

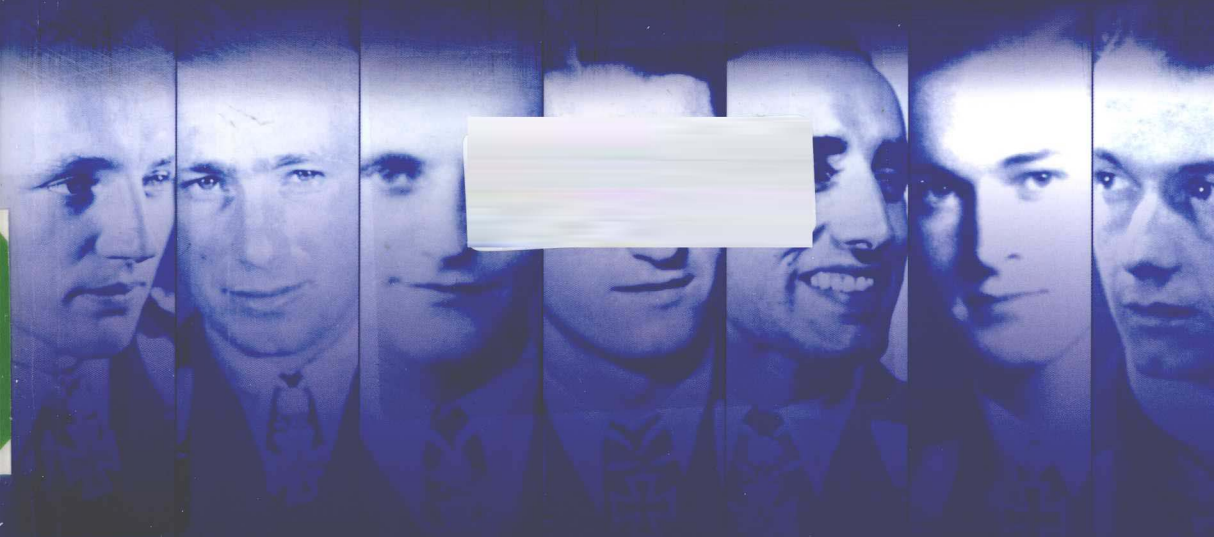
指文® 士兵系列 008



二战德国 凯琳 著 王牌飞行员

揭秘英雄秘辛：成长历程、血泪之歌、人生最后的日子
30万字实录、700余幅私藏照片、100余篇珍贵史料

二战德国七位顶级王牌的传奇人生实录



 中国长安出版社


指文

 指文图书®

二战德国 王牌飞行员

凯琳 著

二战德国七位顶级王牌的传奇人生实录

 中国长安出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

二战德国王牌飞行员 / 凯琳著. -- 北京: 中国长安出版社, 2013.8

ISBN 978-7-5107-0661-5

I. ①二… II. ①凯… III. ①第二次世界大战-歼击机-驾驶员-介绍-德国②第二次世界大战-空军-史料-德国 IV. ①K835.165.2②E516.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 193695 号

二战德国王牌飞行员

凯琳 著

出版: 中国长安出版社

社址: 北京市东城区北池子大街 14 号 (100006)

网址: <http://www.ccapress.com>

邮箱: capress@163.com

发行: 中国长安出版社

电话: (010)85099947 85099948

印刷: 重庆大正印务有限公司

开本: 787mm×1092mm 16 开

印张: 21

字数: 300 千字

版本: 2013 年 8 月第 1 版 2013 年 8 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978-7-5107-0661-5

定价: 49.80 元

目 录

序章	1
第一章 金发骑士：埃里希·哈特曼	17
第二章 圣经与剑：赫尔穆特·兰特	61
第三章 非洲之星：汉斯-约阿西姆·马尔塞尤	105
第四章 来自奥地利的飞行奇迹：瓦尔特·诺沃特尼	145
第五章 帝国守夜人：海因茨·施瑙费尔	187
第六章 北冰洋上的鹰：瓦尔特·舒克	235
第七章 誓死守土，不为开疆：海因里希·祖·塞恩-维特根施泰因	287
附录	332

序 章

自飞机诞生之日起，就注定会成为战争武器，飞机的出现让海陆空立体作战成为现实，而空战总是以“勇士神话”的概念出现。交战双方以浪漫且理想化的骑士精神作战，在战斗中追求传奇式的英雄主义，将个人技能置于主导地位。由于空战不涉地面的平民，不像地面战斗那样会牵扯到战争肮脏污秽的阴暗面，故从飞机用于作战开始，就已经有飞行员和骑士相似的说法了。一战时的英国首相劳埃德·乔治曾评价道：“每次飞行都是一部冒险史，每个记录都是一篇史诗。……他们重现了古老的骑士传奇。”作家W·N·科博尔德曾于1919年写诗赞颂飞行员，他认为是在空战中让骑士精神复生，飞行员就是古老的骑兵，飞行员就是光荣的“云之骑士”，驾驶钢铁和金属线造就的马匹冲向敌人。

“王牌”这个术语最早出现于第一次世界大战，指空战中击落了5架或5架以上敌机的飞行员。空战史上首位王牌是法国的阿道夫·佩古德，1915年8月31日，他击落了第五架敌机后身亡，法国报纸在报道他死讯时称他为“王牌飞行员”。由此开始，“王牌”就成了空战的固定术语。第一次世界大战中的德国战斗机飞行员引领了一个时代，“红男爵”里希特霍芬以80架战果傲视群雄；击落40架敌机的波尔克被后世称为“空战之父”，他创造了双机编队协同作战的战术，确立了空战法则；波尔克的竞争对手，击落15架敌机的“里尔之鹰”殷麦曼发明了“殷麦曼翻转”（即“半筋斗翻转”），从而开辟了空战新领域，使空战真正成为一种全方位机动作战，直到现代，殷麦曼翻转依然是空战中最常使用的战术动作。到了第二次世界大战，德国战斗机飞行员们继承了前辈的传统，莫尔德斯在波尔克“双机编队”的基础上创造了“四机编队”战法，使德国空战战术领先了对手至少两年；哈特曼352架战果的战绩不但空前，很可能也将绝后。

两次世界大战中，许多颇具绅士风度的飞行员之间建立了超越国籍和立场的友情，对被俘敌军飞行员表示敬意的例子双方皆有。相较于其他兵种，战斗机飞行员算是第二次世界

大战中最干净的群体，尽管一对一公平作战的观念在第二次世界大战中早已过时，但空战依然是以飞行员个人的空战技巧、战术策略以及战斗精神决定胜负的人对人遭遇战。这种骑士作战的方式在陆战和海战中消失殆尽，作为二十世纪才诞生的新兵种，战斗机飞行员们却成了三军中唯一保有中世纪骑士遗风而未曾沾染现代战争的残忍与屠杀的群体。有人认为，按照骑士规则战斗，就算杀死了敌人也不会背上过重的心理包袱，那么光荣和自豪可以让战斗机飞行员如同古代骑士那样以罗曼蒂克方式进行战斗吗？不是的。作为战斗机飞行员，不能像步兵那样有过度的个人情绪，不能像轰炸机飞行员那样可以有炸碎目标的孩子气的冲动，他们就如同重剑剑手，机械般的冷酷而精准，在生或死的游戏里，以血捍卫尊严，令死亡受到尊重。

相比于“空战王牌”或“空中骑士”，德国战斗机飞行员更乐意自称为“猎人”。德语中，“战斗机联队”写作“Jagdgeschwader”，按字面意思直译就是“狩猎联队”，飞行员们视日耳曼神话中的猎人圣荷维杜（St. Horrido）为守护神。空战中，德国战斗机飞行员会在击落一架敌机时，通过无线电欢呼“荷维杜！”这个特殊的欢呼口号，这个口号既能提醒空域中其他飞行员们去注意一架正在崩毁的敌机，同时也能通报地面站点留意，这个惯例帮助证实了许多次空战胜利。德军夜间空战飞行员出于同样目的呼喊“鲍卡！”¹，大多数夜间空战战果都是被地面站点和雷达操纵员确认。“荷维杜！”相当于盟军一方的胜利欢呼“嚯嚯！”¹。

不屈不挠的英勇和献身精神是德国空军战斗机飞行员从不曾丢失的品质。即使是第三帝国大厦将倾之际，德国空军的建立者和最高指挥官戈林想方设法地意图将此荣耀剥离德国空军，也不曾得逞。说起戈林，毫无疑问的，他是位精明强干的领导者，但战争前期他屈从于希特勒的意愿。希特勒坚持不从斯大林格勒退兵，也是因为戈林向希特勒保证空军能满足陆军包围斯大林格勒的需求，而全不顾沃尔夫鲁姆·冯·里希特霍芬将军的反对，里希特霍芬将军当时再三强调空军无法满足这样的需求。

有一点不得不承认——那就是戈林虽然有着这样那样的缺点，但作为第一次世界大战中的王牌飞行员，他依然抱有老派的空战骑士精神，他教育自己的飞行员们要战斗得光荣，绝对禁止射击跳伞的敌方飞行员。同样出于第一次世界大战战斗机飞行员的眼界局限，戈林蔑视运输机和运输机飞行员，由于他以及同他一样一战王牌出身并占据德国空军高位的军官们的个人偏见，德国空军糟糕透顶的航空运输能力加速了德国的战败速度。

在纳粹的早期军备计划中，战斗机具有重要地位，戈林等人热切地推动了战斗机部队迅速的发展。德国空中力量的主要不足源自1937年空军统帅部的决定，战前德国的军事受限，大型轰炸机似乎不是特别重要，他们否决了发展四引擎轰炸机作为战略武器的设想。德国空军对战术方面的过于热衷导致一系列战略决策失误，终致大错酿成。对战术空军力量过

¹ “嚯嚯”来源于猎人猎狐时看到猎物向同伴打招呼所用的俚语“Tally Ho”。

于依赖引起的恶果，最终由战斗机飞行员们承担了。

不列颠空战是德国空军战无不胜神话溃败的开始，德国空军发现他们的梅塞施密特 Bf 109式战斗机航程太短，难以支撑从法国飞往英国的航程，且他们的每次行动都被英国皇家空军的地面雷达观测到。德军轰炸机可怜的载弹量是不列颠空战的又一个关键，亨克尔 He 111轰炸机和道尼尔 Do-17z轰炸机的载弹量远低于日常需求水平，而英国皇家空军每个夜晚涌入德国的兰开斯特式轰炸机的载弹量是它们的5倍。

1939年戈林曾告诉年轻的飞行员哈特曼·格拉塞尔（103架战果）：“你将驾驶Me 110，如汉尼拔的骑兵保护象群那样保护我的轰炸机。”这个构思接近于轰炸机的战斗机护航队。美国人也有类似的想法，但仅有德国在战前就开发制造重型战斗机。梅塞施密特 Me 110战斗机作为驱逐机，可以全程护送亨克尔轰炸机和道尼尔轰炸机，Me 110不像Bf 109那样受航程限制，但火力和机动性方面都无法比拟英国皇家空军的飓风战斗机。

格拉塞尔作为驾驶Me 110对战飓风战斗机的王牌，描述了重型战斗机的危险战斗：“英国皇家空军的战斗机总能从高空发起攻击，优势在他们一方。Me 110要同喷火战斗机或飓风战斗机较量实在过于笨拙，要是你能从战斗中幸存，那么毫无疑问你是幸运儿。”

驱逐机部队的飞行员损失惨重，他们既没法完成保护轰炸机的基本任务，也难以从更灵活的喷火、飓风战斗机的枪口下自保。不列颠空战证实了德国战前的很多理论在事实面前毫无价值。美国人也从Me 110的近距离护航灾难中吸取了教训。当天气对德国的进一步进攻不利时，希特勒撤回了入侵英国的“海狮计划”，德国空军战斗机部队成了战役失败的替罪羊。德国飞行员们饱受挫折，他们日复一日的疲惫飞行，拿出他们所有的耐力和热情，数以百计的英国皇家空军战斗机毁灭在他们枪口下，莫尔德斯、加兰德、吕措、舍普费尔等人获得了辉煌的击落数字。但是，自1939年第二次世界大战开战后，他们第一次发现，他们的部队也每日损失巨大，包括他们中最出色的一些飞行员和领导者都死在战斗中。英国皇家空军战斗机部队可以及时得到新飞机，他们的空战学校可以提供稳定的兵力补充。而德国人的损失补充得太慢，这对德军飞行员的士气造成了重大打击。

戈林抱怨德国空军战斗机飞行员的领导者“缺乏侵略性”，他晋升加兰德和莫尔德斯这两个年轻指挥官为中校，提拔新一代飞行员成为联队长，将第一次世界大战的飞行员们逐步从联队指挥官的行列中清除。可这些措施没有触及问题的根本，以德国的装备，对英国进行史无前例的空中突袭本身便是一次不靠谱的计划。

1940年，德国的空中骑士证明了红男爵在1917年所说的名言：“发现敌人，把他击落，其他都是废话。”德国飞行员在与英国对手的战斗中，证明了在自由截击方面他们是最出色的，但自1941年起，第26战斗机联队和第51战斗机联队被指派到法国海峡执行防御任务，德国战斗机部队的情况急转直下。这个戏剧性的转折说明，德国战斗机飞行员丧失了西线的空中优势，不再扮演攻势角色。希特勒决定先去征服俄国，之后再处理英国，这意味着英国皇家空军赢了第一阶段，事实上这也是在英国战斗的最终阶段。

不列颠空战为德方造成了多重的深远影响，包括了飞机生产、飞行员训练以及技术发展，这些当时没得到充分重视的问题最终造成了德国战斗机部队的覆灭。

德国空军部队的引擎响彻巴尔干半岛之时，重新沐浴在荣光下的德国空军把不列颠空战的教训抛之脑后，随后他们成为第一支冲击俄国的德国部队。经历了波兰、低地国、不列颠等一系列空战的德国飞行员发现，他们现在获得战果远比之前容易。早期的苏德空战中，苏联飞行员根本不是经验丰富的老练德国人的对手，1941年德军战斗机飞行员要取得击落战果就如约翰内斯·“麦基”¹·施泰因霍夫（Johannes 'Macky' Steinhoff）所说的那样：“比打野鸭还容易！”，在东线提升战果比空战历史上其他任何时期都快，德国飞行员再一次痛饮胜利美酒。

初期苏联飞行员跟他们的德国对手不在同一水平线上，德国飞行员的优势不仅在技术上，还在心理上，甚至后期苏联扭转了技术上的劣势，德国王牌们仍旧保持顽强的精神。随着时间推移，俄国逐渐占据上风，可德国王牌飞行员从不曾失去自己在个体上比对手优秀的信念，即使俄国人享有军工制造和租借援助带来的数量上的压倒性优势。德国王牌飞行员们继续战斗，连续获得令人惊讶的空战胜利，他们在不利条件下展示了一个战斗机飞行员应该做的、所能做到的一切。

在俄国战线诞生了历史上战绩最高的王牌飞行员们，他们是击落352架敌机的埃里希·哈特曼、击落301架敌机的格哈德·巴尔克霍恩以及名下有275架战果的京特·拉尔，紧随其后的是击落267架敌机的奥托·基特尔，击落258架敌机的瓦尔特·诺沃特尼，击落237架敌机的威廉·巴茨。这些人立于空战王牌群体顶端。此外还有许多杰出的大王牌，比如名下有212架战果的赫尔曼·格拉夫，击落204架敌机的托尼·哈夫纳。战时仅颁发了27枚的德国最高战功勋章——钻石双剑橡叶骑士铁十字勋章，有12枚颁发给了空军（其中一枚得主来自空降兵部队），得主中有9位是战斗机王牌飞行员，前五号钻石饰更是被空战王牌包揽。这一盛况是其他部队、其他兵种无法比拟的。

战后很长一段时间内，德国飞行员的战绩备受质疑，一方面与盟军王牌相比，他们的击落数字高到难以置信；另一方面也是拜战时双方皆不靠谱的宣传所赐。直到美国空军上校雷蒙德·托立弗耗时二十年光阴经过详细深入的调查取证，才被接受。二十年间托立弗会见了许多德军王牌，调查档案、飞行日志、联队历史以及其他文牍，去彻底、严正地调查关于德国空军战斗机王牌战绩的真相，结论是德国对于战斗机飞行员战绩的确认制度远比英国、美国的战果确认程序更严格，避免了虚构确认比如一架击落战果的一半、三分之一或者六分之一这般所谓的共享击落。

德国人的严谨天性让他们不能接受一个飞行员击落一架飞机的三分之一或一半的概念。如果一架敌机是被一个以上的飞行员同时攻击或合作击落，那么这些飞行员们就得从他

¹ “麦基”是施泰因霍夫的昵称。在本书中，昵称都将用双引号标识。

们中间选择一个人认领这架战果。万一发生了争执，这架击落战果就属于飞行员的单位，作为个体的飞行员不能把这架战果认领在自己名下。

从众多范例中选取一个：1943年3月22日，当时的海因茨·施瑙费尔中尉——后来他以121架夜间战果成为历史上最伟大的夜间战斗机王牌——声称自己击落一架英国皇家空军的兰开斯特轰炸机，威廉·赫格特上尉——后来他成为了少校，战争结束时名下有57架夜间战果和15架昼间战果——声称自己击落了同一架兰开斯特。两位飞行员射击了同一架轰炸机并将之击落。卡姆胡伯将军命令两位王牌以抓阄的方式决定这架战果的归属，最终赫格特成了优胜者，将这架兰开斯特归于自己名下。

美国空军的确认体系则完全相反。有可能一名战斗机飞行员从来没有一次真正属于自己的空战胜利却能成为王牌，只要完成数学上的累加就可以做到。美国空军的确认体系使真实的战绩成为了附属品。越南战争中美军的空战战果确认制度受到了更多质疑，美军飞机由一个坐在前排的飞行员和一个雷达操作员驾驶，空军会把一架战果归在这两个人名下，如此一来5架被击落的敌机就能创造出两个美国王牌！相较起来，德国空军的战果确认体系更加现实——“一架击落战果只能由一名飞行员认领”是不变的计分准则，简单又合理。

德国空军的战果确认程序同样直接。在没有目击证人在场的情况下，战斗机飞行员就不能提交自己的战果确认申请。这样的击落战绩就算登记上报，也不会通过大队批准。最后一击或一架敌机在空中的爆炸，或是跳伞的敌机飞行员，确认击落战果必须遵守的规则是要有以上场面的照片为证，或者要有至少一名其他人员作为目击证人。目击证人可以是德国飞行员的僚机、编队中的同伴，或是恰好观测到这一场面的地面观测员。英国皇家空军和美国空军中，有些军官飞行员得到战果确认的所有证据只不过是声称自己击落了敌机的军官是位绅士，他的话就被采用了。德国人的规矩简单明了——“没有目击证人—没有击落战果”。这一规则从始至终被贯彻执行，无论是谁都得服从这个规则，就算是统帅战斗机部队的阿道夫·加兰德将军也不能例外。托立佛在《德国空军战斗机王牌们》（*Fighter Aces of the Luftwaffe*）一书中引用了加兰德这个例子，托立佛手里有一份加兰德将军在战时所写的一次战斗经历报告的影印本，这份报告以如下语句作为结束：“对于这次没有目击证人的空战胜利，我放弃提出确认申请。”

德国空军的战果计算体系公正且顽固，与盟军相比误差少得多。德国战斗机飞行员经常不得不等上几个月、一年，有时甚至更长的时间，才能从德国统帅部得到自己的击落战果确认。这样的例子能从很多德国空军档案中找到。

空战史上战绩过百的王牌飞行员都是德国人，看似不可思议，但仔细思量的话却很正常。一方面德国对筑牢青少年航空基础极为看重，希特勒上台后在德国全国推广青少年航空俱乐部，培养了德国男孩对航空的兴趣；另一方面，战争初期德国对战斗机飞行员的培训极为严格，一位战斗机飞行员一般要接受两年的培训，他们基本功扎实，技巧熟练，与对手相比——尤其是训练不足的苏联飞行员——占有优势。德国从30年代初便重整武装，雄厚的工

业基础加上一大批优秀的工程师、设计师，使德国拥有了走在时代前沿的高性能先进武器。1936年爆发的西班牙内战成了德国试验新武器、新战术的理想战场，参与西班牙内战的士兵们也在实战中获得了经验和信心。这一切的一切都让战争刚开始时的德国空军领先了对手一截，他们的技术、战术、经验、驾驶的飞机性能皆胜过了对手，获得高战绩也就不足为奇。但涌现出如此众多的超级王牌，也和德国三线作战，最终被拖进消耗战不无关系——熟练的飞行员们必须一直作战下去；他们的英美对手往往在成为王牌且击落一定数量的敌机后，就会退到后方；他们却没有这样的待遇，只要战争没有结束，只要没有战死，他们就得继续战斗。

复杂的“得分点数”体系与被授予的勋章等级挂钩，是德国空军与其盟军对手在战绩计量上的不同。得分点数体系在盟军中没有对应的制度。在此简单介绍一下，德国空军得分点数体系大致如下：

击毁单引擎飞机得1点；

击毁双引擎飞机得2点；

击毁三引擎飞机得3点；

击毁四引擎飞机得3点；

击伤双引擎飞机得1点；

击伤三引擎或四引擎飞机得2点；

给予一架已经受损的双引擎飞机最后一击使之被击落得0.5点；

给予一架已经受损的四引擎飞机最后一击使之被击落得1点。

德国人非常重视一名战斗机飞行员将盟军轰炸机从编队飞行中隔离出来的能力，一名德国战斗机飞行员，如果被击伤的盟军轰炸机没有从编队飞行中分离出来，那么这名德国战斗机飞行员就不能获得得分点数。

让我们来更直观的体会下这个体系。1943年初，40点就能让一名战斗机飞行员获得骑士铁十字勋章。假定1943年1月15日某名德国战斗机飞行员已经被证实名下战果为22架单引擎战斗机（22点）、5架双引擎战斗机（10点）和两架四引擎轰炸机（6点），这位王牌击落了29架飞机有38点得分，不足以让他得到骑士勋章。然而，第二天他起飞击伤了一架美军四引擎轰炸机，将其从编队中分离；并给已经被另一名德国战斗机飞行员击伤的四引擎轰炸机最后一击，完成最终的击落。那他的名下就已经有了40点，这样的点数足够使他获得骑士勋章，但归在他名下的战果记录仍只有30架。

要注意的是，得分点数与勋章挂钩这个体系仅在西线使用，德国人认为在东线击落俄国战斗机和轰炸机远比在西线击落野马、雷电和蚊式战斗机容易，他们认为强大的盟军轰炸机群装备了大量致命的掩护射击装备，还有成群结队的护航战斗机保护，远比苏联空中武力更难对付。虽然点数勋章制度不在东线使用，不过战果确认程序却是一样的。战争后期，俄国战线的德国空军战斗机飞行员要获得超过100架已经被确认的击落战果，才能被授予相当于西线得分40点可获得的骑士铁十字勋章。与勋章级别挂钩的得分等级，会随着德军飞行员

战绩的不断提高也相应提升。德国空军1941年6月到7月间在俄国战线取得了最大战果，出其不意地袭击并摧毁了大量停在机场上的俄国飞机，接下来德军飞行员保持着对苏联的空中力量优势。然而战争的持久势必使得双方走向消耗战，消耗战中量胜于质，到了1944年，消耗战的后果显现出来，空中力量上苏联渐渐变成了有利的一方。

入侵俄国时，德国战斗机飞行员实现了所有可以想象到的对他们的期望。作为闪电战的基础部队之一，他们赢得了制空权。俄国防御的纵深以及1941年过早来临的少见严寒是德国失败的基础，德国在俄国的失败并不是德国战斗机飞行员的失败。俄国过于广袤的国土让德国缺乏战略轰炸机的弱点再次暴露。

东线条件远比西线艰难，战斗机飞行员们的机场通常是只装备了最低限度设施的草地机场，很少能够休息。战时的大多数时间，他们都生活在木板房、帐篷或防空洞里。在怡人的地中海区域以及非洲，德国战斗机飞行员无畏地投入战斗。在北非有第27战斗机联队、第77战斗机联队以及第51战斗机联队的一个大队支援轴心国盟友，但他们战力不足，仅在短时间、区域范围内占有空中优势。德国空军部队在北非也被误用消耗掉了，飞行员和飞机的损耗与取得的战果不成比例，战争的最终胜利永远是建立在充足的补给上——隆美尔的战役中最关键的时刻，德国战斗机产量不足，无法在北非组织起够用的空中武装，敌人则恰恰相反，战争中胜利的天平倾斜于补给充足的部队。北非战场的德英空战以1943年初德国空军被赶出突尼斯为结束。纵然如此，在北非却诞生了西线空战最伟大的王牌飞行员——“非洲之星”汉斯-约阿西姆·马尔塞尤，他名下的158架战果全部是英美飞机，马尔塞尤是空战史上头号英国皇家空军飞机杀手，他在光芒最盛时死于飞机事故。马尔塞尤的好友兼竞争对手沃尔纳·施勒尔，他在197次作战飞行中击落114架敌机，其中102架是英美空军的飞机。出色的王牌飞行员和导师赫伯特·伊勒费尔德是秃鹰军团的老兵，西班牙内战中他获得7架战果，他是德国空军指挥官中的出色人物，先后担任过第77战斗机联队、第52战斗机联队、第11战斗机联队、第1战斗机联队的指挥官，北非是他证明自己卓越领导才能之地，他以指挥第27战斗机联队而扬名，他个人名下的130架战果为他获得骑士勋章上的双剑饰。

马耳他岛的战斗中，德国战斗机飞行员再次实现了对他们的期望，他们从西西里岛机场起飞，奋勇作战，压制了英国皇家空军从马耳他起飞的轰炸计划。但德国没能在1942年春天占领马耳他岛，是德国统帅部地中海战略的关键错误。

1943年末，德国军队中的现实主义者对德国将最终战败已经不抱怀疑。1944年3月，盟军轰炸机为德国军工生产造成了巨大影响，不过要造成决定性影响似乎有点太迟。空军元帅艾哈德·米尔希作为戈林的代理人，选择了战斗机部队来重振飞机生产，在盟军轰炸下依然产出了大批新战斗机，当年9月新战斗机的生产量达到了3129架的惊人数字。德国空中武力建设初期被忽略的环节现在显现出严重的后果，那便是刚开战时战斗机飞行员的基础训练——1939年德国空军仅有一所战斗机飞行员训练学校，无法支撑战争末期庞大的战斗机飞行员扩充需求。尽管战争后期德国空军开办了10所战斗机飞行员学校，可为时已晚。而且德

国也缺乏熟练的飞行员教官。斯大林格勒的紧急战况中，绝大多数技术娴熟的教官专家都被调去了东线，他们没能从这次灾难中回来。飞行员的训练也经常因为没完没了的燃料不足和敌人的定时袭击而中断。1944年培养出的新飞行员人数远跟不上战斗机的制造速度，此时一个德军战斗机飞行员受训时间还不到美军飞行员的三分之一就毕业投入实战，他们往往在获得第一架战果前就被击落。

德国空军的夜间战斗机飞行员们的突出成就值得大书特书，虽然许多伟大的夜间战斗机王牌名下的战果数字与昼间空战王牌们没法相比，但他们的战场完全不同于昼间空战，他们的成就要用不同的标准去衡量。饶是如此，头号夜间空战王牌海因茨·沃尔夫冈·施瑙费尔 的121架战果也几乎是同盟国头号昼间空战王牌伊凡·阔日杜布的两倍，是英国空军、美国空军最顶尖昼间王牌的3倍；二号夜间空战王牌赫尔穆特·兰特在夜间击落103架西线轰炸机的战绩，保证了自己在空战史上的地位。

喷气式战斗机和火箭动力战斗机的出现，表明第二次世界大战中德国保有设计师超出同盟国一个档次的优势，Me 262和Me 163都在1944年投入实战。管理不善和高层的错误使得德国战斗机飞行员再尝苦果，他们被自己的统帅部和失去理性的政治领袖剥夺了胜利的可能，德国航空研究的技术优势和创造性优势被政府高层的错误决策抵消。高层的虚伪无知，破坏了加兰德想要更好地使用战斗机力量的意图。1944年6月20日，希特勒下令将全部战斗机调配到法国，以制止盟军的反攻。缺乏训练的新手飞行员装填了产量突飞猛进的战斗机，然而还未等到他们完全施展生涩的作战本领，就陨落在敌机的枪口下。

美国也增加了远程护航战斗机，加兰德必须更多地准备应付敌军轰炸机的密集攻击。诺曼底战役是德国空军的挽歌，在诺曼底战场与盟军空军的战斗完全是一面倒，盟军享有制空权的优势，德军飞行员则从陌生而简陋的临时机场起飞迎战，成为希特勒孤注一掷作战指令的牺牲品。阿登攻势期间，这种对空中力量的无意义浪费再次出现。1944年6月到11月，加兰德又集结了预备役飞机和飞行员，他计划用至少两千架战斗机对美国轰炸机部队发动一次猛攻，摧毁至少四百架重型轰炸机，以打击盟军空军的士气。希特勒否决了加兰德的提议，他下令将这庞大的战斗机部队投入支援阿登攻势的任务，却不曾考虑阿登糟糕的天气会给战斗机部队带来怎样的灾难。就这样，大量的飞机和飞行员被无谓地牺牲掉了，美军的轰炸机部队却依然在给德国民众送去沉重的灾难。

德国空军战斗机部队最后的重要作战发生在1945年的新年，在这次被命名为“底板行动”的作战中，德国空军战斗机部队的残余力量对十五座盟军基地发动了强力的低空袭击。这次作战让德军损失了150架战斗机，却换来了摧毁或严重破坏了超过八百架盟军飞机的战果。可战争进行到这个阶段，八九百架飞机的损失对盟军来说已无足轻重。战争最后的日子，德国空军残余的少数飞机从分散的机场起飞，进行着反抗，比如第44战斗队——加兰德的“专家中队”，集结了德国空军最优秀的飞行员驾驶的Me 262喷气式战斗机，一直战斗到战争的最后一刻。

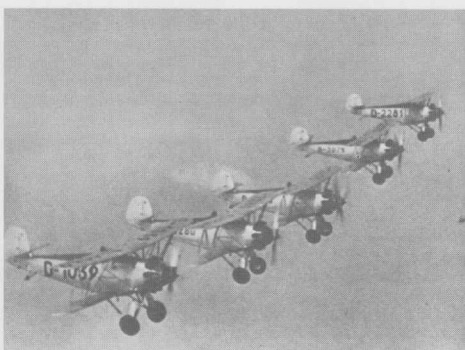
从微观上看，如加兰德、巴尔、吕措、施泰因霍夫、鲁多费尔等伟大的德国王牌飞行员，他们在德国空军最后的日子，驾驶着喷气式战斗机与敌人作战——德国空军的天敌英国蚊式战斗机、让盟军能发起全方位攻势的美国野马式战斗机和雷电式战斗机。这些德军老资历王牌驾驶Me 262去战胜当时的盟军所能生产出来的性能最好的战斗机，他们并非不知道自己的战斗对战局已无影响，他们也明白如果他们的最高领导者能合理地指挥、调配他们的努力和技能，历史或许会有不同的结果，但德国战斗机飞行员的职业道德和献身精神从不曾反映在德国空军最高司令部。这是盟军之幸，历史之幸。

德国培养了战绩空前的空战王牌飞行员，他们赌上生命赢来的成就却无法换取德国空军的胜利，他们作为士兵尽忠于他们的国家，但这却是一个疯狂独裁者治下的国家。大部分顶尖王牌飞行员都是战前便加入德国空军的职业军人，可绝大多数德国王牌飞行员不那么专业，他们并非以军人的职业作为谋生的手段，若无战争，他们已经是教师、商人、银行职员、律师……在战争结束后，大多数幸存者也回到战争前的人生轨迹上。第二次世界大战中的德国战斗机王牌们以令人震惊的显著战绩以及战术方面的创造力，在空战历史上占有无法磨灭的地位。雷蒙德·托立弗认为站在客观冷静的立场上，必须承认德国战斗机飞行员们是英勇而公平的对手，他们的作风态度值得所有国家的战斗机飞行员去赞美。像他们的盟军对手一样，德国王牌们离开家庭与所爱的人进入战场为祖国尽义务，但如同他们那一代所有的德国人一样，他们加入的是希特勒以德国名义发动的罪恶之战，从他们参军入伍向希特勒许下效忠誓言的一刻起，他们就成了德国战争机器上的一部分，他们的辉煌战功成了让希特勒作恶时间延长的帮凶。无论他们本人如何，都不能抹杀这一点。

本书将介绍昼夜空战领域的七位有代表性的著名王牌飞行员，他们的人生和战斗历程正如托立弗所说的那样：“他们怀着对祖国的热爱飞行作战，以勇气、坚韧对抗盟军对手，他们可与历史上任何的伟大战士相提并论，他们战斗到最后一天、最后一刻。不幸的是，他们的最高司令部搞砸了战争，浪费了他们为赢得战争所付出的接近于人类极限的努力。”



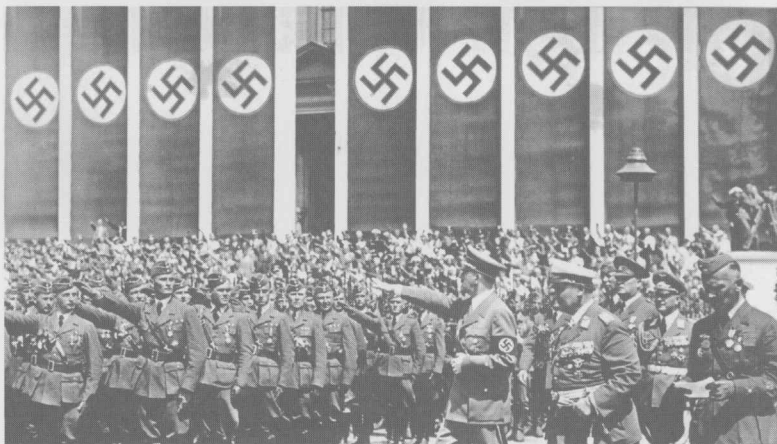
▲ 1932年，施莱斯海姆的德意志飞行员学校对1931级的飞行员进行最终测验。从30名候选人中选出10名最好的飞行员到俄国的利佩茨克继续接受战斗机飞行员训练。图中的飞行员驾驶的飞机是阿拉道 Ar 66训练机。



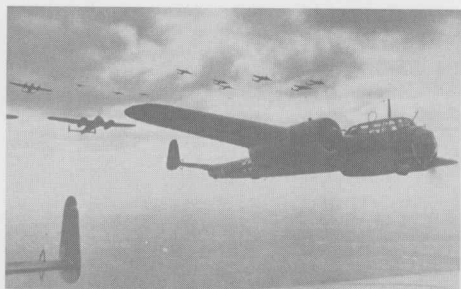
▲ 1934年德意志飞行员学校的Ar 64飞机编队，此时施莱斯海姆德意志飞行员学校已经更名为“战斗机飞行员学校”了，驾驶员从左到右分别是：拉杜施、博伊曼、特劳夫特、吕措和阿什曼。他们后来都成为德国空军中的出色指挥官。



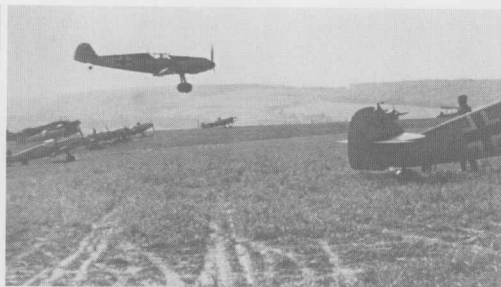
◀ 波兰战役期间汉内斯·特劳夫特上尉和他的第132战斗机联队第11中队。



◀ 希特勒在柏林检阅从西班牙内战中凯旋归来的秃鹰军团。



▲ Do-17Z型轰炸机前往英国。戈林将不列颠空战的失败归结于战斗机护航队护航不力。

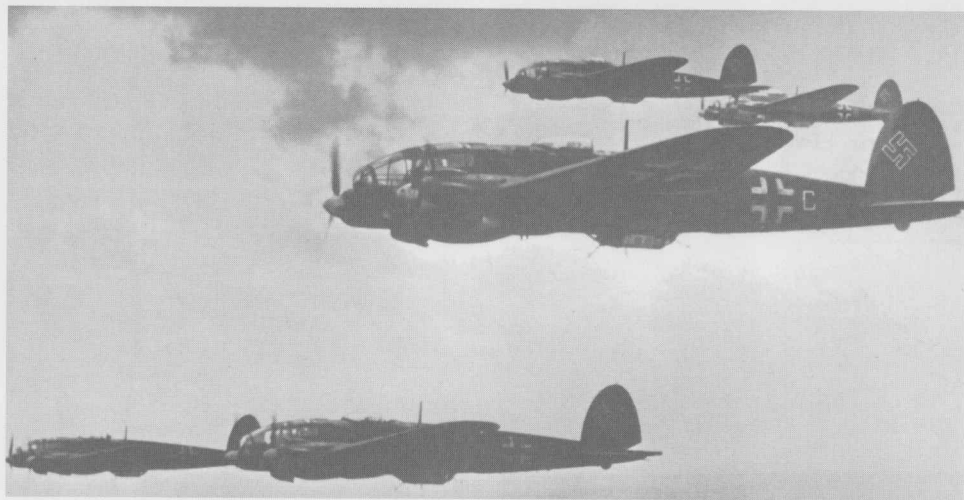


▲ 波兰边境上的一个临时机场。

▼ 帝国元帅戈林视察驻扎在法国的战斗机部队，并通过望远镜观看海峡另一头的英国。



▼ 不列颠空战中一支He 111轰炸机编队。He 111（图片中的版本是P型）是中型轰炸机，德国空军在30年代中期放弃了发展重型轰炸机的构想。

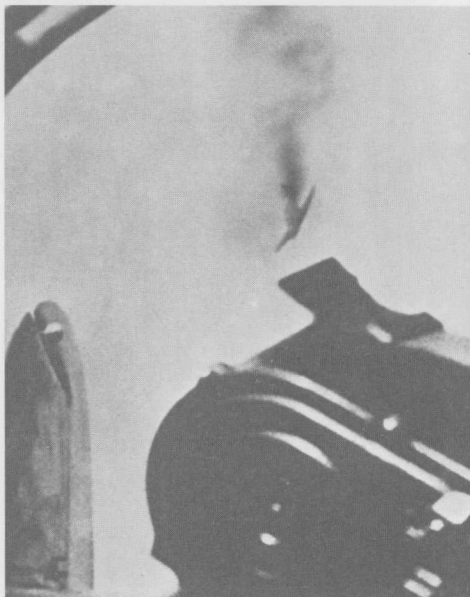




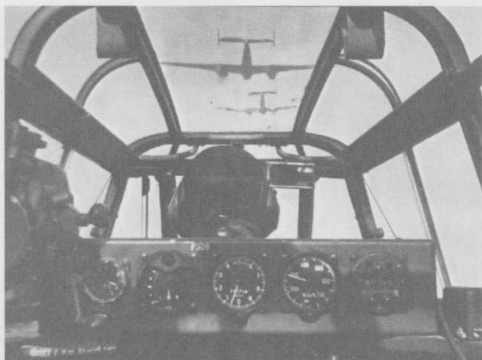
▲“他就在那里，面朝我冲过来……”阿道夫·加兰德向几位第26战斗机联队第一大队的军官描述他上一次击落敌机时的情形。



▲莫尔德斯少校从一次出击中归来。



▼荣格军士和一名无线电员正在监听飞行员通过无线电发出的消息，这一天埃里希·哈特曼两次出击击落11架敌机，成为空战历史上第一个战绩突破300架的王牌飞行员。



▲第26驱逐机联队的Me 110在飞往英国的途中。Me 110不是德国空军高层理想中的重型战斗机，它本身就需战斗机护航。

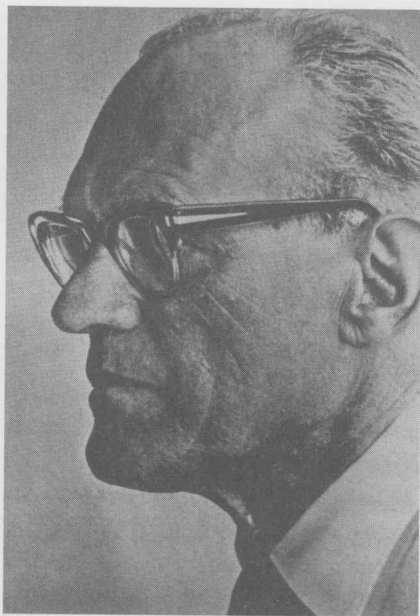
◀从Me 110尾部机枪手的视野中，看到的一架正在燃烧的飓风战斗机。这张照片可能不是在实战中拍摄的，而是为了宣传而专门制作的。



▼不列颠空战期间帝国元帅赫尔曼·戈林与他麾下的年轻指挥官阿道夫·加兰德（最右方）谈话。



▲ 德国空军杂志《阿德勒》的封面，图为戈林和希特勒。



▲ 设计了多款著名战斗机的威利·梅塞施密特博士。



▲ 1940年9月25日，伙伴们饮酒欢唱，庆祝加兰德获得第40架战果。

▼ 军械士在给一架Bf 109E型战斗机加载MG 17机枪子弹。

▼ 1977年美国空军上校雷蒙德·托立弗和斯图卡之王鲁德尔的合影，照片中左方的是鲁德尔，右方的是托立弗。鲁德尔驾驶的战斗机也有9架战果的成绩。

