

第二次世界大战经典战役（一）

知兵堂

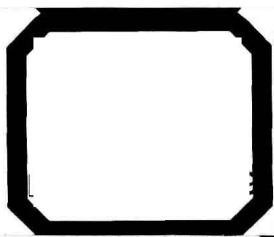
自古知兵非好战

血色夜空

• 二战英德夜间空战实录 •

董旻杰 编著

同济大学出版社



第二次世界大战经典战役(一)

血色夜空

——二战英德夜间空战实录

董旻杰 韩磊 编著

同济大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

第二次世界大战经典战役. (一) 血色夜空——二战英德夜间空战实录 / 董旻杰, 韩磊编著

— 同济大学出版社, 2005, 5

ISBN 7-5608-2944-9/E·5

I . 第... II. ②董...②韩... III. 第二次世界大战战役

(1939~1945)— 史料 IV. E195.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 018563 号

第二次世界大战经典战役(一)

血色夜空——二战英德夜间空战实录

作 者 董旻杰 韩磊 编著

责任编辑 徐国强 责任校对 徐春莲 封面设计 濮建华

出 版	同济大学出版社
发 行	(上海四平路 1239 号 邮编 200092 电话 021-65985622)
经 销	全国各地新华书店
印 刷	上海市印刷二厂有限公司
开 本	787mm × 1092mm 1/16
印 张	13
字 数	330,000
印 数	1-8,000
版 次	2005 年 5 月第 1 版 2005 年 5 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 7-5608-2944-9/E·5
定 价	29.80 元

本书若有印装质量问题, 请向本社发行部调换

前言

只有殉难者才能看到战争的结局——柏拉图。

朋友，你看过《虎口脱险》这部影片吗？我想作为一个喜爱二战历史的人，不可能没看过这部如此经典的电影。巧得很，这部电影和本书所要介绍的内容有所关联。那就让我们从电影说起吧。

法国电影《虎口脱险》几乎已经成为二战喜剧电影的杰出代表作，幽默的对白，曲折的情节，再加上演员们精湛表演，使人百看不厌。但是朋友你可知道，这部轻松诙谐的喜剧的背景就是本书所要详细介绍的内容——英国皇家空军对纳粹德国的夜间空袭，影片中的飞行员就是英国空军一个轰炸机组的空勤人员，而他们执行的任务就是在夜间轰炸德国。当然，现实生活可远没有影片所展现的那样浪漫那样轻松，对于英国飞行员来说，夜间轰炸德国的任务绝对是一次飞向地狱的危险之旅，等待他们不是美酒佳人，而是德国夜间战斗机和高射炮所交织成的防空火网，死亡、受伤和被俘，是那样的近在眼前。

长久以来，关注这场战争的军事爱好者们把大部分目光集中在了陆地或者大海之上，很少有人意识到这场战争中的天空也是史无前例的血腥与残酷。其中在西欧广为人知的不列颠空战中战役虽然持续时间很短，但是其对于二战进程的重要意义是不言而喻的，英国皇家空军战斗机司令部顽强抵抗住了德国空军的疯狂进攻，最终赢得了英吉利海峡上空决定性的胜利。而本书聚焦的正是半个世纪以前英德空军之间一场残酷、持久的战役：一场持续了5年半，几乎伴随整个二战历程的夜空战场。双方主人公换成了英国皇家空军轰炸机司令部和德国空军夜间战斗机部队，地点则向内陆转移到了德国空域。这次鏖战的最终胜利者依然是英国皇家空军，他们在这个战场再次竭尽全力压倒了德国人：轰炸机司令部在对德国总计大约40万架次空袭中投下了约130万吨炸弹；极大损耗了德国的战争能力以及国民士气。但是英国人也付出了高昂的代价：超过1万架轰炸机被击落，为此损失了7万多名机组人员（其中5.5万人阵亡），人员损失比例占到了所有参加过空袭机组人数的一半！

60年前西欧的天空是血色的，昼夜持续不断。

如果说英国皇家空军战斗机司令部在防卫不列颠时表现出了顽强的抵抗意志，那么轰炸机司令部则在夜晚进攻德国时显示了惊人的勇往直前的决心和勇气。“30”这个数字是皇家空军轰炸机组勇气的象征，无论那些轰炸机组的年轻人是否能有机会完成这个基本出击次数，他们都是毫无争议的空中勇士。

“前进！——不惜一切代价！”即便清楚前方是怎样一个防卫森严的夜空；即便明白自己可能看不到新一天的日出；即便看到同伴的轰炸机已经在遍布弹幕的夜空中一架架燃烧着坠毁；即便看到自己的机组战友已经身负重伤；即便已经感觉到自己的轰炸机摇摇欲坠；“前进！——不惜一切代价！”他们沿着鲁尔—汉堡—柏林的轨迹，在战争最艰苦的时刻鼓舞着英国国民的士气；在夜空中持之以恒地消耗着德国人的抵抗意志和能力；在几乎每个夜晚都用坚决的空袭向德国人一遍一遍的宣告：德国终将失败！

一场战争的残酷程度和对手的顽强密不可分，在这场夜空鏖战中，皇家空军轰炸机司令部不可避免的和德国空军夜间战斗机部队激烈碰撞。这是一支德国武装部队中独具特色的作战力量；这是一支伴随着战争诞生的新生力量；这是一支随着战争壮大而又最终彻底覆灭的部队。他们伴随着战争发展了自己的技术和战术，壮大了自己的力量，在夜空中逐步成为皇家空军的梦魇。这群青年人也在每个夜晚升空，在熊熊燃烧的城市背景的映衬下毫不犹豫地冲向对手规模庞大的轰炸机群：1943年7月24/25夜间的汉堡是他们的低谷，这个夜晚他们对于皇家空军轰炸机群的电子干扰束手无策；而1944年3月30/31日纽伦堡这个残酷夜晚，他们成功围猎了皇家空军的轰炸机群，达到了战绩的顶峰，但是最终伴随他们的依然是不可抗拒的失败。

在这场力量对抗力量，技术对抗技术，勇气对抗勇气的夜空血战下不应忘记的还有那些在空袭中悲惨度日的平民，战争的残酷让他们不得不承受无家可归，生死离别的痛苦，只能在熊熊火焰中祈祷平安夜晚尽快降临。战争无论对于胜利者抑或是失败者永远都是悲剧。

在二战结束六十年后的今天，出版本书的意义在于全面回顾了人类这段残酷历史中的一个还不曾为我们熟悉的战场，也为了纪念那些为了保卫祖国抗击侵略者而在战争中牺牲的人们。本书将第二次世界大战中德国上空英德之间夜间空战的整个战争历程、重要战斗、双方参战空军部队以及作战技术装备都作了相当详细的描述，大量参战人员的个人回忆更是为我们提供了一幅幅细致翔实的历史场景。

本书主体战史部分以及技术装备简介部分由韩磊执笔撰写，由于资料来源等原因，本书战史部分在参考了大量相关外文书籍（具体书目见书后列表）的基础上才得以完成。如果没有二战论坛，本书的诞生是不可想象的，国内著名的第二次世界大战专业网站——“战争的艺术”及其所属的二战论坛的众多网友都给予了无私的帮助，尤其是对空战和飞机技术领域有着长期研究的任坚先生、杜申利先生、帕重可先生（苗族），在雷达电子学方面有着专长的郑天堯等人，在此一并给予最诚挚的感谢。

当然从战史研究的角度出发，此书还有众多的不足和疏漏，或许几十万字依然无法全面细致描述这场漫长的夜空战争，但是希望至少能给读者展示出这个夜空战场的全景，能够让读者对这场夜空拉锯战的整个过程有一个清晰的了解，但愿这不是奢望。

董旻杰

2005年3月

目 录

前言

第一章 新生力量：德军夜间战斗机诞生和发展	(1)
第二章 皇家空军轰炸机司令部的发展：最初的空袭进程	(23)
第三章 暴风前夜：1942年1月-1943年3月	(35)
第四章 鲁尔-汉堡：火焰风暴 1943年4月-10月	(56)
第五章 柏林战役：从一个结束到另一个结束 1943年11月-1944年3月...	(103)
第六章 德国夜间防空最后的喘息 1944年4月-8月	(125)
第七章 最后焦点：重返德国纵深 1944年8月中旬-12月	(139)
第八章 尾声 1945年1月-5月	(148)
附录一 德国地图	(163)
附录二 德国主要城市名中英文对照	(164)
附录三 德国夜间战斗机部队主要作战联队装备编制表	(165)
附录四 英德双方主要作战飞机性能简介	(166)
参考书目	(204)



1939年9月3日夜間，英國皇家空軍（Royal Air Force，縮寫RAF）第4轟炸機大隊第51和第58轟炸機中隊的10架惠特利轟炸機執行了二戰期間對德國的第一次夜間空襲，目標是漢堡、布萊梅和魯爾工業區。不過這些惠特利投下的不是炸彈，而是數百萬份宣傳單！英德兩國長達5年多之久的殘酷的夜間戰爭就從這些紛紛飄落的宣傳單開始了。

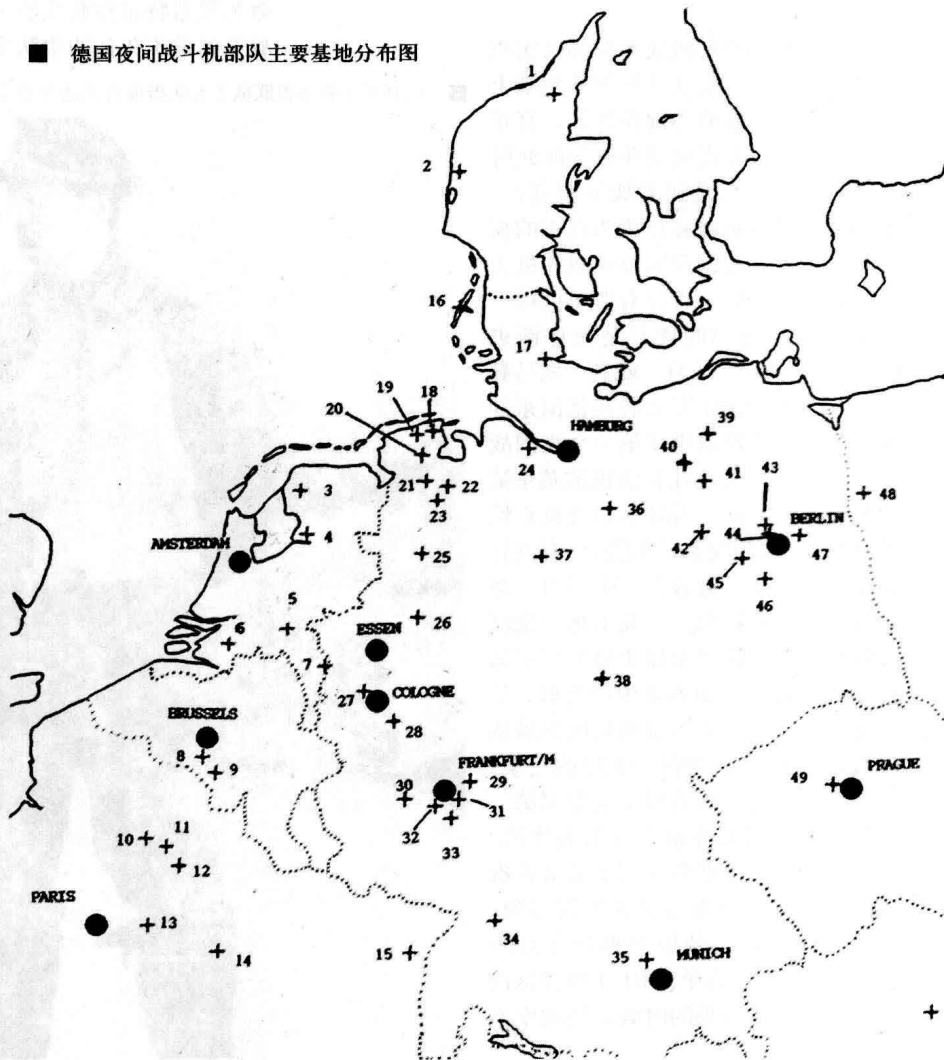
第一章 新生力量：德軍夜間戰鬥機部队的诞生和发展

种子——第1夜間戰鬥機联队

德軍夜間戰鬥機部队的历史，早在战前进行夜間空战的尝试时就已经开始，比如II./JG 132（第132“里希特霍芬”戰鬥機联队第2大队）驾驶Ar 68的飞行员，战前就开始进行与地面探照灯部队配合的协力搜索敌机及空战训练。1938年9月，苏台德危机最紧张的时刻，德军就在杜伯利兹机场成立了一个装备Ar 68型戰鬥機的試驗性中队，番号是10.(N)/JG 132（德国空军夜間戰鬥機第132联队第10中队，简略写法中第1个罗马数字表示大队番号，第1个阿拉伯数字表示中队番号，N表示夜間，JG表示戰鬥機联队，最后一个阿拉伯数字表示联队番号）。1939年3月，该中队番号改为10.(N)/JG 131（跟随其父系“里希特霍芬”戰鬥機联队的番号改变）。随着战争的日益迫近，踌躇满志的德国航空部决心建设一支真正的夜間戰鬥機部队，于是该中队很快转为正式编制，并用Bf 109D型戰鬥機替换了过时的Ar 68。1939年5月1日，其番号又跟随联队番

号的变更变成了10.(N)/JG 2。1939年8月，德国空军两个作战训练部队之一的第2教导联队也组建了一个专门的夜間戰鬥機中队——11.(N)/LG 2，用

■ 德国夜間戰鬥機部队主要基地分布图



以执行试验性夜间作战任务并制定夜间空战战术。到战争开始时,德国空军共拥有3个夜间战斗机中队,分别是:驻扎在耶弗尔的10.(N)/JG 26(原11.(N)/LG 2),负责科隆地区的防空;驻扎在曼海姆-桑德霍芬的10.(N)/JG 72;驻扎在斯特拉斯堡的10.(N)/JG 2。但是此时德国空军高层尤其是空军总司令戈林认为没有必要继续扩充夜间战斗机部队。尽管如此,在1940年冬,德国空军还是将原来各自独立的3个夜间战斗机中队合并成一个大队——IV.(N)/JG 2,由布鲁门萨特中尉指挥,这个大队后来于1940年6月成为II.(N)/JG 1。该大队最初被配置在德国的北部海岸:大队本部和第11中队(原11.(N)/LG 2)驻扎在耶弗尔(Jever),第10中队(原10.(N)/JG 2)在荷兰朗格沃克岛(Langeoog),第12中队(原10.(N)/JG 26)在吕内堡,后转移到马克斯。此外该大队还在波罗的海沿岸的罗斯托克设立了一个临时分遣队。该大队装备Bf 109D-1,为了获得更好的视野以及防止己方地面探照灯的干扰,这些战机的驾驶舱都没有舱盖。

德军最初的夜间战斗机部队实质依然是在昼间单发战斗机部队基础上建立的实验性质的小规模部队,真正成为主力的双发夜间战斗机部队此时还没有诞生。但是随着战争的进行,他们很快就将出现并且成为真正的夜间防空主力。德国空军夜间战斗机力量在战争开始后一直没有取得值得一提的战果,他们的成长是循序渐进的。1940年4月21日,威利·施马勒(Willi Schmale)军士长在德国东部海岸威斯玛附近取得了第一个夜间战果,击落了一架驻扎在法国的英军第218中队的飞机。当时这架飞机正忙着撒传单,遭到攻击后坠毁,只有飞行员瓦德尔幸存。随后在4月25日,赫尔曼·弗洛斯特尔军士长击落一架汉普顿轰炸机,该机隶属于皇家空军第49轰炸机中队,由本森中尉驾驶,是在施莱斯维希-霍尔施坦地区海域执行布雷任务的28架汉普顿中的一架。这是有确切纪录的英国皇家空军第一架被德军夜间战斗机击落的轰炸机。5月14日,弗洛斯特尔军士长又再次击落了一架执行布雷任务的汉普顿,这两架轰炸机都坠毁在斯特尔岛附近。当NJG 2的单发Bf 109在这段时间开始取得战果的时候,德国空军

也开始尝试使用双引擎重型战斗机Bf 110在夜间执行攻击皇家空军轰炸机的任务,而这些早期的使用双发重型战斗机的夜战尝试才真正奠定了日后令英军深感恐惧的德国夜间战斗机力量的基础。

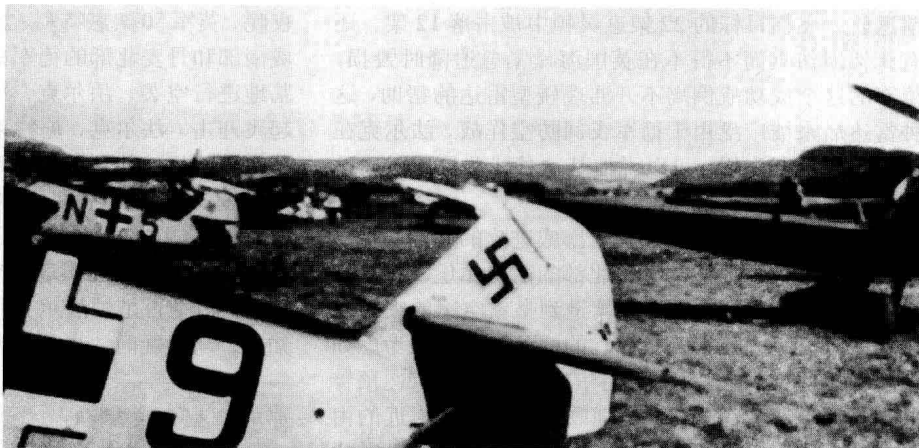
德军夜间战斗机部队的发展离不开一个重要的人物,当时为上尉(后来晋升至上校)的沃尔夫冈·法尔克(Wolfgang Falck)。这位德国空军的传奇飞行员于1940年初被正式任命为I./ZG 1(第1驱逐机联队第1大队)的指挥官,具体负责这些Bf 110的早期试验性攻击任务,这个大队也是后来德军夜间战斗机部队真正的种子力量。据法尔克回忆,当时他所在的基地正处于英军轰炸机的主要航线上,于是他们开始尝试在黄昏时分起飞拦截,这些早期尝试也奠定了夜间战斗机部队的战术发展基础。

“夜间战斗机之父”法尔克出生于1910年8月,1932年他被选中派往苏联进行战斗机飞行训练,回国后最初依然在国防军步兵部队服役,不久在慕尼黑北部的施莱斯海姆飞行学校担任飞行教官,然后他被任命为里希特霍芬联队的一名中队长,驾驶Bf 109。二战开始前不久他的中队隶属于该联队的第3大队,该

■ 时任第1驱逐机联队1大队指挥官的法尔克上尉



大队随后换装新型重型战斗机Bf 110,并重新整编为I./ZG 76。在参加了波兰战役后,他所属的大队被部署到西线,最初在斯图加特附近,后来驻扎在温特海姆。1939年12月17日,这个大队被调往耶弗尔,第二天法尔克参加了一次具有重要意义的空战,这就是1939年12月18日发生在威廉港的著名战例。当天13时50分,由赫尔曼·迪尔少尉指挥的

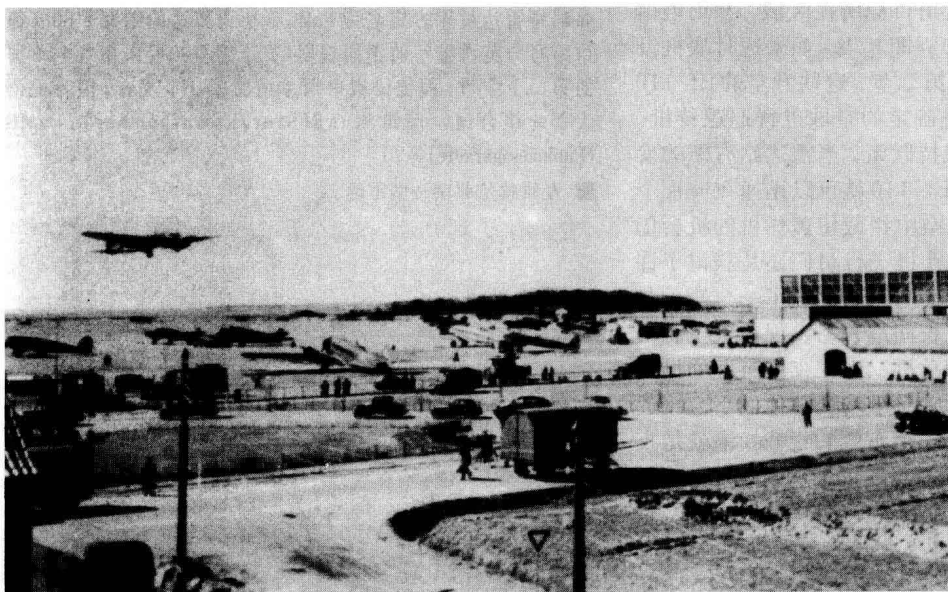


■ 1940年被派往挪威的第2里希特霍芬战斗机联队第4夜间战斗机大队的Bf 109D机群

的两个分别部署在海尔高朗德(Helgoland)和旺格奥格的弗瑞娅型(Freya,北欧神话中的女神)雷达站探测到了来袭的英国轰炸机群。迪尔少尉确认目标距离113公里,大约还有20分钟到达德国海岸线,他立刻通过直通热线向耶弗尔基地报告了这个情况。英军机群此时正向着雅德和威廉港的方向飞行,到达雅德后转向西面沿着海岸飞行,准备最后转向西北方向的返航路线。此时,驻扎在耶弗尔的10.(N)/JG 26在中队长施坦因霍夫中尉的指挥下首先起飞,在旺格奥格的II./JG 77的部分战斗机也随后起飞,而I./ZG 76法尔克指挥的中队也紧随其后,他们当时正巧在海岸线进行侦察以及定位飞行。此后还有一些其他单位的战斗机也加入作战,除了III./JG 77,他们驻扎在诺德豪兹,迟了8分钟才接到警报。14时30分,施坦因霍夫中尉击落了第一架轰炸机。英军轰炸机进行了顽

强抵抗,虽然自卫火力并不强大,但是机尾炮塔机枪的密集射击还是对德军战斗机构成了不小的威胁。后来成为超级夜间王牌的赫尔穆特·兰特少尉在这次空战中先后击落了3架轰炸机,他自己这样纪录第二个击落经过:“短促精准的射击,敌机两台发动机在被命中第一发子弹后就开始燃烧,它很快开始坠落,最后落入水中并且沉没,时间是14时40分。”法尔克在这次空战中也取得了一个击落纪录,但是他最后必须驾驶着发动机受损的Bf 110降落在旺格奥格。乌伦贝克少尉驾驶Bf 110绕到两架惠灵顿的尾部,就在他命中并且击落左面一架的时候,他自己的飞机也被右面那架惠灵顿的尾部机枪击中。乌伦贝克脖子受伤,他的无线电员多姆布劳威斯基军士的胳膊受伤,但是他们成功地返航降落,之后机械师在他们伤痕累累的战机上数出了23个弹孔。这场二战开始后英国对德国第一

■ 丹麦的西奥尔堡基地一景,这是德军夜间战斗机部队真正的摇篮,在1940年4月间,法尔克的第1驱逐机联队第1大队就驻扎在这里



次真正意义上的空袭持续了约30分钟,德军方面的损失有:弗尔曼中尉,他的Bf 109最后坠毁在水中,他本人失踪;还有一名少尉在海上被击落(可惜无法查到名字)。除此之外,德军还有约20架战斗机受伤,部分损伤严重的不得被放弃。但关于英军的损失双方最后的统计数字存在明显差异,这里笔者采用英国方面的记录:第9、第37和第149轰炸机中队总共有24架惠灵顿起飞,2架由于发动机故障提

前返航，飞临目标的22架惠灵顿中被击落12架，还有3架因伤重而不得不在英国海岸紧急迫降时毁损。德军的这个成功战例离不开弗瑞娅型雷达的帮助，这种雷达后来被广泛用于德军夜间防空作战，法尔克在其中起了重要作用，可以说他是这种战斗机—雷达站协同战术的先驱。

1940年4月，随着德军对挪威进攻的开始，I./ZG 76被部署到日德兰半岛北部的西奥尔堡(Alborg-West)基地，由于这个机场频繁遭到皇家空军的夜间空袭，此时已经升任大队指挥官的法尔克一直在考虑如何对付这些夜间轰炸机。之前威廉港之战中雷达预警的作用让他印象深刻，于是他联系了部署在附近的由威尔纳·博德中尉指挥的一个海岸雷达站，一旦雷达发现英军轰炸机群来袭，立刻通过电话通知他们。这个雷达站的弗瑞娅型雷达可以发现100公里外以3000米高度飞行的飞机，这也是皇家空军通常的飞行高度。一般来说，轰炸机的飞行高度越高，被发现得越早，3000米的飞行高度意味着德军大约有15分钟的预警时间。

为了尽快验证他的理论，法尔克和他手下5名最好的飞行员施特莱伯(Streib)、艾勒(Ehle)、维克特·莫德士、鲁兹(Lutz)和特耶尔(Thier)组成了一个专门的作战试验单位——“暮光”战备航空队(寓意为他们在黄昏时分才开始升空作战)，专门进行夜间战术试验。法尔克鼓励他的部下在夜间升空迎击英国轰炸机，同时尽可能和博德中尉的雷达站以及该地区其他的高炮和探照灯部队协同作战。然而这却不是一件简单的事，因为这些部队的指挥官的军衔往往是少校或者中校，而此时的法尔克还只是个上尉。法尔克采取的方法是首先将这个空域划分成各个方块区域，每个区域用两个字母作为标示。当敌方的机群从西面飞临时，捕捉到目标的雷达站迅速标定出目标所在区域，并用电话通知法尔克，他的Bf 110立即起飞；如果这时战机没有发现敌机，则继续进行第二步，这些升空的Bf 110爬升到一定高度，在事先确定的空域进行巡逻待机，同时和地面雷达站继续保持联系，当雷达站有新的发现后，再给出目标区域，Bf 110就可以迅速飞向那个空域。即使这样，要在夜空中拦截住轰炸机的机会仍然不大，但是这些夜间战斗机飞行员们还是获得了许多夜间飞行作战经验，尤其是他们发现了一个简单却很实用的现象——飞行员在夜间最容易发现在天空北部高于自己飞行高度飞行的敌机！而在夜间英军的机组成员却由于黑暗地表的影响很难发现在他们下方接近的德军战机，由此形成的一个有效的拦截战术就是夜间战斗机由南面低空向敌军轰炸机接近。

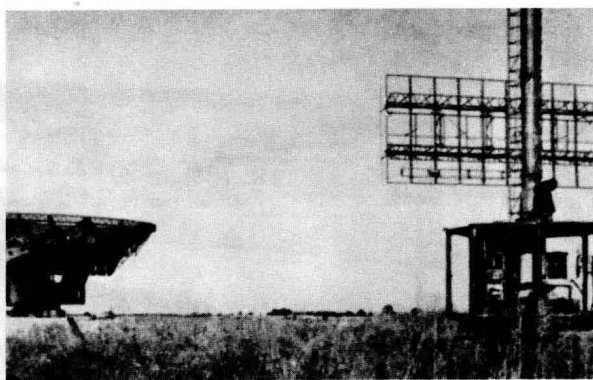
1940年4月30/5月1日(4月30/5月1日是指4月30日日落至5月1日日出之间的夜晚时间，下同)

夜晚，英军50架惠特利、惠灵顿和汉普顿轰炸机对挪威南部和丹麦北部的德军机场包括法尔克大队所在的基地进行空袭，法尔克、施特莱伯、拉都士和特耶尔起飞迎击。法尔克、施特莱伯和拉都士发现了返航的英军轰炸机，并且各自展开攻击，英军轰炸机立即降低高度飞入云层之中，最终法尔克和他的部下都没有取得战果。拉都士在降落后发现他的Bf 110机身上有被英军击中的弹孔。皇家空军共计有3架轰炸机没有返航，但是否是被法尔克和他的部下击落的就不得而知了。毫无疑问，法尔克和他的那些夜间空战先驱者

弗瑞娅型雷达简介

德军在战前就开始了雷达技术的研制开发，虽然当时的德国还不能合法拥有独立的空军部队。大约在1930年，德国海军某研究部门的鲁道夫·库诺尔德(Rudolph Kuehnold)博士就发现了利用无线电波探测船只和飞机的可能性。为此德国方面专门组建了一个名为GEMA的公司，继续发展库诺尔德博士的这个提议。1934年3月，德国的第一个雷达装置被研制出来了。随后雷达的价值才得到重视，并且开始了迅速发展。1936年GEMA公司研制出了两种雷达的试验型，它们就是在之后的战争中发挥了重要作用的“海拍”(Seetakt)和“弗瑞娅”。海拍是一种舰载射击指挥雷达；法尔克最早用于拦截英军机群的弗瑞娅型雷达则是一种移动型雷达装置，用于探测舰船或者飞机，德国海军和空军均大量采用了这种雷达。弗瑞娅雷达可以发现20公里外以50米高度飞行的目标，如果目标高度达到8000米，探测距离也相应增加到了120公里。这种雷达的天线可以360度旋转，工作频率为125MHz，这意味着它的波长为2.4米。雷达天线的最佳尺寸为其工作波长的一半，因此和英军的CH预警雷达相比，弗瑞娅雷达的天线尺寸要小的多，也使其可以机动部署。虽然弗瑞娅雷达不能给出高度数据，但是根据法尔克的应用经验，人们可以根据发现敌机的距离估算出敌机的飞行高度。弗瑞娅雷达被军方定名为FuMG(德语雷达的缩写)80(德语缩写与英语缩写的不同规则：英语缩写一般采用各个单词的第一个字母，而德语则采用单词的第一个发音，因为德语大都为组合同，例如Stuka(Sturzkampfbomber)；FuMG(Funkmessgeraete)等。)

■ 左侧就是弗瑞娅型雷达



们的这些作战思路,进攻尝试和实际经验为德国空军提供了极有价值的关于夜间空战的参考,同时也引起了德军上层的注意。当时暂时负责指挥德军驻挪威第5航空队的米尔希上将专程前往西奥尔堡会见法尔克,法尔克向他仔细阐述了关于夜战的想法。这次私人会面后,德军高层开始重视夜间战斗机力量的建设,此后包括第2航空队司令阿尔伯特·凯塞林(Albert Kesselring)中将等德国空军高层的重要人物也都曾前往视察法尔克的大队。法尔克最早发现了地面雷达站在夜战中的价值,并且在挪威尝试建立了战斗机—雷达站协同作战的模式,他认识到夜间战斗机只有在雷达站的帮助下才能尽可能的靠近敌机。此外,他和他部下开创了在夜间各机独立作战的模式。法尔克的这些战术尝试得到了军方高层的充分肯定,虽然此时法尔克的大队还没有获得确认的战果,但是德军最高指挥部已经认识到部署专门的夜间战斗机部队的必要性,夜间战斗机部队开始得到重视,并即将作为一支强大的空中力量正式登场。

在击败法国空军和开始对英国空袭的这段短暂平静时期,德国空军对夜间

战斗机部队建设投入了更多力量,但是夜间战斗机的数量依然不足。法尔克上尉此时指挥他的驱逐机大队正在法国勒阿弗尔(Le Havre)地区,准备参加对英国的空袭。他的大队此时正在进行休整,补充新的战机和飞行员,这时候一个电话改变了他的人生轨迹,这一天是1940年6月22日,同时也被认为是德国夜间战斗机部队正式诞生的标志。凯塞林将军在电话中通知法尔克,德国空军决定建立第一个夜间战斗机联队,并且任命他作为首任指挥官。这原本是一个令人振奋的命令,然而对于法尔克和他的部下而言,此时并无太多喜悦,因为这意味着他们将远离即将展开的对当时德国的最大对手——英国的空袭行动,而这个行动被所有德国空军飞行员认为是获得荣誉的最佳机会。当其他战斗机飞行员有机会获取战果时,他们却不得不在漆黑的夜空中寻找英军轰炸机并且击落他们,以当时的情况来看,他们获得击落记录的机会明显将会减少。成为王牌飞行员是德国空军每一位飞行员的梦想,然而在此时的夜间战斗机部队中,这种机会明显减小了,甚至像兰特这样的日后德军第二号夜间王牌也曾经提出调离夜间部队的请求。法尔克试图向凯塞林将军请求参加对英国的作战行动,但是没有成功,

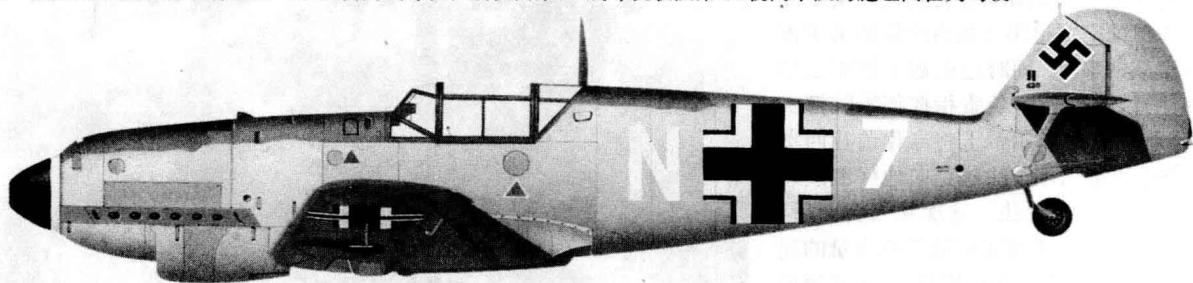


■ 凯塞林将军视察法尔克的第1驱逐机联队第1大队驻地,此时法尔克并不知道这个大队即将改为第1夜间战斗机联队第1大队,照片显示了法尔克(左)正在和凯塞林将军(右)握手致意,背景是一架Bf 110 C型重型战斗机

命令不可更改,他必须指挥他的部下立即投入到夜间战斗中。但是从另一个角度来看,他和部下的生命也可能因此得到了延长,因为那些投入对英空袭的Bf 110重型驱逐机部队随后在英吉利海峡遭到了惨重损失,大量Bf 110成为皇家空军喷火式和飓风式战斗机的牺牲品。

4天后,已经完成转场到杜塞尔多夫的法尔克奉命前往戈林所在的瓦森纳,他这样回忆当时的情景:

“在会议室参加会议的有戈林、他的一战战友吕尔策将军、凯塞林将军、战斗机总监乌德特、人事部门主管卡斯特纳、第6空军军区指挥官施密特将军、荷兰德军总指挥克利斯蒂安森将军等空军高层人物。在前厅和我一起等待的还有泰斯克中尉,他是JG 1指挥部的通讯军官。首先轮到我进去,我进去以后,戈林先发表了关于战争进程的长篇讲话,大意是我们在各个战场都势如破竹,但是英国在夜晚入侵的轰炸机则成为一个还没有解决的麻烦,因此他准备建立新的强大的夜间战斗机部队。他任命我为NJG 1的指挥官,我原来的大队成为这个新联队的第1大队,我的第2个大队则是布鲁门萨特少校的单发夜间战斗机大队,我将负责通知布鲁门萨特,他被解除这个大队指挥官的

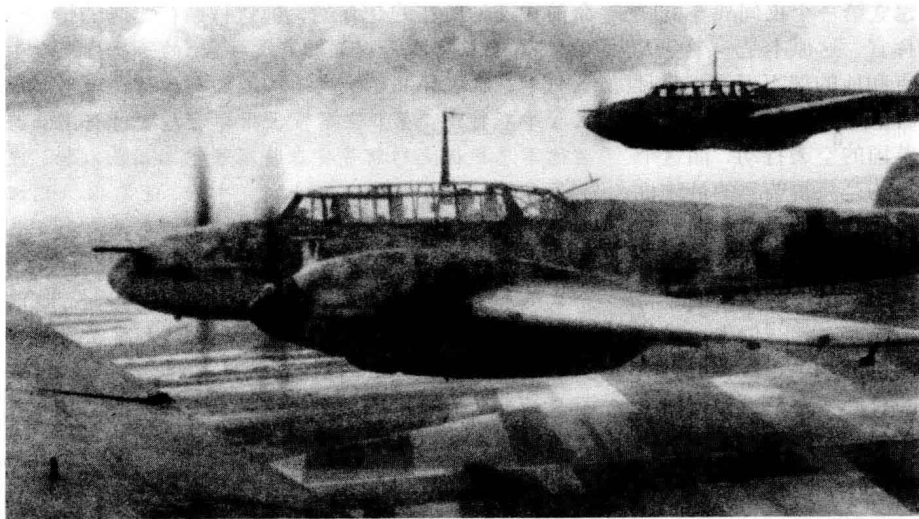


职务，暂时由他属下资历最老的中队长指挥，他就是施坦因霍夫。我现在获得了不同寻常的任命！我的联队直接隶属于第 2 航空队，部队后勤服务直接划归第 6 空军军区，部队类别上则直接隶属于战斗机总监。到现在为止，这样重要的职位都属于一战的元老飞行员！当然在不久之后，其他杰出的青年军官也都开始担任联队指挥官这样的重要职位，并且他们随后的成功更是超过了我，例如加兰德和莫德斯等。此外，我将负责挑选新的第 2 大队指挥官以及其他专业军官，例如高炮、通讯军官等，而我将拥有人事优先权。于是我立刻要求让就在门外的泰斯克中尉来担任通讯军官这个职位，戈林大笑着拒绝了，同时要我现在就打电话通知外面的泰斯克，任命这位年轻的中尉担任他的雷达通讯方面的参谋副官。我随后要求驻扎西奥尔堡的弗瑞娅雷达站指挥官博德少尉担任我的通讯军官。现在布鲁门萨特的大队还隶属于第 1 探照灯团，这是

不可思议的。我向戈林请求将这个团划归我指挥，他再次笑着拒绝了，但是我的建议还是得到了一定的肯定，他随后命令以后我和那个探照灯团将是合作而非隶属关系，并让我通知费希特中校他的这个决定。这将是一个让我难以想象的场景：我——一个小小的上尉军官——将给一位重要且高傲的团级指挥官打电话，告诉他我受元帅的委托通知他，我成为新的联队指挥官，您下属的战斗机大队现在划归我指挥，今后我们将联合作战。上帝保佑，但愿费希特中校听到这些后不会心脏病发作！”

在杜塞尔多夫还只是一名指挥 3 个中队的大队长法尔克上尉现在成为了一名联队指挥官，而担任这个职位的军官一般为中校或者上校，在这之前从来没有任何一名军官以上尉军衔来担任这样重要的指挥位置。和皇家空军相比，德国空军军官所担任的职位和担负的责任要超过同级别的英国军官。虽然也有部分皇家

■ 这幅图片显示了夜间战斗机部队少有的超过 2 机以上的编队飞行，已经可以看到 Bf 110 上的法尔克亲自设计的夜间战斗机联队标志。这是法尔克所设计的后来得到广泛使用的德国夜间战斗机联队的统一标志。早在当年春天首次接掌第 1 驱逐机联队第 1 大队的时候，他就充分认识到单位标志的重要性，为此还专门组织了大队标志的设计招标，最终维克特·莫德斯赢得了设计：浅蓝色的盾牌底部是地球一角——北海地区，上面有一只俯冲的白鹰（取自法尔克的族徽）紧握着红色闪电，劈向英格兰南部。当该大队发展成后来的夜间战斗机联队，法尔克只是把浅蓝色的天空背景改成了黑色。这个徽章被用在所有夜间战斗机部队单位中，仅有一些小的改动，比如第 1 夜间战斗机联队的盾牌边缘为白色，第 2 联队为红色，第 3 联队为黄色。一些联队为了区别内部的大队，在盾牌的顶部添上第二或第三条横杠，另一些则添上一个罗马数字。法尔克后来解释说：“这个徽章不仅用在飞机上，还用对联队的车辆上，我还把它做成小领章发给每个联队成员佩戴，不要低估这一外在隶属标志，联队的每一位新成员经过几个星期的试用后，会在检阅的时候获颁这个领章作为正式接收的标志。同样的，如果有人违反纪律，这个领章也会被收回，作为一个整体，个人的违纪会对整个单位造成不良的影响。”



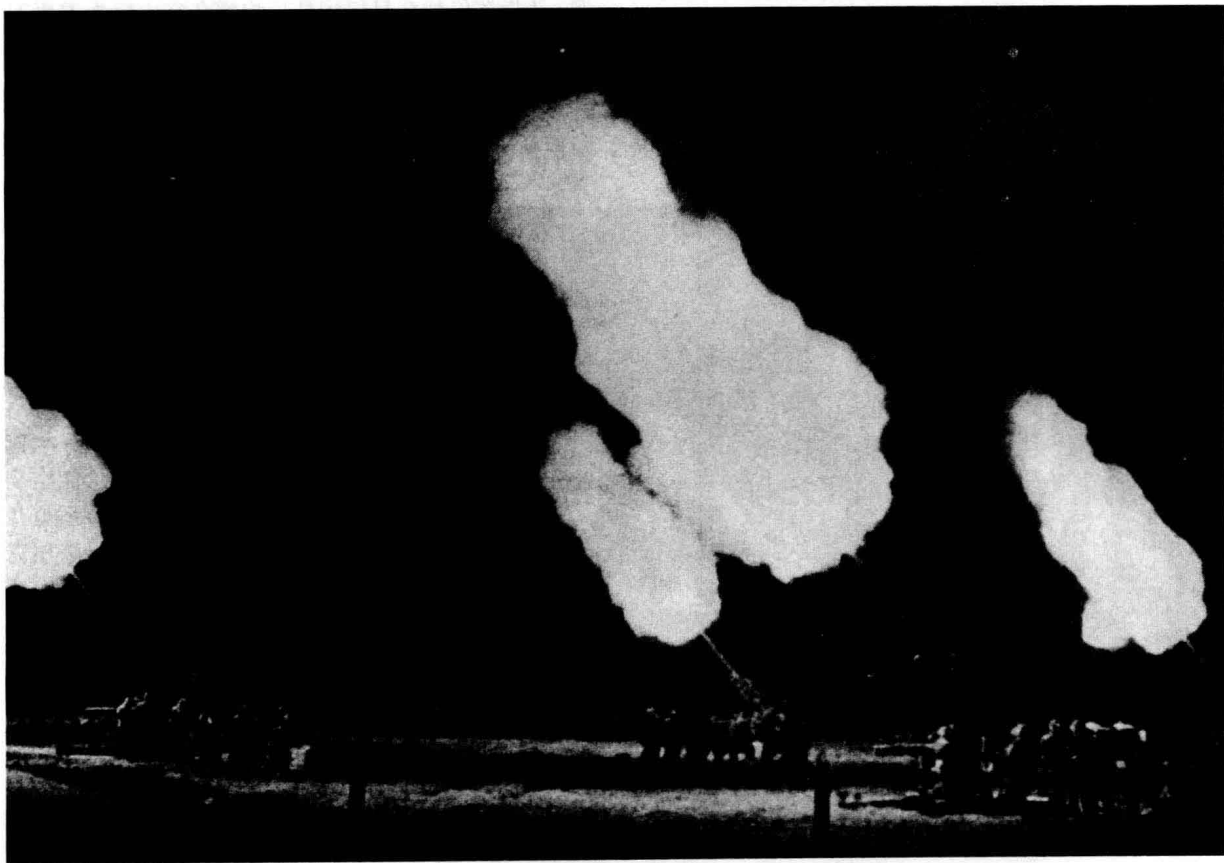
空军上尉指挥一个拥有数个中队的联队(注),但是在对年轻军官的提拔上,德国空军显然比较积极,这段时期的空军青年军官代表除了法尔克,还有威尔纳·莫德士和加兰德这对昼间战斗机部队双杰,加兰德在1942年11月成为德国最年轻的将军,担任德国空军的战斗机总监。而莫德士则在1941年11月就被任命为战斗机总监,若不是过早阵亡,可能会更早获得最年轻将军的殊荣,德国空军这位第一个在宝剑橡叶骑士十字勋章上镶上钻石(1941年7月15日获得)的杰出战斗机飞行员和前线指挥官在1941年11月22日阵亡(总计115个击落记录,上校军衔),此后他的荣誉只能由以他名字作为荣誉称号的JG 51“莫德士”战斗机联队来继续。这里也不得不提一下德国空军最高指挥官戈林元帅,他往往会很快改变自己的决定,比如之前还对夜间战斗机部队不屑一顾的他很快改变了想法,他认为:“我需要一支强大的夜间战斗机部队。”于是,德国空军夜间战斗机部队获得了迅速发展。二战期间戈林的许多决定被认为严重影响了德国空军的作战和发展,有些甚至是致命的,但是,这次他选择法尔克作为第一个夜间战斗机联队的指挥官还是一个明智的决定。

[注:这里简要说明一下英德双方空军编制的比较,德军的战术编制一般按照联队(Geschwader)一大队(Gruppe)一中队(Staffel)这个体系,相对应的,皇家空军的大队(Gruppe)约等于德军联队,以此类推:皇家空军的联队(Wing)等同于德军大队,而皇家空军中队(Squadron)的规模一般要大于德军的中队,但是在编制体系上则是同级别的,需要说明的是,轰炸机司令部的编制体系又有其自己的特点,直接采用大队一中队编制体系,而没有中间的联队这个级别,中队一般情况下编有16架以上轰炸机,战争后期达到30架,而一个大队一般下属10~16个中队。]

成长——新生力量

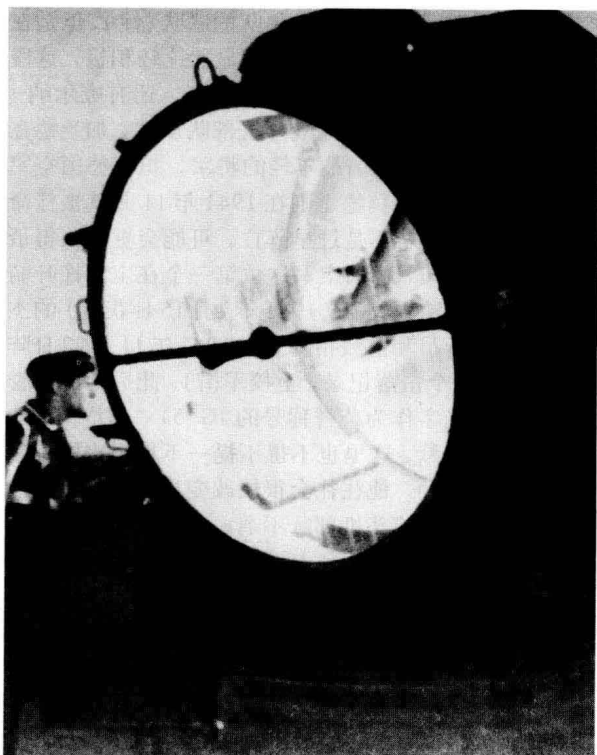
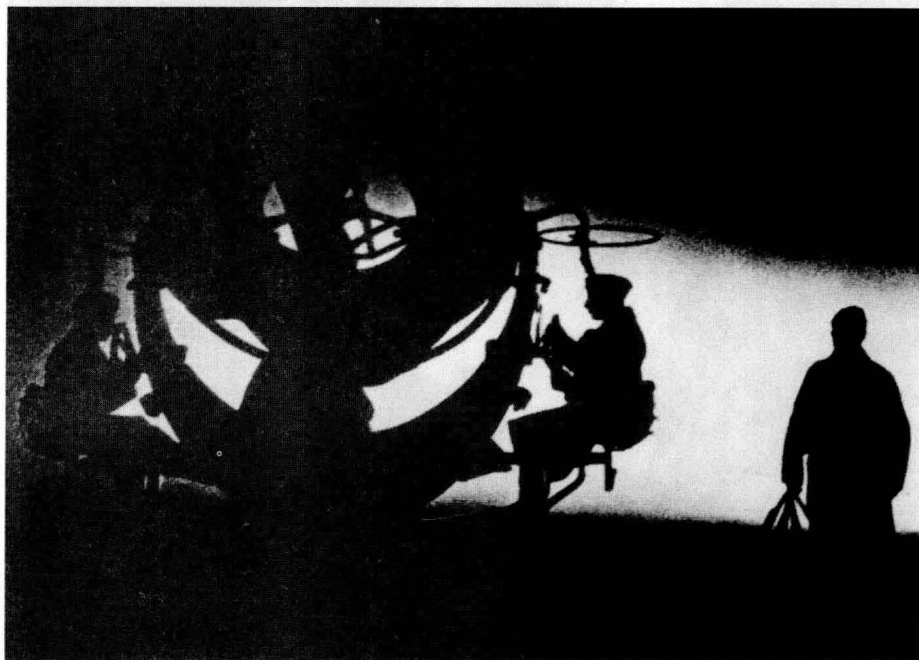
1940年6月底,法尔克继续在杜塞尔多夫研究如何有效截击英军轰炸机,他属下现在有一个装备Bf 110的大队,即I./NJG 1(就是原来他自己的I./ZG 1),随后很快他获得了第二个大队,即原来的IV.(N)/JG 2。Bf 110虽然机动性不如单引擎的Bf 109,但是它毫无疑问是一种可靠的夜间空战平台。此时夜间战斗机部队采用的都是探照灯支持下的自由猎杀战术,就是在探照灯有效工作范围附近巡航,希望借此

■ 德军88毫米高炮部队实战场景,标准情况下一门Flak36型88毫米高炮由7~10人操作:一名炮长,通常为军士;1号炮手,负责方向机;2号炮手,负责高低机;炮位装填手一名;剩余人员中一人负责引信设定,其余则负责弹药运输等辅助工作



发现并且攻击被探照灯锁定的轰炸机。因此他们和地面探照灯部队的如何协调是一个迫切需要解决的问题。前文已经介绍，当时的夜间截击作战由费希特中校（第1高炮探照灯团指挥官）指挥，而随着法尔克联队的组建，这层指挥关系需要重新界定。因为首先费希特的军衔比法尔克高出整整两级。其次在作战部署上，法尔克的联队隶属于第2航空队，而探照灯部队则隶属于空军军区司令部。尽管如此，在德国空军高层的支持下，法尔克还是得到了各方面必要的合作和支持，他的联队可以使用“光照夜间截击”战术作战。但是这些探照灯部队往往部署在一些固定的区域，首先是那些大城市和工业区周围，配合高炮部队拦截英军机群。这就意味着，在地面探照灯有效工作空域迎击英军轰炸机的德国夜间战斗机有被己方防空火力击落的危险，虽然这些夜间战斗机都进行了专门的涂装，以便于识别，但是对于高炮射手而言，在夜间防空作战时要清楚分辨敌我依然是一件相当困难的事。1939年夏季，德军总共有大约197个重型高炮连和48个轻型高炮连。到了1940年中期，德军部署在其重要工业区周围的大约有450门重型高炮和超过100个探照灯连。此时一个标准的高炮连包括4门高炮，1台指挥仪和1台监听设备。标准的重型高炮是Flak36型88毫米高炮，炮弹重8.16公斤，射程8000米，射高约6500米，弹丸爆炸产生的约1500枚弹片的有效杀伤半径大约10米。标准作战模式是4门高炮在1台指挥仪指挥下进行齐射，作战效率依赖于指挥仪，它负责计算并且给出射击必需的参数，例如方向机高低机数据和炮弹引信时间等。通常情况下，以攻击4000米高度目标为

■ 德军监听装置正在侦测英军机群信息



■ 这是一款最典型的防空探照灯 Flakscheinwerfer 37 型，装备有直径150厘米的镜面，在战争早期这些探照灯统一由一个团来指挥

例，从指挥仪捕获目标到最后炮弹在空中爆炸需要21秒时间；指挥仪计算指挥时间10秒；设定引信以及装弹5秒；最后炮弹到达4000米高度需要6秒。但是此时的光学指挥仪只能用于昼间作战，而在夜间作战，在最初还没有装备相应的雷达设备时，则需要依靠监

听设备和探照灯的联合体系来寻找目标。

NJG 1在其诞生的头几周内孤立无援，皇家空军的空袭区域十分广大，而德军地面高炮/探照灯部队的部署区域则是有限的。因此想要建立一个能覆盖英军轰炸机可能空袭区域的地面防御体系是几乎不可能的。此时法尔克手下的飞机缺乏专业无线电设备，甚至是连最基本的消焰器都没有，只是简单的把标准型Bf 110昼间型驱逐机涂成亚光黑。缺乏地面控制系统迫使法尔克不得不设计一套自己的作战法则，他把紧挨着鲁

尔部署的探照灯部队向前移到威斯特伐利亚境内，直到明斯特西北部，建立起了一个探照灯光带，横跨皇家空军轰炸机的主要前进路线。同时他把第1大队部署在距明斯特东部40公里的古特斯劳（此时，第3大队仍在科隆-奥斯特海姆进行从Bf 109D到Bf 110的改装训练），而他的联队指挥部依然设在杜塞尔多夫。在弗瑞娅雷达部队编入他的防空预警体系之前，法尔克必须依靠地面监听站来获得英军



■ 这架轰炸机很可能就是施特莱伯中尉的第一个夜间战果

轰炸机来袭的警报。法尔克将他的战斗机部队部署在离明斯特有一定距离的地方，以防止自己战斗机的发动机噪音影响对英军机群的监听。当确定英军机群来袭时，沿岸的弗瑞娅雷达站将进犯轰炸机的预警警报通过“雉”代码传递给I./NJG 1，夜间战斗机飞行员会得到“Fasan”（逮住）的短语警报，然后他们立即起飞，以略高于英军轰炸机可能的飞行高度在一座无线电导航台和探照灯光带后方巡航待机，等待探照灯捕捉到英军轰炸机，有时他们得等待3个小时之久。一旦“光带”上晃动的光柱发现一架敌人的轰炸机，夜间战斗机就立即俯冲，飞到轰炸机的后部下方位置，然后拉起机头开火。行动必须迅速——轰炸机会在3分钟内穿过“光带”，到达远方黑暗的安全地带。虽然为了避免错过目标进行了大量的训练，但多数截击仍以失败告终，主要原因在于探照灯漫无目的的搜索方式。于是出现了这样的场景：德军夜间战斗机长时间的在茫茫夜空中巡航，希望能够捕捉到英军的重型轰炸机并击落它们，但是往往无功而返。在作战效率上，第1大队的Bf 110所取得战绩还是明显优于冯·波特麦上尉的第2大队那些在德国北部和荷兰上空进行夜间单机游猎攻击的Bf 109。1940年7月9日黎明，一架惠特利轰炸机在赫尔戈兰岛（Heligoland）附近海域被原IV.(N)/JG 2的“老鸟”赫尔曼·弗洛斯特尔军士长击落，这是夜间战斗机的首个“官方”击落纪录。7月20日凌晨，施特莱伯中尉击落了其夜战的第一个战果（他击落的几乎可以肯定是一架第51中队的惠特利，编号P5007，在威斯特伐利亚州府东北偏北35公里处坠毁）。第二天夜间，他获得了夜间空战生涯中65个击落记录的第二个，这次他击落了皇家空军第78轰炸机中队一架由蒙克豪斯军士驾驶的惠特利，这架轰炸机最后坠毁在明斯特。到这个月底，NJG 1共计击

落了6架轰炸机，法尔克的初期型“Helle Nachtjagd”（光照截击，飞机和探照灯协力来搜索截击敌机）战术看来已经初见成效。与此同时，该大队在作战中也损失了2架Bf 110，而越来越多返航的皇家空军机组乘员报告他们在夜空中看到了德军的夜间战斗机。

8月~9月之间，新生的NJG 1继续取得战果，施特莱伯中尉在8月30日和31日夜間分別击落一架惠灵顿和一架惠特利，9月30日他更是仅以32分钟就在布雷森不吕克-巴登堡-曼斯拉格空域击落3架轰炸机。法尔克将他原来的大队交给刚刚晋升上尉的施特莱伯指挥，这个大队可以说是德军夜间战斗机部队的种子核心。同时这支新生的部队也开始付出代价，损失了一些优秀而且重要的飞行员，包括格里斯中尉和考拉克军士，但是权衡这些战果和损失，不可否认的是德军夜间战斗机部队正在逐步发展。

1940年中期后，德军最高指挥层对于皇家空军夜

■ 踌躇满志的卡姆胡贝尔将军



威尔纳·施特莱伯简介

威尔纳·施特莱伯是二战最成功的夜间战斗机飞行员之一，最终在德军夜间王牌中排名第四。早在1940年4/5月间，他就是法尔克大队的一名成员，也是最早参与夜间截击试验的飞行员。他随后成为新建的法尔克指挥的第1夜间战斗机联队的军官，并且取得了该联队的第一个击落记录。他和法尔克一样，都是战前就成为了国防军军官。他最早接受的是飞行观察员的训练，随后接受战斗机飞行员的训练，战争爆发后加入法尔克的装备Bf 110战斗机的战斗机中队。他于1940年10月成为I./NJG 1的指挥官，军衔为上尉。他在1940年7月获得第一个夜间战绩后迅速成长为德国的著名夜战王牌。1943年7月1日，他正式接替法尔克成为第1夜间战斗机联队指挥官。他到战争结束时成为上校，击落纪录为66架，其中65架是在夜间取得的，施特莱伯后来继承了法尔克的“夜间战斗机之父”这个称号并且并在战争结束前14个月被提升为夜间战斗机总监。



■（上）德军夜间战斗机部队核心种子力量第1夜间战斗机联队指挥官的更替：左侧是老指挥官法尔克，右侧就是新任指挥官施特莱伯

（下）威尔纳·施特莱伯于1940年10月获得骑士十字勋章，当时他拥有65个夜战战果，成为战绩排名第6的夜战飞行员。时任第1夜间战斗机联队第2大队指挥官的施特莱伯正在检查自己在夜间击落的一架威灵顿残骸，这组机枪很可能曾经对他构成了致命威胁

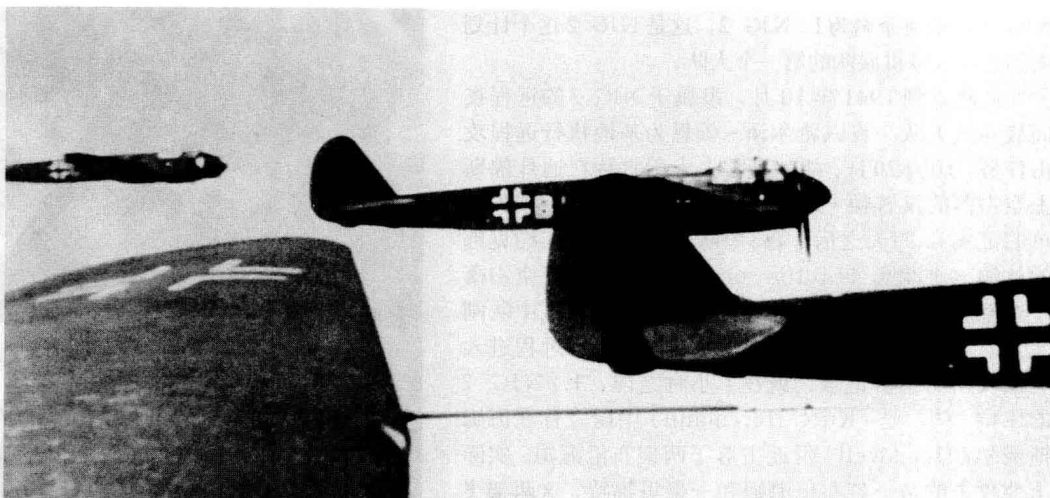


间空袭的威胁越来越重视，因此新生的夜间战斗机部队需要拥有与其任务相称的指挥架构。7月17日，戈林任命时年44岁的卡姆胡贝尔上校负责组建应对敌军夜间轰炸机的夜间防空体系。

卡姆胡贝尔上校是一名被公认为组织能力出色而且思维灵活的指挥官，在他的领导下，夜间战斗机部队的战术指挥体系很快就开始逐步成型。他将夜间战斗机师指挥部建立在荷兰蔡斯特的一个华丽的古城堡中，在这个位于英军空袭主要航线上的小城中，他将指挥今后对皇家空军的夜间战斗。10月16日卡姆胡贝尔上校晋升为少将，在这个时候他也已经初步发展了两种夜间作战模式，首先他改变了以前人们根深蒂固的一个空战防御理念：即做好准备等待敌机的到来，然后起飞迎击。而是主动出击，将战火烧到敌方阵营，卡姆胡贝尔自己是这样解释这个战术的“当我想消灭一个马蜂窝的时候，我不会先忙于对付几个在外面乱飞的小虫子，而是在他们大部分返回自己巢穴的时候把他们连窝端掉。”他大力发展的另一个作战模式则是后面将会重点提到的“区域截击”模式。此时夜间战斗机师在原有的NJG 1两个大队的基础上又获得了第三个作战大队——II./NJG 1的渊源可以追溯到KG 30的一个战斗机大队Z./KG 30，该大队曾在特隆赫姆和斯塔万格海外执行护航任务，挪威战役几近结束之时，中队指挥官中尉赫尔伯特·伯恩希率领手下的Ju 88C-2重型战斗机南下到鲁德维格斯鲁斯特（Ludwigslust）进行任务转换训练，他们的新任务是去敌人的基地摧毁轰炸机，破坏皇家空军的夜间飞行训练，并伺机投放一些小型炸弹。该中队1940年6月转往杜塞尔多夫进行夜间战斗训练，并且改编为4./NJG 1。此地还有新成立的5./NJG 1，该中队装备改装的Do 17Z夜间战斗机。Do 17Z也是由原来的中型轰炸机改装而来，道尼尔的这些远程夜间战斗机被称之为“Kauz”，至于原因就不得而知了。这两个中队组成了新的II./NJG 1的核心力量，该大队指挥官为格拉夫·冯·施蒂尔弗里德上尉，而由波特麦上尉指挥的原来的第2大队现在改为第3大队。很明显，现在新的夜间战斗机部队中已经没有了单发Bf 109战斗机的位置，只有一个中队还装备这种单发战斗机，到8月份，Bf 109正式退出夜间战斗机部队。Ju88C-2和Do 17Z这两种远程重型夜间战斗机都拥有强大的前向火力，这些改装机型专门用于攻击皇家空军的本土机场。

卡姆胡贝尔决定用II./NJG 1的Ju88和Do 17远程夜间战斗机施行进攻性防御作战，这些战机将在夜间进入英国空域攻击轰炸机。他将这个大队改编为远程夜间战斗机大队，并且作为自己计划的第二个远程夜间战斗机联队的种子力量（I./NJG 2）。这些远程重型战斗机首先部署在阿姆斯特丹附近的斯希普霍尔

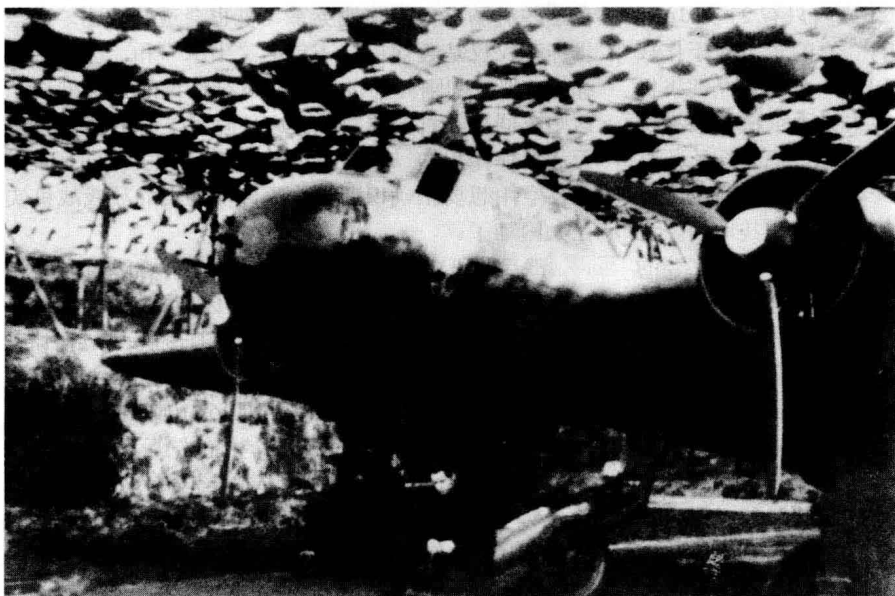
■ 第2夜间战斗机联队从荷兰基地起
间飞使用 Ju 88C 飞机前往英国执行夜
间入侵行动



(Schiphol)，他们在傍晚从杜塞尔多夫飞到斯希普霍尔，再起飞执行任务，任务完成后回到斯希普霍尔，然后荷兰航空公司的司机用豪华轿车把他们送到阿姆斯特丹的克拉斯纳波爾斯基（Krasnapolski 饭店，战后的 5 星级饭店）过夜，当穿着燕尾服的侍者引领机组人员穿过旋转门时，他们仍穿着全套的飞行装具！第二天中午他们再飞回杜塞尔多夫。这样的安排无疑很受欢迎。虽然机组对此欣喜若狂，但地勤和飞机却经不起这么折腾，而且战绩也不理想，法尔克和卡姆胡贝尔不得不前往杜塞尔多夫为 4 中队和 5 中队的机组打气，会面的地点是装修简朴的军官食堂：

“是的，先生们，我从你们的报告中得知你们历尽千辛万苦，但是请别忘了在暗室里拍苍蝇的典故，我们有一项特殊而重要的任务要去完成……不要跑来和我争论这些计划，你们注定要和能见度及定位的问题作斗争，我不想听到什么办不到之类的话，我想听已

■ 第 2 夜间战斗机联队的 Do 17 “Kauz” 远程夜间战斗机



经办到了！你们大队被派去夜袭英格兰是为了解决一个根本问题：在敌人来到这里之前找到并摧毁他们。”

卡姆胡贝尔的训词看起来有了一些效果：7 月 23 日夜，两名 5./NJG 1 的飞行员，菲尔德维贝尔斯·维泽（Feldwebels Wiese）和施拉姆（Schramm）宣称在北海上空击落了一架威灵顿，地点是在荷兰特克塞尔岛（Texel）外海 100 公里，不过皇家空军没有相对应的纪录以证实这次击坠，之后的击坠也是如此。一个月后，有飞行员宣称在英格兰东海岸上空击落了 2 架飓风，一架是 8 月 17 日 23 点在洛斯托夫特（Lowestoft），另一架是 10 天后在格林斯比（Grimsby）上空，9 月 8 日和 9 日，5./NJG 1 宣称各击落了一架布伦海姆（需要指出的是，在 9 月 8 日的跨海峡作战中确实损失了 3 架布伦海姆，但原因未知）。与以上这些水分战绩相对应的是，这两个中队已经有 3 架飞机（2 架 Ju 88C-2 和 1 架 Do 17Z-10）坠毁，他们也遭受了首次战斗伤亡：8 月 18 日凌晨，弗

利兹·甄克尔（Fritz Zenkel）军士长的 Ju 88 被一架第 29 中队的布伦海姆夜间战斗机击落于绝弃岬（Spurn Head）外海，机上 3 人全部丧生。

9 月，随着卡尔·胡尔斯霍夫上尉的第 6 中队成立，该大队终于拥有了完整的 3 个中队，随后大队放弃了在杜塞尔多夫和斯希普霍尔之间的每日往返（以及克拉斯纳波爾斯基饭店的安乐窝），转驻希尔泽-赖恩地区（Gilze-Rijen）以便于展开对英国的主动性攻击行动。II./

NJG 1被重新命名为I./NJG 2,这是NJG 2这个计划中的夜间入侵机联队的第一个大队。

从此直到1941年10月,隶属于NJG 2的远程夜间战斗机大队一直以希尔泽-赖恩为基地执行远程攻击任务。10月20日,胡尔斯霍夫上尉宣称在迪什佛斯上空击落的汉普顿(这个战果得到了英军战后损失清单的证实)。四天之后,第3中队的哈恩军士在约克郡的林顿-上欧瑟(Linton-on-Ouse)基地上空击落了一架惠灵顿,事实上这是一架第102轰炸机中队刚起飞的惠特利,这也是第一个被确认的德军远程进入英国攻击的击落记录。就在1小时之前,I./NJG 2的库特·赫尔曼(Kurt Herrmann)中尉宣称在海姆斯威尔(Hemswell)附近击落了两架布伦海姆,实际上他攻击的是一架布伦海姆和一架贝福特,这两架飞机只是被击伤,后来在道克丁(Docking)安全着陆。10月28日,海茵茨·弗科特少尉正确辨认了一架刚起飞的第49中队的汉普顿X3027,并在斯坎普顿(Scampton)附近将其击落于斯科格尼斯(Skegness)外海。I./NJG 2也开始为入侵英格兰而付出代价,至年底,共有4架飞机失踪,估计已经在北海坠毁,在11月23/24日夜的一次入侵行动中失踪的大队指挥官的“R4+BB”就是其中之一。卡尔·胡尔斯霍夫上尉也参与了那天晚上的行动,并宣称了第二架击落记录(未被确认)。

一个月后的12月21日凌晨,胡尔斯霍夫的继任者,3./NJG 2的中队指挥官乌里·希麦耶尔(Ulrich Meyer)中尉在林肯郡被皇家空军飞行学院的高炮击落,他们攻击皇家空军的军校不知是出于无意还是鲁莽,无论如何麦耶尔及其机组是I./NJG 2由于敌人行动而导致的首次战损。

当时德国空军一个普通的战斗机大队一般拥有30架左右的战机,而这个大队的编成内只有21架Ju88和Do 17,而且随着战争的进行,它的实力由于作战损耗还在减少,例如在1941年1月,它只有7架飞机可以投入作战!卡尔·胡尔斯霍夫上尉很快就接替格拉夫担任这个远程夜间战斗机大队指挥官,他此前直到1940年秋季都是第3航空队一名优秀的无线电监听军官,他的任务是监听皇家空军轰炸机和其地面控制之间的无线电通信,在敌方机群起飞以前获得必要的情报,例如轰炸机数量、空袭目的地等等。当胡尔斯霍夫在获得这些情报后(有时在英军第一架轰炸机起飞前1小时就可以得到确认),会立即派出他的第一波夜间战斗机,目标是英军这些起飞轰炸机的机场,希望可以及时攻击那些起飞中的轰炸机;间隔不久第二波战斗机起飞,目的是在北海上空拦截英国机群;此外,胡尔斯霍夫上尉还尝试将他的夜间战斗机混入返航的皇家空军轰炸机群之中,在这些轰炸机飞临己方



■ 德军作为远程夜间战斗机部队的第2夜间战斗机联队第1大队的两名Ju88乘员,一名已经摘掉了氧气面罩

机场上空准备着陆时利用机场的灯光攻击他们,他下属第2中队中队长容克中尉就曾经几次成功混入英军机群,在他们准备在英国机场着陆时开始攻击。德国人的活动范围很快扩展到英国所有东部郡县,目标也不仅是轰炸机司令部的基地,还有皇家空军的夜间训练基地。想到在执行灯火管制的英格兰上空有无数各种型号的飞机,也就不难理解这些入侵机飞行员会错误识别敌机的型号。

虽然德军远程夜间战斗机部队首要任务是攻击返航的皇家空军轰炸机,但是他们在其他方面也获得了一定的战果,因为他们还经常攻击一些临时目标。例如每一个在夜间起飞轰炸机的英军机场因为机场灯光的缘故就很容易遭到德军夜间战斗机的袭击,而此时在这些机场上空的其他英军飞机也会遭到攻击:这些目标不仅仅是轰炸机,还包括“牛津”和“虎蛾”教练机,那些刚刚开始进行夜间飞行训练的学员就成了这些夜间战斗机的猎物。在这种时候英军的高炮也是无法发挥作用的,毕竟在空中更多的还是自己的飞机,在夜空中想要正确识别都是两台发动机的敌我战机实在太困难了。

战后的研究终于有可能将宣称的击坠和实际损失相对照来研究,更准确地说是剔除,因为I./NJG 2仍经常高估击坠数。比如在1941年1月16日凌晨,阿尔伯特·舒尔茨中尉宣称在风特教会(Church Fenton)附近击落两架“布伦海姆”,之间仅相隔15分钟,而事实是这两架OTU(作战训练单位)的“挑战”后来摔机着陆,乘员安然无恙。哈恩军士则“名副其实”一些,他在3月13日傍晚击落了一架刚从瓦丁顿(Waddington)起飞的第207中队的曼彻斯特,哈恩一定瞥见了这架飞独特的