

## Spis treści

|  |     |
|--|-----|
| Wprowadzenie . . . . .                     | 7   |
| <b>1. Adolf Galland</b> . . . . .          | 11  |
| <b>2. Werner Mölders</b> . . . . .         | 88  |
| <b>3. Günther Rall</b> . . . . .           | 101 |
| <b>4. Erich Hartmann</b> . . . . .         | 141 |
| <b>5. Johannes Steinhoff</b> . . . . .     | 215 |
| <b>6. Hans-Joachim Marseille</b> . . . . . | 269 |
| <b>7. Inni piloci Luftwaffe</b> . . . . .  | 284 |
| Bibliografia . . . . .                     | 299 |
| Indeks nazwisk . . . . .                   | 301 |
| Podziękowania . . . . .                    | 305 |

Oznaczało to konieczność zrzucenia się 15 000 samolotów i 27 (iki) samolotów lotniczych. Jednak warunki traktatu nie obejmowały zakazu wytwarzania i masowej produkcji samolotów cywilnych. To przeoczenie wynikało z niedocenienia możliwości wzrostu potencjału lotnictwa cywilnego, co nastąpiło już kilka lat później.

Mimo restrykcji, ograniczeń i zakazów narzuconych przez traktat Niemcy wykorzystali furję w postaci rozwoju lotnictwa cywilnego i z wielką energią przystąpili do zakładania linii lotniczych, serwisów, samolotowych i szybowcowych ośrodków szkoleniowych. Kształcili pilonów i wspierali projektowanie nowoczesnych maszyn. W ten sposób