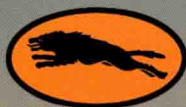


DAS JAGDGESCHWADER 52  
DER LUFTWAFFE IM 2. WELTKRIEG

# 最强空战联队

德国空军第52战斗机联队史

编著·冯涛



台湾出版社



DAS JAGDGESCHWADER 52  
DER LUFTWAFFE IM 2. WELTKRIEG

# 最强空战联队

德国空军第52战斗机联队史

编著·冯涛



台海出版社

图书在版编目(CIP)数据

最强空战联队：德国空军第52战斗机联队史 / 冯涛  
编著. -- 北京：台海出版社，2017.3  
ISBN 978-7-5168-1332-4

I. ①最… II. ①冯… III. ①第二次世界大战-空军  
-军事史-德国 IV. ①E516.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第043492号

---

## 最强空战联队：德国空军第52战斗机联队史

---

编 著：冯 涛

---

责任编辑：阴 鹏

策划制作：崎峻文化

视觉设计：崎峻文化

责任印制：蔡 旭

---

出版发行：台海出版社

地 址：北京市东城区景山东街20号

邮政编码：100009

电 话：010 - 64041652（发行，邮购）

传 真：010 - 84045799（总编室）

网 址：[www.taimeng.org.cn/thcbs/default.htm](http://www.taimeng.org.cn/thcbs/default.htm)

E-mail: [thcbs@126.com](mailto:thcbs@126.com)

---

经 销：全国各地新华书店

印 刷：重庆共创印务有限公司

本书如有破损、缺页、装订错误，请与本社联系调换

---

开 本：787mm × 1092mm

1/16

字 数：300千字

印 张：16

版 次：2017年5月第1版

印 次：2017年5月第1次印刷

书 号：ISBN 978-7-5168-1332-4

---

定 价：89.80元

版权所有 翻印必究



## 前言

一支战斗机部队的表现和绩效如何，评估的标准可谓五花八门。有的战斗机部队在执行轰炸机护航任务时，没有损失任何轰炸机，因此而名扬天下；有的部队同样可以自豪，因为他们的飞机的完好率出类拔萃，在受到召唤时总是能够出动强大的机群；还有的部队可以在巡航作战中以极小的损失给敌人造成重大创伤。但是，对战斗机部队是否成功，最常见，也是最为人们所广泛接受的衡量标准还是击落飞机的数量。如果使用这种相对简单的标准的话，那么有一支战斗机部队可以当仁不让地坐上头把交椅，它便是德国空军的第52战斗机联队（JG 52），该联队在第二次世界大战中总共击落了超过10000架盟军和苏联飞机，该纪录在军事航空史上至今无人能及，很可能永远也不会被打破。

但是，在少数航空战史专家和军事发烧友的小圈子之外，JG 52联队的故事仍然鲜为人知，其部分原因在于，该联队从来没有获得过荣誉称号，也没有在公众中得到过任何绰号。从整体来说，JG 52联队的飞行员们不像“里希特霍芬的马戏团”（Richthofen Circus，第2战斗机联队）或者“阿伯维尔小子”（Abbeville Boys，第26战斗机联队，因为其部分单位的基地在法国阿伯维尔，遂被英美方面赋予这个绰号）那样出名。JG 52联队的“带翼宝剑”队徽也不像其他联队的队徽那样妇孺皆知，比如JG 53联队的“黑桃A”和JG 54联队的“绿心”。

这支全世界战绩最高的战斗机部队名气不大的最主要原因无疑是其大约三分之二的的时间都是在东线作战，很多战斗都是在广袤无垠、缺少地形特征的俄国大草原上，或是在名不见经传、地图上根本无法标注的小村庄上空进行的，而且该联队的“猎物”大多是苏联空军的飞机。二战中的苏联空军良莠不齐，很多飞行员在很大程度上至今仍然默默无闻——“猎杀无名猎物的猎手”的确也很难出名。

战后，在西方史学界长期存在这样一种观点，即由于苏联空军素质低劣、战斗力差，所以德军飞行员在东线战场上更容易取得战果，德国空军在东线取得的击落战果充满水分，其含金量远不能与西线战场的空战战果相比，这样就不难理解在很多西方著作中，“非洲之星”马尔塞尤的声誉反而比很多战绩更高的东线王牌更胜一筹。实际上，这种观点很大程度上是受到战后东西方冷战和意识形态对立的影响，东线空战与西线空战截然不同，苏联空军的作战素质也在战争中不断提升，在东线作战并取得突出战绩的德军飞行员毫无疑问都是最顶尖的空中斗士。

作为东线战场上最令人畏惧的德军战斗机联队，JG 52联队拥有整个德国空军，乃至战争史上战绩最高的王牌飞行员群体，其中最著名的就是世界空战史上的头号王牌，总战绩为352架的埃里希·哈特曼（Erich Hartmann），他从始至终都是在该联队服役！他的战绩同样前无古人后无来者。如果JG 52联队当年被部署在德国本土，执行柏林、汉堡或者科隆等大城市的防空任务，或者守卫西欧的天空，与名气更大、得到更多宣传的英国皇家空军或者美国陆军航空队的战斗机部队及其王牌们交锋的话，那么该联队的故事一定会大不相同。

本书就为读者们揭开了这支史上最强战斗机联队的面纱，回到半个多世纪以前去追寻那些王牌飞行员的踪迹。

冯涛

2016年12月

# CONTENS 目录

■ 前 言	
■ 初出茅庐	1
■ 静坐西欧	11
■ 西欧攻势	31
■ 不列颠空战	47
出师未捷	47
蹈火不列颠	49
■ 西线 1941	72
■ 南 进	83
■ “巴巴罗萨”的利剑	89
砺剑直击	89
黑海上空的鹰	101
深入乌克兰	108
“台风”惊魂	117
第3大队的1941年冬天	127
■ 1942年蓝色主旋律	134
报喜迎春	134
“猎鸮”行动	140
黑色6月	146
“蓝色”行动	150
挺进高加索	153
斯大林格勒特遣队	157
初出茅庐的王者	162
曲 终	166

# CONTENS 目录

■ 1943年苦战	171
库班空战	171
格里斯拉夫斯基的忠告	174
王牌对王牌	178
乐极生悲	186
“堡垒”空战	187
撤离库班	192
第13(斯洛伐克)中队	197
第15(克罗地亚)中队	199
勇攀8000架“高峰”	204
■ 1944年在撤退中加冕	205
终战乌克兰	205
告别克里米亚	212
重返罗马尼亚	216
东线加冕	220
传奇归来	225
转战东普鲁士	228
匈牙利	231
■ 1945年传奇谢幕	234
奥德河畔之离歌	234
传奇终结	237
■ 附录 第52战斗机联队骑士十字勋章获得者名录	247
■ 参考资料	250

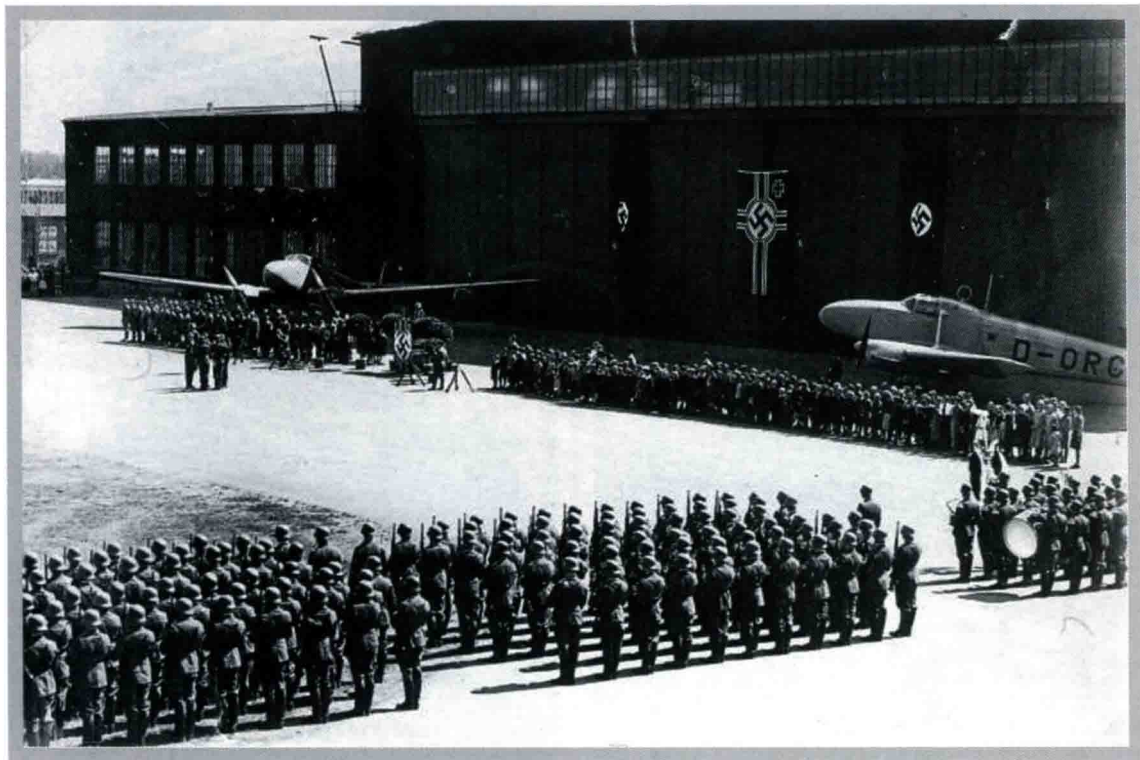
# 初出茅庐

JG 52联队虽然是在东线建立的有着威震四方的威名，但它的战史是在西欧拉开序幕的。

1938年11月，驻扎在慕尼黑正北约60公里处的因戈尔施塔特-曼兴机场 (Ingolstadt-Manching) 的一个战斗机大队接到了动员令。这个大队的番号是 JG 433联队第1大队。该番号表明其为德国空军第3集群司令部 (Luftwaffengruppenkommando 3, 当时其管辖区域包括整个南德) 内的第4支单座战斗机联队的第1个大队。该大队指挥官为迪特里希·冯·普法伊尔·克莱因-艾尔古特上尉 (Dietrich von Pfeil und Klein-Ellguth)，他在2个月前的苏台德合并事件中担任

过第10飞行大队的代理大队长。

1938年9月30日，德国与英法签订了《慕尼黑协定》，英法放弃了对捷克的支持，德国随后占领苏台德地区，该地区的紧张形势因此逐渐缓和。这种形势也反映在了德军备战的准备工作中，克莱因-艾尔古特的新大队组建工作相当缓慢、甚至可以说是优哉游哉。尽管在12月该大队已经接收了定额的 Bf 109D-1型战斗机 (37架)，但只有10名飞行员。所幸这年圣诞节期间，巴伐利亚大部分地区都意外地遭遇了严寒，因此人员不足的问题也不是那么重要了。后来的联队长迪特里希·赫拉巴克 (Dietrich Hrabak) 在1988年出



■ 因戈尔施塔特-曼兴机场建设于1936年至1938年。该机场建成后，德国空军第433战斗机联队第1大队曾在1938年11月至1939年3月驻扎于此。图为一支空军部队在1938年驻扎于该机场期间，在一座机库前举行宣誓仪式。

版的《JG 52联队战史》中这样描述这一时期的状况：“在部队组建的最初的一段时期里，一直受到人员和装备短缺问题的困扰。用于飞机安全训练的设备交付缓慢，不得不自制一批代用。车辆也很缺乏，收到的只有定额的三分之一。根本无法期望在和平时期里改善这种短缺状况，因为按照计划，万一有需要的话可以征用民用车辆用于部队调动或更多的训练行动。1938年圣诞节时发生了一件特别的事情，两座机库的暖气因严寒而坏掉了，导致里面三分之二的飞机上的化油器外罩被冻裂。”

在1939年初的几周内，气温有所回升，该大队飞机的完好率也逐渐提高。一批刚从航校毕业的新飞行员进入了该大队。在锻炼这些新手并强化凝聚力的工作中，大队长克莱因-艾尔古特上

尉特别幸运，因为他下属的三位中队长都曾服役于“秃鹰军团”，并且作战经验十分丰富。第2和第3中队的指挥官分别为沃尔夫冈·埃瓦尔德中尉(Wolfgang Ewald)和阿尔方斯·克莱因中尉(Alfons Klein)，他们在西班牙内战中分别获得过一个战果。

第1中队中队长则是日后赫赫有名的阿道夫·加兰德(Adolf Galland)。此时的加兰德也还只是一名中尉，尽管他对空战满怀激情，但在随“秃鹰军团”在西班牙作战的过程中只指挥过一个装备“亨克尔”He 51双翼机的对地支援单位。从西班牙回国后，由于当时苏台德地区的形势非常紧张，已经有过对地支援实战经验的他奉命参与组建一个特种对地攻击单位，准备投入对捷克斯洛伐克的军事行动。最终，捷克苏台德地



■ 沃尔夫冈·埃瓦尔德(1911-1995)

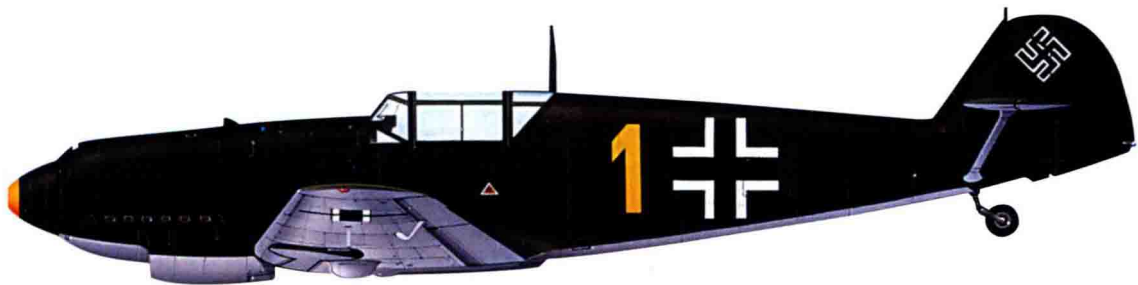
埃瓦尔德曾担任了22个月的JG 52联队第2中队长，1940年8月升任第1大队长。此照是后来所摄，军衔已经是少校，佩戴着1942年担任JG 3联队第3大队长时获得的骑士十字勋章。



■ 阿道夫·加兰德(1912-1996)

1938年还是中尉的加兰德并没有蓄起他那著名的小胡子。1938年11月1日他被任命为JG 433联队第1大队第1中队长，因此也成为JG 52联队的元老。

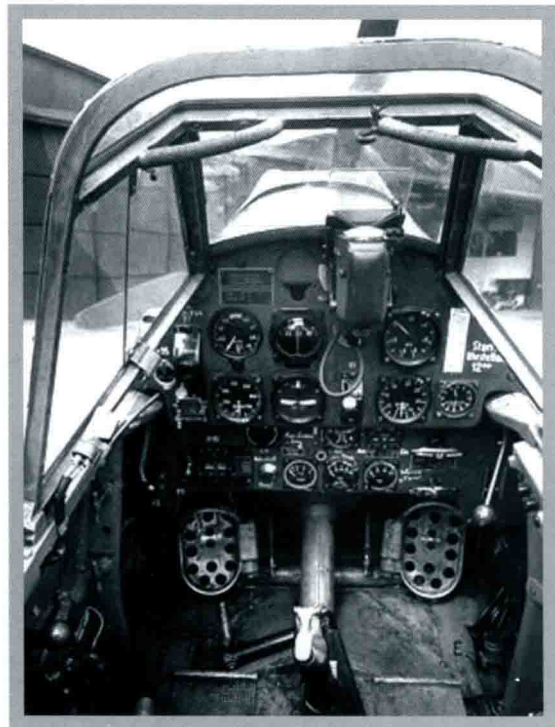




■ 1939年3月，赫尔穆特·屈勒中尉的“黄1号”Bf 109D-1型战斗机侧视涂装彩绘。

区以不流血的方式被并入德国版图，而加兰德也在1938年11月1日被正式任命为JG 433联队第1大队第1中队中队长。他感觉终于回到了自己天生所属的位置——德国空军最先进的单座战斗机的驾驶舱。

1939年2月18日，尚未完全形成战斗力的第1大队遭受了一次悲剧性的打击。该大队的一架Ju 52/3m运输机在从因戈尔施塔特前往柏林的途中，在埃格尔山区(Eger hills)上空遭遇了暴风雪，飞机元件受冰冻严重失灵，不幸坠毁。机上11人全部遇难，死者中包括了准备前往柏林参观国际汽车展的第3中队长阿尔方斯·克莱因中



■ Bf 109E型战斗机座舱内景。

尉。随后，卡尔-海因茨·莱斯曼中尉(Karl-Heinz Leemann)被委托临时行使中队长职权。同年3月1日，赫尔穆特·屈勒中尉(Helmut Kühle)才正式接过了这个中队的指挥权。屈勒和罹难的克莱因一样，也曾在“秃鹰军团”中服役。

3月份，大队发生了很多新变化。在接收了两批新飞行员之后，大队终于达到满编。此外他们还接收了首批Bf 109E型战斗机，但直到7月才完全淘汰了老式的“多拉”(Bf 109D型战斗机的昵称)。第3中队的乌尔里希·施泰因希尔普少尉(Ulrich Steinhilper)曾这样回忆道：

“一天早些时候，当其他军官还在吃早饭的时候，我闲着没事来到了第1中队的机棚瞎逛。里面停满了崭新的Bf 109E型战斗机，这些飞机当时甚至还没有被分配给飞行员。在好奇心的驱使下，我让旁边的一名机械师给我拿来一套降落伞——我准备试机。根据大队条例，不允许军士询问军官的命令，于是这位军士便按我的要求，拿来了降落伞。我背上降落伞爬进座舱后，顺便咨询了驾驶该型飞机的一些所需要注意的事项。军士也心不在焉地告诉我，他听说‘埃米尔’(Emil, Bf 109E型战斗机的昵称)需要在跑道上达到10到15公里以上的滑跑时速才能起飞。我没有继续问他其他问题，因为我以为他所说的那些估计我此前也从战友那听说过。

“带着一丝紧张，我从里面合上了座舱盖。里面充斥着一股新飞机出厂时的味道。机械师看着我检查座舱里的操纵杆并根据空军规则使用刹车

检查引擎动力。这种必要的测试让我第一次感受到了这种新引擎的马力。我翘起拇指，命令机械师挪走垫在起落架上的木楔。我轻轻地松开踏在刹车上的脚，飞机便开始向前滑行。这种飞机只需要给很小的油门便可以启动。当时起飞区域里没有其他飞机和人，于是我给足了油门，让飞机加快滑行速度。当我发现我只能看见前方的机鼻时，机尾也抬升了起来。

“尽管我此前对机械师表现出不屑的态度，但这是这时我确实心里没底，只希望一切能进展顺利。好在起飞还算成功，飞机在空中的状态也很好，但是随后便面临着该怎样降落的问题。当我减小油门准备降落时，感觉到了操纵杆上有一股强大的力量。当时飞机看起来要熄火了，我不得不将其拉起并再给了一点油门。这天的风向迫使我只

能选择一条横穿机场的卵石路作为降落的跑道。我在机场上空盘旋了3圈，第4次我试图降低高度并以一个相对比较快的速度着陆。这次我做到了，飞机顺利地沿着停机坪滑行。我根本没有时间去想以前是怎样驾驶‘多拉’的。我突然穿过那条乱石路——我加大了油门！这可是个严重的错误，但是机鼻也没有抬起，在我没有改变飞机滑行方向的情况下，‘埃米尔’竟然转向左侧，机翼撞上了地面。我迅速作出反应，用力把舵拨到右侧，以纠正飞机的前进方向。左侧机翼随后抬了起来，但是由于速度太快了，我改变方向的措施导致飞机右起落架瞬间折断，左起落架随后也步了前尘。引擎在这个时候还在运转，叶片强劲地击打在地面，飞溅起大量木渣和泥土，没过多久便自动停了下来，而我分明已经被吓坏了。我错愕地在座

## 乌尔里希·施泰因希尔普



乌尔里希·施泰因希尔普于1918年生于斯图加特，1936年顺利通过空军飞行训练并于年初从航校毕业，加入作战部队。1939年年初，施泰因希尔普成为阿道夫·加兰德的副官，随后“自愿”领导加兰德所在大队的无线电联络小组，并积极投入到飞行训练中。

1939年4月，加兰德的大队更名为JG 52联队第1大队，并在这年夏天转场至波恩以东的一座机场。波兰战役期间，该大队负责保护鲁尔工业区。期间施泰因希尔普驾驶“黄16号”Bf 109战斗机。西欧“静坐战”期间，该大队转至德国南部并在西线进行了零星的几场战斗，直至1940年西欧战役爆发。

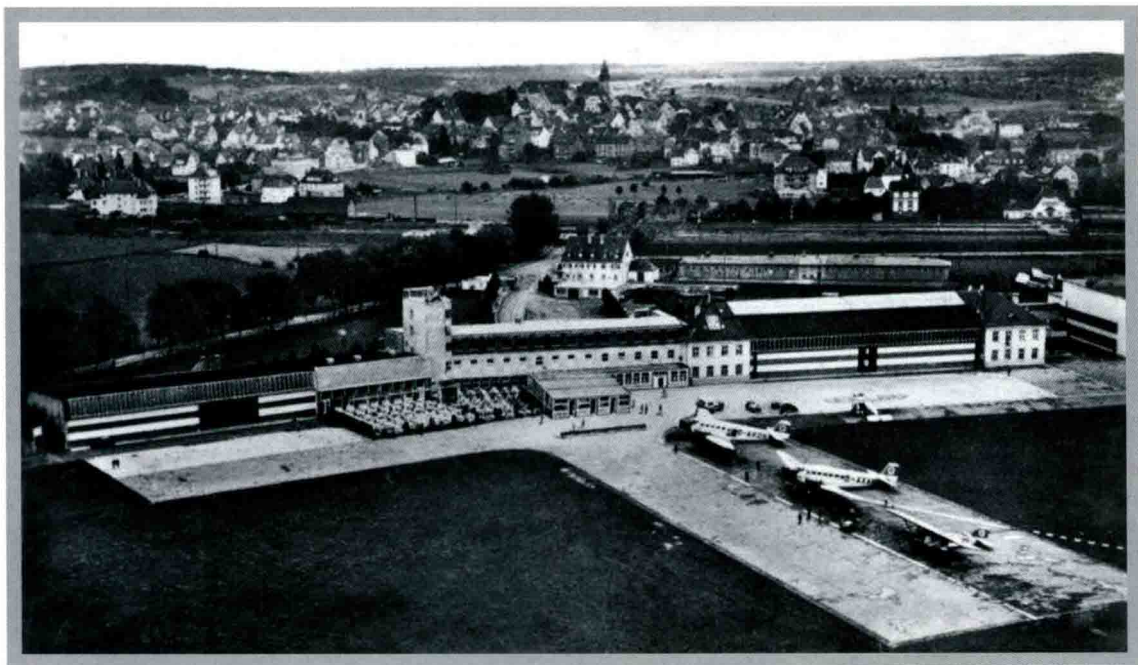
1940年8月，第1大队投入不列颠空战，施泰因希尔普也在袭击皇家空军曼斯顿（Manston）机场的战斗中首次摧毁了3架“喷火”战斗机。9月19日获得了1个空战战果，随后在该月底又击落了4架飞机。10月底，他已经执行了超过了150次飞越英吉利海峡的任务，后在27日被击落并被俘。

1941年1月，施泰因希尔普被转到加拿大鲍曼维尔（Bowmanville）的30号战俘营。同年11月23日，他成功越狱，经过了2天的步行、搭车和乘火车的传奇亡命经历后，在尼亚加拉大瀑布附近再次被捕。然而不到三周后，他再次越狱成功，潜逃到了魁北克地区的蒙特利尔。

1942年2月18日，施泰因希尔普乔装先后窜至美国沃特敦和纽约，4天后被警察逮捕。施泰因希尔普随后被送往位于安大略湖以北格雷文赫斯特的20号战俘营。此后他又2次尝试越狱，1944年3月还希望通过瑞典遣返回德国。战后施泰因希尔普回到了德国，1946年获释，后为美军开卡车。1948年，他在泛美航空公司斯图加特办事处谋得了一份工作，1953年又进入IBM德国分公司，成为一位商界成功人士。战后施泰因希尔普著写了好几本书，其中包括《机尾后面的“喷火”》《逃往美国的10分钟》和《绕圈子》，分别讲述他自己的战斗、逃亡和经商法则。



■ 晚年的施泰因希尔普在1次老兵聚会中参观老飞机。



■ 这是1936年的一张德国明信片，展现的就是鲍勃林根机场鸟瞰图。照片中可见只有停机坪铺设了水泥，而跑道则完全为草地。

舱里坐了一会儿，然后打开了座舱盖并跳了出去。机场上早已警铃大作。当卡车和救护车朝我飞奔而来时，我已经有足够的时间来评估飞机的毁损状况。它看起来并不是很糟糕：左翼并没有磨损太多，完全可以很快得到修复，右翼则完好无损；一个起落架尽管已经折断，但看起来并不是很糟，另一个则看起来很严重，但似乎并没有完全损坏；螺旋桨则完全报销了。”

3月末，JG 433联队第1大队开始准备前往新的基地。新基地是位于斯图加特西南方几英里处的鲍勃林根（Böblingen）的一座草地机场，当时是这座城市的主要商用机场（即如今的埃希特丁根机场，当年还在修建过程中）。在新基地驻扎下来之后，克莱因-艾尔古特上尉的飞行员们就要暂时和汉莎航空公司的 Ju 52/3m 和 He 70 客机，以及其他国内外的民用飞机分享邻近的天空。这当然不是个理想的安排，但也说明德国空军当时在飞速地扩张，地面设施已经供不应求。

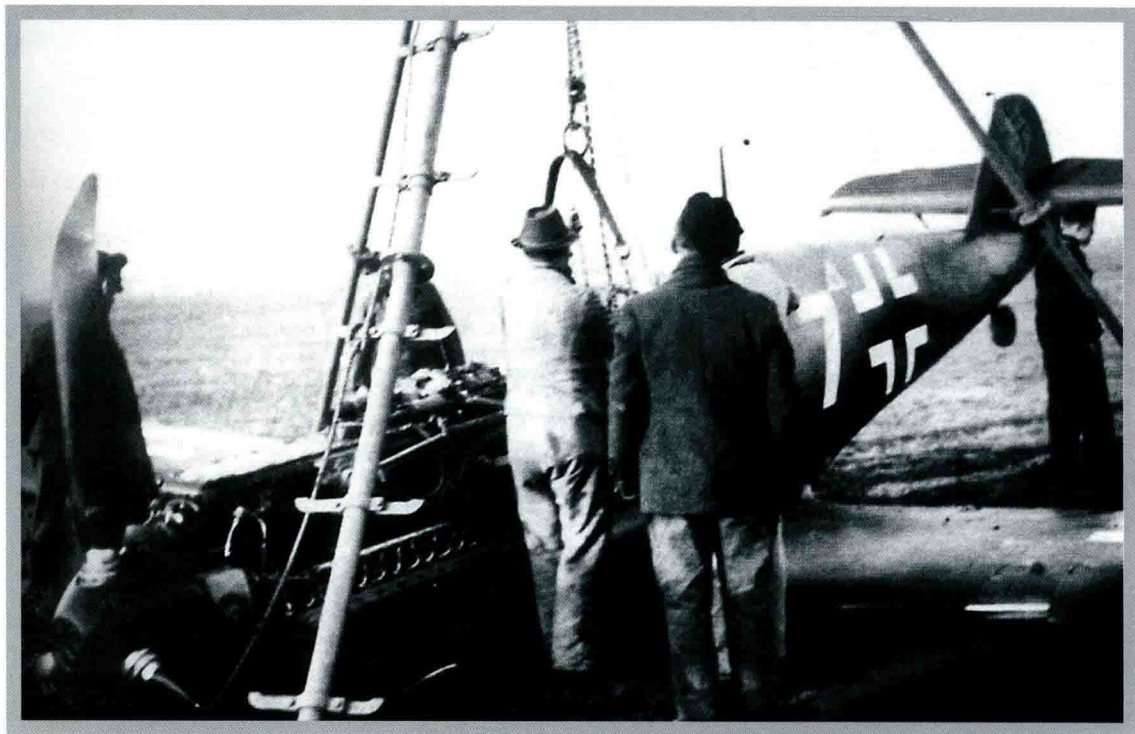
1939年4月13日，该大队举行了一系列活动来庆祝搬入“新家”。大队长艾尔古特上尉带领他

的部下在鲍勃林根的街道上进行了游行，同时大队的 Bf 109 战斗机机群从观礼的人群上空低空飞过，声势浩大。不过该大队此时并没有全员抵达这座新机场；还有几个单位一直到4月20日还滞留在因戈尔施塔特，那天加兰德的第1中队才从因戈尔施塔特途经慕尼黑飞往鲍勃林根，来到之后又参加了另一次空中分列式，这次是为了庆祝希特勒的50岁生日。

1939年5月1日，第1大队还在鲍勃林根适应新环境。当天德国空军颁布了大为简化的新番号指定规则。从此时起，第3航空队（此前称为空军第3集群司令部）下辖的所有战斗机单位的番号都使用51到75之间的数字。JG 433联队第1大队过去是第3集群司令部下属的第4个也是最后一个单座战斗机单位，现在由于某些原因排名上调为第二个，所以番号也相应地改为 JG 52 联队第1大队。在随后夏季的几个月中，第1大队不断在驻地或者外地进行训练和演习，其中一次演习为模拟保卫斯图加特免遭“敌人一个轰炸机群”的袭击。6月，大队奉命转场至文格罗尔机



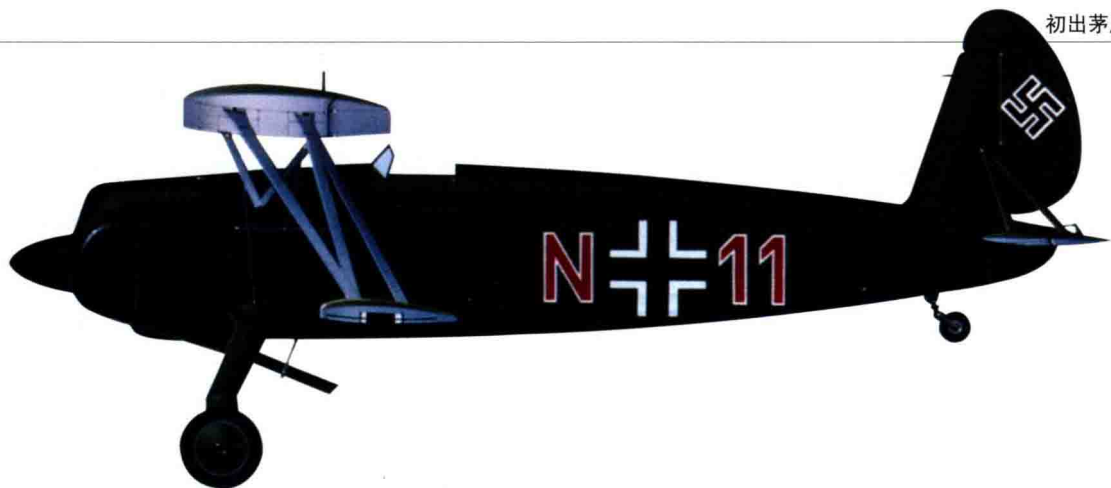
■ 第1大队驻扎在文格罗尔期间因跑道问题导致起飞和着陆事故猛增，好在没有造成严重的人员伤亡。上图和下图为该大队的“白7号”飞机事故现场。下图为人们正在吊装并回收这架飞机的残骸。



场 (Wengerohr) —— 摩泽尔河谷北坡的一个小机场。克莱因 - 艾尔古特上尉的飞机和飞行员都已经达到满编，但遗憾的是还缺少很多支援人员和装备，并在训练中暴露出了许多问题。如果不是征用了很多民用卡车和司机的话，转场文格罗尔的运输都很成问题。

该大队所遇到的问题并不仅限于此，文格罗尔机场的跑道长满了青草，但草下面的土质要比布林根的那种硬土软得多，因此第1大队在文

格罗尔短暂停留期间的起飞和着陆事故猛增，好在没有造成严重的人员伤亡。上级将第1大队调往文格罗尔显然是想让克莱因 - 艾尔古特的飞行员和地勤人员感受一下战争的气氛。《慕尼黑协定》签订之后短暂的欢乐祥和气氛早已一去不复返。1939年3月，德军占领了捷克斯洛伐克的其他地区。德国此时开始对波兰摆出虎视眈眈的姿态，英法一直坚持将祸水引向他人的绥靖政策，如今被证明是完全没用的。欧洲上空战云密布，战争



■ 1939年9月，内林根机场，JG 72联队第11夜战中队的“红色N+11号”Ar 68F战斗机侧视涂装彩绘。

的威胁日渐真切。

在和平时期的最后几周中，德国空军匆匆组建了一批临时的中队或大队级别的战斗机单位，这也说明当时的形势已经非常紧张。JG 72联队第11夜战中队就是这样一个紧急动员起来的单位。作为一个辅助性的夜战中队，他们装备的是老式的“阿拉多”Ar 68F型双翼机。在奥古斯特-威廉·舒曼中尉(August-Wilhelm Schumann)指挥下，该中队于1939年7月15日与JG 52联队第1大队一起接到了动员令，随后该中队很快换装了第1大队替换下来的Bf 109D-1型战斗机。

就在部队紧张地进行备战工作时，在人事层面发生了一件看似不起眼但其实意义重大的事情：阿道夫·加兰德心灰意冷地离开了大队。7月31日，他被调回对地攻击机部队，担任第2教导联队第5攻击机中队长。他将率领这个装备He 51型战斗机的中队参加即将爆发的波兰战役。威廉·凯德尔中尉(Wilhelm Keidel)随即接替了加兰德在JG 52联队第1中队的指挥岗位。

大队在战前的最后一次转场是前往弗里斯兰群岛(Friesian)中的汪格奥格岛(Wangerooge)。在这里，飞行员们花了两周时间进行空战和射击训练。该岛位于德国北部威廉港以北的外海。克莱因-艾尔古特的飞行员们除了在波光粼粼的大海上互相追击，射击对方的影子之外，还使用了

1架老式的“容克斯”Ju F 13型运输机拖曳靶机，模拟对轰炸机进行侧向攻击。飞行员们每天要进行大约2个小时的高强度飞行训练，其他的时间基本上可以自行支配。他们尽情享受了汪格奥格岛这个度假休闲小岛上的各种娱乐设施。

但闲暇的时光总是短暂的，JG 52联队第1



■ 奥古斯特-威廉·舒曼

曾在JG 88大队参加过西班牙内战，后带领JG 72联队第11中队在1939年9月1日更名为JG 52联队第5中队。1941年9月6日驾驶“黑色1号”Bf 109F-2型战斗机在东线因飞行高度太低与地面相撞。尽管他已经弃机，但因高度不足以打开降落伞而被摔死。



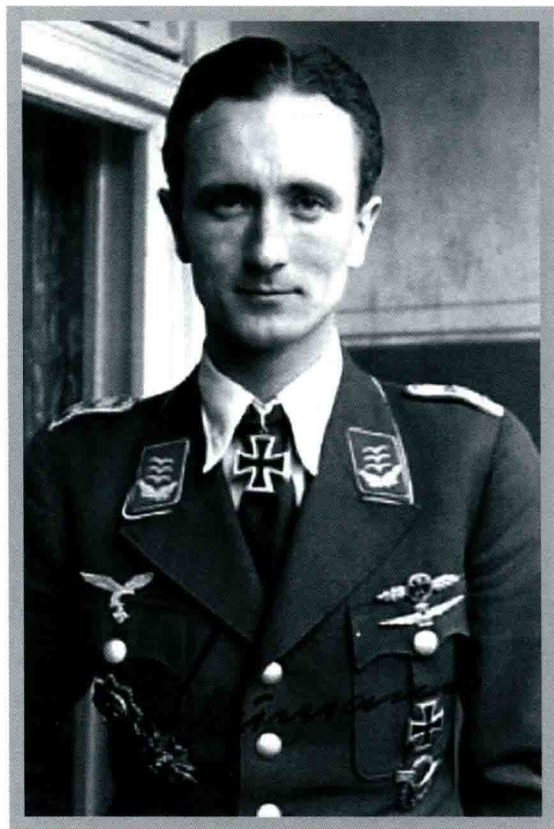
■ 1939年9月，巴特埃布林(Bad Aibling)，JG 71联队第1中队“白4号”Avia B 534战斗机侧视涂装彩绘。

大队于1939年8月初返回比布林根后不久，就接到了总动员令。大队也做好准备承担斯图加特地区的防空任务，以保护当地众多的工厂，这其中包括了重要的梅赛德斯汽车厂；并防御法军可能发动的空袭。8月26日，大队突然接到转往波恩—杭格拉尔(Bonn—Hangelar)的命令。JG 52联队第1大队的新任务是在即将爆发的战争中保卫鲁尔工业区的南部地区。

8月29日，克莱因—艾尔古特上尉带领第1大队的飞行员们离开比布林根(72小时之后，德国正式入侵波兰)，将最后一批老式Bf 109D型战斗机留在了当地，转交给了奥古斯特—威廉·舒曼中尉的JG 72联队第11夜战中队。同日，另一个最近才匆匆组建起来的战斗机中队也来到了比布林根，与第11夜战中队会合。这个中队名为JG 71联队第1昼间战斗机中队，该中队于7月中旬在施莱斯海姆(Schleissheim)动员组建，最初曾短暂地装备了前捷克空军的Avia B 534型战斗机，随后很快换装Bf 109D型战斗机。巧合的是，这个中队的指挥官也叫舒曼——海因茨·舒曼中尉(Heinz Schumann)。

根据计划，驻扎在比布林根的这两个中队将为即将组建的JG 52联队第2大队提供三分之二的兵力。但战争在9月1日爆发，组建新大队的工作便暂时搁置了下来。这两个中队的编制在战争

的最初两周是处于过渡的状态。尽管此时第2大队还没有正式组建，但是有些资料仍将第71联队第1中队和第72联队第11中队分别称为JG 52联队第2大队的第4和第5中队。实际上此时这两个中队还使用着旧番号。由于两位中队长的姓氏相



■ 海因茨·舒曼

在担任JG 52联队第4中队长后，又先后担任JG 51联队第2中队长和第10快速轰炸机联队长，1943年7月在比利时被英国“喷火”战斗机击落并阵亡，总战绩21架。

同，甚至还有人把这两个中队合称为“舒曼战斗机大队”（Jagdgruppe Schumann）。

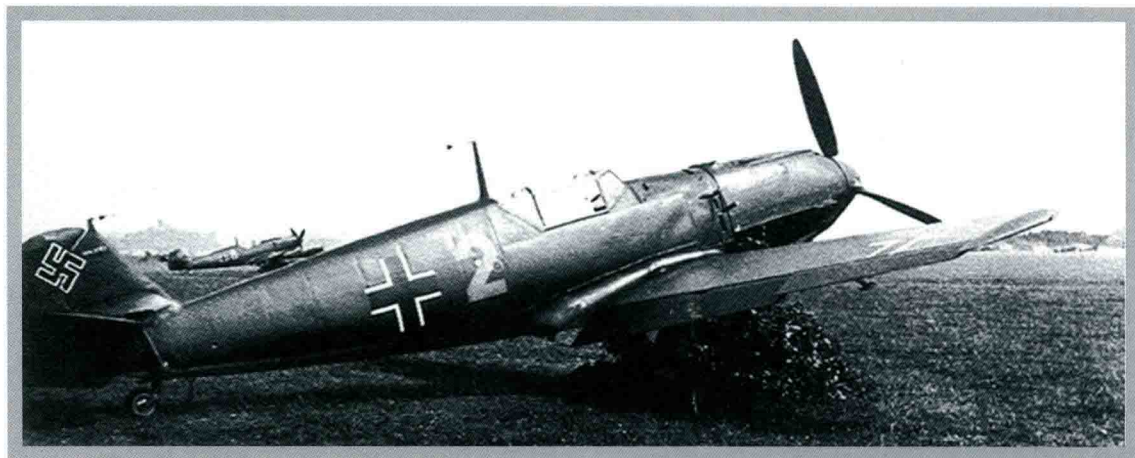
1939年8月19日，JG 52联队的联队部在比布林根正式成立，首任联队长职责落到了胡伯特·梅尔哈特·冯·贝尔内格少校（Hubert Merhart von Bernegg）肩上，他此前是JG 53联队第2大队大队长。但是由于波兰战役的爆发，联队部的组建工作被迫推迟，直到9月中下旬，贝尔内格少校的联队部才成为西墙防御部队的一部分；此时英国和法国早已对德宣战，德法两国的空军之间也已经开始互相试探，小试锋芒。



■ JG 71联队第1中队更名为JG 52联队第1大队第4中队后，也从双翼机换装为更先进的Bf 109战斗机，同时还更换了新的中队徽——一只白底红色的弓背大猫（左图）。上图中这名第4中队飞行员所戴的飞行头盔为战前款式。



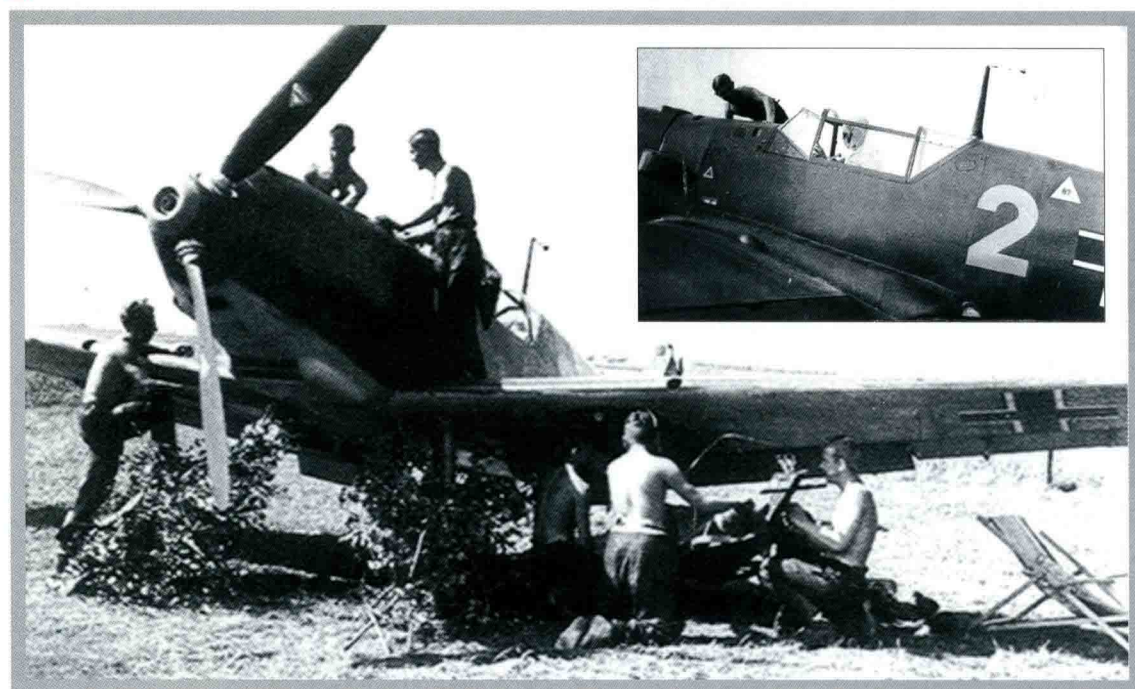
■ 1939年秋，JG 52联队第2大队部分成员在鲍勃林根机场的合影。



■ 上图为 JG 52 联队第 3 中队的迪特里希·维克托普少尉 (Dietrich Wicktop) 在 1939 年 8、9 月间驻扎在波恩 - 杭格拉尔机场时所驾驶的“黄 2 号” Bf 109E 型战斗机。这架飞机的机身上仍采用窄白边的早期款铁十字识别标志，垂尾与尾舵间跨越涂装了一个万字徽。



■ 1939 年 8、9 月间驻扎在波恩 - 杭格拉尔机场, JG 52 联队第 3 中队“黄 2 号” Bf 109E 型战斗机侧视涂装彩绘。



■ 1939 年 8、9 月间, 一些地勤人员正在维护 JG 52 联队第 3 中队的“黄 2 号” Bf 109E 型战斗机。



# 静坐西欧

1939年9月3日，英法先后对德宣战，此时距离德国入侵波兰已经过去了54个小时。随后的秋冬季节中，英法满足于坐守马其诺防线，并没有采取任何具有实际意义的军事行动，因此战争的这个阶段被戏称为“静坐战争”或“虚假战争”。至少在地面上，这些贬抑的说法并非虚言，这的确是一场陆军静坐无事的战争。法德双方大部分部队都只是坐在各自的防御工事里，等候对方先采取行动。新近抵达欧陆的英国远征军在比利时边境上只是挖掘土方、修建工事和浇筑混凝土，他们抱怨说自己被当成了劳工，而不是战士。

但在空中的情况就完全不同了。只要天气许可，双方都会派出战斗机进行巡逻，并进入对方领空进行侦察，对对方的防御情况进行评估。但是这些活动一般都局限在小范围内，双方很少能够发生正面交锋。比如在波恩-杭格拉尔，JG 52联队第1大队在首月的例行边境巡逻中几乎毫无建树。施泰因希尔普少尉则在1939年9月24日的家信中曾这样描述道：

“……最近没有发生什么大事……自从我们来到前线，整个大队并没有接触到敌人。威斯巴登和曼海姆的情况要比我们好得多，驻扎在那里的飞行员几乎每人都获得了战果，而在比布林根



■ 保罗·古特布罗德少尉。

和奥伊廷根(Eutingen)则各只有一名飞行员获得了战果……”

JG 52联队在全六年战争历程中取得的10000多个战果中的第1个是由驻扎在比布林根的“舒曼大队”斩获的，更确切地说，第1个旗开得胜的是第2大队第5中队的保罗·古特布罗德少尉(Paul Gutbrod)。

9月6日晚上，古特布罗德少尉和他的僚机在



■ 1939年9月，波恩-杭格拉尔机场，JG 52联队第1大队长克莱因-艾尔古特上尉的Bf 109E-3型战斗机侧视涂装彩绘。