

攻击高度 4000 米

作者 卡尤思·贝克尔

第一章 闪击波兰

第一节 暗语“厄斯特马克飞行”

一九三九年八月二十五日，闷热的一天即将过去。在德国西里西亚州新瓦尔特城旁，古树的枝头仍沐浴着夕阳的余辉，而树下已是暮色低垂了。但这并不意味着傍晚恬静的到来，城下是一片繁忙。传令的摩托车发着嘟嘟的响声沿着土道开来，逐级传达着空军的命令。一辆挡泥板上标有侦察中队标志的小型装甲侦察车又疾驰而去，土路上扬起滚滚沙尘。

沙尘遮盖了眼前的一切，给这里的景象增加了一种严重脱离现实的感觉。沙尘吸掉了噪音，沙尘使人们的喉咙发干，喘不过气来。

然而，你意识到明天将要发生的事了吗？明天就要爆发战争啦！

十八点三十分，空军总司令赫尔曼·戈林从波茨坦附近的韦尔德尔狩猎公园发来一封密电。这里驻的是东部两个航空队所属的师、团，几天来他们一直焦急地等待着这道命令。如今，命令终于发来了。命令中写道：“八月二十六日四点三十分，实施‘厄斯特马克’（当时的德国东部边境地区）飞行”。这封密电的暗语意味着“用武力解决波兰问题”。

新瓦尔特城位于德国西里西亚州政府所在地罗森贝格东部不远的地方，它前面有一条公路，通往离这里十公里的边境城镇格卢施纳。“特命空军指挥官”沃尔夫拉姆·弗赖赫尔·冯·里希特霍芬少将的前线司令部就设在新瓦尔特城。

这位活跃的将军最不喜欢呆在远离前线的后方，他说：“我们的‘电话线’必须和进攻的步兵先头部队联络上”。

他所说的电话线指的是通信机构。如果发挥不了通信机构的作用，任何一个指挥官都无法调动军队。德国空军在西班牙的最大教训之一，就是没有组织好通信工作。

里希特霍芬是西班牙内战后期“秃鹰军团”军团长，现在他司令部的参谋人员几乎全是他在西班牙时期的老相识。这使他处于一种特殊地位。在为对波兰作战而组建的空军指挥部中，只有他一个人具有新鲜的实战经验，特别是从空中有效地、决定性地支援进攻中的地面部队的经验。

现在，里希特霍芬恰好担当这项任务。他的部队（俯冲轰炸机四个大队，强击机和驱逐机各一个大队）要帮助从西里西亚出击的第十集团军在波兰国境要塞群中打开一个突破口，尔后支援该集团军的坦克部队直捣华沙。

里希特霍芬把他的司令部设在紧靠前沿的地方。甚至夜间刚打过仗的地方，第二天一早就想把司令部搬到那里。因此，他要求通信机构必须充分发挥作用。可是眼下，能否做到这一点，将军是很不放心的。因为自从通信线路的维护勤务交由空军管辖以来，至今谁也不清楚管理的情况究竟如何？

“要留心，赛德曼！”里希特霍芬对首席作战参谋说，“明天早上的事即使有变化，怕也来不及通报了。”当时差几分钟到晚八点。谁知，他的这种疑虑竟很快变成了现实，这倒是里希特霍芬所没有料到的。

在通往格卢施纳的国境公路上，站着第十集团军司令冯·赖歇瑙炮兵上将和传令官维特斯海姆少校。一支机械化部队从他俩身旁经过，在向东调动，该部队是从三十分钟以前开始从这里通过的。

新瓦尔特城位于第十六军集结地的正中，赫普纳中将率领的这个军，是第十集团军的先头部队。他所指挥的第一、四两个装甲师，将于明天清晨四点三十分，在这里突破数公里长的一段国境线。尔后趁敌惊慌混乱之际，果断地猛插敌人纵深。部署在该城南部的部队，将从卢布利尼茨的小碉堡群插过去，北部的部队要插过维卢尼前面的要塞群。南部的部队在通过琴斯托霍瓦工业区以后，要径直向腊多姆斯科附近的瓦尔塔河渡口挺进。

这就是里希特霍芬慎重选择司令部位置的理由。此外，他还请求第十集团军司令部也把前线指挥部设在新瓦尔特。第十集团军司令赖歇瑙接受了他的请求，并对此表示感谢。因为新瓦尔特城是一座别致的城堡，它是按城主冯·施图德尼茨家族精选的风格修建的。

实现里希特霍芬的“密切联系”的理论，无需别的条件，只要陆军和空军的指挥官住在一栋房子里，而明天一大早参加进攻的坦克部队的将军和为坦克部队开路的俯冲轰炸机部队的将军住的房间紧挨着就行了。

赖歇瑙和里希特霍芬并肩站在门口，此刻是二十点刚过。一眼望不到头的长长的车队从他俩身旁隆隆驶过。就在这时，汉斯·赛德曼突然出现了，他上气不接下气地报告说：“报告阁下，明天不进行‘厄斯特马克飞行’了。”

里希特霍芬目瞪口呆，直楞楞地盯着这位首席作战参谋。

赛德曼接着说：“这个命令是第二航空师转来的。总统命令撤消预定八月二十六日开战的命令，继续按原计划集结待命。”

里希特霍芬喘着粗气说：“糟糕！赛德曼，你无论如何要设法把停止进攻的命令发出去。不妨两遍、三遍。有线、无线通信和传令兵同时使用。叫部队接到命令后立即答复。明天早上不能有一个人开火，一架飞机也不能起飞，否则，他要承担开战的责任！”

里希特霍芬对赖歇瑙说明了一下情况就急忙走开了。在无线电通信车和在城堡旁通信部队的帐篷里，开始了紧张的工作。命令被编成密码，报务员在焦急地联络，书面命令由传令兵火急送往各部队。

里希特霍芬所属的各部队在当天下午进入各自的出去基地，有的部队没有发回任何报告，也不知道它们的确切位置。各基地彼此都离得很远，而且都在远离前线的后方。

京特·施瓦茨科普夫上校的第七十七俯冲轰炸航空团由两个大队组成，该团已进驻到沃波累西部的诺伊德鲁夫。拜尔上校率领的第二飞行训练团所属的两个俯冲轰炸机大队，驻在施泰因山下的尼达埃尔古特基地。

在后方离前线很远的阿尔特吉德尔，驻着维尔纳·施皮尔福格尔少校的第二飞行训练团第二强击机大队。这个大队装备航程比较短的亨舍尔 Hs 123 式双翼机。它们的活动半径大约是一百三十公里。

“如果施皮尔福格尔用那种‘老乌鸦’从阿尔特吉德尔飞到前线的话，燃油也就消耗一半了。”里希特霍芬曾经这样风趣地说过，后来便命令他们：要在明天一天内，把这个大队的野战机场迁到靠近前线阿尔特的罗森贝格。

盖茨上尉的第二驱逐航空团第一大队，驻在沃波累以东的大施泰因。

停止进攻的命令都已顺利地传给它们了吗？

二十点三十分，冯·赖歇瑙将军推开门把头伸进来兴冲冲地对里希特霍芬招呼到：“喂，看来没有你们空军我们也得干啦！”

里希特霍芬望着赖歇瑙感到很吃惊。于是赖歇瑙接着说：“不管怎么说，我没有接到停止进攻的命令，就得进攻！”

在这段时间里，第十集团军司令跟他的参谋长保卢斯少将一直没有联系上，当时保卢斯在沃波累东北部的土腊瓦森林里。

公路上的部队依旧向东调动着。这就是说，它们对停止进攻的命令还一无所知。因此，赖歇瑙下了决心，只要不给他直接下达命令，他就决不停止进攻。

里希特霍芬听了这番话以后对赖歇瑙说：“用我们空军的无线电通信网直接问一问柏林，你看怎么样？”赖歇瑙同意了。一会儿，快到二十一点的时候，发出了一封奇怪的电报。

“特命空军指挥官代第十集团军司令询问，停止进攻的命令是否适用于第十集团军。”

这是用普通线路发出的，由特命空军指挥官发到第二航空师，由第二航空师转到第四航空队，最后再转给空军总司令。译完这份电报的通信军官简直不敢相信自己的眼睛。

时间在流逝，现在已经是二十一点三十分了。坦克仍然在隆隆地通过新瓦尔特城，还在向东挺进。

二十二点，靠近国境的公路上开始挤满了一路路步兵纵队。

二十二点三十分，里希特霍芬那颗悬着的心终于放了下来。因为从各部队发来了确实收到停止进攻命令的回电。可是步兵却好象什么也不知道，仍然毫无反应地向前开进着。

快到深夜一点钟的时候，才接到柏林发来的回电。电文写道：空军总司令受最高统帅部的委托，通知冯·赖歇瑙将军：停止进攻的命令对第十集团军同样有效，望转达。

随后，公路上部队的调动停止了。午夜过后，各团开始后撤。

后来才弄清楚第十集团军司令没有及时收到命令的原因。

原来，在傍晚的时候该集团军就已经收到了南方集团军群发来的撤消进攻命令的电报，但那时赖歇瑙已经到了前线指挥部，而土腊瓦的集团军司令部和新瓦尔特之间的通信线路又恰好在傍晚发生了故障。

保卢斯少将在土腊瓦向各军下达停止进攻的命令，忙得不可开交。因为命令必须从军下达到师，然后再由师下达到前线的团、营、连。特别是一定要与突击队取得联系，因为按预定方案，他们要在全面进攻开始前四小时，也就是午夜以后就要带着特殊任务潜入敌后。

保卢斯认为：一个普通的常识是，如果部队在进攻之前都已集中后撤，那么只剩下部队司令是不能发动战争的。所以他首先向所属部队进行了传达。就是这样，在几个小时之内通知到所有国境线上的部队，也算是个奇迹了。

再过一会儿，这个奇迹就要实现了。第十集团军中不知道停止进攻命令的，只有一个突击队。这个突击队当时正在卢布利尼次近郊，位于第四十六步兵师战线的前方，与波军的小碉堡群对峙。

这个突击队夜间按着受领的任务偷偷地潜入敌军阵地。四点三十分，三十个人一齐向波军开火。这时兄弟部队本应立即越过国境前来夹击敌人，可是国境周围却毫无动静。突击队只得停止了射击。

还有一个没接到命令的例外情况。在斯洛伐克南方集团军群的右翼，利斯特高级上将率领的第十四集团军派出了一个突击队，经过一番白刃战后，夺取了铁路隧道。如果德军真的大举进攻，这个隧道将成为一条重要的供应线。但因该突击队被召回，所以不得不放弃了它。波军收复隧道后，立即将它炸毁，使其无法通行。

由于这两个过失，预想的奇袭效果受到影响，使波兰对于德国是否会进攻自己的这个最后疑问水落石出了。

据德方连续几天的空中侦察获悉，敌方正沿所有公路向国境增派部队。可以看到，敌人的兵力正在逐日加强。

赖歇瑙和保卢斯不得不全面修改第十集团军的进攻计划：让坦克和机械化部队退到第二线，把步兵调到第一线，待越过国境，打开突破口后，再让坦克纵深突进。本来靠奇袭可以取胜的战斗，现在却不得不靠强攻来解决了。

德军其他部队也赶紧改变部署。虽有这种战术上的变化，但作战的根本目标仍丝毫未变。陆军总司令的意图是：抢在波兰完成战争动员和集结军队之前，一路从西里西亚，另一路从波美拉尼亚—东普鲁士分进合击，集中兵力歼灭部署在维斯瓦河—那素夫一线西侧的敌人大兵团。

决定一切的是，大部队能不能早日形成夹击的态势，能否及时阻止波军渡过维斯瓦河向内地撤退。如果能及时将波军大规模包围的话，就能在维斯瓦河以西进行决战。

实现这个计划的第一个前提是，德国空军要掌握制空权。

第二个前提是，德国空军的轰炸机要能够按照指挥部要求的那样，随时切断敌后任一地方的公路和铁路。

第三个前提是，在战斗最激烈的时刻投入空军，并使其发挥作用。届时，强击机、俯冲轰炸机、驱逐机、战斗机一齐上阵，对敌实施强大的空中突袭，不给他们以喘息之机，使其感到除非投降别无他路。

让空军起左右战斗的作用，这是史无前例的。把空军完全从陆军独立出来并集中投入战争，这也是个首创。

不过，空军能够肩负起这一重任吗？在空战中，在攻击地面部队和空袭敌后目标时，以及前线上所到之处都能显示出强大的威力吗？
攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

德国空军到底拥有多大实力呢？波兰战役之后不久，普遍流传的一种说法是：德国空军的力量是压倒一切同时也是震撼世界的。德国宣传机构巧妙地利用了这一点，抓住不放，并取得了成功。不仅战时，就是在德国垮台以后，甚至在今天，这种传说仍然广为流传。

这里可以举两个例子。一是美国西点陆军军官学校一九四五年出版的战史研究《波兰之战》，该书曾这样写道：“一九三九年夏季，德国已经拥有了世界上最强大的空军。由民航和军队培训的预备飞行员近十万人。飞机平均月产量为二千架。第一线飞机有七千架，装备四个航空队。”

另一个是最近才定稿出版的《一九三九年一九四五年的英国空军》，该书公布了一个详细数字：“一九三九年九月三日，也就是英国参战的那一天，德国空军的实力是四千一百六十一架第一线飞机。”

而真实的飞机是多少呢？德军空军兵站总监每天呈送给空军总司令的实力报告是证明可作战飞机数目的唯一可靠文件，它所记载的数字与流传的有相当大的出入：在波兰战役中，参战的空军部队有阿尔伯特·凯塞林将军的第一航空队（东部）和亚历山大·勒尔将军的第四航空队（东南部）。截止一九三九年九月一日，两个航空队合计，飞机总数不超过一千三百零二架（实际数目）。

此外，在东部还有空军总司令直辖的一百三十三架飞机，其中除执行专门任务的两个中队的战斗机外，其余尽是侦察机、气象观测机和运输机。

另外，还有转给陆军的用于侦察和联络的三十一个中队共二百八十八架飞机。

部署在东部的本土防空部队的战斗机，虽然在波兰战役中只不过是配角，但也参加了战斗。它们是空军第一军区（科尼布斯贝格）、第三军区（柏林）、第四军区（德累斯顿）和第八军区（布雷斯劳）的二十四个战斗机中队，共有飞机二百一十六架。

所以空军投入波兰战役的飞机总数是一千九百二十九架，其中只有八百九十七架是装载炸弹的飞机，即轰炸机、俯冲轰炸机、强击机，执行了真正的空中攻击任务。

戈林把空军全部战斗力的三分之二投到了东线，加上担任西线警戒的其余三分之一，到九月一日，第一线各类飞机共有二千七百七十五架。其中百分之四十，即一千一百八十二架是装载炸弹的飞机。

从这个数字可以得出下述三个结论：

一、战争开始时的德国空军出人们想象的要弱得多；

二、它还不是真正的进攻性部队；

三、它在希特勒发动战争的初期，充其量只能在短时间内，在一条战线上的“闪电战”中起作用。

然而，决定空军的作用或优势的，不只是飞机，也不只是现代技术。在开战前的一九三九年五月末，德国空军总参谋长汉斯·耶顺内克少将曾警告说：“诸位，请丢掉幻想吧！无论哪一个国家在空军装备上都想超过对方，但又总是处在大体相当的水平上。谁也不能永远保持技术领先的地位。”

这个观点在一九三九年的德国被认为是异端邪说。当时耶顺内克曾以“总参谋部视察西

里西亚”的名义，在沃波累西面的宁静的温泉疗养地萨尔斯的一次军官会议上，对三军的高级将领阐述了这个见解。

对德国空军由于在数量和技术上占优势而过于乐观进行警告的耶顺内克有一个清楚的目标。他说：“空军是有它的战术的。但这些还都是不成熟的、前所未有的。我们必须在这方面动脑筋想办法，只有这样，才能取得对敌人的优势。”

他的这种想法后来在萨尔斯温泉经研究组讨论、指挥官交换看法后进行了首长司令部演习。面对这场日益迫近战争，空军的战术最后还要进一步仔细推敲。首先要把“怎样使用八百架轰炸机和俯冲轰炸机”这一问题的所有细节都要进行详细研究。

比如，水平轰炸机和俯冲轰炸机大队对一零七六号目标——华沙的奥肯切机场进行联合攻击的时间应不应该错开？显然水平轰炸机和俯冲轰炸机这两个攻击方法完全不同的机种是不能同时攻击的。但是，究竟哪个机种先攻击好呢？为了互不影响视线，都能清楚地看到目标，是让俯冲轰炸机先攻击好呢？还是让水平轰炸机先去轰炸敌人的高炮阵地、压制敌方的对空炮火，从而为俯冲轰炸机的攻击辅平道路好呢？驱逐机能否压制住敌方的高射炮火呢？怎样才能做到既可支援我方俯冲轰炸机而又不妨碍它的活动呢？

这些只不过是研究需要研究的许多问题中的一小部分。而现有的这唯一的“既不成熟而又是前所未有的”战术经验还是“秃鹰军团”在西班牙内战中总结出来的。战争正在迫近，因为希特勒已向国防军的将领们表明了他的观点：“一俟有适当的时机就进攻波兰”。不过，当时谁也想不到战争会来得这样快。

第一航空队参谋长里尔姆·斯派达尔上校曾这样写道：“我们非常了解我军在训练、装备以及进攻部署方面存在的弱点。作为义务，我已向上级多次作了汇报。”几个星期以后，八月二十二日，斯派达尔上校参加了国防军干部在上萨尔斯堡召开的一次讨论会，讨论希特勒即刻进攻波兰的借口。

斯派达尔偷偷地在日记里记下了当时的情景：“我和很多军官们一样……，非常吃惊地走出了会场。”当天下午，空军总司令部就搬到了波茨坦近郊的韦尔德尔狩猎公园。

八月二十四日下午，戈林发出了“隶属关系清楚”的密令。这就是说，为入侵波兰而组成的建制开始生效。到八月二十五日为止，空军各航空团和大队都离开了平时的驻地，进入出击基地。

八月二十五日下午和晚上，便发生了前面讲的那个戏剧性的变化。原定第二天凌晨进行的“厄斯特马克飞行”，在几个小时之后又突然被撤消了。

此后，一直待命达六天之久。这是充满痛苦和极大希望的六天，所谓希望是指纠纷能够和平解决而言。斯派达尔写道：“我们仍然相信，总统会成功地靠理智的谈判去赢得胜利。”

八月二十五日，英国首相宣布签定《第二次伦敦——华沙共同防御条约》。

这样一来，就连希特勒也感到所谓英国的“胆怯的观望”是靠不住的了，于是，他沉溺于埋头制定自己的进攻计划。近几年，他取得了许多令人难以置信的成功，这使他一步都不肯退却。

八月三十一日十二点四十分，下达了《第一号战斗动员令》，从而结束了为期六天的待命。痛苦结束了，希望也破灭了。

九月一日，正式开战。进攻的时间是四点四十五分。

第一俯冲轰炸航空团第三中队长布鲁诺·迪雷中尉坐在 Ju 87B 式飞机的驾驶座椅上紧张地凝视着前方。雾大，周围的能见度很不好，因此，他不断尝试测定方位。

迪雷感到，这次飞行仿佛是在做一场恶梦。然而，他的手确实在握着驾驶杆，前面是隆隆轰鸣的容克发动机，后面背靠背坐着的是眼睛直盯着三机组的僚机不放的通信员卡特上士。

要是昨天的迪雷，在这样大的雾天让他低空飞行，他会认为你发疯了。而今天，迪雷却

被选中去执行大战的首次空袭，向目标投掷第一颗炸弹。

德国的作战计划旨在使东普鲁士迅速和本上连在一起。给第三集团军的给养必须尽快地通过铁路运到，其中有一段地势特别险要，这就是迪尔沙附近横跨维斯瓦河的大铁桥。无论如何不能让敌人把它炸毁。

梅德姆上校的任务是率领一支陆军小分队和一个坦克排从马林堡出击，经过一场白刃战夺取铁桥，然后固守在那里。空军的任务是，要反复攻击、压制波军，阻止敌人在梅德姆到达之前炸毁铁桥。

迪雷的使命不是炸毁铁桥，而是要炸中位于车站旁边的用来炸毁铁桥的引爆点。这是一个特别小的目标，在市区地图上只不过是一个小点。

几天来，他们在因斯特堡基地附近对模拟目标进行了演习。他们曾多次坐上柏林至科尼希斯贝格（加里宁格勒）的特快列车，通过迪尔沙铁桥，证实了导火索确实埋在车站到铁桥之间的铁路路基的南斜坡上。于是他们制定了这样一个作战计划：低空进入，从最近的距离向路基投弹。

昨天，他们为了完成这个特殊任务，从因斯特堡转场到埃尔平。不料今天早上却下起了大雾。雾幕低垂，擦地飘然而过，雾顶距地面约五十公尺。

尽管如此，迪雷还是果敢地行动了。从埃尔平到迪尔沙展翅就到，飞行时间只需八分钟。一号机是中队长迪雷，二号机是席勒少尉，三号机是一个经验丰富的中士。

四点二十六分，天刚蒙蒙亮，飞机就起飞了。它们向南迂回穿过迷雾，擦着树梢迅速飞去。

四点三十分，这是战争“正式”开始前十五分钟。正前方，维斯瓦河宛若一条黑色的带子时隐时现。迪雷迅速将机头转向北方，沿河飞行。他虽然很明白这样飞下去不应该看不见铁桥，但还是有几分担心。正在这个时候，铁桥在远处出现了。那高大的钢铁骨架是决不会被认错的。

四点三十四分，四周好象还都沉浸在和平之中。三架俯冲轰炸机在离地十米的高度超低空飞向迪尔沙铁桥左侧的路基。每架飞机的机身下都挂着一颗二百五十公斤的炸弹，两侧翼下各挂两颗五十公斤的炸弹。

在飞临路基上空时，迪雷按下投弹按钮，随后拉起机头。飞机刚刚脱离，炸弹随即爆炸。紧接着后面的两架飞机从左、右两侧又接踵而来，它们的炸弹也命中了目标。

这就是第二次世界大战的首次俯冲轰炸攻击。此时，离总攻时间还有十分钟。

六十分钟以后，第三轰炸航空团的一个中队从海利根贝尔基地毅然起飞了。这个由 Do 17Z 水平轰炸机组成的中队报告说：“在迪尔沙上空，可以看到地面，我们在高空投弹，城市被炸起火。”

再说梅德姆上校，他率领的坦克排却无法前进，因为波军很快就修复了被炸断了的导火线。早在德军尚未到达之前的六点三十分，他们就将两座铁桥中的一座用炸药炸断，残桥断落到维斯瓦河里。

空军的第一次攻击就其本身来说是成功的，但是目的却没有达到。

还有一点必须加以订正，这就是传说的波兰战役及由此引起的第二次世界大战是一九三九年九月一日拂晓，由空军的大规模攻击开始的。

当时空军各大队和各团都在东部的出击基地集结待命，这倒是事实。加满油、装好炸弹的飞机虽说不是七千架或四千架，但可装载炸弹的飞机也有八百九十七架，还有大体和此数相当的驱逐机、战斗机和侦察机。

他们全部了解自己的作战目标，并都有精确的地图，这些也都是事实。但他们都没有进行大规模的攻击。至少九月一日清晨是这样，因为大雾使得大规模攻击没能实施。

这也许可以说是第二次世界大战中的一个典型事例吧。花费了几个月的时间，制定了一

个动用大量人力物力的计划。几百名参谋军官全力以赴地部署了每一个细节，执行这个计划的数千人都在集结待命。然而最后，却因天气不好而不得不从头搞起。

到早晨六点，整个第一航空队从基地起飞的才有四个战斗机大队。上午又增加了两个大队，他们好歹能发现目标就已满足了。

不得已，戈林打了退堂鼓。五点五十分，他迅速给各航空队发出了“今天不实施‘海岸作战’计划”的电报。

所谓“海岸作战”计划，乃是各航空团于当天下午集中攻击波兰首都华沙的事前约定的暗语。因天气变化，华沙上空二百公尺以上全是云层，云下的能见度不到一公里。

部署在南部的第四航空队所在地，尽管那里天气也不理想，但还不算太坏。当冯·里希特霍芬少将离开新瓦尔特城时，时间刚过四点半。他驱车往边境方向走了一会儿，四周还是一片漆黑。再有不到十五分钟的工夫，国境就将变成炮火纷飞的战场。

里希特霍芬的小型装甲侦察车遮蔽着灯光，跟着持续不断地行进着的步兵队列走了一段，在项作业帐篷前停下来。从这儿到格卢施纳南面的前线指挥部只有一公里，剩下的路程里希特霍芬只能步行前往，赛德曼和传令官贝克毫斯中校随行。

走到半路时，他们周围的步兵开火了，北边也传来了大炮的吼声。

“现在是四点四十五分整，阁下。”贝克毫斯说。里希特霍芬点了点头，停下脚步，在黑暗中侧耳倾听着。

后来，他在自己的日记里这样写道：“最初的炮声给人一种异常的感觉。唉，形势越来越严重了。过去我只想到政治战或外交战，可是现在考虑一下法国和英国的做法，我已不相信刚刚开始的这个重大事件能够得到政治解决了。”

“在摸黑行军去往前线指挥部的十五分钟时间里，我想到将来可能发生的各种各样的问题。而当赛得曼说已到了前线指挥部时，这一切也就统统丢到脑后了，摆在眼前的现实就只有奉命作战了……。”

天渐渐亮了，茫茫的大雾笼罩着地面。

“这可不是个好飞行日啊！”首席参谋汉斯·赛德曼中校望着大雾感慨地说：“这一会儿，雾霭被太阳一照，俯冲轰炸机就看不到地面了。”

前线指挥部开始接到出台的报告，于是里希特霍芬走出门外。外面仍然是异乎寻常的寂静，听不到激战的声音，只是偶尔传来几声稀疏的枪声，简直使人觉察不出现在正在打仗。此后不久，就在太阳即将出来之前，强击机飞来了。

它们是突然出现的。施皮尔福格尔少校的第二飞行训练团第二大队是奉命从阿尔特吉德尔飞来的。这个大队的 Hs 123 式飞机就象一群杀气腾腾的大马蜂，发出令人恐怖的嗡嗡声，盘旋在国境河流的上空。

这种飞机显得有些落后，它是一种装着短粗的星型发动机的古怪的双翼机。飞行员毫无遮盖地暴露在外面，使人看得很清楚。机身既无装甲又无座舱盖，驾驶这种通常称为强击机的飞行员们，不用说，还是以一种陈旧的方式与敌人战斗。

第一中队长奥托·魏斯上尉选中了国境线对面的目标——波军固守的潘基村（布尔茨施泰因）。魏斯向中队的战友们挥了挥手，于是，各自进入攻击位置。

在南部的第十集团军战线不远的前方，他们投下了第一批装有触发引信的小型炸弹。炸弹在地面爆炸，发出沉闷的爆炸声。潘基村周围随即被烈火吞没。这场攻击，从里希特霍芬的战斗指挥部里可以看得一清二楚。随后，著名的战斗机飞行员阿道夫·加兰德中尉的第二中队又重复进入第一中队的攻击航线进行轮番攻击。尔后，他们三机一组擦着树梢低空飞行，用机枪不断扫射波军阵地。

敌人开始反击了，爆炸声里出现了轻型高炮发出的干巴巴的射击声，接着，步兵火器也开火了。战斗打得很激烈。强击机走了又来，不断地进行攻击。

九月一日拂晓，对潘基村进行的这次空袭，是第二次世界大战中德国空军首次对地面部队实施的直接支援。当天晚上，德国最高统帅部在空军战果中加上了这样一条：“……几个强击机航空团有效地支援了陆军的进攻。”

如果说是“几个强击机航空四”，那么，就该有几百架飞机。因为空军一个航空团由三个大队组成，而在开战初期，一般的航空团都拥有九十至一百架飞机。但实际上参加波兰战役的只有第二飞行训练团第二大队施皮尔福格尔少校率领的三十六架双翼飞机。

不用说，它们象一群恶鬼似地到处横冲直撞。在整整十天之中，它们如同影子一样，紧紧跟着向华沙和维斯瓦河挺进的第十六军。每当坦克和机械化部队一遇到顽强的抵抗，它们就立即出击。后来，在腊多姆和布祖腊河的大包围战中，它们一天出未竟达十次之多。

九月一日早晨，战术空军指挥官里希特霍芬为了直接支援地面部队，只能投入这个强击机大队和四个俯冲轰炸机大队中的两个大队。那么，其余的两个俯冲轰炸机大队都干什么用了呢？

将军不高兴地反复读着航空队昨天下达的命令。根据这道命令，要他在开战的第一天早上，抽出本来就远不够用的俯冲轰炸机的一半兵力会同第二航空师的其他部队一起，去攻击克拉科夫及其敌后机场。

这样安排合适吗？难道还有什么比从空中为地面部队打开进攻敌人国境要塞的突破口更为重要的吗？攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

早在几个星期之前，德国的宣传机关就开始反复宣传德国空军具有无敌的力量云云，可是空军总参谋长耶顺内克少将看着眼前不景气的数字伤透了脑筋。尽管在文件上有这么多的航空团到处活动，但实际能投入波兰战役的“可装载炸弹的飞机”，在不对西方采取行动的情况下，最多只有九百架。

就是这九百架（或八百架）轰炸机，至少还必须扣除现有机数的百分之十，因为大约总有相当于这个数目的飞机经常由于某种原因不能出动。

耶顺内克懂得，如果飞机在数量上不占绝对优势，那么，就必须在作战计划和战术上下工夫，作到出奇制胜。也就是说，不能滥用现有兵力，不能头痛医头，脚痛医脚，这儿留一个大队，那儿放一个中队。

空军的使用，必须明确重点，而且必须集中兵力。即使不能集中兵力攻击一个目标，也要集中兵力攻击一个特定目标群。

总参谋部经过长时间讨论之后，为空军制定了一个作战顺序。首先，也就是最紧迫的任务是“歼灭敌人空军”。

根据情报机关的最新情报表明：波兰可用于第一线的飞机大约有九百架（轰炸机一百五十架，战斗机三百一十五架，侦察机三百二十五架，海军飞机五十架和通信联络机一百架），无论在数量上还是在战术上，波军都不能与德国空军相匹敌。

虽然如此，如果不加警惕，它们很可能成为一个颇为危险的因素。也许它们会用空袭进行骚扰，对陆军的作战地区进行轰炸，甚至会伺机袭扰德国本土。

意大利的空战理论家杜黑说：“空中决战要先于地面决战。”德国空军把这个警句当作座右铭，因此，作为波兰战役的首要目标是：绝对掌握制空权。

在空军作战计划中居第二位的是：“与陆、海军协同作战”，即配合陆军或海军实施主要作战。这种场合，空袭敌部队和敌后交通线等间接支援，应优先于用攻击机直接支援地面作战。

第三个重要任务是：利用战斗间隙“攻击敌人的战斗力来源”，也就是不局限于战场，而要对敌后腹地军事工业实施攻击。

德国空军在整个战争中虽然也有若干变更，但一直遵循着上述原则。在三十天的波兰战役中，也许是因为德军占绝对优势，所以它没显得那么重要。但到了后来，它就变成决定胜

负的关键了。

第四航空队从里希特霍芬那里调走了一半俯冲轰炸机去攻击克拉科夫以及改后机场。而地面部队在发起攻击的那一天，一直期待着来自空中的全面支援，至少他们一直等到当天下午。

九月一日早晨，空军接受了更重要的任务，第四航空队的强击机、俯冲轰炸机大队对敌人的机场、机库、跑道以及周围的修理厂和飞机进行了连续轰炸，使波兰空军到处挨打。

对克拉科夫的攻击是最为猛烈的。但这并非出于某种特殊意图，只不过是因为向更北部入侵的飞机没有发现目标，或是因为天气不好，在起飞前他们把向北航向改为向南，全来攻击克拉科夫了。

克拉科夫上空的云层正在散开，清晨，据侦察机报告说，那里的机场呈现出一派活跃气氛。第四轰炸航空团一、三两个大队接受了出击命令。六十架 He 111 式飞机从西里西亚州的兰格诺基地起飞。在第四航空队里，装备这种空军标准型中程轰炸机的只有这个航空团，其它航空团仍在用 Do 17Z 轰炸机。

为了防备敌人的战斗机，第三大队长埃弗斯中校命令以密集队形飞行。但是，在四千米的高度上，他们没有见到波军战斗机的踪影。担任护航的第七十六驱逐航空团一大队的驱逐机闲得无聊。大约飞了四十五分钟就到了目标上空。克拉科夫被薄雾笼罩着，机场清晰可辨，几秒钟后炸弹飞离弹舱。平均每个大队投弹四十八吨，全部准确地命中了目标。

紧接着，迪诺尔特少校的第二俯冲轰炸航空团一大队袭击了机库和跑道。后续部队第七十七轰炸航空团的两个大队自然也不会放过这些目标。虽然火光和硝烟标出了方向，但目标却看不清楚。因此，第七十七轰炸航空团第三大队长沃尔夫冈·冯·施图特海姆上校下令低空攻击。

绰号为“飞行铅笔”的 Do 17 轰炸机从离地面只有五十米的高度掠过机场，好像有罗盘引导似的沿着跑道飞过。五十公斤炸弹一个接一个地从空中飞落而下，仅几秒钟工夫，机场上就响起了爆炸声。

第七十七轰炸航空团的两个大队在布热克基地降落后，发现很多飞机受了伤。这并不是敌人的高炮和战斗机打的，而是被擦着机身飞过的我方的弹片划伤的。

除克拉科夫以外，卡托维兹和瓦多维采的机场也遭到俯冲轰炸机的袭击。克罗斯诺和莫德洛夫卡受到了第七十七轰炸航空团二大队的攻击。后来，当天气一转晴，腊多姆、罗兹、斯凯尔尼维策、托马舒夫、凯尔采和琴斯托霍瓦等机场成了第七十六轰炸航空团的攻击目标。

埃德曼中校的第四轰炸航空团二大队，冒着恶劣天气，出动 He 111P 飞机冲过斯洛伐克上空，一直飞到距此五百公里的棱堡（现为苏联的罗夫诺），向那里的机场跑道和机库投下了二十二吨炸弹。

德国飞行员到处追歼主要敌人波兰空军。然而能捕捉到他们吗？

跑道上弹坑累累，机库已被炸毁，备份零部件焚烧殆尽，烧毁的飞机残骸七零八落地躺在那里。这些飞机还没有起飞就在地面上报销了。

尽管这样，总还是令人感到不够放心。疑问越来越多，波兰空军到哪里去了呢？这件事令人捉摸不透。

当然，敌机场遭到袭击，地面组织的确受到了沉重打击，尽管如此，人们认为，敌人还会在空中进行抵抗的。敌战斗机将截击我方轰炸机。但占绝对优势的德国空军最终将取得胜利。国防军曾发表过这样的公报：

“空军于本日取得了波兰战区的制空权……。”

然而，实际上并非如此，只不过是把偶尔飞来的几架战斗机打跑了而已。

波兰空军避而不战，不知是什么缘故？是波兰空军比想像的还要孱弱，还是它们正躲在具有巧妙伪装的机场伺机反扑呢？当时，柏林空军最高司令部把这种危险看得何等严重，不

久自见分晓。

九月一日上午的时光慢慢吞吞地过去了。在离战线很近的前线指挥部里，里希特霍芬和他的参谋们正等待着笼罩大地的迷雾散去，以便能够投入俯冲轰炸机。他们也正在等待第十六军从前线发来请求增援的报告，要求从空中排除敌人顽强抵抗的呼吁。

但是，什么动静也没有。好象陆军把空军忘掉了似的。或许是上级指挥机关本身还不掌握全面情况吧？

这种情况里希特霍芬在西班牙时代就经历过，他完全知道该怎样做。他派自己的联络军官乘坐无线电通信车到前沿，担负联络任务。如果通信车不便，就携带手提无线电台，在需要空军支援的时候，直接发报给里希特霍芬，而不必先经过陆军的师、军，再经过航空队、航空师这样逐级地提出申请了，免得浪费时间。

来自“西班牙经验”的这种独特联网络，除上面讲的优点外，还有很大好处，就是地面部队进攻遇到困难的时候，可以直接请求重武器——火炮或飞机实施支援。而派到前线去的那些年轻的空军军官们在现场可以知道地面的能见度如何，从空中是否可以看见敌人，用哪种飞机攻击好，是水平轰炸机还是俯冲轰炸机或是强击机。这样他们就可以更准确地判断空中的攻击有没有成功的把握。

然而，九月一日上午，这种联络方法没有起多大作用。因为“强击机”自己选择了目标。瓦尔特·西格尔上尉的第七十六俯冲轰炸航空团一大队一大早就飞向维卢尼要塞。而第七十七俯冲轰炸航空团一大队被第二航空师派去轰炸卢布利尼次碉堡群。

里希特霍芬终于沉不住气了。十一点，他叫来他的鹤式专用联络机，带上望远镜和地图，驾着飞机从前线指挥部旁的一块马铃薯地里起飞了。他要亲自去前线低空侦察。他看到德国步兵在进攻潘基村，波兰士兵正用机枪进行猛烈的抵抗。德国士兵一个个前赴后继地倒下去。里希特霍芬的联络机在战线上空盘旋的高度如此之低，这一切，他都从远处看得清清楚楚。

一不小心，鹤式飞机越过了国境，遭到波军对空火力的抗击。波兰士兵的射击很准确，方向航中弹，油箱也被打漏，汽油喷洒在空中形成一片油雾。

“油箱这玩意儿要是着火的话可就……。”里希特霍芬紧张得脸色刷白。但他并没有张慌失措。运气总还算不错，他好不容易拉起受伤的机头，成功地冲出兵火力网，逃到安全地带。

他驾驶着飞机转一个大弯返回国境。就在发动机发出近于空转时的喘振声的危险时刻，飞机降落到前线指挥部的旁边。

这位德国空军战术指挥官由于麻痹大意，险些在开战的第一天被击落。而他偏偏又是一再禁止部下“在敌方战线上空进行无意义的低空飞行”的那位里希特霍芬。几年前，在他任空军技术局研究部长时，他还以同样的理由，即“低速飞机在低空最容易遭到敌高炮的攻击”，坚决废除了研制俯冲轰炸机的提案。里希特霍芬认为，在战时，二千米以下不便进行俯冲。然而，正是他一再反对的俯冲轰炸机，后来却成了他最强有力的武器。这倒是一个历史的讽刺。

里希特霍芬根据自己在波兰战场上的经验和九月一日各大队报告中谈到的被猛烈的地面火炮击落击伤的情况，毫不犹豫地下达了命令：

“除了为完成任务绝对必需时，禁止低空飞行！”

开战的第一天，德国空军就领教了波兰地面炮火的厉害。

中午十二点以后，能见度仍然不好，浓雾笼罩着地面，妨碍侦察机侦察。回来的侦察机报告说：已侦察到波兰骑兵部队正在我十六军左翼前方的维卢尼附近大量集结。此外，在琴斯托霍瓦以北，沿瓦尔塔河的贾洛申附近，也发现敌人队伍，并证实在兹杜尼斯卡·伏拉铁路线上也正在向同一个地点运兵。

是需要俯冲轰炸机的时候了。第二俯冲轰炸航空团一大队的指挥所和营房座落在沃波累

附近的施泰因山上。从这可以眺望无际的原野。但今晚谁也没有心思去欣赏夜景。大队于上午攻击了波兰机场，归来之后，人人都流露出按捺不住的焦场情绪。

突然，第一大队指挥所的电话铃响了。接电话的是大队长奥斯卡·迪诺尔特少校。他原是一位有名的运动飞行员。打电话的是他的上司第二飞行训练团团团长拜尔上校。

“迪诺尔特，马上就要开始战斗了。新的进攻命令下达了。你马上来一下！”

在施泰因山脚下的尼达·埃尔古特机场上，飞机被拖出掩体。并开始发动。

在航空团司令部的谈话是简短的。三十架 Ju 87B 型飞机并排停在起飞线上。这些俯冲轰炸机具有粗犷的 W 型机翼和特殊的起落架。十二点五十分。担任前导的三机组起飞了。不久，大队飞机也相继起飞，取得高度后向东飞去。

一座小村庄和一所孤独的房屋在眼下掠过。雾霭中浮现出一座较大的城镇。从航图看，这一定是维卢尼了。迪诺尔特少校把航图放在一旁，全神贯注地搜索着那些微小的地点，注视着攻击的目标。村子的四周冒着黑烟，村子里大路两旁有几所房子正在燃烧。对！就是这条公路，沿着它向前走就可以到维卢尼了。

从飞机上看，这条公路虽然窄小，但清晰可见，那宛如小青虫一样蠕动着正是敌人的部队。

迪诺尔特来了个左转弯，回头一看，只见各中队都已按照命令组成了攻击队形。

这以后，大队长就只注意自己的目标了。他那双经过训练动作娴熟的手机械地、几乎是自动地操作着：

关掉冷却器；

推杆；

向左压坡度；

下滑角七十度。

时速三百五十公里……四百……五百……俯冲刹车，接着是一阵令人讨厌的噪音。

目标随着飞机下降越来越大。那已经不再是在静止地图上爬行的青虫，而是车辆、人群和马匹了。

是的，那是马匹，是波兰的骑兵。俯冲轰炸机对付骑兵，就象不同世纪的两军相交一样。这就是所谓战争喽。

地面上顿时一片混乱。骑兵们企图向辽阔的平原进散。

迪诺尔特少校径直瞄准公路。他与飞机宛如融为一体冲向目标。在一千二百米高度，他按下驾驶杆上的投弹按钮。容克飞机抖动了一下，炸弹离开机身直冲地面飞去。

然后，他拉起了飞机，作了个转弯动作，接着又继续爬高。这是一种摆脱对空炮火的机动。往下看，只见炸弹正好落到公路两旁，顿时断木残枝横飞，黑色烟柱冲天而起。接着又一批俯冲轰炸机群扑向目标。

有三十多颗炸弹相继爆炸。机长们拼命地爬高，钻出了对空火力网。在高空为准备再次攻击重新集合。

第二个目标是维卢尼北门。迪诺尔特少校发现一所房屋很象敌人的前线指挥所，周围全是士兵，部队组成一个大方块队形。

这一次把作前导的三机组也集中到大队一起进行攻击。从一千二百米高度开始下降，然后压坡度，继续向下俯冲到八百米，投弹。浓烟烈火立即吞没了地面，掩盖了这场被那无法较量的兵器打得焦头烂额的敌人的悲剧。

但是，德军并不满足。号称“俯冲轰炸机之父”的施瓦茨科普夫上校的第七十七俯冲轰炸航空团一大队又对这个目标追加了一次攻击。当确实弄清楚波兰部队正在维卢尼附近调动时，一个战斗分队——第七十七轰炸航空团第一大队（巴尔克少校）接受了继续歼灭敌人的命令。

九十架水平轰炸机和俯冲轰炸机同时投弹。很短时间内，炸弹象雨点般地飞向队形密集的波兰骑兵旅，打得该旅溃不成军，完全丧失了战斗力。残散的部队向东溃逃。直到傍晚，他们才在离遭遇空袭地点几公里外的一个地方汇集成几股小部队。也就在这天傍晚，德军占领了波兰国境线上的要地维卢尼。

这次作战，空军确实在支援地面作战中起到了决定性的作用。在开战的第一天竟能做到这一点是很了不起的，而且又是在首先完成打击敌空军任务之后取得如此赫赫战果的。

波兰空军部队几乎没有里面。因而德国空军的几个大队及航空团才得以执行空军作战计划中的第三项任务，即从空中支援陆、海军。

早在九月一日前一天晚上，北线第一航空队司令凯塞林将军就打乱了攻击重点的顺序。他以航空队的名义下令给驻在科尔堡（科沃布热克）的第一轰炸航空团团长乌尔里希·克斯勒上校增加两个俯冲轰炸大队，并把这个得到加强的“克斯勒航空团”派去攻击但泽湾、格丁尼亚、奥库斯赫夫特，赫耳半岛地区的波兰港口设施、军舰以及海岸炮台。

九月一日早晨的浓雾妨碍了这次攻击任务的执行。到六点钟时，只有第一轰炸航空团第一大队攻击了波兰的普克—拉夫曼空军基地。

快到中午时分，波美拉尼亚和东普鲁士才雾散天晴，波兰上空的密云渐渐消散。下午，好象要捞回被耽搁了的时间似的，第一航空队的轰炸机和驱逐机共计二十个大队全部出动。第一五二轰炸航空团一大队轰炸了托尤尼机场的高炮阵地和油库。第二十六轰炸航空团二大队命中了波兹南—卢书卡的建筑物和调车场，燃起了一片火海。第五十三轰炸航空团一大队攻击了格涅兹诺机场的跑道和机库。第三轰炸航空团二大队（上午冒着浓雾出击的少数几个大队之一）炸毁了格劳约茨南面的弹药库。

在下午晚些时候，第一轰炸航空团一大队又袭击了托尤尼机场。第二轰炸航空团转向普洛茨克、利达、比亚瓦—波德拉斯加。第一航空师的大约一百五十架俯冲轰炸机（其中有第二俯冲轰炸航空团的两个大队，第一飞行训练团四大队以及供“策佩林伯爵”号航空母舰用的海军第一八六俯冲轰炸大队四中队）完成了他们的特殊任务，连续不断地轰炸了位于但泽湾的敌人军港。

第一航空队尽管在整个波兰北部地区狂轰滥炸，但并没有忘记它的主要目标——华沙。空军总司令戈林本打算让他所有的部队在开战的第一天，就从南北两个方向同时轰炸波兰首都。这就是他计划用暗语“海岸”命名的战役。但是，因为天气不佳，不得不在早上撤消了命令。

华沙不仅是波兰全国政治、军事中心，也不只是一个重要的交通枢纽，而且还是一个拥有好几家飞机和发动机工厂的飞机制造业中心。因此，要给波军以毁灭性的打击，就必须轰炸华沙。

上午，揭开这一序幕的是第一飞行训练团二大队的 He 111 飞机。他们从东普鲁士州撒姆兰的波温登出击，袭击了华沙的奥肯切机场。地面的能见度虽然坏得惊人，但还是有几颗炸弹命中了国营 PZL 工厂。这个工厂是波兰生产战斗机和轰炸机的基地。

此后，为了等待好天气，待命了好长时间。第二十七轰炸航空团的出击时间一个小时又一个小时地拖延着。终于，在十三点二十五分，柏林下达了出击命令。这个团所属部队分别驻扎在德国北部的几个空军基地（德尔门豪斯特、温斯托夫和汉诺威的兰根哈根），而目标在七百五十公里以外，因此应飞的距离很长。贝伦特上校的第二十七轰炸航空团在这次攻击之后，将直接从第二航空队驻地德国北部转场到德国东部，归属于第一航空队。

十七点三十分，三个大队的 He 111P 飞机飞到华沙上空。这里紧张得连喘息的机会都没有。从东普鲁士飞来的第一飞行训练团刚刚在两分钟前轰炸完华沙的奥肯切、科克拉夫和莫科托夫三个机场。而维尔纳·霍茨尔上尉的第一俯冲轰炸航空团一大队袭击了巴比索和拉茨两座无线电台，以便破坏那里的暗语命令的传送。

在这里，等待已久的事情发生了。波兰空军终于出来迎战。第二次世界大战中的首次空战在华沙上空展开。波兰“驱逐旅”指派担任华沙防空任务的S·帕韦利科夫斯基上尉率领PZL-11C型战斗机两个中队，大约三十架飞机出战。担任德国轰炸机护航任务的第一飞行训练团一大队的Me 110驱逐机立刻迎击。那天早上，第一大队长格拉普曼少校和一架PZL-11C一交手就负了伤，由施莱夫上尉代替他指挥。

施莱夫上尉发现在离他很远的下方有一架波兰战斗机正在盘旋上升。于是，他作了一个下滑动作向敌机攻击，但敌机巧妙地避开了。

有一架梅塞施米特飞机好象发生了故障，正在低速脱离战场。波兰飞机立即把它咬住。然而，这架眼睁睁将成为牺牲品的梅塞施米特飞机却把尾后的敌机引来交给了迅速赶来的战友。

在八十米高度，施莱夫的瞄准镜捕捉到了这架敌机，投影较大，机枪一齐开火，终于击落了这架PZL型飞机。

这类诱饵战术用了四次。即前边一架飞机装做有故障不能飞行的样子，后面的飞机则伺机攻击。结果，用这种战术几分钟内就击落了五架敌机。以后，波兰飞机就不再上当了，而梅塞施米特飞机不得不赶紧返航。

两天后的九月三日，在华沙上空又进行了一场空战。这次迎战的PZL-11飞机大约也有三十架。第一飞行训练团驱逐机大队又击落了五架，我方损失一架。后来，该大队共击落敌机二十八架，在波兰战役中荣获德国战斗机特等功勋部队的称号。

九月一日十八点，雾仍然笼罩着第一航空队的战区。因此不能全力以赴地出击。在设在什切青附近的航空队前线指挥部里，凯塞林将军和参谋长斯派达尔上校正统计战果。

虽因天气不佳耽误了一些时间，但在开战的第一天，德国空军以大队为单位共出动了三十次，其中十七次袭击了敌空军地面设施，如机场，机库，修理厂等。此外，支援地面部队八次，袭击敌海军五次。

在地面炸毁敌机约三十架，空中击落九架。德军损失十四架，大部分是被波军准确的高射炮击中的。

尽管如此，九月一日的这场空战并不算是真正的空战。因为波方避免决战。让我们看一看凯塞林九月一日晚的报告吧，他在报告中说：“在整个作战空域，第一航空队占了优势”但是，“敌空军的去向几乎不明”。

这个报告和南线第四航空队的观察完全一致。从开战的第二天柏林空军总司令部下达的指令中可以清楚地看出，空军总司令部对这种形势是多么担心。在指令里，曾几次以严厉的口吻这样重复过：

“第一、四航空队，九月二日继续和敌空军作战……应当特别注意继续监视华沙、登布林、波兹南周围的机场……总司令命令：为查明波军轰炸机的去向，从黎明开始，要仔细进行侦察……做好出击准备的各轰炸机大队应该待命，一旦查到波军战斗部队，应立即转入攻击……。”

德国空军在等待着敌人。波兰轰炸机会来吗？

第四轰炸航空团在波兰南部高空以密集编队向东进发。中队、大队排得整整齐齐，象游行队伍一样。八十八架轰炸机的发动机发出悦耳的轰鸣。在这四千米高空的低沉的轰鸣声震得地面上的玻璃微微颤动。

今天是一九三九年九月二日。马廷·菲比希上校在直属中队的三机组飞行。他亲自率领第四轰炸航空团飞向指定目标。这个团是以一九三六年摔死的空军首任总参谋长的名字命名的，叫“格内拉尔·韦威尔”航空团。

八十八架He 111飞机畅通无阻地继续向东飞去。几百双眼睛在空中搜索，却不见敌机的踪影。只有护航的德军驱逐机不时反射着阳光，护航机飞在编队的上方。这是一个中队的

Me 110 飞机，因为第二航空师认为，没有必要使用过多的兵力。

第四轰炸航空团被派去轰炸交通枢纽登布林周围的 1015 / 1018 目标群。登布林位于华沙以南九十公里处的维斯瓦河畔，共有三个机场。这三个机场在开战的第一天都没有遭受损失。

十点刚过，在飞机上就看到了闪闪发亮的维斯瓦河，于是，大队散开队形。突然，下方响起猛烈的对空炮火。炮弹很密，不过太低了，爆炸的硝烟弥漫在编队下方几百米的空中。

He 111 飞机一进入攻击目标区，炸弹就脱舱而落。和昨天轰炸克拉科夫、卡托维兹、凯尔来、腊多姆和罗兹等机场时一样，炸弹一连串地投在跑道上，尘柱冲天。接着又炸毁了机库，升起了一股红黄色的蘑菇烟云。

轰炸机的攻击刚一结束，四机编队的驱逐机猛地压下机头，他们发现了停在机场一旁的躲过轰炸的敌机。

赫尔穆特·伦特少尉（此人几年后，曾以飞夜航而驰名）的梅塞施米特式飞机瞄准了一架大型飞机。这架飞机的短粗机体和倾斜的长方形风挡玻璃，与德国的俯冲轰炸机有些相似。在距离将近一百米时，四挺机枪一齐发射。两秒，三秒，这架波兰飞机立刻象点燃的火把燃烧起来。伦特拉起机头，转弯又去攻击另一架飞机。几分钟后，当驱逐机在高空赶上正急于返航的轰炸航空团时，地面上波军的十一架飞机已被一片浓烟烈火所吞没。

九月二日早晨，登布林的几个机场也同样遭到轰炸。德国空军的攻击继续进行，波兰空军的损失越来越重。此刻，如果波兰空军再不出来应战，那么地面设施将被全部摧毁。

德军的侦察机象鹞鹰寻飞鸟一样，整天监视着远至波兰东部的各个机场。只要一发现地面有波兰飞机，轰炸机大队就立刻出动。

接近中午，布鲁诺·勒尔查中将军的第二航空师和他的顶头上司勒尔上将的第四航空司令部里，气氛非常紧张。参谋长和作战参谋们迫不及待地等待着敌人的情报。为了能随时对付波兰的空袭，战斗机、驱逐机的各个飞行中队都进入了紧急战备状态。但是，波兰飞机一直没有出现，空忙了一场。

好容易送来了几份报告，说放战斗机在几个地方攻击了德国轰炸机队。兵力最多不过双机或三机。有一架勇敢的敌侦察机竟飞过国境，在格莱维茨北面的派斯克勒查姆附近投下几颗炸弹，然而都没有爆炸。中午时分，证实了波兰的侦察机群在波兰上空进行了前哨巡逻，用无线电报告德轰炸机队接近的情况。

有战斗机和侦察机是确实的了，但是，轰炸机却没有找到。装备着先进的 PZL-37“麋”式双发（即装有两台发动机）飞机的波兰轰炸机部队似乎已被大地所吞噬，无影无踪了。

德军司令部的紧张气氛再次缓和下来。有一些人认为，波兰空军肯定是在德国空军的第一次猛烈攻击中覆没了，并且正式向外界发表了这一看法。

一九三九年九月二日的国防军公告中这样写道：“机库里和跑道上停放的飞机被烧毁。可以认为，波兰现有的航空部队受到极其严重的损失。德国空军在波兰全境获得了绝对的制空权……。”

波兰空军少校 F·卡利诺夫斯基（一九三九年在 W·赫勒上校统率的轰炸旅里当机长，后来曾任英国皇家空军的飞行大队长）却持有不同见解。谈到开战时的情景，他这样说过：

“德国空军的行动完全在我们预料之中，即先袭击机场，试图把波兰空军歼灭在地面上。现在不妨设想一下，波兰空军知道波德两国的政治关系非常紧张，也掌握了德国的攻击意图。在这种情况下，如果德国空军还确信波兰飞机仍然停放在平时的基地里，该是多么愚蠢！其实，我们在一九三九年八月三十一日，第一线飞机连一架也没有配置在平时的基地里，四十八小时以前就转移到野战机场去了。也就是说德国空军最初的空袭当然是完全没有击中目标的……。”

据卡利诺夫斯基说，德国的炸弹和枪弹在机库和跑道上打坏的都是些旧式的，不能使用

的飞机。而波兰的第四百架第一经飞队（战斗机一百六十架，轰炸机八十六架，侦察机以及支援陆军用的飞机一百五十架）在开战后头一个星期，勇敢地迎击了优势的敌人。

实际上，第七十六驱逐航空团的第一和第二中队是在九月二日下午，在罗兹上空巡逻时，和波兰战斗机遭遇的。当时展开了一场激烈的空战。两架 PZL-11C 式飞机被伦特少尉和纳格尔中尉击落，但德方也损失了三架 Me 110 式飞机。

接连几天，波兰“罗兹集团军”的战斗机中队都取得了战果，打掉了几架德国陆军的侦察机。九月四日遇到了劲敌，与冯·罗恩中尉率领的第二驱逐航空团一大队的一个中队在罗兹上空打了一仗。旧式的 PZL 型双翼机根本不是 Me 109D 飞机的对手。十一架飞机，有的被击落，有的负伤迫降。此外，德军还在空中击落了一架新式 PZL-37“麋”式轰炸机，炸毁了停放在地面上的三架。

在克服了最初的瘫痪状态之后，波兰的轰炸机也开始出动。有一个中队曾多次乘隙袭击了德国装甲部队的先头部队。九月二日傍晚，从东普鲁士向格鲁琼次方向入侵的第二十一军请求空袭斯特拉斯堡附近的波兰机场。因为从那里起飞的敌强击机和轰炸机正不断地妨碍德军步兵的活动。

第二天，由于波兰轰炸机的轰炸，挺进中的第十集团军的主力第一、四两个装甲师在腊多姆斯科附近受到很大损失，请求空军给予支援。但是，后来波兰飞机的活动却逐日减少。这是由于德军的进攻过于迅速，加之波方各交通要道、补给基地又遭到猛烈空袭的结果。

“九月八日是个转折点，”波兰空军卡利诺夫斯基少校说：“补给已进入绝望状态。报废的飞机越来越多。备件已经用尽。到九月十六日，能飞的轰炸机只有几架了……到十七日，还能飞的少数几架飞机奉命飞往罗马尼亚避难。”

就这样，第二次世界大战初期的波兰空军的祖国保卫战结束了。战争进入第二周时，他们事实上已经不复存在。

在伦敦西科贝斯基将军研究所出版的有关波兰覆灭的几卷研究文献中，上校参谋利廷斯基作了这样的结论：“战争一开始，德国空军就轰炸机场、公路和铁路，其最严重的后果就是使通信网完全瘫痪。”

“开战的第二天，电话和电传打字机就都不能用了。报告和命令错误百出。因此，可以说指挥系统从一开始就陷入瘫痪。”

利廷斯基又说，只有这一点才是德国空军战争初期轰炸的决定性成果，而不是什么“破坏了机库和跑道。”

德国空军很快也意识到这点。我们不妨听听几天以后，研究轰炸效果的军官委员会，随陆军通过被轰炸过的机场时所作的非常客观的调查报告吧！

这个报告中说，机库只不过是炸弹的诱饵罢了。地面被炸毁的飞机都是旧式教练机。炸弹坑也可以很快修复。炸毁飞机工厂弊多于利，因为德军自己也打算利用它生产飞机。

当然，上面所说的这些情况当时是绝对保密的。公众听到的都是“轰炸使一切代为灰烬”呀，“空军史上罕见的胜利”呀，“没有什么能赶得上俯冲轰炸使敌人的士气一蹶不振”等等。攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第二节 俯冲轰炸机的诞生

如果没有地面的坦克和空中的俯冲轰炸机，那么，德军在第二次世界大战开始时的闪电战将是不可想象的。一再给敌人以致命打击的就是这种俯冲轰炸机——Ju 87B 式飞机。

九月三日上午，九架俯冲轰炸机袭击了有海军高炮严密守卫的波兰军港海耳。布勒特纳上尉的第一八六大队第四中队攻击了波兰的最新式军舰——二千二百五十吨的“克里夫”号布雷舰。舰尾中弹一发，有几发在靠近船舷处爆炸。“克里夫”被炸离了码头，但仍然浮在水面上。

下午，俯冲轰炸机群再次出现。它们一边用绰号为“耶利哥的喇叭”的警报器发出吓人

的尖叫声，一边冲进对空火力网的中心。有一架容克式飞机被击落。丘布尔纳和迈因哈特两名中士与飞机同归于尽。

但是，战友们打得很准。伦美尔少尉和利昂少尉分别命中了一千五百四十吨的“韦佛尔”号驱逐舰的舰首和舰身中部，炸沉了这艘军舰。另一艘军舰“克里夫”号的舰桥被炸得粉碎，弹药库也起了火。给它以致命一击的是第七零六大队的第三海岸守备队多用途飞机中队（由施泰因上尉指挥）从低空投下的炸弹。致使该舰严重倾斜，燃烧着沉入海底。

俯冲轰炸机还为坦克和步兵开路，加快了他们的进攻速度。

这种俯冲轰炸机是从什么时候才开始出现的呢？

有一个人的名字和德国俯冲轰炸机的历史是分不开的，这个人就是恩斯特·乌德特。

乌德特在第一次世界大战中曾击落六十二架敌机，是继曼弗雷德·冯·里希特霍芬之后的战斗机王牌飞行员。

乌德特在第一次世界大战后全面禁止飞行的那几年里，在地面上也未停止活动。他悄悄地制造“飞机”，同时又留神不让联军知道以防告密。

当他一被允许飞行，就立刻去钻研特技。他那几乎触到地面的大胆的飞行使数以万计的人胆颤心惊。

乌德特虽然曾十几次被击中，但都在千钧一发之际得救，继续驾驶飞机。让他放弃飞行是办不到的，飞行迷住了他的心。

一九三三年九月二十七日，乌德特在美国布法罗的寇蒂斯·莱特飞机工厂的机场上观看了轰动一时的寇蒂斯鹰式飞机。早在两年前，乌德特对这种飞机的坚固性就已有了解。那是在美国俄亥俄州克利夫兰的航空节。象往常一样，他在一片欢呼声中，公开表演了极其大胆的特技飞行。那次，他驾驶着鹰式飞机象一块石头似地往下掉，在离地面二、三百米的时候拉了起来，即刻又爬到原来的高度。

从此以后，乌德特完全着了迷。他想这才是为他制造的飞机。有了它，在他的飞行表演中又将增加一个扣人心弦的精彩特技课目了。

两年后，他又来到布法罗，在两架鹰式飞机周围转来转去。令人难以置信的是这两架飞机即将属于他这个被友人称之为“空中狂人”的人了。但是，他还不相信。他想：美国政府会不会到最后一刹那取消出口的决定呢？

他为什么这样想呢，因为这种已经成为现实的俯冲，确实具有军事意义。例如鹰式飞机能够从高空袭击军舰，用一颗炸弹就足以击沉它。乌德特怎么会知道美国国防部根本就没有把这当作一个问题而批准出口了呢。

于是，剩下的只有经济问题了。两架飞机加在一起，少说也得三万美元！乌德特的薪金是不少的。但他挥金如土，把收入都花光了。到哪里去弄这笔巨款呢？

正在这时，德国发生了政变，这帮了他的忙。纳粹夺取了政权。原来在第一破世界大战中不过是一名战斗机飞行员的赫尔曼·戈林，在希特勒夺取政权后当上了航空部长。

戈林的目的是悄悄地建立起一支新的空军。那些过去的飞行员放弃了好不容易找到的工作，纷纷投奔到戈林那里。但是，乌德特却与众不同，他不想在戈林的官僚机构中获得一个职位，他渴望的只是飞行。

戈林并不死心。他一听说“空中狂人的俯冲幻想”，就认为这正是把这位有名气的飞行员引上新的航程的好机会。于是戈林通知乌德特说：“乌德特，以你的名义买下那两架寇蒂斯·鹰式飞机。钱由我们来付。”可是，乌德特不敢信。他在寇蒂斯·莱特公司的销售经理面前踌躇不前，不知如何是好。美国人很纳闷，说：“啊，乌德特先生，您的钱已经汇到我们的银行啦……。”

戈林只提了一个条件，这两架飞机首先要和技术局管辖的雷赫林试验场进行彻底检查，然后再移交给乌德特，归他所有。

在雷赫林试验场拆开木箱，刚把两架鹰式飞机组装好，柏林派来的委员会就赶到了。一九三三年十二月，乌德特亲自表演了俯冲动作。好容易拉起，马上又开始俯冲。这样四次爬升，四次象石头一样垂直下降。着陆后的乌德特从座舱里爬不出来了，连续多次高难度的俯冲和爬升累得他精疲力尽。

戈林的副手艾哈德·米尔希瞧着这面色苍白的空中勇士沉思起来：连乌德特都难以驾驶，还有谁能行呢？那么，干下去有什么必要呢？这样的俯冲简直是异想天开，任何材料都经受不了，何况人呢！

于是作出了决定：它不适用于德国空军建设。

两架鹰式飞机归乌德特所有比预料的还要快。现在已经属于他自己了。他可以任意飞行了。人类对什么都是可以适应的。到了一九三四年夏季，他已经掌握了俯冲飞行，并开始考虑在特技飞行方面增加新课目。

但是，就在滕珀尔霍夫机场进行最后练习时，意外的事发生了。和往常一样，乌德特拉起了飞机，然而就在这时，由于蹬舵过猛，鹰式飞机垂直下落。乌德特赶紧跳伞，眼看着他那沉重的身体即将掉到地上，幸而降落伞张开了。

乌德特又一次被抬进了医院。他的运气简直坏透了。

但是“俯冲”这种思想的幼芽不只是萌生在乌德特一个人的心里。技术局的军官和工程师们都支持他。他们的意见和他们顶头上司是对立的。

他们已经在慎重地考虑着，一旦某个时候下达研制俯冲轰炸机的命令，应该向厂方提些什么要求。首先必须有能经得住任何俯冲的坚固的机身。虽然需要进行几乎是垂直攻击，但也应当用俯冲减速板把时速控制在六百公里以下。当时这种高速俯冲的速度对人和金属来讲，似乎已是极限了。

最令人担心的是研制发动机的问题。在一九三五年的时候，发动机的最大功率约是六百马力，不能指望有比这再大的了。也就是说飞机在攻击和退出时速度都很低，很容易受到攻击。因为敌人战斗机必然是从后边追来的，所以就有了一个新的要求：增设一个射击员的位置，以使用机枪对付后面的敌机。

正当这个被正式判处死刑的俯冲轰炸机的技术细节在不断形成的时候，能干的空军第一任总参谋长瓦尔特·韦威尔发现了俯冲攻击战术的长处。

当时没有高性能的瞄准具，水平轰炸机只能从很高的高度向水平目标投弹。相反，俯冲轰炸机则可用飞机本身进行瞄准，命中率肯定要高得多。可以相信，少数的俯冲轰炸机用少量炸弹进行的俯冲轰炸要比水平轰炸机群在高空进行的水平轰炸收到的效果更好，这也是在原料短缺的情况下，从节约第一的要求出发的解决办法。

俯冲轰炸机的一个死硬反对派是当时的技术研究部长，那时还是少校的沃尔夫拉姆·弗赖赫尔·冯·里希特霍芬。他就是那位大名鼎鼎的，第一次世界大战王牌飞行员里希特霍芬的堂弟。沃尔夫拉姆·里希特霍芬是柏林工科大学毕业生。本来他应该站在支持革新的立场，然而，他对俯冲轰炸机却抱有很大的怀疑。理由是速度太低，太笨重。而且这种飞机如果不俯冲到一千米以下，是瞄不准的。但在一千米以下，俯冲轰炸机很容易被高射炮打下来，就象打房上的麻雀一样，更不用说敌人的战斗机了。根据这个观点形成的概念只能是：“再见吧，俯冲轰炸机！”

尽管如此，一九三五年春季，还是把俯冲轰炸机的研制任务下达给了航空工业界。这应归功于技术局。技术局当时采取了招标的形式，投标的有阿腊德、布洛姆—福斯、海因克尔和容克等公司。

从一开始就占优势的是容克公司。这个公司的主任设计工程师波尔曼在一九三三年就设计出了空军所希望的 Ju 87 飞机，它完全符合战术和技术上的要求。而且马上就能造出第一架样机来。

容克公司具有多年的丰富经验。早在二十年代末，它在瑞典的马尔摩工厂就曾制造过可以俯冲的双座战斗机 K 47，而且还安装了与高度表联动的自动拉起装置。

航空部公开招标几周以后，容克公司的 Ju 87V1（一号样机）就飞上天了。它具有 W 型的机翼、短粗的机身、长形的风挡玻璃，并安装着带机轮整流罩的固定起落架。Ju 87 飞机虽不美观，但让人一看却觉得很结实。

尽管还没有安装俯冲减速板，可是在试飞中却能不断增大俯冲角度。一九三五年秋季的一天，发生了令人惨不忍睹的事故。飞机的尾翼飞掉了，一头栽到地面上。然而，Ju 87V2、V3 仍在继续进行试飞。

一九三六年一月，乌德特终于在老战友的盛情邀请之下，以上校身份加入了空军。不久，就任战斗机总监。但是，他主要关心的仍是俯冲轰炸机的研制。

他坐着“西贝尔”小型飞机从这个工厂飞到那个工厂，催促研制进度。阿拉德公司的全金属双翼机 Ar 81 俯冲轰炸机即将诞生。另一方，汉堡的布洛姆—福斯公司研制出了有些地方不符合要求的 Ha 137。这种单座飞机与其说是俯冲轰炸机，倒不如说是强击机更为合适。 Ha 137 Ar 81

最后的胜负将由海因克尔和容克两家公司争夺。海因克尔的 He 118 比较灵巧，但还不知道它的俯冲能力如何。在这一点上，容克公司的 Ju 87 遥遥领先。He 118

在这种竞争形势下，一九三六年六月成了德国空军颇为重要的月份。六月三日，空军总参谋长韦威尔亲自驾驶海因克尔公司的闪电式飞机试飞，不幸在德累斯顿上空发生事故摔死。

六月九日，技术局研究部长里希特霍芬对俯冲轰炸机的研制作了最后宣判。在 LC2Nr4017/36 秘密指令中这样写到：“今后中止对 Ju 87 俯冲轰炸机的研制，也中止用 Ju 87 飞机改装舰载机的工作。只允许研制 Ju 87 指挥机——冯·里希特霍芬。”

但是，第二天，即六月十日，恩斯特·乌德特作为前局长维默尔将军的后继人来到了技术局。当戈林劝他担任这个职务时，他曾犹豫过，因为他讨厌科室工作。但是，作为技术局的负责人，有助于俯冲轰炸机的诞生，于是乌德特接受了这个职务。

里希特霍芬在西班牙内战时期曾担任过“秃鹰军团”参谋长。他始终坚持自己的主张。然而俯冲轰炸机的设想终于获胜了！

一九三六年秋季的一次试飞决定了是向海因克尔还是向容克公司大量订货的问题。Ju 87 进行了大角度俯冲，而且安全地拉了起来。He 118 虽然速度快、灵活，但试飞员只能做小角度俯冲。这种飞机的机体结构经受不住大角度俯冲。

几个月后，乌德特亲自来选择飞机。他不顾部下的劝阻，猛力地把 He 118 的机头压下来，结果，飞机坠毁了。和过去一样，在那千钧一发的时刻，他跳了伞。

结论出来了。俯冲轰炸机 Ju 87 诞生了。（待续……） 空军之翼☆AFWing.com☆攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

一九三九年八月十五日，在科特布斯空军基地，整齐地排列着很多俯冲轰炸机。发动机开始发动了。第七十六俯冲轰炸航空团第一大队，别名“格拉茨大队”。它因平时驻在美丽的施蒂里亚的格拉茨而得名。在对波兰作战的准备阶段，这个大队被调到西里西亚，归里希特霍芬少将指挥。今天，全大队集合在萨冈野外的诺依哈马演习场，当着空军高级官员的面进行模拟攻击，投的是发烟水泥弹。

大队长瓦尔特·西格尔上尉和各机长讨论之后决定了俯冲时的攻击队形。

过了一会儿，气象观测中队着陆报告说：目标地区有浓云，云量三分之二，云高二千米，云底高九百米，云下能见度良好。

于是开始攻击演习。进入攻击高度是四千米，俯冲穿过云层，在拉起点前三百至四百米处用瞄准具捕捉目标。

“还有什么问题吗？好，祝你们成功！”

几分钟后，俯冲轰炸机都滑到了起飞线，以三机编队依次起飞，在机场上空编成大队队形。

按开战前夕俯冲轰炸机大队的惯例，这个大队也装备了新型的 Ju 87B。这和投入西班牙战争时的那几个三机编队配备的 A 型飞机不同，B 型安装着大功率的 Jumo 211Da 发动机，马力一千二百五十，大约是 A 型的两倍。Ju 87B 可带五百公斤炸弹，巡航速度每小时三百公里以上。虽说这并没有什么了不起，但足以用来支援地面部队，而这正是俯冲轰炸机的目的之所在。

第七十六俯冲轰炸航空团第一大队在云上向诺依哈马目标前进。一九三九年八月十五日上午，快到六点的时候，西格尔上尉的大队组成了攻击队形。他的三机编队带头（左边是付官埃培中尉，右边是米勒技术中尉）钻进了云层。紧接着是第二、第三中队。殿后的第一中队解散了大队编队队形，正在下降高度。

在第一中队（中队长是迪特尔·佩尔茨中尉，后成为轰炸机队总监）之中，谁也没有料到这种不符合战术的动作却挽救了他们的生命。

这种课目已经训练几百次了，大队长转弯之后进入俯冲。

编队以三机为单位，一组接着一组向云层俯冲。穿进了云层，钻进了乳白色的雾海。

十秒、十五秒，也就是四分之一分就可以穿过。

但是十五秒有多久呢？俯冲时有谁能感到时间的快慢呢？又有谁去看那跳动着的高度表呢？没有。无论是谁都一心想立刻穿过云层去捕捉目标……

飞机在云中俯冲。西格尔的额头上冒出豆大的汗珠，瞪大眼睛在下看，只要能瞅到地面就好了。

突然，下面的白云有些发黑。就在这一瞬间，他明白了，这个黑色的就是大地。

高度顶多是一百米。他们被大雾包围着。整个编队都跟着他向着毁灭冲去。

西格尔拼死命拉起驾驶杆，对着无线电话筒大声吼叫：

“拉起来，下面是地面！”

森林迫近了，容克飞机冲向林间道路。西格尔拉起来了，容克飞机顺从着他。

千真万确，他在离地面只有两米的高度拉平了飞机，然后沿着林间道路飞去。

他环顾四周，小心翼翼地修正着飞机的高度，左边埃塔的飞机撞了树，树上挂着飞机的残骸，右边米勒的飞机着了火，别的不看也可想而知了。

戈尔特曼中尉的第二中队九架飞机全部撞地。

第三中队只有几架飞机得救。其余的飞机窘态百出，有的拚命想拉起来，结果翻了斤斗，倒飞着往森林里钻去。

最后进入俯冲的第一中队的汉斯·施特普少尉在作完转弯动作后从无线电里听到大队长的喊声：

“拉起来，下面是地面！”

施特普立刻遵命返回云上。第一中队在空中盘旋着，巡视着，忽然，云层里升上来一股褐色的浓烟。

空军这一次损失了十三架俯冲轰炸机和二十六名年轻的飞行员。一直反对俯冲轰炸机，而开战后又指挥它的里希特霍芬正是这场大惨案的目击者。

据说希特勒听到这个消息之后，凝视着窗外整整有十分钟。但是，却不知在这十分钟里，这位令人迷信的人物是否曾考虑过停止战争的问题。

就在当天，军事法庭在胡戈·斯塔将军的主持下开庭了，但没有判决谁有罪。因为地面的雾无疑是在发出气象报告后到训练开始前的这段不到一个小时的时间内生成的。大队长在知道危险的时候，也竭尽全力向部下发出了警告。

第七十六俯冲轰炸航空团第一大队从别的部队得到了补充，立刻恢复了元气。如今它们正在攻击小碉堡群、十字路口、火车、车站和桥梁。

诺依哈马的悲剧很快被人们忘却了。

九月二日早晨，赖歇瑙和里希特霍芬两位将军决定首先让俯冲轰炸机去支援鲁道夫·施密特少将的第一装甲师。该师要从防守坚固的琴斯托霍瓦北面穿过，向第十六军战线的前沿瓦尔塔河渡口开进。空军的任务是全力压制住十六军装甲部队正面敌人的反击，并警戒暴露在敌人面前的该师南侧，如有必要，即应给以支援。

第二俯冲轰炸航空团第一大队和第七十六俯冲轰炸航空团第一大队的四十架飞机，非常准确地轰炸了波兰部队正在下车的彼奥特库夫火车站。施瓦茨科普夫上校指挥的第七十七俯冲轰炸航空团在腊多姆斯科多次攻击了敌人的部队。正在向瓦尔塔河推进的第十一、十四军在贾洛申附近遇上了波军的顽强抵抗，他们通过无线电要求空军支援。

里希特霍芬的侦察中队，即一二四大队第一中队，奉命不时派出武装侦察机 Do 17，到腊多姆斯科南部的瓦尔塔河大铁桥上空侦察。这支“飞行铅笔”的使命除监视波军的动向外，如果发现敌人企图炸毁大桥，还应从低空用机枪和炸弹进行阻击。因为这时第一装甲师正在接近这个重要的渡口。

第二天，即九月三日上午，头天晚上强行夺取了两座大桥的第一、四装甲师很快就出现在瓦尔塔河的北岸。作为第十六军的先锋，他们已处在其它战线的大前方。他们经过腊多姆斯科向卡美尼斯克、彼奥特库夫前进。

拜尔上校第二飞行训练团的两个俯冲轰炸机大队袭击了贾洛申。接着，陆军第十一军没有付出任何代价就占领了该市。

俯冲轰炸机和强击机刚刚完成支援第十集团军北翼前沿的任务，下午就投入南翼的战斗。因为在琴斯托霍瓦的东南方向，敌人集结了很大的兵力。九月四日早晨，在这里，波兰第七师在德国空军的压力下放下了武器。这是波军第一个放下武器的大部队。

之后，第十集团军就这样在强有力的空中支援下，一小时一小时，一天一天地向前顺利推进。不管波军还是德军，对于这种史无前例的空中支援的决定性效果，都感到非常震惊。

对德国陆军来说，空军的支援是新奇和陌生的。因此，甚至在危急的时候，往往也想不到空军。所以空军不得不将支援“强加”给他们。

可见，在陆空协同上还存在着很多问题。因为这一切都是新东西，是以前没有经历过的，是事物飞速前进中产生的新问题。战线在哪里？敌人在哪里？友军（指兄弟部队）的先头部队在哪里？如果不把联络军官派到前线的话，里希特霍芬是不可能知道这些详情的。

即使如此，还是发生了意外的情况。炸弹落到了友军的阵地上。这是因为地面部队没有把指示战线的标志布摆清楚的缘故。九月八日，为堵截敌人东逃而紧急起飞的俯冲轰炸机部队轰炸了古腊—卡耳瓦里亚附近的维斯瓦河铁桥。这时，正好德军第一装甲师的先头部队赶到西岸。如果这座大桥安然无恙，这支快速部队能立刻到达维斯瓦河东岸，筑起桥头堡，并继续追击敌人。

但是这种“过失”必竟是例外的。它不能抹杀“空中炮兵”对于许多师、团的快速推进所起的巨大作用。俯冲轰炸机、水平轰炸机、驱逐机不仅直接攻击了战场上顽抗的敌人，而且，更重要的是摧毁了敌人后方的交通要道和各种联络系统，如桥梁、公路、铁路以及特别重要的通信网。

因此，敌人陷入了无法摆脱的混乱状态，结果使敌人无法组织抵抗和制定独立的作战计划。敌人必不可少的后续部队的调动也一天比一天困难了。

而德军的进攻，从开战的第四天起就转入了“超越追击”。德军开始用比敌人后退快得多的速度插入敌军侧翼实施包围。

波军逃入公路两旁的森林，白天躲在里边不敢出来，因为德国空军从空中压制着他们。

到了晚上，他们就越过田野向东面的维斯瓦河逃窜。虽然没有统一的指挥系统，但他们清楚地知道，除了向维斯瓦河对岸逃跑以外别无生路，只有在东岸才能建立起新的防线。

然而，德军也明白，只有在维斯瓦河的西岸才能包围敌人并迫使他们投降。因此，一定要阻止敌人渡河，必须抢在敌人前面到达河岸。

于是，在整个战线，以维斯瓦河为目标展开了激烈争夺战。攻击高度 4000 米！作者：[德]卡尤思·贝克尔

第三节 伊耳日阿之夜

九月七日，德军侦察机发现在第十集团军右翼前方有波军的大部队，集结在一条被森林覆盖着的中等山脉——利西察·哥腊山脉的东北和腊多姆以南。据估计，集结的中心在伊耳日阿小镇附近的森林地带。它的运动方向很明显，向东直奔维斯瓦河渡口。

九月八日，冯·赖歇瑙将军下令实行包围作战。第十四军越过腊多姆向维斯瓦河畔的登布林挺进，准备在那里把北面这扇大门关死。第四军从西侧缓慢接近，阻止朝这个方向突围的波军。此外，第十五军从右翼插入敌后，完成包围的态势。

九月八日早晨，孔岑少将的第三轻骑师派遣迪特福特战斗队从沃斯特鲁维茨出发前往伊耳日阿和腊多姆进行侦察。

这是一支混成战斗队，它以“第九骑兵狙击团”团长冯·迪特福特的名字命名。它的组成是：除这个团以外，还有第六十七坦克营第二连，第八十炮兵团第一营和第二十二高炮团第一营（含四个连）。

这是一支防空火力很强的部队，把它部署在最前线 and 陆军一起行动，如遇波兰飞机空袭，随时都可应战。在这几天疾风般的快速进攻中，没有发现波兰飞机。可是，高炮部队的瞄准通信连由于交通堵塞掉了队。只有高炮跟上了陆军的先头部队。

因为高炮没有瞄准和通信等关键设备，对空中目标几乎没有发挥什么作用，相反在地面战斗中却发挥了威力。具有高速弹道的高射炮弹的穿甲能力无论是步兵还是陆军的炮兵都非常清楚。对目视目标的直接射击尤其厉害。

中午时分，迪特福特混成支队的先头部队到达了皮拉托卡村。它跟伊耳日阿相毗邻，距离四公里。在这里，进攻受挫，来自伊耳日阿前面的“古堡垒”丘陵地带的猛烈炮击把德国步兵赶进了掩体。

与此同时，发现在南北两条通向伊耳日阿的公路上有扬起尘土的敌人行进部队。东北方向也发现有部队在调动。西南面的森林虽然很寂静，但那里肯定隐藏着波兰军队。

敌人的炮兵发疯似地射击着，他们在伊耳日阿以西三公里的二四一高地压制着整个战场。德军第八团二连的骑兵被派去攻打这个高地，但只前进了几百米。

冯·迪特福特上校打算把从东西进入皮拉托卡村的部队部署在村子的西侧。狙击兵们穿过山丘，慢慢地向伊耳日阿靠近。但是，在离“古堡垒”还有一公里处，受到猛烈的炮火阻击。

十三点二十分，第二十二高炮团一营首先进入皮拉托卡。营长魏塞尔少校穿过敌人的步枪、机枪火力网，好不容易找到了迪特福特上校的前线指挥部。在这里，他受命穿过皮拉托卡，在连接皮拉托卡——伊耳日阿的公路南侧部署火力，直接支援正在苦战的步兵。

扎迪纳特少尉的第五连六门 20 毫米高炮首先参加了战斗。接着又增加了三门。第四排作为营的预备队待命。

由于停止了正面进攻，开始从南面围攻伊耳日阿，所以，扎迪纳特把这九门炮的炮口调转向南。

这时，第二和第三连的 88 毫米重炮业已部署在偏东的一侧，但位置不太理想。这块阵地在陆军 105 毫米野战榴弹炮阵地旁边的洼地上。因为有山丘，看不见敌人。这个地形对野战榴弹炮倒是理想的。因为它的弹道轨迹呈弧线，可根据前沿观测兵的指示进行射击。

但高炮的弹道是一条直线，一定要从炮位上看到目标才能射击，而这里却看不见目标。

如果把炮搬上山顶可以看到敌人的地方，不等你打出头一发炮弹就会被敌人干掉。

因此，这时 88 毫米炮连只能攻击一个很远的目标，也就是偶尔轰击一下伊耳日阿北面公路上的波军纵队，因为这个地方从 88 毫米炮阵地偶尔可见，但是它却不能支援在不到两公里的地方进行殊死战斗的步兵。要想支援他们，高炮掩体的角度就太大了。

配备在最前沿的是第五连的 20 毫米高炮。虽然向南进行了炮击，但却遭到了西侧“古堡垒”的机枪扫射。在炮位旁边稍微动一动就会遭到波兰机枪手的射击。

这样下去是不行的。连长列勒上尉命令立刻避开敌迫击炮和反坦克炮的火力网，哪怕只是第三排离开也行。进展还算顺利，第三排的三门炮进入了新的阵地。

这时正是十八点，波军在炮兵、坦克、火焰喷射器的掩护下，从南面发起的第一次反击被德国步兵炮和高炮阻击住了。既然波军在白天有信心发起攻击，那么，到了夜间又将如何呢？

德军战线最前沿的二四六高地离“古堡垒”只有八百米，那里有德军的炮兵观测员。下午他们清查了波军一系列机枪和反坦克炮的位置。可是，友邻部队炮兵的炮打不着那些火力点，而在这里用 20 毫米高炮又无济于事。因此再次要求调一门高炮到二四六高地。

第五连的 3 号炮（炮长玛利夏特）最先被士兵们拖到二四六高地前面的山顶上。但是，那里的射界不好，士兵们又把八百公斤重的炮体顺着山坡拖下来，并想顺势推上对面的山坡。然而只推到半山腰就停下来了。

后来，靠二四六高地观测所全体军官的帮助，才把炮拖到离山顶不远的地方。

头一个目标的数据早已清楚，炮弹也准备就绪。瞄准手库尼哈则用观测所的炮兵望远镜捕捉到目标后，泰然自若地坐在座位上。一切准备完毕。

军官和士兵们抓住前方狂吼的波兰机枪换手弹的间隙，把炮连同座位上的瞄准手一起向前推去。

几秒钟的工夫，20 毫米高炮出现在山顶上。完全暴露在敌人的视界以内。

库尼哈则瞄准目标后，把第一发炮弹推进膛。接着，又打了一发。就这样一连打了四十发，全部命中目标。

打完炮，马上把库尼哈则和炮拖到山坡后隐蔽起来。太危险啦，刚把炮撤走，波军就以密集炮火猛轰这个高地。

炮长玛利夏特这门炮就这样打一阵，隐蔽一会儿，八次出现在二四六高地上，使波军的机枪和反坦克炮的火力点受到直接攻击。

每次听到 20 毫米高炮的响声，骑兵和狙击兵们都高声欢呼。几个小时以前，他们在这片灌木丛生的丘陵地带的处境很狼狈。现在高炮为他们雪了恨。

最后，库尼哈则瞄准了“古堡垒”上的瞭望塔。塔上有几挺机枪，是个理想的射击位置，可以任意进行扫射，库尼哈则瞄准枪眼打了四个连射八十发炮弹。

敌人的机枪哑巴了，但瞭望塔却依然完好。看来用 20 毫米炮对付它是无能为力的，敌人会调机枪部队来增援。

已经是十九点了，天色渐渐地暗下来。二四六高地上的官兵们松了口气，向山下眺望着。只见友邻部队的牵引车拉着 88 毫米高炮冒着敌人的炮火正在慢慢地向二四六高地的东坡爬行。

原来是魏塞尔少校命令重型高炮前来增援在高地上孤军奋战的 20 毫米高炮。

88 毫米炮终于被拖上了二四六高地的山顶，安上了炮架。山顶的面积太小，重炮架得不稳，摇晃得很厉害。官兵们象疯子一样拚命挥动铁锹，为 88 毫米炮整出一块较大的平坦地面。

天渐渐地黑了。好不容易打出了第一发炮弹，但没有命中那古老的瞭望塔，而 88 毫米炮却倾斜了。调整了炮位又继续发射。终于命中了。

第三发炮弹把敌人的防护墙炸飞了。继续射击，炮弹打得沙土和木片横飞，敌人的阵地看不清了。

二四六高地清理后。两门高炮被拖回连队。冯·迪特福特上校自信能对付波军，夜间也有把握守住阵地。因此没留预备队，把所有部队都投到了前沿。

二十点刚过，波军的第一次集中攻击就迫使德军战线后撤。在通往伊耳日阿的公路上，波军的坦克正在接近皮拉托卡。冯·迪特福特上校亲自拿起枪保卫他的指挥部。不幸的是他身中敌人的机枪子弹而阵亡。

在整个漫长的战线上，德国步兵全线后退。狙击兵们溃散后又集结起来，穿过高炮阵地。年轻的高炮军官们经过几个小时的猛烈炮击已精疲力尽。但是，他们又把步兵组织起来，成功地在炮与炮之间组成了新的防线。很快，波兰士兵就攻上来了，并一举突破了五连阵地。扎迪纳特少尉一面用手枪向波兰士兵射击，一面机智地把炮口调过来，对准西边新的射击方向。

在这极其危急的时刻，20毫米高炮吼叫起来，向着攻上来的敌人猛打。波军终于溃退了，这次冲锋又被挫败。

高炮一步也没有后撤。但是，下一步该怎样顶住敌人可能发起的进攻呢？

在十九点三十分，列勒上尉曾把后勤的探照灯连调往前线。他们在伊耳日阿至皮拉托卡的公路上和敌人遭遇。两台探照灯被打坏。列勒上尉一行人带着幸存的两台完好的探照灯进入已经被敌人包围的五连阵地。

这两台直径为600毫米的探照灯对扎迪纳特少尉来说，真是难得的礼物。他悄悄地把它们配备在两侧，从不同角度都可以照到五连前沿阵地。

二十三点十分左右，天色一片漆黑。在离德军阵地前沿不远的地方，传来了波兰语的口令声。扎迪纳特下达的准备开炮的命令悄悄地从这门炮传到那门炮。

突然，右边的探照灯亮了，一时被照得花了眼的波兰士兵一个个趴在地上不知所措。高炮趁机平射。三秒钟后，右边的探照灯灭了，左边的又亮了。就这样交替照射，不断变换位置，只照几秒钟。不等波兰机枪瞄准射击使熄灭了。

经过十五分钟的战斗，波军的这次夜袭又被击退了。

翌晨五点三十分，五连受命隐蔽地撤退到离敌人八公里的后方友邻部队阵地。

第二十二高炮团第二、三连的88毫米高炮阵地的情况非常糟糕。自凌晨三点以来，这两个连就被优势的敌军打散。敌人从南面的森林里出来，企图趁着夜色全力向东北方向的维斯瓦河突围。

战斗打得格外激烈。敌人越过一个个山丘，排着密集的队形越逼越近。最后，德军炮手们不得不用刺刀和敌人展开肉搏。营长魏塞尔少校和三连长雅布洛斯基上尉阵亡，此外，还有许多官兵伤亡。

五连三排的20毫米高炮终于成功地向敌人的侧面开了火。直到这时，波军的进攻才被击退。炮手们从掩体里跳出来转入反击，一直追到八百米以外的出击阵地。

但危险并未解除。波军新上来的机枪手们仍然接连不断地向高炮阵地射击。他们又开始了新的进攻。

接任第一营指挥的吕克瓦尔达中尉让付官哈库伊斯少尉跑步到师部请求增援。

步兵又开始了白刃战。在德军的弹药快要用光的时候，友邻部队的四辆坦克从后方越过山丘赶来增援。敌人落荒而逃。

第六十七坦克营二连的四辆坦克在危急关头救出了高炮。在他们的掩护下，炮手们拉着炮后撤。三连的牵引车被打坏，三门88毫米大炮无法运走，炮手们只好卸下炮闩把炮扔在那里。

各连利用敌人的公路开始从皮拉托卡向东突进的时候，天已大亮。波军不断从左右两侧

的战壕里用步枪向该部队的车辆射击。

吕克瓦尔达中尉曾两次命令 88 毫米炮停下来还击，为东进的车辆开路。然后全速脱离。八公里的路程很快就跑完，到达了友邻部队的后方阵地。

这就是从一九三九年九月八日至九日的所谓“伊耳日阿之夜”。

这次战斗，空军高炮部队阻击了企图向维斯瓦河突围的波军第十六师的一部。这成为后来德军高炮部队在地面作战中赢得富有传奇性声誉的基础。

天亮了。波军只好退回森林。于是，德军完成了包围态势。九点以后，德军第三轻骑师开始用坦克在伊耳日阿周围进行扫荡。

这时，空军也参加了战斗。

除了强击机大队之外，特命空军指挥官冯·里希特霍芬所属的其他部队也都投入到攻击被包围在腊多姆以南敌人的五、六个师上去了。飞机低空掠过战场，在公路、田间小道和村庄寻觅“猎获物”。

“涂有白十字的友邻部队的坦克到处都可以为我们领路。”施瓦茨科普夫上校的第七十七俯冲轰炸航空团一中队长报告说：“坦克前面往往有密集的波兰部队。向那儿投下五十公斤重的杀伤弹的效果最好。然后再用机枪进行低空扫射。这时地面上的混乱情景非笔墨言语所能形容。”

九月九日，里希特霍芬用一百五十多架俯冲轰炸机、战斗机和驱逐机多次攻击了被包围在腊多姆周围的敌人。地面部队逐渐缩小包围圈。九月十三日，伊耳日阿森林地区的最后一部分波兰部队投降了。

但是，腊多姆的包围战是次要的，战争重点已转移到波兰首都的前沿。第十四军的两个装甲师已经于九月七日在彼奥特席夫两翼突破了敌人最后一道防线。

九月八日，第一装甲师从古腊——卡耳瓦里亚向维斯瓦河进发。第四装甲师到达了写有“距华沙一百二十五公里”路标，位于托马舒夫东北的公路。

在这里，空军显示了轰炸车站、铁路和列车的威力，波军面对德军装甲先头部队束手无策。

在第二飞行训练团二大队的强击机掩护下，第四装甲师于九月八日下午，强行突入华沙市的外围。十七点，冯·赖歇瑙将军命令用白刃战夺取华沙这座不设防的城市。

如果华沙奋起抵抗，那么，翌日清晨，第四航空队的水平、俯冲轰炸航空团就将首先攻击该市的军事要塞。

空军早已作好了准备。问题是波兰是否要把这座城市变成战场？

第

四节 华沙是不设防的城市吗？

在托马舒夫附近，紧靠沃耳布日养马场旁边，好歹压平了一块庄稼地，这就是第二飞行训练团第二强击机大队新的出击基地。作为“空中炮兵”，为了能够继续支援迅速推进的步兵，俯冲轰炸机和强击机等航程短的飞机必须在开战后的几天里进入波兰的野战机场。

沃耳布日就是按这种要求选择的基地。如果小卧车能以 50 公里的时速在平整出来的地面上奔驰，而且很稳的话，那么 Hs 123 式飞机就可以在这里起落。起落所需的跑道用不了二百米。

然而，一九三九年九月九日一大早，单机飞往华沙的却是费赛列尔鹤式飞机。强击机大队长施皮尔福格尔少校这几天来亲自到前线侦察，以便一旦得到明确的指令，他的部队就可立即出动。今天，友邻部队的坦克该冲进华沙市区了，从空中给陆军指引进攻的方向分外重要。

鹤式飞机低空飞过街道，驾驶飞机的是希格拉中士。施皮尔福格尔少校正在专心致志地进行侦察。前方是波兰首都的一排排屋顶，宛如一片翻滚起伏的波浪。眼下空旷的场地点缀着炸毁的机库和累累弹坑，这就是华沙的奥肯切机场。战争一开始，这个机场就不止一次遭

到德军水平轰炸机和俯冲轰炸机的轰炸。

德国坦克的先头部队正在机场对面向莫科托夫、奥霍塔区前进。

施皮尔福格尔让鹤式飞机越过前线进入敌占区，寻找强击机的攻击目标——伪装的炮兵阵地、支撑点和街头堡垒等。

猛然间，他发现了隐蔽在华沙——腊多姆铁路工厂里的轻型高炮连。几乎与此同时，波兰士兵向低得几乎伸手就可以摸到的鹤式飞机开火了。炮弹碎片和子弹雨点般地飞向机身和座舱。希格拉中士腹部受伤倒下了。

施皮尔福格尔抓住驾驶杆，但无法调转机头，只得迫降在波军防御阵地正中间的公路上。这时德军的先头部队离这儿大约还有六七百米。

这架鹤式飞机尽管连续受到射击，但没有坠毁，成功地在公路上迫降了。施皮尔福格尔立刻跳了出来，转到机身的另一侧，把负了重伤的驾驶员从快要着火的座舱里拖了出来。就在这时，他头部中弹倒下了。

不多时，攻上来的德军步兵在烧毁的鹤式飞机旁发现了这两个人，施皮尔福格尔已经死亡。于是，里希特霍芬任命第四中队队长奥托·魏斯上尉继任他的职务。

这时，第四装甲师奉命攻入波兰首都市区，赖因哈德少将以小部分兵力从南面分三路进攻。在郊外的莫科托夫、奥霍塔、涅拉等处，德军遭到城防炮火的猛烈抗击。

波军据守在赶筑的防御阵地，支撑点里待援。一夜之间，到处都筑起了街垒。看来波兰根本没有不战而降让出华沙的打算。

即使如此，德军的进攻仍然不断取得战果。坦克在前面掩护，突击队跟在后边。突然，波军的重型炮弹嘶叫着飞来，不断在突击道路的两边爆炸。

这炮弹是波军从维斯瓦河东岸打过来的。波军部署在郊区普腊加的炮兵为粉碎德军的进攻，猛烈炮击华沙西部。

敌人死守华沙的决心是很大的，甚至波兰市民的房屋受到破坏也在所不惜。所谓“不设防的城市”纯属无稽之谈。

这回里希特霍芬将军要亲自出马。琴斯托霍瓦和克鲁施纳野战机场上的俯冲轰炸机正在起飞。

第五十一俯冲轰炸航空团新组建的第三大队配属给施瓦茨科普夫上校的第七十七俯冲轰炸航空团。这样一来，里希特霍芬就有五个大队，约一百四十架俯冲轰炸机。

这一百四十架 Ju 87 飞机由高空飞往华沙，从地面看得非常清楚。

九月一日和二日两天，第一航空队从东普鲁士和波美拉尼亚起飞，曾对华沙的机场、飞机工厂和广播电台进行过轰炸。后来，只进行过一些小规模轰炸，炸弹落到调车场和市内维斯瓦河铁桥上，但没有收到理想的效果。

九月九日这一天，俯冲轰炸机对华沙市区进行了首次大规模轰炸。在波光闪耀的维斯瓦河上空，俯冲轰炸机编队散开队形，一架接一架地进入俯冲。它们发出吓人的尖叫声冲向目标。

以维斯瓦河铁桥为基准划分攻击区域。铁桥在瞄准镜里以飞快的速度由小变大。目标是维斯瓦河东岸的重炮阵地，波军正在这里炮击市区西部。俯冲轰炸机穿过高炮的火力网，投完炸弹后，当即拉起，跃升脱离。

轰炸机的其它编队突击市区街道和市郊普腊加以东的铁路，箝制波军，至少可以阻止其部队的频繁调动。

市区西部敌人的抵抗逐渐加强，强击机也参加了战斗，有好几条街道的街垒，步兵们不得不通过白刃战来夺取。

十点钟左右，第三十五坦克团和第十二狙击团的先头部队迫近了位于华沙市中心的火车站。但是，到此不能再前进了。因为部队一旦出现在街道上，几公里长的侧翼就会暴露给敌

人。如果敌军从侧翼发起反击，前边的这两个团与后续部队的联系就有可能被切断。赖因哈德将军已看出这个危险，于是命令这两个团暂时停止进攻，开始后撤。

赖因哈德给第十六军司令部的报告中曾经这样说道：“对市中心的进攻受挫，损失很大，不得不停下来。”他说：“坚守华沙的敌军如此顽强，出乎意料。想取得很大的战果，只用一个装甲师和四个步兵师是不够的……”

远离友邻部队向纵深挺进的第十六军的后方也发生了意外。和戈林的愿望相反，空军不得不从华沙抽调兵力去营救远在华沙以西濒于崩溃的第八集团军。

这倒底是怎么回事？

原来第十集团军（赖歇瑙）对华沙和维斯瓦河中游的猛烈进攻催促着经罗兹北进的第八集团军（布拉斯科维茨上将——）。该集团军本应和第十集团军一起以最快的速度封锁住先头部队第四装甲师的后方与华沙之间的空隙地带。

但是，第八集团军开始只有四个步兵师。越往东进，它的北翼就越暴露。

在德军进攻方向略微偏北一点儿的地方，有一支和第八集团军兵力相当的波兰部队，也在赶赴德军要去的目标，亦即向东，向华沙，向维斯瓦河对岸挺进，两军形成争先到达的态势，情况相当危险。

这支部队是波军的核心力量“波兹南集团军”。由于它离德军的南北两条进攻路线较远，所以几乎没受到任何损失。该集团军拥有四个师和两个骑兵旅。它非但没有减员，反而得到“波莫热集团军”部分兵力的补充。这部分兵力是遭到由布罗姆堡南进的德国第四集团军的进攻而败退下来的。

九月三日，“波兹南集团军”司令库特尔泽巴将军很快就找到机会，他准备向南，对德国第八集团军北翼的薄弱环节发起进攻。但是，波军统帅部否定了这个建议，并命令库特尔泽巴率所辖的几个师东撤。

他们夜间行军，白天在森林里休息。德国陆军的侦察机虽然有时也偶尔发现一些部队，但他们做梦也没有想到会有一个集团军的兵力活动在德军战线的后方。

九月八日和九日，波军到达库特诺一带。这个地方北临维斯瓦河，南靠它的支流布祖腊河。

在布祖腊河的对岸，有德国第八集团军的后卫部队，冯·布里占中将的第三十步兵师。这个师的战线长四十公里，是个非常薄弱的环节。

库特尔泽巴将军没有放过这个机会。九月十日夜，他命令部队南渡布祖腊河，在几个地方同时出击，打乱了德军的部署。德军第三十师节节败退。

这是整个战争中波军的第一次，也是唯一的一次进攻性作战，迫使德军不得不采取断然措施。

布拉斯科维茨上将只好让正在向华沙和维斯瓦河挺进的第八集团军调过头来去堵塞背后被敌人打开的突破口。

已逼近华沙市郊的第十集团军一部也调过头来，回师布祖腊河。第十集团军参谋长弗里德里希·保卢斯少将（后任被围困在斯大林格勒的第六集团军司令）的此举使人不难看出，其战略意图是杀个回马枪，在布祖腊河打一个包围战，置波军于死地。

形势发展不妙。开战以来，德国南方集团军群首次向空军提出紧急要求：“请于一九三九年九月十一日向库特诺地区投入强有力的航空兵力。”

于是，无论是空中还是地面，立刻都把对华沙的进攻放到次要地位。

九月十一日上午，前来视察的希特勒和他的同僚们乘坐的 Ju 52 飞机在第十集团军司令部附近的孔斯凯机场降落。赖歇瑙将军走到希特勒面前扬扬得意地报告说，第十集团军在开战的第十天就打到了华沙。

里希特霍芬以为是自己听错了，不知道为什么他对德军从华沙市区撤退和布祖腊河畔的

危险竟只字不提。

里希特霍芬火速返回前线指挥部，他觉得现在出动战术飞行大队来扭转战局比以往任何时候都更加重要。

沃耳布日养马场旁边的临时机场上，第二飞行训练团第二强击机大队开始出动。他们受命低空攻击布祖腊河南岸皮昂帖克和别拉维两地的敌军，必须想尽一切办法打退波军的进攻。这次，强击机比较容易发现敌人，因为那里有整整一个集团军在向南急进。

机长们推下机头下降高度。根据十天的作战经验，他们清楚地知道 Hs 123 双翼飞机的主要武器是什么。既不是机翼下悬挂着的两枚五十公斤炸弹，也不是安装在发动机罩上的两挺机枪，而是超过一定转数的螺旋桨发出的那种可怕的音响效果。

如果看到转速表指示每分钟一千八百转，那么好啦，发动机的前面就会产生声波，螺旋桨会突然象重机枪似的尖叫起来。

强击机在敌人头上十米上空拖着惨叫声飞过，吓得敌军四处奔逃，车翻马散。不管什么队伍听到这种低空攻击的声响都会惊恐万状。

达到这个转数，如果用枪射击是很危险的，因为两挺机枪的子弹都是从螺旋桨的间隙打出去的，速度一快，就容易把自己的螺旋桨打断。

由这种没有座舱盖的旧式单座飞机组成的大队，利用声波取得的战果比使用炸弹更令人惊叹。然而，投入布祖腊河战区的不只是第二飞行训练团第二大队，从腊多姆附近新的野战机场起飞的几个大队也袭击了库特诺周围的目标。布祖腊河的铁桥被炸毁，公路上弹坑累累。以坦克为主的波军车辆纵队遭到沉重打击。

几天来，主要攻击维斯瓦河东面铁路和工厂的几个轰炸航空团也投入布祖腊河战区的战斗。战争初期属于第一航空队指挥，从波美拉尼亚出击的格劳尔特中将的第一航空师在杜海尔荒地战斗结束后，被编到西里西亚的第四航空队。

此外，第一轰炸航空团（克斯勒少将）、第二十六轰炸航空团（西堡上校）、第四轰炸航空团（菲比希上校）也都参加了这次支援地面部队的战斗。

波军对来自空中的如此猛烈的攻击没能支持多久，向布祖腊河南岸的进攻被迫中止。德国第八集团军的危机只持续了两天。

应南方集团军群的一再要求，德国最高统帅部决定把作为预备队的空降团投入罗兹北部的战斗。这是空军过去秘密训练的空降部队的一部分。

从九月一日开始，库特·司徒登特少将的空降部队就在里古尼次地区待命。他们将按计划于敌后的几个地方降落：首先是在迪尔沙附近，其次是普瓦维的维斯瓦河铁桥，最后是桑河畔的雅罗斯瓦夫，并在那里构筑桥头阵地。但是和往常一样，在最后的一瞬间，命令被撤回。准备去普瓦维等地的空降兵是在螺旋桨里开始转动，马上就要起飞的运输机上被叫下来的。

因为最高统帅部唯恐过早地暴露这种“秘密武器”。既然如此，为什么当初决定把这个师唯一的空降部队克莱辛上校的第十六团投入布祖腊战役呢？司徒登特将军把这道命令说成是“对第七空降师出卖的开始。”

空降兵曾被派出执行过任务，那也不过是守卫德军攻占的波兰兵站、机场和司令部之类无足轻重的任务。司徒登特抱怨说：“要早知道这样，空降兵的训练不搞都可以。”

“波兹南集团军”司令库特尔泽巴将军在九月十三日夜里，不得不迅速渡过布祖腊河撤退，调整部署，确定新的进攻重点。随后几天，波军企图在德军包围圈尚未形成的东部地区向华沙和莫德林方向强行突围。

战斗又一次激化了。德国空军又一次从早到晚地将数百架飞机投入支援地面战斗，战斗的最高峰是九月十六日、十七日两天毫不间断的低空攻击。

东普鲁士的一个驱逐机大队被调到布祖腊河战区，这个大队是第一飞行训练团的第一大

队，由格拉夫曼少校指挥。在开战初期，该团用双发的 Me 110 式飞机几乎全包了华沙上空的战斗任务。

驱逐机所承担的攻击地区是从布祖腊河和维斯瓦河会合处的维绍格罗特到冈宾，这是个狭长地带。格拉夫曼少校让各中队每十分钟在该地区上空往返一次，飞去用五分钟，飞回也是五分钟。少校命令他们在这个短时间内把 20 毫米机关炮弹全部打光，弹链上一颗炮弹也不留。

攻击的目标无须仔细寻找。公路，田间小道，林间的空地和田地里，到处都有波军的残余部队。德国空军见到地面上有活动目标就打。

返回东普鲁士基地的中队长们向格拉夫曼少校报告时，他默默地听着，然后说出了大家的心里话：

“正正规规地打一场空战该多好啊！”

九月十六日和十七日，俯冲轰炸机和强台机轰炸了布祖腊河两岸的波军部队集结地以及无数个渡口和浮桥。

关于这次轰炸效果，波军库特尔泽巴将军描绘说：“十点左右，在维特科维茨渡口附近，我们受到大规模的空袭。敌人的这次空袭，飞机架数之多，攻击之猛烈以及飞行员的胆量之大都是罕见的。我军调动、集结和前进的道路都处在空中炮火的浩劫之中。地面简直成了人间地狱。桥梁被炸毁，渡口被堵塞。在那里待渡的部队被炸得血肉横飞。……”

“参谋长、另外一个军官和我藏在米肖利村边的自桦树丛里，一动也不敢动，一直趴到中午停止空袭的时候。如果再打下去，这个罪还得继续受下去。我们只要呆在这里，德国空军为我们掘好的坟墓就越来越近了。”

到九月十八日、十九日，波军丧失了抵抗能力。只有为数很少的几个师和残兵集团突围成功，沿着维斯瓦河，穿过甘比诺斯卡森林，向莫德林撤退。被包围的波军大部，约十七万人当了俘虏。

这是空军首次决定了地面战斗的胜负。

布祖腊河战役结束后，德军对毗邻的重镇华沙和莫德林的包围圈越缩越小。为进攻波兰首都，陆军的集结一直进行到九月二十四日傍晚。在此几天之前，“为避免不必要的流血和破坏城市，”德方就开始试图劝波方立即投降。

当德军的谈判代表一无所获地归来之后，九月十六日下午，德军第四轰炸航空团第一大队的十二架 He 111 飞机飞到华沙上空，在雷鸣闪电的骤雨中散发了一百万张传单。

传单呼吁市民在波军司令不接受投降的情况下，在十二小时内离开华沙到东部避难。

第二天早上，波军要求派遣谈判代表谈判老百姓和外交使团的撤退问题。因此，取消了原定九月十七日进行的两个航空队（第一、四航空队）的大规模空袭。但是，波军的代表却一直没来。

九月十七日，苏军侵入波兰东部，希特勒对此十分焦虑。看来苏军想在十月三日到达预先规定的分界线，即华沙附近的维斯瓦河。因此，德军必须在苏军到达之前攻下波兰首都。

在九月十八日、十九日、二十二日、二十四日，德机又先后空投四次传单。这四次都威胁说如果波兰统帅部继续进行无益的抵抗，那么，华沙市由此而造成的一切后果由波方负责。

波方对这些威胁不仅毫无反应，反而抢筑新的阵地，条条道路部挖有堑壕，每一个建筑群都变成了要塞。十多万士兵正积极准备迎接即将来临的巷战，决心死守华沙。

面对这种情况，德国空军出动了。从九月二十五日上午八点开始，华沙上空呈现出一派异常的景象。水平轰炸机和俯冲轰炸机把杀人的武器投向市区西部。三十架 Ju 52 运输机发出的强烈轰鸣，震撼着千家万户的屋顶。运输机满载着燃烧弹，由两名士兵一捆捆地从机身侧面的舱门投放下去。

戈林特别委任的华沙战区空军联合指挥官里希特霍芬少将在这一天掌握着俯冲轰炸机

八个大队二百四十多架 Ju 87B 式飞机。但这种俯冲轰炸机不能装载燃烧弹。所以，虽有第七十七轰炸航空团的一百多架 Do 17 式飞机，却仍然感到不敷使用。

里希特霍芬要求再增派一个 He 111 航空团，但是他得到的是一个 Ju 52 运输机大队。这种老式低速运输机成了波兰高炮最好的靶子，有两架中弹坠毁。

此外，由于使用这种象“马铃薯漏斗”似的简陋投弹方法，有的燃烧弹被强劲的东风吹走，落到友邻部队。

位于包围圈西侧的第八集团军司令为此大发雷霆，要求立刻全面停止空袭。仅在发生这事几天以前，这个被空军从布祖腊河畔困境中解救出来的第八集团军这次竟完全拒绝空军的一切支援。布拉斯科维茨上将的理由是炸弹引起的大火和烟尘只能给陆军炮兵的射击造成困难。

当里希特霍芬上午十点钟坐飞机飞到格罗集斯克的第八集团军前线指挥部时，事态发生了戏剧性的变化。第八集团军司令布拉斯科维茨和陆军总司令布劳希奇都没见他。不久，希特勒在这里出现了，他不动声色地听完将军们相反的意见，然后对里希特霍芬只说了一句话：

“继续进行！”

接近中午时分，华沙上空升起高达三千五百米的烟柱，缓缓地向维斯瓦河方向移动。各轰炸机大队很难找到指定的目标。

但是，轰炸仍在继续进行。不是针对城市，而是针对被包围的华沙要塞。不是针对居民区，而是针对十万士兵构筑的防御体系。

人们纷纷传说德国空军动用了八百架轰炸机把华沙炸得粉碎，其实并非如此。九月二十五日，里希特霍芬只投入四百架水平轰炸机、俯冲轰炸机和强击机。其余的空军作战部队早已被戈林调到西线。

这四百架飞机出击了三至四次。在华沙投下普通炸弹五百六十吨，燃烧弹七十二吨。大火映红了天空。夜晚，即使从很远的地方也能看出这是维斯瓦河畔正在燃烧着的华沙。

大空袭的第二天，波方要求投降。九月二十七日清晨，正式举行签字仪式。

在这两天里，俯冲轰炸机空袭了莫德林。投下最后一批炸弹的时间是九月二十七日的午夜。此后，这里再也没有敌军的抵抗了。

经验与教训

1. 对波兰的闪击战决不是轻松的，而是一场与顽强的敌人进行的殊死激战。从四个星期的战争进程来看，德国空军的损失是相当大的。人员损失七百三十四人，飞机损失二百八十五架，其中有一百零九架是水平轰炸机和俯冲轰炸机。

2. 和一般的说法相反，波兰空军并没有在开战的第一天或第二天被消灭在地面。特别是轰炸航空旅，直至九月十六日还对德军部队进行了低空攻击。当然，质量和数量都处于劣势的波兰空军是不可能从德国空军手中夺回制空权的。

3. 德国空军由于直接和间接地支援了地面部队，对加速战争的进程起到了决定性作用。对轰炸敌人机场和工厂所起作用的评价有些过于夸大，而对于破坏敌人交通枢纽和通信网，使敌人陷于瘫痪的作用倒值得重视。

4. 华沙并不是“不设防的城市”，而是一座顽敌固守的要塞。在三次劝降都被顶回之后，九月二十五日，只搞了一次大规模空袭就迫使波兰首都宣布无条件投降了。

5. 波兰战役的空地协同作战将成为今后闪击战的样板。但这次战役的经验和教训却说明德国空军的力量只能在局部战线和一定的时间内进行一场有限的战争。（第一章完）空军之翼☆AFWing.com☆攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第二章 弹雨中的北海

第一节 轰炸舰队

一九三九年九月四日下午，强劲的西北风把北海上空低沉的积雨云吹到了德意志海岸，

德意志湾阴云密布。这时，在一百米左右的上空，有两批五机密集编队的双发轰炸机在波浪和云底之间隆隆地向东飞去。看不清这些飞机的机身和机翼上的标记。

飞来的不是德国飞机，而是十架英国速度最快的布列斯托·布莱汉姆式轰炸机。这是英国宣战后的首次突击。

这天上午，英国侦察机在德国海军基地威廉港的席利格停泊场和易北河下游发现了几艘德国军舰。少尉飞行员 K·C·德朗用无线电发回报告说：“讨厌的天气，简直毫无办法。从海面到五千五百米高空乌云形成了一堵墙。我们几乎是贴着海面飞行，甚至有时下降到十五米高度才能发现目标。”发现的目标是很有价值的，可是，本国对他报告的内容却不太明白，只好一味地等待着侦察机的归来。

快到中午时分，侦察机才飞回华依顿机场。带来的照片和报告中的内容一样：“格奈森瑙”号和“香霍斯特”号两艘巡洋舰停泊在易北河下游的布龙斯比特尔科克，“舍尔海军上将”号率领着巡洋舰和驱逐舰停泊在席利格停泊场。英国轰炸机队立即定下实施攻击的决心。但此事并非轻而易举。

德朗中队长回忆说：“要想在德意志湾这样的天气里取得成功，只有进行低空攻击。布莱汉姆式飞机装载的是穿甲弹，而穿甲弹只有从高空投下才能奏效。于是，改换装有十一秒定时引信的五百磅（二百二十七公斤）普通炸弹。在战争爆发后不到二十四小时里，这已经是第五次更换炸弹了……”。布列斯托·布莱汉姆式轰炸机

好不容易才做完了飞行前的准备工作。参加这次出击的都是最优秀的飞行员。第一一零和一零七中队各有五架布莱汉姆式飞机飞离瓦提斯哈姆。从华依顿也起飞了五架飞机，可是由于飞错了航线，盲目飞行了几个小时，一无所获。最后只好返航。

德朗少尉飞在五机编队的前头，一直朝东飞去。出发前，他们已计算好改变航向的时间，时间一到，他们就沉着地改航。

“那边应当是赫耳果兰！”

可是，下面几乎什么都看不见。这时，布莱汉姆式飞机正向南朝着德国的北海海岸飞行。前哨监视艇曾一度像幽灵似的浮现在海面，但立刻又消失在雾霭之中。一会儿，海岸线突然出现在前面。

德朗参照着地图向下观察着：右面是岛屿，后面是陆地，左面是一个很长的缺口，经过三次观察终于认清那是雅门河河口。他修正了航向，一直向着威廉港飞去。

德朗回忆说：“真是幸运，在我的经历中很少碰到这样的好运气。几分钟后，天气骤然好转，云底高上升到一百六十米左右。这时发现前方有一艘大型商船，不，那是‘舍尔海军上将’号军舰！”

编队立即解散，前三架编成纵队，中间保持着很小的间隔，直接向德舰攻击。四号机和五号机钻进云层，隐蔽在两侧，分别从左右攻击“舍尔海军上将”号，任务是箝制敌人的对空炮火。他们采用这种打法的目的是分散德舰火力，使其顾此失彼，不知先打哪一架好。

按原订计划是这样的：他们从四个方向闪电般地袭击目标，五架布莱汉姆式飞机均必须在十一秒内飞过桅杆。因为引信定时是十一秒，就是说投下的第一颗炸弹经过十一秒就要爆炸。这时，最后一架布莱汉姆式飞机正好飞过“舍尔海军上将”号上空。否则，飞机将受到爆炸气浪的威胁。

看起来，这像是一个很好的计划，但实际上，在若干细节上却做了较大的更动。

“舍尔海军上将”号正停泊在席利格停泊场，舰上进行着日常勤务，前桅楼上的高炮指挥官不时地和空军军官一起辨认飞机识别卡片。

突然，传令兵大声喊起来：“上尉，左舷后测高射机枪手报告，在一百九十度方位发现三架飞机”。

海军上尉急忙转过身来，把望远镜对准舰尾方向，只见三个黑点正迅速直奔“舍尔海军

上将”号扑来。

“这些家伙想要干什么！”上尉不高兴地摇着头说，“我已经跟空军说过多次，不要把自己的军舰作为靶标训练，要是高射炮手一紧张，就会把他们干掉的。”

“不是我们的飞机！”旁边的空军军官叫了起来，“是英国佬的布列斯托·布来汉姆！”

接着，舰上响起警报声。糟啦，敌机空袭来啦！

“可以看到‘舍尔海军上将’号后甲板上飘动着晾晒的衣物。看来舰上的人还很悠闲哩。”K·C·德朗接着说，“可是很快就像炸了窝的马蜂，一下子骚乱起来，他们似乎已发觉我们的意图”。

“德舰上的高炮还没来得及射击，我们就投下了第一批炸弹。军舰的桅杆好象伸手就可以碰到似的，两颗重磅炸弹斜刺里飞过桅杆，命中目标，一颗落到后甲板上，另一颗在甲板上跳了一下掉进海里，没有爆炸。”

高射炮终于吼叫起来，紧紧地咬住飞去的布来汉姆式飞机。

接着攻击的是第二架飞机，攻击方法和第一架飞机完全相同。一枚炸弹落在离船舷几米远的地方，激起了高高的水柱。这是特别危险的，如果炸弹上装的是延期引信，它的作用就像水雷一样会使吃水线以下受到严重破坏。

席利格停泊场一片混乱，曳光弹在空中纵横交错。舰上和岸上的一百多门高射炮集中火力向从云层中钻出来的敌机射击。

第三架布来汉姆式飞机没能飞到“舍尔海军上将”号上空，在船舷前一百米处来了个急转弯飞回去了。据德朗说：“因为它在十一秒钟以内没有希望通过目标”。这架飞机投下的炸弹全落进水里，没有造成损害。

第四架和第五架飞机的境遇基本相同，都被机枪打中起火，坠落在多鸟的卢姆岛附近的海里。

比德朗的第一一零中队稍迟一些到达的一零七中队的处境更糟，他们陷入德军猛烈对空炮火的重围。五架飞机中只有一架返航，其余全被击落。其中有一架在“爱滕鹅”号巡洋舰的附近爆炸，把这艘军舰炸了一个大洞。德国海军首次出现伤亡。

这无疑是英国空军以非凡的勇气，果敢的行动进行的首次空袭的结果。那么，有多少炸弹命中了“舍尔海军上将”号呢？装有十一秒延期引信的炸弹的效果又怎样呢？

这艘被英国人称为“袖珍战舰”的运气真好，命中的三颗炸弹都没有爆炸！

与此同时，另外的十四架维克斯·威灵顿式轰炸机袭击停泊在布龙斯比特尔科克海面的德国最大战舰“格奈森瑙”号和“香霍斯特”号也没有成功。它们没能突破高射炮的火力网，有一架被击落，另一架则成了德国战斗机的牺牲品。维克斯·威灵顿式轰炸机

虽然那天的天气对于战斗机来说相当不利，但是，哈利·冯·比罗少校的第七十七战斗航空团第二大队还是从诺尔特霍尔次起飞了，阿尔弗雷德·黑尔德上士驾驶的Me 109式飞机突然向威灵顿式轰炸机发起攻击，他的对手来不及钻云逃跑就被击落了。这样，黑尔德就成了第二次世界大战头一个用战斗机打掉英国轰炸机的飞行员。不久，该大队的特罗依切上士也击落了一架布来汉姆式飞机。

对于英军轰炸机司令来说，九月四日空袭的战果是令人懊丧的。原指望开战之初就能给德国舰队以沉重的打击，然而，不仅几乎没有取得什么战果，自己反而损失惨重。二十四架飞机当中，有七架没有返航，其余多数飞机也都遭到程度不同的损伤。

英国海军总部的著名战史学家罗斯基尔上校写道：“英国皇家空军曾试图证明他们关于用炸弹攻击战舰将取得致命打击效果的理论，一些人曾经极其自信地预言，大战舰对于轰炸机来说，不过是一堆毫无用处的废铁而已。而这次失败，对于持有这种观点的人来说，则是一个沉重的打击”。

英国空军进攻了德国，而德方并没有因此发生什么变化。大战开始时，英国空军和德国

空军在许多方面都出奇地相似。双方的最高统帅部部下达过空战“要谨慎进行”的命令，同时都严格规定：

不准向敌国投掷炸弹，不得伤害老百姓；不得攻击商船和在中立区上空飞行。

唯一准许攻击的目标是在公海和停泊场的敌舰。

但是，如果这些敌舰停泊在港内，如造船厂、船坞、码头等地时，轰炸机应在到达目标之前返航。

双方谁都不愿意承担首先挑起无限制轰炸的责任。另外，德方还有一个必须加以克制的原因，就是希特勒相信，大英帝国不久是会“恢复理智”响应和平谈判的。德国如果进行空袭，英国的这种态度将会受到影响。况且，德国空军在西进之前必须首先打好波兰这一仗。

当时的英国政府因为没有利用一九三九年九月德国两面作战的机会而受到了舆论的严厉谴责。人们说，如果英国利用这个时机猛烈地袭击德国的北部基地，那么，戈林将不得不把空军主力从波兰撤出，这将对波兰的极大支援。

甚至到了一九六一年，伦敦的空战专家德里克·伍德还批评说：“我国政治家的怠慢和软弱正中德国空军的下怀”。

但是，以张伯伦为首的英国战时内阁并没有改变“如果德国不动手，就不轰炸德国”的决心。

《英国空军史一九三九—一九四五》这部书对当时的形势作了极其冷静的分析。书中写道：考虑到英国轰炸机部队在一九三九年九月末只有三十三个中队四百八十架飞机，而德国是它的三倍，所以“特别尊重人道主义的原则是有利的……但是，也存在着一种保守的观点，认为要保存轰炸机实力，并使其逐步发展，直到我们‘摘手套’的时候为止。所谓‘摘手套’是当时空军内部使用的语言”。

司令部的每个军官，就连新到汉堡空军军区司令部上任的汉斯·菲迪南德·盖斯勒中将在一九三九年九月也无事可做。盖斯勒是当时新组建的第十航空师师长，他的主要任务是负责海上对英空战。

但是，如果严格遵守戈林不对英国开战的命令，那么，这个任务就不可能完成。不久，盖斯勒连一架轰炸机也没有了。他唯一的航空团——刚组建起来的第二十六轰炸航空团——也被调到波兰去了。

九月中旬，第二十六“狮子”轰炸航空团返回德意志湾沿岸的基地。开始时只有两个大队六十架 He 111 式飞机。这个团包括团长汉斯·西布尔克上校在内的一多半机长、指挥官都是从海军抽调来的。

海军总司令兼舰队司令埃里希·雷德尔非常勉强地答应把自己的航空兵交给空军使用。在由谁来承担海上空战这场多年来海军和空军争夺势力范围的角逐中，雷德尔终于失败了，戈林的“一切飞行器都归我管”这个观点占了上风。隶属于海军指挥的“海上航空兵”只剩下几个“工蜂”海岸警备大队，只有侦察机和舰载机。

空军想独自进行海上作战。一九三八年十一月，戈林作过保证，他说：到一九四二年，他要组建起十三个用于海上作战的轰炸航空团（因为在这以前，希特勒曾明确规定不同英国交战），以此来避免轰炸航空队的分家。一想起戈林讲的这种大话，再看看开战时北线只有“狮子”轰炸航空团的两个大队这个现实，该是多么令人担忧啊！

诚然，在九月初，又有一个轰炸航空团配备到北线赫尔穆特·费尔米将军的第二航空队。当时这个团称为“第八十八试验航空团”。这个团最初装备的就是空军曾寄予很大希望的，所谓“神奇的轰炸机”——容克 Ju 88。

但是，无论是费尔米将军，还是他的参谋长约瑟夫·卡姆胡贝尔上校，都不打算把还处在试验和训练阶段的部队马上投到实战中去。因此，他们把这个试验航空团改称为第三十轰炸航空团第一大队，从耶弗尔调回哈格诺——兰特和格赖夫斯瓦尔特，也就是梅克伦堡和波

美拉尼亚。

大队长赫尔穆特·鲍列上尉写的报告中有这样一段记载：“当时只有瓦尔特·施托尔普少尉（原注：施托尔普在一九四四年晋升为少将，任轰炸机队总监）指挥的一个三机组配备在济耳特岛的韦斯特兰，我建议从现在起应该配备一个大队。而费尔米将军却说，只有当英国舰队出现的时候，这个三机组才有事干。也就是说他驳回了我的建议”。

第二航空队曾向柏林总司令部报告，提醒说不能“随随便便地”投入 Ju 88 式飞机。数量不够不能出战，起码要等到能组建一个整团的时候，也就是说要有一百架飞机才能执行突击任务。

戈林和空军总参谋长耶顺内克对此不予理睬，因为围绕着 Ju 88 式飞机投入战斗一事的争论已经僵持很长时间了。一九三七年，它作为一种任何战斗机都追不上的无武装的高速轰炸机投入试制。以后，又安装了自卫武器，不久，又提出要 Ju 88 式飞机也像俯冲轰炸机那样能够俯冲。总之，这类侈求层出不穷，问题成堆，推迟了投产。

一九三八年九月三日，戈林对这种飞机大量订货。当时他授全权给容克式飞机总负责人海因里希·科彭贝格博士，他说：

“请你在短期内为我组建一支 Ju 88 大型轰炸机队吧！”

此后，又过了一年多，战争爆发了。但是送到部队去的 Ju 88 式飞机还不到五十架。

戈林认为那种多余的议论太多了，现在是应该让他看看这种飞机的本领的时候了。要显示“神奇的轰炸机”的威力，必须看它的战果。

九月二十六日，快到傍晚的时候，驻在格赖夫斯瓦耳特的第三十轰炸航空团第一大队长鲍列上尉的电话铃响了，是耶顺内克直接打来的。

“鲍列，恭喜你！你在韦斯特兰的三机组击沉了英国的‘皇家方舟’号航空母舰”。

鲍列由于长期和总参谋长共事，所以很了解他的为人。他听出了总参谋长的语气里包含着疑惑的意思。

“这不可信啊！”

“我也这样看。”耶顺内克带着柏林腔答道，“但是‘铁汉子’（指戈林）相信，你马上飞到韦斯特兰，给我核实一下吧。”

是谁报告击沉的？是担任对舰队作战的第十航空师吗？这倒底是怎么回事呢？

九月二十六日上午，德国西线海军司令部向遥远的北海海面派去了侦察机，打算第二天让驱逐舰出击。在十点四十五分前后，第一零六海岸警备大队二中队（基地在诺得奈岛）的一架远程 Do 18 式水上飞机仔细搜索了大弗里西亚沙洲以北的海域。远程 Do 18 式水上飞机

突然，侦察员吓了一跳，他从云缝里看到了军舰，而且不只是一艘！

Do 18 式飞机在云缝周围盘旋了一圈，机长和侦察员聚精会神地数着：战舰四艘、航空母舰一艘、还有巡洋舰和驱逐舰。这不是有名的英国本土舰队吗？

Do 18 式飞机准确的报告顿时使德国沿岸的各个部队都活跃起来。因为这可是一次盼望已久而又不超越正常命令范围的与敌一战的机会。

刚过十一点，济耳特岛轰炸队的电话铃响了。这是在下达出击命令：“方位，4022，远程侦察机正在继续接近敌人，你们用五百公斤炸弹进行攻击！”

实际上，英国舰队是由战列舰“纳尔逊”号、“罗德尼”号、巡洋舰“胡得”号和“声望”号、航空母舰“皇家方舟”号以及三艘巡洋舰组成。相距不远，还有由舰种不明的四艘军舰和六艘驱逐舰组成的第二驱逐舰队。

在这样兵力庞大的敌人面前，进攻方面的数量就显得太微不足道了。十二点五十分，“狮子”航空团的九架 He 111 式飞机首先进入目标空域。这是费特尔上尉的第二十六轰炸航空团一中队。十分钟后，第三十“鹫”航空团的四机组接着出动，这是正要进行实战试验的

施托尔普少尉的四架 Ju 88 式飞机。

当时，第十航空师所能动员的兵力只有这么多。当然，要是下决心的话，也许还能动员更多一些。在德国侦察机咬住了远离基地的英国本土舰队主力的情况下，德国空军却只能出动十三架飞机去“利用”一下这个攻击机会，这实在未免有点遗憾。

四架 Ju 88 式飞机在云下向西北飞去。他们认为，只要到达所报告的地点，低空飞行就能很快地发现敌人。三号机机长是卡尔·弗兰克下士。他的胡须修饰得很好，所以，伙伴们都叫他“海狸·弗兰克”。如今他还不知道明天他将会一举成名呢。

本来，弗兰克是工科大学毕业生，是一名航空工程技术人员。由于他在雷赫林试飞机场搞过技术试验，所以，对 Ju 88 式飞机了如指掌。同时，他还是一个狂热的飞行迷。在瑞士苏黎世举行的一九三七年度飞行比赛大会上，他与乌德特合作，用专门改装的 Me 109 式飞机进行了飞行，这架德国飞机以令人难以置信的速度震惊了全世界。

在开战前夕，弗兰克讨厌总被拴在雷赫林机场，他志愿到他的朋友鲍列的试飞组担任机长。因此，尽管他还是一个下士，却指挥着 Ju 88 式飞机的飞行。

一切都很顺利，飞了两个小时，在前方就发现了敌人的舰队。弗兰克穿云上升到三千米，当时云量为十分之八，只是偶尔才能看到海面。

突然，透过云缝，发现一艘巨型军舰。甲板相当宽阔，这是一艘航空母舰！

弗兰克毫不犹豫，立刻压坡度进入俯冲。他想，敌人还没有射击，这次突袭一定会成功。

突然，浮云挡住了视线。待 Ju 88 式飞机钻出云层，航空母舰已经偏离了瞄准具。弗兰克对 Ju 88 式飞机的性能非常熟悉，他很清楚这种飞机允许俯冲到什么程度。现在的位置太偏，修正也来不及了。

怎么办呢？拉起来，进行第二次俯冲？可是，对空炮火已开始射击了。糟糕！要是能准确地咬住目标还可以强行攻击，可惜现在不行了！

过了八分钟，弗兰克对着航空母舰又作了一次俯冲，虽然这次对空炮火更为猛烈，但他准确地咬住了目标，航空母舰就像一个网上的蜘蛛，被套在瞄准具里了。

是时候了！按电钮，投弹。自动拉起装置立刻开始工作。

飞机在爬升，机长在集中精力摆脱高炮火力，通信员和尾部机枪手的眼睛紧盯着航空母舰。

贝韦迈尔中士大叫起来：“航空母舰的舷旁激起水柱！”

弗兰克也冒着危险往下看，只见巨大的水柱在船舷附近崩落下来，接着舰头闪起一道火光。

不知这是命中了，还是重型高炮发射时喷出的火光。第一颗炸弹落到了船舷旁边，而那颗紧接着在拉起之前投下的第二颗炸弹命中没有呢？

现在，离航空母舰太远了，详细情况已无法确认，况且核实情况也不是他们的任务。只要能安全地摆脱猛烈的对空炮火就算很不错了。

Ju 88 式飞机机组报告的情况并没有夸张，他们确实向航空母舰实施了俯冲攻击，并投下两枚 SC 型五百公斤炸弹。炸弹落在船舷附近，有可能命中舰首，战果未加核实。

弗兰克刚回到韦斯特兰就开始哄动起来，只有“狮子”航空团团长沙西布尔克上校对此表示怀疑。“你看到击沉了吗？”

“没有，上校先生。”

“果然如此。”西布尔克脸上露出讪笑的神情说。

“那么说，是没有命中啦。”

根据海军以往的经验，不要说敌舰闪光，就是冒起烟来。自己的炮弹还是没有命中也是常有的事。当然，空军是不懂得这些的。

第十航空师的所有电话线路都占满了。柏林的空军总司令急切地想知道为什么师部没报

告击沉敌航空母舰一事。

师首席参谋哈林毫森少校回答说：“因为是否击沉了航空母舰，师部还不清楚。”他随即又把手头仅有的那份弗兰克谨慎起草的攻击报告转呈柏林。

但是，灾难又临头了。一群侦察机组成扇形编队前往侦察“皇家方舟”的命运。十七时收到了第一份报告：

“在……水域发现敌舰队。有两艘战列舰和护卫舰正在向西高速前进。”

没发现航空母舰！

舰队分为两组，“皇家方舟”号会不会在侦察机没有发现的那一组里呢？这样一个简单的问题柏林竟没有想到。无线电发出了新的命令。

“注意柴油痕迹！”

不久，便发现了那种相应的柴油痕迹，但是却忽略了当时在北海这种油迹并不稀罕。现在，有谁还会怀疑“皇家方舟”号航空母舰连同甲板上的六十架飞机已沉入海底了呢？

戈林、米尔希、耶顺内克都认为，我们等待英国方面发表消息岂不是更高明一些吗？

没曾想新闻界早已将情况搞到手并发了报导，说德国空军只用一颗炸弹就炸沉了英国最新式的航空母舰。报导的内容和空军掌握的完全一样。

奉耶顺内党的指派，鲍列上尉连夜赶到韦斯特兰。当他到达时，弗兰克下士竟完全忘记了军队中的上下级礼节。他冲他的上司嚷道：“喂，鲍列！那个情况是不确切的，快帮我摆脱开这种无聊的起哄吧！”

鲍列表示无能为力。第二天，德国国防军便发表了攻击英国舰队的战讯：“英方除一艘航空母舰被击沉外，还有一艘战列舰多处中弹。我方毫无损伤”。

戈林也大帮其忙。他向弗兰克表示亲切的祝贺，把他提升为少尉，并记二等功和授予二等功的铁十字勋章。

英国海军总部进行了反击，直率地指出，被德军宣称为击沉了的英国航空母舰“皇家方舟”号已顺利返回基地，甚至在报纸上还刊登了“皇家方舟”号进港的照片。

相反，德国宣传部门则指责英国，说这是用一种以欺骗来掩盖损失的拙劣的伎俩。连德国最高统帅部也在九月二十八日“对英国发表的这种无视事实的消息”表明了态度：航空母舰是被一颗五百公斤炸弹击中的。本来，诸如“毁坏”、“击沉”、“消灭”之类的词汇早已不用了，但当时在报纸上却反而泛滥起来。

实际上，“皇家方舟”号早在十月初就已驶入南大西洋，它正在参加对德国海盗船“海军上将格拉夫·施佩尔”号长达数月的跟踪作战。直到一九四一年十一月十四日，这艘航空母舰在地中海被德国海军 U-81 号潜艇的鱼雷击沉，才使那个喧嚣已久的“击沉战果”不声不响地更正过来。

柏林空军总司令部总是那么沉不住气，在进攻的第二天，总参谋部就什么都知道了。

无论是德国空军还是英国空军，彼此第一次进攻对方舰队都非常自信。而一旦失败，头脑才似乎多少有些清醒。

几个月之后，直到弗兰克被召回雷赫林空军试飞机场的时候，戈林还在大发雷霆：

“都是由于你，才出现了航空母舰问题上的被动局面！”

一九三九年十月九日，第三十轰炸航空四一大队回到济耳特岛韦斯特兰出击基地。大队长鲍列上尉板着脸下了飞机，这次虽然追上了英国舰队，却毫无战果。

鲍列被叫到电话机旁，要他直接向戈林报告。鲍列以沙哑的声调报告说：“我们去的那一带，敌舰一艘也不在了。” nbsp;nbsp;nbsp;这一次是与海军协同作战。由“格奈森瑙”号、“科隆”号巡洋舰和九艘驱逐舰组成的舰队企图把英国本土舰队从基地诱入北海，由空军对英舰实施攻击。

虽然盖斯勒中将的师刚扩编成第十航空军，但他的司令部一直干得很出色，这次轰炸机

的攻击也井然有序。出击的部队有第三十轰炸航空团一大队，第二十六“狮子”轰炸航空团以及作为增援部队的第一飞行训练团的两个大队。“兴登堡”第一轰炸航空团留作预备队，以便在关键时刻，给遭受重创之敌以致命的一击。盖斯勒和他的参谋长哈林毫森少校总共投入 He 111 式飞机一百二十七架，Ju 88 式飞机二十一架。

尽管如此，他们却是空手而归。大部分中队根本没发现敌人，只是飞光了燃料，返回基地。“狮子”航空团的一大队和四中队向敌巡洋舰投了十颗炸弹，但无法确认是否命中目标。

第二天，在柏林航空部长办公室里举行了一次会议。“这样下去怎么行啊！”戈林激动地说，“诸位，我要说一下，这是非常严肃的事，就是所说的‘皇家方舟’号事件……。”

说到这里，他严肃地扫视了一下四周，空军的军官们一声不吭地听着。出席这次会议的有副部长米尔希，空军总参谋长耶顺内克，空军技术局长乌德特，空军总参谋部首席情报参谋贝波·施米特，海上航空队司令克勒尔以及其他许多高级军官。

鲍列上尉也被叫去了，他是唯一的作为现任 Ju 88 式轰炸机大队长出席会议的。戈林直接对他说：

“鲍列，现在一定要干出点成绩来！使我们感到恼火的无非就是几只英国军舰，如‘反击’号、‘声望’号，还有旧式的‘胡德’号，当然，还有航空母舰，如果没有这些家伙，我们的‘香霍斯特’号和‘格奈森瑙’号就可以控制直通大西洋的北海。”

接着，他又信口说道：“好吧，对于击沉这些军舰的有功之人，我给他们好房子，给他们想要得到的一切。”

戈林的话虽然不太明确，但却马上成了“战斗指令”。

最后，戈林问道：“怎么样？乌德特，让我们拿出第一次世界大战中和敌人格斗的拼劲来吧！”

乌德特轻蔑地一笑。第一次世界大战时，他去落敌机六十二架，而戈林才击落二十二架。看来，“铁汉子”还想炫耀一下自己呢！

“元帅阁下，我们每一个空中勇士都信心百倍，决心击落像乌德特阁下在第一次世界大战中所击落的那么多飞机并击沉每一艘航空母舰。”经鲍列这样一说，会场的气氛顿时缓和下来。

戈林感到很满意，让鲍列坐下。从这以后，鲍列的大队为了对付英国舰队并取得战果，留在韦斯特兰随时待机出动。

然而，海军的潜艇却抢了头功。九月十七日，舒哈特中尉的 U-29 号潜艇在爱尔兰西部击沉了英国的“勇敢”号航空母舰。十月十四日夜间，普林中尉的 U-47 号潜艇潜入戒备森严的斯卡帕湾海军基地。虽然这是一次冒很大风险的行动，但所取得的战果不大。原以为在斯卡帕湾的英国本土舰队正在出港，谁知只有一艘“皇家橡树”号战列舰。于是，普林中尉向它发起了两次攻击，每次发射三条鱼雷，最后把它击沉。

这些战果导致了两天以后 Ju 88 式轰炸机的主动出击。德国巡逻机在苏格兰东岸附近发现了英国舰船。巡逻机报告说：十月十五日发现一艘巡洋舰，好像是“胡得”号。十六日拂晓，该舰驶入福思湾。

九点三十分，耶顺内克用电话给在韦斯特兰的鲍列下达了出击命令：

“向贵队长转达总统手谕，原文是：在你到达福思湾的时候，如果‘胡德’号已驶入海军船坞，就停止攻击。”

鲍列回答说：“明白。”耶顺内克接着又补充说：“要加强责任感，务必向机组人员传达这一命令，总统不希望伤害一个老百姓！”

这是德国又一次想把战争限制在一定范围而作出的努力。无论是德国还是英国，当时谁都不愿承担首先轰炸敌国领土的责任。攻击军舰是可以的，但只限于公海。对停泊在码头、船坞，造船厂里的军舰是不允许攻击的。军事必须服从政治，因为柏林还在期待着同大英帝

国迅速解决纠纷。

十月十六日十一点，第三十轰炸航空团一大队从韦斯特兰起飞，十二点十五分到达福思湾，随后，朝内陆飞去。

“我们以三机编队飞行，”鲍列说，“因为空军总参谋部第五科向我们保证说在苏格兰没有英国的喷火式战斗机。”

遗憾的是这个保证是错误的。英国战斗机司令部把六零二、六零三两个喷火式战斗机中队配备在爱丁堡近郊的特恩豪斯机场。当天早晨又把装备飓风式飞机的第六零七中队也调到福思湾南岸的德来姆机场。

这些战斗机是专门用来对付德国轰炸机的。不仅如此，在那一带还配备了警戒雷达网。可是，在十月十六日吃午饭的时候，恰巧这里断了电。当飓风和喷火式飞机接到警报时，Ju 88 式轰炸机已从他们上空四千米处隆隆飞过。英方失去了用于防御的极其宝贵的几分钟，以致德国轰炸机能够毫无顾忌地轰炸目标。

鲍列飞在机群的前面。这时编队已经解散，眼下，爱丁堡遥遥在望。这是开战以来，德国飞机首次侵入英国领空。一座大桥映入眼帘，它把福思湾分为里外两部分。紧靠它的北岸的是海军的罗赛斯基地，里面建有海军工厂。

忽然间，鲍列发现了 he 应该击沉的那艘敌舰。那股比小型舰群还长，还大一倍的，肯定是“胡得”号。

但是，“胡得”号不是停泊在外海，而是停泊在工厂水域内，停泊在进入船坞的水闸那里。再稍靠前一些就能进入船坞。

“真是块到了嘴边的肥肉啊！”鲍列说，“可是却不允许轰炸……。”

不得已，他压了坡度，冲向停泊在罗赛斯基地的几艘巡洋舰和驱逐舰。鲍列选了一个大目标——“南安普顿”号。这时，敌人的对空炮火疯狂地射击起来。

炮弹在飞机周围爆炸，气浪摇撼着 Ju 88 式轰炸机。鲍列毫不在乎地冲入爆炸的硝烟之中。俯冲角将近八十度。

突然，他感到机身猛地一震，只听轰的一声，紧接着是一阵噼噼叭叭的炸裂声。一股冰冷的气流打在机组人员的脸上。

原来，Ju 88 式飞机俯冲过猛，时速超过六百公里，座舱盖飞掉了。

但是，当时鲍列搞不清楚究竟是被高射炮弹片打中的，还是因为没有俯冲好造成的？Ju 88 式飞机在雷赫林试飞机场进行试飞时，也发生过这类事故。这说明这种飞机虽然装备到前线，但仍然存在无法克服的先天缺陷。

座舱盖虽然没有，鲍列并没有慌张，他继续俯冲，把瞄准具光环牢牢地套在“南安普顿”号上。在一千米高度上投下一颗五百公斤炸弹。命中了！

实际上，这颗炸弹确实命中了九千一百吨级的“南安普顿”号巡洋舰右舷中央的上部建筑，但却没有爆炸。炸弹穿透三层甲板，又从船舷侧壁钻出来，掉进挂在那里的小救生艇里。

Ju88 式轰炸机的驾驶员们没有时间去核实轰炸效果。飞机刚一拉起，坐在鲍列后面的通信员就大声喊起来：“三架喷火式飞机向我们冲来啦！”

“已经无法采取对抗措施了。”鲍列说，“左发动机已中弹起火，必须马上向海面降落，力争降到我们的渔船‘赫尔努姆’号附近。这艘渔船是在我们进攻期间，海军布置在苏格兰海面的。”

喷火式战斗机反复攻击，而号称“神奇的轰炸机” Ju 88 的尾部机关炮 MG15 已招架不住了。

在敌机进行第二次攻击时，通信员和射击员都中弹倒下。鲍列在波特·塞顿、东洛锡安一带贴着海面飞行，喷火式战斗机在后面紧追不放。

在第三次攻击中，侦察员也负了重伤，右发动机也完全停止了转动。

“真是到了山穷水尽的地步。”鲍列这样描绘那万分紧张的几分钟，“我看见一艘正在向北航行的拖网船，我一定要掠过波涛飞到那儿去。后来，我就失去了知觉。”

这只拖网船上的水手立刻乘小艇赶到现场，把唯一活着的鲍列从正在下沉的飞机里救出来。后来，英国驱逐舰把这个神志昏迷的德国空军上尉带走了。鲍列住进了福思湾北岸的波特·爱德华兹的军队医院，五天以后，才渐渐恢复知觉。

此外，第三十轰炸航空团一大队还损失了一架 Ju 88 式轰炸机。所取得的战果是炸伤了巡洋舰“南安鲁顿”号、“爱丁堡”号和驱逐舰“莫霍克人”号。

第二天，十月十七日清晨，以德内希上尉为新任指挥官的该大队的四架飞机再次出击。这一次目标更大，是斯卡帕湾。

四架 Ju 88 式轰炸机冒着猛烈的炮火逼近英国海军基地。这一次，除了在老式训练补给舰“艾思·杜克”号的船舷旁投下一颗炸弹，打伤了该舰外，未发现别的舰只。

原来，英国海军总部早已命令本上舰队转移到地处苏格兰西岸格拉斯哥市的门户克莱德河口。在那里，大型军舰不必担心被炸。不过，从这里到北海或出北海海峡到大西洋得花一天的时间。

德国空军认为，英国舰队后撤是他们轰炸的结果。在德国空军史上有这样的记载：

“经过两三次勇敢的攻击，德方仅损失四架飞机。在这个令人惊叹的战略成果中，德国空军和潜艇都同样做出了贡献。”

至于英国轰炸机，九月四日，即开战的第二天，对威廉港外德国军舰的突袭当然是被击退了，然而，以后它们还会不会来突袭呢？攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第二节 德意志湾上的空战

一九三九年十二月十八日，星期一，这是个寒冷的晴天。北海沿岸和东弗里西亚群岛上空蒙上了一层薄雾。但到八百至一千米的中空却是碧空万里，甚至连远方的天地线都看得清清楚楚。

“真是个好绝好的飞行日啊！”说话的是第一战斗航空团团长卡尔·许玛哈中校，这个团是几周前刚组建起来的，基地设在东弗里西亚的耶弗尔。

许玛哈的副官米勒·特林博施中尉也随声附和说：“是呀，我们今天应该留神英国佬来袭击啊！”

四天前，天气完全是另一付模样。暴风卷着雨雪，漫无止境的乌云沉压着海面。在这十分恶劣的天气里，“纽伦堡”号巡洋舰和几艘驱逐舰在雅得湾外却突然遭到十二架威灵顿式轰炸机的袭击。

在遭到袭击的前一天，“纽伦堡”号和“莱比锡”号在北海刚刚遭到英国“狗头鱼”号潜艇的鱼雷攻击。当时，他们是在没有任何支援的情况下返航的。

英国空军想要把他们置于死地，但由于舰上对空炮火猛烈，无法实施准确的轰炸。幸亏冯·比洛战斗机大队的 Me 109 式飞机及时赶到。虽然当时有云层可以隐蔽，但五架威灵顿式飞机还是被打得纷纷起火坠入大海。

航空团团长许玛哈对这次取得的战果曾作了如下说明：“比洛大队的机长大部分是原海军航空队的，要是其它部队遇上海上这样坏的天气，肯定要迷失方向，更不要说击落敌机了。”

当时，英方发表声明说，除此之外，在返航途中还损失了一架威灵顿式飞机。

这是十二月十四日的事。四天之后，情况发生好转的不仅仅是天气，许玛哈以前要求的增援部队也终于派来了。昨天，曾在波兰显示了威力，有点名气的伯宁哈尔特的第七十六驱逐航空团一大队被调到耶弗尔，划归第一战斗航空团指挥。

这样，许玛哈中校手里掌握的部队有：

▲ 在范根罗根，有由冯·比洛少校指挥的第七十七战斗航空团第二大队。

▲ 在库克斯港附近的诺德霍茨，有由泽利格尔上尉指挥的第七十七战斗航空团第三大队。

▲ 在耶弗尔，有由赖内克上尉指挥的第七十六驱逐航空团第一大队。

▲ 由赖哈特少校指挥的第一零一战斗机大队（第一驱逐航空团第二大队的改称），其中一个中队在济耳特岛的韦斯特兰，两个中队在诺伊明斯特尔。

▲ 在耶弗尔，有由施泰因霍夫中尉指挥的第二十六战斗航空团第十夜间战斗机中队。

算起来，第一线飞机仅战斗机、驱逐机就有八十到一百架。一旦有情况，可以在两、三分钟之内出动。英国很可能没把这一强大的防御力量估计进去。

嗯，今天也许不会来了吧，谁要选择这样好的飞行日来袭击，那他简直是一个疯子……，德国航空兵普遍这样认为。

英国轰炸机司令部不得不改变战争初期的战术，因为他们懂得了在接到侦察机发现德舰的报告后，再向本国的轰炸机部队发出警报太费时间。当接到警报赶到现场时，多数情况都是敌舰早已无影无踪，或者躲进港口不能轰炸了。

不久，他们又发明了一种新战术，叫作“武装侦察”。就是最少用九架，一般都用十二架布莱汉姆、威灵顿、汉普顿或威特雷式双发轰炸机带着炸弹在德意志湾上空搜索敌舰。

即使如此，英方也未取得什么象样的战果。九月二十九日，五架汉普顿式飞机在空袭赫耳果兰时被击落。整个十月、十一月形势仍无进展。

十一月十七日下午，英国皇家空军的侦察机报告说，在德意志湾发现了正在返航的军舰。但是，由于英国轰炸机司令部都估计在天黑之前不可能接近敌舰，所以没有派遣飞机。

针对这种“传统的优柔寡断”，海军大臣温斯顿·邱吉尔近乎愤怒地在内阁进行了一场辩论。他说：英国的海上运输不是由于遭到德国的鱼雷和潜艇的攻击正在受到越来越严重的威胁吗？就连认为防守严密的军港福思湾和斯卡帕湾不也未能免遭德国空军的攻击吗？

“为什么，”邱吉尔气愤地问道，“为什么英国空军不对威廉港发动攻击呢？”

就这样，英国轰炸机司令部接受了新的指令，首要目标是“击沉敌巡洋舰或袖珍战列舰”，即使它们是在赫耳果兰和威廉港一带德国防空区域内也要攻击。

十月十日，戈林在柏林大叫大嚷说：

“我们必须取得战果！”

在这以后，过了五个星期，伦敦的邱吉尔又提出了同样的要求，他认为：英国海上动脉的主要威胁是德国舰队。

根据新的指令，英国皇家空军进行的第一次攻击，是一九三九年十二月三日对赫耳果兰的攻击。这次虽然往岛上投了几颗炸弹，但没有命中停泊在港口的军舰。

尽管如此，这一天也还是令人高兴的。因为出击的二十四架威灵顿式飞机全部安全返航了。这次他们接受了严格的命令：在二千五百米高度，保持队形投弹。结果，追上来的几架德国战斗机一无所获。这是不是说 Me 109 式飞机对于密集编队的轰炸机无能为力了呢？

奇怪的是，英方不相信前面所说的十二月十四日在雅德湾的空战中德国战斗机大队取得了成功。他们自认为损失的这六架轰炸机，有的是因为天气缘故，有的是被防空炮火击落，有的则是由于油箱打漏，燃料起火失事造成的。

由于这种原因，使得英国对下面这次攻击形势的判断极其乐观。十二月十八日中午，英国第九、三十七、一四九轰炸机中队集结在金斯林上空，尽管德国上空一片晴朗，是个难得的飞行训练日，但他们还是一味地向东，向德国飞来。

英国皇家空军的一份战术分析中有这样的描述：“无敌的轰炸机密集编队像过去的克伦威尔铁甲骑兵一样，并驾齐驱地向前飞进。这充分显示了它的战斗力和在敌人猛烈进攻面前的高昂士气”。

十三点五十分，德国的两部雷达发现了英国轰炸机。一部是赫耳果兰岛上的“夫累雅”

型海军雷达，另一部是在范根罗根沙丘上，由赫尔曼·迪尔通讯少尉进行试验的空军“夫累雅”型雷达。迪尔少尉探测出飞机编队距当地一百一十三公里，二十分钟后可飞到海岸。

因此，自然会使人认为：现在发出警报，让战斗机大队在海上迎击敌人是完全来得及的。但事实上，把雷达站的报告报送航空团团长，直到使他确信，这中间至少也得二十分钟。

造成这次责任事故的部分原因是海军和空军之间的通讯网路不够完善。可以说在战争初期，两个军种之间相互没有通信联系。在许玛哈任团长以来的几周内，虽曾努力和海军警戒系统进行了接触，但把从赫耳果兰报来的报告经威廉港通讯中心再转到耶弗尔的战斗航空团，这期间要浪费很多时间。

但是，迪尔少尉掌握从范根罗根雷达站到耶弗尔的直通电话，他立刻用电话作了报告。然而，耶弗尔不相信这个情报，认为在这样晴朗的天空英国佬怎么能来呢？

连相信都不相信，更不要说发警报了。甚至从耶弗尔还发出无礼的回电：“你们是发现海鸥了呢，还是雷达发生了故障？”

范根罗根的这位通信少尉拼命地摇着电话，最后，同驻在范根罗根的第第七十七战斗航空团二大队直接取得了联系。可是，大队长冯·比洛少尉已到耶弗尔的航空团司令部去了。

这时，英国的轰炸机改变了通常的航线，避开赫耳果兰，绕了一个大弯，朝南部的雅得湾飞去。

出动的兵力按英方发表的数字是二十四架威灵顿式飞机，其中两架因发动机故障中途返航。这样，就组成了有二十二架飞机的密集编队。

可是，赫耳果兰的德国海军监视哨居然在这样一个晴空万里，视野开阔的白天，把二十二架飞机数成了四十四架。对于这个矛盾，至今也无法解释。

接到迪尔少尉的紧急报告，最先起飞的是第二十六战斗航空团第十夜间战斗机中队的 Me 109 式飞机。指挥官是施泰因霍夫中尉。在英军威灵顿式飞机到达威廉港之前，能够进行攻击的只有他这个中队。

这支“克伦威尔铁甲骑兵团”并未被冲击，它们“肩”并着“肩”，以密集队形掠过雅得湾和席林格停泊场上空。在威廉港上空进行的是一次示威性飞行，飞行高度为四千米，一弹未投。

重型高炮吼叫起来，英机调转机头，再次飞过军港上空，仍未投弹！接着向北和西北方飞去。

在返航途中，终于在德意志湾上空展开了空战。德国战斗机和驱逐机的机群相继开火，一直将他们追到海面。

首战告捷的是驾驶 Me 109 式飞机的海尔迈尔中士。时间是十四点三十分。

紧接着，施泰因霍夫中尉也取得了战果。在第二次从侧上方攻击时，他的机关炮和机枪一齐开火，只见威灵顿式飞机燃烧着，歪歪斜斜地坠入大海。

正在起飞的威灵顿机群一个又一个中队从基地紧急起飞。当时驱逐机大队部直属的四机组正好在耶弗尔沿岸巡逻归来，机长们紧张得简直连补充燃料的时间都没有。他们从耶弗尔返航时清楚地看到了这支轰炸机编队，那时正好是这支轰炸机编队飞往威廉港，继而向西北飞去的时候。

赫尔穆特·伦特在他的 Me 110 飞机座舱内焦急不安地坐着，通讯员库比沙下士也跳进尾舱。只是第七十六驱逐航空团一大队军械员保罗·马勒上士还蹲在机翼上更换 20 毫米机关炮弹仓。

伦特不想放跑这些英国佬，他迫不及待地打开油门，进入滑行。马勒身体往下一滑，为了不碰到尾翼，他侧身跳了下去。

梅塞施米特式飞机不断爬高。伦特在视野开阔的高空详细地观察着整个空中战场。他看到英机主力编队位于范根罗报北部，德国战斗机正包围着它们。那大概是比洛少校指挥的大

队。猛然，他发现有两架威灵顿式飞机在沙洲上空偷偷地向西飞窜。几分钟后，伦特赶到那里，爬高进入攻击。

威灵顿的尾部安装着很厉害的，难以对付的双管机枪，如果组成编队，后方火力是很强的。但侧方和上方是它的死角，因为威灵顿式飞机的六挺机枪都打不到这个角度。

伦特从这些死角进行了第一次攻击。他动作迅速，猛烈开火，打得敌机措手不及。伦特一边保持高度，一边紧紧咬住敌人。瞄准目标，一下子把敌机的尾部机枪打成了哑巴。

以后就简单了，一个连射，威灵顿冒出团团黑烟。英军驾驶员按下机头，企图在博尔库姆岛迫降。

但两、三秒钟后起了火，幸存的只有 P·A·温伯利少尉一人。这时是十四点三十五分。

伦特继续追击。他把第二架敌机赶向海面，英机以离海面三米的高度贴浪逃窜。伦特这次是从后方打了一个连射。下面，让我们看一下他写的战斗报告吧。

“敌机的两台发动机烧得通红，机身在坠入大海时解体，被海水吞没”。时间是十四点四十分。

五分钟后，伦特采取同样打法，又打掉了第三架已逃得很远的威灵顿式飞机。该机在博尔库姆岛西北二十五公里的海面坠毁。

在该水域上空，其它驱逐机也立了功。格雷·臻斯中尉和他的僚机卡利诺夫斯基中士、格雷夫少尉（他们全是第七十六驱逐航空团二中队的飞行员）在十五时左右，也都各击落一架飞机。

追击得最远的，要算是尤伦贝克少尉的 Me 110 式飞机了。在荷属阿默兰岛以北五十公里的地方，他咬住两架威灵顿式飞机，击中了左面的一架，但自己的飞机却被右面那架敌机的尾部机枪击中，一发子弹打伤了尤伦贝克的头部，接着又擦伤了通讯员托姆布洛夫斯基中士的小臂。他俩用无线电测定方位，顺利地返回了耶弗尔。

第七十六驱逐航空团二中队长沃尔夫冈·法尔克上尉亲身体会到英国的轰炸机不好对付。他和四机编队中的伙伴弗雷吉亚中士一起，在离赫耳果兰岛西南二十公里。高度三千五百米的上空紧紧追赶着威灵顿式飞机的密集编队。空战从十四点三十五分一直持续到十四点四十五分。

弗雷吉亚击落了两架敌机，法尔克的对手也变成一团火球坠落下去。但是，有一架威灵顿式飞机的尾部机枪打得很准。

法尔克报告说：“右发动机突然停车，汽油从机翼油箱里喷射出来。奇怪的是飞机没有着火。然而，我和瓦尔茨上士必须防止弹药起火爆炸。现在机舱内都是浓烟”。

法尔克驾驶着梅塞施米特式飞机对准南方，向着本国飞行。他希望能顺利地飞回耶弗尔。但是不久左发动机也完全停车，这样就只好靠滑行向范根罗根迫降了。

法尔克为了使飞机在接地时不致引起燃烧或爆炸，他打光了剩下的全部弹药，放掉了汽油。然后，利用压缩空气放下起落架。

飞机距地面越来越近，Me 110 式飞机经受住了接地时的冲击。太好啦！已进入滑跑，最后，终于在塔台前停下来。

第一零一战斗机大队三中队长迪特里希·罗比丘中尉也从新明斯特机场迅速赶来，他率领三架 Me 109 式飞机参加了空战。但在击落一架敌机后，却被另一架威灵顿式飞机击穿了发动机罩，防冰液中的乙二醇喷在前风挡玻璃上，使他什么都看不见。好歹总算还坚持飞回新明斯特机场，可是发动机却因为过热而停车。不得已，只好迫降。他降落在一个意想不到的地方，正好是演习场的塹壕和掩体之间。右面的轮胎爆破了，飞机打了几个地转，好容易才停下来。爬出飞机的罗比丘中尉安然无恙。

空战时间不到三十分钟。一过十五点，遭到重创的英轰炸机队便朝着德国战斗机力所不及的地方飞去。

最先在耶弗尔着陆的是航空团长许玛哈。他去落的威灵顿式飞机的残骸后来一直突兀在斯彼干俄格浅海里。

接着，击落报告一份又一份地送来了。空手而归的中队几乎是没有的。可是许玛哈发现唯独没有第七十七战斗航空团第三大队的报告，难道他们没有战果吗？

副官法贝承认发生了差错。原来在拉响警报以后，司令部一片混乱。当时，他把驻在诺尔德霍茨的泽利格尔上尉的大队给忘了。八分钟后才发现这件事，但为时已晚，一再也追不上轰炸机了。

第二天，在柏林国际记者俱乐部记者招待会上发表的新闻稿竟说在这次战斗中，许玛哈还掌握着几个中队的“预备队”呢。当然，在这方面，名声显赫的还算赖希哈特少校的第一零一战斗机大队。

从博尔库姆岛发来了一份令人吃惊的报告。在那里，第十一空军军区司令沃尔夫中将无意中亲眼看到了被伦特击落的威灵顿式飞机在迫降。将军立刻赶到耶弗尔，叫来了第一战斗航空团团长，对他说：

“对飞机残骸已经详细检查过了，不必大惊小怪，许玛哈！是威灵顿式飞机没带炸弹。”

在这场首次大规模空战中，英国轰炸机竟然没带炸弹，这在战史上至今还是一个谜。唯一清楚的是威灵顿式轰炸机无论在席林格停泊场还是在威廉港，都没投炸弹。对此，英方发表的声明澄清了这个问题。

“我们在公海上没有和敌舰遭遇，为了使德国平民百姓免遭生命危险，我们不准轰炸港内的敌舰”。

那么，在博尔库姆迫降的轰炸机是在逃窜时扔掉了炸弹呢，还是本来就没有挂弹呢？被俘的温贝利少尉和赫伯特·鲁塞中士供认说：原计划不是进攻，而是到德意志湾去进行领航训练，训练新飞行员和侦察员。为了能多坐些人就没带炸弹。

如果这话是真的，那么一九三九年十二月十八日在德意志湾的空战中，英国就遭受了双倍损失。因为那些在敌国被击落的飞行人员不同于飞机，飞机损失了还可以补充，人被消灭了就再也不复存在了。

一九三九年十二月十八日，双方损失情况如下：

许玛哈损失两架 Me 109 式飞机。

一架是柏林人富尔曼中尉驾驶的梅塞施米特式飞机。他从侧面三次攻击都未成功，就有些急躁。于是，他改从正后方迅速接敌，一下闯进敌机尾部双管机枪的射程之内，被击中。

这架梅塞施米特式飞机被打成了蜂窝状，发动机冒起了黑烟。富尔曼虽然也负了重伤，但他还是把正在往下掉的飞机又一次拉了起来。在离斯彼干俄格岛二百米的海面上，富尔曼的飞机贴着水面降落，激起一道白色的浪花。这是一次漂亮的水上迫降。

在海边清楚地看到驾驶员小心翼翼地座舱里爬出来，在飞机沉没之前脱险了。

他那浸透了海水的飞行服，沉重地向下拖着他，而富尔曼还是用尽最后的力气，挣扎着游向海岛。可是，在岸边瞻望哨还未来得及通知快艇前往救援之前，大海无情地结束了这场绝望中的战斗。在离岸还有不到一百米脑袋就能露出水面的地方，他沉溺了下去。

除了富尔曼之外，以身殉职的还有一位格拉茨城出生的年轻的少尉，他驾驶的 Me 109 式飞机也被击落坠海。

十二月十八日夜，英国空军部正式发表声明：

“英国皇家空军轰炸机队昨天为了轰炸敌舰，到赫耳果兰湾实施武装侦察，与强大的敌战斗机部队遭遇。激战结果，击落敌十二架梅塞施米特式飞机，我方损失七架”。

由此可见，发生差错的不光是德国，戴着宣传家有色眼镜观察事物的也不单是德国。

据英国报纸报道，被击落的十二架飞机中，有六架是希特勒和戈林寄予很大希望的双发驱逐机 Me 110。但事实是仅仅出动了部分兵力的第七十六驱逐航空团第一大队，连一架飞

机都未损失，虽有几架被击伤，也都安全返航了。

许玛哈在第一战斗航空团报告中谈到这次中弹原因时是这样写的，“这是由于威灵顿式轰炸机的密集编队和优秀的尾部机枪射手造成的”。相反，他又说：“由于敌人始终保持航线和编队，使得我们的进攻非常顺利。”

第七十六驱逐航空团第一大队长赖内克上尉在他的战斗报告中也证实了这一点：

“Me 110 式飞机即使不用最高速度，也能轻易地追上或超过威灵顿式轰炸机。我们能够从各个方向，包括侧前方，多次实施攻击”。这种从侧前方的攻击“在敌机进入射程范围内时，效果极好。威灵顿式飞机对火非常敏感，几乎一打就着”。

负责指挥这次攻击的英国第三轰炸集团指挥官鲍德温少将分析说：

“我们部队在交战中或交战后，油箱被打坏漏油的事故太多了。我们强烈要求在所有轰炸机上安装自动防漏油箱，这是一件非常重要的事！”

鲍德温少将还承认，英方完全没有想到有从侧面遭受攻击的可能性。也就是说，威灵顿式轰炸机对于德国的这种攻击战术不知所措。

当然，这些批评性的报告是秘密进行的。而英国皇家空军对外宣传的调子一如既往：什么轰炸机司令部与德国战斗机部队交战，取得了重大的胜利啦，我方只有七架飞机未返航啦……等等。

德方发表的击落英机的数字也夸大了事实，这在以后进行的调查中露出了马脚。

赖内克上尉首先报告说，他的第七十六驱逐航空团第一大队的目击者确认击落敌机数是十五架。而刚起飞不久，因发动机故障不得不返航的冯·比洛少校则说，他的第七十七战斗航空团第二大队打下了十四架敌机。

加上第二十六战斗航空团第十夜间战斗中队的战果，许玛哈中校一共上报击落敌机三十二架。汉堡的第十一空军军区计算成三十四架，向柏林报的也是三十四架。

在这里必须说明的是，德国战斗机飞行员不能马马虎虎地报告战果，因为击落一架飞机必须经过一系列有关机构的盘诘，调查，才能确认。

立下特等功的飞行员首先必须回答规定的一系列问题。诸如作战的时间、地点、高度、被击落敌机的国籍和类型和击落的方法等。此外，最后还要回答是否亲眼看到被击落的敌机，是坠毁在地面，还是坠落在海洋里。对这些问题都必须做出确切的说明。

仅仅这样还不够，还必须有一个证人，把亲眼看到空战、击落、坠毁的情况写成书面材料作证。

譬如，在十二月十八日十四点四十五分，空战方酣的时候，有一架 Me 110 式飞机在兰格奥格西北部攻击了七机编队最左边的一架威灵顿式飞机，Me 110 式飞机的机长是戈登·戈洛布（此人后来第一个创造了世界上击落敌机一百五十架的记录，成为德国屈指可数的“王牌飞行员”）

戈洛布是从左后方逼近威灵顿式飞机的。请看这次的战斗报告。

“炮弹准确命中。遭到攻击后的威灵顿式飞机抢着白烟向左盘旋上升，消失在上方……”。

英国皇家空军规定轰炸机编队中的飞机严禁脱离编队。他们认为离开编队就意味着被击落。戈洛布打完这架飞机后，又把注意力转向另一架敌机。后来，在问到是否看到敌机坠毁时，他这样回答道：

“没有看到。但可以肯定，在海上起火的飞机一定会坠落在海里。因为我还要去打别的飞机，所以……”。

这或多或少地讽刺了官僚主义的报告格式。但戈洛布中尉立刻遭到了报复。五个月后，他的报告被打上“未被公认”几个字从柏林退了回来。

后来，航空部又借口“其可靠性尚有怀疑”，对一九三九年十二月十八日第一战斗航空团报告的击落三十四架飞机中的七架未予承认。

此外，根据经验分析，在德意志湾上空，由于每架飞机分别进行着激烈的战斗，有的尽管并非故意，重复报告的事例实际上还是存在的。在一九六三年四月公开出版的德国《战斗机飞行员俱乐部》一书中也作了这样的解释。

战后，英国公开发表的文件中说，当时，二十二架威灵顿式飞机去德意志湾进行武装侦察，十二架被击落，三架受重伤后在英国海岸迫降摔毁。

参战的德军飞行员都对公布的这一数字表示怀疑。他们认为，即使从许多架威灵顿式飞机当时没带炸弹这一事实来看，也足以令人产生巨大的怀疑，即英方可能还有一支未公开的部队。

这些姑且不谈，仅就出动飞机的三分之二以上遭到重创来说，这实际上就等于毁灭，也是对当时世界上广泛流传的那种所谓“轰炸机在任何时候都能成功”的论点的一个致命打击。

自从这次空战以后，人们得出了一种看法，认为轰炸机要么在夜间出动，要么必须有强大的战斗机护航。这种认识改变了此后的空战面貌。（待续……） 空军之翼☆AFWing.com
☆攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第三节 “威塞尔演习”

一九四零年四月六日，汉堡的“广场饭店”，一派杂乱无章的景象。门前挤满了国防军的汽车，空军军官们相继走进地处达姆托尔车站和宾南阿尔斯塔之间的这家饭店。几周前，这里就成了第十航空军的司令部，指挥着为执行迫在眉睫的“威塞尔演习”的全部空军部队。

德军的战略是，当纠纷超出波兰范围时，就全力向西方进攻。而这次作战本来并不包含在这个战略范围之内。一九三九年九月二日，德国曾发表挪威不可侵犯的声明，宣称：在没有第三国破坏的条件下，德国不入侵挪威。但此后不久，在九月十九日，英国开始策划切断从纳尔维克途经挪威领海通往德国的航线，企图阻止矿产品的运输。

一九四零年一月六日，盟国置挪威和瑞典的中立立场于不顾，企图采取行动。一九四零年二月五日，盟国军事会议不顾斯堪的纳维亚各国的抗议，决定派四个师从纳尔维克登陆，占领瑞典的耶利瓦勒铁矿。

面对这种严重的事态，德国最高统帅部相应成立了“威塞尔演习”特别司令部，决定从二月三日开始行动。三月二十八日，盟国终于发出命令，要求四月五日以前完成在挪威海域的布雷，之后，在纳尔维克、特隆赫姆、卑尔根、斯塔万格登陆。然而，德军却以几小时之差，抢先采取了行动。

为此，四月六日，汉斯·费迪南德·盖斯勒中将把手下的指挥官都叫到汉堡，向他们交底。在“广场饭店”里，克里斯安少校参谋把拟定得异常详尽的“威塞尔演习”的出击命令亲手发给空军军官们。

这时，海军护卫货船的大型舰队已经出发，再有几天就可到达目的地。德国的军舰满载着陆军队，等待着出港的命令，以便在“威塞尔时间”，即四月九日拂晓突袭挪威。

这次远征挪威，如果海军和空军解决不了运输问题，成功就毫无希望。因此，如不在短时间内占领重要港口和机场，就不可能保证补给。

在“广场饭店”，空军讨论了行动细节。被任命为这次作战的“战地空运司令”弗赖海尔·冯·加布伦茨中校详述了作战时间表，要求各空运部队务必牢记：在首先降落的机场上不能出现任何差错。Ju 52 三发运输机

加布伦茨中校拥有五百架运输机，绝大部分是三发的 Ju 52 式运输机，共有十一个大队。其中有一个大队是四发大型 Ju 90 式和福克·符夫 Fw 200 式运输机。这个大机群将从德国北部的各出击基地出发，飞往丹麦和挪威仅有的四个机场。这些机场是：

北日德兰半岛奥尔堡东西两侧各有一个机场。这两个机场是空运和向挪威进攻的重要跳板。

奥斯陆的福内布机场，是攻占首都部队成败的关键所在。

挪威西南海岸斯塔万格的索拉机场，是对付来自海上英军进攻的空军基地。

第一攻击波决定用容克式飞机向四个机场空投伞兵部队。这在战史上还是首次使用伞兵。对奥斯陆福内布的进攻时间是“威塞尔时间加上一百八十五分”。

伞兵着陆后必须在二十分钟内占领机场，以确保后续部队着陆。因为在“威塞尔时间加上二百零五分”时，运载一个普通步兵营的运输机大队将作为第二攻击波飞抵福内布。为此，他们还有必要事先把跑道修整好。再往后，他们就将紧张得连喘息的机会都没有了。

各 Ju 52 式运输机中队空运来的部队都将相继到达，有空军军区司令部的先遣指挥部、机场管理中队、一个战斗营、冯·法尔肯霍斯特将军（陆军上将，挪威驻军司令）的司令部、通讯排、工兵和步兵。另外，还包括首批补给物资，如航空汽油，水泵和消防用橡皮管等。

接受占领福内布机场任务的只有埃里希·瓦尔特上尉指挥的第一空降团的第一连和第二连。负责空中支援的是第七十六驱逐航空团第一中队的一个四机组（以后改为八架），由汉森中尉指挥。实际上，当汉森中尉的驱逐机飞至福内布上空时，剩下的燃料仅够飞二十分钟。在这种情况下，他们将不得不立即着陆，根本无法实施空中支援。

四月七日，即在“威塞尔时间”之前三十六小时，第十航空军出击计划的某些重点被迫进行了修改。决定抽调用于奥尔堡的伞兵到其它地方应急使用。

第一空降团第四连连长瓦尔特·格里克上尉在施滕达尔他自己的家里正喝着咖啡，就被上面派来的特使叫走了。用一架四发大秃鹰式飞机把他接到了汉堡司令部。

格里克上尉来到“广场饭店”，军参谋长哈林豪森少校把他领到大地图前。

“这儿”，哈林豪森少校用食指指着连接丹麦的西兰岛和法尔斯特岛的一条红线说：“这就是斯托尔斯德列姆大桥，全长三点五公里。它是连接南面格塞岛和西兰岛，即连接哥本哈根的唯一通道。”

格里克顺着参谋长的指尖看着。

哈林豪森强调说：“一定要把这座大桥完整无损地抢到手。在这里投下你的连队，在我们的步兵从格塞岛到达这里之前，你能坚守住大桥吗？”

这正是伞兵们盼望已久的作战啊！格里克爽快地回答：

“能，少校！”

格里克马上飞回施滕达尔，研究了仓促收集起来的仅有的一点资料：一张不太可靠的地图，邻近城镇沃尔丁堡的概图，还有一张画有法尔斯特岛和西兰岛之间的马斯纳德小岛的彩色名片，背景上印有这座大桥。

四月八日，格里克的四连进入了尤太森机场。第一空降团一营余下的两个连分别在石勒苏益格（执行奥斯陆作战）和施塔德（执行斯塔万格作战）两地与运输机一起待命出动。

终于接到了运输机群应到日期的暗语：

“威塞尔北部和南部有九米深的洪水。”

在规定的“威塞尔时间”，即五点三十分，第一特殊任务轰炸航空团第八中队的 Ju 52 式飞机载着格里克的四连作为先遣部队向丹麦飞去。训练中的德国伞兵

那里的天气勉强可以。但是去挪威的部队由于斯卡格拉克海峡上的浓雾，什么时候开始行动，甚至连能否行动还都不清楚。

七点刚过，格里克连的一个排在奥尔堡上空跳伞。丹麦军队没作任何抵抗，因此，德军没动用更多的兵力便在取了这样重要的两个机场。

第八中队的其他容克式飞机越过波罗的海，一直飞往目标。清晨，在灿烂阳光下，那长长的斯托尔斯德列姆大桥出现在前方。六点十五分，格里克上尉发出跳伞信号，几秒钟内机舱内变得空无一人。白色的降落伞飘飘悠悠地落向马斯纳德小岛。地面上没有枪声，也没有警报声。似乎这一带还沉睡在和平的梦境之中。正在打包中的降落伞

格里克上尉降落在通向铁桥的铁路路基旁。他先把机枪架在路基上，从这里既可以扫射

丹麦的海岸阵地，又可以掩护他的部下从空中降落到离阵地工事的混凝土顶盖不到一百米的地方。

可是，阵地上死一般的寂静。伞兵们从地上一跃而起，没舍得花时间开武器箱，拿着手枪就冲进了阵地。他们从吓得举起双手的敌哨兵前面通过，直插纵深，只用了几分钟就解除了守备部队的武装。

另一个班骑着缴获的自行车，急速奔向铁桥。那里的卫兵也一枪没放就投降了。但是，使空降兵膛目的是兄弟部队的步兵从斯托尔斯德列姆大桥对面冲了过来。原来，这是第三零五步兵团第三营的先遣部队。该团是在布克上校的指挥下，按预定计划从瓦尔内明德乘舢板登上格塞岛的。一路没遇到抵抗，顺利到达这里。

步兵的机枪部队和伞兵会合一路，开进沃尔丁堡小镇，接着又占领了一座连接马斯纳德岛和西兰岛的大桥。他们没用一个小时就出色地完成了任务。

这是战史上第一次使用伞兵的战例，也是一次兵不血刃的战斗。由于这次作战，这种新式部队的秘密已暴露无遗，同时，也过早地丧失了进行更重要的作战时应有的突然性。

然而，在如此平静地进驻丹麦的同时，向挪威进军的空军运输部队却遇到了危机。

四月九日拂晓，根据气象观测班的报告，奥斯陆、斯塔万格上空能见度不好，而且，无论飞哪条航线，都得通过斯卡格拉克海峡，而那里的天气更坏。从海面一直到六千米高空，大雾弥漫，雾的上方还有多层乌云。

低空飞行的后果姑且不谈，如果在云上飞行，那么什么时候向下穿云呢？到了一定的时候还看不到地面又将怎么办呢？要知道，这可是飞行在挪威连绵起伏的群山之间啊！

德雷韦斯中校飞在第一特殊任务轰炸航空团第二大队的队首。他率领着去奥斯陆和福内布机场的第一攻击波。埃里希·瓦尔特上尉指挥的伞兵们分乘在二十九架 Ju 52 式飞机里。他们正等待着跳伞的信号。但是，天不做美，越接近奥斯陆峡湾雾越浓。有时甚至连编队的僚机都看不见，能见度不到二十米。

德雷韦斯咬紧牙关控制着自己，他懂得他担负的任务在整个战斗中占有何等重要的地位。这时，后续三机组的指挥官用超短波跟他联络起来：

“报告大队长，丢失两架飞机！”

原来，有两架 Ju 52 式飞机忽然在浓雾中失踪了。这不过是一刚开头。德雷韦斯中校负不起再这样飞下去的责任，于是下达了一百八十度大转弯的命令。他用无线电向汉堡报告：

“因天气不好，决定返航，飞向奥尔堡。”

“广场饭店”里的人们从这个报告中意识到，那种一直担心的事情已经成为现实。也明白了挪威并非不战就能降伏的。这时正好是八点二十分。

三个小时之前，德国海军在奥斯陆峡湾与控制德辽巴克海峡的鄂斯加堡要塞守军交上火了。作为旗舰的重型巡洋舰“布吕歇尔”号在七点二十三分被炮弹和鱼雷击沉。其他巡洋舰是否突破海峡，运载的陆军是否在奥斯陆登陆，什么时间登的陆，这一切都不得而知。

正因如此，占领福内布机场就越发重要了。至少空降兵部队必须按预定计划降落。而现在，伞兵却折了回来。第二攻击波正按命令，与第一攻击波间隔二十分钟朝着福内布机场飞去。上面乘坐的是第三二四步兵团第二营的官兵。

正当伞兵不能按预定计划降落的时候，盖斯勒中将接到戈林发来的一道严厉的命令，命令他立即召回后几批攻击部队。

“战地空运司令”弗赖赫尔·冯·加布伦茨竭力说服他的上司，他说：“阁下，我不同意您把我的部队召回，即使未占领机场，我们也能强行着陆。”

盖斯勒说：“我们的容克式飞机都将成为挪威军队嘴边的肥肉啦！”

“最先着陆的部队可能已经为我们突破了敌人的防御”，冯·加布伦茨坚持自己的意见，“至少应当让先期到达福内布的部队试探一下能否在那里着陆呀！”

加布伦茨又列举了一些别的理由，“奥尔堡现在已经足以维持局面。如果把奥斯陆方面的部队再调到那里去，只能造成极大的混乱。”

于是，盖斯勒未通过加布伦茨就直接向飞往奥斯陆的空运部队发出了命令：

“命令所有飞机返航！第十航空军。”

然而，出乎意料的事情发生了。竟然和社会上广为流传的那种军人是“以服从命令为天职”的说法是那样格格不入。

比伞兵晚出发二十分钟的空运部队（第一零三特殊任务轰炸大队）的指挥官瓦格纳上尉虽然接到了返航命令，但他没有执行。

眼看着福内布机场就在眼前，下达这样的命令是非常愚蠢动。他认为这是敌人使用的鬼把戏。他感到最奇怪的是“第十航空军”这个署名。他的大队是隶属于“战地空运司令”冯·加布伦茨的。这样重要的命令必须经过他才能下达。

瓦格纳上尉继续前进。这样，机长们都要接受一场仪表飞行和坏天气的飞行训练。接近海岸线的地方雾气最浓。而奥斯陆附近却天气晴朗，能见度良好。那么，在福内布机场降落会不会发生意外呢？

这时，容克式飞机的前导三机组已经到达福内布上空。瓦格纳向下观察着盘旋了一周。

这是一个石山环抱的小型机场，有两条混凝土跑道，坡度较大，跑道终点与水相连。虽然不能说是很理想，但对这位“容克大婶”来说倒也没什么了不起的。

下面有两架飞机喷出了红莲般的火舌。原来，战斗已经开始了。果真，兄弟部队的驱逐机正在盘旋。

瓦格纳非常放心地向机长们发出了着陆信号。于是，容克式飞机以小半径盘旋进场着陆。

突然，机身被重机枪子弹打穿，瓦格纳上尉中弹。重伤员们呻吟起来。飞机飞过跑道再次爬高。发生什么事了呢？

第七十六驱逐航空团第一中队长汉森中尉在 Me 110 式飞机里，从远处呆呆地望着这种奇怪的情景。

三十分钟前，他的中队就和敌人交锋了。八点三十八分，他们受到九架挪威飞机从太阳一侧发起的攻击。这是英国造的格罗斯特·斗士式单座战斗机。汉森没有纠缠，还是按照命令，在八点四十五分到达福内布上空，掩护伞兵部队。然而，在短暂而激烈的空战中，汉森的八架飞机已损失了两架。过时的格罗斯特·斗士双翼战斗机

其余的六架 Me 110 式飞机搜索到机场，袭击了高炮和高射机枪阵地。跑道上有两架斗士式飞机中弹起火。随后，这六架飞机就等待着伞兵部队的到来。

伞兵部队一直没来。时间一分钟一分钟地过去了，八点五十，九点，三个红色燃料警告灯向汉森发出了警告。看来第四个警告灯马上也快亮了。这就是说，燃料马上就要用光。

按计算，在福内布上空，燃料只够用二十分钟。在此期间，伞兵必须拿下机场，而现在已经到时间了。

九点零五分，就在这极其紧要的时刻，Ju 52 式运输机的一个三机编队飞来了。汉森总算放了心。为了压制敌机枪阵地的火力，驱逐机转入盘底期待着朵朵伞花的开放……。

当然，他们并不知道这是第二批空运部队，也不知道飞机上并没有伞兵。

飞在前头的 Ju 52 式飞机开始进场，准备着陆。由于地面的对空炮火猛烈，又拉了起来。这使汉森大为吃惊。

忽然，他闻到一股烧焦的气味。原来是六架 Me 110 式飞机中有三架各被打坏了一台发动机，冷却器也被打穿，汽油也烧尽了。

如果说迄今谁也未曾在奥斯陆的福内布机场降落过，那么今天，第七十六驱逐航空团第一中队将要占领它。

“伦特少尉”汉森通过无线电发出命令，“你准备先着陆！我们掩护。”

伦特少尉的 Me 110 式飞机向左转弯，开始着陆。这时，从他的右机翼上喷出一股黑烟，发动机被打坏，螺旋桨停转。由于福内布机场的跑道很短，驱逐机必须在紧靠跑道头的地方接地。但只靠一台发动机来完成这个任务是非常困难的。

伦特少尉打开襟翼。几分钟之前，这位“德意志湾上的神枪手”击落了挪威的佩尔·施耶中士的格罗斯特·斗士式飞机，从而，刷新了击落第五架敌机的记录。但是现在，对伦特和通信员库比施下士来说，却是生死攸关的时刻。

在跑道头前一百米的地方，梅塞施米特式飞机的高度下降得过低。于是，伦特把油门开到最大，不得不用左发动机向右转弯，勉强进入着陆。

伦特看见了下面的跑道，但飞机的速度太大，接地又过晚，滑跑速度过大……。

汉森中尉和另外四架飞机上的战友一直注视着伦特少尉着陆。他们与跑道方向交叉着掠过机场，压制着从混凝土阵地上射击的敌人。

尽管如此，机枪子弹还是追逐着滑跑中的飞机，打得它的侧方和背后不断扬起阵阵沙尘。

突然，汉森看到和伦特并排着陆的还有一架飞机，是 Ju 52 式飞机。据事后了解，那是刚才没有降落下来的那架伞兵通信飞机。这架飞机后来得到了充分利用。

这架 Ju 52 式飞机降落在第二条跑道上。如果和 Me 110 式飞机在两条跑道的交叉点相撞，机场就不能用了。眼看着，一场严重的事故即将发生。

汉森瞪大两眼往下看。真够呛！等着空运部队来，他们却一直不来，而正当驱逐机燃料耗尽，发动机被打得千疮百孔，不得不迫降的时候，他们却偏偏挤了进来。幸亏 Me 110 式飞机的着陆速度快，比笨重的 Ju 52 式飞机先通过了交叉点，化险为夷了。

但是，伦特少尉无法使飞机停下来，因为速度太大。汉森心想伦特最好是再次把飞机拉起来。可是，这时飞机已经到了跑道尽头，猛地撞在斜坡上。

这以后的情景，汉森再也不忍看下去了。他得集中精力迫降。他的右发动机也被打坏，排气管喷出白色的油烟，油温一个劲儿地上升。如果发动机还能坚持 60 秒，事情就好办了。

在跑道头上空几米的地方，他收起油门，柔和地后拉驾驶杆，随后接地。

汉森的飞机紧挨着燃烧的两架斗士式飞机飞驰而过，脱离了挪威的机枪火力范围。结果什么意外也没发生。奇怪的是机枪也不响了。

汉森看到，先于他着陆的那架 Me 110 式飞机正给他腾跑道。噢，原来他们还都活着。这使汉森非常惊奇。

他轻轻地刹住车，在离斜坡十米远的地方停下来。通信员手里紧紧地握着机枪。可是在一分钟之前还在猛烈射击的机枪这时却鸦雀无声了。难道挪威军队停止抵抗了吗？

是的。驻在福内布的挪威战斗机中队长埃林·蒙特·达尔上尉在德国驱逐机的火力压制下，于九点用无线电发出了这样一道命令。

“所有斗士式飞机，你们可以飞到任何一个机场着陆，不要到福内布，福内布正遭到德军的攻击！”

在这之前，有两架挪威飞机已经着陆。一架是因为发动机出了故障，另一架是瓦勒尔中士驾驶的飞机。他在同德国驱逐机交战时，被打得弹洞累累。停在机场上的这两架斗士式飞机，就是在汉森中队的低空攻击下起火燃烧的。达尔上尉为了使其它战斗机免遭同样的下场才发出了这道命令。

因此，空战后，有五架斗士式飞机降落在奥斯陆北部和西部的冰湖上，其中四架损坏。这四架飞机有的是在空战中被击伤，有的是因燃料不足被迫抛弃。在这场战斗中幸存的斗士式飞机只有一架。

当德国飞机在福内布机场着陆时，挪威空军的达尔上尉已载着地面维护人员返回阿克斯胡斯要塞。当时，高炮和高射机枪虽然还在射击德军的两架飞机，但不久就停了下来。奥斯陆·福内布机场的防御就这样崩溃了。

汉森中尉一跳出飞机，就指挥起后续到达的驱逐机来，他把其余的 Me 110 式飞机都分散到机场的北缘，以便让通信员能用机枪自由地控制森林一带。

伦特少尉也来了。他的飞机的起落架已撞掉，飞机的坏损程度达百分之八十以上，停放在机场外边一间房子前面。飞机上的两个人都没有受伤，简直是令人难以置信的奇迹。库比施下士卸下了后舱的机枪，连弹舱一起运到战友跟前。这就是几个人从空中占领福内布机场的始末。

九点十七分，又有一个 Ju 52 式飞机三机组着陆。它们一直滑跑到挪军轻型高炮阵地前。就是这些挪威的轻型高炮，在不到十五分钟之前，打死了第一零三特殊任务轰炸大队长瓦格纳上尉。

然而，这一次他们却一弹未发。步兵们悠闲地从飞机里走出来，活动着手脚。周围一片宁静，他们抽起烟来。

汉森中尉一下子火了。他跑过去，把挪军的对空火炮阵地指给他们看，步兵这才慢慢腾腾地躲进掩体，派出了突击班。很快，突击班带着俘虏回来了，机场上的挪威军队投降了。

这时，在一片欢呼声中，有一架 Ju 52 式飞机向着停放驱逐机的地方滑行。原来是中队的运输机飞来了。

这是第七十六轰炸航空团第一大队的仪表飞行教官弗拉科夫斯基上尉驾驶的飞机。他冒着斯卡格拉克海峡的恶劣天气，安全地飞过来，一架飞机也不缺，弹药也装得满满的。

弗拉科夫斯基在奥斯陆峡湾上空多次遇到返航的 Ju 52 式飞机的三机编队。他们都向他靠近并摇摆着机翼，示意返航。但是，弗拉科夫斯基打开驾驶室的门，向着部下大声喊道：

“把手枪准备好，奥斯陆正在战斗！”

接着，他就飞到这儿来了。机械师保罗·梅尔立刻和伙伴们跑向受到严重损坏的驱逐机，开始进行修理。弗拉科夫斯基上尉把士兵们集合起来，观察周围的精况。然后，命令挪威士兵把还在冒烟的两架格罗斯特·斗士式飞机从跑道上拖开。

这时，一辆崭新的美制大型轿车沿跑道飞驰而来。从车上下来的不是一位德国军官吗？汉森中尉简直不相信自己的眼睛。

来人是驻奥斯陆空军武官施皮勒上尉。

施皮勒问道：“伞兵在哪里？步兵营呢？”

汉森也不清楚。

由于运载陆军部队的舰队在德辽巴克海峡受阻，所以，进攻奥斯陆的重担就落在到达福内布机场的空降兵身上了。

施皮勒上尉命令道：“一占领机场，就该马上给本国发报。否则，光在这里等待空运部队就会把事情搞糟。”

容克式飞机自豪地发出了电报：

“福内市机场已掌握在我们手中。第七十六驱逐航空团第一中队。”

奥尔堡收到这封电报后，立即转给了汉堡第十航空军司令部。在那里，人们对驱逐机已经不报希望了。而现在，不仅说他们还活着，甚至还发来了令人难以置信的电报，在福内布机场可以着陆！

可是，空运部队的情况相当混乱。

载着伞兵的第一特殊任务轰炸航空团第五、第六中队在即将到达奥斯陆峡湾之前，遇上大雾被迫返航。而中途掉队的几架 Ju 52 式飞机在耽搁了三十分钟之后，却在福内布机场着陆了。

和伞兵相隔二十分钟飞来的第一零三特殊任务轰炸大队虽然没有执行第十航空军的返航命令，但是，当大队长瓦格纳上尉进入福内布机场，被对空炮火打死后，大部分运输机都返航了。只有继任大队长英根霍芬上尉带着少数几架 Ju 52 式运输机在福内布机场强行着陆。

和第七十六驱逐航空团第一中队几乎同时着陆的，就是这些飞机。

因此，一九四零年四月九日“威塞尔演习”的上午，占领奥斯陆·福内布机场的只是一小股德国士兵，即第三二四步兵团二营的部分士兵，第一空降团的部分伞兵和驱逐机的空勤人员。

以弗拉科夫斯基和英根霍芬两名上尉为首的军官们壮起胆子来，率领着集结起来的部队，一举拿下挪军的机枪阵地，控制了机场。

第七十六驱逐航空团第一中队在战斗报告中写道：“大约在三小时之后，Ju 52 式飞机运来了伞兵和机降兵主力部队。”

以后就不成问题了。部队不断地到达，机场很快落满了德国士兵。尽管着陆很困难，损坏了不少运输机，阻塞了跑道，但一个下午的时间毕竟把整个第三二四步兵团运来了。

傍晚，“按预定方案”，德军占领了奥斯陆，这是世界上首次用空降兵占领的首都。两天之后，第十航空军军长盖斯勒中将在奥斯陆紧紧地握着汉森中尉的手说：

“要是没有你的中队，恐怕就不会有今天啦！”

当飞向奥斯陆的运输机因天气不好而接到返航命令的时候，在遥远的西部海上，第一特殊任务轰炸航空团第七中队的十二架飞机已冲进了雨幕之中。

中队长是京特·卡皮特上尉。他们是飞往斯塔万格索拉机场的。机上乘坐的是弗赖赫尔·冯·布兰迪斯中尉的第一空降团第三连。他们将在索拉机场执行空降作战。

卡皮特的部下只受过单机仪表飞行训练，没进行过编队仪表飞行训练，更没在海上实际飞行过。如果在云中相撞的话，那以后就再也别想飞了，因为他们连救生衣都没带。

卡皮特上尉报告说：“云层把整个中队吞没了。虽然是密集编队，间隔很近，但还是互相看不清楚。就是最近的飞机，看上去也如同影子一般。”

继续飞行还是返航，就在于中队长的决断了。卡皮特通过无线电向各机长下达了命令：

“必须完成任务！”

现在，但愿挪威海岸上空是晴天。在这样差的能见度下，如果在山谷间着陆等于自杀。卡皮特接着说：“一小时以后，天气会逐渐好起来，云层也会很快消散。我们能够穿过云层。现在，在我们下方九百米处，大海闪耀着阳光。右前方一公里左右，可以清楚地看到挪威的海岸线。”

卡皮特回头看了一下他的部下，只见他们一架接一架地分别从云层中钻了出来。中队重新集合起来，只用了三十分钟。共计十一架飞机，有一架去向不明。

后来才知道，那架飞机的机长弄错了航线，降落在丹麦。总之，都没出什么问题。

十一架飞机贴着海面飞向北方。因天气不好，耽误了很多时间。到九点二十分，才接近斯塔万格。他们急忙转弯，向着海岸飞去。

后来，他们加快了飞行速度，恨不得能马上飞到那里。因为必须抓住偷袭时机。编队仅以十米的高度钻出山谷，尔后转向北，飞过绵延起伏的丘陵，最后到达索拉机场。

伞兵们早已做好了准备，把强制开伞绳挂在钢索上，容克式飞机两侧舱门大开，等着跳伞的信号。

卡皮特上尉把飞机上升到一百二十米，然后关了油门向下滑行。

他说：“跳伞必须在低速下进行。因为这样才能使部队不致过于分散。在敌人严阵以待的一百二十米上空飞行，这可真是豁出命来干呀！”

跳伞的信号响了，伞兵们都迅速跳了出去。每架飞机跳出十二个人，至多才用了几秒钟。随后投下武器箱。然后，飞机加大油门，重新下降高度，飞向高炮的射击死角。运输机完成了任务。

一百多个降落伞飘然落向地面。布兰迪斯中尉还没有把伞兵部队集合起来，就遭到了敌机枪火力的猛烈射击。正在这时，有两架兄弟部队的驱逐机掠过机场，参加了战斗。这两架

驱逐机是第七十六驱逐航空团第三中队的 Me 110 式飞机。由于迷航了，他们是边飞边找地来到斯塔万格的。其他飞机都已返航。

挪威军队的主要支撑点是机场边上的两个坚固的碉堡。伞兵们将手榴弹投进碉堡的枪眼，只半个小时就占领了机场。接着，必须拆除设置在跑道上的铁丝网。这样，斯塔万格的索拉机场就可供空运部队使用了。

德军统帅部一直指望挪威和丹麦一样不抵抗德军着陆，因此，给第十航空军的作战命令中这样写着：

“在作战中，应当体现出和平占领的特点。这是一项原则。”

为此，这支用于“威塞尔演习”的部队不是保持着待机作战状态，而完全是作一下纯粹的示威性飞行。即使不是这样，也说不上是一支强大的轰炸机部队（十个水平轰炸大队、一个俯冲轰炸大队）。

比如，第四轰炸航空团的某个大队，在“威塞尔演习”这一天的六点三十分，奉命到哥本哈根去撒传单。该团第三大队奉命在从海上和空中发动进攻时，在克里斯蒂安松、埃格松、斯塔万格、卑尔根等地上空作示威性飞行。

同时，第二十六轰炸航空团第三大队的 He 111 式飞机进入了奥斯陆峡湾，遇到挪威空军达尔上尉的斗士式战斗机的迎击。虽然他们在德辽巴克海峡看到已中弹起火的德国军舰，但他们仍然没怀疑到挪威已经下决心抵抗了。参与轰炸波兰弗罗茨瓦夫的 He 111

为此，霍茨尔上尉的第一俯冲轰炸航空团第一大队的二十二架 Ju 87 式飞机，于十点五十九分，由基尔的霍尔特纳基地起飞，攻击了奥斯堡和阿克斯胡斯。炸弹命中了用岩石修成的要塞。

第四、第二十六轰炸航空团的其余飞机也和第一零零大队一样，袭击了奥斯陆的切勒机场、奥斯陆峡湾各个岛屿上的炮台、霍尔门克联（奥斯陆北部丘陵地）的高炮阵地。挪军经不住这样强大的军事压力，到四月九日傍晚，挪威的大部分阵地都已掌握在德国空降兵的手中。

上午，空军又增加了一个攻击目标。原来在十点三十分，侦察机在卑尔根海面发现了很多英国战列舰和巡洋舰，那是福布斯舰队司令率领的英国本土舰队。

第十航空军就是为应付这种紧急情况而准备的一支海上战斗部队。在接近中午时分，第十航空军派出了第二十六“狮子”轰炸航空团的四十一架飞机和第二十“雄鹰”轰炸航空团的四十七架 Ju 88 式飞机。它们在三个多小时内，接连不断地轰炸了英国舰队。KG40 的 Ju 88C-6

一颗五百公斤的炸弹命中了“罗德尼”号战列舰，但是没有穿透装甲。巡洋舰“德房郡”号、“南安普顿”号和“格拉斯哥”号由于直接中弹而受伤。驱逐舰“廓尔喀人”号在斯塔万格西部被击沉。

英国舰队和运输船队连续一个多星期，一直遭到德国空军弹雨的洗礼。在英军向挪威中部登陆时，战斗更为激烈。从四月十四日到十九日，同盟国令英军两个师和波兰、法国部队在特隆赫姆两侧的纳姆索斯和翁达尔斯内斯登陆。

德方又一次动用了伞兵。四月十四日傍晚，第一空降团第一连（连长赫伯特·施密特少尉）在古德布兰兹达尔的当博斯降落，企图阻止从奥斯陆撤退的挪威部队和在翁达尔斯内斯登陆的英军会合。但因天气不好，不能从空中补充给养，经过十天的奋战，最后全部被俘。

但是，空军攻击了英国远征军以及他们的补给港口，并多次攻击了舰队。

尽管英国空军有时以最大航程从北苏格兰的基地飞来，有时从航空母舰起飞，但始终未能夺取德国在挪威的制空权。两周之后，同盟国登陆部队被迫从纳姆索斯和翁达尔斯内斯撤退。取得这样巨大的战果，空军是决定性的因素。

然而，在把丹麦和挪威隔开的卡特加特和斯卡格拉克两个海峡，德国的损失是惨重的。

从四月八日开始，英国的十二艘潜艇偷偷地潜伏在这里。向挪威南部挺进的德国船只是既无法躲开这些看不见的水底敌人，又不得不通过这个危险的海域。

早在四月八日，英方就一举击沉了两艘德国运输船。九月，“卡尔斯鲁厄”号巡洋舰由于受到英国“懒汉”号潜艇的鱼雷攻击而被放弃了。四月十一日，英国潜艇“枪鱼”号用鱼雷炸掉了从奥斯陆返航的重型巡洋舰“律左”号的船舵和推进器。此外，还击沉和重创了许多运输船。

一到四月末，英国大型潜艇开始敷设水雷。这样，警戒和捕捉潜艇就成了为打通挪威后勤补给线作战中最重要的一环。

为完成这个任务，莱辛少校的第七零六海上警备大队进驻奥尔堡。几周来，他们派出海因克尔 He 115 式和阿拉多 Ar 196 式水上飞机，执行侦察，为部队护航，一个海域一个海域地搜索潜艇这些单调而棘手的任务。正在滑行的 Ar 196A

但是，到了一九四零年五月五日，事态突然发生变化。那是一个星期日。有两架阿拉多式飞机在天亮以前执行远程侦察任务。机长亨特·梅伦施少尉和卡尔·施密特少尉想在天亮之前结束自己所负责区域的侦察任务。因为敌潜艇是在夜间浮出水面。趁着黎明前的曙光最有可能捕捉住它们。

两点三十分左右，梅伦施少尉在卡特加特海峡五十米上空飞行。飞机向北飞，已经离瑞典领海不远了。这时，梅伦施注意搜索着四周。

突然，右前方隐约出现了一个东西，在活动。“阿拉多”很快飞到那里，下降高度。不错，那是潜艇的指挥塔。只见它倾斜着，船头露出水面，船尾还在水下，正在向东，向瑞典方向行驶。

梅伦施用二十毫米机关炮向它打了一个连射，紧接着用手灯一闪一闪地发出“K”的信号。这是“立刻停船”的国际信号。然后盘问：“你们是什么部？”

在英国“海豹”号潜艇的舰桥上，佩特·P·朗斯代尔上尉命令通讯兵沃丁顿发一个模棱两可的信号。朗斯代尔想争取一些时间。原来，这艘一千五百二十吨的大型潜艇“海豹”号现正在卡特加特海峡敷设水雷，不巧自己却碰上了。它一度曾沉入海底。经过几小时的殊死搏斗，好不容易浮出水面。但因进水太多，只能向后倾斜着，歪歪斜斜地前进。它现在唯一的出路是逃进邻近的瑞典领海。

梅伦施少尉识破了这艘潜艇的企图，并断定这是英国潜艇。在机长把飞机上升到一千米高度的过程中，他用无线电发出了发现敌潜艇的报告。

接着，阿拉多式飞机向下俯冲，投下第一颗五十公斤的炸弹，然后又拉起来。只见潜艇旁边约 30 米处，激起了一根水柱。

梅伦施再次发起攻击。第二颗炸弹又偏离了目标。于是，他用机枪扫射指挥塔和吃水线。在潜艇上，朗斯代尔亲自跳进指挥塔后面的双管路易斯式机枪射击位置，开始应战。

又一颗炸弹落在潜艇旁边。施密特少尉的阿拉多式飞机也飞来助战。第四颗，也就是最后一颗炸弹终于命中了。“海豹”号剧烈地摇摆起来，发出“SOS”的呼救信号。

一瞬间便决定了“海豹”号的命运。轮机舱里的水位不断升高，最后一台轮机也停止了转动。潜艇在海上不动了。

事后，朗斯代尔上尉说明了当时决定投降的理由。他说：“我手里掌握的可是六十个人的生命啊！在‘海豹’号已经变成一只死船，情况异常绝望的情况下……。”

于是，他让部下拿来白色桌布，挥舞起来。

施密特少尉简直不相信自己的眼睛。两架阿拉多式飞机竟能生擒一艘堂堂的潜艇，这真是闻所未闻的奇迹！但是，假如对方突然发动起来潜逃掉，岂不是谁也不会相信了吗？有了，面前不是有征人吗，可能的话，可以把舰长带走。

于是，阿拉多式飞机落到水面上。施密特大声喝问：“谁是舰长？跳水游过来！”

朗斯代尔脱下鞋，从舰桥上跳下去，用自由式游了过来。

施密特站在飞机的浮筒上，一把拽过英国军官，按在侦察员的座椅上，自己也跟着坐了进去。

朗斯代尔提出抗议，他大声说：“这是在瑞典的领海！……。”但是德国军官还是用力地晃着脑袋。

阿拉多式飞机离开水面，一直向着奥尔堡飞去。从侦察飞行，到生擒敌潜艇艇长，这真是少有的事。

另一方面，梅伦施少尉从附近叫来了“弗兰肯”号渔船，这是一艘在朗格上尉指挥下，到卡特加特海峡去搜捕潜艇的船。朗格收容了英国水兵，又成功地把“海豹”号拖到丹麦的腓特烈港。

在奥尔堡第七零六海上警备大队总部，一位穿着湿漉漉裤子的男人，在早晨五点，接受了德国空军军官们的祝贺。从名片上得知，原来是朗斯代尔上尉迎来了五月五日，他的三十五岁生日。

这是一个有双重含意的生日，他终生都不会忘记的。

经验与教训

1. 在西线进行的空战，双方都是在非常克制的情况下开始的。一九三九年的秋冬期间，彼此都不准轰炸对方领土。德国指望英国改变想法，而当时的英国还缺乏开展空战的信心。在这种情况下，允许攻击的目标只是敌方的军舰。

2. 战争刚开始时，对水平、俯冲两种轰炸机能够从海上清除敌人的舰队这一点还没有寄予很大期望。这里有两个原因：一个是当时轰炸队员们对海上飞行、发现、识别和攻击敌舰等都还不熟悉；另一个则是天气不佳。至于当时所取得的战果，那是被夸大了。

3. 第一次大规模空战（一九三九年十二月十八日，在德意志湾上空）表明了没有护航的轰炸机是敌不过战斗机的，这点对于双方来说都是如此。因此，后来，轰炸机放弃了昼间的瞄准轰炸，而采用了夜间轰炸的方式。战争后期，之所以很多非军事设施遭到破坏，几乎都是出于这个原因。

4. 一九四零年四月九日入侵挪威，对德军来说是一次很大的冒险。因为成功与失败的关键在于海、空军能否占领重要港口和机场。多达五百架的运输机建立了世界上第一座“空中桥梁”。而“兵从天降”也是个首创。但是这样一来，德国空降兵的秘密也就从此暴露无遗了。（待续……）

第一节 突击埃本·埃马耳攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第三章 西方的危机 第一节 突击埃本·埃马耳

当先头的 Ju 52 式飞机三机组得到可以起飞的灯光信号的时候，天色还是一片漆黑。发动机发出阵阵轰鸣，容克式飞机开始滑行。今天，它们显得格外吃力。原来是载荷加大了，每架飞机的尾部都挂着一根牵引绳，拖着一架没有发动机的飞机——滑翔机。跑道上，滑翔机被拖曳着向前滑行。飞机开始加速，前面的 Ju 52 式飞机已经离开了地面，坐在后面滑翔机上的机长也沉着地拉杆上升。

起落架的震动声消失了，飞机离开了地面。滑翔机在眨眼之间无声地飞越机场围墙，跟着 Ju 52 式飞机不断爬升。困难的夜间拖曳起飞成功了。涂着第一特种作战集群标志的 Ju 52/3M g7e

时间是一九四零年五月十日凌晨四点三十分。

地点是科隆郊外的两个机场——莱茵河右岸的厄斯特哈姆机场和左岸的布兹韦勒哈尔机场。大约每隔三十秒钟，便有一个 Ju 52 式飞机的三机组拖曳着滑翔机腾空而起。几分钟后，就有四十一架升空。这些飞机在科隆南部的绿色地带上空集合，以便能在那条专为它们开辟的通往亚琛的“灯火走廊”上空飞行。

赌注已下，作战史上最大胆的一次作战行动就这样开始了。这次作战是采用空降突击的方法，夺取比利时的国境要塞埃本·埃马耳以及深入埃本·埃马耳西北部的艾伯特运河上的

三座桥梁：坎尼、费罗恩哈芬、费尔德韦兹尔特。这些地方是比利时东部防御体系的核心。Ju52/3M，3M 是指 3 发

四十一架滑翔机上的机降兵们都倚在横贯中央的大梁上。根据任务的不同，每架所载人数八至十二人不等，还载着他们的武器和炸药。每一名士兵都明确到达目标时自己应该干些什么。

早在半年前的一九三九年十一月，他们就开始了为适应这次作战而进行的严格训练。训练先从理论课开始，并利用沙盘和立体模型等形象教具施教。

“科赫突击团”在希尔德斯海姆空军基地刚组建起来，就与外界隔绝了。这里没有休假，不准外出，信件要经过严格检查，禁止和其它部队的人员交谈。

此外，他们每一个人还必须在一项规定上签名。规定上写的是：凡用书信、绘画或其它方式将本部队的性质及其任务泄露给他人者，不管有意或无意，格杀勿论。实际上，在训练期间，确有两人由于违反了这项规定被判处死刑。不过，在这次作战成功后得到了赦免。训练中的滑翔机驾驶员

作战是否成功和参战机降兵的命运取决于对敌人的攻其不备。因此，要绝对保密。尽管士兵们在睡梦中都能对敌人堡垒群的内部细节了如指掌，但堡垒群的名字却直到所有训练结束后才告诉他们。

继理论训练之后，开始了不分昼夜，不拘好坏天气的外场训练。到一九三九年圣诞节前后，他们就以苏台德地区、阿尔特法塔的捷克要塞作为假想目标进行实兵演习了。

“开始，我们对即将发起的进攻有些胆怯。”曾经单独空降到埃本·埃马耳堡垒群中执行过任务的工兵排长鲁道夫·维茨希回忆说，“但是，我们逐渐对自己的力量有了信心。不久，我们就确信：从要塞上部发起进攻的一方要比在内部防御的一方安全得多。”

可是，怎样才能到达要塞的上部呢？

比利时的这座国境要塞是在三十年代初期和艾伯特运河一起修筑的。它是列日要塞的北部支柱，位于马斯特里赫特河以南五公里处，俗称马斯特里赫特角。地处荷兰与比利时国境的比利时一侧。它控制着具有重大战略意义的艾伯特运河的纵深。要进攻亚琛——马斯特里赫特——布鲁塞尔一线，就必须渡过这条运河。可是，运河上的桥梁是可以随时被炸掉的。

埃本·埃马耳要塞建筑在一个高地上，南北为九百米，东西为七百米。乍一看，每个堡垒仿佛都是零散分布在一块五角形的区域内。但实际上，它是一个把炮台、装有一二零毫米炮的转动武装甲炮塔、高射炮、反坦克炮、重机枪等阵地巧妙配置起来的防御体系。各部分之间由长达四点五公里的地下加固坑道和交通壕连接在一起。

要想靠近它，看来是不大可能的。它的东北面是一个几乎垂直的断崖峭壁，高出运河约 40 米；西北面环绕着水势滔滔的运河，那里也是崖陡壁绝；南面，横隔着宽大的反坦克壕和七米高的防护墙。

要塞的各个侧面都被所谓的“运河带”和“堑壕带”包围着，并筑有钢筋水泥碉堡，里面配有探照灯、六十毫米反坦克炮和重机枪。要想越过堑壕，攀上悬崖是办不到的。

在这座近代化要塞的建造上，比利时军队绞尽了脑计。不过，有一点他们却没有考虑到，那就是敌人有可能来自空中，降落在炮台和装甲炮塔之间的空地上。

现在，从空中来的敌人已经向他们逼近了。四点三十五分，四十一架 Ju 52 式飞机都安全升空。尽管是在漆黑的夜色中，并且拖曳着沉重的滑翔机，但他们还是没出问题。科赫上尉根据这次任务，把突击团分成 4 个突击队。

第一队，代号是“花岗岩”突击队。队长威齐格中尉，兵力八十五人，配备轻武器和二点五吨炸药，分乘十一架 LS 型运输滑翔机。目标是埃本·埃马耳堡垒群。任务是夺取外围碉堡，并坚守到陆军第五十一工兵营前来换防。

第二队，代号是“水泥”突击队。队长沙赫特少尉，兵力九十六人。与科赫突击团团部

一起，分乘十一架 LS 型滑翔机。目标是横跨艾伯特运河的费罗恩哈芬水泥桥。任务是阻止敌人炸毁大桥，并构筑桥头堡，一直扼守到陆军部队的到来。

第三队，代号是“钢”突击队。队长阿尔特曼中尉，兵力九十二人。分乘九架 LS 型滑翔机。目标是距埃本·埃马耳西北六公里的费尔德韦兹尔特铁桥。任务和“水泥”突击队相同。

第四队，代号是“铁”突击队。队长施勒希特少尉，兵力九十人。分乘十架 LS 型滑翔机。目标是坎尼附近的艾伯特运河上的大桥。任务也和“水泥”突击队相同。

这些飞机从科隆的厄斯特哈芬和布兹韦勒哈尔起飞到集结点，开始一切都很顺利。各突击队到齐后，按向西的航线沿着“灯火走廊”飞行。他们眼下是埃佛伦附近的十字路口，在那里可以清楚地看到第一个灯标。接着，在五公里远的费雷亨旁边，又看到了第二个灯标，就这样，当飞机飞过一个灯标上空时，就可以看到下一个灯标，有时甚至能看到第三个灯标。

这样，尽管是在漆黑的夜色中飞行，也不会飞错航线。这些灯标正确地引导飞机飞到亚琛附近的预定“分手点”。

“花岗岩”突击队的第十一号机也从科隆南面进入了这条“灯火走廊”。

突然，机长发现在他的右前方排出了一缕青烟。这说明在同一高度，还有一架飞机。眼看双机就要相撞。

面对这突如其来的情况，他除了推机头向下俯冲以避免空中相撞外，别无办法。可是，他这架飞机后面还拖曳着一架滑翔机哪！

这时，滑翔机驾驶员皮尔兹中上感到升降舵变得沉重起来，他拼命想把升降舵保持在原来位置上。突然，叭的一声，座舱的风挡玻璃好象被鞭子狠狠地抽了一下。原来，由于刹那间的压力增加，牵引绳断了。皮尔兹驾驶的滑翔机在空中又恢复了平衡。

拖曳机发动机的轰鸣声渐渐远去，四周显得格外宁静。

这架滑翔机载着七个人又飞回科隆。糟糕的是在这七个人中，有一个人竟是埃本·埃马耳突击队队长威齐格中尉。皮尔兹驾驶着滑翔机，勉强越过莱茵河，在一块草地上徐徐降落下来。

怎么办？威齐格立刻命令部下，在这块草地上修出一条跑道来。士兵们动作迅速地推倒篱笆，清除掉障碍物。

“好了，我去叫拖曳机来。”

威齐格在附近的公路上拦住一辆汽车，二十分钟后，他回到了科隆的厄斯特哈芬机场。

可是，那里一架 Ju 52 式飞机也没有了，只好打电话从居特斯洛调一架其他飞机代替。他的两眼紧盯着手表，时间在一分一秒地流逝，已经五点零五分了。再有二十分钟，他的突击队就要降落在要塞高地上。可是……

此时，Ju 52 式飞机编队正拖曳着滑翔机，按计划向西爬升。飞行中的各个细节都是预先计算好了的。到国境的“灯火走廊”，全长七十三公里。按计算，到“走廊”尽头，飞机的高度必须达到二千六百米，因为只有在这个高度上，滑翔机才能以适当的滑行角度飞抵目标。如果风力也和预先计算的一样，达到这个高度需要三十一分钟。

坐在“花岗岩”突击队滑翔机上的机降兵们当然无法知道自己的指挥官已经被甩掉。不过，这也没什么关系，因为各组都有自己的指定任务。滑翔机驾驶员们对在这宽阔的要塞高地上，在哪座碉堡的后面，或在哪座转动炮塔侧面着陆最合适都已一清二楚。误差要尽量保持在十米至二十米之内。

一份作战计划如果连滑翔机的意外掉队都没想到，那只能说它不是一个周密的计划。所以，出击命令中明确规定，任何指挥官，在兄弟部队失败或无法着陆的情况下，都有责任带领部下完成该部未完成的任务。

在离开科隆之后不久所发生的威齐格中尉掉队这件事并非“花岗岩”突击队的全部不幸。

二十分钟后，又有一架滑翔机掉队了。当拖曳着第二班的那架 Ju 52 式飞机飞到卢汉贝格的灯标上空时，它的机翼开始晃动起来。

这时，滑翔机驾驶员布伦登贝克中士有点不相信自己的眼睛了，怎么容克式飞机的标志灯竟不停地闪亮呢？莫不是脱离信号？几秒钟后，他脱掉牵引绳，开始滑翔。这简直是个荒唐的误解。才刚刚飞了一半路程，高度还不到一千五百米。从这里滑翔连国境都到不了。

布伦登贝克最后降落在迪伦附近的草地上。机降兵们跳出滑翔机，他们找来了汽车，趁着黎明前的黑暗急速驶往国境，在那里，陆军部队正在集结待命，准备发起进攻。

这样，“花岗岩”突击队就只剩九架飞机了。

他们看见前方最后一座灯标的时间，比预想的早得多。这座灯标设在亚琛和劳联斯贝格连接线西北的费乔乌山上，它标志着已经到达“分手点”。为了不让敌人发觉飞机发动机的声音，滑翔机将从这里开始单独滑翔，荫蔽地飞越马斯特里赫特角。

糟糕！不知怎么搞的，早到了十分钟。原来，恰好这天是顺风，风力比气象站预报的要强得多。也正是由于这个原因，飞机的高度过低，只有二千至二千二百米。为了使滑翔机保持 1:12 的滑翔角度飞抵目标，必须保持二千六百米的规定高度。

后来，“水泥”突击队队长沙赫特少尉在战斗报告中曾这样写道：

“脱离的地点本应在国境和马斯特里赫特之间。不知道怎么搞的，飞行中队把突击队向前多施了一段，跑到荷兰上空去了。”

飞行中队这样做，恐怕是由于没有到达规定的高度，才又向前多飞了一段。也就是说，他们是想帮助一下乘坐滑翔机的突击队，没想到却帮了倒忙。因为 Ju 52 式飞机发动机的声音等于给荷兰和比利时守军发了警报。

现在将近五点了，这比希特勒决定的攻击时刻早三十分钟。科赫上尉预计，为了克服逆风的影响，总得多飞入到十分钟，滑翔需要十二到十四分钟，这样，这些默默无声的巨鸟即可在总攻前五分钟降落在运河桥旁的要塞上。

为使这次奇袭圆满成功，最好是在发起总攻前五分钟，先在某地开火。但是现在，这种成功正处于危机之中。

滑翔机脱离了拖曳机，Ju 52 式飞机发动机的声音渐渐消失了。但这却引起了荷兰防空部队的警觉，因而在到达马斯特里赫特之前，滑翔机遭到了炮击。轻型高炮吐出的红色火珠从四面八方空中飞来。滑翔机驾驶员为了躲避炮火，不时地转弯或作蛇行机动。足够的高度帮了他们的大忙。

尽管没有一架飞机中弹，但长期以来小心翼翼保守的秘密却暴露无遗了。

一九三二年，当时设在瓦萨尔库帕的罗恩·罗斯济登公司制造了一种长翼滑翔机，用飞机拖曳，能利用强烈的上升气流上升到高空进行气象观测。

这个能在空中飞翔的气象观测机不久便被人们称为“obs”机。一九三三年，这架滑翔机随同新组建的德国滑翔飞行研究所迁到达姆施塔特的格里斯海姆。在这里，它首先用作被拖曳飞行的教练机。教官是佩特·利德尔、维尔·夫倍尔特、海尼·德特马尔。当时还是德国滑翔飞行研究所女飞行员的汉娜·莱契是最早试用 Ju 52 式飞机拖曳“obs”滑翔机的人之一。后来，她成了一名世界上最著名的女机长。

一九三三年，恩斯特·乌德特听到这个消息后，前来达姆施塔特参观了“obs”滑翔机。他认为这种大型滑翔机完全能用于军事目的，可以用它把笨重的物资送到前线去，也可以用它给被包围的部队运送弹药和粮食。

说不定这种滑翔机会成为现代的特洛伊木马，能把相当数量的兵力悄悄地运到敌后呢。

当时，乌德特还是一个“老百姓”，不属于秘密空军。他曾和他的老战友利特尔·冯·格赖姆谈过有关“obs”滑翔机的想法。

不久，这家研究所接受了制造军用滑翔机的定货。由汉斯·雅克鲁斯设计制造，并命名

为 DFS 230 型。第二次世界大战中以运送突击队闻名的滑翔机就这样诞生了。 DFS 230

一九三七年，DFS 230 式滑翔机在哥达车辆厂投入成批生产。它有带支架的机翼和长方形的机身，这些都是用亚麻布蒙着的钢管结构。起落架在起飞后可以扔掉，着陆时使用坚固的金属滑橇。从这里可以明显地看出是采用了马德特的意见。因为，他在二十年代就曾冒险用滑橇在阿尔卑斯的冰川上降落过。

这种滑翔机自重九百公斤，能载一吨重的货物，相当于十名全付武装的士兵的重量。

早在一九三八年秋，在当时还处于绝密之中的斯徒登特少将的空降部队里，就成立了以基斯少尉为首的小规模运输滑翔机指挥部。从演练的结果来看，当突击一个守备力量较强的狭窄地段时，滑翔机部队要比伞兵取胜的机会多。着陆后的 DFS 230

当然，这仍然是一个奇袭的时机问题。当运载伞兵的运输机飞抵时，总要先被敌人发现，然后才空降。即使从九十米的最低跳伞高度跳伞，伞兵也还要有十五秒钟的时间在空中飘荡，处于被动挨打的境地。而且，即使伞兵在七秒钟内全部跳出机舱，一个班也要散落在三百米长的地带。着陆后，伞兵们必须抛掉伞具，集合，寻找投下来的武器箱。这样就浪费了宝贵的时间，使敌人有可能对最初的冲击作出及时反应，抓住对伞兵最不利的时机，掌握主动权。

而运输滑翔机就全然不同了。它可以在黑暗的夜色掩护下，悄悄地进入，这就使奇袭的效果更为理想。滑翔机驾驶员都是精选的老手，他们可以使这些“鸟”降落在目标附近二十米之内。士兵们从机身的宽大舱门跳下后，能够立即投入战斗。

但是，机降也有一点局限性，那就是滑翔机驾驶员在进入目标的决定性时刻，需要天色微明。因为要准确地降落在指定地点，必须能看清地形才行。检修中的 DFS 230

由于上述时间问题，险些使艾伯特运河和埃本·埃马耳突击战遭到失败。因为陆军总司令部将西线战役的开战时间定于凌晨三时。

对此，“科赫突击团”提出了要求：机降兵的突击时间最晚也要和陆军相同，如果可能的话，最好在全面进攻开始前几分钟。但是，必须等到曙光初升的时刻。

为此，希特勒亲自出面干预，把进攻时间定为“日出前三十分钟”。这个时间是从无数次训练中总结出来的，这是滑翔机驾驶员能够勉强看清地形的时刻。

就这样，德国西线部队又增加了这么一伙“冒险家”。他们试图以空降突击来夺取这座世界上屈指可数的著名要塞。

一九四零年五月十日凌晨三点十分，埃本·埃马耳要塞指挥官乔德兰少校房间里的野战电话响了。他接到了防守艾伯特运河地区的比利时第七步兵师司令部发来的“要严加戒备”的命令。

乔德兰立即命令部队进入临战状态，派出一千二百名士兵担任警戒。监视哨不时地从装甲碉堡中向外观察，监视着这漆黑的四周。

两个小时平安地过去了，天色开始微微发亮。突然，从荷兰国境的马斯特里赫特方向传来了激烈的高炮声。

在埃本·埃马耳要塞东南端的 29 号碉堡中，比利时炮手已做好高炮的战斗准备。他们以为是德国轰炸机来袭击这里呢。可是，他们侧耳细听了老半天，也没有听见飞机发动机的声音。

就在这时，从东面低空飞来一群幽灵似的巨鸟。三只、六只、九只，看样子想要着陆。高炮阵地上的比利时炮手迅速将炮身高度放低，开始射击。可是，已经晚了。有一只巨鸟已经飞到头顶。

这架滑翔机是由兰格中士驾驶的，他果敢地冲向喷射火舌的阵地。左机翼挂住了阵地上的一挺高射机枪，并把它拖出好几米远，滑翔机着陆时发出的刺耳响声停止了。

舱门一打开，第五班班长赫拉克上士端着冲锋枪首先打出一梭子子弹。紧接着，手榴弹

也跟着飞进了敌人阵地。随即，有一些比利时士兵战战兢兢地举起了双手。

“前进！”赫拉克喊道，“目标，23号碉堡！”

这个班已有三名士兵接近了距该班一百米的装甲碉堡。

不到一分钟，九架滑翔机冒着弹雨，都降落在指定地点。各班纷纷跳出滑翔机，开始突击。

第四班的滑翔机强行降落在19号碉堡正前方一百米处。这座碉堡的南北两侧都有枪眼。配备有反坦克炮和机枪。温戈尔上士看到己方火力已经封锁住敌人枪眼，于是，他迅速跑向这座碉堡，把一公斤炸药从潜望镜瞻望孔里塞了进去。立刻，比利时的机枪不响了。

接着，温戈尔的战士们又往这个观测碉堡里塞进了秘密武器一五十公斤空心炸药。可是，19号碉堡由于装甲太厚未能炸毁，只炸开一条裂缝。

温戈尔的工兵好不容易才从碉堡枪眼处炸开了一条通向内部的通道，他们看到里面的大炮被炸坏，防守的士兵全被炸死。

从这儿往北八十米处，哈尔罗斯和赫内曼两位中士率领的六班和七班被敌人迷惑了。他们发现通过空中照相拍摄下来的结构坚固的第15、16号碉堡根本就不存在。“直径五米的装甲碉堡”原来是敌人用薄铁皮伪装的。

这时，要塞高地南部的战斗打得非常激烈。而北面没有任务的班却未前来增援。这个比利时士兵固守的25号碉堡是一个没有士兵宿舍的旧仓库，所以，这里的抵抗要比普通碉堡猛烈得多。周围的德国兵都暴露在猛烈的机枪火力之下。

第八班班长冯加中士在突击这座碉堡时阵亡。他是在炸毁了31号碉堡的75毫米双管炮塔后不久阵亡的。

尼达迈亚上士率领的一班和阿连德中士率领的三班炸毁了12号和18号炮台的六门大炮。

“花岗岩”突击队在要塞降落后，不到十分钟就炸毁和破坏了十座碉堡。德国伞兵与 Ju 52

埃本·埃马耳要塞尽管失去了大部分火炮，但它并没有陷落。要塞四周的地下防御体系和运河堑壕一带，机降兵仍然无法从上面接近。

比利时方面，当乔德兰少校发现在碉堡群中有七十余名敌人时，便命令友邻炮兵向这里轰击。

这一下，德国士兵被迫回到已占领的碉堡里隐蔽起来，由进攻转入防御，坚守阵地等待陆军部队的到来。

八点三十分，意外的事件发生了。又有一架滑翔机飞来，降落在温戈尔上士那个班所在的19号碉堡旁边。

从滑翔机上跳下来的是威齐格中尉。原来，备用的 Ju 52 式飞机顺利地从小隆郊外的草地上把他们的滑翔机拖曳起来。这样，威齐格又重新担当了突击部队的指挥官。

要干的事情还很多。按计划，几架 He 111 式飞机飞来了，它们空投了炸药箱。机降兵准备用这些炸药对还没有完全被炸毁的碉堡实施再次爆破。一公斤炸药就能炸毁一门大炮。

机降兵们继续向碉堡群的纵深挺进。他们破坏了敌人的地下交通网。为控制这一带，有的战斗小组甚至要从17号“运河区”高达四十米的断崖上把炸药吊下去爆破。

时间一小时一小时地过去了。可是接替的部队还没有赶到。威齐格用无线电和在费罗恩哈芬大桥桥头堡上的科赫上尉以及应该率领第五十一工兵营打过来的米科施中校进行了联络。

米科施的行动之所以迟缓，是因为马斯特里赫特大桥被炸毁了，他们不得不在坎尼附近涉渡艾伯特运河。由马斯特里赫特直通埃本·埃马耳的大桥是在“铁”突击队的滑翔机刚一

着陆时被炸毁的。

但是，对费罗恩哈芬和费尔德韦兹尔特的突击成功了，两座桥梁都完好无损地被机降兵占领。在一天之中，占领的三个桥头堡都遭到比利时军队的猛烈炮击，但他们总算坚守下来了。当然，这一胜利也是和阿尔登戈高炮营的八十八毫米大炮的有力支援以及第二飞行训练团二大队的强击机，第二俯冲轰炸航空团俯冲轰炸机的轮番轰炸分不开的。

当天晚上，陆军部队赶来接替了突击队。只有埃本·埃马耳的“花岗岩”突击队，直到第二天早上七点左右才被工兵突击班接替下来。当工兵突击班冲到他们那里时，立即响起一片欢呼声。

从中午起，德军开始向残余的碉堡群发起攻击。十三点十五分，第三号碉堡入口前的枪声被高音喇叭声淹没了。

比利时守军派出了谈判代表，乔德兰少校请求投降。

埃本·埃马耳陷落了。

一千二百名比利时士兵从地堡中走出来当了俘虏。在外围碉堡争夺战中，比军亡二十人，“花岗岩”突击队亡六人，伤二十人。

还有一点要补充的，那就是 Ju 52 式飞机完成拖曳科赫突击团的滑翔机任务以后，飞回德国境内，在集结点摘掉了牵引绳。然后，又飞回西部战场。

他们又去执行第二项任务，从高空飞越埃本·埃马耳战场，深入比利时后方，在艾伯特运河西部四十公里处实施空降。

“伞兵们”一个接一个地从舱门跳了下去。

顿时，二百个“白色的蘑菇”从天而降。在着陆的同时，“激烈的战斗”开始了。比利时军队不得不去迎击这些出现在背后的新敌人。但奇怪得很，德国兵并没有打过来。

事后，通过在这个地区作战的比利时士兵才弄清了事情的真相。原来，这些伞兵都是穿着德国军服的草人，伞具都还绑在它们的身上。为了模拟枪声，德军还在“伞兵”身上安装了自动点火炸药。当时，确实起到了扰乱敌军的作用。（待续……）
第二节 空袭鹿特丹攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第二节 空袭鹿特丹

一九四零年五月十四日十五点，荷兰的港口城市鹿特丹遭到了德国空军的大规模轰炸。六十架 He 111 式轰炸机将炸弹准确地投到荷军防守的马斯河大桥后方的特定区域内，爆炸引起的火灾烧毁了市中心一大半建筑物，有九百人死亡。这件事使德国在全世界名声扫地。

尽管在战史研究上另有别论，但对鹿特丹的这场轰炸至今仍被各种书刊遣资为第二次世界大战中的一次恐怖行动。

那么，真相究竟如何呢？鹿特丹的悲剧何在？为什么要进行这场空袭？了解这些详细情况是十分必要的，否则，无法作出客观的评价。

那是在一九四零年五月十日接近黄昏的时候，在苍茫的雾霭中，飞机大编队的隆隆声越来越远。“这时，一阵刺耳的汽笛声响彻鹿特丹的街头和港口。啊，是空袭警报。”这段话是当时曾在鹿特丹机场外围担任过警卫的一位年轻荷兰军官说的。

他的这段话是从德国空军某个研究报告中摘录下来的。他是这样描述的：“‘女王团’的步兵都躲进了瓦尔港机场的战壕和地道里。从清晨三点发出警报以来，他们就一直守在机枪和迫击炮旁，现已疲惫不堪。而两个预备连的伙伴们却在机库的临时宿舍里蒙头大睡，正做着美梦哩……。”

就在这时，死神出现了。无数颗炸弹从天而降，炸弹落到机场边缘的战壕里，在高炮阵地上爆炸。有一颗重磅炸弹正好命中了那座预备队正在里面酣睡的大机库。

结局是悲惨的。机库中弹后，马上燃烧起来，一会儿便倒塌了，不少士兵被压在里边。重要机场瓦尔港的防卫骨干力量就这样被消灭了。

这次极为准确的轰炸是由第四轰炸航空团第二大队的二十八架 He 111 式飞机实施

的。这一行动是德国向敌后数百公里的“荷兰要塞”实施空降突击的序幕。

清晨五点刚过，第四轰炸航空团便从德尔门豪斯特、法斯贝格、居特斯洛基地起飞了。他们本应在五点三十五分通过荷兰国境上空，可是，马廷·菲比希上校却让他的航空团从北海上空绕道迂回飞行。他打算从海上，即从英国方向进入海岸线附近的目标，阿姆斯特丹的斯希普霍尔机场、海牙附近的伊彭堡、鹿特丹的瓦尔港和贝亨·沃普·索姆战斗机基地。

但是，奇袭没有成功，荷兰当局从五月二日起，就预料到德国将要进攻，所以，他们沿海岸线组织了猛烈的对空火力，拦阻来犯的轰炸机。此外，荷兰的战斗机也积极投入战斗，迎击了德国轰炸机。轰炸机的编队长机被击落，菲比希上校跳伞后被俘。尽管如此，这个轰炸机编队还是对敌人的机场群实施了第一次打击。

就在瓦尔港的爆炸声停止，对空炮火寂静下来的同时，天空中又传来了飞机发动机的轰鸣声。这声音是来自东面，飞来的不是轰炸机，而是三发运输机。下面是“女王团”的那位年轻军官对这几秒钟所发生的事情的一段描述：

“突然，在机场和机场周围的天空中，魔术般地出现了许多白点，二十个，五十个，哎呀！有一百多个。这些白点一个接一个地从飞机里飞出来，慢慢地接近地面。”

“伞兵——空降兵！”

“不知是谁怪叫了一声，接着，到处响起了机枪的射击声。不知他们是在打伞兵呢，还是在打飞机，到处都是目标，简直不知该打哪个好。”

这些伞兵是卡尔·洛撒·舒尔茨上尉指挥的第一空降四第三营。他们直属库特·司徒登特中将的第七空降师。他们的任务是：在轰炸机实施轰炸后，该营应紧接着对瓦尔港机场采取果断行动，即直接对目标进行空降，占领机场，保障后续空降部队着陆。

第一特殊任务轰炸航空团第三大队大队长沙伊德勒上尉的运输机满载着空降兵，准时地进入了鹿特丹的南部。炸弹坑遍及瓦尔港机场，燃烧着的机库冒出的浓烟使他们很快认出了目标。

伞兵们跳出了机舱。他们在空中无所事事地飘荡了十五到二十秒钟。荷兰军队的防空炮火开始时曾一度打得很猛，后来逐渐减弱，并且，火力也不集中了。

伞兵遭受的最大损失是由于自己的过错造成的。一架 Ju 52 式飞机竟然在大火熊熊的机库正立方实施空降，结果，丝绸做的伞具见火就着，许多伞兵就这样被活活地摔死了。

不过，大部分伞兵是在瓦尔港机场两侧着陆的，并马上投入了战斗。这样一来，荷军就不得不分散火力对付机场外缘的伞兵。这是德国的一个计谋，也是对机场的第二次打击。

接踵而来的是第三次打击。趁敌慌乱之际，一个运输机中队试图在瓦尔港机场着陆。但他们遭到小口径高炮的射击，有一架 Ju 52 式飞机的油箱被打漏，两台发动机起火。

这架飞机好歹着陆了。还没等飞机停下来，舱门便打开了，士兵们从里面跳了出来。他们是第十六步兵团九连的两个排，是机降部队的先遣分队。指挥官是施维贝尔克中尉。

荷军受到两面夹击，不到十五分钟，大部分行军防守部队的士兵在战壕里举起了双手，被解除了武装。

在这期间，Ju 52 式运输机陆续在燃烧着的飞机旁空降。这是先遣分队的另一部分，该团的第三营。

第三营营长迪特里希·冯·霍尔蒂兹事后曾这样写道：“不出所料，这里是一片惊人的轰鸣。发动机的轰鸣声、机库里弹药的爆炸声和重迫击炮弹的爆炸声交织在一起。敌人的机枪在阻击飞机降落。但我们的士兵早已敏捷地跳出机舱，开始了攻击。”

荷军“女王团”的军官们回忆这次出乎意料的快速袭击时是这样说的：

“机场处于我们的重迫击炮和鹿特丹北部炮兵的火力控制之下。因此，也许能够救出我军的残余部队，把他们集中到公路上。但糟糕的是德军发出了绿色信号弹，这是我军停止重火器射击的信号！他们怎么会知道我军的信号呢？完了，最后的抵抗已陷于崩溃。英勇的“女

王团”的残部绝望地举起双手当了俘虏。这时，敌机还在一架接一架地着陆，瓦尔港机场落到德军手里。”

然而，占领一个机场只不过是个开端。德国这次对鹿特丹进行空降作战的真正目的，是夺取市中心马斯河上的几座重要桥梁。他们必须尽快占领并扼守住大桥的两端。

瓦尔港机场位于鹿特丹西南部。第十六步兵团第三营着陆后必须打开一条路。通过鹿特丹南部市区，要走几公里才能到达马斯河。可是，在到达之前，那几座桥梁会不会被炸掉呢？

对此，德方也采取了必要的措施。在进攻目的前一天夜里，施勒特中尉指挥的第十六步兵团十一连就已潜入到奥耳登堡附近的次维舍南浴场。午夜，他们和第二十二工兵团二连的一部分人员一起，登上了在那里待命的水上飞机。

随后，他们从次维舍南海（实际是一个近似圆形的内陆湖）起飞，向西飞去。飞机的载重量达到了最大限度。这是一种老式 He 59 式双翼机。在它那箱形的机身下，挂着很大的浮筒。这种飞机被海军用来警戒海面 and 救护。但是，它用于作战，实在是太笨拙了。

可是，就是这样笨拙的十二架水上飞机，却于一九四零年五月十七日七点，沿着新马斯河，六架由东，六架自西进入并降落到鹿特丹市中心。

飞机以离水面几米的超低空接近目标。在维列姆大桥附近，成两列着水，然后，破浪驶向北岸。He 59 水上飞机

这时，机降兵打开舱门投下橡皮筏，然后，坐上橡皮筏划河岸边。他们从防护堤登岸后，立即向东栈桥突击，迅速占领了旧港附近的莱乌和扬·科依特两座桥梁。紧接着，又占领了南面最长的那座维列姆大桥并按兵固守。邻近的铁桥也被相继占领。

几分钟内，十二架 He 59 式飞机运来的工兵和步兵就在马斯河两岸构筑起了桥头堡。

荷兰守备部队立即反扑。

德军士兵躲在桥下、墙后和建筑物的角落里，死守着他们的桥头阵地。第一次反扑被击退了。不管怎么样，德军的兵力只有一百二十人，被消灭只是个时间问题。

突然，在马斯河南岸沿市街开过来几辆市内电车。从上面跳下来的竟是德国的空降兵！

原来这支部队是赫鲁斯特·戈尔芬中尉率领的第一空降团第十一连，大约六十人。他们没有跟他们的伙伴一起降落到机场，而是降落在马斯河转弯处南面的运动场附近。随后，截了几辆市内电车，横穿费耶努尔特区，急忙赶到河边。

第一批援兵总算到了，先遣部队的军官和士兵们这才松了一口气。戈尔芬率领这个连越过马斯河，来到北面的桥头堡。如果再晚一个钟头，恐怕就过不去了。因为荷军加强了火力，他们从岸边阵地和一幢高楼上，向维列姆大桥猛烈射击，所以想从桥上通过是非常困难的。

第十六步兵团三营从瓦尔港机场出发，经过激烈的巷战后，也突到马斯河畔，并占领了河上的几座小型桥梁和马斯河中的诺德岛。但是，真正打通维列姆大桥则是在五天四夜之后。留在北岸的六十人凭借桥头堡，顶住了荷军的猛烈反击。

了解了这些背景以后，就可以判断，为什么后来德国对鹿特丹采取大规模空袭，以及为什么会导导致德国对“荷兰要塞”采取大胆的空降作战了。

一九三九年十月二十七日，当时的第七空降师师长库特·司徒登特少将被总统叫到柏林的帝国办公厅密谈。参加密谈的除希特勒和司徒登特外，还有最高统帅部总参谋长凯特尔上将。

希特勒说，在波兰战役中，我们有意不使用空降部队，为的是避免过早地暴露秘密。但是现在准备立即展开西线的大规模攻势。究竟以何种方式，在何地实施空降才能取得最好的奇袭效果呢？经过长时间考虑之后，我认为应当这样做：第七空降师（四个空降营）和第二十二步兵师（该师是作为机降部队配备的，也称“第二十二机降师”）在东佛兰德的根特地区空降，占领那里的比利时要塞，并坚守到德国陆军部队到达。使用运输滑翔机进行机降。以兵力不多的突击营占领埃本·埃马耳要塞和艾伯特运河上的桥梁。

对这样大胆的作战部署，陆军虽然表示为难，但各种准备工作还是做得十分周密。当然也有相反的议论，认为占领埃本·埃马耳比占领其它任何要塞都困难得多等等。这说明埃本·埃马耳要塞之险要。正因如此，必须一丝不苟地按计划执行。司徒登特极端秘密地进行着突击埃本·埃马耳的准备工作。他的空降行动甚至未纳入德国的西线作战计划。

然而，这样一份精心制定的绝密作战计划却由于两名空军军官不应有的过失落到了比利时当局手中。

事情是这样的。一九四零年一月十日，明斯特第二航空队所辖第二二零飞行指挥所的少校联络官赖因倍尔加乘飞机去科隆，参加有关空降作战补给的会议。明斯特洛登哈德机场指挥官埃利希·亨曼斯少校提出用联络机送他前往。

虽然赖因倍尔加一开始不赞成雾天飞行，但最后还是同意了。他随身携带了一个黄色皮包，里面装着到科隆开会所需要的机密文牒。第二航空队制定的关于西线作战计划第四号副本也在皮包里。

亨曼斯从洛登哈德机场起飞，向西南飞行。开始还顺利，后来，能见度越来越坏。甚至在飞越莱茵河时，竟看不到这条大河。他们渐渐地不安起来，一边在强劲的东风中飞行，一边搜索着可以导航的地标。

费了很大劲，好不容易才找到一条黑色的河流，但这决不会是莱茵河，因为莱茵河的河面不是这样狭窄。

机翼上开始结冰。突然，发动机停了车。

不迫降不行了。亨曼斯驾驶着飞机躲过两棵大树后，在田野里着陆，不巧摸到一个土岗上。

赖因倍尔加的脚蹭破了皮，他从撞坏了的飞机里爬出来，向跑来的一个农夫问道：

“这是什么地方？”

这个农夫不懂德语，后来用法语才明白，原来这里是比利时的梅克林。

赖因倍尔加的脸色顿时变了。“必须马上把文件烧掉，带火柴了吗？”他问亨曼斯。

可是，亨曼斯也没带。因为他们两人都不会吸烟。这时，比利时农夫拿出了一盒火柴。

赖因倍尔加在土岗背风处，准备将皮包里的文件全部烧毁。但已经迟了，比利时宪兵骑着自行车赶到现场，把火踩灭。

半个小时后，在农夫家里进行了第一次审问。赖因倍尔加试图顽抗，并抢过放在桌子上的文件企图抛过火炉。但是，那个比利时上尉恶狠狠地把文件抢了回去。

就这样，一份虽然烧黑了边角，但内容仍然很完整的德军作战计划落到了西方敌人手中。这简直是一次轰动世界的一大奇闻。

但是，这份文件定真是假？是不是德国情报部设下的一个圈套？同盟国方面的意见纷纭。从这个捡来的宝贵资料上，几乎得不出一点军事上的结论。

相反，德方却十分恼火。希特勒、戈林都非常震怒。他们撤了费尔米将军第二航空队司令的职务，令其参谋长卡姆胡贝尔上校辞职。此外，第四航空军参谋长根德中校也被判为同罪。

德国重新制定了作战计划，改由曼斯丁将军发动“镰刀作战”，在亚尔丁森林地带，以装甲部队强行突破比利时（参看地图5），并把荷兰也纳入攻击目标。图5

另一方面，考虑到比利时当局或许从他们得到的文件中已经知道了空降计划的细节，所以，希特勒废除了用空降作战突破比利时根特地区的要塞、马斯河要塞和那慕尔—迪南要塞的第二计划。

只有埃本·埃马耳和艾伯特运河作战因属于绝密，极被列在作战计划上，所以，仍然继续执行。

一九四零年一月十五日，在文件失落的第五天，司徒登特将军接到柏林发来的使用空降

部队的新命令。

根据“镰刀作战”的部署，当德国陆军进入法国北部时，不允许有来自北翼的威胁。因此，第十八集团军司令冯·库赫勒炮兵上将奉命尽快占领荷兰。

但是，荷兰可凭借无数条河流据险防守。它的东面，沿着南北运河有一片沼泽挡住了进攻的道路。

从南面，只有一条路通向“荷兰要塞”，那就是横跨在马斯河和莱茵河交叉河口上的默尔迪吉克、多尔德雷赫特以及鹿特丹地区的桥梁。如果能在这些渡口未被炸毁时将它们夺到手，并能坚守三四天或五天，等到第九装甲师开到，那么荷兰就算完蛋了。

司徒登特将军的第七空降师接受了这个命令，并于一九四零年五月十日清晨开始行动。

在默尔迪吉克，当对桥旁的碉堡和高炮阵地进行了准确的俯冲轰炸之后，第一空降团第一营（布罗盖上尉指挥）在南北两个桥头堡附近同时着陆。经过短促激战，德军夺取了横跨荷兰迪普河的长一点二公里的公路桥和长一点四公里的铁路桥。

在多尔德雷赫特，由于这里的建筑物布局很乱，只能空降。一个连（第一团第三连）去强行夺取横跨在马斯河上的桥梁。激战中，连长冯·布兰迪斯中尉阵亡。荷军经过猛烈的反击，又夺回了铁路桥。于是，布劳尔上校率领的第一空降团主力和在瓦尔港机场机降的第十六步兵团第一营，介入了持续三天的多尔德雷赫特争夺战。

在鹿特丹，如前所述，德军占领了瓦尔港机场。第十六步兵团第三营（冯·科尔蒂兹中校指挥）和固守在北岸桥头堡里的六十名伞兵击退了荷军的反击，守住了北岸桥头堡以及马斯河上的每一座桥梁。

到此为止，对“荷兰要塞”的空降作战已经充满了希望。德军的小股兵力在各处进行着激烈的防御战，并确保了桥梁的安全。现在，只等第九装甲师北进了。

但是，在司徒登特指挥的空降部队中，还有一支将去执行特别任务的北路军，它由第二十二机降师师长格拉夫·斯庞居克中将指挥。

他们将在海牙周围的瓦尔肯堡、伊彭堡和奥肯堡三个机场着陆，并突袭荷兰首都，攻占政府大厦和国防部。

荷兰当局对于德国在丹麦和挪威首次使用的空降战术是有所警惕的。他们加强了机场的守备，设立了各种障碍物。由于周围是一片和机场面积差不多的平地，所以这个机场很难发现，致使第一批到达的绝大多数伞兵都降错了地方。造成随后到达的运输部队在着陆时遭到了荷军防御炮火的猛烈射击。

在莱顿西面的瓦尔肯堡，第四十七步兵团第三营（布雷上校指挥）从还在滑行的运输机中跳出来进入攻击。他们的任务是和第二空降团第六连的两个排一起，首先控制机场。不过，现在他们是在孤军作战。沉重的 Ju 52 式飞机在松软的跑道上陷了下去，直陷到轮轴，因而无法起飞，结果，被炮火击中燃烧起来。运送二营的第二批飞机由于无法着陆被迫返航。

在德耳夫特北面的伊彭堡机场，由于防御炮火非常猛烈，第六十五步兵团第六连乘坐的第一批十三架 Ju 52 式飞机中，有十一架被炮火击中，带着熊熊烈火着陆。这些被浓烟烈火包围的飞机纷纷撞在跑道的路障上。幸存的士兵也只能在短暂时间内抵挡一下优势的敌人。

稍晚一些时候，第九特殊任务轰炸航空团第三中队也飞到这个机场。他们是六点零六分从利普斯林格起飞的。二号机驾驶员阿罗伊斯·马伊雅上士的旁边，坐着格拉夫·斯庞居克中将。

他们看到伊彭堡机场已无法着陆，便飞往奥肯堡。这里的情形也跟那里差不多，防空炮火很猛，跑道上尽是飞机残骸。突然，师长斯庞居克中将乘坐的那架 Ju 52 式飞机也被敌人的高炮击中。

这架受了伤的运输机在空中盘旋着，寻找着陆的时机。有很多飞机降落在鹿特丹至海牙之间的公路上，也有的在海岸的沙滩上迫降陷在松软的沙地里。

马伊雅上士费了好大劲才降落在靠近森林的一块空地上。斯庞居克中将开始把各小股部队集中起来。

五月十日傍晚，斯庞居克中将通过便携式无线电台设法和第二航空队取得了联系。凯塞林命令斯庞居克停止对海牙的进攻，向鹿特丹北部挺进。

五月十二日夜，集结起来的战斗部队赶到了那里。他们在这几天中，连续与荷兰三个师的主力部队进行了战斗。

斯庞居克在郊外的奥弗赖斯希构筑了“刺猬阵地”。因为兵力太弱，已无法向市区突击了。

胡比克少将的第九装甲师先遣营就是在这种情况下，于五月十三日清晨，在空降兵们高举双手的欢呼声中，跨过默尔迪吉克大桥向北挺进的。

在夺取多尔德雷赫特的当天傍晚，第一辆坦克由马斯河大桥的南面开进了鹿特丹。

在那里，第十六步兵团第三营仍在拼命固守着渡口。荷兰的重炮在猛轰维列姆大桥，甚至还出动了炮艇，但错无济于事。

德方的损失也很大。冯·科尔蒂兹中校奉命撤回坚守在北桥头堡戈尔夫中尉率领的六十名伞兵。但是，他们无法撤回来，因为荷军封锁得太严。不管白天还是黑夜，就是一只老鼠也休想活着过去。

五月十三日十六点，在维列姆大桥南侧，出现了两个挥动着白旗的老百姓，双方停止了射击。两人战战兢兢地走过大桥，这两个人是德国占领下的马斯河中间诺德岛上的居民，一个是牧师，另一个是商人。他们受冯·科尔蒂兹中校的委托，前往未见荷军城防司令，转告说：如果荷军希望鹿特丹免遭毁灭，只有投降。

傍晚，这两个人回来了，面色仍然十分惊恐。荷兰人威胁说，今天夜里要用重炮把人口稠密的诺德岛炸平。荷军的斯哈罗上校叫他们转告德国指挥官：如有什么提案，可派军官前来谈判，跟老百姓没有什么好谈的。

鹿特丹的厄运从此开始了。在荷军看来，鹿特丹是阻碍德军北进非常有效的关隘，从军事常识上来说，也是不应放弃的。

对德军统帅部来说的确如此。为了加速战争的进程，为了能自如地调动经由比利时向法国北部进攻的主力部队，必须尽快地占领荷兰。另外，进攻荷兰的第十八集团军还非常担心英军是否会在五月十三日在“荷兰要塞”登陆。

为此，十八点四十五分，冯·库赫勒将军命令：“要想尽一切办法，粉碎荷军在鹿特丹的抵抗。”并决定在五月十四日十五点三十分，用坦克冲过维列姆大桥，进行强攻。在此之前，为了削弱敌军的抵抗能力，对桥对面的指定区域实行炮击和精确轰炸。

这时，第三十九军军长鲁道夫·施密特将军接替了斯徒登特中将，担任德国对鹿特丹作战的司令。他接到了集团军司令冯·库赫勒的命令：“尽最大努力，使荷兰老百姓免遭无谓的牺牲。”

施密特在五月十三日傍晚，又一次发出劝降书，并译成了荷兰文。劝降书中直接了当地警告荷兰城防司令：如不马上停止抵抗，我方只好动员一切力量，采取必要的手段。

他还说：“这将导致整个城市的毁灭。贵官是位有责任感的军人，希望你能和我们共同为全市免遭厄运而努力。”

就这样，到了一九四零年五月十四日。从这一天起，每小时，甚至每分钟都孕育着危机。

五月十四日十点四十分，德军谈判代表海尔斯特上尉和翻译普鲁查尔（博士）中尉通过了维列姆大桥。他们俩先被带到荷军前线司令部，在那里等候。后来，又蒙着双眼坐上汽车，在市区乱转了一阵，最后来到一间地下室。

普鲁查尔博士说：“拖延的时间越长越令人难过。老实说，他们正在失掉宝贵的时间。”

十二点十分，他们终于见到了斯哈罗上校，并向上校说明：如不立即投降，就要大规模

空袭。

但是，斯哈罗不肯单独作出决定，要向海牙的上司请示。

斯哈罗和海尔斯特上尉约定，十四点，荷兰将派出谈判代表答复。

施密特将军听到这个情况后，认为敌人还有投降的可能性，便马上打电报给第二航空队：

“正在谈判，延期轰炸！”

十三点五十分，荷军谈判代表、城防司令的副官巴克尔上尉从维列姆大桥走过来。

冯·科尔蒂兹中校在马斯河中的小岛上迎接了他。传令兵向南边仅几百米处的第三十九军军长施密特中将的指挥部跑去。

在指挥部里，除施密特外，还有期徒登特中将（空降军）和胡比克少将（第九装甲师）。他们正在焦急不安地等待着荷军城防司令对上午提出劝降的答复，不知道荷兰方面是否已经认识到事态的严重性。

科尔蒂兹中校和巴克尔上尉一起，在维列姆大桥下等着到军司令部报告。他再一次向荷军代表强调：鹿特丹正孕育着一场重大的危机。

可是，这位荷兰军官不以为然似地环顾着四周。枪声停止了，仿佛经过几天的激战，马上快要停战了。然而，这位荷兰军官却没有看到正准备越过马斯河大桥攻入市中心的德军坦克。他在想：莫非是讹诈？德军拼命地鼓吹“为了挽救鹿特丹”莫非是企图掩饰他们目前的虚弱？

当科尔蒂兹得知荷兰的斯哈罗上校不打算马上投降时，他大为吃惊。德国的将军们也无不为此而震惊。

城市的大部分还掌握在斯哈罗手里，他的部队和在马斯河南岸的德军相比，在数量上占优势。而在鹿特丹北部的德国第二十二机降师的残部（由格拉夫·斯庞居克指挥）和其它几股小部队加在一起，总共兵力不过几百人。他们早已失去了进攻的能力，只能固守在“刺猬阵地”里。

为什么斯哈罗上校又说要投降呢？莫非荷军总司令温克尔曼命令斯哈罗以适当的答复来争取时间？

巴克尔上尉亲手把鹿特丹城防司令的信交给施密特将军。信中指责说，德国方面的文件在格式上有不完备的地方。原文是这样的：

“为了能考虑这种提议（投降之事），在文件上必须写上贵官的军衔、姓名，并要签字——驻鹿特丹部队司令P·斯哈罗”。

十四点十五分，施密特将军看了这封信。显然，这个荷军代表没有谈判投降事宜的权限，他只能把德方的文件带回去。于是，施密特立即又起草了一份文件。

与此同时，瓦尔港机场的空降军无线电班用断断续续的电波成功地发出了给第二航空师的命令：“因在谈判，轰炸延期！”

可是，就在这同一时刻，拉克纳上校指挥的第五十四轰炸航空团正越过边境，逼近鹿特丹。第五十四轰炸航空团的一百架He 111式飞机是在四十五分钟之前从德尔门豪斯特、霍耶·威塞尔、克瓦肯布留克三个机场起飞的，他们奉命在十五点发起攻击，要求准时进入目标区。

在头一天晚上，航空团的联络官飞到鹿特丹，来到司徒登特将军的指挥部，带回了详细的战斗指令和一张上面标有荷军抵抗地带的地图。这张图上画的是关键的马斯河桥北端的三角地区。第五十四航空团的任务就是在这个三角区内实施轰炸。

拉克纳上校坐在前导机里，他把这张地图放在膝盖上。团长和中队长们也都带着地图的副本。

这次空袭是纯军事性的。目的是通过短时间猛烈轰炸，使马斯河上的两座大桥（公路桥和铁路桥）以北坚固的荷军防御阵地彻底瘫痪，以保障德军过桥。每架飞机上的人员都知道

在马斯河北岸，还有六十个自己人坚守着一个小小的桥头堡。那里是不能轰炸的。

但是，这一百名飞行员却有一件事不知道，就是在鹿特丹正在进行劝降谈判。德军司令曾亲自下令暂停攻击，而拉克纳上校只知道有这种可能性。

据拉克纳说：“在起飞之前，航空团接到了指挥部打来的电话，说司徒登特将军已着手向荷军劝降，要我们在攻击之前注意马斯岛上的红色信号弹。如果发现红色信号弹，就不要攻击鹿特丹，改为攻击在安特卫普附近的英军四个师。”

那么，在战斗持续了五天，硝烟弥漫的城市上空能看清这种信号弹吗？

这时，施密特将军在科尼琴桥下，亲自起草好了劝降书的每项条款。在结尾写道：

“本官将不得不迅速采取行动。我希望在一小时之后，即到十六点，能得到贵官的答复。鹿特丹南部战区，一九四零年五月十四日十四点五十五分，施密特”。

巴克尔上尉拿到这个文件后，立即返回市区。冯·科尔蒂兹中校把他送到维列姆大桥，此后，巴克尔独自向北跑步回去。

这时正好是十五点，也就是原定的轰炸时间。科尔蒂兹在他的日记中写道：“紧张已达到了极点。鹿特丹还未得及投降吗？”

忽然，从南面传来了无数架飞机发动机的轰鸣声。是轰炸机！马斯岛和诺德岛上的步兵们赶紧把红色信号弹装进信号枪。

科尔蒂兹接着写道：“对我们在前线的人来说，只希望能发出必要的命令，保持畅通的通讯联系，统帅部能把握住事态。”

但是，这时候的德国统帅部早已把握不住事态的发展了。半小时之前，第二航空队在接到施密特将军发来的“延期轰炸”的电报后，曾竭力设法召回已在进攻途中的航空团。

甚至连指挥这次作战的普察尔少将的“特殊任务航空军”也用无线电同第五十四轰炸航空团进行了联系。在不来梅的参谋长巴塞格上校接到鹿特丹发来的重要报告后，马上跑进自己的电报室，急忙用事先约好的暗语发出信号：

“更换目标！”

可是，只有航空团司令部用的电台频率和空中编队相同。因此，停止攻击的命令必须从特殊任务航空军转到第五十四轰炸航空团，这要耽误很长时间。

在明斯特，第二航空队首席作战参谋利克赫夫中校跳上一架 Me 109 式飞机飞往鹿特丹。他要在航空团投弹之前的一瞬间把他们止住。

然而，这一切尝试都迟了，航空团已进入直接攻击状态。He 111 式飞机的通信员们收回了伸到机外的无线，接收能力马上减弱，因为他们必须集中精力进行攻击。

现在，对这座城市仅有的最后一线微弱的希望就是红色信号弹了。

快抵达目标时，航空团按照命令分成二路纵队，左路由第一大队大队长奥特·赫内中校指挥，从西南进入攻击。拉克纳上校飞在右路纵队的前面，直逼目标。

拉克纳报告说：“空中无云，但却有令人讨厌的浓雾。能见度很坏，为了准确命中指定的目标和不致误炸戈尔芬少尉等六十人以及桥梁，纵队将高度下降到七百五十米”。

十五点零五分，拉克纳率领的右路纵队飞至马斯河上空，到达了市郊。此刻，对于中口径高炮来说，这样高度的飞机是最理想的目标。况且，飞机又是直线飞行。

飞机上所有人的眼睛都向下注视着河流。新马斯河水流到鹿特丹后北折，不久又转向西南。在拐角的西面，有两座极为重要的桥梁。透过雾霭和硝烟烈火，他们发现了这两座桥梁以及位于它们之间的马斯岛。

虽然机长和领航员多次向下观察，但都没有发现红色信号弹。只见荷兰高炮喷出的团团火球向编队飞来。

决定鹿特丹命运的时刻就在这最后几秒钟了。在这几秒钟的时间里，马斯岛上科尔蒂兹的部下打出了好几打红色信号弹。

“哎呀，糟糕！”站在斯蒂尔特艾街圆形广场上的施密特和司徒登特将军叫了起来。只见轰炸机慢慢地，像是在寻找什么似地从他们的头顶上飞了过去。这时，两位将军也都拿出信号枪，向正上方发射了红色信号弹。

但是，从空中往下什么也看不见。地面发射的信号弹被燃烧着的房屋和炸毁的“斯特拉登达姆”号客轮所冒出的黑烟给吞没了。

迟了。第五十四轰炸航空团的右路纵队从目标上空隆隆飞过，投下了大量烈性炸弹。这些炸弹都准确地落在三角区以及旧城的中心。

过了不久，以赫内中校率领的三机编队为前导的左路纵队也赶到了。他在讲到这次攻击时曾这样说道：

“我自当僚机以来，从没有经历过这样富有戏剧性的空袭。在我前面的负责俯冲轰炸瞄准的领航员和身后的通信员都在努力寻找着是否有停止轰炸的信号弹。”

从赫内的攻击方向很容易看清目标。领航员定时用无线电报告着测定的数据。赫内注视着马斯岛，集中精力地寻找着“红色烽火”。但是，什么也没看见。

“下面就是攻击目标，再不投弹就要飞过了！”领航员叫了起来。

于是，赫内发出了投弹命令。

就在这短暂的几秒钟里，他突然发现升起了两颗小小的红色信号弹。他惊得几乎停止了呼吸。

赫内回过头，用暗语向通信员喊道：

“关上投弹开关！”

但是，太迟了。飞机的自动投弹机构已经开始工作，炸弹落下去了。紧接着，三机编队的其它两架飞机也投了弹。

幸好第一中队离他们还有一段距离。当负责轰炸的领航员正要打开投弹开关时，耳边突然响起了通信员发出的停止投弹的信号。领航员踌躇不决地回头向市区望去。

只见到处都是炸弹爆炸的闪光，浓烟吞没了房舍，火光冲天。前导机已投了炸弹，怎么我们就不能投？

的确，不能再投了。赫内中校把大队领向西南，前往轰炸第二个目标。（参看地图 6）

图 6

第五十四、五十七轰炸航空团的一百架 He 111 式飞机中，在鹿特丹投弹的有五十七架。左路纵队的四十三架飞机是在最后的一刹那才停止轰炸的。

事后才知道，除赫内中校以外，再没有第二个人看见从马斯岛不断打上来的红色信号弹。

五十七架飞机共投下二百五十公斤炸弹一百五十八颗，五十公斤炸弹一千一百五十颗，共重九十七吨。这些炸弹都是用于军事目的的烈性炸弹。燃烧的鹿特丹

虽然后来中止了轰炸，但鹿特丹市中心却被大火烧毁。这是因为在鹿特丹使用的虽然都是小型烈性炸弹，但它却能毁坏建筑物，炸坏公路，揭开房顶，使墙壁倒塌。所以，有中心受的破坏很大。

烈性炸弹也会引起火灾。鹿特丹港是个石油和人造奶油半成品的主要转运地。流出的奶油和石油见火就着。火借着风势蔓延到市内，市内那些陈旧的木质房屋很快燃烧起来。荷兰的防空消防队虽说不是第一流的。难道不能在这场大火刚燃烧起来的时候把它扑灭吗？

空袭后的第二天，德国第一消防警察团的一个营，乘着最新式的消防车开进了鹿特丹。但是，为时已晚，这座城市的许多地方早已化为灰烬。

团长汉斯·鲁姆夫上校调查了这场大火未能迅速止住的原因。消防专家从现场写来的报告简直是给鹿特丹的悲剧又增添了一层色彩。报告中写道：

“这座拥有一百万人口的海港城市尽管是一座现代化的城市，但它却紧紧抱着市民消防队这一过时的产物不放。而公共消防队的核心装备和一百年前没有什么两样，他们还在使用

双轮手压式水泵。这和杨·范·德尔·海登早在一六七二年发明的原物几乎一个模样。他们也有几台自动水泵，但开往现场救火时，操作人员却不在车上。另外，还有几艘装有压力水泵的拖船。所有这些，就是荷兰消防队的全部装备。”

鲁姆夫作出的结论是：鹿特丹的消防组织过于落后。像这样落后的消防体系遇到空袭时，根本保护不了城市和港口。

荷兰方面反驳说，这种消防组织扑灭一般的火灾是没有问题的，但是，他们没有料到鹿特丹市中心会遭到如此大规模的轰炸。

空袭后，十七点整，荷军城防司令斯哈罗上校亲自走过维列姆大桥，来到马斯岛求降。这时，他已被彻底挫败了。

施密特将军对于进行的轰炸表示歉意。一小时后，对方签署了投降书。

在马斯河岸边阵地上坚守了五天四夜的德国空降部队的幸存者从建筑物中、地下室和战壕里爬出来。

冯·科尔蒂兹中校曾这样描绘过当时的情景：“一名年轻的空降兵取出旗帜，战友们为了给轰炸机做标志，把旗帜插在最前沿的一家房顶上。他脸孔呆板地走着，桥头堡里的士兵跟随着他。死亡的人很多，活着的都是满身泥土，衣服破烂不堪。一部分人手中没有拿枪，只是口袋里揣着几颗手榴弹。我们于十九点进入了燃烧着的市区……”。

紧接着，装甲部队通过公路，向北驶去。他们是去接替第二十二机降师的残余部队的。这时，四周还持续响着枪声。我们命令荷兰士兵带着武器到集合地点集中。碰巧，一支打着党卫队队旗的部队正在通过市区，旗手上印有阿道夫·希特勒的像。突然，和“武装的敌军”遭遇了，顿时枪声大作。

斯徒党特听到枪声，马上跑到司令部的窗口，想加以制止。就在这时，一颗子弹打中了他的头部，他倒在血泊里。斯徒登特在停战三小时后，在即将看到他的空降军取得的辉煌战果的时候，却被流弹击中，负了重伤。

几乎在这同时，五月十四日二十点三十分，荷军总司令温克尔曼将军通过广播命令全军投降。经过五天激战，荷军举起了双手。这对德国的作战来说，是一次出乎意料的成功。而空军对此次作战做出的贡献的确是惊人的。

但是，这种成功是以相当大的代价换来的。不仅人员伤亡惨重，运输机的损失也是巨大的。投入的四百三十架 Ju 52 式飞机有三分之二未能从荷兰返回，或受了重伤不能继续使用。运输航空团（即第二特殊任务轰炸航空团）在海牙地区的空降作战中，几乎损失了参战飞机的百分之九十。

在荷兰曾发生激战的各机场上，无数架 Ju 52 式飞机被击落、击毁，飞机残骸比比皆是。这些飞机大多是由空军航校提供的，飞行员都是训练飞行学员的教官，所以，损失就更为惨重。 Ju 52

当时的参谋长巴森格上校追述说：“由于损失了这些人，空军战斗力的后备力量显著减少，其后果在以后明显表现出来。”（待续……）

[德] 卡尤思·贝克尔

第三节 突破色当

一个中队的九架轰炸机以密集编队在低空飞行，它们几乎是机翼挨着机翼。晨雾从下面的田野里升起，能见度很坏。机长们全神贯注地驾驶着飞机。他们飞过森林、小山和圆形屋顶，向着攻击方向钻进一条东西走向的山谷。1940年，一架 4/KG76 中队的 Do 17

轰炸机的侧面剪影是一个细长条，这是人们称之为“飞行铅笔”的 Do 17Z 式飞机。它们迎着曙光，从阿沙芬堡起飞，向着目标法国飞去。它们是第二轰炸航空团第二大队（保罗·魏特克斯中校指挥）的第四中队。这一天，是一九四零年五月十一日，亦即德军展开西线攻势的第二天。全团奉命袭击法国北部的盟军机场。

忽然，无线电中传来了中队长赖马斯中尉的呼叫：

“注意，已到马其诺防线！”低空飞行正是要躲过马其诺的防空炮火。没等对空炮火瞄准，这队轰炸机就闪电般地飞过法国的要塞防线。突袭成功了。尽管有几挺高射机枪开了火，但这时 Do 17 式飞机早已消失在前方的一座小山后面了。

接着，他们越过马斯河，沿着安纳河道向西飞行。这时，离目标已经不远了。

在兰斯周围，部署着十二个半圆形的“前方空中打击力量”。西松奴——拉马尔梅松附近的一个叫“沃”的小机场就是其中之一，它是英国皇家空军驻法的一个出击基地。这天早上，沃机场显得十分忙乱。第一一四轰炸中队油满箱，弹上架，正在待命出击。

第一一四中队装备的是布莱汉姆式飞机。这是当时盟军使用的最新式中程轰炸机。他们进驻这个基地的目的是空袭德国本土，但是，没有去成。布莱汉姆轻型轰炸机

自德军昨天发动攻势起，各条战线要求支援的电报一直不断。当时的英国皇家空军驻法司令、元帅阿图尔·巴勒特爵士认为，对于已经被德军坦克突破的地方，除不断投入轰炸中队外，别无他法。他计划今天轰炸列日、马斯特里赫特和艾伯特运河，明天再轰炸迪南、夏尔维尔和色当。

这时，第一一四中队在沃机场处于待战状态。突然，在与教堂塔尖差不多的高度上出现了陌生的双发飞机。Do 17

没发任何警报。

开始谁也没料到这是敌机。当他们看清机翼上的十字标记时，已经迟了。炸弹在布莱汉姆机群之间爆炸开来。

德仪表飞行训练教官赖马斯中尉将他的中队准确地引导到目的地。第二轰炸航空团第四中队以几乎碰到炸弹碎片的高度超低空飞行。他们丝毫也没料到布莱汉姆式飞机竟会整整齐齐地排列在机场上。这可太幸运啦。

九架 Do 17 式飞机携带的五十公斤炸弹是不会都投不中的。刹那间，颗颗炸弹落向皇家空军的轰炸机群，弹着点像用尺子画的一条直线似的。几秒钟后，敌机被吞没在浓烟烈火之中，并不断地发出爆炸的闪光。Do 17 式飞机转回来又进入第二次攻击。

在最后一架 Do 17 式飞机上，通信员是威尔纳·博尔纳上士。因为没有出现敌人的战斗机，他的机枪用不上，所以，他得以抱着八毫米袖珍摄影机，拍摄当时的攻击情况。机长波伦夏因中尉重复了一次特技盘旋飞行，博尔纳拍下了这个镜头，为“周末新闻电影招待会”提供了珍贵的资料。

地面上，有三十架飞机在熊熊燃烧。

据《英国皇家空军史》记载，“第一一四中队还没来得及出动，就被全部消灭在地面。”

两三天后，布鲁诺·勒尔查中将在统帅部放映了第二轰炸航空团第四中队拍摄的电影，以证实德国对敌方机场轰炸的准确性和有效性。

在西线攻势开始的头几天里，盟军在荷兰、比利时、法国北部的机场几乎都遭到了德军的轰炸。这次战斗也和波兰之战一样，德国空军的首要目的是确保制空权。参战的不仅有战斗机部队，还有轰炸机部队。它们成功地轰炸了敌机场，破坏了英、法航空兵对地面战斗进行有效支援的基地。

一九四零年五月十日，第二航空队(阿尔伯特·凯塞林将军指挥)和第三航空队(胡戈·斯培尔将军指挥)在西线拥有的第一线作战飞机是：水平轰炸机 (Do 17、He 111、Ju 88) 一千一百二十架；

俯冲轰炸机 (Ju 87) 三百四十二架；

强击机 (Hs 123) 四十二架；

战斗机 (Me 109) 一千零一十六架；

驱逐机 (Me 110) 二百四十八架。

其它是侦察机和运输机。

这些飞机分别属于六个作战单位：负责比利时和波兰战区的第一航空军（乌尔里希·格劳特将军指挥）和第四航空军（阿尔弗莱德·克勒尔上将指挥）；负责德军战线南翼法国北部战区的第二航空军（布鲁诺·勒尔查中将指挥）和第五航空军（罗伯特·里特尔·冯·格赖姆中将指挥）；为支援荷兰空降作战组建的第二特殊任务航空军（里夏德·普察尔少将指挥）以及第十四轰炸航空团。而专门用于战术支援的第八航空军（沃尔夫拉姆·费赖赫尔·冯·里希特霍芬少将指挥）拥有两个俯冲轰炸航空团以及一些强击机和战斗机。开始，他们被派往列日两侧的要塞防线和比利时腹地作战，接着调到色当战区。后来，又转到英法海峡战区。最后，负责支援装甲师群进攻敦刻尔克。

敦刻尔克，她使空中进犯者第一次感到力量有限。并且，谁也没料到。正是这个微不足道的佛兰德港口城市的名字，竟然与后来德国空军开始走向失败联系起来。

起初，德国空军看起来好像是无敌于天下，即使从飞行部队中去掉预备队和一部分不能用的飞机，德国也还有大约一千架用于进攻的轰炸机和俯冲轰炸机。除此之外，还有同等数量的战斗机和驱逐机用于国土防空。

对于德军强大的空中攻势，欧洲大陆的盟军无论如何勇敢，当时也是只有招架之功，而无还手之力。

五月十二日是星期天，也是圣灵降临节。这一天是德军展开西线攻势后的第三天，也是第二十七战斗航空团团史上屈指可数的激烈战斗的一天。团长马克斯·伊贝勒中校将三个大队（即第二十七战斗航空团的第一大队，第一战斗航空团的第一大队和第二十一战斗航空团的第一大队）一起投到马斯特里赫特至列日之间的突破口。经过前一段时间的战斗，他的兵力到那天早上为止，还有八十五架 Me 109E 式战斗机。这些停在科隆郊外明亨格拉特巴赫和居姆尼西机场上的八十五架飞机，经过机械员从早到晚的拼命维修，更换零部件，总算飞起来了。

打头阵的是约阿希姆·施利希廷上尉率领的第一战斗航空团第一大队的两个中队。他们在天亮之后起飞，任务是保卫马斯河和艾伯特运河上的桥梁，保卫德国第六集团军的进攻通道，歼灭出现在这一空域的敌机。

英军十分清楚，德军在五月十日用空降作战夺取的这些桥梁对于进攻盟国是至关重要的。因此，估计英军将竭尽全力从空中阻止德军渡河。准备起飞的 **BLÉNHEIM MK V**

第二中队中队长瓦尔特·阿道夫中尉在晴朗的东方天际发现了黑点。这时正好是六点整。他又凝视了一会儿，三个，六个，九个，没错！最少是九个黑点。而且，黑点很大，不像战斗机。于是，阿道夫向他的中队发出命令：

“马斯特里赫特上空发现敌机。下降高度进行攻击！”

他的飞机迅速地做了一个横滚。僚机紧紧地跟在他后边。一批双发轰炸机正迅猛地在这里接近。从兰、白、红三色的标志可以清楚地看出这是英军的布莱汉姆式飞机。在最后一架敌机的后方一百米处，阿道夫悄悄地跟了上去。他重新爬高，并从侧下方进行攻击。这些家伙大概还没有发觉吧，他们丝毫没有改变原来的航向。

阿道夫向敌机接近，布莱汉姆式飞机的投影在瞄准具中越来越大。但他没有开火，他想再靠近一点，这样会有把握些。他向左膘了一眼，只见布拉兹特克上士的梅塞施米特式飞机正在瞄准另一架轰炸机的头部。

当布莱汉姆式飞机离他只有八十米的时候，这位中队长按下了射击按钮。顿时，机枪和机关炮一起喷出了火舌，随着一道明亮的火光，炮弹打中了布莱汉姆式飞机的机身和机翼。必须立即脱离，否则就会相撞。他边转弯边观察。只见敌机的左发动机起火，机翼折断，随后垂直栽了下去。**BLÉNHEIM MK IV**

阿道夫中尉马上又冲向其它敌机。他在五分钟内，击落了三架敌机，还有三架分别被布劳内中尉、埃特尔少尉和布拉兹特克上士击落。

就这样，本应去轰炸马斯特里赫特和汤格伦之间德军进攻要道的英国第一三九轰炸中队的九架飞机只返回一架。然而，英军并不善罢甘休。

不久，在飓风式战斗机的护航下，英军又出动了一个轰炸机中队。五架“战斗”式轰炸机在志愿飞行员的操纵下，超低空飞行，对艾伯特运河上的桥梁实施轰炸。但是，它们都被高炮击中，五架战斗式飞机全部坠毁。Fairy Battle “战斗”轰炸机，类似于强击机

整整一个上午，第二十七战斗航空团的全部飞机都投入了战斗。每次出击的时间只间隔四，五分钟。有的飞机刚一着陆，飞行员就接到了新的命令，又立即起飞。在这短短的时间里，机务人员围着飞机，又是补充弹药和燃料，又是维修小的损伤。能够使用的梅塞施米特式飞机的数量在不断减少，真不知叫人如何是好！

十一点左右，正在拟制攻击计划的航空团首席参谋阿道夫·加兰德放下手中的纸、笔，和古斯塔夫·鲁德尔少尉一道驾机出去“游猎”。他们在列日以西，发现在下面一百米处有八架飓风式飞机。德国的双机编队立即下降高度进入攻击。这是比利时的英制老式飞机。飓风战斗机，热带型

“真可怜啊！”加兰德说罢，好象要给敌机逃走的机会似地，比往常提前射击了。结果，慌忙转弯的比利时飞机正好被鲁德尔击中。加兰德又对它进行了一次补充攻击，打得它凌空爆炸。

这就是几年后成为世界闻名的战斗机飞行员首次立下的战功。加兰德说：“我的运气好，其实并没有什么。”接着，他又击落了两架飓风式飞机。鲁德尔也击落了一架。

这天下午，空中再也没有出现盟军的战斗机和轰炸机。第二十七战斗航空团掌握了制空权。此后，他们转入支援第二、第七十七俯冲轰炸航空团对敌装甲部队的攻击。

当最后一架 Me 109 式飞机返回基地时，天已黑了。那天，这个团共出动飞机三百四十架次。每架飞机最少出动四至五次。德方损失四架。经证实，共击落敌机二十八架。在其它战场上，那一天也取得了类似的战果。

各中队的报告对设在瓦尔兹河畔肖尼城的英国皇家空军司令部来说，的确是一个不小的打击。德军攻势刚刚展开三天，皇家空军在大陆上的二百架轰炸机就已损失了一半。

就在这个星期天的傍晚，从伦敦的皇家空军总参谋部拍来了特急电报：

“这样下去是不行的。如果战争初期就遭到这么严重的损失，那么，到战局紧急时，就没有应急能力了。”

战局急转直下。五月十三日，英国空军元帅巴勒特命令他的已受重创的部队进行休整。正当法国总参谋部死盯着列日附近的德军装甲部队的进攻，并确信这里就是进攻重点的时候，德国空军却动员了第二、第八航空军的全部水平、俯冲轰炸机，攻击了另一个地点——色当。

德军在西线攻势中选择的重点，完全出乎法国的预料。冯·克莱斯特的装甲集团（含古德里安的第十九军，赖因哈特的第四十军）穿过卢森堡和比利时东南的林木丛生，道路难行的亚尔丁地带，正向色当挺进。他的先头部队已于五月十二日星期日傍晚，赶到了夏尔维尔至色当地区的马斯河畔。

在这条作为马其诺防线北翼的河岸上筑有无数座碉堡、炮兵和野战阵地。这些都是德军坦克前进的重大障碍。空军的任务是扫清这些障碍，用不间断的攻击把敌人压制在原地，直到工兵把马斯河上的桥梁架设好为止。关于攻击方法和时间，由勒尔查、古馆里安两位将军经过长时间研究，制定出一整套详细计划。但是，后来又作了一次变动。

在圣灵降临节那个星期日下午，古德里安乘坐菲赛尔鹤式联络机去克莱斯特装甲集团司令部接受命令。命令定于五月十三日十六时开始马斯河渡河作战。

接着冯·克莱斯特将军的说明，首先是空军尽全力对敌人的各个阵地进行大规模集中轰炸，然后装甲部队出击。对于这个决定，古德里安简直不敢相信自己的耳朵。

古德里安不同意这个决定。他提出了和第二航空军协同作战的详细计划，他指出：几个月的陆空协同作战的结果证明，实施小规模、不间断的攻击给敌人造成的空中威胁比一次大规模轰炸要大得多。

冯·克莱斯特对此表示遗憾，因为决定是由更高级领导做出的。古德里安只好沮丧地飞回去。

第二天，第一、二、十装甲师在色当附近的一个狭窄区域内做好了出击准备。这时，法军的阻击炮火异常猛烈。古德里安在前沿观察所里，非常紧张地等待着对敌区的空袭。这次战斗的成败，即使不说全部，也得说很大一部分将取决于这次空袭的效果。

十六点整，空中传来了飞机发动机的轰鸣声。第一批是俯冲轰炸机。这时，敌人的对空炮火开始了猛烈的射击。但是，Ju 87 全然不顾，仍然向着马斯河西岸的目标俯冲。

炸弹在敌炮兵阵地中爆炸。五百公斤重的炸弹把一座碉堡炸飞了，爆炸后的烟尘冲天而起。敌人的炮火明显地减弱了。

这时，飞机很快消失不见了。古德里安很纳闷，难道这就是所谓“大规模轰炸”吗？充其量是一个俯冲轰炸机大队。

突然，第二批飞机出现在马斯河谷上空，这次是第二轰炸航空团的 Do 17 式水平轰炸机。他们把一排排炸弹投向岸边的敌阵地，不一会儿又飞来一个大队。

“我简直不敢相信。”古德里安在后来谈到这次战斗时说道，“他们是用少量的轰炸机在战斗机的护航下进行轮番攻击的，这就是我与勒尔查讨论后决定的那种方法。难道冯·克莱斯特将军改变了原来的想法吗？不管怎样，航空兵们干了有利于我们进攻的事，这样我就放心了。”

当天晚上，第一狙击兵团迅速地渡过马斯河，成功地架设了通往色当的桥梁。在西面五公里的顿舍里附近，第二装甲师用铁舟和橡皮艇强行渡河。空中不间断的攻击压制住了敌人的炮火，阻止了敌人增援部队的调动。

第二航空军共投入三百一十架轰炸机，二百架运输机。此外，西部的第八航空军第七十七俯冲轰炸航空团也参加了色当地区的轮番轰炸。它是由曾在波兰大显身手，号称“俯冲轰炸机之父”的京特·施瓦茨科普夫上校指挥的。

夜里，古德里安打电话给勒尔查，对于他所给予的具有决定意义的空中支援表示由衷的感谢，同时问道：

“为什么最后还是按照我们的计划干了呢？”

勒尔查稍微犹豫了一下，然后，高兴地回答说：“因为从第三航空队发来的命令太迟，传达下去只会给各航空团带来混乱，所以，我没有向部队传达……。”

马斯河畔的战场迎来了五月十四日。这一天，盟军满足了法国总司令部提出的强烈要求，将所有的航空兵力投入包当地区。

在第二航空军的战斗日记上，五月十四日被称为“战斗机日”。在西部战线，敌我双方的几百架战斗机、轰炸机展开一场混战，这还是第一次。激烈的空战从下午一直持续到天黑。

第二、五十三、七十七战斗航空团，第七十六驱逐航空团，“第三联合战斗机集团”（由第三航空队战斗机队指挥官格尔特·冯·马索上校指挥）的许多大队在这一天相继出动。

战果最为突出的是罗特尔·杨·冯·杨松上尉率领的第五十三“黑桃 A”战斗航空四的第一大队。在这一天，光是这个大队就在包当上空击落了三十九架敌机。汉斯·卡尔·迈尔中尉击落五架，汉斯·奥利少尉击落三架。另外，京特·弗赖赫尔·冯·马尔察恩上尉指挥的第五十三战斗航空团第二大队和法国的莫朗式战斗机进行了交锋，并袭击了敌轰炸机。

在第五十三战斗航空团第三大队击落敌机的统计表上首屈一指的是维尔纳·默尔德斯上尉。不久，他的名字便在德国家喻户晓了。

默尔德斯在色当空战中，击落了一架飓风式飞机。他的机械员在梅塞施米特式飞机的垂

直尾翼上，又画上了一道杠。这是他击落的第十架飞机的标志。

到六月五日，他的飞机尾翼上已经有了十五道杠，成了德国空军最出名的王牌飞行员。但是，他在和法国莫朗式战斗机的格斗中被击落，当了俘虏。他所属的第五十三战斗航空团（团长是汉斯·于尔根·冯·克拉姆·塔巴德尔少校）经过法国之战，取得了击落敌机一百七十九架的战果。

第二“里希特霍芬”战斗航空团（哈利·冯·比罗中校指挥）的维尔纳·马赫尔特上士在五月十四日的激战中，首先击落了敌机。参加马斯河谷空战的还有罗特上尉指挥的第二战斗航空团的第一大队，埃利希·梅克斯少校（博士）指挥的该团第三大队以及约翰内斯·杨克上尉指挥的第七十七战斗航空团第一大队。

五月十四日晚，“第三联合战斗机集团”整理的战斗报告写道：在这一天内，德国共出动战斗机八百一十四架次，在色当地区共击落盟军的战斗机和轰炸机八十九架。

五月十四日，也是德国的“高炮日”。第一零二高炮团（团长瓦尔特·冯·希佩尔中校）行进在古德里安装甲车的前面。前一天，这支部队利用 88 毫米高炮平射，摧毁了敌人的碉堡和机枪阵地。这支部队首先渡过了马斯河，并在夜间刚抢修起来的浮桥两侧部署了高炮。

因此，他们在一天中，遭到了法国的“阿米奥”、“布洛赫”、“宝塔”和英国的“战斗”、“布莱汉姆”式轰炸机不惜代价的狂轰滥炸。高炮也毫不示弱，不断将敌机击落。据该团的战斗日记记载，从早到晚，共击落英、法飞机一百一十二架。其中有一大半是低空攻击时被击落的。在弗鲁旺以及色当工兵桥两侧的第十八高炮团第一营，第三十六高炮团第一营，在顿舍里周围的第三十八高炮团第二营，配备在马斯河各渡口上的第七十一、八十三、九十一和九十二轻型高炮营也都作出了贡献。

进攻色当那天，即五月十四日傍晚，盟国空军企图阻止德军突破的尝试失败了。法国轰炸机队被消灭在地面上，出动的英国轰炸机队也损失了百分之六十。

在《英国皇家空军史》上有这样的记载：“皇家空军再也没有比在这种自杀性的战斗中遭受巨大损失更为痛苦的了”。

五月十五日清晨，刚就任的英国首相邱吉尔被法国首相雷诺打来的电话吵醒了。

话筒中传来了雷诺发抖的声音：“完了，包当被突破了！”

邱吉尔有点不相信：“真的吗？怎么会这样快？”

一个星期以后，古德里安的坦克已出现在英法海峡。

一九四零年五月二十二日清晨，第八航空军参谋长汉斯·赛德曼中校乘坐菲赛列尔“鹤”式联络机飞往康布雷。那里驻有两个最先攻入法国的用于支援地面作战的大队，一个是奥特·魏斯上尉的第二飞行训练团第二强击机大队，它是德国空军中依然装备老式亨舍尔 Hs 123 式飞机的唯一部队；另一个是维尔纳·乌尔邱上尉的第二十一战斗航空团第一大队。Fi 156 鹤

这个战斗机大队是强击机的“卫兵”。因为这种笨拙的双翼机像磁石般地吸引着敌人的战斗机。

赛德曼、魏斯和乌尔邱站在机场上，讨论着下一次的行动。形势确乎有些不妙：德方坦克早已突破，但步兵却跟不上去；在他们西北三十五公里处的阿腊斯，有英军防守着，北部的英法部队正在伺机向南突破，侦察机在亚眠发现了大批敌坦克部队，可能在向突破防线的德国装甲师的后方进攻，情况十分危急，大胆的“镰刀作战”计划的成败处于千钧一发，危在旦夕。

“必须用俯冲轰炸机去对付亚眠的敌坦克。”赛德曼对强击机大队长说，“魏斯，看来得请你去收拾敌人的这些坦克了。”

正在这时，空中传来了一阵轰鸣。三个人抬头一看，原来是陆军的 He 46 式侦察机。只见它右翼下垂，尾翼被打穿好几个洞。是要着陆吗？不，侦察员探出身体，投下了装有报

告的发烟筒。报告上面用铅笔写着：He 46 陆军侦察机

“敌坦克约四十辆，满载步兵的车辆约一百五十辆，正由北向康布雷前进。”

赛德曼中校不相信地说：“真的吗？也许是我们的部队吧。”

可是，如果真是敌人的话，我们会再次遭到他们的严重袭扰。不仅如此，由于康布雷是入侵法国的德国各军的主要补给通道的必经之地，又只配备着保卫机场的高炮部队，所以，对在法作战的德军来说，确实是一个严重的威胁。

魏斯上尉指挥四机编队先行侦察，他下达命令后，马上跑向自己的飞机。四架亨合尔式飞机开始滑跑。起飞后两分钟，就在前方发现了坦克。不错，是法国军队。他们离康布雷只有六公里了。

“敌坦克每四辆或六辆为一组，正在德·拉·桑泽运河以南向康布雷开进。”魏斯上尉后来说，“在运河北面，有一长列十分拥挤的车队……。”

四机编队立即用炸弹、机枪进行袭击。但四架飞机的火力是微不足道的，他们马上返回机场。在归途中，通过无线电命令各机长立即出击。一个中队接着一个中队，对优势敌军发起连续突击。强击机投下的五十公斤炸弹只要落在坦克跟前，至少可以炸坏它的履带。再加上战斗机的二十毫米机关炮的猛烈扫射，不一会儿，敌人汽车就有半数以上着了火。步兵们都被打散了，一个个被这突如其来的变化吓呆了。

飞机和坦克究竟谁胜谁负呢？

“钢铁巨人们”五、六个一堆被大火包围着，已有半打以上的坦克不能动了。尽管如此，其余的坦克还仍然向康布雷疾驶。

它们好像不可阻挡似地拥向康布雷。

突然，在离目标仅有一百五十米的地方，响起了 88 毫米高炮清脆的炮声。原来，第三十三高炮团第一营的两个连在城边构筑了阵地，并早已在此恭候了。只用了两三分钟，就击中了五辆装有“哈乞开斯”重机枪的坦克。后边的坦克见势不妙，调转头逃了回去。

到了下午，康布雷的危机解除了。于是，赶来支援的俯冲轰炸机袭击了敌人在阿腊斯附近另一支突击部队。

强击机、战斗机和高炮部队共同消除了来自北方的威胁。空军不仅为装甲部队开辟了道路，而且，直到步兵强行突破色当为止，它们始终保卫着德军通向英法海峡进攻道路上的一个漫长而薄弱的侧面。这两项任务在这次战役中是具有特殊意义的。两三天后，盟军能够从佛兰德大包围圈中逃出去的出路只有一条，那就是敦刻尔克。（待续……）

第四节 敦刻尔克的奇迹攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第四节 敦刻尔克的奇迹

五月二十四日，从南侧和西侧向敦刻尔克挺进的克莱斯特装甲集团首先发回报告，说敌人“在空中占了优势”。五月二十六日傍晚，古德里安将军的第十九军在战斗日志中这样写道：

“敌战斗机活动频繁，我方无战斗机掩护。我空军对敌海上运输的攻击没有多大效果。”

情形是这样的，当时，法国北部的战斗已进入尾声，德军正向敦刻尔克逼近。空军的出击基地大都离那里很远。眼下第八航空军的俯冲轰炸机大队正从圣康坦东部的野战机场起飞。即使从这里算起，距离也未免太远，到海峡沿岸的布伦、加莱和敦刻尔克，都是俯冲轰炸机航程的最大极限。

为了能靠近战场，里希特霍芬命令他的部队向前推进，限令第二十七战斗航空团第一大队务必在五月二十四日进驻英军刚刚撤出的圣奥梅尔机场。现在，担任指挥的四机组已飞抵圣奥梅尔机场，正在进场着陆。

突然第二十七战斗航空团团长沙勒中校报告说：“我发现跑道正处于德、英交战双方的炮兵部队之间……。”

于是，大队的飞机耗尽了最后一滴汽油，降落在更南面的圣波耳机场。尽管德国装甲部队进攻通道的南侧相当危险，但是，第二俯冲轰炸航空团的几个中队还是全部进入了未被扫荡过的地区。

然而，补给中断了，因为汽车队在中途发生了意外。单靠容克式运输机又不能把俯冲轰炸机所需要的燃料和弹药全部运来。总之，不应该把双发轰炸机放在过于靠近前沿的机场。

这就是当时投入敦刻尔克战役的德国空军的实际情况。不过，他们还是发动了攻击。在两个星期的激战中，出动的兵力一再减少，大多数轰炸机大队只能出动十四至十六架。尽管如此，轰炸机部队还是照常出击，不断把炸弹投到港口的码头和仓库。五月二十六日中午，他们轰炸了市区西部的大油罐，命中起火。俯冲轰炸机准确的轰炸切断了通往内港的铁路，使调车场瘫痪，船只起火。有的货船破坏严重，在渐渐沉入海底。一架“鹳”式侦察机在盘旋，据信这张照片是隆美尔拍的

敦刻尔克成了一座人间的地狱。英国决心把军队从欧洲大陆救回本土。退路只有一条，即敦刻尔克，其他通道全被切断。为此，英国在这里使用了一切可用的力量，包括一直储备着的战斗机——最新式的喷火式 MK II A 等。它们的飞行性能可以和 Me 109 式飞机相匹敌。此外，英国战斗机只要从本国起飞，敦刻尔克和这一战区的各个角落就都在它们的活动范围之内。这对于英国非常有利。

敦刻尔克对德国空军来说，同样也是一座人间地狱。这是他们的总司令为他们安排的。

五月二十三日，戈林乘坐司令部专用列车来到艾弗尔的波耳费，带来了最新的战报。在佛兰德，对盟军设下的包围圈正在形成。在格拉夫林的德国装甲部队的先头部队离敦刻尔克的距离要比还在里尔和阿腊斯战斗的英军近五十公里。再有几天，通向大海的口子就要堵死了。

然而，空军的任务又是什么呢？难道在即将取得的重大胜利面前拍手旁观吗？戈林握紧拳头敲打着圆型橡木桌面说：“马上给我接元首的电话！”

一分钟以后，希特勒在附近的“石头城”统帅部里拿起了电话。

戈林请求说：“总统，请让下官的空军去歼灭被包围在敦刻尔克的敌人吧！”

希特勒爽快地接受了这一请求。他考虑需要保存装甲部队的实力，以便下一步对法作战。于是，五月二十四日中午，他下令让德军坦克部队在敦刻尔克前沿的格腊夫林—圣奥梅尔—贝顿一线就地休整两天半。为了空军能顺利攻击，戈林要求给予充分的准备时间。

最高统帅部作战局局长约德尔不愉快地说：“戈林这家伙又在吹牛皮啦。”

第二航空队司令凯塞林将军也不赞成，他认为就是竭尽全力，也无法完成这项任务。

但是，戈林毫不退让，他说：“这次就是要单独靠我们空军去解决战斗！”

一九四零年五月二十五日，第二俯冲轰炸航空团担任指挥的三机组开始沿着海岸飞行。团长奥斯卡·迪诺尔特少校在向下观察。阳光四射，大地笼罩着一层薄雾，海峡沿岸模糊不清。他们正飞行在加来和多佛尔之间著名海峡的法国一侧。

加来在他们的左下方，它的上空还残留着城市燃烧时冒出的黑褐色蘑菇云。那里，第十装甲师正在进行巷战。盟军在炮兵支援下固守着市中心、各处堡垒和港口。古德里安将军的第十九军要求出动俯冲轰炸机去消灭靠近海岸的那些讨厌的驱逐舰。

迪诺尔特少校的任务就是去攻击在加来海面上的那些英国军舰。这次共出动了两个大队：一个是由佛倍尔特·西丘霍尔特上尉指挥的第一大队，另一个是由赖因·布鲁加上尉指挥的第三大队。他们同属第二俯冲轰炸航空团。投降的法国坦克兵

由于十四天连续出动，大队的战斗力的逐渐下降，盛气凌人的时刻已经过去。迪诺尔特面对着这新的任务，不由得心情紧张起来。因为这是他首次攻击海上目标。目标是那么一个小点，而且又是可以移动或急转弯的。怎么办？如何进行攻击呢？受过海上飞行训练的机长在第二俯冲轰炸航空团里寥寥无几。

迪诺尔特眯缝着眼睛搜索海面，眼下的大海宛如一块巨大的不透明玻璃，在阳光照射下，闪烁着耀眼的光芒。突然，海面上浮现出几个小点，那是军舰，都是小型军舰，怎样才能命中它们呢？

迪诺尔特命令：“目标自行选择，各大队开始攻击！”

三机编队的僚机乌里兹中尉、劳马中尉迂回到 Ju 87 指挥机的局面，收油门，推杆。对这样小的目标，必须尽可能地实施大角度俯冲轰炸，没有必要保持四千米攻击高度。

迪诺尔特驾驶着 Ju 87 式飞机向左进入盘旋下降。他选中了一艘大型军舰，不料，对方从瞄准具的光环中逃掉了。于是，迪诺尔特使采用“阶梯俯冲”，然而，目标又丢失了。这时他只好拉起机头，重新瞄准，向下台阶似地接近海面。

终于，俯冲到最后阶段。这时，敌舰已不是一粒“沙子”，而是清晰可见的，具有细长舰体的驱逐舰。飞机迅速地逼近，瞄准具中的投影越来越大。

突然，军舰来了个左转弯，螺旋桨泛起一片白色的浪花。飞机也随之转弯。但敌舰转得很快，一下子转了一百八十度，Ju 87 式飞机没跟上。就这样，驱逐舰在俯冲轰炸机的鼻子底下向相反的方向逃脱了。

迪诺尔特只好再一次拉起机头爬高，重新进行攻击。

两个大队近四十架俯冲轰炸机的情况基本相同。大部分炸弹落入海里，只是掀起了一根根高高的水柱。战果甚小，只有一颗炸弹命中敌警戒舰，两颗命中敌运输船的船头。

每个中队都在爬高集合，准备沿海面向南返航。俯冲轰炸机在俯冲后的一刹那显得特别脆弱，由于爬高，速度急剧降低。Ju 87 式飞机简直象停在空中不动了似的。为此，机长们异常忙乱。

他们必须收上减速板，打开因俯冲而关闭的冷却器，关闭弹舱，调整升降舵和螺旋桨桨距。

他们还要让全部飞机在同一方向，冲出敌高炮火力网。为了提高大队抗击来自后方攻击的防御能力，他们必须死死盯住前面的飞机，一架跟着一架地飞行。

正因为这个缘故，机长们的注意力格外集中。敌战斗机也了解这一弱点，认为这正是攻击的良机，是袭击德国空军的绝好机会。

“后方发现英国战斗机！” 二战名机喷火

迪诺尔特少校听到报告后，迅速回头瞭望。在他们上空，有许多闪光的小点在盘旋。原来这是护航战升机和敌机格斗。突然，有几架喷火式战斗机摆脱了纠缠，前来攻击更重要的“猎物”——德国俯冲轰炸机。

Ju 87 式飞机要想摆脱比它速度高两倍的战斗机是不可能的。不过，也有办法破坏它的攻击，侧滑就是一种。迪诺尔特立即加大油门向右猛压坡度。喷火式飞机由于速度过大做不了这个动作，一下冲了过去。

Ju 87 式飞机终于摆脱了敌机。敌机的八挺机枪全打空了。迪诺尔特象刚才的英舰那样，摆脱了攻击者。

转弯规避！不要成为一个稳定好打的目标！

几秒钟后，敌机又从 Ju 87 式飞机的侧面掠过向上飞去。俯冲轰炸机的乘员们看见它很快被一架 Me 109 式飞机咬住了。

迪诺尔特满意地说：“暂且逃过来了”。

空战日趋激烈。昨天，有几架俯冲轰炸机遭到从英国本土基地起飞的喷火式战斗机的伏击，未能从海峡返航。

当时，英国皇家空军距加来和敦刻尔克的距离，比大多数基地没能前移的德国空军近得多。

现在，第二俯冲轰炸航空团的两个大队不得不急忙赶回圣康坦东面的吉兹基地。因为，

距离很远，加来是他们的航程极限。

五月二十五日，也就是希特勒命令装甲部队停止进攻，让空军“歼灭敌人”的第二天，冯·里希特霍芬战术航空军的其它航空团都没有攻击敦刻尔克。

第七十七轰炸航空团和第一俯冲轰炸航空团受命在亚眠附近，阻击进攻德军漫长战线南侧的强大的法国坦克部队。驻在格拉夫·舍恩博思的第七十七俯冲轰炸航空团，受命前往攻击正在炮击德军圣康坦补给机场的敌军炮兵阵地。

德军不断向海峡推进，战火在德国突击部队的两侧燃烧。当然，敦刻尔克就更不必说了。

五月二十五日之前，德军第二装甲师就占领了布伦。但在这之前，英国皇家卫队的两个营冒着向海港挺进的德军坦克的猛烈炮火，成功地登船逃向大海彼岸。不过，满载士兵的法国驱逐舰“查卡尔”号却被俯冲轰炸机炸沉在码头旁边了。

第二天，五月二十六日，古德里安和里希特霍芬决定集中俯冲轰炸机对加来要塞和港口进行攻击。

在加来，还有一支英国空军部队，但是，邱吉尔禁止他们回国，命令他们为了“盟国的共同利益”，一定要在港口城市加来坚持到“最后一刻”。五月二十六日八点四十分，第一攻击波的第七十七俯冲轰炸航空团主动飞往圣彼耳周围的机场迎接护航战斗机。

“当我们在机内系皮带时，俯冲轰炸航空团已在我们上空盘旋了。”第二十七战斗航空团第一大队的埃博·格拉夫·冯·卡格内克中尉回忆说。

在与喷火式作战中吸取了沉痛教训的航空军，认为危险的处境并未过去。所以，命令第二十七战斗航空团紧紧地护卫着俯冲轰炸机。

格拉夫·冯·卡格内克接着说：“我们马上起飞，进行了战斗编队，迅速赶上了俯冲轰炸机。然后，组成密集队形，在俯冲轰炸机两侧往返飞行，逐渐向目标逼近。这时，即使没有罗盘也用不着担心飞错方向。因为，浓浓的黑烟给我们指示着飞往加来的航线。”

突然，英国战斗机出现了，但当他们发现飞在俯冲轰炸机上空的梅塞施米特式飞机时，就犹豫起来。

“我们的手都发痒了。”第二十七战斗航空团第一大队的格拉夫·冯·卡格内克中尉说，“但我们不能离开编队。这很可能是对方设下的圈套。往往有这种情况，当我们忙于和他们作战时，别的地方又会突然飞出一些喷火式战斗机，袭击我们的俯冲轰炸机。”

不一会儿，英国人仿佛发现德国战斗机有空可钻似地，都下降了高度。于是，梅塞施米特式飞机上升高度向敌机扑去，从后面紧紧咬住了它们。

只见一架喷火式飞机发出一道闪光，接着便拖着黑烟坠向地面。它的后边很快出现了一具降落伞。

“维克托，维克托”，第七中队中队长威廉·巴尔塔扎尔上尉用无线电发出了击毁敌机的信号。

这时，俯冲轰炸机已到达加来上空，开始袭击这个拼命抵抗的要塞。炸弹雨点似地落向地面。黑色、灰色和褐色的烟尘遮住了视线，笼罩了要塞和港口，致使担当第二攻击波的第二俯冲轰炸航空团连目标都看不清。尽管如此，他们仍然向这个“魔女之釜”投下了炸弹。

这次空袭从九点一直持续到十点。至于炮击的时间，那就更长了。中午，德国第十装甲师再次发起攻击。十六点四十五分，加来守备部队投降。大约有两万人，其中包括三千四百名英国士兵，然而，英国本土似乎还不相信。第二天，他们依旧向这座燃烧的城市空投了补给物资。

由于德国空军和陆军密切配合，协同作战，加来被攻陷了。

这样，敦刻尔克——英国远征军在佛兰德内陆作战中用作退却的最后一个大型港口也不可避免要遭受同样的命运。

德军先头部队的坦克已迫近到离敦刻尔克仅二十公里的地方。然而在那里，他们却接到

了停止前进的命令，而且至少停止两天。这是因为戈林提出要单独用空军来解决敦刻尔克……。

实际上，空军只是在五月二十六日出动了第一和第四航空军的三个俯冲轰炸航空团和一个水平轰炸航空团以及强击机、战斗机各一个大队，分别在加来、里尔和亚眠等地支援了地面战斗。根本没有飞往敦刻尔克。

发出“停止前进”命令的当天，即五月二十五日，里希特霍芬乘坐鸬式飞机飞到冯·克萊斯特装甲集团前线指挥部，研究今后协同作战的问题。恰巧，第四集团军司令冯·克卢格上将以及停止攻击待命的机械化军指挥官古德里安和赖因哈特也在那里。

胜利在望，却让装甲部队停止前进，对此，古德里安只说了声“我没有什么可说的”。

“那么，里希特霍芬，”第四集团军司令问道，“从空中能拿下敦刻尔克吗？”

“阁下，我们现在还没开始攻击呢。”里希特霍芬回答说，“我的俯冲轰炸机基地离前线太远，飞行距离太长，一天至多能出动两次，不能把我们作为主力。”

“那么其他航空团呢？”

“其他团的基地离前线就更远了。大部分都要从国内或荷兰的机场起飞。即使对 He 111 和 Ju 88 式飞机来说，那也是它们航程的最大极限。”

克卢格摇了摇头说：“那么，我们不应渡过运河，免得给空军找麻烦。现在，我们的装甲兵都精疲力竭了，可是你们目前的攻击却仅仅象蚊子叮了他们一口似的。”

“的确是这样”，赖因哈特将军插进来说，“敌人逃向暂时太平的敦刻尔克这个陆地桥梁，企图从那里逃出我军的包围圈，乘船逃走。要想阻止他们，非有强大的攻势不可。”

现在正是发动这种强大攻势的时候，可是第四集团军却被接二连三的命令弄得不能行动了。陆军总司令布劳希奇上将和总参谋长哈尔德为此事催促希特勒，希特勒却毫不理会。

在这种情况下，就连好争论的里希特霍芬少将也无法对他的俯冲轰炸机给予高度的评价了。他一回到设在普罗瓦基幼儿园里的前线指挥部，就给空军总参谋长耶顺内克挂了电话，他说：“应当马上让装甲部队出击，否则，英军就要逃跑了！实际上，谁都不相信，光靠我们空军就能把敌人压垮。”

“不，”耶顺内克对他的朋友里希特霍芬回答说，“铁汉子就相信。”

铁汉子指的是戈林。另外，耶顺内克还说了一件奇怪的事：“其实，这是总统不想让英军败得太惨。”

里希特霍芬感到自己好象听错了，连忙反问道：

“不是说我们要打进去吗？”

“当然喽，而且要用全部兵力！”

说来可笑，总统有意对英国高抬贵手只不过是个传说而已。实际上，德国空军进行了坚决的，全力以赴的攻击。尽管将军们沉默不语，戈林却相信几天之内就会取得很大的胜利。

一九四零年五月二十六日下午，几乎在加来守备部队投降的同时，连续发生了几起事件。这些事件是：

一、在佛兰德战线的几个战区，英军放弃了阵地，公然开始向海峡沿岸撤退。

二、希特勒和冯·龙德施泰特（A 集团军群总司令）解除了停止前进的命令。装甲师经过两天半的休整之后，于第二天早上重新集结待命。

三、空军宣布了敦刻尔克为最后的主攻目标。决定于二十七日，首先由两个航空团（第二、三航空团）对市区和港口实施大规模轰炸。

四、十八点五十七分，英国皇家海军司令部接到一份简短命令：进行“发电机作战”——将英军从欧洲大陆救出。

不久，英国去海峡的大船队出发了。它主要是由小型舰艇组成。其中有驱逐舰、鱼雷艇、渔船、拖船以及无数艘私人游艇和汽艇。

巴特拉姆·拉姆齐海军中将在多佛尔指挥这次作战。他估计德军占领敦刻尔克至少要用两天时间。他希望在这段时间内，能用自己的“蚊子舰队”救出四万五千人。

五月二十七日，即英军撤退的第一天，许多迹象表明英国人的希望将要落空。

德军的空袭远比预料的猛烈得多。黎明前，第一、四航空团就飞到目标上空，He 111 式飞机的弹舱全部打开。在漆黑的夜晚，地面上爆炸的闪光此起彼伏。这不过仅仅是个序幕而已。

此后，飞来了一批又一批轰炸机。第五十四轰炸航空团也投入了这场战斗。在港口又燃起了新的大火。在长长的东码头上，法国八千吨级的货船“阿登”十号中了重磅炸弹，断成两截。

从德国西部和荷兰起飞的第二航空队实施的轰炸一直持续到七点十一分。

接着是俯冲轰炸机。这时，在敦刻尔克近海，各种舰船正挤在一起。机长们选择其中最大的目标俯冲，在离目标只有五百米时按动投弹按钮，一颗颗装有延迟引信的二百五十公斤、五百公斤炸弹呼啸着飞落下去。

英国船只不断用急转弯规避，炸弹的命中率很低。不过，还是炸沉了包括法国运兵船“科特·达其尔”号在内的几艘舰船。

对市区和港口的轰炸也接连不断。从遥远的莱茵——美茵地区又飞来了第二、第三航空团的 Do-17 式飞机。燃烧着的敦刻尔克冒出的大股黑烟为他们指引了目标。尽管市内已被战火、硝烟以及建筑物倒塌扬起的灰尘所淹没，几乎什么也看不见，但他们还是投下了几百颗炸弹。

中午，英军开始撤离市区和港口。因为拉姆齐海军中将接到了报告，说码头被炸得乱七八糟，已无法登船。必须将渡口转移到敦刻尔克和拉·帕奴之间的海岸一带。但是，那里既没有栈桥，又没有装货设施，很难想象，在那里能有效地登船。

从“发电机作战”开始实施到当天晚上为止，只救出了七千六百六十九人。三十万人中又救出了七千多名，这简直等于零。

拉姆齐海军中将写道：“我们期待着这种艰难的撤退能够在皇家空军万无一失的保护下进行。然而，船一靠岸就遭到了敌空军连续数小时毁灭性的轰炸和扫射。”

从这座人间地狱中侥幸逃回来的任何一个士兵都会提出这样的问题：

“我们的战斗机都到哪里去了？”

但是，这对于英国皇家空军来说未免有点苛求。英国战斗机在哪里，德国轰炸机知道得最清楚，因为它们曾多次被打得抬不起头来。

第三轰炸航空团第三大队的 Do-17 式飞机的四组三机编队轰炸完敦刻尔克西部的油罐区后，突然遭到一个中队喷火式飞机的袭击。他们周围没有战斗机护航。在这种情况下，尽管射击员用机枪拼命地扫射，但在喷火式快速攻击和优势火力的打击下，十二架 Do-17 式飞机中有六架不是起火坠毁，就是被打得千疮百孔而不得不迫降。

“敌战斗机发疯似地咬住我密集编队。”第三轰炸航空团第三大队大队长维尔纳·克赖培少校在谈到当时的情形时说。密集编队显示出了它的长处，由于飞机机翼紧挨着机翼，射击员们可以彼此掩护，进行防御。但是，殿后飞机还是不断报告：

“我已中弹，要求脱离编队，准备迫降！”

第二航空军的战斗日记中曾把五月二十七日这天比作“灾难的一天”。

“失踪六十四人，负伤七人，损失二十三架飞机。这些数字超过了近十天来的总和。”

其他航空军在轰炸敦刻尔克时也受到很大损失。尽管从英国本土飞来的二百架喷火式和飓风式战斗机未能阻止住德军对渡口的轰炸，但它们却给德军留下了很深的伤痕。

德国空军能够这样坚持下去吗？今后还能继续进行这种残酷而有效的攻击吗？

五月二十八日，天气越来越坏。又有一个大队沿着海岸飞来，他们攻击了奥斯坦德和纽

波特，敦刻尔克几乎没遭到轰炸。低垂的云雾掺杂着烟尘，形成一道厚厚的屏障。从空中根本看不见城市。

拉姆齐海军中将与他的参谋们这才松了一口气。港口还没被完全破坏，长长的东码头仍然可以使用。这与在岸边登船的辛苦相比，简直是一种享乐。仅这一天，就有一万七千八百零四人被运回本土。

五月二十九日清晨，风急雨骤。里希特霍芬将军在日记中写道：“今天，上司一再要求我们第八航空军再次轰炸敦刻尔克的舰船，也就是那些使英军得以逃生的船只。但是，现在的云底高只有一百米。作为一名指挥官，我认为在这种天气出击将会遭到对方猛烈防空炮火的射击。而这给我军带来的损失远比我们前去轰炸给敌人造成的损失大得多。”

在三十六小时内，敦刻尔克没落下一颗炸弹，驶往港口的船只在不断增加。

好容易挨到了二十九日中午，从雨幕中透出一丝光亮。十四点以后，天开始转晴。德国空军好象要加倍夺回因天气造成的损失似的，一下派遣了三个俯冲轰炸机大队，向英国船队发起猛攻。重磅炸弹落在港口中间，船只一艘接一艘地被炸沉。英军被迫再次发回报告：“港口堵塞，不能使用。”

十五点三十二分以后，第二航空队也参加了战斗。他们是从荷兰起飞的第三十轰炸航空团和从杜塞尔多夫起飞的第一飞行训练团。两个团都装备着空军所谓“神奇的轰炸机” Ju 88 式俯冲轰炸机。

英国海军在这天下午，损失了驱逐舰三艘，受重创七艘。海军总部忍受不了这种打击，便将新型驱逐舰从敦刻尔克撤了回来。更为严重的是俯冲轰炸机连续炸沉了五艘大型渡船。这些都是能够运载大批兵员的船只。它们是“海峡皇后”号、“洛琳娜”号、“芬内拉”号、“奥洛国王”号和“诺尔曼尼亚”号。

在开始猛烈轰炸后的几个小时，“发电机作战”遇到了最大的危机。但是，不管怎样，在五月二十九日这一天，还是把四万七千三百一十人运回了本土。

五月三十日的天气仍然对英国有利。由于大雾和下雨，德国空军停止了攻击。德国陆军也由于桥头堡敌人的猛烈抵抗无法前进。事到如今，真后悔当初不该叫坦克停止前进。不然的话，早在六天前就可以突破这里软弱的抵抗，抄到敌人背后，完成对敦刻尔克的包围了。五月三十日这天，又有五万三千八百二十三人被撤回本土，其中包括一万四千八百七十四名法国人。

五月三十一日早晨下大雾，但不久便放晴了。下午，有九个轰炸机大队出击，俯冲轰炸机却未能出动。这天，又有六万八千零一十四人撤回本土。

第二天，六月一日早晨，太阳终于露了出来。德国空军再次全力出击。

大批的喷火式、飓风式战斗机企图捕捉德国轰炸机。但他们却被缠在和第五十一战斗航空团（团长特奥·奥斯特坎普上校）的 Me 109 式飞机和第一零驱逐航空团（团长约阿希姆·费特上校）的 Me-110 式飞机的厮杀之中。

因此，俯冲轰炸机才能再次对英国舰船进行俯冲轰炸。它们炸沉了四艘满载官兵的驱逐舰，此外，还炸沉了十艘其它船只。炸伤的不计其数。

这一天，尽管英军运回六万四千四百二十九人，拉姆齐海军中将还是被这种恐怖的空袭吓破了胆。他决定今后只在夜间派舰队去敦刻尔克。

六月二日清晨，在敦刻尔克附近海上飞行的德国侦察机没有发现船只。因此，轰炸航空团转为攻击地面目标。德国空军的注意力重新向南，集中到法国内陆。第二天，巴黎遭受了大规模空袭。

德国空军只对敦刻尔克进行了两天半的大规模轰炸。即五月二十七日，五月二十九日下午和六月一日。

可是，英国的“发电机作战”却持续了九天。六月四日清晨，最后一批官兵登上了运输

船。至此，英国共救出三十三万八千二百二十六人，这对后来战争的胜利是具有决定意义的。对此，当时谁也没料到。

六月四日，敦刻尔克终于陷落。当时，陆军总参谋长哈尔德将军在日记中是这样写的：“尽管我们夺取了城市和港口，可是，英法军队却都跑掉了。”

事实上，还有三万五千至四万名法国官兵当了俘虏。正是由于他们的浴血奋战，“发电机作战”才坚持了这么长的时间，抢救出了那么多的战友和几乎全部英国官兵。敦刻尔克陷落后，被俘的英法联军

当德国步兵在搜索满是弹片的海岸时，从对面摇摇晃晃地走来了一名衣衫槛楼的飞行员。这个人是第一飞行训练团第六中队中队长冯·爱鲁哈芬中尉。原来，他的 Ju 88 式飞机被喷火式飞机击落，他本人被俘。夜间，敌人让他从用汽车搭起来的栈桥上登船。

但是，爱鲁哈芬伺机跳海逃脱了。他潜游到支撑栈桥的汽车间隙处，在那里一直隐藏了三十六个小时。这是潮水时涨时落的三十六小时。德军终于来到了，敦刻尔克之战对他个人来说无疑是一个得以活命的胜利。（待续……）

第五节 空军技术局的短见攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第五节 空军技术局的短见

西线战役的第二阶段于一九四零年六月五日开始，经过不到三个星期的战斗，以法国和德、意之间媾和而告终。空军在此期间，按照“波兰战役”的模式，主要是给猛烈进攻的陆军以空中支援。下一个敌人是英国，这场战斗将更加激烈。在即将全力以赴向这个岛国大举进攻的前夕，人们在思考着一个问题：对手是否会恢复理智同德国缔结和约呢？

一九四零年七月十日，由于来自北大西洋低气压的影响，英格兰南部和多佛尔海峡一带二千米上空，云层密集，阵雨不断。除英格兰外，其他地区都在下着倾盆大雨。这是典型的七月天气。继之而来的是夏季的多雨季节。

德国战斗机部队陆续进入英法海峡法国海岸的出击基地，它们在焦急地等待着好天气的到来。由于长期下雨，跑道成了一陷很深的沼泽地。人们的长靴上沾满了泥浆。在这种情况下，怎么能向英国战斗机挑战呢？还去不去攻打英国呢？

这些谁都不知道。法国战役以后，没有发生什么重大事件。最高统帅部期待着英国能回心转意。空军在踌躇，在等待。不论是轰炸航空团还是战斗航空团，大部分都在休整。

不过也有例外。七月十日中午，侦察机发现了从福克斯顿驶往多佛尔的英国大型沿海护卫船队。德国“海峡轰炸机队司令”约翰内斯·芬克上校的前线指挥部里响起了电话铃声。这个指挥部位于加来西面的格里奈角，设在一九一四年英国登陆纪念碑后面的一辆公共汽车上。

于是，指挥部向一个 Do 17 轰炸机大队发出了战斗警报，并命令一个 Me 109 战斗机大队护航。另一个 Me 110 驱逐机大队也飞往同一目标。芬克上校命令说：“决不允许敌舰在海峡航行。”大概是要给这个船队一点颜色看看吧。

英国时间十三点三十分，英国本土搜索雷达网的几个雷达站发现在加来上空有飞机集结。的确，这时也就是德国时间十四点三十分，从阿腊斯地区起飞的第二轰炸航空团第二大队（大队长阿道夫·福克斯少校）和从圣奥梅尔起飞的第五十一战斗航空团第三大队（大队长汉内斯·特劳特罗夫上尉）正在加来上空会合。

德军用一个战斗机中队直接掩护 Do 17 轰炸机大队，其他两个中队在特劳特罗夫率领下，爬升到一千至二千米的高度，以便在敌战斗机向低速的轰炸机袭击时，能迅速占据有利攻击位置。

二十架 Do 17Z 和二十架 Me 109E 式飞机组成了一个立体编队，径直飞向英国海岸。不久，它们便发现了轰炸机要攻击的船队。这时，从另一个方向飞来一个大队。他们是胡特申中校指挥的第二十六驱逐航空团的三十架 Me 110C 式飞机。

在广阔的空域里，七十架德国飞机向英国海岸蜂拥而来。对手能经受得了这种挑战吗？

担任英国护卫部队空中掩护的，起初只有六架飓风式战斗机。他们是比金·希尔的第三十二中队。据英方报道，这六架飞机非常不幸，在关键时刻即将到来之时，钻进积雨云，丢失了船队。过了好大一会儿，才有三架好不容易钻出云层。他们发现“敌轰炸机的大型编队正从法国方向向他们逼近”。

他们发回报告说：“飓风式飞机进入攻击，三架对一百架。”

一九五三年出版的英国皇家空军史中，曾这样记载了一九四零年七月的这次空战：“为数很少的喷火式和飓风式战斗机与一百多架敌机进行了殊死的战斗。”

其实，当时在多佛尔海峡和英国交战的只有德奥·奥斯特坎普上校的第五十一战斗航空团，共有三个大队。第一大队由布鲁施特伦上尉指挥，第二大队由马斯特上尉指挥，第三大队由特劳特罗夫上尉指挥。这三个大队出动的飞机架数，由于天气恶劣和海峡空战而显著减少。七月十二日，甚至不得不增派基尔尼兹上尉指挥的第三战斗航空团第三大队去加强。这就是说奥斯特坎普上校只有六十至七十架 Me 109 式飞机。使用这么少的飞机是有意安排的，避免在大规模进攻英国本土之前，过早地消耗掉战斗机的实力。

第三大队大队长加兰德上尉所在的第二十六战斗航空团也和第五十二战斗航空团一样，是七月最后一周参加海峡空战的。

让我们还是回到七月十日吧。我们之所以对这一天感兴趣，是因为英国把这一天作为英国本土空中决战的开端。

当第二轰炸航空团第三大队的 Do 17 式飞机飞到沿海护卫部队的上空时，特劳特罗夫上尉发现敌护航战斗机正在高空飞行。一开始是三架，不一会儿增加到六架。但是，他们没有发起攻击，而是保持着高度，伺机躲过这二十架德国战斗机群，去袭击飞行在战斗机群下面的轰炸机。

特劳特罗夫一直在紧紧盯着这六架飞机的动向。他不能主动攻击，因为一进入空战，追打起来就有可能脱离开 Do 17 式飞机编队好几公里远。而他的任务是保护这个轰炸机编队的安全。

或许，这是敌人的调虎离山计。他们企图以这六架飞机作诱饵，引开护航战斗机，其他中队则趁机突袭轰炸机。

几分钟后，Do 17 式飞机穿过护卫部队的对空炮火，投下了炸弹。然后，在海面上降低高度开始返航。就在这几分钟里，情况发生了急剧的变化。

得到雷达预报的英国战斗机司令部后来又派出了四个中队。其中有两个是飓风式战斗机中队，它们是从曼斯顿起飞的第五十六中队和从克罗伊登起飞的第一一一中队；有两个是喷火式战斗机中队，它们是从金斯莱和霍恩彻奇起飞的第六十四和第七十四中队。

当天晚上，特劳特罗夫在他的日记中写道：“突然，天空中到处是敌机，战斗打得非常激烈。”

英国的三十二架飞机与德国的二十架飞机厮杀在一起。英国战斗机除了在数量上占优势外，还处于退则有路，攻则有机的有利地位。

说得准确一些，德国的那个驱逐机大队也应计算在双方力量对比之内。当喷火式和飓风式飞机从四面八方飞来时，三十架 Me 110 式飞机已经作好了防御准备，组成了一个圆形防阵。因为只靠尾部的一挺七点九毫米机枪对付不了敌人的高速战斗机。

于是，三十架驱逐机一架接着一架，像马戏团里的跑马一样，在空中打起转转来。这样做，后边的飞机可以集中机头火力，用四挺机枪和两门二十毫米机炮来保护前面飞机防御力量薄弱的尾部。这在理论上是出乎人意料的，但在实战中，确实是有效的。

不过，采用这种战术，机群无法前进，而驱逐机作为远程战斗机，它的任务是掩护轰炸机。可是，这样一来，它就只能自保其身了。实际上，等于没有参加空战。

因此，特劳特罗夫的大队马上一手承担起空中格斗的重担。这时，无线电也活跃起来。

“后方，喷火式一架！”

“好，攻击！”

“维克托，维克托——击落！”

几架飓风式飞机从五千米高空压下机头，一下子俯冲了几千米。它们是被击落了，还是企图摆脱追击呢？或者是去截击在海面上低空飞行的德国轰炸机呢？

第七中队长，德国空军数得着的王牌飞行员瓦尔特·埃索中尉瞄准一架飞机的头部。看来这架飞机已无法逃脱，因为，Me 109 式飞机的俯冲速度要比飓风式快得多。

埃索亲眼看见他击中的两架敌机拖着黑烟掉进了大海。再把这一架打掉就是第三架了。突然，他发现对方正对着一架德国双发飞机疯狂地俯冲下去。只听“轰”的一声巨响，两架飞机相撞了，残骸碎片燃烧着，零零落落地掉进海里。不知被撞的是哪种飞机，是 Me 110，还是 Do 17 呢？

埃索没工夫多想，躲过空中飞落的爆破碎片，拉起机头，又去寻找别的目标。

特劳特罗夫上尉在激战过程中，也见到有好几架飞机拖着黑烟掉下去。但他无法辨认是敌机还是我机。

只是在一次无线电通话中，听到一个熟悉的声音：

“我被击中，正在迫降！”

特劳特罗夫马上命令僚机前去救援，如果可能的话，一直把他平安地护送到法国海岸。

这个人就是埃索中队的一个双机组的长机达乌上士。当他打掉一架喷火式飞机后，看见一架飓风式飞机转过来，在同一高度迎面向他扑来。这时，他躲闪已经来不及了。双方几乎同时按动了射击按钮，机身和机身几乎相擦而过。

“德国飞机的子弹打得偏低，”英国飞行员，第五十六中队的 A·G·佩奇报告说，“可我的子弹确实命中了”。

达乌在这为时几秒的生死关头，的确感到了两三次震动。原来发动机和冷却器中弹，机翼也被打掉了一块。于是，发动机立即产生喘振。冷却水因高热蒸发成水蒸气，尾后拉出一道白烟。达乌事后报告说：

“冷却器的温度立刻上升到一百二十度。座舱里充满了电线烧焦的臭味。我设法滑翔飞过海岸，在布伦附近，利用机身实施迫降。我刚一爬出座舱，机身就全被烈火包围了，不到几秒钟，弹药和汽油便发生了爆炸。”

特劳特罗夫大队的另一架 Me 109 式飞机也同样用机身边降在加来附近。幸好，飞行员库尔上士没有受伤。

七月十日的空战以德方占优势而告终。这次空战击落敌机六架。第五十一战斗航空团损失了两架 Me 109 式飞机，而飞行员都安全返回。

此后，几乎每天都是如此。一小部分德国空军支撑着对英作战，而且目标极其有限。芬克上校的这一小部分部队是：第二轰炸航空团、第二十六驱逐航空团、第五十一战斗航空团以及两个俯冲轰炸机大队。他们的攻击目标仅限于海峡上护卫船队。

七月底，奥斯特坎普上校多次派遣第五十一战斗航空团的全部飞机，到英格兰东南部上空进行示威性飞行。可是，休·道丁元帅（英国战斗机司令部司令）却无意应战。由于他在法国北部和敦刻尔克蒙受了重大损失，他要重建一支新的空军。他需要的是时间，哪怕是一个星期，一天也好。有一点是可以肯定的，就是德军将要进攻英国本土。可是，他希望他们来得越迟越好。来得迟些，他可以用重建的英国战斗机队对付他们。如果现在来，那就难办了。

“为什么我们老是挨打呢？”英国战斗机飞行员们愤愤不平地说。这一点道丁元帅最清楚，因为需要等待。实际上，奥斯特坎普的航空团也没什么可怕。如果这位英国空军元帅肯

应战的话，那将是另一种局面。

德军的一个侦听班多次收听到英国皇家空军司令部发给战斗机中队的命令：如与德战斗机相遇，立即规避。

“德国佬在四千五百米高度，越过北福兰角，正向泰晤士河飞来！”英国战斗机部队通过无线电接到了警报。接着又收到“规避，禁止战斗！”的命令。

道丁元帅也拒绝了沿海船队要求战斗机护航的请求。他说：“由海军自己护航就行了”。可是，在七月四日，德国第二俯冲轰炸航空团的两个大队从瑟堡起飞，在波特兰附近海面，攻击了只有对空炮火防御能力的大西洋护卫船队 OA-178。击沉四艘船舶，总吨位为一万五千八百五十六吨（其中一艘为五千五百八十二吨级的辅助防空船“福衣尔河岸”号）；重创九艘，总吨位为四万零二百三十六吨。事情发生后，邱吉尔亲自下令战斗机立即为所有船队护航。

从这时起，在海峡上空双方战斗机便展开了围绕着船队攻击和反攻击的战斗。每当德国战斗机一出现，英国对空管制军官就立即派出支援中队，增援海上的值班小分队。但是，这只不过是局部的战斗而已。

历史学家把这年七月叫作对英空战的“接触期”，而正式的空战尚未开始。已投入战斗的少数德国空军部队也非常纳闷。他们想，这究竟是在干什么呢？德国整个空军的百分之九十闲在那里，难道光靠我们这么点部队去攻打英国吗？

为什么德国空军不利用英国在敦刻尔克遭到打击的机会呢？为什么在打败法国三个星期之后，还不全力以赴攻打英国呢？这些疑问现在可以这样回答：一在进行消耗极大的闪击战之后，部队需要休整，养精蓄锐，调整部署。还要组织补给，必须把全部“齿轮”装配起来。否则，空军就不会有取得对英作战胜利的希望。

可是，轰炸机、战斗机大队的指挥官们却持不同意见。

“我们在这里闲着没事干，不知为什么不让我们上。”

德国在犹豫不决。英国却借此机会赢得了两个月的宝贵时间。在这段时间里，英国每天都在加强防御力量。

德国空军对于这场应该进行的战斗是没有充分准备的。如果根据“总统兼最高统帅”的本意，对英这条战线是不准存在的。

“什么对英作战，毫无道理！”一九三八年夏，希特勒曾这样对戈林说过。而完全秉承希特勒旨意的戈林，在他的卡林哈尔官邸召开了由空军高级军官参加的重要会议。参加这次会议的有戈林的副手艾哈德·米尔希、空军总参谋长耶顺内克、技术局长恩斯特·乌德特。

这次“卡林哈尔会议”决定了对英国本土空中决战的命运，尽管任何人都不相信这次会议会对对英作战的胜败负有责任。也正因为如此，这次会议才轻率地作出了一项决定，即：一切有能力制造轰炸机的飞机工厂，今后一律只生产能作俯冲轰炸的 Ju 88 式飞机。如果这次会议没有责任，那么，为什么这个决定对后来又有那么大的影响呢？

Ju 88 式飞机在性能上虽然比以前生产的 Do 17 和 He 111 式飞机好一些，但它是一种航程有限的中型轰炸机，而且，必须装两台发动机。这种飞机如果用来对付捷克斯洛伐克和波兰还可以，用来对付包括法国在内的、容易产生磨擦的欧洲各邻国也还行。然而，对手如果是英国，那就不行了。

很有才能的空军第一任总参谋长瓦尔特·韦威尔少将早就看到了这一点。他在一九三四年底，曾经决定在生产中型轰炸机的同时，着手研制用于远程作战的四发重型轰炸机。当时，他考虑的假想敌国是苏联。这种“战略轰炸机”也能压制英国，其航程能达到大西洋中部，用它可以从中断敌人的海上补给线。

韦威尔坚持让容充和多尔尼公司研制这种飞机。到一九三六年，已经试制出五架四发 Do 19 和 Ju 89 式原型机，并进行了试飞。当时，“总参谋部对这一研制项目寄托着很

大的希望”。不过，发动机的输出功率只有六百马力，这对重型轰炸机来说是太不够了。虽说有这个缺点，可是它正在不断改进。四发重型轰炸机还是大有前途的。

就在这时，灾难降临了。一九三六年六月三日，韦威尔少将在德累斯顿摔死了。于是，远程轰炸机的设想便跟韦威尔一起被送进了坟墓。也就在一九三六年，空军总参谋部突然宣布：“重型轰炸机的研制已经失败，航空工业还不具备迅速生产重型飞机的能力。在必要时，这种飞机的性能是有用的，不过，现在部队不需要它。”

这种情况不仅发生在德国，其他国家研制大型飞机也用了很长时间。比如一九四三年以后出现在德国本土上空的波音 B-17，即“空中堡垒”式轰炸机，就是英国和美国早在一九三五年开始研制的。

不过，德国的一切都要求很急。要立即把空军搞起来！要从无到有！要拿出轰炸机！要组建起航空团！总之，这一切都是为了使空军成为一张向外打出的王牌。

只有发展轻型轰炸机和中型轰炸机才能满足这一要求，才能立即大量生产。它们的威力不是已在波兰、挪威、荷兰、比利时和法国施展了吗？

眼下是一九四零年夏季。德国空军已经到了英国的大门口，直到这时，人们才突然注意到“轰炸机的缺陷”。曾经反对搞重型水平轰炸机而热衷于小型俯冲轰炸机的乌德特也不得不承认：“这简直毫无办法。老实说，我完全没有想到对英作战”。

从忽视技术到追求速度，仅仅是一步之差。三十年代中期，德国的飞机工厂象雨后春笋一样发展起来。多尔尼、海因克尔、容克、梅塞施米特、福克一符夫以及其他飞机公司都在互相激烈地竞争。

空军提出要求……定货……付款。设计室不断拿出新的设计方案。飞机在向灵巧和高速发展。在发动机的研制跟不上去的情况下，不得不通过改进机体空气动力外形来提高速度。为了证实自己飞机的性能好，厂商们纷纷追求国际记录，这是很自然的。

一九三九年三月十九日星期日。这天早上，在德绍的容克飞机公司机场上，人群拥挤不堪。试飞员恩斯特·赛贝特和工程师库特·海因茨在“记录鸟” Ju 88V5（V5是试制的5号原型机）前等待着。

专家们之间流传着容克公司已成批生产新型“高速轰炸机”的消息。正在组建中的空军更想利用这个机会来炫耀一下自己的实力。用乌德特的话来说，就是“宣传也是经商的一种手段。”掩人耳目的轰炸机已经取得了惊人的政治效果。所以，柏林的航空部对于利用有国际信誉的创记录飞行来加强关于 Ju 88 式高速轰炸机的种种传说，给予莫大的关注。

几个月前，试飞曾经失败过一次。那次，飞机从德绍起飞后不久，天气突然变坏。在德国南部上空，云很低，搞得那位 Ju 88 式飞机的试飞员林贝格非常狼狈。在飞至佛尔特上空时，左发动机发生故障。于是，他决定到一个民用机场迫降。到了民用机场，不巧正赶上从侧面飞过来一架民航飞机。林贝格只得再次拉起机头，在跑道中段着陆。结果，飞机高速撞到机库上。就这样，结束了 Ju 88 式飞机的首次创记录试飞。试飞员和机上其他人员同归于尽。创纪录用的 Ju 88V-5，前后判若两机

今天赛贝特和海因茨乘上了飞机。一个小时以前，气象观测机就起飞了，它不断向德绍报告：“一切正常，可以起飞。”不一会儿，赛贝特越过了起飞线。一次向新记录挑战的飞行就这样开始了。

试飞员和工程师紧张地注视着各种仪表，按着航线查看地图，哪怕是一公里也不能白白放过。“照这样天气，一个小时之内便可到达祖克施皮策。”首席试飞员齐默尔曼上飞机之前这样说过。

果然，只用五十六分钟就到达了目的地。飞机返回德绍刚一着陆，他们就被告知，在国际航空协会各方面的严格监督之下，他们创造了飞行一千公里，载重两吨，时速五百一十七点零零四公里的新记录。三个月以后，该机又为德国创造了二千公里航线上的新记录。

创记录固然是好的，但是，应该不断地拿出实用的飞机来。德国空军早在一九三七年，就已放弃研制一种连敌人战斗机也追不上的高速轰炸机的设想。因为那时认为这只不过是一种幻想而已。

最初，未加武器装备的 Ju 88 式飞机也和 Do 17 式飞机一样，只在尾部装有一挺一五式机枪。后来，陆续增加了机枪数量。原定三人的狭小座舱，现在硬是挤上去四个人。后来空军又提出了新的要求，要求改进这种飞机，要它也能进行俯冲轰炸。

这样一来，除非加强整个飞机结构的强度。但这又会增加重量，使飞机变得很笨重。可以说，赛贝特当初创记录飞行时驾驶的 Ju 88V5 式飞机和后来成批生产的 Ju 88 式俯冲轰炸机只不过是同名而已，已经名不符实了。

然而，空军领导机关却对这种新的 Ju 88 式飞机寄予奢望。乌德特自然是得意洋洋。他和正在研制四发 He 177 式重型轰炸机的海因克尔教授闲谈时说：“我们已经不需要花费巨额资金搞重型轰炸机了，这个巨鸟耗费资材太多。双发俯冲轰炸机的航程已足够用了，而且轰炸又准确。制造一架四发飞机花费的时间足可以制造出两三架 Ju 88 式飞机来。这可是最主要之点啊！我们必须生产出总统所要求的足够的轰炸机来！” He 177

Ju 88 式飞机经过改装后，航程近得出奇。于是，希望很快便落空了。在第二航空队一九三八年度夏季大演习之后的一次会议上，有人曾作过一次关于在雷赫林试飞的 Ju 88 式飞机特性的报告。这个报告说：

“这种飞机的巡航速度为四百三十公里，活动半径为一千八百公里，对直径为五十米的目标命中率为百分之九十。”

Do 17 和 He 111 式飞机的指挥官们听到这个幻想般的数字都觉得不大可信，于是纷纷议论起来。

蓦地，空军参谋长耶顺内克跳上讲台，每说一句话就用拳头敲一下桌子，他声大气粗地说：

“这些数字都是在雷赫林试飞机场经过试验证实的，是完全可以相信的！”

完全可以相信么？就象完全相信希特勒说不对英开战的活一样么？

说来也许人们会感到不可思议，但这的确是事实。当时德国空军是不具备对英作战的条件的。因为没有能够胜任这种空战的轰炸机。而现有的轰炸机都是小型的，速度缓慢，并且很容易被击中。至于重型轰炸机一架也没有。

那么，战斗机如何呢？德国空军的战斗机不是世界上速度最快的吗？下面，且让我们看一看战斗机的实际情况。

那是一九三八年六月五日，星期一，圣灵降临节的上午十点左右，在波罗的海海滨瓦尔内明德的海因克尔飞机工厂上空，有一架红色西贝尔轻型飞机在盘旋，后来着陆了。

驾驶这架飞机的是恩斯特·乌德特。他的飞机在全空军是有名的。

乌德特少将是从堆满“令人讨厌的文件”的柏林办公桌旁脱身出来的。乌德特是整个空军航空技术和研制工作的负责人。可是，当他手握驾驶杆时，心情就格外舒畅。无论是什么新机种，他都要亲自飞一飞，试一试。星期天他拜访的也全是航空界的知名人士。今天，又是受这种好奇心的支配来到这里。

“你的新作怎么样了？”他一下飞机马上就问海因克尔教授。

教授不慌不忙地答道：“不管怎么样，这两三天内总是要作创记录飞行的！”

他的言语之间夹杂着讽刺。所谓“新作”，是指 He 100 式单座战斗机。它是海因克尔为了争口气证明他能够制造出更快更好的战斗机而研制的一种新型号。

空军技术局在一九三六年春，根据多次试飞的结果，选定梅塞施米特研制的 Bf 109 式飞机作为空军制式战斗机。它的竞争对手 He 112 式飞机落选。He 112E

当时海因克尔的战斗机还没有最后定型，这也可能是没被选中的一个原因。在第一次试

飞时，空军的试飞员不得不用手摇液压泵来收放 He 112 式飞机的起落架。

这两个型号的飞机都是革新产品。从前根本没有这种无支柱下单翼的，可将起落架收进去的单座战斗机。这两种飞机不仅机动性能好，而且速度也大大提高。经历过第一次世界大战的飞行员们一开始都是以怀疑的眼光来看待这两项新设计的。

从 Me 109 和 He 112 式飞机的飞行性能来看，由于装的是同一种发动机，所以，没什么太大的差别。梅塞施米特式飞机的机身较细，在水平飞行时速度稍快一些。海因克尔式飞机机身虽然有些短粗，但空气动力外形比较好，所以，它的爬升性能强于前者。Me 109V-3 原型机

之所以选中 Me 109 式飞机，是因为乌德特对它那惊人的特技飞行性能很感兴趣。他让梅塞施米特公司的首席试飞员赫尔曼·乌尔斯塔博士驾驶飞机向右作二十一次盘旋上升，然后再向左作十七次，飞机都没有进入危险的螺旋。并且，从七千五百米高空进行垂直俯冲，当飞机几乎接近地面时又拉了起来。

这种 Me 109 式飞机不易坠入螺旋，比较安全，能经得起大速度俯冲。它还具有惊人的机动性能，便于操纵等优点。

此外，它比 He 112 式飞机容易制造，成本低，生产周期短。这一点也正合乌德特的心意，因为人们不断要求他增加飞机产量。

基于以上理由，最后选中了 Me 109 式飞机。但是，海因克尔并不认输，因为他一直追求的是制造最快的飞机。好吧，就让“上头的那些家伙们”等着瞧吧！

今天，乌德特来到这里，他仔细地察看了 He 100 式飞机的各个部件。它安装的动力装置是迪姆勒一本茨 DB 601 型一千一百马力发动机。一年半以前，它安装的发动机只有六百马力。而最初德国战斗机使用的是英国的罗耳斯·罗伊斯公司的发动机。现在的这种新型发动机比过去有了很大进步。

He 100 式飞机的最惊人之点是它完全抛掉了机体下面那个很大的冷却器。海因克尔公司曾计算过，如果没有冷却器的阻力，飞机的时速可增加八十公里。去掉冷却器以后，它的功能由新研制的蒸气系统来代替。

采取这一措施的前提是飞机能够经受住 DB 601 型发动机产生的大量热能。新研制的蒸气系统就是利用这种热能使一部分冷却水蒸发，然后将蒸气导入机翼，在那里冷却以后又变成水，再用水泵抽回发动机。如果你用手去摸一下刚刚着陆的 He 100 式飞机的机翼，你会感到热得烫手，就是这个原因。

乌德特检查完飞机后，回过头来两眼望着海因克尔说：

“可以飞吗？”

周围鸦雀无声，无人敢应。可是，教授知道机会到了。为了创造飞行记录，He 100 式飞机从几个星期以前就开始进行维护，现在已万事俱备。如果让乌德特亲自代替那些不出名的试飞员来操纵的话，必将对技术局的方针产生巨大影响。海因克尔战斗机会再次成为人们的话题。当即，海因克尔毫不犹豫地说：“如果您愿意的话，就请飞吧。试飞员请暂时让一下。”

就这样，一九三八年六月五日，圣灵降临节这一天，终于向世界记录进行了挑战。天气很快好起来。国际航空协会的证人和计时员都被叫来了。

一九三七年十月十一日，赫尔曼·乌尔斯塔曾为德国创造了陆上飞行时速六百一十点九五公里的世界记录。不言而喻，使用的是 Me 109 式飞机。至于发动机，也是 He 100 式飞机现在使用的 DB 601 型。

海因克尔决心使这次试飞突破一百公里直线飞行的世界记录。以前这项记录的创造者是意大利的尼克罗特，他用双发布雷德 88 式飞机创造了时速五百五十四公里的世界记录。

十六点左右，乌德特起飞了。和往常一样，人们挥着手，并叮嘱着各种注意事项。他打

算先飞试飞航线。起点是波罗的海的海滨浴场米里茨，返航点是居斯特罗机场。其间正好五十公里，往返一个来回一百公里。

试飞员进入 He 100 座舱准备

眨眼之间乌德特飞离了地面。飞行时的心情格外轻松舒畅，甚至连飞机在高速飞行都没有感觉出来。

突然，前面有一小块黑云。哈！那不是居斯特罗的高炮为指示返航点而打的信号弹吗！乌德特来了个急转弯，又沿着刚才的航线飞回来。从他起飞到着陆，用了不到十分钟。

计时员全神贯注地计算着。时速六百三十四点三二公里，超过原记录八十公里！

用同样的发动机，它比 Me 109 快。对此，海因克尔喜形于色。乌德特会说什么呢？

他什么也没有说，只是自己在嘴里嘟哝着。

海因克尔追问道：“这次可绝对是向世界记录挑战了啊！”

“嗯。”

这位技术局局长此刻心绪很乱。他知道梅塞施米特也在追赶这个目标，但他没有说出来。因为德国空军已经决定采用 Me 109 式飞机为唯一的制式飞机，再也无法更改了。当前只能公开树立梅塞施米特式飞机是世界上最优秀、最快的战斗机的威信。而现在，这个野心勃勃，一心要制造出高速战斗机的海因克尔又偏偏插进来一个 He 100！

尽管乌德特知道德国空军不允许两大飞机公司这样竞争，但他没有介入。这正体现了乌德特那种公正的，遵守比赛规则的运动家风度。

就这样，双方都耗费了大量资金，分别向着世界记录这个大目标冲刺。根据国际航空协会的规定，不管什么样的飞机，只要具有绝对速度，就可以作为世界记录得到承认。

国际航空协会的条件规定得很详细。在以旗帜为标志的三公里航线内，穿梭飞行四次，正反方向各两次。测定飞行一次的时间精确到百分之一秒。四次的平均值就是这架飞机的速度。

飞行高度不得高于七十五米。也就是说不准飞行员利用下滑来提高速度，如果那样做的话，就会撞地。宣过誓的证人在地面和空中观察，全神贯注地监视创记录飞机，以判明它是否遵守一切规定。如果时速超过了当前世界记录八公里，才承认它是新的世界记录。

从一九三三年以来，意大利人一直是“世界上绝对最快的人”。弗朗西斯科·阿盖罗在一九三四年，用水上飞机麦基 C-72 式创造了时速为七百零九点二零九公里的世界记录。这个速度在专家们之间被认为是到了顶点。而德国设计家在当时如果能有六百马力发动机的话，就已经很高兴了。因而在这方面，尽管和外国人有很大差距，但德国并不嫉妒。因为麦基 C-72 飞机前后装有两台发动机，总功率为三千马力以上。

突破这一记录是有可能的。这要在空气动力学领域里想办法。意大利特制的创记录用飞机是一种装有浮筒的水上飞机。装上浮筒以后，阻力大而笨重。在当时，人们还都不知道什么收放起落架，着陆襟翼以及其他着陆减速用的一些装置。因此，就是时速为六百至七百公里的飞机，在着陆时也不能进行减速。这就需要很长的跑道，滑跑很长的时间。这样，着水就比着陆优越得多。

一九三七年至一九三八年，Me 109 和 He 100 式飞机创造的记录轰动了世界。这不仅是因为它们的时速都超过了六百公里，而且还在于这两种飞机不是特制的创记录用飞机，而是装有成批生产的发动机的实用飞机。

但是，光靠在机体气动外形上下工夫已经没有希望再前进一步了。梅塞施米特和海因克尔在创记录的争夺战中，都清楚地意识到了这一点。要想从弗朗西斯科·阿盖罗手里夺过王冠，除非把时速再提高一百公里，这就需要增大发动机的功率。

但是，两家公司接受的援助是相同的。迪勒·本茨公司为他们提供了特制的 DB 601 型发动机。这不是成批生产的那种一千一百马力的发动机，而是在短时间内可达一千六百一

千八百马力的特制发动机。这种发动机只能用一个小时，不过创记录飞行可不管这些。

一九三八年八月，这种发动机被送到了位于罗斯托克·马林安的海因克尔工厂。装配工人们一个个都瞪大眼睛看着，因为谁也不准靠近它。按规定，创记录用的 He 100V3 飞机只能使用一般成批生产的发动机。就是用这种高性能发动机在创记录飞行前进行试验也是不容许的。

一九三八年九月初，终于万事具备了。在一个天气晴朗的日子里，证人和计时员带着自动计算器在瓦尔内明德海滨的三公里航线处待命。

海因克尔公司的首席试飞员格哈特·尼楚克钻进狭小的座舱。不久前，他在一次试飞时因飞机坠落后受了伤，现在刚刚痊愈。这次，他充满了胜利的信心。

飞机起飞了，爬升状态良好。可是几分钟后，希望化为泡影。

这短暂的几分钟里发生的事，使得海因克尔向世界记录的冲击推迟了六个月。起飞后，尼楚克想收回起落架，但没有成功，只收回一个，另一个却仍然留在外面。

尼楚克用尽了一切办法。他一次又一次地进行小半径盘旋，但仍然无济于事。创记录是没指望了。因为还有一个起落架没有收回。

不仅如此，在他无可奈何只好着陆时，刚收起的那个起落架又放不下来了。对于甚至连每个螺钉都经过仔细检查的试验机来说，发生这类故障实在是一个严重的问题。

要让高速的 He 100 式飞机靠一个起落架着陆是绝对不行的。为了让人们知道飞机发生了故障，飞行员再一次通过机场上空。其实，人们早就知道了。海因克尔亲自通知尼楚克要设法保全生命。

终于，尼楚克来了个急跃升，打开座舱盖跳出了飞机，尽管他碰到了尾翼，降落伞还是打开了。飞机一头扎到田地里。秘密发动机和几个月加班加点制成的创记录用飞机就这样毁于一旦，一切都白费了。

这次试飞由于 He 100V3 发生了不应有的故障而宣告失败。他的竞争者又一次占了上风。维利·梅塞施米特教授获得了成为第一个新记录创造者的机会。不过，他也遇到了无数难题。

梅塞施米特为了创记录，一开始就设计出一种新的型号 Me 209。它具有小型，短粗，轻快的特点。但它的性能不象制式战斗机 Me 109 那样稳定。它那从外面几乎看不见的座舱安排在机身后部三分之一的地方。

解决冷却器空气阻力大的问题倒不困难，困难的是拿掉冷却器后如何使发动机冷却。虽然梅塞施米特也把蒸发的冷却水导入机翼，但却不能使它再流回发动机。

后来决定把蒸气排到机身外面，发动机使用新的冷却水。这样一来，耗水量增大，Me 209 式飞机必须携带四百五十公升水飞行。即使如此，也只能维持半个小时。仅从这一点就可看出，它只是一种具有短时间飞行能力的创记录用飞机。

第一个驾驶 Me 209V1 飞机飞行的是乌尔斯塔博士。他差不多是在 He 100 式飞机在罗斯托克创记录试飞中坠毁的同时试飞的。奥格斯堡的梅塞施米特公司继这架飞机之后，还制成了两架试验机。但试飞工作却一拖再拖。

进入冬季，到了一九三九年，海因克尔突然又占了上风。到这时为止，他已将四架 He 100 式飞机交给了雷赫林空军试飞基地。看起来，它很有希望成为成批生产的战斗机。准备用作创记录飞行的是 He 100V8 飞机。

一九三九年三月，机体的试验已告结束，特制的 DB 601 型发动机也已到达。这次由年轻的二十三岁的试飞员汉斯·迪特勒试飞。海因克尔在柏林郊外的奥拉宁堡该公司附近，选定了新航线，因为这里的天气要比波罗的海沿岸稳定。

三月三十日十七点二十二分，迪特勒驾机起飞，起落架顺利地收了进去。为了不掉高度，迪特勒在返航点上空转了一个大弯。

这架海因克尔式飞机在同一条航线上闪电般地往返飞行四次，十三分钟后着陆。迪特勒

跳下飞机，高兴地在地上翻了两三个筋斗。他确信他创造了新的世界记录。

然后，一场紧张的计算开始了。人们在期待着。

计时员经过反复计算、比较，不知重复了多少次，直到午夜才发表了测试结果。

时速：七百四十六点二零六公里！

它彻底打破了意大利人阿盖罗保持了五年之久的七百零九点二零九公里的世界记录。德国人首次成为世界上飞得最快的人。

必须立即利用这一消息进行宣传。三月三十一日，柏林正式发表了“海因克尔 He 112U 式战斗机”创造了绝对世界记录。这一举动，使人们产生了它将成为德国空军新的制式战斗机的强烈印象。航空部买进了十二架海因克尔公司制造的 He 100 式飞机，分别给它们加上不同中队的标志，编号为“He 113”，让报社的记者们拍照。然而，用于英国本上空中决战的绝不是这些宣传用的飞机，而是能用于实战的战斗机。伪装成现役战机的 He 100，对外宣传是 He 113

实际上，即使创造了世界记录也难以改变空军技术局对 Me 109 式飞机的态度。空军仍然希望 Me 109 式飞机获得成功，正因为如此，航空部希望梅塞施米特超过海因克尔。

五天后，即一九三九年四月四日，奥格斯堡的梅塞施米特公司又活跃起来。但是，第一次试飞失败了。试飞员弗里兹·温德尔驾驶的创记录飞机 Me 209V2 在试飞中迫降。结果，机体受到严重损坏。当年的宣传照，实际型号是 He 110D

梅塞施米特公司没有灰心。他们还有两架同样的原型机。不久，他们又拉出一架 Me 209V1 式飞机。发动机专家尽力使 DB 601ARJ 发出最大的功率。要使它在几秒钟内产生两千三百马力的功率。在航线上，如果发动机能产生接近这个数字的功率，那么，Me 209 式飞机一定会比海因克尔式飞机飞得快。

光是等好天气就等了好几天。有几次眼看就要起飞了，结果又被迫推迟了日期。终于，在四月二十六日，弗里兹·温德尔发挥出了飞机的最佳性能，飞行十五分钟后着陆。梅塞施米特终于压过了海因克尔七百四十六点二零六公里的时速而创造了七百五十五点一三八公里的绝对世界记录。王冠又回到了梅塞施米特手中。

实际上，弗里兹·温德尔驾驶的 Me 209 式飞机在航线上的速度只比汉斯·迪特勒驾驶的 He 100 式飞机快不到十分之二秒。外形奇特的 Me 209 飞机，从左到右分别是 V-1 V-4 型

这真是轰动世界的大事。在四个星期之内，有两种德国飞机两次打破了多年来未能打破的世界记录。

对此，空军进行了卓有成效的策略宣传，在全世界引起了恐慌。空军公布说“Me 109R”式飞机进行了创记录飞行。实际上，根本就不存在这种飞机。这样做的目的在于给人以一种印象，即德国空军的制式战斗机 Me 109 的改进型已获得很大成功。那么，成批生产并装备部队的飞机也不会比它慢。

宣传机器可真厉害！经这么一宣传，眨眼之间，梅塞施米特飞机比外国最优秀的战斗机还要快二百公里。在空战中，它岂不将无敌于天下么！

因此，不能笼统地说这种飞机仅仅是为了创记录而制造的。也不能单纯地说它的性能仅仅局限于短时间内。尽管冷却水只能用半个小时，发动机的寿命充其量也不过六十分钟。

不消说，海图克尔是知道梅塞施米特的准备状况的。但是，自己的记录毕竟被他以略微的优势打破了，这的确是一个沉重的打击。用来测量创记录飞行的国立物理技术研究所的测量仪器，频繁往返于梅塞施米特和海因克尔之间。但是，顽固的海因克尔又自行其事了。通过重新计算和研究，不久，海因克尔便确信自己能够刷新 Me 209 式飞机的记录。他认为，如果航线不是在德国北部的低地，而是选在海拔五百米高的巴伐利亚，飞机就一定飞得更快。因为那里的空气稀薄，阻力小。

但是，这次空军不再同意他搞了。一听说海因克尔又开始了新的准备，柏林技术局的首席工程师鲁赫特马上来到罗斯托克，冷冰冰地警告海因克尔说：

“我们现在所关心的已不是翻来复去地搞创记录飞行了……即使提高了德国保持的世界记录，那也是得不偿失的。奉劝你把这个方向上的工作停下来。”

此外，他还当面更明确地指出：

“好啦，不管怎么说，Me 109 式飞机是我们确定的制式战斗机嘛！其他战斗机再快，我们也是不会要的。”

从此以后，德国战斗机的生产就采取了“一条腿走路”的方针。Me 109 式飞机确实是一种优秀的战斗机。在战争中，只使用一种经过试验的飞机，当然是有利的。但是，如果战争拖延下去又怎么办呢？

后来，柏林的技术局虽然了解到 He 100 式飞机装上同样的发动机，在长时间内要比 Me 109 式飞机的时速快五十公里，而且，这种飞机的起落架坚固，防弹性能好，然而，他们对这些优点已不感兴趣了。他们说：

“我们在战斗机问题上不用担心！”

一九三九年十月，海因克尔接到通知说有一个苏联军官和技术专家委员会要来该厂，这时，他才感到上了当。原来这个委员会是来考察并洽谈购买 He 100 式飞机的。他再一次询问柏林，回答说是正式访问。原来航空部已批准向东方盟国出售 He 100 式飞机。

在这个苏联委员会之中，有后来以设计“雅克”式飞机而闻名并获得斯大林奖金的亚历山大·雅克夫列夫。雅克夫列夫对海因克尔式飞机的性能很赞赏，把能弄到手的海因克尔式飞机全都买走了。最后三架 He 100 式和若干架 He 112 式飞机被日本国买去。他们冲破封锁，用船运往远东。

对英作战问题，人们开始完全没有料到，后来竟一下子变成了现实。可是，速度最快的战斗机却都卖给了苏联。“这是什么道理呢？”空军技术局解释说：“即使用比它慢的 Me 109 式飞机，我们也完全可以取胜！”

在波兰、挪威以及西线战役中，Me 109 式飞机似乎没有敌手。但这次是与英国作战，英国有喷火式战斗机。德国战斗机部队第一次遇上了劲敌。虽然喷火式战斗机的爬升性能和 Me 109 式战斗机差不多，但机动性能却比 Me 109 好得多。只是下降速度稍慢。在英法海峡上空，梅塞施米特式飞机经受了一次真正的战斗洗礼。

特劳特罗夫上尉的第五十一战斗航空团第三大队，在对英空战的前一阶段，是每天和英国战斗机交战的少数部队之一。按编制该大队应装备四十架飞机，而现在能用的只有十五架。其他飞机虽然没有被击落，但有的中弹太多，有的起落架损坏，有的发动机有故障。能用于实战的在急剧减少。

三天以后，即七月十九日，特劳特罗夫的大队在多佛尔上空，从太阳一侧向一队正在高空以密集编队飞行的英国战斗机部队发起了攻击。

“无畏式飞机，三架，六架，九架，十二架”，特劳特罗夫数着。无畏式飞机是英国的新型战斗机，它前部没有固定武器，而是把四管旋转机枪安装在座椅后面。

这种飞机和英国还舍不得拿出来的喷火式战斗机不同，它不是梅塞施米特式飞机的对手。第一次攻击，一下子就有五架笨重的无畏式被击中起火，掉到海里。这次战斗，共有十一架被德机击落。英方发表的数字是被击落六架。不管怎么说，总之，这个英国第一四一中队由于丧失了战斗力，从海峡前线撤走了。

这次战斗，德国飞机虽然全部返航，但也有几架损坏严重。第二天早上，特劳特罗夫只剩下十一架能参战的飞机了，这样严重的情况是前所未有的。

到了这时，已晋升为国家元帅的空军总司令戈林才召集第二、三航空队开会，讨论对英作战问题。在这次会议上，戈林对这次作战大吹牛皮。他说：“几个星期以来，单独在海峡

上空作战的第五十一战斗航空团已经击落敌机一百五十架以上，从而大大削弱了敌人的战斗力。现在为数不多的英国战斗机已不堪一击。请大家算一算，我们需要多少轰炸机去攻击英国本土……。”

被前一段战果冲昏了头脑的空军司令把敌人看得太软弱无能了。然而，战斗是残酷的，而且，持续的时间比那些悲观论者所担心的还要长得多。 经验与教训

1. 西线战役开始不久，局势就明朗化了。在空防协同攻击下，原有的敌人要塞是坚守不住的。空军为陆军提供火力准备，由装甲部队和步兵攻占要塞。从而，德军能以比预期快得多的速度越过防守坚固的马斯河防线。

2. 对埃本·埃马耳和艾伯特运河桥梁实施的大胆的孤军空降作战，虽然能暂时使敌人瘫痪，但必须注意随时和陆军的快速进攻密切配合。因为空降部队无法携带重武器，要想保持开始取得的战果是力所不及的。

3. 关于这一点，可拿对荷兰实施的空降作战来说明。由于进攻挪威时暴露了手段，因而丧失了重要的突袭时机。只要防御方面采取措施，这种新的攻击方法是完全可以对付的。海牙地区的空降作战所以失败，原因就在这里。值得重视的是损失了几百架空军航校提供的运输机，这就严重地影响了后备力量的培训。

4. 空军不仅为进攻法国的装甲部队开辟了道路，而且护卫了它那薄弱而漫长的战线侧翼。尽管空军还不习惯于反坦克作战，但强击机和俯冲轰炸机还是多次从空中有力地阻止了敌坦克从侧翼突破。

5. 在敦刻尔克，阻止英法联军从海上撤退的任务，德国空军是力不从心的。因为缺乏成功的基本前提，例如：好天气、前线出击基地、攻击重点的形成等。在为时九天的“发电机作战”中，德国空军只进行了两天半的大规模空袭。而水平轰炸机和俯冲轰炸机由于首次遭到从本土基地起飞的英国战斗机的攻击而遭受了损失。

6. 后来，在法国一线作战，对德国空军来说并不是很困难的。不过，转向对英作战，当时只能拿出少数部队。因为整个空军部队需要休息和整顿。首先必须在法国北部部署地面设施。而英国皇家空军也正是利用这段时间进行了整顿和补充。双方都在为即将到来的战争作准备。（待续……）第四章 英国本土上空的决战 第一节 “鹫日作战” 攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第四章

英国本土上空的决战 第一节 “鹫日作战”

一九四零年八月十二日，星期一。德军混合战斗机编队贴着海面向西飞去。多佛尔海峡上空能见度良好，从前天起天气已经好转。

瓦尔特·鲁本斯德尔法上尉清楚地看到英国海岸的悬崖峭壁。当飞机大约飞到海峡中间时，他对着话筒下达了命令：

“第三中队注意，前往执行特殊任务。预祝成功！”

第三中队长奥托·海因茨中尉回答了个“明白”后，就再未联系，率领八架 Me 109 式飞机直接飞向多佛尔。鲁本斯德尔法则带着十二架 Me 110 式飞机（第一、二中队）向左迂回，沿着英国海岸飞向西南。

虽然这两种飞机都是战斗机和驱逐机，但这次却不用于空战。它们机翼下都挂了二百五十公斤和五百公斤的炸弹。正在装弹的 Me 109E，Me 109E 的机腹挂架可以挂载一枚 250 公斤炸弹

鲁本斯德尔法率领的第二二零实验大队是德国空军唯一的一支实验部队。一个月来，该大队在海峡轰炸机部队司令芬克上校的指挥下，一直在执行封锁英国船队航线的任务。在这期间，验证了空军司令部迫切想知道的问题，即战斗机能否携带炸弹，能否用炸弹进行攻击并命中目标。不列颠空战时使用的 Me 110C，在英国空军的打击下损失惨重

昨天，这支实验大队首次袭击了英国绰号为“战利品”的海岸护卫船队。昨天十三点，在哈里奇东南二十四公里处，有二十四架德国梅塞施米特式飞机闯进了英舰对空炮火的火网。可是英国却认为这些是战斗机，没什么了不起。不料德机进入超低空飞行，接着便投下了炸弹。结果两艘大船的甲板和上部建筑被炸，船身严重损伤，陷于瘫痪。Me 110 可以在机腹下挂载两枚 500 公斤炸弹

在实验大队返航途中，英国第七十四中队的喷火式战斗机从后面迅速赶来。鲁本斯德尔法当即指挥战斗机组成圆形防阵，命令 Me 109 式飞机进入战斗。这些 Me 109 式飞机在投完炸弹后，又变成了真正的战斗机。

实验大队的飞机和普通的战斗机、驱逐机一样，装备有同等数量的固定式机枪和机关炮。因此，它比起那些仅装有三挺机枪的重型轰炸机，不消说具有更强的自卫能力。

如果情况按预想的那样，那么，这种战斗轰炸机在遭到敌人攻击时，完全可以不需要别的战斗机来掩护，因此，很有实用价值。

今天是八月十二日，这个实验大队第一次撇开舰船和港湾设施等攻击目标，去攻击耸立在英国海岸的不可思议的天线塔。那些天线塔在法国海岸用望远镜可以看得很清楚。

德国有组织地监听了敌方的无线电通信，了解到英国战斗机是靠指挥所的超短波无线电引导的。同时也掌握了该指挥所是用新式雷达系统获得德机活动情报的。一从外面看到的那些巨大的天线塔就是该系统的“触角”。

这对空军通信部长沃尔夫冈·马蒂尼将军来说，是一个令人讨厌的消息。因为早在一九四零年夏季，德国就已经拥有两种雷达，他一直认为在电波反射技术用于军事方面，德国远远地超过了他的敌人。

这两种雷达，其中有一种可动式的，名叫“夫累雅”。它用二点四米的波长发射电波，捕捉来自海上和空中的目标。加来西部的维桑地区就部署了一部。当它一发现英国海岸护卫船队，联合战斗机集团司令所属的战斗机编队和快艇部队就可立即组织攻击。德国“夫累雅”雷达天线

另一种雷达名叫“维尔茨堡”，当时刚刚投入成批生产。最先配备给了鲁尔地区的高炮部队。它的波长是五十三厘米，可以发射集束电波，因此，探测效果很好。维尔茨堡型雷达能够准确地测定目标的方位及其活动范围。埃森—弗林特罗普地区的某高炮连在一九四零年五月曾借助于这种魔术般的眼睛，击落过飞在厚厚的云层上空，自以为安全的英国轰炸机。“维尔茨堡”雷达天线，外形颇现代化

从技术上来看，在占领了法国沿岸后，马上投入战斗的马蒂尼将军的侦听、雷达探测部队并未在英国本土上发现什么新东西。因为英方雷达站使用的是波长为十二米的长波，所以自然就难以准确地测出来。这种雷达也有误差，据英方发表的材料确认，误差最大时，雷达操纵员曾把开始入侵本土的德国飞机数目多报了三倍。

除了技术上的难点之外，使马蒂尼将军吃惊的是敌人在组织上正取得新的进步。英国已经在本土的东、西沿海地带部署了“海岸低空搜索雷达网”。也就是说，英国本土防空区域已布满了这种电波收发装置。这些雷达站的情报经过中央指挥所的分析，再根据分析得出的结果，就能正确合理地指挥战斗机中队投入战斗。

然而，德国当时还没有这种系统。虽然有一种代号为“DeTe”的电波探测装置，但谁也没认为它具有左右战局的重大意义。

现在，德国空军领导机关不得不改变了原来的想法。因为英国有了雷达，德国就丧失了至关重要的偷袭机会。不用说德国的轰炸机部队入侵，就是当德机还在法国上空集结的时候，英国人就已通过雷达探测清楚了。德国空军如果要改变同英国皇家空军作战时在战术上所处的不利地位，就必须首先破坏英国沿海的雷达站。于是，一九四零年八月三日，电传打字机把耶顺内克签署的作战命令传到了第二、第三航空队：

“对于所发现的敌军 DeTe 装置，用第一攻击波的特殊任务战斗队实施攻击，务必尽快摧毁！”

所谓第一攻击波，也就是对海岸雷达站的攻击行动。这次行动成了英国本土上空决战开始的信号。

鲁本斯德尔法上尉看了看表，差几分十一点。十二架驱逐机同时改变方向飞往西北，向英国海岸飞去。各中队飞到海岸后散开，迅速奔向各自的目标。

马廷·卢茨中尉带领第一中队从伊斯特本刚进入内陆，就发现“佩文西”雷达站。六架梅塞施米特式飞机开始爬高，但是，由于在两个机翼下分别挂着五百公斤炸弹，所以，爬高就不那么灵活了。虽然是战斗机，却挂着相当于 Ju 87 俯冲轰炸机两倍的炸弹。

飞机好容易爬到了所需的高度，接着作了一个转弯，收油门，向目标俯冲。当光学瞄准具对准四根天线塔中最近的一根时，卢茨中尉第一个投下炸弹。

驱逐机群象一阵突然刮起的暴风掠过雷达站上空。有八颗五百公斤炸弹命中了目标。其中一颗直接命中了细长的无线塔。还有一颗炸断了主电缆。于是，电波中断，“佩文西”沉默无声了。

在从“佩文西”向东飞五分钟左右的地方，勒西格中尉率领第二中队正在袭击黑斯廷斯附近的拉伊雷达站。据英方公布，虽然地面建筑全被炸坏，但收发装置和监视塔毫无损伤。

另外，海因茨中尉带领第三中队袭击了多佛尔雷达站。有三颗炸弹落在天线塔附近。尽管有两座无线塔被炸得歪斜，但却没有倒。

其它地方的情况大体差不多。在攻击部队返航时，各处目标都冒起黑烟，似乎完成了既定的任务。但透过黑烟，天线塔仍然屹立着。这跟轰炸波兰广播电台有些类似。那时，不管怎样准确瞄准，天线塔就是炸不倒。

袭击过后三小时，拉伊雷达站靠应急发电机又开始了工作。其它雷达站也都在下午相继恢复了工作，英国的雷达网又重新复活了。但也有一个例外。

从十一点三十分开始，第五十一、五十四轰炸航空团的三个大队共出动六十三架 Ju 88 式轰炸机，袭击了朴次茅斯港。但是，在怀特岛附近，有一个大队的十五架飞机改变了航向，飞往文特纳尔，它们使那里的雷达站遭到严重破坏，以致不能修复。为了堵上这个空隙，英国人在怀特岛经过十一天不分昼夜的施工，又建成一个新的雷达站。

德军的监听部队之所以没发现这一空隙，是因为英国人耍了一个花招。实际上，这座雷达站被炸后已不能工作，而英国却利用其它雷达站伪装出它还能正常工作的样子。德方收到了“它的”电波，于是就误认为该站已经被修复。

希望落空了。这次突击未能达到预期目的，最多不过使英国的雷达网暂时失效几个小时。与此相反，在八月十二日同时开始的德国空军对肯特州英国战斗机部队前线基地的袭击却取得了很大的成功。

九点三十分左右，古茨曼少校的第二轰炸航空团第一大队的 Do 17 式飞机在强有力的战斗机掩护下，对林奈机场搞了一次五十公斤炸弹的饱和轰炸。跑道被炸得坑坑洼洼，机库也被炸毁。

在这里附带说几句。这几周，德国空军一直特别注视着海峡上的英国船只。这天中午刚过，二十二架俯冲轰炸机袭击了位于泰晤士河口马尔加特以北的护卫船队。第一飞行训练团第四大队的指挥官是陆军总司令布劳希奇元帅的儿子冯·布劳希奇上尉。他报告说炸中了两艘小型货船。

俯冲轰炸机飞走后不久，十三点三十分，位于最前线的英国战斗机曼斯顿基地第一次遭到猛烈攻击。这也是鲁本斯德尔法上尉的第二一零实验大队的二十架载有炸弹的梅塞施米特式飞机干的。上午，他们的攻击很顺利。因为英国的雷达站还一个个如同瞎子一样地瘫痪着。因此，此次奇袭获得了成功。当斯曼顿基地收到警报的时候，还有一分钟德机就要到了。

机场上，英国皇家空军第六十五飞行中队的飞行员们迅速跳进喷火式战斗机的座舱。十二架飞机开始滑行，最前面的三机编队已经加满油门起飞滑跑了。

就在这一瞬间，梅塞施米特式飞机铺天盖地飞来。

“敌战斗机都排列在机场上，”卢茨中尉报告说，“我们的炸弹已经落在它们中间了。”

在刚起飞的英国飞行员中，有一个中校叫奎尔，这个人从一九三六年起，就在维克斯航空公司当试飞员，能熟练驾驶喷火式飞机。他是志愿来到前线部队的。他突然听到一阵轰鸣压过了他的飞机发动机的声音，回头一看，原来是后面的机库被炸飞了。

奎尔驾机不顾德机轰炸滑进了跑道，两侧不断有炸弹在爆炸着，他毅然加足马力起飞了。这架喷火式飞机忽而被硝烟吞没，忽而又象什么事也没有似地奔驰在跑道上。接着，机轮咯嗒咯嗒的振动声终于消失，飞机离地了。能够在这样十分艰险的情况下起飞，的确是个了不起的奇迹。

其它喷火式战斗机也都在硝烟弥漫的曼斯顿机场以大迎角上升。这时从空中看去，飞机似乎全被炸毁了。

德方是这样认为的。二一零实验大队回到加来的马尔克出去基地后，在报告中这样写道：

“有十二颗五百公斤炸弹和四颗二百五十公斤燃烧弹命中了机库和机场宿舍，有四颗五百公斤炸弹落在正在跑道上起飞滑跑的战斗机中间。在地面，有四架飓风式战斗机和五架其他飞机被炸毁……”

据英方公布，第六十五中队的喷火式战斗机虽然大部分都奇迹般地幸免于难，但曼斯顿机场的损失却相当严重。他们的战斗机指挥官命令飞行员到后方机场降落。

紧接着遭到袭击的是英国空军战斗机司令部的霍金基地。清晨刚遭到袭击的林系基地又再次遭到攻击。两地都遭受了和曼斯顿基地差不多的损失。为了便跑道迅速恢复使用，施工部队正在彻夜填平弹坑。

沿海地带的小型冲突虽已结束，但英军知道，大规模的战斗即将来临。其实，八月十二日只不过是序幕。在这一天，第二、三航空队在强有力的战斗机护航下，虽然投入三百架水平、俯冲轰炸机，然而，这还不到它们总兵力的三分之一。

真正开始攻击的时间是在第二天，也就是八月十三日清晨。戈林亲自确定这一天的代号为“鹫日”。按规定，八月十三日上午七点半，两个航空队的第一攻击波应进入英国本土。

将近两千架德国飞机为了参加史无前例的战略空战——英国本土空战，正待命出动。对于这样一个大国，对于这些决心抗战到底的国民，仅用大规模轰炸是否能彻底征服？对此，谁也不清楚。但是，德国空军就要下决心干了。这种强攻能否奏效呢？从英国本土空战的初期来看，已充满了戏剧性的因素。

早在法国战役即将结束的前一周，即一九四零年六月三十日，戈林发出了“对英空战的一般命令”。其中规定：“各航空队投入作战……应在相互体谅的前提下，尽可能地密切配合行动。”“各部队集结后……对目标群应有计划地采取战斗行动”等等。

首先应打击英国空军及其地面设施和航空工业。对于海军则应从空中攻击它的港口和海上运输线。刚愎自用的戈林认为，光靠空军就能同时完成这两个使命。英国空军 610 中队的喷火三机编队

关于作战重点，空军总参谋部曾作过这样的说明：“在没有击溃敌空军时，空战的最高原则是抓住一切机会，不分昼夜，不分地面或空中，也不要受其它任何条件束缚，应着重攻击敌军飞行部队。”

这就是说，目标是明确的，但如何具体完成任务却没有一个明确的计划。

一九四零年七月十一日，戈林发出新的命令，迈出了具体化的一步。他批准攻击英国海岸护卫队，戈林的意图是想以此诱出敌军战斗机，然后乘机痛打。但是，英国空军没有上钩，他们严格遵守上级的命令，护卫好船队，避免卷入混乱的空战。戈林的计划落空了。

对英空战犹豫不决的主要原因是德国的对外政策。当时，对于想不到能那样快地征服法国的德国认为，现在对于处于孤立境地的英国只要充分炫耀一下武力，这个岛国就会怯战求和。

七月十九日，德国人在柏林，庆祝西部战线大捷，为云集柏林的国防军首脑们授勋。戈林作为国家元帅，身着白色军服参加了庆功会。这次，空军又增加了两位元帅——凯塞林和斯塔尔。

战后，凯塞林曾写道：“我至今仍然确信，如果希特勒没有考虑到讲和的可能性的话，那么，在西部战役之后是不会把我们晋升为元帅的。”

在国会上，希特勒发表了“我再一次向英国人诉诸理性”的演说。无可置疑，与英国讲和对希特勒以后的意图是最有利的。他在这篇演说中说：

“我认为，没有任何理由再继续这场战争了。我为因战争而死的人感到痛心……。”接着，他又说：“继续打下去必然要以一方的全面崩溃而告终。也许邱吉尔认为崩溃的是德国，但我确信是英国。”

三天后，英国外交大臣罗德·哈利法克斯通过广播电台发表声明说，希特勒的演说完全没有谈到应该以正义为基础进行和谈的问题。希特勒唯一的论调就是威胁……大英帝国充满血战到底的信心。我们决不停止战斗……。”

事态发展到这种地步，德国迫使英国求和的想法只有告吹。现在，空军必须认真考虑对这个岛国的作战了。

七月二十一日，戈林召集各航空队司令征求意见。遵照戈林的命令，凯塞林和斯培尔两位元帅把会议精神传达到他们指挥下的各军。现在，无论哪一个参谋部都在突击拟定作战计划。毫无疑问，歼灭英国空军是首要目标。但是，在有关作战方法问题上，则有各种不同的意见。

此时，希特勒对此已毫无顾忌，接连作出一个又一个的决定。在国会演说三天之后，即七月十六日，他在十六号指令中命令：“做好对英登陆作战的准备，待命出击。”（“海狮作战”）

可是，七月三十一日，希特勒在上萨尔斯堡会见了陆军总司令冯·布劳希奇和总参谋长哈尔德，提出了进攻苏联的设想。要求“越快越好，可能的话，在今年之内解决。如果打垮了苏联，英国的最后一线希望也就破灭了。”戈林和空军总参谋长耶顺内克也知道这件事。尽管如此，八月一日发出的总统第十七号指令仍然要求在八月五日以后加强对英空战和海战，不要受任何干扰。希特勒打算在看了空袭效果之后，再决定是否九月中旬（海军规定的最早期限）用八到十天的时间对英本土实施登陆作战。

问题的焦点是，表面上，下一个敌人仍然是英国，而实际上德国统帅部的矛头已指向东部。希特勒自然认为，到了那时，英国很可能投降，然而，却没有令人信服的论据。

八月二日，戈林为“鹞日作战”发出了最后一道命令，规定共同担负这一任务的第二、三航空队的首要目标是歼灭敌战斗机（空中的喷火式和飓风式），其次是战斗机机场、海岸雷达站、英格兰南部的所有地面组织。

八月三日，攻击延伸到伦敦周围的机场。第三天（八月四日），全力以赴继续攻击。德国期望通过对英国皇家空军实施几次猛烈打击，把制空权掌握到自己的手中。只有制空权才是确保以后作战的前提。

除了出击时间之外，其它一切都已就绪。为了使进程按计划发展，空军需要有连续三天的好天气。据气象部门预报，八月初的天气适合飞行，但作为一个航空队来说，必需要有六天的准备时间。

不料，各航空队的准备工作刚一结束，天气就急剧恶化了。于是，原订八月十日进行的“鹞日作战”计划只好延期，八月十一日的天气仍然不好。好容易盼到亚速尔群岛上空的高气压团扩展过来，估计可能会出现几天好天气。因此，戈林决定八月十三日七点三十分行动。

其实，十二日的天气就很好。攻击行动开始活跃起来。英国的护卫船队、港湾、雷达站、还有前面提到的三个机场都遭到了猛烈的轰炸。

可是，到了八月十一日夜，亚速尔群岛上空的高压气团后退了，因此，“鹞日”这一天的天气很不好，大部分出击基地大雾弥漫，海峡上空乌云滚滚。

戈林不得不再次命令中止攻击，推迟到下午。但是，在命令通过航空队下达到各航空团之前，有好几支部队已经起飞了。

这就不可能形成一次经过认真准备的大规模攻势。实际上，“鹞日作战”已变成一场受坏天气影响，各自为战的战斗了。

现在正好是七点三十分，“鹞日作战”开始的时刻。第二轰炸航空团团长约翰内斯·芬克上校从 Do 17 式轰炸机的窗口正聚精会神地寻视着前方。在预定和护航战斗机汇合的地方，芬克发现前面有几架兄弟部队的驱逐机做着可笑的动作，他们向芬克靠近，先是压杆俯冲，紧接着又进行跃升。他们反复地做着同一动作，这是为什么呢？

此刻的芬克上校无暇观顾这些，只顾率领第二大队（队长魏特库斯中校）和第三大队（队长富克斯少校）飞往英国泰晤士河口南岸的东教堂机场。

Do 17 式飞机以密集队形穿过云层，以五百米的飞行高度紧贴着云底飞行在英国本土上空。这样，无论是敌人的战斗机还是我方的战斗机都无法发现。这五十五架轰炸机也真走运，英国的雷达操纵员竟报告说只有“几架”轰炸机。因此，霍恩彻奇机场的战斗指挥所只出动了第七十四中队的喷火式战斗机来拦截这“几架”飞机。

这时，芬克上校率领的轰炸机编队已飞到东教堂机场上空，各中队分别轰炸了跑道、飞机、机库和仓库，他们炸毁了停在地面上的五架布莱汉姆式轰炸机，跑道上留下了五十多个弹坑。

当芬克的编队踏上归途时，喷火式和飓风式战斗机才从四周围赶来。芬克环顾四周、未发现一架己方战斗机。因此，他们只好依靠自己的力量防御。幸好这时有云，他们立即钻入云层，大部分飞机都避开了敌机的猛烈攻击。否则，损失将是惨重的。

即使这样，第二轰炸航空团在这次出击中还是丧失了四名最优秀的飞行员。芬克一回到基地，便立即拿起电话大发雷霆，责备“战斗机的怠慢”。

可是，当他得知对大英帝国开始“使日”攻击的德国空军只有他一个团时便惊呆了。原来，戈林中止作战的命令没有传达到芬克的航空团。而驱逐机在他们眼前反复做特技飞行按惯例是表示让他们返航，但当时谁都未解其意。

到当天下午，“鹞日作战”仍未全面展开。戈林原定十四点发起攻击，但天气非但没有好转反而更坏了。

最先出击的部队是第一飞行训练团的第五驱逐机大队。二十三架双发 Me 110 式飞机从冈机场起飞。大队长林斯贝尔格上尉决定在波特兰附近进入苏格兰南岸地区，采取自由战斗行动。

尽管前一天轰炸怀特岛，使岛上的文特纳尔雷达地陷于瘫痪，但德机编队通过瑟堡上空时，又被别的雷达站发现了，而且，报出的兵力数字也很准确：

“二十架或者稍多一点。”

有一点是英国本土防空雷达摸不准的，那就是入侵的机种。统率英国所有战斗机的战斗机司令部司令道丁元帅下令说：尽可能避开德国战斗机，全力以赴，集中打轰炸机。因此，如果英国空军战斗机司令部的军官们事先知挂这不过是一些驱逐机的话，那么，他们也就不会出击了。

但是，由于雷达探测不出是什么机种，因此，他们才向驻守在埃克塞特、温泉、唐美尔的三个战斗机中队发出了警告，命令他们去拦截海岸上空的敌机。

这正中了德军的诡计。其实，德军是用驱逐机作为诱饵来吸引英国战斗机中队出战的，

德国轰炸机部队与驱逐机保持适当的距离。一旦英国战斗机打得油尽弹光，不得不回到地面加油充弹的时候，德军轰炸机便趁机接踵而至，将停在机场上的敌机全部消灭。

这就是德军的战术。

德军明白，英国战斗机有很多战术上的有利条件，例如，他们是在本土上空作战，离作战目标近，熟悉战区空域，地面指挥组织良好，气候适应等。因此，德军指挥部必须采取种种措施，哪怕是部分地抵消这些有利条件也好，比如让驱逐机大队在波特兰上空来回游戈就是一个措施。不过，这对驱逐机来说，是一个比较高的要求。

当林斯贝尔格上尉越过英国海岸线时，收到了最后面一架飞机发来的警报：

“后方发现喷火式飞机！”

这一声使德国机上人员象被电打了一样，顿时紧张起来。他们知道，多少显得有些笨拙的双发梅塞施米特式飞机的飞行性能不如英国的喷火式。但他们也清楚自己飞机上的四挺机枪和两门机炮的火力也是相当厉害的。

林斯贝尔格立即命令排成圆形防阵，互相掩护尾后，只有最后面一架飞机有可能被“狗”咬住。

林斯贝尔格最先转弯，在他没有完全转过来的时候，飞在高空的英国战斗机突然高速从后方追了上来。

Me 110 式飞机向右一拐，巧妙地避开了敌机的火力，子弹从他的左侧擦过，喷火式战斗机扑了个空。另一架 Me 110 式飞机想用俯冲动作规避，但是因为速度不够，被敌机咬住，遭到了攻击。喷火式飞机机翼下面装有八挺机枪，所以象打散弹一样，有几发枪弹命中了 Me 110 式飞机。德国驱逐机好容易排成了圆形防阵，这样比较容易防守。在敌机的反复攻击下，有两架飞机被打掉了。

喷火式飞机的机翼下喷吐着火舌，向圆形防阵俯冲。水平飞行的驱逐机在射程之内能够捕捉住敌机的时间只有短暂的一瞬。然而，他们却打得很准。有两三架英国战斗机拖着黑烟栽了下去。不过，下面是他们自己的国土，即使受伤掉下去，用机身也可以着陆，跳伞也当不了俘虏。

相反，德国飞机的返航距离却很长，它们必须越过海峡才能回到法国。光是海上距离就有一百六十公里。如果尾翼被打得象个蜂窝，一台发动机又停车的话，飞机就会失去平衡向一边倾斜，不断丢失高度。这样一来，距离就显得太远了。

林斯贝尔格上尉的驱逐机大队返回基地时，共损失了五架飞机（包括飞行员）。另有十多架中弹受伤。这是因为当时这二十三架梅塞施米特飞机不得不和那四十架喷火式、飓风式战斗机奋战一场造成的。

这次出击引起的余波两天后还未平息。八月十五日，凯塞林、斯培尔两位元帅被召到卡林哈尔，就至今毫无进展的空战不得不听任戈林的训斥。

“居然会发生驱逐机大队单独出击的事！”戈林说：“以前不是已经三番五次地用口头或文件发出命令了吗？不是说过，由于航程上的原因，驱逐机的出击只限于必要的场合吗！”

这就是说，只有当单发 Me 109 式飞机的续航能力不足以把轰炸机部队护送到目标上空时，才能用驱逐机来担负所剩距离的护航任务。

谁听到这些话都会感到不安。通过西部战役，特别是非常重要的七月海峡空战，可以看出，双发 Me 110 式飞机基本敌不过既轻快又灵活的英军战斗机，依照戈林的说法，这种精锐战斗机，即被称为“铁肚子”的驱逐机本身就需要有战斗机护航。可是，林斯贝尔格上尉的驱逐机大队却单独飞入了英国本土。戈林接着又训斥说：

“你们没认识到发出这样明确命令的必要性，或者说还没有完全认识到。要知道，我们没有那么多的驱逐机，必须慎重使用。”

这位空军司令超脱越有气。因为在波特兰上空以驱逐机引诱敌机这一战术失败了。当林

斯贝尔格上尉牵制住敌人的三个战斗机中队时，德军轰炸机部队本来是有可能乘隙而入的。可是，轰炸机的出击却拖延了三个小时。也就是说，在英国战斗机从容着陆，加满了油，补足了弹药之后，德国轰炸机才赶到。而这时，英国战斗机早已准备完毕，待命出击了。这是德军指挥上的失误，一次严重的失误。

当格拉夫·舍恩博恩少校率领的第七十七俯冲轰炸航空团出现在海峡上空时，已经是十七点了。五十二架 Ju 87 式俯冲轰炸机在伊贝勒中校第二十七战斗航空团的护航下，准备袭击波特兰周围的机场。但是，俯冲轰炸几乎是不可能的。因为在不到一千米的上空，聚集着厚厚的云层。他们没有找到机场。

“进攻失败了。”冯·里希特霍芬将军在日记中写道：“因天气不好，飞机编队只好带弹返航。天气预报不准，而攻击又是‘上头’下的命令。象这种情况，怎能投入作战呢？侥幸的是英国战斗机的行动晚了一步。”

其实，英国战斗机司令部从各地抽调了约七十架战斗机前来拦截德机编队。在梅塞施米特式和飓风式飞机交战中，英第六零九飞行中队的十五架喷火式飞机成功地击落了五架德国俯冲轰炸机。

笨拙的 Ju 87 式飞机不适于参加这种攻击。这是“鹞日作战”的第二个沉痛教训。八月十三日，本应是炫耀德国空军空中优势的一天，但后来却成了一个非常倒霉的日子。

比洛维斯上校的第一飞行训练团紧跟着俯冲轰炸机，作为第二攻击波攻入英国南海岸。遭到了英国战斗机强有力的抵抗。高速双发飞机 Ju 88 编队虽然能巧妙地利用云层来掩护自己，却无法发现英国皇家空军的机场。

因此，克伦上尉带领第一飞行训练团第一大队袭击了作为第二目标的南安普敦港口设施。这个目标比较容易发现。但是，攻入重要的米德尔·沃洛普战斗机基地的只有六架 Ju 88 式飞机。米德尔·沃洛普有个战斗司令部的地区指挥所，它能够引导四个飞行中队的飞机。在那里用六架轰炸机是无济于事的。第一大队报告说，只击中了“跑道头上的帐篷和小仓库”。米德尔·沃洛普损失很小。

距米德尔·沃洛普十公里，重要程度仅次于南安普顿的安多弗机场却受到很大损失。在这里，有十二架 Ju 88 式飞机参加了攻击，效果很好。当时，安多弗机场上没有战斗机。这次攻击，由于遇到坏天气，打乱了德国空军的战斗部署。最后，不得不规定，只要发现了目标就可以轰炸。

与此同时，在英国本土最东部的肯特州也进行了一场混战。勒尔查将军的第二航空军投入了两个俯冲轰炸机大队。另外，从第八航空军调来的一个大队也参加了袭击英军机场的战斗。

英方没有料到面对多弗尔海峡的这一带竟会有那么大的危险。戈特哈特·汉德里克少校是奥林匹克五项全能冠军，他率领着先头部队第二十六战斗航空团扫荡了攻击地区。英军虽有几次反击，但都无济于事。

十八点十五分，八十六架 Ju 87 式飞机从容不迫地飞到梅德斯通附近的迪特林机场上空，开始攻击。刹那间，迪特林遭到毁灭性打击。跑道上弹坑密布，机库起火，浓烟冲天。基地指挥所中弹，基地司令被炸死。德机返航时，大约有二十架英机被炸毁或起火燃烧。

不过，这座迪特林机场和英国战斗机司令部并没有隶属关系。它是海岸警备队的基地，只有一些侦察机之类的飞机。泰晤士河口以北的战斗机基地罗克福德被低云严密遮盖着。派到该处的俯冲轰炸机大队最后不得不一颗炸弹也没投就返航了。

晚上，“鹞日”的战果统计出来了。尽管开始时受到坏天气的干扰，据信仍有四百八十五架水平、俯冲轰炸机和一千余架战斗机、驱逐机飞往英国本土，攻击了敌人九个机场，“在五个机场取得了较大的战果。估计这些基地实际上将不能再使用。”

虽然这一胜利是以损失三十四架飞机的代价换来的，但凯塞林和斯培尔两位元帅却很满

意。当然，这离“巨大打击”还相差很远。因此，第二、三航空队的这两位司令不得不继续等待好天气，以便有朝一日能倾巢出动。

在海峡彼岸的英国也认为他们在八月十三日的战斗中取得了战果。英军欣喜若狂。确实有三个基地遭到严重破坏，早上是东教堂机场，下午是安多弗和迪特林机场。但这几个都不是战斗机基地。与国家命运休戚相关的战斗机司令部安然无恙，它的地面组织依然屹立在那里。

看来，德方好象不清楚英国哪一个机场是战斗机机场。尽管空军总参谋部的首席情报参谋约瑟夫·施密特中校早在一年多以前，就在力所能及的范围内收集、分析了英国本土的情报。他收集的目标图、照片以及大英帝国飞机图等详细到注有航空团，甚至飞行大队队部。此外，德国技术侦察部队还一字一句地监听了异常频繁的英国引导战斗机的无线电通信，分析出了它们的方位，甚至也早就知道“C-3”这个代号指的是曼斯顿基地。

这就是说，德方显然非常清楚英国的战斗机基地和地面设施的位置，也知道这些地方是空战头等重要的目标。但是，事实上，德军却丢开了这些目标而攻击了其它一些机场。更为遗憾的是德军指挥部一直抱着敌军已遭到沉重打击这种错觉而沾沾自喜。

“鹞日”使英国战斗机司令部获得了喘息之机。虽然八月十二日，林奈、曼斯顿、霍金等机场遭到了猛烈的攻击，但是，八月十三日，英军却产生了一种乐观情绪。在和德国战斗机的空战中，英军只损失了十三架喷火式和飓风式战斗机。这是完全可以弥补的。只要事态不再继续恶化，对英国来说是没有什麼可怕的。（待续……）

第二节 “黑色的星期四” 攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第二节

一九四零年八月十四日，轰炸重点又回到了“摧毁敌军战斗机及其地面设施”。这天，因为天气不好，没能以大队或航空团为单位实施攻击。

只有前线基地曼斯顿再次遭到了二二零实验大队的十六架梅塞施米特式驱逐机的袭击。飞机带着炸弹从云居里突然出现。有四座机库中弹起火。在一般情况下，德军为了干扰英国的防空阵势，只派几架轰炸机飞往英格兰南部上空。

第二天，八月十五日星期四的早晨，天气不料和前一天大不一样，从上午起开始好转，逐渐云消雾散，暗灰色的天空豁然晴朗起来。德国空军领导机关肯定没有估计到这一天能够实施大规模攻击，否则，各航空队和航空军的指挥官就不会被召到卡林哈尔和空军总司令会晤了。

留在加来南面博宁格斯的第二航空军司令部里的参谋长保罗·戴希曼上校以一种怀疑的神色看了看太阳，然后，急忙转身回到作战室，立即发出了出击命令。因为为“鹞日作战”发出的攻击命令原则上仍然有效。

接着，戴希曼走到第二航空队的前线指挥部。这个指挥部设在布兰海角附近一零四高地的坑道里。凯塞林元帅曾把这个高地称为“圣山”。

在这里，戴希曼只见到首席作战参谋里库霍夫中校，凯塞林元帅和他的参谋长都跟戈林会晤去了。这时，里库霍夫刚刚接到柏林发来的因天气不好停止出击的命令。

“已经晚喽！”戴希曼高兴地说：“飞机都起飞了。”

两个人从坑道里走出来，进入观察所。这时，机群正掠过他们的头顶向北方飞去。里库霍夫不知所措，拿起电话想请示一下空军总司令，是否召回俯冲轰炸机群。可是，戴希曼却一把抓住了他的手，一直看着机群到达英国海岸上空，看到多佛尔地区的高射炮火时才撒开手。里库霍夫这才死了心，向柏林报告说：“我方机群正在攻击敌人！”

这时是中午十二点。在二十分钟之前，第二航空军的两个俯冲轰炸大队，即第一航空团的第二大队（大队长凯尔上尉）和第四大队（大队长冯·布劳希奇上尉）就已经飞往英国。他们到加来上空和护航的战斗机会合以后，袭击了林奈、霍金两个基地。这次袭击使林奈基

地遭到严重损失，轰炸以后两天不能使用。

当时，谁也没有料到，这次攻击是对英本土空战中最激烈的一次。以前的天气令人沮丧，而今天的天气却好得这样突然。因此，这次攻击的战果主要是因天气突然好转偶然取得的。

八月十五日下午，在十二个小时之内，德国空军出动飞机一千七百八十六架次。如果根据空军第八科（负责军事科学）汇总的材料来看，实际上还多于此数，即：德军出动水平、俯冲轰炸机八百零一架次，出动战斗机、驱逐机一千一百四十九架次。此外，驻在挪威的第五航空队还出动了一百六十九架次。也即是说，光是下午出动的飞机就超过了两千架次。

在俯冲轰炸机攻击多佛尔沿海地区后，战场又转到北方。十一点三十分左右，第五航空队派出驻挪威斯塔万格的第二十六轰炸航空团和驻丹麦奥尔堡的第三十轰炸航空团飞越北海，袭击位于太恩河、恒比尔河两个河口之间的英格兰中部地区。这个作战计划是空军总司令部在前一天晚上批准的。

从出去基地到作战目标相距六百五十到七百五十公里，飞机必须具有往返能力。此外，还要扣除全程百分之二十的“战术备份”航程（起落，领航错误，对目标的攻击等）。把这些统统算在一起，攻击英国本土的飞机必须具有一千八百公里的航程。

一个确凿的事实是，Me 109 式飞机的航程不足。这种飞机飞不到英国海岸，就会掉进海里。也就是说，“狮子”航空团（第二十六轰炸航空团）的 He 111 式飞机和“鹰”航空团（第三十轰炸航空团）的 Ju 88 式飞机不得不在没有战斗机护航的情况下出击。这是非常危险的。

因此，德国空军想从其他方面打注意。他们企图通过猛攻南部来箝制英国战斗机司令部，以便在对英格兰中部实施侧面突击时，它只能出动少量的飞机来拦截。然而，道丁元帅早就注意到这个问题。他把原来部署在英格兰东南部战斗焦点以北的第十一战斗机集团北调苏格兰，同到这时为止一直未参战的第十二、十三战斗机集团合兵一处。

现在，他们战斗的时刻来到了。

十三点四十五分，德军第一攻击波，第二十六轰炸航空团第一、三两个大队共六十三架 He 111 式飞机飞往纽卡斯尔北部地区。飞行高度四千五百米，在二百米以下，有浮云，云量约十分之六。当机群飞到离海岸大约四十公里的地方时，无线电突然喧嚣起来，报告一个接着一个。

“左侧发现喷火式战斗机！”

“敌战斗机从太阳方向飞来！”

“我被喷火式战斗机击中！”

正当这时，轰炸机群得到了驻斯塔万格福斯基地的第七十六驱逐航空团第一大队二十一架驱逐机的支援。这个大队曾于一九三九年十二月十八日在德意志湾上空击落过当时参战的威灵顿式飞机的大半。在占领挪威时，该大队曾冒着敌人猛烈的防空炮火，最先降落在奥斯陆的福内布机场和斯塔万的索拉机场。

不过，今天的任务似乎难于完成。驱逐机大队的前导四机组飞在轰炸机群上空几百米处。最前面的是大队长雷斯特迈尔上尉。今天和他同乘一架 Me 110 式飞机的不是一般的通信员，而是第十航空军的侦听中队长哈特维希上尉。他正埋头在他的高性能接收机上工作，监听敌战斗机的通信联络，想通过这个空中侦听室来了解敌人的防御体系，以确定德方轰炸机部队的战术、航线以及相应的飞行高度等。

从这一行动也可以看出，德军早已估计到会遇到英军强有力的战斗机的拦截。可是，还没等哈特维希认真分析侦听到的情况，英军第一攻击波的一架喷火式飞机就从太阳方向朝指挥机扑来，雷斯特迈尔上尉还没来得及调头进入应战状态就被击中了。机身上的窟窿由于受气流冲压，越来越大。

副油箱好象也被击中了。

这个挂在机身下面，样子不大好看，绰号叫“狸肚”的副油箱里装着一千公升汽油，在飞机横断北海后，已经空空如也，但不知是哪儿发生了故障，没能抛掉。里面虽已无油，却充满着爆炸性的气体。以往在德龙海姆和纳尔维克之间的长途飞行中，曾有不少人因“狸肚”故障而丧命。眼下，雷斯特迈尔和哈特维希的生命也危在旦夕。大队长的这架指挥机终于起了火，一头栽进海里。

击落这架飞机的是从阿克林顿起飞的英国第七十二中队的喷火式战斗机，中队长格雷厄姆上尉在一千米以下高度看见德机机群，这还是第一次。他简直有些不敢相信自己的眼睛了。他报告说：

“德机有一百架以上！”

惊慌的英方把只有二十一架的梅塞施米特式驱逐机群数成了三十五架。可见他们是何等慌张。四十分钟之前，雷达就捕捉到了正在向英国接近的德机。开始，雷达操纵员估计敌人兵力“大约有 20 架飞机”，以后又更正说：“有 30 多架飞机”从南部入侵。

直到今天，英方还把这个错误归咎于当时不完善的雷达。其实，当时雷达探测到的情况是正确的。雷达开始捕捉到的机群并不是第二十六轰炸航空团，而是第十航空军为干扰英国防空体系派往福思湾方面去的佯攻部队。这是德方为诱开英战斗机，采用的调虎离山计。

第二十六轰炸航空团的轰炸目标还要往南些，即英国轰炸机部队基地迪施福恩、林通、阿蓬和乌兹。可是，德军轰炸航空团犯了一个严重的错误，他们向北多飞了一百二十公里才进入英国海岸。因此，他们实际上正好进入了佯攻部队的入侵航线。

据当时的第十航空军情报参谋阿诺·克诺恩施蒂贝尔上尉说：“由于这一错误，导致了和佯攻作战意图相反的结果，敌军战斗机提前得到警报被引导到目标现场。”

十五分钟后，英军第七十二、七十九中队的喷火式战斗机从四面伺向德机发起了攻击。

位于驱逐机编队尾部的里希塔中士因机枪子弹打伤头部而失去了知觉，飞机一个倒栽葱向下掉去。

通信员盖斯黑卡中士一见大事不好，随即双脚一蹬，跳伞脱离了飞机。可是，里希塔又清醒过来，在高度掉到云层下面时，他又重新控制了飞机。尽管头部大量出血，他还是飞过北海返回了德占区，迫降在丹麦的埃斯堡。而盖斯黑卡中士却去向不明。

尤伦贝克中尉同第二中队剩下的五架飞机一起，调过头来投入战斗。他们击中一架喷火式飞机，并看着它拖着长长的黑烟栽了下去。

但是，敌机太多了。尤伦贝克命令组成圆形防阵。当时也只能这样做。就在这时，尤伦贝克的后方遭到攻击，他的僚机施马赫准尉以准确的射击为他赶跑了喷火式飞机。福尔斯特德尔少尉的瞄准具也套住了两架喷火式飞机，于是，敌机便仓皇逃窜。

在前面，戈洛布中尉的驱逐机第三中队冒着敌机射出的猛烈炮火，紧随着第二十六轰炸航空团第三大队飞行。可是，几分钟后，该中队的八架 Me 110 式飞机就减少了一半。林克准尉中弹掉队后，他看到有一架喷火式飞机击中了一架第八中队的 He 111 式飞机。他咬住这架喷火式飞机，从后面悄悄接近。他描述当时的情景说：

“就这样，一直接近到离敌机五十米处。射击的效果比侧面好得多。只见那架喷火式战斗机机头上仰，进入螺旋，然后，垂直栽了下去。”

两三秒钟后，林克被两架敌机咬住，机翼中弹，左发动机冒起黑烟停车了。

“我俯冲躲进云层，两架敌机仍然紧追不放。于是，我又提前改变了航向，并在八百至一千米的高度上拉了起来，穿云甩开了敌机。十三点五十八分，在云下飞行时，我亲眼看见那架喷火式飞机冲进了海里。”

此后，林克用右发动机作单发飞行，安全返航。两小时后，他在耶弗尔基地降落。

十三点五十八分，戈洛布中尉看见被他击中的那架喷火式飞机象石头似的掉了下去。齐克勒中士也以有利射击角度紧紧咬住了一架敌机，枪声过后，敌机中弹坠入云中。根据观察，

林克准尉报告说，这两架敌机都被击落。

第七十六驱逐航空团第一大队报告说，因为敌机的战斗性能好，所以我方损失了六架飞机。但也击落敌十一架喷火式飞机。这些数字虽然出自包括 He 111 式轰炸机乘员在内的多数证人的书面报告，但无疑是被夸大了。空战是在厚厚的云层上进行的，被“击落”的飞机很快就看不见了，真实结果如何，很难断定。实际情况也确实如此，被击中的 Me 110 式飞机确有回到北海彼岸的。因此，我们认为，尽管英机受了伤，但大部分喷火式战斗机是可以返回附近基地的。

这场战斗正如英国人一直说的那样，确实不是一场单方面的“猎兔战”，尽管他们说喷火式没有被击中或击落。

另一方面，由于第二十六轰炸航空团在越过海岸线，进入英国国境时，向南偏离了航线，从而遭到英国战斗机反复多次的猛烈攻击。在这种情况下，他们已无从找到轰炸目标。最后，只好把炸弹稀稀落落地扔到海岸以及纽卡斯尔和散德兰之间的港湾设施附近。

第三十轰炸航空团的三个大队虽然没有战斗机护航，却取得了战果。他们在弗兰伯勒角一带越过海岸后，以云层为掩护，避开敌机，直抵敌第四轰炸机集团的德里弗菲尔基地。

战斗中，这个团炸毁机库四座，其它建筑物数处，十二架双发威特雷式轰炸机在地面中弹起火。虽然五十架 Ju 88 式轰炸机中有六架被英国战斗机击落，但始终没能阻止住德军的轰炸。

从挪威进行的侧面进攻就这样结束了，第五航空队进行如此规模的作战也只有这一次。

下一仗还是在南部进行的。“狮子”和“鹰”两个航空团在北部的攻击刚刚结束，英国的雷达操纵员马上就发出了新的警报。时间是一九四零年八月十五日。雷达荧光屏上可以清楚地看到敌机的影子。甚至连飞机编队在比利时和法国北部上空以及在其它一些空域的集结也清晰可见。类似的报告接踵而来。

“奥斯坦德上空发现飞机六十余架。”

“加来方向飞来一百二十余架飞机。”

十四点五十分到十五点零六分，第三轰炸航空团的三个大队从比利时的安特卫普—德尔讷基地、圣特罗伊登基地起飞，飞往泰晤士河南面的机场和飞机工厂。团长冯·夏米尔·格利斯契斯基上校作为前导三机组的一员，飞在皮尔格上尉的第二大队的最前面，目标是曼彻斯特，位于通往伦敦的笔直航线的中途。

首先，Do 17 式轰炸机必须按规定的时间通过法国海岸线的“起飞点”，这是至关重要的。当轰炸机通过这里时，集结在紧挨着海岸线的帕·德·加来机场的，航程很短的 Me 109 式飞机将相继起飞。他们要在海峡上空赶上轰炸机，并在其上方几千米处护航。

在这样的高度，战斗机的行动才会“自由”，才能够做各种机动，而且能够充分发挥梅塞施米特式飞机的高速和优越的机动性能。同时战术上也是有利的，可以居高临下，对来犯之敌实施袭击。

“对于这一点是不容置疑的，”德军战斗机王牌飞行员之一阿道夫·加兰德说，“英国空军是一个绝对不能小看对手。”

八月十五日下午，加兰德少校也率领第二十六战斗航空团第三大队来为轰炸机护航，并在英格兰东南部上空进行自由空战。在此之前，他率领的这个大队曾执行过四次不同的任务，共击落十八架敌机。

除汉德里克少校的第二十六战斗航空团外，在海峡上空的部队还有第五十一（团长默尔德斯少校）、五十二（团长特吕本巴赫少校）和五十四（团长梅廷少校）三个战斗航空团。他们的任务是“游猎护航”或担当某一轰炸机大队的“卫士”。因此，他们与轰炸机基本上要同时从英国海岸线进入英国。

由于英国的很多雷达同时探测，雷达荧光屏上的图像就显得混乱。起飞迎战的有十一个

中队，共一百三十架喷火式、飓风式飞机。但是，地面指挥很不一致，因此，凡不是以中队以上为单位集中使用的地方，德军战斗机均占压倒优势。

例如，英军第十七中队的飓风式战斗机在以密集队形出现在泰晤士河口上空时，突然接到命令，要他们返航回到位于哈里奇以北的马特鲁斯哈姆·黑斯原起飞基地去。但为时已晚。他们从离基地很远的地方就看到那里冒起的黑烟，而袭击基地的德国飞机早已溜之大吉。

德国第二二零驱逐大队的二十四架战斗轰炸机没遇到任何阻拦就到达了马特鲁斯哈姆上空，对这个战斗机基地进行了轰炸。跑道上弹坑遍及，两座机库起火，修理厂、补给设施。通信设施等都遭到破坏。从空中看，简直成了一片废墟。空中观察到的总比实际情况严重。经过第三天一整天的抢修，马特鲁斯哈姆·黑斯基地勉强又能使用了。

在这一段时间里，第三轰炸航空团继续飞行在肯特州上空。由于有强有力的战斗机护航，未受任何损失。拉特曼上尉的第三大队还袭击了海岸上的东教堂机场。

紧接着，又袭击了罗彻斯特基地。三十架 Do 17——第三轰炸航空团第二大队和团长冯·夏米尔上校的前导三机组——掠过机场上空。罗彻斯特是英国的战斗机基地，是一个小型机场。但是，德军攻击得很成功。一排排炸弹落在跑道上，有的飞入机库，有的在排列着的飞机中间爆炸。还有许多五十公斤炸弹击中了跑道北端的飞机制造厂。殿后的一架 Do 17 式飞机还向工厂投下了燃烧弹和八颗定时炸弹。

大队在报告中写道：“一连串的炸弹命中了飞机发动机工厂。厂区火光冲天，浓烟滚滚……。”看来，轰炸机编队的飞行人员大概还不知道这就是前一年刚建成的肖特航空公司的飞机工厂。

肖特航空公司当时正在生产第一批四发“斯提林”式轰炸机。这种飞机将使英国在数年以后能对德国实施战略轰炸。第三轰炸航空团第二大队的准确轰炸首先命中并炸毁了组装车间，使得四发重型轰炸机的生产向后推迟了好几个月。

但是，现在英国急需的并不是轰炸机，而是战斗机。所以，德国要想赢得这场空战，就必须打掉英国的战斗机。

第三轰炸航空团一飞走，英军便获得了喘息之机。此后一连两个小时，在漫长的战线上空，再也看不到德机编队的踪影。这也是在关于投入空军力量的问题上，第一、三航空队没有取得一致意见的一个例证。

在这以前，一直是由凯塞林的部队负责横渡多佛尔海峡进行攻击。这一次轮到了斯培尔。他将编队插向二百公里以西的英格兰南岸。确定攻击重点的主动权在德国，他可以随时改变目标，想攻击哪里就攻击哪里。然而，他们却没有利用这个战术上的有利条件。本来可以不给敌人以喘息之机，但由于计划不周，在两次战斗之间留下了间隙。在这一战斗间隙里，英国战斗机能从容地加满燃料，补足弹药。

十六点四十五分，第一飞行训练团的 Ju 88 式飞机从奥尔良起飞，十五分钟后，第一俯冲轰炸航空团第一大队（大队长霍策尔上尉）和第二俯冲轰炸航空团第二大队（大队长埃内克斯上尉）从布列塔尼的拉尼翁起飞，他们要和第二驱逐航空团（团长福尔布拉赫特中校）、第二十七战斗航空团（团长伊贝勒中校）以及第五十三战斗航空团（团长冯·克拉门·陶巴德少校）的护航机在海岸上空会合。终于，在十八点之前，这支拥有二百多架飞机的大编队组成了。它分成几个纵队，越过海峡向北飞去。此时，这个编队的行动已被英国雷达发现。英军第十、十一战斗机集团的司令布兰德和派克两位少将有充裕的时间作出对策。

对此，只要看一下设在阿克斯布里奇的派克将军地下指挥所里的大标图板，即可明白。在一小时前，刚刚结束战斗的大多数喷火式和飓风式飞机已在地面待命。不一会，几乎所有中队都发出了“出击准备完毕”的信号。现在，英国能够一次派出十四个中队，一百七十架飞机来对付从南部入侵的德军第三航空队。不过，作为同时出击，这还是迄今规模最大的一次。

德军航空兵切身体验到了这次防空作战的滋味。

当英国海岸首次出现在第一飞行训练团第四中队中队长约亨·黑尔比希上尉眼前时，这种体验便开始了。飞在中队编队最后的所有 Ju 88 式飞机几乎同时报告说：

“后面发现敌战斗机！”

原来是喷火式战斗机。只见它所有的机枪都吐着火舌，从德机编队的上方攻击，其速度之快，令人吃惊。冲到下边又重新拉起，上升转弯，迅速占位，准备再次攻击。

这时，黑尔比希开始搜寻护航战斗机，发现它们正在数千米上空盘旋，忙于空战。看样子要得到它们的援助是不可能的了。

只好依靠自己了。他们坚定地保持原航线不变。为了做到尾部射手能彼此掩护，他们采用了密集队形。

喷火式战斗机开始二次攻击。它们采取的是夹击殿后轰炸机的战术。这样一来，德军飞机无计可施，只得转弯，于是，编队被打乱了。

英军战斗机追着四处逃窜的 Ju 88 式飞机。这真成了一场单方面的追击战。这种被吹嘘为敌战斗机无法尾追的所谓“神奇的轰炸机”，时速比喷火式战斗机慢二百公里。喷火式飞机下装有八挺机枪，而 Ju 88 式飞机可用于防御的只有一挺尾部机枪。

不过，这挺机枪却挽救了黑尔比希上尉等人。负责射击和处理这一紧急情况的是通信员舒伦特准尉。每当敌机接近时，他总是沉着地报告：

“右后方发现喷火式战斗机。距离四百米……三百米……二百五十米。”

此人就是死到临头也不慌张。为了稳住敌机，他并不急于射击，一直等到敌机离得非常近，在对方认为应该对径直逃窜的德国轰炸机发动攻击而即将按射击按钮的一刹那，Ju 88 式飞机突然急转弯，这时，往往会得到一个难得的射击机会。

舒伦特的机枪终于开火了。他抢先掌握了决定性的一秒。

黑尔比希就等着这一招。与此同时，他把飞机向右一拐，强行来了个急转弯。喷火式飞机被甩掉了。它的速度太大，从 Ju 88 式飞机的旁边一掠而过，正好被舒伦特的机枪打中，喷火式冒出黑烟，刹那间便无影无踪了。

就这样，黑尔比希的飞机得救了。该机的标记提“LI+AM”。这就是后来有名的 Ju 88 式飞机。尽管是处在地中海战区的苦战岁月，它仍然创立了飞行一千小时以上的最高飞行记录。

黑尔比希说：“Ju 88 是一种杰出的飞机，如果对它能够操纵自如的话，的确是很厉害的。”

不过，就在这一九四零年八月十五日的下午，黑尔比希在到达英国海岸线上空时，几乎损失了一个中队。返航回来的除他以外只有一架飞机。其余五架都成了奋起迎战的英国战斗机的猎获物。第一飞行训练团第一大队黑尔比希中队的十五架飞机中，只有三架到达了南安普顿东北部的攻击目标，海军飞行基地瓦西顿上空。其余的飞机几乎全部把炸弹紧急投掉了。

八月十五日的战斗清楚地表明一个事实，就是轰炸机对战斗机的依赖性。如果轰炸机有强大的战斗机护航，就能取得战果。否则，轰炸机是经不住敌战斗机的猛烈攻击的。因为这种轻型轰炸机的防弹能力太弱，防御武器太少，所以。攻击往往失败。于是，要求兄弟部队战斗机护航的呼声逐渐高涨起来。

在这之前不久出击的克伦上尉的第一飞行训练团第一大队的运气还不错，他们的 Ju 88 式飞机突然出现在中沃洛普战斗机基地上空，差一点捕捉住地面上的两个英国空军中队。

当包括达利少校在内的英军第六零九中队的最后一架喷火式飞机离地时，后面的机库已经被炸飞。三天来，中沃洛普基地遇到三次攻击。

返航后，第一飞行训练团第一大队误报说攻击了安多弗基地。德方好象一直不清楚中沃洛普是一个重要的攻击目标。

还有一次搞错了目标，几乎造成不可挽回的损失。事情发生在八月十五日傍晚。当时，战斗还没有结束。在南部，德军机群刚一离开，又有一个新机群出现在多佛尔海峡上空。这一次攻击比前一次要顺利得多，因为参加南部地区激烈空战的第十一战斗机集团的几个中队正在降落。这时，如果德军第二航空队前来大规模袭击的话，根本不会遇到英国战斗机的拦截。但是，这批从东面前来进攻肯特州的德国飞机不到一百架，只有两个轰炸大队和几十架战斗机。

十九点三十五分，鲁本斯德尔法上尉的第二二零实验大队——在这段时间内，他是最活跃的大队之一——在邓杰内斯附近越过英国海岸线。不久，第五十二战斗航空团派来护航的战斗机不见了。满载炸弹的十五架 Me 110 式和八架 Me 109 式飞机对此并不理会，仍然按照预定航线前进。这是首次轰炸伦敦南部重要的肯来军区的基地。其它的 Do 17 大队向毗邻的比金希耳军区飞去。

炸弹准确地命中了目标，但都不是肯来和比金希耳。

与护航的战斗机失散后，鲁本斯德尔法为了欺骗敌人，决定绕个大圈子，从北部进攻肯来。但是，意外的是，大队已经到了伦敦南部上空。于是，他又调转机头回到来时的航线。

真是出乎意料，眼下突然出现了一个机场。于是，Me 110 式飞机开始收油门，下降高度，然后进入攻击。这样，上空即使有飓风式战斗机，它也追不上了。因为笨重的梅塞施米特式飞机在下降中的速度比飓风式飞机快得多。

炸弹离开机身，命中了机库，摧毁了不下四十架教练机。紧靠这些教练机的背后，有三栋伪装起来的飞机、发动机厂房也被击中。此外，位于跑道头上的航空通信器材厂也遭到了严重破坏。

然而，这并非肯来，而是伦敦的克劳伊登机场。鲁本斯德尔法把目标弄错了。

按照希特勒的命令，当时是不准攻击伦敦的。德军的所有基地都在严密封锁着英国首都四周的广大地区。接到空袭克劳伊登报告的戈林气急败坏地叫嚷说，应该立即把负责人送交军事法庭。可是，这个负责人究竟是谁呢？

炸弹投下后不久，英军第一一一中队的飓风式战斗机就追了上来。中队长托姆森当最后一架 Me 110 式飞机进入他的射程时，只按了一下射击按钮便击中了。只见这架德国飞机的机翼和左发动机被打得碎片纷飞。德军飞行员虽然安全降落，却当了俘虏。

其它飞机组成圆形防阵上升，伺机逃跑。就在这时，突然出现了 Me 109 式飞机。飓风式飞机有些踌躇了，以为德国战斗轰炸机有战斗机护航。说是战斗机，实际上和往常完全一样，这是实验大队第三中队的战斗轰炸机。它们是最后进行攻击的，把炸弹也扔到了克劳伊登。他们发现英国第一一一中队和比金希耳的第三十二中队追了上来，便不得不立即转为空战。

在优势敌人面前，海因茨中尉仍然命令他的 Me 109 式战斗轰炸机组成圆形防阵，打算和驱逐机的圆形防阵合兵一处。这期间，鲁本斯德尔法大队发现了一个甩开敌人的机会。

后来，在大队的战斗报告中曾这样写道：“我们的四架飞机和鲁本斯德尔法一起强行返航。不久，因遇大雾，僚机就看不见他的飞机了。”

实验大队的指挥官瓦尔特·鲁本斯德尔法上尉从此再也没回来，因为英军肯来的战斗指挥官命令正在返航的第六十六中队的喷火式战斗机去追击那些逃窜的德国飞机。喷火式战斗机在自己的国土上空追击着它们，顷刻之间便决定了胜负。

在这“黑色的星期四”里，实验大队共损失了六架 Me 110 和一架 Me 109 式飞机。结果证明，如果没有“纯粹的”战斗机护航，驱逐机也无法实施这种轰炸任务。

把克劳伊登误认为肯来，把海岸附近的西莫林误认为比金希耳进行袭击，结果双方都受到很大损失。八月十五日，追击返航途中的德机编队的一场空战结束了。可以说这是在英国本土空战中最为激烈的第三天。

那么，战果如何，损失又怎样呢？英方正埋头收集整理战斗机飞行员的报告。数字是惊人的，共击落德军轰炸机，有据可查的一百八十二架，不太有把握的五十三架。

可是，德方说八月十五日这天只损失了五十五架，几乎全是轰炸机和驱逐机。即使如此，也是损失惨重啊！

与此相反，德方却夸大了击落英国战斗机的数字，说被击落的英国战斗机，有据可查的一百一十一架，不太有把握的十四架，英国当局公开发表的数字是损失三十四架。

这个数字很可疑。原来，英方把完全被击毁的、坠地的、坠海的才叫作“损失”，而把飞行员驾着中弹的喷火式、飓风式飞机迫降的，其主要部件还能使用，即“可以修复的”飞机不算在损失这一栏里。

但是，德军则把上述情况算做被击落和击毁。因为客观地说，英国战斗机一旦从战场上离开，不经本国修理工厂数日或数周的修理，它们是不能重返前线的。

事实上，道丁元帅在这八月的几周里，一直很苦恼。因为战斗机司令部在激烈的空战中，损失的飞机超过了生产能力，尽管几个月来生产月月完成任务。

一九四零年五月十四日，新任首相邱吉尔任命报业大王罗德·比弗布鲁克担任航空工业大臣。比弗布鲁克上任后，对领导机构进行了整顿，他用同组建报业托拉斯一样的手法，使生产连续上升。虽然空军的高级官员们都反对他，但是，比弗布鲁克仍然把生产战斗机放在最优先的地位。

战后，道丁评价比弗布鲁克说：“倘若换个别人恐怕是不胜任的。”

当时，月产战斗机四百四十至四百九十多架。一九四零年六月就达到了这个数字，而且这个数字就是在德国空军不断轰炸的情况下也没有下降过。

与此相反，德国的梅塞施米特航空公司是当时唯一提供 Me 109 制式战斗机的公司，它在一九四零年六、七、八、九四个月里，只分别生产了一百六十四架、二百二十架、一百七十三架和二百一十八架 Me 109 式飞机。

以上便是数字上占绝对优势的德国空军的实际情况。在空战最关键的几个月里，德国空军补充的战斗机还不及英国空军的一半。这样下去，还能“压制住敌战斗机”吗？

在以后的几天里，似乎看到了一点可能性。八月十五日傍晚遭到严重袭击的英军西莫林基地，八月十六日又遭到第七十六轰炸航空团第三大队 Do 17 式轰炸机的猛烈空袭，使这个基地瘫痪了四天。十六日下午，第五十一轰炸航空团的 Ju 88 式轰炸机和第二俯冲轰炸航空团的 Ju 87 式俯冲轰炸机各用一个大队轰炸了位于南海岸的重要战斗机指挥基地唐美尔。同时，还炸毁和重创了包括七架飓风式战斗机、六架布莱汉姆式轰炸机在内的十四架飞机。

邱吉尔不想轻易听信战斗机司令部写的那些报喜不报忧的战报、他在给空军总参谋长的信中警告说：

“不要只顾盯着英本土上空的空战成果，而看不到自己所受的重大损失。昨天晚上，损失了十二架重型轰炸机，还有在地面上的二十一架飞机受到严重损坏。大部分是在唐美尔损失的，共二十八架，再加上损失的二十二架战斗机，仅在这一天（八月十六日）就损失了五十余架飞机。这样，我们就不得不完全用另一种眼光来看待德军损失七十五架这个数目了……。”

这里所说的七十五架，是英国飞行员报告击落德机的数目，而德方报告说只损失了三十八架。

天气再次帮了英国的大忙。仅在第二航空队战区，就有德勃顿、杜克斯福、北威尔德、霍恩彻奇等重要的战斗机基地免遭唐美尔式的命运。因为出动的第七十六轰炸航空团第二大队、第一轰炸航空团第二大队、第五十三轰炸航空团第三大队和第二轰炸航空团第一大队因浓云遮盖，没能发现目标。

八月十八日，星期日，战斗又白热化了。弗雷里希少将的第七十大轰炸航空团采取高空、低空轰炸相结合的战术，对肯来、比金希耳进行了轰炸。除了象往常那样，跑道破坏严重，机库起火和建筑物倒塌以外，肯来战斗指挥所的作战室也首次被炸。

肯来战斗指挥所是英军防空体系的重要机构。德方以为，象这样重要的机构肯定设在地下。谁知它竟会设在防御薄弱的机场中央。也就是说，这个指挥所并不是在有组织的攻击下被炸的，而是偶然击中的。

八月十八日，德军的俯冲轰炸机也出动了。下午，第八航空军投入四个大队，攻击了斯波特、索奈岛、福特等基地以及英格兰南岸的波林雷达站。但是，英军第一五二中队的喷火式和第四十三中队的飓风式战斗机抓住低速的俯冲轰炸机尚未来得及集结返航这个时机，狠狠地打击了德军。后来，冯·里希特霍芬将军在书中曾提到“有一个俯冲轰炸机大队被彻底打垮。”

这个大队是第七十七俯冲轰炸航空团第一大队。它的二十八架飞机中，有十二架没有回来，六架受重伤，好容易才飞到法国。大队长迈泽尔上尉阵亡。总之，俯冲轰炸机部队在八月十八日这一天，共损失约三十架 Ju 87 式俯冲轰炸机。这的确是个重大的损失。因此，俯冲轰炸机不得不败下阵来。

第二天中午十二点整，各航空军的军长和参加对英作战的航空团团被召到卡林哈尔。对于这场本应三天就结束的空战如此受挫，戈林再也不想掩饰自己的不满了，他指责说，之所招致一些不应有的损失，是由于你们犯了错误。出击前必须做好充分的准备才行……。

这位空军司令最后说：“必须保持我军战斗力，稳定我军军心。”

这样，轰炸机部队就要求提供更有效的护航，并要求一部分战斗机先行一步，以扫除轰炸目标上空的障碍。其它战斗机要在轰炸机的周围护航。并且，还要求它们和俯冲轰炸机一起向目标俯冲，以确保轰炸机投完炸弹后的安全……。

听到这些要求，战斗机飞行员们面面相觑。到哪儿去搞那么多的战斗机呢？现在能飞的飞机在不断减少，补充又跟不上来。要完全满足这些要求，平均每架轰炸机就要有四至五架 Me 109 式飞机护航。这样，自由空战就无法进行了，而自由空战是在空中打击敌人的唯一机会。

怎样做才能达到“既能给敌战斗机以沉重打击，又能确保我方轰炸机活动自由”这个主要目的呢？

冯·里希特霍芬将军把在戈林那儿开会的谈话记录整理出来，在日记上这样写道：“必须采取其它措施，给英国施加巨大的压力。”

巨大的压力——那当然好。

采取其它措施——固然也是对的。

然而，究竟怎么办呢？（待续……）

第三节 对战斗机的攻势攻击高度 4000 米！作者：
[德] 卡尤思·贝克尔 第三节 对战斗机的攻势

德国空军领导机关首先采取的措施就是人事更动。年纪大的战斗航空团团几乎都被替换。那些击落很多敌机而被称为王牌飞行员的年轻大队长被提升为航空团团。戈林认为，这些年轻的指挥官能够站在部队的排头，首当其冲，成为部下的表率。开始，人们对这种人事更动所产生的效果有些担心。不管怎么说，航空团是拥有六十到八十架第一线战斗机的大部队。要充分发挥它的作用，不仅需要勇敢，还必须具有丰富的经验。

然而，初次担起这付重担的年轻的战斗机指挥官们并没有辜负上司对他们的期望。他们围绕着击落敌机的数量，展开了航空团与航空团之间的竞赛。默尔德斯少校从奥斯特坎普中校手里接过了第五十一战斗航空团。加兰德少校从汉德里克上校手里接过了第二十六航空团。吕措夫上尉从维克中校手里接过了第三航空团。特吕本巴赫少校从冯·默尔哈特中校手

里接过了第五十二航空团。特劳特罗夫上尉从梅特希少校手里接过了第五十四航空团。这些人事更动是在八月末进行的，是对英国战斗机开始发动大规模攻势时完成的。后来，冯·比洛中校把第二航空团交给了舍尔曼少校指挥。冯·克拉门·陶巴德尔少校把第五十三航空团交给了自己的部下，战功赫赫的大队长冯·马尔察恩指挥。

对英国战斗机及其地面设施的战斗正在逐日激化。到了八月三十一日，德军战斗机中队接连不断地开始攻打多佛尔上空的拦阻气球，五十多个气球中弹起火。闪烁的火光无论在英国还是在法国北部，都能看得很清楚。这个序幕引起了一场英国本土空战中屈指可数的激战。

八月三十一日这一天，对英战斗机基地的轰炸达到了近几周的高潮。伦敦被半圆形的基地群守卫着。它的东部是肯来、雷德希耳、西莫林、迪特林和格雷夫森德等基地。东北部是霍恩彻奇、罗奇福德、北威尔德和德勃顿等基地。

对这些基地的轰炸，一般是由十五到二十架飞机组成的轰炸机大队实施。这次出击伴随有强大的，约三倍于轰炸机的战斗机护航。它将在一天之内，以密集编队实施轮番轰炸。

上午，首先轰炸了第十一战斗机集团靠北边的基地德勃顿。这个战斗机集团辖二十二个中队，担负着保卫英格兰东南部及“世界上最大的轰炸目标”——伦敦地区的任务。

炸弹象暴雨般地落在东教堂基地的跑道上，已经受到重创的迪特林基地又遭到从低空飞来的冯·埃施韦格上尉的第五十二战斗航空团第一大队的机枪和机关炮的扫射。

下午的攻势更加猛烈。芬克上校的第二轰炸航空团分两路纵队侵入英国本土。右路的攻击目标是这个管区的霍恩彻奇基地。那里有四个喷火式战斗机中队，约七十架飞机。当时，有两个中队正在某地空战。作为预备队留下的第五十四中队在跑道上待命。就在这时，话筒里传来了战斗机指挥官紧张的叫喊声：

“起飞！紧急起飞！”

英国战斗机司令部的通信、指挥系统繁杂。它包括设在海岸上的雷达站、配置在全国各地的监视哨以及无数通信网和情报处理部门。

当各方报告同时发来时，他们往往忙乱不堪。这样繁杂的通信指挥系统，无论你怎么做，也难免出纰漏。

八月三十一日下午，德军第二轰炸航空团的 Do 17 已进入霍恩彻奇基地上空，地面才发警报，致使好几架喷火式飞机没能发动起来。大部分飞行员在炸弹落下之前还是紧急起飞了。没能起飞的只有艾尔·迪尔上尉的三机组。

这三架喷火式飞机在跑道上乱了套，它们互相干扰。迪尔一边骂着一边减速。因为再不减速，就要和从侧面滑过来的同伴相撞。就在这一瞬间，Do 17 式轰炸机掠过上空，炸弹接连落向正正在滑跑的三架飞机。目睹这一情景的人吓得目瞪口呆。

艾尔·迪尔不顾四周硝烟弥漫，飞离地面。就在他离地两三米的时候，飞机被炸弹爆炸的气浪打得翻扣过来。但他还是在离地至多一米左右的高度上继续倒飞着。炸弹掀起的土块飞进了座舱，打在倒挂在座舱里的艾尔·迪尔的脸上。

突然，飞机发出好象锯子锯东西时所发出的刺耳的声响，原来喷火式飞机已擦着地面飞了一百米。开始是尾翼着地，后来当在场的许多人都看到的时候，已经是整个机身着地了。接着，飞机又翻了个斤斗不动了，但飞机没有起火。

即使飞机不起火，在这种情况下，飞行员还能活着吗？

离迪尔不远，另一架喷火式飞机被炸掉了机翼。埃德塞尔少尉幸免一死，只是脚部脱臼。他设法从座舱里爬出来，爬向迪尔的飞机。这时，他简直不敢相信自己的眼睛，原来，迪尔既没有死，也没有负重伤，只是闷在里面出不来。于是，他俩合作，砸碎了座舱盖，迪尔这才爬了出来。他只负了点轻伤，他们两个人步履蹒跚扫兴地向笼罩着褐色烟雾的机场休息室走去。

第三架喷火式飞机冲进了离机场较远一点的田野里。迪维斯中士徒步走了回来，他也没

有受伤。

这三个英军飞行员就这样摆脱了空袭。第二天，他们又驾驶着新分配给他们的飞机继续战斗了。正是这种不屈不挠的精神，才使得英国战斗机司令部的全体官兵顶住了德军的空袭，更重要的是飞行员还活着。虽然损失了一些飞机，只要加强生产，这是完全可以弥补的。

军区另一个基地比金希耳的情况更糟，因为比金希耳位于进攻伦敦航线的正下方。尽管每天都有英军战斗机中队守卫着它，但头一天就遭到三次袭击。最厉害的要算是被八架 Do 17 式轰炸机空袭的那一次。这些专门运用低空轰炸战术的第七十六轰炸航空团第三大队的多尔尼式飞机先是沿着泰晤士河逆流而上，穿过比金希耳，以此欺骗英方。然后，突然调头向南，给比金希耳基地杀了个回马枪。

五百公斤的炸弹炸中了机库、修理厂和宿舍。英国皇家空军伤亡六十余人，有一颗炸弹直接落在隐蔽部顶部，造成煤气、自来水和电源中断，比金希耳和外部失去了联系。

八月三十一日下午，第二轰炸航空团的左路纵队再次袭击了比金希耳。很多以前没有遭到破坏的建筑物这次被炸塌起火。基地作战指挥所也吃了炸弹。当时在指挥所里，值班军官们正分头用无线电引导着比金希耳基地的三个战斗机中队。此外，还有几名女标图员正守着电话机忙碌在地图前。

德军轰炸机低空掠过机场，发动机的轰鸣压倒了指挥所里的一切声响。接着便听到了象警报器一样的炸弹飞落的尖啸声和爆炸声。距离越来越近，声音越来越大。几秒钟后，听到一声震耳欲聋的爆炸声，房屋摇晃着，墙壁仿佛就要倒塌，屋里漆黑一团，烟尘从门口冲进房间。指挥所里的军官和姑娘们不顾一切地摸黑往外跑。原来一颗炸弹飞进了离这儿仅几米远的通信军官的房间里。

上一次战斗结束后好容易修复的电话和电传打字机又被炸坏了。毗邻军区肯来基地的司令官欲询问比金希耳的情况，但没有接通。他请布朗利前线指挥部中转，也没联系上。最后，决定派联络机前往了解比金希耳的情况。同时，要求把该基地现已失去地面指挥的两个战斗机中队使用的无线电频率搞清楚。

1940

年 9 月，19 中队接受了装备梅林 XII 发动机的喷火 Mk.IIa

“这个基地简直就象一座屠宰场。”联络机报告说。

空袭过后，战斗指挥所被迫转移到街上的一家商店里。在这种地方，能够引导以前三分之一的飞机，即一个中队的战斗机也就很不容易了。

当自己的基地遭到轰炸时，第七十二中队的喷火式和七十九中队的飓风式战斗机正在南部作战。这两个中队都是从“宁静的北部”调来的。是在八月三十一日早晨，为了接替几乎被全歼的部队，刚刚调到比金希耳基地的。

由于连续空袭，英国战斗机中队损失很大，飞行员不断减员。由于过度疲劳，掉下来的事故屡见不鲜。到八月末，在伦敦保卫战的关键时刻，自始至终坚持下来的中队寥寥无几。派克少将八月十三日派去拦击德国轰炸机的大多数部队都是从英格兰北部调来的新部队。

看来，战斗机司令部在英格兰北部经常派驻二十多个中队。这个略微越出常规的指导思想是成功的。这样，既可以使久战疲乏的部队在北方得到休整，又能够培训新飞行员，集结新的战斗力量。因为“宁静的北部”除八月十五日以外，从未受到德军轰炸机的昼间空袭。

德方在激战中的消耗也很大。一天内的出击次数最高达五次之多。而且，经常要深入到英国本土腹地。每次返航都很艰难。飞行员无不提心吊胆，不知在用尽最后一滴气油时能否返回基地。

第三战斗航空团第一大队的冯·哈恩中尉说：“在飞机被打得千疮百孔，发动机停车的情况下，飞机不掉进海里是少有的。”

第五十四战斗航空团第三大队的赫尔穆特·奥斯特曼少尉也说：“对英出击的结果使部

队非常疲劳。在飞行员中，第一次听到了想换防到安静一些的战区去的呼声。

奥斯特曼是在和英国飞机的浴血奋战中锻炼出来的年轻战斗机飞行员。从一九四零年八月末到九月初，他在第五十四战斗航空团执行过为轰炸机护航的任务，参加过从海峡到伦敦的自由空战。他说：“我又飞离了中队。在空战最激烈的时候，就是一个大队的兵力，也几乎看不到飞在一起的双机编队。喷火式战斗机非常灵活，适合飞特技，翻斤斗、作横滚都很拿手，并能在做这些特技的同时进行射击。可把我们吓坏啦。它射出的子弹很多，但命中的却很少。这和在法国空战时完全不一样。我非常镇静，不乱打一发子弹。我在留心后方的同时，多次试图占据有利位置……。”

每当奥斯特曼即将进入射击位置时，敌机就突然转弯摆脱了。他一连失败了好几次。后来，他看见有一架兄弟部队的飞机被喷火式战斗机咬住了，于是，他抓住了这个有利时机。

“我马上调转机头，反转下降。高英国佬二百米时，我沉住气，没有射击。我认为距离还太远，我紧握着驾驶杆，进一步向前逼近，直到距敌机一百米处。这时，喷火式战斗机占满了我整个瞄准具的光环。突然，英国佬开始射击了，在它前面的那架梅塞施米特式飞机甩掉它逃走了。我随即按下射击按钮，一直打到向左转弯脱离时为止。喷火式飞机当即起火，拖着长长的白烟，掉进海里。”

这是奥斯特曼头一次立功，是他直到一九四二年在苏联战场上战死为止，所击落的一百零二架飞机中的第一架。

在面对海峡的法国海岸维桑战斗指挥所里，特奥·奥斯特坎普少将作为“第一、二战斗机集团指挥官”正指挥着所有的德国空军战斗机。

在南方的第三航空队，第五十五轰炸航空团的四十八架“神鹰”（即 He 111）和直属中队的飞机在强大的战斗机护航下，于八月二十六日下午轰炸了朴次茅斯军港。以后，战斗机部队便被改组。以前一直活动在瑟堡到英格兰南海岸的三个战斗航空团，从此以后就只在多佛尔和加来周围的海峡上空活动。

这就是说，第二航空军军长布鲁诺·勒尔查将军的建议被采纳了。他主张：空军不应该分散使用战斗机，重点应放在英格兰东南部和伦敦周围。在那里，德国轰炸机部队必须用比它多两三倍的战斗机进行护航投入战斗。斯塔尔元帅的第三航空队转入了夜间攻击。夜战虽然不需要战斗机护航，但投弹的命中率却很低。

八月三十一日，德军出动了 Me109、Me110 共一千三百零一架次，为前往袭击霍恩彻奇、比金希耳等基地的一百五十架轰炸机护航。

在这一天，英方出动了九百七十八架次战斗机进行拦截。但是，喷火式和飓风式战斗机几乎没能靠近轰炸机，也没能把德国轰炸机从目标上空赶走。因为到处都有护航的战斗机，只要它们一出现，就会立即卷入空战之中。这次空战，英国有三十九架飞机起火坠落。这在英国空军正式发表的战报中，是损失最惨重的一次。

这一天，德国空军在英国本土上空损失了三十二架飞机。双方正在激战，看起来，非要分个胜负不可。

然而，英国空军战斗机司令部司令道丁元帅还是没有下最后的决心，用自己的反击来挫败德军在伦敦地区上空的的优势。其实，只要把在英格兰中部和北部地区消闲无事的部队增援给正在殊死战斗的派克少将的第十一战斗机集团，问题就解决了。但是，道丁元帅却没有这样做。他认为，投入最后的预备队进行决战的时机尚未成熟。

这次的损失极其惨重。根据正式公布的文件，英方在八月份共损失三百九十架喷火式和飓风式飞机，重创一百九十七架。

八月份德方的 Me109 式飞机在整个战场上（包括在英国本土）共被击落二百三十一架，被击伤八十架（根据空军军需总监的统计）。

也就是说，平均德军损失一架战斗机，英军就要损失两架。这里，双方对自己的战果和

对方的损失都有点夸大，因此，难免令人怀疑。一九四零年九月一日，在德国最高统帅部工作的空军代表弗赖赫尔·冯·法尔肯施泰因少校参谋在一次空战战况报告会上说：

“在围绕着制空权的战斗中，英国空军从八月八日以来，共损失战斗机一千一百一十五架，轰炸机九十二架。我国空军损失战斗机二百五十二架，轰炸机二百一十五架。但是，在我方报告的击落敌机的数字中，我认为，有相当数量的飞机又重返前线了。”

德国空军总参谋部的结论是正确的。法尔肯施泰因接着说：“敌军战斗机已经受到很大的打击，九月份的天气又对我们很有利。如果我军继续坚持打击敌军战斗机的话，那么，敌军不久就将衰败下去。因为我军对敌人飞机工厂和港口设施的空袭是卓有成效的。”

不过，在现阶段，英军战斗机正阻止着德军轰炸机的进一步轰炸。但是，眼看他们就抵挡不住了。德军对伦敦前沿战斗机基地群的攻击在继续进行。英国首都上空的战斗一天比一天激烈。

“九月初”英国空军元帅道丁报告说，“我方损失极大，新组建的部队消耗过快，简直连休整的部队和他们进行正常轮换都来不及。对前线部队缺额飞行员的补充也供不应求。”

实际上，对英国来说，最大的烦恼并不在于飞机损失的增加，而在于具有丰富经验的战斗机飞行员不断减少。尽管英国飞行员跳伞逃生后不会当俘虏这一点比德国飞行员优越。

邱吉尔的报告陈述了英国空军的伤亡情况：从一九四零年八月二十四日到九月六日的两周时间内，在德军对英国战斗机基地进行猛烈攻击的过程中，英军战斗机飞行员死亡一百零三人，重伤一百二十八人。同时，还有两倍于这些人数的喷火式、飓风式战斗机共四百六十六架完全被击毁或重创。

邱吉尔说：“在受过训练的约一千名飞行员中，几乎损失了四分之一。”

英军战斗机司令部想借助于某种战术来摆脱种种困境。于是规定，必须几个中队联合行动，至少要有二十架飞机才允许出击。

当事态进一步严重时，派克少将要求毗邻的战斗机集团派兵增援。这样，凡是能参加战斗的飞行员大部分被调到第十一战斗机集团。“休整的中队”最多也只剩五个飞行员了。后来，连海军航空团、轰炸机司令部、海岸警备司令部也把自己的飞行员补充给正在苦战中的战斗机部队。

九月初，入侵英国的德军航空兵开始感到对方的防御能力在衰减。

在第一“兴登堡”轰炸航空团第二大队的报告中有这样一句话：“敌战斗机的抵抗是软弱的，我军的护航战斗机轻而易举地把它击退了。”九月一日，第二大队攻击了泰晤士河畔的提尔贝里码头。当时，十八架 He 111 式轰炸机实际上得到了第五十二、五十三和五十四三个战斗航空团的护航。

九月二日，第七十六驱逐航空团团长瓦尔特·格拉夫曼向联合战斗机集团指挥官奥斯特坎普报告说：“那里很平静。”当时，他们护送第五十三轰炸航空团从东教堂基地回来时，连双发机 Me 110 也可以悠闲自得地在英国上空飞行。

激战的结局，看来歼灭敌战斗机的头等重要目标已是唾手可得。（待续……）第四节 目标转向伦敦攻击高度 4000 米！作者：[德]卡尤思·贝克尔
第四节 目标转向伦敦

一九四零年九月七日，空军遵照最高命令，改变了进攻目标。

向伦敦进军！

这一决定，在以邱吉尔为首的英国人看来，德方犯了一个最大的错误。因为这将使英国的战斗机部队得救，它们的基地将免遭打击。

那么，德国空军总司令部究竟出于什么考虑，决定攻击这个当时世界上最大的作战目标呢？其理由是，出于军事上和政治上的需要。

一九四零年九月三日，戈林在海牙曾和第二、第三航空队的司令凯塞林、斯培尔会晤，

要求他们改变战术，大规模地攻击伦敦这个重要目标。只是问题在于，这样做对轰炸机来说，是否要冒更大的风险。换句话说，英国战斗机部队是否真的被打垮了。

斯塔尔不赞同这个意见，而凯塞林则支持这个意见。

当时，斯塔尔主张继续攻击英国的战斗机基地，凯塞林却说不认为英国战斗机有继续呆在已被夷为平地的基地里的必要，它们会撤到德军战斗机达不到的后方基地去。因为德国轰炸机要去这些地方轰炸没有战斗机护航是不行的，他们非采取这种使自己免遭更大损失的措施不可。当然，“坚守在最前线可以给国民树立一个榜样”，这种心理作用肯定是存在的。但德方认为，敌人会很快撤到在战术上对他们有利的后方基地去。

凯塞林接着说：“那么，对于我们来说，已经没有办法把敌人的战斗机消灭在地面上了。我们只能迫使他们把现有的全部喷火式、飓风式飞机用到空战中来，诱而歼之。”

根据上述理由，德国空军作出了改变进攻目标的决定。伦敦的意义非常重大，从第二航空军的作战要点以及发动“鹭日作战”以来的局势即可看出。敌人肯定会动员所有的，直至最后一架战斗机来保卫首都。

可是，希特勒出自政治上的考虑，在八月整整一个月的时间里，下令禁止对伦敦实施攻击。

不料，由于轰炸机部队的几次领航错误，产生了一连串的连锁反应。八月二十四日晚到二十五日晨这一夜，一些部队把本应投在泰晤士港油罐和罗彻斯特飞机工厂的炸弹全部投到了伦敦市中心。

第一轰炸航空团的作战参谋约瑟夫·克诺贝尔少校至今还清楚地记得戈林发来的电文内容，并在第二天凌晨把这封电报送到了夜间出击的所有部队，这封电报的电文是：

“立即把向封锁区伦敦投弹的部队名单报上来，空军司令要亲自处罚这些指挥官，把他们都转到步兵去。”

但是，后果已经产生了。邱吉尔虽然讨厌那种没有任何军事价值的作战，但他还是命令轰炸机司令部要对柏林进行报复性轰炸。于是第二天，从八月二十五日晚到二十六日晨这一夜，八十一架英国双发轰炸机作了一次一千公里的远程奔袭。其中，有二十九架飞机报告说到了柏林上空，但德方看到的还不到十架。当时浓云密布，他们只好把炸弹毫无目标地乱投了下去，柏林在军事上没受任何损失。

但是现在，英国的轰炸机飞来了。在十天内竟达四次之多。每当德军违反有关命令，把炸弹投到伦敦时，英国最高统帅部就针锋相对地轰炸柏林。

这一行动刺激了希特勒，于是他改变了态度。九月四日，他发表了一篇充满盛怒的声明，声明中说，“他们如果再攻击我们的首都，我们就将使他们的首都归于毁灭。”

从第二、三、二十六和五十三轰炸航空团里挑选出来的六十八架轰炸机，于九月五日二十一点到第二天清晨，对伦敦市的码头和港口进行了首次有计划的夜间空袭，投下六十多吨炸弹。殿后的飞机编队报告说，许多地方在燃烧，有五处火势很大。

一九四零年九月七日下午，戈林和凯塞林、勒查尔在布兰·奈海角目送着德国战斗航空团和轰炸航空团的飞机隆隆地从他们头上飞过。这时，戈林向广播电台记者们发表谈话说：“在对英作战中，我是亲自指挥空军作战的。”

就在那天的黄昏、傍晚和深夜，飞往伦敦的轰炸机就有六百二十五架。天黑之前，飞往伦敦的第一、二航空军在六百四十八架战斗机和驱逐机的护航下，组成多批密集编队，从四千五百米到六千五百米的高度侵入了伦敦。

英国战斗机部队估计德军还会再次空袭战斗机基地，因此，主动让出了飞往伦敦的通道。但是，德国改变了攻击目标，直取伦敦。这大出乎他们的意料了。

德国空军在这次空袭的头一天，一开始就在伦敦码头投下了一百多颗一千八百公斤的炸弹。趁黑夜入侵的第三航空队就是依靠轰炸引起的大火来导航的。

以空袭伦敦为中心的战斗就这样开始了。这场战斗的真正目的，是要在秋季坏天气开始影响作战行动之前，迫使英国战斗机部队拿出最后的预备队。这项决定早在开始伦敦大空袭之前一个星期就作出了。

德国飞机是在四千米高度上侵入的。飞机紧贴着云顶，航向正西，飞往伦敦。空袭的目标是伦敦市东边呈U字形状的泰晤士河上的码头。

一般说来，飞机是不会飞错目标的。如果在能见度很好的白天，绝对不会有有什么差错。不过，今天飞机越往前飞，云层越密，能够从云缝中看到下方遥远的地面的机会越来越小。

Do 17 式飞机上的通信员赫尔斯特·山德尔再三仔细观看他的前后左右。飞在他左右两边的是第三轰炸航空团第六中队的伙伴们。紧挨着这个中队的是第二大队的其他几个中队。在他前面和后面稍高一点的地方是这个团其他大队的飞机。整个航空团采用密集队形。这次出动的不仅是第三轰炸航空团的这五十架 Do 17 式飞机，其他轰炸航空团也都朝着同一个目标——伦敦飞行，战斗机飞行在他们的上方。

山德尔心想，怎么看不见英国佬呀！时间是一九四零年九月十五日，星期日。他看了一下表，十三点整。

就在这一瞬间，战斗打响了。一小时以前，英方雷达就在监视着海峡彼岸的动向。他们发现了德机在法国北部上空集合编队，也看到轰炸机和战斗机汇合后在飞向伦敦。

第十一战斗机集团司令凯斯·派克少将有充裕的时间向其所属二十四个中队发出警报。近几天来，德国轰炸机曾几次轻易地进入伦敦上空，因而有些轻敌。今天，英国空军要毫不迟疑地起飞迎击，在肯特州上空狠狠地教训他们一下。

第三轰炸航空团在坎特伯雷上空首先遇到敌机，通信员赫尔斯特·山德尔的耳机里突然响起了 Do 17 式轰炸机机长劳贝尔中尉的声音：“前方发现敌战斗机！”

这是英国皇家空军第七十二、九十二中队的喷火式战斗机。为了加强进攻力量，派克少将命令每次以两个中队为一组投入战斗。英军中队长没等在德机编队上方占据有利攻击位置，就迫不及待地在与德机同一高度上，从前方直接冲入德国轰炸机编队。几十架喷火式战斗机随即解散队形，各自为战。飞行员按下射击按钮，枪口喷出火舌，几秒钟后，他们紧贴着德机编队的上方和下方穿了过去。

“四周一片枪声，”山德尔说道，“就在我旁边，发出两声巨响，一定是两架敌机和我大队的两架 Do 17 式飞机空中相撞了。我看见它们燃烧着坠落下去，接着又看到下面飞出好几具降落伞。我们对视着，都伸出大拇指。现在我们得救了，总算从危险中解脱出来了。”

第三轰炸航空团调整了被敌机第一次攻击打乱了队形，缩小了各机的间隔，仍按原来的航线飞向伦敦。

五分钟后，派克少将命令迄今一直作为预备队的最后六个中队出台。此外，与战区北部毗邻的第十二战斗机集团也给南方派来五个中队的援兵。这些部队并肩战斗，奋力迎击着伦敦上空的德机。踏上归途的德军飞机用一种绝望的语调报告说：

“目标上空的敌战斗机很多，最多时达八十架……。”

这么多英国战斗机同时出战，以前从未有过。过去，喷火式和飓风式一向都是一架一架地单机攻击，因此，德军开始时认为，保卫伦敦的可能只是些战斗力很强的高炮部队。至于英军战斗机，他们已经损失惨重。

正因为如此，九月十五日，当德国空军遭到数百架英国战斗机的迎击时，便惊慌失措起来。十三点十分刚过，战斗达到了高潮，空中出现三百架喷火式和飓风式战斗机。整个英格兰东南部，从海峡沿岸一直到伦敦一带，到处都展开了激烈的空战。今天，没有一个德机编队完整无缺地到达目标上空。

当空中正在激战的时候，派克少将却在他的阿克斯布里奇地下指挥所里欢迎贵客，邱吉尔首相从附近的契克斯别墅来到这里。在这战斗的关键时刻，首相要亲自体验一下指挥战斗

的滋味。邱吉尔一言不发地走入地下室，在宽敞的房间里紧盯着这场殊死战斗的进程。桌上的地图标着随时变化的战况，女标图员一边听着报来的情报一边敏捷地移动着各种标志，示意德国飞机正不断地向伦敦逼近。

对面墙壁上，挂着一块灯光显示板，表示英军战斗机中队所处状态：哪些中队在待命出击；哪些中队已经出动；哪些中队正在战斗之中；哪些中队弹药和燃料已经耗尽，正在着陆。

不大一会儿，所有的部队都出动了，展开一场大规模的拦截敌机的空战。尽管如此，德国的轰炸机编队还是离伦敦越来越近。这可是重大的关头了，如果德方现在派出一批飞机，英国就再也没有拦截能力了。这时，一直沉默着的邱吉尔向派克少将问道：

“还有多少预备队？”

“全用上了，一个中队也没剩。”派克少将回答说。

实际上，在这个星期天的下午，德军轰炸机有一百四十八架到达了目标——伦敦上空。但是，填补战斗间隙的第二攻击波没有马上跟上。等他们到达，已是两个小时以后了。这是因为德方把全部战斗机都投入战斗，没有兵力担负第二攻击波的护航。这样一来，英军就有了对付德军第二攻击波的准备时间。

也正因为如此，德军轰炸机没能取得象九月七日第一次昼间大空袭时取得的那种集中轰炸的效果。加上这一次正赶上空中云密，瞄准受到影响，炸弹投得很分散。返航时，又遭到英军战斗机的追击，一直追到很远的海面上空。

劳贝尔中尉乘坐的 Do 17 式飞机在伦敦投完炸弹后，作 180° 转弯时，遭到再次攻击。下面就是通信员山德尔的一段话。

“我们大队已溃不成军。无论哪个飞行员都不顾一切地想通过低空尽快进到海上，哪怕是早一分钟也好。”

突然，机身受到一阵剧烈的冲击，座舱里充满了火焰和黑烟，从打破了的风挡玻璃处吹进阵阵冷风。

山德尔报告说：“座舱里溅的到处是血，驾驶员被打倒了。无线电里可以听到他微弱的声音：‘海因茨·劳贝尔，你来驾驶！’这时，飞机已经到达北海上空，可以从容地进行交接。机械员用代用绷带给驾驶员包扎好伤口。他违反禁令，向安特卫普的德尔讷基地发出了要求无线电导航申请。劳贝尔设法让这架破烂不堪的飞机继续飞行。尽管劳贝尔中尉只有二级飞行合格证，但在这千钧一发之际，经过二十分钟的努力，他终于把 Do 17 式飞机安全地降落在跑道上。”

类似这种状态返航的飞机很多。有的发动机停车；有的起落架失灵；有的机身和机翼被打得尽是弹洞，也有不少飞机是载着伤亡者返航的。

在九月十五日这一天，德国空军得到了两点沉痛的教训。

第一，英战斗机部队不仅没有被打垮，反而比以前更强了。

第二，战斗机为轰炸机护航只是部分有效。因为梅塞施米特式飞机受低速轰炸机的束缚不能发挥它优越的性能，因而，往往叫喷火式和飓风式战斗机占了先。

关于护航情况，第五十四战斗航空团第三大队的赫尔穆特·奥斯特曼少尉是这样说的：“我们以双机为单位，紧挨着轰炸机编队飞行，但是，实在太被动了。我们只能仰视英国佬飞机闪闪发光的兰肚皮。那些家伙大都在等待着我方轰炸机转弯。他们一会儿俯冲，一会地射击，一会儿又拉起来，随后又是一个俯冲。而我们只能在短暂的瞬间进行干扰射击，同时，还要时刻提防来自背后的攻击。因此，我们经常象发疯似地拉杆，拼命调整襟翼。但还是不能很快转弯，我们只好眼睁睁地看着那些家伙打我们的轰炸机……。”

德国空军犹如误入迷途。虽然歼灭敌战斗机这个最大的目标没有改变，但是英方却有意避开和我 Me 109 机群交战，集中一切力量对付我轰炸机。轰炸机行动缓慢，容易打。要保护轰炸机免遭敌机的攻击，就要有两三倍于敌的战斗机。此外，为轰炸机护航的梅塞施米特

式飞机太慢，太笨重，因而作战不利。此刻，究竟如何好呢？无人知晓。

从九月十五日的十二点五十分到十六点，进攻伦敦的两个攻击波都被卷入英国本土上空的激烈空战。英方确信，在这一天里，共击落德机一百八十五架。邱吉尔把这一天称为空战史上前所未有的，最大的一次激战日。后来，英国把九月十五日定为“大不列颠空战节”，以示庆祝。

德国虽然遭到重大损失，但并没有认输，被迫改变了战术。这一天，又有五十六架飞机没有回来，其中，有二十四架 Do 17 式飞机和十架 He 111 式飞机。此外，还有几十架受重伤，一两天内无法修复。

也就是说，出动的飞机损失了四分之一，十分惨重。照这样下去，光是在英国战场上的大量伤亡就会导致德国空军的毁灭。

九月十六日，各航空队司令和各航空军的军长再次被召集到戈林那里。戈林涨红了脸气愤地说：“战斗机打了败仗”最使他痛心。这哪里谈得上是在寻求对策，分明是在追究责任。

西线战斗机集团指挥官奥斯特坎普少将提出了不同意见：由宁是给这种性能差距很大的轰炸机护航，使得战斗机的实力受到很大损失。难道这能说是战斗机的罪过吗？飞机损失高达一半仍得不到补充，这难道也是战斗机部队的责任吗？不过，他还是尽量克制着想要说的话，只局限在技术性的答辩上。

他又说：“敌人采取了一种新的战术，集中优势兵力，以密集编队向我发起攻击。据我们监听得到的情报，敌军明确规定，只攻击我轰炸机。正是因为敌军采取了这种新的战术，昨天才使我军陷于混乱。”

“这不正是我所希望的吗？”戈林大声训斥说，“如果敌机集中攻来，我们就能集中把他们击落！”

这样一来，会议就不可能再是一个有益的作战会议了。戈林脱离前线实际的程度令人吃惊，这位空军总司令完全沉溺在自己的幻想之中了。他不但不赞扬飞行员在对英空战中表现的顽强精神，反而一味地遣责部下无能。

怎么办才好呢？一如既往，还是那些中坚指挥官们提出了最切合实际的方案。这些方案是：

1. 在天气好时，以小规模编队（限于大队级），在强有力的战斗机护航下，继续进行昼间空袭。
2. 为了袭扰敌人，不管天气好坏，对伦敦及其重要工业区都要以单机或战斗轰炸机实施袭扰空袭。
3. 把对英空战的重点转入夜间。

从此开始了对英空战的最后阶段，这个阶段持续了整整一个秋冬，一直到第二年，即一九四一年的春天。与此同时，柏林的空军总司令戈林和西线空军的指挥官们就战斗重点的形成和目标的选择，以及德方如何以小的代价换取最大战果等问题开始了争论。

第三航空队的上校参谋科勒尔说：“由于我们没能打垮英国，因而国家元帅总是惴惴不安。”

过了不久，就是再乐观的人也清醒过来了。天气一味坏下去，有时也取得少许战果，但要取得决定性的胜利，那是毫无可能的。德国轰炸机即使从比利时或法国北部的基地出击，也要穿过好几处大云层。而擅长仪表飞行的老飞行员大多在对英空战中阵亡或被俘。新补充来的年轻飞行员又缺乏经验。

在挪威和荷兰进行的冒险空降作战中，损失了数百架 Ju 52 式飞机一事，至今余悸未消。驾驶 Ju 52 式飞机的多数飞行员，包括教官在内，都是仪表飞行学校输送来的。在那次战斗中，他们大部分都没能够回来，而兵员又迟迟补充不上，新飞行员的训练也一直毫无进展。这在战果赫赫的时候还不感到事关重大，但到如今，后果就显示出来了。

大部分编队一到云中就飞得七零八散，重新集合起来需要花费很长的时间。有的大队长害怕穿云，便采取大迂回绕过云层的方法。这样一来，就贻误了与战斗机会合，往往落后好几公里的距离，因而几乎无法防御敌机的袭击。

天气是从西边开始变化的，很多有关英国本土的天气预报不准确。有时，厚厚的云层突然复盖住伦敦上空，使你根本看不清楚目标。在这种情况下，不能作仪表飞行的战斗机只好返航，轰炸机和战斗机往往配合不上，因为它们不能象政机那样有地面导航，而且燃料也只勉强够往返伦敦用的。

就在这样一种处境中，一九四零年九月末，发生了一起悲惨事故。有一个轰炸机大队在飞往伦敦途中，云层封闭了航线，按照命令，遇到这种情况，大队长应该中止执行任务，立即返航。可是，这位大队长是刚从本国来上任的，年轻自负，没想到继续飞行会更加危险。他打算在返航时，以大转弯绕过云层。

Me 109 式飞机的航程有限，要它跟着转大弯绕道返航是办不到的，于是，这位大队长通过无线电叫护航战斗机先返航。但是，护航战斗机大队长不愿扔下轰炸机不管，担心它们被喷火式战斗机吃掉。于是，Me 109 式战斗机大队也留了下来。

参加执行那次任务的战斗机飞行员之一奥斯特曼少尉报告说：“九十分钟后，打了一场短暂的空战。红色警告灯亮了（表示燃料用完）。我透过下面的云缝看到了英国海岸。我们击退了敌机后，就穿云下降，轰炸机还在原来的高度飞行。在正常情况下，现在我们应该是在多佛尔附近，因此，我想按以往惯用的航线返航。”

但是，这次却弄错了。因为轰炸机编队作了迂回，战斗机已远离规定航线，飞到多佛尔西面来了。

奥斯特曼继续说：“我们中队的飞机飞散了，但每一架飞机都注意尽量节省燃料，贴着云底飞行。油箱里的油即将用光，带着空油箱在海上飞行是再讨厌不过的了。此时，每一分钟都象一个小时那样难熬，飞了很长时间还是看不到陆地，最后才搞清，原来我们是在多佛尔大西边的海上飞行。这里的海峡特别宽，我看到一架又一架的飞机迫降在海里，激起阵阵水花。其后，黄色的救生衣、绿色的染色剂在水面上出现……再过两三分钟，我也将遭到同样的命运。不过，我终于看见，在遥远的前方有一条亮线，那是陆地还是太阳在水面上的反光？果然是海岸！不知是谁用无线电话开了个玩笑说：‘前面是挪威！’于是，紧张的气氛消除了。这句话几乎表达了所有飞行员的心愿。”

从起飞到现在已经有两个小时了。即使是节约用油，就梅塞施米特式飞机来说，能飞这么长时间，这已经是空前的了。最后，有七架飞机掉进海里，有五架因发动机停车而迫降在阿布维尔附近的海边上。结果，敌人不费吹灰之力就取得了这么大的战果。

九月末，大西洋上空形成了一条锋面，强劲的西北风卷着浓密的云层伴随着暴雨而来。看来，昼间空袭已不可能了。于是，德国空军又想出一条计策。

九月二十日，开始有二十二架 Me 109 式飞机飞向伦敦。但奇怪的是，它们并不是去为轰炸机护航的，相反，许多其他战斗机却来为它们护航。从加来到英国海岸，这些 Me 109 式飞机在八千米高空飞行，然后向着伦敦迅速下降高度。

英国的战斗机指挥官叫回了已经起飞的警戒部队，因为他们对战斗机不感兴趣。

这样，梅塞施米特机群畅通无阻地来到英国首都上空。当下降到四千米高度时，又突然拉起，然后马上返航。与此同时，在伦敦和泰晤士河河湾以西的铁路设施处发生了爆炸，前后共二十二响。这是二十二颗二百五十公斤炸弹命中了目标。

德方在英国战斗机使用的无线电通信频率上施加干扰，伪造命令，使敌人真假难辨，造成指挥混乱，保证了德国战斗机偷袭成功。

因首战告捷而喜气洋洋的凯塞林一边等待着梅塞施米特式飞机返航，一边又命令战斗轰炸机出击。这次起飞的是第二飞行训练团第二强击机大队。大队长是奥托·魏斯上尉，他在

波兰和法国曾经飞过旧式的亨舍尔 Hs 123 式飞机。西线战斗结束后，又在本国不伦瑞克的瓦古姆基地受过 Me 109E 式飞机的训练。这次在伯布林根基地，他的大队改装上了战斗轰炸机的装备。

梅塞施米特式飞机机身下面的挂弹架上挂了五百公斤的炸弹。当然，这样一来，战斗机原有的优良性能将受到影响，速度和升力都会减小，而且变得很笨重，可是，德国空军却靠它的奇袭首战告捷。现在，除了第二飞行训练团第二大队和已经作为战斗轰炸机试验用的第二二零实验大队外，还要把现有的梅塞施米特式飞机的三分之一以上改装成能带炸弹的战斗轰炸机。这对战斗机飞行员们来说，简直是难以置信的。

敌人很快就找到了对付这种战术的办法。即使只是梅塞施米特式飞机飞来，英机也不得不出击了。敌人可以用飓风式战斗机毫不费力地把这种笨重的战斗轰炸机击落。于是，德军战斗机部队又遭受了新的重大损失。

在一本战后的回忆录中记载这件事时，有这样一段话：“我们战斗机飞行员眼巴巴地看着敌人对我们心爱的飞机施展暴行。我们算交上了恶运，只有当替罪羊了。”

整个十月份，战斗轰炸机的攻击交替出现着成功的喜悦与失败的烦恼。战斗轰炸机正式的名称是“轻型轰炸机”，但是，在部队却私下给它起了个绰号叫“轻型凯塞林”。终于，西线战斗机集团指挥官奥斯特坎普跟空军总参谋长耶顺内克大发脾气了，他说：“战斗机部队就是由于你的这种愚蠢的战术飞不起来，这样下去行吗？”果然，这下起了作用。十一月份，虽然战斗轰炸机也出击过几次，但一到十二月，就一次也不出去了。

但是，对空军总司令部的批评并没有就此了结。正当英国本土空战濒于危机的时刻，德国空军内部产生了不容忽视的彼此缺乏信赖感的危机。这个危机发生在从“鹫日”起到现在还不到三个月的时间里。当初，对“鹫日作战”是寄予莫大希望的。

伦敦每天夜里都受到德军轰炸机大编队的空袭，每次出动的架数很少在一百架以下，有的一夜甚至超过三百架。黑夜保护着攻击者，它给攻击者一种在白天无法得到的“制空权”。不过，要说这种空袭影响了市民的情绪，那显然是有些过于夸大。伦敦并没有屈服，这和几年之后德国首都在盟军的轰炸下没有屈服一样。

十一月中旬，德国空军改变了最后的攻击目标，把攻击重点转移到英国的重要工业城市和海港。目的是破坏敌方的经济潜力、后勤补给和电源。在轰炸伦敦这个大城市时，轰炸机领航员以耀眼的泰晤士河为地标，所以从没有搞错过目标。可是，轰炸其他工业城市情况就不同了，这里产生了一个如何发现目标的问题。

一九四零年十一月十四日晚，第一零零轰炸机大队的两个中队从法国西部的瓦讷起飞。他们的 He 111 式飞机上装了一部新的装置，这是高频无线电专家布伦德尔博士于一九三四年在雷赫林发明的无线电导航设备。

轰炸机“沿着”法国海岸的“蛋黄酒”导航台发出的引导电波一直向着目标考文垂飞去。机长凭借着无线电接收的信号来修正航向，当耳机里传来时长时短的声音时，就表示飞机已离开了航线。如果飞机恰好在航线上，耳机里则响着连续不断的声音。

在 X 装置的另一台接收机上的通信员在等着接收“前方信号”。所谓“前方信号”，是指另一束电波斜穿引导电波时发出的信号。一旦收到这种信号，就意味着飞机已到目标正前方二十公里处。这时，通信员按一下 X 时钟的按钮，秒针开始转动。德国使用的无线电导航设备

以后的十公里起着测量距离的作用，并可验证海因克尔式飞机的地速，一过这十公里，通信员就开始监听第三束电波发出的信号，即“主信号”。一收到这个信号，通信员立即按一下 X 时钟的按钮，于是，第一根指针停止，第二根指针开始转动。

机长必须时刻保持原有的速度、高度和航线，以后的程序就全是自动的了。当 X 时钟的第二根指针和第一根指针重叠时，电路便接通，炸弹自动投下。

一瞬间，He 111 式飞机飞过考文垂市中心，下面一片大火。这是第一零零轰炸机大队为了不让后续航空团把目标搞错，有意在目标区留下的标志。

这天夜里，第二和第三航空队的全部轰炸机袭击了考文垂，下达的攻击命令上说，考文垂是“敌军需工业的一个重要的中心基地”。四百四十九架飞机共投下五百吨普通炸弹，三十吨燃烧弹。

“往常只要命中目标，机内就欢呼起来。但这次却和往常不同，”一个机长这样写道，“飞行员们默默地俯视着那片火海，都在想，难道这真是军事目标吗？”

考文垂被炸得很惨，到处都是浓烟烈火，其惨状不堪入目。

当然，没过多久，德军从夜间空袭开始以来所采用的无线电导航方式就被敌人发现了。邱吉尔得知此事后，于九月二十六日命令空军马上采取对策。他在给伊斯梅将军的信中说：“如果真是这样，那么，对我们来说，这是一个最严重的威胁。”

1941 年春，92 中队的喷火 Mk.Vb 在伦敦附近上空拍下了这张照片，皇家空军最后获得了胜利

这是千真万确的事实。不过，英方要做到能干扰这种 X 引导方式，也得等到一九四一年的春天才有可能办到。譬如说，设法改变引导电波的方向，就可以把轰炸机引入歧途。这样，德方就必须改用新的 Y 引导方式。当时，高频武器还没有发展到象后来那样起决定性作用的地步。到战争后期，英国的自动导航部队就是仿照一九四零年德军第一零零轰炸大队组建的。

一九四零年十一月初，本已退出历史舞台的俯冲轰炸机又开始在昼间攻击海峡上的英国舰船。这是赫尔穆特·梅尔克上尉率领的第一俯冲轰炸航空团第一大队的 Ju 87 式飞机，约有二十架。负责护航的实际上有两个战斗航空团。十一月一日、八日、十一日，俯冲轰炸机以“集团俯冲”的战术，袭击了泰晤士河口海面上的三个大规模的护卫船队。然而，三天以后，该大队在没有战斗机护航的情况下，碰上了优势的喷火式战斗机，结果损失了四分之一。

秋末冬初，海上的大风暴终于迫使德国空军几乎停止了对英国舰船的攻击。只有第九航空军（一九四零年十月十六日，由第九航空师扩编为第九航空军），特别是它的第四“韦威尔将军”轰炸航空团，无论什么天气，都不中断在英国海岸附近、港口和护卫船队的航线上布雷。

德国对英国本土空战的攻势每况愈下。可以说已是日薄西山奄奄一息了。这是由于多种原因造成的，例如，天气恶劣，法国机场一片泥沼，飞机带着炸弹几乎无法起飞等等。

能出击的飞机架数很清楚地表明了这一点。一九四零年八月，即在“鹫日”和为争夺英本土制空权进行激战的一个月里，德军飞往英格兰的飞机有四千七百七十九架次，投下普通炸弹和燃烧弹共四千六百三十八吨。

在不分昼夜空袭伦敦的九月份，共出动飞机七千二百六十架次，投下普通炸弹六千六百一十五吨，燃烧弹四百二十八吨。此外，第九航空师在河口和港口空中布雷六百六十九颗。

十月份是战斗的高潮，在这一个月里，战斗轰炸机攻击了伦敦并对许多工业城市实施了夜间空袭，共出动九千九百一十一架次，投下普通炸弹八千七百九十吨，燃烧弹三百二十三吨。两者相比，普通炸弹占压倒多数，除此之外，还空中布雷六百一十颗。

十一月份以后，因天气不好，攻势减弱。大规模的夜间空袭，规定只在晴朗的夜晚实施。虽然戈林重新规定伦敦为攻击重点，但从十一月中旬起，考文垂、利物浦、曼彻斯特等工业城市和普利茅斯、南安普敦、利物浦和伯肯黑德等港口也都遭到了大规模空袭。十一月，投下普通炸弹六千二百零五吨，燃烧弹三百零五吨，空中布雷一千二百一十五颗。

此后，出动强度迅速下降。十二月，共出动飞机三千八百四十四架次，投弹四千三百二十三吨。一九四一年一月，出动飞机二千四百六十五架次，投弹二千四百二十四吨。二月，出动飞机一千四百零一架次，投弹一千一百二十七吨。

一九四一年第二季度，对英攻势暂时略有回升，但这只不过是虚张声势而已，其目的是为了掩护德国国防军在东部的集结。为了这个目的，四月份和五月初，西线各航空团都倍加努力。三月份出动飞机四千三百六十四架次，四月份猛增到五千四百四十八架次。一九四一年四月十六日晚到十七日晨这一夜，在伦敦上空就有六百八十一架飞机。四月十九日晚到二十日晨有七百一十二架。五月上旬，利物浦和伯肯黑德，格拉斯哥和克莱德港以及伦敦又遭到了大规模的空袭。

德国最高统帅部在—项指令中命令道：“必须使人进一步加深这种印象，即对英本土登陆作战已迫在眉睫。”

其实，对英本上登陆的“海狮作战”计划已无限期地推迟了。夺取英格兰东南海岸的制空权是登陆作战的前提之一，但这是完全办不到的。别说戈林指望三天拿下制空机，就是到希特勒确定开始登陆的九月十五日，用四个星期的时间拿下制空权，同样也是办不到的。

不言而喻，德国空军这样不断改变进攻重点，是不可能达到为陆军登陆作战开辟道路这个主要目的的。空军的野心实在太大，德国空军要利用对英作战这个机会想在世界上第一次证明意大利军事评论家杜黑的理论——绝对优势的战略空袭能决定战争的胜负。但是，当时的德国空军要证明这一理论还缺少一个最重要的前提，而戈林却不想承认这一点。

一九四零年十月十二日，希特勒停止了“海狮作战”计划。尽管表面上说是由于天气不好，决定延期到一九四一年春，其实，只不过是“在政治上、军事上对英国施加压力”的一种虚张声势而已。

希特勒很早就热中于首先“以闪击战消灭苏联”。他认为如果巩固了后方，就能把德国的全部兵力投到西方，就能把军工生产面向空军和海军。到那时，战胜英国只是个时间问题。

一九四一年五月二十一日，只有第三航空队司令胡戈·斯培尔元帅一个人担负着西线战场的指挥。十个月来，空袭英国本土的四十四个轰炸航空团只剩下四个团。除了部署在巴尔干半岛的部队以外，其余的部队在本国休整后，全都调到了东部战场。

对英作战并未完结，只是由于对苏开战而暂时中断。从此，德国便开始了两面作战。

经验与教训

1. 一九四零年夏秋两季，企图只用空袭迫使英国投降的计划失败了。在军事上影响较大的，造成失败的主要原因如下：一九三八年，希特勒曾声明德国不打算对英作战，因此，空军没有作相应的准备。首先，空军没有四发重型轰炸机。虽然有—项研制计划，但在一九三六年，因优先发展俯冲轰炸机，该项计划被迫夭折。而 Do 17、He 111 和 Ju 88 这几种轰炸机在这次作战中显得太轻，太不结实，防御火力太弱，此外，这些飞机的航程短，载弹量也小。

2. 德国在战争初期拥有的 Me 109 式战斗机大约不过七百架，要想担负起以英国战斗机为对手的自由空战和为轰炸机护航的双重任务，从数量上来说是远远不够的。再加上 Me 109 式飞机的航程短（最远只能到达伦敦），因此，轰炸机就只能在白天到英格兰东南—带作战。如果没有战斗机护航，那么，轰炸机就成了敌机最好的饵食。双发驱逐机是敌不过英国战斗机的，可见，Me 110 式驱逐机给轰炸机护航是不胜任的，而德国空军当时又没有单发远程战斗机。

3. 英国雷达网密布各地，可以事先知道德方的一切攻击活动，使德军的偷袭几乎无法成功。因此，要想狠狠地打击得到地面有效导航的敌机并夺取制空机是不可能的。

4. 与德国预料的相反，英国战斗机的数量（同样约有七百架）尽管损失率较高，但几乎没有减少。这是因为在那关键性的几个月里，英国生产了比德国多两倍以上战斗机。

5. 仅仅以昼间能够准确瞄准为理由，德国轰炸机对英国的重要军事目标实施了昼间空袭，但是，由于受秋季坏天气的影响，德国空军损失很大，不得不中止攻击。

6. 戈林和空军总司令部—次—次地改变攻击目标，造成兵力分散，因此，不可能对

重点目标实施连续不断的攻击。

7. 空袭，特别是夜间空袭的效果一般都被夸大了。伦敦和考文垂虽然遭到大规模的轰炸，但市民的情绪并未低落，反而高涨了，这和几年以后，盟国对德国进行猛烈空袭时的情景完全一样。

8. 德国既没有足够的潜艇，也没有足够的远程轰炸机，因此，一九三九年十一月二十九日发布的“总统九号命令”是不现实的。“总统九号命令”指望通过在海上袭击护卫船队和破坏大型港口来彻底切断英国的生命补给线。

9. 希特勒决定进攻苏联是在一九四零年七月，即在对英本土空战开始之前。从这时起，德国统帅部就不再把西线战场放在优先地位。因此，尽管对英国本土的出击很激烈，但空军军事装备的急需并未被摆在第一位。

最终停止这场对英本土空战的原因是，一九四一年春，在国防军的主力东调的同时，空军也被调到东部战场。（待续……）第五章 一九四一年地中海地区 第一节 血染克里特攻击高度 4000 米！作者：[德]卡尤思·贝克尔第五章 一九四一年地中海地区第一节 血染克里特笨拙的 Ju 52 在克里特岛上空进行伞降，其中一架被击中

德国早在一九四零年秋季就已经改变了一九四一年春季以后的战略重点。到了第二年，即一九四一年五月，随着天气转暖，德军便开始对苏联发起了攻势。

但是，德国对他的那个意大利伙伴——墨索里尼的野心估计不足。德国在巴尔干半岛的行动，特别是向罗马尼亚派遣“军事顾问团”一事，出乎意外地触怒了这位意大利国家元首。向罗马尼亚派遣“军事顾问团”，一来是为了保护该国免遭苏联的侵略；二来是为了将其作为德国向东方进攻的基地。

墨索里尼在一九四零年十月十二日，召见外交部长齐亚诺伯爵时叱责德国说：“希特勒总是把既成事实摆到我面前。这回我要给他一个回去，让希特勒通过报纸去了解意大利进驻希腊的新闻吧！”

一九四零年十月二十八日，墨索里尼开始对希腊冒险。第二天，英军使占领了地中海东部的要冲——克里特岛。

此举使希特勒不知所措。他于十一月二十日致函墨索里尼，责备他说：“朋友之间，要以诚相见。”希特勒怕的是英军轻而易举地从希腊得到基地，从而构成对德军南翼的威胁。其中使德国最为担心的是罗马尼亚的普洛耶什蒂油田，这个油田是德国唯一的石油来源。现已处于英国轰炸机的活动半径之内。

希特勒在信中接着写道：“你这样做的结果将不堪设想……”。

他对墨索里尼抱怨说：“在没有用奇袭的方式占领克里特岛之前，我希望你还是不要进行这次作战吧。为了达到你的目的，我打算提出一项切实可行的方案：投入德国机降兵和伞兵各一个师的兵力。”

也就是说，要想占领克里特岛，需使用空降部队。这个设想虽然诞生在一九四零年十一月，但实现这一设想则是在半年以后。意大利的进攻一开始就陷入了僵局。到一九四一年三月，英国的陆军和空军便在希腊本土站住了脚。四月六日，德国开始向南斯拉夫和希腊发动进攻，几星期之内就席卷两国。五月初，德军已开进希腊爱琴海和地中海的所有沿海地区。

最后，只剩克里特岛了。

克里特象一根巨大的门栓，隔着地中海横卧在希腊面前。

克里特岛长二百五十公里，宽三十公里。英军强占了这个岛子，硬是把它从希腊本上支解出来。他们决心不管发生任何情况都要把这个要塞岛继续占领下去。

一九四一年四月十五日，当巴尔干半岛正在酣战之际，弗赖赫尔·冯·里希特霍芬的第八航空军的俯冲轰炸机和其他战术部队一起，如同过去在波兰和法国作战一样，打破了敌人

的防线。

当时，国家元帅戈林的司令部设在奥地利的塞墨林。这天，第四航空队司令亚历山大·勒尔将军辞别了空军总司令戈林，赶往东南前线。临行前，戈林在司令部倾听了这位航空队司令的建议。勒尔建议说：应该进行一次大规模的作战以结束巴尔干的战争；应该用第十一航空军的机降和伞降部队去夺取克里特岛。

几天后，德国空降兵创始人库特·司徒登特中将亲官到戈林那里陈述他夺取克里特的计划。司徒登特在鹿特丹负了重伤。痊愈后，受命指挥新组建的第十一航空军。这个军统辖着包括运输机部队在内的全部空降部队。

四月二十一日，戈林派司徒登特中将和耶顺内克空军总参谋长前往缅希基尔赫的最高统帅部，向总统陈述夺取克里特的计划。这一天也是希腊向利斯特元帅的第十二集团军投降的日子。希特勒去年秋天曾亲自参加讨论过夺取克里特岛的空降作战计划，但这一次，却一言未发。

从那以后，形势发生了变化。不能再犹豫不决了，仅仅因为巴尔干战役就使进攻苏联的时间推迟了四个星期，从五月推到六月。如果这里再出现一个“分战场”的话，德军的兵力就会被彻底分散。北非如无德军的支援也是不行的。从西西里岛战线来看，第十航空军还必须去支援与英国地中海舰队及马耳他岛相持的意大利军队。

德国最高统帅部总参谋长凯特尔元帅和统帅部的意见是，最好使用空降部队攻占马耳他。理由是英国基地比克里特更重要，更危险。但希特勒却把克里特置于首位，他想以辉煌的胜利来结束巴尔干战役。他认为，克里特是通往北非、苏伊士运河和东地中海全域的跳板。有了克里特，空军就能控制这些地区。

他提出了两个条件：

- 一、此次作战投入第十一航空军的兵力（机降兵、伞兵各一个师）就足够了；
- 二、准备时间虽短，但发起空降作战的时间不得超过五月中旬。

司徒登特将军毫不犹豫，他确信自己的部队能够完成任务。希特勒批准了他的计划。为取得墨索里尼的同意，又用去四天的时间。终于，在四月二十五日，希特勒下达了第 28 号总统命令，即代号为“水星”的攻占克里特岛的作战命令。

对空降部队的动员是费事的，因为他们尚远在本国。这是历史上规模最大的一次空降突击，只有二十天的准备时间，能办得到吗？

困难确实很多。例如运输问题，光是欧根·迈恩德尔少将的一个突击团，二百二十辆卡车都不够用。所以，不得不靠铁路来运输。部队坐了几天火车，然后从罗马尼亚的阿腊德和克拉约瓦起沿公路南下。这里离雅典附近的出击基地还有一千六百公里的路程。

代号为“荷兰流浪者”的第十一航空军由四千辆卡车组成的长蛇阵已在马其顿山里停了整整三天。原因是从希腊奉命调回的第二装甲师被准许优先通过维利亚和哥萨尼山的山间狭道。希特勒下了一道严令：不要因为“水星作战”（克里特岛）的运输而拖延“巴巴罗萨作战”（苏联）的集结。

由于缺乏运输能力，曾经和伞降部队一起参加过荷兰空降突击的第二十二机降师也被滞留在罗马尼亚无法前进。陆军声称没有能力把该师继续南运。为此，最高统帅部把驻在希腊的第五山地师（师长林格尔中将）交给司徒登特将军指挥。这支部队虽然是一支刚刚突破麦塔克萨斯要塞的精锐部队，但他们没有受过在敌人防御阵地中心进行机降作战的训练。

五月十四日，整个空降部队终于在雅典附近的出击基地集结完毕。

最后到达的是突击团的第一连和第二连。他们是从希尔德斯海姆沿公路徒步赶到雅典的。原因是由于从德国开来的运输列车疏忽大意，把他们给忘了。

空运部队每日每时的情况大体相同。“特殊任务轰炸航空团”的五百多架 Ju 52 式飞机在第十一航空军格哈德·康拉德少将指挥下，调来参加“水星作战”。该部队大部分飞机原

是在巴尔干战线整天运送弹药和粮秣的，所以，机身和发动机都必须检修。

五月一日，整个空运部队飞到北方进行检修。不伦瑞克、佛尔斯顿发尔德、科特布斯、布拉格、布尔诺、阿斯皮尔索以及维也纳近郊的茨维克法克辛格等几十家修理厂统统放下了其他一切工作，集中全力抢修空军的绰号为“善良的大婶”的 Ju 52 式飞机。五月十五日，四百九十三架运输机经过严格检修之后，排列在雅典附近的机场上。其中多数飞机更换了发动机。这充分显示了德方组织能力之强和维修技术的高超。

另一个问题是出击基地。那么多基地只有雅典附近的埃莱夫西斯机场有水泥跑道，而且已被第八航空军的轰炸机占用。其余的都是简陋的小型野战机场。

“简直是开玩笑！”第二特殊任务轰炸航空团团团长吕迪卡·冯·海金上校不满地说，“如果重型飞机使用这种机场，会把机轮陷进沙土里去的。”

海金上校的运气实在不好，他所属的第六十、一零一、一零二大队的一百五十架 Ju 52 式飞机全都转场到达夫利亚机场来了。这个机场是雅典被占领以后，根据有些好事的军官的提议，才把它平整出来的。

这个机场实在糟糕，起飞着陆时，千米高空都弥漫着可怕的沙尘，真是天昏地暗。冯·海金上校在这个机场上得出了这样的结论：从一个中队起飞后，到伸手能够见到五指，可以放下一个中队起飞，需要十七分钟的时间。

布赫霍尔茨上校的部队驻在邻近的塔那格拉机场。他所属的第四十、一零五特殊任务轰炸大队和第一空降航空团第一大队的条件也差不多。其他四个空运大队的达迪昂、梅加腊和科林斯机场也是一片沙尘的海洋。

不过，最大的问题还是燃料。四百九十三架 Ju 52 式飞机必须往返三次才能把重要的作战部队运到克里特岛，这样，需要三百万公升左右的航空汽油才行。

这三百万公升汽油必须从雅典的比雷埃夫斯外港油轮上分装到容量为二百公升的油桶里，然后，再用卡车运往远处的机场。因为这里连一般的地面供应机构都没有。

在五月十七日以前，一桶油也没送到。原因是从意大利运送航空汽油的油轮无法通过科林斯海峡，只好抛锚停泊在那里。

在科林斯附近，由阿尔弗莱德·施特乌尔姆上校率领的第二空降团的两个营和工兵于四月二十六日，曾一度从空中出色地夺取了横跨海峡的桥梁。但是，突然间，英军的榴弹炮击中了预先安放的炸药，桥梁被炸落水，彻底阻塞了油轮的通行。第十一空军后勤部长赛布特中校从基尔用飞机接来了潜水员。到五月十七日，航道才疏通完毕。第二天，在比雷埃夫斯港，开始了耗时间的分装汽油的突击作业。

原定攻击日期为五月十八日，现在不得不推迟两天。五月二十日深夜，离出击时间只差五个小时的时候，还有好几个中队的 Ju 52 式飞机没有得到燃料。最后，连必须睡足觉以养精蓄锐的空降兵也出动了。他们把油桶滚到飞机旁，用手摇油泵加油。

这天夜里，为了防止扬起沙尘，洒水车在土跑道上洒了水，但仍然无济于事。风向转了一百八十度，起飞方向也要随之改变。于是，所有飞机又不得不在黑暗之中重新调整方向。

终于到了四点三十分。跑道上，发动机在轰鸣。飞机载着第一个连队飞上黑暗的夜空。机场上沙尘飞扬，给起飞造成了很大困难。从起飞到各大队在机场上空集合完毕，开始向南飞行时为止，足足花费了一个多小时的时间。

担任第一攻击波的空降部队是突击团的第一营，与艾伯特运河和埃本·埃马耳战役时相同，他们分乘五十三架运输滑翔机飞往克里特岛。

另外，还有大约五千名伞兵将从一百二十米高度慢慢伞降到严阵以待的敌人阵地之间。

Ju 52

增援部队到下午才能到达。因为这时，运输机飞行员们不知道返回基地后，是否还有足够的航空汽油运送第二攻击波飞往克里特。

一九四一年五月二十日七点零五分。德国空军从一个小时前就不断轰炸克里特岛西部的马拉马村，这里有一个临海的小型机场和可以控制前沿的一零七高地。

最先到达的轰炸机是第二轰炸航空团的 Do 17 式和第二十六轰炸航空团第二大队的 He 111 式轰炸机群。接着到达的是第二俯冲轰炸航空团。其次是第七十七战斗航空团和第二十六驱逐航空团的三机编队，飞越高山，低空掠过海岸，用机枪扫射敌人的高炮和步兵阵地。

驻守在这里的敌人抵抗得很顽强，他们是新西兰第五旅第二十二营。第五旅其他各营在马拉马村内固守。此地兵力共有一万一千八百五十九人，由普迪克旅长指挥。他们完全看破了德方的意图，知道敌人打算空降，马拉马是攻击的主要目标之一，决战的时机已经迫近。

驻克里特岛的英军虽然没有得到情报机关关于德军进攻克里特岛的综合性情报。但他们毫不惊慌，顽强地坚守着阵地。

不久，激烈的空袭减弱了。骤然，周围变得死一般沉寂。只是偶尔可以听到一种平缓而奇妙的沙沙声，象是树木倒下来发出的声音。

运输滑翔机有如短粗的巨鸟从空中飞降下来，无声地落到地面上。它们一架接一架地向一零七高地西面的塔威拉尼蒂斯河谷接近，并降落到那里。

一架运输滑翔机在作了一个急转弯后冲向目标，伴随着一声很大的音响着陆了。滑翔机跳跃了一下，便贴着满是石子的地面咕噜噜地向前滑行。

机内共有十二个人。他们由于着陆的冲击跃向前方，接着又是一次冲击，机身撞出一道裂缝，尘土钻进机舱。手可以从这道裂缝伸出去摸到地面上那些低矮的灌木丛。

先头的一个士兵一下子跳了出去，其余的人也都紧跟着跳出机舱。这时是七点十五分，就在这一瞬间，瓦尔特·科赫少校的第一空降突击团的一个营部在马拉马的一零七高地附近降落了。

其他滑翔机从这架滑翔机的头上掠过，全部都偏高了。原因是七分钟前，滑翔机在海上离开母机后，驾驶员们不得不迎着初升的太阳飞行。克里特岛虽在眼前，但因晨雾朦胧，目标模糊不清。再加上俯冲轰炸机刚刚轰炸完毕，轰炸后的烟尘使能见度变得更坏。等驾驶员们看清目标时，已经快到目标跟前了。因而，在这种情况下降落，难免出现几米的误差。

马拉马机场霎时已出现在眼前。它旁边的塔威拉蒂斯河的河床就是空降地点。但是，高度高了一百至二百米。这时，只好用力压低机头。为了不致飞过空降地点，滑翔机又不得不再飞回来。但着陆时机有的过早，有的过晚，集中进入目标看样子是不可能了。结果，着陆进行得很分散，有的甚至撞在岩石上。装毁的滑翔机和死亡的德国空降兵

科赫少校急忙环顾了一下四周，这里的地形比预料的要坎坷不平得多。这是由于空中照相效果不佳，没搞准情况的缘故。运输滑翔机消失在山岗的背后，降落在各处地势比较低的地方。由于比较分散，各班彼此难以辨认，必须把队伍集合起来，以加强战斗力。但是，敌人的射击很准确，部队无法行动，只好各自为战。

尽管如此，一小部分士兵还是和营部一起向一零七高地两侧新西兰守军的幕营阵地发起进攻。幕营阵地的周围，被俯冲轰炸机炸得满地弹坑。德军原来的进攻计划曾规定：“必须奇袭幕营阵地之敌，以阻止其干扰我空降作战”。但是，敌人并没有何机反击的样子，此处已空无一人。现在，要集中力量攻打一零七高地。占领了那里，就能控制住马拉马机场。

突然，部队遭到近距火力的阻击。科赫少校的头部中弹，有几名军官和士兵牺牲，有的负了重伤，其他人被压得抬不起头来，无法继续前进。这个高地的形状如同一个高高的晒台，上面巧妙地布满了伪装阵地和狙击手的掩体。在空中侦察时没有发现这些火力点，进攻完全陷入进退两难的境地。

突击团第三连开头的处境比这里强。运输滑翔机降落在石子遍布的干枯的河床中间，尔后，他们立即向塔威拉蒂斯河口两侧的英军高炮阵地展开进攻。连长冯·布里森中尉冲进西侧阵地，其余各班攻入东侧阵地。未被打死的新西兰士兵举手投降了。这样，马拉马机场

西部的高炮失去了作用。

过了一会儿，运输机发动机的轰鸣响彻海岸上空，几十架 Ju 52 式运输机以密集队形从一百二十米高度飞来。这真是一批很好的射击目标，但高炮却哑然无声。返航中的运输机大队为第一攻击波的损失轻微而感到欣慰。他们对迅速夺取了敌高炮阵地的突击班深表感谢。

这时，第三连正向机场迫近。敌人的抵抗越来越厉害，机降兵们被封锁在掩体里。冯·布里森中尉在打算和科据少校取得联系时，被机枪子弹打中身亡。进攻停顿下来。

但是，Ju 52 式运输机运来的伞兵不断地从飞机里跳出来，几分钟之内，就有几百具降落伞降落在马拉马机场东西两侧的地面上。这些伞兵是迈恩德尔少将的突击团，十五分钟之前，运输滑翔机运来的是这个团的第三和第四连。突击团的进攻目标是马拉马机场。如果德军不能攻克克里特岛三个机场之中任何一个的话，就无法实施机降。而伞兵们最迟在战斗的第二天必须得到紧急支援。

对于这一点，守军是一清二楚的。守军的指挥官伯纳德·费赖伯格少将是新西兰的一员猛将。他从希腊撤退后，就担任驻克里特岛的盟军司令。他所辖的兵力约四万二千人，其中包括英国、希腊、澳大利亚、新西兰等国的部队。这些部队大部分据守在马拉马、雷西姆农、伊腊克林三个机场周围的高地上。驻守马拉马机场的新西兰部队恰好在几周前进行过反空降作战的训练。根据四月二十六日在科林斯桥和敌空降兵交锋的情况，以及由英国秘密情报机关提供的德方在希腊各机场匆忙准备的详细情况来看，盟军近东总司令韦维尔将军确信，德国空降部队的下一个攻击目标就是克里特！

虽然这两天德军一直对克里特岛进行水平轰炸和俯冲轰炸，甚至在空降作战开始前几分钟又进行了一次猛烈轰炸，但守军受到的损失很小。尽管有时曾被压得抬不起头来，但大部分阵地投有被德国空军从空中发现，仍旧安然无恙。新西兰部队的战斗力也未被削弱，这使得德国空降兵大伤脑筋。

七点二十分，舒尔伯少校的突击团第二营在马拉马以东降落。他们的任务是，集结完毕后，从东面攻占村庄和机场。为了使本来应在海岸着陆的伞兵不致被风刮进海里，第一七二特殊任务轰炸大队的五十三架 Ju 52 式飞机有意把航向向内陆偏了一点儿，结果，第三营落到高地上。高地一带本来没有敌人据守，但现在全部构筑了工事，敌人正等候着他们的“光临”。

结果是悲惨的。正当伞兵从空中徐徐下降，毫无招架之力的时候，敌人一齐开火，造成大量伤亡。慌乱中，有的人挂在树梢上，有的人撞死在岩石上，幸存下来的也被猛烈的火力压得抬不起头来，动弹不得，当然，更无法接近空投下来的武器箱。大部分武器箱落入敌人手中，敌人得意洋洋。

一小时以后，第三营的军官全部战死或负伤。部队被打得七零八落。残散的士兵以班为单位，在一名勇敢的下士指挥下，据守着有利地形。这时的天气酷热，他们仍旧穿着在纳尔维克的冰天雪地里穿的那套沉重的战斗服，坚守了整整一天。他们虽然缺水少弹，却一直在坚持战斗，期待着黑夜的降临。

五月二十日夜，一等兵耶利奈克率领第九连残部，突破敌人的包围圈，进入西面的塔威拉尼蒂斯河谷。其他班在坚守了两三天之后，也被营救了出来。

在突击团的战斗总结中曾这样写道：“第三营的主力进行了顽强的防守，但终因寡不敌众，几乎全军覆没。六百名伞兵中，有四百名与该营指挥官舒尔伯少校一同壮烈牺牲”。

从东面包围马拉马的尝试失败了，只好从西面进攻。第二营、第四营和团部一起，降落在塔威拉尼蒂斯河以西。很侥幸，敌人在这里虽然构筑了阵地，但还未进驻部队。也许是由于运输滑翔机的奇袭，使得新西兰士兵还没来得及进驻吧。

七点三十分，最后九架滑翔机飞进山谷，在塔威拉尼蒂斯桥附近着陆。这座桥是横跨塔威拉尼蒂斯河，联结东西海岸公路的唯一的一座桥梁。几乎所有的滑翔机在着陆时都损坏了。

士兵们迅速跳出飞机，向大桥突击。敌人的机枪在山坡上怒吼着，指挥官布朗少校倒下了。但德军终于夺取了桥梁，排除了炸药，保住了通道。

迈恩德尔将军在这里负责指挥在西侧进攻的部队。奥尔特·格利克上尉迅速率领集合起来的部队向机场逼近。敌人不断从一零七高地向山谷扫射，他们只好又回到掩体里。

科赫少校率领的突击队本应乘滑翔机第一个在山地斜坡上着陆，然而现在却毫无踪影，他们到哪里去了呢？

迈恩德尔将军离开掩体，手里拿起一块布挥舞起来。他原以为科赫在幕营阵地里见到信号一定会给他回答，但回答他的却是敌人的子弹。迈恩德尔的手被新西兰狙击手打伤了，瞬间，他又被机枪子弹打中，负了重伤。但他仍然坚持指挥，力图拿下左右战局的机场。格利克上尉带领的那个班从正面进攻，施廷齐勒少校带领一个班和第二营的一部一起从南面进攻。

德军一米一米地向前推进，损失很大。当即将抵达目标，进展到马拉马机场西缘的时候，又不能前进了。敌人的火力太强，德军怎么也攻不上去了。

进攻克里特岛的第一攻击波的运输机除在马拉马周围空投了“西部突击队”外，五月二十日凌晨，还在克里特岛政府机关所在地干尼亚附近空投了“中央突击队”。这支部队是由第七空降师师长威廉·聚斯曼中将指挥的，但这位将军未能踏上克里特岛的土地。在飞雅典近郊的埃莱夫西斯机场二十分钟后，由 Ju 52 式飞机拖曳飞行的五架载着师司令部的滑翔机被一架 He 111 式飞机从后面赶上，擦着滑翔机飞过。由于气流的冲击，拖曳索断了。

这些轻型滑翔机自从在科林斯投入使用以来，一直处于炎日暴晒之下。拖曳索一断，它就突然竖立起来，机翼因负荷过重而折断。于是，机身失控进入螺旋，撞毁在离雅典不远的埃伊纳岩礁上。克里特战役还未打响，这位空降师师长和他的司令部就这样殉难了。

为了夺取敌人高炮阵地，运输滑翔机又把突击团的两个连运到干尼亚附近。古斯塔夫·阿尔特曼上校的第二连一进入目标阿克罗提里，便受到猛烈炮火的抗击。有三、四架滑翔机被击落，其余的也都降落得很分散。所以，战斗力不集中，无法完成任务。

阿尔弗莱德·根茨中尉的五架滑翔机降落在这个岛的首府干尼亚以南，离高炮阵地不远的地方。突击团第一连的五十名官兵经过激烈的肉搏战，杀退了一百八十人的守军，夺下了高炮阵地。高高炮阵地几百米远，还有盟军司令部的一个无线电台，但是，由于兵力太少，无力攻打。埋伏中的盟军士兵拍摄的德国空降兵空降照片，这些德国空降兵完全暴露在敌人火力之下

鲁道夫·特斯科中尉的三架滑翔机降落在干尼亚的正中心。他们杀出了一条通往高炮阵地的血路，那里据守着一支友邻部队。他们用便携式收发报机同降落在西边离他们只有三公里远的第三空降团取得了联系，焦急地盼望着对方前来接应。

弗里德里希·奥古斯特·冯·迪·海特上尉的第三空降团第一营已经运动到距离被包围的友邻部队约一千米的地方。由于敌人的阻击火力异常猛烈，他们被迫停止前进。新西兰部队坚守在卡拉特斯的要塞阵地上，他们击退了向克里特首府干尼亚进攻的所有德军。英军的坦克也出动了。

不久，第一管也被迫转入防御。德尔佩少校的第二营因伤亡过重撤退下来。路德维希·海尔曼少校的第三营也几乎溃不成军。在这种情况下，第三空降团团长里夏德·海登里希上校打电报给降落在干尼亚南侧的根茨中尉：

“你处情况如何？今夜可突围到这里来！”

占领干尼亚及其附近的苏达湾是完全不可能了。

在雅典一直等候战况报告的第十一航空军司令部并不了解这些情况。他们不知道强攻马拉马已告失败，更不知道干尼亚方面也陷入同样处境。就斯徒登特将军来说，也只能按预定方案继续执行“水星作战”计划。这期间，他也得到了几份来自返航运输部队的报告。但这

些报告都说第一攻击波进展情况良好。于是，这位将军下达命令说：

“按原订计划，投下空降部队！”

Ju 52 式飞机没受到什么重大损失，第一攻击波的四百九十三架飞机中，只损失了七架。但很多飞机返航后，为了等候着陆，要在希腊机场上空盘旋很长时间，最长的竟达两小时之久。有的飞机不顾一切在滚滚沙尘之中着陆，每次着陆都要冒生命危险。在这种情况下，飞机经常着陆失败，阻塞跑道。在这里损坏的飞机远比在克里特岛被敌人炮火打坏的多。

雅典不停地向降落在克里特岛的通信队呼叫，但克里特始终没有回答。中午时分，马拉马机场管理班乘飞机离开了雅典，负责人是斯诺瓦茨基少校。他乘坐的 Ju 52 式飞机在狭窄的马拉马机场上空一边盘旋，一边寻找德方部队。斯诺瓦茨基认出了在机场西缘有“万”字旗，那是德军最前沿的标记。

少校确信马拉马机场已被德军占领，便决定着陆。但飞机一接地，就遭到敌人密集火力的袭击。飞行员急忙加大油门，拉起机头复飞。不得已，斯诺瓦茨基又坐着这架弹痕累累的飞机返回雅典。直到这时，司徒登特将军才得知马拉马的真实情况。

几乎与此同时，无线电台收到了“中央突击队”微弱的声音，说德军伤亡惨重，已停止向干尼亚进攻。突击团团部收到从马拉马发来的报告是十六点十五分。原来，装在运输滑翔机上的二百瓦和八十瓦的发报机在塔威拉尼蒂斯河谷强行着陆时摔坏了。通信军官盖特谢中尉费了九牛二虎之力，才把两部机器的零件拼凑到一起，重装了一部发报机。

联系总算沟通了。刚刚喘口气，第十一航空军司令部马上又笼罩上一层忧郁的气氛。开始，无线电报告说：迈恩德尔少将负了重伤。第二次又报告说：

“敌坦克从马拉马出动，现已越过机场和河道，正向我军逼近。”

危机严重，犹如一发千钧。然而，这只不过是序幕而已。

按照原订进攻计划，第二攻击波应在五月二十日下午，占领雷西姆农镇和该地机场（负责实施的是阿尔弗莱德·施图尔姆上校的第二空降团）以及伊腊克林（负责实施的是布鲁诺·布罗伊尔上校的第一空降团）。但司徒登特将军有些踌躇不决。进攻该岛西部的第一攻击波出现了这种局面，于是他打算向那里派遣增援部队，但又怕为时已晚。而且，如果突然改变目标，肯定会产生严重后果。

其实，即使不出现这种局面，希腊本土机场也已经够混乱了。本来命令第二攻击波于十三点出发，但大部分运输部队还原地未动。阻碍视线的沙尘，酷热的天气，许多飞机发生故障，加上从油罐里给飞机加油效率太低，凡此种种，占去了大量时间。达夫利亚的运输航空团团长冯·海金上校发现问题严重，要求把第二攻击波的出击时间推迟两小时。但是办不到了，电话已经中断。军司令部由于负担过重，也没有能力统一规定各部队的出击时间。

于是出现了下述局面：虽然轰炸机、俯冲轰炸机、驱逐机已按预定时间向雷西姆农、伊腊克林实施了攻击，但是，第二攻击波的很多运输机仍未离开希腊。运输顺序也搞乱了，本来应该全中队同时空阵，却变成以三机为单位空降，结果把伞兵部队空投得零零散散。原定轰炸之后马上实施空降的计划根本无法实现。

第一零五特殊任务轰炸大队长是赖因哈德·韦尼格少校。他是按时出击的少数人之一。少校报告说：“我们第二次贴着海面向南飞行，按说我们应该碰到先于我们出发而现在应该返航的第一批机群，可是我们什么也没看到。”

韦尼格少校的运输大队沿着克里特岛的海岸线飞往伊腊克林。负责空降准备工作的万德尔夫上尉从座舱顶盖处伸出了黄旗，这是空降信号。顿时，每架飞机都响起了蜂鸣信号，伞兵们跳向空中。

韦尼格少校接着报告说：“从我们飞机上跳下的伞兵营本来应该作为预备队降落在其他先头部队的后面，然而，除了我们空投的部队外，没发现地面有其他任何空降部队。伞兵一着陆，就遭到敌人防御炮火的猛烈袭击。”

第一零五特殊任务轰炸大队直到返航途中才在爱琴海上空遇到了飞往克里特的其他 Ju 52 机群。第一批和最后一批的间隔竟长达三个半小时之久。第二攻击波的空降完全分散了。

结果，空降部队受到严重损失。在紧靠伊腊克林机场的西侧，英国坦克迎击了德国的空降部队。仅二十分钟，顿茨上尉指挥的第一空降团第二营就被彻底打垮。

伊腊克林、雷西姆农都没有拿下来。两处的机场还在英军手中。盟军司令费赖伯格本应满怀胜利的喜悦，但他在给上司的报告中却忧心忡忡：

“今天情况不妙，我军受到严重场制。到目前为止，机场和海港虽然还在我们手中，但实际上是勉强维持局面。因此，不容乐观。”就连费赖伯格自己也不清楚这种担心有多少根据。

五月二十日夜，尽管德国空降部队遭到重大损失，但也取得了最初的、决定性的战果。突击团的两个突击班分别由霍斯特·特雷贝施中尉和军医长（医务主任）海因里希·诺伊曼博士率领，再次逼近控制马拉马机场的一零七高地，用手枪和手榴弹强攻登上了顶峰。

诺伊曼博士说：“幸运的是新西兰部队没有立即反击。那时，我们的弹药已经打光。如果他们反击，那我们只好用石头和刺刀来抵抗。”

实际上，费赖伯格将军坐失了当晚夺回一零七高地的战机。到次日凌晨再进行反击，良机已失。因为第八航空军的俯冲轰炸机、战斗机和驱逐机已经完全掌握了克里特的制空权。新西兰部队受到低空攻击的压制，连头也抬不起来。重要的一零七高地已被德方占领。

第二天，五月二十一日清晨，由霍尔斯特·海洛尔特少尉指挥的一个 Ju 52 三机编队准备在马拉马西侧着陆。机上乘坐的是“克莱因上尉特别指挥所”，他们的任务是给在激战中用尽弹药的突击团补充弹药。

机场处在敌炮兵的射程之内，三架容克式飞机必须冒着敌人的炮火降落。前导机驾驶员格吕纳特上士紧握驾驶杆俯视下方，透过云缝看到海岸上尽是岩石，他开始下滑，冒着危险强行着陆了。从飞机上卸下的全是弹药。没有这些弹药，便不能攻占马拉马。

司徒登特将军决心把增援部队集中投入马拉马。今天，无论发生什么情况，也要展开山地空降作战。

十六点，第一个中队穿过敌人的防空火力网，在狭窄的跑道上着陆了。炮弹在中队机群的周围和中间不时地爆炸。有一架容克式飞机被击中起火，有不少飞机的起落架被打坏，瘫痪在那里。但是，满载山地作战部队的运输机一架接一架地降落，一批又一批的作战部队从机内涌出。到五月二十一日傍晚，布赫霍尔茨运输航空团已把乌茨上校的第一零零山地机降团全部空运完毕。新组建的部队都被派到克里特来了。从着陆开始，他们就经受了一场炮火的洗礼。

第五山地师师长林格尔中将说：“马拉马是通向地狱的大门”。德军占领后的马拉马机场，近处是机场边缘的高射炮，远处可以看到成群的 Ju 52

损失相当惨重，平均三架运输机里就有一架起火或机翼被打掉。斯诺瓦茨基少校命令缴获的英军坦克清理机场仅有的一条跑道上的飞机残骸。不一会儿，机场的边缘就变成了飞机的墓地，八十架容克式飞机的残骸堆放在这里。尽管空运部队受到严重削弱，但他们仍在继续飞行。

费赖伯格将军的担心已经变成现实，空降作战只是一个开端。克里特岛虽然还未被占领，但形势却变得有利于德军了。（待续……）
第二节 英舰队与德俯冲轰炸机之战攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第二节 英舰队与德俯冲轰炸机之战

爱琴海的东方升起一轮火红的太阳。看来，一九四一年五月二十二日将是炎热的一天。在伯罗奔尼撒半岛的阿尔果斯、迈肯尼、莫拉沃依野战机场上，几百架飞机的发动机开始发动。俯冲轰炸机、战斗机、驱逐机进入起飞位置。德国航空兵怀着少有的不安和紧张的心情

等待着起飞命令。

指挥克里特战役空战的第八航空军军长冯·里希特霍芬将军在日记上这样写道：“清晨五点以来，相继收到报告，发现克里特北部和西部海域有英国巡洋舰和驱逐舰。”

德军侦察机在前一天就已经侦察到英国地中海舰队的动向。舰队司令安德鲁·坎宁安率领他的舰队正在克里特以西视野以外的海域游戈。由于德军掌握了制空权，地中海舰队没办法用他们舰上的重炮介入岛上的战斗。俯冲轰炸机大队曾多次追击英国舰队，但只击沉一艘驱逐舰。现在，德军轰炸机部队的当务之急是对在克里特岛进行苦战的空降部队实施空中支援。

五月二十一日夜，情况发生了变化。舰队司令坎宁安下令两个各由七艘巡洋舰和驱逐舰组成的强大的支队向克里特北岸靠拢。它们的任务是在那儿待命伏击，阻击德国运输部队向克里特岛运送急需的武器弹药。

德国和英国的最高统帅部有一点是一致的，这就是他们都认为，如果只使用空降部队是无法占领防守坚固的克里特要塞岛的。要想不使空降兵陷入困境，必须在第二天，至迟不得超过第三天，从海路解决后勤补给问题。但是，德国担任补给的船队只有一些小型近海航船和机帆船。在希腊也只能筹集到这样一些船只。五月二十一日夜，由海军中尉埃斯特林指挥的第一机帆船中队接近了马拉马西侧的登陆点。德国船这支“蚊子船队”是前一天出发的，但中途又被召回，最后还是驶向克里特。这样，无形中使这支二十艘满载的船队白白浪费了六个小时的时间，这一拖延，带来了严重的后果。如今，这个船队已经完全落到英国舰队的掌心之中。

将近午夜的时候，英国的巡洋舰和驱逐舰一齐开炮。顿时，两只机帆船中弹起火。满载弹药的小型货船燃起熊熊大火，被炸成两截。其余船只见势不妙，落荒而逃。

这场一边倒的战斗持续到两个半小时时，英地中海舰队“D支队”司令格里克少将下令停止追击，率领着他的“D支队”通过基西拉海峡，驶向西南海面。旗舰“狄多”号和巡洋舰“沃里昂”号、“阿哲克斯”号都消耗了三分之二的弹药。格里尼担心能否抵挡得住清晨必来报复的俯冲轰炸机。总之，这次海战使德国的补给部队受到了毁灭性的打击。英国方面推测，大约有四千名士兵和他们的船只一起葬身于海底的藻丛之中。

然而，在东方刚刚发白的时候，被打散的十只机帆船又重新在米洛斯岛海面集结起来。海面上，到处都可以看到抱着船只碎片的遇难者。救生作业虽然持续了一整天，最后，还有二百九十七人下落不明。总而言之，英国舰队达到了预期目的：切断德军通往克里特岛的海上供应线。

下面再说说五月二十二日凌晨，德国空军袭击英国海军舰队的战况。第二“殷麦曼”俯冲轰炸航空团团长奥斯卡·迪诺尔特中校站在莫拉沃依机场上的一辆装甲车前下达了出击命令。侦察机陆续发来发现敌舰的报告，看来，敌舰这次是无法逃脱了。

五点三十分，希晓尔特和西格尔分别率领两个俯冲轰炸机大队起飞，他们在机场上空集合后，向东南飞去。

当时，英舰队“D支队”的燃料已经不足，它的任务已由“格罗斯特”号和“菲吉”号巡洋舰以及“灵提”号和“鹰头飞狮”号驱逐舰来担任。这些舰只停在克里特以北四十公里处。他们首先遭到了俯冲轰炸机的狂轰滥炸。

Ju 87 式飞机从四千米高度冲进了高炮火力网。

英舰企图用高速蛇行机动战术规避炸弹。四周的海水涌起狂澜，海面被炸弹炸起的水柱如同一座座高塔。有时，军舰就好象在落下来的水柱里潜航一样。

“格罗斯特”号巡洋舰甲板的上部建筑被几颗五十公斤轻型炸弹击中，虽然弹片的杀伤效果比较大，但它炸不坏舰体。“菲吉”号巡洋舰也受了轻伤。德军的重磅炸弹虽然有几颗离军舰只有几米之差，但都没有直接命中。

轰炸持续一个半小时，俯冲轰炸机才离开战场。它们必须返回基地补充燃料和炸弹。

英舰趁此机会，同正在克里特以西三十海里处游戈的其他舰队会合。A、B、D 三个支队会合以后，组成了一支强大的舰队。其中包括：战列舰两艘（“瓦斯派特”号和“刚勇”号）、巡洋舰五艘和驱逐舰十二艘。这支舰队的司令罗林斯少将估计，由十九艘战舰组成的对空炮火也许会使俯冲轰炸机感到害怕，至少可以迫使德国轰炸机不能进行准确的投弹。

但是，德国空军已经知道，除这支舰队以外，在更近的地方还有一支舰队。那是金少将的“C 支队”。他率领四艘巡洋舰和三艘驱逐舰奉命从五月二十二日凌晨开始在克里特北部海域作战。这真好比飞蛾扑火，自取灭亡。对于德国空军来说，是一次绝好的攻击机会。

到了黑夜，海面就处于英国地中海舰队的控制之下。他们竭尽全力把被打得破烂不堪的德国船只击沉，不让它们把重武器运到克里特。但是一到白天，空中就会出现德国的俯冲轰炸机，主动权又落入德国空军之手。尽管如此，“C 支队”还是在米洛斯岛以南二十五海里处发现了清晨驶向克里特的德国第二机帆船中队。遗憾的是又叫它溜掉了。看起来，又将出现昨天夜里那样的大厮杀。正在这危急的时刻，一个 Ju 88 式轰炸机大队拯救了这支船队。

经过是这样的，八点三十分，库诺·霍夫曼上尉率领从雅典附近埃莱夫西斯机场起飞的第一飞行训练团第一大队。在海上搜索敌人的舰队。过了几分钟，在第二中队的一名机长格尔特·施坦普少尉的下方，展现出一种令人垂涎的景象。他看到德国的“蚊子部队”正在向北仓皇退却，而在其以南几海里处，有英国的四艘巡洋舰和三艘驱逐舰。英国舰队正在追逐那支走投无路的德国船队。眼看就要追上了，突然，意大利的鱼雷快艇“天箭”号勇敢地插到它们中间。只见它喷吐着黑烟，以闪电般的速度作着蛇行机动航行，在船队周围施放烟幕，并把英国巡洋舰“珀思”号和“仙女”号的火力吸引到自己身上。此时此刻，正是德国空军实施攻击的大好时机。

霍夫曼上尉发出了攻击信号。第一批实施攻击的 Ju 88 式飞机急速下降，钻入敌人猛烈的对空火力网。只见在靠近“仙女”号巡洋舰船舷处，腾起两根巨大的水柱，巡洋舰立即停了下来。

虽然德国船队就在眼前，但英国这位舰队司令还是下决心返航。他断定，如果再继续北进，他的舰队的处境可能十分危险。

德国空军抓住不放，继续追击全速向西南逃窜的敌舰队。这次追歼战历时三个半小时。第一飞行训练团第一大队的 Ju 88 式飞机和第二轰炸航空团的 Do 17 式飞机对舰队实施轮番轰炸，一直持续了三个小时。有一颗重磅炸弹在离“仙女”号很近的地方爆炸，炸坏了两座炮塔，炸裂了一侧船舷，舰内多处漏水。但是，由于舰舱隔板坚固，“仙女”号幸免沉没，仍以中速继续行驶。

防空巡洋舰“卡里尔”号舰桥被一颗炸弹命中，舰长汉普顿上校被炸死，但“卡里尔”号仍有战斗力。“加尔各答”号和“珀思”号巡洋舰以巧妙的动作避开了所有重磅炸弹的袭击。

高炮弹药在不断减少，金少将十分忧虑。仅仅一个上午，他的舰队在克里特以南就遭到四个小时的空袭。“朱诺”号驱逐舰被重磅炸弹击中，炸成两截沉入海底。金少将虽然收到地中海舰队司令坎宁安发来的一份鼓励他的电报，但他感到他已无力再次冒险了。目前的处境除求援之外，无计可施。为了保住自己这艘受伤的巡洋舰，他恳求罗林斯司令率领舰队主力从安迪基提腊海峡前来接应。

天刚过正午，两支舰队已接近，双方已能互相看清。十分钟后，罗林斯司令乘坐的“瓦斯派特”号战列舰被重磅炸弹击中。由沃尔夫·迪特里希·休中尉率领的第七十七战斗航空团第三大队的一个 Me 109 四机编队从正面攻击了“瓦斯派特”号，几乎所有炸弹都准确命中目标。战列舰右舷的一零零毫米、一五零毫米火炮被炸坏。尽管遭到这样猛烈的攻击，但这支舰队并未受到致命的打击，只是弹药状况在不断恶化。

第八航空军的战斗日记曾有这样一段记载：“后来，俯冲轰炸机又一次做好准备，在安迪基提腊海峡袭击了敌舰队。战斗轰炸机、战斗机、驱逐舰、俯冲轰炸机以及轰炸机毫不间断地前往攻击。”

五月二十二日，冯·里希特霍芬将军拥有的作战实力如下：

第二轰炸航空团（团长里库霍夫上校）：

三个 Do 17 大队，基地在塔陶依。

第一飞行训练团：

两个 Ju 88 大队。第一大队（大队长霍夫曼上尉）和第二大队（大队长科勒维上尉）。基地在埃莱夫西斯。

第二十六轰炸航空团：

第二大队，基地在埃莱夫西斯。

第二俯冲轰炸航空团（团长迪诺尔特上校）：

两个 Ju 87 大队，分别驻在迈肯尼和莫拉沃依基地。

布吕克上尉的大队，基地在斯卡潘多岛（亦称卡尔帕托斯岛），位于克里特岛和罗兹岛之间。

第二十六驱逐航空团：

两个 Me 110 大队（大队长莱特贝格上尉），基地在阿尔果斯。

第七十七战斗航空团（团长沃尔登加少校）：

三个 Me 109 大队（其中包括第二飞行训练团第一大队（大队长伊雷弗尔特上尉），基地在伯罗奔尼撒半岛的莫拉沃依。

非常遗憾，在五月二十二日海上空战打得最激烈的时候，这些部队几乎未集中出动过，大都是以双机或三机为单位出击。投完炸弹返航后，再装满燃料，载足炸弹继续轰炸。没有战斗机护航的舰队，在制空权掌握在敌人手中的海域里将会是怎样一种处境呢？请看下面的叙述吧。

在“瓦斯派特”号战列舰中弹后半小时，即十三点，“灵提”号驱逐舰被两架俯冲轰炸机击沉。“灵提”号是奉命去打沉在安迪基提腊岛附近发现的德国机帆船而离开舰队的。当时，谁也没有料到，这一道命令却葬送了它。

为了营救幸存者，金少将派出“坎大哈”号和“金斯敦”号两艘驱逐舰前往沉没现场，“格罗斯特”号和“菲吉”号两艘巡洋舰担任对空警戒。但是，这两艘巡洋舰从凌晨起，就一直受到空袭，舰上的弹药已差不多用完了。金少将并不知道这些，待他知道这些情况令其返航时，已经晚了。

Ju 87 和 Ju 88 式飞机的几个三机编队抓住战机，马上发起攻击。“格罗斯特”号当即中弹，烟囱之间燃起了大火，转眼之间，火势蔓延到整个甲板。这艘巡洋舰很快就不能动了。快到十六点的时候，它缓慢地转了个圈，舰体内部发生爆炸，然后沉没了。

这时，金少将作出了重大决定，不再营救“格罗斯特”号遇难的船员。他在战斗报告中说明了这样做的理由：“如果战舰再去营救‘格罗斯特’号，我们只能遭受更大的损失。”

德方到第二天为止，共营救出英国水兵五百多人。还出动了一部分海上救护机。

“菲吉”号巡洋舰也只好和两艘驱逐舰一起驶离沉没的现场。如果继续停留在那里，只能成为德国空军更加猛烈的攻击目标。它已无法和舰队主力会合，于是，改道驶往亚历山大港。

十七点四十五分，突然有一架飞机向该舰俯冲而来。这是第一飞行训练团第一大队的一架 Me 109 式飞机。它腹下挂着二百五十公斤的炸弹。当它飞到克里特以南五十公里处，达到它的最大航程而正要返航时，飞行员透过淡淡的云层发现了这艘巡洋舰。

这是一次不折不扣的奇袭。这一天，“菲吉”号曾两次从轰炸的弹雨中逃脱。它既躲过

了水平轰炸机，也避开了俯冲轰炸机。而现在，它却即将报销在这仅有的一架 Me 109 式飞机手里。

Me 109 式飞机闪电般地俯冲下来，炸弹在紧靠船舷的地方象一颗水雷一样爆炸了。“菲吉”号的舷板被炸开一个很大的裂口，不久，轮机停止了工作，军舰严重倾斜起来。

这架 Me 109 式飞机通过无线电又叫来一架飞机。半小时以后，当“菲吉”号巡洋舰受到第二次攻击的时候，舰上用于防空的武器只剩下小口径高炮了。一颗炸弹直接命中了 A 锅炉舱，从而也就决定了它的命运。十九点十五分，“菲吉”号终于沉没了。

这之后不久，天黑下来。黑暗吞没了克里特北岸的五艘新型驱逐舰。这是英海军总司令为增强战斗力从马耳他调来的。“克利”号和“克什米尔”号驱逐舰炮击了马拉马机场。并在海上击沉了两艘德国机帆船。但是，这五艘军舰在撤出德国空军的攻击圈之前，天已经大亮了。第二俯冲轰炸航空团第一大队（大队长希晓尔特上尉）的二十四架飞机紧追不舍，终于击沉了两艘驱逐舰。

一九四一年五月二十三日上午七点，英国地中海舰队因损失惨重，撤回亚历山大港。第一次克里特海空战到此宣告结束。

冯·里希特霍芬将军在他的日记上，对这次战斗作了这样的评价：“这次取得的战果不容忽视。我认为，这是一次具有决定性的重大胜利。经核实，我们击沉了敌巡洋舰六艘、驱逐舰三艘。此外，其他敌舰也吃了无数颗炸弹。这一事实最雄辩地证明了理论，只要天气良好，敌舰队就不可能在我握有制空权的海域里存在。”

从五月二十一日到五月二十三日，英国地中海舰队的实际损失为：两艘巡洋舰和四艘驱逐舰被击沉，两艘战列舰和三艘巡洋舰遭重创。其中，尚不包括在近距离爆炸的炸弹造成的伤亡。

英国地中海舰队司令坎宁安在发给伦敦的电报中说：“由于敌人的空袭十分猛烈，舰队白天根本不可能在爱琴海或克里特近海停留。”

尽管如此，伦敦海军总部仍然要求地中海舰队不顾一切风险，不分昼夜，切断通往克里特的德国海上供应线。但是，坎宁安坚持自己的意见，他认为，如果这支舰队今后再受到这样严重的损失，那么，东地中海的制海权就不可能继续保持。因此，他在打给伦敦的电报中说：“现在，我们这支轻型舰队正在走向毁灭。”

在这期间，第十一航空军的 Ju 52 运输航空团成功地把得到加强的第五山地师（师长林格尔中将）空运到克里特。夜间，由军舰和运输船运来的英军增援部队在苏达湾和干尼亚地区遭到德军猛烈的轰炸。

五月二十七日，德国首次大胆地用平板船把两辆坦克运到克里特岛。

当时，克里特盟军司令费赖伯格将军在写给统帅部的报告中曾这样说：“我的部队已经处于令人难以忍受的绝望状态。”再也经受不住“象一周来这样猛烈的轰炸了”。

邱吉尔再次发来电报：“争夺克里特之战的胜利，对当前的战争是非常必要的。”但韦维尔将军在同一天，即五月二十七日的回电中却说：“我认为，克里特岛恐怕是守不住了。”第二天夜晚，英军开始撤退，六月一日撤退完毕。

这样，德国伞兵部队和机降部队一起，在第八航空军的轰炸机、战斗机和驱逐机的支援下，夺得了克里特之战的胜利。这场历时十天的浴血奋战，损失是异常惊人的。这次战役，德方仅伞兵就投入了一万三千名。其中，战死、下落不明和负伤的人数竟达五千一百四十名。

因为部队是在严阵以待的敌阵之中降落，所以，受到这样大的损失也是不奇怪的。克里特之战对于空降部队来说，简直是一场皮洛士式的胜利。经过这次战役后，这支部队几乎只能用于地面作战了。

在英军从克里特撤退的时候，英国地中海舰队仍然是德国空军猛攻的目标。第二俯冲轰炸航空团这次飞到斯卡潘多岛上空，控制克里特东面的卡索斯海峡，击沉击伤了好几艘满载

陆军的巡洋舰和驱逐舰。

五月二十六日这天，地中海舰队司令坎宁安又收到一个噩耗：他唯一的一艘航空母舰“可怖”号正遭到二十五架德国俯冲轰炸机的轰炸。事情是这样的：在这天下午稍晚一些时候，前往北非支援隆美尔的第二俯冲轰炸航空团第二大队在地中海搜索敌运输船时，偶然发现一支以前从未发现过的英国舰队。其中，有一艘军舰的甲板异常宽阔。可以断定，这是一艘航空母舰。只见它调转舰首，逆风而行，舰载机马上就要起飞。但是，俯冲轰炸机的指挥官瓦尔特·恩克尔斯少校抢先进入了攻击。亚各布、哈梅施塔和埃亚三名中尉也率领着各自的中队紧紧跟上。

“可怖”号飞行甲板上的第十号炮塔附近被炸弹击中，它好不容易才驶回亚历山大港。

在四个半月之前，也是这个俯冲轰炸机大队，曾在马耳他西部海域重创“可怖”号的姊妹舰“光辉”号。当时，恩克尔斯少校的第二俯冲轰炸航空团第二大队和维尔纳·霍茨尔上尉的第一俯冲轰炸航空团第一大队刚刚被调到西西里岛的特腊帕尼。一九四一年一月十日，他们接到出击命令，说有一支英国补给船队在强大的护航舰队护卫下，正从东西两个方向驶往要塞岛马耳他。俯冲轰炸机孤注一掷，从四千米高空冒着对空炮火，一直俯冲到七百米高度。有六颗炸弹命中了“光辉”号。尽管如此，这艘航空母舰并没有被炸沉。只是不得不花费几个月的时间到美国去大修。

第二天，即一月十一日，在 He 111 式前导机的引导下，第二俯冲轰炸航空团第二大队继续追击向东行驶的英国舰队，在飞机到达最大航程的西西里岛以东四百公里的地方，从太阳一侧向舰队发起了攻击。巡洋舰“南安普顿”号因轮机舱被炸而沉没。

第十航空军是按希特勒和墨索里尼达成的协议，为了支持军心动摇的意大利军队而进驻西西里岛的。这次是第十航空军到达西西里以来的首次出击。汉斯·菲迪南德·盖斯勒将军同他的司令部一起来到塔奥尔米亚的多米尼克饭店。有许多任务正等待着他的部队去执行。这些任务是：

1. 封锁西西里和突尼斯之间的海峡，空袭马耳他；
2. 支援北非的意大利军队以及确保通往的黎波里的德国非洲军团的海上补给线的安全；
3. 切断通过苏伊士运河的英国韦维尔集团军的补给线。

要想阻止英军在昔兰尼加的攻势，最后一项任务应是当务之急的。然而，对第十航空军来说，也是一项最艰巨的任务。如以罗兹岛作为向苏伊士运河进行空降作战的基地是很合适的。不过，那里没有燃料及其他作战物资，而且，筹集起来也不那么简单。班加西倒有充足的燃料，但意大利军队已经从那儿撤退了。可能几天以后，英军就要进驻该城。

贝尔特拉姆·冯·戈米则少校的第二十六轰炸航空团第二大队决心完成上述任务，从西西里岛转场到班加西。十四架 He 111 式飞机因着陆时相撞，损失了三架。另有三架作为火力侦察机飞往苏伊士运河。整个大队只剩下八架飞机。

一九四一年一月十七日下午，久等不到的侦察结果终于送到了班加西。侦察报告说，在苏伊士湾发现了由南开进运河的英国船队。于是，每架轰炸机间隔三十分钟，在黑夜里起飞，开始了新的冒险。四架 He 111 式飞机沿运河从北向南飞行，另外四架来取相反方向，从南向北进行搜索。为了避免互相干扰，各自都沿着运河的右岸飞行。

从班加西到苏伊士运河有一千一百公里，也就是说这个距离超过了 He 111 式飞机的航程。因此，只有注意节省燃料，把发动机的转速、螺旋桨的桨距调到最经济工作状态，才有希望完成任务，安全返航。

由于有这样大的困难，第十航空军参谋长马廷·哈林豪森少将决定亲自担任作战指挥。军气象官赫尔曼博士报告说气象情况良好，返航时，可能会遇到时速为六十公里的逆风。但飞行员们指望在四千米这一理想高度上飞行，以此来抵消这一不利因素。

经过四个小时飞行之后，哈林豪森和飞行员罗伯特·科瓦莱夫斯基上尉乘坐的 He 111

式飞机到达苏伊士运河。然后，转弯向北，顺着运河，越过大苦湖，继续沿河岸北上。但是，一无所获，连一只船的影子也没发现，仿佛那个船队完全被黑暗吞噬了。

其他的飞机已两次攻击了目标。但哈林豪森还不死心，尽管他必须在塞德港上空考虑返航。他又一次改变了航向，第二次调过头来飞向苏伊士运河。

没有，还是没有。他在伊斯梅利亚渡口投下一串炸弹后，再次飞回大苦湖上空。突然，他发现湖上有船，它们零零散散地停泊着。原来船队夜里没有护行。

这架 He 111 式飞机袭击了一艘轮船，但没有命中。他本想击沉一艘船以阻塞航道，无奈没有成功。

横断沙漠的返航简直是一场神经战。出乎意外，He 111 式飞机在四千米高空遇到了最低风速为每小时一百二十公里的暴风。这在座舱里是感觉不到的，因为在漆黑的夜里，飞行员无法根据地标判断飞机的地速。哈林豪森计算大约四个半小时便可返回机场。然而，四个半小时过去了，却什么也没有看见。五个小时……五个半小时……依然如故。当用完最后一滴汽油的时候，科瓦莱夫斯基驾着 He 111 式飞机在沙漠上迫降了。这里非常平坦，说不定放下起落架也可以着陆呢！

He 111 式飞机上的四名乘员商量了一下，使点燃了飞机，步行归队。他们估计这里离班加西不会太远，其实，还有二百八十公里。第二天早晨，德机发现了还在燃烧的飞机残骸，乘员们的下落不明。直到第四天晚上，维尔纳·考皮施中尉驾着搜索机才幸运地找到了他们，把这四名奄奄一息的人救了回来。考皮施中尉是从苏伊士运河安全返回班加西的唯一的一名 He 111 式飞机的机长，考皮施是在高空察觉到风向发生变化后，在离海岸很近的地方降落的。其他轰炸机全部迫降在沙漠上，当了英军的俘虏。经验与教训 1. 意大利进攻希腊失败，英军在东南欧便占据了地盘。这样，重要的罗马尼亚油田和计划向东方推进的德军的南翼就受到了威胁。巴尔干战役排除了这一威胁，但是，“巴巴罗萨作战”（即对苏作战）却因此推迟了一个月。这也许是具有决定意义的一个月。2. 巴尔干战役的最后一仗——克里特作战的胜利，是以空降部队极大的流血牺牲换来的。由于这一“皮洛士式的胜利”之故，虽然后来空降部队加强到几个师，但也未能展开第二次大规模的空降作战。3. 这次损失的主要原因是由于降落到“严阵以待”的敌阵之中造成的。降到地面的士兵们几乎都未能接近武器箱便被打散了。降落到没有敌人防守的地方，部队的情况就稍好一些，他们得以集结、整顿，然后实施进攻。4. 希腊本土运输机机场的沙尘是这次作战的极大障碍。它导致第二攻击波的伞兵部队不能集中投入战斗，致使第十一航空军司令部直到发动攻击的那一天下午，还不知道第一攻击波空降部队的作战情况。从而造成在最后一刹那改变第二攻击波的攻击目标而降落到第一攻击波作战地域，但这一尝试也告失败。5. 克里特之所以能够拿下来，是因为最后投入的部队成功地夺取了马拉马机场。从开始攻击的第二天下午起，满载山地步兵师的运输机就冒着敌人的炮火，强行在机场着陆，有力地支援了空降部队，增强了岛上的攻势。6. 强大的英国地中海舰队掌握着克里特周围海域的制海权。德国第八航空军掌握着这一地区的制空权。其结果，形成了这场史无前例的海空战。这次海空战持续了几天，最后以空军的胜利而告终。英国舰队伤亡惨重，被迫后撤，从而，决定了克里特岛的命运。（待续……）

第二节 英舰队与德俯冲轰炸机之战攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔第六章 国土防空第一节 卡姆胡贝尔防线

一九四零年五月十日，在西部战线展开攻势的同时，英国轰炸机司令部下令对德国各城市实施夜间空袭。德国空军过去对国土防空并未加以重视，至少未能投入足够的防御力量。现在，却不得不急如星火地弥补这一不足，也就是要在德国本土迅速建立起空中屏障。

夜间战斗机是在准备对英空战期间诞生的。因此，许多飞行员都不愿意飞这种纯防御性的飞机，他们认为这是降职使用。当时，他们还不懂得在进攻和取得一定胜利的时候，必须考虑本国的防御问题。直到两年后，当英美两国大规模轰炸机编队象滚滚洪流袭来之时，他

们才认识到这点。

夜间战斗机部队取得了惊人的进步。由初期的摸索，经过一个阶段的“明亮的”夜战（有探照灯配合），之后便转入了“黑暗的”夜战（无探照灯配合而有雷达引导）。从敌我双方都称之为“卡姆胡贝尔防线”的，亦即利用有雷达引导的“华盖床”（引导单机夜战用的直径为六十五公里的雷达引导网），过渡到可以进行自由追击的夜战。从战斗力薄弱的两个夜战大队，发展到拥有专用装备的七百架飞机，六个航空团以及六个配置在从西西里岛到非洲各条战线上的探照灯团和一千五百个雷达站。然而，万事总是开头难啊……。

一九四零年七月十九日夜，晴朗的夜空高悬一轮明月。莱茵河下游、鲁尔地区以及威斯特法伦州的城镇和村庄清晰可见。这对从西方飞来的英国轰炸机来说是再理想不过了。

这样的能见度对德国夜间战斗机当然也是有利的。但是，这只是从理论上讲，而实际上，在空中什么也看不见。几星期之前，就曾发生过这样的事。当时，据报告说有敌机入侵，夜间战斗机马上起飞截击，但一次也没有碰到过敌机。因为无法发现它。

时近午夜，从居特斯洛机场（德国初期的夜间战斗机大队的基地）又起飞了一架 Me 110 式飞机。飞行员维尔纳·施特赖布中尉驾机一直上升到四千米高度，然后向目标区飞去。

令人劳神的空中搜索开始了，施特赖布和通信员林根中士定睛注视着夜空。施特赖布为了便于观察，打开了侧窗。寒风吹进座舱，他也毫不介意，紧张地等待着敌轰炸机的到来。

夜间，战斗机的视野很有限。如果在这样狭小的视野中能够看到敌人的轰炸机，可以说那是极为幸运和偶然的事。如果战斗机飞行员反应迟钝，那么，眨眼之间敌机就会消失在茫茫夜色之中。当时还没有机载雷达，也没有负责引导战斗机攻击敌机的地面引导指挥官。由于夜战部队当时还处于幼儿走路不稳的学步阶段，所以有很多人骂它是“死胎”。大部分飞行员都想回队驾驶昼间战斗机或驱逐机，这已成为公开的秘密。因为他们认为在夜空中几乎没有立功的机会。

但是，一九四零年七月二十日凌晨两点，那盼望已久的，决定性的一刻居然来到了施特赖布中尉面前。突然，他在右前方发现了一架飞机的黑影，距离约三百米，高度比他稍低一些，通信员林根中士稍加观察就断定说：

“这是我们的梅塞施米特式飞机！”

施特赖布这个人是不相信所谓运气的。他谨慎地接近这架飞机，他想，必须在攻击之前分清敌我。夜战部队在此之前曾有过一次唯一的“战果”，那就是蒂尔上士被己方的 Me110 式飞机击落。当时，由于战友的惨死，曾激起了夜战飞行员的愤怒。

施特赖布悄悄地逼近那架飞机。黑暗中可以看出那是一架双发飞机，轮廓好象梅塞施米特。“要冷静！”他想。于是，他加大油门，和对方并排飞行，这时对方并未察觉。

两架飞机在黑暗中并排飞行，翼尖间隔只有几米。在月光的辉映下，对方尾部炮塔发出亮光。施特赖布一下子全明白了，因为在对方的机身上有一个一人高的英国空军标记。

“还未曾有过在这么近的距离清晰地看到敌机的先例呢。”施特赖布中尉后来说：“当时，我怕在敌机炮口下挨打，于是，立即向右做了个九十度转弯。”

原来这是一架威特雷式轰炸机。它和 Me 110 式飞机一样，都是双垂直尾翼，所以一开始判断错了。他们俩边转弯，边紧紧盯着这架飞机，一到达安全距离，就转回来，从侧后方迂回接敌。

一开始，英机也把这架梅塞施米特式飞机误认为是自己的飞机，现在，它也察觉到发生了误会。所以，当梅塞施米特式飞机离它还有二百五十米的时候，它尾部的炮塔便开火了。

施特赖布不慌不忙，慢慢瞄准，机关炮和机枪一齐射击，然后，作了一个急转弯脱离，在远处监视这架敌机。

施特赖布说：“这架飞机的右发动机当即起火。只见两个黑点离开飞机，不一会儿，打开了降落伞，后来便消失在黑暗中。这架飞机的右发动机虽然已经起火，但驾驶员并不死心，

还想急转弯逃跑。我又瞄准它的左发动机和左翼，再一次进行攻击，对方没有还击。我接近到很近的距离才按电钮，火舌又一次扑向敌机。左发动机和左翼立即起火。我便立即急转脱离……。”

在这以后，威特雷式飞机还保持着原来的航向飞行了三分钟，徐徐下降高度。后来，一个斤斗栽了下去。撞地时激起的令人目眩的火柱和炸弹爆炸的火光向空中的夜间战斗机宣告了敌机的死刑。林根马上向基地报告，德国夜间战斗机首次告捷。

这一仗，解放了人们的思想，特别是打消了在黑夜中能否发现和击落敌机这两个深深的疑虑。两天后，即七月二十二日，施特赖布中尉创造了再次击落敌机的记录。随后，瓦尔特·埃雷中尉、保罗·吉尔德纳上士也先后击落了敌机。

京特·拉德施上尉指挥的第一夜战航空团第一大队的二中队中队长是施特赖布，第三中队中队长是埃雷。当时，各中队可以说是过着像游牧民一样的生活，一切都可以随机应变。他们从一个机场转到另一个机场，得不到任何人的重视。当整个空军正热中于进攻和取得神速胜利的时候，仅仅担当国土防空任务的夜间战斗机部队真好比汽车装上了第五个轮子——多余。

他们在运用夜战战术上，无论在经验、组织，还是在采取的方式等方面都有不足之处。因此，一仗过后，他们常常被叫到头一天夜里英军轰炸机轰炸的地点，讨论夜战问题。至于怎样才能把夜间战斗机引导到敌轰炸机附近并加以识别，这个问题在当时却一直没能解决。

英国轰炸机的入侵航线很有规律，而且每天夜间都能得到防空部队的报告。敌人的攻击目标是城市，例如鲁尔地区的大城市群等。那里是捕捉敌机的最好场所，可是，这种地方，夜间战斗机是忌讳的。因为那里有高炮控制着，夜间战斗机很容易被自己的高炮打掉。

如此说来，所谓夜战也只能是在敌机入侵的航线上进行巡逻。一九四零年八月，施特赖布中尉击落的敌机架数增加到四架。九月初，新组建的第一中队队长格里则中尉也首次取得战果。这时，大队又转场到奥耳登堡的韦赫特基地，以防英国皇家空军空袭德国北部。

转场后不久，发生了一次战斗。夜间战斗机部队因而开始受到人们的重视。那是一九四零年九月三十日夜，施特赖布中尉在四十分钟之内，接连击落三架威灵顿式轰炸机。后来又有两架分别被格里则中尉和克拉克上士击落。与此同时，有一架德国的 Ju 88 式飞机轰炸英国后返航途中迷航，误入英国轰炸机的航线，也被自己的夜间战斗机给干掉了。这种敌我识别上的错误是经常发生的。

由于这次“韦赫特之夜”的战绩，施特赖布被授予“骑士十字勋章”，晋升为上尉、第一夜战航空团第一大队指挥官。这便是德国空军夜战部队的萌芽阶段。以不完备的手段取得的这一战果已成为一种巨大的推动力。

夜战大队的飞行员们以往只是靠飞行经验和坚忍不拔的耐力来作战。如今，好歹总算总结出了几种战术手段。英国空军的夜间空袭只不过是几年后大规模空袭德国的前奏，而这时进行的夜战准备，应该说是恰合时宜的。

谴责空军没有考虑如何使本土免遭敌机夜间空袭的那种说法，纯属无稽之谈。如果能想到德国空军白天占有优势的话，那么自然也会想到敌人的轰炸机肯定会在夜间来袭。

空军早就想到了这一点。在格里夫·瓦尔特的飞行训练团中，有一个 Me 109 中队，这个中队早在战前就曾与探照灯部队合作，进行过“明亮的夜战”训练。这种训练也就是用探照灯光捕捉住“敌机”，然后，我战斗机赶到战区，像在白天一样，用肉眼瞄准进行目视攻击。不过这种方法必须在无云、能见度良好的条件下进行，否则是不中用的。在战争初期，这种战术还适用，因为英国轰炸机也需要靠好天气来发现目标。

一九三九年，几个战斗航空团都拿出一些飞机，组建了第十中队，即所谓夜战中队，也就是施泰因霍夫中尉的第二十六战斗航空团第十中队。这个中队在一九三九年十二月十八日的德意志湾空战中出了名。在那次战斗中，他们一举击落了三架威灵顿式轰炸机，尽管战斗

发生在昼间。

一九四零年二月，布卢门察特少校在耶弗尔集中了几个夜战中队，组建了第二战斗航空团第四大队。经过不知多少次徒劳的出击，终于在春天取得了第一次战果。弗尔斯特准尉驾驶一架 Me 109 式飞机从施塔德起飞，利用月光，在赫耳果兰岛附近击落了一架英国轰炸机。这次“遭遇战”是偶然发生的，也是仅有的一次。Me 109 是纯粹的昼间战斗机，它不适合夜战，因为这种飞机不能进行仪表飞行。由于这个原因，当时，有很多飞机在起飞着陆时，机身遭到损坏。因为探照灯的光束一照到飞机座舱，飞行员就会在几分钟之内看不见任何东西。

与此相反，如果把 Me 110 式驱逐机用于夜战，倒有很多优点。首先这种飞机能够进行仪表飞行，该机上的通信员可以担任领航。一九四零年四月，沃尔夫冈·法尔克上尉的第一驱逐航空团第一大队参加了丹麦作战后，便留在奥尔堡机场。那里每天都要遭到英国轰炸机的空袭。法尔克不是那种无所作为的人。他注意到每次空袭开始的时间都很晚，英机一离开，天差不多就大亮了。因此，他产生了一个在天亮前后追击敌机的设想。

从此以后，受过仪表飞行训练的机组每天都处于临战状态。其中包括大队长本人。施特赖布、埃雷、鲁茨、维克托·默尔德斯（著名王牌飞行员默尔德斯之弟）和蒂尔等人。

法尔克上尉很早就考虑关于“黎明战斗机”的雷达引导问题。当时在海岸上配备有一种德国的电波探测装置（雷达）——“夫累雅”。雷达站的空军通信少尉维尔纳·博迪承担了引导驱逐机捕捉越海返航的英国轰炸机的任务。“夫累雅”雷达只能探测方向和距离，测不出高度。因此，虽然追击的飞机曾同敌机有过几次“接触”，但敌机都借助笼罩在海面上的浓雾的掩护逃掉了。一次，蒂尔上士瞄准一架汉普顿式轰炸机并开炮射击，但对手却象幽灵一般消失在西方黑暗的天际。

一九四零年五月，这个大队调到了西部战线。大队长法尔克上尉提出的那份关于“黎明战”的报告书决定了这个大队后来的命运。

一九四零年六月二十六日，即作出在法国停战决定的几天以后，法尔克被叫到海牙近郊的瓦谢那列，在库里斯特杨森将军的客厅里会见了空军那些身居高位的人们，有戈林、乌德特、勒尔查及其他将军们。

戈林独自发表了冗长的讲话。他说，英国轰炸机的夜袭是抓住了“德国空军的致命弱点”。他谈话的时候肯定考虑到了自己的威信，因为在很早以前，他曾大言不惭地说过：如果敌人的轰炸机能出现在柏林上空，你们骂我是个大笨蛋也不过分。戈林结束了他那冗长的讲话之后，走到正在发楞的法尔克上尉眼前，以德国古代骑士的礼节把剑放在他肩上，任命他为德国第一个夜战航空团团长。

但是，在战争中仅仅依靠这种仪式是产生不出夜战航空兵部队的。此后不到四周，即一九四零年七月十九日，下达了组建第一夜战航空师的文件。由刚从法国俘虏营返回不久的约瑟夫·卡姆胡贝尔上校担任师长。并决定把战斗力很弱的法尔克航空团隶属于该师，下属的部队有：

第一夜战航空团第一大队，大队长拉德施上尉。以原第一驱逐航空团第一大队的两个中队为基础组成；

第一夜战航空团第三大队，大队长布鲁门察特少校。以原第二驱逐航空团第四大队为基础组成。这个大队唯一的改变是用双发 Me 110 式飞机换掉了原来使用的 Me 109 式飞机。

此外，还以三个 Ju 88、Do 17 中队为基础，组建了一个所谓远程夜战大队，大队长由潘泽上尉担任。伟大的组织家卡姆胡贝尔（第二次世界大战后，从一九五六年到一九六二年，任国防军空军总监期间，曾致力于西德空军的组建工作）把这个大队称为第二夜战航空团第一大队，就好象已经有了第二个夜战航空团一样。

然而，究竟如何进行夜战，首先又如何解决在夜空中发现敌轰炸机这个主要问题呢？

一九四零年十月十六日，卡姆胡贝尔晋升为少将，后来被人们称为“夜战总监”。他制定了两种截然不同的出击方案：

1. 在德国西部国境的特定地区，采用防御性近程夜战；
2. 对英国本土的轰炸机出击基地采用进攻性远程夜战。

能力强和很有毅力的卡姆胡贝尔承担了组建近程夜战部队的全部工作。如果说战斗机的“眼睛”在黑夜中看不见目标，那么，就必须首先解决这个问题，使它能够在黑夜中看到敌机。解决的办法也跟高炮一样，借助于探照灯。当然，夜间战斗机的活动区域必须限制在高炮部队的作战区域以外。为了不使夜间战斗机和高炮互相干扰，双方都需要配备几百部，甚至几千部探照灯。

最初和第一夜战航空团第一大队的梅塞施米特飞机进行密切协同作战的是菲希塔中校的探照灯团。菲希塔把探照灯和听音器配备在明斯特西部，因为敌机通常都要经过这里。后来，英军企图从棘手的照射区的两端绕行。于是，卡姆胡贝尔又把探照灯照射区向南、北两个方向延长。不久，在鲁尔地区的西部配备了一个宽三十五公里的探照灯照射区，形成一道防线。

派到各探照灯照射区作战的夜间战斗机在探照灯开灯之前先飞到那里，打出信号弹后，准备搜索敌机。接着，照射区首先打开西端的几部探照灯，开始捕捉“被听到声音的”轰炸机。由于敌机被照住的时间大都很短，所以，往往在夜间战斗机尚未接近之前，就消失在茫茫夜空。

英国飞机一般都是以高速穿过各探照灯的照射区。即使它们被探照灯的光束捕捉到几分钟，即使在探照灯光中转来转去，夜间战斗机也不可能很顺利地搜索到它们。因为大多数场合都是对头飞行，战斗机必须调过头来才能咬住敌机。这时，如果自己也跟着进入探照灯的光束，那就什么也看不见了。

“明亮的夜战”不同于训练，只有少数技术熟练的飞行员才能取得战果。从一九四零年到一九四一年，被击落的敌轰炸机中，有三分之二是远程夜间战斗机在英国本土上空去落的。由于近程夜战总是失败，所以很多年轻的飞行员对自己的能力失去了信心。

“少校先生，我希望您把我调离夜战部队！”

“为什么？”

“因为我什么也看不见。”

第一夜战航空团团长不止一次地听到过这样的请求。但是，在一九四零年十二月一个寒冷的日子里，赫尔穆特·伦特中尉竟然也提出了这种请求。要知道，伦特可是一年前在德意志湾空战中一举击落三架敌机的王牌飞行员啊！

“再干一次看看吧。”法尔克少校安慰他说，“一个月以后，咱们再商量。”

后来，伦特又参加了战斗，终于打开了局面。到一九四四年十月，即在他因飞行事故殉难之前，他在夜战中击落一百零二架飞机，同施瑙费尔少校一起，成为夜战王牌飞行员。

到一九四一年，“明亮的夜战”的成果不断扩大，开始引起人们的注意。六月三日两点四十分，卡利诺夫斯基上士和他的通信员茨维克尔中士在柏林上空首次取得战果，击落了一架肖特·斯提林式轰炸机。六月二十四日，驻守汉堡的第一夜战航空团第二大队副大队长埃克特中尉在遭到空袭的汉堡上空，在探照灯的配合下，连续击落了四架英国轰炸机。

到一九四一年底，卡姆胡贝尔将军建立起一道从北海沿岸一直到梅斯地区的探照灯防线。在这一地区，虽说已投入了六个探照灯团，但还不能说防线已经最后完成。可是，“明亮的夜战”的命运却到此寿终正寝了。不久希特勒亲自撤销了费了九牛二虎之力才建成的这道防线，为了连根拔掉这道防线，他命令：

“除训练、实验大队外，应立即把所有的探照灯配署给高炮部队”。

总之，希特勒屈从了一些地区党部领导的意见。这些人执拗地要求把探照灯配备在受空

袭威胁的城市附近，反对把探照灯集中配备到德国的西部边境。这样，看起来夜战部队又得倒退到原来的那种状态。不过人们对黑暗的夜空已不象初战时那样望而生畏了。

一九四零年初春，空军技术局局长恩斯特·乌德特在柏林的舍内菲尔德实验了用两部“维尔茨堡 A”型雷达引导飞机的方法。新型“维尔茨堡”雷达不仅能测出目标的方向和距离，还能精确地测出目标的高度。这两部雷达一部引导乌德特驾驶的战斗机，一部跟踪法尔克少校乘坐的轰炸机。

研制“维尔茨堡”型雷达的负责人佩德加尼在地面上把两部雷达测出的数据记在卡片上，然后用无线电把轰炸机的各种飞行数据通报给乌德特。将军只要按照地面的指示去做就行了，除此之外，不需花费任何力气。而且，每次都能发现轰炸机，效果很好。

“很好嘛！”着陆后，乌德特向法尔克满意地说，“这就是夜战的未来！”

这种引导方式对卡姆胡贝尔将军来说，宛如在他眼前演奏了一首幻想曲。因为这种“黑暗的”或者说“与地面相连的”夜战用设备须等一年以后才能装备部队。

从此以后，航空兵在夜战中成功或失败的责任就不完全是由一个人来负责了。因为有了“地面引导官”这个新战友。他通过雷达的荧光屏掌握着战斗机的一切活动，而通过另一部雷达的眼睛，注视着任意进入夜战空域的敌轰炸机。空军内部把这种方式称为“华盖床引导方式”。以后，凡是由地面引导指挥的夜战就都这样称呼了。

从一九四一年夏天起，卡姆胡贝尔将军用雷达加探照灯建立了一道所谓“华盖床”战斗区雷达引导网。雷达的搜索半径取决于雷达的性能。“维尔茨堡”型雷达的搜索半径为三十五公里。从一九四二年起，实用化的“巨型维尔茨堡”型雷达又获上了直径为七点五米的巨大抛物面天线，它的搜索半径可达六十至七十公里。

“华盖床”基地配署下列电子设备：

1. “夫累雅”型雷达一部。由于“维尔茨堡”型雷达比它精确，所以只用它搜索（其搜索距离最远为一百五十公里）和指示目标；

2. 用于搜索敌轰炸机的“维尔茨堡”型雷达一部；

3. 用于引导我方战斗机的“维尔茨堡”型雷达一部；

4. “泽堡”式显示板。它的作用是把夜空中敌机的航线用红绿斑点投影到玻璃板上。

使用这么多的技术装备和人员只能引导一架夜间战斗机。

“航向二百六十度，”话筒里传来了吕伐登附近，荷兰北部海岸“虎”雷达站地面引导军官维尔纳·舒尔策中尉镇定的声音，“信使进入相对航线，高度四千米，距离三十三公里”。

“信使”是指敌机。

驾驶战斗机的是第二夜战航空团第六中队中队长卢德维希·贝克尔少尉。贝克尔少尉和通信员施陶普上士都是善于夜战的老手。一九四零年十月十六日，当谁都不相信地面引导会取得成功的时候，他们便根据“夫累雅”型雷达提供的数据发现了敌人的轰炸机，取得了在黑暗的夜战中首次击落敌机的战果。

“三十秒以后罗尔夫一百八十度！”这是地面引导军官的声音。意思是命令飞机右转弯。“罗尔夫”是向右的代号，“利萨”是向左的代号。

“好！用最大速度！”

玻璃板上的红绿斑点即将碰到一起了。

贝克尔驾驶着 Ju 88 式飞机猛然来了个右转弯，如果地面指挥正确的话，他现在则正是尾随在敌轰炸机的后方。他仔细搜索着夜空。

在这种情况下是多么需要机载雷达啊！ 突然，在前方一百米左右的地方，贝克尔发现了一缕飞机喷出的烟雾。千真万确，是敌机。 “保克——保克”战斗机向地面发报。这是请求攻击的意思。几秒钟以后，机关炮和机枪的怒吼声划破了寂静的夜空。（待续……）

第二节 英舰队与德俯冲轰炸机之战攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克

尔

第二节 远程夜间战斗机在英国

位于提耳堡和布雷达之间的荷兰希尔泽的莱恩机场异常繁忙。这里是德国唯一的远程夜间战斗机大队（第二夜战航空团第一大队，大队长许尔斯霍夫上尉）的基地。一九四一年六月二十五日晚，六名乘员做好了出击准备。

大队指挥所不断同库尔曼上尉的无线电侦听部队联系。今天值班的全是技术熟练的侦听员，他们把接收机调到敌轰炸机使用的频率以后，便耐心等待。“啾——啾！”，突然接收机里传出几声象鸟叫的声音。显然，这是英国轰炸机通信员正在海洋的彼岸调机，这意味着敌轰炸机在准备出动。海峡这一边的德国侦听人员完全明白这一点，库尔曼上尉立即把这一情况报告夜战大队指挥所。

他说：“赫姆斯韦尔机场的轰炸机十六架、沃迪敦机场的轰炸机二十四架正在起飞。”这两个机场均属于哈里斯空军少将的第五轰炸机集团。机种大部分是汉普顿式双发飞机。

库尔曼继续说：“威灵顿式轰炸机约十四架，正从纽马克特机场起飞。”这支部队属于鲍德温少将的第三轰炸机集团。

德国夜间战斗机部队在英机尚未起飞来德国之前，对敌人的准备情况竟了解得如此清楚！许尔斯霍夫上尉把敌人出击基地的情况通知给已经起飞的夜间战斗机第一攻击波。如果搞得顺利的话，说不定还可以在敌机场上空盘旋，利用机载武器阻止敌轰炸机起飞哩！

第二攻击波的矛头指向经常从北海上空进入航线的敌机。第三攻击波的起飞时间要在几小时之后，他们的任务是紧追返航的敌轰炸机，在敌机返回自己机场上空，认为已经平安无事的时候进行偷袭。

这就是远程夜间战斗机每天的工作。他们常常深入到海峡彼岸的英国上空，有时，也遭到嗅觉灵敏的英国战斗机的追击。

尽管如此，卡姆胡贝尔少将还是对远程夜战寄予很大期望。首先要对敌轰炸机基地的情况了如指掌，另一个问题是我方夜间战斗机选择什么样的适当时机飞至敌基地上空。看来，在敌机起飞或着陆的时机为最好，因为那时敌机场必须得打开照明设备。

这时候，Do 17 和 Ju 88 式飞机便可趁机冲进等候着陆的布莱汉姆、威特雷、威灵顿式飞机中间实施攻击。

第二夜战航空团第二中队中队长容克中尉曾几次用信号灯与敌机交换信号，混入敌群，一起盘旋，紧紧地跟在后面，待敌机进场着陆时开炮射击，打它个措手不及。

其他夜间战斗机（泽姆劳中尉、哈思少尉、博梅少尉，费尔卡少尉、拜尔准尉、赫尔曼准尉和克斯塔准尉）立即朝打开照明设备的机场俯冲，把五十公斤炸弹纷纷投到刚刚着陆的敌机群之中。虽然敌人的损失不十分严重，却使敌人产生了极大的混乱。这时敌人的高炮也发挥不了作用，因为稍一疏忽，就会打中自己的飞机。

许尔斯霍夫上尉把攻击地区划分为三片，即：东英吉利、林肯郡和约克郡。不久，凡属英国轰炸机司令部的机场，夜战飞行员都得前往执行攻击任务了。因为那时，夜战大队的实力很小，不超过二十架飞机，所以，飞行员们每夜都得出击。

一九四一年六月二十五日，第二中队的保罗·博恩中尉又起飞了。博恩光是前两个星期就在英国领空击落三架敌机。他这次信心十足，驾驶着 Ju 88C-6 式飞机转眼之间便消失在夜幕之中，向西北飞去。

这种专门为夜战研制的 Ju 88 式飞机和其他型号的 Ju 88 式飞机有所不同，它的机头不象其他型号那样前面是玻璃窗，而是把强大的火力都集中在前面。它的机头装有三门二十毫米机炮和三挺十七毫米机枪。普通 Ju 88 式轰炸机上面有四名乘员，而夜间战斗机是三名，有飞行员、射击员和通信员。在我们前面讲的这架夜间战斗机上，除了博恩中尉，还有两名中士。他们是瓦尔特·林德纳和汉斯·恩格曼。威龙 Ju 88C-6 Boxart，注意机头安装的航炮，并画上了玻璃框以混淆敌军。此种飞机除作为夜间战斗机（未安装机载雷达）外，还用

作截击机

他们飞了一个多小时，突然发现飞机的下方有亮光闪耀。原来是英军的高炮在射击，探照灯在搜索着空中的目标。德国夜间战斗机不但对此毫不介意，反而感谢高射炮火告诉他们现已进入英国领空哩。这炮火有助于导航，帮助他们弄清下一步的航向。

保罗·博恩以三百二十度航向继续飞行在英国本土上空。突然，他发现左前方几百米处有一个黑影正迅速向他们飞来。那肯定是一架飞机，它的航线与博恩的航线互相交叉。

不一会儿，博恩认出那是一架威特雷式轰炸机。博恩操纵 Ju 88 立即转弯，那架威特雷从他的机旁一惊而过。可是，博恩早已盯住了对手，他自信敌机是溜不掉了。

他从侧后方沉着地向敌机逼近，距离在不断缩短。最后，在离敌机八十米的时候，博恩才按动了射击按钮。机关炮和机枪同时吼叫起来，曳光弹打进敌机机身，威特雷式飞机当即起火。但由于未打中要害，它还可以迫降。于是，博恩中尉又迂回到相反的一侧进行了第二次攻击。这一次瞄准的是右翼，好，打得准确无误！

就在博恩开炮的同时，Ju 88 式飞机的座舱也被敌机尾部的四管机枪打碎。眼看就要坠毁的敌人使德国飞机领教了它那漂亮的枪法。

接着，威特雷式飞机的右翼折断，飞机象一团火球坠落下去。

“干掉了！”通信员恩格曼叫了起来。可是，他们的这架飞机也一头向下栽去，他从座椅上被甩到另一边。这时，枪口仍在吐着火舌，子弹飞向漆黑的夜空。

最先发觉的是林德纳中士，他断定发生了严重事故。他看见博恩伏在操纵杆上一动不动，于是他明白了飞机向下俯冲的原因。林德纳用尽浑身之力挪开飞行员的尸体，把操纵杆抓到手心里自如地操纵起来。因为过去他在博恩身旁看过不知几十次，今天算是用上了。当时的高度不到一公里，而且是在浓雾笼罩的海面上。但经他一番努力，俯冲的机头被拉了起来，飞机开始徐徐上升。

林德纳过去曾希望当一名飞行员，但在参加飞行员考试时，被一位心理学教员宣布说：“林德纳不合格。”可是今天，事实却证明了他在千钧一发之际，能够迅速而准确地操纵飞机，从而挽救了恩格曼和他自己的生命。只是机长没希望了，博恩中尉的头部被子弹打穿，已经断了气。

林德纳操纵 Ju 88 式飞机再次爬高，不大一会就爬到四千米。恩格曼用无线电向基地报告：“请求在基地着陆”。

在希尔泽的莱恩机场上，许尔斯霍夫上尉命令立即朝天打开探照灯，给飞行员一个明显的进场标志。但探照灯的光束被大雾遮住，Ju 88 式飞机一钻进大雾，林德纳便迷失了方向。有三次感觉好象越过了荷兰的海岸线，于是又返回来，重新修正航向。几次呼叫基地都没有取得联系。

最后，两名中士走投无路，只好跳伞。他们不想把中队长的尸体留在飞机上，便决定把保罗·博恩从舱门投下去。林德纳替他拉开开伞索，尸体顿时消失在茫茫夜色之中。几天后，尸体被法国的一个农民发现后掩埋起来。

林德纳和恩格曼跳伞后，平安地落到了夏尔维尔附近。无人操纵的 Ju 88 式飞机仍然自动飞行，它横断半个欧洲，越过阿尔卑斯山，燃料用尽后，坠毁在意大利北部地区。

在英国上空的夜战逐日激化。攻击英国的夜间出击基地是一个最好的，恐怕也是唯一可以给英国皇家空军轰炸机司令部以沉重打击的机会。

“要想烧蜂窝，”卡姆胡贝尔说，“你不要去管那些飞来飞去的每一个蜂子，等它们全飞进蜂窝后，再连窝端！”

这位将军为发展夜战部队，用尽了一切手段。戈林最后满足了他的愿望，答应于一九四零年十二月把一个夜战大队扩编成三个航空团。但总参谋长耶顺内克却说：

“照这样发展下去，整个空军岂不就变成夜战部队了嘛！”

按照耶顺内克的意见，夜战部队的第一线飞机应限于二十至三十架。但是，在来自英国轰炸机司令部的威胁日益增长的情况下，这么一点力量太微不足道了。

由于以前未曾研制专门夜战的机种，所以围绕 Ju 88 式飞机的生产分配额经常发生争执。德国空军始终是在考虑进攻，因此，在这种争执中，“防御性夜战”不能取胜也是很自然的。然而，形势却在进一步恶化。

一九四一年十月十二日，又一名远程夜战王牌飞行员，二十二岁的汉斯·哈恩少尉在英国阵亡。希尔泽的莱恩机场上笼罩一片忧郁的气氛。

当天，希特勒亲自下令，今后停止远程夜战。卡姆胡贝尔将军只得把这个命令传达给第二夜战航空团第一大队大队长。停止远程夜战的理由来自社会舆论。据说德国国民想看到暴力主义者的轰炸机坠毁在被它炸坏的房屋旁，而不希望把它们击落在遥远的英国。另一个原因是地中海也急需这个大队，所以命令它转场到西西里岛。人们无论怎样反对这个命令都无济于事，这哪里是什么加强，简直是从卡姆胡贝尔将军手里夺走了一支很有希望的部队。

德国空军的某项研究报告中曾经这样写道：“由于德国越来越猛烈的夜间出击，英国空军不得不采取脆弱而复杂的起飞着陆方式。结果很清楚地表明，由地面密切引导的夜战蕴藏着取胜的极大可能性。德国空军没有利用这一点，无疑是一个严重的错误。”

战后，英国空军部出版发行的《德国空军的兴亡》一书表明了英国官方的见解。这本书中说：“从一九四一年至一九四五年间，英国皇家空军得以依靠没有受到攻击的基地进行作战，这件事对于战胜德国具有决定性的意义。”

当时，卡姆胡贝尔将军看到了这一点，所以，他才百折不挠地加强德国西部国境的夜战区。关于这一点，希特勒本人也并非不知，他在一九四一年七月二十一日的一次演说中，就为加强夜战力量开了绿灯。后来，夜战师于八月一日扩编为第十二航空军，卡姆胡贝尔任军长，并得到特殊的权力。有了这种特殊的权力，他就可以在战争最激烈的时期研制新式的锐利武器，他就有权调拨无数的无线电和雷达装备。这些装备都是夜战的眼睛，没有它们，便不能指望由地面引导每一架飞机。

卡姆胡贝尔的司令部设在乌德勒支近郊的宰斯特。这座古城处于英国轰炸机入侵的主航线下面。卡姆胡贝尔把“华盖床”从这里不断向整个荷兰北部和西部地区延伸。每个“华盖床”的探测直径均为六十五公里，这个距离也是战斗机地面引导军官用于分辨敌我的“维尔茨堡”型雷达的探测范围。这许许多多的“华盖床”都相互重叠着。卡姆胡贝尔不断增加它们的密度，并想把夜战区域尽量扩展，以便能把几架夜间战斗机同时引向入侵的敌轰炸机。但是，这种“华盖床”的最大缺陷是每次只能引导一架飞机。

当然，英国方面在一九四一年到一九四二年冬，也是以单机入侵的，而且每架之间的间隔时间很长。因为那时，他们还没有掌握夜间编队飞行的本领。这种单机攻击战术正合“华盖床”的口味。因此，夜间战斗机的战果不断增加。许多雷达站，例如北部地区的“美洲虎”、“海豚”、“狮子”、“虎”、“盐鲱”、“白熊”以及南部地区的“棘鱼”、“海鹫”、“大猩猩”、“海狸”、“欧驹”和“蝴蝶”等，由于引导准确，击落了无数架敌机而出名。

不过，也经常出现这样的情况，地面引导军官虽然在雷达荧光屏上发现两个光点（战斗机和轰炸机）已经碰到一起，但战斗机飞行员却仍未发现敌机。有时是高度数据不准，敌我之间的间隔过大；有时明明在战斗机前面发现一个黑影，敌机就在眼前，但飞行员往往还是扑空。待地面引导军官重新引导时，敌轰炸机大都已穿过雷达探测区域。“维尔茨堡”型雷达丢失目标，战斗机只好一无所获地返航。因为它无法接受相邻的其他雷达的引导。

如果夜间战斗机上装有雷达，能够准确地探测出离那个“黑点”（敌机）有几百米或几千米的话，恐怕就不会发生这样的情况。

一九四一年八月八日夜，卢德维希·贝克尔少尉和他的通信员约瑟夫·施陶普上上从荷属弗里斯兰的吕代登机场出击。在他那架 Me 110 式飞机的机头上，伸出了一些奇怪的“精

致的金属棒”，这是德国最早的机载雷达的二极天线。人们管这种雷达叫做“利希滕施泰因 BC”。最先安装机载雷达的是 Bf 110F-4 型，安装 FuG202 利希滕施泰因 BC 型雷达

卢德维希·贝克尔也是最初在夜空中什么也看不见的人之一，由于他年轻又有抱负，所以并不灰心。他毕业于工科大学，很早就认识到要想使战果进一步扩大，只有进行有雷达导航的夜战。一九四零年秋，是他第一个按地面引导军官赫尔曼·迪尔中尉（使用“夫累雅”型雷达）指示的航向发现了敌轰炸机，并在一九四零年十月十六日创造了夜战首次击落敌机的记录。这一回也是他头一个试验夜间战斗机机载雷达。

“利希滕施泰因”的显示装置和现在的各种电视机上的显象管完全一样。它安装在通信员座椅的前面。当突然在那块荧光屏上看到光点的时候，施陶普上士顿时紧张起来，他想这一定是轰炸机。

施陶普马上报告说：“‘利希滕施泰因’捕获了‘信使’，距离二千米。”然后，他转向贝克尔少尉。这时飞行员如同瞎子一样，只能按照通信员测定的方向和距离飞行。梅塞施米特式飞机按照地面引导军官雅马克少尉的指示，看准敌机迅速扑了过去。科学技术的发展结束了空中飞行的浪漫性，它要求机上人员形成一个比以往更加紧密的整体，互相协作。

看来英国轰炸机好象察觉到已被跟踪，在这危险的空域中做起蛇行机动来。贝克尔这架夜间战斗机曾两次丢失目标，因为“利希滕施泰因”的天线只能向前方作二十五度以下的扫描。贝克尔凭借自己的感觉转了一个弯儿，又接近了敌机。

他紧紧咬住敌轰炸机，对准机身横扫了一排炮弹，于是“黑点”消失了。一九四一年八月八日夜这次战斗的战果表明，夜间战斗机已经不再是瞎子，它们有自己的眼睛了。

从德国当时的雷达技术水平来看，早在一年以前就应当达到这种程度。一九三九年，无线电讯公司研制的机载雷达装置曾在 Ju 52 式飞机上进行过试验，并把它送到了空军技术局。然而，却遭到了轻率的拒绝。但是，技术人员们尽管没有合同，还是依靠自己的力量把这只魔术般的小盒子先作为高度表组装起来，因为当时不需要“这种东西”。到了一九四零年春天，当技术局需要夜间战斗机机载雷达的时候，这个研制计划才重见天日。这时，只要把造出来的“高度表”倒过来装在飞机上，即将电波改为直接向前方发射，问题就解决了。事情很简单，但关键是天线问题。安装 FuG202 雷达的 Bf 110G-4 夜间战斗机

研制负责人穆特说：“由于空气阻力增大以及随之产生的速度降低，开始时并未打算在驾驶舱前部安装大型天线。”同时，空军也拒绝这一方案。

在飞机的尾部安装天线的试验进行了几个月，但不理想，电波通过座舱后变得很微弱。

“帮帮忙吧！”德国的雷达之父，高频科学家威廉·龙格博士跟维利·梅塞施米特教授说，“对于夜间战斗机来说，眼睛和炮是两位一体。如果看不见目标，那只好回家了事。总之一句话，我们得给眼睛选择一个合适的位置！”

但是，冲破这一阻力需要等到夜间战斗机部队要求安装机载雷达的呼声高涨起来才行。最后，卡姆胡贝尔行使了希特勒授予他的全权，以最高命令要求尽快搞成机载雷达。当然，最后天线还是安装在飞机头部。就这样，白白浪费了一年时间。夜战部队在夜空中真正能够“看见”目标，那已是一九四零年深秋以后的事了。

夜间战斗机安装上“利希滕施泰因”以后，击落敌机的架数飞跃上升。长期以来一直领先的是文洛基地的第一夜战航空团第一大队大队长维尔纳·施特赖布上尉。在吕伐登，赫尔穆特·伦特中尉也相当活跃。几个月前，他曾因为什么也看不见而自暴自弃地申请过调动呢。他的第一夜战航空团第一中队的保罗·吉尔德纳准尉击落了十二架敌机。吉尔德纳是夜战部队下级军官中头一个获得骑士十字勋章的人。

在这里，我们应该向读者介绍一位后起之秀，他就是埃格蒙特·普林茨·察·利佩·魏森费尔德中尉。他在贝尔根安泽组织了一个夜间战斗机指挥所。到一九四一年秋，他和同机的费勒雷尔少尉、拉斯帕尔准尉、勒尔中士一起，共击落敌机二十五架。有一次，这位察·利

佩中尉在驾驶 Me110 式飞机进行一次大胆的攻击训练时，飞机的一个机翼折断。他和通信员莱奈特中士一起掉在离海岸不远的海里。很幸运，他们获救脱险。后来，卡姆胡贝尔将军在拍给他的一封电报里曾诙谐地说：“是谁允许你去洗海水澡的？”

赫尔穆特·伦特在一九四一年十一月一日组建新的夜战大队——第二夜战航空团第二大队时，任中队长的是施奈尔特中尉（原不来梅威塞尔飞机公司的试飞员）、普林茨·察·利佩和贝克尔。

贝克尔后来成为德国夜战部队有名的空战能手。他每天都要用几个小时给年轻的飞行人员讲述自己作战的经验和教训，作为他们的前车之鉴。

贝克尔向他的后辈们推荐了一种理想的打法：在爬升的同时紧紧咬住轰炸机的下方开火，这样，轰炸机长长的机身势必在你打出的子弹中飞过。贝克尔熟练地掌握了这一战术，他击落过三十二架敌机，而自己一次也未被击中。

贝克尔上尉和他的通信员施陶普上士在取得击落敌机四十四架的战果之后，就再也没有返回基地。这两位夜战技术能手阵亡了。他们是昼间在德意志湾第一次攻击美国的“空中堡垒”时被击落的。

卡姆胡贝尔将军把防线一点一点地延长。他的目的是要建立起一道从挪威南部一直到地中海的夜战防线，使夜战基地网遍布整个德国领土。整个组织臃肿庞大，几个基地组成一个夜战区，几个夜战区组成一个师。各师都在柏林近郊的德贝利茨、施塔德、伊纳姆——迪伦、梅斯，慕尼黑近郊的施来斯海姆等地构筑了地下指挥所。加兰德把这种地下指挥所叫作“战斗歌剧院”，部队里的人们则把它叫作“卡姆胡贝尔电影馆”。

尽管雷达网扩大了，但组织体系却依然如故，仍然是与地面导航紧密相连的夜战组织体系。每架战斗机只能在各自狭小的雷达引导空域内进行攻击，当时还没有想到跳出“华盖床”的界限进行追击。

如果敌人的轰炸机系单机入侵，采取这种方式是有效的，如果敌人大机群进攻怎么办呢？如果敌机以密集编队的方式突破少数的“华盖床”那又如何抵挡呢？

然而，正当夜战部队保卫着本国的西部地区，卡姆胡贝尔将军致力于建立德国空中屏障的时候，人们的注意力却都转向了东方。因为一九四一年六月二十二日凌晨三点十五分，在东方开始了“巴巴罗萨作战”——向苏联的进攻。经验与教训

1. 开始，英国的夜间轰炸机和德国的夜间战斗机需要的气象条件是相同的，即尽量是无云、晴朗的夜空。否则，双方都不能完成任务。夜战的成功取决于视觉状况的好坏。所以，建立探照灯带（照射区）是合乎逻辑的。但是，迅速发展起来的雷达预示着敌我双方不久将在黑暗中发现目标。因此，谁在高频兵器方面领先，谁就将掌握主动权。

2. 一九四一年，德国派远程夜间战斗机部队到英国出击基地去打击它的轰炸机是很有远见的。但是，不应该仅仅满足于用一个大队的兵力去完成这一使命。后来，这个大队被调往地中海战区一事表明，德国最高统帅部没有认真考虑本国的国土防空问题。

3. 严密建立起来的“卡姆胡贝尔防线”是一种同“华盖床”直接联系起来的夜间防空体系。但是这个体系只能在敌机零星入侵的情况下发挥作用。而对付象一九四二年五月末以后那样的几千架飞机的大规模空袭，这种防空体系就如杯水车薪，无济于事了。（待续……）

第七章 “巴巴罗萨作战” 第一节 追歼苏联空军攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第七章 “巴巴罗萨作战” 第一节 追歼苏联空军

追歼苏联空军

一九四零年秋，空军首脑机关在接到元首决定进攻苏联的秘密情报时，多数人都非常震惊，同时有一种不祥的预感。

“这决不可能！”受命指挥第一航空队进攻列宁格勒的阿尔弗来德·克勒尔将军大声嚷道：

“苏联不是我们的同盟国吗！”

戈林当即斥责他说：“政治问题你最好不要管，那是由元首决定的事情。”然而，戈林自己也曾不止一次地劝说过希特勒，要他取消这项计划，但都没能奏效。

一九四一年六月二十二日，德军开始执行进攻苏联的“巴巴罗萨作战”计划，从而开始了两面战争。如果用空军兵站总监冯·赛德尔的话说，这个任务空军是难以胜任的。虽然在广阔的东部战线，德军快速进攻取得的胜利是那样令人难以置信。但是，也就从六月二十二日这天起，战争变得难以驾驭了。

He 111 式飞机的高度表经过一番摆动之后，又开始上升，五千米……五千五百米……。机上人员戴上了氧气面罩。飞行员继续拉杆，他们奉命以临界高度飞越苏联国境。

再过几分钟就是一九四一年六月二十二日凌晨三点了。眼下的大地似乎还在沉睡。但这只不过是暂时的，再过十五分钟，大炮的吼声就要揭开德苏战争的序幕。德军将在一千六百公里长的战线上发起对苏联的突击。

打响的时间是三点十五分，必须准确无误。因此，事先起飞的少数轰炸机都在临界高度上飞行着。航线选择在杳无人烟的沼泽和森林地带，以免敌人发现从而暴露开始进攻的时间。

第二、三、五十三轰炸航空团对仪表飞行有绝对把握的只有这二、三十人。他们人不知鬼不觉地侵入了苏联国境，将在三点十五分准时实施袭击敌后作战机场的任务。每个机场用三架轰炸机轰炸，要求必须做到突然袭击。

此刻，天空还是一片漆黑，只有南边的天际微微发亮。德国轰炸机的攻击开始了，它们从高空飞舞而下，冲向敌人机场，尔后低空掠过。于是，数百颗小型炸弹黑压压一片从天而降，落到整整齐齐停放着的苏联战斗机中间。

当然，仅仅如此还不能给敌人以毁灭性打击。这只能给敌人造成混乱，使其推迟组织反击的时间，填补陆军开始进攻和空军大机群投入战斗之前的这一段空隙。

对于空军发起进攻的时间问题，空军和陆军的参谋部之间曾经有过一场激烈的争执。陆军想在拂晓开始行动，以便能在战术上取得最大的突袭效果。在发起进攻的同时，一定要阻止苏联空军参加战斗。要做到这一点，就必须把它们消灭在地面上。无论是从地面还是从空中，突袭是最大的前提。

负责东部战线中部战区的第二航空队司令阿尔伯特·凯塞林元帅的看法是：“我们飞行团进行集结和集中攻击，必须在天亮之后。如果陆军天未亮开始行动，那么，我们攻击敌人机场势必要晚一个小时，而那时，狡猾的敌人恐怕早已从地面上飞走了。”

对此，中央集团军群总司令费道尔·冯·博克元帅说：“空军在飞越国境时，肯定会被敌人发现。空军先行，我们就难以做到出敌不意，突然袭击。”

一年前在西部战线，陆军曾不得不向空军作出让步。那时空军提出，投入艾伯特运河沿岸埃本·埃马耳要塞的运输滑翔机需要“黎明的曙光”，因而陆军没有事先出动。

但是，“巴巴罗萨作战”事关重大，这次空军被迫作了让步。布鲁诺·勒尔查将军的第二航空军提出了一个妥协方案：选择一些技术高超的飞行员从高空悄悄侵入，要求他们于 X 时，即三点十五分发起攻击。陆军同意了方案。

突袭完全成功。首先单机入侵，继而以密集编队实施大规模的空中攻击。天亮以后，战线上空看不见敌人战斗机的踪影，至少比德军多两倍的苏联飞机没能从地面飞起来。空地协同，入侵苏联

今天，从苏联战史中才知道，在当天夜里一点三十分，斯大林曾向西部军区的军事顾问和司令员们发出了德国即将进攻的警告。在这部战史中有这样一段话：

“一九四一年六月二十二日拂晓，所有飞机都要认真伪装，并配置于各机场。全体部队进入临战状态……”。

但是斯大林的警告却被苏联那烦琐而又复杂的通信网耽搁了。战争先于命令发生了。就

而飞行员还不知道。当飞机返回基地着陆时，炸弹全被震下来，飞机在前边滑跑，炸弹在机后爆炸开花。这种事故曾发生过多。还有的成了危险的定时炸弹，为此，军械员需要不断地在跑道上巡查，发现这种小型炸弹，必须谨慎迅速地排除。否则，它就象肥皂泡一样，不知什么时候就会爆炸。

关于“恶魔之卵”，德国空军技术局炸弹研制负责人马夸特工程师曾发表过这样的意见：“SD2型炸弹虽然在对苏战争初期有过效果，但它却是短命的。由于苏联的高射炮对付低空飞机非常有效，我方飞机不久就只能在高空作战，而水平轰炸机又没有专用的投弹箱。”

还有一种十公斤的SD10型炸弹，每四颗一束从高空投掷。但必须控制好一次投放。六月二十二日，有好几架Ju 88和Do 17式轰炸机突然摇摇晃晃地在空中爆炸并起火坠落下去。当时，吓得僚机惶恐不安地四处观察，但是，既没有苏联战斗机的影子，也看不见敌人高射炮弹爆炸的烟幕。后来才弄清楚，原来是这种炸弹在作怪！SD10炸弹

这类事故大多发生在返航途中和着陆时。因为投完炸弹后，弹舱里有时还会留有没投下去的SD10型炸弹，所以，只要稍有一点震动就会立刻爆炸。而且一般都要导致机毁人亡的严重事故。

发现问题后，凯塞林立即下令禁止轰炸机携带这种炸弹。SD10型炸弹只准挂在俯冲轰炸机和强击机的翼下。以便可以看清楚炸弹是否真正投完。

六月二十二日清晨出击返航归来的德国空军立即又装上新的炸弹再次出击。在第二次出击的时候，遭到了苏联战斗机的截击。虽然有数百架飞机被炸毁在地面上，但新的对手仍在不断地出现。

在《伟大的卫国战争》（苏联是这样称呼的）一书中，记述了苏联第一二四战斗机飞行大队的D·V·科柯列夫少尉的英雄事迹。科柯列夫驾驶伊-16式飞机在与Me 110式飞机空战中，他的机枪发生了故障，于是，他毅然调转“老鼠”式飞机（德国给伊-16起的绰号）的机头，向德国飞机撞去，结果两架飞机同归于尽。I-16

德国战斗机一开始就遇到了出乎预料的困难。苏联的双翼战斗机伊-153、伊-15、小而短粗的“寇蒂斯”以及安装着比较大的星型发动机的伊-16战斗机虽然速度远不如德国的梅塞施米特式飞机快，可是机动性能却非常好。

第五十三战斗航空团团部直属分队的希斯少尉报告说：“那些家伙把我们引到射击位置，然后突然来一个一百八十度大转弯，调过头迎面扑来，进行对头攻击。”

第五十三战斗航空团团长冯·马尔察思少校大伤脑筋。空战中，每当他接近了敌机，就在即将射击的最后一刹那，敌机总是突然来一个急转弯。由于他的机速过大，一下子就 from 敌机上方冲了过去。

由于类似的失误，在开战的第一天，第二十七战斗航空团受到很大损失。团长沃尔夫冈·舍尔曼少校在格罗德诺上空寻战时，压制住了“老鼠”式飞机的机头。他用全部火器一起开火，打得敌机凌空爆炸。但由于舍尔曼的飞机速度太大，离敌机太近，与敌机残骸碎片相撞，飞机失事。这位团长虽然跳伞逃生，但却行踪不明。

德国战斗机终于找到了大显身手的机会。六月二十二日上午，苏联轰炸机开始轰炸德军机场。这些轰炸机不知是从哪儿飞来的。究竟是从后方飞来的，还是从被破坏的机场上飞来的？或者是从至今尚未查明的机场上飞来的呢？总之，苏联的飞机飞来了，它们正以十架、二十架、三十架的密集队形向德军机场袭来。

当时，恰好格拉夫·舍恩博恩少校的第七十七俯冲轰炸航空团完成对布格河畔碉堡群的第一次轰炸返航归来，刚刚在比亚瓦·波德拉斯卡附近尘土飞扬的野战机场着陆。

突然，连续发生了五次爆炸，接着机场边上升起了浓烟。后来才发现是敌机投的五颗重磅炸弹。只见敌机在空中拐了一个大弯，企图逃跑。

就在这时，有两三个小黑点以快得惊人的速度从上方袭击了苏联轰炸机，那是德国战斗

机。这个惊险的战斗场面使地面上的俯冲轰炸机飞行员们紧张得一个个屏住了呼吸。

“最前面的那架飞机被打下来了！”第七十七俯冲轰炸航空团第六中队中队长赫伯特·帕普斯特上尉说，“一缕青烟把两架飞机连结在一起，只见那架大飞机猛然下倾，闪着火光垂直栽落下去。发动机发疯似地吼叫着，地面腾起一根巨大的火柱，那架飞机完蛋了。第二架轰炸机也喷出了红色的火焰，在坠落中爆炸，它的机翼象一片大树叶飘落下来。接着又是一架，它一边燃烧着一边翻着斤斗往下掉。就这样一架接着一架。最后一架掉在村子里，足足燃烧了一个小时。地平线上出现了六个烟柱，这六架敌机全被打掉了。”

这只不过是一个小小的战例，整个战线到处都是如此。前来攻击的红军轰炸机既没能从对空炮火下逃脱，也没能逃避掉德国战斗机的拦截。由于它们顽固地飞同一条航线，因而损失惊人。然而，你去落它十架，它又飞来十五架。

“整整一个下午，他们连续前来轰炸”。帕普斯特上尉说，“仅在我们机场，就击落了二十一架飞机，没有一架能够幸免。”

一九四一年六月二十二日，这个炎热而血雨腥风的日子记录了两国空军交战二十四小时的战果。

苏联损失飞机一千八百一十一架。德国损失飞机三十五架。苏联损失的飞机中有三百二十二架是被战斗机和高炮击落的，一千四百八十九架是在地面上被德国飞机炸毁的。

德国空军总司令赫尔曼·戈林不敢相信这个报告，私下派人进行调查。总司令部的军官们在德军占领的机场一连搞了好几天，统计烧毁的苏联飞机残骸。统计出来的数字更为惊人，毁坏的苏联飞机竟在两千架以上。在苏联边境各机场都出现了这幅情景

苏联战后公布的资料也证实了这一点。莫斯科国防部出版社发行的六卷本《苏联伟大卫国战争史》里，有这样一段话：

“敌人地面部队取得成功的决定性因素是德国空军的突然袭击……。在开战的第一天，敌人的轰炸机部队就集中突击了我国境附近的六十六个机场。首先遭到攻击的是驻有苏联新式战斗机的机场。在这种突击和激烈的空战中，截止六月二十二日中午，我方损失飞机一千二百架。其中有八百架以上是在地面被炸毁的。”

到中午就已损失一千二百架，而战斗一直持续到傍晚。这部书接着说：

“仅在西方方面军战区，敌人就成功地炸毁停在地面上的飞机五百二十八架，在空中击落二百一十架。”

这个地区是由凯塞林的第二航空队第二航空军（勒尔查）和第八航空军（冯·里希特霍芬）负责的。在德方公布的战果中，也是这个地区取得的战果最大。六月二十二日傍晚，凯塞林就完成了夺取制空机这个首要任务。从开战的第二天起，他的所有部队便开始转为从空中支援陆军作战。

在古德里安高级上将指挥的第二装甲集团突破的地域后面，有一座布列斯特—立托夫斯克要塞，那里由红军政治干校的学员防守，他们抵抗了一个星期，堵塞了德军前线唯一的补给线。这个要塞设防坚固，垒壁厚达数米，就连俯冲轰炸机的炸弹也摧毁不了它。

为此，第三轰炸航空团派出七架 Ju 88 式飞机，从六月二十八日十七点四十分到十八点，对要塞实施水平轰炸。一千八百公斤的重磅炸弹准确地命中了目标，要塞遂于翌晨陷落。

在各条战线上，快速推进的地面部队都得到了空军战术部队强有力的空中支援。俯冲轰炸机为坦克开辟道路，敌人的顽强抵抗全被粉碎。

制定这一闪电战术的冯·里希特霍芬将军指挥他的第八航空军支援了霍特上将的第三装甲集团。在第八航空军南面，勒尔查将军第二航空军的俯冲轰炸机、战斗机和驱逐机在菲比希上校的统一指挥下，密切配合着古德里安将军的坦克部队。

然而，苏联空军并没有被打垮。六月三十日，印有红星标志的数百架轰炸机出现在战场上空，一批又一批地前来攻击德军的先头坦克部队。这支坦克部队当时在明斯克左右两侧向

前投进。它将于这一年夏季参加德苏开战似来的首次大型包围战。然而，苏方却没提防维尔纳·默尔德斯上校的第五十一战斗航空团。

那一天，这个航空团部署在离前线不远的后方，位于古德里安坦克部队楔形阵势的中央。由于苏联轰炸机没有护航机掩护，因此，来一批就被打掉一批。

到傍晚，德国战斗机取得击落敌机一百一十四架的战果。仅默尔德斯一个人就击落五架（这是被他击落的第七十八至八十二架）。约皮恩上尉和贝尔少尉也各击落五架。因此，第五十一战斗航空团成为开战以来第一个击落敌机达到一千架的航空团。

位于西北二百五十公里的德文斯克附近，第五十四“格吕赫尔茨”战斗航空团（团长汉内斯·特劳特罗夫少校）当天也进行了类似的战斗。苏联轰炸机到这里轰炸德维纳河大桥，企图阻止第四装甲集团向西北挺进。经过几小时的空战，苏机被击落六十五架。

配合北方集团军群进至列宁格勒外围的第一航空军（弗尔斯特将军）所属第五十四战斗航空团的朔尔茨中尉，于一九四一年八月一日，为该团完成击落敌机一千架的记录（其中有六百二十三架为苏联飞机）。而在这前一天，第五十三战斗航空团已经达到了这个令人惊奇的数字。

八月十五日，作为第五航空军（利特尔·冯·格赖姆）之一翼，在东线南部战区作战的吕措夫少校的第三战斗航空团也相继达到这一数字。这是在第三大队的施特克曼准尉击落三架飞机之后，该团才完成了击落敌机一千架的记录。

战斗机飞行员继续互相竞赛着。周复一周，月复一月，时间证明苏联飞机不是德国战斗机的对手，苏联空军不得不承受着可怕的打击。然而，他们没有屈服。他们飞行部队的战斗实力比德方估计的要多一倍。到八月份，最迟到九月份，苏联原有的战斗机、轰炸机和强击机完全不见了，而新型飞机却源源不断地投入战斗。看来他们似乎有着取之不尽的潜力。

直到今天我们才明白其中的原因。

苏联正式发表的材料说：“一九四一年下半年，我国新式飞机的生产增加了四倍。在同年上半年，生产的‘拉格-3’型战斗机只有三百二十二架，而下半年一下跃升到二千一百四十一架，猛增了六倍多。同样，‘雅克-1’型战斗机由三百三十五架增长到一千零一十九架。‘伊尔-2’型强击机由二百四十九架猛增到一千二百九十三架。同年下半年共生产轰炸机一千八百六十七架，相当于战前的三倍。”

“一九四一年，交付红军的各型飞机共达一万五千七百三十五架……”。

仅仅几个月，飞机的生产就增长了这么多！德国的轰炸机几乎没有使苏联的生产受到影响，充其量就象被蚊子叮了一口似的。

德国空军的致命错误是，没有生产韦威尔将军一九三五年提出研制的那种四发远程轰炸机——“乌拉尔轰炸机”。至少在开始这场地域广阔的战争时，应把手中现有的轰炸航空团集中编成一个“战略航空队”，统一指挥使用。如果能这样做，就能集中兵力打击敌人，就能把兵力集中投入到战争的焦点和敌人的结合部。在德机的最大航程所能及的地方，只要那里有一个坦克工厂或飞机工厂也不应放过。

因为轰炸机本来就是一种应该集中使用的兵器。

尽管谁都知道分散使用轰炸机没有什么效果，但在实际使用中却往往违背这一原则。把轰炸航空团这里放一个，那里派一个，一忽儿配属给航空军一个团，一忽儿又配属给陆军的集团军一个团，总之，滥用它们去执行过多的任务。支援地面部队，这本来不是它们的任务，是俯冲轰炸机和强击机的任务，却经常硬要它们去完成。

高尔基坦克工厂一天生产的 T-34 坦克，轰炸机在战场上奋战一个星期也打不完，而且自己还会受到损失。这种打法很明显是错误的。因为轰炸机没有完成它本身的任务。

一九四一年七月二十一日夜，莫斯科防空司令 M·S·格罗马丁少将向首都第一次发出防空警报。德国轰炸机是从明斯克、奥尔沙、维帖布斯克、沙塔洛夫卡地区的前方基地起飞

前来空袭的。在这些机场上可以听得见附近斯摩棱斯克包围战的炮声。从这儿到莫斯科还需要飞行四百五十至六百公里。

在七月八日举行的战况汇报会议上，希特勒曾表示过自己的“坚强决心”，这就是“用空军来摧毁莫斯科和列宁格勒”。时过一周，未能如愿，于是，他叫来了戈林：

“怎么，难道空军没有敢飞往莫斯科的航空团吗？”

这样，空袭苏联首都就成为一个关系到德国威信的问题，也成为一项德国空军不容推托的义务。尽管还有许多其他更为重要的任务需要去完成。

莫斯科不仅是苏联的首都，也不只是苏联政府和苏共中央的所在地，而且，还是苏联的心脏，军事和经济的中心。尤其重要的是，它是全国交通的枢纽，是向各条战线进行各种运输的支撑点。因而，希特勒把它作为首要攻击目标也不是没有道理的。

七月二十一日夜，空袭莫斯科时，德国空军好不容易才搜罗到几支轰炸机部队，共一百二十七架飞机。它们是第三、第五十四轰炸航空团的 Ju 88 和第五十三、五十五轰炸航空团的 He 111 式飞机。此外，还有从西线调来的第二十八轰炸航空团的两个大队。

东部战线的各航空军坚决反对抽调自己的部队，谁都强调自己的战线最为重要。陆军司令官们也完全支持他们的意见。

这支拼凑起来的轰炸机部队在飞到离莫斯科还有三十公里的地方时，发现在它们经过的航线上亮起了探照灯。虽然各大队几乎通行无阻地到达了克里姆林宫的上空，但是转瞬之间，莫斯科却变成了一座突然迸发的火山。原来，有几十个轻重高炮团在守卫着莫斯科的领空。

三百多部探照灯照得德国飞行员头晕目眩，无法找到目标。莫斯科是一座防空要塞，就象英国本土空战时期的伦敦一样。

那一夜，德方投下普通炸弹一百零四吨，燃烧弹四万六千颗，但没有取得战果。尽管到达莫斯科上空的第五十五轰炸航空团第二大队自信有数百颗燃烧弹命中了目标，然而，克里姆林宫并没有起火。第二天，据原驻莫斯科德国空军武官报告说，克里姆林宫的屋顶是用十七世纪的厚瓦铺盖的，极其坚固，轻型燃烧弹是穿不透的。

第二天夜间，空袭莫斯科的飞机只有一百一十五架。第三天只有一百架。

此后，投入空袭的飞机急剧减少，五十架，三十架、十五架。在一九四一年这一年中，对莫斯科进行夜间空袭共七十六次，其中五十九次只有三架到十架轰炸机。

就这样，这场对敌人心脏的空袭在已经开始但还谈不上真正开始的时候就无声无息了。事实上，在战场上作为空中炮兵的空军是否一直没有战果呢？一九四一年九月中旬结束的基辅东部包围战使敌人遭到重大损失。希特勒在这次包围战的鼓舞下，曾经这样预言：冬季涂装的 Ju 87D

“敌人已经失败，他们被打得再也不能站起来了。”

但是，约瑟夫·斯大林反驳说：“同志们，我们的力量是无限的，骄横的敌人不久就会认识到这一点。”

一九四一年九月二十二日，进驻西维尔斯卡亚的第五十四战斗航空团团长沙内斯·特劳特罗夫少校信步走到列宁格勒前沿阵地，用炮兵望远镜对列宁格勒城进行了仔细的观察。他这个航空团的梅塞施米特式飞机虽然两周前就曾飞往该市上空，但大都是在高空飞过。因为那里的高射炮火非常猛烈，比伦敦的要厉害得多。空气中充满了弹片的铁臭味。在红色舰队停泊的喀琅施塔得湾，高射炮火比城内还要猛烈得多。

自从战斗机为空袭列宁格勒的轰炸机护航以来，天天同“寇蒂斯”和“老鼠”式飞机交锋。

特劳特罗夫用大倍数炮兵望远镜从克拉斯诺耶高地向城里瞭望。那些教堂的尖塔、高楼大厦和宫殿在望远镜里历历在目，距离之近，仿佛伸手可摸。这座到处都燃烧着熊熊大火的城市难道就是列宁格勒吗？

一队俯冲轰炸机经过德军前沿阵地上空飞向喀琅施塔得湾，它们将对苏联军舰实施俯冲轰炸。这是这一天的第三次攻击，攻击时间定为十七点二十分。特劳特罗夫在地面上屏息注视着这场战斗，他看到这二、三十架飞机，以密集编队边压坡度边果敢地冲入敌高射炮的弹雨中。进入全力俯冲的斯图卡

突然，有人大声喊道：

“空袭！快隐蔽，少校先生！”

从彼得尔霍夫方向飞来六架“寇蒂斯”式飞机。机枪吼叫着，打得四周尘土飞扬。在这种情况下，这位战斗航空团团长很快改变了立场，作出了和步兵相同的反应。

“他妈的！”他对卧在他旁边战壕里的一名步兵军官大声喊道：“我们的战斗机跑到哪里去了！”特劳特罗夫感到心里很不是滋味。这时人们看见梅塞施米特式战斗机正在几千米高空飞翔，阳光照得它们闪闪发亮。那位步兵军官发出一阵讪笑。

“所有飞机都奉军里的命令掩护俯冲轰炸机去了，少校先生！”

现在，特劳特罗夫少校才体会到，当那些遭到“老鼠”式飞机攻击的步兵看到自己的飞机在“散步”时是一种什么样的心情啊。不知道上边下达这个命令的时候想没想过步兵的安全。

从一九四一年九月二十二日开始，第二“殷麦曼”俯冲轰炸航空团（团长奥斯卡·迪诺尔特中校）连续七天轰炸停泊在喀琅施塔得港和码头的红军舰队。他们对海上目标已经不感到特别新鲜了，四个月前，他们曾把英国地中海舰队赶出克里特混域。眼前的对手是苏联的波罗的海舰队。这支舰队装备有战列舰、巡洋舰各两艘，驱逐舰十三艘、潜艇四十二艘以及其他各种舰艇二百艘。它们分别停泊在喀琅施塔得湾和列宁格勒港口。这支庞大的舰队对由瑞典向德国运送铁矿石和向芬兰及东部战线北翼波罗的海各港口运送补给品的船队是一个严重的威胁。

九月二十三日八点四十五分，第二俯冲轰炸航空团第一、三大队从陶伊尔克沃起飞，一小时后到达目标上空。飞机下方仿佛是一座火山，舰队周围集中了六百门大口径高炮守卫着。俯冲轰炸机上升到五千米以上高空，规避对空炮火的射击，尔后，它们前后左右，紧密地靠拢在一起，冒着炮火向下俯冲。

飞机的高度在迅速下降，战列舰“十月革命”号和“玛拉托”号在瞄准具中的投影越来越大。二千米、一千五百米，有的飞机俯冲到一千二百米投弹，随即穿过弹幕拉起上升。

战列舰周围的海水被炸得浪花翻腾。就在那炸弹投下的一瞬间，航空团技术军官劳中尉的射击员卡尔·拜尔下士用照相机对准目标，按下了快门。有一颗炸弹命中了“玛拉托”号战列舰，其他炸弹落在船舷的附近。大火在甲板上蔓延。这艘二万三千六百吨级，装备有十二门二零五毫米炮和十六门一二零毫米炮的战列舰在不断遭受轰炸的同时，又被一颗炸弹直接命中，这是致命的一击，舰断两截，沉没海底。这最后一颗炸弹是汉斯·乌尔里希·鲁德尔中尉投中的。后来，他作为俯冲轰炸机和坦克攻击机飞行员荣获了好几枚德国最高勋章。

下午，俯冲轰炸机再次出现在喀琅施塔得上空。此后九月二十五、二十六、二十七、二十八日一连四天，又对该港进行了轰炸。其中有一天，航空团团长沙诺尔特中校看到在他前面有一架 Ju 87 式飞机冒着黑烟象石头一样掉下去。驾驶这架飞机的是第三大队大队长施特恩上尉。他被高射炮弹击中以后再也拉不起来了。于是，他立刻向“基洛夫”号重型巡洋舰冲去，使船舷起火。

苏联很有威胁力的对空炮火和厉害的战斗机使早已陈旧过时速度很慢的德国俯冲轰炸机付出很大的牺牲。但是空军又有什么办法呢。凡是战争的焦点地区，陆军必定要求前去支援。

在完成轰炸喀琅施塔得港红色舰队和包围列宁格勒的任务之后，临时调到北部战区的第八航空军（含第二俯冲轰炸航空团）又被调回东部战线中部战区。

一九四一年九月，在列宁格勒以南一千公里处的基辅地区也展开了一场大型包围战。这一位是希特勒不顾将军们的反对强行决定的。因此，中央集团军群进攻莫斯科的计划向后推迟了具有决定意义的两个月。在这里，空军除了支援地面作战以外，还担负着封锁战场这一重大的使命。

在历时四周的时间里，从东方和东北方向通向包围圈内的铁路线连日遭到轰炸。由于德国空军对火车站、铁桥、隘路、列车和机车进行了有组织的轰炸，使布琼尼军队的供应中断，部队调动困难。就连利用铁路撤退军队也已经办不到了。

不久，德国空军对重要的交通干线已不能连续进行空袭，只能给予暂时性的打击。它也只能做到这一点，因为当时空军已经没有大部队，从而也就失去了连续攻击的能力。另外德军没有可进行“地毯式轰炸”的重型轰炸机，因此它无法彻底摧毁中心火车站和铁路枢纽。被苏军击落的 Ju 88，公开展出以激励士气

德国空军只能派出小股兵力，常常以单机或小编队攻击铁路目标，沿着铁路线飞行直至找到列车。一俟发现目标就下降高度，炸毁几节车厢。可能的话，尽量攻击机车，使它起火。有时也直接轰炸铁路。然而这种效果究竟能持续多久呢？

苏联在抢修和采取应急措施方面，能力惊人。傍晚遭到严重破坏的铁路，到了夜里就能修复通车。在《苏联伟大卫国战争史》一书中，有如下有趣的数字：“从一九四一年六月到十二月，敌人对前线附近的铁路进行了五千九百三十九次轰炸，轰炸后交通中断的时间平均不超过五小时四十八分。”

虽然如此，德军还是成功地封锁了基辅战区，这是在俄国冬季到来之前的最后一个重点战役。

再晚几天，德国空军就会完全陷入泥泞之中，那时，跑道就会由于泥泞而使飞机无法起落。不少飞机在这种情况下遭到损坏。前线得不到补给，需要的零备件数量，特别是发动机的需要量急剧增加，而生产却严重供不应求。

这样一来，空军的出动能力空前下降。一九四一年秋季，在苏联境内的德国轰炸机和战斗机大队有的甚至只有三、四架飞机能够使用。一九四一年十月，在整整一个月内，凯塞林的第二航空队对沃罗涅什的飞机工厂只进行了一伙所谓“战略空袭”，那次只出动了一架远程侦察机。

泥泞期过后，紧接着就是冰天雪地的隆冬季节，新的困难不断出现。空军许多部队不得不从前线撤回本国，维修装备。

十一月中旬，德军对莫斯科发起的最后攻势，困难重重。那时，第二航空队的远程侦察机在莫斯科东部的铁路沿线，特别是在高尔基和雅罗斯拉夫尔附近，发现有大部队向西运动。但此时已与基辅包围战时期大不相同，德国空军已丧失从东部封锁莫斯科战场的能力了。

战后，凯塞林元帅在一封信里毫不掩饰他的观点说：“我们本应该从这次苏军的调动中得出正确的结论。然而，那时德军既没有认真判断情况，也没有对调动的部队采取任何行动。”

那是几个新组建的西伯利亚师在向前开进。十二月五日，苏军在加里宁和莫斯科前线开始了大反攻，迫使德军战线后撤。实际，德军还没有打到莫斯科，严冬季节就已来到了。（待续……）
第二节 乌德特的垮台与末日攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第二节 乌德特的垮台与末日相关资料：恩斯特·乌德特

空军在战争的紧要关头由于力量过弱而未能完成它的任务，这是事实。这种情况是怎样造成的呢？为什么生产供不应求？为什么在开战后两年间部队还不得不使用原来的老式飞机打仗？为什么在战争特别需要的时刻，四发（四台发动机）“战略”轰炸机却迟迟拿不出来呢？

关于这些问题，空军技术局局长，恩斯特·乌德特的前任威廉·维默尔上校列举了一九三五年春的两个典型插曲。他说的第一个插曲：有一天，戈林来视察德绍的容克飞机工厂，

他被领到飞机模型车间。这位原战斗机飞行员走到根据合同制作的四发 Ju 89 式轰炸机巨大的木制实物模型前面停下来，呆然不动地瞧着。Ju 89 四发轰炸机

尺寸

重量: Ju 89V-2

性能

军械

翼展: 35.25m

机长: 26.49m

机高: 7.60m

空重: 17,000kg

起飞重量: 22,800kg

最大速度: 390 kmph

航程: 2,000km

机背和机腹各有一个 20mm 机炮转塔，机头与机尾设有 MG

FF 机枪。弹舱可挂载 60 枚 100kg 炸弹。

“这是什么东西？”他怒气冲冲地问道。

维默尔作了说明。他说这叫“乌拉尔”轰炸机，并一再说明这是按照您同意的总参谋部的方案干的。但是，空军总司令好象没有想起来。

“象这样重大的研制项目必须由我亲自来决定！”说罢，他扬长而去。Do 19 四发轰炸机

尺寸

重量

性能

军械

翼展: 35m

机长: 25.4m

机高: 5.77m 翼面积: 162.00m²;

空重: 11,856kg

起飞重量: 18,500kg

最大速度: 315 kmph

巡航速度: 250 kmph

航程: 1,600km

实用升限: 5,600 m

机头与机尾各一挺 MG

15 机枪，机背和机腹各有一个 20mm 双人机炮转塔，弹舱可挂载 60 枚 100kg 炸弹。

第二个插曲：国防部长冯·布洛姆贝格视察博登湖畔腓德烈斯哈芬的多尔尼工厂时，这里也陈列着一架 Do 19 式轰炸机模型。这是与 Ju 89 式相竞争的四发轰炸机。布洛姆贝格热心地听了维默尔上校的说明之后，他问道：

“什么时候能够用于实战呢？”

“从结束试飞、训练出飞行人员到装备部队大约得四、五年吧。”

“噢，”布洛姆贝格仰望着天空感慨地说，“正是好时候啊！”

自从有了总有一天空军要对苏作战这个想法以后，就开始有了研制远程轰炸机的打算。如果读一读希特勒的《我的奋斗》这本书，就会明白这不是什么新的预言了。要打击这个大国的能源，就必须有能飞越数千公里到达乌拉尔山区的轰炸机。能够做到这一点的，只有四

发轰炸机。

当时的空军总参谋长瓦尔特·韦威尔少将在空军内部把这种飞机叫作“乌拉尔轰炸机”。尽管戈林明显地表示不满，但研制工作仍在继续进行。一九三六年，Ju 89 和 Do 19 的原型机进行了试飞，总的情况良好，只是发动机的功率小。增大功率只能有待于今后数年的努力，指望一下子把功率增上去是不可能的。

然而，由于韦威尔将军在一九三六年六月三日摔死在德累斯顿，情况发生了急剧的变化。新的领导者们对四发轰炸机毫无兴趣，继维默尔之后的技术局长恩斯特·乌德特首先持反对态度，他的脑子里只有俯冲轰炸机。当时的飞行训练团团长汉斯·耶顺内克中校也从训练的立场出发对水平轰炸机表示冷淡。不知是由于瞄准具不起作用呢，还是由于飞行人员不懂得它的使用方法，投下的炸弹命中率很低。

不论是空军新任总参谋长阿尔伯特·凯塞林，还是富有工业经验的航空部副部长艾哈德·米尔希，都担心制造四发轰炸机耗费大量的资材。因为造一架四发轰炸机使用的材料，可以造出三架双发轰炸机，因此，他们认为制造双发轰炸机更合算，可以达到又快又省的目的。

此后不到半年，即一九三六年秋，米尔希、凯塞林和乌德特强行中止了四发轰炸机的研制工作。而美国恰好在这个时期，正热心试飞 B-17 式四发轰炸机，他们对这种飞机的前途抱有充分的信心。

在德国空军内部也有反对中止研制四发轰炸机的呼声，轰炸机总监库特·普夫卢格拜尔将军就为远程轰炸机做过辩护。空军总参谋部第一科（作战）科长保罗·戴希曼少校于一九三七年春，曾以个人名义向空军总司令写了份建议书。

后来，戈林把戴希曼叫到卡林哈尔，让他再全面讲一讲他所提建议的理论根据。戴希曼认为轰炸机必须具有很大的航程，还要增大二到三倍的载弹量，要有较强的防御火力，较大的速度和更好的爬升性能。

“阁下，”戴希曼说，“我们必须在四发轰炸机上看到空军的未来。”

但是，出席这次会议的米尔希拒绝了戴希曼的建议。他说：“我们已经决定了生产 Ju 88 式轰炸机的计划，况且我们的航空工业又没有研制、生产四发轰炸机的能力。”

戴希曼再次向总司令进谏：“阁下，我请求您，不要轻率地决定这一重大事项。至少要让远程轰炸机的试飞继续进行下去。”

然而，戈林还是被米尔希和乌德特所答应的轰炸机的生产数量吸引了过去。遂于一九三七年四月二十九日，下令中止了 Do 19 和 Ju 89 式四发轰炸机的研制工作。

当时戈林对戴希曼说：“总统询问我的不是‘你的轰炸机有多大？’而是‘你有多少轰炸机？’”就这样，韦威尔将军的“乌拉尔轰炸机”被断送了。米尔希本人也承认他们的这个决定将使多尔尼、海因克尔两家公司试制的飞机变成一堆废铁。

一九三七年秋，耶顺内克接替了戴希曼的职位。不久，这个年轻的上校又当上了空军总参谋长。这是一个转折点，他宣布了要所有飞机都能进行俯冲攻击这个空军的新精神。耶顺内克认为，俯冲不只限于单发短粗的俯冲轰炸机，双发飞机也要进行俯冲。不能俯冲的飞机不久就变成为一堆废铁。

既然用少数的俯冲轰炸机能够做到百发百中地消灭敌人的重要军事目标，那又何必组建造价昂贵的水平轰炸机的大部队呢？看来俯冲轰炸似乎真是一个理想的解决办法，它既能克服原材料的不足，又能够在两、三年的短时间内从无到有建成一支震惊世界的空军。Ju 88V-1 原型机

把俯冲轰炸这一设想引进到德国，并使之完善的是恩斯特·乌德特。在他就任空军技术局长时期，可以说是他一生的黄金时代。他作为空军技术局长，事实上领导着当时世界上最大的军工康采恩。领导大工业，需要头脑冷静，需要根据实际情况办事，而且有时需要毫不

宽容。然而，这样一位爱好自由生活，具有优秀艺术家风度的人物——但很多参谋军官暗中骂他为“空中小丑”——是领导大工业的合适人选吗？

其实，乌德特本人并不愿意当技术局长，他曾经向戈林说过：“我不懂那些事情。”

但是，戈林回答说：“照你那么说，我现在干的这些事我应该是全懂的了？虽然我不全懂，但总得去做嘛。至于你，我可以给你派些能帮助你工作的优秀专家。”

这里所说的专家，指的是技术局里地道的工程师们。乌德特十分信赖以总工程师卢赫特为首的这些人。不久，他就与工业界的领导人物，首先是 Me 109 式飞机的天才设计家兼生产者维利·梅塞施米特教授建立起私人友谊。就连非常了解乌德特弱点的米尔希副部长最初也和乌德特进行了全面的合作。乌德特的助理普洛赫说：“米尔希就象父亲一样对待乌德特。”

但是，最使乌德特放心的还是那位身材矮小的容克公司经理海因里希·科彭贝格。一九三八年九月，科彭贝格从戈林那里获得了制造“Ju 88 大型轰炸机队”所用飞机的全部权利，这时，乌德特才放下轰炸机这桩心事。他相信科彭贝格是能够搞出名堂来的。然而，使他大失所望的是这个 Ju 88 式飞机的研制计划失败了，乌德特头一次尝到了幻灭的痛苦。据科彭贝格本人说，该机能有两万五千多处需要修改，因此，机身也必须跟着改变。这样一来，一架也不能按时装备部队。到开战时，生产出来的 Ju 88 式飞机好不容易才凑够一个试飞大队的架数。所谓“神奇的轰炸机”不过是徒有其名罢了。

奇怪的是，尽管空军强令“乌拉尔轰炸机”下马，但从一九三七年开始，海因克尔公司却一直在研制四发轰炸机。开始设计的是海上远程侦察机 He 177 式飞机。乌德特对这个型号根本不感兴趣，他说这种飞机连大量生产的可能性都没有，如果它做不到象中、轻型轰炸机那样进行俯冲的话。那么，怎样才能使这种重型飞机具有俯冲性能呢？外形古怪的 He 119，发动机动力通过传动轴输送到机头螺旋桨，而两者之间是透明的驾驶舱

海因克尔在 He 177 式飞机的设计上采用了设计师西格弗里德·京特的设计方案，就是安装双联动发动机。这种设想曾在以前的 He 119 式飞机上试验过，当时眼看就要试飞成功，后来因停止研制而放弃。这种方案采用前后或者左右排列的两台发动机带动一个螺旋桨。也就是把四发的 He 177 式飞机搞成双发飞机那样的外型。这样做，空气阻力小，从空气动力学方面来说是一个优点，符合人们要获得高速度的愿望。

一九三九年九月，发生了出乎空军意料之外的事，即与英国开战。因为马上需要远程轰炸机，于是 He 177 立刻受到人们的重视。

一九三九年十一月十九日，卡尔·弗兰克工程师在雷赫林试飞基地对 He 177 式原型机进行了试飞，但很快就着陆了。原因是发动机的油温达到了危险高度（前后串联的发动机虽然阻力小，但散热问题无法解决），如不停止飞行将会起火坠落。除此之外，其他性能良好。

尽管有发生火灾的危险，但由于急需，也顾不得这些了。很换，空军跟海因克尔公司签订了成批生产的合同。合同规定，从一九四零年夏开始，该公司每月向空军提供一百二十架 He 177 式飞机。尽管这种飞机还没有定型，当时还是一个朝令夕改的形势。

由于原料不足日趋严重，一九四零年二月九日，戈林下令实行严格的节约措施。其中规定禁止研制短期内不能实现的项目。现有的原料要用来生产至今已在实战中取得战果的机种。这样做的目的，是为了把“尽可能多的飞机尽快地”送到前线去。这道命令实际上等于给正在顺利研制中的新机种宣判了死刑。于是，数千名工程师和工人被解职，赶出了工厂。一九四零年再不需要制造并向前线提供什么新武器，因为到明年，战争就该胜利结束了。

以上就是德国航空工业当时的状况。乌德特推迟了 He 177 式飞机的成批生产。西部战争一结束，他就被晋升为空军上将和航空工业生产的总负责人。他曾在他的合作者面前趾高气扬地说：

“战争结束了，飞机的生产计划怎么安排都行。因为我们不需要那些东西了。”

人们很快就从迷梦中清醒过来。在英国本土上空进行的决战无情地暴露了德国空军的弱

点。尽管重新下令生产 He177 式飞机，但仍然节节失利。

He 177 式飞机不仅在试飞中存在原因不明的振动，而且还发生过飞掉机翼的事故。双联动发动机尽管采用的是完全可靠的戴姆勒·本茨 DB 601 型发动机，仍解决不了什么问题。因为安装双联动发动机的机舱空间本来就非常狭小，而起落架的液压装置还必须硬挤在里边。液压装置漏出的液压油一接触到灼热的排气管就燃烧起来。He 177 式飞机真不愧为“空中打火机”，它曾多次发生过起火坠落事故。He 177 四发轰炸机

尺寸

重量

性能

翼展: 31.44m

机长: 22m

机高: 6.4m

空重: 16,800kg

起飞重量: 31,000kg

最大速度: 472 kmph

实用升限: 7,080 m 初始爬升率: 260m/min

如果四个发动机分开排列或许不会出现这种事故。但空军总参谋部和技术局却顽固地坚持要这种飞机能进行俯冲轰炸。要叫三十一吨重的重型轰炸机实施俯冲，只能利用这种双联动发动机。

“叫四发轰炸机俯冲，这简直是胡闹！”一九四二年九月十三日，戈林在工业家们面前这样说。然而，他这话说得太晚了，晚了整整两年。现在他为没有远程轰炸机大发雷霆，他说：“诸位，我一想起这件事，真想大哭一场！”他竟如此健忘，难道五年前不正是他亲自下令对“乌拉尔轰炸机”宣判死刑的吗？

不仅 He 177 式飞机有那么多毛病，就连在这以前投产的驱逐机 Me 110 和俯冲轰炸机 Ju 87 的后继机 Me 210 也都没能摆脱它的先天不足。作急转弯时，它经常发生严重抖动。就连一些久负盛名的公司的老牌飞行员也因此出过事故。这样的飞机怎么能拿到前线去呢？然而。由于前线需要，尽管试飞结果不佳，Me 210 式飞机还是投入了成批生产。Me 210

一九四一年春季以来，恩斯特·乌德特象魂不附体似地活着。这个对本职工作无所用心，但整天忙忙碌碌的生产总负责人，现在却成了一切失败的替罪羊。错事都被说成是他干的。这使乌德特难以忍受。

乌德特和他的朋友梅塞施米特发生的一系列纠纷，对他来说也是一个很大的打击。一九四一年七月二十五日，乌德特给梅塞施米特写了一封信，信中说：“由于这种不必要的争吵和难以容忍的时间上的浪费，我不得不对你的新式飞机进行严格的试飞……。”但是他没有把这封信寄出去，因为他没有那种勇气。

这时的乌德特已经是病魔缠身。他不断咯血，头痛得厉害，医治也不见效。对苏战争也是使他甚感苦恼的一个问题。当时，他已预感到，前线不久将出现飞机短缺的现象。

一九四一年六月二十日。戈林授予米尔希元帅全权，要他“用一切手段立即把负责空军装备的各部门的生产提高四倍。”也就是说，米尔希不得不侵犯乌德特的势力范围了。表面上还象原来那样，乌德特直属戈林领导，但这样一来，彼此很难搞好关系。

八月九日，乌德特带着新的计划方案飞往东普鲁士的戈林那里，这是开战以来的第十六次。米尔希闻讯大怒，他用拳头敲打着桌子，给东普鲁士挂电话，要乌德特立即回来。乌德特向戈林哭诉米尔希对他如何不好。戈林当即给米尔希拍去一封措词严厉的电报，同时，又劝说乌德特长期休假。

八月二十五日，受到严重打击的乌德特到了比勒赫尔的温泉疗养地。两天后，他收到一

封戈林发来的表示信任的电报。其实，这封电报并不是戈林拍的，而是那些要给乌德特打气的好心朋友们以戈林的名义私自拍发的，乌德特和戈林两人都不知道。

九月三日，米尔希开始果断地干预乌德特的工作。他用怠工的罪名谴责技术人员。九月九日，罢免了计划部长切尔西希。九月二十六日，乌德特回到技术局，但没能阻止罢免曾为他作过多年顾问的普洛赫少将。到了十月，原技术局领导机关的头头都被撤换。对此，乌德特几乎没有进行抵抗。

十一月十五日，星期日。普洛赫来访，他把在东部大量枪杀犹太人的事情告诉了乌德特。这样一来，乌德特再也不能忍受了。一九四一年十一月十七日上午九点，科尔纳副局长和乌德特的副官马克斯·彭德勒上校被英格·布莱勒夫人叫到柏林赫尔街乌德特的住处。原来乌德特死了。他在用手枪自杀之前，用红铅笔在床头这样写道：

“国家元帅啊！你为什么抛弃我？”

彭德勒用布擦掉了这句话，但事后他又后悔起来。

接到科尔纳电话的空军人事部长卡斯特纳将军将此事报告了戈林。

“我们必须说他是死于飞行事故。”国家元帅简要地说。

于是，讣告发表了：“恩斯特·乌德特高级上将在新式飞机的试飞中身负重伤，经抢救无效，以身殉职。”戈林通过对死者进行秘密的军事审判证实了他自杀的实情。四名高级审判官奉命对乌德特自杀的原因进行了调查。在技术局内用几个月的时间反复进行了调查。最后，于一九四二年秋，在上萨尔斯堡召开了报告会。四名高级审判官共同要求不公开此事，因为那样将会使德国的一系列失败暴露于众。

“好吧，”空军总司令戈林说，“乌德特给自己做了判决，不要责难他了，事情到此为止吧。”说着，还挤出了几滴伪善的眼泪。经验与教训 1. 一九四一年夏秋两季，三分之二的德国空军在俄国上空作战。其后，又再次在地中海和英法海峡与英国作战。德军在东部战场虽然取得很大战果，但消耗太大，补给供应不上，致使战斗航空团和轰炸航空团的战斗力显著下降，没能在泥泞期一开始前和一九四一至一九四二年的严寒季节到来之前完成“用闪电战消灭苏联”这一军事目标。2. 德国在辽阔的东部开辟了战场，从而开始了两面作战。但是，它没有根据形势的需要对空军的组织指挥体系进行必要的调整，也没有对下述提案给予应有的重视，即建立“远程轰炸军”，以便有重点地使用所有轰炸机，把支援地面作战的任务交给几个战术空军司令部（侦察机、强击机、高炮）去完成。3. 因此，德国空军在对苏战争中大体被作为陆军的辅助兵器而用于支援地面作战，战略轰炸只不过是走走场而已。因为当时既没有高性能的远程轰炸机，也没有把中型轰炸机部队集中用于突击诸如敌人的坦克和飞机工厂等重要战略目标，只是分散用于支援地面战斗。4. 结果，苏联的飞机生产不仅没有下降，反而获得了飞跃的发展。在战场上，不论怎样大批被击落，也未能打垮红色空军。因为总有新式飞机源源不断地送到前线。坦克生产也是如此。正因为德国空军的大部分兵力忙于直接支援地面部队，才使得高尔基等兵工厂能够安然地进行生产。5. 由于东西两面作战，空军的负担非常大。一九四一年十一月乌德特之死是德国航空工业研制与生产的危机带来的后果。这表明当时自信胜利在握的德国空军首脑机关对形势的估计是错误的。忽视新式飞机的研制一味追求老式飞机的产量，这是一大失败。特别在西部战线，德国的飞机及其装备很快就不是敌人的对手了。（待续……）第八章 一九四二年地中海战区 第一节 轰炸马耳他 攻击高度 4000 米！作者：[德]卡尤思·贝克尔 第八章 一九四二年地中海战区第一节 轰炸马耳他

一九四二年一月，从海上吹来的强劲而闷热的西洛可风，经过埃特纳火山的斜坡，袭击着整个西西里岛。岛上连日来淫雨霏霏。这对德国空军来说，不能说是一个吉祥的元月。他们是在几个星期之前，再次进驻西西里岛的卡塔尼亚、特尔米尼、特腊帕尼、克米索和杰拉等机场的。地中海战区地图

一九四一年十一月二十八日，刚从东部战线中部战区调来，现任南方集团军群总司令的凯塞林元帅亲自下令大规模轰炸马耳他。德国空军只得冒着连绵阴雨以中队为单位小股出击。可是，这样就达不到集中轰炸的效果了。

一进入二月，西西里岛雨霁云消，呈现出一派风和日丽的春天景象。德国空军的轰炸机编队越过翻着白色浪花的蔚兰大海向南飞去。德军对马耳他的轰炸一周出一周加剧，轰炸的时间分拂晓、昼间、黄昏和夜间。所以，英国的这个地中海要塞岛总是响着警报。前来执行轰炸任务的大都是小股轰炸机群。

驻守马耳他的英国第二三步兵旅情报军官吉尔克里斯少校说：“德国人开头很谨慎，每次只用三到五架 Ju 88 式轰炸机，在很多战斗机的护航下入侵。一天最多入侵八次。他们只是轰炸机场和码头一类的军事目标。”

德国空军出动这样少的飞机，不是像过去那样由于天气原因不能使用大机群作战，而是凯塞林元帅亲自下令采取这种新战术的。这种战术的优点是可以不给敌人以喘息之机，缺点是敌人可以集中整个防空体系来对付入侵的少数轰炸机。这两者是互相矛盾的。特别是 Ju 88 式飞机不得不冒着马耳他高射炮群的密集炮火下降高度，结果，损失太大，几乎没有一架飞机不是带伤返航的。

“我在中队长飞机的左边，” Ju 88 式飞机的一位机长格哈特·肖坦甫说，“到处都是梅塞施米特式飞机，这我就放心了。再说天气又这么好。”

肖坦甫所在的第一飞行训练团第二中队在鲁特尔上尉的指挥下，从卡塔尼亚出发，正飞向马耳他。他们的任务是俯冲轰炸英军卢卡机场，炸掉停放在机场上的英国布莱汉姆式和威灵顿式轰炸机。担任护航的是大名鼎鼎的威尔克上尉指挥的第五十三战斗航空团第三大队的梅塞施米特式飞机。

西西里岛的南岸距攻击目标九十公里。十五分钟即可飞到。现在，马耳他岛已经犹如一座岩石城堡呈现在眼前。不久，就看到了首都瓦莱塔巨大的港口和三个深凹的港湾海军基地。

正在装弹的 Ju 88A-4

地面上一片火光，这是重型高炮的炮火。炮弹在德军轰炸机的后方爆炸，蔚蓝色的天空出现点点黑烟。强烈的气浪摇撼着肖坦甫少尉的 Ju 88 式飞机。

机械员格尔克幽默地说：“高炮的射程要是再高三十米，我们就该见上帝去啦！”

德国的轰炸机部队从一九四一年春就领教了马耳他高炮的厉害。那时，去轰炸该岛的大都是俯冲轰炸机。英军每一次炮击，都发射几百发炮弹，无疑那是由中央指挥部统一指挥的。在那样强大的炮火下，俯冲轰炸机只好转弯，迅速改变高度和方向，规避炮火。这样一些动作只有小型、机动性能好的 Ju 87 式飞机能做到。这支轰炸机编队刚刚飞离五十秒，后边就发出了巨大的爆炸声。

英军的防空火力不仅集中，而且还分布于各种高度。当进攻的飞机实施俯冲时，三千米、二千米、一千五百米三层火力网同时开火。最后一层火力网由部署在地面和停泊在港湾内的军舰上的轻型高炮组成。

“这样的防空炮火真够厉害的啊！”第一俯冲轰炸航空团第三大队大队长赫尔穆特·梅尔克上尉事后这样说。他参加过一九四一年二月二十六日的那场战斗。高射炮弹把他那架飞机的右翼打了一个大洞。他靠自己的运气和技术，总算飞回了西西里岛。

一年后的今天，马耳他要塞的高炮火力不仅丝毫未减当年，反而更加厉害了。

肖坦甫少尉大喊一声“冲过去！”驾驶着 Ju 88 式飞机一鼓作气突破了英军的火力网。这时中队长正在转弯进入攻击。于是，肖坦甫放出阻力板，紧紧跟在中队长的后边向下俯冲。眼下清晰地呈现出两条交叉的白线，这便是卢卡机场的跑道。

随着距离的缩短，跑道在瞄准具里越来越清晰。原来只有一条跑道，跑道的尽头整齐地停放着六架轰炸机。

瞄准具的光环对准了轰炸目标，负责瞄准的领航员不断报告高度。突然，他敲了一下肖坦甫的膝盖，大声喊道：“投！”肖坦甫立即用他的左手大拇指按下驾驶杆上的红色按钮。炸弹离开了飞机。Ju 88 式飞机自动地拉了起来。

这时，肖坦甫发现中队长的飞机像一个醉汉似的，一会儿在，一会儿右，一会儿高，一会儿低。这是跳起“高炮华尔兹舞”来了。又过了几秒钟，肖坦甫也被炮火包围。他说：“当时在我眼前好象有一堵黑色的墙壁，上面划出道道闪光。已经没有选择的余地，只有突围了。”

蓦地，“啪”的一声，象挨了一记耳光似的，飞机猛烈地震动了一下。肖坦甫知道不好，飞机中弹了。

“哎呀！可能是起落架出来啦。”格尔克在下面大声喊道。还好，飞机只是副翼受了伤，向外突出着。起落架并未出来，仍收藏在机翼里面。否则，飞机要很快减速，而此时此刻，速度是非常重要的。肖坦甫心想，只要发动机不坏就没关系。这时，通信员诺新斯基报告说：

“右后方发现三架‘飓风’式战斗机！”

在火力网外待机的英军战斗机开始对逃出炮火的德军轰炸机发起攻击。肖坦甫立即把油门加到最大，高度降到几乎擦着海面。这时，坐在后面座椅上的诺新斯基报告着这场惊心动魄的战斗实况：

“领头的那个英国佬背后有一架 Me 109 式飞机开火了。‘飓风’式战斗机被击落。哎呀！飞行员跳伞了，飞机栽进大海。危险！敌人的第二架飞机又冲过来了，五百米，四百米！Me 109 式飞机又把它咬住了。这架‘飓风’式战斗机中弹起火。敌人的第三架飞机作了一个急转弯逃跑了。算它命大！”地中海上空的 Me 109E

半小时以后，肖坦甫少尉的飞机盘旋在卡塔尼亚机场上空，由于液压管被打穿，起落架放不下来，用手摇油泵供油仍然无济于事，飞机处境危险，只好用机身迫降。飞机紧擦着机库的房顶飞过来。肖坦甫看到了地面打出的信号弹，这说明机场上已经做好了一切准备，救护车和消防车也开来了。肖坦甫少尉描述当时的情景说：

“我们系好了安全带准备着陆。由于放不下襟翼，因此着陆速度太大。我正在设法调整，突然，机身受到撞击，发出可怕的响声。擦着房顶了，好危险！于是，我拉起机头，飞机又漂飞起来。这时跑道只剩下一小段了，我只好立即着陆。飞机又发出一阵可怕的响声，因接地冲击卷起的沙土拍打着座舱，震耳欲聋。前面的水泥墙壁在飞快地接近，我赶紧刹车，但刹车也失灵了。于是我猛蹬右舵，飞机横了过来，总算在离水泥墙三米远的地方停了下来……”

肖坦甫说得那样轻松，这种千钧一发的场面对他来说似乎已司空见惯。迫降后，他到大队长处报到，大队长眯缝着眼睛说：“马耳他，不好对付吧？现在，你去和作战参谋轮流值一值班吧，等这次战斗结束后，再去领一架新飞机好啦。”这是我们“老板”的脾气。当然，“老板”约翰·海尔比希上尉并没有把它当回事。

从一九四一年十二月开始到一九四二年四月战斗达到高潮以前，德国空军“第二次马耳他战役”的教训似乎在于制海权。

控制住马耳他就等于占据了地中海中部的战略要冲。这个要塞岛是英国“不沉的航空母舰”。马耳他作为英国的海、空军基地，不仅可以保卫从直布罗陀经亚历山大到苏伊士运河这条航线上最关键的部位，而且还是德国从意大利到北非这条直接补给线的最大障碍。意大利船只不得不兜个大圈绕过这里。

在这个岛上，靠近海岸就有英军基地，这本身不就构成一个巨大的威胁吗？难道它不是插进意大利“内海”的一把钢刀吗？一九四零年夏，意大利轰炸机轰炸马耳他时，一开始倒很猛烈，但很快就减弱下来。一九四一年春，德国盖斯勒将军的第十航空军首次空袭马耳他。当时攻击的目标也很有限，只是为了让隆美尔将军的非洲军团安全到达的黎波里而压制一下马耳他岛的英军，德军达到了这个目的。驻意大利方面的德国海军司令魏霍尔特中将那时曾

提出立即占领受到沉重打击的马耳他岛，但这个建议未被采纳。马耳他的形势缓和下来。

一九四一年四月六日议后，由于开始了巴尔干战役，空军忙得不可开交。两星期之后，希特勒决定对克里特岛实施空降作战。当时，国防军总参谋部曾提也一个作战方案，即不攻占克里特，而利用空降作战占领这个面积不及克里特二十六分之一，但战略位置却更为重要的马耳他岛。但是，这个方案遭到否决。此后不久，德军便开始执行进攻苏联的“巴巴罗萨作战”计划。第十航空军暂且留在地中海，没能进驻西西里岛。因为当时爱琴海和东地中海显得更为重要。

一九四一年夏，马耳他获得喘息之机，很快愈合了春天的创伤。英军大型运输船队开进了马耳他港口，三十九艘运输船中仅损失一艘。它们运来了武器、弹药、燃料和粮食。一九四一年五月，H·P 劳埃德少将受命指挥驻马耳他的英国皇家空军部队。他到来之后，看到马耳他的情景非常吃惊，他说：

“这里平静得简直使人忘记是在战争年月里”。

实际上，英国皇家空军并没有忘记备战。轰炸机和鱼雷攻击机经常在岛上起飞。英国海军第十潜艇部队也在瓦莱塔建立了基地。一九四一秋天，又开来以巡洋舰、驱逐舰组成的“K 支舰队”。马耳他这把“剑”又磨得锋利了。德国和意大利的补给船队首遭其害，他们经常遭到来自空中、海面和水下的攻击。马耳他的英俊战士战斗/轰炸机

一九四一年九月十八日，英国潜艇“阿布霍尔塔”号用鱼雷击沉了意大利的“奈布特尼亚”号和“大洋洲”号两艘高速运输船。这是两艘两万吨级的船，船上满载着开往非洲的部队和物资。有五千名士兵葬身海底。“奥利亚尼”号运输船在行至班加西港外时，也成了从马耳他起飞的三架英国空军“布莱汉姆”式飞机的牺牲品。德、意的非洲补给线遭到的损失急剧上升。一九四一年八月为百分之九，九月则猛增至百分之三十七。能到非洲和想去非洲的意大利船只越来越少。运输能力眼看着下降。

十一月是多灾多难的一个月份。十一月八日夜是望月之夜。“K 支舰队”的巡洋舰和驱逐舰各两艘在 W·G·阿格纽上校的指挥下，截击了意大利的护卫船队，七艘船只全部被击沉。其中货船五艘，油船两艘，共计三万九千七百八十七吨。

隆美尔军团受到的打击最为沉重。他那里弹药和燃料短缺，光靠空运很难使入侵非洲的这支部队开动起来。当时，英第八集团军正在加紧准备发动秋季攻势，而德军则因缺弹少油困在埃及境内，动弹不得。后来，德国又派了四艘油船作最后一次尝试。尽管有强大的兵力护航，但仍未免遭失败。十一月十八日，英军进军沙漠。到年底就推进到隆美尔发动春季攻势的地方，即大锡尔特湾沿岸的卜雷加。

一九四一年十一月份，德、意共损失满载的运输船十二艘，计五万四千九百九十吨，占开往非洲运输船只的百分之四十四。舰队司令魏霍尔特向柏林报告说损失率达百分之七十七。于是，海军元帅雷德尔在最高统帅部提出警告说：

“必须把空军调回西西里！”

情况十分清楚，如果不拿下马耳他，德国非洲军团就将被消灭。二者必择其一。

希特勒从冬季的莫斯科前线调回凯塞林，派他前往西西里，勒尔查将军的第二航空军军部也要在十二月进驻墨西拿。然而，第二航空军的那些老航空团的实力已在苏联消耗殆尽，部队必须重新调整。而且，进行这次作战的准备工作也要花费时间。

1942 年春，地中海战区的 Ju 87B-2/热带型

西西里岛的各机场相继进驻了五个轰炸机大队，装备的都是 Ju 88A-4 型轰炸机。此外，还有夜间战斗机（Ju 88）、俯冲轰炸机（Ju 87）、驱逐机（Me 110）各一个大队。前来担任马耳他战役护航的是第五十三“黑桃 A”战斗航空团的四个大队，使用的是 Me 109F 战斗机。共有飞机三百五十二架，但能用于作战的只有二百二十九架。

从一九四一年十二月起，匆匆到达西西里岛的各部队开始投入战斗。它们以单机或中队

警戒海面，保护去非洲送死的运输船，几个月来一直很平静的马耳他岛又将面临弹雨的洗礼。这好比给英国吹一吹冷风，让他们收敛一些。但这一战役给德国空军带来的损失也是非同小可。

例如第二夜战航空团第一大队，十月份它曾在英国本土上空狙击过英国轰炸机。后来希特勒亲自下令禁止远程夜战，指的就是这个大队。如今，这个大队在荣上尉的指挥下，以卡特尼亚为基地，多次被派往非洲和克里特岛执行任务。飞机昼夜出动，在西西里岛能保持十架以上飞机的时候是极少的，而一去不复返的飞机却越来越多。

十二月三日，冯·戈迪尔少尉在第勒尼安发现海面上漂着一只橡皮艇。他马上叫来救护队，救起了驻罗马空军武官里特尔·冯·保尔少将。保尔少将是在去和凯塞林进行首次会谈的途中被击落的。八个星期以后，冯·戈迪尔少尉在马耳他战役中不见了。

刚渡过一九四一年圣诞节，第一大队最年轻的巴贝奈克少尉就被瓦莱塔的轻型高炮击落了。当时他正在用无线电进行联络说：“五百米高度穿云，云量 10。”这是他最后发出的无线电联络。

又如施拉夫少尉。有一次他追击一架布莱汉姆式轰炸机，一直追到马耳他，最后，趁敌机着陆时，将其击落。一九四二年一月十八日，当施拉夫少尉还想故技重演的时候，机关炮发生了故障，未能如愿。第二天夜里，施拉夫的 Ju 88 式飞机在卢卡上空被高炮击中，飞机变成一团火球，从二百米高度栽落下去。

哈斯少尉追击英国夜间轰炸机一去未回；拉弗斯少尉因云层遮盖，辨认不出基地，撞死在埃特纳火山的山腰；副官舒尔茨中尉在快接近海岸时葬身海底；特依巴中士因发动机发生故障，从一千五百米高度坠落下来，摔死在班加西机场。

在死亡频仍的战斗中，德军度过了一天又一天，一周又一周。地中海地区的 Me 110E-2 第二航空军参谋长戴希曼上校无论如何也不同意这种伤亡甚多的单机出击，特别是在轰炸马耳他时。由于攻击一直毫无效果，所以空军总参谋长耶顺内克强调要 Ju 88 式飞机实施俯冲轰炸。他固执地认为只有对地面目标实施精确轰炸才能奏效。

这是个关系到如何使用空军的观点性问题，也是俯冲轰炸的思想根源。现在，马耳他战役已经十分清楚地证明，这种用兵思想是错误的。

根据凯塞林的指示，戴希曼制定出一份攻击马耳他的计划。在这份计划里，除了针对已知的高炮阵地和特殊目标外，没有单机攻击和俯冲轰炸。戴希曼想把全部轰炸机集中使用，实施密集轰炸，并要求明确下列重点：

首先，突袭英军塔卡利战斗机机场，争取把敌战斗机消灭在地面上；

其次，突袭下列机场：卢卡、哈尔法和卡拉弗拉那等。这些机场是英军轰炸机和鱼雷攻击机的基地；

第三，轰炸海军基地，即瓦莱塔的船坞和港湾设施。

经过激烈的争论，一九四二年三月正式采纳了这个计划，并完成了准备工作。这时，发生了一个意外的情况。复印攻击命令的纸型没有销毁，正当有人从司令部大楼往外运垃圾的时候。保安部的一个军官在废纸袋中偶然发现了它。既然在废纸里面发现了机密文件，那么英国会不会知道了这份作战计划的内容呢？

于是，攻击时间被推迟了。可是，马耳他岛上并没有任何异样。经过空中照相仔细侦察，发现英国的“喷火”式和“飓风”式飞机仍和往常一样停放在塔卡利机场。这可是偷袭计划成功的先决条件啊！

一九四二年三月二十日，当薄暮降临马耳他的时候，英国战斗机都返回了地面，看起来这一天又平安无事地过去了。突然，空袭警报响了起来。英军士兵仔细一听，发现这不是熟悉的少数 Ju 88 式飞机的那种尖声轰鸣，而是巨大沉闷的隆隆声。来的一定是大编队！

第一攻击波刚飞过马耳他上空，第二攻击波紧跟着飞来。

重磅炸弹颗颗投向同一个目标——塔卡利机场。

第二航空军动员了所有能飞夜航的部队参加这次空袭。大约有六十架轰炸机在夜间战斗机和驱逐机的护航下，对塔卡利机场的跑道进行了狂轰滥炸。机场附属的建筑物和修理厂也中弹起火。

此外，根据德国侦察机拍摄的立体照片，在这里还发现机场边缘有一条通向地下的斜坡道。道路两边堆着土和石块。这一定是地下机库！

Ju 88 式飞机把一颗装有火箭推进器的一千公斤重的穿甲弹投向这个荫蔽的目标。轰炸这样的目标，必须用俯冲的方法。如果初速度大的话，这种火箭弹能够穿透十四米厚的岩石。这个地下机库是否被炸中，那就不得而知了。

其他 Ju 88 式飞机用凝固汽油弹轰炸斜坡道。燃烧着的汽油能够烧毁里面的战斗机。但这些特殊武器的效果如何，至今也无人知道。至于马耳他究竟有没有地下机库，英方一直守口如瓶，从未透露半分。

然而，那天进行集中轰炸的德国轰炸机确实没有遇到敌战斗机的截击。虽然空袭时间不长，但那一天总共有二百多架德国飞机参加了战斗。这些出击部队是：驻卡塔尼亚的第六零六、六零八轰炸大队，驻特尔米尼的第五十四轰炸航空团第一大队，驻克米索的第七十七轰炸航空团（两个大队）以及第五十三战斗航空团、第三“乌德特”战斗航空团第二大队和第二十六驱逐航空团第三大队等。所有飞机都一个劲儿地轰炸卡塔利机场，好像除此之外没有别的军事目标似的。这就是第二次世界大战首次进行的“地毯式轰炸”。到三月二十一日傍晚，这座战斗机机场简直成了烈焰腾腾的火山口了。

第二天，即三月二十二日，德军又进行了第二次轰炸。目标是岛上其他机场。第四天，停止了正在执行的戴希曼计划。因为在四天前，德国侦察机发现英国又派出一支补给船队。这支船队不顾德军已掌握了制空权，四天前从亚历山大港出发，前来救援这座被困的岛屿。

三月二十二日，意大利舰队曾对这支部队进行过试探性攻击，但被英国护航的四艘巡洋舰和十六艘驱逐舰的强大炮火击退。运载弹药、燃料和粮食去马耳他的四艘英国运输船一点没受损失。为躲避意大利海军，这支船队决定不在夜间，而在三月二十三日上午驶抵马耳他岛。

当部队即将接近马耳他时，遭到德国空军的猛烈袭击，经受了一场弹雨的洗礼。在离马耳他岛三十七公里处，运输船“克兰·坎贝尔”号被击沉。紧接着，海军运输船“布来康苏”号遭到重创，虽被拖进马耳萨·西洛可河口，但在那儿因再次遭到猛烈轰炸而终于沉没。另外两艘运输部虽然到达瓦莱塔港，但在港内只停泊了三天也被炸沉。在这三天中，英军抓住空袭的间隙，抢运出五千吨重要物资。但这还不到原来两万六千吨的五分之一。从此，马耳他开始了艰难的岁月。

三月末，开始执行第三次轰炸计划。这次的重点是瓦莱塔港及其船坞。四月份，战斗进一步白热化。英国的驱逐舰和潜艇由于受到巨大损失，被迫驶离这里的基地。当时英国的轰炸机早已飞离了马耳他岛。

现在，马耳他对德、意两国运输船驶往非洲的威胁已经消除。汽船可以畅通无阻地进出的黎波里和班加西港。隆美尔将军这才松了一口气。

四月中旬，敌人有了新的作战动向，美国“黄蜂”号航空母舰从直布罗陀起航开到地中海东经五度的位置。从航空母舰上起飞的四十七架新型喷火式战斗机带着充足的燃料飞到马耳他。“黄蜂”号航空母舰位于西西里岛德国轰炸机部队活动半径以外。第二航空军依靠库尔曼上尉的侦听中队掌握了敌人的活动情况，甚至连喷火式战斗机在马耳他着陆的时间都一清二楚。保存在马尔它航空博物馆的喷火 IX，此机于 1943 年抵达马耳他岛

二十分钟后，马耳他岛的哈尔法和塔卡利两座机场遭到轰炸。刚刚到达的喷火式战斗机还乱七八糟地停在机场上哩！没有被炸坏的只有二十七架。后来在和第五十三战斗航空团的

梅塞施米特式战斗机交战时，又损失了多架。

到四月末，马耳他岛连德国轰炸机值得投弹的目标都没有了。凡是从空中能够看见的军事目标似乎都遭到了毁灭性的打击。第二航空军在一项日常命令中统计了当时的战绩：

“从一九四二年三月二十日开始，到一九四二年四月二十八日为止，我军总共投入的飞机架次为：轰炸机五千八百零七架次、战斗机五千六百六十七架次、侦察机三百四十五架次。投下炸弹六千五百五十七吨……”。马耳他丧失了它作为海、空军基地的作用。这个投弹量和英国本上空战的高峰，即一九四零年九月的投弹量不相上下。

马耳他的每一个机场都成了一片荒野，码头和船坞都变成瓦砾成山的废墟，军舰已被驱散，马耳他已经谈不上是海、空军基地了。剩下的只是最后占领这个岛屿的时间问题。

被称为“武仙作战”的马耳他登陆计划已成了德军的目标。海军总司令雷德尔早就主张执行这个计划。凯塞林元帅也努力争取希特勒批准这个计划。

“干是要干的，不过要稳重一些。”希特勒对他们说。

墨索里尼和意大利总参谋长科瓦莱洛伯爵表示，不攻下马耳他，他们在北非什么都不想干。隆美尔声称他要亲自指挥登陆部队，可是，希特勒想把这次登陆任务交给意大利执行。一九四二年四月二十九日，墨索里尼在贝希特斯加登附近的上萨尔斯堡作了如下声明：

“我们要按计划执行登陆作战，起码需要三个月的准备时间。”

然而，在这三个月之中，又将会发生什么变化呢？

一九四二年五月十日傍晚，四艘英国驱逐舰驶出埃及的亚历山大港。行驶在前面的是“贾维斯”号，舰上乘坐着这个舰队的司令 A·L·波朗特上校。跟在它后面的是“黑豺”号、“基普林”号和“快活”号。这四艘军舰的舰首朝着西北偏北方向，在海面上高速前进，很快消失在夜幕之中。

如果按这条航线航行，舰队可以在第二天从克里特岛和北非之间悄悄地向西穿插过去。要想不被发现，唯一的办法是尽量远离南北两边的陆地，最大限度地远离航线两侧的几十个德军机场。波朗特上校指望用这种办法躲过德军侦察机的眼睛。虽然这种办法并不可靠，但他还是决心试一试。

马耳他屈服于德国的轰炸以后，英军的轰炸机和战斗机被迫离开该岛。于是，德、意通往非洲的补给线便从一九四一年秋遭受的毁灭性打击中解脱出来。以后，海上运输几乎未再遇到什么障碍。

一九四二年一月末，隆美尔进行了果断的反击，从英军第八集团军手中夺回了至加扎拉一线的昔兰尼加地区，英国皇家空军又失去了从德尔纳到班加西之间刚刚得到的基地。在这种情况下，英军想要攻击轴心国方面的运输船，只能通过一条漫长而危险的航线，即从昔兰尼加德国战斗机和驱逐舰基地的旁边穿过去。四月十四日，英国的“蒲福”式鱼雷攻击机和“布来汉姆”式轰炸机曾在马耳他东南一百五十七公里处袭击德、意船队，不但一无所获，反而损失六架飞机。这六架飞机是被为船队护航的第二十六驱逐航空团第二大队击落的。率领这个大队的是克里斯特尔上尉。

这次波朗特上校率领的驱逐舰是英国海军的第二次出击。波朗特上校的任务是使一九四一年十一月的辉煌战绩重放光彩。波朗特上校严格命令：由于我舰队不得不以遥远的亚历山大港为基地，所以，此次出战肯定凶多吉少。必须记住，只有在五月十二日早晨，在班加西海面与敌部队相遇时才能发起攻击。当然，要袭击成功，还得有一个先决条件，就是保证五月十一日全天不被敌人发现。从几周来英国军舰的损失情况来看，如果德国空军在地中海上空再来一次歼灭战，后果将不堪想像。

一九四二年五月十一日，整个上午都很平静，中午时分，英军四艘驱逐舰驶达克里特和托卜鲁克之间。地中海这一带的宽度只有三百五十公里。再往前航行就危险了，那里是德国

侦察机活动频繁的水域。因为驻在克里特的德国轰炸机部队能很快赶到这里，所以，英国人把这一带水域称为“炸弹林荫道”。

中午刚过，“贾维斯”号驱逐舰上的雷达发现一架飞机。英国军官们顿时紧张起来：这架飞机会不会发现我们呢？也许这家伙已经报告了我们舰队的位置吧？

几分钟后，英军那一点点微小的希望破灭了。的确是一架德国侦察机。它在舰队上空盘旋了一大圈之后，发回电报：

“驱逐舰四艘，位于 XX 水域，航向二百九十度，时速二十五海里。”

站在“贾维斯”号舰桥上的波朗特上校绝望地发出了命令：

“返航！航向亚历山大。现在我们不得不执行地中海舰队司令的‘若被发现立即中止作战’的命令。”

尽管如此，英舰队面临的危险并未消除。驻雅典的第十航空军接到侦察机的报告后，立即命令第一飞行训练团出击。出击的顺序是：

第一攻击波——飞行训练团第一大队，从克里特的伊腊克林起飞。

第二攻击波——飞行训练团第二大队，从雅典近郊的埃莱夫西斯起飞。

在伊腊克林机场上，第一大队长约翰·海尔比希和机长们进行了简短的磋商。自从一年前克里特海空战以来，这个大队就专门捕捉海上目标。正像大家都知道的那样，驱逐舰是最令人讨厌的对手，它在战斗中也能高速前进，而且具有惊人的机动性。即使它被俯冲轰炸机的瞄准具捕捉住，也能很快地摆脱掉。

有的机长说：“对付它，就像用手抓泥鳅一样，需要经过很好的训练，而且要具有耐性和敏锐的反应能力才行。”

此外，不消说还需要勇气。这里所说的勇气就是敢于从四千米高度冒着越来越密集的对空炮火俯冲，而不被敌人的炮火吓倒。海尔比希大队长命令他们俯冲到八百米投弹，然后贴着海面脱离，这样可以利用俯冲产生的高速度摆脱敌人的火力网。

“好，祝一切顺利！”

机长们敬完礼后匆匆离去。今天这个大队共出动 Ju88A-4 型飞机十四架。一九四二年五月十一日下午，它们从克里特起飞，向南直奔英国的四艘驱逐舰。海尔比希上尉绕了个大圈从西南方向接近敌人。这种迂回战术差不多完全取得了成功。

当英国前导舰“贾维斯”号还在和从非洲飞来的两架护航战斗轰炸机进行无线电联络时，就看见有飞机飞来。这使他们感到非常意外！怎么，不只是两架？这不是德国飞机吧！

十五点三十分刚过，战斗开始了。海尔比希上尉头一个朝着前导舰“贾维斯”号冲去。在拼命逃窜的驱逐舰旁五十米、三十米、二十米的地方，一颗颗二百五十公斤炸弹把海面炸得波浪翻滚。看来好像没有命中。

“快活”号驱逐舰被一颗炸弹直接击中，另一颗炸弹落在舰舷附近炸裂了舰舷。可是，德国飞行员们并没有看到这些。三分钟后，“快活”号便沉没了。

第一飞行训练团第一大队的每个人都感到这是一次很大的失败，扫兴地飞回伊腊克林。海尔比希命令他们马上加油，重新挂弹。他命令道：“今天傍晚我们要从太阳一侧实施第二次攻击。俯冲到五百米投弹！”

当第一大队返回基地时，科勒维上尉率领的第二大队正在实施攻击。德机从十七点开始，反复进行攻击，但炸弹都未命中。

十九点，当海尔比希上尉再度出击时，他手下只有七架飞机了。它们都是这个大队的精华。地中海风平浪静，宛如一个平静的水池，这对实施攻击极为有利。

海尔比希进入夕阳一侧，从敌舰的正后方实施攻击。他一直俯冲到五百米才投弹。命中了。

一颗、两颗、三颗、四颗，四颗炸弹都投在一艘军舰上。

接着，其他人也都按海尔比希的样子向敌舰发起攻击。他们是伊洛·伊尔克中尉、格哈德·布莱纳中尉、巴库豪斯中尉和洛伊帕尔特中尉。

海尔比希报告说：“前头的那艘驱逐舰已经炸成两截，眼看就要沉没。第二艘也起火，舰尾已经下沉。”在他们离开战场的时候，看到的只有这些。实际上，“基普林”号驱逐舰中弹后，只两三分钟的工夫就沉没了。起火的“黑豺”号在第二天早晨沉入海底。当时，“贾维斯”号曾几次试图把它拖走，但都没有成功。因此，只有“贾维斯”号一艘驱逐舰死里逃生。这位曾企图全歼意大利船队，率四艘驱逐舰出击的波朗特上校只好带上六百三十名被击沉军舰上的幸存者，艰难地驶回亚历山大港。

海尔比希上尉由于这次出色的战绩被授予“剑柏叶骑士十字勋章”。凯塞林还奖给他一箱香槟酒。海军把在英国驱逐舰沉没现场找到的救生圈送给他作为纪念。就连英国报纸也以“飞行家海尔比希”这样尊敬的词句作了报道。此后，英军近东司令部制定了一个特别突袭作战方案。

很快，英国组成了一个六月护卫部队。这个船队由十一艘运输船和具有强大火力的护航舰组成。在六月护卫部队驶离亚历山大港向马耳他进发的前夕，德国的伊腊克林机场夜间来了一些“不速之客”。原来是英国的特工部队悄悄地潜入机场，他们在 Ju 88 式飞机的右翼根下安放了炸药。因为敌人早已搞清，我们在那里安装着一种极其敏感的装置。

德国士兵被这突如其来的巨大爆炸声吓得目瞪口呆。这么一来，“飞行家海尔比希”手里一架飞机也没有了。当然，不会永远没有的。当他们要去轰炸老对手驱逐舰的时候，又从其他部队很快调来了飞机。

从对伊腊克林的偷袭，可以看出英国对他们即将起航的护卫船队是多么煞费苦心。英军之所以迫不及待地增援几乎处于绝境的马耳他岛，是因为这个遭到沉重打击的岛屿和英军的命运紧紧相联。（待续……）第八章 一九四二年地中海战区 第二节 隆美尔与“武仙作战”计划 攻击高度 4000 米！作者：[德]卡尤思·贝克尔 第八章 一九四二年地中海战区第二节 隆美尔与“武仙作战”计划

“把马耳他献给敌人这一悲剧性的使命，说不定会落到阁下肩上。”邱吉尔在为新任马耳他总督哥特勋爵饯行时，曾说过这样一句不吉利的临别赠言。哥特勋爵这个人曾在一九四零年把英国远征军从敦刻尔克困境中拯救出来。他到达马耳他的时刻，恰好是一九四二年五月七日。从西西里岛起飞的德国轰炸机的大规模空袭刚刚过去。岛上的三万居民虽说可以放心地喘口气，但形势并不妙。

驻马耳他英国皇家空军司令劳埃德少将说：“我们每个月都必须勒紧腰带过日子。就拿我们的粮食分配来说，早餐是一片半黑面包加果酱，中午和晚上是肉罐头和一片面包。水、电、暖气也在实行配给制，其他用品已经没有了。由于饥饿、装备和弹药不足，马耳他面临着被迫投降这样一种不幸的局面。”

当然，这时候英军的空中走廊并未阻塞。五月九日，从位于阿尔及利亚近海的“黄蜂”号和“鹰”号航空母舰上起飞了六十四架“喷火”式战斗机。除三架在接近目的地时掉进海里以外，其余全部安全到达马耳他。

这次可不能再发生像四月二十日那样的事情了。那天，四十七架战斗机刚刚到达就遭到了德国轰炸机的袭击。有二十架被炸毁在地面上。为了接收这批宝贵的战斗机，岛上的准备工作做得非常充分。飞机到达后仅几秒钟，就全被拖进了掩体。掩体里，燃料、弹药和装备早已准备就绪。只用五分钟的时间，各机就做好了出击准备。

德军对机场的轰炸进行得太晚。轰炸瓦莱塔港时，炸弹也没有炸中重要目标。五月十日，英国“威尔士人”号高速布雷舰正停泊在港内，它为马耳他运来了高射炮弹。空袭时，港内施放了烟幕，德国轰炸机只好盲目投弹。七小时后，“威尔士人”号上的这批重要物资全部被英军抢运上岸。

这样，在德国空军的沉重打击下，眼看就要失守的马耳他由于得到了补给，防御能力大大加强。也正在英军得到加强的这一天，即五月十日，凯塞林的第二航空队向东普鲁士的最高统帅部报告说：“马耳他正在丧失它作为海、空军基地的机能。”

几天以后，真相大白。从五月十日到十二日，当德、意空军再次对马耳他实施轰炸时，受到了极其严重的损失。这次损失的轰炸机比上次重点轰炸损失的总数还要多。上次轰炸出动的飞机多达一万一千五百架次，历时五周。

意大利外交部长齐亚诺伯爵在他的日记中这样写道：“当时，我国和德国在马耳他上空都受到了相当大的损失。”

英国方面把一九四二年五月十日前后看成是一个重大的转折点，即看成是马耳他战役最后胜利的时刻。不过，也必须看到当时德国空军对马耳他的攻势已进入尾声，攻击能力也大大减弱了。

不久，希特勒亲自下令把第七十七轰炸航空团从西西里岛调往东部战线。当时，德军正在俄国发动夏季攻势，哪怕增加一架飞机也是很必要的。第五十四轰炸航空团第一大队飞往雅典近郊的埃莱夫西斯机场。第二十六驱逐航空团第三大队和第二夜战航空团第一大队为增援隆美尔将军开往非洲。战斗机的情况也是如此，第三战斗航空团第二大队和第五十三战斗航空团第一大队被调往苏联，第五十三战斗航空团第三大队调到非洲。而那时，恰恰是英国新型“喷火”式战斗机陆续到达马耳他的时刻。

曾经在四月份给马耳他以沉重打击的勒尔查将军的第二航空军，到五月份为止已经被抽调得要散架子了。相反，这时马耳他却恢复了元气。德军统帅部在这里犯了一个严重的错误，那是一场战争尚未结束，又另开一个新的战场。简直连喘气的工夫也没有。当初凯塞林元帅曾经主张在猛烈轰炸之后，立即从空中和海上占领马耳他。这个主张是正确的。对于攻占马耳他，战后他在回忆录中写道：“那简直是件极其容易的事”。

当时，意大利对此持不同意见。他们认为“武仙作战”的准备时间太短，且兵力不足。

墨索里尼曾于四月二十九日在上萨尔斯堡会谈中，要求给他三个月的准备时间。当时希特勒本来具有使这个作战计划早日实施的能力和手段，可是，对于这次和意军联合作战，他怀有很深的不信任感，所以他同意延期了。这就打乱了地中海战区作战计划的预定顺序。

但是，要想在非洲立住阵脚，必须先夺取马耳他。在这一点上，无论是德国还是意大利，意见都是一致的。然而，德国的非洲军团指挥官埃尔温·隆美尔高级上将指出，在加扎拉战线和他对峙的敌人——里奇将军的英国第八集团军有准备进攻的动向。这是因为英国方面看到，如果他们在北非发动攻势，就将赢得拯救马耳他的机会。而这时的德国空军已经没有能力在马耳他和昔兰尼加两地同时作战了。

隆美尔陷入进退维谷的境地。如果坐等马耳他陷落，自己就会在沙漠中被折磨死，如果主动进攻英国第八集团军，又有马耳他这个后顾之忧。再加上补给问题，就很有可能重蹈一九四一年九月失败的复辙。

“沙漠的狐狸”——隆美尔毫不犹豫地作出了决断：进攻！而且必须抢在里奇将军的前面。这几个月的补给非常充足，隆美尔充满了信心。他认为只要取得主动权就能胜利。弹药和燃料足够用一个月，一个月以后将占领托卜鲁克。于是，为了能最终攻占马耳他岛，德军决定在埃及国境停止前进。

这就是说，隆美尔不反对而是赞同实施“武仙作战”计划。但事与愿违，最后中止这个作战计划的也是隆美尔。

一九四二年四月三十日，希特勒和墨索里尼在上萨尔斯堡决定了新的作战部署：六月先攻占托卜鲁克，七月再攻占马耳他。这是个妥协方案，结果双方谁都不太满意。

五月二十六日十四点，天气十分炎热，隆美尔开始展开他的加扎拉攻势。按照预定计划，经过二十天的激战。马尔马利卡的战斗应以隆美尔的胜利而告终，接着在六月二十一日拿下

托卜鲁克。在展开攻势的当天，墨索里尼预感到有些不妙，写信给希特勒，提醒他千万不可忘记马耳他。然而，希特勒感到很厌烦，因为在他看来，夺取马耳他的“武仙作战”计划早已告吹了。

德国第十一航空军军长库特·司徒登特将军正在谨慎地进行着对马耳他实施空降作战的准备工作。他已有克里特空降作战的经验，此次决不能再犯上次那样的错误。

司徒登特说：“我们这次掌握的敌情比上次攻占克里特要多得多。根据可靠的空中侦察，我们对各机场、海岸炮台、高炮和野战工事都了如指掌。甚至连海岸炮的口径以及它一天向内陆方向转几次都知道得一清二楚。”

“武仙作战”的总指挥由意大利元帅卡瓦莱洛伯爵担任。预计有三万军队（和岛上英军人数相同）将利用降落伞和滑翔机突击该岛。除德国第十一航空军外，还有意大利的“闪电”伞兵师（这支部队是由德国伞兵伯恩哈德·拉姆克少将训练的，曾给凯塞林留下了良好的印象）以及“修派巴”机降师。此外，意大利军队的六个师共七万人从海上登陆。

司徒登特说：“这对马耳他来说，是占绝对优势的兵力，相当于克里特战役的五倍。”

第十一航空军的飞行指挥官，格哈德·康拉德少将依旧负责空中运输。他手下有十个运输机大队，五百多架 Ju 52 式飞机。由于西西里岛离马耳他很近，进攻时飞机一天可以往返四趟。而且这次康拉德少将比克里特战役时拥有更多的运输滑翔机，其中 DFS 230 型滑翔机有三百架（每架可坐十人）、新式的大型“哥德” Go 242 型滑翔机二百架（每架可坐二十五人）。运输滑翔机驾驶员有二百人，他们都受过使用大型降落伞的着陆训练。Go 242 滑翔机

康拉德少将说：“我曾提议用所有的 B2 式飞机（单发教练机）来拖曳 DFS 230 型滑翔机。轰炸一结束，滑翔机就直接用降落伞迅速地在敌人的高炮阵地、战斗指挥所和有怀疑的洞库附近着陆。接着，把六个团的伞兵空投到预定目标，然后再让四个机降团在已被占领的机场上着陆。”

就在这项准备工作最繁忙的六月初，司徒登特将军被召到东普鲁士腊斯登堡的最高统帅部。希特勒一面听着司徒登特的汇报，一面提出了有关各方面的问题。他也询问了如果以马耳他作为桥头堡的话，前景将会如何的问题。

希特勒最后说：“可是，占领马耳他以后又会出现怎样一种局面呢？我想肯定是这样：英国舰队将很快从直布罗陀和亚历山大出动。那时意大利军队又将怎样呢？你会明白，当他们一接到情报，他们的军舰和运输船就会统统撤进西西里的港湾。这样一来，阁下的空降兵就会困死在马耳他岛！”

听完这番话，司徒登特目瞪口呆。如此说来，经过好几个月准备的战役，希特勒根本没同意。这位将军向总统提出了自己的不同见解。可是希特勒打断了他的话，并且命令他：“你不要返回意大利了，就留在柏林吧！”

谈话就这样草草结束了。这时还不清楚隆美尔在马尔马利卡打得胜败如何。又过了两个星期，当隆美尔攻下托卜鲁克，缴获大量战利品，并向希特勒要求把溃败的敌军一直赶到尼罗河的时候，希特勒和最高统帅部做梦都没有想到正是这个马耳他妨碍了隆美尔的胜利进军。

然而，意大利人想到了。他们一想到补给问题就愁眉不展，一想起去年卡塔斯特罗夫的惨败就毛骨悚然。所以他们曾探询过共同决定德意联军首先在托卜鲁克、其次在马耳他，最后在埃及等地的行动问题。

前面已经说过，墨索里尼在六月二十一日曾给希特勒写过一封信。希特勒六月二十三日写了回信，信中言语狂妄，只字不提马耳他，而是一味地唱高调，什么“历史的瞬间”呀，“唯一的机会”呀，并呼吁意军“追击英国第八集团军直至歼灭”，以便从英国手中夺取埃及等等。

在信的末尾，希特勒狂热地写道：“胜利的女神只向将军们接近一次。机不可失，时不再来啊！”看到这里，墨索里尼的眼睛闪烁着兴奋的光芒。

据呈递该信的意大利驻德国大使馆副武官冯·林特朗将军说：“希特勒见到我时沾沾自喜，他对马上进攻埃及、占领开罗和亚历山大简直着了迷。”当时，墨索里尼还是绝对相信希特勒的战略的。尽管卡瓦莱洛元帅表示反对，但任何作用也没起。就这样，马耳他战役先是被推迟到九月份，后来就不了了之了。

凯塞林把隆美尔竭尽全力攻击敌人在埃及毫未受损失的基地的行为叫作“疯狂的举动”。希特勒对凯塞林的态度很不满意，给他发了一封电报，措词很不客气，向他施加压力。希特勒命令凯塞林：不得反对隆美尔的战略思想，要全力支援隆美尔。

隆美尔预定十天到达尼罗河。事实上，他的部队只持续前进了八天，打到离开罗还有二百公里的一个名叫阿拉曼的小村落，这是以前谁也不知道的一个小地方。就在这个地方，六月三十日打了一场恶仗，德军的攻势受挫。至此，于五月二十六日在阿拉曼以西七百五十公里的加扎拉战线发动的充满希望的攻势以失败而告终。

一九四二年六月三日，马尔马利卡进行了一场鏖战。在进攻的第二天，意大利军队从正面实行佯攻，隆美尔的装甲部队绕过很远的沙漠迂回到敌人战线的背后。然而，这条加扎拉战线的防御十分坚固，即使从背后也很难突破。在这条长达六十五公里的地雷带周围，英军构筑了一连串叫做“箱子”的刺猬状堡垒。如果攻不破英军固守的这一个个“箱子”，隆美尔是得不到行动自由的。最后一个“箱子”名叫比尔哈凯姆，凯尼格将军指挥的法国第一自由旅坚守在那里，打得很顽强，击退了德军一次又一次的冲击。

比尔哈凯姆坚守了九天，隆美尔的部队被阻滞了九天。

德军不得不叫来俯冲轰炸机。六月三日，瓦尔特·其格尔中校的第三俯冲轰炸航空团开始集中突击比尔哈凯姆。经过一番轰炸，这个从上往下看直径不超过三公里的小小要塞似乎被炸得粉碎，几乎和周围的沙漠无法区分。简直令人难以想像，法国军队是怎样躲在里面顽强地进行抵抗的。

由于沙漠的影响，炸弹的杀伤效果大大减弱。如果不直接命中是没有什么作用的。因此，德国地面部队无法利用轰炸后敌人产生混乱的有利时机。要强攻如此坚固的沙漠要塞，隆美尔手头的兵力又不够用。

中午，第二批俯冲轰炸机从德尔纳起飞，飞往比尔哈凯姆。由于害怕英国战斗机拦截，笨拙的 Ju 87 式飞机由第二十七战斗航空团第一大队的梅塞施米特式战斗机护航。英国即使拦截也没有便宜可沾。

十二点二十二分，英国出动一个中队的“寇蒂斯”式飞机拦截。接着，南非第五中队的“战斧”式飞机也相继出战。

正当这时，一个梅塞施米特式飞机的双机编队突然出现在它们背后。飞在前面的是“黄色 14”号，他是德国非洲军团中赫赫有名的王牌飞行员。后面是他的僚机雷纳·派德根上士。

英国飞机进入转弯。老远可以看见那架涂有“黄色 14”数字的梅塞施米特式飞机紧紧咬住了敌机。只见他迅速收油门，一个连射，第一架飞机当即起火，接着飞掉左翼栽了下去。一分钟后又打掉一架。就这样，第三架、第四架、第五架，一连打掉六架。

僚机派德根说：“当时我简直连数的工夫都没有。我既要弄清敌机被击落的时间和坠落的地点，还要负责保护‘黄色 14’号的安全。”

这位僚机飞行员接着对他那战功赫赫的长机又夸赞了一番：“他对转弯中的机头的方向有着一种不可思议的感觉。他射击时，只要看着敌机就行了。炮弹从敌机的发动机罩一直打到座舱，真是弹无虚发啊！”

他一边转弯一边射击，连续收拾了六架敌机。这一点别人谁也做不到。击落第一架敌机

的时间是十二点二十二分，而击落第六架的时间才十二点三十三分。也就是说在短短的十一分钟之内，他连续打掉了六架敌机。航空艺术：马尔塞尤击落英机

在这么短的时间内竟能打掉这么多的飞机，这只有“黄色 14”号飞行员才能做到。他是谁？他就是堪称世界第一的王牌战斗机飞行员马尔塞尤中尉。（待续……）第八章 一九四二年地中海战区 第三节 “非洲的明星” 攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第三节 “非洲的明星”

汉斯·约阿希姆·马尔塞尤出生在一九一九年十二月三日，是个地道的柏林人。一九四一年春天，准尉飞行员马尔塞尤随第二十七战斗航空团第一大队转场到了非洲。仅从他到非洲后干的头一件事就充分显示出这个年轻飞行员的泼辣劲儿和魅力。

在从黎波里飞往临近前线的加扎拉机场的途中，马尔塞尤驾驶的 Me 109 式飞机的发动机出了故障，只好迫降在距离目的地还有八百公里的茫茫沙漠上。同伴们在马尔塞尤迫降地的上空进行了盘旋观察，当他们确认马尔塞尤已迫降成功，便向东飞去。

没办法，只好自己走了。马尔塞尤先搭乘意大利军队的卡车走了半天，感到实在慢得要命。后来他跑到路旁的飞机场去，询问从班加西到德尔纳的飞机是否在这里着陆，可是谁都不清楚。最后，他在后勤补给车辆经过的路上找到一位负责后勤补给的将军。他极力向将军说明自己是一名四机组的指挥官，无论如何必须在明天赶到前线，恳求派车送他。也许是这位将军见到马尔塞尤如此泼辣，想起了自己的青年时代，他被这个青年军官的殷切要求所感动，于是把自己的“奥佩尔海军上将”牌高速轿车派去送他回前线。这件事使后勤司令部的军官们大为惊讶，面面相觑。

临别时，将军对他说：“那么，你用击落五十架敌机的战绩来答谢我吧。怎么样，小伙子？”

“遵命，阁下。”马尔塞尤一本正经地回答。

汽车跑了整整一个晚上。第二天，马尔塞尤得意地坐着挂有将军旗的高速轿车来到加扎拉机场。中队长格哈德·霍姆特一看见他感到非常吃惊。原来，中队在班加西机场停了一宿，刚于两小时前飞到这里。马尔塞尤用了和 Me 109 式飞机差不多的速度“步行”了八百公里，可真不慢啊！

类似这种“马尔塞尤式”的故事还多着呢。在路过德尔纳的时候，“奥佩尔海军上将”牌汽车必须在这里加油，马尔塞尤就利用这个空当去领薪金。当会计正要把此事记入他的军人手册时，马尔塞尤发起火来：

“那页纸不能乱写，必须空着！”原来那页纸是记录战功用的，而且上面已经记上了获得一等功铁十字勋章的字样。

会计问道：“你还打算记一等以上的大功吗？”

“当然啦！”马尔塞尤回答说。于是，会计在那张空页上留下了充裕的地方，他嗤笑着说：“这够大了吧？甚至连获得剑柏叶骑士十字勋章也都记得下！”

二十一岁的约翰·马尔塞尤自称是“空军最老的准尉”，本来他早就该提升为少尉了，但由于他的鉴定太差，所以一直到现在，他还是准尉。训练期间，他态度骄傲，常与别人争吵，违反飞行规则。指挥官对他印象很坏。因此，在马尔塞尤的鉴定表上写上了一条奇怪的评语：“作为飞行员，品行不佳”。这个评语至今一直保留在马尔塞尤的档案里。因此，不管马尔塞尤在战场上如何勇敢，也不管他在那次英法海峡空战中取得怎样的战绩，即使后来换了新的上司，也总是得不到信任。马尔塞尤与被击落的飓风战斗机

他决心在非洲用他的实际行动来证明自己是一个优秀的战斗机飞行员。在新战场托卜鲁克上空，第二十七战斗航空团第三中队记录了他的首次战绩。看来这是一个良好的开端。然而马尔塞尤对此并不感到满足，他总想碰碰乱冲乱杀的运气。因此他常常冲进英国空军的机群中间，带着遍体鳞伤的飞机飞回机场。

马尔塞尤真是交上了令人难以置信的好运。有一次他偶尔一低头，飓风式飞机的一颗机枪子弹刚好打穿了他的飞行帽，而他却一点也没受伤。

托卜鲁克空战后，他迫降在无人地带，但仍设法找到了德军阵地。还有一次，他的发动机被打穿，油雾喷在前风挡上，什么也看不见，就在那样的情况下他还飞回了基地。可是终究不能长期这样干下去，于是大队长诺曼上尉把他叫去训斥了一顿。

“之所以你现在还活着，说你聪明，还不如说是你交上了好运。不能再这样下去了！不要过分指望命运和飞机。”

诺曼上尉暗暗感到这个年轻的飞行员身上蕴藏着一种不可估量的战斗精神和力量。只是还缺乏锻炼。诺曼清楚地意识到自己作为一个教育者的责任，不能夺走他身上的勇气。但是，勇气必须和谨慎的作风、克己的能力相结合。诺曼鼓励他说：

“你一定能成为一个出色的飞行员。不过还需要时间和经验。总之，你还像过去那样干下去的话，时间可就白白地荒废啦。”

马尔塞尤承认了错误并决心改正。但只是他不肯改变自己的攻击方法。他早就讨厌在航校里学的那种只从敌机后上方攻击的战术。他在思考着如何把自己心爱的飞机掌握得得心应手，做到能从任何位置，即不仅是在直线飞行，就是在盘旋、爬升和横滚等机动中也都能准确地射击敌机。

这个本领只有极个别的人才能掌握，大部分人在那种位置射击误差都很大。而马尔塞尤对时间和空间具有一种特殊的灵感。他经过对自己的严格训练后，产生了一种超人的敏锐感觉。每当第三中队编队返航的时候，他总是要求允许他单独飞行。得到允许后，马尔塞尤就驾驶着他心爱的飞机在战友们周围纵横驰骋，一遍又一遍地练习在各种状态下，从各种不同角度进行射击的方法。

马尔塞尤掌握这门战术花了很长时间，用去一九四一年整整一个夏天。九月二十四日，他首建奇功，一举击落五架敌机。早晨击落一架马丁—马利兰式飞机，下午在哈尔法山巅和西迪巴腊尼之间，经过半小时的激战，又连续打掉四架飓风式战斗机。

这时，马尔塞尤已经晋升为少尉。他带领他的四机组屡次闯入敌机编队，从不同角度进行攻击，终于冲垮了敌机的圆形防阵。马尔塞尤咬住敌人最后一架飞机，在西迪巴腊尼上空干掉了它。这已是他取得击落第二十三架敌机的战果了。

出击前的马尔塞尤

“大致明白了吧？”就在这天夜里，马尔塞尤向自己的战友汉斯·阿尔诺尔特·修特勒施米特少尉透露了自己的秘诀。

不久，天降大雨，战斗机基地被大水淹没。后来，英军发动了强大的秋季攻势。隆美尔军团被迫退回到出击阵地。

然而，马尔塞尤依然在飞翔，在战斗。一九四二年二月二十四日，他因击落四十八架敌机而获得骑士十字勋章。同年四月晋升为中尉，六月初提升为第三中队中队长。与此同时，霍姆特上尉接任第一大队大队长。诺曼少校由于有效地支援了隆美尔的大规模攻势而自己无一伤亡，升任非洲战线第二十一七战斗航空团团长。

到了这时，约翰·马尔塞尤开始成为一颗闪耀在非洲大陆上空的“明星”。在德国和意大利这些“沙漠的狐狸”们中间，马尔塞尤的“黄色 14”号飞机和隆美尔的指挥装甲车一样，享有传奇性的声誉。

正如前面描述的那样，在一九四二年六月三日的加扎拉空战中，马尔塞尤用了短短的十一分钟就接连打下六架南非第五中队的寇蒂斯式和战斧式飞机。这些南非的飞机企图把第三俯冲轰炸航空团的 Ju 87 式飞机编队消灭在沙漠要塞——比尔哈凯姆的前沿。虽然德军的炸弹命中了目标，但是英军加扎拉战线的南部砥柱比尔哈凯姆依然屹立着。法国士兵们以宽阔的地雷场为屏障，坚守着那些经过巧妙部署的阵地，战壕和一千二百余个装备有反坦克炮和

高炮的重要据点。

在隆美尔看来，不首先拿下比尔哈凯姆就无法前进，整个作战计划也将因此破产。为此，他责成“非洲空军司令”霍夫曼·冯·瓦尔道中将增加连续俯冲轰炸的强度。

敌方也深知事态严重。英空军少将坎宁安把英军“西部沙漠空军”的战斗机、战斗轰炸机和轰炸机中队相继调来对付空中和地面的德国军队。

齐格尔中校的第三俯冲轰炸航空团受到了巨大的损失。因攻击比尔哈凯姆，一星期之中损失了十四架 Ju 87 式飞机。更为糟糕的是，空军虽然出动飞机进行了轰炸，但地面部队的强攻却跟不上去，从而使空军煞费苦心的努力徒劳无益。

隆美尔部队的指挥官们都催促他加强攻势，但隆美尔执意拒绝在这个沙漠要塞投入更多的兵力。对隆美尔感到失望的冯·瓦尔道将军向凯塞林报告说，由于陆空协同不好，俯冲轰炸不但几乎毫无意义，而且只能付出不必要的牺牲。

凯塞林立即飞到隆美尔的驻地，跟隆美尔说：“这样下去可不行！”过几天，隆美尔才把福尔茨上校指挥的第一三五高炮团调到比尔哈凯姆前沿，这个团近几天一直在阻击英军装甲部队的猛烈进攻。尽管如此，还是无济于事。于是，他又从北线抽回几支主力部队投入这个“讨厌的沙漠之穴”，方见奏效。

六月九日，即德、意联军发起攻势两星期之后，俯冲轰炸机再一次攻击比尔哈凯姆，摧毁了要塞北侧两公里处的重要炮兵阵地。当天傍晚，冯·瓦尔道向隆美尔报告说：“到今天为止，在比尔哈凯姆投入支援地面部队作战的飞机已达一千零三十架。”第二天，即六月十日，他命令全部飞机出动三次。凯塞林还从希腊和克里特调来第一飞行训练团的几个 Ju 88 大队支援非洲前线。

战场上空大雾弥漫，尘土飞扬。飞行员们无法识别敌我，因而第一攻击波被迫中断。中午和下午，俯冲轰炸机再次出动，分成十二个攻击波，出动飞机二百架。其中 Ju 87 式飞机一百二十四架，Ju 88 式飞机七十六架。

德军的炸弹投得很准。一百四十吨炸弹落到勇敢的法国士兵的阵地上。工兵和步兵借着炸弹爆炸后的烟幕冲进敌人阵地。

六月十日这一天，一百六十八架梅塞施米特式飞机迎击了英国战斗机。这是在非洲战场首次和喷火式战斗机交战。战斗中，马尔塞尤中尉先后击落四架喷火式战斗机。这是马尔塞尤击落的第七十八到八十一架敌机。

比尔哈凯姆的气数已尽。十日夜，凯尼格将军率领一部分守备部队，杀开一条血路突围退回到英军战线。六月十一日清晨，沙漠要塞升起了白旗。

隆美尔终于排除了后顾之忧。马尔塞尤的座机 Me 109F-4/Z 热带型“黄 14”号，1942 年 9 月利比亚

在以后的三天里，隆美尔从英军加扎拉战线的背后挥师北上。六月十四日，里奇将军被迫后撤。双方在马尔马利卡进行了决战。结果，英军一部败退托卜鲁克，大部经过托卜鲁克继续东撤。隆美尔并未进占托卜鲁克，而是紧紧追赶退却之敌直到埃及国境。

与此同时，空中战场也展开了扣人心弦的“追逐战”。这是第二十七战斗航空团第三中队中队长约翰·马尔塞尤和敌机进行的空战。六月四日，凯塞林曾授予马尔塞尤柏叶骑士十字勋章（第 97 号）。一周来，他几乎忘掉了这件事。他依旧天天翱翔在空中，依旧驾驶那架“黄色 14”号飞机。他对维护飞机的军士们半开玩笑地说：“如果你们每天早晨都能保证我的飞机处于良好状态，那我每击落一架敌机就赏你们五十里拉。”

为人忠厚的军械员修鲁台回答说：“算了吧，中尉先生，那您的口袋也就光光的了。”

如今马尔塞尤的确飞得漂亮极了。飞机完全听从马尔塞尤摆布，可以随心所欲地飞行，这样他就可以集中精力对付敌人，而这一切又都好像是在不知不觉中一蹴而就似的。凡是跟马尔塞尤交战的敌人几乎无一逃脱。

六月十五日，在阿德姆，后撤的英国第八集团军上空进行了一场空战。马尔塞尤又击落三架敌机。这是他击落的第八十八到九十一架敌机。五天以前，他击落敌机的总数是八十一架。当时，在第二十七战斗航空团中，已有人在为马尔塞尤能不能击落一百架敌机而打赌了。马尔塞尤在战友的帮助下爬出座舱

晚上，一些飞行员聚集在团长那里，当时一位战友问马尔塞尤：“约翰，你什么时候能带上剑柏叶骑士十字勋章啊？”

“后天中午。”马尔塞尤笑着回答说。然而谁都不认为他这是说大话，谁也不认为这是马尔塞尤在炫耀自己。和往常一样，大家都称赞他是好样的。从团长到全体人员都喜欢这个长着一头纤细金发的青年人，大家亲切地叫他“我们的约翰”。

第二天上午，第三中队两次出击，但马尔塞尤都没遇上敌机。下午进行“空中游猎”，随后便在新的加扎拉基地着陆。当天傍晚，地勤人员去看望他们。马尔塞尤的僚机飞行员派德根上士高兴地迎上来说：

“又打掉四架！”

派德根作为空战的见证人，负责计算他的上司击落敌机的数目，记录敌机的坠毁地点和时间。同伴们嘲笑他是“空中计算机”。其实并非完全如此，有好几次敌机从背后偷袭马尔塞尤时，都是由于派德根的及时提醒，才挽救了马尔塞尤的性命。反过来，当派德根被敌机咬住时，马尔塞尤也帮过他的忙。又有战果了！

到现在为止，马尔塞尤已经打下九十五架敌机了。然而他能实现自己的诺言吗？他能否击落一百架敌机呢？人们都殷切地盼望着第二天的到来。

低空入侵的英军飞机不断袭扰德军地面部队的先头部队第二十一装甲师。因此，六月十七日，第二十七战斗航空团的所有飞机进入自由空战。由于英军低空攻击打得比较准，所以，加扎拉基地遭到严重破坏，航空团损失了七架 Me 109 式飞机。

那么马尔塞尤的情况如何？十二点三十五分，他的四机组返航了。“黄色 14”号飞机飞在最前面，它低空掠过机场，不断摆动着机翼，一次、二次、三次，转弯后又连续摆动了三次。啊！这表示他击落六架敌机！简直令人难以相信。到现在，马尔塞尤的战果已经达到击落敌机一百零一架了。

机场上的人们都停下手里的工作，从四面八方拥向着陆的飞机。他们高兴得简直要把他们的约翰从座舱里拖出来抛向空中。机械员迈亚首先爬上机翼去解马尔塞尤的安全带。可是，马尔塞尤精疲力尽地摆了摆手。只见他脸色苍白，喘着粗气，一动不动地坐在那里。摘下飞行帽后，豆大的汗珠顺着额头往下流。1942年6月，疲惫的马尔塞尤

见此情景，大家明白过来：他太累了，他已经用尽了全身气力。大家完全理解，不停地飞行、射击、战斗、冲杀该是多么劳累啊！马尔塞尤用他仍在颤抖着手点燃一支香烟抽起来。呆了一会儿，香烟驱散了疲劳，他又恢复了以往那股年轻战斗机飞行员的活力。他向团长作了汇报并请求新的任务。诺曼少校命令他：

“你立即休假！”

马尔塞尤提出了抗议，他说：“托卜鲁克已近在咫尺，这时候我怎能去休假呢？现在正是德军攻势最猛烈的时刻，哪怕是一个人也很需要啊！”

可是诺曼没有让步。“你不去？这可是最高统帅部的命令，要你去受领剑柏叶骑士十字勋章（第 12 号）哩！”受勋后的标准照

那位德尔纳的会计大概怎么也想不到他在马尔塞尤的军人手册里留下的空页会这么快就用上吧。

马尔塞尤离开部队两个多月。可是，就在他走后两个星期，非洲战局发生了重大转折。

一九四二年六月十七日，在攻克英军的沙漠要塞阿德姆之后，意大利“埃里特”装甲师和整个德国非洲军团越过托卜鲁克向东挺进到埃及国境。这是隆美尔的新战略，他认为不必

急于占领托卜鲁克，应首先夺取拥有英国空军基地的甘布特。

六月十八日攻克甘布特。聚集在机场上的英军地勤人员在被占领的最后一刻逃掉了。至此，托卜鲁克地区的空中威胁解除了。这时，隆美尔才调转方向，从背后直捣托卜鲁克。

直到这时，隆美尔的进攻计划才基本上和空军协同起来。六月二十日清晨五点二十分，第三俯冲轰炸航空团的第一攻击波开始攻击。炸弹炸开了托卜鲁克要塞东南面的铁丝网，在地雷区打开了一条一公里宽的通道。迷眼的沙尘在空中飞扬。德、意步兵趁机顺着这条通道迅速向前突击。

接着，由第一飞行训练团组成的第二攻击波开始攻击。Ju 88 式飞机猛烈轰炸德国地面部队前方的英国炮兵阵地。轰炸过后，第二十六驱逐航空团第三大队的 Me 110 式飞机又冲向敌人的机枪阵地和反坦克炮阵地，俯冲扫射。

随后飞来的是格兰迪奈蒂上校指挥的意大利菲亚特 CR-42 式战斗轰炸机。轰炸进行一个半小时之后，第三俯冲轰炸航空团又接踵而来。就这样一个攻击波接着一个攻击波，不给敌人以喘息之机。德、意地面部队也集中全力攻打这个狭窄的地段。CR-42

兰色的烟雾给空军指示着目标。步兵用发烟弹把主攻道路的两侧标志出来，只要能从空中加以攻击，哪怕是不大的目标，地面部队也都用兰色发烟弹将它标志出来。可见地面和空中的协同作战配合得何等默契。

德军经过一番白刃格斗，攻占了要塞外围阵地。八点，工兵在宽阔的反坦克壕上架起了桥梁，为坦克部队开辟了道路。中午，德军坦克冲到西迪·马夫姆德十字路口，隆美尔现在已经深入到要塞的腹地。

空军攻击了皮拉斯特里纳和索拉纳的城防工事、机场和港内的船只。南非守备司令克洛珀将军被赶出战斗指挥所并丧失了指挥部队的通信联络手段。当晚，克洛珀将军打电报给开罗，说明事态已经不可收拾。

第二天凌晨五点，胜利者隆美尔进驻托卜鲁克，克洛珀将军于九点二十分宣布投降。一九四一年，英军在这座要塞曾经顽强地坚守了二十八个星期，而今天，它却在二十八小时之内被隆美尔攻破了。这一仗使隆美尔身价十倍，第二天就加入了元帅的行列。尽管连续四周的战斗是那么激烈，但他仍指挥部队，继续东进。他认为这正是把退敌赶到尼罗河畔的难得战机。他恨不得一个早晨拿下开罗，大获全胜。

六月二十六日，当非洲军团开始进攻马特鲁的时候，德国最高统帅部却还未定下决心，究竟是打马耳他还是打开罗呢？这一天，隆美尔在西迪·巴腊尼举行了著名的元帅就职演说。当时出席的除隆美尔外，还有凯塞林和意大利元帅巴斯蒂尤、卡瓦莱洛。隆美尔在演说中宣称：十天之内我将出现在尼罗河畔。

他说：“现在，正是英军立足未稳的时候，我们不能给他们以喘息之机。如果从背后进攻尼罗河三角洲，那么所需的兵力和将会受到的损失都很大。目前，由于托卜鲁克充足的战利品使我们的补给得到了保证，因此，现在我们必须根据重点突击的原则，在具有决定性意义的地方投入我们的全部力量，特别是空军的力量。这个具有决定性意义的地方就是埃及。”

凯塞林表示反对。他的意见是：继续前进，后勤补给将会更加困难。他说：“空军需要休整，飞行人员已经精疲力竭，飞机也需要维修。攻击那些设防严密而未受任何损失的敌空军基地，作为一个空军军人，我认为这是一种失去理智的疯狂举动。空军在以往的战斗中发挥了决定性的作用，如果没有空军的支援，后果是不堪设想的。仅从这一点来看，我不能不反对继续进攻开罗。”

隆美尔坚信自己的主张正确。形式上掌握着指挥权的巴斯蒂尤和卡瓦莱洛也都随声附和他们的意见。

他们的后盾是墨索里尼。他早已做好了飞往非洲的准备，并盘算着怎样骑着白色骏马，率部昂首开进开罗呢。

支持他们的还有希特勒。他用电话告诉凯塞林，要他不要再干涉隆美尔的计划。于是，一场北非的悲剧就这样开始了。

第二十七战斗航空团团长诺曼少校说：“再这样前进的话，陆军就只好孤军深入了。因为地面组织不健全，空军无法与陆军并肩前进。”

尽管如此，非洲空军司令还是把所有部队投入了进攻马特鲁和阿拉曼的战斗。第一飞行训练团攻击英国的物资仓库，第三俯冲轰炸航空团攻击在战线后方正在调动的敌军。在第二十七战斗航空团团史上有这样一段记载：“六月二十六日投入西迪·巴腊尼战役的战斗机的情况十分糟糕。除了一台油车以外，什么都没有，飞行员们不得不空着肚子起飞出击。”

到六月二十六日傍晚为止，科尔纳少尉击落敌机五架，施塔尔施密特和施赖埃尔少尉各击落三架。第二天早晨，又出动攻击阿斯塔斯。两天以后转至富卡。富卡缺少汽油，飞机无法起飞，只好趴在地上。

然而在战线的那边，英国空军的力量正在日益加强。现在英国空军已经能从设备完善的埃及机场起飞作战了。对此，隆美尔的部队是有切肤之痛的。随着部队一天天接近埃及，受敌机低空攻击而遭到的损失也日趋严重。

六月三十日，由于强烈的风沙，德国的水平轰炸机和俯冲轰炸机无法从富卡飞往阿拉曼要塞。隆美尔企图用三天时间突破阿拉曼要塞，但终因力量不够被迫转入防御。时至今日，大局已定。隆美尔作整八个星期之后，再度发动的攻势又遭失败。扭转这场以阿拉曼为界的北非战局的是蒙哥马利将军。他于一九四二年十月二十三日向德军发动了强大的攻势。

八月二十三日，约翰·马尔塞尤归队。这位年仅二十二岁的空军最年轻的上尉军官再度担任了第三中队的指挥官，他高兴极了。负责登记马尔塞尤战斗记录的技术文书诺伊曼下士又把铅笔削得尖尖的了。

“又得让你忙一阵啦！”马尔塞尤笑着说。

第一个星期平静地过去了。九月一日，隆美尔将要进行一场孤注一掷的决战，以图再次从他的劲敌手中夺回主动权。天空又和以前一样热闹起来，马尔塞尤的中队也参加了这场战斗。

从早晨八点二十九分到八点三十九分，马尔塞尤一鼓作气打掉“寇蒂斯”式和“喷火”式飞机各两架。整个上午他在哈尔法上空为俯冲轰炸机护航。从十点五十五分到十一分零五分，他又打掉八架“寇蒂斯”式飞机。接着从十七点四十七分到十七点五十三分，又在伊马伊德以南击落五架“寇蒂斯”式飞机。

一天内打掉十七架敌机，这真是前所未闻的奇迹！尽管战后有许多人怀疑这个数字，但谁都不否认马尔塞尤是世界上最优秀的战斗机飞行员。对于一九四二年八月三十一日到九月一日这两天的伤亡情况，英国发表的数字比德国发表的还要多。这说明，包括马尔塞尤击落的十七架飞机在内。双方发表的数字都不是编造的，因为这些惊人的战果都有可靠的证据。

马尔塞尤与 Me 109

在这个月里，马尔塞尤这颗明星的光辉压倒了隆美尔。九月三日，他荣获了德国用以表彰最高功勋的宝剑柏叶骑士十字勋章（第4号）。九月二十六日，他和一架由老手操纵的喷火式飞机交战，用十五分钟取得了胜利。这是他击落的第一百五十八架敌机，也是他的最后一次胜利。

九月三十日，马尔塞尤率领中队的八架飞机，于十点四十七分开始在俯冲轰炸机上空担任护航，尔后转入空中游猎。但没有碰上敌机。在返航途中，马尔塞尤突然发现座舱里冒出一缕黑烟。打开排气阀，黑烟顿时涌了进来。原来是发动机起火了。他立即对着无线电话筒喊道：“易北一号起火。座舱里充满了烟，我什么也看不见！”

战友们的飞机都紧紧靠拢过来，把队长的飞机围在中间。他的老友派德根帮他修正航向。“再向右一点，好！稍稍拉起一点，就这样。”

马尔塞尤几次说自己什么也看不见。派德根鼓励他说：“到阿拉曼还有三分钟……还有二分……一分。”飞机终于进入了德占区。

马尔塞尤痛苦地说了声“跳伞吧！”于是，他的飞机进入倒飞状态。座舱盖突然抛掉，紧接着马尔塞尤跳了出来。同伴们都睁大眼睛盯着马尔塞尤，糟糕，降落伞没有打开！

马尔塞尤像一块石头一样坠落下去。十一点三十六分掉到地面，马尔塞尤摔死了。

第二十七战斗航空团第一中队中队长路德维希·弗拉蒂斯凯特上尉急忙驱车赶到现场，在沙漠里找回了战友的尸体。

毛病出在拉环钢丝绳上，锁针未拔出，伞包没有打开。看来当时马尔塞尤有些着慌。他的胸部有一道斜着的宽宽的伤痕，这说明他在跳离飞机时碰到尾翼上了。

有谁会相信这颗迅速升起的，光彩夺目的明星竟会顷刻消失了呢？并且不是死于空战，而是死于事故！马尔塞尤之墓，坐标：北纬 N 30° 53,45' 东经 28° 41,71

这位曾经击落一百五十八架敌机的马尔塞尤就这样死去。“非洲的明星”陨落了。墓碑经验与教训 1. 一九四一年秋，德、意开往北非的补给部队遭到毁灭性的打击，迫使德国最高统帅部不得不再派一个航空军进驻西西里岛。一九四二年初，随着“第二次马耳他战役”的开始，驶往非洲的船队也日益安全起来。因此，绝对不应弄错马耳他和北非的相互关系。经验证明，越是加强攻击马耳他，隆美尔的补给也就越充裕。隆美尔之所以能够从加扎拉战线出击，也正是由于德军对马耳他加强攻击的结果。2. 当时，在理论上已经得出应该从海上和空中占领马耳他的结论，但并未付诸实施。一九四二年四月，空军对该岛实施大规模轰炸之后，就是一个良好的战机，然而，却被轻易地放过了。希特勒虽然把马耳他登陆作战的实施权交给了意大利，但并不相信意军有持久力。相反，他深信隆美尔在迅速占领托卜鲁克以后能够一鼓作气打到尼罗河畔。所以，最后他放弃了“武仙作战”计划。3. 为了保证这场重点作战，隆美尔要求把在地中海战区的所有空军兵力全部投入北非。他的要求得到希特勒的同意。可是，德军不仅没有打到开罗，反而因停止攻击马耳他使该岛迅速增强了力量，给增援隆美尔的海上补给线造成惨重的损失，从而丢掉了北非。4. 空军在马耳他战役中，在战术上有一点是相当明确的，就是集中投入大批轰炸机突击敌人的机场和港口等重点目标。这比耶顺内克空军总参谋长顽固坚持的那种用无数单机俯冲轰炸要有效得多。第二次世界大战初期，针对军事目标首次实施的“地毯式轰炸”，就是在马耳他岛进行的。(待续……)

非洲之星 Artist: Jerry Crandall 第九章 海上空战 第一节 大西洋上的追歼战 攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔 第九章 海上空战 第一节 大西洋上的追歼战

He 111 除使用炸弹攻击舰船外，还使用过鱼雷

三架 He 111 式飞机贴着北海的浪峰向西飞去。发动机隆隆作响，螺旋桨滑流（螺旋桨运动时向后排斥的气流——译者注）拍打着海水。飞行员全神贯注地操纵着飞机，稍一不小心就会碰到海面。在这样快的速度下，海水对飞机来说就象岩石一样坚硬。为了不让敌人的雷达发现，他们不得不超低空飞行。假如敌人提前采取预防措施，那么这次攻击就很难获得成功。这三架飞机的攻击目标是英国的护卫部队。这个船队是中午在福斯湾海面发现的，现在应该是正沿着苏格兰东海岸向南行驶。

秋天的太阳已西沉入海，夜幕期临了。只有西方的天际还残留着一点太阳的余辉。船队肯定就在那一带。现在是攻击的最好时机，轰炸机跃出暗淡的水平线，突袭将取得圆满成功。

第十航空军参谋长马廷·哈林豪森少校是这三架 He 111 式飞机的前导机机长兼侦察员。坐在他后边驾驶飞机的是首席作战参谋罗伯特·科瓦莱夫斯基上尉。这三架海因克尔式飞机是第十航空军军部负责指挥的。航空军指挥官亲自出战，这在德国空军里是绝无仅有的。

由汉斯·菲迪南德·盖斯勒统率的第十航空军的任务，虽然仍是跟英国进行海上空战，但却不受戈林从办公室发来的命令的束缚。现在，军部指挥的三机组正在搜索敌人，为的是

军司令部先带头试干一下，然后再让下面的航空团和大队去干。

哈林豪森少校创造了一种攻击敌人舰船的独特战术，叫作“飞镗战术”。打敌人的舰船从正测方进攻比较有效，这是海军多少年来的经验。哈林豪森根据海军的这个经验制定了飞机从正侧方攻击敌舰的战术。哈林豪森发现，飞机进入攻击的高度越低，目标在海面上就越显得高大，目标的投影也就会在水平线这个背景上越发轮廓分明。尤其在薄暮、晴朗的夜间或月夜更是如此。

三架 He 111 式飞机在基内尔兹海角东北三十七公里处发现了船队。他们从正面接近船队并选择攻击目标。

哈林豪森告诉科瓦莱夫斯基说：“我们从左边进攻第四条船。”轰炸机感兴趣的总是那些最大的家伙。左数第四条好象是条油船，船体很长，中部和尾部都有上部建筑。科瓦莱夫斯基向左压坡度，开始接近船队。可是，他却说：“看不见船只。”

“再向左十度。”参谋长把脸贴到机头玻璃罩上为他修正航向。再向左就可以对准目标了。一直坐在他身后的这位飞行员只得重新修正航向。哈林豪森和科瓦莱夫斯基两人在几个月来的共同战斗中，彼此了解，配合默契，反应迅速。现在这一点显得非常重要。

哈林豪森是一个非常稳重的人。早在西班牙内战时期，他就曾在西班牙试行过这种“飞镗战术”。当时用的旧式 He 59 飞机只能采取低空偷袭的战术，否则，就会很快被敌人发现并击落。

科瓦莱夫斯基向左修正了十度。哈林豪森说：“好，就这样！”这架 He 111 式飞机保持着四十五米的高度，以不到三百公里的速度逼近油船。光是这一手，没有丰富的经验就作不到。因为当时的气压高度表的可靠性很差，要是按指针的读数，在这么低的高度上飞行的飞机已经是在水下飞行了。

按哈林豪森的计算方法，攻击高度是一个决定性的因素。炸弹落速第一秒为五米，第二秒为十五米，第三秒为二十五米。也就是说，炸弹下落四十五米需要三秒钟。在这三秒钟里，海因克尔式飞机能向前飞二百四十米。因此，哈林豪森必须在离目标二百四十米时投弹，否则就不能命中。因为炸弹在刚刚投下几秒钟内不是垂直下落，而是跟着飞机一起向前飞行，然后沿着一条长长的弧线落向目标。

油船的投影越来越大。这时对方还没有察觉。科瓦莱夫斯基把机头对准船的上部建筑，接着便看清了甲板、舰桥、桅杆……。

飞机以每秒八十米的速度接近油船。

四百米……三百米……二百四十米，投！

二百五十公斤重的炸弹一颗接一颗地离开飞机，哈林豪森把四颗炸弹按最小间隔排列在弹舱里，因此，弹着点的间隔只有八米。这样安排，其中必有一颗能够命中目标。况且目标又高又宽地耸立在水面上。

三秒钟后，海因克尔式飞机已投完炸弹掠过油船上空。几乎与此同时，炸弹命中了目标。但是，为了投弹飞机的安全，炸弹延期八秒爆炸。而八秒钟后，飞机早已远远离开了油船。

突然，空气中产生一阵猛烈的冲击波，烈焰腾空而起，油轮爆炸了。

乘员们从盘旋着的海因克尔式飞机上看见船里流出来的油在熊熊燃烧。在德军的第二架 He 111 式飞机里，有一个侦听班，他们在监听着敌人的无线电通话。从船队的通信联络得知，这是一艘八千吨级的油船。

直到这时，船队的防空炮火才如梦初醒。哈林豪森冒着曳光弹，又进行了一次攻击。这次他又把四颗排列得很紧密的二百五十公斤炸弹投向一艘货船。

哈林豪森少校和科瓦莱夫斯基上尉曾这样子过三次，每次携带两排炸弹，每排都成功地炸沉了一艘敌舰，到一九四零年九月为止，他俩用这种“飞镗战术”炸沉敌舰总吨位达十万吨。

不久，出击条件开始困难起来。敌人加强了防御力量，飞机很难接近敌部队。但是，第二十六“狮子”航空团仍然热衷于低空攻击。尽管他们在挪威岩礁上进行过投掷水泥炸弹的训练，可是，不但没有取得什么战果，反而使自己的损失不断增加。

到一九四零年十月，德国空军又重新活跃起来。每天都有几架四发福克一符夫 Fw 200 式飞机（驻波尔多的第四十轰炸航空团第一大队）飞到大西洋上空进行武装侦察。十月二十四日，伯伦哈特·约佩中尉在爱尔兰以西一百公里处，发现一艘运送兵员的四万二千三百四十八吨级的“英国女皇”号大型客船。Fw 200 海上巡逻机

约佩随即压下 Fw 200 大秃鹰式飞机的机头，开始进入攻击。他不是从侧面，而是从正面接近敌船。有几颗炸弹命中了甲板的上部建筑物。这艘巨轮燃起熊熊大火，尔后不动了。英国海军试图把它拖走，但约佩用无线电又叫来德国潜艇 U-32 号（艇长耶尼施上尉），实施了鱼雷攻击。两天之后，这艘巨轮就沉入了海底。

一九四一年二月九日晨六时，在波尔多的梅里涅克机场的机库前，五架四发大型飞机福克一符夫 Fw 200 大秃鹰式飞机起动了。第四十轰炸航空团第二中队中队长弗里茨·弗利格尔上尉在前头第一个滑向跑道。跟在后面的是阿达姆中尉、布赫霍尔茨中尉、约佩中尉和施洛塞尔中尉。沉重的机体笨拙地飞离了地面。机身和主翼的油箱都加满了油，“大秃鹰”共携带八千八百公升燃料。机组人员共有六名，正付驾驶各一个人，通信员两人，空中机械员和尾部射击员各一人。

这种飞机只能携带一吨炸弹。因为它本来并非“地道的轰炸机”，而是由客机改装的。人们把它叫作德国空军最大的“辅助巡洋舰”。采用这种飞机，主要是为了应付大西洋作战的急需。因为德国当时除了 He 177 式远程轰炸机还处于试制阶段外，根本没有远程轰炸机。这种大秃鹰式飞机有很多缺点，但也有一点使人们非常吃惊，就是只用少数飞机就能取得战果。Fw 200 原型机为民用客机

弗利格尔上尉第二中队的飞行航向对正西南。这次任务要求他们在海上作长时间飞行，攻击目标是葡萄牙和亚速尔群岛之间那茫茫大海上漂浮着的点点船只。

头天晚上，尼古拉·克劳森艇长率领的德国潜艇 U-37 号在这一带与英国护卫船队偶然遭遇。这支船队是从直布罗陀驶往英国本土的。他们为了不发生意外，有意避开法国沿海的德国空军基地和潜艇基地，绕了一个大圈。可是，U-37 号潜艇却象影子一样，一直跟踪着他们。发现船队的报告经过潜艇舰队司令卡尔·德尼茨，转到了波尔多的第四十轰炸航空团。二月九日早晨，U-37 号潜艇发动了进攻，击沉“克兰”号和“埃斯特雷拉诺”号两艘货船。进攻以后，克劳森上尉仍紧追不舍，并不断发回信号。急速赶来的“大秃鹰”上的通信员收到了他的信号。眼下，弗利格尔上尉正按潜艇发来的信号修正着航向，因此，航向是准确的。至于什么时间碰上舰队，那只是个时间的问题。

中午，即第二中队飞了六个多小时后，终于在里斯本西南约六百公里处发现了这支船队。弗利格尔向各机下达了战斗任务后，开始下降高度准备攻击。

Fw 200 虽然是一种大型飞机，却不能进行高空水平轰炸。因为乘员们还没有受过这方面的训练。至于“洛特弗伦洛尔 7d”型精密瞄准具的使用，那是很久以后的事了。

为了对准长长的船舷，使目标投影大一些，弗利格尔不得不把沉重的大秃鹰式飞机下降到接近海面并迂回到侧方接近敌船。

这架四发飞机在海面上四、五十米的高度冲向目标。这种战术正式名称叫作“侧方低空攻击”，而飞行员们则把它称为“飞镖战术”。在离目标四百米处，投了一颗二百五十公斤炸弹。

这种飞机只能携带四颗炸弹。

与此同时，机枪吼叫起来。空中机械员从机身下部用机枪向甲板上的建筑物猛扫，压制船上的高炮。

几秒钟后，Fw 200 式飞机冒着对空炮火，紧贴着敌船桅杆掠过。敌船休想轻易甩掉头上的这架大型飞机了。

阿达姆中尉在进入攻击时，机翼油箱中弹，幸亏没有燃烧起来。但燃料从拳头般大的窟窿里喷洒出来，就象喷雾器一样。阿达姆只得返航。如果飞不到陆地，那就糟了。

其他飞机对敌船进行了反复攻击。全团获得一等战功的汉斯·布赫霍尔茨在这紧要关头却没有炸中货船。弗里茨·弗利格尔上尉和哈因里希·施洛塞尔中尉各命中两弹。伯伦哈特·约佩中尉命中一弹，共炸沉五艘货船。这五艘货船是英国的“侏罗”号、“达马尔”号、“瓦纳”号和“不列颠”号以及挪威的“泰加斯”号。

克劳森上尉的 U-37 号潜艇在最后一次攻击中也击沉了一艘敌船。这支从直布罗陀出发，由十六艘船组成的 HG-53 船队，尽管有九艘军舰护航，还是损失了将近一半。英国海军总部必定是意识到了，如果剩余的船只不能成功地摆脱德军，那么，事态将会更加严重。于是，英国海军总部断然采取措施，解散船队，让货船各自驶往目的地。

不过，德方夸大了这次战果。根据空军总参谋部首席情报参谋的 520/21 号机密报告，第四十轰炸航空团第二中队炸沉六艘货船共二万九千五百吨。另外炸伤三艘，共一万六千吨。从空中判断船只的大小，即使有经验的飞行员也会感到困难，特别是在精神高度集中的进攻时更是如此。因此，施洛塞尔中尉把击沉的二千四百九十吨的“不列颠”号判断为六千吨；弗利格尔上尉把“泰加斯”号估计为三千五百吨，而实际上只有九百六十七吨。当时的直布罗陀航线只能供一千吨至三千吨位的货船通航。

一九四一年二月九日，秃鹰式飞机击沉的船只吨位是九千二百吨。然而，击沉船只的数量和大小并不是决定战果大小的标志。

值得重视的是，这次作战首次实现了飞机和潜艇的密切协同。不过，这次作战颠倒了飞机和潜艇的作用。按理说应该是飞机先在大西洋发现敌护卫船队，然后再呼叫潜艇，但这次的情况却恰恰相反。潜艇舰队司令认为此次作战的成功是一个良好的开端。他为潜艇终于有了一对好“眼睛”而高兴。因为如果没有这样的“眼睛”，潜艇作战往往会扑空，白白搜索一番，能否发现敌人只能靠运气。

一九四一年三月中旬，新任“大西洋空军司令”马廷·哈林森豪中校到洛里昂拜访了德尼茨潜艇舰队司令。舰队司令在欢迎他说：“你看，我们两个军种之间的情况可以打个这样的比方，假设放护卫船队在汉堡，那我的潜艇基地距它最近的是奥斯陆、巴黎、维也纳、布拉格等地。而潜艇的最大探测距离只有三十公里，那么，如果没有远程侦察机的引导，我怎么能够发现敌人呢？”

关于在海上进行远程侦察的问题，从第二次世界大战爆发时就有人提出来了。早在一九三九年秋，第十航空军司令部领航军官佩特森少校就曾首先设想把民航机 Fw 200 改装成远程侦察机。

设计师库特·汤克（Tank）把 Fw 200 式飞机命名为“秃鹰”。这种飞机从一九三七年七月首次飞行以来，曾几次创造了远程飞行记录。从柏林到纽约飞了不到二十五小时，返航时又减少到二十小时。从柏林到东京用了四十六小时十八分，这当然包括中途着陆的时间。虽说这种飞机的远程飞行性能很好，但由于战争时期不便于做生意，外国的订货量很少。福克一符夫公司看不到这一点，对这种现象大加抱怨。恰在这时，曾经当过民航飞行员并飞过 Fw 200 式飞机的佩特森少校想出了改装这种“巨鸟”的方案。因为在战争初，他已明显看出空军对于研制远程四发侦察、轰炸机不感兴趣。

空军总参谋长耶顺内克也同意了第十航空军关于把 Fw 200 式飞机改装为“辅助巡洋舰”的建议，成立了由佩特森指挥的第一个实验中队。这个中队在挪威战争中获得了宝贵的侦察成果。

于是，福克一符夫公司加固了机身，安装上付油箱，在机翼下面装上了挂弹架，并且改

装了机内设备。这样，Fw 200C 式飞机便摇身一变成了军用机。当然，不可否认，它仍带有民航机的弱点：火力弱，速度慢，机身不结实等。开始装备的防御火力是在驾驶舱的旋转炮塔上安装一门二十毫米机关炮，在腹部及尾部观测窗处各安装一挺机枪。这样的火力实在难以对付敌人的战斗机和驱逐舰。

不过，大秃鹰式飞机的航程用德国的标准来衡量还是比较出众的。相比之下，德国空军在航程这一点上对以前评价很高的 Ju 88 式飞机未免感到有些失望。

Fw 200C 式飞机虽然装备一般，但却具有在一千五百公里距离内实施战术攻击的能力，即活动半径为一千五百公里。其中包括百分之二十修正领航错误用的备份时间和为完成作战任务所需要的时间。如果在机身上安装辅助油箱，那么，飞行距离就可以达到一千七百五十公里。如果不带炸弹而带两个副油箱，活动半径可增至二千二百公里。对 Fw 200C 式飞机来说，连续飞行十四到十六小时不足为奇。

一九四零年秋，佩特森中校新组建的第四十轰炸航空团第一大队的大秃鹰式飞机转场到法国西南部大西洋沿岸。这时，远程飞行开始变得重要起来。第一、二中队以波尔多、梅里涅克为基地，第三中队以科涅克为基地。他们可以从比斯开湾沿岸起飞，到爱尔兰以西的大西洋上空进行武装侦察，然后兜一个大圈，在挪威斯塔万格的索拉机场或特隆赫姆附近的韦内斯机场着陆。第二天再按原航线返回法国南部。

虽然空军的这种飞机还存在着种种缺点，但它却成了潜艇急需的“眼睛”。一九四零年十二月三十日，在国防军首脑召开的一次大西洋战况报告会上，潜艇舰队司令德尼茨提出要求说：“如果给我拿出用于侦察的 Fw 200 式飞机不少于二十架的话，那么潜艇的战果将会迅速增加。”

一九四一年一月四日，柏林海军总部也反复指出：“仅就海军总部指挥大西洋上的作战来说，需要有组织的空中侦察。”

乍一看，这好象并没有什么，但是在这些要求的背后，围绕着“大秃鹰”大队的指挥权问题存在着激烈的斗争。这个大队究竟是归空军管还是归海军管，希特勒一月六日亲自做出了决断。他命令“第四十轰炸航空团第一大队归海军总司令指挥”。并安慰戈林说：“用 Ju 88 式飞机组建的第八零六轰炸大队从海军调过来给你，隶属于斯培尔元帅的第三航空队，参加空袭英国本土的战役。”

这是一个双方都不太满意的决定。就连已经达到目的，今后能够按自己的意图指挥第四十轰炸航空团第一大队的德尼茨潜艇舰队司令也不满意。因为他知道，现在这个大队的实力太弱，在编的二十至二十五架飞机中，最多每天能出动六至八架，这说明民航飞机承受不住不间断地执行繁重的军事任务。

可是，六到八架大秃鹰式飞机能顶什么用？这一点点飞机在大西洋上空又能起什么作用呢？象潜艇舰从司令认为的那种有了大秃鹰就能进行无处不到的侦察，完全是异想天开。

一九四一年一月十六日，第四十轰炸航空团第一中队中队长维尔洛尔上尉在爱尔兰以西很远的海面上发现一支护卫船队，并对它进行了攻击。他们用“飞镖战术”击沉两艘货船，共一万零八百七十五吨。接着，又继续保持了几个小时的接触，一直到燃料即将用完，不得不马上返航时才离开这支船队，在这段时间里，他们既没有叫来替换他们的 Fw 200 式飞机，也没能叫来潜艇。后来，天黑下来，一切都隐入夜幕之中。到了第二天早晨，不管远程侦察机在这一带怎么搜索，也没有找到这支船队。

一月二十三日、二十八日、三十一日也都发生了同样情况。每当 Fw 200 式飞机发现大型护卫船队，潜艇总是不能及时赶到，最后由于燃料不足而不得不返航。这些船队每次都有几艘船被“大秃鹰”的低空攻击击沉，而潜艇却从未捕捉到它们。

用 Fw 200 式飞机进行“武装侦察”倒是扩大了战果。一九四一年一月，炸沉敌船十五艘，计六万三千一百七十五吨。二月炸沉二十二艘，计八万四千五百一十五吨。这是战后公

布的比较准确的数字，而当时统计的数字要比这大得多。

为了适应“远程飞行”这一重任，几乎所有的年轻乘员都得加倍努力。他们都是名牌航校的毕业生。在航校里，成绩优秀的学员单独编成一个班，以利于他们互相了解彼此的性格，并聘请德意志航空公司的驾驶员、擅长仪表飞行和远程飞行的专家向他们传授各种有关技术。学习成绩最好的要算是不久被任命为第四十轰炸航空团团长的佩特森中校，以及他的下属指挥官维尔洛尔、弗利格尔、布赫霍尔茨、达泽尔、约佩和迈尔等人。保持“百万公里记录”的伯伦哈德·约佩和鲁道夫·迈尔两人战后到德意志航空公司担任机长职务。

虽然取得了一些战果，但只要投入的数量太少，就完不成成为潜艇进行有效的远程侦察这一主要任务。这一点谁都十分清楚。一九四一年，福克—符夫公司一个月只能生产四、五架大秃鹰式飞机。这么一点产量根本不敷使用，潜艇无奈只好甘当“瞎子”。每天早晨，在洛里昂潜艇舰队司令的会议室里，德尼茨和参谋长埃贝哈德·戈德之间总有这样一段例行对话：

德尼茨：“今天侦察机起飞了吗？”

戈德：“起飞了，阁下。”

德尼茨：“几架？”

戈德：“一架”

接着，两人无可奈何地相视一笑。这位最使英国伤脑筋的潜艇舰队司令只好耸耸肩膀。

一九四一年三月，马廷·哈林豪森当上了首任“大西洋空军司令”，负责统一指挥投入海上作战的全部空军部队。可是他对这样的局面也是一筹莫展。

戈林和耶顺内克对第四十轰炸航空团第一大队划归海军指挥一事很不甘心，经过一番努力，终于说服了希特勒。后来，希特勒做出这样一个决定：“大秃鹰”大队不久将划归新组建的大西洋空军司令指挥。这样，虽然表面上改变了隶属关系，而实际任务却完全没变。它还是为潜艇舰队司令遂行侦察任务。飞机的出动数量仍然寥寥无几，不能随意增加。

哈林豪森上任以后，德尼茨为他在距洛里昂二十公里的布朗德里翁设立了司令部。同时，他还带来了下列一些必须执行的任务。攻击英格兰南部水域的敌船；攻击从爱尔兰海穿过英吉利海峡驶往英国东海岸太恩河口水域的敌船；支援空袭英国港湾的斯塔尔第三航空队。

执行这么多任务，而哈林豪森除了第四十轰炸航空团（第一大队，Fw 200 式飞机，驻波尔多；第二大队，Do 17 式飞机，驻荷兰；第三大队，He 111 式飞机，后改装 Fw 200 式飞机，驻波尔多）之外，手头只有 Ju 88 式远程侦察机一个中队（驻法国布列塔尼北海岸拉尼翁的第一二三航空团第三中队）和海岸警备队的三个中队（其中两个中队装备 Ju 88 式飞机，一个中队装备 He 115 式水上飞机）。

这些部队天天在英国周围的海域上空飞行，侦察出现在英格兰南海面、圣乔治海峡、泰晤士河口海面以及爱尔兰海上的船队。在技术上早就落后了的 He 115 式水上飞机也携带着二百五十公斤炸弹和利用飞机头部安装的两挺固定机枪投入了战斗。卡尔·施托克曼少校驾驶的那只“笨拙而过时的鸟”也经常从布里斯托尔运河把战利品带回到布雷斯特。

然而，一九四一年春，英国的防御力量已得到加强。船队受到强有力的保护。德国潜艇几次都吃了苦头。英国的军舰和商船装备很多轻型高炮。这使德国空军非常头疼。如今他们还是从低空接近船只，依然采用“飞镖战术”，投弹后擦着桅杆掠过。在这几秒钟内，他们成了船上高炮的活靶子。

飞机的损失在急剧增加。起初，“大西洋空军司令部”算了一笔账：德方损失一架飞机，可击沉敌船三万吨。现在，这个比率在急剧下降，因为飞机已经无法靠近敌船。敌炮火之猛烈，就好象一座正在迸发的火山。

由于被击落的飞机日益增多，一九四一年六月，哈林豪森被迫宣布禁止使用他本人在一九三九年发明的侧方低空攻击战术。

潜艇也被迫放弃了爱尔兰和苏格兰附近的北海峡“猎场”，尽管那里的“猎物”很多。

其原因是英军在这一带加强了防御力量。仅在一九四一年三月七日至四月五日期间，德国在这一带水域就损失了六艘潜艇。阵亡者中有著名艇长普林（U-47号潜艇）和舍普克（U-100号潜艇）。克雷奇默尔的U-99号潜艇也被击沉，仅他一人得救。德尼茨潜艇舰队司令也被迫缩小了潜艇的活动范围，改为在北大西洋一带活动。这里是秃鹰式飞机最大航程的极限，即距离基地一千七百公里的西经二十二度地区。

潜艇和远程侦察机协同作战的再次兴起是在七月中旬以后，亦即德尼茨开始阻击从直布罗陀出航的英国部队的时候。这一带正处于驻波尔多Fw 200式飞机的势力范围之内。战斗逐渐激烈起来。虽然这种四发飞机进行低空攻击不成问题，但只能对付零散的船只，而且必须用望远镜仔细搜索。相反，它的侦察成果却不断增加，它曾多次把被英护卫舰驱散的潜艇重新引导到敌船队所在位置投入战斗。

从一九四一年九月起，德尼茨把潜艇舰队调回北方。十一月，有六十二架秃鹰式飞机为了搜索部队飞到大西洋上空。它们五次捕捉到了船队，但只有一次连续跟踪了两天，其他几次都被甩掉。十二月份只出动了二十三架次，它们经过五天搜索，捕捉到一支护卫部队。

“大西洋空军司令”在战斗日志中写道：“无论如何也要发报把潜艇叫来。”

但是，这一次，潜艇和远程侦察机之间的协同作战未能实现。当时，潜艇部队在地中海作战，而从一九四二年一月以后，又把战场转到美国沿海。他们在寻求一个防御一方还不适应这种作战的新“猎场”。与此同时，第四十轰炸航空团第一大队也转场到挪威特隆赫姆近郊的韦尔内斯机场。因为在一九四二年，盟国去苏联的船队开始从这里通过。于是，这个地处北极的北冰洋成了一个新的大规模作战的战场。

从一九四一年中期开始，在苏联的间接援助下，英国在英吉利海峡频频展开“连续轰炸”攻势。对此，德国则以海峡沿岸的第二“里希特霍芬”战斗航空团和第二十六“施拉格塔”战斗航空团相抗衡。梅塞施米特式飞机和从一九四一年秋开始装备给第二十六战斗航空团第二大队的福克-符夫Fw 190新式战斗机不断使来犯的英机遭到巨大损失。Fw 190战斗机

在这些每天发生的战事中，有三件最为引人注目：第一件，德国的“俾斯麦”号战列舰遭到英国舰队追击，为护卫“俾斯麦”号，德国出动了二百一十八架飞机。然而仍未达到护卫目的（一九四一年五月二十六日至二十八日）；第二件，在空军强有力的支援下，“香霍斯特”号和“格奈森瑙”号战列舰以及“奥根亲王”号巡洋舰强行突破海峡的“闪电”作战计划获得成功（一九四二年二月十二日）；第三件，击退了英国和加拿大部队在第厄普的登陆作战。英军在这一天中，损失战斗机和轰炸机一百零六架（一九四二年八月十九日）。巨舰俾斯麦号

在四万一千七百吨的德国“俾斯麦”号大型战列舰击沉英国“胡德”号巡洋舰之后，一九四一年五月二十四日十六时，驻扎在巴黎的第三航空队司令部接到通知说：“俾斯麦”号战列舰将开进圣纳泽尔港，并进入那里的船坞，要求空军全力接应，击退敌舰队的追击。“俾斯麦”号战列舰最快也要在两天之后才能到达Ju 88和He 111式飞机的活动半径之内。可是现在它在什么地方呢？

五月二十六日，按理可以碰到“俾斯麦”号。但由于有一股低气压从西北方向袭来，飞机几乎不能飞行。“大西洋空军司令”的侦察机虽然起飞了，但没有发现任何情况。只有一架Fw 200式飞机在十五点四十五分，突然发现一艘英国战列舰“罗德尼”号和几艘驱逐舰。实际上，其中还有一艘旗舰“乔治五世”号，因云雾遮挡未被发现。“秃鹰”式飞机与英国的海上远程侦察机不同，它还没有装备雷达。

由于天气不好，这种飞机不能准确测定方位。根据它的侦察，从法国海岸到这支舰队之间，大约有一千二百公里。然而，不论是Ju 88还是He 111式飞机，它们的活动半径最多只有九百公里。所以，飞机出动时间只好拖到第二天，五月二十七日凌晨三点以后。

其实，就在派飞机侦察的时刻，“俾斯麦”号战列舰的命运就已成定局。英国“皇家方

舟”号航空母舰发射的攻击鱼雷击中了“俾斯麦”号的推进器和方向舵，这艘巨型军舰陷于瘫痪，即刻被追上来的英舰队截获。当时的时间是一九四一年五月二十六日二十一点零五分。

五月二十七日九点五十分，从基地起飞的第六零六海岸警备大队的五架 Ju 88 式飞机终于发现了被敌舰包围的德国战列舰。它仍在与敌舰进行着殊死的搏斗，这五架飞机冒着己方军舰激烈还击的炮火，组成一个编队向距离最近的敌巡洋舰俯冲。但一颗颗炸弹都投偏了。
Aviation art:剑鱼攻击卑斯麦号

一小时之后，当后续部队——从南特出发的第二十八轰炸航空团第一大队的十七架 He 111 式飞机——到达现场时，“俾斯麦”号战列舰已经从海面上消失了。这些海因克尔式飞机发现了英国的“H 支舰队”，他们向“皇家方舟”号航空母舰投下了两颗五百公斤的炸弹和八颗二百五十公斤的炸弹，结果都没有命中。

德国轰炸机陆续飞来。他们是：第一零零大队、第一航空团第二大队、第五十四航空团第二大队和第七十七航空团第一大队。不过，谁也没有发现敌舰。这些部队几个月来一直担任夜袭英国本土的任务，没有受过海上飞行的训练，飞机续航时间又短，在波涛汹涌的大海上空飞上几个小时，就到最大续航时间的极限了，当然他们难以完成这样艰巨的任务。而熟悉海战的第二十六、三十轰炸航空团却没有接到通知，因为当时谁也没有想到这个问题，等想到的时候已事过境迁了。

五月二十八日，德机继续对返航的英国舰队进行了一整天的追击。他们白白地向海里投了四颗炸弹，结果只是“马绍纳人”号驱逐舰受了重伤，沉没在爱尔兰海。

德方出动了二百一十八架飞机竟未能使“俾斯麦”号战列舰得救，这使返航归来的德国航空兵们极为懊丧。

到了第二年，即一九四二年，作战形势才稍有好转。原因是空军对德国舰队强行突破海峡成功地提供了空中支援。仅在第厄普，经过一天的激战，就击落英国轰炸机和战斗机一百零六架。可观的是，在北冰洋的新战场上取得了一举全歼 PQ-17 船队的战果。（待续……）
第二节 北冰洋上的警报 攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第二节 北冰洋上的警报

三天前，有一支船队在冰岛的雷克雅未克附近遇到浓雾。这支部队是于一九四二年六月二十七日驶离赫瓦尔峡湾，抵达这里的。

该舰队是由三十六艘货船，许多护卫舰以及为它们服务的一艘海军油轮和三艘救生艇组成的大型船队。这就是在第二次世界大战期间最著名的盟国 PQ-17 船队。三十六艘货船都满载着运往苏联的作战物资、原料和粮食。

船队在浓雾中缓缓行进。护卫舰在附近象幻影一样时隐时现。由于雾太大，“埃克斯福德”号货船和“雷兰杰”号油轮相撞，美国的“理查德·布兰德”号也触了礁，不能动了。这三艘船都掉了队。

其余的三十三艘货船继续以不到半速的速度向东行驶。它们将在冰岛以北的丹麦海峡通过密集的冰排区。然而，浓雾、寒流和浮冰倒是它们所希望的。因为这可以帮助掩护船队，以免被德国远程侦察机发现。否则，一旦被发现，驻在挪威北部的德国轰炸机就会很快在侦察机的引导下，前来对船队进行轰炸和鱼雷攻击。后果是可怕的。PQ-17 船队

然而，德方通过第四十轰炸航空团第一大队“大秃鹰”式飞机的侦察，已完全掌握了 PQ-17 船队的情况。这个大队的新任指挥官是恩斯特·亨克尔曼少校。该大队以威尔内斯为基地，从几周前就开始监视英国在冰岛海面集结船只。甚至在 PQ-17 船队起航的时候，还有一架第四十轰炸航空团第三大队的 FW200 式飞机低空掠过船队。因大雾弥漫，险些碰到“伦敦”号巡洋舰的桅杆。

在雷克雅未克德军谍报机关的间谍也送来部队已经出发的情报。

这项情报最后由海军侦听部队——通常称为“B 部队”——加以证实。侦听部队一直监

听着敌人的通信联络，从急剧增加的信号中得知，盟国大型护卫船队又开始了活动。

但是，仅仅知道护卫船队正在活动还不解决任何问题，必须掌握船队的位置才行。七月一日，即船队出发的第四天，敌人赖以藏身的大雾已经消散。不久德国的两艘潜艇发现了这支船队，并紧紧地跟上了它。当天下午，盟国海员最害怕的事情终于发生了，天空中出现了飞机。飞机在高炮射程以外，象幽灵一样跟踪 PQ-17 船队。1941 年 7 月 1 日，德国侦察机拍摄的 PQ-17 照片

这天，船队正在杨马延岛附近向东北方向行驶。那一带处于德国轰炸机的活动半径之外。部队一直谨慎地与挪威北部基地巴尔德佛斯、巴纳克、基尔克内斯等地保持这样的距离。但是一过熊岛，无论如何也得改变航向向东行驶。因为再往北，就到了冰封海面，即使夏天也不能通行。船队不得已进入德国轰炸机的势力范围。而德方正等待着这一时刻的到来。

七月二日，德国四艘潜艇向船队作了进攻的尝试，但是失败了。它们遭到由六艘驱逐舰、四艘旧式三桅战列舰、七艘扫雷艇及拖网船、两艘防空炮舰和两艘潜艇组成的强大护卫舰队的还击并被驱散。

傍晚十八点左右，德国飞机开始贴着海面飞来，一共八架，它们是从挪威特罗姆瑟附近泽勒萨起飞的第四零大海岸警备大队第一中队的飞机，都是过时的低速 He 115 式水上飞机。所以它们唯一的战机是偷袭。He 115 水机

八架 He 115 式飞机开始进入攻击，每架飞机都带有一条鱼雷。不过，英方也未掉以轻心，开始猛烈还击。中队长赫伯特·法特的飞机猛地震动了一下，他意识到自己的飞机中弹了。迫不得已，法特投掉鱼雷，迫降在海面上。他和他的两个伙伴从眼看就要沉没的飞机里挣扎出来，爬上橡皮救生艇。这时，布卢默施塔中尉驾驶的另一架 He 115 式飞机立刻降落到迫降地点，冒着敌人的炮火，把飞机停靠到橡皮艇旁，救起三人飞走了。不幸中之幸，在猛烈的炮火下，飞机竟一弹未中。部署在挪威的 He 115

由于船队护卫炮火的阻击，He 115 式飞机的这场鱼雷攻击也跟那四艘潜艇刚才进攻的情形一样归于失败。

七月三日，天又变坏，乌云低压在海面上。德国侦察机不管怎样苦心搜索也找不到船队。七月四日清晨，云层更低了。船队借助于云层的掩护，安全地到达了熊岛北部。在这样的能见度下，如果能发现敌人的船队，倒很适合鱼雷偷袭。

说来凑巧，不一会儿果真发现了目标。这次碰上船队的是第九零六海岸警备大队第一中队的 He 115 式飞机。中队长埃贝哈德·波伊克尔特上尉经过一番仔细搜索，从云缝中发现了这支船队。一九四二年七月四日清晨五点，波伊克尔特向 PQ-17 船队发起了攻击，当鱼雷已经在水中奔向目标的时候，英舰才开炮还击。一条鱼雷直接命中了美国的一艘七千一百九十一吨的“克里斯托弗·纽波特”号运输船的轮机舱。PQ-17 船队首次发生了大爆炸。

救生艇立即赶来，救起“克里斯托弗·纽波特”号上的船员。这时，这艘船还漂在水面。又有两条鱼雷命中之后，它才沉入海底。这致命的两条鱼雷是两艘潜艇发射的，一股是德国的 U-457 号潜艇，奇怪的是另一艘，却是英国的 P-614 潜艇。

PQ-17 船队最先牺牲的是美国船只，担当护卫的各个方面顿时紧张起来。好象有什么命令似的，后面的两艘美国船都降下了旗子。这是什么意思呢？在海上降旗岂不是表示要放弃战斗吗？然而，美国货船摘下了破烂不堪的旗子，却升起了崭新的星条旗。啊！谜底终于解开了，原来今天是美国的独立纪念日。今天必须悬挂新旗，表示他们不会轻易忘记这个日子。

七月四日白天，云消雾散，视野也变得开阔起来。但是，这一整天却平静得可怕。直到傍晚，才有德机来袭。

在北纬七十五度这个地方，傍晚只不过是个时间概念。这里既没有傍晚也没有黑夜，昼夜的变化只能在钟表上区分。现在正是太阳不落的季节，昼夜都一样。所以，德国轰炸机不论昼夜都能活动。

十九点三十分，Ju 88 式飞机首先飞来，它们是从巴纳克起飞的第三十轰炸航空团的一个中队。炸弹投在船队周围，没有命中。一小时之后，又飞来一个更强大的机群，它们是第二十六“狮子”轰炸航空团的第一大队。这个大队自从大队长布施中校出任“西北空军司令”前往斯塔万格以后，由原来的一个中队长贝伦特·艾克指挥。

艾克命令机群散开队形，各自为战。于是，二十五架 He 111 式飞机分几个方向擦着浪尖扑向船队。这些德国空军制式轰炸机的机身下面都挂着鱼雷。

第二十六轰炸航空团第一大队于一九四二年春，为了学习鱼雷攻击新战术，曾在意大利中部格罗塞托的鱼雷学校受过训。由于意大利，尤其是日本的鱼雷攻击机取得了很大的战果，所以引起德国空军总参谋部的注意。

在德国，很早以前就中断了航空鱼雷的研制工作。这个损失是由于海军和空军在海军航空队的指挥权问题上发生争机造成的。当然，海军想用鱼雷攻击机打击敌舰，但却不能这样做。因为按规定，海军航空队只能用于侦察。

而空军虽想单独进行海上空战，但在欧战初期，空军既没有鱼雷攻击机，又没有受过这种训练的空勤人员。

海军倒是具备这些条件。当时海军装备有一个 He 115 式水上飞机的“多用途中队”。这些鱼雷攻击机在英格兰周围海域也曾攻击过敌舰。不过，空军不能随意调动这个中队。如果空军实在需要，至少也得在海军的指挥下进行攻击。

这种令人不可容忍的混乱状态终于导致戈林在一九四零年十一月二十六日下达全面禁止使用鱼雷攻击的命令。一九四零年十一月二十七日暂停了航空鱼雷的生产。根据空军总司令部兵站总监的报告，当时只有一百三十二条能用于实战的 F5 型航空鱼雷。后来，这些鱼雷分给了空军，留作攻击直布罗陀和亚历山大港的英国地中海舰队时使用。携带两枚 F5b 鱼雷的 He111H-6

对此，海军总司令雷德尔面见希特勒直接提出异议，要求继续对英国近海的舰船实施鱼雷攻击。希特勒派人调查此事，最后得出的结论是：在直布罗陀和亚历山大那样的浅港里，投下的鱼雷将会全部钻入海底。其实，从三十米高度投下的鱼雷可入水三十米，不过在很短时间内就会浮出水面。不知希特勒是没有考虑到这一点，还是纯属无知。

空军总司令在航空鱼雷问题上制造的麻烦对空军极为不利，相反对海军却很有利。一九四零年十二月四日，海军司令部作战科长库特·弗里克首先提出要继续充分利用飞机进行鱼雷攻击。接着提出，为更换多用途飞机中队的装备，要求供应适合于昼间鱼雷攻击的 He 111H-5 型飞机。

事情终于有了结果。继 He 111 式飞机之后，Ju 88 和 Do 217 式飞机也都改装成可进行鱼雷攻击的飞机。但因空军手长，装备这些飞机的部队没有一个分到海军手里，全让空军留下了。尽管戈林热心效仿意大利，可是那些抱残守缺的顽固派却极力反对使用鱼雷。第三航空队参谋长科勒尔上校竟然认为：“既然能把炸弹直接投到敌人的船上，那又何必非把鱼雷投到敌船前面的海里呢？”正在进行鱼雷攻击的 Ju 88A-4

从这里可以看出这些保守无知的反对派有两点他们根本不懂：其一，他们不懂得由于敌舰的对空火力日益加强，轰炸机低空俯冲进入投弹点愈益困难；其二，他们不懂得鱼雷在水下把船舷炸穿一个洞比在甲板上爆炸的炸弹的效果要大得多。

虽说空军总参谋部里反对使用鱼雷的人很多，可是一九四二年初，一经看到鱼雷用于实战的效果，前线部队中便没有人再怀疑鱼雷的前途了。

在意大利格罗塞托的鱼雷学校，使用靶舰“热那亚城”号进行的战术训练——正式名称为 KSG2（第二战斗训练航空团），由经验丰富的施托克曼中校领导——虽然也用鱼雷攻击，但必须要有其他战术相配合，否则就达不到突袭效果。因为对防守严密的船队，如果单纯用鱼雷攻击就等于自杀。最好是轰炸机和鱼雷攻击机协同作战。但是，由于采用这种方法在战

术上难度很大，因此，在德国海军和空军中都没有把它列为训练课目。

一九四二年七月四日傍晚，第三十轰炸航空团的 Ju 88 式飞机和艾克上尉的第二十六轰炸航空团第一大队的鱼雷攻击机对 PQ-17 船队进行了一次协同作战。

Ju 88 式飞机没等 He 111 式飞机到来，提前一个小时发动了攻击，结果形成了各自为战。以致英方能全力分别对付这两路进攻，先打俯冲轰炸机，接着再打鱼雷攻击机。

尽管协同得不好，船队还是受到了沉重的打击。鱼雷攻击机采取低空多方向进入攻击。每当敌人的炮弹在他们眼前激起高高的水柱时，他们就把飞机拉起来。他们毫不畏惧，不断攻击。

康拉德·亨内曼少尉瞄准一艘大型军舰。这里除了驱逐舰和监视船之外，都是货船。这说明他已飞到船队的中央，进入高炮火网的正中心。

他发射的鱼雷命中了四千八百四十一吨的“纳伐里昂”号货船。与此同时，他的 He 111 式飞机也中了数发炮弹，掉到“纳伐里昂”号旁边，沉入大海。

格奥尔格·卡默尔少尉的飞机怎么也闯进猛烈的火力网里来了呢？原来，在他钻出薄雾出现在船队上空时，耀眼的阳光晃得他头晕目眩，他根本不知道自己此刻正在飞向驱逐舰。

舰上射来的头一发炮弹就打穿了他的座舱。卡默尔和侦察员弗利克斯·施伦格尔上士负了伤。但是，他们仍然设法把飞机迫降到海面上，因为只有这样，他们四人才能得救。这四个人除他俩外还有通信员赫尔穆特·克劳斯尼策中士和机械员特奥·曼德下士。他们是被击落他们的英国驱逐舰救起来的。

攻击队长贝伦特·艾克上尉重创了美国七千一百七十七吨的“威廉·霍珀”号货船。船员逃离之后，该船终被 U-334 号潜艇击沉。苏联油船“阿塞拜疆”号当时中了鱼雷，但仍然以每小时九海里的速度和船队一起行驶。护航指挥官布鲁姆中校谈到这段经历时描述说：“虽然船体被打得到处是窟窿，但是，万幸的是并没有击中要害部位。”

第二十六轰炸航空团第一大队飞走后，船队司令道丁统计了伤亡情况。总的说来船队的损失不十分严重，但毕竟又丢了两条船。余下的三十艘满载的货船和油船继续静悄悄地向东行驶。有一点他们非常明白，就是船队越集中对他们越有利。这样，护卫舰就能在周围严密地保护船队。这是对付来自空中和海上攻击最有效的防御措施。

然而，恰在此时，他们接到英国海军总部发来的一份令人费解的命令。这道命令对船队来说就好比是当头一棒。二十一点二十三分，伦敦指示护航的巡洋舰要以“最快的速度”返航。电文中说：“急，有敌舰，危险，船队解散，各自开往苏联港口。”

二十一点三十六分，又发来一份措词更加严厉的电报：“特急。重申七月四日二十一点二十三分的命令，立即解散船队！”

实际上，这是命令船只各奔前程。于是，船队解散了。此时，船长们都害怕德国的战列舰和巡洋舰出现在远处海面。如果这种情况发生，后果是可想而知的。然而，几个小时过去了，什么事情也没有发生。

如今，所谓的 PQ-17 船队实际已经不复存在，只不过是一群孤立分散的，没有防御能力的货船而已。这正好成了德国飞机和潜艇最好的猎物。在后来连续几天的航行中，情况就是如此。难道伦敦海军总部决定错了吗？这到底是怎么回事呢？

从一九四一年八月起，盟国依靠这些以 PQ 为代号的护卫部队通过北冰洋，开往摩尔曼斯克和阿尔汉格尔斯克，给正在苦战中的苏联运去了大批作战物资。经过很长一段时间，德国才意识到它的危险性，并认识到可以在这一地区击沉这些满载坦克和大炮的船只，以切断源源不断地出现在苏军战线上的坦克和大炮的来源。

正因为德国以前没有意识到这条补给线的危险性，所以，在一九四二年二月以前通过北冰洋海域的十二个 PQ 船队几乎没有遭到什么损失。从 PQ-13 船队开始，德国便抓住不放了。

在此期间，挪威北部的德海空军基地兵力明显地加强了。这是因为希特勒一直担心盟军

会在挪威登陆威胁北翼战线，因而命令大型舰队调到那里。于是，“梯尔比兹”号战列舰、“吕佐夫”号、“舍尔海军上将”号、“黑帕尔海军上将”号等重型巡洋舰相继开到平静的挪威北部峡湾的新基地。希特勒还不顾德尼茨的反对，把大批潜艇也调到挪威。

接着，又加强了汉斯·尤尔根·施通普夫上将的第五航空队（驻奥斯陆），并在北角以南修建了出击基地。驻基尔克内斯的“东北空军司令”亚历山大·霍勒上校、驻巴尔德佛斯的“罗弗敦空军司令”恩斯特·奥古斯特·罗特上校在战斗高峰阶段，拥有的兵力如下：

第二十六轰炸航空团第一、三大队（He 111 式飞机），驻巴尔德佛斯和巴纳克；

第五俯冲轰炸航空团第一大队（Ju 87 式飞机），驻基尔克内斯；

第四零六和九零六海岸警备大队（He 115 和 Bv 138 式水上飞机，任务是海上侦察），驻特罗姆瑟和斯塔万格。

第五战斗航空团的两个大队（Me 109 式飞机），分驻几个机场；

第四十轰炸航空团第一大队（Fw 200 式飞机），驻特隆赫姆；

第一二二和一二四远程侦察机中队（Ju 88 式飞机），驻巴尔德佛斯、巴纳克、基尔克内斯；

第六气象观测中队（Westa 式飞机），驻巴纳克。

北极的冬季严重地影响了北部战场空军的活动。可是，德国最高统帅部却一再催促他们要及时发现、追歼每一支盟国护卫部队。下面，让我们回顾一下在 PQ-17 以前的几支船队的命运吧。

一九四二年五月，PQ-12 部队在挪威的杨马延岛南部被德国侦察机发现，但因风雪太大，空军无法出动。德国只出动了战列舰“梯尔比兹”号和三艘驱逐舰。不过，这次出击未能发现船队，只击沉了一艘掉队的苏联货船“尤拉”号。后来，英国本土舰队赶来。“梯尔比兹”号战列舰好不容易才摆脱英国航空母舰“胜利”号上鱼雷攻击机的攻击。

PQ-13 船队（三月二十七日至三十一日）遇到了猛烈攻击。其中有两艘货船被哈约·赫尔曼上尉的第三十轰炸航空团第三大队击沉。另有三艘被德国潜艇和驱逐舰击沉。

PQ-14 船队（四月八日至二十一日）在大雾的包围中闯入厚厚的冰排区。二十四艘船中，有十六艘被浮冰撞伤，因此，不得不返回冰岛。其中一艘货船被德国 U-403 号潜艇发现并击沉。

PQ-15 船队（四月二十六日至五月七日）遭到德国鱼雷攻击机的袭击，损失了三艘货船。与此同时，行驶在北冰洋上的 QP-11 船队（从摩尔曼斯克开往冰岛）因能见度不好，“爱丁堡”号巡洋舰被德国潜艇和驱逐舰的鱼雷击中，受了重伤被放弃。

PQ-16 部队（五月二十五日至三十日）共有三十五艘货船，从冰岛起航。船队的船只数目每次都有所增加，进攻的德方也相应地增加了舰只。一九四二年五月二十七日，展开了一场名符其实的海空战。第三十轰炸航空团和第二十六轰炸航空团第一大队共出动一百多架 Ju 88 式飞机向船队发起了攻击。打伤许多船只，但击沉的只有七艘，计四万三千二百零五吨。

以上就是 PQ-17 以前几支船队的遭遇情况。它表明在一般情况下，船队的护卫力量不是可以轻易打破的。船队运去的坦克大部分都已送到了斯大林的手里。因此，盟国虽然损失了一些满载的货船，但相比之下还是值得的。

“集中兵力形成强有力的防御”尽管往来于北冰洋上的盟国船队总结了这样一条经验，然而，英国海军总部还是于一九四二年七月四日晚，发出急电，命令解散这支到目前为止最大的 PQ-17 船队。那么英方为什么会发出这样一道命令呢？

自从 PQ-17 船队六月二十七日离开冰岛以后，为它护航的不只是布鲁姆中校指挥的直接护卫部队，哈密尔顿少将率领的由四艘巡洋舰、三艘驱逐舰组成的“间接支援部队”也在离船队不远的地方，以防德国水面舰艇的进攻。此外，英国本土舰队司令约翰·托维爵士还

命令“约克公爵”号和“华盛顿”号战列舰、“胜利”号航空母舰以及两艘巡洋舰和十四艘驱逐舰，共同组成一支“远程支援部队”。这支部队为支援 PQ-17 船队已驶离斯卡珀湾进入北冰洋。

伦敦海军总部最害怕的是德国大型舰队，担心它们潜伏在挪威北部的峡湾里，伺机狙击这支驶往苏联的护卫船队。伦敦的担心并不是多余的，德军奥托·施尼·温德上将的第一战斗集团和奥斯卡·库默茨中将的第二战斗集团刚一接到 PQ-17 船队起航的情报，就立即由特隆赫姆和纳尔维克两地分别北上。这些德国的巨舰是“梯尔比兹”号、“黑帕尔海军上将”号、“吕措夫”号、“舍尔海军上将”号和其他十三艘驱逐舰。它们首先集结在挪威的阿尔塔峡湾内，等待有关英国舰队动向的详细空中侦察报告。其实，德军也非常害怕对方。希特勒曾亲自下令，如遇危险情况，舰队不许出动。德军首先把英军出动的航空母舰看作是最大危险，况且，有的侦察机还把哈密尔顿舰队司令的两艘巡洋舰误认为是战列舰了。

如果真是这样的话，出击岂不很危险吗？因此，德国的水面战斗力量未敢轻举妄动。它们没有驶往北冰洋，而是在犹豫和等待。这些情况英国远程侦察机哪会知道？当然，英国海军总部更不知道了。英国海军部长达德利·庞德爵士总感到部队有时刻被德军赶入绝境的危险。七月三日和四日晨，他接连收到 PQ-17 船队和护航部队被德机盯上的报告。因此，他料定德方对船队已了如指掌。而且，英国本土舰队司令托维爵士认为，本土舰队离得太远，无法阻止德国水上舰艇对船队的攻击。

解散 PQ 船队的直接原因是七月四日早晨苏联潜艇发给伦敦的那份报告，报告中说他们发现了驶向船队的德国军舰。其实这是一个误报，由于希特勒害怕遇到危险，德国舰艇当时停在阿尔塔峡湾根本就没有动。

然而，庞德爵士决心已定。他之所以这样下决心解散船队，还因为在这之前，他跟本土舰队司令托维爵士进行过一次谈话，托维曾指责说“这完全是一场血腥的厮杀”。鉴于上述原因，他才命令由巡洋舰和驱逐舰组成的直接护卫部队立即撤退，船队解散，各自驶往目的地。

实际上，德国舰队到第二天中午才决定开始行动，傍晚又返回阿尔塔基地。PQ 船队解散以后，对付这些零散的船只，无需大舰，只要飞机和潜艇就够了。

埃里希·布列德伦率领的第三十轰炸航空团出击了一整天。他们是康拉德·卡尔上尉的第一大队、埃里希·施托夫雷根上尉的第二大队和哈约·赫尔曼上尉的第三大队。

飞在最前面的是维利·克劳泽纳少尉。他的那架 Ju 88 式飞机准确地攻击了“彼德·克尔”号货船。七月五日这天，美国的“华盛顿”号、“潘·克拉夫特”号，“费尔菲尔德城”号，英国的“博尔顿·卡斯尔”号和救生艇“扎法兰”号都被炸弹命中，一艘接一艘地沉入海底。此外，还有很多船只受了重伤。

例如紧靠着“博尔顿·卡斯尔”号沿着冰排边缘行驶的“保罗斯·波特”号，在遭到第三十轰炸航空团第三大队的袭击以后，两部都受重伤。船员们爬上了救生艇。“博尔顿·卡斯尔”号很快沉没，而那空无一人的“保罗斯·波特”号在北冰洋上漂流八天之后，才被德军 U-255 号潜艇击沉。“华盛顿”号上的幸存者拒绝离开救生艇到急速赶来救援的“奥洛帕纳”号货船上去。果然，这艘“奥洛帕纳”号货船在七月八日也被潜艇击沉。

猎取这些被遗弃了的 PQ-17 船队零散船只的战斗一直持续到七月十日。七月十日，第三十轰炸航空团的第五、六中队进入东部的白海和阿尔汉格尔斯克海域，实施了攻击。德纳上尉和比勒少尉重创了美国的“霍西尔”号货船和巴拿马的“厄尔船长”号货船，这两艘船最后都被潜艇击沉。

一九四二年七月十二日，第五航空队司令施通普夫上将向国家元帅戈林报告说：“大型护卫船队 PQ-17 已被歼灭……据七月十日在白海、喀拉海岸以西航线及其北部水域一带的侦察，未发现敌船踪迹……本航空队的战果是，击沉货船二十二艘，计十四万二千二百一十

六吨。”

整个 PQ-17 船队共损失二十四艘船只，计十四万三千九百七十七吨。其中被德国空军炸沉的只有八艘，有九艘是被潜艇击沉的，有七艘是被炸弹炸伤后，又被鱼雷击沉的。另有十二艘躲到新地岛岸边，隐藏了几个星期后才到达白海的目的地。

《英国海军史》的作者罗斯基尔上校说：“这个悲剧是海军总部对远离二千海里之外的舰队进行远距离指挥的结果。假如完全授权前线指挥官来指挥的话，绝对不会发生解散船队的事，PQ-17 将和以前的几支船队一样，顺利抵达目的地。”

PQ-17 部队遭到失败以后，敌我双方都积极进行着下一次作战的准备。盟国无论如何也要把援助物资运往苏联，而德国则一心要使 PQ-18 遭到和 PQ-17 船队同样的下场。

一九四二年，挪威北部的空军基地发出警报。不过，这是一次误报。事情的经过是这样的：八月一日，远程侦察机发现，在盟国北冰洋船队基地冰岛的赫瓦尔峡湾里，有四十一艘货船和三艘油船，还有巡洋舰和驱逐舰。过了两天即八月三日，又发出警报，说该湾已空空如也，雷克雅未克码头上连个船影也没有。这就是说船队已出发。那么，船队到哪儿去了呢？

这只好动员驻挪威的第五航空队的侦察机全部出动。两个星期之内，他们搜遍了整个北冰洋海域，纵横飞行在进行过多次战斗的著名的盟国船队航线的上空。

由于积雨云的影响，能见度很不好，什么也没有发现。到了八月十二、十三日，天气才有所好转。德国空军司令部的作战室每天都在查对船队可能通过的航线。但是，尽管他们毫无遗漏地找遍了每一块海域，结果仍然是一无所获。

船队好象被蒸发掉的水蒸气一样，变得无影无踪，连潜艇都未能发现它们。八月十七日，搜索只好停止。这次搜索，德军共出动侦察机一百四十架次，飞行一千六百小时，白白浪费了一百万公升的燃料。

尽管斯大林再三催促，英国海军总部在一九四二年八月份，一直没让 PQ 船队出发。因为当时为了确保“基座作战”计划，英军必须全力以赴地保护另一支船队从直布罗陀强行进入马耳他。不过，这次派出的十四艘运输船中，只有四艘到达了马耳他。八月一日，德机在赫瓦尔峡湾看到的船只正是这支开往马耳他的部队。它们不是驶往北冰洋，而是驶向大西洋。这就是德军白白寻找两个星期一无所获的原因。

直到九月份，盟国才派出 PQ-18 船队。首先发现这支船队的是第七零六海岸警备大队的一架 Bv 138 式三发水上飞机。九月八日，天气很好，该机在杨马延岛附近巡逻。当时，侦察员发现一支大船队，有三十九艘货船、一艘油船、两艘海军油轮、一艘救生艇。此外还有许多驱逐舰和其他护航舰艇。Bv 138 水机

这次的报告是准确的。船队被侦察机紧紧盯住，已经无法逃脱了。

第二天，九月九日早晨，意想不到的情况发生了。又有一支舰队和船队会合。这支舰队有六艘驱逐舰、一艘巡洋舰，还有一艘甲板宽阔的大型军舰，啊！原来是“复仇者”号航空母舰。这艘航空母舰上载有十二架战斗机和几架反潜巡逻机。英国的飓风式战斗机立刻起飞，扑向德国侦察机。机体笨重的德国水上飞机只好躲得远远的，在勉强可以看得见 PQ-18 船队的地方跟踪飞行。

英军配备战斗机护航，这在北冰洋航线上还是第一次。不过这种护航机是一种老式的飓风式战斗机。针对这样的安排，英国本土舰队司令托维爵士曾对邱吉尔说过这样的话：“开往苏联的运输船上满载着最新式的战斗机，可是我们却用陈旧不堪的战斗机护航，真是天大的笑话。”正是由于这样安排，才使得许多德国飞行员免于丧命。因为不仅侦察机，就连 He 111 和 Ju 88 式飞机，如果没有战斗机护航，也无法抵抗英军的新型战斗机。“复仇者”航空母舰

九月十三日下午，第二十六“狮子”轰炸航空团第一大队的二十四架轰炸机终于从巴尔德佛斯基地起飞了。一架架 He 111 式飞机掠过瓦兰格峡湾上空，朝着海面上的会合点飞

去，在那里编队。飞在前面的是新任大队长维尔纳·克吕姆帕少校，他以前曾任意大利格罗塞托鱼雷学校的主任教官。

为了避开敌人的雷达，他们以离海面几米的高度超低空向西北飞去。鱼雷攻击贵在出其不意。如果让敌人炮火抢了先，把火力集中到鱼雷攻击机身上，那就会丧失偷袭的机会。

一小时过去了，两小时过去了。这时的能见度约为十公里。细雨蒙蒙。云底高八百米。克吕姆帕少校回头看了看通信员，通信员耸耸肩膀，无可奈何地说：

“还是没有收到联络信号，少校先生。”

他们事先曾约定，在攻击前三十分钟，侦察机发现目标要给鱼雷攻击机发出无线电信号。但直到现在还没有收到。

其实，他们是紧挨着 PQ-18 船队飞过来的，只不过没有发现。在飞到最大航程界限时，克吕姆帕命令返航，朝东搜索。这回总算碰上了，护卫船队迎面而来。

第二十六轰炸航空团第一大队分成两个攻击波，各由十二架鱼雷攻击机组成。接着飞来的是第三攻击波，是第三大队的一个中队，从巴纳克起飞，由克劳斯·诺肯上尉指挥。这一下，兵力更强了。

对于刚刚侥幸躲过第三十轰炸航空团俯冲轰炸的船队来说，这四十架从低空袭来的鱼雷攻击机简直是一群“噩梦中的飞蝗”。然而，炮手们并不畏惧，沉着应战。

炮弹在第一攻击波前面掀起无数水柱，要是撞上的话可就完了。克吕姆帕少校只好放弃低空攻击，把飞机拉到四十到五十米高度。尽管他们不断遭到敌炮火的拦击，但还是接近了目标。

根据命令，第一大队应首先攻击航空母舰。克吕姆帕找遍了所有舰船也没有看到航空母舰。侦察机的报告准确吗？怎么不见敌战斗机来拦截呢？克吕姆帕迷惑不解。原来这时飓风式战斗机正在追击那些刚才来袭的 Ju 88 式飞机。而“复仇者”号航空母舰在遭到空袭时，为了便于作战也很快离开了船队。

于是，四十架 He 111 式飞机改为攻击 PQ-18 的货船，全力攻击船队的右翼。

船队的对空炮火十分猛烈。中弹的德国飞机被迫扔掉鱼雷返航。大多数飞机都冲出了火力网。在船队右翼一千米处，三十条鱼雷拖着一道道航迹，几乎同时扑向船队。德机调转机头迅速脱离。

地狱向 PQ-18 敞开了大门。最前面的一艘货船被鱼雷击中，巨大的爆炸声震荡着海面。接着又爆炸一艘。第三艘被炸得碎片横飞，升起巨大的火柱。时隔不久，德机又发起了新的攻击，八分钟后，第三攻击波的鱼雷攻击机凯旋而归。

“敌人的攻击非常勇猛，”罗斯基尔上校在《英国海战史》一书中这样写道：“船队的右翼只有一艘船没有受伤，八艘被击沉。敌人损失五架飞机。”

在八分钟的时间里，第二十六轰炸航空团的鱼雷就把八艘船，共四万五千吨送入海底。克吕姆帕少校的飞机全都返回了巴纳克和巴尔德佛斯基地。不过，这个大队的所有飞机都受了伤。其中有六架暂时不能使用。

第二天，天气对 PQ-18 船队相当不利。晴空万里，风平浪静，极目远眺，水平线清晰可见。真是天从人愿，看来德国的鱼雷攻击机很有希望取得象昨天一样的战果。

然而，出击命令使他们的希望化为泡影。戈林始终没有忘记 Ju 88 式飞机攻击英国“皇家方舟”号航空母舰失败的事情。更糟糕的是海军潜艇在地中海已击沉了一艘航空母舰。而在太平洋战场，日本海军航空队在同美国航空母舰的较量中也取得了很大战果。所有这一切，都使这位国家元帅十分嫉妒。戈林对此不甘示弱，也要露一手，他命令第二十六轰炸航空团全力以赴炸沉航空母舰。不料，这道命令却成了这个团的丧命钟。

克吕姆帕少校这次出动了二十二架 He 111 式飞机。根据侦察员的报告，航空母舰在 PQ-18 船队的前方。因此，克吕姆帕率领编队低空飞向船队前方。不久，他们先看到了船上

冒出的黑烟，接着又看到了桅杆和烟囱。不一会儿，整个船身便浮现在他们眼前。

果然不错，有一个庞然大物行驶在船队的前面。那肯定是“复仇者”号航空母舰。第一大队立即分兵两路，每路十一架飞机，从左右两个方向夹击这艘航空母舰。

开头一切都很顺利，但在编队刚刚散开时，传来了警报：“前方发现战斗机！”

前方出现了十架飓风式战斗机。看来偷袭是不可能了。敌人恐怕是从德国侦察机发出的联络信号中事先知道了德机要来进攻的。不然他们是来不及拦截鱼雷攻击机的。“海飓风”舰载战斗机

“按三机编队集合！”克吕姆帕命令散开的飞机。因为这样易于防守。

就在这时，又一个意想不到的情况发生了，原来他们瞄准的不是航空母舰。

“停止攻击！航空母舰在船队的北面，目标转向母舰！”

这样一来，他们必须飞过部队的上空，也就是要飞过数十门，不，数百门高炮的上空，要从火焰山一般的驱逐舰的侧翼飞过。这简直是在过鬼门关啊！猛烈的炮火甚至把前来追击的三架飓风式飞机也击落了。德国的一架海因克尔式飞机被击落在两船之间，其他飞机不得不调转机头规避。好几架飞机的发动机冒出了黑烟，机身和机翼被打得到处是洞。这次战斗清楚地说明了对于事先有准备的敌人实施鱼雷攻击简直是玩儿命。

只有指挥机和另一架飞机接近了航空母舰，但是，克吕姆帕少校发射的鱼雷角度过大，“复仇者”号航空母舰只向旁边一转就躲开了。

这次对航空母舰进行的徒劳攻击使大队损失了五架飞机。虽有九架勉强返航，但因损伤过重而报废了。经过这两次进攻 PQ-18 船队之后，原来战斗力比较强的第二十六轰炸航空团第一大队的鱼雷攻击机现在只剩了八架。

第二天，由于天气变坏，德方失去了打击护卫船队的最后机会。PQ-18 船队在浓雾和低云的掩护下，驶完了最后一段航程，出动的德国飞机什么也没能发现。

PQ-18 部队被德国空军和潜艇击沉的舰船只有十三艘，其余二十七艘都安全抵达阿尔汉格尔斯克港。它们运去了数以百计的新式坦克和飞机，数以千计的车辆以及大批工业原料和其他作战物资。

虽说只到达二十七艘船，但足可装备一个集团军。斯大林能够马上把这些作战物资用到前线。

德方也很清楚这条海上大动脉的巨大作用。据一九四三年四月四日空军总参谋部首席情报参谋的秘密调查，一九四二年苏联经由北冰洋航线获得了一百二十万吨的补给品，而同期经由波斯湾和远东港口运进的补给品只不过五十万吨。苏联通过摩尔曼斯克和阿尔汉格尔斯克的北部港口，除了获得大量原料、粮食和石油之外，还得到了一千八百八十架飞机、二千三百五十辆坦克、八千三百辆卡车、六千四百辆其他车辆和二千二百五十门大炮。

这些物资给东部战线的德国步兵带来了巨大的威胁。可见，一旦大量的物资落入敌人之手，将会出现多么严重的情景！经验与教训 1. 德国轰炸机对英国舰队和盟国运输船队的攻击从一开始就处于不利地位。这是因为仓促组建起来的德国空军还未来得及把每个航空团都训练得能够适应海上作战的缘故。而最根本的原因是，希特勒曾多次向海军和空军的司令说过，一九四二年以前可以不考虑战争。因而这种训练被安排在一九四零年至一九四二年的第二期组建阶段进行。2. 虽然作了许多努力，但是海军和空军的战术协同作战取得成功的战例还是微乎其微的。海军要求得到更强有力的空中支援，而空军却很少能够满足海军的要求。这是因为地面各条战线对空中支援的要求逐年增加。仅应付这些要求，空军就已颇感力不能及了。3. 最初曾被海军航空部队视为至宝的水上飞机，除航程外，其战术性能都不如可收放起落架的陆上飞机。可是，给海岸警备大队装备的 Ju 88 以及其他陆上飞机却经常被派去轰炸地面目标，没有在海战中发挥应有的作用。4. 攻击灵活机动的海上目标，需要经过专门的训练和具备一定的经验，同时还必须根据敌防空炮火的猛烈程度来改变进攻战术。空军

从重点进攻的观点出发，根据需要，临时把轰炸地面目标的航空团用来攻击海上目标，这当然不会收到决定性的战果。德国试图依靠空军的炸弹来消灭英国舰队的那种一厢情愿的设想没能实现。只是在象克里特那样的地方，在德国空军掌握着制空机的近海，对敌舰队发起的果敢攻击才取得了成功。这是因为德国当时还没有作为海上基地的航空母舰。5. 德军对水雷和鱼雷的使用也缺乏统一的部署和指挥。特别是海军鱼雷研究所（TVA）在航空鱼雷的研制方面一直没有搞出成果。除少数海军飞行部队外，直到一九四二年以后，战场上才开始出现鱼雷攻击机。但在那时，这种在海面上慢速飞行的鱼雷攻击机实际上已经过时了。6. PQ-17 护卫船队所以遭到巨大损失，最主要的原因是英国海军总部错误地估计了形势，解散了船队，丧失了最有效的防御手段。PQ-18 船队之所以损失轻微，是由于戈林执意要击沉英国的航空母舰，放弃了对船队的攻击造成的。一九四二年九月中旬以后，由于北极冬季恶劣天气的影响和英国海、空军强有力的护航，德国空军对北冰洋运输船队的攻击战果甚微。（待续……）

第十章 俄罗斯的命运 第一节 通向迭米扬斯克的空中桥梁攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第十章 俄罗斯的命运第一节

第一节 通向迭米扬斯克的空中桥梁

一九四一年十二月，冰雪把东部战线的德军攻势阻止在莫斯科的前沿，给苏联造成反攻的良机。那种认为红军已遭到沉重打击，在夏季会战中受到重大损失并已没有后备力量的推测是错误的。德国的东线部队已经疲惫不堪，而红军却完全相反，他们不给敌人喘息之机，迅速转入反攻。

一九四二年一月九日，在德国北方集团军群和中央集团军群之间的结合部——谢利格尔湖周围，苏联的四个集团军突破了宽达一百公里的防线。守军只有德国的两个步兵师。苏军穿过瓦尔代高地插到德军战线的深远后方，这一着是斯大林对夏季包围战的回答。如今，他要叫德国中央集团军群也遭到同样的命运。

紧急拼凑起来的德国增援部队好像堵截“红色波涛”的防波堤，被投入到苏联突击部队必经的某些村庄和城镇。在南部有维利基·卢基、韦利日、迭米多夫，在北部有霍耳姆、旧鲁萨、迭米扬斯克。这些地方都成了两军争夺的焦点。

在二月份的第二周，苏军在伊尔门湖南部迭米扬斯克附近，成功地孤立了格拉夫·布洛克道夫和阿尔菲尔德将军的第二军和第十军之一部，包围了德军六个师共十万人。几天工夫，后退的德军战线与苏军之间就拉开了长达一百二十公里的距离。这一中间地带完全处于苏军的控制之下。

拯救被包围的德军使其免于灭亡的唯一办法是实施空中补给。不过，仅仅依靠空中桥梁能够维持得了十万人的生命吗？不仅要给他们运送粮食、药品，而且还要运送武器、弹药和其他装备。他们能经得起优势敌人的进攻吗？这十万人要在零下四十至五十度的严寒下，冒着恶劣气候坚持几周，说不定还要坚持几个月，他们能否做到呢？

这些就是第一航空队司令阿尔弗来德·克勒尔上将于一九四二年二月八日在奥斯特洛夫向空运部队指挥官弗里茨·莫尔兹克上校提出的一系列问题。莫尔兹克了解这支 Ju 52 式运输机部队是正当中央集团军群即将展开殊死防御战的时候被紧急调到北方的。以前，这支部队属于冯·里希特霍芬将军的第八航空军。而且上校也知道该部队充其量只有二百二十架 Ju 52 式飞机，能够使用的只有三分之一。

因此，莫尔兹克上校提出请求说：“如果每天向迭米扬斯克运送三百吨物资的话，一天至少需要出动一百五十架飞机。这个数字正好是现有能使用的飞机总数的两倍。我请求从其他战线调些运输机来，还要在国内进行总动员。”42-43 年冬季 Ju52/3m 的涂装

克勒尔上将答应了这一请求。

莫尔兹克还提出：“其次，急需必要的地面人员和冬季用的优质技术装备。在出击基地还必须配备修理排、飞机发动机加热车，辅助起动机……”

克勒尔——答应了莫尔兹克提出的这些要求。只要通向迭米扬斯克的空中桥梁架通就行。

在这里，一场闪电战开始了。在二十四小时之内，Ju52 运输部队——它的公开名称叫作“特殊任务部队”——被调到以下几个新的基地：普斯科夫的西、南两个机场，科洛维的索洛，奥斯特洛夫，还有里加和德文斯克基地。莫尔兹克上校和他的作战参谋威廉·梅切上尉以及空运司令部所属各单位都在普斯科夫南机场搭起临时房屋。机场的跑道被挤得满满的。驻在这个机场的第四轰炸航空团这时也不得不起飞为不久前被包围在霍尔姆的部队运送补给。

空军逐渐成为正在苦战的陆军的辅助工具。只有俯冲轰炸机和强击机还没有派去执行上述任务。轰炸机也不得不作为战术飞机投入战斗，原来规定的对敌人战线深远后方战略目标的突击却无从着手。本来，轰炸航空兵有自己的作战目的、作战思想以及作战重点。但在前线要求支援的呼声下，在迅猛的俄罗斯冬季攻势之下，这些独有的特点几乎完全丧失了。

一九四二年二月二十日，第一批四十架 Ju 52 式飞机降落在迭米扬斯克机场的跑道上。这是一条宽五十米，长八百米，已被压得非常坚硬的雪地跑道。他们奉命要在九十分钟之内卸完货物并立即起飞，但是，这里没有地面保障组织和设施，从无线电导航设备到包括工具在内所需的一切东西都不得不靠空运运来。

莫尔兹克上校要求在迭米扬斯克机场再建一条跑道，因为一条跑道很难应付十万人的急需，更何况那里还常遭到敌人的袭击。天气不好就不能使用，而且很可能被着陆发生事故的飞机阻塞。

一九四二年三月，在迭米扬斯克以北十二公里的彼斯基建成了一个应急机场。它的跑道宽度只有三十米，相当有经验的飞行员才能够在这里着陆。此外，还要求 Ju 52 式飞机的载重量不得超过一点五吨，否则会陷入深雪里。

从普斯科夫到迭米扬斯克相距二百五十公里，其中有一百五十公里属于敌占区。开始时，莫尔兹克让 Ju 52 式飞机以单机飞越敌占区。不久，苏联加强了对空火力，苏联战斗机也开始在航线上加紧巡逻。因此，运输机就改在二千米高度编队飞行，并由安德鲁斯少校指挥的第三“乌德特”战斗航空团第三大队和第五十一“默尔德斯”战斗航空团第一大队护航。苏联飞机大都潜伏在迭米扬斯克上空，等一架架运输机着陆时，从后方偷袭，待德国战斗机闻讯赶来，它们早就逃之夭夭了。

影响完成补给任务的最大障碍是俄罗斯的冬天。投入迭米扬斯克包围圈的空运大队是从德国航校派来的。贝格曼少校的第五零零大队等则是从非洲调来的。这里毕竟跟非洲不同，零下四十度的严寒和暴风雪成了家常便饭。由于地勤人员不足，空勤人员不得不连续几个星期亲自维护自己的 Ju 52 式飞机。

严寒使橡胶变脆，轮胎爆破，油箱和油管完全冻结。飞机一飞到四十小时，发动机活塞的运动就非常沉重起来，液压油泵不好用了，仪表也不可靠了，无线电系统也不正常了。不消说，发动机更需要检修。

由于这种恶劣的天气条件，实际能够使用的飞机下降到现有飞机的百分之二十五。尽管如此，这些飞机架起的通向迭米扬斯克的空中桥梁所取得的成绩也十分令人佩服。从一九四二年二月二十日至五月十八日，在整整三个月的时间里，被包围的德军六个师的生命完全依靠这座空中桥梁来支撑。

在这三个月里，空军运输机给被包围的部队运去各种物资二万四千三百零三吨，平均每天运送二百七十六吨。主要是供十万人用的面包、武器和弹药。

此外，还运去二千四百万公升汽油和换防的士兵一万五千四百四十六名。返航的容克式飞机运出伤员二万二千零九十三名。三个月共损失飞机二百六十五架。在损失的飞机中，“严冬将军”造成的损失要比敌人打下的多得多。

五月十八日以后，负责空运任务的大队减少到三个。因为这时德军又打通了一条通向包围圈的狭窄的“地面桥梁”。

向霍耳姆空运是与向迭米扬斯克空运同时开始的，也获得了成功。这里的包围圈直径不超过两公里，苏军从四面攻打外围德军主防御阵地，但所有的进攻都被第二八步兵师师长舍雷尔少将率领的三千五百名士兵击退。

这个“要塞区”过于狭小，也没有飞机场。即使如此，Ju 52 式飞机还是降落了，降落在德军战线外侧的无人地带，就在苏军的眼皮底下。

但飞机必须在不停车的状态下打开舱门把货物扔出去，随后立即起飞。这一切要抢在苏联炮兵尚未攻击之前完成。

由于第一七二特殊任务大队大队长瓦尔特·哈默尔少校在这场赌博中损失过多，所以第四轰炸航空团的 He 111 式飞机改用降落伞空投物资。大型运输滑翔机 Go 242 也不断降落在德军战线的前沿。突击班在火力掩护下，不断跑到强行着陆的运输滑翔机前抢运回贵重物资。虽然有时物资也会被先到的苏联士兵抢走，但他们却无法切断这条空中补给线。就这样，舍雷尔的二八步兵师守住了霍耳姆。五月初，由于四一一步兵团的攻入而解脱了重围。

霍耳姆之战首次投入了空军的地面作战部队。这支部队是由来自各空军部队的许多志愿兵组成的。鲍尔中校（曾获得博士学位）指挥的空军第一野战营与步兵并肩作战，杀开一条血路，营救了被包围的战友。一九四二年六月新组建的“迈恩德尔师”——后为空军第二十一地面师——在霍耳姆的几次拉锯战中坚持了整整一个夏秋。

向迭米扬斯克和霍耳姆空运的成功是不可否认的。但这却是一支危险的“飞去来标”（注：澳洲土人使用的一种武器，是块曲形坚木，掷出后仍能回旋到原处——译者注）。它的后果在一九四二年春伊耳门湖畔未显示出来，而是在半年后的秋季，在南部的顿河、伏尔加河之间显示出来了。

一九四二年秋，弗里德里希·保卢斯将军在这一地区展开了斯大林格勒包围战。这座位于伏尔加河畔的大工业中心城市的八分之七当时已经在德军手中。可是，十一月十九日，随着冬季的到来，预料中的苏军大反攻开始了。两天后，战局发生了重大变化。

第六集团军是调头突围后撤呢，还是据守在顿河和伏尔加河之间呢？

十一月二十日，部署在斯大林格勒前沿的第八航空军司令马廷·菲比希中将给第六集团军参谋长阿图尔·施密特少将挂了电话。集团军司令保卢斯将军也在另一个电话机旁听到了他们的谈话。

菲比希首先提醒施密特少将注意苏联的坦克大部队正在对他们采取挟击行动，然后询问道：

“第六集团军打算怎么办？”

施密特回答说：“集团军司令打算在斯大林格勒周围构筑阵地死守。”

“那么，集团军的补给怎么解决？”

施密特答道：“那只能依靠空运了。”

菲比希不禁愕然地说道：“维持一个集团军？那是根本办不到的！现在北非急需运输机，有多少要多少。因此，过分指望空运是要落空的。”

菲比希立即将此事报告给第四航空队司令冯·里希特霍芬高级上将。里希特霍芬在当天夜里把住在戈乌达普的空军总参谋长耶顺内克叫了起来。

“必须让保卢斯这个家伙停止这种冒险！”他大声嚷着，“在这样混帐的天气里对二十五万人的一个集团军进行空中补给是不可能的。他们简直发疯了……。”

想不到迭米扬斯克的成功战例反倒带来了灾难。一场厄运就这样开始了。（待续……）

第二节 被出卖的集团军攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第二节 被出卖的集团军

十一月二十二日清晨七点，菲比希中将又拿起电话机的话筒，想再一次警告第六集团军。夜间送来的不祥报告堆了一大堆：位于顿河弯曲部卡拉奇的几个近程轰炸机和俯冲轰炸机野战机场已被苏军夺取；西丘霍尔特中校指挥的强击机好容易逃脱，但贵重的地面器材完全落入苏军之手，苏军在卡拉奇完成了夹击部署，切断了德军通往斯大林格勒的主要补给通道。在苏军开始反攻后的第三天，第六集团军实际上已被完全包围。

“这太令人担心啦。”菲比希在电话里对施密特少将说，“你们不能过份依赖空运，从我的经验来看，那是不可能的。要知道，天气和敌情是变幻莫测的呀……！”

由于赫尔曼·霍特上将的到来，施密特结束了跟菲比希的谈话。霍特率领的第四装甲集团位于保卢斯第六集团军的南部，保卢斯和霍特两人进行了磋商。八点，沃尔夫冈·皮克特也参加了霍特、保卢斯、施密特在下契尔斯卡亚举行的会谈。皮克特是第六集团军所属第九高炮师师长。

施密特和皮克特从一九二五年在参谋学校一起学习时就是好朋友。此刻，施密特正在征询皮克特的意见，他问道：“在当前的困境下，如果是你将怎样决断？”

皮克特毫不犹豫地回答说：“如果是我的话，我将全力以赴向西南突围。”

“那么干，燃料不足怕是行不通吧。”施密特说。

皮克特说：“可以利用高炮平射掩护突围。用人把一百六十门二十毫米高炮抱过草原，弹药也用人扛，一定要试一试。”

施密特说：“突围的事我们也考虑过，不过那要在开阔的冬季草原上行走四十五公里才能到达尚未封冻的领河。况且在西部的悬崖上已经有敌人把守，要想通过那里，我们必须从平坦的草原打出去。没有重武器，又没有燃料，肯定是突不出去的。不行啊，皮克特，那时我们会重蹈当年拿破仑的覆辙，而且还不得不丢下一万五千名伤病员。”

最后施密特说道：“第六集团军已接到命令，要求死守斯大林格勒。所以，除构筑‘刺猬’阵地，接受空中补给之外，是别无他途了。”

皮克特听他这么一说，愣住了。过了一会儿，他问道：“你指的是整个集团军依靠空中补给吗？在这样恶劣的气候条件下那可办不到。我看最好是立即集结，除了突围以外别无出路。”

保卢斯将军一声不响地听着两人的谈话，他最后下了决心。他坚信突围是不会成功的，现在必须首先集中兵力构筑“刺猬”阵地。当天，他乘飞机飞进包围圈，在斯大林格勒郊外古姆腊克设立了战斗指挥部。

虽然保卢斯作了这样的安排，可是里希特霍芬、菲比希和皮克特三人在这二十四小时里，反复向他强调依靠空军对整个集团军实施空中补给是不可能的。这警告起了作用。从这时候起，保卢斯开始向最高统帅部提出请求，请求给予他和第六集团军自主的权利。也就是说，他将固守斯大林格勒，但，如果万一布不成“刺猬”阵地，或者空中补给真的行不通的话，他可以利用突围来挽救集团军。

十一月二十二日，希特勒对他的请求只回答了两个字：“不行！”

十一月二十三日，保卢斯再次重申上述要求，并详细申诉了理由。直到这时他本人才相信“前期获得充足的补给是不可能的”。

希特勒非但不同意保卢斯的要求，而且还命令第六集团军不准从伏尔加河畔后退一步。这就是说，第六集团军的命运由总统个人掌握着，这还有什么话好说呢。

下达给保卢斯的“总统命令”结尾的一句话是：“第六集团军的补给由空运解决”。

读者也许会提出疑问，希特勒怎么竟会不顾前线司令官们的一致反对，不管漫天的迷雾和风雪，给第六集团军下达这样的命令呢？要了解这个内幕，且让我们看一看十一月十九日苏军开始大反攻以后，在德军上层人物中间发生的一些轶事吧。

起初，戈林曾经向希特勒夸下海口，说他的空军将关照第六集团军。这句话是什么时候

说的，在任何一本战斗日记中都没有记载，也没有足可凭信的文件。但有一点是千真万确的，戈林曾经作过类似的保证，而且也是在没有同别人商量的情况下作出的。关于这一点，从空军总参谋长耶顺内克与陆军总参谋长库特·蔡茨勒的谈话来看是无庸置疑的。

不论耶顺内克还是蔡茨勒，都必须向各自的上司报告每个前线司令官的见解。第六集团军被包围的当天，希特勒正在上萨尔斯堡。那天是星期日，也是对战死者的哀悼日。下午，汉斯·耶顺内克上将从贝希特斯加登的盖格尔饭店来到这所山中别墅，他想与库特·蔡茨勒将军一起对总统施加一点压力。但结果他们没这样做。

后来，蔡茨勒抱怨说，当时耶顺内克并没有明确地向希特勒表明自己的立场，只是说空军由于接受这个新任务将会负担过重，同时他也没有阐述依靠空运来支撑一个集团军一定会失败的理由。当然更不会提到里希特霍芬说的“这简直是发疯”那句形象的比喻了。然而，尽管耶顺内克轻描淡写地说了一下这次补给作战会使空军负担过重，但他的话还是多少起了一些作用。作为戈林的代理人留在希特勒身边的博登沙茨将军认为有必要离席向在卡林哈尔的戈林挂特急电话。

戈林立刻把耶顺内克叫到电话机旁，严厉地命令他不要在总统面前多嘴，不是已经作出向斯大林格勒空运的决定了吗！

戈林对情况是很了解的，可是为什么这位国家元帅偏偏作出这样的保证呢？最能给我们说明这个问题的还是那位自第一次世界大战就是他的好友的布鲁诺·勒尔查上将。因为戈林曾经详细地向勒尔查上将谈过斯大林格勒的悲剧，并说我要提防使自己成为替罪羊。

戈林说：“我的刀把子攥在希特勒的手里啊！希特勒跟我说过，‘行吗，戈林？空军如果不去救援的话，第六集团军的末日恐怕就要到了。’我只能答应，否则，失败的责任一开始就会加到我和空军的头上。于是，我只好说，‘是，总统阁下，就那么干吧！’”

从此，这个地道的普鲁士军人耶顺内克执行上司指示的决心不再动摇了，尽管这与他个人的想法是那么不一致。耶顺内克已经不再反对空运，他千方百计地思考着如何才能空运成功。

他认为成功的条件有两个：一是有允许飞行的天气，二是只要运输机部队使用的出击基地塔秦斯卡亚和莫洛佐夫斯克在任何情况下都不受红军的攻击。

至于这两个条件有没有保证，希特勒当时没有介意。他在当天晚上就命令保卢斯死守斯大林格勒。

两天后，即十一月二十四日，在大本营“狼穴”，蔡茨勒将军再次单独晋见希特勒，尽力想使他回心转意。蔡茨勒将军说第六集团军只剩下几天的粮食了，即使空军总动员，也只能做到运送燃料和弹药。如果突围，现在也仍然能够成功。

希特勒把戈林叫来。国家元帅一见面就开口说道：“报告总统阁下，空军将从空中全力支援第六集团军。”

针对戈林的话，蔡茨勒说道：“这一点，空军是绝对办不到的。元帅阁下，您知道一天之内要向斯大林格勒运进多少物资吗？”

“我不知道。”戈林搪塞说，“可是我的部下知道。”

蔡茨勒根本不理睬戈林的回答，他把空运的具体数字摆了出来。他说，第六集团军每天要求空运七百吨物资。按最低标准计算，也就是把战马杀掉，每天也得空运五百吨。蔡茨勒嘴里反复地说着：

“每天要从空中运去五百吨啊！”

“这完全办得到！”戈林担保说。

这时蔡茨勒再也无法克制自己了，他情不自禁地大声喊道：“你在胡说！”

戈林面红耳赤，喘着粗气，紧握着拳头，仿佛要对陆军总参谋长大打出手。

就在这时，希特勒用冷冰冰的声音打断了他们的争吵，“既然国家元帅这样说，我只得

相信，决定不能改变啦！”

争论就这样结束了。由于希特勒顽固地坚持一旦占领的土地就不准再丢失的错误原则，蔡茨勒挽救第六集团军的尝试失败了。至于空军能否从空中提供二十五万士兵的给养，这对总统来说倒是次要的。而戈林轻率的保证则为希特勒的顽固态度找到了一个良好借口。于是，第六集团军被迫收缩到原来的位置，即斯大林格勒的包围圈里！

在斯大林格勒战役这场悲剧中，天气扮演了一个起决定性作用的角色。

“由于夏秋两季侥幸碰到了好天气，我们空军才控制了这一带。”在第五十五“鹰头飞狮”轰炸航空团（部署在东部战线南部）担任多年气象工作的弗里德里希·沃普斯特说道：“然而，最令人担心的是正在到来的恶劣气候季节。毫无疑问，它将成为苏军强大的‘盟友’。因为它将使我们空军的活动受到限制。”

一九四二年十一月四日以后，天气开始巨变。从亚得里亚海域扩展到乌拉尔山一带的欧洲大陆高压由于受到来自西部低气压的影响而分化。与此同时，北极的冷空气南下，因此，十一月七日，顿河的大弯曲部受到寒流的袭击。十一月八日，第五十五轰炸航空团的基地莫洛佐夫斯克，温度骤然下降到零下十五度。天气不但寒冷，而且大雾茫茫，飞行受到妨碍。发动机对冷空气也不适应，敏感得很。

但这与十一月十七日开始的恶劣天气相比还算不得什么。从十一月十七日开始，由于俄罗斯寒冷的高气压抵御不住由冰岛方向运动过来的一股湿润暖气团，从而，在斯大林格勒和伏尔加河——顿河地区上空产生了一条与北纬五十度线相平行的宽度不超过三百公里的锋面。

天气之恶劣实属罕见。气温在零度左右，浓雾弥漫，雨雪交加，地面冻上一层滑溜溜的薄冰。眨眼之间，飞机上就结了一层冰，空军已无法飞行，一下子完全丧失了活动能力。

不消说，苏军知道将出现这样的天气，这也是他们所盼望的。因为两天之后他们就转入反攻。德军几周以前通过空中侦察就得知苏军在准备反攻，然而第六集团军战区漫长的北部防线却没有采取任何对策。因此，红军的首次打击就击溃了顿河大弯曲部罗马尼亚第三集团军的防线，红军打开的突破口眼瞅着在扩大。这时只有空军能够扭转局面，然而，它却像钉子一样被钉在冰天雪地里无法行动。

菲比希中将在奥勃利夫斯卡亚第八航空军司令部发出命令，要他所属各部队至少抽调几名有经验的飞行员去参加战斗。有几架 He 111 式飞机从莫洛佐夫斯克起飞了。这时天气很坏，低云几乎垂到了地面。能见度只有一百米左右。在这几架飞机中，第五十五轰炸航空团第二大队大队长汉斯·约阿希姆·加布里尔少校一马当先。飞行员利普准尉在草原上以几米的高度超低空向北飞去。诺伊贝特中尉看见大队长的飞机在低空用机枪扫射敌人，但不久，加布里尔的 He 111 式飞机就被高炮击中，打得粉碎。

苏军选择的突破口是卡拉奇。在这里起飞的是阿尔弗来德·德尔塞尔少校的强击机大队。从斯大林格勒近郊卡尔波夫卡起飞的是第二俯冲轰炸航空团的几架 Ju 87 式飞机。以打坦克而闻名的汉斯·乌尔里希·鲁德尔在这次战斗中率领这个团的第一中队。当时，他虽然患黄疸病，但全不在意。鲁德尔在东部战线出击了二千五百三十次——这是军事飞行员出击次数的世界最高记录。

但是，在一九四二年十一月十九日、二十日这两天，甚至连鲁德尔也不想出击了。因为那时，无论怎样发愤袭击那些突破防线的敌人，也不过是杯水车薪。即使加上其他一些敢于起飞的俯冲轰炸机、水平轰炸机和强击机，也同样是无济于事。十一月二十日晚，第四航空队司令冯·里希特霍芬上将在战斗日记上这样写道：“俄国人巧妙地利用了恶劣的天气条件。在这个鬼地方，没有适合飞行的好天气无论如何是不行的。”

过了几天，天气还是很糟。里希特霍芬想把部队从高加索战线北调投入顿河战役。但天不作美，飞机无法起飞。十一月二十一、二十二和二十三日连续三天，天气对敌人极为有利。

苏军已经包围了卡拉奇，他们的攻击目标不仅是斯大林格勒，还从顿河的大弯曲部南下，向顿河的支流契尔河进军。契尔河对岸的莫洛佐夫斯克和塔秦斯卡亚两地首先受到攻击，因为这里有德军的机场。如果这两地失守，那么耶顺内克向第六集团军提供补给的第二个条件也就完蛋了。

面对这种危险局面，空军只好自己组织力量防守。第九十九高炮团团长沙塔艾尔上校像变魔术似地组织起一支警卫部队。这支部队是由高炮部队、维修人员、后勤部队、掉队的士兵和重返前线的退伍士兵组成的。这位上校用这支警卫部队去加强契尔河南面和西面的防线。后来，友邻部队的空军和陆军指挥官们都效仿了他的这种做法。

十一月二十六日，另一位高炮指挥官爱德华·奥伯格德曼中校率领由上述成员临时组成的一支部队，打退了敌人向奥勃利夫斯卡亚机场的进攻。在这次战斗中，Hs129式坦克强击机实施了空中支援，一个老式的双翼飞机亨舍尔Hs 123中队也参加了战斗。地面上则由机械员、装配工守卫跑道，以确保飞机能够再次着陆。

驻奥勃利夫斯卡亚机场的第八航空军司令部人员也都拿起了枪。正在这极为混乱的时候，航空队司令里希特霍芬乘飞机来到这个机场。他问参谋长洛塔尔·冯·海涅曼中校到哪儿去了。

菲比希将军回答说：“他正在第一线用机枪阻击敌人呢！”

里希特霍芬非常生气，他命令菲比希必须退回塔秦斯卡亚机场，立即指挥第八航空军，组织空运作战。这位航空队司令说空军没有工夫在前线跟俄国兵交战。可是在眼前的处境下，如果空军不亲自参加战斗，又有谁来保卫机场呢？

终于，由一支精锐、齐整的部队和一支最好的坦克部队组成的援军赶到了契尔河畔。但是，施塔艾尔上校的这支警卫部队不得不继续留在罗马尼亚第三集团军的防区内。这条防线是该集团军新任参谋长瓦尔特·文克好不容易建立起来的。契尔河防线的防御力量十分薄弱，能够坚守下来真可说是一个奇迹。他们千方百计地一连坚守了几个星期，从而拯救了塔秦斯卡亚和莫洛佐夫斯克两大出击基地，好歹保证了空运作战的进行。

十一月二十四日，第四航空队接到空军总司令下达的命令，命令他们无论如何每天要给包围圈内的德军空运三百三十吨物资，即三百吨燃料和三十吨武器弹药。

三天刚过，第六集团军又要求空运面粉和面包等食物。因为在退守斯大林格勒要塞时，他们被迫放弃了位于顿河以西的粮食仓库。现在粮食马上就要吃完，第六集团军真是到了山穷水尽的地步。不久，他们只得完全依靠空运度日。

在这段时间里，Ju 52大队陆续飞进塔秦斯卡亚机场。在这些空运部队中，既有多次在空运作战中冲杀出来的老将，又有刚从国内调来的新手。使用的飞机也是既有用旧了的飞机，也有刚出厂设备还不齐全的飞机。这些飞机缺少通信领航设备用的工作台；缺少防寒装置和防御武器，有的甚至连个降落伞都没有。塔秦斯卡亚机场空运指挥官弗尔斯特上校在十二月初接纳了十一个Ju 52大队和两个Ju 86大队，共三百二十架飞机。不过，只看数字并不能看出运输的实际能力。在这期间，所有运输机加在一起，能够立即投入使用的只有三分之一。

因此，十一月二十五日和二十六日两天，第一批飞往斯大林格勒执行空运任务的容克式飞机根本没有达到空运三百吨的要求，只运去六十五吨燃料和弹药。

第三天更糟糕。

菲比希中将在战斗日记中描述这一天的情况时写道：“提起这天的天气，简直令人沮丧到了极点。本打算试着飞一下，但是塔秦斯卡亚这里不断受到暴风雪的袭击，根本无法飞行。”

尽管如此，还是有十二架飞机顶风冒雪飞起来了。它们冒着结冰的危险，靠仪表飞行从塔秦斯卡亚飞到前面二百二十公里远的皮特姆尼克机场，卸下二十四吨燃料。然而，对一个四面楚歌的集团军来说，二十四吨燃料够干什么呢？看来，光用Ju 52式飞机完不成补给任务，这是显而易见的。

里希特霍芬无奈，只得给驻守莫洛佐夫斯克的第五十五轰炸航空团团长恩斯特·屈尔上校下达了双重任务：

第一，你要担负起运输部队指挥官的任务，动员你部所有 He 111 式飞机，协助向包围圈内空运补给物资；

第二，你还要担负起你本来担负的“斯大林格勒空军作战部队”指挥官的任务，即必须从空中支援契尔河畔的防御战，阻止苏军向塔秦斯卡亚和莫洛佐夫斯克两地进攻。如果该基地失守，那么，预定的增援第六集团军的空中补给作战就将告吹。

屈尔上校和作战参谋汉斯·德林、海因茨·赫费尔两上尉为完成这一双重任务，投入了下述部队：除第五十五轰炸航空团的两个大队、第一零零轰炸航空团第一大队、第五、第二十特殊任务轰炸航空团 He 111 运输大队（分驻莫洛佐夫斯克西郊、南郊两个机场）之外，还有由汉斯·亨宁·冯·博伊斯特中校率领的第二十七轰炸航空团（驻米列罗沃），总共有 He 111 式飞机一百九十架，每架飞机均配备有技术熟练的空勤人员。这样调配，可以给斯大林格勒补给作战增加一百九十架飞机——如果眼前战斗容许抽出的话。屈尔上校留下第三战斗航空团和俯冲轰炸机、强击机各一个大队保卫他的出击基地。

十一月三十日，一开始，He 111 跟 Ju 52 式飞机还可以组成编队飞向包围圈。后来就不分昼夜，也不管是单机还是三机编队了。第三“乌德特”战斗航空团担任护航。虽然有苏联战斗机在中途拦截，但大都是单机。为避开敌人的对空炮火，He 111 式飞机在皮特姆尼克导航台的引导下采用云上飞行。在快要到达机场时，再飞出云层寻找跑道。云下是大雪覆盖的平坦的草原，白茫茫一片。

突然，发现在正下方停有 Ju 52 式飞机，还看到红色的着陆标志。有一个哨兵打出一发绿色信号弹，这是允许着陆的信号。于是，He 111 式飞机开始进场，放起落架，最后降落在那被机轮压得坚实的雪跑道上。

这里就是皮特姆尼克。九月份，在德军攻破斯大林格勒时，战斗机部队在这里物色到一块平坦的草原，建成了这个机场。现在，德军正以它作为进入斯大林格勒的一个窗口来支撑一个集团军。着陆的海因克尔飞机必须滑到一旁腾出狭窄的跑道。人们跑近飞机，从飞机的弹仓里卸下粮食和弹药箱，连返航用不了的汽油也从机翼油箱里抽出来。左机翼油箱的汽油分给守卫机场的战斗机；右机翼油箱的汽油分给坦克和汽车。

几名伤员被抬上了飞机，起飞的各项准备工作已经完毕。但这时，飞行员却踌躇起来，眼下已云散天晴，他担心会有苏联战斗机拦截。于是，他一直等到后两架海因克尔式飞机也做好起飞准备才一同起飞，因为，组成三机编队可以对付敌人的袭击。五十分钟以后，三架飞机顺利地到达莫洛佐夫斯克，装上物资再次飞往皮特姆尼克。就这样，只要天气容许，他们就一不分昼夜穿梭般地进行空运。

十一月三十日，He 111 式飞机发挥了最大的效率，运输量首次超过一百吨。但这还是没有达到戈林规定的指标，只完成了三分之一。这一百吨物资是第六集团军一天所需最低标准的五分之一。翌日，十二月一日，由于天下大雪，运输量大幅度下降。雪后第二天，即十二月二日，天气非常寒冷，发动机发动不起来。因为加温炉太少，融化结冰的机身需要好几个小时。总之，起飞相当困难。

在莫洛佐夫斯克，找不到一块像样的铁皮和木材，所以没办法修建作业棚。机务人员不得不冒着刺骨的寒风和飞雪露天在飞机旁工作。他们的手指已经冻僵，根本不能细致地进行维修。再加上许多飞机的发动机需要更换，这样，能够使用的飞机数量就一下子下降到飞机总数的四分之一。

空军一开头就料到了这种情况，至少他们在去年亲身尝到了冬季被困在苏联的苦头。正因为如此，空军的指挥官们才强烈要求第六集团军不要过分依赖空中补给。

十二月十一日，菲比希中将与第八航空军补给部长库特·施托尔贝格少校一起飞到被包

围的斯大林格勒。一见面，保卢斯高级上将就强烈谴责说，像现在这样的空运是不顶用的。他指出：“你们自己保证说需要六百吨就给运六百吨，可现在连六分之一也没有完成”。“像现在这样的空运，第六集团军不要说作战，就连维持活命都很困难！”保卢斯说道。

当时，菲比希本来可以回答说，为了完成任务将全力以赴。然而，他没有这样做，他选择了一条不愉快的道路，他说了实话。他仍如既往地坚持说，靠空中补给来维持一个集团军是办不到的，就是再增加飞机也办不到。

尽管如此，保卢斯和他的参谋长施密特仍然再三要求说，这几天很关键，希望你们全力以赴。因为这时，他们已经知道霍特上将将从西南方前来接援。第六集团军为了在霍特靠近以后能够突围，眼下非常需要坦克和其他车辆的燃料和弹药。另外，士兵们还需要面包。

十二月十六日，第六集团军把手头储备的最后一点点粮食也发给了各部队，但这点粮食最多只能维持两天。以后怎么办呢？谁也不知道……。

从十二月十九日到二十一日这三天内，空军创造了向斯大林格勒空运补给的最高记录。他们用四百五十架飞机在三天内向皮特姆尼克空运了七百多吨物资，每天的运输量差一点儿就达到原来规定的最低限度。然而好景不长，二十二日漫天大雾，连续两天未能放晴。

不仅天不作美，敌人的两个近卫军又突破了驻守顿河的意大利第八集团军的防线，向南面的罗斯托夫挺进。现在，不仅斯大林格勒的第六集团军处于危险境地，整个德军东部战线的南翼都已面临被分割孤立的危险。苏军一开始就兵分两路，迅速向塔秦斯卡亚和莫洛佐夫斯克穿插。因为苏军先头师指挥员的衣兜里揣着斯大林的命令，命令他们摧毁增援斯大林格勒的德军补给基地。德国空军第三十八通信团和第八航空军后方司令部之一部在冯·海涅曼中校的指挥下，企图在塔秦斯卡亚以北十二公里处的斯科司尔斯卡亚阻击苏军，但没有成功。失败的原因是，虽经他们多次请求，反坦克武器一直没有运到。最后，防线终于被敌坦克突破。

十二月二十三日，正当二百多架 Ju 52 式飞机准备从处境危险的塔秦斯卡亚转场到其他机场的时候，从两千公里以外传来了空军总司令的命令。他命令部队原地待命，所有飞机不得一起飞。要死守塔秦斯卡亚，容克式运输机要在那里等到最后一分钟，直至遭到敌人炮击为止。

这个命令简直莫明奇妙。运输机不足，满足不了第六集团军的需要是明摆着的。不管怎么样，也不能轻率地将它们置于危险的境地而不顾啊。要知道，这些飞机毕竟是第六集团军最后的一线希望！

一九四二年十二月二十四日五点二十分，苏联坦克的炮弹一开始打到塔秦斯卡亚机场的北缘。一架飞机中弹起火，另一架飞机在跑道上爆炸。

一百八十架 Ju 52 式飞机开动着发动机，隆隆作响地停在机场上。

什么时候准许起飞呢？

运输机大队的指挥官们早在一小时之前就来到地下指挥所。他们心急如焚，跺着脚来回走着，等待着起飞命令。马廷·菲比希中将也不敢断然下令起飞，他曾一次又一次地试着给第四航空队司令部挂电话，但都没有挂通。

地下指挥所里的所有人员都知道电话线在一个半小时之前，苏军开始炮击塔秦斯卡亚城时，就被炸断了。菲比希本人在来机场的途中，曾驱车在大火熊熊的电话局前经过。虽然如此，为了与上司冯·里希特霍芬取得联系，他还是拼命地摇着电话。航空队参谋长汉斯·德特列夫—赫弗特·冯·洛登上校也站在菲比希身边。他是里希特霍芬在预感到局势不妙的前一天，被派到塔秦斯卡亚菲比希这里来的。但洛登此时一言不发，他同样不想承担违背戈林命令的责任。

五点二十五分，第八航空军参谋长洛塔尔·冯·海涅曼坐着一辆装甲联络车来到机场。在这以前，海涅曼同耶内上尉、德鲁贝中尉一起负责保卫塔秦斯卡亚城内的军司令部。他命

令由地面人员组成的各部队不要搭乘正在待命的运输机，自行向城市南部撤退，之后，驱车赶到机场。就在这时，被坦克炮弹打中的 Ju 52 式飞机开始起火。在漫天大雾中，谁也不知道炮弹是从哪儿飞来的，因为发动机的轰鸣声压过了炮声。以前一直静静待命的士兵们这时也哗然大乱，纷纷跑向飞机。

海涅曼跑进地下指挥所向菲比希报告了外边发生的情况，“阁下，现在必须行动了，请立即下令起飞吧！”

“不行！必须等航空队的命令，必须取消已下达的命令才能起飞！”菲比希回答说，“况且，这样大的雾也不能起飞呀！”

冯·海涅曼大声喊道：“如果现在再不起飞，我们会被全部消灭在这里！阁下，这样一来，这支向斯大林格勒进行空运的部队，也就是被包围的第六集团军的最后一线希望就完蛋了！”

航空队参谋长赫弗特·冯·洛登上校终于开口了，他对菲比希说：“下官也是这个意见！”

于是，菲比希下了决心。他环视了一下周围的大队长，命令说：“现在可以起飞，方向是诺沃切尔卡斯克！”

此刻是一九四二年十二月二十四日清晨五点半。命令下达后三十分钟内，塔秦斯卡亚机场跑道的混乱状况达到了顶点。发动机拼命地吼叫，大雾里，容克式飞机纵横交错地从四面八方争先滑向跑道。机轮飞转，雪片飞扬。云低雾浓，仿佛伸手就可以摸到。这时机场里的能见度大约只有五十米。

飞机全速飞进雾中，每架飞机都装得满满的。但飞机上装的不是转场后能使新机场很快投入使用的重要地面器材，而是增援斯大林格勒的补给物资，弹药和油罐等。好像不知道苏军已经逼近机场似的，在这最后的瞬间，他们依然继续执行着增援斯大林格勒的命令。

突然传来一声可怕的爆炸声，两架从不同方向起飞的 Ju 52 式飞机在机场中央低空相撞，燃烧着的碎片纷纷掉落。

其他容克式飞机还在密集地滑行。它们有的机翼碰机翼，缠挂在一起；有的因方向舵失灵停了下来。但大多数飞机还是顺利地起飞了。它们彼此擦身而过，笨重地离开地面，险些撞上战战兢兢开过来的苏军坦克。这场大雾倒帮了容克式飞机的大忙，使敌人未能发现他们。

直到六点，菲比希中将还呆在地下指挥所的门前。他旁边围着几个参谋，近处有一架 Ju 52 式飞机已经作好起飞准备。炮火越来越猛烈，左边准备运给第六集团军的粮垛已经起火。苏军的坦克先头部队出现在朦胧的雾中，可是它们没有发现飞机，径直开了过去。“阁下，赶紧起飞吧！”迪特尔·派克上尉在一旁催促道。但菲比希依然犹豫不决。

六点零七分，第十六装甲师的布鲁克斯德尔夫少校前来报告，他说：“城里到处都是敌人的坦克和步兵，我们已经守不住了。”

此刻，再也不会有任何命令传来了。六点十五分，最后一架 Ju 52 式飞机终于飞离塔秦斯卡亚。上面载着第八航空军军长菲比希将军、通信部长保罗·奥韦尔迪克上校、补给部长库特·施托尔贝格少校以及军司令部的其他几名军官。如今，他们的命运掌握在飞行员的手中。鲁佩特上士从燃烧着的机场迅速爬升到云中，他估计即使爬升到二千四百米高度也不会穿透云层。于是，他放弃了穿云的想法，压下机头在云中飞行。还算幸运，Ju 52 式飞机没有结冰。七十分钟后，鲁佩特驾驶着飞机平安地降落在罗斯托夫西郊机场。

除了将军乘坐的这架飞机以外，还有一百八十架 Ju 52 式飞机，十六架 Ju 86 式飞机成功地撤离了塔秦斯卡亚，转到其他机场。空军第三十八通信团的洛伦茨上尉尽管不是飞行员，也把一架 Ju 52 式飞机驾驶到诺沃切尔卡斯克。在圣诞节那天晚上，里希特霍芬亲自向他颁发了“名誉”驾驶证。

这次撤退，德军损失了空运作战运输机的三分之一，约六十架。还损失了存放在塔秦斯卡亚的全部零备件和贵重的技术装备，更不用说加油车和加温车了。如果早一天下达撤退命

令，这些东西完全可以抢运出来。之所以遭到如此严重的损失，完全是由于毫无意义的命令造成的。即使把全国的所有飞机，甚至教练机和旅客机都拿来投入拯救斯大林格勒的战斗也无济于事。

莫洛佐夫斯克位于塔秦斯卡亚以西四十公里处，是斯大林格勒补给作战的第二大出击基地。那里的气氛也非常紧张，虽然苏军的坦克还没有逼近，但与邻近的塔秦斯卡亚机场的电话联系已被切断。当人们得知苏军已经占领塔秦斯卡亚机场，莫洛佐夫斯克西面的通道已被完全切断时，确实感到了事态的严重性。

莫洛佐夫斯克空运指挥官恩斯特·屈尔上校立即采取行动，他把 He 111 式飞机和俯冲轰炸机转场到安全的诺沃切尔卡斯克机场。连续三天大雾弥漫，但总有一天会晴的。他把希望寄托在晴天上，只要能够飞起来，能够从空中进行攻击，那么，无论如何也能设法阻止敌坦克向莫洛佐夫斯克的进攻。

圣诞节的清晨，航空团气象员弗里德里希·沃普斯特高兴地喊着跑了进来，“上校阁下，天气要好转了！”

屈尔上校望着昏沉沉的窗外，依然是大雾茫茫。他迷惑不解地望着气象员。

沃普斯特不慌不忙地说：“有一股强大的冷空气正从东面向这里袭来，天气马上就会放晴，最迟过两个小时就能出太阳。”

作战参谋海因茨·赫费尔上尉立即打电话给诺沃切尔卡斯克，命令部队准备出击。那里的空勤人员几乎都是在机上过夜的。三十分钟后，第一批飞机返回莫洛佐夫斯克。天刚一放晴，俯冲轰炸机就袭击了已推进到距机场只有几公里的苏军先头坦克。

草原上的苏军纵队由于没有隐蔽场所，受到重大损失。残部于第二天撤退，莫洛佐夫斯克总算保住了。

参战的第二俯冲轰炸航空团（恩斯特·库普费尔少校）、第一强击航空团（胡贝图斯·希茨霍尔特中校）、第三战斗航空团（沃尔夫·迪特里希·维尔克少校）、第二十七、二十五以及第一零零（只有第一大队）轰炸航空团取得的这一战果表明，空军仍旧可以左右地面战斗。当然，只限于在天气良好的情况下，并且只有在把空军集中使用于战斗焦点的时候才能奏效。真是天不作美，继圣诞节的好天气之后，又是连日大雾和暴风雪。敌人马上又趁机压了过来。莫洛佐夫斯克和被德军坦克夺回来的塔秦斯卡亚最后在一九四三年初被迫放弃。

Ju 52 式飞机的新基地设在萨尔斯克，He 111 式飞机的新基地设在诺沃切尔卡斯克。这两个基地离斯大林格勒都在一百公里以上。因此，每架飞机的运输量大幅度下降。

塔秦斯卡亚和莫洛佐夫斯克的厄运对包围圈内的第六集团军是一个致命的打击。圣诞节那天没有运进任何东西。一九四二年十二月三十一日和一九四三年一月一日、四日这几天，各运去二百吨以上的物资。一月二日，由于雾大，飞机没有起飞。

德国飞机到斯大林格勒的飞行距离越远，对苏联就越为有利。为此，苏军沿着德军向皮特姆尼克进行空运的航线，建立了一条“高炮通道”。德国运输机被迫绕道飞行，结果浪费了大量时间。此外，由于自己消耗掉了燃料，也就不能分给斯大林格勒的德军了。

如果运输机能够以密集的三机编队实施空运，从理论上讲，那是效率最高的，这样可以昼夜不间断地进行。然而，实际上这是不可能做到的，因为苏联的战斗机部队一天比一天强大。白天，Ju 52 式飞机不能单独飞行，它们必须在基地上空组成编队，由战斗机护航飞往斯大林格勒。大批飞机同时到达，使得包围圈内唯一的机场工作非常忙乱。平常，卸货指挥部一连几个小时都无事可做，而编队一到，一来就是四、五十架，而且又必须同时作业，从而造成地面组织顾此失彼，浪费大量的宝贵时间。

当初，第八航空军曾要求第六集团军负责维修包围圈内的空军基地。十二月十一日，菲比希中将和补给部长施托尔贝格少校视察斯大林格勒时，就强烈要求除皮特姆尼克外再修建一座机场，特别要维修好第六集团军司令部附近，位于市中心的古姆腊克机场。然而，保卢

斯高级上将拒绝了这一要求。难道在十二月中旬，第六集团军的士兵就已经虚弱到连填弹坑、平整跑道都不能干的地步了吗？

菲比希还要求把包围圈内的空运指挥权交给空军将领，这个要求也遭到保卢斯的拒绝。菲比希本打算让空军将领负责机场的修建、进场的准备及其他整个空运作战的指挥。在斯大林格勒包围圈内，唯一的空军将领只有第九高炮师师长皮克特少将。现在，他的作战参谋海茨曼中校和第一零四高炮团团长罗森菲尔特上校正在致力于部署地面防空组织。他们在皮特姆尼克机场部署了火力强大的高炮部队，以对付敌人的低空袭扰。他们一手承担了包围圈内的飞行安全保障和补给物资的搬运任务。可是，即使高炮部队的军官们再拼命干又有什么用呢？第六集团军内没有人可以作为“空军利益的代表”，而且，自从空军创建以来，一直未曾遇到和处理过如此艰巨而重要的任务。

在包围圈外，第六集团军补给部长巴德尔上校为收集有用的物资和器材到处奔波。但搞到的大都是一些配给的东西，并不是集团军最为需要的。比如多水份的黑面包虽然运来了，却冻得梆梆硬，在食用之前必须先把它烤化。在罗斯托夫也有类似的问题，那里有大量的面粉和奶油，不知出于什么缘故，陆军总司令部不许随意动用。那儿贮存有军用面包、冻肉，还有若干吨蔬菜罐头。这些东西含有四分之三的水分。第六集团军将依靠这些东西生存。难道德国没有压缩食品这一类的东西吗？难道不能从国内运来一些供空降兵和潜艇人员食用的高营养特制食品吗？这些急需的东西没有运来，却在十二月运来了装有圣诞树的“总统礼物箱”。这个礼物对第六集团军毫无用处。

诸如此类鸡毛蒜皮不值一提的事和过错积少成多，就断送了第六集团军的命。但最根本的原因是由于希特勒执意要死守斯大林格勒的顽固态度以及空军只凭空中补给就可以维持二十五万人生命的乐观保证。一九四三年一月九日上午，皮特姆尼克的士兵们屏息静听，发现远方飞来一架罕见的四发大型飞机。Fw 200

九点三十分，卡尔·维特曼准尉驾驶的 Fw 200 “大秃鹰”式飞机开始着陆。起落架接地后扬起一阵飞雪。维特曼算是走运，这雪使轮胎冷却，不然的话，轮胎会由于压力过大和强烈摩擦而爆破。因为 Fw 200 式飞机的最大载重量只有十九吨，现在它却超载四、五吨。

几分钟后，维特曼的中队长弗兰茨·舒尔滕·福格尔海姆中尉也安全着陆。接着又相继飞来五架 Fw200 式飞机。空军的四发飞机参加空运使人们产生了新的希望。如果空军使用这种大型飞机对斯大林格勒进行空中补给的话，那么第六集团军岂不就得救了吗？

然而，从驻守在大西洋岸边的第四十轰炸航空团调来支援斯大林格勒的“大秃鹰”式飞机只有十八架。这些飞机组成第二零零特殊任务轰炸大队，归汉斯·于尔根·维拉斯少校指挥，基地设在距皮特姆尼克五百公里的斯大林诺。

最初的七架飞机在一月九日运来燃料四点五吨，弹药九吨，粮食二十二点五吨。返航时运走伤员一百五十六人。可是到了第二天就发生了一连串事故。舒尔滕·福格尔海姆中尉因发动机工作不正常中途折回；施特耶少尉一个人被留在皮特姆尼克，哈尔蒂希准尉的飞机因发动机和尾翼被几发高射炮弹击中被迫着陆；维雅准尉的飞机螺旋桨虽然被打得像锯齿一样，但仍然完成了任务。勒克准尉倒是到达了皮特姆尼克，可是在返航途中，飞机与二十一名伤员一起去向不明。

对于已习惯于大西洋温暖气候的人们来说，俄罗斯的冬季是过于严酷的。斯大林诺这个基地，地面没有任何设备，甚至连个机库都没有。因此，机务人员不得不在零下二、三十度的露天地维护娇贵的“大秃鹰”。发动机罩冻得梆梆硬，像玻璃一样脆裂了。由于连个挡风的木板棚都没有，古拉扎机械师等人只好在暴风雪中连续工作。仅有的一台加温车被用来为那些被冻僵了手的机械员取暖。

在这种条件下，空军还在为被他们称为“被出卖了的”第六集团军飞行。他们每天咬紧牙关，怀着死里求生的拼命精神和勇气奋力空运。

维拉斯少校把 Ju 290 这样的专用货机也投入了空运。这种绰号叫作“家俱搬运车”的巨型飞机一次能运来十吨物资，运走八十名伤员。可惜维拉斯只有两架这种飞机，并且只用了几天。Ju 290

带有 BD+TX 标记的 Ju 290 一号机由海尼希驾驶，一月十日顺利地完成了第一次往返飞行。Ju 290V1 (Ju 90V11) 是 Ju 290 的第一架原型机“BD+TX”；

第二次飞行是在一月十三日零点四十五分，从皮特姆尼克起飞。机上载有八十名伤员。离地后两三秒钟，在眼看就要开始爬升时，突然，飞机直立起来，一个筋斗栽到地上。飞机上只有阿尔弗莱德·卢茨上士一人奇迹般地活着。据他说，事故的原因是由于起飞时急剧加速，伤员们都向后滑去，飞机失去平衡造成的。

Ju 290 二号机首次在斯大林格勒上空飞行时，便遭到苏联拉-3 式战斗机的攻击。维斯古兰特少校虽使飞机免遭击落，但因机身被打得尽是窟窿，不得不返回国内修理。

德军企图孤注一掷，动员很早以前就寄予很大希望的远程四发轰炸机 He 177 投入空运，最后也失败了。第五十远程轰炸航空团第一大队共有四十余架 He 177 式飞机在萨波洛柴机场进行冬季训练，但眼下能够使用的不超过七架。大队长谢德少校亲自率领这些飞机飞往斯大林格勒，但起飞后不久便不知去向。He 177

远程轰炸机不适于空运。因为这种飞机和比它小得多的 He 111 式飞机的装载量差不多，而且也没有安放伤员的位置。

谢德死后，He 177 式飞机在海因里希·施洛塞尔上尉的挥指下，又飞了十三次。在这十三次飞行中，尽管没遭到敌机攻击，却有七架飞机自行起火坠落。起火的原因是“空中打火机”的那个老毛病，如今在斯大林格勒又旧病复发了。He 177 式飞机的大量投入使用除了造成麻烦之外，第六集团军并没有得到它们多少实惠。

只有第二零零特殊任务轰炸航空团的“大秃鹰”式飞机，始终不断地运送弹药、燃料和粮食，一直到这场悲剧的最后一天。

一九四三年一月十日，苏军开始大反攻。德军的防守部队在南部和西部被打得节节败退。一月十六日晨，皮特姆尼克机场失守，六架俯冲轰炸机和六架 Me 109 式飞机刚刚起飞，苏军的步兵火器就封锁了跑道。

在这里担任防守任务的飞行员是自愿从第三“乌德特”战斗航空团来的，是从十二月初开始担任防守皮特姆尼克机场的。在他们的努力下，苏联战斗机和强击机连续几周都未能阻止德军的空运，从而把四万二千名伤员送到了后方。戈麦洛特上尉的中队尽管有时只能出动两架飞机，然而却击落了一百三十架敌机。在斯大林格勒，最出色的王牌飞行员是库特·艾伯纳上士，他在那里共击落三十三架苏军的米格-3 和拉-3 式飞机。这两种飞机的性能并不亚于带装甲的伊尔-2 式强击机和德国 Me 109 式飞机。

一月十六日，德机在皮特姆尼克紧急起飞。按照命令规定，六架梅塞施米特式飞机要在古姆腊克着陆。可是那里的跑道却没有修整。头一架飞机因撞上积雪拿了大顶，第二架冲进炸弹坑里，第三、四、五架飞机也都发生了事故。只有最后面的鲁卡斯中尉驾驶的那架飞机做了一个通场飞行，向西飞去。这是冲出包围圈的唯一的一架 Me 109 式飞机。

像古姆腊克这样的机场，后来竟允许运输机在这里着陆！真是咄咄怪事。

这件事也发生在一月十六日这天。当时，因苏军已经离萨尔斯克基地不远，驻在这个基地的 Ju 52 各飞行大队陆续起飞撤离。这支运输机部队的指挥官是在入侵俄罗斯第一年的冬季曾成功地指挥了迭米扬斯克空作战的弗里茨·莫尔兹克上校。在他的指挥下，运输机从兹韦烈沃附近的玉米地里起飞前往斯大林格勒。从那里到斯大林格勒已是这种飞机航程的极限。在此后二十四小时内，莫尔兹克的飞机遭到苏军的空袭，损失了五十多架容克式飞机。其中有十二架起火，烧得完全不能使用，四十架被炸毁。种种不幸接踵而来。

在这暗淡的一月十六日，希特勒的全权代表艾哈德·米尔希元帅乘里希特霍芬的军用列

车来到塔甘罗格。他此行的目的是重新部署斯大林格勒补给作战，企图再一次扭转败局。然而，米尔希又能起什么作用呢？早在他到来之前，空军就已为挽救第六集团军竭尽了全力，并告失败。这是由于空军一开始就担起一付它本身并不胜任的担子的缘故。

苏军在夺取皮特姆尼克以后，接管了德国机场的照明和无线电导航设备，并采取了诱骗德国空军的战术，使若干架德机上当，在敌机场着陆。

古姆腊克机场的处境越来越困难。狭窄的跑道周围尽是被击毁的飞机残骸和弹坑，飞机每次起飞和着陆都像在演一场惊险的杂技。一月十九日夜，年轻的汉斯·基尔贝特少尉在能见度只有五十米左右的暴风雪中驾驶“大秃鹰”式飞机着陆时，折断了尾轮，然而，基尔贝特后来还是按照命令将胡贝将军从包围圈里接运了出来。

作为第八航空军的正式代表被派到斯大林格勒的第二十七“伯格”轰炸航空团第三大队大队长蒂尔少校，一月十九日，仍然驾驶着 He 111 式飞机飞到古姆腊克。据第六集团军的电报称，这个备用机场“可以昼夜着陆”。他的任务是到这里查明这个机场的情况。因为在这以前，许多运输机都不敢在这里着陆，有的返航，有的把集装箱扔了下去。下面是蒂尔的报告，这是一份令人吃惊的报告。

“在一千五百米至二千米高空，我清楚地看到了这个机场的情况：跑道上停放着铁道机；被击毁的飞机残骸到处都是；数不清的弹坑；着陆标志（T 字布）被雪覆盖着。我的飞机在接地时，遭到十架敌战斗机的机枪扫射，但敌机害怕轻型高炮，不敢飞到八百米以下。同时，敌人的炮兵也开始了炮击。当我一关掉发动机，炮火使集中向我射来，简直像实弹射击训练。敌人可以用大口径和中口径火炮射击整个机场。我看清了，其中一部分炮弹是从西南方射来的……”

“如果从飞行技术的角度来看，这个机场可以昼间着陆。如果是优秀的飞行员，即使在夜间也可以着陆……跑道旁共有被击毁的飞机十三架，所以，跑道的宽度已不超过八十米。特别是跑道头上的那架 Me 109 式飞机的残骸，是一个巨大障碍，它对超载的运输机来说是非常危险的。我向罗森菲尔德上校提出应该立即把它清理掉。此外，机场上还杂乱地堆放着许多没有开箱的补给集装箱，有的半埋在雪里。”

“当我从保卢斯高级上将那儿回来一检查，发现我的飞机已经被敌人的炮火打坏，机械员被打死。我的僚机也在跑道外侧受了重伤。我着陆的时间是十一点，到二十点，空运部队还没到达。尽管这里急需燃料，可是我飞机上的物资却没人来卸，甚至连油箱也没有摘下来，理由据说是因为敌人的炮火太猛烈。十五点左右，有三、四架乌-2 式飞机开始在机场上空进行袭扰。关于着陆的情况我从起飞时就料到了。果然，到二十二点，一架飞机也不能着陆了……。因为德国飞机着陆时，七部着陆灯必须全部打开，这就成了敌机攻击的最好目标。着陆灯一亮，苏联前来袭扰的飞机就投下炸弹。我机只要一着陆，就会葬身在敌人的弹雨之中……因此在这种情况下，德国飞机除了利用瞬间的照明把货物集装箱投下去之外，再也没有别的办法……”

在第六集团军司令部，蒂尔讲述了关于空运的无数困难和障碍。然而得到的回答尽是反对，不满和绝望。

“如果飞机不着陆的话，”保卢斯高级上将说道，“那就意味着第六集团军的灭亡。着陆一架飞机能够挽救一千人的生命。空投简直是白费力气，因为一则有很多集装箱会投丢，再则士兵身体太弱，无力寻找。用汽车去拉又没有汽油。现在士兵们一个个都是有气无力，步行走不了六公里。因为今天已是断粮的第四天。由于缺少燃料，重武器不能向后运送，也无法使用。最后的一匹马也被士兵们吃掉了。你能想像得到士兵们蜂拥去抢马肉，割下马头生喝脑浆是一种什么样的情景吗？”

蒂尔少校说，也许这最后一段话是在座的其他人——冯·塞德利茨将军、施密特少将、埃尔希勒普上校、罗森菲尔德上校或者考尔贝施拉克中尉——说出来的。因为当时周围的人

都在跟我说，究竟是谁说的也搞不清了。

保卢斯心绪愁苦地继续说道：“当士兵们到我这里向我请求说，‘阁下，给我一片面包吧！’我身为一个集团军的司令，这时怎样回答才好呢？当初空军为什么向我们保证说不要担心补给呢？谁应该对此负责呢？如果你们一开始就说办不到，我们也不会抱怨你们的，因为当时还有可能突围。就是敌人冲过来，我军也还有强行突围的能力。而如今，说什么也晚了。”

我心想，难道集团军司令忘记了，提出构筑“刺猬阵地”的不正是他自己吗？难道他已忘记了当时空军的前线指挥官们曾向他大声疾呼，要他抛掉在俄罗斯的冬季靠空运维持二十五万人生命的打算吗？他保卢斯难道不知道不顾他再三请求，仍命令他不许突围并死守斯大林格勒的是万能的“总统”吗？难道他不知道第六集团军是为了满足总统的战略全局设想而成为牺牲品的吗？

保卢斯接着说：“总统曾说过，他本人和国民要对第六集团军负责。话虽这么说，如今毕竟由于空军力所不及，造成了德国战史上的这场大悲剧。”

第六集团军参谋长施密特将军以储藏粮食和犯罪问题为话题说：“光荣的第六集团军看来只有束手待毙啦！”

后来，保卢斯又说道：“我们现在好像是在另一个世界里说话，因为我们都是即将要死的人了。我们留下的只是今后历史学家的记述，如果它能够起到某种作用，我们也算是得到一点安慰了！”

愤怒和绝望感动了蒂尔少校。这位空军大队长决心跟他的部下一起为第六集团军尽到自己的义务，不分昼夜地干，为第六集团军死里求生使出自己的全部力量。

最后，蒂尔少校失望地走出了令人窒息的集团军司令部。蒂尔的这个报告冷静地叙述了这些将军们的谴责是出于可怕的神经紧张的缘故。

蒂尔一回来，运输机部队就又一次竭尽全力进行了空运。运去了粮食、弹药和燃料。一月二十一日夜，二十一架 He 111 式飞机和四架 Ju 52 式飞机满载着物资降落在古姆腊克机场。不久，这个机场也被苏军占领了。

“现在，不管运来多少东西也是无济于事了。”这番话是保卢斯高级上将几天前在古姆腊克机场对第一特殊任务轰炸航空团第一大队大队长梅斯少校说的。当少校说顿河西部的运输机基地也受到敌人的威胁时，保卢斯痛苦地对他说道：“我这个要死的人对战史已经不关心了！”

古姆腊克陷落后，空军只得把物资集装箱空投到斯大林格勒。这样空运的效率很低，许多集装箱失落在城市的废墟上。有的集装箱士兵们连搬都搬不动，大量的面包和弹药落到敌人手中。

一九四三年二月二日，从包围圈北部的第十一军发来了最后一封电报：“……我们已尽到职责，战斗到最后兵一卒……”电报到此突然中断。

那天夜里，两架 He 111 式飞机再次满载物资集装箱飞到斯大林格勒上空。但是，无论怎么寻找，下面都没有动静。原来战斗已经结束了。

空军的拼死战斗招致了巨大损失。从一九四二年十二月二十四日到一九四三年一月三十一日，在斯大林格勒空运作战中的损失是：Ju 52 式飞机二百六十六架，He 111 式飞机一百六十五架，Ju 86 式飞机四十二架，Fw 200 式飞机九架，He 177 式飞机五架，Ju 290 式飞机一架，共计四百八十八架，相当于损失五个航空团或一个航空军。

德国空军自遭到这次巨大损失后，从此一蹶不振。（待续……）
第三节 “城堡作战” 攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第三节 “城堡作战”

经过五个月的较量，德军在斯大林格勒损失了第六集团军的十九个师。此后，德国东线部队在其他地方也是不断挨打，十分被动。甚至在一九四二年夏季攻势中曾一度攻占的一直

到高加索的这大片地区，在冬季的苦战中又被苏军夺了回去。在这一段时间里，只要气候容许，德国空军就去支援各处遇到困难的，有时甚至处于绝境的陆军。例如库班桥头堡的补给作战，顿涅茨河畔的防御战，米乌斯河战线以及在哈尔科夫、库尔斯克、奥廖尔等地就是如此。

一九四三年四月以后，战局一直没有进展。经过冬季战役，战线明显地僵持在两个地方：一个是苏军在库尔斯克向西突出的弧形战线；另一个是德军在奥廖尔向东突出的弧形战线。这两条弧形战线紧挨在一起。总参谋部在地图上看到这种阵势后，会自然而然地联想到双重夹击。德军可以从南北两路切断库尔斯克这个弧形战线，包围那里的苏军。而苏军大概也想对德军在奥廖尔的弧形战线发起类似的战役。

于是，德苏两军都在为这场大规模的夹击战，也是苏联战场上最大的会战，积极进行准备。德方把这一战役称为“城堡作战”。他们对这一战役寄予了莫大的希望，企图打一场像一九四一年夏季那样的包围战，给占压倒优势的红军以毁灭性的打击。但是将军们认为希特勒在决定进攻时间上过于谨慎，以致一九四三年六月无所作为地白白度过了。正当德国进攻部队无所事事的时候，苏方已完成进攻的准备工作。看来，无论哪一方都毫不怀疑对方的意图了。

终于在七月一日，希特勒召集司令官们到腊斯登堡的大本营“狼穴”开会，宣布了开始进攻的日期，即四天后开始“城堡作战”。希特勒对司令官们说：经验告诉我们，对军队来说没有比无所作为更坏的了。当我军全力向西南推进的时候，苏军有可能在奥廖尔发动预期的进攻。这个危险是存在的。也许敌人会从我们背后进攻，如果真的出现这种情况，我们打算把空军的全部飞机投入战斗，以排除这一可能发生的险情。

空军从其他战线调来许多部队，并在国内征集预备队。为进行这一最后的大规模重点作战，德国投入了能够拿出的全部兵力。从一九四三年五月十八日起，由汉斯·赛德曼少将指挥的第八航空军派出轰炸机、战斗机、强击机、坦克攻击机共一千架，掩护从别耳哥罗德南部地区进攻的霍特上将的第四装甲集团军；奥廖尔地区的第一航空师（保罗·戴希曼少将指挥）派出七百架飞机在莫德尔上将第九集团军北进的路上打击敌人。

“城堡作战”计划于一九四三年七月五日三点三十分开始实施。德国空军的轰炸机、俯冲轰炸机、战斗机和强击机共一千七百架的大机群编队将准时出现在战线上空，对敌机场和纵深防御体系的碉堡群、堑壕和炮兵阵地发起强大突击。

第八航空军前线指挥部位于别耳哥罗德战线后方三十公里的米高扬诺夫卡。从拂晓开始，指挥部就紧张起来，向所属部队下达了作战命令。在哈尔科夫周围的机场上，拥挤不堪的各部队正在待命出击。水平轰炸航空团首先起飞并在机场上空集结，等待与第二批起飞的战斗机会会，一起飞往前线。这次出击未受天气影响，那是一个晴朗的星期天。德方非常清楚，他们知道敌人会预料到发动这次进攻。然而，德方把希望寄托在“战术偷袭”上。也就是说，在不使苏方得知准确的进攻时间和地点的情况下实施偷袭。他们以为这样做，至少可以取得战术上的成功。

但是不安的消息突然传到了米高扬诺夫卡的赛德曼将军指挥部。侦听部队发现苏联飞行大队之间的通信联络忽然频繁起来，这无疑是大部队之间的通信。不一会儿，哈尔科夫的德国“夫累雅”雷达探测出有数百架敌机正向德方接近。

这完全出乎德军的意料，敌人竟会一下子知道了德军的进攻时间！显然，他们完全掌握了德军的核心机密，然后先发制人。红色空军的大机群要在第八航空军连一架飞机都没起飞时袭击拥挤不堪的哈尔科夫各机场！

这是一个严重的危机。如果苏联空军能抢先几分钟进行攻击，那么基地上的飞机是毫无办法的，它们只好停在那里挨炸。到那时，德国企图扭转东部战局命运的那个孤注一掷的“城堡作战”计划就将完蛋。因为如果没有空军自始至终的支援，取得战争成功的希望是很渺茫

的。

正是在这种万分危急的时刻，才体现出德国战斗机飞行员的果敢。当接到放大机群编队接近米高扬诺夫卡的报告后，第五十二战斗航空团的飞机迅速滑上跑道，紧急升空截击敌人。

在哈尔科夫机场，很快改变了原定起飞顺序。发动机轰轰炸响的已不再是轰炸机，而是第三“乌德特”战斗航空团的战斗机。它们越过轰炸机抢光滑跑飞上天空。

赛德曼将军和在场的空军总参谋长耶顺内克刚喘口气，苏联飞机的密集编队就掠过前线指挥部上空飞往哈尔科夫。这时，德国战斗机立即对苏机进行攻击。德国两个战斗航空团对四五百架苏联轰炸机、战斗机和强击机。于是展开了第二次世界大战中首屈一指的大空战。

赛德曼回忆当时的情景时说道：“那真是少有的情景，到处都有飞机起火坠落，转眼间苏方就损失了一百二十多架飞机。我方损失轻微，可以说大获全胜。这是由于第八航空军在整个战斗空域夺取了制空权的结果。”

当苏联飞机到达哈尔科夫机场上空时，编队已非常稀疏。在那里它们又遭到对空炮火的射击。梅塞施米特式飞机这时不顾己方的猛烈炮火，紧紧咬住它们不放。因此，这些不断飞来的无所畏惧的苏联飞机的攻击完全没有奏效，炸弹投得很不集中。刚才还在担心会遭到彻底毁灭的德国轰炸机几乎没受什么损失，很快地相继飞往目标。

就这样，这场非常果敢而又精心组织的苏联空中突袭就在最后几分钟内宣告失败。这是因为德国战斗机抢先了几分钟，他们在敌轰炸机到达之前首先发动了攻击。胜利和失败真是只有一步之差啊！

“城堡作战”的首要目标是向库尔斯克弯曲部的北部，特别是向南部苏联防线的纵深进行突击。俯冲轰炸机像战争初期闪击战时代那样为我方坦克开辟杀向敌人战线的通道。然而，这毕竟已接近尾声，俯冲轰炸机和强击机每天只能出击六次。

“我们知道，最初的空袭对坦克部队突破敌人的防线非常重要。”率领第一俯冲轰炸航空团（团长普莱斯拉中校）第三大队的弗里德里希·朗格上尉说。这个航空团作为第一航空师的一翼从奥廖尔起飞，空袭马洛阿尔汉格尔斯克西部纵深几公里的苏军阵地。它们必须在那里打开一个缺口，以便莫德尔的装甲部队能够冲进去，充分发挥坦克在机动作战中的战术优势。但是，苏军的抵抗非常顽强，他们与德军不同，已经做好了充分准备。

第四装甲集团军夹击敌军的南翼，经过四天激战，向北推进了四十公里，它的整个右侧几乎完全暴露。为坚守那里而派去的肯普夫军支队未能扫清别耳哥罗德北部广阔森林地带的敌人。空军继续在这一带上空侦察，他们发现这片森林对德军楔形进攻部队的侧面是一大隐患。

七月八日，即进攻开始后的第四天早晨，德国的亨舍尔 Hs 129B-2 式坦克攻击机的一个三机编队贴着森林的树梢飞进林海。米高扬诺夫卡基地的坦克攻击机大队大队长布鲁诺·马雅上尉仔细侦察着这一片茫茫的林海。

突然，他发现前方西侧的草原上有坦克在奔驰。不是两三辆，而是四十多辆，相当一个旅的数量。在它的前方，步兵好像中世纪的军队一样正排着密集队形前进。

这一定是攻击我侧面的敌人部队。现在是分秒必争的时候。马雅调转机头，迫不及待地用无线电呼叫基地，向米高扬诺夫卡的第九强击航空团第四（坦克攻击机）大队发出警报。这个大队是几天前为加强“城堡作战”从国内试飞部队中调来的，现配属第八航空军。这个大队由四个中队组成，每个中队有十六架 Hs 129 式飞机。Hs 129B-2 机腹下的 MK101 机炮吊舱，右图是处于维护状态的吊舱，可以随时拆除

马雅命令以中队为单位进行攻击。不到一刻钟，头一个中队升空，大队长向各飞行员下达了命令。这时，苏联坦克已离开森林正在一片开阔地向西行驶。

亨舍尔式飞机以超低空从背后和侧面发起攻击。三十毫米机炮吼叫起来，打得好！命中目标！先头的坦克爆炸了。飞机转弯脱离那攻击。一连攻击了四五次。

苏联部队表现出极大的不安，因为这次德军采用了新的战术。过去，德国的强击机通常是在适当高度投弹，在低空则用机枪扫射。这种飞机的子弹假如不是偶然命中履带式坦克通风孔的话，不会造成什么威胁。就连普通的二十毫米机炮也打不穿坦克装甲。然而，一九四三年七月八日清晨，在别耳哥罗德，亨舍尔式飞机的炮弹却穿透了坦克装甲。几分钟之内就有六辆苏联坦克被击毁燃烧起来。

德国的强击机部队只有第二飞行训练团第二大队参加过对波兰、法国的地面支援战斗和英国空战。这个大队是长期以来唯一的一个强击机大队。除配有 Me 109 式飞机外，还有老式的 Hs 123 式双翼机。

一九四一年夏，在维帖布斯克附近发生了一件令人难以置信的事。虽说令人难以置信，但却千真万确，这是当时第二航空队司令凯塞林元帅亲口证实的。事情的经过是这样的：几架 Hs 123 式飞机完成作战任务远航，途中，它们发现五十多辆苏联坦克正在和德国坦克交战。布鲁诺·马雅中尉当时是 Hs 123 式飞机的中队长，两年后升任坦克攻击机的指挥官。他立刻调转机头，率领他的中队低空攻击敌坦克。但这时他们飞机上的炸弹已经用光，这个仗怎么打呢？光凭两挺机枪根本不顶什么用，充其量只能以低空飞行来恫吓敌人。如果把发动机油门加到最大，那么一架飞机的螺旋桨就会发出像一个中队集中射击那么大的声响。结果，敌人怯阵了，坦克落荒而逃。由于敌坦克过于仓惶失措，被轮番攻击的所谓强击机赶进一片沼泽地带。坦克一辆接一辆地陷进沼泽地，怎么也开不出来，不得已，驾驶员只好把它们全部炸毁。凯塞林观察了这一奇妙的战场，他证实说这些 T-34、KV-1 型坦克确实被第四十七 Hs 123 中队消灭了。

尽管有过这种罕见的成功，但轻型强击机的反坦克效果并没有受到重视。一九四二年春，第二飞行训练团第二大队好不容易才扩编为第一强击航空团。在一九四二年的克里米亚战役中，这个大队首次使用了新型 Hs 129 式飞机。这种飞机的座舱装有像苏联伊尔-2 式飞机那样坚硬的装甲，在低空攻击时，这种特制的强击机非常安全。除小口径机枪外，它还装有两门二十毫米 MG151 型机炮。但是用这样的武器装备打坦克，也还是只能指望偶尔命中。从而，苏联坦克的数量越来越多。

至于俯冲轰炸机，只有在炸弹直接命中时才能把坦克击毁，而这种情况较为罕见。也就是说炸弹很难直接命中坦克。由于经常打不着坦克，所以从一九四一年以后，战术空军部队要求装备机载反坦克武器。但是当国内采纳这项建议时，已经过了整整一年。

在雷赫林空军试飞基地，亨舍尔 Hs 129 式飞机的机身下部安装了一门 MK101 型三十毫米加农炮进行试验。试验结果表明，用钨包覆弹头的 MK101 穿甲弹很容易地穿透了八十毫米厚的钢板。于是对付坦克的空中猎手诞生了。

一九四二年五月，它在哈尔科夫抗击突破阵地的苏联坦克的战斗中首次大显身手。当时，雷赫林航空技术指挥部把在前线机场上的几十架 Hs 129 式飞机全部改装成“加农炮飞机”。然而在一九四二年夏季攻势中，适合这种飞机的作战目标很少。当时普通的强击机月产量只有二三十架，所以急需把这种亨舍尔式强击机拿来当普通强击机使用，于是只好又卸下这种大口径炮。一九四二年冬季到一九四三年春季，苏联坦克重新活跃起来，相继在各地突破了德军战线。在使用中发现发射这种特殊炮弹的炮在严寒季节经常发生故障。尽管如此，奥托·魏斯上校反坦克指挥部仅有的两个中队还是被当作“救火队”应急派到被苏联坦克突破的地段。他们多次在部队处于危急时刻充当了“救世主”。

一九四三年初，国内改进了这种兵器。接着在七月，组建了第一个坦克攻击机大队，这就是布鲁诺·马雅上尉的第九强击航空团第四大队。这个大队参加了战史上最大的一次坦克战——“城堡作战”。

从这时开始，这个坦克攻击机大队在东部战线大受重视。从“城堡作战”和紧接着的奥廖尔弧形战线撤退之后，德国把俯冲轰炸航空团改为强击航空团。仅从这一件事就可以说明

德国对强击机的重视。此外，在 Ju 87 航空团里也新组建了坦克攻击机中队。第二俯冲轰炸航空团的汉斯·乌尔里希·鲁德尔是首先使用俯冲轰炸机从空中击毁敌坦克的。他的机翼下面装有两门三十七毫米“Flak18”自动加农炮。根据鲁德尔的经验，容克公司把这种飞机作为 Ju 87G 型投入成批生产。鲁德尔所驾驶的 Ju 87G

就这样，俯冲轰炸机摇身一变成了坦克攻击机。

当然，把这种飞机改作强击机以后，没有一个人能赶得上鲁德尔的战果。鲁德尔一个人在两年半的时间里，先后从空中击毁五百一十九辆苏联坦克，这简直是一个令人难以想像的数字。

一九四五年一月一日，鲁德尔荣获了专门为他设计制造的最高功绩勋章——宝剑金柏叶骑士十字勋章。这在德国军人中是独一无二的。

一九四三年秋，在强击机指挥官中，第一个被授予将军军衔的是恩斯特·库普威尔。他原是第二俯冲轰炸航空团团长。晋升后，他统率着由 Ju 87、Hs 129、Fw 190 式飞机装备起来的五个航空团，共十四个大队。德国企图在空军的“万能机” Ju 88 上安装七十五毫米的“Pak40”自动加农炮，用来作坦克攻击机，非常遗憾，这个尝试失败了。如果这种试验成功的话，那么不管什么样的坦克，一发炮弹就可以给它送终。不过，这种飞机也有很大的缺点，它过于笨重，在低空很容易被击落。所以后来不得不放弃使用这种飞机。在执行对敌攻击任务时，Fw 190F-8 可以在两侧机翼下安装 MK103 30mm 机炮吊舱

不久，苏军意识到了这些飞机是最可恶的敌人，他们把坦克巧妙地伪装起来，进攻时增加了高炮的数量。用对空炮火直接抗击来自空中的攻击，保存自己。

强击机是在前线的危机中产生的。它在战场上十分活跃，这表明德国空军在直接支援艰难作战的东线部队的问题上越陷越深。安装 75mm PAK40 反坦克炮的 Ju 88P-1

一九四三年七月八日，这种局面开始有所好转。这一天，第九强击航空团第四大队在别耳哥罗德西部攻击了苏联装甲旅。马图舍克少校、奥斯瓦尔特中尉、多内曼中尉和奥尔特少尉的中队一次又一次地向敌坦克发起攻击。不一会儿，地面上到处都可以看到燃烧着的坦克。苏联的步兵被德尔塞尔少校的强击机大队炸得四散奔逃。这个大队使用的是 Fw 190 式飞机。残余的坦克慌忙调转车头逃进森林隐蔽起来。

敌人对我侧面发起的进攻被阻止住了。但是，当时正在忙于向北进攻的德国第四装甲集团军由于听到这边猛烈的爆炸声而非常紧张，感到自己的侧面受到了严重威胁，于是急忙请求第八航空军给予紧急支援。就在他们要求支援的时候，由于空军投入了强有力的强击机部队，侧面的战斗已经平息。

然而，由于德国陆军没有任何准备，这次“城堡作战”的目标，即夹击库尔斯克没有成功。

在德军开始大规模进攻后仅仅六天，也就是七月十一日，苏军就在奥廖尔北部和东部转入了大反攻。这时，德军无论是陆军还是空军都被迫从进攻中撤回部队改为防守，以堵住被敌人打开的缺口。

库尔斯克弯曲部的进攻战一下子变成了奥廖尔防御战。在瓦尔特·莫德尔上将的统一指挥下，那里虽有德国的第九集团军和第二装甲集团军，但由于形势突变，他们时刻有被包围的危险。当时，苏军坦克穿过北部战线的大缺口正一步步向德军背后逼近。

七月十九日，苏军一个装甲派出现在霍特涅茨附近。不久到达布良斯克——奥廖尔的铁路线，直接威胁着铁路线南部与铁道平行的机场跑道。这对德国两个集团军的补给是一个严重的威胁。而且与九个月前从顿河畔的卡拉奇开始，直到第六集团军被包围在斯大林格勒时的那种态势极其相似。

在这千钧一发之际，空军出击了。俯冲轰炸机从敌人突破口附近的卡腊切夫机场起飞，此外还出动了水平轰炸机、战斗机和坦克攻击机。这几天，空军几乎把所有部队都集结到第

一航空师所在地区，在这具有决定性意义的地点集中了兵力。

结果，苏军被击退，空军取得了很大战果。库普威尔中校的俯冲轰炸机和马雅上尉的坦克攻击机整天到处追击纷纷向北逃窜的苏军坦克。

两三天以后，地面部队巩固了被苏军突破的战线。这样，德军就为不久即将开始的从奥廖尔弧形战线撤退，即所谓“哈根转移”创造了条件。

莫德尔上将在给空军的感谢信中强调指出，最重要的是空军仅用空中攻击就打退了突破到德国两个集团军背后的敌坦克部队。

从一九四三年七月十九日到二十一日，在卡腊切夫，由于空军的努力，阻止了就其规模来说，比斯大林格勒更大的悲剧的重演。这是德国空军最后的一次大规模作战。从此以后，空军就分散到东部战线各地。接着，新的任务越来越重，这个任务就是国土防空。经验与教训 1. 一九四一年，在对苏联进行的闪击战中，德国空军几乎完全投入了直接或间接地支援地面部队的战斗。闪击战失败以后，空军理应把轰炸苏联军事工业中心的“战略空战”放在第一位，特别是当苏联以坦克、飞机和大炮为主的军工产量越来越大，对德军薄弱东部战线开始构成威胁时更应如此。德国从一九四一年到战败为止共生产了两万五千辆坦克，而苏联同期的产量则是德国的六倍。2. 在英国本土进行空中决战时，德国空军就曾深深感到缺少四发重型战略轰炸机。本来 He 177 式飞机可以用于战略轰炸，但后来因毫无道理地要求它具有俯冲轰炸性能，结果迟迟不能交付使用。一九四三年春的几次“战略轰炸”证明，使用当时拥有的 Ju 88、He 111 式飞机轰炸苏联军事工业中枢地区，即使这两种飞机的航程有限，也会取得相当大的战果。但后来德国空军并没有这样做，而是一味地继续支援极为分散的地面作战。虽然德国在战场上取得了不小的战果，但是苏联的军事工业却轻而易举地弥补了战场上造成的一切损失。因此敌人一年比一年强大。3. 希特勒始终听不进任何忠告，在冬季作战中，他没有针对德国陆军的弱点采取诸如使战线后退，收缩在一条直线上以及保持预备兵力等措施，而只是严令死守。这就导致了战线混乱，从而给空军带来了新的艰巨任务。德国空军对被包围在迭米扬斯克的一个军实施空中补给获得成功反而造成了灾难，结果当第六集团军一九四二年十一月末被包围在斯大林格勒时，最高统帅部就误认为这次也可以依靠空中补给来支撑第六集团军。4. 其实，希特勒执意不准被包围在斯大林格勒的二十五万人突围一事，与能不能提供足够的空中补给这一问题并无关系。以第四航空队司令冯·里希特霍芬为首的空军前线指挥官们一开头就想尽一切办法向上级申诉，说明依靠空中补给来支撑一个集团军是不可能的。然而希特勒根本未予理睬，有意识地让第六集团军作出牺牲。德国空军针对斯大林格勒的拼死战斗是在器材不足，经常遭到恶劣天气袭击的情况下进行的。而且还要同时与从地面直接袭击机场的敌人作战。这在战史上也可以说是屈指可数的悲剧。5. 一九四三年七月，德军在东部战线所发动的最后一个强大攻势“城堡作战”中，空军再一次有重点地投入了一千七百架轰炸机、战斗机和强击机。虽然也取得了若干战果，比如说仅从空中就歼灭了苏联一个装甲旅，但却没有完成预期的作战目的，敌人反而越来越强大。后来，为了拯救战斗力日益衰弱的陆军，空军被迫把所有飞机分散到战线各地，直接支援地面部队。这对轰炸机来说确实是一项绝望而又不能胜任的任务。（待续……）第十一章 德国本土空战 第一节 轰炸德国攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔第十一章 德国本土空战第一节 轰炸德国

凡是一度见过空中堡垒式轰炸机编队 and 那潮水般轰炸机群的人，恐怕谁都不会忘记那可怕的景象。

美国第一次大规模空袭德国是在一九四三年一月二十七日。这一天美国空中堡垒式轰炸机首次在白天对威廉港进行了大规模轰炸。九天后，即二月四日，美军对德国又发动第二次大规模空袭，揭开了对德空战的新的一幕。

参加这次空战的 Me 110 式驱逐机的通信员埃里希·汉德克下士回忆说：“我们在战斗导

航军官的引导下，飞到须德湖上空，最后在七千米高度上追赶敌人的轰炸机编队。在到达特塞尔岛西二十公里处，突然发现前方有六十架波音空中堡垒 II 式轰炸机。坦率地说，当时我的心紧张得嗵嗵直跳。我想其他战友们的心情恐怕也会跟我一样吧。当我一看到那巨大的四发飞机时，就觉得我们的飞机太小了，并有自惭形秽之感……我从侧方，双机组指挥官格林准尉从前方开始了攻击……”

我们先后有四个双机组参加了这次空战。也就是说，八架 Me 110 式飞机对六十架波音 B-17 式飞机。或者说德方十六门二十毫米机炮加四十挺七点九毫米机枪对美国的七百二十挺十二点七毫米机枪。

一九四二年，英国皇家轰炸指挥部曾利用夜幕掩护，派飞机前来轰炸德国的一些城市。而那时，驻在英国的美国第八航空队却只对德军在法国的一些目标进行了攻击，当然，那还是在有强大战斗机护航情况下进行的。可是今天，美国飞机竟然在大白天入侵德国本土，甚至连护航战斗机都不带。

英国过去曾多次领教过德国防空战斗机的厉害，因而在这次大空袭之前曾向美军提出警告。但是，美国人倚仗着空中堡垒式飞机强大的火力和四发飞机密集编队组成的防御阵势，把英国的警告当作耳旁风。

从一九四三年一月二十七日空战的情况来看，他们的想法似乎是正确的。那天，有五十五架空中堡垒式轰炸机空袭威廉港。投弹的时候，只遇到埃里希·米克斯中校第一战斗航空团的几个 Fw 190 中队等少数防空战斗机。实际上，那天德国本土防空部队能够拿出来保卫北海岸的也只有那么多的兵力。用这么点儿兵力来拦截美国的轰炸机编队，实在是少得可怜。

尽管如此，德国战斗机还是升空迎击。他们赶过敌机机群，在敌机编队很远的前方调转机头，在同一高度迎面扑向敌机。部署在海峡地区的第二“里希特霍芬”和第二十六“施拉格特尔”战斗航空团很熟悉如何对付这类四发轰炸机。他们认为用空军总司令部一再推荐的那种从后方发起攻击的所谓“古典攻击战术”来对付这种飞机，实际上等于自杀。然而，这种轰炸机对付来自前方的攻击却非常无能。就在这几秒钟内，双方以时速为一千公里的相对速度接近。在战斗机的瞄准具里，轰炸机的投影眼瞅着越未越大，但还没有进入射程之内。

在进入射程的一瞬间，飞行员必须立刻射击，然后迅速向敌机的上方或侧方脱离，以免和敌机相撞。如果把握不住这可怕的瞬间，也就无法掌握这种攻击战术，这时容不得丝毫犹豫。

一九四三年一月二十七日，空袭威廉港的波音 B-17 空中堡垒式轰炸机只有三架没有返回。这点损失并不算大，美军认为这种在白天以密集编队轰炸的战术挺不错，决计继续采用。还有一点美军与英军不同，就是他们只轰炸德国的军事设施和工业中心。

二月四日，美军实施了第二次大空袭。空袭地点仍是德国北部沿海地区。这一次，他们遇到了德国防空战斗机大机群的截击。除福克·符夫式战斗机外，Me 110 式驱逐机也参加了战斗。出动形式有双机编队，也有四机编队。

舍雷尔中士通过无线电报告说：“已与‘信使-50’接触，保克、保克！”

“保克”的意思是攻击，是夜间战斗机的通信暗语。所有的 Me 110 式飞机都在机头上安装了“鹿角”状的雷达天线，它是在黑暗中也能“看见敌机”的雷达的“眼睛”。驾驶这些飞机的都是训练有素的飞行员。他们也作好了白天出击和美国空军交战的准备。第一夜战航空团第十一中队中队长汉斯·约阿希姆·雅布斯上尉率领以荷兰吕伐登为基地的第四大队的四个双机组也前来参战。曾参加过德意志湾空战，号称“空战之王”，眼下在德国最负盛名的夜战飞行员，大队长赫尔穆特·伦特少校被禁止参加这次昼间空战。

雅布斯上尉也是第七十六战斗航空团出来的老牌驱逐机飞行员。一九四零年夏季，他曾为德国轰炸机护航，在伦敦上空与喷火式战斗机交过锋。后来，该团的驱逐机大队大体上都改为夜战部队。如今，他们又重新参加了昼间作战。自从伦敦空战以来，虽然已经过去两年

半的时间，但他们驾驶的仍然是 Me 110 式飞机。敌人可有了进步，已经发展到用四发的空中堡垒式重型轰炸机入侵了。

雅布斯上尉与敌人的轰炸机群并排飞着，他在窥伺着战机。美国的 B-17 式轰炸机和英国的轰炸机不同，除其他地方外，机身下面也装有两挺重机枪。整个飞机没有一处是射击的死角。对付英国夜间轰炸机，从下面发起攻击往往奏效。但是，对付美国飞机却不能用这种方法。突然，雅布斯在敌机密集编队里发现一个空子，他带着双机组冲了过去。他们来得正是时候，舍雷尔中士的飞机已被击伤，他们冲进来正好可以箝制敌人的猛烈机枪火力。

舍雷尔和通信员梅纳都被弹片打伤，不得不返航。

再说福尔科普夫少尉和诺曼中士的双机组，他们从前方冲进敌机群。这两架飞机向一架空中堡垒式飞机发起攻击。敌机的一台发动机被打得冒出黑烟，掉了队。诺曼这时又转回来，从后方进行第二次攻击。美国飞机的尾部机枪射击员毫不客气，把诺曼的飞机打着了火。结果，“空中堡垒”和“梅塞施米特”都起火坠落。不过，后来曼诺在飞机下坠中又设法把飞机拉了起来，迫降在阿默兰岛北海岸的浅滩上。

第四个 Me 110 式飞机的双机组分别由海因茨·格林准尉和迈斯纳，格奥尔格·克拉夫特中士和汉德克驾驶。他们冒着敌机的枪弹，斜着从敌机编队上空穿过。他们采用多方向进攻战术，不断从上方、后方以及两侧轮番攻击那些掉队的空中堡垒式飞机。

格林在进行第二次攻击时，费了好大周折才把一架空中堡垒式飞机击中起火，进入螺旋。与此同时，两架梅塞施米特式飞机的左发动机也都冒起黑烟。格林的座舱被打得尽是弹孔，迈斯纳也受了伤。当他们飞到吕伐登快要着陆的时候，右发动机也失灵了。于是，格林只好用机身迫降。克拉夫特比他稍强一点，但飞机也被打得象蜂窝一般。

第一夜战航空团第四大队见参加了这场昼间第一次与空中堡垒式飞机交锋的飞机，全部都受了伤。雅布斯上尉、格林准尉和诺曼中士击落三架 B-17 空中堡垒式飞机。这天晚上，当大队再次出战时，却损失了八架飞机。也就是损失了八架装有夜战必不可少的特种设备的飞机。后来，凡是参加昼间作战的夜战大队，差不多都遭到了同样的不幸。

损失掉的飞机可以补充，但损失掉的人是无法弥补的。但是，在这样的战斗中损失一些优秀飞行员总是难免的。我们的夜战飞行员好象一只猛虎，一旦地面导航军官把他们引向敌轰炸机，当雷达捕捉到目标并判明确系敌机之后，他们就会象饿虎扑食一样猛扑上去。然后紧紧咬住巨大的兰开斯特式飞机，把速度调得不快不慢，这样，敌机就摆脱不掉死神了。通常，他们都能获得突袭机会，轰炸机很难侥幸逃脱。

夜战飞行员就是这样训练出来的，而且逐渐成为夜战能手。但是，白天对付大编队的轰炸机，夜战使用的那一套战术就行不通了。要想在敌机的猛烈火力面前取胜，只能用几架飞机从正面进行突击。

虽然夜战部队不熟悉昼战，德国空军还是出动了夜战部队。一九四三年二月二十六日，雅布斯上尉率领三个四机组对空袭埃姆登后返航的美国解放者式轰炸机(B-24)进行了截击。第十二中队中队长卢德维希·贝克尔上尉这次是第一次参加昼间战斗。虽说贝克尔是个著名的夜战能手，但在武器装备强大的“解放者”面前，他这个能手却不能了。接敌后，战友们就看不到他了。贝克尔上尉和通信员施陶普都没有回来，也没有人看到他被击落，谁都不知道他们的下落。战斗结束后，这支部队出动了所有飞机到海面上搜索，直到天黑也毫无结果。贝克尔上尉对夜战是有绝对把握的，在这几个月里，他接连打掉许多架英国轰炸机，自己却从未受伤。然而，第一次昼间出击就送了命。在出发前，他刚刚得知由于夜战中击落四十四架敌机自己被授予柏叶骑士十字勋章的消息。贝克尔之死在夜战部队中引起了严重的不安。人们不禁问道，难道空军已经困难到这种地步了吗？就连贝克尔这样的夜战能手也非要参加他所不熟悉的昼间战斗不可吗？

一九四三年四月初，在耶弗尔，从第一战斗航空团中诞生了一个“新”的第十一战斗航

空团。指挥官是安东·马德尔少校。从非洲撤回的第二十七战斗航空团第二中队（中队长是约瑟夫·杨森上尉）也来到北海沿岸的吕伐登。这个中队只有九架 Me 109 式飞机。四月中旬，第五十四战斗航空团第三大队也从东线转场到奥耳登堡。

德国空军各战斗机部队的战斗机奇缺，不论是在苏联、在地中海、还是在英法海峡沿岸，到处都缺少战斗机。在这种情况下，德国国土防空暂时还排不上优先的地位。

“战斗机！战斗机！战斗机！”这是恩斯特·乌德特在他自杀前不久提出的要求，他必将德国本土上空发生的空战而担忧。在一九四一年九月制定的飞机生产计划中，战斗机年产不超过三百六十架。而现在，战线已经扩大到整个欧洲，这么点飞机实在是少得可怜。

乌德特的继任米尔希加快了战斗机的生产，他表示首先要使现有产量翻一翻，到一九四二年末，月产量要达到一千架。戈林听了不禁大笑起来。他问米尔希，你生产这么多飞机究竟想用它干什么？连空军总参谋长耶顺内克也说：“月产量要是超过四五百架，在战场上可就推销不掉啦！”

这件事发生在一九四二年春。

到一九四二年秋，战斗机月产量达到五百架，而且生产开始逐日上升。一九四三年二月生产出七百架。三月和四月达八百架以上，五月突破九百架大关，六月几乎达到月产一千架。

这些新飞机被各条战线一抢而空。眼下这场空战一开始就如火如荼。尽管飞机产量直线上升，但战斗机依然供不应求。

在海峡对面，美国第八航空队正在虎视眈眈地注视着德国本土的防空体系。这次初战只不过是“空中堡垒”的一次试探性飞行。究竟该如何估价德国的防空力量，他们还没有底。由于在一九四三年春美军遭到了数量虽然不多，但却勇猛善战的德国战斗机的截击，他们开始有点谨慎了。

第八航空队指挥官艾拉·C·埃克将军的计划是，首先消灭德国的防空战斗机部队以及生产这些飞机的工厂。“为什么呢？”他说，“因为如果我们不尽快消灭德国战斗机部队，那么，摧毁其工业的计划恐怕也将难以实现。”

英国要求美国轰炸机也参加对德国城市的夜间空袭，但埃克拒绝了。因而在盟军方面，出现了美国负责昼间空袭，英国担任夜间空袭的局面。

但是，双方的内心深处都确信对方要失败的。然而，埃克将军和他的英国同行哈里斯将军都坚持下来了。

阿瑟·哈里斯爵士的名字与德国各城市的命运有着不可分割的关系。他是在一年前，即一九四二年二月二十二日就任英国空军轰炸机司令的。一九四三年二月十四日，英国内阁会议决定对德轰炸今后可“无限制”地进行。这个决定非同小可，一旦去掉“限制”就再也刹不住车了。因为如今将要进行的轰炸与过去的轰炸相比，那简直不可同日而语。

一九三九年，英国和德国都曾严令自己的飞机不得首先向对方投弹。英国曾昼间攻击过赫耳果兰岛和威廉港的德国军舰。但是在十二月十八日与德国进行的第一次空战中，英国出动的威灵顿式轰炸机损失过半，这样一来，轰炸就没有再进行。当时英国空军得到的教训是轰炸机的速度慢，防御火力弱，敌不过战斗机，只有靠夜幕作掩护才能逃脱。英国空军的这一教训，德国空军在一九四零年夏季英国本土空战中也体验到了。

一九四零年也和前一年一样，开始很平静。但是由于德军在西线发起攻势，形势发生了很大变化。再加上英国邱吉尔出任首相，英德间的关系也发生了变化。就在邱吉尔出任首相的当天夜里，英国轰炸机开始轰炸德国城市。一九四零年五月十日午夜刚过几分钟，威特雷式轰炸机就飞到了明兴—格拉德巴赫市上空，炸弹命中了市中心的路易斯大街，炸死四名平民，其中一名是英国妇女。

“这次空袭是不顾法国反对进行的。”当时的英国空军部副部长 J·M·斯佩特在一九四四年发表的题为《轰炸战的辩护》一书中曾经这样写道：“我们比德国抢先了一步，首先

轰炸了德国本土上的目标。这是历史事实……我们选择的是一条比较正确，但更为艰难的道路。由于我们空袭了德国城市，从而也就失掉了保证我国城市安全的特权。……如果那时我们的做法温和一些，也许德国不会轰炸伦敦和工业区。当然也不能说得太绝对了。……这种空军战略对他们是得不偿失的。”

斯佩特说得很对，从一九四零年至一九四一年，德国空军企图用空袭迫使英国讲和的尝试失败了。尽管轰炸只限于军事和军事工业目标，但由于当时的瞄准具精度很低，况且又是夜间轰炸，所以英国平民也受到很大损失。

与此相反，从一九四零年到一九四一年，英国空军的夜间轰炸效果是微不足道的。从性质上来说，只能算是一种袭扰。在夜里如何发现并命中目标，当时还没有办法解决。所以，英国取得的战果甚微。

战争促进了发明。正当德国空军在地中海和苏联忙得不可开交的时候，英国空军却赢得了为未来战争组建庞大的轰炸机部队的机会。四发的斯提林式、哈利法克斯式和兰开斯特式轰炸机陆续装备部队。英国的高频工程师们研制成功了一种无线电导航设备，并很快建立起一整套无线电导航网。有了无线电导航网，夜间战斗机在任何时候都能知道自己在德国西部上空的准确位置。

一九四二年初，英国已经做好战争的充分准备，可以放弃过去的那种克制态度。恰好，哈里斯中将在此时上任。

当时，英国发布训令，明确鼓吹：攻击的主要目的是“打击敌国民、特别是工业人员的士气”。这一训令给哈里斯大开了绿灯。训令上附有攻击目标的顺序表，排在首位的是埃森，依次是杜伊斯堡，杜塞尔多夫和科隆。

莱茵—威斯特法伦州的广大工业区都在无线电导航网的范围之内。所以，英国空军确信使用夜间轰炸机完全可以发现目标。表上还列满了无线电导航网以外的城市，不过，这些城市只有在各种条件都非常有利时才能攻击。各个城市都标有它的工业特征。例如不来梅是“航空工业”，汉堡是“造船厂和船坞”，施魏因富特是“滚珠轴承工厂”等。为了避免误解，英国空军总参谋长查尔斯·波特中将还亲笔注明攻击目标不只是标着的船坞和工厂，还包括城市居民区，波特中将写道：

“如果不理解的话，那么，你就先照着干吧！”

英国下决心改变以往的战术。过去的轰炸方法是分成多批，以小编队出击。结果炸弹散布面太大，减弱了轰炸效果。根据这个教训，现在改为密集轰炸，即在很短的时间内把炸弹集中投到目标区。采取这种战术可以成倍地提高轰炸效果。

哈里斯一上任就这样干了起来。“狂轰滥炸”的设计师一定是看上了哈里斯是个能够彻底贯彻这一设想的人。英国空军现在是“甩掉手套”大干了。

哈里斯在一九四二年春进行了三次大规模轰炸。

三月二十八日晚至二十九日凌晨这一夜，一百九十一架轰炸机轰炸了卢卑克旧城。投下三百吨炸弹，其中一半是燃烧弹。哈里斯之所以选中卢卑克，是因为这座旧城的房屋大都是古典式木板结构，很容易燃烧，而且防空部署尚未完成。轰炸过后，大火整整燃烧了三十二个小时。整个旧城化为一片灰烬，一千多所房屋被焚毁，四千多所遭到严重破坏。市民死亡三百二十八，受伤七百八十五人。英国损失轰炸机八架。这八架轰炸机大都是在返航途中被德国夜间战斗机干掉的。

第二次是轰炸罗斯托克。这里的海因克尔工厂迁到破坏。从四月二十四日到二十七日，英国出动四百六十八架飞机分四批相继来袭。旧城区有百分之六十以上的建筑物起火。在这里人们开始使用“恐怖轰炸”这个字眼，其实用这个字眼去形容以前奉希特勒之命对几乎毫无防务的英国城市埃克塞特、巴思、诺里季和约克的所谓“报复”性轰炸也是非常恰当的。

第三次是五月三十日夜。在邱吉尔的明确支持下，哈里斯集中了所有飞机，史无前例地

出动了一千架飞机轰炸科隆。飞机在一个半小时里，一批接一批地飞来，投下一千四百五十五吨炸弹，其中有三分之二是燃烧弹。科隆变成了一座人间地狱，三千三百家起火，一千七百多处火势很大，九千五百户遭到破坏，死亡四百七十四人。

经过这几次大规模轰炸，暴得出德国依靠地面导航的夜战能力是极其有限的。英国轰炸机并不是单机闯进夜战区域，而是以密集编队冲破德国的所谓“华盖床”。本来“华盖床”只能指挥一架夜间战斗机，即在导航军官引导下发现敌机。夜战部队在那天击落三十六架敌机，从而创造了击落敌机六百架的纪录。但从另一方面来说，一千架飞机只损失三十六架是无足轻重的。哈里斯当时已作好损失五十架的思想准备，而邱吉尔则估计得损失一百架。这个大机群共有四十架飞机没有返航，另一百一十六架飞机受到程度不同的损伤，它们大都是被德国的防空炮火击中的。

在一次空袭中，出动的飞机越多，轰炸的效果越好，自己受的损失越小。这个论断是正确的。

德国第十二航空军军长兼夜间战斗机部队总监约瑟夫·卡姆胡贝尔把加强夜战部队的工作又向前推进了一步。他把夜战区域从荷兰和比利时扩展到德国纵深，增加了夜战大队的数量，研究出一种用一个“华盖床”能引导两至三架战斗机的新方法。但是，卡姆胡贝尔在理论上仍然没有跳出以前的老框框。要完成他提出的这个研究项目得花费几年的时间，所以对现实来说毫无意义。

空军总参谋部片面地认为只要能在苏联打胜，事态就会好转。在没有打败苏联之前，空军的重点无论如何必须放在东部战线。苏联的战事按计划本应在几个月内解决问题，可是如今，不知不觉已经拖了一年，何时完结还遥遥无期。每当战斗机部队总监阿道夫·加兰德费尽唇舌地劝谏戈林不可忽视本国的国土防空问题时，戈林总是不耐烦地回答说：

“要是把我的空军都调回来，这场戏也就该散场了。真的到了那一天，也就不需要搞什么防空了。不管怎么说，我们必须先把俄国佬尽快消灭掉。”

助长空军首脑盲目乐观的因素之一是防空战果的扩大。一九四二年六月二十五日夜，德国夜战部队一举击落了空袭不来梅的一千零六架英国轰炸机中的四十九架。昼间战斗机的战果也向敌人表明它仍然是一支不可忽视的力量。

一九四二年四月十七日下午，十二架英国的四发兰开斯特式轰炸机在中队长 J·D·内特尔顿的率领下，斜穿法国飞向德国的奥格斯堡。他们这次的轰炸目标是该地生产潜艇发动机的 MAN 工厂。象这样的精确轰炸只能在白天进行。因此，编队在整个航程中都采取低空飞行，避开了德国的预警雷达。可是，当他们到达巴黎南部的时候，却被第二“里希特霍芬”战斗航空团的几个中队追上，经过激烈的空战，英国的兰开斯特飞机被打掉四架。“里希特霍芬”战斗航空团第五中队的波尔中士在这次空战中为该团赢得击落第一千架敌机的胜利。

由内特尔顿率领到达奥格斯堡的飞机只有八架。黄昏时分，他们向 MAN 工厂投下炸弹。这时英机又被防空炮火击落三架。最后靠夜幕掩护返回英国基地的只有五架飞机。

诚然，英国空军的这次行动非常勇敢。不过，为了使德国工厂暂时减产而损失掉七架四发轰炸机未免有点得不偿失。经过这次实践，英国轰炸机司令部更加坚信，实施昼间轰炸很难达到预期目的。

夜间轰炸军事目标不可能很准确。英国在开始轰炸时也并未指望它，只希望达到大面积杀伤和毁掉每一座城市之目的。

哈里斯写道：“当然，最好是炸毁敌人的工厂，但是，我们并没有专门把那些工厂作为夜间轰炸的目标。因为我们的本来目的是炸毁市中心。”

就这样，一九四三年德国本土空战进入了一个决定性的阶段。

一九四三年一月二十一日，北非的太阳射出耀眼的光芒，跟在卡萨布兰卡的一排排白色屋顶上。在这座城市郊区的一座豪华旅馆里，正在举行一次重要的会议。走近旅馆的半圆形

大玻璃窗，可以凭眺大西洋的美丽风光。阳台上的门一打开，便可听到附近海滨传来的阵阵波涛声。就在这远离欧洲战场的美丽地方，决定了德国今后的命运。

美国总统富兰克林·D·罗斯福和英国首相温斯顿·邱吉尔毫不犹豫地 在盟军总参谋长准备好的文件上签了字。

此后，这个“卡萨布兰卡训令”常常被人们称为是对德国城市判处最后死刑的布告。但是，如果你了解了它的内容，你就会感到这种解释有问题。

下达给英美轰炸机部队司令官的训令的开头说：“你的紧急任务是破坏和打乱德国的军事、工业和经济体系，同时打击德国国民的士气，削弱其武装抵抗的能力。”

训令没有停留在一般原则的论述上，还具体地确定了在天气和战术条件许可的情况下攻击目标的顺序：

1. 潜艇制造工厂；
2. 飞机制造工厂；
3. 运输部门；
4. 炼油厂和石油化工厂；
5. 其他军需工厂。

显然，美方的意见占了上风，他们主张对军事工业目标进行昼间精确轰炸。但英方在这里也不想抹杀夜间轰炸能破坏整座城市的战绩。据邱吉尔本人说，他在会议期间曾同驻在英国的美国第八航空队司令埃克将军进行过磋商，劝他改弦易辙实施夜间轰炸。但由于埃克始终不肯改变态度，最后只好让步。

邱吉尔说：“我决心彻底改变战术，收回反对用空中堡垒式轰炸机进行昼间轰炸的意见，让埃克打头阵……”

美军执行了这个训令，而英军却拒不执行。事情从来如此，最高一级搞的训令到下面具体执行时总是留有余地。也就是说各有各的解释。因此，英国轰炸机司令部司令哈里斯中将决心继续沿用以前的战术。

既然训令上明文规定在天气和战术条件许可的情况下攻击重要的军事工业目标，那么，只要借口英国的战术条件现在不允许那么做就行了。美国可以按自己的意愿白天和德国防空战斗机交锋，既然你美国不听忠告，到最后被打得焦头烂额可不能怨天尤人。英国空军一如既往，还是在夜间轰炸德国城市。训令上不是明明白白地写着要打击德国国民的士气吗？

对大规模轰炸德国一事，哈里斯中将是这样解释的：“卡萨布兰卡会议的结果完全排除了人道方面的障碍。我现在可以放手进行轰炸。”

第一个打击目标是埃森。英军以德国的军事工业为打击目标也只有从这里下手，因为克虏伯的大工厂正好在埃森市中心。一九四三年三月五日夜，蚊式高速轰炸机揭开了这场空战的序幕。在英国本土雷达站的引导下，这架蚊式高速轰炸机首先在鲁尔河畔的这座大城市中心投下了黄色照明弹，为后续的重型轰炸机部队指明航向。在轰炸时，这架前导机一直用红色和绿色照明弹为轰炸机部队指示目标。

但是，向目标中心五公里范围内投弹的只有一百五十三架双发和四发轰炸机。据说这次英方共出动四百二十二架飞机，其中只有三百六十七架到达目标上空。尽管发现和指示目标的技术比较先进，但如果要求必须命中特定目标的话，那么，夜间轰炸究竟有多大价值倒是应该打一个问号。

当然，这次轰炸给居民造成了相当大的损失，尤其是克虏伯工厂周围的住宅区破坏得最为严重。在空袭的三十八分钟里，有一千零一十四吨炸弹投到了市区。

英国皇家空军就这样开始了“鲁尔之战”。从三月五日空袭埃森开始到六月二十八日夜出动五百四十架飞机再次空袭科隆为止，在不到四个月的时间里，埃森、杜伊斯堡、杜塞尔多夫的旧市区被炸成一片火海，伍佩尔塔尔、波鸿、多特蒙德等大部分地区变成了一片废墟。

在鲁尔，由于有雷达引导的前导机指示目标，才实现了对特定目标进行一定程度的集中轰炸。但是哈里斯中将并不满足，他要把对城市的轰炸扩大到整个德国：南到曼海姆、斯图加特、纽伦堡、慕尼黑；东到柏林和什切青；北到是不来梅、威廉港、汉堡和基尔。

一九四三年三月初到六月末，德国防空炮火和夜间战斗机的成果虽然进展缓慢，却在稳步上升。

英国正式发表的文件中说：“以前我们总以为德国城市毫无抵抗能力，但现在我们感到这些城市正在变成一座座真正的要塞。”

随着英国轰炸机编队航线的不断延长，在飞往目标途中势必通过德国夜间战斗机的防区。这样，德国就获得更多的战机。光是一九四三年四月十六日夜，英国皇家空军轰炸捷克斯洛伐克的比尔森那一次行动中，三百二十七架飞机就损失了三十六架，重创五十七架，整个损失为百分之二十八点五。

五月二十七日晚至二十八日凌晨轰炸埃森，英国皇家空军出动五百一十八架飞机，被击落二十二架，重创一百一十三架。五月二十九日晚至三十日凌晨轰炸伍佩尔塔尔和不来梅，在返航途中被第一夜战航空团的几架 Me 110 式飞机一直追到海上。这次轰炸，英国皇家空军出动飞机七百一十九架，被击落三十三架，重创六十六架，其中大部分是被防空炮火击伤的。六月十四日晚至十五日凌晨空袭奥伯豪森，出动飞机二百零三架，被击落十七架，重创四十三架。英国轰炸机司令部的损失与日俱增。

经过四个月的“鲁尔之战”，战果如下：英国轰炸机共出动一万八千五百零六架次，被击落八百七十二架，另有两千一百二十六架飞机受到程度不同的损伤。

夜间轰炸机竟被击落八百七十二架，问题相当严重。但是，如果从实际出动架次来看，损失不过只占百分之四点七。因而，象哈里斯这样的人是不会吃惊的。他仍在继续备战，以便对德国进行更沉重的打击。

德国受到连续四个月的狂轰滥炸，然而，结果究竟如何呢？诚然，许多城市被炸毁，可是目的达到了吗？德国的工业被摧毁了吗？国民的士气低沉吗？没有！在七月十三日对亚琛实施了大规模轰炸之后，夜间轰炸处于间歇状态。英国空军需要休整，哈里斯准备给德国以更大的打击。（待续……）

汉堡

第二节 战争的转折点——

一九四三年七月二十三日夜，在易北河下游城市施塔德的第二航空师司令部里，正在进行夜间的交接班工作。在所谓卡姆胡贝尔“战斗歌剧院”的大厅里逐渐坐满了人，观看席上传出压低嗓门噉噉喳喳的谈话声。人们的眼睛都盯着那块占满整个墙壁的巨大毛玻璃板。毛玻璃板上画着一幅德国地图，上面标着各防空战斗部队负责的防区。当敌机来袭时，就把瞬息万变的战斗情况用幻灯投影到这块毛玻璃板上。

玻璃板的对面坐着一些女标图员。她们收拾好办公桌，一边调试幻灯机，一边等候着战斗警报和有关敌情通报。她们每人都有一部直通雷达站的电话。海岸警戒雷达一发现敌机就立刻通知她们。

“敌机大约八十架，位置‘古斯道夫·凯撒 5’，航向东，高度六千。”

女标图员们熟练地把这些数据用两部幻灯机投影到和那幅显示战况的大地图相应的防区上。

在玻璃板的前面，整整齐齐地坐着一排战斗引导军官。在他们背后稍高一点的地方，坐着通信军官，负责与师长、各战斗机部队、夜战基地和雷达站取得联系。在更高的顶层座位上，还有一些标图员负责把我方战斗机的位置投影到玻璃板上。

这个严密的组织现在开始工作。不时下达出击命令，传达着敌情通报。各种颜色的信号在玻璃板上移动着，光点在地图上不断出现。不久又出现了一批新的光点，新光点乍出现时

还在移动，一会儿就停止不动了。这种指挥方式在空军内部叫做“卡姆胡贝尔幻灯剧”。

看过这场“幻灯剧”之后，战斗机总监加兰德少将摇头晃脑地评论说：“真象往大水槽里放出一大群发了疯的水蚤一样。”

这个担负着德国本土防空的大型指挥所曾在多次激战中发挥了它的作用。装备这种设备的指挥所下列一些单位：德林中将的第一战斗航空师（驻荷兰阿纳姆附近的迪伦）、施瓦贝迪森中将的第二战斗航空师（驻施塔德）、容克少将的第三战斗航空师（驻梅斯）、胡特少将的第四战斗航空师（驻柏林近郊的德贝利茨），还有刚从南方战斗机集团独立出来的哈里·冯·比洛上校的第五战斗航空师（驻慕尼黑近郊的施莱斯海姆）。

一九四三年七月二十四日，这一天发生了一桩怪事。时近午夜，施莱斯海姆的地下指挥所开始收到有关敌机入侵的报告。这时毛玻璃板上开始有光点向北海上空移动。这是表示敌轰炸机编队在沿德国海岸线向东飞进。二战美军 B-24 轰炸机装备的铝制箔条卷以及降落伞

第三夜战航空团的 Me 110 式飞机立即从施塔德。韦赫特、维特蒙德哈芬、温斯托夫、吕内堡和卡斯特鲁普等基地起飞，在“华盖床”的引导下到达待机位置，也就是用雷达监视的德国北部海岸上空的夜战区。过了一会儿才弄清原来有好几百架轰炸机跟在一群前导机的后面飞行，这些“肥狗”的航向正对着易北河口的北侧。敌人的意图是什么呢？是不是打算先向北虚幌一枪，然后再迂回向南呢？他们是飞往基尔或卢卑克呢？还是要横越波罗的海飞往其他什么目标呢？箔条卷的使用说明

现在，关键的是需要在这群飞机经过的航线上紧紧跟踪，不要轻易上当。

在施塔德的指挥所里，突然发生了一阵骚乱，不知为什么玻璃板上的光点有好几分钟停止未动。通信军官立即直接与雷达站联系，询问究竟发生了什么事。回答是一样的：

“受到干扰，雷达失灵！”

真奇怪，竟会有这种事？

接着收到一份报告，是从使用 2.40 米波长的“弗累亚”型雷达站发来的（“维尔茨堡”型雷达使用的波长是 53 厘米）。据说这部雷达也受到了干扰，但它还能勉强强地把轰炸机群的回波同干扰波区别开来。而“维尔茨堡”型雷达荧光屏上出现的回波则好象一大群昆虫在上而乱飞一样，什么也分辨不出来。

最为糟糕的是“华盖床”引导夜间战斗机，全靠“维尔茨堡”型雷达提供准确的方位和高度数据。这样一来，战斗引导军官可就抓了瞎。夜间战斗机失去地面引导，只好自己在黑暗的夜空中摸索。到处都是漆黑一片，敌机到底在哪儿呢？

第二战斗航空师请求对空监视哨支援。因为雷达一失灵，只好靠全国各地的监视哨作耳目。各地的监视哨报告了各自观察到的情况。报告说：在梅耳多夫附近的迪特马尔赛地区发现一道黄色的光流从天而降。还说这种黄色光流一望无际。

肯定敌机是在这里投下干扰物，然后转弯飞走的。接着又接到报告说，敌机编队转向西南方向，正以密集队形顺着易北河飞往汉堡。

当时，保卫这座“汉萨”城市的兵力有：五十四个重型高炮中队，二十六个轻型高炮中队，二十二个探照灯中队和三个烟幕施放中队。接到报告后，几百门大炮向西北方向扬起炮口。不过，高炮也是靠“维尔茨堡”型雷达提供数据的。因此，在接近凌晨一点开始空袭的时候，几乎所有雷达都同时受到干扰，全部失灵。轰炸下的汉堡

这样，不仅夜间战斗机，就连高炮也都成了“瞎子”。高炮指挥官命令进行拦阻射击，即使打不着，那猛烈的炮火也能叫敌人头皮发麻。不一会儿，在高炮声中听到有炸弹爆炸的隆隆声。这是在进行“地毯式”轰炸。这次轰炸，英国共出动七百九十一架飞机。其中兰开斯特式三百四十七架，哈利法克斯式二百四十六架，斯提林式一百二十五架。这些都是四发重型轰炸机。此外，还有七十三架威灵顿式双发轰炸机。

七百九十一架飞机中有七百二十八架到达了汉堡上空。电子干扰机每隔一分钟就从飞机

上撒下几千个成束的银箔条，它们在空中飘散开来，形成一朵朵能反射电波的彩云，缓缓落向地面。

德军雷达突然失灵的秘密就在于此。这些银箔条，英国人把它叫作“反射体”，而德国人则把它叫做“骗子”。这种银箔条的长度约为“维尔茨堡”型雷达发射波长的一半。它可以把德军夜间战斗机及其引导系统发出的搜索电波完全反射回去。结果荧光屏上就会出现几百万个微小回波。这批轰炸机就是利用它做掩护的。

英国把这个“反射体”的秘密严格保守了十八个月之久。关于是否使用这种反射体曾发生过一场争论。有两种不同意见，一派赞成使用，另一派则担心如果德国空军知道了这个秘密，肯定会反过来对付英国，对英国本土实施更猛烈的报复性轰炸。

世上之事真可谓无独有偶。其实早在一九四二年春，德国的罗森施泰因工程师就在不引人注意的波罗的海海岸进行了一系列的实验，并得出了与此相同的结论，即雷达的功能可以用“骗子”抵消。一种反雷达武器问世了。

戈林得到这个消息后，下令严禁在这方面继续研究，要保守秘密，绝不能让英方知道。于是，沃尔夫冈·马蒂尼将军（空军通信兵部部长）便把有关“骗子”的秘密文件全部锁进了保险柜。甚至只要一提到“骗子”这个词也要受到惩罚。空军首脑机关就象鸵鸟一样，以为只要把脑袋钻进沙堆里就可以万事大吉，而对于这种新的干扰方法却迟迟不采取防范措施。

英国的作法与德国恰恰相反。英国皇家空军总参谋部权衡了利弊之后，得出这样一个结论：在“鲁尔之战”中轰炸机损失惨重，假如那时能使用这种“反射体”的话，就可以使二百八十六架飞机，也就是约占被击落总数的百分之二十五的飞机得救。邱吉尔采纳了这个意见，七月十五日，他下令在轰炸汉堡时使用秘密银箔条。

结果大大超出了英军的估计。一九四三年七月二十四日晚到二十五日凌晨这一夜，七百九十一架飞机中只有十二架没有返航。在这么大规模的轰炸中只损失这么一点儿飞机实为罕见。

但是，它却给汉堡带来了恐怖的一周。这也是这座城市兴建七百五十年来，命运最坏的一周。

盟军把这次轰炸汉堡的行动叫作“罪恶城作战”，并且不止一次地进行了轰炸。七月二十五、二十六日两天，美国在白天出动了二百三十五架空中堡垒式轰炸机，轰炸港口和造船厂。七月二十七日夜，英国空军出动七百二十二架轰炸机继续实施三天前曾进行过的毁灭性轰炸。七月二十九日夜，英军又出动了六百九十九架轰炸机空袭德国。这天是个晴朗无云，有利于攻击的好天气。在第四次空袭，也就是八月二日夜，汉堡很幸运，天空阴云密布。英军出动的飞机只有一半按前导机发出的几乎看不见的指示信号投了弹。

仅仅四个夜晚就出动三千多架次飞机轰炸同一个城市，就连哈里斯本人也从未这样干过。

德国第三夜战航空团很快从这次冲击中清醒过来。尽管不断飘落的“骗子”使大部分雷达失去作用，但还能得到对空监视哨的无线电报告。虽然这不能准确地指示出敌机的航线，却可以发现敌轰炸机机群。单发战斗机本来靠的就是飞行员敏锐的眼睛，何况又是自己非常熟悉的城市呢。于是，击落敌机的战果又回升了。哈里斯损失了八十九架轰炸机，另有一百七十四架被高炮击伤。

落在汉堡的炸弹总共约有九千吨，它成了第一座遭到非人力所能抵御的猛烈轰炸的城市。据统计，该城有三万零四百八十二人被炸死，二十七万七千三百三十家房屋被炸毁，占整个城市的一半。

城市及其居民因遭到轰炸造成的灾难，本书前面已经多次谈到。我们现在要知道的是德国的防空体系当时究竟是如何对付这场轰炸的。

一付要大规模轰炸德国首都的架势。这一招非常成功。

那天，“野猪”部队首次大规模出动，一百四十八架双发和五十五架单发夜间战斗机在柏林上空搜寻英国的轰炸机大编队，结果，不但没有发现敌机，反倒把防空炮火吸引过来。

当经由扎斯尼茨飞往吕根的英国四发轰炸机编队到达佩内明德上空的时候，德方才发现这是个骗局。德国的梅塞施米特式飞机为了抢回失掉的时间，火速掉转机头向北追赶敌机。飞在最前头的是瓦尔特·埃雷少校的第一夜战航空团第二大队。他们是从比利时的圣特洛伊登起飞斜穿德国飞来的。

一点三十二分，第四中队中队长瓦尔特·巴尔特中尉开始进入战斗。他在二千米高度上瞄准一架敌四发轰炸机，打了一个连射。当飞机拉起时，通信员皮佩尔上上看到敌机两翼已起火，三分钟后，这架兰开斯特式飞机在佩内明德西南坠落。

大队长埃雷少校在三分钟里接连击落两架重型轰炸机。他和莱登巴赫准尉两人是在佩内明德火箭实验场已被大火烧得满天通红的时候，在火光中发现敌机的。

巴尔特又打掉了一架敌机。舍尔瓦特和维尔曼两位上士亲眼看见从这架涂有英国国籍标志、后面用白色涂料写着“17”数字的兰开斯特式飞机里跳出三具降落伞。迪特尔·穆斯泽少尉和哈夫纳下士这两位年轻人追上八架四发轰炸机。从一点四十五分至一点五十九分，他们击落其中四架，自己的飞机也负了伤，最后被迫跳伞。

英国在这次大胆而巧妙的空袭中付出的代价是：四十架重型轰炸机未能返航，三十二架受重伤。

佩内明德遭到的损失并不象想象的那么严重，重要的试验台和宝贵的设计图纸均未受损。

第二天早晨八点钟，空军作战部部长鲁道夫·迈斯特尔中将打电话给空军总参谋长汉斯·耶顺内克，告诉他，他视为掌上明珠的德国 V 式火箭的诞生地佩内明德遭到敌人准确而猛烈的轰炸。

这时，耶顺内克的秘书洛特·克尔斯滕夫人和总参谋长私人付官维尔纳·洛伊希滕贝格少校正在早餐桌旁等待着他们的上司。不一会儿，耶顺内克打来了电话：“洛伊希滕贝格，你立即到作战室去，我随后就到！”

洛伊希滕贝格走后，房间里只剩下克尔斯滕夫人一个人。三十分钟过去了，一个钟头又过去了，仍然不见耶顺内克进来。往常，耶顺内克办事总象钟表一样准时，今天是怎么啦？于是，她给总参谋长挂了个电话，但是没有人接。她想，那就到他的房间里去看看吧，反正相距不到十步远。她打开耶顺内克的房门走进去，突然发现耶顺内克倒在地板上，旁边扔着一支手枪。可是谁也没有听到枪声。

汉斯·耶顺内克死了。他从闪击战开始就一直担任空军总参谋长这个要职。他为什么要自杀呢？难道是因为佩内明德遭到空袭这一打击所致吗？克尔斯滕夫人把洛伊希滕贝格找来，他发现了一张耶顺内克亲笔写的纸条。这张纸条上写的话表达了他临终前的思想：“我再也无法和国家元帅一起共事了。元首万岁！”

乌德特在一九四一年十一月自杀前，不是也曾写过类似的话吗？

不一会儿，戈林迈着沉重的脚步咚咚地走进屋来。他在死者面前默默地站了十分钟，然后瞪着一双失神的眼睛走出去。他把洛伊希滕贝格叫到跟前说道：

“把真相告诉我！为什么他竟会寻短见？”

洛伊希滕贝格一声不响地偷偷瞧着上司的眼睛，他心里在暗自琢磨：戈林想听些什么呢？是真的想了解全部真相吗？是不是他有意假装与己无关，以掩盖事实真相呢？我是否可以把总参谋长的自杀，也就是他的自白一事告诉戈林呢？于是，洛伊希滕贝格抓住这只有两个人单独谈话的良机。

他铿锵有力地回答说：“总参谋长想以自杀抗议空军内部尔虞我诈，互相倾轧的不良行

为。”

戈林用力皱着眉头。的确，这些话刺痛了他，但他不得不忍受这一打击。在过去一段时间里，对戈林失望的希特勒几乎只找耶顺内克商量空军的事情。因此，这位空军总参谋长深知伤害了国家元帅戈林的虚荣心和争权夺势的欲望。从斯大林格勒战役时开始，他们两人之间的矛盾就暴露了出来。那次，尽管空运作战失败的责任在戈林，然而，他却全部推卸给耶顺内克。从那以后，俩人之间还发生过类似的事。

耶顺内克感到自己挟在希特勒和戈林之间快要被挤扁了。一头是希特勒，他相信此人的天才，另一头是戈林，尽管他的生活作风是那么令人作呕，但作为一个军人，自己必须服从他的命令。希特勒对空军在各条战线上表现得“软弱无能”大发雷霆，耶顺内克忍受着；戈林嘲笑他“你在希特勒面前两手贴在裤缝上毕恭毕敬的样子真象个小学生，或者说象一名年轻的少尉”，他也忍受着。他真是一个倒霉的角色，两个老战士都拿他来发泄各自的不满。但是他到底并没有那么坚强啊！现在，他再也无法忍受了。

维尔纳·洛伊希滕贝格少校把这些事原原本本地告诉了总司令。戈林越听越红。洛伊希滕贝格可没管这些，也不害怕，一口气把事情的原委全讲了出来。早在两三个星期之前，耶顺内克曾寻过一次短见。就在他举枪行将自杀之际，洛伊希滕贝格飞快跑上前去从他手中把抢夺了下来。接着，他又把最近发生的迫使总参谋长自杀的事情一桩桩讲了出来。

戈林早就想撤掉耶顺内克的职务，但未得到希特勒的同意。这件事是耶顺内克从他的当然接班人冯·里希特霍芬元帅那里听到的。当这个计划遭到希特勒的反对而告吹后，戈林又假惺惺地拥抱着耶顺内克说：“你知道吧，我可是你的知心朋友啊！……。”此外还有一件事，耶顺内克对希特勒一向是无条件地服从。戈林却不然，他曾说，元首的命令不必百分之百地执行。

听到青年军官讲到这里，戈林一脚把椅子踢翻：

“这，你怎么能跟我讲这些话！”

“国家元帅阁下，这正是您所希望了解的全部真相！”少校也理直气壮地顶了他一句。

“我要对你按军法从事！”戈林逼近洛伊希滕贝格恫吓说。可是不知为什么他又突然改变了态度，双手捂住脸，瘫在椅子上抖动着他那肥胖的身驱，抽抽噎噎地哭起来。近来，国家元帅经常把这一套把戏表演给他左右的人看。自从斯大林格勒战役以来，这位惯于玩弄权术的人物为许多事情苦脑着，一筹莫展。但是，如果把这种事情视为他将革面洗心，那可就大错而特错了，他觉得坏事都是别人干的，他自己什么都好。

“好，要统一空军的意志！”戈林克制住歇斯底里的发作之后向洛伊希滕贝格保证说。他对挤在门口的迈斯特尔、马蒂尼和施密德等几位将军说道：“为什么一直到现在你们谁也没把真相告诉过我？你们为什么不象这个年轻人这样做呢？”

同以往一样，这次事件依然是以戈林发表一通豪言壮语而结束。只是洛伊希滕贝格在两天之后被调到某前线司令部。新上任的总参谋长也不是那位谋求得到总参谋长全权的里希特霍芬，而是京特·科尔特恩将军。此人原是东部战线第一航空队代理司令。

“真是万幸，”里希特霍芬在日记上写道，“要是我当了总参谋长，恐怕不久也会与他闹翻。”

科尔特恩没有与戈林闹翻，他紧跟戈林进行工作，后来，在一九四四年七月二十日被一颗暗杀希特勒的炸弹炸死。

这就是说，空军在实质上并没有任何改变。因此，可以说，耶顺内克死得毫无价值，他要敲响的警钟谁也没听到就泯灭了。戈林把耶顺内克的死因说成是“胃出血”，为了不使人们联想到与空袭佩内明德有关，还更改了死亡的日期。所以，直到现在人们还认为耶顺内克是死于十九日而不是十八日。

耶顺内克在自杀之前，一定会认识到他本人对德国空军的崩溃也负有责任。在开始对苏

联实施第二次夏季攻势时，他曾说过这样的话：“如果在一九四二年十二月之前还结束不了这场战争的话，那我的希望也就破灭了。”

但是，他这个人在战术和技术上使空军适应单一战线闪击战方面是出过力的。他最欣赏的是俯冲轰炸。他过高地估价 Ju 88 等中型轰炸机的力量，忽视了研制四发重型轰炸机。他对那个使航空工业停滞不前的中止研制的命令未加以反对。同时，他对空军无法担负东西两面作战这一问题也未向希特勒提出过警告。

耶顺内克在临死前几乎肯定清楚地意识到德国空军摆脱不了失败的命运。当时空军已经掌握美国飞机生产计划的详细资料。连开头持否定态度的这位总参谋长也承认，英国四发重型轰炸机的大编队对德国是一个不容忽视的威胁。

他常说：“与这种实力相比较，斯大林格勒的悲剧就显得微不足道了。”

耶顺内克认为现在是“全力以赴保卫本土”的时候了。于是，他也成了加兰德和卡姆贝尔的同伙——这两个人当空军还在东线和南线战场浴血奋战的时候就明确指出来自西方的威胁——但是，耶顺内克的这种态度没能贯彻始终。希特勒根本不愿听防御这两个字，他坚信胜利只能由进攻来夺取。

耶顺内克曾在他的密友面前为他企图自杀辩解过：“当非这样做不可时，我将用自己的生命唤起别人回头，让他们认识到那样做的巨大危害……目前的这种状况怎能不叫人担忧呢？”

一九四三年八月十八日早晨，耶顺内克高级上将终于用实际行动实践了他的诺言。奇怪的是与此同时，空中堡垒式轰炸机的昼间空袭迫使德国战斗机进行了大规模集结，从而在德国本土上空展开了大规模空战。德国本土空战是以美国空军大规模昼间空袭为一条明显界限而开始的。（待续……）

第三节 截击轰炸机编队攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第三节 截击轰炸机编队

一九四三年七月，以英国为基地的美国第八航空队已拥有十五个大队，三百多架 B-17 空中堡垒式和 B-24 解放者式轰炸机。但是，护航战斗机的航程不够，P-47 雷电式开始只能飞到荷兰——比利时海岸，双发双机身的 P-38 闪电式和德国的 Me 110 式驱逐机差不多，空战时不是单发战斗机的对手。

七月二十八日，空中第一次出现了机翼上挂副油箱的雷电式飞机。这种飞机加副油箱后可以飞到德国西部边境。但还达不到所需的航程。第八航空队司令艾拉·C·埃克将军已经不能再等，他必须立即执行作战计划。

加挂副油箱的 P-47D

因为要在昼间轰炸德国的飞机制造厂，所以他要求战斗机在燃料允许的情况下最大限度地给轰炸机护航，并在返航时给予接应。中间这段由于没有战斗机护航，所以对四发轰炸机来说是很不安全的。一九四三年七月二十八日，当汉堡由于英国皇家空军的夜间大规模轰炸而正在燃烧之际，美国的七十七架空中堡垒式轰炸机在白天又分两个编队进入了德国中部的纵深地区，目标是卡塞尔——维岑豪森的菲赛列尔工厂和马格德堡附近奥舍尔斯累本的阿戈工厂。埃克将军打击的目标是最可恶的敌 Fw 190 式战斗机。这两家工厂正是生产这种飞机的。

空中堡垒式轰炸机在到达目标之前，遭到德国战斗机的拦截。第十一战斗航空团第二大队的梅塞施米特式飞机是从耶弗尔起飞的。第五中队跟在敌机后面紧紧追赶。他们这十一架飞机的载荷很重，每架飞机的机身下都挂有一颗二百五十公斤炸弹，非常笨重地爬升到八千米高空。

他们这是在使用一种新的战术，就是把炸弹投到火力强大的敌机密集编队中爆炸。第五中队中队长海因茨·克诺凯中尉在几个星期之前曾做过实验，结果取得了惊人的成绩。一架波音式飞机被在附近爆炸的炸弹炸开了花，一头栽进大海。

今天，十一架飞机全带着炸弹去攻击敌机编队，那将会取得多么大的战果啊！

梅塞施米特式飞机已飞到空中堡垒式飞机上空一千米处，并跟它们一起改变着航向。一切准备停当后，炸弹一个接一个地投放下去。为了避免被自己的炸弹伤害，梅塞施米特式飞机迅速向左上方爬升。

这种炸弹装有定时引信。关键在于要事先计算好战斗机和轰炸机间的距离以及炸弹下落的轨迹。不过，这个数值当时只能概略推算，因此有很多炸弹并未奏效。投下的炸弹有的在敌机编队的后边爆炸，有的穿过编队在下方爆炸。

突然，在空中堡垒式飞机编队的正中间闪出一团火光。这是费斯特上士的炸弹炸中了敌机，而且还不止一架，一共有三架 B-17 空中堡垒式飞机看上去好象一动不动地停在空中，接着便解体了。机翼在空中飘落，机身冒着黑烟栽下去。与此同时，天空中出现了许多降落伞。

这颗炸弹一定是在过于密集的编队中间爆炸的。飞行员们由于取得了这意外的战果，一个个精神振奋，他们驾驶着投光炸弹的飞机冲进敌机编队，把敌机编队冲散了。正在这时，德机仪表板上亮起红灯，这是警告飞行员燃料快要用光，必须立即返航。于是，他们被迫脱离战斗。

这天上午，仅贡特尔·施佩希特上尉率领的第二大队就击落了十一架四发轰炸机。美国这次轰炸奥舍尔斯累本和卡塞尔——维岑豪森共损失二十二架空中堡垒式飞机，这还不包括被炸伤后勉强飞回英国的那些飞机。德方发表的战报说击落敌机三十五架，自己损失七架。美方则声称击落 Fw 190 和 Me 109 式飞机四十八架。

从七月二十八日这一天起，“血雨腥风的一九四三年之夏”便开始了。这是美国在没有护航战斗机的条件下空袭德国带来的恶果。空中堡垒式飞机尽管初期损失率很高，但仍然顽强地继续进行着轰炸。七月二十九日，生产 Fw 190 式飞机的瓦尔内明德的阿拉德工厂遭到轰炸。七月三十日，一百三十一架四发轰炸机再次轰炸了卡塞尔——维岑豪森的菲赛列尔飞机工厂。

八月一日，美军又掉转方向打击别的地方，驻北非的美国第九航空队对欧洲东南部实施了攻击。

从班加西起飞的一百七十八架解放者式飞机越过地中海，从低空轰炸了罗马尼亚的普洛耶什蒂油田。但是，这次突击没有成功。普洛耶什蒂周围的防空炮火对低空入侵的敌机简直可以说是进行了一场大屠杀。为数不多的战斗机（汉斯·哈恩上尉率领的第四战斗航空团第一大队和布克中尉率领的第二十七战斗航空团第四大队的一部以及罗马尼亚的战斗机。此外还有几架由吕特耶斯上尉率领的第六夜战航空团第四大队的 Me 110 式飞机）在敌机返航时又继续追歼，在海峡上空打掉了一些。这次空战的结果，一百七十八架飞机中被击落四十八架，有五十五架虽然逃了回去，但也被打得遍体鳞伤。

普洛耶什蒂油田损失也很大。不过，不久就完全恢复了生产。Robert Taylor 所作“Ploesti-The Vital Mission”，B-24 轰炸罗马尼亚普洛耶什蒂油田

八月十三日，六十一架解放者式轰炸机从北非千里迢迢侵入德国本土，轰炸了位于维也纳新城区的梅塞施米特飞机工厂。敌机来时，几乎没遇到战斗机拦截。原因是德国南部经常遭到来自英格兰和北非的四发轰炸机的两面夹击，德国不得不抽调兵力在南部建立一条“空中防线”，这样一来，刚刚得到加强的国土防空力量又被分散。

德国空军的兵力虽然被分散，但在昼间空袭中击落敌机的数量却在不断增加。据统计，仅在一九四三年七月，他们击落的敌四发轰炸机就占总数的百分之十二至十五。据美方公布的材料说，第八航空队七月份出击五次，共八百三十九架次，其中损失八十七架。这也占百分之十以上。至于那些遭到重创以后不能作战的飞机还未计算在内。

如果照这样损失下去，连续出击十次也就无所谓轰炸机的大编队了。这些轰炸机有的中

弹起火，有的坠毁在地面。美军从来没有受过这么大的损失，“血雨腥风之夏”严重地影响了美国飞行员的士气。

当然，美军准确的昼间轰炸对德国军需生产部长阿尔伯特·施佩尔来说是难以忍受的。因为英国夜间轰炸机进行的地毯式轰炸并没有使德国的军需潜力受到如此沉重的打击。而美军却打中了德国工业的要害。他们轰炸关键性的工厂，触到了德方的疼处。他们的出发点是只要能严重地打击德国工业，哪怕轰炸机损失惨重，也是值得的。

施佩尔对战斗机部队总监阿道夫·加兰德倾诉出自己内心的烦恼。加兰德给他出了个好主意，他说：“只要再把战斗机产量增加三、四倍，我们就可以击退敌人的四发轰炸机并给他们以毁灭性的打击。”

这位军需部长懂得了这样做的必要性，于是，他成了有力促进国土防空的人物之一。因为希特勒非常信任他。

另外，艾哈德·米尔希也得出了相同的结论。他视察西部的战斗机基地归来之后，在六月二十九日写给戈林的报告中说得非常清楚。

他说：“对付美国一百乃至二百架四发轰炸机编队，要想取得决定性战果，非有四倍于敌的战斗机不可。也就是说，在通常的情况下，要投入六百至八百架战斗机。”

在这个报告中，他没有忘记表扬前线部队，他写道：“战斗机飞行员的士气是无可非议的。如果考虑到他们所处的劣势地位，更应该对他们的战果予以嘉奖。指挥官们对自己的职责一丝不苟。只要再适当地予以加强，我认为夜间截击万无一失。”

在“适当地”这几个字下面，米尔希划了一道粗线以示重要。

以前也确曾加强过。从一九四三年一月至七月末，给前线提供的 Me 109 和 Fw 190 式战斗机共达七千四百七十七架。但是，国土防空部队却是两手空空，因为希特勒亲自下令优先满足东线部队和地中海战区的第二航空队。

在突尼斯和西西里岛，第二十七、五十三、七十七战斗航空团与占压倒优势的敌人继续进行着毫无胜利希望的殊死战斗。光是为补给船队提供空中护航就需要拿出驻非洲的全部战斗机。损失相当惨重。在敌人猛烈轰炸下，有几百架飞机在机场上被炸坏。而撤退的命令总是很晚才下达，连处理的时间都没有，所以不得不把几百架被炸坏的飞机全部扔掉。发动机的消耗也远远超过最坏情况下的预计数。备用的飞机和发动机接连不断地送到南方，然而地中海战区却象个填不满的无底洞。

由于这些原因，虽然飞机生产直线上升，但用于国土防空的昼间战斗机的数量却增加得很慢。一九四三年三月和四月为一百二十架，五月初为一百六十二架，六月初为二百五十五架，七月为三百架。八月末，在美国昼间空袭的压力下，国土防空部队终于达到了全盛时期，即使是那时，他们总共才拥有四百零五架 Me 109 和 Fw 190 式飞机。此外，还有一个装备 Me 110 式和 Me 410 式飞机的航空团。

大部分部队是新组建的，是从其他战线抽调来的。第二十七战斗航空团第二大队（维纳·施勒尔上尉）从意大利南部调到威斯巴登——埃尔本哈姆；第五十一战斗航空团第二大队（卡尔·拉梅尔特上尉）调到慕尼黑近郊诺伊比堡；著名的第五十四“格林赫尔茨”战斗航空团第三大队（赖因哈德·塞勒少校）从苏联北部调到德意志湾沿岸的奥耳登堡和北霍尔茨。

也有一个整团编入国土防空部队的，例如从东线南部调来的沃尔夫·迪特里希·维尔克的第三“乌德特”战斗航空团，从英法海峡地区调来的与英美空军作战很有经验的第二十六“施拉斯特尔”战斗航空团（约瑟夫·普里勒尔少校）。这些部队部署在莱茵河下游的荷兰地区，尽可能靠近敌轰炸机编队入侵的必经之路。

早就被抛到一边而常常执行次要任务的双发驱逐机这一次也参加了战斗。因为这种飞机只要没有战斗机来捣乱，它的强大火力足可以对付重型轰炸机。第二十六驱逐航空团（卡

尔·伯姆·特特尔巴赫少校)的三个大队也从温斯托夫、克瓦克布留克和希尔德斯海姆等基地急速赶来。

国土防空军集结完毕。天一亮,各机场上都排列着大批战斗机。雷达对西部上空开始搜索,各战斗航空师的地下指挥所也都开始工作,这一切似乎都在说,不怕死的就来吧,什么时候都行。

八月十七日清晨,德国侦听部队报告;驻在英格兰的美国第八航空队基地异乎寻常地忙乱。这肯定是大规模行动的前兆。根据预先掌握的情况判断,敌机可能从迪伦的第一战斗航空师防区突入,深入到德国的中部和南部地区。为了使几个战斗机大队尽早接改,已命令它们由北海海岸转场到莱茵河西岸基地。这的确是一个高招儿。

十点钟刚过,敌人的一百四十六架四发轰炸机在许多喷火式和雷电式战斗机的护航下,进入荷兰海岸向德国飞来。第一战斗航空团第二大队的福克·符夫式战斗机和敌机保持着适当的距离,只是跟而不打。

美机在荷兰上空调头南飞,然后以六千米高度通过比利时,在快到德国国境时,护航战斗机燃料不够被迫返航。这正中福克·符夫式战斗机的下怀。德国战斗机发起了攻击。它们从稍高的位置冲向敌机编队,打乱了敌机的阵势。随后,又从敌机机腹下方掠过,再拉起来爬高,转入第二次攻击。

几架空中堡垒式轰炸机起火,有四架坠毁在艾弗尔地区,三架坠毁在洪斯吕克地区。德方采取的是车轮战术,一个大队的炮弹打光了,又上来一个大队。满天都是福克·符夫式和梅塞施米特式飞机。

空战一直持续了一个半小时。这九十分钟异常紧张,连喘口气的工夫都没有。这次空战美国损失了十四架重型轰炸机,有一百三十二架在目标累根斯堡的梅塞施米特飞机工厂上空投了炸弹。

德国空军准备等敌机返航时再实施第二次打击。可是敌机并未从原路返航。通常,美军总是原路返航,但这次却调转机头向南,穿过意大利和地中海飞往北非。它们的续航能力实在令人吃惊。在飞往北非途中,又遭到第二航空队的截击,损失十架飞机。这样,总共有二十四架空中堡垒式轰炸机被击落。此外,还被打伤多架。

从八月十七日起空战进入高潮。这天中午刚过,一支阵容更为强大的轰炸机编队由些耳德河口入侵,目标是施魏因富特的滚珠轴承工厂。这次美军共出动二百二十九架四发重型轰炸机。“欢迎”的盛况也是空前的。这次德军不等敌护航战斗机返航就采取了行动。一个大队缠住雷电式战斗机,另一个大队杀向轰炸机。

第十一战斗航空团第五中队(即曾经试验用炸弹轰炸敌密集编队的那个中队)这次也参加了战斗。今天,这些梅塞施米特式飞机在机翼下都挂了一个粗大的“烟筒”,在离整齐的敌轰炸机编队还有八百米时,二百一十毫米火箭弹便喷着火焰从那个“烟筒”里飞射出来。大部分火箭弹都没有命中,只有两枚准确地命中了目标,打得敌轰炸机凌空爆炸。此后,美军就再也没有消停的机会。不管是在前往施魏因富特的路上,还是由该地返航途中,到处都是炮声隆隆,火光闪闪。德国空军这次出动了三百架以上的战斗机。WGr21 210mm 空空火箭

据一份美军报告记载,德军此次攻击,其规模之大,战术之巧妙以及程度之猛烈都是前所未有的。

空中堡垒式飞机被打掉三十六架,加上上午的二十四架,八月十七日这天共计损失六十架。此外,被击伤的还有一百多架。

这次空战再次证明,低速的轰炸机在昼间不是战斗机的对手,就是拥有强大防御火力的空中堡垒式飞机也不例外,美国空军此次失利后,一连五个多星期没敢在德国上空露面。可是他们却采用其他方式进行了报复,在强大的战斗机群掩护下,猛烈地轰炸了西部占领区的

德国空军基地。

一直到十月，美国第八航空队才飞到护航战斗机航程以外的地区活动。但这一次，美军遭到了比八月份更加沉重的打击。从十月八日到十四日，在这整整一个星期内，美军在空袭不来梅、马林堡、格但斯克（但泽）、明斯特、施魏因富特等地时，被击落一百四十八架四发重型轰炸机。在这样短的时间里，损失的飞行人员多达一千五百名。这下美国可感到吃不消了。

当时，若是德国能对后来战争的发展有个冷静的分析判断，认识到美国将要竭尽全力增加护航战斗机航程的话，那么，德国的国土防空部队很可能取得更大的胜利。

这一回指出这种可能性的还是那位阿道夫·加兰德。他认为只有压制住敌人的战斗机，才有可能攻击它的轰炸机。为了确保德国本土上空的制空权，应该得到世界上最强、最快的战斗机。

但是，希特勒拒绝了他的意见。戈林则把这个意见斥之为“沮丧的失败主义者的妄想”。

一九四四年初，这个所谓的“妄想”变成了现实。美国的远程战斗机 P-51 野马式参战了。福克·符夫式和梅塞施米特式战斗机都不是它的对手。于是，德国战斗机开始走上了苦难的道路。

后来，德国空军又有了新的希望。加兰德所说的那种优秀的战斗机终于在德国问世了。这就是世界上最初的喷气式战斗机。只要把这块好钢用在刀刃上——德国本土空战，那么，空战的面貌将会为之一新！（待续……）
第四节 象天使一样飞翔攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔
第四节 象天使一样飞翔

一九四二年七月十八日，一次地时代的试飞将在多瑙河畔京茨堡附近的莱普海姆机场进行。离八点还差几分钟，一架试验飞机滑到跑道的起飞线上。对这架飞机来说，跑道的每一米都是宝贵的。因为跑道全长只有一千一百米。

“祝你成功！”地面上的人们跟驾驶员打着招呼。梅塞施米特公司的首席试飞员弗里茨·文德尔在座舱里向人们点头致意，然后关上了座舱盖。“里德尔”式发动机开始吼叫起来，轰鸣声越来越响，震耳欲聋。

这架飞机与其他飞机有所不同，它没有螺旋桨，用的也不是通常的发动机，在两个机翼下面发动机短舱处，装的是又短又粗的涡轮喷气发动机。发动机后面有一个圆圆的喷口，里面喷出的火流强烈地冲击着地面，喷卷起的沙土和石子噼噼啪啪敲打着尾翼。

文德尔缓慢地向前推油门，涡轮喷气发动机的功率在逐渐增大。他的两脚用力踩住刹车。过了三、四十秒，转速升到七千五，一会儿又达到八千五。这时他才把一直踩着的刹车松开。一松开刹车，这架 Me 262 式飞机就象一支离弦的箭飞驰而去。1942 年 7 月 18 日，Me 262V3 依靠喷气动力完成起飞，这幅照片是从当时的一段影像中截取的

飞机那尖尖的“鼻子”向斜上方翘着，活象一颗出膛的炮弹。这也正是它的缺点，飞行员在座舱里看不见前面的跑道，不知道飞机是否正好在跑道中央滑跑，因此，只能靠从侧面观察判断。虽说如此，但毕竟是革命的新型飞机的第一次试飞。

为解决这个问题，文德尔的脑子里曾闪过过一个念头，在机头下安装一个机轮。现在，这架新式飞机跟普通的螺旋桨飞机一样在滑跑，这样一来，主机轮很高，尾轮矮小，势必造成机头上仰，喷气流吹打地面，驾驶员什么也看不见。更糟糕的是尾翼成了死角，承受不到“气流”。任凭怎样蹬舵动杆，舵也不起作用。所以，尽管这时飞机的速度很大。却还是离不开地面。

观看的人们却屏住了呼吸。喷气发动机发出的尖啸声扰动着空气，梅塞施米特式飞机象赛车一样在跑道上飞驰。时速已达到一百八十公里，飞机还是没有离开地面，直向跑道头冲去。

本来，在理论上全都计算过，五吨重的飞机在速度达到每小时一百八十公里时应该从地

面升起。早晨曾做过一次滑跑试飞，当飞机滑跑到八百米距离时，速度就已经达到每小时一百八十里，但操纵舵却毫无反应，讨厌的尾轮始终离不开地面。踩刹车，要滑出三百米才能停下来。每次试验，飞机都是在眼看快要撞到围墙的地方停住。

于是，怀疑派说：“没有螺旋桨的飞机哪能够飞起来？”难道这种说法真的成立吗？

我们还是让文德尔的试飞来作结论吧！

这一次，弗里茨·文德尔决心孤注一掷。他想出一个把顽固的尾翼抬起来的窍门。尽管这种超出常规的操作方法极其危险，他还是决心试一试。

当时速达到一百八十里时，他仍继续保持最大的推力，然后突然短促而有力地点了一下刹车，飞机立即“鞠了一个躬”，尾部翘了起来。

梅塞施米特式飞机呈水平状态，于是，机身气流也恢复正常，操纵舵也开始起作用了。文德尔立即拉杆，飞机毫不费力地离开了地面。

飞起来啦！他那种飞法真够绝的了！

真是功夫不负有心人，为了试飞成功，这架飞机一出厂，文德尔就整天跟它泡在一起。现在他的努力总算没有白费，他完全忘记了开头时遇到的困难。他加大了速度，由于加速，他很自然地压在了座椅上，梅塞施米特式飞机象一支利箭冲上天空。操纵舵非常敏感，速度在迅速增加。

文德尔仔细地观察着速度表。他本人曾是时速七百五十五公里世界记录的保持者。这个记录是他在一九三九年四月二十六日驾驶 Me 209 螺旋桨飞机创造的。以后，只有他的朋友海尼·迪特马尔驾驶 Me 163 火箭飞机打破过他的记录。但是，因战时火箭飞机的研究非常保密，Me163 的记录没有公布于世。Me 209 高速试验机

Me 262 第三号试验机安装两台 Jumo004 喷气发动机，首次试飞便刷新了世界记录，短时间速度可达每小时八百公里。文德尔一下子就喜欢起这架轰动一时的飞机了。他收油门，然后又重新加大，发动机的工作状况良好。他作了一大圆圈飞行后进入着陆，接地也非常顺利。这次 Me 262V3 号飞机试飞恰好用了十二分钟。它成了世界上有希望成批生产的最初的喷气式战斗机。

梅塞施米特教授快步走上前去。他以急于了解试飞情况的神情目迎着飞行员。

“好极了！”文德尔会意地向他保证说，“从来没有哪种飞机能使我这样一见钟情。”

中午又飞了一次，并开始做实际的验证工作。梅塞施米特教授真让 Me 262 用的发动机拖苦了，现在他决心夺回因等发动机而失去的时间。

早在一九四一年四月十八日，文德尔就开始飞这种飞机。不过，那时机身上装的不是这种喷气式发动机，而是活塞式发动机。虽然它和流线形的机身很不相称，但至少可以试验飞机在起飞后的飞行性能。

过了半年，涡轮喷气式发动机才运到，是由柏林的巴伐利亚发动机公司制造的。虽然地面试验情况令人满意，但在使用这种 BMW003 的试制品时，毕竟还得象对待鸡蛋一样小心翼翼。

一九四二年三月二十五日，终于可以进行第一次试飞了。Me 262V1 的外观很特别，两个机翼下分别装着一台涡轮喷气式发动机，机身上还保留着以前的活塞发动机。也多亏有了它才救了文德尔一条命。当飞机飞到五十米高度时，不知为什么，两台涡轮喷气发动机突然同时停车。当时如果没有这台可贵的活塞式发动机，势必发生一场悲惨的事故。靠着这台发动机他才安全着陆。事后查明，突然停车的原因是发动机负荷过大，涡轮叶片折断。象这样的先天不足总是难免的，再重新造一台还需要一段时间。于是，世界上第一架喷气式战斗机 Me262 被关进了机库。Me 262V1，除翼下的 BMW003 喷气发动机外，机头还安装了活塞发动机

现在，终于造成了 Jumo004 型涡轮喷气发动机，试飞情况良好。万没料到它会有这么

好的性能。

弗里茨·文德尔一下子变得好奇起来。他进行了多次试飞并作了一些细微的改进。在第六次试飞时，时速超过八百五十公里。之后，他向公司建议作成批生产的准备。在这之前，该公司只接受了试制三架样机的订货。当柏林得知此事后，艾哈德·米尔希便从雷赫林试飞机场调来了试飞员。

八月十七日，也就是 Me 262 试飞后不到一个月，雷赫林的老牌试飞员波威来到了莱普海姆。他此行的目的是对这架轰动一时的飞机进行一次彻底检查。波威钻进狭小的座舱以后，文德尔又把注意事项讲了一遍，告诉他在达到最大功率时点一下刹车飞机才能离地。为了稳妥一些，文德尔还亲自站在八百米标记处。只要波威在这里刹车，飞机就会立即离地。

Me 262 式飞机很快滑到标记处，但速度不够，没有达到一百八十公里。波威一看到文德尔，迅速点了一下刹车，只见尾轮向上一跳又无力地落下来。在眼看就要撞墙时，他又按要领重复做了一遍。

这次飞机总算升空了。离地不过一米，贴着原野低飞。但由于速度太小，高度上不去，几秒钟之后机翼挂到粪堆上，随即轰隆一声，Me 262 摔到地上。过了一会儿，波威奇迹般地爬了出来，他几乎没有受什么伤。

由于这个事故的发生，喷气式战斗机的研制工作又推迟了几个月。其实，当时完全有条件赶制出一架新的飞机。但是柏林的航空部却对研制抱怀疑态度，认为这一切都还处于初级阶段，根本谈不上进行成批生产。甚至连研制的优先权也不肯给。负责飞机生产的米尔希主张优先生产已装备部队的机种。他认为新机种的研制应该先放一放，在这方面浪费精力只会对生产有害。

一九四二年夏天，美国参战已有九个月。美国的四发轰炸机早就开始零零星星地出现在欧洲大陆上空。德国空军首脑机关掌握着美国大规模生产计划的准确数字。

那时，德国已诞生了时速比世界上任何战斗机都要快二百公里的战斗机。当时，这种飞机确实还没有敌手。有人认为一年之后，也就是当盟军开始大规模空袭时，这种新式飞机将会出现在德国的上空。然而，要做到这一点，必须下令加紧研制，尽最大努力成批生产机体和涡轮喷气式发动机。这需要几千名工程师和工人从事这项工作。但是，空军领导机关里没有一个人敢承担这个责任，也没有一个人留意到这个唯一的良机。

一直到一九四二年十二月，技术局才开始制订 Me 262 的生产计划，并定于一九四四年度投入生产，而且数目少得可怜，月产仅二十架。

世界上最快的战斗机就这样被打入了冷宫，德国空军显然不关心它能否早日上阵。

德国空军领导机关并不是头一次这样轻率行事。尽管 Me 262 后来获得了巨大的成功，但那时它已不是世界上第一架喷气式飞机了。

德国早在第二次世界大战前好几年就开始研制喷气式飞机。一九三九年，首先由海因克尔 He 100，接着又由梅塞施米特 Me 209 创造的绝对速度记录清楚地表明，螺旋桨式飞机的能力已达到极限。无论怎样提高马力，用这种传统的发动机突破时速七百五十五公里的记录已毫无指望。要想达到音速，甚至超过音速这个大胆的目标，看来不靠新型的发动机是办不到的。从理论上讲，在二十世纪三十年代就已清楚地知道，必须用通过气流不断向后喷射而获得推力的办法，来取代通过空气产生拉力，拉着飞机前进的螺旋桨。在这方面，人们想出三种办法：一、由涡轮喷气发动机吸进空气，然后经过压缩机压缩进火燃烧室，与此同时，向燃烧室里喷油点火，压缩空气与燃料猛烈燃烧产生的高压气体由尾喷管喷出，利用产生的反作用力推动飞机飞行。二、利用火箭发动机。它与涡轮喷气发动机相反，不需要外部气体，燃烧时所需的氧气和燃料都放在专门的容器里，点燃其混合气体即产生推力。这种发动机的推力非常大，但几分钟的时间就会烧光所有的燃料，所以，这种发动机只能在短时间内有效。三、从原理上讲，最简单的是冲压式喷气发动机：往两头粗中间细的“烟筒”中高速吹入的

空气靠本身的压力在“烟筒”中压缩，然后喷油点火，结果可以产生很大的推力。不过，用这种发动机的飞机必须靠别的发动机才能起飞，因为冲压式喷气发动机只有在飞机达到一定速度时才能工作。冲压式喷气发动机试验是由当时特劳恩飞机实验所主任，物理学家欧根·森格尔博士于一九四一年秋后在吕内堡野外进行的。

第一次采用这种新方案的飞机制造商是恩斯特·海因克尔。他在一九三五年末曾遇到过年轻的韦恩赫尔·冯·布劳恩。那时，布劳恩还在柏林近郊克马斯多夫的射击场进行火箭试验。他坚信，可以用火箭发动机使飞机飞起来。不过，他是一个陆军兵器局的官员，没有飞机供他们实验。

这时，海因克尔来到火箭试验场。他送给布劳恩一架 He 112 式机体进行试验，又选派几名工程师协助工作。试飞员埃里希·瓦西茨也从雷赫林试飞场赶来。于是，冒险开始了。

首先是把布劳恩的火箭发动机装进机身，在机库里让它燃烧起动。人们一开头是躲在水泥掩体里。燃烧室曾几次发生爆炸。机体炸坏了，海因克尔又送来一架新的。后来又炸坏了，海因克尔干脆送来一架带发动机的完整的 He 112 式飞机。他决定让瓦西茨在离地以后再点燃火箭。不料在做地面滑跑试验时，He 112 解体，飞行员被甩出来。

布劳恩并没有因此罢休。他又从海因克尔那地搞来一架 He 112 式飞机。一九三七年夏，第一架火箭式飞机试飞成功。He 112 式飞机以很大的角度跃升，在机场周围飞了一圈之后安全着陆。

这以后干起来就容易多了。海因克尔独自研制了一种名符其实的火箭式飞机——He 176。这种小型飞机机高仅一点四四米，全长只有五点二零米，机身象定做的衣服一样罩在座椅和发动机周围。座舱里坐不下人，驾驶员要把脚伸到前边仰卧在里面；在透明的座舱盖下呈现出一付靠在沙发上的姿势。机翼面积非常小，只有五点四平方米。乌德特见了怒不可遏地说：He 176 火箭飞机

“这不是一枚带座椅的火箭吗！”

基尔的化学家赫尔穆特·瓦尔特博士研制出一种推力为六百公斤的可控式火箭发动机。它比市劳恩的“火箭烤炉”要可靠得多。安装这种瓦尔特火箭发动机的 He 176 式飞机不久便在波罗的海乌泽多姆岛的海岸进行了首次滑跑试验和令人生畏的“空中跳跃”。一九三九年春，埃里希·瓦西茨在佩内明德机场继续进行试验。在狭小的跑道末端停住要比火箭喷火还危险，当时因机翼擦地造成飞机打地转的事故经常发生。

瓦西茨毅然决然地要进行“空中跳跃”了。那是在晴朗而宁静的一九三九年六月二十日。在这以前，他在跑道上进行过多次地面试验，每次试验，这架小巧玲珑的飞机反应都很好。下午，滑跑试验成功后，他回到工程师跟前说：

“试飞准备完毕！”

瓦西茨在头一天晚上就写好了遗书。他的坚强决心终于战胜了工程师们的担心和警告。为了慎重起见，他们又把飞机的各个部件彻底检查了一遍，并添足了危险的燃料。两个工人跑到附近一个房子里抱来一只刚出生的小猪崽，作为吉祥的礼物献给瓦西茨，预祝他试飞成功。

He 176 式飞机开始滑跑。途中遇到一个小坑，飞机便跳了起来，刷地倾斜了。瓦西茨立刻把它稳住，于是飞机离开了地面。他谨慎地加大发动机的推力，在快到松林前面时，飞机呼呼地喷着火向上迅速爬升，一股可怕的力量把瓦西茨压在座椅上。几秒钟的工夫就飞到波罗的海上空，现在，他必须转弯，否则就会找不到机场。

火箭发动机只能工作一分钟。

飞机向左转弯，机头对准了机场。恰在这一瞬间，发动机停车了，虽然速度还很大，但机轮却有效地缓冲了着陆时产生的冲击。飞机在跑道尽头停了下来，朋友们的欢呼声使瓦西茨猛地从一片寂静中清醒过来，他立即打电话给对这次试飞毫无所知的海因克尔博士：

“博士，我向您报告，世界上第一次纯粹的火箭飞行已经结束，用的就是您的 He 176 式飞机。您从我的声音可以知道我还活着吧！”

海因克尔急忙把这件事报告给航空部，航空部听到海因克尔的消息不禁目瞪口呆。第二天，六月二十一日，以米尔希、乌德特为首的技术局所属各方面人士匆忙赶到佩内明德。瓦西茨又驾驶着喷火的火箭给他们表演了六十秒钟。瓦西茨本人得到了感谢和赞扬，但 He 176 式飞机却遭到米尔希和乌德特的否定。他俩满脸愠色，看不出这一“当代壮举”的试飞有啥点儿使他们高兴。原来，海因克尔又一次没和航空部商量就擅自进行了研制，这是给他一点脸色看。

“这不叫飞机！”乌德特大声训斥，今后严禁再搞这种“屁股坐在火山上”的飞行试验。就这样，海因克尔和把生命都赌在试验上的瓦西茨等一伙合作者只好呆呆地留在机场上。

海因克尔提出了强烈抗议，并且在一九三九年七月三日邀请希特勒和戈林观看了在雷赫林附近罗根蒂恩举行的 He 176 式飞机公开飞行表演。但是，一般人所关心的是飞行员的本领，对这种具有划时代意义的飞机并不感到多大兴趣。海因克尔可以有继续进行试验的自由，但却没人定货。战争一开始，他便接到命令停止试验。于是，He 176 被运到柏林的航空博物馆。直到一九四四年被盟军飞机炸毁时还装在箱子里。

海因克尔在研制 He 176 的同时，还研制了一种 He 178 喷气式飞机。这种飞机的研制工作进行得也很不顺利。这种动力装置既需要有非常高的速度又需要有较长的飞行时间。从一九三六年开始，海因克尔就悄悄地在罗斯托克工厂成立了一个单独的部门，让年轻的物理学家帕布斯特·冯·奥海因在那里不分昼夜地进行喷气式发动机的研制工作。航空部对此事也很不满意，他们在柏林大放厥词，说什么海因克尔是飞机机体专家，发动机的事让发动机专家去搞岂不更好？He 178，世界第一种喷气式飞机

但是，发动机专家那时担心的却是另外一些事。当时空军正以可怕的速度膨胀着。在活塞式发动机方面，国外正在大力发展，德国必须努力消灭这方面的差距，这样就根本没有时间去验证那些尚未确立的理论。直到一九三八年末，德绍的容克公司才得到航空部的指示，开始着手研制喷气式发动机。巴伐利亚公司也得到相同的指示，并决定由梅塞施米特公司制造与发动机配套的机体。

这些公司当时对这项任务尚不入门，而在这方面已经获得相当进展的海因克尔公司却被撇在一边。海因克尔对此并不介意，他仍旧孜孜不倦地继续他的研制工作。他一心要搞出个名堂，让柏林的大人物目瞪口呆。奥海因试制的涡轮喷气发动机样机在一九三七年九月完成。过了一年，他又制成一台功率更大的涡轮喷气发动机。一九三九年夏，他把这台发动机装在 He 178 式飞机上，就在埃里希·瓦西茨驾驶第一架火箭式飞机试飞几星期之后，世界上第一架喷气式飞机也飞上了天。

这一天是一九三九年八月二十七日，即开战前五天。那时，柏林的权贵们正忙于备战，根本无暇去欣赏 He 178 式飞机的表演。在波兰战争宣告结束的一星期之后，海因克尔才好不容易争取到一个邀请米尔希和乌德特观看飞行表演的机会。戈林却一直没有露面。在一次起飞失败之后，He 178 式飞机发出轰鸣在观众头上掠过，人们不由自主地缩了一下脖子。飞行获得成功，喷气式飞机在航空史上写下了新的一页。非常遗憾，当时竟没有人意识到这是一个革命性的变革。德国空军被波兰闪击战的“闪光”照花了眼，既鼠目寸光又狂妄自大。当时有人竟断言：“不等这种飞机装备部队，战争就会结束……”

航空部不仅连一架 He 178 式飞机也没有订购，反而停止了它的研制。希特勒出于对形势的错误估计，在一九四零年二月下达了“凡在年内不能向前线提供产品的研制计划，一律不予批准”的命令，这就等于给 He 178 判处了死刑。

在开战时，德国在火箭和喷气式发动机方面比它的敌人要领先一步。如能保持住领先地位，也许还有可能以质量的优势与盟军的数量相抗衡。然而这一切都破灭了，在它还没有出

世之前就被窒息了。

人的思想是禁锢不住的。尽管下令停止研制，但研究工作仍在暗暗进行。梅塞施米特制成了没有发动机的 Me 262 式飞机的机体，由德国滑翔研究所转到梅塞施米特公司，担任设计师的亚历山大·利皮施正在奥格斯堡仔细推敲着他的设计图。

利皮施在几年前曾从事无尾翼飞机和三角翼飞机的设计工作，后来又担任 DFS194 的设计工作。根据设计这些飞机的经验，他设计出了 Me 163 式飞机并由试飞员海尼·迪特马尔进行了试飞。这种飞机的动力是一枚瓦尔特式火箭。这架“短粗”飞机的第一个目标就是突破时速一千公里大关，这是航空界长期以来梦寐以求的。

一九四一年春，迪特马尔在佩内明德开始实验。每飞一次就往油箱里增加一些燃料，速度也就快一些。飞机时速毫不费力地达到八百公里，接着增加到八百八十里，九百二十公里。

一九四一年五月十日，迪特马尔决心进行一次大胆的试验。梅塞施米特式飞机起飞后急速跃升，一分钟后爬到四千米高空。然后，迪特马尔把这架被称为“大力士”的飞机改成平飞，把推力加到最大。速度表由九百五十很快上升到九百八十，最后终于达到一千公里。这时，飞机突然抖动起来，尾翼开始发飘，机头一个劲儿地往下沉。迪特马尔动了动油门杆，发现火箭已经熄灭。于是他马上使飞机恢复稳定，安全地滑翔降落。

经过计量工程师鉴定，时速达到一千零四公里！这是人类有史以来第一次接近音速的飞行。

“大力士”后来成了截击战斗机。由沃尔夫冈·施特佩上尉率领的第十六实验分队的志愿人员驾驶，在奥耳登堡附近的次维舍南海滨浴场进行飞行训练。在战争结束前两三个月里，这种载人火箭飞机曾出动截击过敌轰炸机。

但是更有希望的却是航空部迄今漠不关心的 Me 262 喷气式飞机。当三十一岁的战斗机部队总监阿道夫·加兰德在雷赫林试飞场亲自试飞了一次之后，事情便起了变化。

。时间已是一九四三年五月二十二日。从文德尔第一次试飞至今不知不觉已近一年，从他要求改装前轮算起刚好一年。虽然一年的时光过去了，但加兰德飞的仍是那种带着讨厌的尾轮的飞机。因为航空部认为前轮是“美国的发明”而不予接受。所以，飞机的起飞依然如故，还是象演杂技一样。但是，当加兰德离开地面以后，他也和以前飞过 Me 262 的人们一样尝到了激动的滋味。他亲身体会到了那不可言状的力量，那毫不震动象箭一般的飞行，以及那惊人的爬升能力。他还顺便和一架偶尔在旁边通过的试飞机进行了模拟空战。

加兰德非常兴奋，在这一瞬间，他认识到如果能用这种非凡的飞机装备自己的航空团，如果能立即得到很多这种飞机的话，那么德国本土空战还是大有希望的。着陆后，他在回答象连珠炮般的提问时说：

“很好，很好！就象天使在空中飞翔一样。”

加兰德向柏林报告说，这种 Me 262 式飞机真是个杰作，它也许会决定今后的战局。米尔希接到报告后转给戈林。米尔希同意加兰德的意見，戈林也表示同意。但是成批生产还有问题，因为有一人反对，这就是希特勒。希特勒不喜欢新式战斗机，他不要防御，只要进攻，他只喜欢轰炸机。

此后又过了半年，到了一九四三年十一月二十六日。希特勒在因斯特堡观看了 Me 262 式飞机的飞行表演。突然，他向梅塞施米特教授提出了一个关键的问题：

“它可以带炸弹吗？”

梅塞施米特作了肯定的回答：任何飞机都可以带炸弹。他犹豫着，思考着，这个回答会带来哪些不利呢？希特勒根本不容对方再说下去，便大叫起来：“闪电式轰炸机终于诞生了！”

他这一叫顿时把周围的人惊呆了。这又是希特勒“不可改变的意志”，不管你后来怎样反对也没有用。Me 262 式飞机将不得不改换装备。就这样，世界上最初的喷气式战斗机被

迫改装成轰炸机，从而也就丧失了它在飞行性能方面的优势。

于是，一连串的技术难关接踵而来：由于携带炸弹增加了起飞重量，起落架和轮胎的强度必须增大；航程短不足以执行轰炸任务，因此需要加挂副油箱。但这样一来，造成飞机重心偏移，破坏了安定性。除此之外，由于 Me 262 式飞机没有专用的挂弹架和瞄准具，所以只好用战斗机的光学瞄准具进行下滑投弹。它不能进行俯冲投弹，否则，机体就会由于速度太大而经受不住。根据元首的命令，禁止用这种飞机俯冲，时速不准超过七百五十公里。

使用这种高速轰炸机的翁兰少校的第五十一轰炸航空团第一大队简直哭笑不得，用这种飞机实施水平轰炸根本命中不了目标，训练时，炸弹都落在目标周围一两公里远的地方。看来只有加固机体实施俯冲轰炸才行。

从希特勒决定把它用作轰炸机以来，又过去了八个月。盟军开始进攻欧洲大陆，在诺曼底战场，由于盟军突破了阿夫朗舍，德军全线发生动摇。直到这时，一九四四年八月初，才把一个 Me 262 喷气式轰炸机小分队派到兰斯附近的居万克尔机场，从那里出击。

这个小分从由申克少校指挥，原由九架飞机组成，但是，从本国出发时，由于操纵不当已经损坏了两架。因为到那时为止，飞行员还没有全载重起飞过，过去也没有受过这样的训练。第三架是在施柏比休哈耳中途着陆时损坏的。第四架是由于没找到居万克尔机场，在该地附近迫降时损坏的。

最后只剩下五架 Me 262 式飞机，简直少得可怜。到一九四四年十月末，申克少校共得到二十五架这种飞机。除了第五十一轰炸航空团第一大队外，第二大队也得到了一些 Me 262 式战斗轰炸机。没过多久，飞机的可靠性和飞行员的驾驶技术都有了很大提高，事故大为减少。然而，就象固守在一个孤立无援的哨所里的几个士兵一样，这么二十几架喷气式轰炸机又能解决什么问题呢？

希特勒把最早问世的喷气式战斗机改为轰炸机，这一招没有产生任何积极作用。（待续……）

第五节 夜战的高潮 攻击高度 4000 米！

作者：[德] 卡尤思·贝克尔

第五节 夜战的高潮

哈约·赫尔曼

一九四三年七月三日下午，一辆绿色军用小汽车从波茨坦开出，沿着公路向柏林飞驰。这位手握方向盘的哈约·赫尔曼少校在过着双重身份的生活。白天，他是“战术技术宣讲小组”的成员，在设在韦尔德尔狩猎公园的空军司令部里讲课；夜里，他驾驶 Fw 190 式飞机参加空中作战。

赫尔曼力图证明他的设想是正确的。尽管许多专家和上司对他的设想态度冷漠，一笑置之……

这辆军车后来拐进施塔肯机场。其他飞行员们——从各司令部和航校来的志愿人员——正在等候着他起飞呢。飞机已作好出动准备，每架都加挂了四百公升的副油箱，这样，留空时间可达两个半小时。傍晚，这支小部队在明兴——格拉德巴赫着陆。据说当天夜里的天气很好，赫尔曼倾听着收到的一份份情报。

深夜，英国空军的一个轰炸机大机群从荷兰海岸侵入，飞向鲁尔地区。几分钟后，“赫尔曼实验分队”的十架 Me 109 和 Fw 190 式飞机便消失在夜空里。他们没有直接飞向敌机，怕失去地面指挥无法接敌。他们在预计放机可能攻击的目标——杜伊斯堡——埃森地区待机，根据地面指挥爬升到敌轰炸机的飞行高度，仔细地警戒着西方的天际。

敌机接连不断地闯过“华盖床”雷达探测网。这时，德国双发夜间战斗机在地面指挥下向敌轰炸机所在空域飞去。不大一会儿，赫尔曼期待的事情发生了；远处猛地燃起一束“火炬”，接着又慢慢地落下，原来是一架起火坠落的轰炸机。双发夜间战斗机正在那里进行空战。被打落的这架敌机燃起的“火炬”帮助他们看清了轰炸机群的航线。“朝我这边飞来啦！”赫尔曼对着话筒大声喊道。

接着，在刚才发现的敌机航线左侧又燃起一束“火炬”，那肯定是往南飞的敌机。突然，夜空里亮起五颜六色的“灯笼”，这是英军前导机投掷的指示信号弹。担任前导机任务的通常是蚊式快速轰炸机

“圣诞树！好，就朝这个目标飞！”

这些色彩鲜艳的信号弹在德国战斗机前面好似节目的焰火，绚丽夺目。无数支探照灯光掠过夜空，带着降落伞的红、黄、绿色照明弹徐徐飘落。紧跟着在地面上出现了第一批炸弹爆炸的闪光，火势在蔓延。根据燃烧弹的弹迹，赫尔曼弄清了敌人要轰炸的目标是科隆！这和他起初的判断显然不同，于是他迅速飞向科隆。

探照灯捕捉住一架四发轰炸机，白色的光柱跟踪它达几分钟之久。

赫尔曼飞的是单发战斗机，不能象双发战斗机那样由地面雷达引导，要靠目视搜索轰炸机，这就必须有探照灯配合。也就是说，他要飞在敌轰炸机上方，在友军高炮火力范围内进行攻击。这些战斗机不受那呆板的“华盖床”系统的束缚，象“野猪”一样在敌机群中横冲直撞，“野猪”的绰号就是这样得来的。

突然，赫尔曼发现前面有一架被探照灯照中的轰炸机，他立即追赶上去，钻进探照灯照射区。不料他自己也被照得晕头转向。这时，重型高炮的炮弹在四周爆炸。赫尔曼形容当时的情形说，“我好象飞进了铁与火的牢笼一样。”

对这样的场面赫尔曼并不陌生。他原来并不是战斗机飞行员，而是一位轰炸专家。他既领教过伦敦的高射炮火的攻击，也经历过北冰洋护卫船队防空火力的围攻。马耳他岛的防空火力也许是这次大战中最为猛烈的，可是赫尔曼却平安地闯过来了。因此，他遇到现在这种情况仍能泰然处之。

当赫尔曼把单发战斗机的夜战计划拿去请示中部空军司令胡贝特·魏泽上将时，这位上将提醒他说：“你可不要小看我们的高炮呀！”

赫尔曼其实早有安排，他已跟鲁尔地区的第四高炮师师长约翰内斯·欣茨少将商定，高炮只打到六千米高度，六千米以上是“野猪”战斗机的活动范围。如果因追击敌战斗机必须进入高炮火力网时就用信号弹通知高炮部队。高炮部队见到信号后立即转移火力向其他轰炸机射击。

听起来这个计划颇为周密，在柏林上空的训练也证明这个战术切实可行。于是，欣茨将军决定试试看。可是，赫尔曼眼下不是在鲁尔，而是在科隆上空作战，守卫科隆的第七高炮师并不知道有这么个规定。他们哪里知道在八十八毫米高炮的火力网里，德国夜间战斗机竟会混在英国轰炸机群里飞行呢，因而他们对六千米至七千米高空出现的红色信号弹并未理会。

赫尔曼刹那间犹豫了一下，然后下个攻击。他的飞机紧跟在兰开斯特式轰炸机的尾后。在探照灯光照耀下，连敌机尾部机枪射手都看得一清二楚。敌人被下边燃烧的城市给吸引住了，谁都没有发现德国战斗机。他们还是按以前的老经验，以为只要在进入或退出战斗时，在那一片黑暗中倍加警戒就行了，而在明亮的目标上空无须耽心夜间战斗机故可能袭击。

但是，那样的时期已经过去，赫尔曼经过仔细瞄准，四门机炮一齐开火，炮弹全部命中目标。这架兰开斯特式重型轰炸机立即起火，有如一团火球旋转着栽落下去。

赫尔曼从高炮火力网中钻出，观察着四周，发现有三四架四发重型轰炸机被打中起火。当这支实验分队返回基地时，十架飞机只丢了一架。赫尔曼统计了一下战果，共打掉敌机十二架。他在给柏林的报告中加了这样一句话，“不顾弹片在空中横飞”的危险情况，我们一举击落了十二架四发轰炸机，这对初露头角的“野猪”来说，实在是出乎意料的战果。

说起来也该赫尔曼走运。六天前，即六月二十七日，戈林在听完哈约·赫尔曼和维尔纳·鲍姆巴赫两位少校的意见后，比较赞同用单发飞机进行夜战。科隆夜战后的第二天一大早，戈林就打电话把正在呼呼大睡的赫尔曼从床上叫起来，命令他到卡林哈尔来详细汇报。当这位

新战术的倡议者，年仅三十的少校从国家元帅那里告辞回来的时候，他的口袋里已装了一张组建第三零零“野猪”航空团的命令。

事出并非偶然，其实这里还暗含着其他因素。这就是在六月二十四日，第十二航空军军长兼夜间战斗机部队总监约瑟夫·卡姆胡贝尔在希特勒面前失宠了。

卡姆胡贝尔出生于巴伐利亚，自一九四零年以来，一直积极致力于发展夜战部队，即使偶尔有点消极情绪，也从不畏惧困难。例如：纳粹党各地区领导曾几次要求为本城市配备探照灯团。如果满足他们的愿望，那么，完全依靠探照灯组织起来的“卡姆胡贝尔防线”“明亮的”夜战就难以进行。因此，卡姆胡贝尔坚决反对分散使用探照灯团。后来，卡姆胡贝尔又发明了“黑暗的夜战”。到一九四三年夏天，他的“华盖床”雷达网已从日德兰半岛的北部延伸到几千公里外的地中海。同时，由他组建的拥有四百架双发飞机的五个夜战航空团已用于实战，第六个夜战航空团也在组建之中。但是，这些兵力仍然远远不够，只要看看以美国为首的盟国军备秘密情报，就可以知道。四发轰炸机大机群可以在夜间轻而易举地突破德国防线。

卡姆胡贝尔将军有责任对面临的危险提出对策。他考虑的不是如何把夜间战斗机从“华盖床”的束缚中解脱出来，而是进一步扩大这一夜战体系。那就不只是六个，而是组建十八个夜战航空团。他并不满足于仅仅“关上西大门”，而是要把夜战雷达网遍布整个德国，装备完全新式的全方向雷达和无线电导航设备，并给夜间战斗机换上新的“眼睛”，也就是说，要制造一种比现用雷达看得清楚的地面雷达。这是一项需要在无线电工业方面踏踏实实地下一番功夫才能实现的庞大计划。当他把这项计划上报给希特勒最后裁决时，戈林实际上已经半承认了。

一九四三年六月二十四日，卡姆胡贝尔被叫到希特勒的大本营“狼穴”。他原以为是要他对所提的方案加以说明，不料希特勒根本不容他讲话。希特勒对卡姆胡贝尔引用美国月产五千多架军用飞机的资料作为他建议的依据大为不满。

“这完全是蛊惑宣传！”希特勒愤怒地吼叫道：“如果这个数字是真实的，那倒真应该照阁下你吩咐的办了，立即在东线收兵，全力以赴搞国土防空。但是，这个数字是错误的！对这种荒诞无稽的建议我实难从命啊！”

卡姆胡贝尔提案中引用的数字是德国最高统帅部情报部提供的，是可靠的。在此之前，一直没有人对此表示怀疑。但是，眼下无论是德国最高统帅部总参谋长凯特尔还是戈林，谁都不敢对希特勒的武断提出异议。

卡姆胡贝尔的提案被希特勒轻率地否决了。理由是夜战部队不是已经击落了许多敌轰炸机吗？它的威力是有效的嘛。卡姆胡贝尔失宠了。而戈林在希特勒面前象个大木头人似地一言不发。事情过后，戈林反过来却对卡姆胡贝尔大加指责，说他这个“痴心妄想的要求”在元首面前把身为国家元帅的他弄得非常尴尬，并挖苦说：

“你要是想吞并整个空军，我可以让位给你嘛！”

没过多久，原空军总参谋部的首席情报参谋约瑟夫·施密德便接替了卡姆胡贝尔，任第十二航空军军长。虽然直到一九四三年十一月，卡姆胡贝尔还在担任夜间战斗机部队总监，但此后不久，就连这个他尚可施加影响的最后一个堡垒也失掉了。这位夜间战斗机部队的创始人被贬到挪威。

因为有这么个背景，所议哈约·赫尔曼少校提出的夜战新战术——“野猪”战术自然也就身价十倍了。这种战术并不是毫无道理的。由于利用“华盖床”系统进行夜战往往只能击落数量有限的轰炸机，因而就有很多敌机得以突破德国防空体系空袭德国城市。不过这些敌机在目标上空将被探照灯照住几分钟，这暂短的几分钟，对战斗机来说已经足够了。采取“野猪”战术，不需要那种麻烦的引导方法，就能发现敌机。当然，比起白天来肯定要困难一些。但因为是目视发现目标，所以可以使用普通的单发战斗机。

起初，赫尔曼并没有打算发明一种专门对付轰炸机编队的战术，也无意废除用雷达引导的夜战战术，只不过是想在从前只配备高炮部队的目标上空再增加一种歼敌手段而已。

由于一九四三年发生了卡姆胡贝尔失宠事件，于是“野猪”战术一下子被捧上了天。不久它竟成了国土防空的唯一希望。这是赫尔曼做梦也没想到的。

正值赫尔曼着手在波恩——汉格拉尔、赖内、奥尔登堡组建并开始训练第三零零战斗航空团的三个大队时，七月二十四日发生了空袭汉堡的大悲剧。在这一天，英国使用“银箔云”干扰了德国雷达，德国的高炮和夜间战斗机全都变成了“瞎子”。JG300的Fw 190战斗机

第三天早晨，戈林挂来电话找第三零零战斗航空团团长，呼叫赫尔曼的声音很急促：“汉堡挨炸了，我们的损失非常惨重。夜间战斗机全完啦！现在只能靠你了。无论如何也得出击，哪怕只出动几架也好！”

第二攻击波——七月二十七日夜到二十八日凌晨——赫尔曼率领十二架战斗机在大火熊熊的汉堡上空扑向英国轰炸机的大机群。这些“野猪”再加上双发战斗机使英方付出了比第一次攻击更大的代价。八月一日，中部空军司令魏泽上将发出命令说：由于雷达被干扰，以后夜间战斗机部队“要象赫尔曼航空团的单发战斗机那样，在空袭目标上空的探照灯照射区作战！”这就是说，“野猪”战术在整个夜战中得到了推广。这时，就连那时还担任第十二航空军军长的卡姆胡贝尔，也命令他的部下停止现已无效的“华盖床”引导方式而改用这种新战术。

后来，不论单发还是双发夜间战斗机都能够借助远方的火光，在空袭目标的上空捕捉敌机。但事情并不那么简单，八月十七日夜，战斗机部队以为敌人要轰炸柏林，因而纷纷云集柏林上空，可是实际遭到空袭的却是佩内明德。

八月二十三日夜，柏林真的成了七百二十七架轰炸机的轰炸目标。施塔德和德贝利茨的师部早就掌握了敌轰炸机的航统。因为引导军官利用“无线电通报”可以在空袭前一个多小时弄清目标的方位。

夜战大队从四面八方飞向首都。当英国皇家空军的轰炸机到达斯普里河投下照明弹时，他们也就算是进入了地狱。柏林的面积很大，探照灯网的直径在八十公里以上，把黑夜照得如同白昼。为探照灯“伴奏”的高炮根据魏泽上将的命令不得打到四千五百米以上，这次空战英国空军损失了五十六架四发轰炸机。

一个星期之后又打了一次夜战，情况跟这次相同，还是“野猪”及时地赶到现场，在柏林市中心上空展开了空战。这次共击落四十七架兰开斯特式、哈利法克斯式和斯提林式轰炸机。

尽管英国皇家空军极力进行干扰，施放“银箔云”，使德国雷达丧失引导能力陷于瘫痪，尽管英国的新式“鹿特丹”型机载雷达，使机上人员在黑夜里借助于雷达回波也能看清大地，但是，在一九四三年八月二十三日、三十一日夜和九月三日夜三次大规模空袭柏林时，英国却遭到了沉重的打击。这是德国空军给英国轰炸机司令部的一个警告，让他们知道轰炸柏林并不那么容易。这三次战斗，英国四发轰炸机损失一百二十三架，伤一百一十四架，占总出动架次的百分之十四，损失率比前几次高得多。这几次轰炸虽然是在德国防空力量已经遭到沉重打击的情况下进行的，但是，从英国到柏林距离非常远，因此，德国能够预先判断出敌人要攻击的目标区，这样也就有可能利用“野猪”战术，把战斗机集中使用到敌人的攻击重点上去。

柏林的空军总司令部尽管表面比较谨慎，然而一种乐观情绪却正在蔓延滋长。米尔希在八月二十五日曾说过这样的话：“我相信，不论是白天还是黑夜，我们现在都可以给敌人以更沉重的打击。要保卫德国的军事工业及其人口稠密区，除此之外没有别的办法。如果这种战术失败了，我们的末日将会随之来临……”

戈林也把“柏林夜战”的成果誉为提高空军与国民士气的决定性战果。

九月份，赫尔曼少校受命把刚组建起来的第三零零战斗航空团扩编为拥有三个航空团的航空师。他本人也加官晋级，一跃成为这个新编第三十战斗航空师的中校师长。他下属的第三零零战斗航空团，团长是库特·克特纳中校，驻在波恩的汉格拉尔基地；第三零一战斗航空团，团长是赫尔穆特·魏因赖希少校，驻在慕尼黑附近的诺伊比堡；曼弗雷德·默辛格少校是第三零二战斗航空团团长，驻在德贝利茨。不过，每个团实际上只有一个大队的飞机，其他大队只是个空架子。因此，他们不得不借用昼间战斗机大队的飞机去执行任务。许多飞机不胜任这样的双重任务。大队在夜间受到的损失必然会影响白天的战斗。当然，反过来也是一样。

入秋以后，很少有好天气。英国轰炸机司令部专门选择坏天气出击。这样可使德国单发战斗机的活动受到限制。然而，这些“野猪”们竟然在这“连鸟都不敢飞”的坏天气里也出动了。过去，战斗机在这种天气飞行简直不可想象。

赫尔曼曾这样说过：“我们要缠住英国轰炸机司令部，就得碰一碰敌人为我们选择的这种天气。否则，英国皇家空军就会取得柏林的制空权。这是绝对不能容许的。”一九四三年十一月十八日至一九四四年三月二十四日的柏林空战是一场生死攸关的搏斗。在此期间，英国对柏林总共进行了十六次大规模轰炸。英国轰炸机司令哈里斯声称要把柏林“从里到外炸个稀巴烂！”

“这次作战，”哈里斯说，“我们将付出损失四百至五百架轰炸机的代价，但它将导致德国的彻底失败。”

哈里斯相信，只要投入大量的最优秀的兰开斯特式四发轰炸机轰炸柏林等重要城市，就有可能迫使德国在一九四四年四月一日以前投降。

一九四三年至一九四四年间的冬天，德国空军的夜战部队用“野猪”战术打破了这一威胁。为了保证良好的视界，便于战斗机搜索和瞄准敌轰炸机，德国空军各种方法都试过了。英军大都是采取云上投弹，探照灯难以捕捉，但是，探照灯射向云端的一道道光束，连同城市燃起的火光把云层映得透明。这样一来，云层不仅未起到隐蔽作用，反倒成了衬托暴露的背景。德国战斗机从高处向下看，在云上飞行的敌轰炸机，就象一只只黑色的小甲虫在爬行。

赫尔曼甚至提议取消对市民的灯火管制，要家家户户开灯。市区越亮，战斗机就越容易发现云层上的敌机。反正英机靠“鹿特丹”型雷达进行轰炸，有没有灯火管制都一样。纳粹党柏林地区领导人戈塔尔拒绝了这个建议。

英军的前导机在哪里投下“圣诞树”给它的轰炸机指示目标，德方的“照明机”就在哪里投照明弹，把那一带照得通亮。这一招很见效。德国的战斗机驾驶员证实：在照亮的目标区上空，敌机不再以密集队形通过，而是以疏开队形通过。结果，炸弹的散布面积很大，降低了“地毯”式轰炸的效果。

英国的贝内特空军少将哀叹，许多轰炸机的空勤人员在轰炸柏林时的勇气不如以前。据说敌机在前来轰炸的途中，常常把许多炸弹扔到北海里。这无疑是由于在飞往柏林的漫长的轰炸机通道上，受到顽强的德国夜战部队的攻击，从而严重地影响了英国航空兵的士气。

当然，由于在恶劣天气里出动，“野猪”也受到很大损失。不久，它的损失竟超过了它取得的战果。这个结果表明，单发战斗机不适于仪表飞行。虽然这种飞机上也装有无电线接收装置，可以收到机场发出的导航电波，可是，当飞机穿过离地面很低的云层之后，电波就紊乱了。飞行员弃机跳伞的事越来越多。因为在这种情况下，着陆就意味着死亡。毫无战果的出动真是太多了。

夜战能否成功，取决于地面能否早期掌握敌人的攻击目标。不管是在雷达受到干扰或是敌人采取欺骗行动的情况下，都必须做到这一点。所谓“早期”，是指敌机轰炸前三十分钟。如果赢得这一段期间，“野猪”大队就可以集结到目标地区上空待机。作战引导军官往往根据经验，凭“直觉”来判断敌轰炸机编队的进攻航线。这在恶劣天气的夜里是极其困难的。

因此，采用单发战斗机进行夜战的战术，如同昙花一现，开始收效很大，到后来就根本不起作用了。一九四四年三月十六日，解散了第三十战斗航空师，只保留了“野猪”的几个大队。

但是，这时双发夜间战斗机已装备了“利希滕施泰因 SN2”型雷达。有了这双眼睛，才不再受英国“银箔云”的干扰，开始能够接收轰炸机的回波进行跟踪夜战了。一九四四年三月三十日是这次空战的高潮，英国轰炸机在纽伦堡遭到的损失之大，在英国空战史上是空前的。安装利希滕施泰因 SN2 雷达的 Me 110G

十分有趣的是这一天正是哈里斯中将预言德国将因英国的轰炸而无条件投降的日子。

一九四四年，三月三十日晚，德国所有的夜战航空团都接到了代号为“野鸡”的命令，即迎击来犯的敌轰炸机。从法国北部经过比利时、荷兰、德国西部和北部直到柏林，在这条漫长的弧形基地群里，德国航空兵们都已作好准备，待命出击。

这是入春以来一个难得的好天气。夜空晴朗，万籁俱寂，西边天际万里无云。将临深夜，一轮明月冉冉升起。皎洁的月光普照大地。这真是极好的攻击条件。如果英军敢于在这样的天气里来犯，那就有他好瞧的了。

二十三点，第一航空军军长约瑟夫·施密德少将下令起飞。在这之前，从海峡方面飞来的敌机数量很少，只有几架蚊式飞机攻击了荷兰夜间战斗机机场和北海上空的布雷飞机。德军已识破这是佯攻战术，没有上当，他们等待的是轰炸机大机群的到来。他们断定这些轰炸机正在英格兰作出击准备。果然，没过多久，第一批轰炸机取道东南，朝比利时飞来。在这批飞机到达海岸线之前，几乎所有的德国夜间战斗机都起飞了。

驻迪伦的第三战斗航空师师长瓦尔特·格拉夫曼少将命令所属各部队首先到亚琛南面代号为“爱达”的雷达引导区待机。德贝利茨的第一战斗航空师（师长哈约·赫尔曼上校）、施塔德的第二战斗航空师（师长马克斯·伊贝尔少将）正从远方飞向法兰克福以东代号为“鄂图”的雷达引导区。这些行动都是按推测部署的。因为各师的“战斗歌剧院”对于敌机究竟要通过那条航线，然后飞往哪个方向，采取什么样的佯动战术等都不得而知。他们只知道一点，那就是必须分秒必争，尽快使德方战斗机插进敌机编队里。

航空兵们慎重地按地面的“指示”行动。英军认为这种无线电通讯是德军夜战部队重要的引导方式，从而进行了长时间的干扰。然而，德方经过加大电台的功率，无线电通报又得到恢复。

“‘信使’侵入些耳德河口和奥斯坦德之间的广大地区。”“敌机数百架，‘信使’前导机在布鲁塞尔以南，航向九十度，高度五至七千米。”

所谓“信使”是指敌轰炸机。它们究竟想干什么？目标是哪儿呢？如果敌机按这个航向一直飞下去，北面会碰到“爱达”、南面会碰到“鄂图”。这两处都是德国夜战部队的集结点。

果然，英国的轰炸机飞进了预设的埋伏圈。在飞了四百公里到达富耳达河对岸后，这个四发轰炸机编队调头向东飞去。英国轰炸机司令部用突然改变航向的战术来迷惑对方，这一招儿确实很高明。可是，它为什么选择这样一条笔直的航线呢？这仍然是一个谜。反正哈利法克斯式、兰开斯特式轰炸机一头钻进了德国夜战部队的伏击圈。战后，英国把这次作战失败的原因归咎于出了内奸，这是不对的。

第一夜战航空团第三大队大队长马廷·德雷维斯中尉从拉昂的阿提斯起飞后，横穿比利时朝“爱达”飞来。最近几个月，自从英国远程夜间战斗护航机出现在德国上空以来，德方也把 Me 110 式飞机的机上人员增至三人。在德雷维斯后面，和通信员埃里希·汉德克中士背靠背坐着的是格奥尔格·佩茨下士。他担任射击员，负责后方警戒，保护飞机后部安全。这样安排很有必要。在德雷维斯还在悠然自得地朝雷达引导区飞行的时候，佩茨叫了起来：“等一等！侧上方有一架四发飞机，正在左转弯！”

两个人猛地回过头来，但为时已晚，因为梅塞施米特的速度太快，他们已经看不到这架

轰炸机了。

绝不会只有这一架四发轰炸机。汉德克打开了“利希滕施泰因 SN2”型新式机载雷达。两支显象管一下都亮了。汉德克吃了一惊，荧光屏上出现许多光点，其中有三个最清晰，它们的方位、距离与其他光点不同。

“我们现在飞到敌机编队的正中间啦！”

要接近近处的轰炸机必须再爬高一些，能否发现敌机现在就看通信员的本领了。他只靠雷达回波引导着飞机，慢慢地接敌，现已接近到一千米。

“就在正前方！比我们稍高一点。”汉德克说道。

这时，德雷维斯终于发现了四发飞机发动机排出的白烟。在明亮的月光下看见一个黑糊糊的机影。

“距离六百米！”汉德克满意地念着仪表的读数。过了不大一会儿，“SN2”型雷达没法使用了。当时飞机还没有装上近距离分析装置，距离敌机小于五百米，雷达就会失去作用。德国的夜间战斗机悄悄地钻到兰开斯特式飞机的肚皮底下，对方丝毫没有察觉。德雷维斯调整好飞机的速度开始爬升。于是，两架飞机的距离越来越近。

三个人聚精会神地盯着上方，四发飞机笨重地飞行着。距离只有五十米，连敌机肚皮底下那个小小的空对地雷达罩也看得一清二楚。没发现异常情况，这下子可放心了。兰开斯特式飞机那时机腹下还没有机枪射击舱，对付从下方来袭的飞机活象个徒手瞎子。那些未能返航的英国夜间轰炸机大都是被这样干掉的。也许现在这些家伙还不知道这种战术呢。

德雷维斯中尉用光学瞄准具瞄准敌机左内侧的发动机。这架瞄准具与“斜射炮”，即安装在座舱后面的两门可以上仰七十二度的二十毫米机炮是联动的。也就是说，夜间战斗机可以在敌机下方直接去中敌机，而不受其尾部机枪的威胁。

德雷维斯按下射击按钮，他瞄得很准，敌机的机翼立即冒起了小火苗。如果直接瞄准敌机的机身，很可能引爆轰炸机携带的炸弹，这样，夜间战斗机将和敌机同归于尽。

敌机机翼的火苗忽地一下蹿得老高，夜间战斗机立即向左转弯迅速脱离这危险的空域。那架兰开斯特式飞机挣扎了五分多钟，带着满身烈火飞了一阵后，机身刷地一斜栽了下去。从地面上发生的巨大爆炸来看，弹舱一定装的很满。

德雷维斯、汉德克和佩茨三人继续爬高向东飞去。在那个方向上，天空中有好几个“小火球”在浮动。通过这个线索可以找到英国轰炸机。

一九四四年三月三十日夜至三十一日凌晨，英国轰炸机司令部在德国上空遭到的损失最惨。相反，德国夜战部队取得的战果最大。良好的天气条件、战斗机预先集结以及插进敌机编队战术，的确是这次取得胜利的主要因素。不过，这次使用的战术跟一九四三年夏天使用的战术一样，但为什么在六个月后竟能取得如此辉煌的战果呢？这要归功于两件新式武器：“利希滕施泰因 SN2”型雷达和“斜射炮”。

一九四三年七月至八月，英军在对汉堡的大轰炸中首次使用了被称为“反射体”或“骗子”的银箔云。德军除了引导战斗机和地面高炮的雷达受到干扰外，夜间战斗机的机载雷达也受到了干扰。这两种雷达使用的波长都是五十三厘米，再加上老式的“利希滕施泰因 B/C”型雷达的天线张角很小，只有二十四度，战斗机用它只能探测正前方很狭窄的一块空域。一旦敌机摆脱了雷达就很难再找到它。因此，针对以上缺点，在改进“利希滕施泰因”型雷达时，考虑到原来的波长曾受过全面干扰，要求“SN2”型新式雷达成为整个夜战部队的“救星”。这种新型雷达兼有两个优点：天线张角一下子可扩大到一百二十度，波长增加到三点三零米。这样一来，就不容易被英军干扰了。

一九四三年八月，“SN2”型雷达被确定优先生产。十月初，装有新式雷达的夜间战斗机便开始装备部队。又过了三个月，多一半航空团的飞机都装上了这种雷达。这种从飞机头部伸出的“鹿角”天线比原有的天线大得多。但是，为了使飞机不致“失明”也只好这样。

“SN2”型雷达探测距离比老式雷达远，并能少许超过飞机的飞行高度。比如飞机的飞行高度是五千五百米，它可以探测到六千米高度。只要地面指挥员把夜间战斗机引向敌轰炸机编队，它就可以自行搜索敌机。

一九四三年十一月，英国轰炸机司令部确信自己完全取得了德国上空的夜间制空权。可是，到十二月，他却为蒙受巨大的损失而哀叹了。损失的曲线在翌年一、二月份继续上升，在一九四四年三月到达了顶点。

德军取得这一战果应归功于跟踪夜战这个新战术。而这一战术只是在应用上“利希滕施泰因 SN2”型雷达后方显出了威力。与此同时，“斜射炮”也作出很大贡献。这种武器是参战部队发明的。现在，人们把赫尔穆特·伦特和海因茨·沃尔夫冈·施瑙费尔以及被誉为两大夜战明星的利佩·韦尔森费尔和赛恩·维特根施泰因这几位著名的夜战飞行员当成了它的创始人。其实，“斜射炮”是负责军械维护工作的保罗·马勒准尉设计出来的。

当马勒在塔尔维茨武器试验场散步时，看到了 Do 17 式轰炸机上装着的“斜射炮”。这是这种飞机防御敌战斗机的自卫武器。以后，他一直琢磨这件事。他想，要是在 Me 110 式飞机上也装上可以向斜上方射击的机关炮，不就可以利用英国四发轰炸机防御火力的死角，从下方打它么。

现在使用的战术虽然也大都是从下方进行攻击，可是使用的都是固定在飞机头部的火器，攻击时飞机必须爬升。这样，不得不进入敌机尾部四管机枪的火网。如果用“斜射炮”从下面攻击，不仅可以避免这个弊病，还可以增大敌机的被弹面，况且，敌机腹部没有装甲，那笨重的发动机和兼作油箱的宽大机翼只要命中几发炮弹就会起火燃烧。

马勒立即用手头现有的器材着手改装。他把两挺 MGFF 式二十毫米机炮固定在一块结实的木板上，把光学瞄准具装在座舱上面。马勒所在的第五夜战航空团第二大队（驻帕尔希姆）的飞行员们刚见到改装好的“斜射炮”时，对它的作用半信半疑。不久，它就在游猎战中初露了锋芒。

一九四三年八月十七日夜，佩内明德遭到轰炸时，这个航空团第五中队的赫尔克尔中士首次用“斜射炮”打下两架敌人的轰炸机。接着第六中队的佩特·埃哈德少尉在三十分钟内一举击落四架。大队长曼弗雷德·莫伊雷尔上尉在十月二日的报告中这样写道：

“到现在为止，我们第五夜战航空团第二大队用试验性装备“斜射炮”击落了十八架敌机，而自己未被一弹……”

“自己未被一弹”这一消息使夜战部队着实入迷。谣传发明了一种能够“保命”的武器。一传十，十传百，一下子传开了。保罗·马勒忙了起来。他说：“不久，很多著名的夜战飞行员都到我这儿来作客了，他们都想让我给他们的飞机装上‘斜射炮’。”

就这样，从军械维护准尉个人感兴趣的东西中产生了有效的武器。航空部接受了生产这种武器的任务。马勒得到了发明奖状和五百马克奖金……。到一九四四年，未安装“斜射炮”的夜间战斗机已所剩无几。不知从何处飞来的炮弹打得突然起火燃烧的四发轰炸机的数量日渐增多。

一九四四年一月英军的损失是：在柏林占出动架次的百分之六点一，在什切青、不伦瑞克、马格德堡占百分之七点二。与此相反，德国方面的战果越来越大。对飞往遥远目标区的英国轰炸机进行途中伏击的夜间战斗机陆续多起来，从而，满载炸弹还没来得及投掉就被击落的敌机也多起来。此外，被击伤被迫返航的轰炸机也在与日俱增。轰炸机的铁流已被分割、冲散，无法再组成密集队形。一九四三年底到一九四四年初的冬季里，以柏林为首的许多大城市饱尝了轰炸的苦头，但并不象敌人预言的那样遭到彻底毁灭。这是因为德国的夜战部队没有容许敌人为所欲为。

英国发行的《对德战略轰炸史》一书中有这样一段话：轰炸机司令部“首先由于受到德国夜战部队的拦截而对轰炸主要目标柏林感到绝望。后来只得改用轰炸效果不如以前的手段

继续作战……柏林空战岂止是受挫，简直是一败涂地。”

导致这一转折主要是因为三次空战。第一次是一九四四年二月十九日夜至二十日凌晨，八百二十三架英国的四发轰炸机前往轰炸莱比锡。在这次轰炸中，英国皇家空军实施佯动，飞了假航线，浩浩荡荡的轰炸机群开始是飞往柏林，不久又调头向南。但是，它们并未能把夜间战斗机甩掉，结果有七十八架轰炸机没能飞回英格兰。

在遂行这一系列轰炸任务中，最后一次轰炸柏林是在三月二十四日夜至二十五日凌晨进行的。这次轰炸，英军又被打掉七十二架四发轰炸机。

在明月当空的三月三十日夜晚，德国战斗机预先得到情报，提前集结到“爱达”和“鄂图”两个雷达引导区，在那里截击了飞往纽伦堡的英国轰炸机机群。

第一夜战航空团第三大队的马廷·德雷维斯中尉干掉一架飞机之后仅十分钟，又发现一架兰开斯特式飞机。通信员汉德克利用“SN2”型雷达引导飞机，经过长时间爬升，上升到七千米高度，接近了敌机腹部。德雷维斯瞄准敌机开火，然而只打了两发炮弹就卡了壳。原来是装弹器出了故障。

惊慌失措的兰开斯特式飞机猛地压下机头仓皇逃窜。德雷维斯奋起直追。他先是下降高度，等敌机稳定下来再行攻击。这一次他使用的是机头火力，打得那架“兰开斯特”当即起火，凌空爆炸。燃烧着的残骸碎片都散落在福格耳贝克山林里。

汉德克回忆当时的战斗情景说：“我们周围的敌机不断被打下来，就象被打死的苍蝇一样往下掉！”德雷维斯中尉在班贝克以北二十公里处打掉三架敌机。这一次使用的是排除了故障的“斜射炮”。

从德国各地火速赶来参战的部队扩大了这天夜里的战果。第五夜战航空团第二大队的中队长赫尔穆特·舒尔特中尉从梅克伦堡的帕尔希姆起飞，在法兰克福南部与敌机编队相遇。他头一炮就干掉了敌人的前导机。舒尔特在这次战斗中共打掉四架敌机。驻埃尔富特基地的第五夜战航空团第四大队的威廉·佐伊斯少尉（此人曾获得学位）也打掉了四架敌机。

这天夜里功劳最大的是第六夜战航空团第一大队的贝克尔。二十三点四十三分，马廷·贝克尔中尉、通信员卡尔·卢德维希·约翰森和射击员欧根·韦尔芬巴赫三人一起从美因兹的芬田基地起飞。二十五分钟后，在波恩的东济克上空碰上英国哈利法克斯式轰炸机编队，从零点二十分到零点五十分，贝克尔共击落敌机六架。敌机坠毁的地点在韦茨拉尔与吉森、阿尔斯费尔特、和与富耳达相联结的英国北方战斗机集团的进攻航线上。飞到这里，贝克尔不得不返航。后来，他从美因兹再次起飞追击逃敌。三点十五分，他在卢森堡上空又打掉一架。

真了不起，一个晚上竟击落七架四发轰炸机！

据第一航空军的日志记载，这天夜里德军共出动单发、双发战斗机二百四十六架次。“野猪”部队在这次战斗中未能接敌。因为他们判断错了。当弄清敌人的轰炸目标是纽伦堡时已经来不及了。双发夜战部队击落的敌机数目，可靠的有一百零一架，没把握的有六架，这与英方公布的损失大体一致。据英方公布，这天夜里共出动哈利法克斯式和兰开斯特式飞机七百九十五架，被击落九十五架。有七十一架受重伤后返航，其中有十二架在着陆时坠毁。

第二次世界大战中规模最大的夜间空战结束了。据说英国出动的飞机有百分之十二被击落。这样大的损失，甚至连英国轰炸机司令部也感到吃不消。到此，夜间大规模轰炸暂告一段。英国的失败是明显的，相反，德国夜战部队却取得了很大的，同时也是最后的一个胜利。

（待续……）第三十六节 在孤立的哨所里攻击高度 4000 米！作者：[德] 卡尤思·贝克尔第六节 在孤立的哨所里

从一九四四年四月三十一日以后，大部分盟国空军开始为一九四四年六月六日代号为“D日”的作战进行准备。其后又转为支援在法国登陆的部队。面对这强大的攻势，德国空军充其量只算个孤立的哨所。斯培尔元帅的第三航空队以一百九十八架轰炸机和一百二十五架战斗机来对付盟军的三千四百六十七架轰炸机和五千四百零九架战斗机。在这众寡悬殊的

情况下，光凭战术、周密的计划、经验、勇气和牺牲精神能扭转得了战局吗？

一俟盟军打回欧洲大陆，德国在军事上的崩溃就只是个时间问题了。即使使用“V式火箭”也改变不了这种局势。根据希特勒的命令，把V式火箭射向伦敦并不是为了攻击重要的军事目标，而仅仅是一种“报复”而已。

尽管德国的宣传机器大吹大擂，说什么要再次创造扭转战局的奇迹等等，但这丝毫无补于武器的匮乏。西部战线的德国空军想以一比二十的劣势兵力去制止敌人的空中攻势，这无疑是在枉费心机。

在南部战线，由于在突尼斯和西西里的战斗和撤退，损失了几百架飞机。经过三次卡西诺大战，那里的空降兵已完全变成了地面部队。这支部队在卡西诺教堂接连打退了敌军的多次进攻。后来，虽然卡西诺村被美军的地毯式轰炸夷为平地，但他们仍在坚持战斗。当时的盟军总司令亚历山大爵士在打给邱吉尔的电报中说：“很难想象在地球上别的地方还会有这样的部队。他们在经受住猛烈轰炸之后，仍象以往那样顽强地坚持战斗。”

在北部战线，空军的兵力也很薄弱。第二十大轰炸航空团的两个大队和鱼雷攻击机又攻击了通过北冰洋驶往苏联的护卫船队。开始看来战斗是能打好的，但后来却遭到船队强大防空火力的抵抗，只击沉一艘七千一百七十七吨的“亨利·培根”号敌舰。这是一九四五年二月二十三日发生的事。

在东部战线，后来只进行了一次成功的突击作战。一九四四年六月二十一日夜，鲁道夫·迈斯特将军的第四航空军的远程轰炸机轰炸了乌克兰的波尔塔瓦机场。在几小时之前，美国第八航空队的一百一十四架空中堡垒式飞机作为“钟摆作战”的第一批飞机从英格兰刚刚飞到这里着陆。第四轰炸航空团担任照明的飞机用照明弹把这个机场照得通明，第二十七、五十三和五十五轰炸航空团紧接着对其实施了准确的轰炸。有四十三架四发轰炸机和十五架野马式护航战斗机被炸毁在地面，另外还炸伤二十六架。美国也承认德国的这次空袭取得了很大成功。不过，德国这支远程轰炸机是推迟了好几年之后才组建起来的。后来，因为战线推进得越来越远，不久，它的航程便达不到苏联的重要战略目标了。东部战线德国空军的主要任务是支援苦战中的地面部队。在进行这种地面支援作战中，它的力量消耗殆尽。

盟军终于再次开始对德国本土进行大规模空袭。这次他们完全掌握了制空权，白天，大量的远程护航战斗机在空中翱翔，为轰炸机护航；夜里则采用一连串的新战术和新的干扰方式遂行轰炸任务。到一九四四年秋，德国夜间战斗机的“SN2”型雷达也“失明”了。

尽管希特勒有言在先，尽管他发出一道道不准用Me 262式飞机作战斗机用的禁令，但世界上第一批喷气式战斗机到底还是登上了国土防空的舞台。首先使用这种飞机的是蒂尔菲尔德上尉率领的雷赫林实验场的实验分队（驻奥格斯堡近郊）。一九四四年七月十八日，这位上尉在头一次对四发轰炸机编队作攻击实验时，飞机起火坠落。接替他的是东部战线首屈一指的战斗机王牌飞行员瓦尔特·诺沃提尼少校。使用这种飞机需要训练到什么程度才能取得持久性的战果，诺沃提尼是非常了解的。可是，他了解又有什么用呢？空军首脑机关心急如火，一再催促他们出击。

一九四四年十月初，这个实验分队转场到奥斯纳布吕克附近的阿哈麦尔和海泽培。这两个地方恰好在美国轰炸机队的主要进攻航线上。他们每天出动三、四架飞机对大量的敌战斗机进行拦截。一个月就打下了二十二架敌机。不过，到了月底，Me 262式飞机也由月初的三十架减少到只剩三架。损失的飞机大部分并非战斗减员，而是因操纵失误造成的。因为几乎所有的飞行员在参加实战之前只驾着Me 262式飞机在机场周围飞过两三次。这就是他们对这种革命性的新式飞机所具有的“经验”。

诺沃提尼少校也和他的前任蒂尔菲尔德一样在空战中阵亡了。约翰内斯·施泰因霍夫上校指挥的新编第七“兴登堡”战斗航空团完全装备了Me 262式飞机。不过，其中只有诺沃提尼带出来的第三大队（大队长是埃利希·霍哈根少校，后为鲁道夫·辛纳少校）是唯一在

困难条件下能与敌格斗的部队。他们曾多次从勃兰登堡的布里斯特、奥兰宁堡和帕尔希姆起飞，前往拦截美国的轰炸机编队。

战斗中最大的难点是如何对付“空中堡垒”的强大火力。“空中堡垒”的火力射程为八百米，而德国飞机的四门三十毫米机关炮的有效射程才二百五十米，因此德机的处境相当不利。在这种情况下，新式武器救了他们的驾。克里斯特尔少校的第二十五实验分队装备了一种“R4M”型五十五毫米火箭弹。在飞机两侧机翼下面各吊挂一个简单的发射架，每个发射架上装有十二枚火箭。二十四枚火箭弹具有跟猎枪霰弹一样的威力，可以从很远的距离发射，一般总可以命中一两枚，这就足以判处重型轰炸机的死刑。Me 262 翼下的 R4M 火箭

没出两三天，第七战斗航空团第三大队的梅塞施米特式飞机就都装备上了“R4M”型火箭弹。一九四五年二月末，在一个星期之内，他们先后击落四十五架四发重型轰炸机和十五架远程战斗机，而自己的损失甚微。可是现在，敌轰炸机一来就是两千多架，相比之下，德国这四十多架喷气式战斗机取得的这点儿战果又有多大意义呢？德国生产的 Me262 式喷气式战斗机总共有二千二百九十四架，但实际参加空战的不超过四分之一，大部分被各个实验分队瓜分了。

德国早在战前就已经研制出喷气式战斗机，遗憾的是却遭到最高统帅的严令禁止，后来被长期搁置起来。到了最后危急时刻，才让它仓促上阵。虽然喷气式战斗机在极其危急的关头显示出了德国飞机的优越性，但它毕竟扭转不了战局。

战争日益艰难，著名夜战飞行员纷纷阵亡。普林茨·楚·赛恩—维特根施泰因少校和曼弗雷德·莫伊雷尔上尉在一九四四年一月二十一日就已战死疆场。普林茨是在击落五架轰炸机之后，被蚊式飞机打掉的。荣获宝剑柏叶骑士十字勋章的赫尔穆特·伦特上校在击落第一百一十架敌机之后，着陆时因一台发动机停车而与机上其他乘员同归于尽。第四夜战航空团最后一任团长海因茨·沃尔夫冈·施瑙费尔少校是活下来的创造击落敌机记录比较高的人之一，他共击落敌机一百二十一架。他和通信员费里茨·鲁姆佩尔哈尔特少尉、射击员威廉·根斯勒准尉一起迎来了第二次世界大战的结束。第五十二战斗航空团团长沙利希·哈特曼少校也活了下来。他不是夜战飞行员，他保持了举世公认的世界最高的击落敌机记录。他用 Me 262 式飞机共击落了三百五十二架敌机。（原书如此）

即使有上述这样的王牌飞行员也挽回不了败局，德国空军完全垮了，这跟各条战线的崩溃是分不开的。德国在战时总共生产了十一万三千五百架飞机。就在航空工业区遭到猛烈轰炸的一九四四年，生产的飞机还超过了四万五千架。在五年半的战争中，空军共阵亡十五万人，其中空勤人员有七万多名，许多人都是在战争末期绝望的作战中战死的。

一九四四年十一月八日，五架 Me 262 式战斗机从奥斯纳布吕克附近的阿哈麦尔和海洋培起飞，朝着美国轰炸机编队冲去。这几架飞机是“诺沃提尼”大队的喷气式战斗机，他们的基地每天都遭到美军战斗轰炸机的攻击，喷气式战斗机起飞和着陆时必须由一个大队的 FW 190 式飞机和强有力的高炮掩护他们。

阿哈麦尔的指挥所得到了敌四发轰炸机编队正在返航途中的情报。虽然上面下达了禁止起飞的命令，可是诺沃提尼少校却按捺不住自己的情绪，毅然决然地驾着最后一架 Me 262 式飞机起飞了。几分钟后，他报告说击落敌机一架，这是他——这位二十三岁的年轻人——击落的第二百五十八架敌机。接着，无线电传来了不祥的消息：“一台发动机停车，请求着陆！”诺沃提尼少校座机

阿哈麦尔指挥所里的人们都跑了出来，其中包括克勒尔上将和阿道夫·加兰德将军。

诺沃提尼的 Me 262 式飞机眼看着越飞越近，他低空飞过机场上空。后面有一群美国的野马式飞机在紧紧追赶。大概他们已经看出获取这只猎物已十拿九稳，所以径直向发动机发生故障的这架战斗机猛扑过来。在这种情况下，飞机着陆就等于自杀。于是，诺沃提尼被迫用他单发停车的飞机应战。

只见他一个急跃升直上云天，一连串又作了好几个动作，转弯、下滑、在离地只有几米高的低空掠过。突然，一道耀眼的闪光，紧接着一声震耳欲聋的巨响，飞机撞地爆炸了。

这架 Me 262 式飞机究竟是被敌机打掉的，还是高速触地爆炸的呢？至今仍是一个悬案。

总之，王牌飞行员瓦尔特·诺沃提尼战死了。目睹这一情景的人们渐渐恢复了镇静，他们醒悟到无论今后怎样打下去，这场战争已是输定了。

经验与教训

1. 德国空军应该只在一九四一年闪击苏联后的很短一段时期内支援东部战线，以后就应全力以赴对付英国。然而德国却在东部战线陷入了消耗战的泥潭，年复一年，付出巨大的牺牲。一九四二年以后，也就是在西部战线空军被削弱以后，才使得英国和美国得以从容不迫地作好空袭德国的准备。

2. 德方的思维多少有点僵化，总认为虽然自己的战斗机在数量上处于劣势，但在白天能以很高的命中率给敌方的空袭构成威胁，在夜里能迫使敌机炸不中目标。然而，力量对比迅速地朝着有利于盟军的方向发展，而且，由于采用了新式导航和瞄准方法，即使在夜间也能做到准确轰炸。

3. 德国夜间战斗机部队虽然取得了战果，但它给敌人造成的损失远远落后于敌轰炸机的补充和增强。那种以一架夜间战斗机通过地面引导接敌的所谓“华盖床”引导方式，在少数轰炸机零散入侵或返航时是有效的。可是，当情况发生变化，敌人改为大编队入侵时，就必须改变战术，采用跟踪夜战的方式。这样，战斗机就需要装备机载雷达依靠自己去接察敌机。

4. 一直追到英国轰炸机基地上空的那种“远程夜战”的战术是很有希望的，可惜规模太小。英国轰炸机在起飞着陆时是个薄弱环节，特别是在轰炸德国本土的作战中受伤返航的那些飞机更是如此。不过，令人遗憾的是这种战术当时却被停止使用，致使敌人灯光通明的机场几乎都完好地保存下来。这便是英国轰炸机司令部强大起来的原因所在。

5. 一九四三年七月末，英国对汉堡进行的大规模夜间空袭使德国空军首脑机关慌了手脚，直到这时，他们才把国土防空放到优先地位。只是希特勒还死抱住空军的主要任务是进攻而不是防御的观点不放，它的严重后果之一就是世界上最早的喷气式战斗机 Me262 被荒谬地改成了高速轰炸机。

6. 开始，美国不听英国的忠告，出动第八航空队的空中堡垒式轰炸机在没有战斗机护航的情况下进行昼间轰炸，结果在德国上空遭到巨大损失。一九四四年以后，美国空军利用一九四零年德英空战时德国所没有的远程战斗机掌握了德国的制空权。

7. 英国轰炸机司令部企图对德国各城市实施地毯式轰炸以达到结束战争之目的，结果并没有实现。德国虽然遭到很大打击，而“士气”并没有低落。早期疏散的军需工厂不顾猛烈的轰炸，在一九四四年居然创造了历年产量的最高记录。英国皇家空军的夜间轰炸以失败而告终。可是，他们并未把腾出来的力量用到军事战线，以缩短战争的进程，相反却拖延了战争。

8. 与其说决定这次战争胜负的是盟军在诺曼底登陆的成功以及盟军战术空军在空战中占了绝对优势，倒不如说是由于他们攻击了德国的燃料生产基地和交通枢纽，从而加速了德军的崩溃。当然，还有其他因素，但是可以肯定，决定战争命运的决不是对一般市民的狂轰滥炸，而是对军事目标的致命打击。希望人们永远不要忘记这个教训。结 束 语 卡尤思·贝克尔

想用一本书来记叙德国空军的战史是要冒风险的，也许正是由于这个缘故，德国至今尚未公开出版过这类书籍。但是，为了纠正在战争中和战后存在的一些误解，写这本书是必要的。

我在写以西部战线、苏联、地中海和德国本土为主要空战战场的一些重大事件时，非常

留意于准确而如实地记叙，这里首先需要的是公正。由于事件很多，因而不可能记叙得完整无缺。但是本书中详细记叙的一些战役，按理说是能够说明无数过程相似的其他战役的。书中展开的各次空战，在各章结尾的“经验与教训”里都作了概括的总结，尽管是点点滴滴，却有助于读者了解全局。

本书如果没有很多人自愿给予协助，只靠我个人的力量是不可能完成的。在这里，我谨向那些给予协助的人们表示感谢。因为人数众多，恕不一一指名。此外，我还要感谢各协会、组织和团体对我的帮助。感谢他们为我组织了会员座谈会，给本书提供了大量的资料。在这里首先必须提出的是：汉堡的布兰克内塞空军研究室、斯图加特国防问题研究社、不来梅空军协会以及其他有关组织。特别是德国空降兵协会、轰炸机飞行员协会和战斗机飞行员协会为本书提供了宝贵的资料。

另外，我还要感谢承担本书大部分工作的盖哈特·休塔林出版公司和《水晶》杂志编辑部。《水晶》杂志曾连载了本书的大部分内容，引起了不仅是德国、而且是全世界读者的强烈反响。从而使作者能进一步了解到数百名各次战役参战者的亲身经历，研究多达数千封来信，进而充实了笔者写作本书的资料。

就体裁而言，本书介于战史和报告文学之间。对于本书，也许有的读者认为批判的成份多了一些，而另一些读者却与此相反。由于篇幅有限，所以就不得不对要叙述的事件有所选择。我想那些被遗漏的事件中的当事人或许会对此感到不满。我知道有些人希望尽量全面报道各方面的事件，但作为本书的作者来说，不可能用一本书包罗万象。总之，本书是在记叙德国空战史方面走出的第一步，今后此类书籍将会陆续出版。

为什么本书对德国空军在最后一年的情况只作了一个简单的总结呢？在这里需要说明一下。一九四四年下半年以后，德国空军在东西两条战线上已经处于无可挽回的劣势，可以说这时它已不能对战争再有什么影响了。在全军消耗殆尽和行将崩溃的情况下，空军领导机关虽然在前线也导演了一些戏剧性的场面，但作者还是打消了记叙最后几个月所发生的事件的念头。另外，有关资料一般来说都未涉及到一九四四年以后的事情。这样一来，就只得以当事人彼此不同的个人回忆录作依据了，然而我不想这样做。因为许多军人，诸如阿道夫·加兰德和他的名著《自始至终》都已经根据自己的见解叙述了这些事件。

本书只写在一九四四年的理由，并不象某些人所说的那样，只颂扬德国空军的胜利，而闭口不谈它的失败。德国空军的失败是从根本上已经注定了的。可以说是由于空军的组建过于仓促，对战争缺乏认真的准备以及缺少重要的完成任务的机种等原因造成的。关于这一点在本书的开头部分已有充分的叙述。

用假设当时的情况是如何如何这种特定的前提来推断事物的结果，无疑是富有吸引力的。但是我相信我决不会被这种写法所引诱，因为重要的不在于推测而在于事实。

本书是德国空军所经历过的战斗历程的记实，因而我竭力克制以作者的眼光作出道德方面的评价。因为一个实际的问题是，对战争现象的准确判断，不能单纯建立在感情的基础上。战时的宣传往往过份地宣扬英雄行为，而战后的运动则反对有关军队的一切，现在仍有许多报刊撰稿人热中于此。彼此如出一辙，实质上都掩盖了事实，影响真理的发现。

首先，我们必须弄清实际上发生了什么事情，以及它们之间的联系。只有这样，才能形成客观的见解，而这种见解绝不会是赞美战争，赞美战争只能给人类带来更多的苦难。

本书的最终目的旨在帮助人们去实现他们已经清楚地认识到的目标，即尽管过去和现在都存在着各种各样的对立，但是，人类必须为保卫和平而生存。一九六四年秋于汉堡（全文完）