiserlich Japanischen Marine, weitere größere Operationen zur See durchzuführen.

Die Verluste zur See hinderten die Japaner aber nicht daran zu versuchen, ihre Truppen im Bereich von Leyte zu verstärken. Von Ende Oktober bis zum 11. Dezember wurden etwa elf Konvois in Marsch gesetzt, aber von diesen wurden 124 Schiffe und leichtere Einheiten versenkt. Drei Jahre auf den Tag nach dem Angriff auf Pearl Harbor unternahm die Amerikaner eine weitere Landung auf Leyte bei bei Ormoc, an der Westseite der Insel. Die Japaner versuchten ebenfalls, dort eine Brigade an Land zu bringen und schwere Kämpfe brachen zu Land, zur See und in der Luft aus. Insgesamt wurde 53 japanische Jäger von amerikanischen Jagdflugzeugen als Abschnisse gemeldet, einschließlich zweier Abschnisse durch die 460. Staffel (JG 348). Vier Tage später versuchten die Japaner erneut, mit einem Konvoi zu landen, aber dieser erlitt das gleiche Schicksal wie die vorangegangenen. Obwohl die Kämpfe auf der Insel noch bis zum 8. Mai 1945 andauerten, wurden keine weiteren Landungsversuche mehr unternommen.

Bevor auf der Hauptinsel Luzon gelandet werden konnte, benötigte man einen Flugplatz, der näher bei der Insel lag. Gegen Ende dieser Operation wurde daher am 15. Dezember ein Landungsunternehmen auf der Insel Mindoro begonnen und am 20. Dezember waren amerikanische Jagdflugzeuge auf deren Flugplatz San Jose einsatzbereit. Die Japaner waren anfangs durch die Landungen überrascht, antworteten dann aber mit einem Angriff von der See her gegen alliierte Transporte. Zwischen den Japanern und Amerikanern gab es keine amerikanischen Seestreitkräfte, lediglich die Flugzeuge der 5. Luftflotte verhinderten ein Desaster.





P-47 Maschinen der 19. Staffel, Jagdgeschwader 318, werden für die Fahrt nach Saipan auf einen Flugzeugträger verladen.

Hier startet eine Thunderbolt vom Flugzeugträger zum neugebauten Fliegerhorst auf Saipan (Marianen).



Einer der Verbände, die in San Jose stationiert wurden, war das Jagdgeschwader 58. Der Verband war schon ein Jahr bei der 5. Luftflotte, aber seine bisherigen Einsätze waren zumeist Angriffe auf Ziele am Boden gewesen. Das Geschwader hatte daher relativ wenig Luftsiege zu verzeichnen. Am Abend des 26. Dezember war das Geschwader wie immer einsatzbereit. Zu dieser Zeit führte es Oberst Gwen Atkinson und er erinnert sich an die Ereignisse: "Es gibt für mich keinen Zweifel, daß der härteste Einsatz, an dem ich teilnahm, der am 26. Dezember war. Wir hatten den Auftrag, japanische Seestreitkräfte, die aus einem schweren und einem leichten Kreuzer sowie sechs Zerstörern bestanden und auf Mindoro zusteuerten, anzugreifen und aufzusplittern. Mit nicht mehr als den 12,7 mm Maschinengewehren, da es nicht genügend Zeit gab, Bomben anzuhängen, griffen wir mit unseren P-47 Maschinen an. Wenn es möglich wäre, durch einen offenen Hochofen zu fliegen, glaube ich nicht, daß man es mit dem Feuer vergleichen kann, das von diesen acht Schiffen auf uns eröffnet wurde. Neunundzwanzig Flugzeuge unseres Geschwaders nahmen an dem Einsatz teil und es ist immer noch ein Wunder für mich, wie überhaupt eines lebend heraus kam. Wir verloren zehn Piloten und einer war schwer verwundet (fünf von denen, die abgeschossen wurden, konnten später aufgefischt werden). Die japanische Streitmacht zog sich nach einem schwachen Versuch, den Flugplatz mit Feuer zu belegen, zurück. Für diesen Einsatz erhielt der Verband eine besondere Auszeichnung, wie auch die anderen drei Geschwader, die an dem Angriff teilnahmen. Sobald San Jose einsatzbereit war, konnten die Jagdflieger starten und den Bombern Jagdschutz geben, die Clark Field angriffen. Vom 22. Dezember bis Ende des Jahres wurden sechs Angriffe geflogen. Hierbei gelang es, japanische Flugzeuge abzuschießen. Am 24. Dezember flogen die vier Staffeln des Jagdgeschwaders 348 Begleitschutz (es war eines der wenigen amerikanischen Geschwader, das mit vier Staffeln operierte). Der Feind zeigte sich noch einmal in voller Stärke und eine heftige Luftschlacht entbrannte. Als sie etwa 45 Minuten später endete, waren 32 japanische Flugzeuge abgeschossen und das JG 348 hatte nur vier eigene verloren. Am 7. Januar 1945 wurde auf Luzon gelandet und bereits am 15. Januar waren amerikanische Jagdflugzeuge von Lingayen aus einsatzbereit. Es gab nur wenig Feindwiderstand in der Luft und die Thunderbolts der 5. Luftflotte gingen zur Erdunterstützung über. Was sich auch immer am Boden bewegte, wurde beschossen - Lastkraftwagen, japanische Soldaten, Artilleriefeuerstellungen und Eisenbahnzüge bekamen die harten Schläge von acht 12,7 mm Maschinengewehren zu spüren. Lingayen war nur etwa 90 - 320 km von der Front entfernt, daher war es möglich, jeden Tag mehrere Einsätze zu fliegen. Bis zum 10. März waren alle Jagdflugzeuge mit diesen Aufgaben beschäftigt, danach wurden die P-38 und P-51 Maschinen herausgezogen, um mit Einsätzen gegen weiter entfernte Ziele zu beginnen. Die beiden Jagdgeschwader 35 und 348 rüsteten im März auf den Mustang (P-51) um und nur im JG 58 wurde weiter die Thunderbolt geflogen. Letzteres fuhr weiter fort, Operationen der Landstreitkräfte zu unterstützen, bis im Juli der Feindwiderstand aufhörte. Obwohl die 5. Luftflotte nicht die einzige war, die im Pazifik operierte, war sie es doch allein, die mit der Thunderbolt noch bis Mitte 1944 im Einsatz war. Der Zentralpazifik war hauptsächlich Sache der Marine gewesen und die meisten Luftwaffenstreitkräfte starteten dort von den Decks der Flugzeugträger. Im Juni 1944 landeten jedoch amerikanische Truppen auf den Marianen-Inseln und man brauchte wieder Flugzeuge zur Unterstützung der Bodentruppen. Auf Hawaii wurde daher das Jagdgeschwader 318 (7. Luftflotte) auf den "Jug" umgerüstet und man entschied, diesen Verband nach Saipan, der ersten der Marianen-Inseln, die angegriffen werden sollte, mit Behelfsflugzeugen zu verlegen, sobald dort ein Flugplatz verfügbar sein würde.



Der "Oscar" war eines der hauptsächlichsten japanischen Flugzeugmuster, das der P-47 über dem Pazifik begegnete.



"Little Paduzi" vom Jagdgeschwader 318.

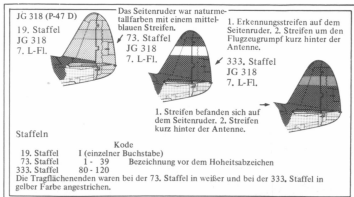
Obwohl das Marinegeschwader japanischen Bombenangriffen ausgesetzt war, starteten alle 71 Maschinen von ihren Flugzeugträgern und landeten nur eine Woche später, als die ersten Truppen an Land gewartet waren, auf Saipan.

Die P-47 Maschinen kamen sofort zum Einsatz. Zusätzlich zur direkten Erdunterstützung flog das Geschwader Einsätze mit Bomben und Bordwaffen gegen feindliche Flugplätze und patrouillierte über US-Stützpunkte, um den Feind an Angriffen zu hindern. Auch während der Invasion von Tinian und Guam unterstützte das JG 318 die Bodentruppen. Danach wurden die Einsätze des Geschwaders durch die immer größer werdenden Entfernungen eingeengt und es erhielt daher einige P-38 Maschinen mit größerem Aktionsradius.

Die Konstrukteure bei den Republic-Werken bemerkten die Grenzen ihres großen Jagdflugzeuges und hatten schon eine Lösung parat, eine neue Ausführung der Thunderbolt, die P-47 N. Ende 1944 begann sie, von den Fließbändern zu rollen. Dieses Flugzeug hatte zwar den Aktionsradius, der im Pazifik benötigt wurde, war aber ein noch größeres "Urweih" als ihre älteren Brüder. 1945 wurde das JG 348 mit ihr ausgerüstet und verlegte nach le Shima, einer Insel, die nur 5 km von der Küste Okinawas und 520 km von Japan entfernt war.

Das Geschwader begab sich kurz nachdem es die neuen Quartiere bezogen hatte, an die Arbeit, Einsätze mit Bomben und Bordwaffen gegen Ziele in Südjapan und in China zu fliegen. Während der Monate Mai und Juni bekamen die Piloten durch die Japaner in der Luft bei fast jedem Einsatz harten Widerstand zu spüren. Bis zum 10. Juni konnte das Geschwader aber 108 Luftsiege verbuchen. Am 25. Mai flogen Richard Anderson und Donald Kennedy vom JG 318 mit ihren P-47 N Maschinen über der japanischen Luftbasis auf Omani O Shima, als sie 30 Flugzeuge ausmachten, die sich auf sie stürzten.

Die beiden amerikanischen Flugzeugführer machten sich an die Zekes-Maschinen heran und eröffneten das Feuer, sobald sie sich in Position befanden. Der Kampf dauerte nur etwa vier Minuten, aber als er zu Ende war, war Anderson mit dem Ab-





Die B-29 flog gewöhnlich ohne Begleitschutz ihre Einsätze gegen Japaner. Bei einigen davon wurden die P-47 N Maschinen dazu verwandt, den Bombern vorauszufliegen.

Mit Bomben und Raketen bewaffnet, war die P-47 N auch ein leistungsfähiges Flugzeug zur Bekämpfung von Zielen am Boden, trotz der Tatsache, daß sie speziell für weitreichende Begleitschutzeinsätze entwickelt worden war.



schuß von fünf Feindflugzeugen bei diesem Auftrag groß herausgekommen; sein Kamerad schoß drei ab. Ein weiterer Pilot von JG 318, John E. Vogt, verdoppelte auf einem einzigen Einsatz nur drei Tage später die Leistung von Anderson und führte damit die Liste an.

Die 20. Luftflotte hatte den Auftrag erhalten, den strategischen Luftkrieg gegen Japan mit den neuen B-29 Bombern durchzuführen. Drei Verbände, die mit P-47 Maschinen ausgerüstet waren, wurden hierfür dieser Luftflotte unterstellt. Der erste, das JG 143, stieß im Mai 1945 auf le Shima zum JG 318. Ein drittes Geschwader, das JG 507, traf Ende Juni auf der Insel ein. Das letzte Geschwader, das im Pazifik eintreffen sollte, war das JG 414; es wurde auf Iwo Jima stationiert. Obwohl ursprünglich für den Begleitschutz vorgesehen, hatte der neue Verband nur noch wenige Möglichkeiten, diese Art von Einsätzen zu fliegen. Der gute Ruf der Thunderbolt als Maschine für Angriffe auf Ziele am Boden führte dazu, daß sie immer häufiger hierfür eingesetzt wurde. Flugplätze, Eisenbahnbrücken, Versorgungspunkte, Fabriken, Schiffe und Ziele gleich welcher Art bekamen so die Anwesenheit der freijagenden "Jugs" zu spüren.

Am 8. August flogen die Geschwader 413 und 507 ihren einzigen Begleitschutzeinsatz über Japan. Ungefähr 400 B-29 Bomber waren aufgestiegen, um die Stadt Yawata mit ihren Stahlwerken auf der Insel Kyushu zu bombardieren. Die 151 P-47 Maschinen der beiden Geschwader flogen den Bombern voraus, um zuvor den Luftraum von Abfangjägern zu säubern. Die Japaner boten an diesem Tag mit 60 Jagdflugzeugen, die den Amerikanern trotzen sollten, ein Maximum an Gegenwehr auf. Die wütende Schlacht fand ihr Ende mit dem Abschuß von dreizehn Feindflugzeugen gegenüber einem Verlust von vier Thunderbolts.

Fünf Tage später führte das JG 507 einen Jagdeinsatz über Korea durch. Wiederum stiegen die Japaner auf, um zu kämpfen und das Geschwader vernichtete zwanzig Flugzeuge im Vergleich zum Verlust einer P-47. Oberleutnant Oscar F. Perdomo war einer der Piloten bei diesem Einsatz und er schickte vier Oscars und eine Willow brennend zu Boden. Der Verband erhielt für diesen Einsatz die besondere Verbandsabzeichnung. Zwei Tage später war der Krieg im Pazifik beendet.

JG 318 (P-47 N)
333. Staffel
JG 318
7. L-Fl.



Das obere Teil des Seitenruders war auch gelb.

Die Flugzeuge waren weiß angestrichen und Teile waren schwarz.

Der obere Teil des Seitenruders war schwarz.



73. Staffel
JG 318
7. L-Fl.
Apr. 1945
(P-47 N)

Staffeln

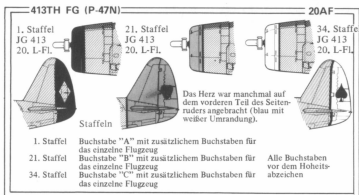
19. Staffel
73. Staffel
333. Staffel

Kode

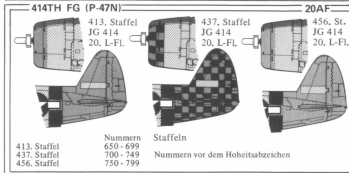
40 - 79
1 - 39
80 - 119

Nummern vor dem Hoheitsabzeichen

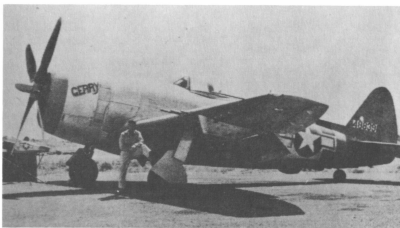
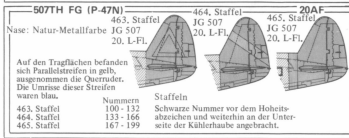
Nummern auf dem schwarzen Teil des Seitenruders
Nummern vor dem Hoheitsabzeichen



Größere Treibstoffbehälter in den Tragflächen und größere Außen-tanks verliehen der P-47 N die höchste Reichweite, die je eine Ausführung der Thunderbolt erreichte.



E. H. McEachron flog "Gerry". Das Flugzeug trug die Nummer 774 und flog beim Jagdgeschwader 414.





Eine P-47 des Jagdgeschwaders 81 schwebt in China zur Landung ein.



China Burma Indien

Es gab noch einen weiteren Kriegsschauplatz, über dem die P-47 in das Kampfgeschehen eingriff - China, Burma, Indien. Aber der Einsatz des "Jug" auf diesem

Kriegsschauplatz war von geringem Ausmaß. In China - Burma - Indien operierten die 10. und 14. Luftflotte und insgesamt drei ihrer Geschwader plus zwei Staffeln eines vierten flogen die P-47.

Das Jagdgeschwader 33 war bis zum Frühjahr 1944 im Mittelmeerraum im Einsatz gewesen, um dann nach Indien zu verlegen und dort auf die P-47 umzurüsten. Im April verlegte das Geschwader zuerst nach Shwangliu in China und wurde dort bis September. Danach erst verlegte es nach Indien (kam dort zur 10. Luftflotte). Die 33er warfen in Burma Bomben im Sturzflugverfahren und flogen Einsätze mit Bordwaffen, um die alliierten Bodentruppen zu unterstützen.

Das Jagdgeschwader 80 war in den Vereinigten Staaten auf dem "Jug" ausgebildet worden. Ursprünglich war es der zweite Verband, der das neue Jagdflugzeug erhalten hatte. Als er jedoch per Schiff nach Indien verlegte, wurden die Thunderbolts zurückgelassen und er trat mit der P-40 und P-38 in die Kämpfe ein. Erst im Frühling 1944 erhielten die 80er wiederum P-47 Maschinen und flogen Einsätze zur Erdunterstützung in Burma. Zusätzlich stellten sie die Luftverteidigung bei der indischen Endstation der Humpstraße sicher, indem sie einerseits japanische Flugplätze angriffen, andererseits alliierte Luftbasen deckten. Sie erhielten die besondere Geschwaderauszeichnung am 27. März 1944, als eine starke Formation japanischer Flugzeuge die Ölraffinerien von Assam in Indien angriffen. Das JG 80 fing die Feindflugzeuge ab und zersplitterte den Angriff.

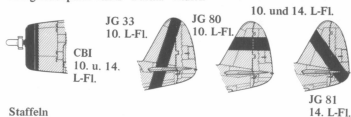
Ein weiteres Geschwader aus dem Mittelmeerraum, das JG 81, verlegte im Frühjahr 1944 nach Indien. Später kam es nach China, wo es zur 14. Luftflotte trat. Die Ausbildung auf der Thunderbolt wurde in China fortgesetzt und das Geschwader flog einige Aufklärungsaufträge, aber es dauerte bis Januar 1945, bevor man es für voll einsatzbereit hielt. Zusätzlich zu Begleitschutzaufträgen schlug nun das JG 81 auf Feindflugplätzen und sonstigen Einrichtungen zu und flog Erdunterstützung für die chinesischen Bodentruppen. Diese Aufträge dauerten bis zum Ende des Krieges an.

Ende 1944 wurde in Indien die 1. Luftkommandogruppe aufgestellt, um die Wingate's Raiders auf ihrem Marsch nach Burma zu unterstützen. Die 1. Luftkommandogruppe war eine verkleinerte Luftflotte und erhielt Jagdflieger, Bomber, Fernmelde- und Transporteinheiten. Die beiden Jagdfliegerstaffeln, die dieser Gruppe unterstellt waren, flogen ursprünglich die P-51 A, aber im Mai 1944 wurden die Mustangs durch die Thunderbolts ersetzt. Nach einer Ausbildungsperiode kam die Gruppe wieder zum Einsatz und unterstützte alliierte Bodentruppen bis Mai 1944, als sie erneut jedoch auf ein neues Modell der Mustangs umrüstete.

Im Pazifik leisteten über 40 Fliegerasse der 5. Luftflotte die Masse ihrer Flugstunden in Einheiten, die mit dem "Jug" ausgerüstet waren (JG 35 und JG 348). Die Liste wurde von Neel Kearby mit 22 Luftsiegen angeführt.

Zusätzlich flogen eine Anzahl weiterer Assen der Jagdgeschwader 8 und 49 das Flugzeug mindestens während eines Teils ihres Kriegseinsatzes. In der 7. und 20. Luftflotte gehörten alle Assen zum JG 318, mit Ausnahme von Oscar Predomo vom JG 507. Judge E. Wolfe führte die Liste im Geschwader mit neun abgeschossenen japanischen Flugzeugen an. Wie in Europa wurde der Wert der P-47 nicht ausschließlich daran gemessen, wieviel Feindflugzeuge sie im Kampf abgeschossen hatte. Der Erfolg des alliierten Vorstoßes war zum großen Teil auch ein direktes Ergebnis der Erdunterstützung. In diesem oft schwierigen und immer gefährlichen Geschäft war die Thunderbolt großartig.

Kriegsschauplatz China - Burma - Indien



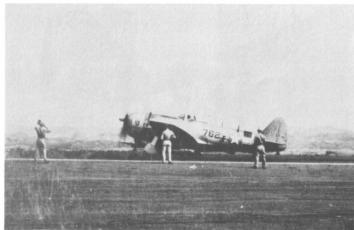
Staffeln

JG 33 (10. L-Fl.)	58. Staffel	59. Staffel	60. Staffel
JG 80 (10. L-Fl.)	88. Staffel	89. Staffel	90. Staffel
JG 81 (14. L-Fl.)	91. Staffel	92. Staffel	93. Staffel

Einzelheiten der Bezeichnungen auf den Flugzeugen des Kriegsschauplatzes China - Burma - Indien waren sehr unterschiedlich. Die hier aufgeführten stellen die gebräuchlichsten dar.

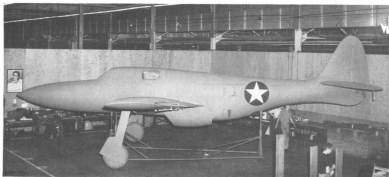
Unten rechts: Ein Schwarm von Thunderbolts der 345. Staffel, Jagdgeschwader 350, über den Alpen.

Unten: Eine P-47 N der 456. Staffel, Jagdgeschwader 414, ist startklar. Motorhaube und Schwanz waren gelb, die Seriennummer des Flugzeuges lautete 44-88389.



Bodenpersonal befestigt Abschußrohre für Raketen am Flugzeug Nr. 62 (Seriennummer 42-76012). Das Staffelembem auf der Motorhaube zeigt, daß diese Maschine zur 65. Staffel, Jagdgeschwader 57, gehört.





Zusammenfassung

Um die P-47 zu bewerten, sollte man einige eindrucksvolle Statistiken kennen. Zwischen März 1943 und August 1945 flogen Thunderbolts insgesamt 545.575 Einsätze auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen. Während dieser Zeit wurden 134.899.415 Schuß Munition und 59.657 Raketen verschossen, sowie 132.482 t Bomben abgeworfen. Die Flugzeit im Gefecht betrug 1.352.810 Stunden, was zu einem Verbrauch von 773.025.120 l Treibstoff führte.

Was den angerichteten Schaden anbetrifft, schreibt man der P-47 die Vernichtung von über 7.000 Feindflugzeugen zu, wovon 3.752 Luftsiege waren. Bei Angriffen auf Ziele am Boden wurden vom "Jug" in Europa 9.000 Lokomotiven, 86.000 Lastkraftwagen, 6.000 gepanzerte Fahrzeuge und Panzer, sowie 60.000 von Pferden gezogene Wagen zerstört. Zwei Drittel der 15.683 Thunderbolts, die in drei für dieses Jagdflugzeug hergerichteten Werken gebaut wurden, schickte man zu den Verbänden auf den Kriegsschauplätzen und 6.000 von diesen waren noch einsatzbereit, als die Feindseligkeiten im August 1945 ihr Ende fanden.

In seiner endgültigen Form war er das größte und schwerste einsitzige Jagdflugzeug, das jemals gebaut wurde. Es wurde in größeren Stückzahlen als jedes andere amerikanische Jagdflugzeug produziert. Ursprünglich als Jagdflugzeug für große Höhen mit begrenzter Reichweite konzipiert, zeigte die P-47 ihre Vielseitigkeit bei Angriffen auf Bodenziele und Begleitschutzeinsätzen über große Entfernungen. Flugzeugführer, selbst solche, die andere Flugzeuge vorzogen, respektierten die Fähigkeit des "Jug", erhebliche Schäden im Gefecht davonzutragen und dennoch nach Hause zu gelangen, und sie schätzten die große Feuerkraft ihrer acht großkalibrigen Maschinengewehre in den Tragflächen.

Von wenigen nicht gemocht, von vielen geliebt, wurde sie von allen respektiert.

Oben links: Die schnellste Version der Thunderbolt war die XP-47 J. Dieses Flugzeug erreichte eine Geschwindigkeit von 800 km/h im Horizontalflug, aber es war zu spät für die Serienproduktion.

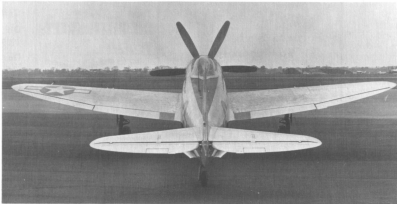
Oben rechts: Die XP-69, hier als Modell im 3/4 Maßstab zu sehen, wurde niemals gebaut. Das Flugzeug wäre ein Monstrum mit einem Gewicht von 11,9 t geworden.

Unten links: Diese XP-47 wurde von einem 2.500 PS Chrysler Motor angetrieben. Zwei von ihnen wurden gebaut, aber auch sie kamen zu spät, um noch eine Serienproduktion zu ermöglichen.

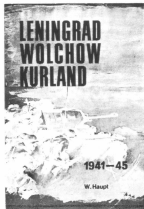


Die erste XP-72 wurde um den Wasp Major Motor herum konzipiert und mag wohl das schnellste aller amerikanischen Jagdflugzeuge gewesen sein. Unglücklicherweise bestand zu der Zeit, als das Flugzeug gebaut wurde, nur ein Bedarf für Langstreckenbegleitschutzjäger und so ging die XP-72 niemals in Produktion.

Die zweite XP-72 war mit einem zweifachen Propeller der Firma Aero ausgerüstet. Das Flugzeug konnte in 3 1/3 Minuten von Meereshöhe bis in eine Höhe von 4572 m aufsteigen.



NEU BEI PODZUN



Fordern Sie bitte den Sonderprospekt an, der 50 kriegsgeschichtliche Dokumentationen und Bildbände enthält.

Was geschah damals, während des Ringens um Leningrad und am Ladogasee. Wie sah es in den Schützengräben, in den Stellungen, auf den Nachschubwegen und in den Holzbunkern in den Wolchow-Sümpfen aus.

Und wie war es im Kessel von Kurland, umringt von russischen Divisionen, als Hitler noch glaubte, die eingeschlossenen deutschen Truppen zu einem Stoß in die russische Flanke führen zu können.

Durch die unbestechliche Linse der Kamera und Werner Haupts umfassende Texte entstand über die dramatischen Ereignisse bei der Heeresgruppe Nord ein einmaliger Bildbericht. 300 große Fotos, Buchformat 22x30 cm 180 Seiten, DM 28,—



Gerhard von Seemen

DIE RITTERKREUZTRÄGER 1939—1945

Das große, geschlossene Werk über sämtliche Ritterkreuzträger und deren Daten. Dieses Buch ist durch die Fülle der Angaben und durch seinen dokumentarischen Wert selbst ein Stück Kriegsgeschichte. Ein gesuchtes Nachschlagewerk.

420 Seiten, Sondereinband, DM 48,—

Ein Top-Buch über die deutschen Kampfpanzer und Kampffahrzeuge, Tarnfarbe, Bewaffnung und Einsatz.

Das bisher unbekannte Bildmaterial wird selbst von Kennern als faszinierend bezeichnet.

Diese Einmaligkeit der Fotos, dazu 80 maßstabgetreue Farbzeichnungen aller Kampffahrzeuge und präzise Texte machen dieses Buch zu einem wirklichen Standardwerk. Das großformatige Buch ist in jeder Beziehung — Inhalt, Ausstattung, Preis — eine der herausragenden Publikationen auf dem Gebiet der Kampfpanzertechnik des 2. Weltkrieges.

100 Seiten, Großformat 22x28 cm, Kunstdruckpapier, Leinen, farbiger Schutzumschlag, DM 22,—



Ich bestelle bei meinem Buchhändler oder direkt beim Podzun-Pallas-Verlag, 6360 Friedberg 3, Markt 9

Expl.

Expl.

Expl.

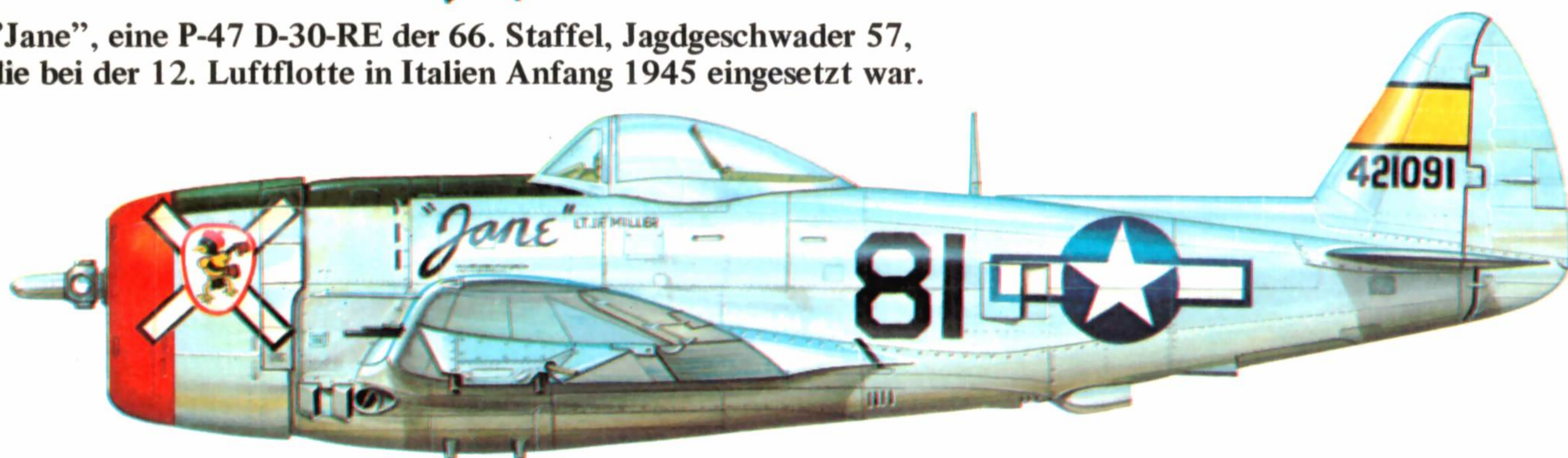
Meine Anschrift:

PODZUN-PALLAS-VERLAG · 6360 FRIEDBERG 3 · MARKT 9

Eine P-47 D-28-RA der 41. Staffel, Jagdgeschwader 35, die bei der 5. Luftflotte 1945 im Dienst stand.



"Jane", eine P-47 D-30-RE der 66. Staffel, Jagdgeschwader 57, die bei der 12. Luftflotte in Italien Anfang 1945 eingesetzt war.



Ein späteres D-Modell der P-47 der 86. Staffel, Jagdgeschwader 79, die bei der 12. Luftflotte in Italien im Jahre 1945 flog.

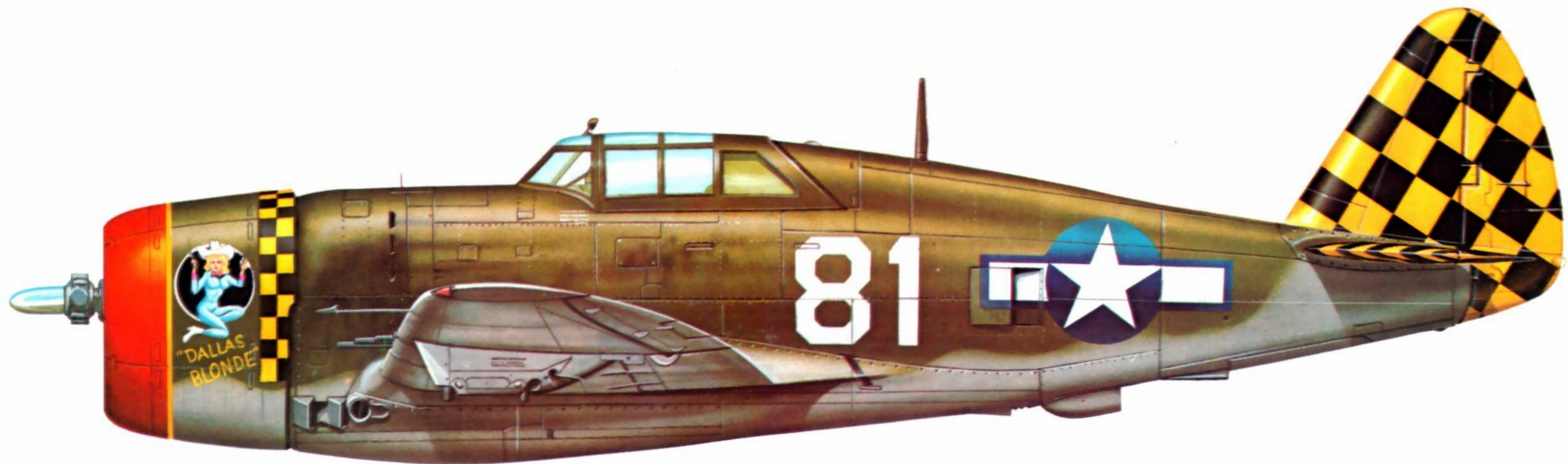


"Dee", eine P-47 M-1-RE der 61. Staffel, Jagdgeschwader 56, die bei der 8. Luftflotte in England im April 1945 eingesetzt war.



"Lady Leota", eine P-47 N-5-RE der 437. Staffel, Jagdgeschwader 414, die bei der 20. Luftflotte im Juli 1945 flog.





"Dallas Blonde", eine P-47 D-10-RE der 319. Staffel, Jagdgeschwader 325, die bei der 15. Luftflotte in Italien im Frühjahr 1944 flog.



"Tarheel Hal", eine P-47 D-30-RA der 366. Staffel, Jagdgeschwader 358, die 1945 bei der 9. Luftflotte zum Einsatz kam.