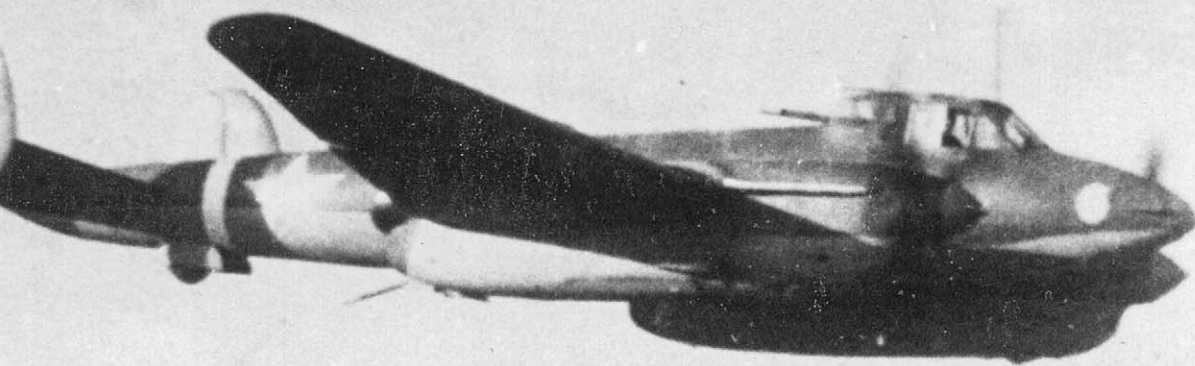


Petljakow Pe-2

Die Petljakow Pe-2 schleppte nur eine geringe Bombenlast und musste wegen ihrer kriminellen Landeeigenschaften von den Piloten mit Glacéhandschuhen angefasst werden. Die Präzision ihrer Sturzkampf-Angriffe hingegen war bei der Wehrmacht überaus gefürchtet



Die Pe-2 war das Rückgrat der sowjetischen Bomberwaffe im Zweiten Weltkrieg – ihre Ursprünge waren jedoch grausam. Hier zwei Pe-2 Serie 205 des 162. Garde Bombenflieger Regiments im Sommer 1943 auf einem Einsatz über der Ukraine Foto Robert Bock



Ursprung & Geschichte

Die Pe-2 besaß ihre Wurzeln in der WI-100, dem in einem Arbeitslager entwickelten, erfolglosen Höhenjäger

S. 40



Entwicklung

Mangelndes handwerkliches Geschick und große Nachfrage ließen die Fertigungsqualität der Pe-2 drastisch sinken

S. 42



Profil

Markenzeichen der 1. Garde Bombenflieger Division war ein Furcht einflößender Krokodilrachen

S. 46



Im Einsatz

Der Pe-2 fehlte es an Defensivbewaffnung. Die Luftwaffe richtete mehrfach regelrechte Massaker an

S. 48



Die zwischen 1940 und 1945 in 11 247 Exemplaren gefertigte Petljakow Pe-2 ist der meistgebaute Bomber in der Geschichte der Sowjetunion. Diese Pe-2 Serie 205 »Gelbe 28«, befindet sich über den endlosen Weiten der Ostfront Foto Zdenek Hurt

Blut, Schweiß und Tränen

Überaus menschenverachtend waren in der Stalin-Ära die Arbeitsbedingungen der eingekerkerten Konstrukteure, die ab 1938 den mittleren Bomber Petljakow Pe-2 entwickeln mussten

Von Hans-Heiri Stapfer

Die Wurzeln des Bombers Pe-2 sind im Höhenjäger WI-100 zu suchen. Im Sommer 1938 starteten der 47-jährige Wladimir Michailowitsch Petljakow und sein Entwicklungsbüro mit der Planung. Ihre Arbeitsbedingungen waren katastrophal. Denn der in Sambek (heute Nowoschachtinsk) in der Region Rostow geborene Petljakow und sein 50-jähriger Mentor Andrej Nikolajewitsch Tupolew fielen dem im September 1936 von Josef Stalin losgetretenen Großen Terror gegen angebliche Regimegegner zum Opfer: Ihr Arbeitsplatz war seit Herbst 1937 das berühmte und maßlos überfüllte Moskauer Butyrka-Gefängnis.

Gegen Ende 1938 verlegte das berühmte Volkskommissariat für Interne Angelegenheiten NKWD den Häftling Petljakow ins für die Entwicklungen von Flugzeugen spezialisierte Zentrale Konstruktionsbüro Nummer 29 von Bolschewo (heute Jubileiny) in der Nähe von Moskau. Dies war in der Tat ein von Schergen des NKWD streng gesichertes Lager. Wladimir Petljakow wurde mit der Leitung des Spezial-Technik-Departments 100 betraut. Hinter den Lagermauern nahm der Wjsotnj Istrebitel 100 (Höhenjäger 100) – abgekürzt WI-100 – schnell Gestalt an.

Wie viele Konstrukteure aus jener Epoche wählte Wladimir Petljakow für

seinen Ganzmetall-Entwurf ein Doppelleitwerk. Im WI-100 kamen einige Innovationen zum Tragen: beispielsweise rund 50 Elektromotoren, die für den Betrieb von Fahrwerk, der Motoren-Turboaufladung sowie der Landeklappen sorgten – und die bislang gebräuchlichen Seilzüge ersetzten. Die für ein maximales Abfluggewicht von 7260 Kilogramm ausgelegte WI-100 besaß eine Spannweite von 17,16 Metern und eine Rumpflänge von 12,60 Metern. Das aerodynamisch grandios gestaltete Muster war mit zwei 1100 PS starken M-105 R ausgerüstet, die auf verstellbare Dreiblatt-Metall-Luftschaublen vom Typ WISch-42 wirkten. Das Zwölfzylinder-Triebwerk mit Flüssigkeitskühlung kam aus der Schmiede von Wladimir Jakowlewitsch Klimow.

Im Eilverfahren

Für den Einsatz in großer Höhe waren die Aggregate mit je einem vom Zentralen Institut für Flugmotorenbau ZIAM entwickelten TK-2-Turbolader ausgerüstet. Als Bewaffnung kamen zwei 20-mm-SchWAK-Kanonen mit jeweils 300 Schuss und zwei 7,62-mm-SchKAS-Maschinengewehre mit je 900 Schuss zum Einbau. Gegeißelt von einem engen Zeitplan, waren die Angehörigen des Spezial-Technik-Departments 100 zu harter Arbeit gezwungen. Am 7. Mai 1939 – knapp vier Monate vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs – besich-

50

Elektromotoren waren in der Pe-2 verbaut

Konkurrenzvergleich

Petljakow Pe-2

Höchstgeschwindigkeit 521 km/h in 5000 m

Einsatzhöhe 3700 m

Reichweite 1400 km



Douglas A-20 C Havoc

Höchstgeschwindigkeit 550 km/h

Einsatzhöhe 7718 m

Reichweite 1200 km

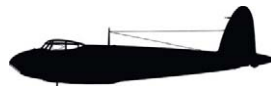


De Havilland Mosquito B Mk IV

Höchstgeschwindigkeit 620 km/h

Einsatzhöhe 8230 m

Reichweite 1900 km



Junkers Ju 88 A-4

Höchstgeschwindigkeit 440 km/h

Einsatzhöhe 8500 m

Reichweite 2500 km



tigte eine Abordnung des Generaldirektoriums der Flugzeugindustrie eine Attrappe in Orginalgröße.

Die Defektheze fliegt mit

Das Staatliche Flugzeugwerk 156 in Moskau verantwortete den Bau des ersten Prototyps. Am 20. Dezember 1939 fand der Rollout statt. Eiligst brachte man die WI-100 nach Kratowo, wo zwei Tage später Testpilot Pjotr Michailowitsch Stefanowski vom südwestlich der sowjetischen Hauptstadt gelegenen Erprobungszentrum zum Erstflug startete. Nach dem Ausfall des rechten Triebwerks musste Stefanowski sein flie-

gerisches Können in die Waagschale werfen, um die WI-100 wieder sicher nach dem im Jahre 1947 in Schukowskij unbenannten Platz zu bringen.

Während der Werkserprobung erwies sich die Defektheze als ständiger Begleiter der Klimow M-105 R. Das auf große Höhen getrimmte Aggregat zeigte sich im Betrieb heikel: Bei über 5000 Metern Höhe stieg die Öltemperatur genauso unakzeptabel wie die Kühlmitteltemperatur. Im Zeitraum von elf Tagen gab es zwei Motorenwechsel, dazu mussten verschiedene Komponenten wie die Ölpumpen mehrfach ersetzt werden. Ab Frühjahr 1940 war zwar der zweite Pro-

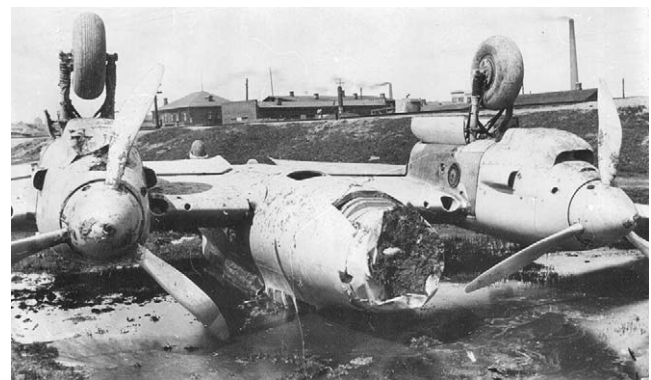
Petljakow Pe-2 Serie 205

Einsatzzweck	Sturzkampfbomber
Besatzung	3
Antrieb	zwei flüssigkeitsgekühlte Klimow-M-105-PF-Zwölfzylinder-Reihenmotoren
Leistung	1210 PS Startleistung
Länge	12,78 m
Spannweite	17,11 m
Höhe	3,42 m
Flügelfläche	40,5 m ²
Leergewicht	6200 kg
Startgewicht	8520 kg
Höchstgeschwindigkeit	521 km/h in 5000 m
Reichweite	1400 km
Dienstgipfelhöhe	3700 m
Schusswaffen	1x 7,62-mm-SchKAS-MG 3x 12,7-mm-Beresin-UBS-MG
Bombenlast	600 kg (intern), 400 kg (extern)



Der erste WI-100-Prototyp war für drei Mann Besatzung ausgelegt

Foto Viktor Kulikow



Der zweite Prototyp überschlug sich bei der Notlandung (wegen Feuer) während der Flugerprobung. Die Besatzung überlebte leicht verletzt

Foto Dimitrij Grijuk

totyp verfügbar, dieser ging aber bereits auf seinem zweiten Flug wegen eines durch Kurzschluss verursachten Feuers verloren. Immerhin waren die Leistungen der WI-100 vielversprechend: Das Muster erreichte auf einer Höhe von 6600 Metern eine Geschwindigkeit von 538 Stundenkilometern und kletterte in 6,8 Minuten auf 4000 Meter Höhe. Doch dann sollte sich alles ändern ...

1000

Kilogramm betrug die Bombenlast der Pe-2



Auf Basis des Höhenjägers WI-100 und inspiriert von einem deutschen Bomber, entstand die Pe-2 im Schnelltempo. Im Bild zu sehen die Pe-2 Serie 110 »Rote 3«. Foto A. A. Zirnow

Meistproduzierter UdSSR-Bomber

Zwischen Dezember 1940 und Kriegsende rollten sagenhafte 11247 Exemplare der Petljakow Pe-2 vom Band. Kein anderes Bomberflugzeug hat es in der Sowjetunion auf nur annähernd ähnliche Produktionszahlen gebracht

Von Hans-Heiri Stapfer

Das Ende der WI-100-Entwicklung kam abrupt: In den frühen Morgenstunden des 24. August 1939 – nur eine Woche vor dem Beginn des Zweiten Weltkriegs – unterzeichneten der deutsche Außenminister Joachim von Ribbentrop und sein sowjetischer Amtskollege Wjatscheslaw Molotow in Moskau einen Nichtangriffspakt der beiden

Länder. Im Anschluss war es Vertretern des kommunistischen Riesenreichs erlaubt, ab Oktober 1939 Flugzeugwerke in Deutschland zu besuchen.

Für die mit einem Füllhorn an neuen Erkenntnissen zum Stand der nationalsozialistischen Luftrüstung heimgekehrten Wissenschaftler war klar: Das »Dritte Reich« hatte keinen für große

Höhen konzipierten Bomber in ihrem Arsenal. Damit war die für die Bekämpfung solcher Flugzeuge entwickelte WI-100 überflüssig. Im Rahmen eines im Februar 1940 vom »Dritten Reich« gewährten Kredits von über 200 Millionen Mark war es der UdSSR möglich, Güter aus deutscher Produktion zu beschaffen, darunter auch ver-

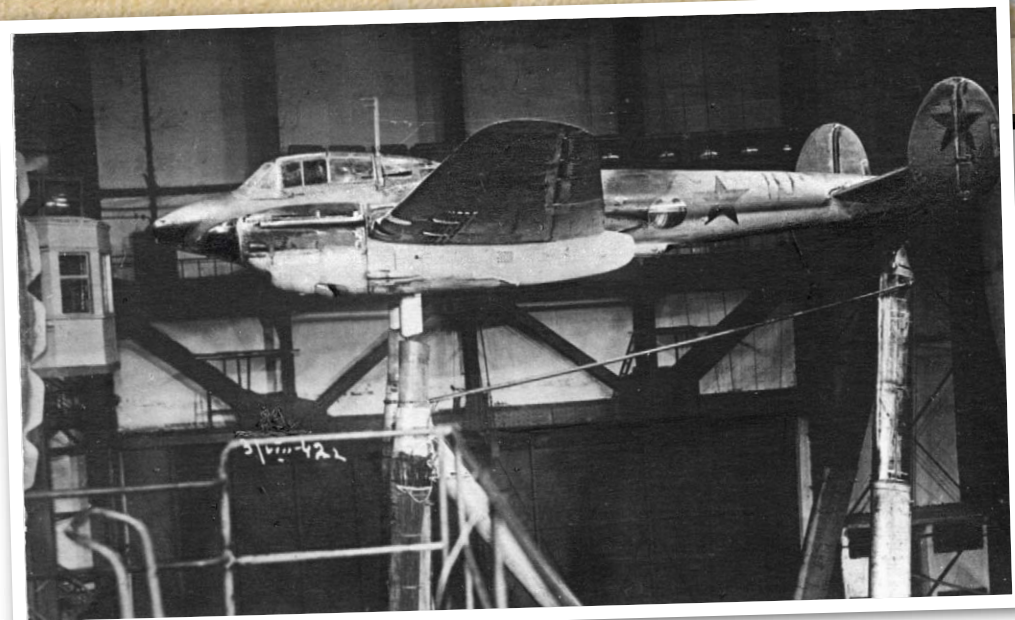
14

Pe-2 – eine gesamte Staffel – schoss das JG 51 am 29. Januar 1943 ab

schiedene Flugzeugtypen. Dabei hatten die zwei im Frühjahr 1940 gelieferten Sturzkampfbomber Junkers Ju 88 K-1 gewaltigen Einfluss auf die Entwicklung eines solchen Musters in der Sowjetunion, der als Nachfolger der alles anderen als taufrischen Tupolew SB-2 geplant war.

Eile war geboten, denn im zwischen November 1939 und März 1940 dauernden Winterkrieg mit Finnland erwiesen sich die SB-2 als ein lupenreines Debakel. Deshalb präsentierte der Technische Rat der Generaldirektion der Flugzeugindustrie am 25. Mai 1940 einen Anforderungskatalog für einen neuen Sturzkampfbomber mit einer Geschwindigkeit von 550 Stundenkilometern und forderte die Fertigstellung einer Attrappe für den September des gleichen Jahres. Da eine Neuentwicklung in dieser kurzen Zeitspanne außer Frage stand, kam die WI-100 ins Spiel. Der seiner Turbolader und der Druckkabine entledigte erste Prototyp mutierte flugs zum Sturzkampfbomber.

Das als PB-100 (Prkirujutschij Bombardirowschtschik/Sturzbomber) bezeichnete Muster konnte im Bombenschacht eine Nutzlast von 600 Kilogramm befördern – das waren 200 Kilogramm weniger als bei der bereits reichlich angestaubten SB-2. Doch die sowjetischen Luftstreitkräfte waren dringend auf einen zeitgemäßen Bomber angewiesen. Ohne den Bau eines



Prototypen entwickelte Wladimir Petljakow aus der PB-100 die Pe-2, welche ab Dezember 1940 erstmals im Staatlichen Flugzeugwerk 22 in Fili vom Fließband lief. Der neue Sturzkampfbomber im Arsenal von »Stalins Falken« konnte im Rumpf Bomben bis zu einem Kaliber von 250 Kilogramm befördern und erhielt unter den Tragflächen vier zusätzliche Stationen zum Mitführen von 400 Kilogramm externer Bomben, was die Nutzlast auf eine Tonne erhöhte.

Das für ein maximales Abfluggewicht von 7536 Kilogramm konzipierte Muster war von zwei 1100 PS starken Klimow M-105 R angetrieben, welche auf eine Wisch-61P-Luftschaube wirkten. Die Pe-2 waren mit einem Rsb-bis-

Die Pe-2 Serie 31, Werknummer 19-78, 1942 im riesigen T-101-Windkanal des Zentralen Aero- und Hydrodynamischen Instituts von Kratowo

Foto Viktor Kulikow

Funkgerät und einem RPK-2-Tschaika-(Möwe)-Radiokompass ausgerüstet – letzterer erwies sich als eine Kopie des amerikanischen Bendix-Geräts.

Von den Deutschen überrollt

Kaum waren die Unterschriften auf dem Nichtangriffspakt mit dem »Dritten Reich« trocken, mehrten sich die Stimmen in der UdSSR, dass ein Krieg mit Hitlers Wehrmacht unvermeidbar sei. Um den kolossalen Bedarf der sowjetischen Luftstreitkräfte an einem modernen Sturzkampfbomber zu befriedigen, schaltete sich ab Frühling 1941 das Staatliche Flugzeugwerk 124 von Kasan an der Wolga in die Herstellung ein, gefolgt vom Staatlichen Flugzeugwerk 39 in Moskau-Chodinka, das im Sommer



Diese Pe-2 Serie 31 kehrt im Winter 1942 von einem Einsatz an der Kalinin-Front im Nordwesten von Moskau zurück. Da die meisten Besatzungen nicht mit der Sturzkampf-Technik vertraut waren, entfielen die Sturzflug-Bremsen häufig Foto G.F. Petrow

11 247

Pe-2 liefen zwischen 1940 und 1945 vom Band



des gleichen Jahres den Bau des unzuverlässigen DB-3F-Bombers aufgab und auf die Pe-2 wechselte. Ebenfalls 1941 eröffnete das Staatliche Flugzeugwerk 125 in Irkutsk eine Montagestraße für die Pe-2. Mit dem Angriff der Wehrmacht auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 war der Beweis erbracht, dass die enormen Anstrengungen der sowjetischen Luftstreitkräfte zum raschen Aufbau einer schlagkräftigen Bomberflotte nicht unbegründet waren.

Der schnelle deutsche Vorstoß nötigte die UdSSR dazu, ihre Luftfahrtindustrie hinter den Ural zu verlegen – außerhalb der Reichweite der feindlichen Bomber. Das Werk in Fili fand in Kasan eine neue Bleibe, der Betrieb von Moskau-Chodinka in Irkutsk. Der Ostfeldzug verhinderte den im Staatlichen Flugzeugwerk 400 in Charkow anbeordneten Bau der Pe-2. Die Stadt fiel mitten in den Produktionsvorbereitungen in deutsche Hände.

Heißhunger auf die Pe-2

Bis zum 1. Dezember 1941 verließen insgesamt 1626 Pe-2 diese vier Werke. Täglich rollten 13 Maschinen aus den

Hallen, doch der Heißhunger der Truppe nach noch weiteren Pe-2-Bombern schmälerte die Fertigungsqualität, was sich in verminderten Flugleistungen manifestierte. Die im Mai 1942 in Kasan gefertigten Pe-2 brachten noch 503 Stundenkilometer auf den Tacho, das waren satte 37 Sachen weniger als bei den vor Kriegsbeginn in Fili produzierten Maschinen.

Ungelernte Arbeiter ohne Erfahrung im Flugzeugbau schusterten die Pe-2 zusammen. Doch das war nicht das Ende allen Übels: Die Werke beklagten Engpässe bei der Lieferung von Rohmaterial und mussten täglich Stromausfälle in Kauf nehmen. Doch die Werkstätten der Sowjetunion ließen nicht locker und feilten an schlankeren Abläufen. Das Resultat konnte sich sehen lassen: Innerhalb von nur einem Jahr fiel der Aufwand zum Bau einer einzelnen Petljakow Pe-2 von 25 300 auf 13 200 Arbeitsstunden.

Die Besatzungen an der Front waren allerdings angehalten, sich vor dem Gang ins Cockpit mit Handschuhen zu bewaffnen. Aus gutem Grund: An den kaum bearbeiteten scharfen Kanten im

Der 16. Luftarmee zugeteilt nahm diese Pe-2 Serie 205 »Weiße 23« während des Sommers 1943 in der Schlacht um Kursk teil

Foto Andrej Statsenko

Führerraum konnte man sich äußerst leicht schneiden ...

Ab der Serie 13 ersetzte im Bugbereich die 12,7-mm-Beresin-UBS die 7,62-mm-SchKAS, ab der Serie 22 kam der zuverlässigere Klimow M-105RA mit gleicher Leistung und 95 Oktan Verbrauch zum Einbau. Die Einsatzerfahrungen an der Ostfront zeigten schonungslos auf, dass auch das aus dem hinteren Cockpitbereich feuernde 7,62-mm-SchKAS gegen die Messerschmitt Bf 109 und Focke-Wulf Fw 190 nutzlos war. Mit der ab Mai 1942 verfügbaren Serie 83 folgte ein 12,7-mm-Beresin-MG mit einer Kadenz von 700 Schuss pro Minute als Ersatz. Ab der Serie 110 war der mit einer 12,7-mm-Beresin-UBT bestückte WUB-1-Drehturm mit 200 Schuss verfügbar. Die ersten Maschinen dieser Variante rollten im Juni 1942 vom Band. Im Laufe des Produktionszyklus ersetzte eine Beresin-UBS das SchKAS-Maschinengewehr in der mit dem Winkelzielfernrohr OP-2L ausgerüsteten herausklappbaren Bodenlafette LUMV-2.

Ein chronischer Mangel an Aluminiumlegierungen zwang das Herstel-

25 300

Mannstunden waren zunächst zum Bau einer Pe-2 nötig



Das Gardeabzeichen ist am Bug der Pe-2 Serie 205 »Weiße 01« aufgemalt. Diese mit dem Kreml-Stern als Hoheitszeichen versehene Petljakow gehörte zum 12. Garde Bomberflieger Regiment

Foto Klaus Niska

lerwerk zur Entwicklung eines aus Holz gefertigten hinteren Rumpfteils. Die ab Herbst des Jahres 1942 produzierte Serie 115 verfügte über ein um ein Drittel vergrößertes Kraftstoffvolumen von 1484 Litern. Mit der Serie 179 war der 1210 PS starke M-105 PF-2 verfügbar, was eine Leistungssteigerung von 110 PS bedeutete und sich in einer um 25 km/h größeren Geschwindigkeit ummünzte.

Tragödie um Petljakow

Mit der ab Juni 1943 verfügbaren Serie 205 standen umfangreiche aerodynamische Verbesserungen an, die das Staatliche Flugzeugwerk 22 in Kasan in enger Zusammenarbeit mit dem im Dezember 1918 gegründeten Zentralen Aero- und Hydrodynamischen Institut in Kratowo realisierte. Zu diesem Zweck ist eine Pe-2 im ab Ende 1939 verfügbaren gigantischen T-101-Windkanal auf ihre aerodynamischen Makel geprüft worden. Das Resultat waren überarbeitete Triebwerksgondeln und Verfeinerungen an den Luftbremsen-Verkleidungen. Die ab Sommer 1944 produzierte Serie 359 erwies sich als



letzte Entwicklungsstufe und lief bis Kriegsende am 9. Mai 1945 praktisch unverändert in monatlich 240 Exemplaren im Staatlichen Flugzeugwerk 22 in Kasan vom Band.

Insgesamt sind zwischen 1940 und 1945 atemberaubende 11 247 Exemplare entstanden. Damit ging die Pe-2 als

Wladimir Petljakow war ab den 1920er-Jahren einer der führenden sowjetischen Flugzeugkonstruktoren. Er starb 1942 an Bord einer Pe-2

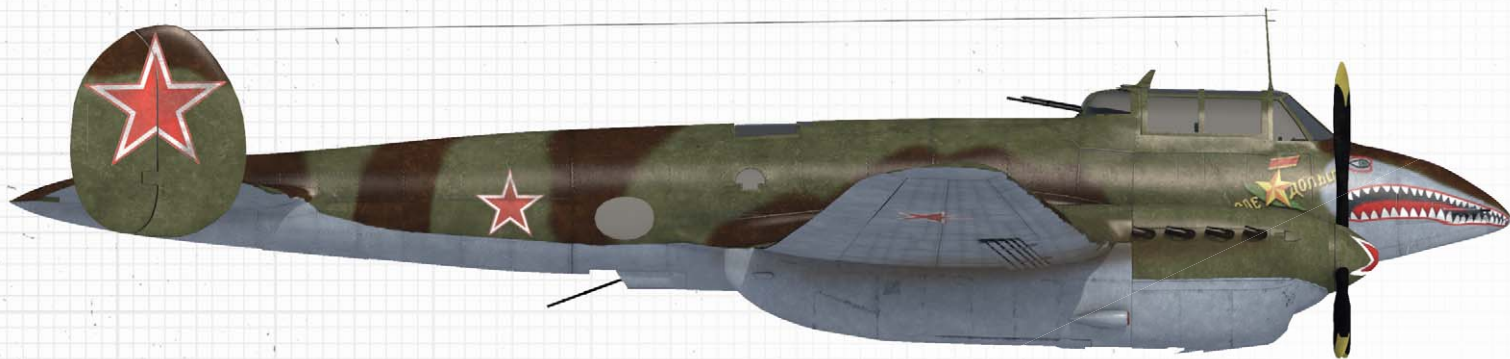
Foto Sig. Hans-Heiri Stapfer

meistproduzierter Bomber in die Geschichte der Sowjetunion ein.

Für Wladimir Petljakow machte sich der Erfolg seiner Pe-2 bezahlt. Der Konstrukteur erhielt im August 1940 nicht nur seine Freiheit wieder, sondern auch zahlreiche Ehrungen. So durfte er gleich zwei Mal den Lenin-Orden – die zweithöchste Auszeichnung der Sowjetunion – in Empfang nehmen. Das Glück war allerdings nur von kurzer Dauer. Am 12. Januar 1942 befand sich Wladimir Petljakow an Bord einer zum Kurierflugzeug umgebauten Pe-2, die ihn von Kasan nach Moskau hätte bringen sollen. Über Arsamas, rund 400 Kilometer südwestlich von Moskau, geriet die Maschine in Brand und löschte so das Leben Petljakows aus. ■

4

Flugzeugwerke waren in die Produktion der Pe-2 eingebunden



Ein Krokodil an der Ostfront

Die 1. Garde Bombenflieger Division zeigte Ende 1944 während ihrer Einsätze über Schlesien so richtig Biss: Alle ihre Pe-2 zierte ein unübersehbares Krokodilmaul als Verbandsmarkierung Von Hans-Heiri Stapfer

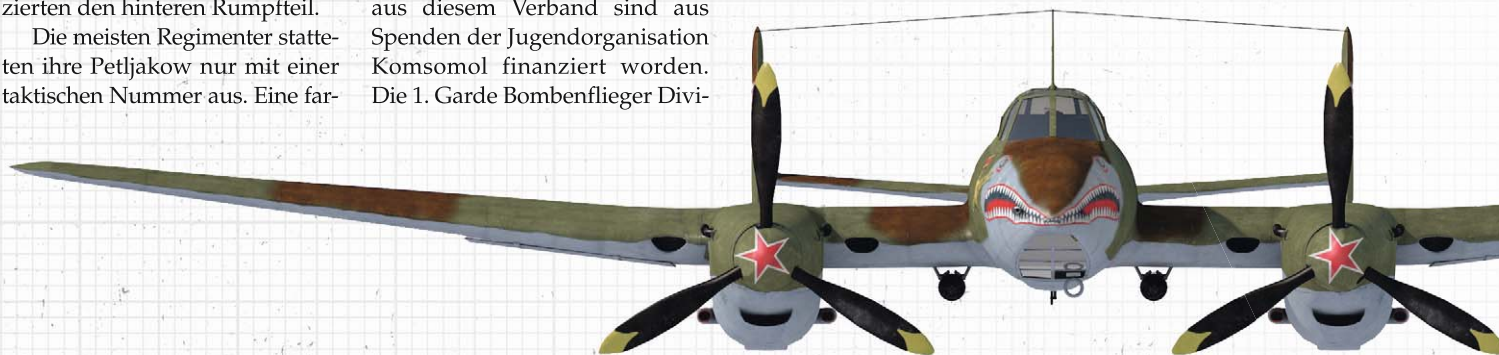
Im Einsatz bei den sowjetischen Luftstreitkräften glänzte die Pe-2 – im Gegensatz zu ihrem amerikanischen Gegenstück, der Douglas A-20 Havoc – nicht eben durch schillernde Nose Arts. Nur ganz wenige Petljakow haben individuelle Abzeichen getragen. Ab Sommer 1943 kamen patriotische Parolen wie etwa »Für das Vaterland« oder »Vorwärts nach Westen« in Mode und zierten den hinteren Rumpfteil.

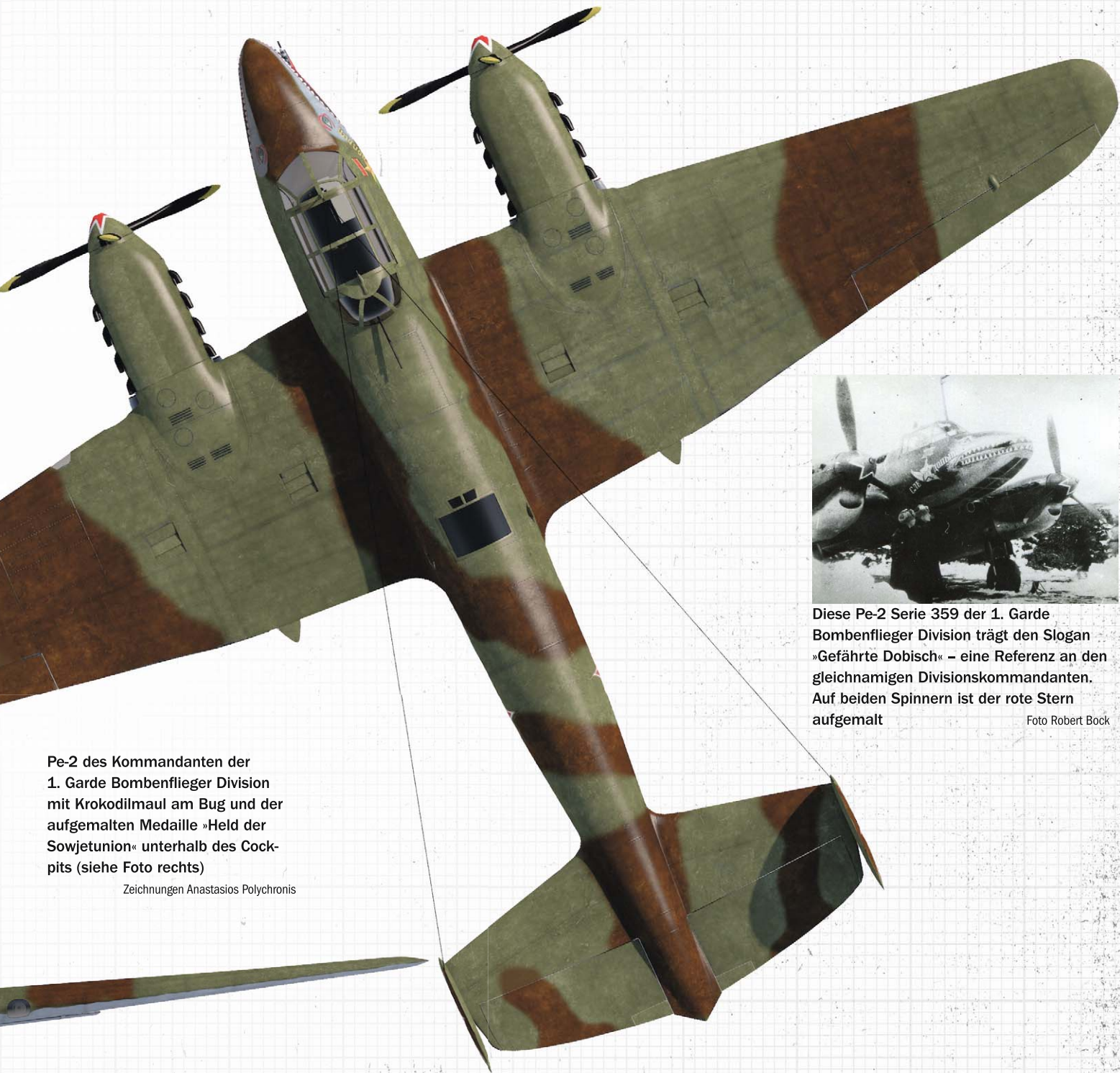
Die meisten Regimenter statteten ihre Petljakow nur mit einer taktischen Nummer aus. Eine far-

benfrohe Ausnahme bildete die Ende 1944 über Schlesien operierende 1. Garde Bombenflieger Division. Diese Einheit wählte für alle ihre Pe-2 ein aufwendig im Bugbereich gestaltetes Krokodilmaul als Einheitsmarkierung. Zudem prangte im Cockpitbereich auf beiden Seiten das Garde-Emblem. Einige Exemplare dieser Einheit trugen einen roten Stern auf beiden Spinnern. Mehrere Pe-2 aus diesem Verband sind aus Spenden der Jugendorganisation Komsomol finanziert worden. Die 1. Garde Bombenflieger Divi-

sion ist am 17. März 1943 aus der 263. Bombenflieger Division entstanden.

Alle ab Frühjahr 1944 der Truppe zugeführten Pe-2 hatten das Hoheitskennzeichen dick in Weiss und dünn in Rot umrandet. Mit Ausnahme weniger Petljakow der Schwarzmeerflotte war das Hoheitskennzeichen nicht auf der Tragflächenoberseite aufgetragen. ■





Pe-2 des Kommandanten der
1. Garde Bombenflieger Division
mit Krokodilmaul am Bug und der
aufgemalten Medaille »Held der
Sowjetunion« unterhalb des Cock-
pits (siehe Foto rechts)

Zeichnungen Anastasios Polychronis



Diese Pe-2 Serie 359 der 1. Garde
Bombenflieger Division trägt den Slogan
»Gefährte Dobisch« – eine Referenz an den
gleichnamigen Divisionskommandanten.
Auf beiden Spinnern ist der rote Stern
aufgemalt

Foto Robert Bock



Waffe an allen Fronten: Die Sowjets setzten die Pe-2 gegen die Deutschen, aber auch gegen die Japaner ein. In Finnland und diversen osteuropäischen Staaten flog sie ebenfalls. Diese Pe-2 ist an ihren vier Außenstationen mit je einer FAB-100-Sprengbombe bestückt

Foto Viktor Kulikow

Von Berlin bis nach Korea

Die Pe-2 erwies sich als das Rückgrat der sowjetischen Bomberfliegerkräfte. Ihre präzisen Sturzkampfangriffe konnten sie schnell zum Albtraum der Wehrmacht an der Ostfront machen

Von Hans-Heiri Stapfer

Im Frühling 1941 gelangte die Pe-2 erstmals an einen Kampfverband, und zwar an das 95. Bomberflieger Regiment. Diese Einheit hatte den neuen Schnellbomber im Inventar der sowjetischen Luftstreitkräfte anlässlich des Tages der Arbeit am 1. Mai 1941 während ihres Flugs über dem Roten Platz in Moskau erstmals einer staunenden Öffentlichkeit präsentiert. Zwar hatte die sowjetische Luftfahrtindustrie bis zum deutschen Angriff am 22. Juni 1941

stolze 458 Pe-2 vom Fließband gelassen, doch waren gerade einmal 42 dieser Maschinen den westlichen Militärbezirken zugeteilt, welche die volle Wucht des ungestümen Vorpreschens der Wehrmacht zu tragen hatten.

Zu diesem Zeitpunkt war die Umschulung der Besatzungen auf den neuen Typ noch nicht abgeschlossen und das fliegende Personal war nicht wirklich kampfbereit. Weil die Erfahrung in der anspruchsvollen Sturzkampftechnik

fehlte, hatten die Besatzungen alle Einsätze im konventionellen Horizontalflug absolviert, wobei der Navigator das OPM-1M-Bombenzielgerät bediente. Bei der Truppe erhielt die Pe-2 den Kosennamen »Peschka« (Bauer) – wegen dem ähnlichen Klang.

Eine Diva der Lüfte

Als erster Petljakow-Einheit hat sich das 5. Bombenflieger Regiment am Tag der deutschen Invasion dem Kampf ge-

stellt: 17 Pe-2 nahmen an der Bombardierung einer Brücke über den Fluss Prut teil, welche das mit dem »Dritten Reich« verbündete Rumänien mit der Sozialistischen Sowjetrepublik Moldawien verband.

Viele der jungen und unerfahrenen Flugzeugführer bekundeten größte Mühe, die »Peschka« zu bändigen. Mit Beginn des Krieges mussten sich die Piloten mit nur wenig Flugstunden in den Kampf wagen. Zudem fehlte im Sommer 1941 eine Trainervariante für die Umschulung. Erschwerend kam hinzu, dass die Pe-2 alles andere als gutmütige Flugeigenschaften an den Tag legte. Unangenehm waren die Landungen, die immer mit hohen Sprüngen verbunden waren, bis die Maschine zum Stillstand kam. Bei diesen Landungen kollabierte oftmals das Hauptfahrwerk. In der Tat waren in dieser für die Sowjetunion überaus kritischen Zeit rund ein Drittel der Ausfälle auf Landehavarien zurückzuführen. Zudem waren die im Rumpf eingebauten Kraftstofftanks nur mangelhaft abgedichtet, was während der Missionen immer die Gefahr eines Feuers mit sich brachte. Tief zufrieden zeigten sich die Besatzungen hingegen mit der hohen Geschwindigkeit, die den Leistungen zeitgenössischer Jagdflugzeuge sehr nahekam.

Die Luftwaffe lotete schnell die Schwachstelle der Pe-2 aus: ihre gegen hinten ungenügende Defensiv-Bewaffnung. Aus diesem Grunde gingen die mit Bf 109 und Fw 190 ausgerüsteten

»Wpered na sapad!« (»Vorwärts gegen Westen«): Diese der 1. Ukrainischen Front zugeteilten Pe-2 bringen im Frühjahr 1945 Unheil über die stark dezimierten Wehrmachtsverbände an der Ostfront

Foto Viktor Kulikow



Im Winter 1942 startet diese Pe-2 »Rote 10« des 128. Bombenflieger Regiments mit dem Beresin-12,7-mm-Maschinengewehr zum Einsatz. Der hintere Waffenstand ist komplett offen

Foto Viktor Kulikow

Jagdverbände mit Vorliebe aus erhöhter Position zum Angriff über. Eine Taktik, die bei den Sowjets schnell zu enormen Verlusten führte. Im Januar 1942 rüsteten die beiden Ingenieure Leonid Seljakow und Andrej Archipow des Staatlichen Flugzeugwerks 22 eine Petljakow versuchsweise mit einer Lafette für ein Beresin-UBT-12,7-mm-Maschinengewehr im hinteren Cockpitbereich aus. Die Versuche waren vielversprechend. 1010 Stück dieser unmittelbar in die Petljakow Pe-2 verbauten Rüstsätze sind in einem Werk von Sawielow entstanden.

Am 5. Mai 1942 bewährte sich das neue Maschinengewehr über der Halbinsel Kertsch eindrucksvoll, als die

Bordschützen gleich mehrere von hinten angreifende deutsche Jagdflugzeuge vernichteten.

Spurlos verschwunden

Die Luftwaffe blieb trotzdem den ganzen Krieg über eine ständige Bedrohung für die vielfach ohne Jagdschutz operierenden Pe-2-Verbände. Im Vorfeld der Schlacht um Stalingrad erlitt die 8. Luftarmee schwere Verluste. Im Frühjahr 1943 notierte das Hauptquartier des Kommandos des Obersten Befehlshabers mehrere Male, dass ganze Verbände nicht mehr von ihrem Einsatz zurückkehrten. So etwa am 29. Januar 1943, als zum Jagdgeschwader 51 gehörende Fw 190 eine aus 14 Pe-2 bestehende Staffel der 1. Luftarmee komplett abschlachteten.

Ab Ende 1942 waren die Flugzeugführer blendend auf die Sturzkampftechniken eingespielt, was den Angriffen größere Präzision verlieh als der Bombenabwurf im Horizontalflug. Die Pe-2 war während der Schlacht um Stalingrad wegen ihrer Sturzkampfeinsätze eine permanente Bedrohung für die Wehrmacht. Am 30. Dezember 1942 zerstörten sechs Pe-2 des 150. Bombenflieger Regiments auf dem Flugfeld von Morosowskaja 30 Junkers Ju-52-Transportflugzeuge, die eben im Begriff waren, mit



5 japanische Schiffe versenkten Pe-2 in koreanischen Häfen



Unter primitivsten Bedingungen rüstet man im Dezember 1942 eine Pe-2 Serie 83 der Nordflotte mit Bomben auf
Foto Robert Bock



Höchst ungewöhnlich für sowjetische Kampfflugzeuge des Weltkriegs, ist diese Pe-2 der Schwarzmeerflotte mit den Hoheitskennzeichen auf den Tragflächenoberseiten bemalt
Foto G.F. Petrov



Das ausschließlich aus Frauen bestehende 587. Bombenflieger Regiment war Ende 1942 mit den Pe-2 Serie 110 ausgerüstet. Diese Einheit erhielt später den Namen 125. Garde Bombenflieger Regiment
Foto Robert Bock

Versorgungsgütern beladen die eingekesselte 6. Armee anzufliiegen. Auch an der Front ganz im Norden war die Petljakow aktiv. Der Baltischen Flotte zugeordnete Pe-2 zerstörten im Sturzflug eine Brücke über den Fluss Narwa. Dieser Angriff Ende 1942 versetzte der Versorgung der zur Belagerung von Leningrad eingesetzten deutschen Truppen einen schweren Schlag.

Während des Sommers 1943 mauerte sich die Pe-2 zum zahlenmäßig wichtigsten Bomber im Arsenal der sowjetischen Luftstreitkräfte sowie der Baltischen und Schwarzmeerflotte.

Die Petljakow spielte während der ab Juli 1943 tobenden Schlacht um Kursk eine wichtige Rolle. Während eines einzigen Tages flog das 3. Bombenflieger Korps nicht weniger als 115 Einsätze, zerstörte dabei in präzisen Luftschlägen 55 gegnerische Panzer sowie 229 andere Fahrzeuge und setzte elf Fliegerabwehrstellungen außer Gefecht.

Vereitelte Rückzüge

Im Sommer 1944 übernahmen die »Roten Luftstreitkräfte« an der Ostfront das Zepter. Mit zu diesem Erfolg hat der massive Zufluss an frischen Kampfflugzeugen beigetragen. Im Februar 1944 machte ein präziser Luftschlag von neun Pe-2 in der Nähe Rogachew in Weißrussland eine Brücke über den Dnjepr unbrauchbar. Dieser Einsatz vereitelte den Rückzug von großen Wehrmachtsverbänden über diesen Fluss. Am 22. Juni 1944 nahmen nicht weniger als 548 Pe-2 an der Offensive zur Rückeroberung Weißrusslands teil. Mit einem Luftschlag gegen eine Brücke über den Fluss Bersina war der Wehrmacht die letzte Möglichkeit genommen, sich gen Westen abzusetzen. Gegenüber dem Vorjahr stieg 1944 die Präzision der durch die Pe-2 durchgeführten Luftschläge um elf Prozent.

An allen Front

Die Pe-2 war in den letzten Kriegsmonaten an allen größeren Operationen der Roten Armee beteiligt. So hatten die mit der Petljakow ausgerüsteten Verbände vitalen Anteil an dem Sturm auf

7 Pe-2 aus deutschen Beutebeständen flogen die Finnen

Im Einsatz beim **Gegner**



In der ersten Phase der »Operation Barbarossa« – dem Angriff auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 – erbeutete die Luftwaffe eine ganze Anzahl von intakten Pe-2. Dankbarer Abnehmer dieser Bomber war Finnland, das ein buntes Sammelsurium verschiedenster Typen ihr Eigen nannte. Ursprünglich war vorgesehen, die sechs für den Bündnispartner im hohen Norden vorgesehenen Petljakow ab dem Beutepark im ostpolnischen Pinsk (heute Weißrussland) zu übergeben. Eine Inspektion der neuen Eigentümer vor Ort brachte die Erkenntnis, dass alle diese Pe-2 der Serie 1 keineswegs mehr flugtauglich waren und nach einer Generalüberholung flehten. Deshalb gelangten die Bomber, in ihre Komponenten zerlegt, nach Finnland, wo das Beutematerial am 10. Januar 1942 eintraf. Für die Wiederinstandsetzung verantwortlich war das Valation Lentokonetehdas (Staatliches Flugzeugwerk) in Tampere.

Nachdem die Pe-2 fit für den Truppendienst bereit waren, teilten die Ilmavoimat (Finnische Luftstreitkräfte) den Maschinen die Registrations PE-211 bis PE-216 zu. Einige dieser finnischen Pe-2 erhielten ein zusätzliches

Alle Pe-2 Serie 1, die sie von den Deutschen erhalten hatten, machten die Finnen im Valation Lentokonetehdas (Staatliches Flugzeugwerk) von Tampere wieder flugklar

Foto Hannu Valtonen

Zielgerät vor dem Cockpit. Alle sechs Pe-2 gingen zur Pommituslentolaivue 48 (48. Bomberstaffel) mit Einsatzbasis in Onttola. Ihre Primäraufgabe war die Luftaufklärung über der Sowjetunion, doch bombardierten diese Flugzeuge auch Ziele im Nordwesten der UdSSR.

Eine weitere Pe-2 Serie 1 lieferte das »Dritte Reich« im Frühjahr 1944. Diese Maschine war ursprünglich Teil der Beuteausstellung in Olmütz (heute Olomouc, Tschechische Republik) und war anschließend in der Flugzeugwerke Letov AG in Olmütz instand gesetzt



Mit dem deutschen Stammkennzeichen NS+BA versehen, flog diese Pe-2 Serie 1 am 17. Januar 1944 nach Finnland, nachdem man sie bei den Flugzeugwerken Letov instand gesetzt hatte

Foto Klaus Niska

worden. Eine finnische Besatzung hat am 17. Januar 1944 die mit dem deutschen Stammkennzeichen NS+BA versehene »Peschka« vom Instandsetzungswerk in die Heimat überflogen. Als PE-217 ging diese Petljakow in den Bestand der Pommituslentolaivue 48 über. Bereits am 26. Juni des gleichen Jahres fiel diese Pe-2 über dem finnischen Tali sowjetischen Jagdflugzeugen zum Opfer.

Während des Sommers 1944 absolvierte die Pommituslentolaivue 48 mehrere Aufklärungsmissionen über der Karelischen Landenge im Nordwesten von Leningrad (heute Sankt Petersburg). Typischerweise eskortierten vier Bf 109 G-6 der Ilmavoimat die Pe-2 bei ihren Flügen. Am 19. September 1944 unterzeichnete Finnland mit der Sowjetunion einen Waffenstillstandsvertrag. Doch es blieb nicht beim Friedensabkommen, die Finnen erklärten dem »Dritten Reich« den Krieg und warfen mithilfe der Roten Armee die Wehrmacht aus dem Land. Im sogenannten Lapplandkrieg gegen das »Dritte Reich« kam es lediglich zum Einsatz einer finnischen Pe-2, und zwar am 2. Oktober 1944 über dem Gebiet von Rovaniemi. Nur die PE-211 hat den Krieg überlebt: Sie flog am 4. April 1946 zum letzten Mal. ■



Typisch für viele mit der Petljakow ausgerüsteten Verbände ist die bunte Uniformvielfalt des fliegenden Personals. Ab Anfang 1944 hat man den roten Stern dick in Weiß umrandet

Foto Andrej Statsenko

die beiden großen Marinebasen von Königsberg und Pillau in Ostpreußen: zur 18. Luftarmee gehörende Pe-2 flogen an einem einzigen Tag innerhalb von nur 45 Minuten 516 Einsätze und warfen dabei 3743 Bomben ab. Während der im April 1945 begonnenen Schlacht um die Reichshauptstadt waren nicht weniger als 743 Pe-2 sowie Tupolew Tu-2 im Einsatz. Am 30. April 1945 verwandelte die Pe-2 das Gestapo-Hauptquartier in Berlin in Schutt und Asche. Die letzte Mission des Krieges in Europa flogen die Pe-2 am 7. Mai 1945 mit einem Angriff auf den Flugplatz von Sirau, um damit deutsche Flugzeuge an einer Flucht ins neutrale Schweden zu hindern.



Der kyrillische Schriftzug auf dem Holzrumpf dieser im Jahr 1947 noch im Einsatz befindlichen Pe-2 Serie 359 lautet übersetzt »Kaukasus-Moskau-Riga-Berlin«

Foto Viktor Kullikow

Als am 9. Mai 1945 in Europa die Waffen schwiegen, war der Einsatz der Pe-2 keineswegs zu Ende. Denn am 8. August 1945 fiel die UdSSR in die von Japan besetzten Gebiete in Fernost ein. Drei mit je einer Bomberdivision ausgerüstete Luftarmeen kämpften gegen Stellungen der japanischen Kwantung-Armee in der Mandschurei, der Mongolei sowie in Korea. Das 34. Bomberflieger Regiment griff die Häfen von Rasin und Seysin in Korea an und brachte dabei fünf japanische Schiffe zum Sinken. Mit Ende des Weltkriegs entledigte sich die Sowjetunion fast über Nacht ihrer Pe-2. Denn die Tupolew Tu-2 stemmte nicht nur das Dreifache an Bombenlast der Petljakow, sie besaß auch wesentlich angenehmere Flugeigenschaften. Das Air Standards Coordinating Committee (ASCC) der NATO teilte diesem Muster 1954 den Codenamen »Buck« zu. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Pe-2 nur noch in den Arsenalen von Bulgarien und Jugoslawien.



Nur wenige Pe-2 Serie 359 im Dienst der polnischen Luftstreitkräfte waren in Hellgrau gehalten

Foto Andrzej Morgala

Bisher erschienen (Auswahl):
 FC 10/2020: Dornier Do 335
 FC 12/2020: Macchi C.202
 FC 02/2021: Messerschmitt Me 323
 FC 04/2021: Heinkel He 219

Bei den Satellitenstaaten

Nicht weniger als vier Länder in seinem Einflussbereich belieferte Moskau mit Pe-2. Noch während des »Großen vaterländischen Krieges« erhielt die bulgarische Vozdushni Voiski die ersten von insgesamt 96 »Peschka«. Aufgrund von Reparationszahlungen gingen zwischen April und Oktober 1947 ganze 59 Maschinen an Jugoslawien. Die Bulga-

Die Pe-2 Serie 359 »Gelbe 10« trägt die 1945 bis 1950 verwendeten Kennzeichen der bulgarischen Luftstreitkräfte

Foto Stephan Boschniakov

ren haben diesen Typ bis 1956 im Einsatz behalten – länger als jedes andere Land des Warschauer Vertrags.

Die Polskie Wojska Lotnicze erhielt ab dem Jahr 1946 insgesamt 113 Exemplare aus sowjetischen Überschussbeständen. Diese Maschinen teilte man dem 3. bis 5. Bomber Regiment sowie dem in Lawica stationierten 7. Sturzkampfbomber Regiment zu. Weil sich die UdSSR außerstande erklärte, die Ersatzteilversorgung zu gewährleisten, sank die Zahl der flugfähigen Petljakow dramatisch. Ab 1949 fielen die Engpässe so gravierend aus, dass praktisch die gesamte Flotte am Boden gefesselt blieb.

Der Einsatz der Pe-2 war zu diesem Zeitpunkt überschattet von mehreren Unfällen. So verlor am 17. Mai 1949 eine Besatzung des 7. Sturzkampfbomber Regiments beim Absturz ihr Leben. Die wenigen noch flugfähigen Maschinen fanden 1951 ihren Platz in dem mit der Tu-2 ausgerüsteten 35. Bomber Regiment, wo sie noch bis 1953 verweilten.

»Steinblume« in der ČSSR

Ebenfalls in den Besitz der Pe-2 gelangte das in Pilsen-Bory stationierte 25. Bomber Regiment der Ceskoslovenske Letectvo, wo das Muster unter der Bezeichnung B-32 firmierte. Der nicht unproblematischen Landeigenschaften wegen erhielt das Muster in der ČSSR den wenig schmeichelhaften Kosenamen »Steinblume«. Viele der Petljakow-Piloten im 25. Bomber Regiment waren Veteranen, die während des Zweiten Weltkriegs in der mit Vickers Wellington ausgerüsteten No. 311 (Czecho-Slovak) Squadron dienten.

Aus diesem Grund waren die meisten B-32 mit dem Squadron Badge dieser Einheit versehen. Mit dem stetig wachsenden kommunistischen Einfluss war die Einheit ab 1947 gezwungen, die Krone aus dem Staffelfabzeichen zu verbannen. Die letzten B-32 stiegen 1951 aus dem aktiven Dienst aus. ■



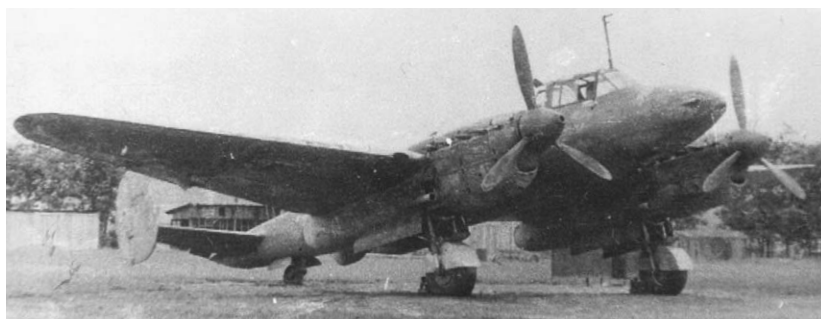
Die dem Kommandanten des 7. Sturzkampfbomber Regiments der Polnischen Luftstreitkräfte zugeteilte Pe-2 Serie 359 besitzt am Rumpf einen roten Pfeil

Foto Mariusz Konarski



Diese Pe-2 Serie 359 sollte im Jahr 1947 als Reparationszahlung an die jugoslawischen Luftstreitkräfte gehen

Foto Stephan Boschniakov



In der ČSSR firmierte die Pe-2 unter der Bezeichnung B-32 und war dem in Pilsen-Bory stationierten 25. Bomber Regiment zugeteilt

Foto Bohumir Kudlika



743

Pe-2 und Tu-2 nahmen im April 1945 am Sturm auf Berlin teil