

学校的理想装备

电子图书·学校专集

校园网上的最佳资源

# 鏖战蓝天

 **eBOOK**  
网络资料 免费下载

## 鏖战蓝天——世界空战王牌列传

## 第一章 王牌飞行员的由来和评定标准

### 第一节 空战和王牌飞行员的由来

自 1783 年 11 月 21 日，第一只载人热气球展示着它那五彩缤纷的外衣，从巴黎郊区冉冉升起之时起，人类就将血与火的阴影投向了原本平静、蔚蓝的天空。这两位法国人（蒙特哥菲尔兄弟）不仅发明了人类文明史上最早的实用航空器，也为军事航空史矗立了重要的第一座里程碑。

正像 18 世纪后期的科学家罗齐尔在完成他的热气球飞行后人们为之断言的那样：“航空器将对军队大有好处。”如果当时这仅仅是预言的话，那么 1794 年法国第一支军事气球队的诞生恰好验证了这种设想，一支不成熟的空军问世了！

1907 年 8 月 1 日，美国订购了第一架纯军事用途的飞机，隶属于陆军通信兵航空处的查尔斯·钱德勒上尉便成为世界上最早的军事飞行队队长。

诚然，飞机，这种令人陌生的复杂机械在当时还远不为民众所了解。至 1910 年，世界五大列强所拥有的军用飞机总数也不过 50 来架，当然这对于后来所谓的空中战争来说还远远形成不了什么气候，尽管在 1911 年时飞机开始零星地投入战斗，充其量也不过是朝敌军阵地拍几张照片，或投掷几颗不像样的小炸弹而已。但是必须看到的是，大战前夕这种“小打小闹”式的军事飞行，却大大启发了军事家们新的思路，并为以后全面使用空军开了先河。到 1914 年第一次世界大战爆发前夜，德国、奥匈帝国、英国、法国和俄国已储备了 745 架军用飞机，它们成为开战伊始最早投入的机群。

1914 年 8 月 25 日，也即大战爆发后不久，在人类战争史上发生了一个颇具戏剧色彩的故事：英国第二飞行中队飞行员哈贝·凯利中尉驾驶着他那架 BE·2 型飞机逼迫 1 架德国的鸽式飞机迫降在田野上，故称“世界空战第一例”。从此，飞机跃入空对空作战（空战）的领域，人类的厮杀从陆地延伸到了天空。

同年 10 月 5 日，法国 V24 飞行中队的一架瓦赞式飞机在与敌机周旋中利用机上固定式机枪击落下 1 架德国的阿比阿蒂克式侦察机，成为飞机空中开火击落敌机之首例！从此以后，一扫作战双方飞行员只在空中各自执行任务，而互不干扰，甚至偶尔也礼貌地相互致意的中世纪骑士式风度，开始用枪弹来阻止对方完成其作战目的。当然，在机枪尚未普遍装上飞机之前，飞行员们只能是腾出一只手来，举起自卫用的小口径枪支，互相射杀而已。

1915 年，在英法两国出现了第一批真正的战斗机，它的主要用途是消灭空中目标。当时的战斗机在布局上分为两大类：一种在机头附近固定安装了可转向的机枪，故推进式螺旋桨和发动机只能装在船形座舱的后部；另一种采用“常规布局”，螺旋桨与发动机在飞机头部，但机枪射击轴线不得不动移至螺旋桨旋转直径的外侧。后者大多为单座飞机，要比双座机灵活一些。空中战斗的残酷对设计师们提出了苛刻的技术要求。飞机必须飞得快，转弯敏捷，有足够火力。

随着空战次数增多和规模扩大，飞行员中的佼佼者渐渐成为众人心目中崇拜的偶像。美国飞行部队制定了一个标准，凡击落敌机五架者，即获得王牌飞行员资格，各国相约成俗，沿用至今。

虽然王牌飞行员的评定标准是美国人制定的，但第一名王牌飞行员并不

是美国人，而是法国人罗·加罗斯（Roland Garros），在 16 天内先后击落 5 架敌机，成为世界上最早的王牌飞行员！加罗斯所驾驶的飞机在螺旋桨的根部安装了钢质装置，能有效地挡开射向前方原本会打断螺旋桨的子弹。

如果是技术之进步造就了英雄，那么 1915 年秋后更先进的“射击协调器”的发明成功则成为当时空战领域的一大革命。德国人从法国飞机的钢质挡弹装置受到启发，福克飞机公司的三名工作人员制造出一种有很大改进的机枪射击协调装置，该装置依靠螺旋桨本身控制机枪射击，当桨叶与枪管成一线时，机枪停止射击，这样能确保前射子弹正好穿过各片飞速旋转的桨叶间隙，从而大大提高了自身安全性和打击力度，继而引发了号称“福克灾难”的令人难以忘怀的时代：率先安装射击协调器的德国福克 E 型战斗机大开杀戒，战绩猛增，一时间扭转了德国在空战中的劣势，使英法空军狼狈不堪。

图 1-1 射击协调器首次安装在福克 E 型战斗机头部

1916 年后，由于王牌飞行员的不断涌现，形形色色而科学有效的空战战术应运而生并发扬光大。空战开始采用编队型式，战斗机常与敌侦察机、轰炸机及其护航机之间展开壮烈的空中格斗。由尖子飞行员和王牌飞行员组成的诸如“狩猎小队”之类的拳头部队所向披靡！至战争最后一年，少数王牌飞行员的“游侠骑士单机游猎式”空战模式已与中、大规模的编队出击，多编队多梯次投入空战模式有机地结合起来。依赖个人技术发挥、以微弱代价击落大量敌机的生动现实，造成了王牌飞行员奇妙的震慑效应。

空战几乎和“王牌”同时出现，王牌飞行员这个称呼一直被沿用至今，成为军事飞行员引以为荣并孜孜以求的奋斗目标。

图 1-2 王牌飞行员马科斯·殷麦曼首创的“殷麦曼筋斗”一直成为空战的主要特技动作之一。

## 第二节 王牌飞行员的评定标准

l'as——王牌飞行员的专用称号，现今又可写作 Ace（本书以下简称“王牌”）。

在 1914 至 1918 年的第一次世界大战期间，虽然对王牌评定有了一个初期却又朦胧的标准，但各国在具体执行中还是存在差异的。所以军事史学家如单纯凭统计数据来估价一个国家、一支部队乃至一个王牌个人的成就和作战水平是不够全面的。如第一次世界大战期间，在西部战线，空战大多发生在德国上空，英、法两国飞行员在那里取得的战果在确认与获得公认方面有相当的困难。因此个人申报与上司认可之间时常发生矛盾与摩擦。在英国皇家空军内部，要求飞行员申报当天战果时必须按敌机已丧失操纵能力、迫降、被击中坠落、空中解体或空中燃烧等几种状况分别写明。英国军事当局对个人战果的分析审核相当谨慎，而且一贯不提倡宣扬个人战果，所以留给后人的档案资料不免显得有些“苍白”，也给考证带来难度。在有些国家，甚至把击落一颗观察用的系留气球与击落一架飞机同等看待，结果使战果取得的难易程度与战果本身的价值等级在分析与对比中产生了混乱。所以，在各种历史文献中，对王牌个人战果乃至王牌名次的排列存在着一些不同的看法（本书将以大多数说法为准）。

在第二次世界大战中，各交战国仍沿用了“击落满五架即成为王牌”的评定标准。

在美国，战时陆军航空队（简称“陆航”，即后来美国空军之前身）发表的《战争胜利者荣誉报表》（FIGHTER VICTORY CREDIT BOARD）指出，在个人战果中，有 40% 得到了照相枪（一种与枪炮同步启动的照相设备）的确认，50% 有证人旁证，其余 10% 则分别通过对残骸的分析、通讯监听分析及其他途径获得确认，因此基本上还是“有证可查”的。唯一引起争议的是如何处理在对地面上飞机的攻击中被击毁的那一部分以及两架或两架以上飞机同时击落一架敌机时的“战果分配”。在第二次世界大战期间，陆航中只有第 8、第 14 航空队将对地攻击时击毁停在地面上的敌机也一样列入个人战果表中。而其他部队均不作为战果看待，仅仅承认“空战战果”。战后，各部队统一了标准，不再将对地攻击时的战果列入个人评定工牌所需的战果统计表。关于多人共同开火击落敌机的问题，美国在第一次世界大战中通过采用每人重复记数的办法加以解决。这样谁都得益，但部队总战果势必掺进过多“水分”。到第二次世界大战时，处理方法有了改进。陆航遵循“ONE A/CFORONF-KILL”的原则，对共同开火者实行科学的比例分配，即用 0.25 和 0.50 等小数拆配给各人。例如，有三人共同击落敌机，甲命中敌机要害，乙和丙命中次要部位，那么甲得 0.50 架战果，乙、丙各得 0.25 架美国海军航空兵则采

图 1-3 美军人员正对被击落敌机进行详尽现场调查

用“偏低计算方法”，而陆航第 5、第 13 航空队则采用抽签方法或由指挥官个人判断来决定由谁获此战果，其他人不能共享。

所以有人认为，如果按不同统计方法评定战果，那么美国陆航头号王牌也许不会再是通常公认的邦格了，海军也不会再是麦坎贝尔了。事实上，不少王牌的个人战果记录至今仍被史学家们作不断的修正。美国海军大学的阿

尔伯特·F·辛普逊历史调查中心于1978年出版的第85号和1979年6月出版的第133号《美国空军历史研究》(U.S.A.F. HISTORICAL STUDY)上公布的王牌个人战果和各部队战果统计修正表,就对个别王牌的公认战果作了修正。另外,托里伯在他所著的《美国王牌飞行员》(Fighter Aces of the U.J. A)一书中就把传统的战果统计数和近年来修正后的统计数同时刊出,修正后的数据虽然还不至于影响到王牌先后次序的更改,但却使一些著名王牌的战果数据朝着更实际的方向前进了一步。

受《美国空军历史研究》一书的影响,第一次世界大战中的美国王牌如果也按 Sharing 法则重新审定战果,那么鼎鼎大名的里肯巴卡的战果就得从26架调低到24.33架;留柯的18架也得改为15.83架,当然,这还不能成为定论。

战时王牌为争夺名次进行的竞争,也常导致战友失和、队伍分裂等消极后果。有鉴于此,日军在第二次世界大战前期不公开承认王牌,但战争末期又另当别论,不仅对战果较高的飞行员大加宣扬,还在三军中宣布战死者生前的战果和“功绩”,这当然是为了鼓舞士气而已。

据统计,美国陆航在第二次世界大战中共诞生王牌1300余名,但与战时10万名战斗机飞行员相比,只占1%弱,可见王牌真乃航空兵中精华之精华。他们虽为少数,但却取得了部队总战果中的30~40%。

同样,对英国来讲,王牌虽劳苦功高,官方却不提倡宣扬个人英雄主义,对王牌的认可与宣传一直保持低调。英国的王牌还有一特点,那就是个人战果绝对值并不高。其原因在于皇家空军有一种习惯做法(指第二次世界大战期间),即战斗机飞行员旦在前线拥有作战经验便被调离,往往改任教官、参谋人员或指军官,这也许一方面基于保护人才的目的,一方面也是为了带出更多的“徒弟”来,因为许多资深飞行员在战争后期奉命在航校育人,使皇家空军战时始终拥有一支生机勃勃的空勤人员队伍。这也许是值得人们借鉴的一种做法,因为到战争后期,德、日等国的尖子飞行员相继死于战场,后继的“娃娃兵”又完全胜任不了严酷的空战,为此吃了大亏。据说,在皇家空军中,战斗机飞行

图 1-4 日本陆军飞行员正在机身上涂战果标志及取得日期。

图 1-5 二战初期美国海军的 F2A 水牛式战斗机正在编队进行空战训练

员只有半年机会实际参加战斗,这正是造成个人战果低于其他国家的原因。

追寻英国的王牌评定标准,不难发现有其自己的特点。在第一次世界大战期间,“王牌”这个令人垂涎的荣誉称号甚至还没有获得官方的认可。战争爆发时,当局仅在奖状中提及个人的战果。由于未很好地存档,有时连新闻媒体在索取个人资料时都显得颇为尴尬。直至1940年8月,英国才拟定了航空兵的“击落标准”。对击落或不太肯定的击落和击伤(敌机)有了一套较规范的解释标准,但由于档案欠完整,迄今对某些王牌的战果仍有争议。例如,航空史学家肖茨就认为皇家空军公认的第二次世界大战头号王牌约翰逊的38架战果中实有7架“理应”归入共同开火击落之范围,这就得打一些折扣。

皇家空军王牌个人战果偏低的另一个原因是,大凡战果赫赫,而且刚晋升至大校军衔的战斗机老飞行员一般都被调回飞行基地任司令官,地面上的

行政工作使飞行老手丧失了升空作战的机会，而这些飞行员恰恰已在空战中得心应手，正处于作战的顶峰期。

英国航空兵的“击落标准”规定了个人战果的判别标准：

击落的认可标准：

敌机在空中被击毁或被击中后落地坠毁，必须有同机机组人员或编队友机乘员的目击证词，必要时也须有地面或海上人员之确认；

敌机失火后坠向地面也须有其他目击证人之证明。敌机中弹仅仅冒烟不被认为已被击落；

敌机被击中后空中解体也须有类似证人之证明。

不肯定击落的认定标准：

单发动机敌机之飞行员从飞机中爬出跳伞逃生，并有目击证人；

辨明敌机受到损伤，但已脱离空战区域。

击伤的认定标准：

必须是敌机起落架无法放下或发动机熄火，或机体有零部件掉落，或大量冒烟等等。而且必须有目击证人的证明。

法国对王牌战果的评定计算方法较为繁琐，所以不适宜与别国做简单的横向对比。在第二次世界大战初期沿袭了第一次世界大战时的评定标准：即按单独（开火）击落；单独击落但不能完全确认；（二人或多人的）共同击落和共同击落但不能完全确认四类情况分别统计。不过不管怎样，参与开火的每个人的战果统计表中都能“加进一架”。于是，法国王牌的个人战果从表面上看似乎要“更好看些”。当时盟军其他军队在遇到共同击落时，每位飞行员往往只能“分到几分之一架”的战果。如果按盟军标准为法国第九名王牌马林·拉·梅施烈重新打分，那么他总战果 20 架中的 12 架由于属于共同击落，所以只能改为 6.8 架（其中  $1/2$  架  $\times 3$  次； $1/3$  架  $\times 5$  次； $1/4$  架  $\times 1$  次； $1/7$  架  $\times 2$  次； $1/9$  架  $\times 1$  次），因此，总战果仅为 14.8 架。同理，法国头号王牌个人战果 33 架实为 19 架。这个情况可供分析人员参考。

德国战斗机飞行员在第二次世界大战中不仅王牌数量多，而且个人战果值也居高不下，处于交战国中最高水平。史学家曾对此提出疑问，认为可能是计算方法导致“数值偏高”。但 1977 年出版的《德意志战斗机王牌》一书的作者托利伯大校却提出了反驳。他坚持认为：战时德军对战果的判定是严谨的，是经过仔细核查的，其严格程度不亚于美军，因而是可信的。托利伯的理由有三条：

第二次世界大战时德国空军四面树敌，防线长，上司又赋予飞行员有自由会敌交战的权利，不必层层请示，也不像盟军飞行员那样虽频频出击但却常常空跑一趟，所以开火攻击的机会相对要多一些，取得战果的概率也自然会高一些。

在东部战线，尤其是战争初期，苏联红军空军飞机性能与空勤人员空战水平欠佳，德军稍稍占有优势，所以战果的取得也相对容易些。

盟军飞行员大多只在前线实际参加空战 6~12 个月，不像德国飞行员长年战斗在前线。后者更易积累经验和战果，故个人战果增长较快。

图 1-6 这架迫降在战场上的 P-47 是被德军击落的还是击伤的？评定与确认战果有时变得十分困难。

二战时德国在确认个人战果时遵循了“一人一战果”（ONEPILOT ONE

KILL)的原则。也就是说在多人共同开火打下一架敌机后,只允许其中一人取得战果,从而也根本不存在几分之一架战果这样的计数法。在多人争执不下的情况下,宁可将这一战果冻结在部队档案里,也决不让多人共同拥有。在德国空军中,每一战果应有照相枪或者证人的旁证才能成立。所以,甚至出现了这样的怪现象:空战权威加兰德在无友机同行的情况下,宁可放弃眼前有利的攻击机会。因为他不想去取得“最终无法获得公认”的战绩。在德国,有些特殊的战果经过漫长时间的复核方获确认。由于德国在东西两个战场上的作战对象不同,所以对战果之评估也有差异。特别是对西部(欧洲)战线上空击落的大型飞机(指英法战略轰炸机)之战果给予了更高的评价。并引用了一般只适用于本土防空作战的“点系统”(相当于难易系数或被击落敌机价值指数)来决定为哪些在西部战线本土防空作战中“立功”的王牌“授勋”。

德国空军除了给打坦克大王、俯冲攻击机容克 Ju87 飞行员中的突出人物汉斯·鲁德尔大尉专门设制了一枚黄金钻石宝剑挫叶骑士铁十字勋章之外,一般只颁发以下五种勋(奖)章:

钻石宝剑挫叶骑士铁十字勋章(有 10 人获得,均系战斗机飞行员)。

宝剑 叶骑士铁十字勋章(有 41 人获得,战斗机飞行员占去 25 人);

叶骑士铁十字勋章(有 192 人获得);

骑士铁十字奖章;

铁十字奖章。

授勋的条件与作战时期、地域和机型不无关系。例如,主要转战于东部战线和苏军交战的哈特曼尽管名声很响,但他战果到 148 架时才获骑士铁十字奖章,200 架时才获 叶骑士铁十字勋章,239 架时才获宝剑 叶骑士铁十字勋章,301 架时才获钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章。而在北非作战的麦鲁西尤,战果到 50 架时即获骑士铁十字奖章,到 75 架时即获得 叶骑士铁十字勋章,100 架时获得宝剑 叶骑士铁十字勋章,126 架时已获得钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章。这也反映了德国当局一贯轻视苏联空军的战斗力和飞机性能,认为击落苏联飞机“更容易一些”。

德国空军在本上防空作战阶段,战斗进行得十分残酷。为了鼓舞士气,空军按“点系统”处理战果,每击落 1 架单发动机敌机可得一分,击落 1 架四发动机大型飞机可得三分,凡积分满 40 分者即可获得一枚铁十字奖章。它相当于击落了 40 架单发动机飞机或者击落 13 架大型飞机。

苏联红军中虽未见有王牌称号,但战功卓著者不仅可以在飞机机身涂上战果标志(如一颗颗红星),而且可荣获“苏联英雄”称号,有的“王牌”飞行员甚至先后二、三次获得此种殊荣。如果一支飞行部队战果累累,英勇善战,那么可以荣获“近卫军”称号,在机身上可以画上由麦穗、红五角星、СССР(国家称呼缩写)和写有俄文“rBAP”字样的红旗组成的徽志。

中国在第二次世界大战中并未对王牌作出专门的评定标准,一般对明显缺乏旁证的战果不予承认,但也存在许多仅凭个人自述或第三者提议而成立的战果。在抗战初期,中日双方每天对各自战果的统计和公告存在着相当大的差异。由于各自宣传媒介的推波助澜,不能否认存在一些难以肯定的战果。加上战后资料的严重散失,对一些优秀飞行员的战果存在不同的说法,而且,各种资料对同一个人的战果也有不同的见解。

在抗美援朝和国土防空作战中,中国人民志愿军空军、中国人民解放军



空军、海军航空兵部队涌现出不少英勇善战、战绩卓越的英雄人物，虽并不以王牌相称，但与其他国家的王牌相比，毫不逊色，他们成为受全国人民崇敬的传奇人物。

第二次世界大战后的几次局部战争，出现过数量不多的王牌飞行员，由于战争时间短，空中交战机会相对少得多，所以个人战果不能与第二次世界大战时期王牌相提并论。但由于特定的作战环境改变了，所以出现了诸如“喷气机王牌”、“米格王牌”、“导弹时代王牌”等特殊称谓。

八十年来，战争刺激了航空武器的发展，战争也造就出一代又一代空战豪杰，在无数次轰轰烈烈的空战背后，王牌——飞行员中的佼佼者又是如何生活，如何战斗和如何奋斗的呢？

## 第二章 第一次世界大战中的王牌飞行员

### 第一节 统计与传说

1914年7月28日，随着奥匈帝国对塞尔维亚的宣战，第一次世界大战爆发了，空军从这一天起真正登上了战争舞台。然而，正式的空对空作战——即“空战”发生在战争的第三十年头，交战双方各自击落越来越多的敌机，飞行员，主要是战斗机飞行员创立了适合于自己并行之有效的空战战术，与之同时，引以为自豪的战果也在不断积累中。

从历史资料中不难了解到，在人类这场旷日持久的国际性战争中，飞机已越来越成为战争中下可缺少的一种有效武器。战争初期与末期相比，作战飞机拥有量以十倍乃至几十倍增加。交战各方生产了数以万计的军用飞机。但也损失了数以万计的飞机（见表一）。

在第一次世界大战期间，共有近十个国家产生过王牌飞行员。

德国——有数百名王牌，至少击落10架敌机的“双料王牌”和超级王牌就有160人。其中挂头牌的是人类军事史上闻名全球的曼弗雷特·冯·里希霍芬骑兵上尉，个人战果达80架，因而也是这次战争中各交战国中战果最高的王牌。第二位是恩斯特·伍

表 2 - 1 第一次世界大战参战国飞机数量与损耗统计

| 参战国<br>项目                             | 英国            | 法国            | 意大利           | 俄国             | 比利时         | 美国            | 德国             | 奥匈<br>帝国      | 土耳其           | 小计             |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|-------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| 战争<br>第一<br>年军<br>用机<br>数量            | 113           | 138           | 150           | 250            | 24          | 55            | 232            | 36            |               | 1,000          |
| 战争<br>最后<br>一年<br>军用<br>机数<br>量       | 3300          | 4511          | 1200          | 460            | 120         | 740           | 2390           |               |               | 12700          |
| 战争<br>全期<br>飞机<br>产量                  | 58144         | 67982         | 20000         | 4700           |             | 1500          | 47637          | 5431          | 415           | 206000         |
| 各种<br>原因<br>造成<br>的飞<br>机损<br>耗数<br>量 | 35973         |               |               |                |             |               | 8212           | 912           |               |                |
| 各军<br>兵种<br>参战<br>人数                  | 8,904,<br>467 | 8,410,<br>000 | 5,615,<br>000 | 12,000,<br>000 | 267,<br>000 | 4,355,<br>000 | 11,000,<br>000 | 7,800,<br>000 | 2,850,<br>000 | 61,200,<br>000 |

迪特中尉，战果 62 架；第三位是埃里希·雷本哈特中尉，战果 53 架。纵观 160 名双料或超级王牌，战果 30 或 30 架以上者有 29 人，战果 20 至 29 架者有 32 人，其余 81 人的战果在 19 至 10 架之间。

这些王牌战时军衔最高为大尉，最低为见刁士官，也许是“能者多劳”的缘故，他们的参战次数和战斗剧烈程度相对较高。他们在战争中阵亡的有 49 人，占 160 人中的 34.5%，但他们的战绩却是最大的。

**奥匈帝国**——该国仅个人战果 6 架或 6 架以上的王牌就有 34 人。名列前茅者为哥德温·布鲁茂斯基大尉，战果是 35 架。第二位是尤里乌斯·阿里奇代理士官，战果是 32 架。第三位是宾诺·菲亚拉·里达·冯·费隆布尔克中尉，战果是 28 架。这些王牌中军衔最高为少校，最低为代理士官。34 人中有 7 人在战争中阵亡，占全体的 25.9%。

**比利时**——个人战果在 6 架或 6 架以上的王牌有 5 名。第一位是威廉·考

宾·多·伍托尔斯特少尉，战果 37 架，其余王牌之战果均远远低于他，但他们无一阵亡。

图 2-1 一战中德国的王牌和他们的冬季着装。

法国——是个航空先进国家，其战果在 7 架或 7 架以上的王牌有 111 人。第一名是鲁内·保罗·丰克大尉，个人战果达 75 架，成为第一次世界大战中仅次于德国里希霍芬的第二号大王牌。法国第二名王牌是乔治·居内梅大尉，战果为 53~54 架。第三名是夏尔·南杰塞中尉，战果 45 架。法国的王牌特别多，但战果绝大多数徘徊在 10 架上下，其中战果为 11~12 架者有 22 人，8~10 架者有 31 人，战果为 7 架者有 34 人。这些王牌的军衔在少校和军士长之间。111 人中有 27 人在战争中阵亡，占 24.3%。

俄国——有王牌 16 人（一说 18 人），头号王牌是战果为 18 架（一说 17 架，一说 32 架）的亚历山大·A·卡萨科夫大尉；第二号王牌是帕尔·佛·达尔盖夫大尉，战果 15 架；第三号王牌是 A·P·谢韦斯基海军少校，战果是 13 架。另据前苏联资料认为，达尔盖夫的战果没有那么高，而战果达 15 架的贝克托·G·费德罗夫中尉才是第二号人物。在 16 人中间，基本上都是尉官。共阵亡 3 人。

图 2-2 法国第二号王牌 Georges Guynemer(左)和击落 28 架敌机的另一位王牌 Léon Bourjade(右)。

意大利——击落 7 架或 7 架以上的王牌有 22 人。居首位者为弗朗西斯科·巴勒可少校，战果为 34 架；第二位是西尔维奥·斯卡罗尼中尉，战果是 26 架；第三位是科洛内罗·皮那·皮乔中校，战果为 24 架。他们的军衔在少校到军士长之间（内含一名海军少尉），有 6 人阵亡，占 27.3%。

美国——在第一次世界大战中是个航空后进国家，虽大多采用进口飞机作战，但也涌现了一批王牌，其中至少击落 6 架者就有 72 人。第一名是爱德华·V·里肯巴卡大尉，战果为 26 架；第二名是威廉·C·兰巴特大尉，战果是 21 架；第三名是佛莱迪里克·W·齐莱特大尉，战果为 20 架。其他王牌个人战果均在 6~12 架之间，但须指出的是，这些王牌中间有三十多人当时在英、法军队中服役，但统计时一律划入美国王牌范围。美国王牌的军衔介乎于军士长和少校之间，大多数是中尉。有 12 人阵亡，占全体的 16.7%，居较低水平。

英国——第一次世界大战的主要参战国，也是航空最发达国家之一。该国仅双料王牌（击落至少 10 架者）就有 194 人。第一位是威廉·A·毕晓普少校，战果达 72 架，也是第一次世界大战中所有参战国内第三号王牌。第二位是爱德华·C·曼诺克少校，战果 61 架（另有一说为战果 73 架，应排在毕晓普之前，但这种观点并未获公认）。第三位是莱蒙·柯利晓少校，战果为 60 架。在 194 人中间，个人战果达 30 架或 30 架以上者有 26 人。他们的军衔在中校至中尉之间，较别国稍偏高一些。其中有 11 人在战时阵亡，仅占全体的 5.7%，而且阵亡者都集中在战果最高的一些王牌中间。

上述统计仅限于第一次世界大战期间，战后个人递增之战果和变化了的军衔等级不包括在内。

在这次战争中，个人战果在 30 架或 30 架以上的超级王牌在英国出了 26 名，在法国出了 1 名，在比利时出了 1 名，在意大利出了 1 名，在德国出了

33 名，在奥匈帝国出了 3 名。英德两国是实力最强的空军大国。

## 第二节 皇家空军的恶魔和其他王牌的故事

在第一次世界大战中，名列前茅的头号王牌当推德国空军“第11狩猎中队”（在德国，“狩猎中队”是由尖子飞行员组成的精锐战斗飞行部队的绰号）的曼弗雷特·冯·里希霍芬骑兵上尉。他在最后的日子里，驾驶着心爱的漆成鲜红色的福克 Dr. I 犁“红色男爵号”三翼式战斗机创造了击落 80 架敌机的奇迹。

里希霍芬出身于一个有教养的家庭。在第一次世界大战初期还只是个骑兵少尉，在东部及西部战线服役。由于不甘心终日 and 泥泞的战壕打交道，经申请，终于进入空军。1915 年 6 月最先在东部战线的 F1. Abt 第 69 野战飞行队服役，后又调往驻比利时的奥斯汀轰炸机部队，并成为一名空中侦察员。10 月份，正式学习飞行，1916 年夏季，德国一支新组建的专门进行空战的战斗机中

图 2-3 里希霍芬肖像和一战中德军最高勋章。

队成立了，他开始在驻贝尔坎的战斗机第 2 中队驾机作战。1917 年 1 月，当他击落第 16 架敌机后，成为第 11 中队的队长。该中队成为战时王牌辈出的一支拳头部队，至战争结束，该队共击落敌机 350 架，有 15 人先后阵亡。1917 年底，里希霍芬获得德国当局颁发的最高荣誉勋章，成为军中最著名人物之一。1918 年春季，由第 4、6、10、11 四个飞行中队组成的第一战斗飞行团开始交由里希霍芬指挥，他的战果已达到 79 架。

图 2-4 空战中的里希霍芬（左面一架飞机为他的三翼座机福克 Dr. I）

同年 4 月 20 日，在索姆河上空，进行着一场一战中最普通、又最激烈的空战。里希霍芬驾驶着那架看上去老掉了牙的红色的福克 Dr. I 型战斗机在追击一架英国飞机时，不幸被殿后的另一架由加拿大籍飞行员 A·R·布朗上尉驾驶的骆驼式战斗机击落并当场身亡（另一说法是被一名名叫 R·H·巴伦的澳大利亚籍机枪手从地面上击中坠落的）。一代空战大师就此命归黄泉。英国人并未因他射杀过许多自己的同胞而仇恨有加，而是为这位令人敬畏的昔日空中敌手举行了极为隆重的葬礼：他的棺木在一名牧师的引导下，由 6 名上尉军官抬到墓地，一队士兵朝天鸣枪，向这位获得世界公认的最高空战战绩的飞行员致以最后的敬意。仪式过后，英国同行又将撒满鲜花的墓地照片连同讣告用一架飞机空投到德军的后方阵地，使这场残酷的战争在它行将结束之前增添了几分浪漫的骑士色彩（见本书前面的图片辑）。

里希霍芬给人们自下了最具传奇色彩的空战故事。他在瞬息万变的缠斗中，善于把握主动，抢先占据有利位置，加上枪法很准，这就难怪战果累累了。由他指挥的第 11 狩猎中队因所向披靡、战无不胜而被英国皇家空军视为恶魔。

图 2-5 据说是这位加拿大飞行员布朗上尉击落了里希霍芬。

里希霍芬并不具备很高的天赋，他全靠后天的努力才出人头地。为了保持高昂的斗志，为了寻求战斗中的刺激，为了享受飞行的乐趣，他索性将座机漆成醒目的猩红色。以向空中对手表明他的存在。

里希霍芬用过好几种飞机，例如 1917 年 8 月在任团司令官时，用的是鲨

鱼般流线形的信天翁 D·V 式战斗机（机号 2059/17），后来，又飞过信天翁的另几种改型。在取得最后一批战果时，他又改飞三层机翼的福克 Dr.I 型战斗机（机号 425/17），该机虽有些过时，但具有爬升性能好，机动灵活等特点，而这些正是空中格斗最宝贵的。特别适宜于当时流行的互相缠咬对方机尾的“狗斗战术。”

德国二号王牌恩斯特·伍迪特中尉也是从一名普普通通的步兵发迹的。1915 年开始接受飞行培训，9 月进入 F1.Abt (A) 206 飞行队服役，驾驶单座信天翁战斗机。1916 年 3 月 18 日首次击落敌机，次年 6 月调至 Jasta 37 飞行队，9 月升任队长，1918 年 3 月应里希霍芬之邀进入第一飞行团。先后任 Jasta 11、Jasta 4 的队长，1918 年夏接任第 1 飞行团司令之职，至停战时总战果达 62 架。

三号王牌是埃里希·雷本哈特中尉，他一开始只是任随机空中侦察员，学会飞行后成为侦察机驾驶员。在进一步接受战斗机改装后，于 1917 年 3 月进 Jasta 10 飞行队服役，1918 年 4 月任队长，8 月 10 日个人战果猛增至 54 架，后因与友机空中相撞而死亡，座机为信天翁型。

英国的头号王牌威廉·A·毕晓普少校是加拿大人，从陆军大学毕业后在加拿大骑兵大队服役。第一次世界大战开战后进入英国，1915 年 7 月报考英国皇家空军，秋季被派往 21 中队任机上侦察员，后学成飞行，于 1917 年 3 月在 60 中队驾驶战斗机，从此便有了他的用武之地。3 月 25 日在他第一次出击中就成功地击落一架信天翁 D 型飞机。此后因战果不断，8 月 11 日荣获维多利亚十字勋章。在 1918 年最初的几十月中，他又在英国空中射击学校任教。随后，往 85 中队任指挥官并重返前线。刚一到任，还不满 37 个小时，就击落敌机，并在三天之中又击落了 12 架飞机。当局唯恐毕晓普在激烈而频繁的空战中丧生，命令他退出前线回到驻英加拿大军司令部供职。战后返回祖国，从事民航工作。第二次世界大战中曾任空军高级军官。毕晓普在第一次世界大战中使用过纽堡 17 型、SE·5a 型战斗机，总战果 72 架。

皇家空军的第二号王牌爱德华·C·曼诺克少校在战前只是个电话架线技师，后移居土耳其，开战后被收入当地收容所，不久因幼子染疾被释，但恶劣的环境使曼诺克体质极为虚弱。1915 年 5 月回国后参军，次年 4 月调往工兵部队，但旋即又志愿加入皇家空军，其飞行教官独具慧眼，当即将曼诺克编入战斗机班。1917 年 4 月，曼诺克进入 40 飞行中队服役，5 月 7 日首次击落敌机，1918 年年初再次返回英国时，个人战果已达 20 架，同年 4 月，以 74 中队中队长的身分转战法国，7 月，又接替毕晓普成为 85 中队指挥官。7 月 26 日，当他击落了到该中队后的第八架敌机——一架德军的容克 C.L, I 型飞机后，自己的飞机也被地面炮火击中并起火坠落，曼诺克阵亡。曼诺克战果力 61 架，虽不及里希霍芬和毕晓普那样名扬四海，但仍成为英国历史上最杰出的空战高手。他曾驾驶过纽堡 17、SE·5a 等型战斗机，也曾经飞过一种称之为 Be Be 的法国造战斗机。

除此之外、英国皇家空军中还涌现出像柯利晓、波尔等和毕晓普齐名的超级王牌。由于英国皇家空军在第一次世界大战期间制定有不少保守的限制性规定，在一定程度上影响了战斗力的发挥，比如战斗机飞行员一般不准带降落伞登机，结果使不少空战好手死于非命。在整个战争中，皇家空军因各种原因共有 7600 多名飞行员丧生。

在早期的航空与军事航空史上，法国曾是个先进国家，也是世界上最早

诞生王牌的地方。在第一次世界大战期间，其头号王牌鲁内·保罗·丰克大尉因战果高达 75 架而成为同盟国中的第一号王牌。由于丰克战前已学会飞行，所以开战后即被招入空军。经集训后，于 1915 年 6 月分配到 C47 部队，任务是侦察与轰炸。1917 年 3 月 17 日驾驶哥德隆 G4 型飞机首次击落 1 架德机。4 月份丰克才刚刚被调往 N103 部队改飞战斗机，作为头号王牌却又这么迟地改飞战斗机倒是很少见的。此后，他的战果急剧上升，1918 年 5 月 9 日和 9 月 26 日两天，创造了每天击落 6 架的记录。丰克具有高超的空战技术，能用最少的弹药击落敌机，自己却一次也没有被敌人击中，座机也只受到仅有的几次枪击。丰克的总战果为 75 架（自述 127 架）。战后，丰克成为蜚声欧洲的民间特技飞行员，在一次横越大西洋的创记录飞行失败后，改行当了政治家，成为法国下院议员。1937 年，丰克任战斗机部队总监，直至第二次世界大战开战前夕才引退。

法国第二号工牌乔治·居内梅大尉的战果虽比丰克要少 22 架，但他在法国民众中的威望最高。第一次世界大战爆发时，他刚刚加入空军，不过体检时反复了四次才勉强通过。经训练，于 1915 年 6 月分配在 N33 部队。7 月 19 日即击落、架敌机，从 1916 年开始，他的战果飞速上升，迫使军事当局三番四次向令他离开前线以保存实力。由于战事的激烈，本来就虚弱的体质使居内梅更加疲惫不堪，但他仍坚持飞行在敌阵上空。

1917 年 9 月 10 日，不幸被德军维赛曼少尉击落阵亡，年仅 23 岁，居内梅曾飞过纽堡 17 型和斯帕德 7 型战斗机，机身侧面绘有飞鹤标志。

奥匈帝国的哥德温·布鲁茂斯基大尉是该国的头号王牌，先后击落过 35 架（一说 40 架）意大利飞机。布鲁茂斯基最早加入炮兵部队，不久即进入航空队。1915 年 7 月，在东部战线当一名空中侦察员。第二年春天，在频繁的轰炸行动中用活动机枪打下过三架俄国飞机。同年 11 月，转战意大利。1917 年 2 月任刚成立的战斗机部队指挥官，这时，他已取得公认战果 35 架，成为奥匈帝国头号王牌。战争后期他潜心指导年轻飞行员，停战时任伊松索方面战斗机部队司令官。战后，布鲁茂斯基移居匈牙利，1930 年返回维也纳开办航空学校，6 年后在荷兰一次飞行教学中坠地死亡。值得提到的是，为了明显显示出自己在空中的位置，他从 1917 年起也学起里希霍芬，将座机涂成全红色，这在今天的航空部队中是难以想像的事。他曾驾驶过汉扎·布兰汀布尔克 D.I 型和信天翁 D。 型双翼战斗机。

尤里乌斯·阿里奇代理士官是仅次于布鲁茂斯基的奥匈帝国第二号王牌，战果 32 架。第一次世界大战开战时，他已庄航空部队，不过不是驾飞机而是一名气艇艇员。在接受飞行训练后于 1914 年 11 月被派往巴尔干战线的 Flik6 部队。第二年十月，因迫降敌后而遭逮捕。

1916 年元月被帝国王子托情保出，后几经转战，直至停战。战后进入民航工作，德奥结成联邦后义当过战斗机航校校长。第二次世界大战中有名的德国大王牌诺波托尼和马尔赛尤都曾是他的学生。

在意大利，佛朗西斯科·巴勒可少校是最为出色的超级王牌，他不仅击落过 34 架奥匈帝国的飞机，还多次从空中攻击过敌军地面目标，直接支援了地面部队，这相当于今日攻击机的作战功效。在他阵亡后，意空军专门设计了一种纪念他的勋章，用以颁发给后来的王牌，并沿用至今。

在比利时，人们最崇拜的王牌当推威廉·考宾·多·伍托尔斯特少尉。他不仅击落过 37 架敌机，还多次勇敢地单独飞到布鲁塞尔上空，在那里进行



高空特技飞行，试图向德军挑战，引蛇出洞。这对于生活在德军占领下的比利时同胞而言，实在是一件大快人心的事。考宾的座机是 HD—1 型双翼机，其五色迷彩的机身上画着一支鲜花。

1918 年 10 月 14 日，当他在攻击一艘德国气艇时，不幸被艇上机枪击中，虽留得一条性命，但却失去了一条腿。在当时，有不少飞行员有着和他相似的经历。

俄国在一战中的头号王牌是战果 17 架的亚历山大·A·卡萨科夫大尉。第一次世界大战爆发时，他正在骑兵队供职，接受飞行训练后调入航空队。1916 年春，19 飞行中队组建，卡萨科夫任队长。该中队的队名是“非死即光荣。”由于损失惨重，队员平均服役一个月就血洒疆场命归西天。

1917 年，他调任由 11、19 中队等四个中队组成的第一飞行联队队长。卡萨科夫不仅飞行水平高，胆子也大，常携一小铁锚登机升空，趁着与敌机近距离纠缠时，伺机将铁锚扎向敌机机翼，并设法将对方死死拖住，直至将敌机的上机翼扯断。十月革命后，苏维埃政权退出战争，卡萨科夫协助白军作战，曾击落过红军飞机一架（非公认战果为 32 架）。

在第一次世界大战中，美国参战较迟，但也有一批王牌，不少人实际上是在英、法军中服役。其中的佼佼者爱德华·V·里肯巴卡大尉，里肯巴卡大尉 12 岁时因丧父而退学，后经多次谋职，来到汽车工厂工作并学到了驾车技术，成为一名汽车赛选手，年俸高达 4 万美元。大战开战后，里肯巴卡立即参军，而真正进航空队，已是 1918 年 3 月的事了。同年 4 月 29 日首次击落敌机，9 月 25 日任 94 中队中队长。在短短六个半月里，积累了 26 架战果，一跃成为一战中美国头号王牌，同年 10 月，创下一个月击落 14 架敌机的记录，若不是 11 月战争结束，他的战果将更为引人注目。战后，他从事制作航空地图和经营汽车公司的行当，并最终进入民航界服务。他的纽堡 28 型战斗机上画着一顶绘有星条旗图案倒置的礼帽。

### 第三节 战争艺术（ ）

在第一次世界大战的年代里，由于航空器（载人气球、载人气艇、飞机）第一次被用于空战，人们还处于通过战争实践学习和探索航空作战战术的阶段。当时的飞机结构尚欠完善、飞行性能也不尽人意，飞行部队的一整套管理制度也远远没有像后来那样严谨。但飞行员艺高胆大，都有一种力争上游的荣誉感和进取心，特别是王牌飞行员独创出一套十分浪漫却行之有效的冒险战术。当时的战斗机往往按个人意向与偏好涂上五彩缤纷的颜色和图案，这在军用机普遍采用低视认度迷彩，甚至运用隐身技术的今天难以理解的。它是那个时代的产物，具有那个时代的风格。也是航空史书和杂志上不惜笔墨与篇幅大书特书的一个永恒话题。当时这些军用机，特别是战斗机漂亮的外观和并不重复的色彩是那场战争中空中勇士传奇生涯的一种渲染和陪衬。浪漫主义的气质、浪漫的生活、傲慢、桀骜不驯、冒险的空战战术、五彩缤纷的机身涂色和图案，构成当时王牌飞行员的精神特征。

曼弗雷特·冯·里希霍芬骑兵大尉座机（德国）。

上为 1917 年 8 月任第 1 飞行团司令时的信天翁 D.V 型战斗机。机身与水平尾翼涂红，机翼上表面涂绿/浅灰双色迷彩，下表面涂天蓝色。垂直尾翼不涂色，但方向舵涂五色斑点。下为里希霍芬击落最后两架敌机时乘坐的福克 Dr. I 型三机翼战斗机，其涂色之奇特世界闻名：除方向舵之外全部涂成红色，甚至连机号也被一起涂掉。在此之前，他的座机一般仅在机身和机翼之上表面涂红（图的中间是信天翁上、下层机翼上表面的涂色示意图）。

个人战果 80 架，第一次世界大战头号王牌。

恩斯特·伍迪特中尉座机（德国）。

第 29 面上为 1917 年 9 月任 Jasta 37 部队指挥官时的座机（信天翁 D.V. 型）。机身全黑，水平尾翼涂黑白相间的斜条纹，机头白色箭形表示其指挥官身分。机翼涂五色斑点，上层机翼上表面两道白杠和下层机翼下表面 U 字均为白色，机尾两条飘带表示指挥官身分。下为 1918 年 8 月任 Jasta 4 部队指挥官时的座机福克 D. F 型战斗机。机身和垂直尾翼之前半部、水平尾翼、翼间支柱及机轮芯护板均涂红。机翼涂五色斑点迷彩。升降舵后两条飘带涂有黑、白、红三段颜色。机身侧面 LO！字样为白色。

个人战果 62 架。

贝尔纳·福斯大尉座机（德国）

上为 1917 年春任 Jasta 5 部队指挥官时的座机信天翁 D, 型战斗机。机身保留胶合板本色，机翼之上表面涂深绿和浅灰双色迷彩，下表面涂天蓝色，机头涂红，尾翼涂白。个人标志为一颗白框红鸡心，卍字涂自框黑底色，月桂树枝为绿色，内画白色小卍字，蝴蝶结力白框蓝底色。各处支柱与金属盖板涂浅灰绿色。

下为 1917 年 9 月任 Jasta 10 部队指挥官时的座机，型号为法尔兹 D. 型。但因福斯大尉不爱飞法尔兹战斗机，所以只飞过四次，也未精心装饰。全机银色，机头与机身饰带为黄色，属于部队队标。

个人战果 48 架，德国第四名王牌。

#### 鲍尔·彪马少尉座机（德国）

上为 1918 年 3 月使用的福克 Dr. I 型战斗机，机身与机翼的上表面涂橄榄绿，机身与机翼的下表面涂天蓝色。水平尾翼涂左白右黑，成为部队队标。机身上彪马的姓名词头“B”为黄色。

下为 1918 年 5 月在同一部队中使用过的法尔兹 D. 型战斗机，机翼涂五色菱形斑块，机身不涂漆，机头为白黑双色环，水平尾翼的部队队标同上例。机身侧面的红、白、黑三色饰带为彪马个人标志色。翼间支柱涂黑，桨叶从四叶改作二叶型式。机尾挂飘带。

个人战果 43 架，德国第 8 名王牌。

#### 奥茨巴尔特·贝尔凯大尉座机（德国）

机型为福克 D. 战斗机，机翼上表面涂深棕和绿双色迷彩，机头涂红，其余不涂漆。

个人战果 40 架，德国第 10 名王牌。

#### 哥德温·布鲁茂斯大尉座机（奥匈帝国）

上为在 Flik 41K 部队服役时乘坐的汉扎·布兰汀布尔克 D. I 型战斗机，全机不专门涂色但进行了抛光，个人标志为黑白双色组成的三角形。机上金属件涂浅灰。

下为布鲁茂斯在 1917~1918 年冬季使用的信天翁 D. 型战斗机，全机涂红，并布满芥菜黄色的小圆斑点（支柱无斑点）。机身侧面个人标志为骷髅，涂黑白色。机轮盘涂黄底黑圆心。奥匈帝国使用的信天翁飞机不使用机头桨壳罩。该机在 1918 年 2 月 4 日在与 8 架英国飞机空战后迫降损坏，因无法修理而废弃。

个人战果 35 架，奥匈帝国头号王牌。

#### 克劳福德中尉座机（奥匈帝国）

上为 1917 年秋克劳福德在 Flik 14 J 部队服役时乘坐的信天翁 D. 型战斗机。机身与机翼上半部，以及垂直尾翼均涂深绿色，但布满芥菜黄涡卷状斑点迷彩。机头及机头金属板涂深绿（无斑点），机身侧面个人标志为黑白相间的隼。克劳福德曾在 10~11 月间驾驶该机击落过 5 架意大利飞机。

下为 1918 年夏季任 Flik 60 J 指挥官时乘坐的凤凰 D. 型战斗机，全机用海绵沾上深绿色漆点上斑点。机身腰部有一道宽宽的黑饰带，内书代表克劳福德的 L 字形，用白色描出。垂直尾翼上部贴有凤凰公司标志。

个人战果 27 架，奥匈帝国第 4 名王牌。

#### 奥依根·贝恩谢军士座机（奥匈帝国）。

1918 年春使用的信天翁 D. 型战斗机，全机按本色抛光，不专门涂色，但机身上画有变形的黄色箭头、镶有黑边框，曾在三个月内击落 5 架敌机。

个人战果 16 架，奥匈帝国第 7 名王牌。

#### 弗利德里赫·纳布拉迪尔中尉（奥匈帝国）

任 Flik 3J 部队指挥官时的座机。机型为信天翁 D. 型战斗机。机身和机翼上表面用海绵或布揩涂上不规则的圆弧状深绿花纹。个人标志为白色箭射穿红色鸡心，并附黑色细框。

纳布拉迪尔个人战果 10 架，奥匈帝国第 13 名王牌。

#### 阿罗依斯·罗德劳亚预备役少尉（奥匈帝国）

Flik 60J 部队飞行员，座机为阿贝亚蒂克 D. 型战斗机，机身上部与两侧，机翼上表面均涂正六角菱形色斑点迷彩，机腹与机翼下表面不专门涂色。机身有宽黑色带，白色勾边 R 文字。上述六角菱形斑是一战时期特有的一种迷彩型式。

个人战果 5 架。

#### 威·考宾·多·伍托尔斯特少尉（比利时）

上为 1917 年 8 月使用的座机纽堡 16 型战斗机。除机背面及机翼上表面为深绿色外，其余部分不专门涂色。部队标志是一只大红的纸折母鸡。后来因部队改变，母鸡涂成了白色。机尾垂直尾翼从前到后分别涂黑、黄、红，代表国旗。

下为 1918 年 7 月的座机，性能更好的安里奥 HD—1 型战斗机。全机蓝色（仅方向舵涂三色旗）。机身侧面画有部队标志：一支白色的杜鹃花。机背写有警句：“凡击伤我的人均将受罚”。由于伍托尔斯特战果不凡，德国人都把这架飞机称作是“蓝色恶魔”。由于伍托尔斯特嫌机上一挺匹卡斯机枪威力太弱，自行改装了用 11 毫米枪弹的马克辛机枪。

个人战果 37 架，比利时头号王牌。

#### 詹·沃利斯拉杰尔中尉（比利时）

1918 年夏季使用的著名的索匹斯·骆驼式战斗机。飞机按英国飞机标准涂色。机身侧面绘有白色杜鹃花标志。机背写有警句。机头发动机罩与水平尾翼画有红白相间的曲折图案。

个人战果 6 架，比利时第 6 名王牌。

#### 威廉·索中校（美国）

在 SPA124 部队服役时使用的斯帕德 7 型战斗机，不作专门涂色。个人姓名字头“T”与部队标志（印地安人头像）均涂黑。机尾涂红、白、蓝三色。

个人战果 5 架。

#### 鲁内·保罗·丰克大尉（法国）

丰克大尉在 SPA 103 部队服役时的座机斯帕德 13 型战斗机，施标准迷彩（深绿/浅绿/浅驼色棕色/黑色五色相同），机头发动机罩涂蓝，机翼（上层）的上表面绘有个人标志：镶白边的红五角星。丰克的座机机号为 或 XI 图上的（即 6 的意思）也是红字白边。机身侧面绘有部队标志：一只飞鹤。机腹涂浅黄，方向舵从前到后涂蓝白红，代表国旗。

个人战果 75 架，法国头号王牌。

#### 乔治·居内梅大尉（法国）

上为 1916 年夏季使用的座机纽堡 17 型战斗机。飞机蒙布部分一律涂银，其他部件一般不特别涂色，也不施迷彩，机号 2 的字体很怪异。机头桨毂罩为红白双色。居内梅一般爱在飞机上写上 VIEUX CHARLES 的字句，但这架座机只在左侧支柱上挂一条黑底白字的布条，白字是 VIEUX C。为的是纪念塞尔维亚战线上牺牲的老飞行员夏尔鲁。居内梅的最初战果就是驾驶该机取得的。

下为他的另一架座机斯帕德 7 型。机头浅黄，其它部位不涂色。机身侧面写黑色 VIEUX CHARLES 字样。机号 2 为红色。机尾涂三色国旗。居内梅个人战果 53 架，法国第 2 号王牌。

#### 乔治·费里克斯·马顿大尉（法国）

1917 年使用的座机纽堡 23 型战斗机。除蒙布表面涂银外均不另涂色，机身上个人标志是黑色的杜鹃花，下方为黑底白字 QUI ME FRDTE SYPIQUE，是部队标志，垂直尾翼是蓝白红三色国旗色。

个人战果 41 架，法国第 4 名王牌。

#### 波尔·阿尔贝尔·佩尔·达拉斯柯中尉（法国）

在 N62 部队服役时的座机纽堡 24 型战斗机。全机银色。部队标志是公鸡，用黑、红、黄三色描绘。机身上“ZIGOMAR 5”字样、机号 2 以及桨毂罩为黑色（有时为红色）。垂直尾翼为三色旗。个人战果 12 架。

#### 鲁亲·嘎斯顿·马里·多伦少尉（法国）

在 N3 部队服役时的座机纽堡 16 型战斗机。机翼上表面与机身上表面涂绿/褐双色迷彩，发动机罩与机腹不涂色，机号 6 为白色。部队标志为白鹤，文字是 Loiseau bleu（蓝鸟之意），也用白色书写。垂直尾翼画三色旗。个人战果 25 架，法国第 8 名王牌。

#### 亚历山大·A·卡萨科夫大尉（俄国）

在第 19 中队服役时的座机斯帕德 7 型战斗机，全机为不涂色抛光状。白方向舵上绘有黑色骷髅，是中队标志。机头为蓝色，最前部涂金框，十分漂亮。

个人战果 17 架，俄国头号王牌。

#### 埃夫格拉夫·尼古拉维奇·克鲁汀大尉（俄国）

克鲁汀最后的座机纽堡 21 型战斗机，不涂色，但抛光。机身侧面画有蓄胡须的俄国中世纪骑士头像，垂直尾翼画有俄国白红蓝三色旗。俄国军用机多系进口货，一般保留原使用国涂色，仅补绘机徽表示一下国籍。

个人战果 7 架，俄国第 4 名王牌。

#### 伊万·瓦西里也维奇·斯米尔诺夫中尉（俄国）

服役初期使用的纽堡 17 型战斗机。机身与机翼上表面涂褐/绿双色迷彩，机腹为铝色，发动机罩为金属原色。垂直尾翼保留了原英国三色旗色，后来才补描部队标志。机翼边缘全涂亮色。

个人战果 9 架。

#### 乔尔乔·米开蒂中尉（意大利）

在 76 中队服役时的座机安利奥 HD—1 型战斗机。机上蒙布部分涂银，其余部分不专门涂色。机身上黑色数字 76 代表中队标记。机身侧面和水平尾翼上表面画有黑白相间的个人标志图案。垂直尾翼画有红、白、绿三色国旗色。个人战果 5 架。

#### 佛朗西斯科·巴勒可少校（意大利）

上为巴勒可少校调入 91 飞行中队后不久使用的座机纽堡 17 型战斗机，全机银色，但机翼下表面从右到左涂绿、银、红三道色。代表国旗颜色，机身侧面黑色骏马图案是他的个人标志，因为他过去当过第 11 山地骑兵连的骑兵，这个标志是他当上王牌后画上去的。机尾涂三色国旗。

下为 1918 年春季使用的斯帕德 13 型战斗机，全机涂五色标准迷彩（褐、浅灰、深绿、浅茶、浅绿色），机腹浅黄。支柱处挂三角小旗表示其指挥官身分。

个人战果 34 架，意大利头号王牌。

#### 西尔维奥·斯卡罗尼中尉（意大利）

这是他数架 HD—1 座机中的一架，用于 1918 年初。机翼上下表面与机身腹部涂银，机身其他部分涂明亮的绿色，后机身与垂直尾翼上有白色正方形，加暗色边框，是个人标志。原仅左侧有机枪，负伤后右侧又增加了一挺机枪。机翼上下表面涂绿、银、红三色。图最下方为下层机翼，面积较小些。

个人战果 26 架，意大利第二号王牌。

#### 佛尔柯·鲁伏·地·卡拉布利亚大尉（意大利）

上为在第 70 中队服役时的座机纽堡 17。涂色与使用时期与第 45 面上方的那一架相仿。个人标志为黑色骷髅。

下图为刚到第 91 中队时用的座机斯帕德 7 型战斗机，机身上个人标志立体化。全机蒙布部分涂清漆，机身前半部（铝皮部分）涂浅黄色。机号为 6，方向舵涂绿白红三色旗颜色。

个人战果 20 架，意大利第五名王牌。

#### 爱德华·V·里肯巴卡大尉（美国）

1918 年 5、6 月份使用的座机、纽堡 28 型战斗机。该机原来的主人是约翰·哈法少校。由于战果不断延伸，飞机机号最终改为 1 号，“1”涂成白色，部队标志是一个圈圈中有顶绘有星条旗的大礼帽。机头发动机罩涂白红双色，机身涂褐、浅绿、深绿等五色迷彩，机尾涂白蓝红三色，代表国籍。

个人战果 26 架，美国头号王牌。

#### 杰威·劳尔·拉夫贝利少校（美国）

在 N124 部队服役时的座机纽堡 17 型，使用于 1916 年秋季。全机银色，机身侧面的赛米诺尔族印地安人头像部队标志，后机身三道横杠才是个人标志。机尾的垂直尾翼似乎还保留着英国飞机的三色旗颜色。

个人战果 16 架，美国第 6 名王牌。

### 里德·格莱夏姆·兰迪斯少校（美国）

在第 25 飞行中队任中队长时的座机 SE.5a 型战斗机，机头框形罩、垂直尾翼、鳍翼和机号 13 均涂白色，白色代表中队长职务。机翼上表面的机号与斜带同样为白色（见图中部所示）。但下表面的机号与斜带涂中等明暗度的色彩。垂直尾翼上的黑色菱形和机身背部的二个白色菱形均系个人标志。上层机翼副翼后缘与方向舵后缘后的小飘带显示了指挥官的身分。后机身绘有举起斧头的木偶图形，是部队标志，机身腹部与机翼下表面涂浅色，机身上部与侧面，机翼上表面涂深色，有趣的是，美国军用机已开始使用三色圆环型式的机徽（又叫军徽），从外到内分别是蓝、浅灰、白。

个人战果 12 架，美国王牌并列 13 位。

### 威廉·A·毕晓普少校（英国）

上为 1917 年 5 月在 60 中队服役时的座机纽堡 17。全机保留铝色。发动机罩涂蓝。机翼的上、下表面采用三色环机徽，从外到内为蓝、白、红，环的宽度比例与法国机徽一样。垂直尾翼从前到后涂红、白、蓝三道颜色。毕晓普从 1917 年 4 月到 7 月，驾驶该机击落过 32 架飞机。

下为 1918 年 6 月在 85 中队服役时的座机 SE.5a 型战斗机。机身机翼下表面不涂漆，上表面按 PC10 的标准涂色。部队标志为白色六角形，个人标志为 Z 字机尾飘带表示了中队长的身份。在 85 中队所取得的战果，均使用了这架飞机。

个人战果 72 架。英国头号王牌。

### 约翰·沃利巴·安德鲁茨少尉（英国）

1916 年 7 月在 24 中队服役时的座机德·海维兰 DH—2 型战斗机。上表面按 PC—10 标准涂色，下表面不涂漆。外侧的翼间支柱涂红白相间色，机轮盖板涂红，机头上方浅色（推测为灰色）。24 中队是皇家空军最早的单座战斗机部队，是德国福克单翼机的克星。（注：PC—10 标准是指全机上半部，主要是张蒙布部分涂暗咖啡色，其余部分，如金属、层板部分一般不涂色）。安德鲁茨个人战果资料不详。

### 詹姆斯·托马斯·白弗德·麦卡汀少校（英国）

上为 1918 年在位于埃尔的第一空战学校使用过的布里斯托尔 M1c 型单翼飞机，飞机有蒙布部分不专门涂色，机尾为三色旗色，机身与机身左右上下表面共六处涂三色环皇家空军机徽，机头罩涂咖啡色。

下为 1917 年底，麦卡汀的座机 SE.5a 型战斗机。11 月 30 日，将击落之德国飞机的半球形桨毂罩安装在机头最前端，并涂红。当时所在的第 56 战斗机中队应在机身饰以白色环腰色带，作为部队标志，但此机以白色“6”字代替。飞机上部（含翼上表面）均按 PC—10 标准涂色，机身、机翼下部涂浅天蓝。

麦卡汀个人战果 56 架，（其中 50 架是在 SE.5a 座机上取得的），是皇家空军第四名王牌。

### R·B·邦纳曼中尉（英国）

1918年8月在79中队服役时的座机索匹斯·海豚式战斗机，全机上表面蒙有蒙布的地方按pC—10标准涂色，下部，用胶合板的地方不专门涂色，机头罩涂灰色。白正方形是部队标志，Q字为个人标志。方向舵涂三色旗。图下方为机翼上下表面涂色。

个人战果 15 架。

菲利普·弗莱查·夫拉德大尉（英国）

1917年9月使用的纽堡17型战斗机，全机铝银色，机头发动机罩在铝底色上描红杠杠。部队标志是机身侧面一黑色纵杠，机号“2”为红色。夫拉德曾使用过纽堡17、23、27三种型号战斗机，但纽堡17作为其座机时战果最多，为17架。

个人战果 42 架，皇家空军第十二名王牌。

布莱安·E·贝卡少尉（英国）

1918年秋季任第141战斗机中队队长时的座机布里斯托尔·F2b。全机上半部涂咖啡色，下半部不涂色。机头灰色，自从9月22日该中队获战技比赛冠军后，该中队飞机均在垂直尾翼上画有斗鸡图。

个人战果 10 架。并列第 171 位。



## 第四节 第一次世界大战中的著名战斗机

### 福克 E 型

福克 E 系列战斗机，包括 E1 ~ EN 多种改型，是在 1915 年到 1916 年间因“福克灾难”而一举成名的第一次世界大战中著名的德国战斗机。

福克 E 型飞机采用正常布局设计，并装有当时罕见的中单翼机翼，其上、下靠十几根张线加固。驾驶舱在机头一台星形空冷活塞式发动机的稍后位置上，发动机舱顶部装备一至二挺 7.92 毫米机枪。

E1 因 80 匹马力的发动机功率偏低，立即改用 100 匹马力的发动机，即成为 E1，稍加改良后，成为使用最多的改型 E1（外形见本书图片专辑及第二章有关插图），E1 由于装有世界上独一无二的射击协调器而一度大开杀戒，频频得手，令联军方面大为恐惧，这便是历史上有名的“福克灾难”。为此引来了英国下院一次有名的演说，英国人在演说中恼怒地声称：“福克 E 击落我方如此多的优秀飞行员是一种惨忍的屠杀行为。”EN 的功率增至 160 马力，机体尺寸也略加放大。福克 E 各改型总产量为 450 ~ 475 架。

福克 E 之原型很大程度上参考了法国的莫拉努索尔尼 H 型飞机，福克 E 最早的原型机于 1914 年 5 月在德国的福克飞机厂装配成功，其早先的军用代号是 M5。尽管 E 系列飞机外形酷似法国的莫拉努索尔尼 H，但内部构造进行了一系列改进：承受主要载荷的机身构架从原来的木框加钢丝补强改成钢管焊接框架加钢丝补强，木结构机翼大梁延长，翼前缘增设了一排半翼肋，提高了抗扭刚度。

由于福克 E 装有射击协调装置，其小翼展宽弦长的主翼又使飞机机动性十分优异，它的出现，使 1916 年战场上空英军的 DH·2 型和法军的纽堡 11 型战斗机黯然失色。

福克 E 型飞机采用奥巴沃才公司生产的 7 ~ 9 气缸空冷气缸旋转式活塞式发动机，该发动机也系法国“鲁罗努”发动机的翻版货。

福克 E 的性能诸元详见表 2—2 所列。

福克 E 系列战斗机在德国空军中的使用期起自 1915 年 9 月，终至 1916 年 12 月。

### 纽堡 17 型

纽堡 17 是法国著名战斗机。采用正常布局设计，机头为带有金属蒙皮的发动机舱，全机其他部分仍为外表蒙布的半硬壳结构，飞机采用当时最常见的双翼型式，但下翼弦长明显短于上翼，这便形成所谓的“一翼半型式”，可兼具双翼型式的刚度和单翼型式的低阻性能。飞行员坐在发动机后面，发动机上方设 7.7 毫米鲁依斯机枪一挺。飞行员、发动机和油箱全集中在全机重心处，提高了飞机空战机动性。而发动机的陀螺效应又有助于改善飞机的机动性和爬升性能。

纽堡 17 的出现彻底扭转了福克 E 独霸一方天空的局面，并为法军夺回西线制空权。从 1916 年 6 月至 1918 年 11 月的使用期间，该机先后被法国、英国、意大利、比利时、俄罗斯和美国采用。在德国的信天翁战斗机问世之前，纽堡 17 型一直占有技术优势。

纽堡飞机从 1915 年夏季出现的纽堡 11 型到完全为双翼型式的纽堡 28C 型，先后发展过不少改型，但纽堡 17 的名声是最响的。

纽堡 17 同时又是第一次世界大战前期王牌们乐意选用的机型，英国战果

为 44 架的阿尔伯特·波尔；加拿大战果为 72 架的比里·毕晓甫和法国战果为 45 架的夏尔·南杰赛都曾使用过它。

其中的波尔，曾频频用机身上方的机枪攻击敌机脆弱的腹部，大获成功。他还勇敢地驾驶纽堡 17 单机飞往德国机场上空，趁拂晓时分，将一架又一架试图起飞的德敌打落，从而荣获胜利女神勋章。

纽堡 17 的唯一缺陷是下部机翼只有一点和 V 形翼间支柱相连接，在激烈的特技飞行动作中，有折断的可能。

纽堡 17 的性能诸元详见表 2—2。

#### SPAD.S. ( 斯帕德 S·7 ) 式

SPAD ( 斯帕德 ) 战斗机，是法国有名的机种之一。

SPAD 飞机由法国 SPAD ( Société Pour Les Appareils Deper-dussin ) 飞机厂设计制造，主任设计师是大名鼎鼎的鲁依·贝秀罗。

1915 年 7 月，法国引进西班牙有名的依斯帕诺西扎型水冷 V 型 8 气缸活塞式发动机，该发动机净重 202 千克，却可发出 150 马力的最大功率，功重比达到 0.74，成为当时一种先进的航空发动机并被 SPAD 工厂一眼相中，SPAD.S. 飞机就采用依斯帕诺西扎 8Ab 型发动机为动力，并使安装射击协调器成为可能。SPAD 飞机之成功，有相当一部分功劳应归于这种引进的动力装置。

SPAD.S. 飞机，与 SE.5a 一起，成为一战时代法英两国战斗机之代表作。因为两者使用了同一型号的优秀发动机。

SPAD 战斗机机身修长，机翼也细长，具有良好的飞行稳定性。SPAD 飞机的特点是速度快，爬升性能好，机体坚固。与纽堡 17 和 SE.5a 比，后面两种飞机以机动敏捷的格斗性能取胜，而 SPAD 则通过“一击脱离”（打了就走）的战术取胜，所以它是一种性格完全不同的“重战斗机”（外形见本书图片专辑）。

随着技术的进步，SPAD 飞机的发动机功率已从最初的 150 马力提高到战争后期的 300 马力，由于功率的大幅度提高，使法国战斗机能继续应付德国新型飞机的出现。

SPAD.S. 先后被法、英、美、意、比、俄等国空军采用，在 1916 年 9 月至 1918 年 11 月间，为联军夺取制空权立下了汗马功劳。使用该机作战最有名的飞行部队是王牌云集的“希厄纽飞行队”，队员们都在 SPAD 的机身上绘有飞鸟队徽。此外法国战果为 54 架的居努梅；战果为 75 架的鲁奈·丰克；意大利战果为 34 架的巴勒可和美国战果为 26 架的里肯巴卡等大王牌，也都驾驶 SPAD。

SPAD.S. 是从 1916 年秋季交付部队的，1917 年夏季又出现发动机马力为 200 马力的另一种改进型，叫作 SPAD,X ( 斯帕德 13 )。还有一种能从螺旋桨轴孔中发射威力强大的 37 毫米炮弹的 SPAD.X Cal ( 斯帕德 12Cal )，其中的 X 虽生产出 8472 架，但因发动机故障率高而带来不少麻烦，装 37 毫米炮的 X .Cal 型若不是由丰克等技高一筹的老资格飞行员驾驶，也是很难驯服它的。

SPA.S. 的性能诸元详见表 2—2。

#### 信天翁 D 式 ( 信无翁 D3 型 )

信天翁为德国著名战斗机。

1917 年 4 月在“血染的四月”中横扫联军飞机的名机。在这次空中战役

中，共有 368 架英国飞机和 500 余名皇家空军飞行员倒在“信天翁”的枪口之下。

信天翁具有个性强烈的外观特征：纺锥形的流线形机身很好地包覆了机头一台水冷发动机，鸟翼样的双层机翼由张线和 V 形翼间支柱加固。机身内采用本质构架，水平尾翼左右贯通，形成一个近圆形平面形状……

全木质机身（含蒙皮）具有轻巧、容易制造和中弹后不易解体等优点，可惜不耐潮湿。

信天翁也采用上下层翼弦不等长的“一翼半”型式，但在剧烈的空战飞行中极易折断下层机翼。里希霍芬在 1917 年 1 月 24 日攻击英军一架 FE.2b 飞机时，就发现下翼开始断裂，幸亏有惊无险，里希霍芬终于将他的信天翁飞回基地，但在同一天，却有二名队友因下翼折断而坠地身亡。为此，不得不限制飞机俯冲速度，因为俯冲后再抬头时下机翼容易出事，一旦折断则更丧失了必要的升力面。……

后来出现的信天翁 DV(D5)则对此缺陷进行了改进，发动机功率也从 160 马力增至 180 马力，飞行性能同时有所改善。信天翁 DV 型战斗机和福克 D. 型战斗机双双成为一战中德国“最优秀”的机型。

战后，信天翁被改制成体育运动飞机。

信天翁 D. a 的性能参数详见表 2—2。

## SE. 5

从 1916 年下半年到 1917 年，由于德国空军采用编队空战战术和信天翁飞机的服役，使德国取得了制空权。为扭转这种尴尬局面，英国急急抛出 SE. 5 型战斗机，它和同期间世的骆驼式战斗机一起成为皇家空军进行空中大反击的两大利器。

SE. 5 型战斗机是安装性能优异的依斯帕诺西扎型液冷发动机的又一名机，也是皇家飞机工厂（RAF）所设计开发的军用机中最受欢迎的一个型号。

SE. 5 速度快，爬升迅速，机体坚固耐用，操纵容易。而且不像有些飞机那样带有可怖的飞行恶癖（如容易进入螺旋或过于敏感）。

SE. 5 装有可调安装角的水平尾翼，飞行十分安定，RAF 设计的飞机即使在射击时也不会出现失稳晃动现象，因此 SE. 5 可为一般飞行员所驾驭。

SE. 5 的机枪安装方式相当独特，它通过一个弧形支架架在上层机翼的上方，枪口可上下偏转，大王牌阿尔伯特·波尔就利用它向上斜射，将子弹射入敌机的肚子里去（可参考图片专辑）。

由于 SE. 5 飞得快，爬升迅捷，既便于攻击后的快速脱离，又适合用来作从高空俯冲进行“一击脱离”式的进攻作战。

SE. 5 深受飞行员的喜爱，英国王牌中战果 61 架的爱德华·曼诺克；战果 56 架的詹姆斯·麦卡汀；战果 54 架的安索尼·波坚普罗克塔都是 SE. 5 的主人。就是阿尔伯特·波尔和比里·毕晓普等著名人物，也曾换乘过这个机型。克拉克斯顿少校曾在一天中，驾驶 SE. 5 击落过 6 架敌机。1917 年 11 月至 1918 年 9 月间，德国公布的战果表中，骆驼式飞机占了 435 架，而同一级别的 SE. 5 仅占 235 架，说明 SE. 5 “更不易被击落”。1917 年 4 月 23 日至 1918 年战争终止日止，SE. 5 的飞行员共取得战果 427 架，曾有人把 SE. 5 誉作第一次世界大战中皇家空军最好的战斗机恐怕也不算过分。

SE. 5 有一个矩形断面的机头和上反的同面积双层机翼，二挺机枪分别装在机身一侧和上层机翼上方。SE.5a 装有 200 马力的水冷发动机，全机由

直线构成外形。

SE. 5 的历史也是发动机的历史，1916 年底，原型机试飞后，发动机的高故障率和种种缺陷一直困扰着 SE. 5 的正常生产与使用，1918 年 1 月，工厂中竟还有 400 架“无头”的飞机机体等着安装过关的发动机。SE. 5 和 SE. 5a 有不同的功率，总产量 5205 架。

SE. 5a 的性能诸元详见表 2—2。

### 骆驼式

骆驼式战斗机，是一种外形优美、性能优良的作战飞机，由英国索匹斯工厂研制生产。

第一次世界大战中流行的“狗斗”战术，有三种飞机的特性最适应它，即德国的福克 Dr. 1 “三机翼”飞机、法国的纽堡 17 和英国的骆驼式。

骆驼飞机也采用常规布局设计，机头为金属蒙皮的流线形发动机罩，机头上方并列设置二挺毕卡斯机枪，火力较强。

骆驼飞机体形轻小，善于空中缠斗，战绩卓著，据统计，从 1917 年 7 月德国推出信天翁飞机之后到停战时为止，骆驼式战斗机共击落了 1294 架敌机，成为创联军航空兵中战果最高纪录的一种机型！

但骆驼飞机有自己的固癖，不熟悉它的飞行员极易上当。由于骆驼式飞机不容易驾驭它，所以出现了这样一种怪现象，即一部分飞行员绝对欣赏骆驼式飞机，非它而不飞。另一部分飞行员却对骆驼式飞机敬而远之，唯恐避之不及也。

之所以产生这样的现象，完全是因为设计者突出了飞机的机动（机敏）性，而宁可牺牲掉它的安定性，飞机上一切重物都集中在重心附近，尾翼尾舵又造得特别小，因此飞机十分敏感，转弯和仰俯反应快捷，必须谨慎控制，一丝一毫不得大意。另外，因为飞机采用气缸旋转冷却的发动机，造成飞机纵轴强大的扭矩，使飞机左右转向的操纵手续变得复杂起来，一不小心极易进入难以自拔的“螺旋状态”。而且在起飞中，当飞机升到 60 米高度时，发动机极易喘振，若不及时调整混合比，飞行员便失去了自救的机会。

尽管如此，骆驼却是飞得又高又快又机灵的战斗机。王牌托洛洛普和乌尔莱特两位大尉，就用它创造了一天击落 6 架敌机的奇迹。此外，威廉·巴卡少校也驾驶着骆驼击落过 53 架敌机。

骆驼的陆基型（陆上基地起飞的型号）是骆驼 F. 1，而从航空母舰或炮舰专用弹射器上起飞的型号是骆驼 2F. 1，后者专门从舰上起飞攻击德国的飞艇（气艇），但两挺机枪中的一挺改装在上机翼上方，并且以仰角安装。

夜间作战的骆驼 F. 1 的二挺机枪统统搬到上层机翼之上方。两种改型的总产量为 5490 架。

骆驼式飞机的性能诸元详见表 2—2。

### 福克 DW（福克 D7）型。

福克 D 型战斗机，是第一次世界大战中德国福克飞机厂的最后杰作，也是当时德国最优良的战斗机。

该机之机翼采用哥廷根大学空气动力学研究所推荐的高效翼型（翼剖面形状），具有良好的空气动力特性（如升阻比等等），刚性张臂结构省略了上下双翼间一根根张线，不仅大大减少了飞行阻力，而且给装配及维护人员带来难以想象的方便。

福克 DW 采用常规布局设计，矩形断面机身由钢管焊成骨架，外包蒙布，

机翼采用双梁结构，前缘覆胶合板加强，后半部也包蒙布，有足够强度，又有利于生产（外形见图片专辑）。

综合飞行性能虽逊于 SE.5a 和斯帕德 5.X，但在低空及高空不易进入危险的螺旋，而且舵效良好，机动灵活，更拿手的是急上升动作。由于在急转弯时飞机也不易失速，所以这种飞机的最大好处是：让经验不足者也能象老飞行员那样随心所欲大胆地投入战斗……

福克 D. 是在战争最后一年，即 1918 年的春夏时节才分配到前线作战的，当时，飞机简洁的外形和漂亮的多彩龟壳菱形涂装令飞行员们爱不释手。

由于飞机相当先进，当战争结束后，战胜国竟在条款中明文指出要“全盘接收福克 D.”。

该机采用国产水冷的 160 马力梅尔才蒂斯式发动机或 185 马力的 BMW 发动机。但飞行员们都欢喜用功率大的那一种。

总设计师拉茵霍特·普拉茨在完成这一“决战型战斗机”后，还研制了一种拆去下层机翼，绰号为“空中剃刀”的新战斗机，计划用它背着太阳飞向目标，然后一架又一架地进行攻击，可惜战败来得太快，飞机只处于试飞阶段便中途夭折了。

福克 D 的性能诸元详见表 2—2。

以上诸型飞机的外形图请参考本书前面的图片专辑及第二章有关插图。

### 第三章 两次大战间局部战争中的王牌飞行员

#### 第一节 西班牙内战时期的王牌

在第一次世界大战结束到第二次世界大战爆发的近二十年间，由于没有发生旷日持久的大规模世界级战争，所以空中战争的发生次数及其烈度均相对要低得多。

西班牙内战发生在 1936 年 7 月至 1939 年 4 月间，是两次大战之间规模最大、参战国最多的一次局部战争。当时，有好几个国家派出“志愿飞行队”介入这场战争。西班牙内战中取得的空战实践经验和对航空武器（主要是军用飞机）的使用评估意见，为后来的第二次世界大战提供了极为宝贵的借鉴经验。

据历史记载，在支持共和军的一侧，美国飞行员中产生了三名王牌，为首者是 F·G·汀加，战果 8 架。前苏联王牌较多，首位是 A·K·赛洛夫，战果 16 架。法国有二名王牌，为首者是 A·裘德，战果 10 架。比利时籍王牌是 D·格隆奴，战果 10 架。前南斯拉夫籍王牌是 B·彼德罗贝克，战果 7 架。捷克籍王牌是 J·费拉克，战果 7 架（其他王牌从略）。

在支持佛朗哥军队的一侧，德国产生多名王牌，为首者是 W·梅尔达斯，战果 14 架。意大利有王牌数名，为首者为 M·邦扎诺，战果 15 架。

西班牙国内佛朗哥军队和共和军两军之间的首次空战发生在开战后的第三天。纽堡 NiD52 型战斗机代表不同的派别在空中互相攻击，当日，佛朗哥军队取得第一号战果。不久，双方分别从德国、意大利、法国、前苏联等国获得新飞机援助。有趣的是，开战当初双方均未正式组建空军，空战几乎发生在个人对个人之间的缠斗中。佛朗哥军队第一个王牌于 9 月 11 日诞生，当天，这位莫拉特击落第 5 架敌机。

图 3—1 西班牙内战中的苏联王牌 S·P·斯普隆。

在战争初期，制空权被共和军控制着。但以莫拉特为首的“蓝色小队”却巧妙地利用编队空战战术，与共和军飞行队进行着殊死的搏斗，不久，莫拉特战果已达 15 架，萨尔巴多尔和萨拉施也先后获王牌资格。11 月份，名为“秃鹰军团”的德国志愿飞行队前来协助佛朗哥作战，制空权渐渐被佛朗哥军夺走。同年底，共和军的盟友、法国志愿航空队已被苏联志愿飞行队替代。前苏联在战争中共支援西班牙“人民战线”1409 架飞机和 772 名飞行员。在战争中共消耗飞机 1176 架。有 30 余名飞行员因战绩突出被授予苏联英雄称号。并产生一批王牌，为首者是最早在夜间击落敌机、战果 16 架的试飞员出身的赛洛夫；第二号王牌是鲁依恰布夫（15 架），其次为 119 大队大队长爱廖明科（14 架）。此外，战果 10 架以上者还有近十人。

1937 年 2 月，最先由西班牙人组建的由伊—15 飞机装备起来的战斗机部队成立。队长由战果已达 11 架的安德烈·加尔夏·腊卡烈担任。至这一年的夏季，共和军的航空兵力已渐渐近处于劣势。在北方，德、意两国的战斗机和苏联的伊—16 战斗机连连展开空战，而中部省份，莫拉特的部队则和共和军的伊—15、伊—16 对峙。到 9 月底，佛朗哥军队一侧累计战果已达 42 架。

此后的空战集中在西班牙东北部。莫拉特率领的 2—G—3 航空群到 1938

年4月也取得了战果40架。

1938年，苏联志愿飞行队回国，共和军只能依靠自己的力量维持战斗。

10月，佛朗哥派的第二号王牌萨尔巴多尔被击落并成为共和军的俘虏。

1939年1月，其第三号王牌马努埃尔·巴士凯斯也相继战死。

共和军没有留下更多的有关王牌的资料，除前述腊卡烈以外，至少还有以下数人战果大于10架，他们是霍赛·布拉波、米盖尔·山迪奥和马努埃尔·巴士凯斯。战绩更高的还有驾驶伊-15击落过21架敌机的廖波德·莫尔克拉斯，他与布拉波后来都参加了苏联空军。

另一方面，佛朗哥军队宣布战时总战果为294架，王牌人数19名。这个战果和拥有大量飞机的意大利志愿人员的总战果703架以及德国志愿人员的总战果314架相比，已相当可观。19名王牌中的绝大多数，分布在2—G—3和3—G—3航空群内。

综上所述，在西班牙人中产生三、四十名王牌该是不成问题的。

## 第二节 哈桑湖和哈拉哈河之战中的王牌

1938年7月29日至1939年9月15日，先后发生了由日本军国主义者一手挑起的“哈桑湖之战”和“哈拉哈河之战”（日本又称“诺蒙汉事件”）。这是在满蒙边境和苏满边境上进行的小规模局部战争。当时，日、苏（联）双方纠集了数以万计的兵力（含苏蒙联军），动用数百门大炮、数百辆坦克和数百架飞机，进行了包括航空作战在内的立体战争。其中的哈桑湖之战，也是苏联军事史上空军大规模用于支援地面作战的开端。而哈拉哈河之战，则在双方航空兵之间开展了以争夺制空权为主要内容的多种形式的空中作战活动。在空中作战活动中，双方共计投入800多架飞机，在当时，大编队空战已不再是件稀奇事。

在相对集中的多次空战中，一些技高胆大的战斗机飞行员，尤其是从西班牙战场及早期的中日战场上走过来的苏军飞行员因屡建战功，而荣获王牌资格（尽管当时不一定这样看待）。实际上，发生在战斗机之间的真正的主战始于1939年初。为扭转空战劣势，苏军从国内精选出48名优秀的空、地勤人员前来助战，他们中间有17人都曾在西班牙内战和中日战争中得到过锻炼并拥有苏联英雄称号。6月中旬，又调来一百几十架新式战斗机进行增援……在日本方面，为扼杀苏联红军的战斗机部队，曾在6月27日出动119架飞机奇袭驻蒙苏军机场，击毁地面苏机百余架（按双方史料均衡后的分析值）。又据记载，空战发生在5月22日至9月

图3—2 哈桑湖和哈拉哈河战役中的苏军王牌们，左二人为格里采维茨少校，左五人为克拉夫钦科少校、左九人为斯姆西凯维奇师长。

16日之间的四个月里。苏军宣布：以自己损失207架的较小代价换取了击落日机590架的伟大战果，其中，特别是在最后一个月间，以34架的微小代价换得了击落290架敌机的战果。另一方面，日本史料却记载着当时取得了1340架的巨大战果，自己仅损失171架。尽管双方口径相差悬殊但苏军的“战果比”更贴切实际一些。而且苏联空军在作战后期于质量和技术上已占明显优势。例如先进的伊—153型和伊—16型战斗机的大量使用以及由伊—15与伊—16两种特点不同的机种取长补短，编组协同作战的经验对苏军是有利的。前苏联在这次战役中，诞生了一批王牌，有60名飞行员荣获苏联英雄称号。其中，Y·V·斯姆西凯维奇（师长）、S·I·格里采维茨少校和G·P·克拉夫钦科少校三人是在西班牙内战中和本次战役中各获一次英雄称号的飞行员。其中的格里采维茨在上述两次战役中累计战果达42架，成为第二次世界大战前苏联头号大王牌（1939年9月16日因飞行训练事故而死亡）。克拉夫钦科则在战果达到15架后被晋升为少将。

图3—3 G·P·克拉夫钦科少校。

前苏空军在哈桑湖和哈拉哈河战役中的王牌名单详见表3—1。

据日本防卫厅有关战史记录称，这次战役中的头号王牌为筱原弘道少尉，他在1939年8月27日战死之前取得的58架战果都是在这次作战的数月之中取得的，从而成为日本陆军航空队（相当于空军）历史上战果最高的人（见图4—54）。6月27日那天，他在坦斯克上空曾一人击落11架苏制伊—15、伊—16战个机，成为世界空战史上单机一次升空取得战果之绝对纪录（其



余详见本书第四章第一节)。陆军的第二号王牌，垂井光义大尉在这次作战中的战果约 28 架，岛田健二少佐的战果(仅指这次作战期间所取得的，下同)为 27 架。此外，斋藤正午中尉为 25 架，加藤正治少尉为 23 架；东乡三郎少佐、浅野等大尉、大塚善三郎准尉各为 22 架；细野勇大尉、斋藤干代治少尉各为 21 架；古郡吾郎少尉、岩桥让三中佐、吉山文治准尉各为 20 架；长谷川智在大尉、木村三郎准尉各为 19 架；铃木升一大尉 17 架；元岛宗义准尉、猪头利市准尉、代永兵卫少佐、谷岛喜彦大尉各为 16 架，其余不再赘述。

表 3—1 哈桑湖和哈拉哈河战役中前苏联空军王牌一览

| 王牌姓名        | 所属部队         | 个人战果<br>(架) | 与他人共享<br>的战果(架) |
|-------------|--------------|-------------|-----------------|
| S·I·格里采维茨少校 | 第 70 大队(大队长) | 40          | /               |
| G·P·克拉夫钦科少校 | 第 22 大队(大队长) | 5 ~ 15      | 18              |
| N·P·采尔蒂夫大尉  | 第 70 大队(中队长) | 11          | /               |
| M·P·诺加大尉    | 第 70 大队(中队长) | 9           | 2               |
| S·P·达尼罗夫少校  | 第 56 大队      | 8           | /               |
| T·F·库切巴洛夫少校 | (大队长)        | 4           | 5               |
| V·G·拉霍夫大尉   | /            | 6           | /               |
| A·V·伏罗杰依金   | /            | 6           | /               |

三十年代中，虽然还爆发过意大利入侵埃塞俄比亚等几次更小规模的局部战争，但因为空战没有形成一定的规模，或因其他原因(如空中力量过分悬殊)，所以没有机会形成“王牌”。

## 第四章 第二次世界大战中的王牌飞行员

### 第一节 各国王牌知多少

第二次世界大战，是人类历史上规模最大的一次战争，也是空中力量得以空前使用的一次旷日持久的大战。空中作战对战役作战之胜负，乃至整场战争的进程和结局产生了巨大而深刻的影响。空中作战经历了占优势的轴心国空中力量依靠闪电战夺取入侵的初步胜利；反法西斯的同盟国通过空中及海空作战夺取各个战场主动权直至取得整个战争的主动权；以及空中力量全面反攻，直至同盟国彻底消灭法西斯等三个主要阶段。各国先后投入几十万架飞机，经历了数以万计次的空战。

在第二次世界大战全期，发生于海面上空和内陆上空的（飞机对飞机的）空战始终没有停息过。为夺取制空权，双方投入兵力与武器之多，战斗规模之大，争夺之激烈，以及空战效果对战争胜负所产生的影响，都是空前的。空战是消灭对方飞机最主要的手段，与摧毁停留在地面（机场）上的敌机相比，必须付出更多的人力与物力代价。以卫国战争中的苏联红军为例，每消灭一架地面敌机只需出动 5 架次飞机，而击落空中一架敌机则需出动 30 架次飞机。苏军共消灭德机 57180 架，其中 77.3% 是在空战中击落的，空战战果起决定作用。另据统计，在第二次世界大战全期各交战国之间，被击落敌机中的 3/4 是由以战斗机为主的飞机击落的，仅 1/4 是被防空火炮击落的。由此可见，通过空战消灭对方作战飞机是二战中极为重要的一种作战手段，由此产生的大批优秀飞行员，其中的佼佼者（即王牌飞行员）则为此作出了难以估量的贡献。

下为各国王牌情况简介：

#### 一 美国

美国，是第二次世界大战中航空兵力最强大的参战国，也曾涌现出许许多多的王牌来（见表 4—1）。

图 4-1 陈纳德将军

早在美国参战之前，就有蜚声四海、援中抗日的陈纳德将军领导的“飞虎队”和美国援英抗德的“鹰”志愿飞行队，在异国他乡浴血奋战。1941 年 8 月 27 日，坦少尉在英国击落 5 架来犯德机，成为第二次世界大战中美国最早一名王牌（后负伤退役）。在长达 18 个月的作战期间，“鹰”飞行部队 34 名志愿飞行员取得战果 73.5 架，有 4 人牺牲。有些“鹰”飞行部队成员一直留在皇家空军，其中包括战果为 25 架的超级王牌威德。

在中印缅战区作战的“飞虎队”驾驶着霍克—81A 型战斗机（相当于 P—40），先后击落日本飞机 297 架（一说 272 架），另外从空中击毁地面上的日机 225 架，一时间所向披靡，威名远扬。半年之内，共诞生王牌 32 名，前三名是 R·H·尼尔（战果 15.5 架）、里德（11.5 架）和“布料”赫尔（11.25 架）。

表 4—1 二战期间美军航空兵部队各兵种各地区战果与王牌统计

| 军兵种或战区    | 总战果<br>(架) | 王牌<br>(人) | 王牌的战果<br>(架) | 王牌战果/总战果<br>(%) |
|-----------|------------|-----------|--------------|-----------------|
| “飞虎队”     | 299        | 37        | 279          | 93              |
| “鹰”部队     | 74         | ?         | ?            |                 |
| 海军航空兵     | 9282       | 331       | 2388         | 36              |
| 海军陆战队航空兵  |            | 122       | 990          |                 |
| 远东陆航      | 2709       | 154       | 1239         | 46              |
| 太平洋战区陆航   | 370        | ?         | ?            |                 |
| 阿拉斯加战区陆航  | 34         | ?         | ?            |                 |
| 陆航 20 航空队 | 80         | ?         | ?            |                 |
| 中印缅战区陆航   | 847        | 51        | 372          | 44              |
| 地中海战区陆航   | 3569       | 178       | 1294         | 36              |
| 欧洲战区陆航    | 7422       | 259       | 1584         | 21              |
| 小计        | 三军         | 24686     | 2000         | 平均 46           |
|           | 陆航         |           | > 1300       |                 |
|           | 海军         |           | 331          |                 |
|           | 海军陆战队      |           | 122          |                 |

1941年12月7日爆发的珍珠港事件，在南云舰队大举奇袭珍珠港这一战略要地的当天，威尔切中尉登上一架尚完好的P-40战斗机，勇敢地冲入敌阵，以大无畏的英雄气概，一下子击落4架日本海军99式舰载轰炸机，成为珍珠港事件中美国最威风的飞行员。

在菲律宾，贝拉莫亚大尉也击落过不少敌机，但均因确认困难，成为历史上所谓的“神秘王牌”（也称“幻影王牌”）。

1942年2月1日，美国海军航空兵的拉威中尉在达罗亚上空首次击落一架96式舰载战斗机，这是这个军种在第二次世界大战中的第一例战果。2月20日，在日机空袭拉包尔时，奥赫亚大尉为保卫列克星敦号航空母舰，一举击落5架日军“一式陆上攻击机”（中型轰炸机），成为这个军种最早的王牌。

美国陆军航空兵（空军之前身，下简称陆航）中的第8航空队，是欧洲大陆上空的一支空中劲旅。1942年春夏时节，该航空队的第31和第52联队正担负掩护轰炸机白昼战略空袭的艰巨任务。8月19日，钱金中尉驾驶英制喷火式战斗机首次击落一架德国飞机，成为最先在对德空战中取得战果的美国飞行员。在第二次世界大战全期美国三军联手击毁20419架敌机的总战果中，就有9275架（即45.4%）是由第8航空队取得的，该部先后涌现出261名王牌。美国三军王牌前15名中，就有10人属于第8航空队（但须指出的是，该部将击毁于地面的敌机也计算进战果，表4—2内只计入空战战果），关于第8航空队的战果统计，详见表4—2。

据资料分析，如果将对地面攻击时击毁的敌机也计算进去，那么第8航空队的第一号王牌应是麦亚（总战果37架=空中24架+地面13架）；第二位应是哥德夫雷（36=18+18）；第三位应是利盖蒂（34.5=7.5+27）。当

然，也有极个别的例子，即战果中的主要成分是地面敌机，如裘利（ $28 = 2.5 + 25.5$ ）。

陆航第9航空队协同第8航空队负责欧洲正面战役，至1943年秋季，已创立战果610架。并诞生71名王牌。为首者系个人战果达18.5架的依格尔斯顿，其半数战果是在欧洲上空取得的。

表4—2 二战期间美国陆航第8航空队所属各部战果与损耗统计

| 航空集团番号  | 航空群番号   | 战果(架)  | 己方损耗(架) |
|---------|---------|--------|---------|
| 第65航空集团 | 第4航空群   | 1006.5 | 241     |
|         | 第56航空群  | 1006   | 128     |
|         | 第355航空群 | 860    | 175     |
|         | 第361航空群 | 351.5  | 81      |
|         | 第479航空群 | 383(?) | 69      |
| 第66航空集团 | 第55航空群  | 577.5  | 181     |
|         | 第78航空群  | 684    | 167     |
|         | 第339航空群 | 689    | 97      |
|         | 第353航空群 | 724    | 137     |
|         | 第357航空群 | 688.5  | 128     |
| 第67航空集团 | 第20航空群  | 435    | 132     |
|         | 第352航空群 | 776    | 118     |
|         | 第356航空群 | 271    | 122     |
|         | 第359航空群 | 360    | 106     |
|         | 第364航空群 | 463    | 134     |
| 累 计     | /       | 9275   | 2016    |

第12航空队在非洲战事告一段落后，于1943年夏天开始调往意大利作战，11月份开始与第15航空队一起转战北意大利和南部德国。到1944年3月，第12、15两航空队总战果达2959架。第12航空队出现33位王牌，为首者是战果13架的施劳恩，而第15航空队产生68名王牌，为首者是战果21架的鲍尔。

陆航第13航空队曾因派机伏击击毙山本五十六大将而出名。该部先后转战拉包尔、新几内亚、菲律宾和冲绳一带，主要对手不是德国佬而是日本鬼子，产生过23位王牌，为首者是战果20架的威斯特布尔克。

陆航第5航空队的战果分布可参考表4—3。战争全期共产生以邦格为首的147位王牌，而邦格又是全美头号大王牌。

第7航空队则产生13位王牌，为首者是战果12.5架的第15联队的R·W·莫尔。

陆航第14、第10两支航空队共有王牌87位。而第14航空队占了其中的七成。他们的战果统计方法和第8航空队相同，头号王牌是开普曼，战果23架（空中7+地面16），第二位是哈布斯特，战果20架（18+2）。

表 4—3 美国陆航第 5 航空队所属各部战果统计与主要王牌

| 排名  | 部队番号     | 参战日期            | 战果(架) | 主要王牌姓氏与战果(括号内)                      |
|-----|----------|-----------------|-------|-------------------------------------|
| 1   | 第 49 联队  | 1942.3 ~ 1945.8 | 678   | 邦格(40); 约翰逊(27); 兰达斯(14.5); 德赫邦(14) |
| 2   | 第 475 联队 | 1943.8 ~ 1945.8 | 545   | 麦克盖阿(38); 麦克多纳尔德(27); 罗伯茨(14)       |
| 3   | 第 8 联队   | 1942.4 ~ 1945.8 | 443   | 罗宾斯(22); 威尔奇(16); 克拉克(15); 霍马(15)   |
| 4   | 第 35 联队  | 1942.6 ~ 1945.8 | 397   | 林契(20); 斯巴克斯(11)                    |
| 5   | 第 348 联队 | 1943.6 ~ 1945.8 | 356   | 卡比(22); 坦哈姆(16)                     |
| 小 计 |          |                 | 2419  | /                                   |

在太平洋战区的瓜达卡纳尔岛拉锯战中，美国海军航空兵至少投入六个战斗机中队，飞行员中有 5 人因战绩不凡获得议会颁发的名誉勋章，并成为超级王牌，他们是福斯(战果 26 架)、史密斯(19)、盖拉(13)、鲍亚(11)和多布兰(9)。在这次海空战役中，相对独立的海军陆战队航空兵也取得了 427 架的战果(一说仅二百余架)。

陈纳德的“飞虎队”后来在中国改编为第 23 联队，它继承和发扬了勇猛善战的战斗作风，诞生了诸如赫尔(战果 17.25 架)、艾利逊(16 架)、霍劳威(13 架)、罗伯特·施考特(10 架)等极具典型色彩的王牌。至停战时为止，第 23 联队共击落 621 架日机，击毁地面上的日机 3200 架。

下为美国三个军兵种的航空兵部队中的前三位王牌简介。

#### (一) 陆航

陆航中至少击落 15 架敌机的王牌就有 48 人，其前三名分别为：

R·I·邦格少校(Richard·I·Bong)

图 4-2 R·I·邦格和爱妻麦乔莉挤在 P-38 座舱内。

二战中美国三军中的头号王牌。1920 年生于威斯康星州。1941 年 6 月从州立师范退学后毅然报考陆航。1942 年 1 月从航校毕业获少尉军衔。在哈米尔顿基地改装 P-38 战斗机期间，曾因冒险穿越金门桥桥墩而遭到第 4 航空队司令肯尼将军的训斥。半年后，这位天不怕地不怕的年轻人追随肯尼指挥的第 5 航空队前往新几内亚参加对日作战。

12 月 27 日那天，35 联队 39 中队的邦格在首次出击中就顺利地击落 2 架敌机，此后，他的战果不断增加。十天后即成为王牌。1943 年 1 月，邦格进 49 联队 9 中队服役，同年 4 月晋升中尉，8 月又荣升大尉军衔，至 11 月底，已取得战果 21 架，跃居第 5 航空队榜首！在回国休假期间，与美丽的姑娘麦乔莉订婚，回部队后，立即将女友的大幅肖像贴在 P-38 座机机头左侧，而表示战果的标志就画在肖像的右边。

重返新几内亚后，邦格被调进司令部机关工作，但他仍想方设法和配合默契的战友一起组成小编队，频频升空作战。在他的朋友中间，飞行高手林切是其最佳“搭档”。4 月 12 日，邦格在再次击落日本一式战斗机两架后，将个人战果提高到 27 架。从而打破了美国历史上王牌战果的绝对记录，第一次超越了一战中的里肯巴卡。

这一天，陆航司令阿诺德晋升邦格为少校并令其回国述职，在美国大城市里，他受到凯旋英雄般倾国倾城的热烈欢迎。在华盛顿，他又和里肯巴卡共同出席了记者招待会，并从这位老前辈手中接受了作为礼品的 62 瓶司考其威士忌酒。

不久，他被调至某射击学校进修，在课堂上，他惊讶地表示：“如果能早来此地学习，我的战果可能翻番。”……半年后，邦格结束进修后返回肯尼将军所在部队，继续在天空打击日寇。阿诺德司令为了保护这些大王牌，命令他们只能在地面“传、帮、带”，而不许真刀真枪地上天干。尽管有了约束，但邦格仍不断违反禁令，常以自卫为借口升空参加战斗。使个人战果不断得以延伸，1944 年 12 月 17 日，终于在明德洛岛上空取得累计战果 40 架。

为接受议会颁发给他的名誉勋章，他再次返回祖国，在与麦乔莉结婚并度过蜜月后，留在本土从事研制与试飞第一代实用的喷气战斗机 P—80 的工作。

1945 年 8 月 6 日，他又一次驾驶着喷气机起飞，不久传来因发动机故障飞机坠毁的恶耗，邦格虽及时跳伞，却因伞衣未完全打开而活活摔死，时年仅 24 岁。

在邦格的 40 架战果中，包含日制 99 式舰载轻轰炸机 1 架、零式战斗机 8 架、一式战斗机 18 架，“一式陆攻”中型轰炸机 1 架，三式战斗机 2 架，100 式司令部侦察机 1 架，97 式重轰炸机 2 架，月光型战斗机 1 架，四式战斗机 1 架……

身材矮小的邦格是位活泼开朗的人。大家都说他是一位“平凡而又杰出”的好青年。

T·B·麦克盖阿少校 (Thomas B. Mc Guire Jr)

麦克盖阿与邦格是同龄人，后来又战斗在同一个战区。麦克盖阿是美军排行第二的王牌。

图 4-3 T·B·麦克盖阿少校

他出生于新泽西州，但就读于佛罗里达，最后在乔治亚工科大学毕业日美开战前夜（1941 年 7 月）才加入陆航，1942 年 2 月才学成飞行，以少尉身分赴阿拉斯加服役。1943 年 3 月调往驻澳洲的 475 联队 431 中队，改飞 P—38 双发重型战斗机，直至牺牲。其间，他的最高职务不过是中队长。

麦克盖阿首次击落敌机比邦格迟了半年，1943 年 8 月 18 日那天，他一人击落 3 架日机，三天后又击落 2 架，轻而易举地成为王牌中的一员。到年底，战果已达 16 架，仅比邦格少 5 架。1944 年 9 月，当竞争对手邦格重返前线时，两人之间为夺取头号王牌美称的竞赛已趋向白炽化。可惜战果差距一直保持在七、八架之间。是年 12 月，邦格再度回国，麦克盖阿急起直追，25 日和 26 日两天，在进攻吕宋岛的战斗中，麦克盖阿一举打下 7 架日机，第一次使两人之间的战果差距缩短到仅仅 2 架。

肯尼将军出于爱护奇才的目的，同样禁止麦克盖阿继续升空作战，1945 年 1 月 7 日，就在他即将回国述职前夕，他和另两名队友在内格罗斯岛上空与日军一式、四式战斗机各一架低空遭遇，不幸被日本陆航 54 战队的杉本明准尉击落，含恨而逝，年仅 24 岁。

作为一个美国人，麦克盖阿同样长得不怎么高大，但总爱蓄着英格兰式

的小胡子。他钢灰色的瞳孔咄咄逼人，常令部下敬畏三分。他对空战艺术有着独到的见地，1944年5月出版的《南太平洋空战技法》一书就是他的遗作，后来成为颇得好评的一份教材。

他的牺牲对他自己来说不无教训，他被击落，恰恰因为违背了自己立下的空战三原则，即（及时）投弃副油箱、避免低空纠缠和不在低速度状态下与敌格斗。

麦克盖阿去世后，议会追颁其一枚名誉勋章，其战果计38架，只比邦格少2架。

F·S·嘎布莱斯基中校（Lt Col. Francis S. Gabreski）

与上述二位不同，嘎布莱斯基是西线战场上对德作战中的高手，也是欧洲战场美军头号王牌，陆航在战时的第三号王牌。

1919年，他出生于宾夕法尼亚州一个波兰移民的家中，长大后就读于诺特丹大学医学系。1940年7月志愿报考陆航部队，1941年春从飞行班毕业转属第45飞行中队。太平洋战争爆发时该中队正好驻扎在珍珠港内瓦胡岛上的霍拉机场上，他亲眼目睹了气焰嚣张的日本海军航空兵轮番攻击美国本土的惊心动魄的场面。

1942年，他随部队调防英国，有四个月曾加入由波兰流亡飞行员组建的一支飞行队，驾驶着由皇家空军提供的喷火式战斗机，参加过二十次空战。1943年2月才重返美国陆航。

图 4-4 F·S·嘎布莱斯基中校

嘎布莱斯基的头号战果是在1942年12月取得的，不久即就任61飞行中队中队长。该部装备P-47雷电式战斗机，这是一种重火力大功率的优秀战斗机。至1944年夏季为止，在德国与法国上空投入166次空战，逐步确立了自己的战术特色，其最大的特点是“贴近攻击”。在1943年11月的某次空战中，由于过分靠近一架德制Bf-110战斗机，以致被击成碎片的目标残骸正好碰伤自己的座机，两翼与风挡玻璃均严重损坏，但他仍坚持战斗，将机头瞄准了另一架Bf-110并直至将它也击落。他的另一大空战特点是“不用曳光弹”，他不需要凭借曳光弹来修正弹道，减少了暴露自己位置的隐患。他为了进一步改良水平面盘旋性能，甚至宁可少带一半弹药以达到减重目的。他往往追求通过几个近距离短连射把目标打下去。

1944年7月20日，当他进行第193次出击，对德军某机场实施超低空扫射时，由于高度太低，以致螺旋桨触及地面掩体，使飞机失控而不得不就地迫降。被俘后，审讯他的德国军官劈头就这样招呼他：“哈罗，盖比”。因为嘎布莱斯基早已成为战场上的明星，所以连德国人也诸熟他在飞行队中的昵称。

战后，嘎布莱斯基出狱回国，在哥伦比亚大学攻读俄语专业，于1950年6月重被委任为第4截击飞行团的司令，并驾驶着F-86佩刀式喷气战斗机参加了朝鲜战争，最终晋升为大校。

在第二次世界大战中，他取得战果28架，在朝鲜，又取得6.5架，同时成为朝鲜战争喷气王牌。此外，嘎氏也是第二次世界大战结束后在世者中战果最高的人。

## （二）海军航空兵

海航在第二次世界大战中至少击落16架敌机的王牌有9人，战果在15

架或 15 架以下的王牌有三百多人，其前三名分别是：

D·S·麦坎贝尔中校 (Davia S. McCampbell)

1910 年 1 月 16 日出生于阿拉巴马州，1933 年毕业于安娜波利斯海军士兵学校，1938 年在宾萨柯拉航校学完飞行后被派往大黄蜂号航空母舰服役。1942 年 9 月，因母舰被日本潜艇击沉，麦坎贝尔获救后回国整休。次年 9 月，他作为第 15 战斗机中队的队长登上新造的埃赛克斯号航空母舰继续服役。并很快任 AG—15 部队指挥官。1944 年 6 月 11 日，在马里亚那海战中首次击落 1 架日机，成为他姗姗来迟的第一号战果。19 日又在两次离舰升空出击中打下 7 架敌机！此后，麦坎贝尔转战硫磺岛、菲律宾等海域。尤其使他名声大噪的是发生在 10 月 24 日的那次空战，当时，由一百多架日本战斗机和轰炸机组成的一个混合编队正向吕宋岛以东洋面美国海上机动部队扑去，接警报后，他立即率领 7 架 F6F 地狱之猫式舰载战斗机赶到日机机群正前方 20 海里处进行迎头阻击。经过十分钟的拦截和突防争斗，其一人就击落 9 架日机（另有 2 架无法确认）！创造了战时美军单次空战个人战果之绝对记录，由此荣获美国国会名誉勋章，与之同时，他的战果已达 30 架之多。

11 月 14 日，因奉命回国，使他失去了向邦格作最后挑战的机会。人们对他的评价是：“麦坎贝尔是一位有着娴熟的空战技巧与旺盛斗志的理想的基层飞行指挥官。”

图 4-5 D·S·麦坎贝尔中校（左）与哈里斯中校（右）一起观看二人合计战果宣传板

麦坎贝尔成了第二次世界大战中美海军航空兵的头号王牌，除公认的 34 架战果外，还有未经确认的 7 架。此外，他还在空对地攻击行动中摧毁过 21 架敌机，如果再加上曾谦让给部下的一些零星战果，那么他的个人战果将更加可观！而且有心要指出的是，上述战果之取得仅发生在 1944 年 6 月至 11 月约半年时间内，当时他刚好 34 岁。

C·E·哈里斯中校 (Cecil E. Harris)

美国海军第二号王牌。1916 年生于南达科他州一个农场里，并在当地一所师范大学毕业，曾当了三年小学教师，后加入海航。1942 年 2 月获飞行臂章（意指成为合格飞行员）。并赴大西洋服役，1943 年移驻太平洋。在爪达尔卡纳尔攻防战役中，曾驾驶 F4F 型舰载战斗机首次击落 2 架日机。

图 4-6 C·E·哈里斯中校。

1944 年夏季随“勇猛”号航空母舰进入台湾、菲律宾一带洋面作战，11 月 25 日，母舰被日本“神风”攻击队自杀飞机撞坏，哈里斯不得不暂时脱离前线，至此，他的战果在 81 天内已达到 22 架。其中，在一次空战中击落 4 架敌机的奇迹发生过三次！

哈里斯在国内改装（改飞另一种型号飞机所进行的培训叫改装）F8F 战斗机，这是战争后期最先进的舰载战斗机，可惜在重返前线的途中日本已投降，结束了哈里斯的战斗生涯。

战后，哈氏又回到小学重操旧业。

战时，哈里斯一次也没有被敌人击中过，这也是很少见的。

E·A·巴林夏少校 (Eugene A. Valancia)

巴林夏是著名的绰号为“割草机”的“王牌飞行员特别战斗小分队”的队长，曾率领这批尖子飞行员参加对日作战，令敌人闻风丧胆。



巴林夏出生在加利福尼亚州，1942年4月从航校毕业，任少尉飞行员，12月进入航空母舰海上机动部队。

1943年秋第一次参加空战，当时配属于埃赛克斯号航空母舰上的第9战斗机中队。曾在拉包尔、托拉克等地先后击落过7架敌机。1944年返回国内，从事四机编队空战战术的研究，并培训出两支编队。1945年初，调往列克星敦号航空母舰上的第6战斗机中队服役，后又调往约克城号航空母舰再次投入战斗。他的新战术在二月份的关东大空袭中得到良好验证。至二战结束，利用这一战术共击落了50架日本飞机，其中16架是由他本人击落的。4月17日，他一人又在舰队上空击落6架前来攻击的日本自杀飞机。

图 4-7 E·A·巴林夏少校。

战后，巴林夏仍在海军服务，1972年晋升为中校后病逝。其战时总战果为23架，居海军第三。

### （三）海军陆战队

海军陆战队航空兵是美军中相对独立的一个兵种，第二次世界大战中至少击落15架敌机的王牌就有10人，他们荣获的议会颁发的名誉勋章数量居三军之首，其前三名王牌如下：

#### G·波茵顿中校（Gregory Boyington）

他是一个知名度较高的大王牌，1912年生于爱德华州，是个摔跤好手。进入海军陆战队后，是条艺高胆更大，又嗜酒如命的汉子。

1941年，他任大尉飞行官时参加了由陈纳德募集组织的援华志愿飞行队“飞虎队”，来中国支援抗日。在中缅战场获6架战果而成为王牌。30岁时回国恢复现役身分，任第222战斗机中队队长之职。由于飞行事故，他未升空作战却先进了医院。分院后改任214中队队长。该队队员都是一些实绩不良的后进飞行员，但新出厂的F4U海盗式舰载战斗机给了他们新的希望。1943年9月，中队赴所罗门群岛作战。

图 4-8 G·波茵顿中校。

波茵顿是个暴烈的军人，宁可犯军规也不肯放弃杯中之物。他训练中作风泼辣，令部下人人敬畏。所指挥的中队绰号“黑羊中队”。部下都爱叫他“爸爸”。在1943年9月16日的空战中，他一人击落5架日机，同年12月27日在拉包尔的一次空战中，他的战果已增至25架。从而引起新闻媒介的注目。1944年1月3日，在他一举击落3架敌机后中弹跳伞，被日本潜水艇从海面上俘获，后关押在东京战俘收容所中。

他的总战果为28架（其中2架在战后确认）。曾获议会名誉勋章，是战时颇具个性的一位大王牌。

#### J·J·福斯少校（Joseph. J. Foss）

福斯1915年生于南达科他州一农场，在州立大学学习时已是一名拳击手和田径运动员。曾在民间飞行俱乐部学习飞行。1940年加入陆战队，1942年10月上旬跟随121战斗机中队赴战火冲天的瓜达尔卡那尔岛作战。

福斯初次升空作战，飞机就中弹250余发，侥幸飞回机场。但不久便开始出人头地、战果累累了。11月19日，个人战果已猛增至23架！其中包括11月7日的一场漂亮的格斗战，当时他连续打下3架日机，自己也中弹迫落于海面，后被澳大利亚海岸监视哨救起。他用有些过时的F4F击落了日本第

一流的零式飞机，实在不简单。

图 4—9 J·J·福斯少校。

1943 年元月，恢复健康的福斯重返前线，已成为大尉飞行官的他又击落了 3 架日机，从而与一战时期美国头号王牌里肯巴卡齐名！回国后，总统亲自为他授勋，并作为“民族英雄之凯旋”在国内巡回旅行，所到之处均受到民众狂热的欢迎。1944 年 2 月，作为一名少校军官的福斯又一次返回南太平洋作战，但苦于再无空战机会而无法再创新记录。

战后，福斯退役回乡，1954 年时任州议会议员，并有幸出任全国王牌飞行员协会首任会长。

R·M·翰松中尉 (R06Eft.M·Hanson)

这是一位曾在拉包尔上空 17 天内奇迹般击落 20 架日机后，“又像一颗彗星般从空中永远逝去”的天才王牌。

翰松是一个在印度传教 30 年的传教士哈里·翰松的第二个儿子，生于 1920 年。从少年时代开始，他就是个全能的体育尖子，特别擅长于足球和摔跤。18 岁迁居美国，途中曾骑车横跨欧洲大陆直达英吉利海峡，饱尝了冒险的乐趣。

美日开战后，他中断了学业加入海军陆战队航空兵，1943 年 2 月学成飞行后成为一名留校的少尉飞行教员，绰号“杀手”。

图 4—10 R·M·翰松中尉。

同年夏季，被调入波茵顿所在的 214 中队，8 月 6 日首次在所罗门上空击落一架日机。10 月调入 215 中队，11 月 1 日又在托罗那那登陆作战中一举击落零式战斗机 2 架、97 式舰载攻击机 1 架，自己也中弹坠海，幸被一驱逐舰救起。

1944 年 1 月，在托罗那那和拉包尔战场获王牌资格。自从改装 F4U 战斗机之后，翰松的战技大有长进，在 14 日至 30 日半个月中间，六次升空，竟打下敌机 20 架！

队友们都说：“像他那样干下去，一定会有惊人的战果。”但翰松却在 2 月 3 日空战中失踪，……再也没有归队。议会追授其名誉勋章，并以他的名字命名了一艘新驱逐舰。由于来也匆匆，去也匆匆，甚至新闻记者也来不及采访他。

翰松不欣赏编队战斗，他犹如一头野狼，喜欢独往独来，单机空战。他的总战果为 25 架，其中 24 架都是些最难对付的战斗机。

在美国空军据说还有一名轰炸机上的射手成为王牌，一人击落了 7.5 架敌机。

## 二 英国及英联邦国家

在第二次世界大战中，英国早在 1939 年 9 月 8 日就派出飞机

图 4—11 皇家空军飞行员着装和飓风战斗机座舱部分特写，图为 257 中队王牌 R·S·塔克中校。

前往法国助战，10 月 16 日在拦截前来轰炸英国皇家本土舰队母港的德国轰

炸机的战斗中，第 602 和 603 战斗机中队首战告捷，击落二架 He III 型轰炸机，成为第一次世界大战结束之后英国上空最初的一例战果。

从 11 月 8 日到第二年的 3 月 26 日，第 73 中队的凯恩中尉先后击落 5 架敌机，成为 40 年代英国皇家空军（以下简写成标准缩写 R.A.F.）中最早的王牌。应法国政府请求，在 R.A.F. 赴法抗击德寇的飞行员中涌现出一些驾驶飓风式战斗机的第一批王牌。至 6 月 16 日为止，王牌中的佼佼者当推个人战果 18 架的 73 中队的 N·沃顿中尉。此外，还有阿拉德、卡里、雷希等王牌，他们都成为最早对德作战的英籍志愿飞行队中的有功之臣。而后来成为 RAF 王牌的马兰、达克、巴达等飞行员，也是在这时崭露头角的。当时空战之艰难度决不亚于后来的那些战斗，但英国人打出了好成绩，即便是装备老式的挑战式战斗机的 264 中队，照样也在五月份用飞机后部唯一的那挺机枪打下 65 架敌机！

在 1940 年夏秋时节发生的震撼世界的“不列颠大空战”期间，英国以较小之代价（损失 915 架飞机）换取到巨大的战果（击落德机 1733 架），战果比为一比二。在 7 月 10 日至 10 月 30 日的连日空中恶战中，RAF 诞生了一大批王牌。英德双方在该战役中的前几名王牌详见表 4—4。

在这次战役中，著名的王牌有驾驶飓风式战斗机击落 20 架敌机的 A·麦凯拉少校、有驾驶喷火式战斗机击落 20 架敌机的 E·洛克少尉和击落 17 架敌机的捷克籍军士 J·佛兰切赛克等等。丘吉尔首相给这场永垂青史的大空战作了最精辟的评价，他说：“在人类战争领域里，从来没有像现在这样，那么多人全靠那么少的人得以生存。”这句话，代表着英沦三岛人民对空中勇士的感激之情和崇敬之情。

表 4—4 不列颠大空战期间英、德双方高级王牌一览  
(截止于 1940 年 12 月)

| 名次 | 皇家空军 (RAF) |        |    | 德国空军  |        |    |
|----|------------|--------|----|-------|--------|----|
|    | 姓名         | 部队     | 战果 | 姓名    | 部队     | 战果 |
| 1  | 阿拉德大尉      | 85 中队  | 23 | 加兰德   | 26 航空团 | 58 |
| 2  | 莱西少尉       | 501 中队 | 23 | 威克    | 2 航空团  | 56 |
| 3  | 罗斯利少校      | 32 中队  | 21 | 梅尔达斯  | 51 航空团 | 55 |
| 4  | 洛克少尉       | 41 中队  | 21 | 埃祖    | 51 航空团 | 39 |
| 5  | /          | /      | /  | 汉斯·麦雅 | 53 航空团 | 38 |

在第二次世界大战中的北非上空，RAF 的 C·H·戴松中尉在 1940 年 12 月 11 日单机独闯敌阵，驾驶着那架涂成沙漠色的飓风飞机一举击落意大利空军 CR42 战斗机和 SM79 轰炸机 7 架，创下奇迹！

在 1941 年初的希腊战场，数量上暂处于劣势的 RAF 却取得了压倒一切的战果：南非籍飞行员帕特尔大尉成为当地盟军中间的头号王牌！1941 年春季，在东非的几次空战中，由南非籍飞行员组成的 RAF 特别中队出击次数竟高达 6517 架次，有力促进了该战区战局的进展。其中的弗罗斯特大尉在一次空战中击落意空军 CR42 战斗机和卡甫罗尼式轰炸机等 4 (5?) 架，成为英联邦南非籍飞行员中的头号王牌。

1941 年底，盟军在远东地区一度形势非常不妙，但在 RAF 之中仍诞生了

诸如阿兰、菲斯肯、德贝尔等军士级军衔的王牌。与之相比，RAF 在印缅战场上的王牌，如加里、W·s·斯托里等人的个人战果要相对更高一些。1942年，RAF 中的一些大王牌纷纷奉命退出战争第一线，除马兰等人调往后方以保存实力外，菲奴干于 1942 年 7 月 15 日阵亡，塔克于 1 月 28 日被高炮击落后被捕……，因老一代王牌渐渐退出所造成的空白，很快又被后起之秀所填补，新一代王牌开始发挥着他们的作用。

1942 年 8 月，在马耳他岛上空出现了被人称为“一头狼打天下”的加拿大籍单机空战好手，巴林和麦克劳德。进入 1943 年后，在北非又出现澳大利亚籍大王牌，绰号“猎手”，战果 20.5 架的考尔德威尔。至战争后半期，玉牌中的佼佼者当推奈比尔·裘克，战果 14 架；当然，还有新西兰籍的柯林·格莱和波兰籍老飞行员斯卡尔斯基。他们都成为英联邦和 RAF 中的空战高手。

1943 年 9 月，欧洲战场上的盟军进入大反攻阶段，柯兰·格莱因战果 28 架，遥遥领先而成为英联邦中的头号王牌。

1944~1945 年间 RAF 在昼夜不停地拦截令人心烦的德国 V—1 型飞航式地对地导弹的战斗中，一共击落这种世界最早使用的亚音速导弹武器 1847 枚，约占三军总击落数的 32.4%。RAF 出动了以风暴式为主的各种战斗机，不分昼夜追逐着这些黑黝黝的怪物，个人击落 V—1 导弹等于或大于 5 枚的飞行员有 133 人，居首位者是 J·贝利少校（战果 61.33 枚）。然而在 RAF 内，击落飞机与击落 V—1 导弹的“王牌认定标准”并不一样，因为打 V—1 要相对容易一些。

在远东地区，RAF 的 A·甫林高军士和 C·菲律甫军士机组驾驶多座飞机于 1943 年 1 月 13 日的空战中，仅用四分钟就击落敌机 3 架，另 1 架敌机失踪，打了一场漂亮仗。

1942 年过后，印缅战场上的 RAF 并未取得太大战果，当地的日本飞机甚嚣尘上，所以 RAF 只产生出三名王牌，他们的名字是加里、克劳斯军士和 A·C·康维中尉，个人战果分别是 10 架、9 架和 7 架。

在皇家海军航空兵里面，B·s·麦金大尉首先于 1939 年 9 月 26 日击落 1 架德国人的 Do18 型水上飞机，成为第二次世界大战中英国击落的第一架敌方飞机。

1940 年 4 月海军参战后，海军航空兵这支举世闻名的海空劲旅发挥了巨大的作用。同年夏季，皇家方舟号航空母舰上的 W·P·哈希大尉成为皇家海军在第二次世界大战中的第一个王牌。5 月间，在保卫英吉利海峡的战斗中，F·道松·波尔（战果 7 架）、A·G·布莱依克中尉（战果 6.5 架）成为第二、三名王牌。7 至 8 月间，C·L·肯斯利·比中校先后击落 11 架轰炸机（其中 6 架系其一人单独空战所为），一时传为佳话。

在大西洋上，为掩护性命攸关的盟军商船运输队，一些飓风战斗机驾驶员冒险从商船上的简易弹射器上射入空中，与德国海上巡逻机展开近乎寡不敌众的空战，而且战斗结束后要求在海面迫降并迅速逃离座舱，然后目睹被弃的座机慢慢沉入大海。有一名英勇的海军飞行员在两次弹射中共击落三架 He115 型德机，他是于得最潇洒的一位。

在 1945 年初，皇家海军中战果最高的王牌是胜利号航空母舰上的 D·J·谢帕德大尉。而在整个第二次世界大战期间，海航一共产生 16 名王牌，战果为 10 架以上者有三人，为首者是埃邦斯中校，战果 16.5 架。

纵观英联邦各参战国（英国、加拿大、南非、澳大利亚、新西兰）三军

航空兵在第二次世界大战全期内的战绩，仅个人至少击落 15 架的大王牌就存在 88 名。其中加拿大与南非各 8 人，新西兰 6 人，澳大利亚 5 人，其余均为皇家空、海军飞行员。在他们的前五名中间，南非籍王牌有 2 人，加拿大籍王牌 1 人，英国王牌 2 人。而在 88 人中间，军衔介乎于中尉至大校之间。共有 14 人在战时阵亡，6 人遭逮捕，1 人失踪。英国及英联邦前三位王牌简介如下：

M·T·St·J·帕特尔少校 (Marmaduke T·St·J·“Pat”Pattle)

1914 年在南非出生的英联邦头号王牌。但他真正出名是在战后十五年的六十年代初期。在第二次世界大战时，他的战果一直被认为是 23 架，直至六十年代初，根据 E·C·R·巴卡的调查报告表明，他的个人战果应更正为 40 架。后来甚至有 51 架之说的。于是，人们重新为他确立了英联邦头号王牌的地位。

1933 年，19 岁的帕特尔因投考南非空军落第，遂于三年之后赴英再次投考 RAF，终于成为一名皇家飞行员。一开始，他在 80 中队驾驶英国最后一种双翼战斗机“斗士”式作战。1938 年曾前往中东执行任务，第二次世界大战爆发后移驻埃及，任日级飞行小队队长。

图 4—12 J·帕特尔少校。

1940 年 6 月在意大利正式接触空战，8 月 4 日，首次击落意军 CR42 战斗机和 Ba65 轰炸机各 1 架！自己也被击落在沙漠上，但凭着坚强的意志成功地徒步返回营地。11 月，第 80 中队作为援军之一部分开赴希腊作战，1941 年 2 月才改装飓风式飞机。到希腊之后，帕特尔的战果开始扶摇直上。改飞新机后，他打下第十七架敌机。在 2 月 28 日大空战中，他又一人击落 CR42 和 BR20 型意机各一架！3 月 4 日，当他又击落一架意大利 G50 型战斗机时，个人战果已达 23 架。从而荣获第二枚 DFC 勋章。随着 4 月的到来，德国空军也源源不断介入此地，RAF 的处境开始艰难起来。德国飞行员可没有意大利佬那么容易对付。4 月 20 日在匹留斯湾上空，发生了一场希腊战场上最后的大空战，帕特尔一次击落 2 架德军 Bf110 型重型战斗机和 1 架 Bf109 型单座战斗机，但自己也被德国空军第 26 航空团的另一架 Bf110 所击中，壮烈捐躯。

帕特尔不仅飞行技术和射击技巧高人一等，而且视力超凡。他借鉴并发展了原用于意大利轰炸机部队中的“两连射攻击法”，其部下运用此战术后战果累累。帕特尔是一位稳重、诚实并忠于职守的超级战斗机飞行员。

C·J·E·约翰逊大校 (Gp. Capt. James. Johnson)

约翰逊，是第二次世界大战中皇家空军内公认的头号王牌，别名“乔尼”。如扣除他和别人共同击落的那架 Bf110，那么他个人战果为 38 架，而且都是一个人单独开人取得的。更令人惊讶的是，在他多达 515 次出生入死的作战飞行中，从未被德国飞机击中一枪一弹。

图 4-13 J·E·约翰逊大校

约翰逊 1916 年生于雷夫贝列，从罗滨汉大学毕业后，成为一名土木工程师。1939 年加入空军预备役，在受训中迎来了第二次世界大战的爆发。1940 年 8 月，他作为一名新飞行员分配在 616 中队，直接飞最好的喷火式飞机。但因右肩有疾被迫住院治疗，从而错过了参加不列颠之战的机会。出院后，

他做了道格拉斯·巴达中校的僚机，向这位老前辈学到了不少空战诀窍。

1941年6月26日，约翰逊首次击落一架Bf109，而个人战果真正得到不断刷新是在9月份任队长，1943年3月又当上了驻肯利基地的加拿大籍战斗机部队、第127联队的指挥官。在这个飞行联队里，他带领那些加拿大人驾驶着更新式的喷火9型飞机驰骋于欧洲大陆上空。至9月退出第一线时，其个人战果达到了25架。其中18架是在当联队指挥官后取得的。1944年3月，他奉命改任加拿大籍战斗机部队、第144联队指挥官。6月中旬投入频繁的空战。30日那天击落第33架敌机，从而超越了马兰（马兰是战果32架的南非籍王牌、英联邦第4位大王牌），并成为RAF公认头号王牌。但约翰逊并未就此固步自封，停滞不前。9月27日，他取得最后战果，共计38架。1945年4月，他晋升为大校。停战前夕，又改任第125联队指挥官，约翰逊先后荣获DSO勋章三枚，DFC勋章二枚及美国颁发的DFC勋章一枚。由于他始终使用喷火飞机，故又是喷火飞行员中最高王牌。

战后，约翰逊曾任RAF中东地区司令。1966年退役时是空军少将。

约翰逊做事谨慎小心，善于洞察问题，又是编队空战的高手，曾著有文采优雅的WING LEADER一书，生动再现了欧洲空战的日日夜夜。

B·F·费奴于中校（Brenden F·“Puddy”Finucane）

费奴于21岁时，已成为RAF中最年轻的中校军官，在他隆重的葬礼上，有2500人为其送行，英皇室准其家族享受最优惠抚恤待遇。

费奴于1920年生于爱尔兰，后移居英国。16岁便外出打工，17岁参加RAF。在大战爆发前一个月成为一名合格的飞行官。最初，他被派在65中队驾驶喷火式飞机。不列颠之战使他真正了解到什么才叫空战。8月12日，费奴于凭着天资聪慧，机警地击落了第一架德国飞机。然而真正令他尽情发挥自己天赋的是1941年4月任驻英澳大利亚人航空部队452中队小队队长之后，在8月3日至10月13日的10个星期中，他一人击落敌机17架，其中有两天的，每天击落过3架Bf109。

1942年1月，任602中队长的费奴于负伤住院，一个月后归队。到5月17日，战果为32架，战绩已与马兰持平。因其战功赫赫，6月晋升为中校衔，兼任霍恩切基地航空团司令。

7月15日，费奴于空战后返航中，座机的散热器被德军高炮击中，不得不迫降于英吉利海峡海面。在万顷浊浪中，费奴于孤立无援，不久即与爱机“韦治·安娜号”一起沉没于水下，再也回不到战友中间……

图4-14 B·F·费奴于中校

费奴于先后获DSO勋章一次，DFC勋章三次，总战果32架，战友们常爱直呼其为“稻谷”。

费奴于有着超人的视力和出类拔萃的空中射击技巧，作为指挥官，更是相当称职。他总是争取升空作战，总是身先士卒。内向性格令他具有超常的制约力，飞行前总能严格戒酒。他从不爱标榜自己，因此他的座机从不让人画上战果标志。

### 三 法国

在第二次世界大战前的西班牙内战中，法国人中只有拉波谢尔一人击落

下 5 架敌机。

图 4-15 法国维希政权的空军人员

第二次世界大战爆发后，法国空军首次空战发生在 1939 年 9 月 8 日，4 架霍克式飞机击落了 2 架德军的 Bf 109。此后半年中，由于法军在后勤供应、新飞机采购、空勤人员技术恢复方面都显得拖拖沓沓，所以在德军步步进逼下，法国空军陷入了被动局面。在法军损失的飞机中，七成是被德军地面火炮击落的，其主要原因，是法国飞机多半采用水冷却发动机，一旦冷却器中弹，飞行便告终结。

在最残酷的 1940 年 5、6 月间的“法兰西之战”中，法军宣称击落了 684 架德国飞机，但己方牺牲了 201 名飞行员，另有 231 人负伤，31 人被俘。最善战的 GCI/5 中队从 5 月 10 日到法国全面投降时为止，一共击落 71 架德机，阵亡仅一人。并诞生了德莱斯（战果 17 架）和贝利那（13 架）等数名王牌。GCV2 中队的威廉大尉在 6 月 8 日空战中，于 15 秒内快速射击，击落了 3 架 Ju87 型俯冲轰炸机（强击机），并在当日第二次出击中又击落 3 架 Ju87，前后 6 架战果仅在三个半小时中取得，创造了当时的空战纪录。经事后复杂计算，在“法兰西之战”中，法国头号王牌当推马兰拉梅斯烈少校（战果 20 架），第二位是甫留勃大尉（18 架）。在法国王牌中，不乏在第一次世界大战中就已成为王牌的一些人。

1940 年 6 月 21 日，法国败北。亲德势力的代表组成维希政府，由维希政府领导的伪空军和流亡英、苏诸国继续寻求抗德途径的空军人员又在随后的北非、地中海战场互相交锋。为解决同机种的敌我识别问题，双方不得不在自己的飞机上画上明显不同的标志。在这微妙的特殊背景条件下，发生了一桩桩前后矛盾、令人回味的怪现象。例如伪空军头号三牌鲁·格罗恩为法西斯势力击落过 7 架盟军飞机，如加上他先前击落的德国飞机，那么总战果应为 21 架，也即在他的战果簿中，有敌人的飞机，也有友军的飞机。1942 年底，驻北非的伪空军见德军大势已去，突然倒戈投入盟军怀抱。于是，鲁·格罗恩又一次把炮口指向德国飞机，所不同的只是换乘了美式的 P-39 空中飞蛇式战斗机。

与其他遭沦陷的北欧及低地国家一样，坚持抵抗德寇的法国飞行人员大多前往英回寻求庇护和准备东山再起。来到英国的法国流亡空军人员在 RAF（英皇家空军）的组和指挥下，重新组建了“自由法国空军”。在 RAF 内，第 340、341、342 中队都由法国飞行员组成。其中前二个中队至战争结束时的总战果为 68 架，有 104 人牺牲。1941 年底，自由法国空军又在苏联组建了有名的“诺曼底部队”，其王牌利托尔夫在击落了第 18 架敌机后不幸阵亡。

至 1942 年 11 月底，在莫斯科郊区又组建了相对独立的“诺曼底·尼梅”飞行队，装备雅克 - 1 式战斗机。1943 年春参加了斯大林格勒攻防战，同年 3 月 23 日，卡尔嘎第一个对德机开火，至 7 月底，该部战果已达 30 架。在 1944 年中，该部扩编到 4 个中队的兵力，并装备了一流的雅克 - 9 和雅克 - 3。在白俄罗斯战役中，为苏联红军轰炸机编队护航保驾，共空战 78 次，战果 129 架。1945 年春，仅在一月内他们就出动 500 多架次。在“诺曼底·尼梅”飞行大队二年半的作战生涯中，共出动 5062 架次，空战 869 次，总战果 273 架（另有未确认的 37 架），并击毁地面敌机 80 架，己方阵亡 50 人。

在战争中，有 96 人获得勋章，4 人获得苏联英雄称号，诺曼底·尼梅大

队七次受到前苏军总司令褒奖，并获得苏联、法国政府战后颁发的三种荣誉勋章。

法国空军共有近 40 名王牌，其中个人战果至少 10 架的有 15 人。

1945 年 6 月，诺曼底·尼梅大队的飞行员，驾驶着由前苏联政府馈赠的 41 架雅克 - 3 型战斗机返回祖国，在巴黎受到国民近乎狂热的欢迎。

法国空军（含流亡异国的“自由法国空军”）在第二次世界大战中共诞生个人战果至少 10 架的双料王牌 33 名，他们的军衔介乎于少校到军士长，有 12 人阵亡，5 人曾在英国字军中抗战，8 人在前苏联的诺曼底·尼梅大队中作过战。海军航空兵未见参战，故无王牌可言。

法空军王牌前三名分别是：

P·H·克罗斯代尔曼中尉（Pierre H·Clostermann）

公认战果 33 架，法国头号王牌。1921 年出生于法国驻巴西一名外交官家中，后留学于英国，并业余学会飞行，至 1942 年春已在俱乐部飞满 500 小时。从巴西移居英国后，加入在英国的“自由法国空军”。1943 年夏季在姆晓特少校指挥下的第 341 中队（绰号“阿扎尔斯飞行团”）里完成战斗飞行训练。7 月 27 日，第一次击落 2 架德国 Fw190 型战斗机。随即晋升少尉军衔并调入第 602 中队。此后战果直线上升。1944 年夏季，诺曼底登陆战役后，他又在欧洲上空击落 5 架 Fw190，并临时回后方休养。待归队时，座机已由喷火式换为最新出厂的暴风式。1945 年春季，他随部队参加了发生在德国上空的一系列空战，当时的部队番号是 122 团。5 月 4 日停战日前夕，他又在修莱斯威赫军港上空击落 2 架德国的 Do18 型水上巡逻机。成为克罗斯代尔曼最后的战果。在他 432 次出击中，有 200 次发生在战争最后 15 个月内。

图 4—16 P·H·克罗斯代尔曼中尉。

战后，克罗斯代尔曼分别从英、美、比利时和法国政府手中接受了勋章，并出任法国下院议员。1948 年出版了十分畅销的自传体小说《击落之王》，三年后又发表了回忆录《空战》。

在其战果中，包含有德国最先进的战斗机 Fw190 19 架和 Bf109 7 架，按英国方式评定，他的总战果只能是 23 架或是 19 架。

M·阿尔贝尔大尉（Marcel·Albert）

生于 1917 年，21 岁时成为军事飞行员，1939 年大战爆发时进战斗机部队服役，驾驶国产 D520 型战斗机，从 1940 年 5 月 12 日至 6 月 25 日，在抵抗德军入侵时击落 2 架敌机。

图 4-17 M·阿尔贝尔大尉。

法国投降后，他和另二名士官一起驾驶 D520 飞出沦陷区进入直布罗陀，加入反纳粹的自由法国空军“依尔·德·法兰西飞行团”。1942 年 11 月 28 日进入苏联，以少尉飞行官身份任“诺曼底大队”第一编队长，驾驶着涂成“冬装”的雪白的雅克—9 型战斗机，转战在异国他乡。1943 年后，他在苏联又改装了更先进的雅克—3。

在攻克柏林的战役里，阿尔贝尔共出动 192 次，公认战果为 23 架，因而被晋升为大尉，并负责指挥三个中队，成为诺曼底大队的头号王牌。因为他指挥有方，战绩卓著，先后获得法国和苏联的 19 种勋章和奖章！

J·F·J·代莫才大校（Jean F·J·Demozay）



代莫才别名莫尔烈。1916年生于南陀地区，1936年进入法国空军，任少尉飞行员。后因其善于英语会话，被委任为法国空军和驻法英皇家空军之间的联络官。法国投降后，他迁居英国，在RAF第一战斗机中队服役。在1940年11月8日一次例行训练飞行中首次击落德军Ju88型轰炸机1架。至1941年夏季，已累计击落Bf109等德国飞机5架，成为王牌。RAF赏识他的才能，任命其为专门从事低空攻击的第91中队队长，至1942年初已击落敌机18架，并击沉德国布雷艇1艘。

图4-18 J·F·J·代莫才大校。

1943年2月，代莫才被调往刚被盟军占领的阿尔及利亚，创办“自由法国空军”自己的航校。1944年8月，代莫才肩扛大校衔肩章返回英国，任“帕特利埃”轰炸机队队长，至终战之日，个人战果23架。

1945年12月19日因飞行事故身亡。

#### 四 前苏联

中日开战后，为支援中国抗战，前苏联政府自1937年10月至1941年12月，先后向中国分批提供了共计1235架军用飞机，首批赴华参战的志愿飞行人员（包括空、地勤人员）有254人。后来，在华参战的前苏联空军人员编制曾一度扩充到四个大队。五年中先后有2000余人来华助战，著名的武汉大空战等许多空中战役都洒下了他们的汗水和鲜血。许多前苏联空军将领如日加列夫、雷恰戈夫、阿尼西莫夫和波雷宁等人都为中国的抗日事业作出了贡献。自1938年至1940年5月，援华苏军共出动50余批次，总战果81架，另击毁地面日军飞机114架（此含中苏人员共同开火内战绩）。前苏空军的英勇作战，缓解了当时中国须空中力量暂时空白所带来的危急状况，打破了日机横行一世，垄断制空权的被动局面，并迫使日军前进基地（指日军前线机场）后撤约500千米。在战斗中，苏军牺牲200余人，有400余人获得各类勋章/奖章，11人获苏联英雄称号。

其中的佼佼者有F·P·波尔依宁（轰炸机飞行员）、V·V·兹维列夫、A·S·布拉格维西钦斯基、O·N·波罗维科夫等十几人。其中的头号王牌是S·P·施普鲁恩少校，他特别擅长于夜间截击空战，是援华空军顾问团战斗机副团长。参加过重庆、成都地区的防空作战和南宁战役，1939年底回国。其他王牌还有科沙钦科（战果11架）和格宾科大校（战果7架），后者在1938年5月31日于武汉上空因英勇撞击日机而壮烈牺牲。

图4-19 中日战争中前苏联志愿飞行队王牌K·K·科契纳契。

第二次世界大战爆发后，前苏联空军和海军航空兵全力投入伟大的卫国战争。

开战初日，苏军在德军突然袭击中吃了大亏，但来袭的6000架德军飞机仍有200多架被击落。7月10日，苏军战果已增至1000多架，当时出现不少飞行员，怀着大无畏精神，驾机撞击敌机，同归于尽。如在战争第一天，就出现了利雅甫采夫，达尼罗夫和科科列夫等空中勇士，在捍卫首都莫斯科的战役中，装备雅克—3战斗机的空军401大队与数倍于己的敌大机群展开空战，大队长S·P·伏普鲁恩7月4日不幸阵亡，死后追授苏联英雄称号，

成为战时第一位连获二次该称号的飞行员。

在8~9月间保卫基辅市的空战中,55大队的A·I·波克雷西金中尉(后成为全苏第二号王牌)率领他的飞行小队奋勇作战,战果赫赫。在1941年夏秋季的莫斯科防卫战中,苏军从守势开始转力攻势,7月22日夜,首次前来莫斯科扔炸弹的250架德国轰炸机中有170架被苏联空军击落!另有22架被地面炮火击落,竟无一架敌机能跨进该市市区上空一步。8月7日晚上,处于守势中的苏空军飞行员塔拉利亨少尉驾机升空撞下一架敌机后英勇牺牲,10月,苏空军预备队移驻该地,大大加强了该防区的空中力量,有23个大队投入莫斯科保卫战。11月底,苏德飞机“数量比”有了可喜的转变,达到1:2。在这次战役中,苏军出动51300架

图 4-20 前苏联海军航空兵也投入了战斗,这是波罗的海舰队航空兵第4防空战斗联队G·D·索可莱也夫少尉的伊-16座机细部图。

该王牌个人战果20架。座舱下是近卫军荣誉称号标志。

次飞机,其中14%用于防空空战。苏空军将士在德军第一次总攻中就击落敌机1400架,52名飞行员获苏联英雄称号,6个大队获近卫军称号。

在1942年7月至1943年2月的斯大林格勒保卫战中,每天都发生激烈的空战。苏联空军战斗机部队战斗得相当出色,特别是第102战斗飞行师在7月份的25次空战中,击落了90架敌机,主8月份的18天中,又击落了36架。在个人方面,第183大队的M·D·巴拉诺夫上等中尉(次年阵亡)曾击落敌机24架。进入9月份以后,德国地面部队已部分渗入市区,制空权一度落入放手。但第434独立大队的飞行员们仍驾驶着他们刚改装完毕的雅克—7和雅克—9战斗机,仅在下半个月的两周内,就击落敌机82架。当时空战之激烈程度是令人难以想象的,清脆的航炮射击声在硝烟四起的天际响个不停,市郊原野上到处立着焦黑的飞机残骸。与此同时,苏军飞行员的牺牲也是惨重的。这样的空中肉搏战几乎一直持续到严冬的来临。随着令德国人胆寒的“冬将军”的降临和苏联飞机工业的复苏,战局开始向有利于苏军的方向转变。在整个冬季大反攻期间,苏空军出动作战飞机35900余架次,在1942年11月19日至12月31日之间,先后击落德机3000架!在德军为被围地面部队实施空运期间,苏军又击落敌运输机(如容克Ju52/3M型)和轰炸机(大多用于空运)及战斗机(用于护航)1200架。其中,战果最多的当推获得近卫军称号的第220飞行师。在370次空战中,该师共击落敌机334架,并有一批女飞行员驾机直接参加空战,这不仅在世界军事史上是一个开头,而且在后来的历次战争中不曾再现。

全部由女性飞行员组成的第586大队在当时可谓名闻遐迩,倍受好评。其中的杰出人物里蒂亚·莉特凡科和埃卡迪莉娜·布达诺娃还获准进入由男飞行员组成的第73战斗机大队,与男子一样升空作战,驰骋疆场,到年底,莉特凡科个人战果已达6架,成为世界上第一个、也是绝无仅有的女王牌!在她战果递增到12架时,不幸于1943年8月1日在空战中失踪。布达诺娃则在7月18日连续击落2架德国最好的Fw190型战斗机后因自身中弹而迫降于友军某机场,在跑道上滑跑时座机爆炸,她为反法西斯战争献出了自己美丽的青春。

1943年,在东部战场爆发了库尔斯克大会战,地面上两军装甲巨流互相冲撞,掀起冉冉战火。空中,涂着红黑两色机徽的两军战斗机死死缠斗在云

层上下，将天空染成了紫色。苏空军 16 军有二个团，第 2 军有二个团在 7 月 5 日至 9 日四天中歼灭敌机 616 架，其中的 A·K·格罗维兹上尉在一人击落敌轰炸机 9 架后不幸阵亡。在这场以坦克对坦克为主要对抗手段的大会战中，苏空军共出动飞机 11800 架次（平均每昼夜 3000 架次），在空战和对地战斗中共摧毁敌机 3700 余架。同时，自由法国空军的“诺曼底·尼梅”大队也首次与苏军并肩作战，后者到 1945 年停战时为止共出击 5062 架次，空战 869 次，战果 273 架。有 4 名法国飞行员荣获苏联英雄称号，其中战功最大的是阿尔贝尔，个人战果 23 架，另有 50 人阵亡。

1944 年，苏联转入全面大反攻，为了进行充分准备，于 1943 年生产了总共 35000 架新飞机，其中大多为战斗机，而战斗机中的 86.7% 已是雅克—7、雅克—3 等新型号。进入 1944 年，又向空军提供了包括 17872 架战斗机的 3 万多架飞机，使 1945 年元月时苏空军仅前线飞机总数就达 16500 架之多。

现仅以 1945 年 1 月 12 日至 2 月 2 日之间发生的一场战役为例：苏空军战斗队参加空战 1150 次，击落敌机 908 架，同时，由流亡苏联的波兰飞行员组成的第 4 混成飞行师也编入苏空军 16 军内与苏军并肩作战，后者在华沙攻防战役中共出动 399 架次。

1945 年，攻克希特勒的老巢——柏林的战斗号角吹响了。苏空军已拥有两倍于敌的 7500 架飞机可以投入这个作战方向。苏空军 16 军在 4 月 17 日至 21 日，共参加 628 次空战，战果 575 架。苏空军 176 近卫军战斗机大队副大队长 I·N·阔日杜布少校在 4 月 16、17 日两天中各击落敌机 1 架，个人总战果达到 62 架，创全苏历史上空前记录！4 月 16 日，苏空军第 2 军的 250 架战斗机在 33 次空战中击落敌机 40 架，17 日又击落 48 架，其中的第 6 近卫军飞行师在 16~17 日两天中，参加空战 50 次，战果 56 架。全苏联空军在攻克柏林的伟大战役中共与敌展开 1317 次空战，总战果 1132 架，另击毁地面敌机 100 架，俘获敌机 4500 架，己方损失飞机仅 527 架。战后，有 45 支部队获得各种称号的嘉奖。其中，空军 16 军的功绩遥遥领先，该军总战果 768 架，另击毁地面敌机 46 架，有 21 支下属飞行队荣获褒奖。

根据前苏联官方资料记载：在第二次世界大战全期，海空军（海军仅有少量航空活动）共出击 400 万架次，在空战中和对地面袭击中共歼灭敌机 57000 架（其中防空军在空战中获战果 3930 架、击毁地面 238 架；海军航空兵战果 5521 架，其余为空军所为）。上述战果约占德军在世界各地战时飞机损失数量的 62%！由于苏联空军在战时的主要任务是空对地攻击作战，约占总任务的 46.5%，所以战后某些专家推测，空军的 4~5 万架敌机的总战果中可能有相当大一部分是在对地攻击作战中而不是空战中取得的，也就是说一大半德机是被击毁在地面上的。

为了追求战果，各飞行师总是集中少数最优秀的飞行员，编成 3~4 架为一组的近似一战中那些称为“空中狩猎者”的小分队，专门在空战中寻机创造个人战绩。同时，在一些精锐的空军部队中，王牌也相对多一些，他们成为各支部队中的精英和值得骄傲的中坚力量。

前苏联空军在第二次世界大战中先后有 288 支部队获得近卫军称号，有 2420 名飞行员获“苏联英雄”称号（其中 65 人重复获得，而第一号、第二号王牌每人各获得三次，除此之外，仅陆军的朱可夫元帅享有此殊荣）。其中，个人战果在 20 架以上的有 200 多人，个人战果在 30 或 30 架以上的王牌

有 55 人。

在 2420 名获得苏联英雄称号的飞行人员中，战斗机飞行员有 895 人，占 37%。

第二次世界大战中苏联空军前三名王牌分别是：

**I·N·阔日杜布大尉**

1920 年 6 月 8 日生于乌克兰一个贫农家庭。个人总战果 62 架，为第二次世界大战全期苏联头号王牌。曾在 1944 年 2 月 4 日、8 月 19 日和 1945 年 8 月 18 日三次获得“苏联英雄”称号（相当于西方国家的勋章）。在担任第 176 近卫军战斗机大队副大队长时的军衔为大尉。

图 4-21 I·N·阔日杜布大尉，前苏联头号大王牌。

1940 年，阔日杜布从化工技术专科学校毕业后即参加了苏联空军，据他自己讲，参军动机是为了象当年创下北美远程飞行记录的瓦列里·P·切卡罗夫那样成为一名冒险飞行家。因此，在战争中，他的座机上总是写着切卡罗夫的名字，“切卡罗夫”成为年轻时代阔日杜布的心中偶像和奋斗目标。

1941 年，阔日杜布从哈里科夫东南方的秋格耶夫航校毕业，虽然他急切地希望上前线参战，但仍因学业优良而被留校任教，此后二年，他一直只能用教鞭和学生打交道。

1943 年 3 月，阔日杜布的愿望终于实现，他被批准奔赴前线，分配在番号 240 战斗机大队的一支预备役航空部队服役，当时，这支部队刚刚从拉格—3 改装拉—5 型战斗机。3 月 26 日，阔日杜布首次升空作战，不但未取得战果，还险些陷入绝境。同年 6 月，该部在空军 16 军指挥下，参加了库尔斯克大会战，7 月 6 日，在与一队 Ju87 俯冲轰炸机交火的过程中，他第一次击落敌机。

同年夏天，他又在基辅上空的 10 天中先后击落 11 架敌机。8 月份，他的战果已增至 20 架。1944 年 2 月 4 日，第一次获得苏联英雄称号。不久，他被委任为第 176 近卫军战斗机大队副大队长，该大队全部装备雅克—7 型飞机。1944 年 8 月 19 日，阔日杜布第二次荣获苏联英雄称号，此时，他的个人战果已达到 45 架。1944 年底，他的战果扶摇直上，已达 57 架之多。1945 年 2 月 12 日，他的战果因达到 59 架而与当时领先一步的大王牌波克雷西金齐名。阔日杜布一直驾驶着他的雅克飞机，在前线一直战斗到胜利的那一天。值得一提的是，他曾在战争最后一年的 2 月 15 日那天击落过一架刚面世不久的德国最先进的喷气式高速双发战斗机 Me262，这同时又是战时苏军唯一击落的一架 Me262。当地于 4 月 19 日取得最后一次战果时，已累计出击 330 次，其中 120 次参从了空战，总战果 62 架，从而第三次荣获苏联英雄光荣称号。

战后，他曾在朝鲜战争中担任过指挥员。

1950 年，30 岁的阔日杜布已成为当时苏联最年轻的少将。1970 年晋升空军大将，1985 年又荣升为空军元帅。八十年代中，他曾担任过空军战斗训练部首席代理部长及闰防部检察官。

**A·I·波克雷西金大校。**

波克雷西金个人战果 59 架，为第二次世界大战期间苏军仅次于阔日杜布的第二号王牌。

波克雷西金 1913 年 3 月 6 日生于西伯利亚，在 1932 年加入空军之前做过锻工，并已在飞行俱乐部中学习飞行。1933 年进佩尔米航空机务学校学

习，1939年在斯大林格勒卡加航校毕业，旋即被派往战斗机部队。

图 4-22 A·I·波克雷西金大校

苏德开战时，波克雷西金所在的第 55 战斗机大队正驻扎在乌克兰，当时他已任飞行小队长，驾驶着机身粗胖的单翼战斗机伊—16（E—16）。在开战的第二天（即 1941 年 6 月 23 日），即击落 Bf 109E 1 架，成为他的头号战果。7 月 20 日，在作侦察飞行时不幸被高射炮击中并迫降敌后。他凭着超人的毅力和智慧，于三天后归队。后来，虽被德国人多次击落，但都有惊无险，且战果与日俱增，不久便在军中闻名。他驾驶过国产的雅克式、禾格式和拉式战斗机，还驾驶过美国援苏的 P—39 空中飞蛇式战斗机（该机主要投入苏联使用）。他编写过不少适合不同机型的空战讲义，他尤其重视在垂直西上的格斗技法。他提倡通过“高度——速度——运动——开火”等连续动作干净利索地把目标干掉。在战争全期，他共出动 600 次，有 159 次参加了空战，战果 59 架（其中驾驶 P—39 取得战果 48 架，因此又成为世界上 P—39 乘员中战果最高的人）。此外在 59 架战果中，有 20 架是在 1943 年春天的库班战役中取得的。

1944 年 5 月，波克雷西金从第 16 近卫军战斗机大队大队长升任第 9 近卫军飞行师长后，仍驾驶雅克—9 冲杀在第一线，并培养造就出如列奇卡洛夫、格林卡、库尔波夫等新一代王牌飞行员。他的部下曾有 30 人获得苏联英雄称号，波克雷西金本人则三次荣获苏联英雄称号，并拥有盟军颁发给他的多种勋章与奖章。他的战果一直在全军中间遥遥领先，只是在战争后期，才将头号王牌的宝座让给了阔日杜布。尽管如此，他在军中仍是普遍受到敬重的英雄人物。

战后，波克雷西金历任国土防空军的高级领导职务，1968~1971 年任防空军第一副司令。1972 年 11 月晋升为空军元帅，1981 年底退役后改任国防部检察官，1985 年 11 月 13 日去世。

#### G·A·列奇嘎罗夫大尉

图 4-23 G·A·列奇嘎罗夫大尉站在画满战果标志的 P-39 座机前。

列奇嘎罗夫，苏空军第三号王牌，1920 年 2 月 9 日出生，曾在民间飞行俱乐部接受过飞行训练，1938 年加入空军，1939 年在贝尔米航校毕业，当上了一名战斗机飞行员。

苏德开战后，列奇嘎罗夫曾和波克雷西金一起在第 55 大队服役，后担任波克雷西金的后上方僚机。战争初期，飞机出动频繁，有时一天要起飞六回，血与火的考验使他的战技日趋成熟。他的第一号战果是在科西尧夫上空取得的，那是德国人的一架 Ju88 型轰炸机。在这次空战中，列奇嘎罗夫身体受伤，不得不回到后方调养治疗。从 1943 年到 1944 年，他在第 16 近卫军战斗机大队这支英雄辈出的部队里，先后当过小队长和中队长。

1944 年 6 月至 1945 年 2 月，又先后当上了该大队副大队长和大队长，成为一名优秀的指挥员。

1945 年 2 月以后，列奇嘎罗夫被委任为第 6 近卫军战斗机航空军司令部的飞行技术检查官，直至战争结束。

列奇嘎罗夫娴熟的空战技巧是从波克雷西金那儿学来的，在库班大战时个人战果已达 19 架，后四处转战，在战争中共出击 450 次其中 122 次参加了

空战，总战果 58 架（一说 56 架），仅比他当初的老师少一架。在 58 架战果中，有 44 架是驾驶美制 P—39N 取得的。在一次空战中还创下一举击落敌机 4 架的记录。他最后一例战果的取得发生在柏林上空，他成为参加了战争全过程，战功赫赫，又荣幸地活到战后的少数超级王牌之一。曾先后两次获得苏联英雄称号，1957 年晋升为空军少将，1959 年进入预备役。

在第二次世界大战中的前苏联海军航空兵部队中，个人战果 10 架或 10 架以上的大王牌有五人，居首位的是战果 25 架，曾两次获苏联英雄称号的北方舰队 72 战斗机联队中校飞行员 B·F·萨伏诺夫（1942 年 5 月 30 日牺牲）；第二位是战果 22 架的第 3 战斗机师团司令、中将 Y·Y·沙维茨维，两次获得苏联英雄称号。海航第三、第四名大王牌就是大名鼎鼎的女飞行员 L·V·莉特凡科中尉（见图 4—25）和 E·V·布达诺娃中尉。她们都在世界上独一无二全由女性军人组成的第 586 飞行大队服役，这支部队，组建于 1941 年。除此之外，还在斯大林授意下，并行组建了女子俯冲攻击机大队和女子夜间轰炸机大队，这些都是在最前线与敌人直接交锋的作战部队。

在这三个大队中间，一共招募进 200 名女飞行员，她们有的过去已在航空俱乐部里学会了初级飞行，有的仅仅只有跳伞经历。在这三个大队中，就连机务维修人员和勤杂人员也都是女性。

这些女飞行员们和她们的男同事一样，也是脚蹬飞行靴：一身戎装。但她们毕竟又都是女人，她们没有忘记在早操后搽上“莫斯科牌”香水，她们常常结伴坐在战斗值班室里，利用被击落德国飞行员的降落伞伞衣缝制桌布，或用它修补飞机上的副翼蒙布。

图 4-24 二战中苏联海航头号王牌 B·F·萨伏诺夫中校。

莉特凡科 1921 年生于莫斯科，父母都是电信局的查线工。她 16 岁便进航空俱乐部学习驾驶飞机，到入伍时已有 4 小时单飞经验。1941 年秋季，为响应拉斯科娃的号召，毅然投考空军。并如愿以偿地成为一名光荣的战斗机飞行员。她在训练中进步很快，1942 年 9 月被派往近卫军第 73 大队服役，并投身于斯大林格勒战役。她在一次空战中，驾驶着雅克—9 型战斗机第一次击落一架 He III 型轰炸机。莉特凡科尽管在空中泼辣而勇猛，但在人们眼前仍是一位妩媚的姑娘。她天生一头金发，有着一张白皙的脸蛋，身材娇小而生性娴静。战友们都爱叫她作“莉蒂雅”或“百合花”。为了珍惜如此美妙的别号，她便请人在座机上画了一朵美丽的白色百合花。

1942 年底，莉特凡科因累计击落 5 架敌机而获得王牌资格，她也是世界战争史上最早一位女王牌！在此后激烈的空战中，她有两次被击落，但都顺利归队。在一次空战中，她还勇敢地把一名战果达 20 架的德国老王牌打了下来，令敌军十分震惊。在前线，她和苏联空军中专门由王牌组成的一支战斗机飞行队的队长阿历克赛·索洛马钦大尉热恋上了，不久，这对戎马情侣订了婚。但战争是残酷的，也是无情的。在又一次空战中，索洛马钦竟当着未婚妻的面，因飞机故障而坠落在俄罗斯原野上，莉特凡科默默承受着巨大的打击，战火的磨炼使她更加坚强。……有一天，莉特凡科在空战中遭到敌人 8 架飞机的围追堵截，始终无法脱身……数日后，战友们在某地发现了她已摔成碎片的座机残骸，但一直没能找到她的遗体。但她年轻的生命给人们留下了光辉的记录，她亲手击落了 12 架敌机。

战友们都不相信她已不在人间，每天晚上在点名时都叫到她的名字，直

到战争的最后一天。

E·V·布达诺娃又名卡佳，在第586大队驾驶灵活轻巧的雅克—1型战斗机。后来她又改飞雅克—9和雅克—3。在经过五个月的空战集训后，于1942年春被派往中亚地区的罗施托夫和顿巴斯等地区，担负繁重的防空作战任务。9月份，又与女友莉特凡科一道转入第73大队，和男飞行员们一起出生入死，取得可喜的战绩。1943年7月18日，布达诺娃为国光荣捐躯，个人战果11架，成为全苏排行第二的女王牌！就在她牺牲的那一天的空战中，在连续击落2架Fw190战斗机后，布达诺娃的座机也中弹起火。但她临危不惧，沉着地将心爱的座机飞回机场并降落在跑道上，可惜此时跑道已布满弹坑，飞机不慎跌进坑内，飞机在撞击中炸毁……布达诺娃牺牲后，被追认为苏联英雄。

布达诺娃留给后人的生活资料和战斗记录相当少，人们只知道她还没有来得及享受到青春应给她带来的欢乐就为国殉职了。

卫国战争中前苏联红军的广大女飞行员，特别是战斗机上的那些女中豪杰，为苏联空军战斗史，也为人类军事史写下了不朽的篇章，她们创造了空前绝后的奇迹，给后人留下了值得借鉴的历史经验。

## 五 波兰

波兰空军，是第二次世界大战初期德军闪电战入侵时的直接受害者，使本来就相当脆弱的这支从属于陆军管辖的小部队几乎全军覆没。在最初的十分英勇悲壮的抵抗行动中，飞行员F·诺依贝尔特击落过1架德寇闪电战的主力、Ju87斯图卡式俯冲轰炸机。其僚机飞行员W·金甫又击落2架Do17中型轰炸机，创建了第二次世界大战时期欧洲战区交战双方第一、二、三号战果！然而，面对装备极为先进的德国侵略者，波兰空军所用飞机却是一些甚为陈旧的P·11型等国产战斗机。

在此后的华沙保卫战中，波兰空军不畏强暴，曾以较小代价换取了较大的战果。即使在处于半地下指挥状态的首都以外地区的小股空军力量，同样战斗得十分顽强，例如9月6日那天，他们击落德机63架，自己也损失了41架。11天后，因国内燃料奇缺，更因为苏军从背后进行夹击，波兰空军才不得不中止战斗，所剩人马，也被迫逃往罗马尼亚。

失去家园的这批原空军人员后来分别在东、西方阵营里各自组建了“流亡空军”，继续从事反法西斯事业。1940年2月22日，新编波兰空军最先在法国成立。并在法国投降之前累计打下德机56架，为法国抗战作出了贡献。法国投降后，这些波兰人又前往英国，并在RAF（皇家空军）麾下组建了波兰人飞行队，规模达到15个中队！在经过短期集训后，七月份开始有四人获准升空作战。7月19日，奥斯托贝茨中尉首次在英国打下一架He111轰炸机，成为赴英作战的波兰人第一号战果，但奥氏本人8月11日被击落阵亡，成为赴英作战波兰人中的第一个牺牲者。

随着战斗岁月的流逝，英国人也一改当初的轻蔑态度，开始对波兰流亡飞行员的战绩刮目相看。在对英国人来讲是性命攸关的不列颠之战中，仅303中队就先后击落117.5架敌机，荣获英王的视察和褒勉。

在1940年间，流亡英国的波兰人中间已有7人成为王牌，为首者乌尔巴诺贝兹个人战果高达17架。另一个统计数似乎更能反映波兰流亡空军的善战

程度：在不列颠之战期间，全英总战果的 7.5%，即 203 架是前波兰空军人员所为。又据战后统计，第二次世界大战全期，波兰流亡空军人员在英伦三岛上空一共取得 600 余架的战果，另外还击落过 190 枚 V—1 导弹（该导弹为历史上最早投入战斗的地对地导弹，属于飞航式，弹道方式更近似于无人驾驶飞机的水平飞行）。

在整个第二次世界大战期间，进入西方国家继续坚持抗战的前波兰空军人员共有 17000 人（含地面人员），其中血洒疆场，客死他乡的阵亡者就有 2000 人。在幸存者中仅有 3000 人在战后归返祖国，其他一万多人加入东欧及前苏联国籍。如果将战后追认的战果统统考虑进去的话，那么战争中仅仅流亡在西方国家的波兰飞行员就有 34 人成为王牌，其中个人至少击落 9 架的王牌有 12 人，他们的军衔大多为中校和少校。

1941 年夏季，有一部分波兰人进入苏联，组建了自己的飞行部队，但真正和苏联红军并肩作战的波兰战士只有 1943 年 5 月重新组建的第一步兵师成员。前波兰空军人员是从 1943 年 7 月 19 日开始在梁赞市郊区开始受训的，1944 年 4 月才改编成两个大队。同年夏季，首次在白俄罗斯地区上空与德机交战。从 1945 年 1 月到华沙解放，波兰流亡苏联的空军人员使用苏制飞机共出击 399 次（含对地攻击）。1945 年 4 月份还参加了攻克柏林的战斗，有 297 架飞机由波兰人驾驶着进行过 865 架次出击，击落敌机 17 架。

赴苏波兰流亡空军在第二次世界大战中先后获得过 1200 架苏援飞机，总共出动 6000 余架次，但指挥权一直由苏联空军控制。

波兰空军前二名王牌是：

S·斯卡尔斯基中校（Stanislaw F·Skalski）

战时波兰头号王牌，在本国作战时的总战果 4.5 架，战后又追认 2 架，合计 6.5 架。同时，他又是第二次世界大战全期各交战国中间最早获王牌资格者。

斯卡尔斯基 1915 年 11 月 27 日出生，幼年居住在俄国的科齐马，不久迁居波兰。1936 年加入波兰空军，开战时在第 142 战斗机中队服役，驾驶 P·11 型上单翼战斗机。德国入侵波兰的第二天，他一人击落 2 架 D017 型轰炸机。到 17 日政府宣布投降，他本人飞抵英国时为止，个人战果 4 架，共同战果 1 架，实记为 4.5 架。

图 4-26 S·斯卡尔斯基中校。

1940 年，斯卡尔斯基加入 RAF，1940 年 8 月 27 日在 501 战斗机中队服役，改飞飓风式飞机。三天后即击落 He III 1 架，成为 RAF 在二战中最早的一例战果。9 月 2 日，其在 RAF 创下的战果已达 3 架，5 日因负伤住进医院。到 1941 年下半年，他的战果仍在扩大中，在第 306 中队里又击落 4 架敌机，荣获 DFC 勋章。1942 年初飞返前线，5 月份担任 317 中队队长之职。1943 年初率 15 名技术较好的前波兰流亡空军人员一起驾机赴北非作战。这支小分队在 1943 年 3~5 月份中间除一人牺牲外，共击落敌机 25 架（在此期间，他个人战果 3 架）。这支由斯卡尔斯基指挥的小分队有一个挺神气的绰号——“斯卡尔斯基·萨克斯风”。

该部解散后，斯卡尔斯基于 1943 年 6 月任 RAF601 中队中队长，这也是 RAF 中第一个波兰籍的基层指挥官。9 月底，他曾赴西西里岛作战，年底返回英国。1944 年，斯卡尔斯基晋升为中校，并就任 133 飞行团团长，驾驶新式



的野马 型战斗机（美国 P—51 的对英出口型），参加了伟大的诺曼底登陆战，个人战果也在不断增加。6 月 24 日，他曾略施小计，诱使二架 Fw190 相撞坠落，这是他在前线的最后一次空战。离开前线后，他调到高级航校任空中射击学校教官，战后返回波兰，但因遭迫害一度入狱。

他的总战果为 21 架。

W· 乌尔巴诺维兹中校（Witold Urbanowicz）

乌尔巴诺维兹，是英军中波兰籍飞行员战果最高者，总战果 19 架。

图 4-27 W· 乌尔巴诺维兹中校。

他出生于 1908 年，18 岁在陆军服役，1930 年晋升为军官，1933 年从航校毕业，成为一名合格的飞行员，德国入侵时正在航校当教官。波兰政府投降后，他带领 50 名学员进入罗马尼亚境内，1940 年 6 月又进入英国，8 月 4 日分配到 RAF 第 154 中队改飞飓风战斗机。到不列颠之战期间已是一名 34 岁的“老飞行员”了。后又加入基本上由波兰人组建的 303 中队，在英国空军指挥下对德作战。至 9 月 30 日为止，先后击落 D017、Ju88、Bf109 等德军主力作战飞机多架，战果达 17 架。与同队战友、捷克籍飞行员 J· 佛兰地赛克的战果不相上下。不久，他又出任 303 中队队长。乌尔巴诺维兹于 1942 年夏季奉命任波兰驻美大使馆武官，1943 年夏季主动请缨前往中国，在美国陆航第 14 航空队服役，在中国大地上，曾驾驶 P—40 战斗机击落过 3 架日本飞机（一说 11 架），使其战时总战果达到 20 架。

乌尔巴诺维兹有着传奇般的战斗经历，他又是个内向而寡言的人。战后，在美国从事民航工作。

## 六 荷兰

中立的荷兰在第二次世界大战开始时就遭到德寇铁蹄野蛮的践踏。仅拥有 52 架战斗机的极其弱小的陆军航空队曾投入力量有限却相当顽强的抵抗，尽管这种抵抗只维持了五天便告中止。

1940 年 5 月 11 日，有一名叫鲁斯的军士曾驾驶国产 D.21 型战斗机一举击落 3 架 Bf109，成为战争初期战果最多的荷兰飞行员。

战斗力相对较强的荷兰驻（殖民地）印度尼西亚的一支航空部队在第二次世界大战初期曾积极投入抗日作战行动，他们装备着老式的美制霍克 75A—7（相当于 P—36）和寇蒂斯·莱特 CW—21B 以及布里斯托 339D 水牛式战斗机。第一次取得战果的空战发生在 1941 年 12 月 28 日，空战结束时荷日双方两败俱伤。次年 1 月 12 日，在新加坡上空，荷空军以损失 1 架水牛式飞机的较小代价换取了击落 4 架日本 97 式战斗机的战果，而其中有 2 架是由丢依贝尔中尉击落的。2 月 3 日，日荷双方在印尼的斯拉巴雅上空展开了一次大空战，荷军终因力量过于虚弱而败下阵来，且损失惨重。后来虽从英、美等国得到飞机补充，但空战一直连连失利，直到 3 月 9 日全部投降为止。在印尼和新加坡地区，荷陆军、海军飞行队共击落日机 63 架（一说 20 架），但己方损失却高达 70 架。

荷兰投降后，部分飞行员分头赴英国及澳大利亚继续作战。在英国，荷兰飞行员们组建了 322 中队，改飞英制喷火 14 型战斗机。他们的首要任务是起飞拦截空袭英沦三岛的德国 V—1 导弹，从 1944 年 6 月至 8 月，他们击落

V—1 导弹 108.5 枚 其中飞行员布尔格瓦中尉于 7 月 8 日一天内击落了 5 枚。这支部队后来又全部改装喷火 9 型飞机，主要任务是担任英国对德战略轰炸机群的护航机，他们就这样一直战斗到战争结束。

另一方面，当时流亡澳大利亚的荷兰飞行人员们在大洋洲组建了自己的 120 中队，使用 P—40 战斗机，担负澳大利亚本土防空作战任务。1944 年秋天，这支中队移防到新几内亚、新布律丁和波尔脑等地，改为从事对地攻击任务。

一般认为荷兰陆航与海航中并未产生过王牌，但个别资料认为 J·苯·阿尔凯中尉不仅击落过 12 枚 V—1，还击落过 5 架德机，如果被确定，那么他就是当之无愧的荷兰唯一王牌了。

荷兰飞行员中至少击落 2 架敌机的还有数人。其中的克里斯钱·布罗托曼少尉曾在 RAF 部队驾驶双发双座“蚊式”飞机在夜间先后击落过 4 架日本飞机，他的战果是“公认”最高的。

在英国，击落 5 枚以上 V—1 导弹的荷兰飞行员有五、六人，其中的佼佼者为 R·F·布尔格瓦中尉（21 枚），击落 V—1 满五架的人算不算王牌呢？这个问题一直存在争议，但一般认为：由于 V—1 无抵抗能力，航迹呆板、速度均恒，故击落难度不大，所以不能与击落飞机相提并论，一些国家的个人战果表上甚至不列入 V—1。

## 七 比利时

第二次世界大战时期的比利时只有陆军航空兵，而且其主要作战任务是对地攻击。由于比利时保持中立，所以在第二次世界大战初期，不论哪一方飞机入侵其领空，均一律派机升空拦截。然而好景不长，不多久，德寇的铁蹄照样践踏了比利时的中立政策，比利时陆航在作零星抵抗后，国家便告沦陷。

此后流亡英国的飞行员不少，其中部分人员直接进 RAF 服役。在不列颠之战中，有 30 名比籍飞行员代表 RAF 击落 21 架敌机，其中五人阵亡。阵亡者中包括比利时第一个王牌飞行员杰克·A·L·菲腊帕尔少尉。

1941 年底，由清一色比利时人组成的飞行中队——第 350 中队在英国正式建立，这些飞行员驾驶着由比利时人民捐款购置的喷火 5 型战斗机，于 1942 年 4 月开始投入欧洲大陆作战。与此同时，还在西非的尼日利亚组建了另一支同样性质的第 349 中队（使用 P—40），并于第二年 10 月正式参战。上述两个中队先后取得战果 101 架，另有未确定的 37 架，击伤 61 架。队员们共获得英国颁发的 DFC 勋章 64 枚、DSO 勋章 4 枚，有 200 余人先后光荣捐躯。

其中有 8 人是公认的王牌，前二位是：

C·k·H·德·格留奈中尉（comte Rde Henri-court de Grunne）

图 4-28 C·R·H·德·格留奈中尉。

格留奈，侯爵爵位，1911 年 11 月 18 日出生，1936 年参加西班牙内战，曾获得过几架战果（另有 4 架未获公认），总出动架次 425 回。

1939 年 9 月加入比利时空军，1940 年 7 月流亡英国，进入 32 中队，8 月 16 日初次击落 1 架 Bf109，在不列颠之战中，又击落 3 架（另 1 架未获公认）。

1941年5月21日，格留奈在法国上空被敌机击落，虽在飞机坠地前他跳了伞，但却永远没有找到他的踪影。在最后一次的飞行中，他的怀里还佩带着一只银质的马蹄铁掌形的护身符，但护身符并没有保佑他。

格留奈的总战果为13架。

C·I·M·德·贝尔根达少校(Comte Ivan de Monceau de Bergendael)个人战果8架，是第二次世界大战中战果仅次于格留奈的比利时王牌。1915年10月12日出生，1972年1月1日去世，退役时为空军将级军官。

## 八 希腊

恢复君主制的希腊于1935年重建皇室空军。第二次世界大战爆发后，意大利假道阿尔巴尼亚大举进攻希腊，处于劣势中的希腊空军进行了不屈不挠的抵抗。例如在1940年11月2日，意大利空军曾派出27架Z1007bis型三发动机轰炸机，由CR42战斗机掩护空袭希腊。希空军22中队的一些老式的P24型战斗机硬是把3架Z1007打了下来。其中，马里诺斯·米托拉莱斯中尉在弹药耗尽后，用螺旋桨切割敌机尾部，并在把敌机送进地狱后顺利迫降于地面。此后数日间，希腊空军的战果开始有了递增。

1941年4月，由于德军大举入侵，希腊和驻希英国部队节节败退。至24日那天，希腊空军打得只剩一架P24F飞机，不得不飞往埃及“保存力量”。

作为盟军抵抗力量的一部分，前希腊空军飞行员在英国RAF内也成立了两支战斗机中队。其中的335中队是1941年10月10日在埃及某地成立的，而336中队则于1943年2月25日在北非沙漠腹地组建。主要装备“飓风”和“喷火”等英式战斗机，作战任务是对商船运输线提供空中保护，因此空战机会甚少。1944年底，这两支部队的希腊人纷纷返回祖国，继续从事对德作战。他们中间虽无王牌出现，但有一位旅英希腊籍的RAF第19中队中尉飞行员最终成为王牌。他在1944~1945年间击落过7架敌机，1945年3月22日阵亡，他的名字叫巴奇廖斯·瓦西里阿蒂斯。

## 九 芬兰

1939年底，前苏联以国境争端为契机，进攻芬兰。芬兰弱小却又很精悍的唯一一支空军战斗机中队进行了殊死抵抗。D·21型国产战斗机从散布在各处隐蔽点上机动出击，而飞行员们则在乡村小学的校舍中或邮电所内待命作战。飞机直接从零下四十多度的湖面冰层上起降，星罗棋布的大小湖泊和森林小道为他们提供了无数处机场和掩体，成为芬兰抗战的一大特色。此间，芬兰空军取得过一些零星的战果。其中打得最漂亮的一仗发生在1940年的1月6日。萨尔邦特中尉率3架D·21将苏联空军空袭编队中的七架新型伊留辛DB—3型(伊—3)轰炸机统统击落在冰封的森林之中。这对于数量上只及对手十分之二的芬兰空军来讲应该是一个奇迹。1940年2月，国际援军开进芬兰，3月13日，“第一次苏芬战争”暂告结束。在这“冬之战”期间，芬兰空军在空战中的总战果为202架，自己损失仅67架，并产生了第一个王牌迪利士官和领先王牌萨尔邦特(战果13架)。

1941年6月25日，“第二次苏芬战争”重开。芬兰空军又先后击落苏军伊—153、伊—16和米格—3型战斗机，SB—2(C—2)、DB—3(伊—

3)型轰炸机一批,7月份已夺回制空权。主力战斗机也已被稍先进的美制 F2A 水牛式、意大利菲亚特产的 G50bis、法国的 MS406 及美制的霍克 75 型所替换。……1942 年春季过后,苏军开始使用从英美等国进口的飓风式、P—39 和喷火式等战斗机,与芬兰空军对峙。由于芬兰空军也从东部的德苏战场上搞来一些缴获来的苏制飞机,于是出现了敌对双方用同机种空战的有趣场面。尽管是一个小国,但芬兰飞行员仗打得相当灵活,他们在频繁的空战中,为自己把握住了机会,诞生出一批王牌来。其中特别要提到的是头号王牌尤蒂莱南,他仅是驾驶老式的 F2A 水牛式飞机就击落过 28 架苏联飞机,而自己的飞机却从未被敌机击中过一枪一弹。有一次空战,他一个人竟被 22 架苏机团团包围,经过沉着应战,他以击落 2 架苏机结束了这场空中纠缠,成为北欧空战的一名高手。

仅次于尤氏的王牌是哈赛·温德,他驾驶水牛飞机击落过 38.5 架敌机,成为世界上水牛飞机乘员中战果最高的人。同样是水牛飞机,在战场的另一端太平洋战线上却战果平平,而在芬兰战场上,却是游刃有余。看来,飞行员个人素质起了决定性的作用。同样道理,在意大利并不十分吃香的 G-50bis 战斗机,由芬兰后来成为第 5 号王牌的托沃米南驾驶,却能在四分钟内击落 4 架轰炸机。在雷达设备尚未推出使用的第二次世界大战初期,这种座舱敞开的老式飞机也许更能使飞行员利用自己的肉眼去及时发现敌机,从而抢先一步占据有利位置,掌握主动权……

1943 年春,德国开始供应给芬兰空军 Bf109 型战斗机,飞机质量大幅改善,也使王牌飞行员的数量大为增加。如 34 中队在改装 Bf109 之后的头五个月内,就取得战果 100 架,该中队战争全期战果累计达 270 架,己方仅损失 22 架,11 人阵亡,战损率低至 8%,实属罕见。

在芬兰空军仅有的三个战斗机中队中的 155 名飞行员里,竟存在 87 名王牌!这么高的比例,又一次创造了世界空战史上的奇迹!也是历史上任何一个国家的航空部队可望而不可及的一项绝对记录。

这些飞行员在战争中总共只使用过 350 架战斗机,却击落了数倍于此的敌机(如包括地面高炮的战绩,那么芬兰一共击落苏军飞机 3000 架)。

1943 年 6 月 1 日至 8 月 30 日,曾在比甫利湾发生过一次大空战,第 34 战斗机中队的空战战果达到 231 架!9 月份,芬兰倒戈投入盟军怀抱,10 月份开始对德宣战。

第二次世界大战期间的前 40 名芬兰王牌个人战果在 12 架至 94.17 架之间,其中有 8 人获得曼那海姆十字勋章,仅有 4 人阵亡。军衔介乎于少校至士官之间,其前三位是:

E·I·尤蒂莱南军士(Fino I·Juutilainen)

图 4-29 E·I·尤蒂莱南军士。

在第二次世界大战各交战国中,战果在 100 架左右的大王牌确实有一批,但像尤蒂莱南那样五年中间从未被敌机击中一枪一弹,更未迫降或弃机跳伞的人却很少有。他同时又成为各交战国中除德国之外名列前茅的超级王牌。他的个人战果高达 94.17 架!是第二次世界大战中相当出名的飞行员。

尤蒂莱南是个很自负的飞行高手,具备极其敏锐的空中搜索能力和敏捷的操纵应变能力。常能稳健地准确占位和攻击,并擅长以少量飞机击溃大批飞机的进攻,从 1943 年春开始,他的 BW364 号水牛战斗机终于换成了 Bf109

战斗机。被他击落的敌机中不乏美、苏、德三国著名型号，如雅克—9、拉—5、He111、P—38A 和 P-51A 等。他确实是一位特别善于变不利因素为有利因素，以弱克强、化险为夷的空战天才！

战后，尤氏共获得二枚（颁发标准极严的）曼那海姆十字勋章，并以领取退职金的名义从空军要去一架谢特赫尔式飞机，开设了一家航空公司，以打发余生。

H·温德中尉（Hans·Wind）

这是一位被芬兰空军同行称之为“水牛名人”的芬兰空军第二号王牌。他的拿手好戏是偷偷从敌机后下方死角里接近目标。然后用水牛飞机上四挺 12.7 毫米机枪来一个猛而准的齐射，直到把目标揍下来。“水牛”是在美国从未获得过重用的第三流飞机，但在温德等人的手中却相当好使，温德中尉成为驾驶该机战果最高的飞行员。

图 4-30 H·温德中尉。

温德从 1941 年 9 月 27 日击落第一架伊—15 飞机，到 1944 年 3 月 21 日击落 1 架拉—5 飞机为止，个人战果高达 38.5 架。温德座机编号为 BW—393，垂直尾翼上画着的一道道白杠标明了他的战果。1944 年改装 Bf109G 后的十个月间，他又击落 40 架飞机，月平均战果不亚于头号王牌尤蒂莱南。……1944 年夏季的一天，在击落雅克—9 和 P—39 各 1 架以后，因身负重伤而退出战场，个人总战果 75 架。

E·鲁卡南少校（Eino·Luukkanen）

芬兰空军战时第三号王牌，个人战果 56 架，也是曼那海姆勋章拥有者之一。

战时，鲁卡南曾任 34 中队队长，先后飞过福克 D.21、F2A 水牛和 Bf109G，战后出版了自传体回忆录《芬兰上空的战斗机》，首次披露了苏芬战争中的空战内幕。

图 4-31 E·鲁卡南少校。

1939 年 12 月 1 日，在俗称“冬之战”的苏芬战争之初，鲁卡南因击落 1 架苏军的 SB—2 而取得芬兰空军的第一例战果。后来，他所在的那个飞行中队使用他的姓氏词头“L”为代号辗转战斗在祖国的森林、丘陵和草原、湖泊上空，以鲁卡南为荣。

鲁卡南在战争初期一度是侦察机乘员，后来才转入战斗机部队改学飞行，1943 年春天在担任 34 中队中队长之后，仅在 15 个月内就击落了 39 架敌机。

战后他曾对人这样说过：“现在当了一名普通百姓后，一听到街上筑路工人使用风镐时发出的突突声，就会情不自禁地回想起战时驾驶梅赛（指梅赛斯密特 Bf109）和福克（指福克 D·21）升空作战的那一幕幕”，他永远忘却不了驰骋疆场的那些岁月。

## 十 瑞典

瑞典作为传统的中立国，不论在第一次还是第二次世界大战中都不曾和任何国家交战。唯一例外是在苏芬战争期间，曾应芬兰政府请求派遣空军志

愿飞行队前往援助并击落过 12 架苏联飞机。该飞行队代号为 F—19，队长是修格·贝克哈马少校，装备着相当老式的英制双翼战斗机“斗士”，英国最后一种双翼战斗机）。

德苏开战后，瑞典身处战火边缘，每天派出 J—20、J—22 型国产战斗机进行边境巡逻，适时对入侵领空的飞机予以警告。曾被勒令迫降的飞机既有盟国的，又有轴心国的。单单盟军的 B—17 大型战略轰炸机就因不慎飞入瑞典领空而被瑞典空军勒令就近迫降过 68 架之多！当然，偶尔也发生过击落入侵飞机的特殊事件。为了预防苏军侵食，瑞典空军在 1944 年从美国进口 50 架 P—51 野马式战斗机用作防空。

由于瑞典的中立得以维持和持续，所以不可能在战时产生王牌。

## 十一 挪威

挪威的空军力量在北欧地区是最薄弱的。当德军大肆入侵这个低地国家时，刚刚进口的霍克 75A 战斗机还在港口堆场上睡大觉哩。当德军在奥斯陆港湾强行登陆时，只有 7 架老式的斗士式战斗机可以起飞拦截入侵的轰炸机。挪威飞行员驾驶着低速的斗士飞机击落过 4 架 He111 型轰炸机，击伤 7 架。自己仅损失 1 架。可是返航时基地已被德国地面部队占领，于是宽阔的湖面冰层成为他们临时的落脚点和加油站，1940 年 4 月 9 日，挪威空军终因寡不敌众而全军覆没，其残部分头流亡到英国、瑞典和芬兰三国。

1940 年夏天，流亡英国的原挪威空军人员在昂塔利奥湖畔的一个空军基地里重新组建了一支飞行部队，并就地改装霍克 75A—8 型飞机。该部在 RAF 的指挥管辖下转战英国及欧洲大部。1941 年夏天，又由赫尔盖·梅列负责在英国正式组建了 331 中队，不久，又组建了全部由挪威人组成的 332 中队。1943 年初，两个中队合并为 132 大队，由王牌飞行员梅列任大队长。那时，机种已改为较先进的飓风和喷火式。在 1942 年 8 月的一次空战中，这些挪威飞行员因一举击落 16 架德国飞机而一时名声大噪。1943 年，331 中队还创造了该年度 RAF 各飞行中队中战果最高的记录。

在这些流亡英国的挪威人中间至少产生了 15 名王牌。331 中队总战果为 114 架；332 中队总战果为 82 架，合计 196 架。其中，331 中队飞行员格萨特·施班格在比利时上空曾创造在一次空战中击落 3 架 Bf109 的记录。还有一名叫阿历克赛的飞行员在早期战斗中因战果达到 9 架而一度领先，后因 1943 年 5 月 2 日被德军俘虏，所以他的个人战果逐渐被人超越。

图 4-32 S·赫格隆德大尉。

在挪威王牌中间，个人战果至少 6 架者有 9 人，他们的军衔在中校至中尉之间，有一人阵亡，一人被捕。其前两名：

S·赫格隆德大尉（Srein Heglund）

挪威空军头号王牌，1942 年春加入“自由挪威空军”——RAF 的 331 中队，在英国作战。1943 年秋季担任喷火式飞机的一个编队长。主要战斗任务是在英吉利海峡上空执行防空巡逻。曾击落 11.5 架德机，另有 5 架未获公认。因此战果已超过 332 中队的阿历克赛而荣居榜首。

在经过休养后，被调往 RAF 的 85 中队，专门驾驶蚊式夜间战斗机。这种飞机可加装雷达，双人操纵，机腹涂黑，适宜于暗夜拦截德军的轰炸机。他

曾在一个月內击落 3 架敌机，使个人累计战果达到 14.5 架（一说 16 架）。

W·克里斯蒂中校（Werner·Christie）

挪威空军的第二号王牌，1942 年加入 332 中队，1944 年升任队长。在一次休养后调入 RAF 改飞野马式战斗机，并担任大队长之职，个人总战果为 11 架。

图 4—33 W·克里斯蒂中校。

## 十二 丹麦

丹麦空军在德寇 1940 年 4 月第二周入侵行动中不堪一击，很快败北。于是飞行员纷纷逃离丹麦，前往盟国军队继续寻求发展。特别是在 RAF 中组建了“自由丹麦飞行队”，其中不乏英勇善战者，并诞生了战果为 10.5 架的双料王牌 K·比尔克斯迪德。另一方面，也有一部分飞行员投靠了轴心国，为德军效力。他们中间也有一名王牌，那就是战果为 6 架的 P·卓麦。

K·比尔克斯迪德大校（Kaj Birksted）

盟军中唯一的丹麦籍王牌。在流亡英国并接受集训后，被分配在 43 中队。1941 年调入丹麦人较集中的 331 中队。1942 年 6 月 19 日驾驶着他的喷火式飞机首次击落一架 Fw190。9 月份，他晋升为少校中队长，1943 年又任 132 大队大队长，至此，已出击 178 次，战果 8.5 架。经休养后，他从 1945 年开始担任 RAF 中野马式战斗机大队的指挥官。到战争结束时已是一名皇家空军大校，战果 10.5 架。

图 4-34 K·比尔克斯迪德大校。

回国后曾担任战后丹麦王国空军的咨询委员会首席顾问。

H·P·卓麦大尉（Hauptma Paul sommer）

轴心国军队中唯一的丹麦籍王牌，曾追随德军在东部战场击落过 3 架苏联飞机。不久，又调往西西里岛作战，并加入德国空军 27 飞行团，这时的主要对于是 RAF 的飞行员。1943 年 5 月担任飞行中队长，累计战果 6 架。

战后被判处枪决，执行前改判有期徒刑，后被释放。

## 十三 德国

德国，是第二次世界大战的主要发动者和参与者之一，它拥有一支强大的空军和一支弱小的海军航空兵（后者不配备战斗机）。在第二次世界大战全期，德国（基本上指空军）共诞生王牌飞行员 3000 余名！成为王牌绝对数量最多的参战国。

在战前，德国为支持佛朗哥政权，曾派重兵染指西班牙内战。德军在西班牙的航空部队就是“秃鹰部队”。其第二战斗机中队中队长留绍中尉于 1937 年 4 月 14 日首次击落一架共和军方面的飞机。7 月末，R·宾盖尔少尉成为西班牙内战中德军第一个王牌，但由于空中作战时间不长，“秃鹰部队”的总战果只有 314 架，头号王牌是梅尔达斯中尉，战果 14 架。德空军插手西班牙内战，使自己获得了宝贵的空战经验。

1939 年，随着德国对波兰的闪电入侵，第二次世界大战爆发了。由于波

兰空军难以抵挡强大的攻势，使德军得以长驱直入。当时，德军空军部队在入侵过程中有个叫 H·甘赞的大尉取得了最高战果，共击落波兰飞机 7 架。

在 1940 年 5~6 月间的“法兰西之战”战役中，德空军集中投入 1016 架 Bf109 和 248 架 Bf110 型战斗机参与空战。其第 1 航空团的大尉大队长 W·厄尔培扎尔一人击落法国飞机 23 架，成为该次战役（入侵法国）中战果最高者。

从 7 月份开始，德国空军和 RAF 之间的空战日渐增多也日益激化。于是，发生了历史上著名的不列颠大空战（又称不列颠之战）。德国空军大胆启用一批二十刚出头的年轻王牌飞行员担任各飞行团的司令官，使战斗机部队充满朝气，仗也打得更灵活了。当时，跨海作战主要还是 Bf109 单发单座战斗机和 Bf110 双发多座战斗机。在这场历时数月的大型空战战役中，德国空军的梅尔达斯少校和加莱德少校一直在力争夺头号王牌主座而暗暗斗法。他们各自都击落过 50 架左右的英国飞机。然而，好景不长，一名叫赫尔姆特·维克的少校王牌，很快就脱颖而出，超越了他俩。维克在 8 月下旬已取得战果 20 架，不久即升任大队长乃至团长。至 10 月份战果已达 40 架，而到了 11 月 28 日，战果又猛增至 56 架。

这时，他的战果记录早已领先于上述二人，成为不列颠之战中的第一号王牌。

进入 1941 年，德国空军中又有埃祖、依列凡尔特、约匹恩、布利拉和巴尔塔扎尔等五人的战果相继超过 40 架。

1941 年上半年，空军 26 团中由明哈贝尔格中尉指挥的第 7 中队最先参加马耳他岛战斗。从 2 月至 6 月的四个月间，全中队战果 42 架。同时明哈贝尔格个人战果已达到 43 架。不久之后，希腊投降，空军 27 团的 G·雷迪尔中尉一举击落 6 架前来助战的英国飞机，和 F·盖斯哈尔特少尉同时成为这个时期的著名王牌。

在北非，德国空军中的头号人物当推号称超人的“非洲之星”——马尔塞尤大尉，他最终战果高达 158 架。但他和一大批王牌都是在 1942 年夏季阵亡的。德国空军 27 团到 1941 年底的全团总战果为 1188 架，但那时飞行团的实力已大大遭到削弱，沙漠空战和炽热的气候苦苦折磨着这支战斗力一度极强的战斗机部队，须指出的是，马尔塞尤所在的第一大队的战果高达 588 架，约占全团战果的一半。27 团在 1941 年八十月的时间里，虽在北非取得了令人瞩目的战果，但却有 89 名飞行员丧生。这是一个不小的代价，也足见当时空战是何等的激烈。27 团出了一批王牌，除马尔塞尤这样尽人皆知的著名大王牌外，还有 G·雷迪尔大尉（当时战果 52 架）和秀莱亚中尉（当时 61 架）等等……

1942 年底，接替该部的 53 团又在尼日利亚击落 239 架盟军飞机，该部顿奈大尉当时的个人战果为 21 架，名列前茅。但全团有 78 名飞行员先后战死在尼日利亚于晴的烈日之下。在同一地区，与 53 团并肩作战的 77 团的总战果高于前者，累计达 350 架，但这个统计数目并未就此停滞不前。1943 年 3 月，在 77 团改装较新式的 Fw190 型飞机之后，又在四个月内把总战果增加到 500 架。该部的布里肯中尉个人战果高达 40 架，鲁德尔法少尉 27 架。……据统计，德国空军在北非和地中海地区战场与英军交战中，确实诞生过许多王牌，但真正的超级王牌却诞生在东部的德苏战场上。

1941 年 6 月 22 日，德国进军苏联。由于奇袭成功，当天就击落苏机 322 架（不含在地面上被击毁的 1489 架），己方仅损失 35 架。此后一周内，又



累计击落苏机 4990 架，给苏联空军造成了巨大的损失，而已方仅累计损失 179 架（均指空战）。其中，德空军 51 团（JG51）在 6 月 30 日一天内仅在明斯克上空就取得 114 架战果，使该团累计战果超过了 1000 架！9 月 10 日，该团战果已逾 2000 架，团长梅尔达斯少校于 7 月 15 日达到个人战果 101 架的良好记录，成为人类战争史上头一个个人空战战果达到三位数的飞行员。为了保护他免遭不测，上司当即下令禁止他再次升空作战。不久，又有几个飞行员的个人战果超过 100 架，再到后来，德国空军中又出现了一批个人战果超过 200 架的超级王牌。

在 1942 年后的苏德战场上空，个别飞行员的个人战果相继超过 150 架和 200 架，那时他们使用的战斗机型号主要还是梅塞斯密特公司的 Bf110、Bf109 和福克·伍夫公司的 Fw190。苏联方面的主战机种是雅克—1、拉格—3、P—39、P—40 和飓风等等。冬季降临后，德地面部队节节败退，空军也有四个中队撤至地中海，这些中队每队拥有 12 架战个机和 1~2 名王牌。

在西部战线，空战同样十分激烈。

1942 年下半年，连美国陆航（空军前身）也加入到海峡地区的战役中来，德国空军第 2 飞行团（JG2）到 1943 年 4 月已累计击落 1000 架盟军飞机。被皇家空军称作“阿贝比孩子”的德国空军 26 团团长加兰德大校的个人战果已达 94 架，作为梅尔达斯的后任，他终于成为德国战斗机总监，当他离开这个团时，全团累计战果已逾 900 架。

从 1943 年底开始，美国第 8 航空队的 B—24 和 B—17 轰炸机及皇家空军的兰开斯特轰炸机开始对德国本土战略目标实施昼夜不分的大空袭。由于盟军轰炸机上强大的自卫武器在大编队中形成了一个“坚不可摧”的球形火力网，所以要想轻易击落这些空中庞然大物是不可能的。为了提高飞行员士气和作战积极性，德国空军修改了空战战果登记审定制度。规定给即使击中敌国大型飞机一台引擎的人也记分。与之同时，由麦雅大尉创造的飞越敌机群后再调转机头进行迎头截击的战术方案得到了部队上下的首肯和推广。在 8 月份盟军空袭谢瓦茵伏尔特轴承工厂时，有 200 架 Fw190 和 100 架 Bf109 反复升空进行拦截。有一次空战竟击落 60 架重轰炸机，一度延缓了盟军的战略空袭步伐。

图 4-35 德国战斗机部队的象征，老牌王牌、个人战果 104 架的战斗机总监 A·加兰德中将。

1943 年底，美国大功率、大航程的 P47 雷电式和 P51 野马式战斗机正式加入护航机行列，使轰炸机第一次获得全航程保驾，这增加了德国本土防空作战的难度。在空战中，空军元帅戈林极力主张集中火力先拦截轰炸机本身而加兰德却唱出反调——应优先打击护航的敌战斗机。随着德国军火工业相继毁于盟军的空袭，使德军用飞机供应越来越困难。老资格的飞行员疲于奔命，先后死于空战，而新飞行员却后继无人，连像样的航校教官都被赶上战场拼杀。在这一阶段，被击毙的大王牌中包括了第 1 团团长菲律甫中校（战果 206 架）、11 团的克劳赞中尉（132 架）以及加兰德的胞弟、26 团的 W·F·加兰德大尉（55 架）。

在战前重建空军时就小有名气的乌迪德将军在 1939 年已着手组织战斗机的夜战训练，皇家空军（RAF）自从 1939 年底在一次白昼空袭中吃了大亏后就一直坚持夜间轰炸，而且这种做法一直坚持到第二次世界大战结束。于是，为了拦截夜间来袭的 RAF 大编队，德军利用 Bf110、De17 和 JU88 等双发

动机多座飞机改装成夜间战斗机，并组建了 NJGI——第 1 夜间战斗机团。1940 年 7 月 9 日晨，P·福尔斯塔军士率先在夜间击落敌机，7 月 20 日，施特莱甫中尉首次在雷达和探照灯组成的全国防空预警指挥系统的支援下击落 1 架英国飞机。施特莱甫后来一共在夜间空战中击落 65 架敌机，在白天击落 1 架敌机，而且是战争中最早的夜战王牌。

图 4-36 乌迪德将军(左)、加兰德(中)和梅尔达斯 1941 年正访问英法海峡附近的空军基地。

此外，第 2 夜间战斗机团第 1 联队使用 Ju88C 和 D017 改型飞机在 15 个月里，共击落夜空中的敌机 143 架，但自己也损失了 106 名飞行员。其中包括头号夜战王牌 w·拜耶军士长，其战果 14 架。1941 年后，因为大批 Bf110 重型战斗机投入夜间空战，使王牌数量大为增加，其典型人物有林特(夜间战果 102 架，昼间 8 架)和维持根谢塔茵(夜间 83 架)。1941 年 8 月 10 日，L·贝卡中尉首次利用 Bf110 的机载雷达于暗夜中击落敌机。1943 年 7 月，为对付皇家空军的“千架饱和轰炸”，德空军动用了一种由地面无线电诱导和探照灯配合的夜间拦截战术。一时间战果确有所增加，但很快又发现这样作战很容易误伤友机和造成迷航失踪。1944 年 3 月，不得不中止了这种战术。但在此期间，301 团的 K·维尔塔中尉取得夜间战果 29 架。从 1943 年 11 月到 1944 年 3 月，对柏林的空袭使盟军的战略大轰炸达到登峰造极的地步。

图 4-37 德空军夜战第 10 位王牌 K·维尔塔中尉(战果 61 架)及其后来使用的喷气式座机 Me262B-1a/U1(机头安装的雷达天线)。

3 月 30 日，He219 型双发战斗机采用固定斜装在机背上的航炮攻击敌机最薄弱的腹部，一夜之间就把来袭的 795 架英国大型轰炸机中的 95 架击落，71 架击伤，造成英国 RAF 夜间空袭史上最大一次损失。在东部(苏俄)战线，德军夜间战果高达 1000 多架，其中的头号夜战王牌是 c·福兰耶中尉，他的夜间战果为 56 架。1944 年 6 月，盟军在诺曼底登陆后，德国空军的夜战王牌相继战死，12 月份第一代喷气式战斗机 Me262 正式参战，到 1945 年 4 月为止，Me262 在柏林上空共击落 RAF 的蚊式夜间战斗机(有时也作为编队向导使用)30 架，其中一半是被队长 K·维尔塔中尉击落的。

第二次世界大战全期，德国空军夜间战斗机部队中战果最高的是第 1 夜间战斗机团(NJG-1)，总战果 2209 架，其次为 NJG-5，战果 850 架；NJG-3 的战果为 820 架；NJG-2 的战果为 800 架；NJG-4 为 579 架；NJG-6 为 400 架；合计 5658 架以上。其中，个人夜战战果大于 50 架的王牌就有 24 人，谢脑法少校排名第一。

到战争末期，为确保点状目标上空的安全，东部战线的德国空军拼凑建立了以王牌为核心力量的一些飞行中队。1943 年 7 月 5 日，苏联空军出动 4500 架飞机，实施战略大反攻，德国空军只击落其中的 432 架(指空战战果)。正是在这个时候，德国后来的头号王牌哈特曼开始崭露头角，且其势咄咄逼人。11 月间，德苏两军的战斗机数量之比已暴跌至 1:10，在战局对德严重不利的形势下，一些个人战果达 200~250 架的超级王牌被迫重新走出司令部，披挂上阵，登机作战。同年 8 月末，哈特曼少校个人战果已达 300 架，成为战争史上个人空战战果首先突破 300 大关的人。但是，个别王牌的成功无法挽救已成定局的失败，德国空军已无法应付来自多方面的进攻。燃料严重短缺和飞行员的不足，使空中作战显得捉襟见肘。东部战线的最后一例战果发

生在 1945 年 5 月 8 日早上,哈特曼在布留上空击落了 1 架雅克—11 教练机。此后,再无苏机被击落。

让我们再回过头来回顾一下西部战线的局势吧。1944 年 6 月 6 日的诺曼底登陆,敲响了法西斯德国的丧钟,当天,盟军仅战斗机就出动 5400 架。面对大军压阵,德国空军只拿出 300 架飞机仓促应战,其中战斗机只有 100 来架。据说,当天真正飞抵海滩上空与敌机“作战”的只有第 26 团的普利拉中校及其僚机,这二架 Fw190 只是象征性地抵抗了一下,丝毫起不了作用。即使月底有上千架飞机赶来增援,但也为时已晚,只是杯水车薪而已,毫无实际意义了。更何况,这些飞行员们只是飞过 160 小时的学员娃娃兵,除了充当炮灰又有何用?以前德国空军横扫一切、不可一世的凶相早已不见了。在一个月內,德军在空战中损失了 485 架飞机,另有近千架被毁于地面。

1944 年 8 月,盟军进攻德国本土,驻外的战斗机纷纷被调回国内,集中投入本土防空。工厂最新改良的 Bf109K 和 Fw190D—9 型战斗机被迫不急待地送上前线,本土用于防空的战斗机总算凑齐 28 个大队。1945 年元旦,希特勒不顾幕僚们的极力阻挠,动用全部战斗机挂上炸弹空袭了前线盟军的 20 个机场,共炸毁美机 300 架,使德国空军有了一个短暂的喘息机会,但仍有一百几十架飞机在这次行动中被盟军地面火器击落。更可悲的是损失了一批空战高手和王牌,使后来的空战失去了骨干力量。

1944 年 9 月,最后一批 Me262 型喷气战斗机为德国大本营作了最后的挣扎,在某日空战中,仅几分钟内就击落 15 架 B—17 轰炸机,显示了喷气飞机高速拦截的特殊效果。在最后的那些日子里,战斗机总监加兰德利用其在军中的声誉,招募到一些幸存的王牌飞行员,拼凑成一支拥有 50 架 Me262 的喷气机部队,苦战在柏林周围的天空中。其中贝耶一人的战果已达到 16 架,成为世界上最早的超级喷气机王牌。据战后统计,JV44 和 JG7 两个 Me262 喷气战斗机团队的总战果达到 613 架。另外,由火箭动力战斗机 Me163 组成的第 400 飞行团(JG400)的总战果为 7 架,这也是迄今为止火箭飞机创下的唯一七例战果。

在第二次世界大战全期,德国空军个人战果大于 100 架的超级大王牌就有 105 人之多。其中,个人战果大于 300 架的有 2 名,大于 200 架又少于或等于 300 架的有 13 名。大于或等于 150 架但少于或等于 200 架的有 20 名。他们的军衔介乎于大校到军士长之间。在上述 105 人中间,有 48 人在战争中阵亡,约占超王牌中的 45.7%,因飞行事故死亡者有 1 人。个人战果中的九成以上是在东部战线对苏作战中取得的。在超王牌中个人被盟军飞机击落 15 次以上并顺利归队作战者有 4 人,被盟军捕获者有 3 人。个人战果最高者是 E·哈特曼少校,达 352 架。这 105 名超王牌中有 7 人获得过钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章,有 20 人获得过宝剑 叶骑士铁十字勋章。

此外,在专设的夜间战斗机部队中,个人战果在 50 架或 50 架以上者有 24 名,其中,纯粹的夜战战果大于 100 架的有 2 人,大多数超级夜战王牌战果在 50~60 架。他们的军衔介乎于大校和军士长之间。这 24 名超级夜战王牌中有 7 人在战争中阵亡,占 29%,死于飞行事故的有 2 人。他们大多数战斗在西部战线(欧洲),其中头号夜战王牌是 H·w·谢脑法少校,他的夜间战果达 121 架。上述 24 人中间,有 2 人获钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章,有 2 人获宝剑 叶骑士铁十字勋章。

德国王牌在二战中共产生数千名!但均为空军人员,尚未见有海军王牌

之报道，因为海军没有战斗机。

E·哈特曼少校 (Erich Hartmann)

人类战争史上在空战个人战果方面创下绝对世界记录的超级王牌飞行员，总战果 352 架！

哈特曼 1922 年出生，幼年时曾随行医的父亲在中国住过几年。母亲在德国拥有私人飞机执照。哈特曼 14 岁那年，也获得了滑翔员合格证书，并于 1940 年参加德国空军，在航校学习战斗机驾驶技术。1942 年 10 月被分派在考卡萨斯的第 52 航空团第 7 中队。同年 11 月 5 日，在他第 19 次出击中首次亲手打下 1 架敌机。不久，他先后跟 E·罗麦曼军士长（战果 93 架）、H·达马斯军士（战果 113 架）、A·格利斯拉夫斯基少尉（战果 133 架）、J·兹维尔奈曼中尉（战果 126 架）和 w·克尔宾斯基中尉（战果 197 架）当过僚机，王牌前辈们的高超技艺给哈特曼留下了深刻印象，并对他日后的发展不无影响。

图 4-38 人类战争史上战果最高的超级王牌 E·哈特曼少校。

1943 年 3 月 24 日，在哈特曼的第 68 次出击中，击落了第 5 架敌机，开始获得王牌资格。不久，他又出任飞行小队队长，7 月 5 日，库尔斯克大会战揭开帷幕，他的战果在这次战役中得到发展。仅在该战役第一天的四次出动中，就取得 4 架的战果（均为伊尔-2 攻击机）。二天后，又击落 7 架苏机，到月底，个人战果已猛增到 41 架。进入 8 月份后，他又在某次空战中击落敌机 7 架。另外，有三天每天击落了 5 架敌机，一时间春风得意，当月战果便达 49 架。8 月 20 日，哈特曼曾迫降敌后，虽被苏军逮捕，但几个小时后便伺机逃脱并返回部队。9 月份，哈特曼已成为 52 团 9 中队中队长，9 月 20 日，当他击落 1 架 P-39“空中飞蛇”后，个人战果达到 100 架。到 9 月 30 日，战果已刷新为 148 架。这时，他第一次获得骑士铁十字奖章。12 月 13 日，哈特曼的战果已刷新为 150 架，这些战果都是在一年左右的时间里取得的。

进入 1944 年后，他的个人战果仍旧大幅上升，从元旦至 2 月 4 日的三十多天中又击落 33 架，在 3 月 2 日一天中，就击落敌机 10 架。同日，还创下累计战果 200 架的新记录。这样高的击落概率是任何军队任何飞行员都无法与之相比的。4 月份，鉴于其“战功卓著”，希特勒亲自为他挂上了 叶骑士铁十字勋章。同年 5 月，在一个月內，他又击落敌机 24 架。当他从克利米亚半岛撤出时，还让两名机务兵挤在他的脚下一同飞回后方。

6 月 1 日，美机大举空袭轴心国某油田设施，美国空军第 15 航空队最先进的 P-51 型战斗机也随行护航，但也被哈特曼击落 6 架。7 月初，他和夜战大王谢脑法一起，获宝剑 叶骑士铁十字勋章。此时个人战果已达 239 架。在 7~8 月份的四个星期中，他又击落 78 架敌机，成为历史上第 4 名战果达到 300 架的空战王牌。他的第 291 号至第 301 号战果是在 8 月 24 日当天的三次出击中取得的。哈特曼的个人空战技巧极为娴熟，这一点是有目共睹并获得公认的。

8 月 25 日，应希特勒之召，哈特曼获得最高级别的钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章，并和乌尔谢拉·佩琦小姐结婚。不久，又被晋升为大尉军衔，并担任了 52 飞行团大队长之职。他在 11 月份的 30 天内又击落了 25 架敌机。……

1945年3月，为接受改装Me262喷气机，哈特曼返回国内。4月4日那天，个人战果已高达350架，5月8日则达到最终的352架，这是德国投降前哈特曼最后的“战绩”。

哈特曼在回顾其八百余次空战时谈到：

“我一直警告自己，任何时候都不能在空中‘睡大觉’。从起飞开始，我始终高度紧张，因为我从不认为比别人强。可以说，飞行中直到发现敌手，我一直都有不安的感觉。……云和太阳在我的心中既是恨又是爱。我今天依然相信，百分之八十被我击败的敌手都想象不到，在我开火之前，我会突然出现在他的面前。我认为，谁先发现了敌人，谁就已取得了一半胜利……取胜不靠经验和才能，全靠我的天赋而已。我可以比我的战友早几分钟发现目标，这在空战中是极为重要的一着。我的空战诀窍可归纳为二点：一是速战速决，二是动作简洁。”

在对往事的追忆中，他非常非常感激在最后一次被迫跳伞时，近在咫尺的八架P—51美国战斗机飞行员并没有朝他开火，而只是从近处打个照面便绅士般地飞走了，这使他活到了战后。

哈特曼有一副天生的娃娃脸，同僚们都爱直呼其为“婴儿”。他善于单刀直入地冷静判断形势，更善于在近距离准确地开火，苏军飞行员都叫他为“乌克兰的黑色魔鬼”。他16次被敌机击落，也曾迫降过，但他奇迹般地一次也没有负过伤，也从未让他的僚机从空中消失。

战后，他被前苏联关押到1955年。回国后，加入联邦德国空军，并一直担任前线飞行部队的高级指挥官。1973年以空军大校身份退出现役。

G·巴尔克霍隆少校（Gerhard Barkhorn）

他是仅次于哈特曼的德国第二号王牌。1919年生于普鲁士，1939年加入空军，1940年8月随第52航空团参加了不列颠之战，但毫无建树。1941年7月2日，当他第120次出击时才首次击落敌机，而且把子弹一直打到敌机翻身坠落的那一瞬间。8月22日，他的战果已满5架，成为王牌。11月底，其个人战果累计已达到10架。

图 4-39 G·巴尔克霍隆少校。

1942年春季过后，他的战果开始大幅度上升。5、6、7月份分别击落敌机7架、16架和31架，因此获得骑士铁十字奖章。10月7日，当他休养结束返回前线后，又连连得手，于10月、11月和12月份分别击落14架、7架和17架敌机，也即每个月的战果都足以构成王牌或双料王牌资格。年底，他的累计战果已突破百架大关！

1943年1月11日，他又获得 叶骑士铁十字勋章。他和哈特曼的不同之处是，在单次空战中最多击落架数仅为4架。但在其2000次出击中，有1104次遇上了空战，成为第二次世界大战中空战机会和空战实践次数最多的一名飞行员！

1943年11月30日，他的战果累计已达200架。1944年2月13日，他已成为当时仅次于诺波特尼和拉尔，排名第三的德国大王牌和第三个战果达250架的飞行员。同年4月，巴尔克霍隆和哈特曼一起从希特勒手中接过了宝剑 叶骑士铁十字勋章。5月31日，当他击落第272架飞机后，却被1架P—39击落，负伤住进医院。在住院期间，后起之秀哈特曼的战果终于超越了他。从11月下旬到1945年的1月5日，巴尔克霍隆的个人战果已猛增到

301架，此时，他却接到了担任第6航空团（JG6）司令官的任命书，这将意味着永远丧失升空作战和为争夺全德国头号王牌桂冠而继续冲刺的机会。不久，他奉命调往JV44部队接受改装Me262型喷气式战斗机，但在一次飞行事故中身负重伤，再次住进医院，从而彻底结束了他的飞行生涯。

巴尔克霍隆个人战果累计高达301架。在战争中，他有9次被敌机击落，还有一次中弹后跳伞逃生的经历。

战后，巴尔克霍隆加入联邦德国空军，退役前，其军衔已升至空军少将。

G·拉尔少校（Gunther Ball）

拉尔1918年生于德国南部，1936年进入步兵士官学校深造，1937年调入空军，1939年12月作为一名少尉飞行员从航校毕业，被分配在52飞行团服役。1940年5月12日在法国上空首次击落一架霍克75A型敌机。在不列颠之战期间，他已经是飞行中队长了。

从克莱塔岛战役到德苏战争爆发，他的战果已增加到36架。11月28日在一次空战中因中弹迫降地面，脊椎骨断为三截，下身暂时瘫痪。经过9个月的治疗，他又奇迹般地飞回前线。同年9月，于一个月内，他使个人战果增加到了65架，从而获得骑士铁十字奖章。10月下旬，其战果已突破百架大关，于是又获得一枚叶骑士铁十字勋章。

1943年4月，他在拥有包括哈特曼在内的许多王牌的3大队任大队长。不久，库尔斯克大会战爆发，全大队到7月4日这天，已累计击落敌机2500架，9月19日，大队累计数又突破了3000架大关。与此同时，拉尔个人的战果也在不断上升，8月9日为175架，20天后便成为德国空军中个人战果逾200架的第三号人物。这时，他被授予少校军衔。11月28日，拉尔又成为步诺波特尼之后全军第二个人战果突破250架记录的飞行员。

图4-40 G·拉尔少校（挎手枪者）接受队员们的祝贺。

1944年3月，拉尔任驻国内第11航空团2大队（/JG11）大队长。从5月12日到11月因负伤住院，此后竟一直未取得战果。至战败时，拉尔正任第300航空团司令，个人战果在275架划上句号。

拉尔在战争中共出动631次。在他的275架战果中，有272架是在东部战线取得的，与哈特曼一样，他主要是在和前苏联飞行员交战中取得以上战绩的，他成了德军第三号王牌。

拉尔是公认的超级射击能手，曾被击落过8次。战后；拉尔加入联邦德国空军，军衔升至中将，1975年退役。

在德国空军中，夜间空战王牌的前二名是：

H·w·谢奴法少校（Heinz Wolfgang Schnauffer，又译“谢脑法”）

图4-41 H·W·谢奴法少校（中）和队友。

谢奴法是夜战头号王牌，1922年生于卡尔富韦，属于“战中派王牌”。1939年加入空军，并作为后来成为其竞争对手的雷特的部下进入第1夜间战斗航空团（NJG—1）服役。1942年6月2日首次打下敌机，8月1日在一夜之中击落敌机3架。到该月月底，因战果达到6架而自动享有王牌资格。不过，在此后一年中，他的夜战战果平平，并无特别建树。1943年7月9日，他在夜战中的战果已有20架之多，故被提拔为中队长。11月底，战果增至

36架。1944年2月，他已成为该航空团第4大队的大队长。3月25日，当他在这个夜晚又击落3架敌机后，使自己的战果达到了50架。

在5月的一个夜晚，他一举击落5架敌机，至6月份，累计战果已达到84架，这个记录已仅次于同队的老飞行员雷特。德国电台的宣传喉舌在广播中将谢奴法描绘成是“桑·托隆的幽灵”（桑·托隆是他所在部队驻地的地名）。谢奴法的神出鬼没，确实给部分皇家空军的（夜间）轰炸机机组人员造成了一定程度的心理压力。

1945年2月，在他生日的那一天，英国BBC电台还特别播出了给谢奴法的生日贺词呢！

谢奴法早在1944年10月9日，已成为德军中第二个夜间战果超过百架者。七天后，大本营授予其最高级别的钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章，以表彰他在极其艰难的夜间空战环境中所取得的成就。11月，他已成为第4夜战航空团司令，并在雷特阵亡后夺下夜间头号王牌的桂冠。

他最漂亮的一次空战发生在1945年2月21日，当天黎明时分，他曾击落2架敌机。白天过去之后，他又在夜晚再次升空拦截，一举击落7架四发动机大型轰炸机，充分显示出他在复杂天候条件下高超的空战水平。到战败日为止，在谢奴法的164出击中，一共击落121架盟军飞机（绝大多数发生在夜间）成为夜空中头号王牌。

1950年，谢奴法死于一次车祸，他驾驶过的那架Bf110夜间战斗机的一片垂直尾翼，战后被作为珍贵文物在英国帝国战争博物馆中长年展出。

H·雷特大校（Helmut Lent）

雷特是和谢奴法齐名的战果突破百架的夜战王牌第二名。

他1918年生于一个牧师家中，1939年加入空军，9月2日首次击落一架波兰的P·11型战斗机，在改装Hf110双发重型双座战斗机之后，曾在白昼击落过8架敌机。

图4-42 H·雷特大校。

1941年1月，雷特正式调入夜战战斗机部队，任第1夜间战斗航空团中的一名中队长。他有着出众的号召力，有着扎实的航空及空战战术理论基础，是一个完全能与梅尔达斯相抗衡的杰出飞行员。不过，他同时又是个十分纤弱细微的男子，这是他丰富的内涵与外表特征。

当转入夜间战斗后，他的空战战果一度为零。直到1941年5月12日才第一次在夜间击落了敌机。到1943年1月21日，他的战果累计已达50架，1944年7月25日，他成为人类军事史上夜间空战个人战果突破百架大关的第一人。6天之后，他获得最高级的钻石宝剑 叶骑士铁十字勋章。并在他26岁时当上了第3夜战航空团（NJG3）的司令。

1944年10月5日，在一次飞行中，飞机因机械故障而坠毁，雷特于次日死在医院急救台上。在300多次出击中，雷特的夜间战果就有102架，此外，另有昼间战果8架，合计110架。

顺便值得提一下的是在德国俯冲轰炸机（相当于现在的攻击机）部队中有一个神奇人物，他就是“坦克杀手”鲁迪尔中尉。虽然不是战斗机飞行员，也从未参加过空战，但他驾驶着装有2门37毫米口径反坦克炮的容克Ju87G型飞机在东部战线总共击毁地面坦克519辆！这个记录后来再也没人能够打破。它虽然与本书主题无关，但多少也算是个超级空中反坦克王牌吧？！

## 十四 意大利

意大利在 1922 年成立墨索里尼独裁政权后，大肆扩充军备，空军有了长足的发展。并诞生了诸如在创记录飞行方面卓有建树的巴尔波元帅和最早确立制空权理论的杜黑将军等一批航空名人。30 年代，意大利已拥有一流的航空技术水平和一流的空军作战能力。

1936 年 7 月，西班牙内战爆发，意大利立即派遣空军支援佛朗哥势力。1936 年 8 月 27 日，马齐斯托里尼军士成为意大利“志愿”空军中最早击落敌机的飞行员。到 11 月份，由于前苏联空军大量介入战争，意大利飞行队逐渐招架不住，士气也随之下降。直到 1937 年 4 月，才又重新夺回了制空权。在西班牙内战中，意大利空军人员共取得总战果 703 架（内含战斗机 482 架），但自己也损失了 73 架 CR32 型战斗机。当时，“志愿飞行队”中虽也产生了一批王牌，但和 30、40 年代的日本陆、海军航空队一样，他们的名字和战绩一律不予宣扬，甚至不要求进行及时的记录和归档工作。这给后人的考证造成了一定的困难。迄今，那个年代的王牌中已有 15 人有证可查。其为首者是马利奥·邦萨诺中校，战果 15 架。

第二次世界大战爆发后，意大利拥有 1796 架第一线飞机。当英德两国在英吉利海峡上空展开不列颠大空战时，意空军曾派出三个轰炸机群（相当于联队）和一个战斗机群协同德军作战。但战果甚微，只击落英国 10 架飓风、5 架喷火，自己损失 5 架战斗机（轰炸机不在此叙述）。不久，意大利军队全力进攻希腊，由国产 G50、CR32、CR42 和 MC200 等型战斗机共 380 架组成的混成航空群进行了空中掩护。到 1941 年 4 月为止，共击落敌机 160 架，己方损失 65 架。

东部非洲，也是意大利力图扩充势力的地区之一。

1940 年夏季，拥有不少西班牙内战时期王牌的意大利空军飞行部队在五、十月中共击落英国飞机 25 架，并诞生了像马里奥·维山蒂尼那样的王牌。在北非，意军于 9 月份入侵埃及。装备老式意大利战斗机的飞行部队在西班牙内战时期的王牌飞行员彼特中校、罗马尼奥尼少校以及鲁基尼大尉的指挥下与英国皇家空军的斗士式双翼型战斗机展开了空战。8 月 4 日，英国早期王牌韦康巴恩斯阵亡。

12 月份，意军节节败退，战斗机也只剩下 90 多架，但在入侵埃及的战役中，意大利还是取得 197 架战果。

1941 年春，德国地面部队隆梅尔军团在北非战场和英军展开激烈交战，意大利空军派遣 G50、CR42 和 MC200 等型战斗机前往该地协助德军执行一些辅助性飞行任务，比如负责利比亚地区的防空任务。9 月 3 日，前文提到过的邦萨诺中校率领 27 架 G50 一次击落 13 架英国飞机（自己损失 6 架）。由于本来就紧缺的燃料须优先供德国空军使用，所以意大利在北非的 19 个飞行中队的作战飞行不得不处于低调状态。从装备上来讲，意大利的飞机性能也不尽人意，即使是最先进的 MC202 战斗机，和英国飞机比较，仍存在一定的差距。1941 年 11 月，盟军开始反攻，德意两国空军有 500 架左右的飞机竟来不及撤出该地区。1942 年 5 月末，隆梅尔军团再行反扑，著名的意大利空军第 4 飞行团在支援飞行中打头阵，曾在二天内击落 24 架英机。10 月底，英军开始全线反击，北非上空的空战也日渐白热化。意大利的比茨莱利中尉



成为该战区的头号空战王牌（战果 12 架）。但是，随着盟军力量的不断加强和美军在阿尔及利亚的登陆，轴心国军队开始腹背受敌。尼日利亚一线成为德、意法西斯空军最后的抵抗点。为了负隅顽抗，意军不得不又从国内调来最新的 MC202 和 Re2001 型战斗机……到 1943 年 5 月，北非地区轴心国的最后挣扎终于划上了句号。在此之前，意大利空军第 1 飞行团曾用 MC202 和 MC205 型战斗机在西西里海峡上空以损失 2 架的微弱代价击落下 14 架英国空军引以为自豪的喷火式战斗机。首次安装 20 毫米大口径航炮的 MC205 由于火力凶猛，曾一度在空战中沾了便宜，因为大口径炮相对小口径机枪而言，在“一发破坏率”方面有着一定的优势。

1940 年年中，马耳他岛发生了一场地面攻防战，7 月 4 日，由宾纳中尉首次击落一架飓风式英机。此后，意大利轰炸机对马耳他岛上的英军目标的空袭一直持续到了年底。其间，意战斗机共取得空战战果 35 架，己方损失战斗机 12 架及轰炸机 23 架。1941 年元月，德军赶来增援，意大利战斗机改为替德国轰炸机沿途护航。这场战斗直到 6 月份德苏开战时才告一段落。但意大利空军对马耳他的制空权却一直控制到 1941 年春天。从同年 9 月开始，敌对双方均动用一流飞机对阵，意军的轰炸机，也改为夜间出击。12 月，希特勒调来大批轰炸机支援对该岛英军的攻击行动，作为回答，英军则调来全新的喷火改进型加以对抗。在此期间，在意大利空军中担任指挥职务的王牌飞行员罗麦尼奥利中校和廖达大校相继阵亡，而这里的鏖战却一直持续到 1943 年初。在整个马耳他战役中，意空军共损失 97 架战斗机和 113 架轰炸机。意大利空军 51 联队以损失 27 架飞机的较小代价换回击落 100 架英国飞机的战果，成为当时打仗打得最漂亮的一支意大利空军部队。

在东部战线，意空军是 1941 年 8 月才派兵协助德军进攻的，最先入侵苏联的意大利飞行部队是第 22 航空群，一开始就用 MC200 战斗机击落了 6 架苏联的 SB-2bis（斯勃-2 比斯）型双发轻轰炸机和 2 架 1-16（伊-16）型战斗机。1942 年夏季，该部又为德军挺进考卡萨斯提供了空中保护。由于苏联空军力量逐渐增强，意大利飞机的损失也有所增加。到 1943 年初，大量前线机场被苏军夺回，意空军由于失去前沿落脚点而被迫退出东部战线。在入侵东部的十七个月中，MC200 战斗机共出动 6000 架次，先后于空战中取得 88 架战果（全部是苏机），己方损失 19 架。

进入 1943 年后，皇家空军对意大利本土实施战略轰炸，意空军拼凑了一些 CR42 或匹曹拉 F-5 等单发单座战斗机组成夜间空战飞行队，用于夜间拦截。由于缺乏有效的地面引导，空战收效不大。在春夏交替时节，盟军加大了空袭力度，MC205、Re2002 和 Re2005 等新式战斗机纷纷披挂上阵，殊死拦截。7 月 3 日，意大利飞行员首次驾驶着德国造的 Bf 109G 战斗机在一次空战中击落盟军 4 架大型轰炸机和 7 架战斗机。7 月 10 日，盟军猛攻西西里岛，三十七天后又占领了该岛。在这之前，意空军曾为保卫这个大岛展开过多次空战，为此共动用 620 架飞机，其中包括战斗机 387 架。而在阻止盟军攻占西西里岛的第一天，意空军就损失了 40% 的飞机，与之相反，盟军的 69 个中队的飞机却势如破竹，一路所向披靡。且战且退的意大利空军又有两名王牌在战斗中阵亡。

1943 年 8 月，盟军对罗马城以南地区施行战略空袭，意空军第 3 航空团为此进行了将近二个月的截击。另外，第 18 航空群的比斯雷利中尉击落 7 架盟军轰炸机，葛里尼军士击落了 5 架，但意大利的败北已成定局。至 9 月

份罗马失守前夕，只有 100 架机尾涂有白十字标志的意大利战斗机能够起飞作战……

意大利投降后，部分空军人员投奔盟军，另一部分投靠德国。由后者组建的第一、第二、第三航空群在 1944 年内先后击落 B—17、B—24、B—25、B—26 和“波士顿”等美国轰炸机 226 架。第二航空群的多拉哥大尉和贝拉干比大尉因为各击落 11 架飞机而成为当时五个王牌中的二人。

第二次世界大战全期，在意大利空军中至少击落 10 架敌机的王牌就有 22 人（含西班牙内战战果）。其中，战果 20 架以上者有 4 人。这些王牌的军衔在大校和军士长之间。其中阵亡者有 6 人。而因事故死亡者有 2 人，获得黄金勋章者 2 人。王牌中的前三名是：

C·F·鲁齐尼大尉（Capitano Franco Lucchini）

鲁齐尼 1914 年生于罗马，1935 年进航校学飞行。次年 7 月以少尉飞行官的身份分配到著名的第 4 航空团当飞行员。1937 年 7 月以志愿人员的身份参加西班牙内战，从属于著名的“棍棒英雄”航空群，因击落 5 架苏机而成为王牌。

图 4-43 C·F·鲁齐尼大尉。

第二次世界大战爆发后，他驾驶着 CR42 飞机进入利比亚作战。1940 年 6 月 14 日在布科布科上空与其他四架僚机一起击落了 1 架皇家空军的斗士式战斗机。1942 年，鲁齐尼当上 84 中队中队长后又转战北非各地。1942 年 6 月 20 日，他升任第 10 航空群联队长。到 10 月 24 日受伤住院时，个人战果已达 20 架。1943 年 7 月 5 日，在他第 294 次出击中击落了 1 架美国重型轰炸机，自己亦中弹身亡。死后，被迫授等级最高的黄金勋章。鲁齐尼的总战果为 26 架（如果包括共同击落的那一部分，战果应调整为 52 架）。在其全部战果中，敌机型号大多为飓风式和 P—40。本人座机先后用过 CR32、CR42、MC200 和 MC202 等型号。

A·威斯康蒂少校（Adriano Visconti）

意大利第二号王牌，曾在意大利投降后加入亲德的 RSI 战斗机部队，继续协助德军作战。

1940 年，当他首次参战时，还只是个侦察机的飞行员，曾经驾驶着双引擎的卡甫罗尼 Ca310 型侦察机击落过 1 架英国的“斗士”。此后不久即调往战斗机部队。从 1941 年到 1942 年，在马耳他上空共击落飓风式 2 架、布莱宁式 2 架。1943 年 5 月，又驾驶 Mc202 战斗机赴尼日利亚作战，在 1943 年 1~9 月间，又击落了 14 架敌机。

图 4-44 A·威斯康蒂少校。

意大利投降后，他驾驶着他的那架 MC205 飞机。想尽办法搭载了三名机务人员，晃悠悠地飞离地面，离开了曾由他指挥的特种侦察飞行中队，前往直意大利北部投靠了德国人。后来成为 RSI 部队中的空战骨干。1944 年 1 月 3 日，由他指挥的 RSI 前意大利飞行员投入首次空战，本人击落美军 P—38 1 架。威斯康蒂后来又花了大部分精力专门研究拦截美军大型轰炸机的战技战术，同时升任第一航空群指挥官。在这一时期，他先后击落美国陆航的 P—47、P—38、B—17、B—24、波士顿式等飞机 7 架，成为 RSI 部队中的一名著名王牌。1945 年初，他又被德国空军召募去德国学习驾驶 Me163 型

火箭动力战斗机.....

1945年4月29日，他在飞行中被盟国飞行员帕尔齐赞从背后开火击毙。威斯康蒂在他600次出击中，取得26架战果（另有18架未经确认）。

S·L·费路里少尉（sottotenente Leonard Ferrulli）

1918年1月生于意大利南部。1935年参加空军，1936年3月开始在意空军第4航空团服役，不久即晋升为军士长。1937年2月至12月，曾在西班牙内战中击落过1架苏式飞机。

图4-45 S·L·费路里少尉。

1939年5月回国，第二次世界大战爆发后随第4团第91中队前往北非参战，座机型号为CR42。1941年1月再次回国，改装Mc202战斗机，并转战马耳他、北非和西西里岛等地区。1943年7月5日，于卡塔尼亚上空与30架敌机周旋，在击落2架敌机后被对手击毙。

他生前曾获黄金勋章一枚、银勋章二枚。总战果22架（另有共同击落的战果10架）。

## 十五 捷克和斯洛伐克

1939年3月，德军进驻捷克斯洛伐克，捷空军随之解体。原飞行人员分头投奔法国和波兰空军。不久，斯洛伐克国独立，成立了一支由三个中队B·534型飞机组成的小规模空军。由于波兰和匈牙利均染指斯洛伐克，这支弱小的空军曾与前来进攻的匈牙利飞机展开过为时二天的激战。

1941年6月，德国入侵前苏联，斯洛伐克空军又协助德军入侵。并在基辅会战中，用老式飞机击落过1架苏军飞机。斯空军三个中队中的一支在归并德国空军第52航空团之后，继续留在苏联与苏军作战，并产生过数名王牌。

1944年6月，美国陆军航空兵（空军前身）第15航空队从意大利起飞频频空袭斯洛伐克，将已返回国内的两个中队的贮油罐悉数摧毁，这两个中队于是被困在机场上而动弹不得。在法西斯日暮西山的最后日子里，斯洛伐克境内的叛乱和抵抗运动此起彼伏，德军为了消除后院中的隐患，决定解除这两个飞行中队的武装。在这种形势下，斯空军残部匆匆逃往前苏联避难，有的飞行员勇敢驾机揭竿反抗，终于站到了人民的一边。

另一方面，从1939年就流亡在外的原飞行部队中的反法西斯成员，经集训后，于1940年夏季在英国成立了他们的总部。另一部分留在法国的前捷空军人员到那时则早已经取得击落138架德国飞机的战果。其中的巴萨托科大尉是最出色的王牌之一。他的座机是美制霍克75A战斗机。另外，还有一名曾在慕尼黑国际军用机竞技大会上获过大奖的飞行贝蒂·贝利那也在法国上空先后击落过11架敌机，他驾驶的座机也是霍克75A。另有一批前捷克空军人士在流亡英国期间，曾在不列颠之战的空战中击落过17架敌机，数目虽小，但也为国际反法西斯战争尽了力。在这次战役中，打得最出色的是弗兰蒂赛克军士。

除此之外，由流亡人士组成的RAF301飞行中队的战果累计达到37.5架。

1942年6月，由捷克人在英国重新组建的三支飞行中队，集中改装了喷火式飞机，并最终成立了一个新的联队。其中的科代尔巴夏大尉和曼斯费尔

特二人专门驾驶飓风战斗机从事夜间作战,他俩分别获得 20 架和 8.8 架个人战果,成为 RAF(皇家空军)中出名的外籍飞行员。

1944 年 5 月,21 名捷克飞行员离开英国来到前苏联境内,并以他们为核心组建了苏联空军第 128 独立战斗机飞行中队。不久,这支部队被扩编到三个中队的规模,并改番号为第一捷克斯洛伐克飞行联队。苏联无偿供给这个联队 32 架拉-5 型战斗机。7 月 20 日,该部正式对德作战,9 月份,全队又撤回祖国。回国后,这支联队的主要作战任务从空战转为对地攻击。在战斗中,共出动 500 架次,击落或击毁地面敌机 20 多架。后因作战基地被德国军队包围,形势一度十分严峻,于是全队不得不再次进入苏联,并一直战斗到战争结束。这批流亡飞行员总共出动 1400 架次,总战果 50 架左右。

在西线,捷克斯洛伐克籍王牌飞行员至少出过 6 名,而在东线,也有数名王牌诞生。

在捷空军人员中个人战果大于 5 架者有 7 人,他们的个人战果介乎于 6.5 架至 20 架之间。军衔在军士至大尉之间,有 3 人在战争中阵亡,有 3 人是流亡英国的飞行员,另 4 人在法国服役过。

此外,斯洛伐克空军的王牌中至少还包括了列茨那克少尉和柯巴利克军士长,战果分别是 32 架和 29 架,他们都在德国空军 52 航空团中为德国人服务。

下面是捷克斯洛伐克前二名王牌简况:

F·L·K·库德尔瓦夏大尉(Ft.Lt.K·Kuttelwascher)

1916 年生于捷克斯洛伐克的内姆来克市。从少年时代就是一名飞行迷,18 岁加入捷空军,不久就迎来了德寇的入侵。离开祖国后,曾加入法国的外籍飞行员部队,后又加入法国空军。但空战机会并不多。1940 年 7 月,在已取得 2 架战果后移居英国,加入皇家空军。并改飞飓风式战斗机,不久,又被调往第 1 飞行中队。1941 年 4 月 8 日,他首次击落 1 架 Bf109 型德国战斗机。在接受夜间空战训练后,从 11 月份开始赴英吉利海峡参加对敌国运输船舰的攻击和对法国境内敌军地面目标的夜间攻击行动。1942 年 4 月 1 日,库德尔瓦夏首次在夜间击落敌机,5 月 4 日,又在一天之内击落 He111 型轰炸机 3 架。只三个月,战果便达到 15 架,因作战有功而被授予中尉军衔。7 月份,他被调往 RAF 内配备蚊式夜间战斗机的第 23 夜间战斗机中队服役,可惜未取得新的战果。战后,他成为英国一家航空公司的民航机机长,1960 年去世,个人战时总战果 20 架,未确认战果另有 4 架。

图 4-46 F·L·K·库德尔瓦夏大尉。

J·弗兰蒂赛克军士(Josef Frantisek)

弗兰蒂赛克,是一个以单机空战而出名的流亡海外的抵抗战士,也是捷克斯洛伐克的第二号王牌。

图 4-47 J·费兰蒂赛克军士。

当德军入侵祖国时,面对政府的媾和政策,他曾独自驾驶一架国产阿比亚 B534 型老式双翼战斗机飞临前线,对公路上正源源不断开进中的德军队列进行勇敢的扫射,充分表现出他的强烈的爱国主义精神。祖国被全面侵占后,他毅然架机流亡海外,加入波兰空军。在半年战斗生活中第一次打落敌机。波兰投降后,他又前往罗马尼亚和希腊,并于 1940 年 5 月加入法国空军,此

时，个人战果已达 11 架（一说内含多人共同战果若干）。法国投降后，他不得不前往英国，并加入“自由波兰空军”行列，成为 RAF395 中队里唯一一名捷克人。不久，又调入 303 中队，改飞飓风式战斗机，英勇奋战在不列颠之战中。仅仅 9 月 2 日到 30 日，他就击落德机 17 架！10 月 8 日在着陆时因翼梢触地而坠地身亡。英国、波兰、捷克斯洛伐克和法国各授予他勋章一枚。

## 十六 匈牙利

匈牙利从 1932 年开始接近德、意两国。并且为和邻国保持军力平衡，着手建设本国空军。先后从意大利购置了 CR20 比斯和 CR32 型战斗机。1939 年 3 月，匈牙利悍然入侵刚刚独立的斯洛伐克国，但在半年的战争纠纷中，匈牙利空军的一部分 CR32 飞机只与斯洛伐克空军的阿比亚 B534 飞机展开过两次空战。在其中一次空战中匈牙利空军取得了 0 比 5 的大捷。

善于见风使舵的匈牙利政府于 1940 年 11 月投入轴心国阵营的怀抱。1941 年 4 月成为德军人侵南斯拉夫的马前卒。1941 年 6 月，又宣布对苏开战。当初，匈空军的两个联队已拥有 162 架作战飞机。机型仍为老式的意大利产 CR32 比斯和 CR42。只有第 4 中队装备了较好的 Re2000 型。其中的第 2 中队投入乌克兰战线，但并未实际参加过空战。此外，专用于对地面攻击的另两个中队的战斗机在 8 月 7 日那天击落过 7 架苏机，其累计战果达 14 架。12 月份，该部在严冬到来之前撤回国内。

1942 年 6 月，改装了清一色 Re2000 型飞机的两个飞行中队为配合德军的夏季攻势，前往苏联参战。但因飞机机械故障频繁，毫无建树。后来，又参加了斯大林格勒战役。1943 年 5 月，重新改装 Bf109G 的新成立的 5/1 航空群再度出证东部战场（前苏联），到 11 月末，战果累计达 60~70 架。

在本土作战中，由三个中队的 Bf109G 组成的第 101 航空群成立于 1944 年 5 月，专门负责匈牙利领空保卫任务。同年 7 月又升格为第 101 联队。随着德军的节节败退，原留在苏联作战的第 102 航空群匆匆回国增援。当苏军全面占领匈牙利时，上述飞行部队全部逃往奥地利负隅顽抗，直至战争结束。

在战争的最后一年中，匈牙利空军战果累计达 384 架，其中美国 B—24、B—17 等大型飞机为 110 架、苏联飞机 218 架、美国战斗机 56 架。

如从 1943 年初 5/1 航空群成立之日起开始统计，那么匈牙利空军各部队的总战果将达到 454 架。其间，己方损失飞行员 68 人。产生王牌 20 多人。其中，个人战果在 10 架或 10 架以上者就有 8 人，他们的军衔在大尉至军士之间，阵亡 1 人，被俘 1 人，其中前三位王牌获勇气黄金勋章。王牌中前二名是：

D·桑特焦尔奇少尉（Dezso Szentgyorgyi）

图 4-48 D·桑特焦尔奇少尉。

匈牙利空军头号王牌。1942 年末进入装备 Re2000 战斗机的 5/1 航空群，在东部战线作战，无战果。1943 年春季改装德国 Bf109 战斗机。6 月 26 日击落第一架飞机，但冒着浓烟向下坠落的不是苏联飞机，而是一架德国的 He111 轰炸机，幸好乘员没有伤亡，才避免了追究。同年夏末秋初时节，桑特焦尔奇终于成为一名王牌。1944 年夏季，又调入 101 航空群，担负本土防空任务，直到停战。个人战果 34 架，曾获勇气黄金勋章。

战后因战争罪被判入狱，后获释，担任民航飞机飞行员，1971年因事故死亡。

G·德布洛地大尉 (Gyorgy Debrody)

1942年6月毕业于空军士官学校，任中尉飞行员，不久即被派往第5/1航空群服役，并赴东部战线作战。一开始极少有空战机会，后来从Re2000改飞Bf109G，当他再回前线后，马上就打下第1架敌机，那次空战发生在1943年7月5日，被击中的是1架拉—5。至8月下旬，个人战果已达6架，获王牌资格。1944年2月1日，当战果增加到15架时，自己也被苏军一架雅克—9型飞机击中而迫降敌后。他的僚机当即在其附近紧急着陆，将其扶进自己狭窄的机舱，然后匆匆逃离，返回基地。

图 4-49 G·德布洛地大尉。

从6月14日开始，匈空军在国内开始与美机展开空战。11月16日，德布洛地在和苏军一架雅克—9进行迎面互相攻击时腹部中弹，飞机迫降在己方阵地上，获救伤愈后被晋升为大尉，并被任命为中队长，直至停战。在他的总共204次空战中，取得战果26架。

战后，他移居联邦德国，成为一名旅客机机长，后来又移居美国。

## 十七 南斯拉夫

前南斯拉夫空军曾有数名飞行员参加过西班牙内战。1937年战死在马德里上空的波斯可·佩特罗维克在内战中的战果达到7架。1941年3月，前南斯拉夫加盟轴心国，但两天后又取消了誓约，令希特勒极为恼火。4月6日，德军大举入侵，前南空军48个中队的400架飞机曾投入抵抗。其中有70架Bf109E战斗机与德国自己的Bf109展开了“异国同机种空战”，前南空军为此发出了：“全歼黄机头Bf109”的命令（德军Bf109的机头部分正好涂成黄色），以期避免误伤。当天即取得战果10架。不过，当战斗进行到黄昏时，前南空军自己也损失了13架战斗机。

在个人方面，米里沙夫·塞米斯在17次出击中，驾驶着老式的国产IK—2型战斗机共击落4架敌机，险些成为王牌。全国沦陷后，有请和倾向的克罗地亚族成立了由德国人扶植的克罗地亚空军，装备意大利的G50bis(G50比斯)型战斗机。当德苏开战后，即被并入德国空军52航空团，参加对苏作战。

在参战初期，该部战果尚可，但是自从拥有个人战果10架的密绍维茨军士长在空战中阵亡后，飞行员的损耗不断增加。部队改装Bf109G之后，于1944年进入意大利境内与盟军作战。随着美军空袭的日渐猛烈，这支部队不得不撤回本国，改为本土防空作战，直至战争结束。

在第二次世界大战中，前南斯拉夫空军共产生过16个王牌，头号王牌是嘎利兹少尉，个人战果36架（统计截止于1943年5月）。1944年某日，他从萨莱波机场起飞时，被美军一架P—51击毙。在16名王牌中，另有2人在对地攻击中被地面炮火击毙，二人在战斗中被俘后遭到处决。战后，又有几名王牌，其中包括战果为13架的嘉尔大校被前南斯拉夫共产党政府判处死刑，这在第二次世界大战王牌史上也是较罕见的例子。此外，嘉尔的弟弟齐柯也是个战果为8架的王牌。

1945年1月，由苏联援助建立的由南斯拉夫共产党人自己领导的二个战斗机中队，曾用于为铁托的解放军进行空中掩护。其中的一个中队出动过1400架次，王牌情况不详。

## 十八 罗马尼亚

战前的罗马尼亚空军拥有从各个国家进口的军用飞机。1940年6月，独裁者安特奈斯科将军将罗马尼亚纳入轴心国法西斯阵营。1941年6月，罗空军协助德军人侵苏联。当时罗空军的参战战斗机包括一个中队的德国亨克尔公司生产的He112B和三个中队的波兰产P·24。由于机种繁杂，给维护带来诸多不便，器材损耗也相当严重。这支部队回到国内后，改装了德国提供的较先进的Bf109E，并于1942年7月再次返回东部战场与苏军为敌，但作战方式主要是对地攻击。空战机会骤减。

图 4-50 C·堪塔库济奈大尉。

1943年8月1日，北非基地的美军B—24轰炸机编队初次空袭罗马尼亚油田设施。罗空军出动Bf109及国产的IAR—80和81型战斗机升空拦截。指挥官托马大尉在5分钟内调集了50架战斗机起飞和德国空军飞机一起击落了一批B—24。此后，盟军加强了对油田的空袭，为此，又有一个中队的战斗机从东部战线调回本土强化防空力量。

战后，有关罗马尼亚王牌的传说时有所闻。名门贵族出身的堪塔库济奈（Constantine Cantacuzene）大尉的战果高达60架，在罗马尼亚脱离轴心国后，他投奔美军。

另一个与他经历相仿的王牌是赛尔巴内斯库大尉，战果50架，1944年8月18日在油田防空作战中被美机击毙。

## 十九 保加利亚

第二次世界大战爆发时，保加利亚空军拥有少量的P·24G型和B534型战斗机。1941年3月保加利亚虽加盟轴心国，但未参加德苏战争。

图 4-51 保加利亚空军第6战斗机联队的BF109和飞行员们。

1943年8月1日，它的二个中队52架B·534型和Bf109型战斗机起飞拦截了从低空空袭罗马尼亚油田的美军B—24机群，其中的Bf109飞机先后击落3架B—24。战斗结束后，德国又援助保加利亚空军148架战斗机，但在以后几次战斗中保加利亚空军损失惨重，几招灭顶之灾。

1944年6月，德军从苏节节败退，保加利亚宣布中立，但苏联并不买帐，迫使保加利亚第二天又宣布对苏开战。9月9日，慑于苏联的压力，保加利亚再次被迫改为公开宣布对德开战。其空军剩余的267架飞机（实际可使用仅77架）加上苏联援助的104架飞机一起开赴苏联并加入苏联空军第17军，投入对德作战，到1944年11月份为止共出动4400架次……

保加利亚空军的头号王牌是斯托杨·斯托雅诺夫中尉（战果14架）。其他王牌中包括托甫罗德鲁斯基少校（战果8架）和马利诺波尔斯基中尉（战果约8架）。

## 二十 西班牙

第二次世界大战爆发后，西班牙在形式上保持中立。当德军入侵苏联时，西班牙部分飞行员以志愿队的名义协助德军赴东部战线作战。他们受德国空军 27 战斗航空团的指挥，合计有 4 个中队，从 1941 年秋季至 1944 年初，一直在与苏军作战。飞行员中包括了西班牙内战时期的 9 名西班牙王牌。

第二次世界大战中，又有一批飞行员成为王牌，他们当中既有新王牌（如战果 12 架的爱比亚大尉等人），又有原西班牙内战时期老王牌又建“新功”的，（如萨尔巴德鲁少校，在西班牙内战时期的战果为 24 架，第二次世界大战中又增加未确认战果 15 架。与此同时，萨拉斯少校也在苏联取得战果 7 架，与前者一样，都曾是亲德的志愿飞行队成员）。

西班牙在第二次世界大战中个人战果 10 架或 10 架以上的王牌有 16 人，其中 5 人是内战时期原共和军的老飞行员，其余均系佛朗哥军队出身。有二人的战果全部从苏联战场上获得。16 人中有 3 人战时阵亡，这些王牌的军衔在少校至中尉之间。其前二名王牌是：

J·G·莫拉特少校（Joaguin Garcia Morato）

莫拉特身材矮小，有一张英俊的脸和一对褐色的眼睛。他不仅在西班牙内战期间，也是两班牙历史上战果高达 10 架的头号大王牌。（另有 12 架战果未获确认）。

莫拉特出生在一个叫马拉加的小渔村里，年轻时加入陆军，1926 年奉命赴西班牙殖民地摩洛哥执行“反叛乱镇压行动。”1936 年 7 月西班牙内战爆发时，他已成为拥有 1860 小时飞行经历的老飞行员了，而且又是一个老道的特技飞行高手，这为他屡建战功打下了良好的技术基础。8 月 2 日，他从休假地英国匆匆返回国内参战，成为佛朗哥势力中的一名成员。12 日，他驾驶老式的纽堡·德拉纠 NiD52 型战斗机首次打下 1 架敌机（贝尔地比斯特轰炸机）。在改装进口的 He51 飞机后，又在 6 天后接连击落 2 架飞机。9 月，意大利一支装备 CR32 飞机的志愿中队进驻西班牙，12 月底，包括莫拉特在内的四名西班牙人参加该中队并组成“蓝色小队”。此后莫拉特平步青云，一直占据着国内头号王牌的位置，从而获得国内最高级别的“桑费尔南德月桂树十字勋章”一枚。

图 4-52 J·G·莫拉特少校。

1938 年 4 月，“蓝色小队”扩编为中队，5 月又升格为 2—G—3 航空群。莫拉特司令率部下击落飞机 42 架，本人战果占其中的 27 架。同年 9 月，莫拉特暂将指挥权移交王牌萨拉斯，自己前往意大利休假。

12 月回国后，莫拉特已改任地面参谋，但仍时常去机场驾机空战，战果在不断递增。1938 年 6 月重获 3—G—3 航空群指挥权，遂再次投入空战生涯，在内战结束前三天（1939 年 1 月 19 日），个人战果在达到 40 架后则永远划上了句号。

在内战中共飞行 1012 小时，出动 511 次，其中参加空战 56 回，平均每 1.4 次空战就击落一架敌机！

停战后第 4 天，莫拉特应照相师之邀升空作特技表演，不幸失事身亡。所以他 35 岁便离开了人世，没有机会参加不久即将爆发的第二次世界大战，



他只是个内战时期的大王牌。

J·萨尔巴德鲁少校 (Jolio Salvador Diaz Benjumea)

与莫拉特一样，都是从内战一开始就参加战斗的老飞行员，西班牙第二号王牌，总战果 24 架。

图 4-53 J·萨尔巴德鲁少校。

最初，他属于装备 NiD52 的飞行队，改装 He51 后，于 1938 年 8 月 18 日首次击落 2 架飞机。不久，又和莫拉特一起加入意军的“蓝色小队”，并取得王牌资格。1937 年 5 月，由二个中队扩编成的 2—G—3 航空群正式成立，他任第 1 中队中队长。

同年 6 月，他在 6 天之内连续击落 5 架飞机。9 月份又击落 3 架，次年一月又击落 1 架……1938 年 10 月 3 日，在埃布洛前线，他跳伞时被共和军一方俘虏，直至战争结束，再也未能重返蓝天。

1942 年 3 月，萨尔巴德鲁奉命以中队长身份加入德军中的西班牙“志愿军”赴德苏战场作战，在 11 月离开之前共击落苏机 15 架（均未获证实）。第二次世界大战后，任西班牙空军高官，1969 年后任空军大臣等要职。

## 二十一 日本

1931 年，日本军国主义者一手制造了“九·一八”事件，进而侵占了中国东北三省。1937 年 7 月 7 日，又以“芦沟桥事件”为导火索，发动全面的侵华战争。中国军民奋起抗战，伟大的抗日战争作为第二次世界大战的一个重要组成部分，在中国大陆终于爆发了。1940 年 9 月 23 日，日军进一步侵占印度支那北部，跨出了南侵的第一步。1941 年 7 月 21 日，日军又得寸进尺，继续入侵印度支那的南部。日本海军则占领了金兰湾。与此同时，日本陆军航空队（相当于空军）和海军航空队（海航）积极配合战争需要，也大举南下，全面渗透。12 月 7 日，日本海军对驻夏威夷的美国太平洋舰队实施突袭成功，肌载攻击/轰炸机在零式战斗机掩护下分两个批次对珍珠港内美主力军舰和部分航空兵力实施有效打击，从而促使美国对日开战，揭开了太平洋战争之序幕。

在印支地区，日本海军与海航从 1941 年底到 1942 年春天相继攻占了香港、菲律宾大部、马六甲半岛和部分印缅地区。并占领了关岛、威克岛及印尼。1942 年 2~3 月间，又发动了爪哇战役，4 月底，已完成“占领从印度到千岛群岛有利地域”的第一阶段作战计划。

为阻止日军嚣张的侵吞战略，美军从 1942 年 2 月 1 日起实行一系列空袭作战，对太平洋上散布各地的日军基地实施打击。4 月 18 日，杜立特中校经周密筹划，亲率 16 架 B—25 型中型轰炸机从大黄蜂号航空母舰上起飞，突然轰炸了东京。从精神上沉重打击了日本，成为垂名历史的英雄壮举。5 月 7 日和 8 日，美军又以珊瑚海海战（含大规模海上空战）为转机，取得了的对日作战的首次胜利。与之同时，不甘失败的日军力实施东进计划，攻占了中途岛，于是又引发了著名的中途岛大海战（含大规模海上空战）。

在该役发生之前后，日军还空袭了菲律宾，歼灭了美远东司令部航空主力，夺得了东南亚地区的制空权，一时间，日机横行天下，为非作歹，不可一世。1941 年 12 月 8 日，日军还发动了进攻马来亚的战役，并以英国远东

舰队主力之灭顶而告终。

在中途岛海战中，日方出动了 620 余架飞机和 100 多艘军舰；美方则出动了海军陆战队的 54 架飞机、陆航的 23 架轰炸机、海军太平洋舰队的几十艘军舰（含三艘重型航空母舰）及部分海军的舰载航空兵展开了为时两天的海空大战，最后以美军夺回太平洋地区战略优势，大败日军而告终。美军共击落日机 322 架，并击毙不少有经验的日本老飞行员，给日军以沉重打击。美军的损失仅 147 架（舰船损失从略）。中途岛海战向人们表明：没有制空权就没有制海权，这次海战首次为战争史添写了在航空母舰为主力的特混舰队之间，动用大量舰载战斗机和舰载攻击机实施大规模海空立体大战的新篇章！此外，实践无情地验证了一条真理——空战决定战役的胜负。航空母舰和舰载飞机已取代了昔日战列舰及大口径舰炮，益已成为海上的主要打击力量。海上空战的激烈程度及其造成的精神效应，已令军事家们折服。

1942 年 6 月，美军为阻止日军在战略要地瓜达尔卡纳尔岛上修建航空兵基地，与日军展开了瓜岛争夺战，空战同样打得十分激烈。从 1943 年夏季开始，盟军先后收复了太平洋中的诸群岛。盟军飞机作为空中支援的重要一环深入到每一个战场、每一场战斗，与驻岛日军海军、陆军航空兵展开频繁的空战。

1944 年 2 月，美军凭借空中优势攻占了马绍尔群岛，从 6 月份开始对日本本土实施不间断的战略大轰炸。其间，还在莱特湾发动过一场大规模的海战。进入 1945 年之后，美军又相继解放了菲律宾和冲绳，在这一阶段的战役中，美军的航空兵进行了卓有成效的空中掩护和对地攻击作战，日军为了拼死反抗，曾出动 4000 余架次自杀飞机，企图撞沉美舰，尤其是对日军构成最大威胁的航空母舰。但日方飞机的战损率在美海军组织严密的抵抗下高达 65%。从 1944 年上半年起，美军派出 B—29 等飞机对东京、大阪等日本大城市进行空袭，共投弹 16 万吨，日本战斗机全部被调动起来，进行极其艰难的防空拦截作战，但战果不大。

1945 年 8 月 6 日和 8 月 9 日，美军向广岛和长崎分别投掷原子弹，迫使日本天皇宣布投降。

在整个太平洋战争期间，日本曾出动力量强大的陆航、海航空中力量，同时和中、苏、美、英、菲、澳、新、印……诸国空海军航空兵对抗，在战争初期，也确实取得了很大战果，整个太平洋战场的制空权，曾一度为日军所垄断，在数以万计次的大小空战中，在日本飞行员中确实出现了一批战技高超的王牌飞行员。

据战后日本提供的史料表明，日本陆军航空兵（相当于空军）中，单单击落 8 架或 8 架以上敌机的王牌就有 121 人（他们的个人总战果包含 30 年代局部战争之战果）。这些王牌中间有 62 人在战争中毙命（阵亡率高达 51% 左右，居战时之首位）。有 9 人曾获得褒奖，有 6 人获得“武功章”（不包括对特别攻击飞行中自杀飞行员的“奖励”），对王牌的颁奖比例却是战时最低的。有 5 人的个人战果至少在 30 架；有 18 人的战果在 20 至 29 架之间，王牌的前二、三十人中，他们的战果大部分是在太平洋战争爆发之前就取得的。日军陆航前三名王牌分别是：

**筱原弘道少尉**

诺蒙汉事件（哈桑湖和哈拉哈河战役）中的头号王牌，仅在三个月内即击落苏联飞机 58 架，这个记录日本人再也没有人破过。

筱原 1913 年 8 月出生于 木县一户农家。1931 年服兵役，1933 年 6 月进所泽航校学飞行，次年元月毕业后当上了航空兵伍长。分配在哈尔滨机场上的日陆军第 11 飞行大队服役。1938 年底晋升为准尉。参加诺蒙汉事件空战时年仅 25 岁，当时却已是一个有着 6 年飞行经历的老飞行员了。最初的空战发生在 1939 年 5 月 27 日的哈拉哈河上空，在岛田中队长率领下，他第一次升空作战就击落了 4 架伊—16 战斗机。第二天，他又击落 LZ 型侦察机和伊—15 战斗机共 5 架，并凶狠地向跳伞的苏联飞行员进行射杀，当即获得“王牌资格”。不久，日本报纸对他的“赫赫战果”大肆进行宣传，一时成为新闻焦点人物。6 月 27 日，他利用机上携带的全部弹药，于一次空战中一人击落苏联一流的伊—15，伊—16 战斗机共 11 架，创造了日本陆航空前绝后的空战战果记录。

图 4—54 筱原弘道少尉。

8 月 27 日傍晚，筱原在一次为轰炸机护航的战斗中又击落 3 架飞机，但自己也被背后的一架苏联飞机击中，飞机燃起了一团火球，并拖着一股浓烟坠落在外蒙古大草原上的阿布达拉湖以南 10 公里处的荒野上，殒命于异国他乡。

筱原是一个名副其实的空中神枪手，在射击比武中常常得分最高。7 月 25 日，曾在击落 4 架敌机后因左翼油箱中弹一度迫降在草原上，当苏军坦克包围上来时，他被迅速降落在失事地点的另一名飞行员营救生返。

他曾在日记中写道：“（我的战果）没有一架是可疑的，我确认战果的方法是必须目睹目标着火并落向大地……”。筱原并未活到第二次世界大战爆发。

#### 穴吹智曹长

穴吹智的绰号是“缅甸挑夫”，是太平洋战争中日本陆航真正的头号王牌。

穴吹 1921 年生于香川县一个农民家，高小毕业后就投考了少年航空预科。1938 年 4 月正式进东京的陆军航空学校学习，并在熊谷飞行学校学习飞行，后来又去太刀洗航校深造空战战术，1941 年 3 月作为第 6 期飞行生毕业于该校。四个月后，被派往驻台湾的第 50 飞行联队第 3 中队服役，10 月份升任伍长。

图 4-55 穴吹智曹长。

太平洋战争爆发后，作为金九少尉的僚机，前往菲律宾作战，12 月 21 日击落美军 P—40 一架。不久又前往缅甸作战，1942 年 2 月 9 日，在里迈上空的空战中，日军被打得只剩穴吹一架飞机，而且祸不单行，他偏偏又与另一批 P—40 遭遇，形势相当险恶。在这样的生死关头，他积极化被动为主动，竟又击落 2 架 P—40，其余美机见势不妙，便匆匆撤去。同年 6 月，穴吹应召回国改装一式战斗机，他个人座机的绰号是“吹雪号”，改装一结束，他再次返回缅甸前线，而且又在那里打了一年的仗。其间，共出击 173 次，公认战果 30 架（内含不确定战果 5 架），但在他个人的日记中，他认为他已击落敌机 48 架。

穴吹有个拿手好戏，是从目标后上方开始进入跟踪瞄准，并在第一次俯冲之中就成功地将目标打下去。1942 年 12 月 24 日的那次空战是穴吹典型的

战斗实例：当天起飞就出师不利，起落架被敌机击中，无法收入机翼，于是他仍拖着裸露在外的一只机轮坚持继续加速升空。在空战中，他一次击落皇家空军飓风式战斗机 3 架。1943 年 1 月 26 日，又是他创造了在缅甸上空击落第一架 B—24 的记录。10 月 8 日，他又在巴赛印上空冲入美军机群中间，在已负伤的情况下仍一次击落 P—38 和 B—24 各 2 架！最后，又撞坏一架 B—24 轰炸机的尾翼右方向舵才把飞机迫降在海边，三天之后才获救生还。为此，获得日军当局颁发的“特殊生还奖状”，并有高官前往探视，一时出尽了风头。伤愈之后，穴吹被禁止参加空战，1944 年 2 月又奉召回国，目的是保护这位“英雄”免遭不测。当年 10 月，被晋升为曹长军衔。在日本本土防空作战的最后日子里，又取得战果 6 架。日本投降时，他正在明野航校任飞行教官。

战后，穴吹智在航空自卫队直升机部队中任职，并以三等空佐的军衔退役。

### 垂井光义大尉

垂井光义是诺蒙汉事件中仅次于筱原的第二号王牌。

垂井 1915 年生于冈山县，1934 年 2 月作为少年预科飞行兵第 1 期生进所泽航校学习飞行。1935 年 11 月毕业后，赴明野航校进一步改装战斗机，后又在岐阜的第 1 联队第 1 中队正式服役。1939 年 6 月 22 日首次在诺蒙汉事件中参加空战。26 日的黄昏时分，在一次转场飞行中与苏军伊—15 遭遇，这时，高空另有五、六十架苏联飞机正伺机猛扑下来，形势相当严峻。结果，在队友前来增援的情况下，垂井所在的那个三机编队在杀出重围中每人取得 2 架的战果。在以后的日子里，只要有空战机会，他每次都必定架机升空，到 9 月 15 日诺蒙汉事件结束时，已取得战果 28 架。

图 4-56 垂井光义大尉。

1940 年，垂井进入航空士官学校深造，1941 年 7 月毕业时晋升为少尉军官。太平洋战争初期，他随部队南下作战，先后转战马来半岛、斯麦托拉和爪哇一线。1943 年 4 月被提拔为中尉，同时调往第 68 飞行中队改飞三式战斗机，其基地设在新几内亚的威瓦克机场。由于当时日本空中力量在东南太平洋地域日显单薄，垂井所在的飞行部队也士气低落，人心涣散。美国威力强大的 P—47 的出现，又巩固了美军的制空权地位。垂井在逆境中，成为第一次击落 P—47 的日本人。并在后来的空战中又先后击落 10 余架美机。在此时期，垂井有三次被击伤而迫降，但每次都安然无事。

1944 年春天，垂井所在驻地机场被攻岛美军地面部队占领，飞行员们离开飞机，在极度饥渴和热带疾病施虐的严酷条件下徒步转移逃生。8 月 18 日，垂井被低飞的美军战斗机扫射的枪弹夺去了性命，一个失去机翼的飞行员死于敌人的机翼之下。临终弥留之际，这个效忠军国主义的日本军人仍面对遥远的北方高唱天皇陛下万岁。

二战中的日本海军航空兵，是一支力量更加强大的、为日本推行其侵略政策效力的部队。据日本国内资料统计，海航中个人战果至少为 8 架的王牌就有 149 人，这些人的战果同样包含 30 年代中日战争中的那一部分，在 149 人中间，有 88 人在战时阵亡，阵亡率高达 59%，更甚于陆航部队，这一方面也暗示了当时海军航空兵作战环境之艰险和战斗的残酷程度。有 11 人被全

军通报表彰并连升二级军衔（不含自杀飞机飞行员那些人）。个人战果平均水平也大大高于陆航，其中个人战果大于 50 架者有 5 人，个人战果介于 20~50 架的有 10 人，个人战果为 11~19 架的有 76 人。有别于陆军飞行员的是他们的战果基本上都是在太平洋战争中获得

图 4—57 日本海军公认的第一号空战战果发生于 1932 年 2 月 22 日，3 式舰载战斗机的生田大尉（左）等三名飞行员在苏州上空将来华推销飞机时主动起飞拦截的美国波音公司友人肖特座机波音 218 击落，肖特成为中日战争第一名空中牺牲者。

的，仅极少数工牌的战果来自 30 年代的中日战争。而且，王牌中无一人参加过 30 年代的诺蒙汉事件。

30 年代中日战争中个人战果最高记录是 14 架，少数人的个人战果在 11~13 架之间，其余均在 10 架以下。

日本海军航空兵前三名王牌飞行员是：

西泽广义中尉

西泽广义，是太平洋战争中获得日美双方公认的头号日本王牌。

西泽 1920 年生于长野县一个山村中，小学毕业后曾在一家生丝厂做童工。1936 年进“预科练”学习飞行知识，是乙七期的飞行学员。1939 年 3 月从航校毕业，在 71 名学员中排名第 16 位。1941 年 10 月奉命前往负责内南洋防空任务的千岁航空队报到。1942 年 2 月，又调到海军第 4 航空队，赴拉包尔一带作战。2 月 3 日，首次击落美机 1 架。4 月份以后，又随部队转战台南及东部新几内亚一带。8 月 7 日，在美军进攻爪达尔卡纳尔岛后，西泽又赴所罗门海域作战，到当年 11 月底，公认的战果已达 30 架。

图 4-58 西泽广义中尉。

特别是在 8 月 7 日的那次空战中，他一人一次击落 6 架美国海军的 F4F 战斗机后，自身中弹，遂打算驾机撞击敌机，与敌同归于尽。但由于找不到目标，才不得不飞回基地。1943 年 5 月，西泽随海军 251 航空队再赴拉包尔作战，10 月份才从东南太平洋前线返回日本。由于他“战功卓著”，草鹿东南方面舰队长官特授其刻有“武功拔群”铭文的军刀一把。西泽当时已成为日本海军上层人士极为赏识的马前卒，有一例可以作证：某日，西泽空战后迟迟不归，急煞了舰队司令长官，该将官竟久久留在跑道边而不忍离去，苦苦期盼着一个士官飞行员能安全归来。

自从 1943 年 6 月日本军队停止记载飞行员个人战果后，官方公认的有关西泽的战果便变得捉摸不定起来。1943 年 11 月，西泽晋升为飞行曹长，并被调往北方的千岁岛防空队。1944 年 10 月，日本发动“捷”号作战，作为北方本土航空部队之一员，西泽所在部队奉命开赴吕宋岛的马巴拉卡特，投入这一战役，25 日，西泽为神风攻击队（日军自杀攻击飞行队的称呼）的第一次自杀性攻击行动提供空中护航。他率领 3 架僚机迎战从美国航空母舰上起飞的 F6F 地狱之猫式战斗机，并击落 2 架。26 日，西泽将座机留在赛布岛，搭乘一架军用运输机飞回部队所在基地，途中飞机被美军 F6F 击落于明德罗岛的卡拉邦地区，西泽当场摔死。几天后，日本海军联合舰队司令长官命令追赠其军衔二级（至中尉衔），葬礼于 1944 年 12 月 2 日举行，西泽本人获得所谓“武海院广范义航居士”称号。

西泽广义的个人战果，按其家族提供的记录应该是 147 架，但依照战死时官方报道所称应该是 150 架，也有学者认为是 102 架；如果按照从拉包尔

撤退时冈本 253 飞行队队长的说法，则应该是 86 架，那么加上最后一天的战果，应是 87 架。综合各方面的资料，一般得到公认的战果为 60~70 架左右。不过，可以肯定的是，西泽广义已成为日本海军头号王牌。

西泽的性格是外向型的，但在社交方面又往往很拘谨。他精于相扑和柔道，而参加战斗后又因内脏器官有疾而时常带着苍白的脸色登机起飞。有人说，西泽是个性格复杂的人，但又是个精于空战者。

#### 岩本彻三中尉

岩本彻三 1916 年生于岛根县一户农民家中，从益田农林学校毕业后，于 1934 年 6 月成为吴海军陆战队中的一名水兵。1935 年改行当了航空机务人员，1936 年 12 月从第 34 期飞行班中毕业，成为一名海军战斗机飞行员。1938 年 2 月。作为最年少的飞行员随第 12 航空队入侵中国大陆。2 月 25 日，在南昌空战中，一人击落 5 架飞机、初次升空作战就获得王牌资格（但在日军中尚无王牌之说）。到同年 9 月回国时，共出击 82 次，先后击落中国大陆飞机 14 架，成为 30 年代中日战争中的日本海军头号王牌。

图 4-59 岩本彻三中尉。

太平洋战争爆发后，岩本登上瑞鹤号航空母舰转战于夏威夷、印度洋和珊瑚海海域一带。1942 年 3 月又调入新建的 281 航空队，此后近半年战斗在霍隆西罗岛的北部天空。同年 11 月，岩本率领 15 架飞机并入一支特遣队前往拉包尔加入增援部队的行列。在三个月当中，几乎每天都参加空战，直至 1944 年 2 月底登上特拉克岛时为止。在此期间，他们的主要任务是阻止美军 B—24 轰炸己方阵地。1944 年 6 月，岩本再次返回国内，9 月份晋升为少尉，10 月份重又投入台湾海峡和菲律宾上空的战斗，10 月底再次回国。1945 年春季部队移驻九州，并参加过冲绳空战，直到日本投降。

岩本有整整八年飞行在最前线，具有丰富的空战经验，在这方面，其他王牌都有所逊色。但个人战果除了在 204 航空队中曾有 20 架登记在案外，后来的战果都不再得到上司的记录和确认，使最终统计十分困难。战后死在病床上的岩本曾拥有一部来不及出版的回忆录，其中自称拥有战果 202 架（其中 142 架是在拉包尔取得的）。但比较客观的分析都认为取 80 架为宜。当然，仍有人坚持他的战果应大于西泽。

岩本有一套在垂直俯冲中一击命中的绝招，自称“虎彻”。

#### 杉田庄一少尉

杉田 1924 年生于新泻县的一个山村中，年少时曾在农业学校读书，中途辍学。15 岁时投考了海军，1942 年 3 月在丙 3 期飞行班中毕业，被分配在第 6 航空队，是十足的“战中派”飞行员。

杉田最早参加的战役是中途岛大海战，但没有留给他空战的机会，1942 年下半年，作为最年轻的飞行员中的一员，参加了所罗门战役，当时部队驻扎在布茵机场。1943 年 8 月 26 日，在一次空战中杉田飞机中弹，他被迫跳伞，由于身体被火烧伤，不得不回国养病。

图 4-60 杉田庄一少尉。

在 1942 年 12 月 1 日一次发生在布茵上空的战斗中，杉田驾机撞下 1 架 B—17 型四发动机大型轰炸机，这成为他的首例战果。但自己座机的右翼却因被切断而坠落。初次作战就显露出杉田凶狠泼辣的战斗作风，后来的许多

战例，更证明他是个“野性十足”的战斗机飞行员。

1943年4月18日，山本五十大将搭乘“一式陆攻”型轰炸机赴前线视察，遭美军拦截，杉本曾“荣幸”地成为专机编队中6架零式战斗机乘员中的一员，击落过2架美机。

1944年3月，杉田调往第263航空队，先后转战马里亚那和卡罗林一带，7月份又参加了菲律宾战役。1945年1月，他参加改装“紫电改”式战斗机，并重新派往第343航空队的301中队回到国内投入本土防空作战。4月15日，指挥所拉响了紧急警报，杉田跨入机舱滑上鹿屋机场跑道正推油门起飞准备升空迎击，但被抢先一步埋伏在机场上方的美机击中，刚刚离开地面的那架紫电改型飞机当即着火，翻身坠地，杉田阵亡。

1945年春季，杉田和坂井少尉等战果领先的一些飞行员纷纷获得日本海军大本营的嘉奖。并按惯例向全军发布阵亡公告，晋升军衔二级。在奖状中称杉田战果达到70架，另有40架为多人共同战果。一些史学家认为，其多人共同击落的战果宜改为30架。

应当提及的是，以往时常提到的日本海军超级大王牌板井三郎中尉其实只能排行第四名。尽管他成为战后存活王牌中战果最高者，据统计，他的战果为63架。

图4—61 权井三郎中尉。

## 二十二 中国

1932年1月28日，淞沪事变爆发。中日之间发生了最早的几场空中文锋。黄毓铨成为中国空军里最早的空战牺牲者。2月26日，中国空军2大队大队长沙邦藩在左臂被打断的情况下，顽强奋战，击落日本海军13式舰载攻击机1架，成为中国空军空战战果第一例。

1937年7月7日，日本侵略中国，抗日战争爆发，当时，中国空军仅拥有305架作战飞机，但性能低劣，且机种繁杂。这些，都和当时的日本空中力量是无法比拟的。但中国空军飞行员的一半，约近300名战斗机乘员仍不畏强暴，奋不顾身地投入到抗击空中侵略者的战斗中去，并在抗战初期夺取过几次空战大捷。

图4-62 石邦藩大队长创空战第一例战果。

1937年8月14日，是中国空军正式对日作战的第图4—62石邦藩大队长创空战第一例战果。一天。清晨，24中队长刘粹刚果断率领9架霍克战斗机对长江中的日舰实施攻击。与此同时，兄弟部队的其他战斗机也分头对上海吴淞口、汇山码头及南通附近江面上的日陆、海军目标实施攻击，战斗一直持续到午后。梁鸿云，袁葆康等飞行员成为第一批为国捐躯者。当日下午，四大队27架霍克刚转场抵达杭州笕桥机场，就遭遇日机猖狂袭击，高志航大队长抢先登机重上蓝天迎战，击中日机1架。这场空战，最终以2:0宣告中国获胜。而高志航不久也因作战英勇顽强而成为全民崇敬的民族英雄，并蜚声四海（战果至少5架）。

1937年8、9月间，为争夺华东地区制空权，中日空军的空战规模不断升级。8月15日，高志航于负伤后又击落1架日机，乐以琴分队长则在空战

中上下穿梭，先后击中 4 架日机，今日军大为震惊，以至此后日机一见 2204 号霍克机飞近，便纷纷规避，不敢恋战。在浙江上空，中国空军击落击伤日机多达 13 架。三天来，日本侵华海军第一联合航空队的 39 架新型的九六式大型“陆上攻击机”（轰炸机）竟有 18 架被击落地面，给跨洋空袭的日本海航造成较大损失。

8 月 17 日，中国战斗机飞行员阎海文受伤后跳伞陷入敌阵，至死不愿投降，在击毙包围上来的五名日本兵后拔枪自尽。此壮举令全国军民为之动容，也今日军头目甚为钦佩，特下令为其厚葬，并在东京组织成千上万的民众参观“阎勇上”遗物，大长了中国空军之威风。

图 4-63 空军英雄人物、王牌高志航大校。

19 日上午，沈崇海机组驾驶中弹的诺斯洛甫“伽玛 2E”型轻轰炸机撞沉日舰，壮烈成仁。21 日，日机再次偷袭扬州机场，空军五大队在空战中取得战果 4 架。27 日，十七中队 7 架彼音 281 型战斗机在吴淞口上空再次击落 3 架日机。在连日的空战和对地攻击作战中，双方投入的兵力和作战强度都是空前的。仅 8 月后半个月，中方就组织出击 67 次，其中空战发生 12 次，共取得战果 61 架，击中日舰 10 艘，己方损失飞机 27 架。到 9 月份，华东地区制空权终因敌我空中力量过分悬殊而落入敌手。中国空军飞机被迫转入夜间作战。

9 月 19 日，日海军出动数十架飞机空袭南京，中国 21 架战斗机英勇拦截，击落日机 3 架，但己方飞机损失 5 架，四人牺牲，此后，中国空军逐渐显得力不从心，损失惨重。在 9 月下旬几次空战中，每次都击落日机 2 架，但己方损失较大。与之同时，日军对南京等军政目标地区实施 11 次大空袭，共出动飞机 289 架次，投弹 32.3 吨。9 月 26 日，日海军航空兵中自称“四大天王”之一的山下七郎大尉被中国空军击落于江苏太仓，山下本人成为被中国生俘的第一个王牌飞行员，在整个 9 月份，中国飞机出击 46 次，其中空战发生 15 次，但只取得战果 20 架，（另击中敌舰 38 艘），己方损失飞机 36 架！

10 月份，空军健儿刘粹刚于数次空战中打出了军威、国威。被誉为“中国红武士”（意喻一战时期德国空军驾驶红色飞机的头号王牌里希霍芬）。在以后的日子里，刘粹刚成为中国空军的头号王牌（同时也是迄今为止个人空战战果最高的中国飞行员）。在这个月里，中国空军组织袭击日军 110 次，其中空战发生 15 次，共击落日机 7 架，击中敌舰 3 艘，己方损失已高达 25 架。至此，中国战前保有的各类飞机已全部消耗殆尽。例如，10 月 26 日日军曾从容容派出 150 架飞机袭击上海大场机场上的中国地面守军，使中国士兵伤亡惨重，而中国空军却束手无策，令人扼腕。又如 11 月 11 日，因中国飞机袭击日舰时损失过大，而迫使暂停轰炸行动，此后，日舰便如入无人之境，更加肆无忌惮地在我江海面上逞凶狂。

11 月 17 日，日海军王牌飞行员白相定男大尉在淞沪上空被中国高炮击毙，21 日，高志航大队长奉命从兰州领回苏联援助的一批伊—15 型战斗机，可惜他壮志未酬，却在转场途中被日机投下的炸弹炸死在崭新的座机旁，消息传来，举国哀痛。在 11 月内，中国空军仅有 30 架飞机出击过 10 次，其中 5 次是空战，战果仅 1 架，己方损失 7 架。

12 月份，苏联空军援华志愿飞行队及时来华助战。12 月 3 日，乐以琴上



尉协同苏联飞行员一起与敌机展开格斗，他以精彩绝伦的特技动作，数次摆脱追击，化险为夷，并机智地使2架日机互撞坠落，自己也因飞机中弹而跳伞，不幸伞衣故障坠地身亡。第二天，飞行员董明德跳进南京大校机场上唯一一架中国战斗机的座舱内，启动发动机勇敢起飞沿公路扫射日军部队，直至弹尽而归。

在中国大地上，不仅江浙地区，在其他地区，中国空军也同样前赴后继，英勇抗战。如1937年9月21日，28中队中队长陈其光击落日本陆军航空队的“罕宝”、“射击之王”三轮宽少佐。10月25日，刘粹刚在夜间转场中因迷航而撞上一座宝塔，一代天骄不幸殉职。

1938年初，中国空军得到了390架飞机的补充，内含苏制伊—15，伊—16等战斗机230架。而侵华日本海航飞机有250多架。1月7日，中国空军五大队的陈存昀击落日本96式舰载战斗机飞行员潮田良平大尉，日本海军又一名“天王”作了异乡冤鬼。1938年2月18日，空军四大队在著名的武汉大空战的第一天打得相当顽强（该大队曾在八·一四空战后十天内取得战果10架）。当天，四大队三个中队的29架苏制伊—15、伊—16型战斗机分兵三路赴武汉三镇上空与日军12架重轰炸机、26架战斗机展开空战，这场短短12分钟的空中厮杀成为半年来中日之间最激烈的恶战，在武汉150万市民焦虑的视线中，四大队勇士一举击落日战斗机11架，轰炸机1架，为中华民族争了光，为中国空军史写下光辉灿烂的一页。大队长李桂丹及属下四人壮烈牺牲。李桂丹的阵亡，使中国空军失去一位富有领导指挥能力的将校。他生前曾获三星星序勋章和七等云麾勋章各一枚。死后，被迫晋为少校军阶。4月29日，又爆发了武汉大空战的第二场战斗，27架日战斗机掩护着18架攻击机再度空袭武汉，中国空军第三、四、五大队的19架伊—15协同苏联志愿飞行队的45架伊式战斗机起飞拦截，30分钟后空战结束，日机被击落21架，毙敌飞行员50人，中苏方面损失飞机12架。在这场被誉为抗日战争中最大一次空战中，飞行员陈怀民在击落敌机1架之后，身负重伤，毅然操纵着战鹰撞下另一架敌机后壮烈捐躯，为世人所敬仰。此役狠狠地教训了日寇，令日本海航足有一个多月未敢冒犯我方。5月31日的第三次大空战，也持续了30分钟，中苏飞行员携手奋战，为保卫当时中国的政治经济中心武汉作出了巨大贡献。图4—64 武汉大空战英雄人物李桂丹烈士。献。

图4-64 武汉大空战英雄人物李桂丹烈士。

由于日本航空势力不断增强，为减少伤亡，自同年8月以后，中苏飞机在日机来袭时采取了起飞避警的做法，以期保存实力。

1938年3月18日，中国飞行员欧阳森率僚机击落每天来徐州战场上空进行骚扰侦察的日本侦察机和轰炸机各1架，大大鼓舞了地面部队的士气。李宗仁闻讯后连呼“好得很”。这是中国上层人士对空军作战的极好评价。4月6日，台儿庄会战打响，空军又与14架前来增援的日机展开空战，除击落其中2架外，还击毙日本陆航王牌加藤建夫，给这个不可一世的空中侵略者以应有的下场（加藤曾狂妄地向中国飞行员发出挑战书，要求“一决雌雄”）。7月18日，日海军四大天王中的南乡茂意大尉也被中、苏飞行员击毙，今日军痛心疾首。

进入1939年后，日本陆航与海航分工空袭中国华北与华南地区。中、苏空军飞行员每战必应，虽奋力苦斗，但战绩不大。5月3日，日海航组织机

群对“陪都”重庆实施第一次大空袭，中国空军四大队、五大队分别派出 25 架和 12 架战斗机截击。共取得战果 2 架，毙敌 15 人。己方损失 2 架，1 人牺牲，6 月 11 日，日海航第六次空袭重庆，中国空军 23 中队梁天成为国捐躯，至此，同样也被中国誉为空军“四大天王”的四名勇士全部殉职。（他们是高志航上校、乐以琴、刘粹刚上尉和梁天成）

图 4-65 空战勇士陈怀民烈士。

11 月 4 日，为阻止日海航倾巢出动 72 架轰炸机空袭成图 4—65 空战勇士陈怀民烈士。都，中、苏空军飞行员合力迎击，其时，邓从凯击落日本海军“轰炸大王”奥田喜久司，给日本海军以沉重打击。

1939 年底，继“田号作战”之后，日陆军航空兵又发动了代号为“100 号”的战役。于三天之内，每日出动上百架飞机对兰州进行狂轰滥炸，先后被中国空军击落数十架。1940 年 5 月中旬开始，日军又发动了更为凶猛的“101 号”作战行动，至 9 月 4 日为止，日陆航共出动 21 批 904 架次，海航也配合出动 54 批 3651 架次，累计掷弹 27107 枚，计 2957 吨，与中国飞机空战 607 架次，被击落 16 架，另有 387 架次中弹负伤，89 人毙命。中国损失飞机 117 架，另有 65 架被敌人毁于机场上。在整个 1940 年内，中国空军投入空战 61 次，动用战斗机 1084 架次，获战果 32 架，击伤日机 22 架。己方损失飞机 29 架，负伤 64 架，14 人牺牲，4 人失踪。

其中的 9 月 13 日空战，是中国飞行员与日本海军航空兵最先进的零式战斗机的初次交战！由于装备技术上的明显差距，中国方面有 13 架飞机被击落，11 架受伤，10 名飞行员阵亡。成为抗日战争以来中国空军损失最惨重的一次空战。到年底，中国空军仅剩飞机 65 架，丧失了抵抗反击的能力。到第二年虽从苏联得到一定数量的飞机补充，但仍只得以“避战”为主要行动方针。

1941 年夏季，当日本陆海军看到由其发动的最后一次大空袭仍无法削弱中国军民的抗战意志后，为了顾及太平洋战争其他战线之需，遂开始从中国大陆陆续抽出航空力量以增援其他战场。但对中国各地的中、小规模空袭仍未中止。6 月 22 日，就爆发过一场激烈的空战。当时，有 53 架日机分批窜入四川准备偷袭中国目标。中国空军虽奋力迎战，终因寡不敌众而败下阵来，且损失惨重。9 月过后，日军在中国大陆已不存在具有“真正作战能力”的航空兵大部队。据统计，日海航至 1941 年为止，共被中苏二国飞行员击落 554 架、击伤 615 架，日海航飞行员阵亡 829 人（含轰炸机乘员，资料引自中国政府报告）。

在发生于 1939~1940 年间的桂南会战期间，中、苏空军于 18 次空战中击落敌机 11 架，己方损失 15 架，负伤 15 架，9 人牺牲，12 人负伤。

从 1943 年起到 1945 年战争结束，在中国方面一再要求下，中国陆续从美国贷购到 2394 架军用飞机，占进口军机的 59%。1941 年 4 月起，由陈纳德将军领导的志愿飞行队赶赴中国援助抗战，取名“飞虎队”（见本节“美国”部分），他们主要使用 P—40 型战斗机，至 1942 年 5 月为止，这支美国志愿飞行队参加空战 26 次，攻击地面目标 23 次，空中侦察飞行 27 次，护航飞行 4 次，拦截作战 10 次，巡航飞行 9 次，共击落日机 193 架，击毁地面敌机 75 架及军车 112 辆，仓库 15 座，击伤敌机 40 架，己方损失 68 架，十几人阵亡，为中国的抗日战争作出了巨大贡献。1942 年 7 月，该部改编为美

国陆航第 10 航空队第 23 联队，成立 8 个月内，共击落击毁空中与地面敌机 149 架，己方仅损失 17 架。在这一时期，中国大批飞行员进行了集训整编并赴美国改装新式飞机，中国空军开始脱离老旧装备，逐步进入现代化建设阶段。1942 年 10 月 27 日，二大队 9 架美制 A—29 攻击机由四大队 10 架 P—40、P—43 护航袭击了运城日军机场，这成为 1942 年下半年中中国空军的首次主动出击。

图 4—66 中国空军进口的 P—40 战斗机正在仰光某工厂内组装中，准备飞回国内使用。

1943 年 3 月，驻华美 23 联队扩编成美陆航第 14 航空队，同年 6 月，中国飞行人员开始分批赴卡拉奇接受美式训练并改装、接收新式美制军用飞机（如 P—66 “先锋”、P—43 “枪骑兵”、P—51 “野马”、F—5E 侦察机、B—25 “米切尔”轰炸机、B—24 “解放者”轰炸机等等），同时接受全新的空战战术培训，使战斗素质发生明显改善。10 月，三支受过训的大队在桂林组建了中美混合航空团，战斗机飞行员基本上是中国人。

1943 年 6 月 6 日，驻在梁山的中国四大队飞行员周志开在驱赶前来偷袭本机场的日本九九式轰炸机时，只身孤闯敌阵，左右开弓，一举击落 3 架敌机，因此荣获青天白日勋章一枚，晋升为少校，成为抗战后期中国空军著名空战英雄（他在战时三十余次空战中，共击落日机 5~6 架，十多次获得各种奖章、奖励与奖金）。

在鄂西会战期间，中国空军和美第 14 航空队累计出击 53 次，其中动用战斗机 336 架次，共击落日机 31 架，击毁地面敌机 6 架，击沉击伤日舰 23 艘，毙敌 157 人，打伤敌军 238 人，日军哀叹：“制空权已落入中国之手。”

图 4-67 中国空军起飞线上的 P-40 型战斗机。

从 1943 年下半年开始，中美航空兵部队全力投入反攻，半年内仅美 14 航空队就出动 258 批 3519 架次，其战斗频度之高是多年来少有的。同年秋季，大陆出现盟军中最先进的 P—51 野马式战斗机，它成为零式飞机的克星。9 月 9 日，日陆军航空队第三师团师团长藺盛孝中将被中国飞机击毙，这是第二次世界大战期间死于中国大陆的军衔最高的航空人员。12 月份，在常德会战中，中美飞行员共出击 216 批，其中出动战斗机 1467 架次……在空中共取得战果 25 架，击伤 19 架。

1944 年 1 月，日军发动“1 号作战”，继而又爆发了豫湘桂空战，中美飞行员给予日军以沉重打击。8 月 8 日，长衡会战结束，中国空军出击 349 批，美国第 14 航空队出击 202 批，双方共使用战斗机 3974 架次，于空战中取得 70 架战果，另炸毁地面敌机 52 架……年底，日飞行员为应付袭击，每人每月飞行时间高达 120 小时，令飞行员们疲惫不堪。至 1944 年下半年，美军动用其武库中最为显赫的 B—29 巨型战略轰炸机，以中国一些基地为跳板和加油点，开始对日本本土进行战略轰炸甚至空降作战。这期间，还穿插有数百次大小空战，狠狠打击了日本侵略者。至 1945 年 8 月日本宣布无条件投降时，中国空军又缴获 1797 架飞机战利品及大量航材、汽油。

上述情况，只是中国在第二次世界大战中空中作战、尤其是空战中的部分人和事，只是八年抗战中无数飞行员英勇事迹中的一小部分。据不完全统计，二战中（含中日战争之初）中国飞行员共产生十几名王牌，其简况见表 4—5。

这十几名王牌中的前三名是：

### 刘粹刚上尉

如果按自述的战果数进行评估，那么他是第二次世界大战中（中日战争）中国空军的头号王牌。

刘粹刚 1913 年生于辽宁省昌图县，1931 年进杭州览桥的中央航校二期学习飞行。1932 年 8 月中日开战时已是一名上尉三级军阶的飞行干部，当时已任空军第五大队 24 中队中队长，8 月 21 日黎明时分，刘粹刚所在部队正准备从扬州机场起飞，却遭到日本海军吉田小队 3 架 96 式战斗机的偷袭。刘粹刚当即跨入 2401 号霍克 型战斗机紧急升空反击，用机上 12.7 毫米机枪仅发射了十几颗子弹就打下 1 架敌机，取得了首例战果。在抗战最初的二个 月中，刘粹刚的出击率之高是无人能够相比的。9 月 7 日，在太湖上空的一场主战中，又一举击落从加贺号和凤翔号两艘航空母舰上起飞的 2 架日本战斗机。22 日，刘所在飞行部队参加了南京防空作战，刘粹刚将 1 架日本海军的 96 式轰炸机击落在栖霞山上。在他总共 13 架的战果中，至少有 11 架获得公认。11 架中据说包括了 2 架与他人共同开火取得的战果。

由于刘粹刚战斗作风顽强，曾被日本“四大天王”中的加藤建夫称作“空中赵子龙”。在中国空军中，又因其战绩雄居第一而获得了“中国红武士”的美称。

图 4-68 中国空军在二战中的头号王牌刘粹刚上尉。

1937 年 10 月 25 日，他告别了新婚不久的爱妻许希麟，跨上一架新式的霍克机从南京出发北上，应八路军要求前往平型关一带助战，后因气候恶劣，无法投弹，只得盘旋侦察后返航，途经山西高平县境内时，天黑风急，暴雨骤降，刘粹刚因迷航撞上一座叫魁星楼的宝塔，机毁人亡，时年仅 24 岁，闻者无不万分痛惜。

中国的一颗巨星陨落了，他成为人们世代传颂的民族英雄。

### 柳哲生大校

柳哲生是得到“国际公认”的中国头号王牌。

1937 年 8 月 14 日，在杭州击落中型轰炸机 0.33 架；1938 年 2 月 18 日在汉口上空击落 96 式舰载战斗机 2 架（内 1 架系多人共同开火）；5 月 31 日又在汉口与他人共同击落 96 式战斗机 1 架；1940 年 6 月 10 日，于重庆上空击落 96 式轰炸机一架；12 日又击落同型机 3 架（内 1 架系多人共同开火）；7 月 16 日击落 96 式轰炸机 2 架；8 月某日又再次击落 2 架（内 1 架系多人共同开火），1941 年 5 月 23 日在兰州上空又击落该型轰炸机 1 架……合计战果 11 1/3 架。

图 4-69 柳哲生和他的伊—16 型座机。

柳哲生，是在南昌航校开始学习飞行的，后又进洛阳和杭州的航校进一步深造。并作为览桥中央航校五期生毕业后分配在中国空军中作战最勇猛的第四大队服役，使用刚刚引进的霍克 型战斗机。

中日开战后不久，于 8.14 空战之当天，他担任李桂丹中队长的 2 号僚机赴周家口上空投入战斗，因中途遭到台风影响而转落杭州机场，经加油后又匆匆起飞，截住从台湾方向飞来的 96 式轰炸机编队，在短兵相接的空战中，柳哲生击落 1 架，成为他最早的战果。此役之后，他遂移防南京与汉口等地，

且愈战愈勇。

自高志航等第一代飞行员相继阵亡后，柳成为空军战斗机部队中的骨干分子。特别是在 1940 至 1941 年间的重庆、成都及兰州防空作战中，他已成为驾驶苏制伊—16 战斗机驾驶员中的中心人物。他创造的俯冲攻击怯己从霍克 上移植到伊—16，当个人战果达到 9 架时，蒋介石亲自召见了他并亲手授其九星勋章一枚。

战后，柳哲生移居台湾，曾晋升到将军级军衔。

### 黄新瑞

黄新瑞生于 1914 年 3 月 15 日，广东台山人。曾先后从美国罗省其利希航校和广东航校军官班第一期毕业，曾在中国空军中任中队长及五大队大队长等职，最高军行为少校三级。曾创个人一次空战中击落 3 架敌机的良好记录。被空军同仁誉为“虎将”，个人战果 8.5~10 架，曾获得 3 枚勋章。1941 年 3 月 14 日在成都双流机场附近空战中阵亡，死后被迫晋为中校。

表 4—5 第二次世界大战中中国空军主要王牌一览

| 名次 | 姓名  | 最终军衔 | 个人战果(架)                | 出生日  | 阵亡日  | 备注   |
|----|-----|------|------------------------|------|------|--|
| 1  | 刘粹刚 | 上尉   | 13                     | 1913 | 1937 | 追晋少校，战果自述  |
| 2  | 柳哲生 | 上校   | $11\frac{1}{3}$        |      |      |  |
| 3  | 黄新瑞 | 少校   | $8\frac{1}{2} \sim 10$ | 1914 | 1941 | 追晋中校，战果自述  |
| 4  | 王光复 | 中尉   | $8\frac{1}{2}$         |      |      | 中美混合航空团时代的王牌                                       |
| 5  | 高又新 | 少校   | 8~9                    |      |      | 中国“驱逐之王”，因从不受伤而称为“福将”                              |
| 6  | 谭 鯤 | 少校   | 8                      |      |      |  |
| 7  | 董明德 | 大校   | 7~10                   |      |      |  |
| 8  | 周志开 | 少校   | $5\frac{1}{2} \sim 6$  | 1919 | 1943 | 追晋中校，第一个获青天白日勋章者，曾中弹 100 发仍顺利返航。中国使用 P-40 后最先击落敌机者 |
| 9  | 周廷芳 | 中尉   | 6                      |      |      |  |
| 10 | 陈瑞钿 | 少校   | 5~7                    | 1913 |      | 被国际友人称“中国战鹰”，1932 年归侨，曾撞落一架敌机。                     |
| 11 | 高志航 | 上校   | 5                      | 1908 | 1937 | 追晋少将，曾任驱逐机司令，死于空袭中的机场停机坪上，抗战早期王牌。                  |
| 12 | 陈其伟 | 中尉   | 5                      |      |      |  |
| 13 | 藏锡兰 | 大尉   | 5                      |      |      | 中美混合航空团王牌  |
| 14 | 岑泽鏊 | 少校   | 5                      |      | 1941 | 归侨、追晋中校  |

## 第二节 战争艺术（II）

和第一次世界大战时相比，第二次世界大战中的王牌座机虽然大都画有考究的队标图案和飞行员个人标志图案，但飞机整体不再漆得花花绿绿，昔日艳丽的外表涂装已被更注重实效的迷彩色或战域、地域及部队间醒目的识别标志色带所替代。值得注意的是，王牌飞行员的个人战果数，乃至战果所对应的敌国国籍甚至机型，都明白无误地及时被画在飞机特定的部位（一般为座舱下机身侧面），成为飞行员引以为自豪的军功标志。

第二次世界大战中的王牌飞行员（一般飞行员也是如此）一般都有权按个人意愿在心爱的座机上画上代表本人的有趣的“个人图案”（有时还有“个人文字”），以表达自己对战争。对战斗生活乃至对自己的亲友的一种看法和意愿。这些图案具有较高的艺术水准，成为战后人们津津乐道进行考证和研究的一个课题。

王牌座机的外部形像，成为王牌个人性格和所局部队特征的极好表露，是这次战争中人和武器有机合成的产物，也是这一历史时期中一门独特的“战争艺术”。

美国二战头号王牌 R·邦格少校在 1943 年 10 月至 1944 年 3 月间，于新几内亚战线使用的 P—38J 型双发动机战斗机，从属于美国陆航 49 联队 9 中队。全机铝色，机头上部及左右发动机短舱之内侧局部涂防眩目哑黑色。机号黑色，发动机前桨毂罩涂红，机身左侧贴有爱妻麦乔莉大幅照片，稍后绘有代表战果数量的 24 面太阳旗（日海军旗），飞机制造番号 42—103993。

美国陆航第二号王牌，475 联队 431 中队长 T. B·麦克盖阿少校 1944 年底在菲律宾战场上使用的座机 P—38L、全机铝原色，涂哑黑处同前例，桨毂罩后部涂红、尾撑上的斜饰带与垂直尾翼上下端涂红，勾黑边。机头涂“红色恶魔”头像，衬黑底，尾撑二侧散热器罩上绘相同标志图，但加了一顶黄帽子。私人文字 PUDGY 与机号 131 均为红字勾黑边。战果画在一黄色方块上，用红白双色小太阳旗表示战果数量。飞机制造番号 44—24155。上述二例王牌座机涂色是相当有名的。

美陆航第三号王牌，驻欧美军中的头号王牌，56 联队 61 中队的 F·E·嘎布莱斯基中校 1944 年 7 月在英国服役时的 P—47D 型座机。上半部涂海灰/中绿双色“马达拉迷彩”。下半部涂中灰。座舱框架与桨毂头为铝原色，机头罩与方向舵涂联队、中队识别色“红”。机翼下表面与机身后部涂三道勾黑边的白杠杠。为防止友军误认作德目 Fw190 飞机，特在左右翼下都涂机徽。战果用德国红白黑卍字国旗表示，敌机型号用白字写在每一面旗子下面。

美国陆航 R·约翰逊大尉的 P—47D 座机，从属于赴英作战的 56 联队 62 中队，全机铝原色，机头上部涂橄榄绿防眩目色，机头尾涂红的部队识别色。文字黑，机头个人文字红。战果用黑十字代表（共 22 颗）。

美国陆航 352 联队 487 中队王牌 G·E·甫莱迪少校 1944 年 4 月在英国使用的 P—51B 型战斗机。全机铝原色，机头涂红，这是 352 联队共同标志。

个人文字 CRIPES A ' MIGHTY 由蓝底白字勾黑边组成。战果用勾自边的黑十字标记（德军飞机机徽）表示。垂直尾翼画黑横杠。飞机制造番号 42—106451。

美陆航的 475 联队司令 C·H·麦克唐纳大校 1945 年 1 月在菲律宾时使用的 P—38J 型战斗机。全机铝原色，机头上方与侧面及发动机舱内侧涂无反光黑色，上绘有代表战果的 28 面日本旗。机头个人文字蓝红相间，并绘有几串小水珠，黄色勾红边。桨毂罩和尾撑后部及垂直尾翼、上下端均绘有个人标志色红、黄、蓝细饰带。

美国陆航 352 联队 487 中队 J·C·麦阿中校 1944 年在英作战时的座机 P—51D。机头蓝色、个人文字白色，战果用黑白色立体卍字表示。个人标志日是红边深蓝底圆形中画一个抱着机关炮的灰色赤膊小人，戴茶色飞行帽，穿浅褐色飞行靴，配白围巾，黄色闪电。画在战果表后面。

美陆航 56 联队 62 中队的 D·西林大校的 1944 年 5 月座机 P—47D。上半部迷彩，下半部中灰色，符合所在地英国的习惯。机头涂联队色红，方向舵涂中队色黄。机腹下残留三道白杠，机头侧面个人图案为白色圆底上的老者，扛一根茶色棍棒，灰胡须，红黄相间的马甲、黑裤子，为防误击，左右翼下均涂机徽。战果为白框小黑十字，画在座舱盖左下侧面。

56 联队 61 中队 G·w·约翰逊中校 1943 年 10 月在英国作战时的座机 P—47D。上半部橄榄绿、下半部中灰。机头端涂白、后部镶一黑色细框。机身侧面个人标志图是一斜卧的金发美人，文字黄。垂直尾翼上绘一白横杠。战果未绘。

美国陆航第 8 联队 80 中队 J·T·罗宾斯少校 1944 年夏季在新几内亚战线使用的座机 P—38J（机身局部）。全机铝原色，用橄榄绿涂在机头上方防眩目涂层处。个人标志图是一个双手托天的日本和尚，穿棕色外衣。战果是红白色日本旭日旗。

美国陆航第 4 联队 336 中队 D·S·金泰尔大尉在英国基地作战时的座机，英国制造的“喷火 5b”型战斗机。英式迷彩上半部海灰/深绿双色相同，下半部中灰色。桨毂罩、机身后方饰带和飞机番号 MD—T 均为天蓝色，机徽用黄框、蓝底白星型式。个人标志图在机头侧面，是一只彩色鸚鵡，战果是白方块上的黑卍字，标在鸚鵡后面。

美国陆航 23 联队司令，R·L·斯考特大校 1942 年底在中国作战时的座机 P—40E。上半部涂橄榄绿，下半部涂中灰色。机头桨毂罩为红色，机头下绘有红口白牙鲨鱼口，这是不少美国军用机，主要是 P—40 专有的一种装饰图案，机身侧面用个人标志图案替代了机徽（罕见的例子），是一只戴着美国国旗做的高帽子的老虎撕开一面日本国旗冲破中国的青天白日机徽。个人战果标志是红、白色日本旗（二种型式），共十个。画在前风挡玻璃侧面下边。

美陆航 479 联队 435 中队的 R·沃尔斯少校 1945 年春在英国作战时的座

机 P—51D。全机铝原色，机头上部是橄榄色防眩目涂层。方向舵红，个人文字 sCATM 红，但加黑边。战果标志是由红、白、黑画成的纳粹旗帜，涂在座舱盖下框架上。战果有 17 个，含对地攻击战果。

埃赛克斯号航空母舰上的美国海军航空兵 D·麦坎贝尔中校 1944 年座机，F6F 型舰载战斗机。全机海蓝色，机徽简化为白星白杠。个人文字 Minsi 用黄色书写，34 个战果用 34 面小旭日旗表示。

勇猛号航空母舰上美国海军第 6 战斗机中队的 A·布兰裘大尉 F6F—3 座机。图上涂色为 1944 年 2 月时的状态。上半部深海灰蓝，两侧浅海灰蓝，机腹白。机号 19 为白色。9 架战果用 9 面红白旭日旗代表，绘在座舱盖下的机身侧面，个人标志图是一个茶色的牛头，牛头上有一对白的犄角，中队标志图是一只捧着炸弹的黑猫。

美国海军陆战队航空兵头号王牌 G·波茵顿中校 1943 年 11 月在贝拉拉贝拉作战时的座机 F4U—1A 战斗机。全机上半部深海灰蓝，两侧、垂尾和外机翼上跷部分的下表面涂浅海灰蓝，机腹白。机号 883 白色，不画战果标志。

美海军陆战队第二号王牌 J·J·福斯少校，在 121 中队服役时的座机 F4F—4。上半部中灰蓝色，下半部浅灰色。螺旋桨全黑。机徽采用 1942 年 5 月 15 日开始推行的无杠蓝底圆白五角星形式，中央撤去原有的红圆心，避免误认为日本飞机。机号 53 为黑色，战果未画。

1942 年在瓜达尔卡纳尔岛作战时的美国海军 M·卡尔和 J·史密斯合用的一架 F4F—4 型战斗棚，上半部深海灰蓝，下半部浅海灰蓝。机号白色，座舱侧面绘有旭日旗战果标志 19 个。

列克星顿号航空母舰上搭载的美国海军第 4 战斗中队中的 E·H·奥黑亚大尉座机 F4F—4 型。全机上半部涂深海灰蓝，下半部浅海灰蓝，螺旋桨黑，但根部不涂色。机徽采用 1917 年 5 月就开始推行的最早的带红圆心的形式。机号 F·3 为白色，座舱盖前侧方机身上绘有黑猫队徽图，带黄色圆形衬底，方向舵涂红白相间横杠。5 架战果竖立标注。

英联邦头号大王牌，第 80 中队的 M·T·S·J·帕特尔大尉 1941 年初的座机，双翼型的“斗士”2 式战斗机。作战地希腊。上半部为深绿/深上色双色云形迷彩，机阻力干蓝色。英军机徽在机翼上、下表面，分别采用 B 式与 A 式，机身处采用 AI 式，三色环从外到内为蓝白红，但带黄色粗环框。机号 X7971 为黑色小字，个人标志图力白星，黄（？）花纹。垂直尾翼上绘红白蓝三色竖杠国籍标志（下同）。

英国皇家空军公认头号王牌 J·E·约翰逊大校 1943 年在 127 航空团服役时的座机“喷火 9e”式战斗机。上半部涂深绿/海灰双色彩。下半部中灰色。机翼用日和 C 式机徽，机身用 CI 式机徽。桨毂与机号以及后机身饰带为天蓝色。个人标志是白圆底中一片红枫叶。未见战果标志。



英联邦第三号王牌 B·F·费奴于中校（当时为大尉）1941 年间在 452 中队服役时的座机“喷火 5b”型战斗机。上半部涂深绿/中灰双色彩，机腹涂中灰，主翼上下用 B·A 型机徽，机身用 A1 型，故带粗黄框，桨毂罩、机号与机尾饰带为天蓝色，个人标志图为黑线勾画的草花。

英国空军 C·R·考尔代尔中校 1943 年在达温作战时的座机“喷火 5C”型战斗机，上半部为深绿/深土黄双色彩，下半部为天蓝色，机徽采用特种型色，白圆心带深蓝圆框。垂直尾翼国籍标志也是白蓝双色块。机号、后机身饰带均为白色，座舱盖前下方锦旗为浅蓝色，加深蓝框，内划二道细红线。

英国皇家空军 112 战斗中队 1942 年在利比亚作战时 N·F·丢克中尉座机（美制）“战闷 Mk. 1”型战斗机（相当于 P-40）。上半部为深土黄/中岩灰色双色彩，下半部为“标准酸性天蓝色”，主翼上下与机身采用 B、A、A1 型机徽，桨毂罩红。鲨鱼口图案为红舌蓝嘴白齿加黑框。鲨鱼眼为红眼白珠。机号白。

英国皇家空军 242 中队 1940 年 9 月在英国本土作时的 D·R·S·巴达少校的座机“飓风 I”型战斗机，上半部深绿/深岩灰双色彩，下半部天蓝色，桨毂罩力黑色，机号中灰色，机头队徽标志图案为一只皮靴踢中一名德国军人。个人标志图画在座舱盖一侧下方，是一面带深蓝框的浅蓝方旗，中间画一红杠，并绘有黑色飞翼与文字。

英国皇家空军 85 战斗中队于 1945 年使用的双发动机，“蚊 NF30”型夜间战斗机，乘员是 B·巴布里济少校。全机中灰色，上半部混杂着深绿色迷彩色斑。机号 VY—Y 为红色。

英皇家空军 87 战斗中队 1940 年在英国本土作战中 I·R·格利德少校的座机“飓风 I”。上半部为深绿/深岩灰双色彩，下半部为天蓝色，机翼与机身分别采用 B·A·A1 型机徽，桨毂罩红，机号 A—LK 为中灰色。个人标志图画在座舱盖右侧下方（图上不能表示）。是一只用尾巴击碎纳粹标志的黑猫。

新西兰空军 15 中队 G·B·菲斯金中尉 1943 年在瓜达尔卡纳尔岛使用的座机，“战鹰”式战斗机。上半部涂一色橄榄色，下半部涂中灰色。机徽中央有一小红点，加黄框。桨毂罩、机身与机翼上的饰带涂白。机号黑，机头侧面绘个人图案黑猫。战果为 12 面旭日旗（日本海军军旗）。

英皇家空军 257 中队 R·R·s·培克少校 1941 年时的座机“飓风 I”型。上半部是深绿/深岩灰双色彩，下半部为天蓝色，但左翼下表面涂黑，桨毂头端涂红，机号灰色，后机身饰带为天蓝色，座舱盖下侧画 25 个代表战果的白色卍字。个人标志图案是一面深蓝色的旗帜，左上角为红白英国旗，右下为白圆中一个金孔雀。此图画在右侧机门上。

英皇家空军 609 中队 R·P·比蒙德少校 1942 年 10 月的座机“风暴 16”型战斗机。上半部为深绿/中灰双色迷彩，下半部为浅灰。机翼与机身分别采用 B·C 和 CI 型机徽。机头罩、机号与后机身饰带均为天蓝色，主翼下表面每侧有黑白色带。这是该机型为了与德国 Fw190 加以区别的一种措施。个人标志图只画在右侧，黄白双色，锦旗为干蓝色，加深蓝框，中央有红杠，战果标志为六个十字徽（代表 6 架敌机）和 20 辆火车头（地面战果），均黄色。

法国头号王牌，P·克罗斯代尔曼中尉 1944 年在皇家空军 602 飞行中队使用的座机“喷火 9”型，上半部为深绿/中灰双色迷彩，下面力英式中灰，机号天蓝色，机头红，机徽采用英

法国投降后亲德的维希政府空军头号王牌 P·M·鲁·格罗恩 1941 年在北非阿尔及利亚战场上的座机，法制 D·520 型战斗机。上半部涂深绿/深褐色/深灰蓝三色迷彩，下半部涂浅灰蓝。机头桨毂罩黄，发动机罩前端涂灰色，机身侧面的箭头与机号 6 均白色。机号下有蓝白红三道细斜带。黑白色中队队徽是一个魔鬼头，画在垂尾上。法军机徽是外红中白内蓝的三色环。

1944 年下半年在苏联作战的法国流亡空军“诺曼底·尼梅”部队 R·索伐杰中尉座机（苏制）雅克—3 型战斗机。上半部为深浅灰双色迷彩，下半部为天蓝色（苏军标准）。桨毂罩从前到后是蓝白红三色环，象征法国，但机徽全部是苏联的五星红星。机身上的闪电图案和机号 1 均白色。

维希政府指挥下的法国（伪）空军，1941 年春在摩洛哥作战时 E·R·马兰拉梅斯列的座机，美制霍克 75A—3（相当于美国 P—36A）。马兰拉梅斯列是法国二战头号王牌。该机上半部涂深绿/深褐/深灰蓝三色迷彩。下半部为浅灰蓝。法国红白蓝三色环机徽画在机号上下及机身二侧共六处，但机身之机徽加白框及白杠。垂直尾翼上白色机号 2 画在桔黄色圆底上。座舱下方部队标志图是一面茶色/桔黄色相间的三角旗，内绘黑白线勾飞鹤，足红色，方向舵涂蓝白红国籍色。

苏联空军二战头号大王牌 I·N 阔日杜布 1945 年在 176 近卫战斗机大队服役时的座机拉—7 型战斗机。上半部绿色，下半部天蓝色，红机头，机号 27 与垂直尾翼上半部白色，代表 62 架战果的小五角星画在座舱侧面。稍前是三枚“苏联英雄勋章”标志，勋章上部红、下部星徽金色。（该机涂色根据战后莫斯科展出时状态断定）。

苏联空军 270 战斗机大队 S·D·鲁甘斯基的座机，雅克—1M 型战斗机。上半部为绿/褐双色迷彩，下半部浅天蓝。机头桨毂罩白，机身侧面三行俄文口号中第一行白、下二行黄。稍前方是代表 32 架战果的阿拉伯数字 32 及麦穗环，均黄。机号 58 白色，垂直尾翼顶端黄，机徽红五角星不带白框。

苏联空军 B·F·萨伏诺夫大尉 1941 年夏季在摩尔曼斯克使用过的“伊—16/24 型”战斗机。上半部深绿，下半部天蓝，机身侧面白色俄语意为“为了斯大林！”，机号 11 全白，螺旋桨叶银色，内侧为防眩目黑色。

波兰空军流亡英国的从属于 RAF 第 145 战斗机中队的 S·F·斯卡尔斯基少校（波兰头号王牌）的座机“喷火 9”型，作战地域北非。上半部涂深绿/海灰双色迷彩。下半部涂中灰色。桨毂罩大红。机号 ZX—5 红色，镶白边。个人标志用白黑两色绘制在座舱盖前方左下侧。

1944 年夏季在英国的波兰流亡空军人员组成的 RAF315 中队的 E·霍尔巴克少校座机“野马 3 型”战斗机（相当于美国 P—51）。上半部迷彩色同前例，下半部仍涂中灰。机翼外侧前缘部分涂桔黄识别色带。机头白、机号与后机身饰带天蓝色，机身后部与机翼下面涂欧洲盟军机用于识别的黑白相间色杠。机头侧面绘有波兰机徽（红白方块图形）。旁边的小炸弹表示出击次数（黄）。个人标志图是一只黑红双色斗鸡，衬以白色三角形，战果标志为 13.5 架，用黑十字代表，右方的四个战果代表击落四枚 V—1 导弹，用卍字及导弹图型绘制。

比利时流亡英国的从属于 RAF 的第 229 战斗机中队的 V·M·M·奥尔曼中尉 1940 年 9 月的座机“飓风 1”型战斗机。上半部涂深绿/深上黄双色迷彩，下半部天蓝色，机人桨毂罩全黑。机号灰白，个人文字 Be`k`白色，个人标志是一个企鹅，画在翼根前。

芬兰空军 24 战斗机中队 E·尤蒂莱甫中尉 1942 年的座 L、（美制）B—239 型（相当于美国 F2A 水牛式）战斗机。尤蒂莱甫系芬兰头号王牌。上半部涂罕见的褐绿/黑双色迷彩，下半部天蓝色，机头、外翼下表面，机身饰带及机号 4 均为黄色，人徽是一头跃动中的豹子，黑色衬白底。战果标志白杠全部画在垂直尾翼上。芬兰空军徽是一个白圆底的天蓝色卍字，请不要误认为是德国飞机机徽。

芬兰空军 34 战斗机中队 E·鲁卡南少校（芬兰第三号王牌）1943 年的座机，（德制）Bf109G—2 型战斗机。全机底色为 RLM76 号浅蓝，各翼上表面有灰绿（RLM74）和灰紫 RLM75）裂块形迷彩涂色，机身与垂直弓翼涂以乱云形迷彩斑，此乃德军标准涂色。机头。外翼下方及后机身饰带涂黄，机号黑。

芬兰空军 26 战斗机中队 R·甫哈卡中尉 1942 年使用的（意大利造）菲亚特 G50 型战斗机。全机基本涂色同尤蒂莱甫座机。桨毂罩为黑黄相间，发动机罩及机翼下端表面、机号 1、后机身饰带均黄色。方向舵上端有代表四架战果的小飞机图，白色。

芬兰空军第 6 战斗机中队 O·普洛在 1942 年使用的座机（苏制）伊—153 型战斗机。全机涂色同尤蒂莱甫座机。机号 8 白色，战果标志为竖立的白杠，也在垂直尾翼上端，发动机罩、后机身饰带、机翼外端部均涂黄。

德国空军 52 联队联队长，德国乃至各交战国中的头号王牌 E·哈特曼大尉 1944 年 10~11 月间在罗马尼亚时使用的 Bf109G—14 型战斗机。基本涂色为德国标准：机翼和水平尾翼之上表面涂灰绿/紫灰裂块式双色迷彩，全机侧

面及下腹涂浅天蓝，机身侧面、背面及垂直尾翼涂灰绿/紫灰双色乱云状迷彩斑纹。黑机头银白框。主翼端下表面与后机身饰带涂黄、座舱盖侧下方个人标志是一个带白边的红鸡心，内书妻子姓名白色 Urse1。指挥官标志（双箭形）与队标（横杠）均白色。未见战果标记。

德国第二号王牌 G·巴尔克霍隆少校（当时大尉）1944 年任 52 联队司令时在苏联战场上的座机 Bf109G—5 型。涂色大部分同前例，但机身与垂尾的云斑由墨绿等三种色彩组成。机头桨毂罩为黑白螺旋卷纹图案。座舱侧面个人文字是爱妻的姓名 Christ1，白色。指挥官标志（双箭头）和队标（一横杠）为黑色加细白框。德军机徽为黑十字，但唯有本机改用灰绿色绘制。翼端下方及后机身饰带黄。未见战果标记。

德国空军第三号王牌 G·拉尔中尉 1942 年在 52 联队服役，并在东部（苏联）战线作战时的座机 Bf109—2 型。涂色同前例。桨毂罩绿白相间，机号 13 与队标（蛇形杠）均黑色加细白框，联队队徽画在前机身侧面，是一个变形的红十字、白底，勾黑框。未见战果标记。机身机徽不画黑十字，仅用白边框象征性地勾出，此例常见深色迷彩部位。

德国空军在苏联作战的 54 联队 O·凯迪尔少尉 1944 年座机 Fw190A—5 型战斗机。涂色同前例。机头腹部、翼端下面，机身后部饰带（机徽之衬底处）涂黄，机头为墨绿/白双色螺旋卷纹，机号 1 为白色加黑框。

德国空军 54 联队长 W·诺伏特尼中尉 1943 年夏季在苏联作战时的座机 Fw190A—6 型。涂色同前例，后机身饰带黄，机号白，桨毂罩为墨绿/黄色螺旋卷纹。

1945 年担任本土防空作战任务的 H·贝亚中校的座机，Me262A—1a 型双发喷气式战斗机。全机上面涂双色灰裂块迷彩，下部为天蓝色，机身侧面与垂直尾翼涂双色灰云斑迷彩。机号 13 红色带白框，后机身饰带为黄色。

德国空军第 5 联队联队长 H·埃尔拉中尉 1942 年 7 月在芬兰作战时的座机 Bf109F—4。埃尔拉是该联队王牌代表，上半部为墨绿色和紫灰色双色迷彩，下半部为天蓝色，中间有明显分界线，这在德国空军中是少见的。桨毂罩由黄和墨绿二种颜色各一半涂成，机号 12 黄色加黑框，方向舵绘有 32 个战果标志。如放大图所示，分别列出英国机（左）与苏联机（右）的不同战果数。该联队机不画队标。

德国空军第 5 联队 T·伐依山贝尔卡中尉 1943 年 7 月在芬兰所用的 Bf109—2 型战斗机。全机常规涂色，桨毂罩白，队标黑，机号白，方向舵上绘有战果标志，上方柏叶与老鹰的图案中的 100 代表已击落 100 架敌机，下方几条白杠代表后来又追加的战果。

德国空军 54 联队 H·菲律普大尉 1943 年在东部战线使用的 Fw190A—4 战斗机。涂色按常规实施，但全机上半部用水溶性白颜料喷涂了一些冬季白

迷彩色。机头腹部，机翼端下面，后机身饰带均为黄色。机头侧面为队徽，左为黄底黑鹰右为红白斜纹旗，座舱左侧机身上的一颗绿鸡心代表该队荣誉称号。指挥官标记为黑色，外镶极细的白色框。

德国空军 51 联队 A·哈夫纳军士长 1942 年 8 月 26 日在东部战线用过的座机 Bf109G—2，涂常规迷彩（同哈特曼例）。主翼端下面及后机身饰带涂黄。队标（横短杠）和机号 5 涂白，方向舵上画有几十个战果标记，是代表苏联飞机的红星与红竖杠。

德国空军著名的北非大王牌，27 联队 H·马尔赛尤中尉 1942 年的座机 Bf109F—4。上半部土褐色，下半部蓝灰色，桨毂罩、机翼端部、后机身饰带均白色，战果标记画在方向舵上，白色 70 代表战果数，周围是黄柏叶，下方其他战果用黄色竖杠表示。

西班牙空军 W·梅尔达斯中尉 1938 年 7 月的座机（德制）Bf109D—1 型战斗机。上半部 RLM63 色，下半部 RLM65 色，桨毂罩墨绿，银桨叶（内侧哑墨，防眩目），机翼上下面的西班牙机徽是黑圆中间画白“x”，机身机徽为黑圆而无“x”，方向舵全白画黑“x”，是西班牙空军标准记号。个人文字 Luchs 及垂直尾翼上端的战果竖杠白色，队标图案是一个黑白的米老鼠。

德国空军 26 联队司令 A·加兰德少校 1940 年 9 月在比利时作战时的座机 Bf109E—4。涂色基本按标准实施。机头发动机舱和垂直尾翼上端黄色，桨毂罩用黄白黑三色间隔涂刷，队标是写有黑 S 的白盾。指挥官横杠标志黑色加细白边，方向舵上画有红色战果标记，每例书出年月日。

德国空军第 1 夜间战斗机联队长谢奴法少校 1944 年 2 月的座机 Bf110G—4a/RI 型双座战斗机。全机天蓝色，上半部紫灰色云斑迷彩，桨毂罩绿色，座舱最前部左侧下方是队徽（图上露出上部），图案为黑盾牌上一只鹰及一道红色闪电，下方为蓝黑双色欧洲地图。闪电击中英国地区。机翼上表面和机身上的机徽仅用白框勾出。垂直尾翼上画有几十架战果的标记，标记由英军机徽、白竖杠、敌机机型外形及击落年月日组成。机头为鹿角形状的雷达天线。

德国空军第 5 夜战联队 H·扎茵·维持甘谢塔英大尉 1943 年 7 月在东部战线用的 Ju88C—6b 型多座夜间战斗机（由 Ju88 轰炸机改造）。全机上半部涂天蓝底色，加灰绿色迷彩斑点，机腹全黑（夜间战斗专用）。机徽全部仅以白框表示，后机身饰带为黄色，机号 C9 极为微小，呈黑色，个人标志图是一小段乐谱，画在机门上。战果小白杠画在垂直尾翼根部，内标出敌机所属国机徽、型号及日期。

德国空军第 1 夜间战斗机联队莫依拉大尉 1944 年初在比利时战场用的座机，He219A—0 型双发双座夜间战斗机。全机天蓝色，上部喷绘紫灰色斑点，座舱盖框架涂紫灰色，机头左右画有队徽，一个黑盾牌上向下俯冲的白鹰，

一道红色闪电击中蓝色的欧洲英伦三岛。

意大利空军第二号王牌 A·威斯康蒂少校 1945 年 2 月在意大利国内第 1 航空群服役时的座机 Bf109G—10/AS 型。涂色基本按德军标准实施，机翼上的机徽沿用了德国机徽型式，仅机身上采用意大利的绿白红三色块。垂直尾翼上方也同样采用。队徽是一张 A 扑克牌，内画红色笔一枝。

意大利空军第 18 航空群 85 飞行队 L·葛里尼 1942 年在北非协助德军作战时的座机 MC202 战斗机，上半部涂沙漠黄底色，加深绿斑点，下半部是浅灰色，桨毂罩和后机身饰带为白色。机号为黑白二色，队徽画在饰带中，是一个蓝色三角形中画一只黄黑白三色的执刀黄蜂。

意大利空军第 20 航空群 M·邦扎 1940 年在比利时的座机 G50 比斯型战斗机。全机上半部涂浅绿色、内深绿斑纹，下半部浅灰，发动机罩黄，桨毂为白黑双色，机号黑。飞行队长标志画在机号 20 的稍前处，是一面加红杠的天蓝色旗，队徽是白圆中一只黑猫正在嬉耍三只耗子，画在垂直尾翼下方，机翼上下的机徽用白圆中三把战斧的图型，机身上则用精绘的一把战斧作为机徽，垂直尾翼画白十字，十字上端精绘一个多彩的萨依族徽（由白、红、棕、黄、天蓝组成）。这都是意大利空军原来的标准徽记。

意大利空军第 2 航空群 U·多拉哥 1944 年的座机 Bf109G—6。全机涂色沿用德国样式，桨毂罩绘黑白螺旋卷纹，意大利投降后，投靠德军的飞机改用方形战斧机徽，机身与垂直尾翼上绘三色国旗镶黄框，机头为白色队徽：树与鸟。

西班牙空军 J·G·莫拉托 1938 年使用的座机 CR32 型双翼战斗机，赭黄色底，加深绿与红棕色云斑迷彩，下半部浅灰，机徽为黑色圆形中的红色纹样，黑机号，上机翼之上表面有白“×”画着，而白方向舵上有黑“×”画着，队徽画在垂直尾翼上，是一个白圆中三只天蓝色的飞鸟。桨毂罩与螺旋桨不涂色。桨毂罩尖端涂红。

中国空军四大队大队长高志航少校 1937 年 8 月的座机霍克 。全机军绿色，机号白色，为“—1”。机徽仅绘于机翼上下左右四处。

中国空军四大队 24 中队中队长周志开 1937 年用的美国战斗机霍克 。全机军绿色，方向舵画有蓝白横杠，机号白，垂直尾翼上有个人文字“天长”二字，白色，机翼上下左右有四处青天白日机徽，机身上无。

### 第三节 大战中王牌使用过的著名战斗机

#### 伊—15，—16 型战斗机

本世纪 30 年代，前苏联在吸收国内外经验之后，并行发展了强调空战机动性能的伊—15（—15）和追求高速度的伊—16（—16）两种单座战斗机。它们成为两次世界大战之间的局部战争和二战中的苏军主力机种。

伊—15 是双翼飞机，采用固定式后三点起落架，机头装一台大直径星形空冷活塞式发动机，机身粗短，机头装有机炮，翼下可挂火箭弹，总重 1420 千克。由于该机翼载低，可进行灵巧的转弯等机动动作，适用于格斗战。

伊—16 是和伊—15 同年问世的另一种战斗机，由于首次大胆采用悬臂式下单翼布局 and 全收放式后三点起落架，给人以耳目一新的感觉。伊—16 也在机头装一台星形空冷活塞式发动机，但机身显得更为粗短，成为该机外观一大特征。1934 年，曾在试飞中达到时速 454 千米的好成绩。

图 4-70 伊—16 战斗机。

上述二型产量各在 7000 架以上。伊—15 的主要改型有伊 153、伊—15 比斯。伊—16 也有多种改型，它们成为第二次世界大战初期对德作战的主要战斗机种，也是雅克—1，拉格—3 型飞机大量使用之前的过渡型号。曾击落不少 Ju87、Bf109E/F 等敌机。在第二次世界大战期间，有 2408 架伊—15 比斯、3437 架伊—153 和 6550 架伊—16 投入战场！伊式飞机还援助过苏联周边国家，所以也成为中国抗日战争初期主力飞机。中国一些王牌飞行员就是在伊—16 上创立战功的。

#### 雅克—1、—3、—7、—9 型战斗机

本世纪 30 年代末，苏联年轻设计师雅克夫烈夫研制出与众不同的新战斗机雅—1，该机选用水冷活塞式发动机，令外形更趋流线形、机体构造朴实坚固、工艺简洁，是二战中最轻的一种战斗机。

雅克—1 在机头集中装备 20 毫米机炮一门，7.62 毫米机枪 2 挺，翼下另可挂 6 枚火箭弹。

为对付前线上空多达五、六千架的德国 Ju87、Ju88、Bf109 等先进飞机，1941 年底改进发展了雅克—7。该改型后来又发展了夜间战斗型。

图 4-71 雅克—9 式战斗机

1942 年，雅克—3 与雅克—9 型战斗机也相继飞上蓝天，它们均从雅克—1 发展而来，外形变化不多，成为苏军转入大反攻的主要机种。

雅克—3 专门为对付 Bf109G 和 Fw190 而研制，突出了一个“轻”字。1942 年底正式参战。其速度、爬升率、垂直面和水平面机动飞行性能都有明显改善，堪称是“第二次世界大战中苏联综合空战性能最佳的机型。”

雅克—9 是雅克系列飞机的最终改型。参加了苏军的最后大反攻，成为德机之克星。它后来发展出反坦克型雅克—9 特，截击型雅克—9 泼、远程战斗轰炸型雅克—9 德及强化型战斗机雅克—9 乌等各种改型，其火力最强时为双炮双枪。

雅克系列飞机的特点可用这些文字来概括，即“轻巧、易驾驶、设计简洁、适合战时生产”。苏联不少极有名的男女王牌均使用这种飞机作战（如波克雷西金、莉特凡科、叶尔绍夫等），有名的自由法兰西“诺曼底”飞行

团也使用此型飞机抗击过法西斯空军。

### 拉格—3 和拉—5、—7、—9、—11 型战斗机

图 4-72 拉—5 式战斗机。

1940 年春，苏联一种轻型战斗机的试验型号拉格—1 在以拉沃契金为首的飞机设计局内试飞成功，不久，作为大批生产的实战型号，拉格—3 型问世并投入战场。此后共生产了 6528 架！而同样采用水冷发动机的拉格—3 战斗机面采用了木结构，因为战时铝材紧缺。由于功率无法和较先进的雅克飞机相比拟，所以拉沃契金设计局又全新改进设计了采用空冷星形活塞式发动机的拉—5 型战斗机，此后，拉式飞机都以空冷发动机为主要外部特征。1942 年 5 月拉—5 通过国家鉴定。

全金属构造的拉—5 于机头装备两门 20 毫米机炮，各项飞行性能有了长足的进步，除爬升性能之外，6100 米中空以下作战性能已凌驾于德军主力机型 Bf109D—2，被誉为“斯大林格勒战役的小救星”。拉—5 的改型“拉—5 夫恩”由于机动性好、坚固耐用而深受飞行员们的青睐。拉—5 总产量达上万架！

1943 年，拉—7 进入实用阶段，由于功率大增，低空性能颇佳，有称“卫国战争苏军最优良战斗机”。该型飞机装一台 1850 马力的阿施 82 夫恩伏型发动机，最高时速竟达 680 千米，机头并列装备三门机炮，火力很猛。

至 1945 年 1 月，苏联空军已拥有雅克—3、拉—7 等第一线战斗机 1.5 万架左右。

拉—7 的改良型是拉—9，也是一种成功的前线战斗机，综合性能明显优于上述诸改型。

为适应战略大反攻的需要，远程战斗机对红军来讲显得愈来愈重要。于是又发展了增加航程的拉—11，它们之间的外形都变化不大，但性能不断改善。当拉—11 投入使用时，法西斯德国已接近灭亡。

拉式战斗机总产量（含诸改型）为 2.2 万余架，成为卫国战争中苏军主力战斗机之一，也成为包括阔日杜布在内的许多王牌飞行员心爱的座机。

### MC200 ~ 205 型战斗机

本世纪 30 年代，作为航空强国之一的意大利，拥有设计与生产各类先进军用飞机的能力。大战前夕，作为意大利空军装备现代化即“R”计划的一环，马基飞机公司开始研制 MC200“箭”式战斗机。该机 1937 年底试飞，俯冲性能极佳，1939 年春开始服役。主要用于地中海和北非一带，与 P—40、飓风等盟军飞机交手。

MC200 采用 870 马力的空冷发动机一台，由于功率偏低，不久即被 MC202 型飞机所替代。后者成为大战中意大利最著名战斗机。

为了提高飞行性能，马基公司重新启用早已驾轻就熟的水冷发动机，使前机身显得相当流线形。这种纺锤形的漂亮的飞机于 1941 年装备部队，并被赋予“霹雳”的绰号。

MC202 在北非和俄国战场上和盟军更先进的喷火式以及拉—5 飞机展开过较量，到 1943 年共出厂 1500 架左右。这种飞机的唯一缺点是缺乏电台和火力相对贫弱（仅四挺机枪）。

当意大利在战场上开始败退之际，MC202 的改良型 Mc205 问世。它和 Re2005 型飞机一起，成为大战中意大利最后一批先进战斗机。MC205 的主要



改进在于用二门机炮替换下二挺机枪，但为时已晚，该机仅来得及生产出数十架，意大利已向盟国投降。

图 4—73 MC202 型战斗机。

一批个人战果在二十几架以上的王牌飞行员都曾乘用过 MC202 型飞机。

### 飓风式战斗机

飓风式战斗机，是大战中英国皇家空、海军航空兵使用最多的战斗机，也是性能上仅次于喷火式飞机的英国第一种单机翼可收放起落架制式战斗机。

1935 年，首架飓风在霍克飞机公司试飞成功，1939 年 9 月 3 日，当英国对德宣战时，已有 18 个中队 497 架先期投入作战。1940 年夏秋季节，飓风式战斗机在保卫英沦三岛的那场不列颠之战中打得英勇顽强，战果非凡，甚至取得了比先进的喷火飞机多击落 25% 敌机的优良战绩！一度成为皇家空军之中坚力量，并从此扬名四海。在此后五年中，飓风战斗机转战欧亚非三大洲四大洋，成为大战中蜚声四海的一种较成功的军用机。

飓风式飞机为半金属结构（仅前机身为铝蒙皮）的下单翼轻型单座战斗机。机头装一台水冷梅林型活塞式发动机，座倚四周敷有装甲板。

图 4—74 飓风 Mk 型战斗机。

飓风先后发展过 1、2、3、4、5，……12 型等许多改型。其中的飓风型最先在 1939 年 11 月 29 日于北海击落一架 He III 型敌机，成为皇家空军第一号战果。2B 型拥有 8~12 挺机枪，并兼具对地攻击能力。2C 型以四门火力强大的机炮代替了机枪，机动飞行能力也大力改善。而 4 型为对地攻击型。此外，又发展了从船上起飞的海飓风式战斗机用于保护海上盟国商船船队。

飓风的总产量接近 1.5 万架。

飓风也是英国及英联邦诸国空/海军飞行员对德、意、日作战中频繁使用的空战机种，一种有许多王牌使用过的名机。

### 喷火式战斗机

说起世界著名战斗机，人们几乎都会提到喷火式。它是第二次世界大战中最著名的战斗机之一。由英国老资格的超马林飞机公司于三十年代中期研制成功，此后十年，它不断得到改进，发展出数十种改型，并成为盟军抗击法西斯侵略（尤其是在欧洲战场）的有力武器。

图 4—75 喷火 Mk.5 型战斗机。

喷火式飞机拥有最完美的梅林型水冷发动机，因此机头修长而呈流线形。由于该机在气动布局和机体构造设计两方面都相当讲究，所以飞机的性能是杰出的。喷火有一个优雅美丽的外形，有一副半椭圆形机翼和一个尖卵形的机头罩。并较早采用了视界良好的水泡形座舱盖。

由于喷火飞得快，飞得高，又拥有 4~8 挺（门）机关枪（炮），所以空战综合性能十分优异，深受飞行员的宠爱。

喷火的主要改型包括早期较成熟的改良型喷火 5 型，它生产了 6500 架左右；6 型是中高空拦截型；7 型是高空型；8 型是适用于远东地区作战的增程型；9 型是专用于对抗德国 FW190 的强化改型；14 型改善了动力装置；18 型是战时最终改型（战后也有改型问世）。

此外，海军也发展了它的舰载型——海喷火，计有海喷火 1、2、3、15、

17……等多种改良型，用于海上作战。

喷火一直服役到朝鲜战争年代。

1938年，皇家空军已拥有近千架喷火，成为当时盟军中唯一凌驾于德国Bf109之上的战斗机。不久，喷火又成为不列颠之战战役中“英国的救星”。1941年8月，为打击欧洲上空新出现的Fw190，喷火9型应运而生。J·F·约翰逊利用有利高度及太阳位置，独创了一套机动灵活的喷火空战战术。在地中海，在北非，在欧洲大陆，在南太平洋上空，无不留下喷火矫健的身影，并成为英联邦国家中许多大王牌的座机。如全英第二号大王牌约翰逊、第三号大王牌费努干以及马兰等人。

喷火战斗机在人类航空史上留下了不朽的一页。

### Bf109 型战斗机

Bf109 战斗机，又称 Me109，是大战中德国空军的象征，是法西斯德国使用最多的轻型单座战斗机。

本世纪30年代中期，为侵略扩张计划悄悄发展军事工业的德国纳粹势力通过招标与竞争，选择巴伐利亚航空公司（Bf）主任设计师梅塞斯米特研制的全金属Bf109（又Me109）型飞机作为30年代末到40年代初的主力制式战斗机。该机的专门改装型还在1939年4月创造了时速755.138千米的活塞式螺旋桨飞机世界绝对记录，并保持至今。

梅塞斯米特所贯穿的设计风格是：构造轻巧，零部件一物多用、用材讲究和不浪费丝毫的空间。下单翼的Bf109有一个方框的座舱翻盖，一对窄横距的主起落架和直线形外轮廓以及半卵形机头罩构成了该机的外观特征。

Bf109 装备一台一千几百匹马力的梅赛德斯生产的水冷却活塞式发动机，拥有3~4挺（门）机关枪（炮）。

Bf109 在十多年发展中诞生过近百种改型或亚改型，并在国内外生产了3.3万架，成为世界航空史上单一型号飞机产量空前绝后的最高记录。其主要改型有：

图4—76 Bf109型战斗机。

最早服役的Bf109B，曾用于西班牙内战；D与E型则用于针对波兰的闪电战，后者产量颇大，其中的E—4等亚改型投入过不列颠之战，因其爬升速度快、油门响应敏捷，成为德军“打了就跑”战术的利器。F型增加了航程；G型提高了功率，性能全面改良，其中有些还具备高空作战能力，而Bf109H则是专门的高空战斗改型，速度与升限大幅提高。

在整个大战全期，Bf109 始终飞行在第一线，这在其他飞机中也不是多见的。

在大战中，Bf109 造就了许多王牌飞行员，如空战专家和领导者乌迪德、加兰德和梅达斯。还有超级大王牌哈特曼少校，他使用较多的是Bf109K，据统计，德空军总战果中半数以上是由Bf109取得的。

Bf109 由于构造原因，起飞与降落时不易掌握。但仍不失为大战初、中期间综合性能较出色的著名战斗机。至战争后期，它才部分地被Fw190所替代。

### Fw190 型战斗机

尽管Bf109 在德国空军唱了主角，但在性能上毕竟敌不过后来发展的Fw190型飞机。Fw190是由福克·武官飞机工厂研制的，是德国较少见的采用

空气冷却活塞式发动机的单座战斗机。它试飞于 1939 年，在机动性、最大速度、操纵性诸方面都优于 Bf109。特别是其杰出的加速性能给人留下了强烈的印象。

图 4—77 Fw190 型战斗机。

1941 年 9 月，Fw190 在英吉利海峡上空突然出现并将皇家空军一支编队中的三架喷火飞机击落，震惊了盟国空军。此后，Fw190 一直成为德军最好的昼间战斗机，直至终战。

全金属构造的 Fw190 也采用直线外廓的梯形下单翼布局，粗壮的机头安装一台星形双排 14 缸 BMW801 系列发动机，其机尾明显收敛，座舱盖突出，视界良好。机头和机翼内装有机枪、机炮若干门。

总产量 2 万架的 Fw190 同样也派生出不少改型来，其中 A 型是主要生产型，B、C、D 型临时试装了水冷发动机，E 型用于侦察，F 型专供对地攻击作战，G 型则用于打击地面装甲目标。Fw190 的大规模改装型号改称为 Ta152，性能优异但产量极少。

以 Fw190 为座机的超级王牌中包括了军事史上最先超过 250 架个人战果记录的德国第 5 号大王牌诺包特尼少校、最先超过 200 架记录的德国第 9 号大王牌格拉夫大校、第二位超过 200 架记录的菲利普中校、个人战果 220 架的海茵茨·贝尔大尉和个人战果 301 架的超级王牌巴尔克霍隆等人。

#### Bf110 型战斗机

图 4—78 Bf110 型战斗机。

Bf110 (Me110) 是德国梅塞斯米特飞机厂研制的双发动机多座大型战斗机，主要用于远程护航和夜间拦截作战，因此后者又装有搜索雷达，配备了雷达员。

Bf110 的原型机试飞于 1936 年，它采用常规布局设计，其下单翼的两侧各装备一台梅赛德斯产的 DB605 或 DB601 型水冷却活塞式发动机。机组人员坐在机头座舱中。典型的固定火力配备是 8 挺机枪和二门机炮，这还不包括另 2 挺转动式机枪。

Bf110 总产量近 6000 架，另外发展了一些改型，如第一种正式投产型 Bf110C，是大战初期主力机种之一；D 型可挂副油箱，专用来为轰炸机作远程护航；E 型为战斗轰炸型，F 型专用来拦截敌方轰炸机，可挂火箭筒；G 型为重火力战斗机；还有 H 型。其中的 G—4 改型是夜战型。

1939 年 9 月 1 日，Bf110 在华沙上空参加了二战史上欧洲第一场空战，12 月 18 日，戈洛布机长驾驶 Bf110 从多方向射杀惠林顿式轰炸机，他后来成为史上最先击落满 150 架敌机的人。第二年，Bf110 部队创造了多种有地面雷达诱导的夜间空战拦截战术。并开始在机头改装雷达天线。1942 年又改装了机背上方斜射炮，专门打击敌轰炸机。1943 年 12 月 20 日夜，赫尔盖特少校驾驶 Bf110 在 48 分钟的空战中一人击落 8 架敌机。1944 年 Bf110 曾成功地多次拦截了盟军轰炸机编队，有效地推迟了盟军的战略轰炸计划。不少德军夜战王牌都使用了 Bf110。

Bf110 成为战争全期使用较多的一种重型多用途多座战斗机。

#### Me262 型战斗机

1942 年 7 月 18 日，首席试飞员弗·文德尔跨入座舱，启动翼下的喷气

引擎，在震撼人心的隆隆声中，开始了划时代的飞行，大战中最获成功的喷气式战斗机 Me262 问世了。

Me262 由梅塞斯米特飞机公司研制，在后掠的下单翼的下方左右侧，悬挂安装二台尤莫 109—004 型喷气式发动机，单台推力 850 千克。由于该机已不需要螺旋桨，所以当时给人一个十分新鲜的感觉。这里还有一个小插曲：由于希特勒在看过飞行表演后曾令人哭笑不得地武断下令让 Me262 当作轰炸机用，这不仅差一点断送了 Me262 的前程，还推迟了它作为战斗机在战场上的正常使用。1943 年 6 月，Me262 进入有限生产，一年后，一架 Me262 首次与盟军蚊式飞机遭遇，引起盟国的关注。此后，Me262 越来越多地投入欧洲，俄国、北非及地中海战场，主要用于拦截敌轰炸机等中大型目标。由于 Me262 喷气飞机速度上的优势，提高了自身生存性和作战的灵活性，加上它拥有 55 毫米口径空对空火箭和四门 30 毫米大口径机炮，所以对大目标有较高的一次性摧毁率。

到停战时为止，Me262 共生产近 1500 架，其中战斗机型占少数，有二支实战部队 JV44 和 JG7 共取得战果 613 架。一些王牌飞行员在战争后期纷纷改飞 Me262，其中就包括了哈特曼本人。

Me262 主要改型有 A、B、C 型，但参加空战的战斗机只有 C 型。

图 4—79 Me262 型战斗机。

Me262 是最早叩开喷气时代大门的实用型战斗机（盟军也有一种，叫“流星”），由于技术上有欠成熟，生产数量也形成不了什么气候，所以在大战中所起的作用就比不上其他战斗机了。

#### F4U 海盗型战斗机

1940 年春天，美国海军选中沃特公司新试飞的 F4U 海盗式飞机作为下一代舰载战斗机的最佳候选型号。

F4U 有一个奇特的外形，它的形体娇小，机身短。机翼呈倒海鸥 w 形，一举解决了减少翼身之间干扰阻力和缩短主起落架长度的技术问题。机头装备一台 2000 马力级的大功率 R2800 双黄蜂系列空冷发动机。机翼上装 6 挺机枪。

由于起飞时前方视界欠佳，不便于舰上起落，故有更多的 F4U 供海军陆战队使用。F4U 主要配备在太平洋战场，主要对手是日本海、空军。

F4U 共生产 1.2 万余架，主要改型包括 F4U—1、F4U—2（夜战型）、F4U—3（高空型），F4U—4（舰载型）、F4U—5N（装雷达的夜战型）等等。

图 4—80 F4U 型战斗机。

美国海军陆战队的波茵顿中校因驾驶 F4U 等飞机先后击落 28 架敌机而成为这个兵种的头号王牌，同样，许多名列前茅的大王牌都使用了 F4U。

#### F4F 野猫型战斗机

1936 年秋，美国最擅长制造舰载战斗机的格鲁曼飞机公司研制试飞了 F4F 野猫型战斗机。很快，该机又成为大战早、中期广泛使用于航空母舰舰载航空兵部队的主要机种。

F4F 同样有一个粗短的机身，另有一副展弦比较小的少见的中单翼。机头装一台 R1830 系列空冷发动机，机翼上则装备数挺机枪。

F4F—3 是最早的投产型，—4 型是第一种舰载型，曾参加珍珠港事件。

—7 型用于侦察。1942 年后，因格鲁曼公司全力投入生产更先进的 F6F 战斗机，所以 F4F 改由其他公司生产，更名 FM—1 与 FM—2，总产量为 8000 架左右。

图 4—81 F4F 型战斗机。

F4F 击落第一架敌机是由皇家海军在 1040 年 10 月开创的，12 月开始，F4F 开始在企业号、大黄蜂号、突击者号、萨拉托加号等六大航母上服役。后来，海军陆战队也陆续装备 F4F，其中的埃尔洛特大尉就驾驶 F4F 为陆战队击落了第一架敌机。在中途岛海空大战中，萨奇少校创造的利用 F4F 小编队的新战术打破了日本“零”式飞机的神话。1942 年夏季，美海军陆战队仅六个中队就冒出了十大王牌飞行员，他们都驾驶 F4F 飞机，其中的奈福斯、史密斯和盖拉均名列前茅。

### F6F 地狱猫型战斗机

F6F 地狱猫型战斗机是 F4F 的全面改良型，美国海军试图用它来和日本海军的零式飞机相抗衡。1942 年 6 月，原型机试飞成功，飞行性能令人满意。1943 年 8 月，在和“零”式飞机初次较量中，就突出显示了该机在速度、火力和战场生存性诸方面的优势。成为大战中、后期美国舰载战斗机中的佼佼者。

F6F 与 F4F 相比，外形有些相像，但 F6F 的机体扩大了 60%，机翼也改为下单翼型式，装甲与火力大大加强，机头改装一台 2000 马力级的 R2800 空冷发动机，成为重型大功率舰载战斗机。

图 4—82 F6F 型战斗机。

F6F 的主要改型有 F6F—3（第一种成批生产型）；F6F—5（改良型，产量最多）；F6F—6（战斗轰炸型）等，F6F 总产量 1.2 万余架。

1943 年 1 月，F6F 首先在埃塞克斯号反潜航母上服役，不久又配备了皇家海军，8 月，F6F 进入首次空战。F6F 的作战最盛期，发生在马里亚纳群岛、菲律宾群岛和硫磺岛的攻防战役中。1944 年 6 月 9 日，F6F 机群以极小的伤亡代价于一天之内击落 220 架日机，成为历史上著名的“马里亚纳猎火鸡日”。19 日，海军头号王牌麦坎贝尔驾驶 F6F 在两次起飞中共击落 7 架敌机。10 月 24 日，他又在 10 分钟内一人击落 9 架敌机，创造了美国海军单次起落个人战果最高记录。至 1945 年 6 月，F6F、F4U 等飞机已完全控制了太平洋战场制空权。

F6F 是专为对付零式飞机而设计的，它后来确实成为日本飞机之克星，为二战立下了汗马功劳，也造就了一大批王牌飞行员。

### P—38 闪电型战斗机

P—38，是美国空军的中高空远程截击型双发动机大型战斗机，原型机于 1939 年在洛克希德飞机公司试飞成功。

该机采用双机身气动布局，一对水冷却的艾利森 V1710 系列活塞式发动机就安装在双机身上。中央短舱跨装在机翼上，成为飞行员座舱和火器所在处。机头集中安装有多门机枪机炮，拥有强大的火力和较远的航程，适用于长时间防空作战或为轰炸机编队护航。

1940 年夏季，P—38 在陆军航空兵（空军）中正式服役。1942 年初，其侦察改型最早出现在西南太平洋上空，不久即进入欧洲战场。8 月份的一天，P—38 在冰岛首次参加空战，击落德国 Fw200 大型巡逻机一架，成为大战中

美陆军航空兵击落的第一架德国飞机。11月，P—38进驻北非，与意大利开仗。1943年初，P38又转战太平洋战场，与日军作战，山本五十六的座机就是由P—38击落的。1944年下半年，P—38开始为空袭日本本土的B29机队护航。美国陆军航空兵中许多著名的大王牌（如邦克和麦克盖阿）都十分爱用P—38作战。

总产量近万架的P—38有不少改型，主要包括P—38D标准型；P—38F增加航程型；P—38G进一步增程的护航战斗型；P38J远程护航兼对地攻击型，P—38L功率强化型和P—38M夜战型（装备雷达）等。P—38曾援助过不少国家的军队使用过。

#### P—40 战鹰型战斗机

1938年10月，P—40的原型机在美国老牌的寇蒂斯飞机厂问世，从1939年4月列装以后，成为大战全期除美国陆军航空兵（空军）之外许多国家广泛使用的一种较成功的单发单座战斗机。

P—40在机头安装一台V1710型水冷发动机，故机头部分呈力流线形。机头下颚硕大的冷却器罩构成其外形特征，全机构造简洁坚固，外部轮廓线条流畅。

图4—83 P—40型战斗机。

200架最早的批产型P—40A于1940年5月服役。一架支援英军的“战斧”飞机（P—40的出口型）最先击落一架维希政权的马里兰式飞机。大战初期，99架P—40在中国大陆及印缅地区又出尽了风头，陈纳德的飞虎队用P—40狠狠打击了日军的气焰，战绩极为突出。珍珠港遭受袭击当天，曾有25架P—40得以仓促应战。此后，P—40先后转战亚太地区，欧洲、北非、地中海等战区，直接和德、意、日轴心国敌机展开了持久的空战，其最远飞到过阿拉斯加、澳大利亚甚至南部非洲及俄国。画着鲨鱼嘴图案的P—40几乎风靡了全球。中国空军也使用过P—40。不少国家的早期王牌飞行员就使用了这种战斗机。

P—40共生产过近1.4万架，发展过多种改型。例如有早期的P—40B、C、D型；其中D型在构造、军械、动力和装甲方面都有所改良；P—40E主要供出口，P—40F是高空型，基本出口；P—40L为轻量型战斗机，P—40K、M用于地中海和远东地区，也用于出口；P—40N是视界良好的轻量型，速度为同型机中最快的；P—40Q采用了全水泡形座舱盖……

#### P—47 雷电型战斗机

图4—84 P—47型战斗机。

在1940年6月一次秘密会议上，美国陆军航空兵向共和飞机公司提出了研制新型战斗机的招标要求，一年后，一种后来称作P—47雷电的新飞机研制成功，它“充分吸收了欧洲战场的经验教训，实现了大功率、强火力、重装甲的目标。”

P—47在机头装有2000马力级的R2800型空冷发动机。P47有一个粗大的机身，机翼上装有8挺机枪，是一种十分强悍的重型单发单座战斗机。

P—47共生产过1.5万余架，主要改型有早期生产型P—47B、C和主要生产型D型。而D型又派生出一些亚改型来。P—47M供英军拦截V—1导弹用，而P—47N则用于太平洋战区的远程护航。

1942 年底，P—47 刚刚装备部队，1943 年前往英国助战，4 月份开始为 B—17 战略轰炸机护航，使 B—17 的损失得以下降。并逐步从战场上替换下 P—40、P—39 等老型号，成为 P—38、P—51 的辅佐型号。P—47 不仅奋战在欧洲，从 1943 年开始也进入亚洲战区，使日本军的一式、三式和零式飞机受到了很大威胁。1944 年又进入中国大陆，成为大战后期美国陆军航空兵（空军）性能上乘的第一流战斗机。

P—47 同时又成为一大批王牌飞行员心爱的座机，如加布雷斯中校、约翰逊少校和卡比大校等大王牌，都长期驾驶这种战斗机。

P—47 成为战时美国出击架次最多的战斗机，战功赫赫。

#### P—51 野马型战斗机

P—51，是美国北美飞机公司 1940 年研制成功的大战中美国陆航最优秀的战斗机，是蜚声世界的名机。

全金属结构的单座战斗机 P—51 有着漂亮的外形，机头装一台水冷艾利森 V1710 或梅林 61 型发动机，下单翼，机腹为突出的冷却器系统，机翼上装备 6 挺机枪。翼下可挂副油箱或火箭、炸弹。

P—51 主要供英美两国空军使用，前者使用代号为“野马”。总产量 1.55 万架。P—51 主要改型有早期型 P—51A，改用梅林发动机的 P—51B；在达拉斯分厂生产的 P—51C；产量最多、使用最广、火力得到强化的 P—51D；简化型 P—51F、G、J、L 以及最终改型 P—51H、P—51M。P—51 的对地攻击型是 A—36，援英型有野马、~ 等，侦察型 F—6；P—51 的双机身改型是 P—82……

P—51 出现于大战中、后期，曾广泛用于西欧、地中海与太平洋地区，曾作为单座战斗机首次飞入德国纵深空域，野马飞机从此名声鹊起。

图 4—85 P—51 型战斗机。

P—51 最早的作战型号不是战斗机，而是 A—36A 攻击机，1943 年 6 月正式交付。年底，P—51 正式为轰炸机作远程护航，参加了著名的盟军“穿梭轰炸”行动。由于 P—51 的介入，使盟军终于拥有可涉足德国本土纵深地带的高性能远程战斗机，为推进战略轰炸和促使德国早日投降发挥了巨大作用。仅 1942 年 7 月至 1945 年 5 月的欧洲战场，P—51 就出动过 21.4 万架次，投弹 5.67 千吨，击落敌机近 5 千架，击毁地面敌机 470 架左右。歼敌战绩几乎占美国陆航同期总战绩的二分之一！其中，第四大队击落空中敌机 583.5 架，创陆航当时的记录。

在印缅及中国战场，P—51 为 B—29 护航出了大力，为打击日本大本营作出了贡献……

美国有不少王牌飞的就是 P—51。P—51 是大战中在速度、机动性、续航能力三方面均居世界一流水平的单座战斗机，并一直使用到七、八十年代！  
**疾风式战斗机**

大战中飞得最快的日本陆军航空兵（空军）的飞机是中岛飞机厂研制的疾风式战斗机，又称四式战斗机。它诞生于 1943 年的大战后期。

疾风的设计继承了隼式飞机的优点与特征，但缩小了机翼，加大了机身长度，全机更趋向流线形，机头装备一台八 45 型空冷星形 18 缸活塞式发动机，配备有先进的水泡形座舱盖，机翼与机头装备机枪和机炮各二挺（门）。

图 4—86 疾风式战斗机。

疾风总产量仅 3400 余架，主要改型是甲型。其中六成是在战败前夕生产的。因国内航材奇缺，曾计划发展全木质和全钢质改型，但未成功。

1944 年 3 月，疾风开始服役，不久即进驻中国汉口，它利用速度优势和坚固的构造，大有与中美空军 P—40、P—47 和 P—51 一决雌雄的架势。秋后，疾风又投入海上空战，并挂上炸弹一再企图攻击美舰。1945 年 3 月之后，疾风又充当了自杀攻击机这一不光彩角色。

疾风是战时日陆航最佳战斗机之一，在速度、海面爬升率、盘旋性能诸方面已接近世界一流水平，但仍存在加工粗糙，发动机不过关，无线电通信设备落后等不足之处。

### 隼式战斗机

作为九七式战斗机的后继机种，日本中岛飞机厂为日本陆军航空兵设计开发了称作“隼”的一式战斗机，与“零”式飞机一样，成为大战初期日军争夺太平洋战区制主权的主要战斗机种。

图 4—87 隼 型战斗机

与原准机九七式相比，隼式飞机加大了发动机功率，改用可收放式起落架，于 1939 年初试飞。隼式飞机机头极短，其上方并列装备二挺机枪。隼的动力为一台空冷的 1000 马力级的八一115 型发动机。

总产量为 5700 余架的隼式战斗机发展了隼 、隼 、隼 等改型。

太平洋战争爆发时，日本陆航已拥有四、五十架隼，不久，即成为仅次于海军“零”式飞机的日军第二种先进的主力机种。1942 年，随着战局之推进，隼逐渐渗透到东南亚各个战区。1943 年，隼又投入太平洋沿线各占领地的防空战斗。当年年初，曾是隼式飞机频频得手的“鼎盛期”。此后，随着飞机性能日见老旧和数量上的不足，战场上的隼式飞机渐渐让位给疾风等其他机种。

### 紫电和紫电改式战斗机

日军从战争一开始，就迫切需要一种用来保卫和巩固已侵占地域“领空”的“局部地域防空战斗机”。老牌的水上飞机工厂川西工厂研制的第一种陆基型战斗机“紫电”便应运而生了。

图 4—88 紫电改战斗机。

紫电继承了强风式飞机的优点，大胆采用了层流翼型及自动空战襟翼，加上有一个水泡形座舱盖和功率较强的誉 11 型空冷发动机，所以在续航能力及其他性能方面都得到了军方的认可。

紫电还首次配备四门 20 毫米机炮，一扫人们过去对日本飞机火力贫弱的印象，成为大战后期唯一能与美军 F6F 匹敌的日本战斗机。

1944 年 10 月，第一种实战改型紫电 11 型在菲律宾、台湾一带投入战斗，并表现出良好的空中格斗性能。但因飞机试制仓促，还存在不少技术问题尚未解决。11 型内又有甲、乙两种之分，先后有二十支飞行部队配备过它。

紫电飞机的大规模改进型是紫电 21 型，也称“紫电改”。主翼从不合理的中单翼改为下单翼，并在空气动力方面作了多处修改。发动机改用直径稍小的誉 21 型后减少了阻力，机腹可挂副油箱，油箱又加了防弹措施，翼内装有威力强大的四门 20 毫米机炮。紫电改的最大速度可达 630 千米/小时，满



足了军方的要求，并被美军认为是日本海军最好的战斗机。其 1945 年才真正服役。由于日本国力已近枯竭，紫电改仅生产了四百多架而已。

后来，虽也研制过紫电 31、32、41、42 和 25 型，在各方面作了改进试验，但均未投产。

紫电改基本上用于战争最后一年的日本本土防空，营野直大尉等王牌都使用了这种飞机。

### 零式战斗机

零式（O 式）战斗机，作为大战时日本飞机的代名词，几乎到了家喻户晓的地步。

该机是战争前、中期日本海军最成功的一种舰载战斗机。零式飞机的开发始于 1937 年，两年后试飞成功。

零式飞机在设计上实现了日本几个第一，如首次采用全封闭可收放式起落架；电热飞行服、大口径机关炮、恒速螺旋桨，杜拉铝承力构造，气泡形座舱盖和可抛弃的大型副油箱等构造和设备。零式机采用下单翼正规布局，机头装一台空冷荣 21 型星形活塞式发动机。在机翼与机头，装备数挺（门）机枪（机炮）。

零式战斗机的总产量逾万架，主要改型有零式战斗机 14 型（简称零战 11 型）、零战 21 型（初期主要改型，零式大多战果由此改型取得）、零战 32 型（改善了横侧稳定性和火力，高空性能改善）、零战 22 型（翼尖延伸、增程、综合性能改良）、零战 52 型（后期主力型号，可挂弹执行轰炸任务）以及一些教练型。

零式飞机在大战全期参与了无数次海空战斗，为日军推进其战线，夺取制空权，保卫被占领地发挥了巨大作用。其中，最早使用于 1940 年 7 月的是 15 架尚未完全定型的派往中国大陆的试制机。9 月 13 日与中国空军发生首次空战。

图 4—89 零式战斗机。

在袭击珍珠港的行动中，零式飞机又一马当先，充当了侵略战争的急先锋，保障了奇袭的成功。在后来的四年中，零式战斗机一直成为日本海军主要作战型号。到战争结束时为止，共有凤翔、赤城、加贺、龙嚷等十六艘航空母舰和遍布亚太地区许多基地上的几十支航空部队使用过它，日本海军头号王牌和其他许多王牌的座机就是零式飞机。

由于零式飞机的航程相对较远，空战机动性特别优良、飞行速度、加速性能和火力等综合性能也较出色，故一度被日军吹捧为“万能战斗机”。可是，到战争后期，日本却拿不出能替代并超越它的新一代舰载飞机。

上述 21 种战斗机是第二次世界大战中主要参战国使用的最著名的一些型号，它们的性能诸元详见表 4—6。

## 第五章 战后的王牌飞行员

### 第一节 朝鲜战争和喷气王牌

#### 一 中国人民志愿军

1950年9月15日，随着以美军为首的“联合国军”在朝鲜半岛的仁川登陆，揭开了朝鲜战争的帷幕。1950年当美军将战火烧到鸭绿江边，直接威胁新生的人民共和国的安全的时候，中国政府于同年10月19日派遣中国人民志愿军入朝参战，协同北朝鲜人民军与美军作战。

在战争初期，美国空、海军航空兵向战场投入14个飞行联队1100余架飞机，其中包括2个截击战斗机联队，3个战斗轰炸机联队和3个舰载战斗机联队。飞行员中的许多人经历过第二次世界大战，拥有实战经验，有些还是大战王牌，个人飞行时间均在1000小时以上。此外，英国、澳大利亚、土耳其、南非和南朝鲜李承晚政权也有100余架飞机协助美军作战，对当时力量较弱的中国人民志愿军空军构成很大威胁。当时，志愿军空军仅拥有少量的作战飞机可供使用，战斗机飞行员大多是刚刚学成的新手，他们从教练机上下下来后，直接驾驶当时最先进的喷气式高亚音速战斗机，面对咄咄逼人的空中对手，其作战难度是可想而知的。在战争初期，即使加上北朝鲜人民军空军的作战力量和临时秘密入朝参战的少量苏联空军飞行部队，其战斗力也无法与美军相比。

图5—1 中国人民志愿军空军赴朝参战，主力战斗机为米格—15。

1951年1月21日，志愿军空军4师10团28大队的6架米格—15型喷气战斗机同美国空军20架F—84雷电式喷气战斗机打了第一仗。志愿军飞行员李汉在1000米高度击伤敌机一架，被人们称之为“初步揭开了喷气战斗机空战之谜。”1月29日，李汉又击落一架F—84，成为志愿军空军第一例空战战果。继28大队之后，志愿军空军又有空4师（指原中国人民解放军空军番号，下同）10团29、30大队和12团的几支大队赴朝作战，该师以下东（现丹东）浪头机场为基地，在“实战练习”中共出动28批145架次，其中4批24架次与美军发生空战，共取得战果1架，另击伤2架，己方损失2架，牺牲1人。尽管有损失，但在实践中初步摸透了喷气高速飞机空战的套路，也为后继参战部队积累了一些经验。

图5-2 最早击中敌机的李汉。

8月18日，美军发动夏季攻势，执行旨在切断北方交通线的“绞杀战”计划。为此共投入19个联队1400余架飞机，一时间，其空中活动甚为频繁。针对这一严峻形势，志愿军空军从9月份起采取“轮番进入，以老带新”的方式，以师为单位陆续赴朝参战。

9月25日，1大队的李永泰率领16架米格—15与20架F—86佩刀式喷气战斗机在安州上空展开空战。飞行员刘涌新在和6架敌机格斗中，首创击落F—86飞机的新记录。自25日至27日三天中，双方空战异常激烈，被美国空军第5航空队视为“历史上（时间）最长（规模）最大的喷气式飞机空战役”。由于志愿空军表现不凡，迫使美空军的战斗轰炸机（一般不参加

空战，只用于对地攻击)不敢再在靠近北方边界的所谓“米格走廊，’中活动。

图 5—3 王海大队的战友们(前一人为王海)。

10月5日、10月10日的二次空战中，志愿军空军第4师打得特别漂亮，共出动80架米格机击落美机8架、击伤3架，己方损失仅1架。空战中，大队长华尤毅一人击落2架，并在16日那天又击落击伤各1架，因此荣立特等功。空四师在38天的战斗中共出动29批508架次，有7次空战规模很大，是双方各投入200架的大空战，共取得战果20架，击伤10架。

替代第四师的后继部队是新调来的第三师。11月2至10日，与小批美机发生空战5次，共击落击伤美机8架，己方仅轻伤1架。在空战中，刘玉堤和赵宝桐身手不凡，各取得战果2架。初次参战就大战告捷，极大地鼓舞了士气。16日之后，三师开始尝试进行大空战。18日下午，9团的林虎率领16架米格—15与20多架F—84在清川江大桥上空展开格斗，王海大队长则率部下从6000米降至1500米高度，充分利用米格机优异的垂直机动性能，和僚机焦景文一起，在距敌500米近处开火，两人各击落敌机2架，与此同时，飞行员孙生禄则在更近距离将敌机击碎。9团一共取得战果6架，而其中的一大队独占了5架。该大队后来一共参加空战80多次，击落击伤敌机29架，荣立集体一等功，被誉为“英勇的王海大队”(王海本人在本世纪80年代成为中国空军司令员)。

11月23日，三师7团又与50架F—84空战，空战结束时共取得战果7架，另击伤1架，己方仅损失1架，其中，刘玉堤大队长创造了一次空战中击落4架美机的超常记录！

12月上旬，三师又参加过三次双方共投入300架飞机的大型空战。并与美军的F—86进行了直接的大面积的交锋。全师取得战果13架(内含F—86共9架)，另击伤F—862架，飞行员罗沧海的开火距离已缩短到只有145米，全凭勇气和过硬的技术，开创了喷气机空战“近、准、狠”的攻击典范。12月26日，美空军参谋氏范登堡在华盛顿惊呼：“共产党中国几乎在一夜之间就变成了世界上主要空军强国之一。”

空三师在1951年10月21日至1952年1月14日之间的86天内，共出动飞机2391架次，参加空战23次，取得战果55架，击伤8架，己方损失仅16架，伤7架。其中，大队长赵主桐、刘玉堤二人各击落击伤3架！毛泽东兴奋地为之题词：“向空军第三师致祝贺”。

同年11月30日，空八师出动图—2型轰炸机空袭大和岛上美军与南韩伪军目标，由于缺乏经验，护航的战斗机迟到了一步，轰炸机面临敌机围追堵截，机上射手拼死反击，3中队长机通信长刘绍基面部负伤后仍抱住机上的机枪朝敌战斗机一阵猛打，击落F—861架，开创了活塞式轰炸机(螺旋桨轰炸机)击落喷气式飞机的先例。在这次残酷的空战中，后来赶到的拉—11型活塞式战斗机也和F—86展开了激烈的空战，飞行员王天保、徐怀堂、王勇、刘卓生四人共同击落敌F—862架，击伤5架，此役为志愿军空军史写下以弱胜强、值得自豪的一页。

图 5—4 刘玉堤创造了一举击落4架的奇迹。

1951年底，空十四师、二师的部分团队也入朝轮战，在吃了几次亏之后，

逐步积累了一些经验，并创造出良好的战绩。在他们取得的战果中，还包括了F—80 流星战斗机、B—26 入侵者式轻轰炸机等机型。不久，又从国内先后调来空六师、十五师、十二师、十七师、十八师等部队赴朝参战，使各支飞行部队都在这不可多得的喷气机空战舞台上得到了实战锻炼。截止至1952年5月底，共有九个战斗机师的十八个团、447名飞行员和二一个轰炸机师的部分飞行人员来到朝鲜参战。战斗出动680批、合计11100架次，其中空战有85批1602架次，共取得战果123架，另击伤敌机43架。而志愿军空军己方损失为82架，另有27架被击伤。敌我损失比为1.46：1，表明年轻的中国空军已获得一流的指挥与空战经验。

图5—5 王天保用拉—11型活塞式飞机击落喷气式F—86战斗机。

1952年2月10日上午，重返战场的空四师12团3大队大队长张积慧在空战中连续击落敌机2架。其中的1架系美国二战时期王牌，50年代美空军第4联队第334中队中队长乔治·阿·戴维斯少校的座机，戴维斯是朝鲜战争中美军第五位王牌飞行员。戴维斯的当场毙命，引起美军震动，美远东空军司令威兰中将哀叹这次损失是“对远东空军的一大打击。”（戴维斯在二战中的战果有14架，赴朝参战后又取得战果7架）。由于志愿军空军愈战愈猛，美国推行的“绞杀战”计划被迫中止。

美空军在朝鲜战争初期，其飞机的主要用途是对地面目标的打击。自从志愿军空军参战后，空战才开始变得习以为常。双方以此为契机，对喷气飞机空战格斗从作战战略的制定到具体飞行动作的编排都费煞苦心进行了积极的研究和试验，并取得了较大的成果。如志愿军空军就总结出一套行之有效的“域多层四四制”空战原则……美军则最终放弃了大编队空战的陈旧观念。发明了“流动四机作战方法”，使喷气机的高速特性和高机动特性得到最大限度的发挥。

图5—6 张积慧击落美国双料王牌飞行员。

从1952年6月至1953年7月全面停战，志愿军空军进入新一轮“加打一番”阶段，其行入19个米格—15战斗机飞行团，并在1952年10月开始换装性能更好的米格—15比斯（MIG—15bis）。几乎是同时，美军同样用F—86F替换下F—86E。

在1952年夏秋季节，志愿军空军还挫败了美军对拉古哨发电站反复空袭的破坏计划。利用小编队作远程奔袭，先后击落几十架美军战斗轰炸机。把仗打得更加灵活主动了。在这些空战中，志愿军空军的鲁珉创造了5次空战9次攻击，击落5架F—86（包括在14秒内击落2架）的辉煌战果，被授予“打F—86能手”的光荣称号。同年12月，是志愿军空军空战战术运用最自如的一个月，全月作战26天，出动157批，1623架次，与美机发生空战34批398架次，取得战果37架，另击伤7架，己方损失12架。受伤14架，敌我被击落比达到3.1：1。其中，空三师在其参战的十三个月内，共击落击伤美机102架，获中国共产党军事委员会的嘉奖。

1953年元月，是这场战争中空战次数最多的一个月，志愿军空军共出动144批1566架次，其中117批1326架次是抗击美军大机群的战斗，“百机对百机”的大空战对任何一方来讲已是家常便饭。在这一时期，空十五师还开创了长机僚机同时击落敌机的范例，还取得了11次空战中击落击伤敌机

14架，己方无一损失的出色战绩记录。

在1953年一季度内，志愿军空军展开小编队多批次连续打击敌小机群和多梯队多层次插入敌混合机群中专打战斗轰炸机的作战行动，在4月底之前的120天内，志愿军空军共击落美机70架，击伤21架，保护了鸭绿江至情川江一线的重要目标。其中空十二师是取得最佳敌我战果比的飞行师，敌我战果比为1:2)。当时，美空军已调来320架F—86作为战斗机的主力机种，并有一批昔日的王牌尖子飞行员赶朝参战。4月17日下午，空十五师43团飞行员韩德彩驾驶米格—15比斯将美空军“猎航组”成员、“双料王牌”哈罗德·爱德华·费席尔击落。当费席尔见到韩德彩时，怎么也不相信自己竟是被这个年仅20岁的年轻人击落的。五天后，美空军头号王牌麦康内尔上尉也被志愿军空军击落。5月17日，空四师10团3大队飞行员又创新近距歼敌的最高记录，在120米的超近距离将1架F—86击落。

5月29日，四师10团侯书军副团长第一次在夜间击落敌机，标志着志愿军空军已开始掌握全天候空战技能。进入6月份后，志愿军空军更多地在复杂气象条件下，在中、低空与敌机展开激烈空战，从6月中旬至7月27日停战时为上，共战斗起飞117批994架次，有39批338架次与美机发生空战，取得战果25架，另外击伤敌机5架。7月19日下午，志愿军空军与美国空军之间发生最后一次空战，沈洪江等三名飞行员成为这场战斗最后取得战果的人。

图5—7 侯书军首创夜间击落敌机先例。

从1952年6月至1953年7月的14个月中间，志愿军空军共击落美机206架，击伤52架。但由于许多次主战发生在复杂气象条件下，志愿空军飞机缺乏必要的电子设备，飞行员经验也不足，所以志愿军空军也被击落144架、被击伤122架，为此付出了较重的代价。

几乎和其他战争其他国家的航空部队一样，志愿军空军的政治体系也高度重视准确评定空战战果。每位飞行员的战果，在申报之后，都必须经过师、团两级政工人员根据证明材料及其他渠道的旁证加以正式确认，而证明材料主要是胶卷，当然也得有书面材料。这些都须得到多方面核实后再加评定。战果一俟确认，即通知飞行员本人并公开张榜公布。同时又规定，不论长机还是僚机，凡开火共同击落敌机的，一律按“直接战果”处理。例如两架飞机同时开火击落一架敌机，那么每人都计战果一架。如僚机掩护长机圆满完成占位攻击任务，但自己未有射击机会，那么僚机只享受“间接战果”荣誉。战果标志采用红五星，累积涂画在座舱左侧机身上。

据近年来中国公开资料公布的数据（如当代中国丛书中的《当代中国空军》等权威著作所述）分析，在战争全期，志愿军空军共有10个飞行师的21个飞行团的战斗机部队和二一个飞行师的3个飞行大队的轰炸机部队赴朝参战，共有784个飞行员先后得到实战锻炼。海军航空兵未派员参战，仅有少量飞行人员在前线见习。志愿军空军共组织2457批26491架次的战斗起飞，实战366批4872架次（含一小部分的轰炸作战行动）。共有373人空中开炮，其中的212人击落或击伤过敌机（占开炮者57%，占参战飞行员总数27%）。总战果330架。战果机型中含211架F—86、72架F—84和F—80），另击伤美机95架（基本全是F—86）。

被志愿军空军击落击伤的“联合国军”飞机型号分布及数量详见表5—1

所示。

志愿军空军各参战部队战果分布详见表 5—2 所示。

此外，在战争全期，志愿军空军也付出了血的代价，先后被美军击落 231 架飞机。这些损失的飞机中包括 112 架米格—15 和 112 架米格—15 比斯；3 架拉—11（活塞式战斗机）；4 架图—2（活塞式轰炸机），另被美军击伤 151 架，志愿军空军被击落击伤共 382 架，有 116 名飞行员在战斗中阵亡，其中的 29.3% 是中队以上干部。

中美双方飞机战损比是 0.7 : 1。

志愿军空军战后共评出获三等功以上的功臣（含空地勤人员）8000 余人，集体三等功单位 300 余个。特等功臣 16 人，一等功臣 68 人。其中 21 人获得英雄或模范光荣称号。

飞行员中的杰出代表有：

一级战斗英雄、特等功臣：赵宝桐、王海、孙生禄、张积慧、鲁珉、刘玉堤等六人。

二级战斗英雄、特等功臣：王天保、杨振玉、范万章、焦景文、蒋道平等五人。

二级战斗英雄、一等功臣：李汉、邹炎、高月明、毕武斌、郑长华、韩德彩、吴胜凯等七人。

图 5—8 特等功臣勋章（左），朝鲜人民民主共和国颁发的国旗勋章（右）。

二级模范、一等功臣：钱良生、苏志明、耀先等三人。

特等功臣：罗沧海、陈亮、华龙毅、逯松亭、孙忠国等五人（一等功臣以下名单略）。

在他们中间，共有七人获“王牌”资格（见表 5—3 所示），前三名分别是：

### 赵宝桐

空三师 7 团 3 大队大队长。曾在 1951 年 11 月 4 日一次空战中，于几分钟之内击落敌机 2 架。最终获得个人战果 7 架，另击伤 2 架，荣获一级战斗英雄、特等功臣称号，是中国人民志愿军中的“头号王牌”。

图 5—9 头号王牌赵宝桐。

### 刘玉堤

东北老航校培养的飞行员，身体高大，声如洪钟，胆量超群，在学员时期就敢于飞复杂气象和危险的螺旋动作。最突出的战例发生在 1951 年 11 月 23 日，在保卫清川江铁路大桥的战斗中，开创一次空战击落 4 架敌机的最高记录。后来又任空三师 7 团 1 大队大队长，个人战果 6 架，另击伤敌机 2 架，荣获一级战斗英雄、特等功臣称号。刘玉堤在作战中善于准确捕捉时机，以一挡十，连续攻击，被他击中的目标，大多凌空爆炸。此外，他还擅长于近距离攻击。在 50 年代国土防空作战中，刘玉堤又击伤过一架敌机，60 年代，由他指挥的部队曾击落敌机十余架，并创造三战三捷的战绩。

图 5-10 刘玉堤和他的 03 号座机。

图 5-11 孙生禄和他的 08 号座机。

## 孙生禄

空三师 9 团 1 大队大队长。在战争中共取得个人战果 6 架，另击伤敌机 1 架，被誉为“空中突击手”，荣获一级战斗英雄、特等功臣称号。1952 年 12 月 3 日，在一次空战中被敌机击中，飞机起火坠落，孙生禄随机一同落地阵亡。

表 5—1 志愿军空军击落击伤“联合国军”飞机型号分布与数目一览

| 类型    | 喷气式                   |                       |                       |                       |                       | 活塞式（螺旋桨式）                  |                        |                                    |                       |                            | 总计     |
|-------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|------------------------|------------------------------------|-----------------------|----------------------------|--------|
|       | 战斗机                   |                       | 战斗轰炸机                 |                       |                       | 战斗轰炸机                      |                        |                                    | 轻型<br>炸机              |                            |        |
| 机型    | F - 86<br>佩<br>刀<br>式 | 流<br>星<br>F<br>·<br>8 | F - 84<br>雷<br>电<br>式 | F - 80<br>流<br>星<br>式 | F - 94<br>星<br>火<br>式 | 茈<br>火<br>虫<br>F<br>·<br>5 | 喷<br>火<br>F<br>·<br>24 | F <sub>4</sub><br>U<br>海<br>盗<br>式 | F - 51<br>野<br>马<br>式 | B - 26<br>入<br>侵<br>者<br>式 | 10 个型号 |
| 击落（架） | 211                   | 8                     | 46                    | 26                    | 1                     | 4                          | 2                      | 18                                 | 12                    | 2                          | 330（架） |
| 击伤（架） | 72                    | 1                     | 8                     | 9                     | 0                     | 1                          | 0                      | 2                                  | 2                     | 0                          | 95（架）  |
| 小计（架） | 283                   | 9                     | 54                    | 35                    | 1                     | 5                          | 2                      | 20                                 | 14                    | 2                          | 425（架） |

注（1）资料全部引自中国正式公开报告，（2）发生日期 1950 年 12 月至 1953 年 7 月止。

表 5 - 2 志愿军空军参战部队战果分布一览

（引自中国官方正式公开资料）

| 部队番号                  |      | 击落（架） | 击伤（架） | 小计（架） | 战功名次 |
|-----------------------|------|-------|-------|-------|------|
| 战<br>斗<br>机<br>部<br>队 | 空二师  | 4     | 6     | 10    | 8    |
|                       | 空三师  | 87    | 24    | 114   | 1    |
|                       | 空四师  | 64    | 24    | 88    | 2    |
|                       | 空六师  | 26    | 5     | 31    | 5    |
|                       | 空十二师 | 57    | 11    | 60    | 3    |
|                       | 空十四师 | 10    | 2     | 12    | 7    |
|                       | 空十五师 | 51    | 16    | 67    | 4    |
|                       | 空十六师 | 1     | 1     | 2     | 10   |
|                       | 空十七师 | 23    | 3     | 26    | 6    |
|                       | 空十八师 | 6     | 0     | 6     | 9    |
| 轰<br>炸<br>机<br>部<br>队 | 空八师  | 1     | 0     | 1     | 11   |
|                       | 空十师  | 0     | 0     | 0     | 12   |
| 总 计（架）                |      | 330   | 95    | 425   | /    |

表 5 - 3 志愿军空军一、二级战斗英雄（含王牌七人）战绩一览

| 名次          | 姓名 | 部队  | 战果（击落架） | 击伤（架） | 小计 | 阵亡者   |  |
|-------------|----|-----|---------|-------|----|-------|--|
| 王<br>牌      | 1  | 赵宝桐 | 空三师     | 7     | 2  | 9     |  |
|             | 2  | 刘玉堤 | 空三师     | 6     | 2  | 8     |  |
|             | 3  | 孙生禄 | 空三师     | 6     | 1  | 7     |  |
|             | 4  | 蒋道本 | 空十五师    | 5     | 2  | 7     |  |
|             | 5  | 范万章 | 空三师     | 5     | 1  | 6     |  |
|             | 6  | 鲁珉  | 空十二师    | 5     | 0  | 5     |  |
|             | 7  | 韩德彩 | 空十五师    | 5     | 0  | 5     |  |
| 非<br>王<br>牌 | 8  | 王海  | 空三师     | 4     | 5  | 9     |  |
|             | 9  | 邹炎  | 空四师     | 4     | 2  | 6     |  |
|             | 10 | 吴胜凯 | 空十五师    | 4     | 1  | 5     |  |
|             | 11 | 张积慧 | 空四师     | 4     | 0  | 4     |  |
|             | 12 | 杨振玉 | 空三师     | 3     | 1  | 4     |  |
|             | 13 | 焦景文 | 空三师     | 3     | 1  | 4     |  |
|             | 14 | 郑长华 | 空十二师    | 2     | 0  | 2     |  |
|             | 15 | 王天保 | 空二师     | 1     | 3  | 4     |  |
|             | 16 | 李汉  | 空四师     | 1     | 3  | 4     |  |
| 合 计（架）      |    | 六个师 | 65      | 24    | 89 | 共 2 人 |  |

## 二 前苏联空军秘密赴朝参战部队

直至 1989 年，有关出版物才陆续揭露了前苏联空军派飞行员赴朝参战，并直接与美机空战的一些内幕消息。

由于战争初期朝鲜人民民主共和国空军损失惨重，处于基本丧失反击能力的境地，斯大林曾一度答应全面地公开地派空军部队承担空中作战任务，但不久就更改了承诺，只准备“部分地”介入空战。所以，对外而言，似乎大部分空战是由中国人民志愿军空军负责进行的，苏联仅提供了军事装备。

实际上，最先进入朝鲜境内的一支精锐部队来自前苏联的国土防空军，并由第二次世界大战时代苏联头号王牌阔日杜布上校亲自指挥。这个截击战斗机航空师由三十团组成，拥有米格—15 共 110—120 架。出于保护的目，斯大林不准许阔日杜布自己起飞作战，而只允许其担任地面指挥。

1950 年 11 月，该师进驻中国东北某机场，当月底即与美机遭遇，由于苏军飞行员也只是刚刚学习飞行喷气飞机，因此不便恋战，双方仅仅打了一个照面而已。12 月 27 日，苏军首次被美军击落米格—15 1 架。5 天后，又有 6 架米格—15 被美军击落，同时，美军 F—86 一架也首次被敌方所击落。

1951 年 3 月，该师基地向前推进到鸭绿江畔中国某边境机场，当时苏军与中国人民志愿军空军共用三处机场。

从这一年春季开始，苏军将空中打击目标重点放在 B—29 方面。B—29 是第二次世界大战末期间世的美国最大的战略轰炸机，专用于远程奔袭各种战略及战术地面目标，给朝鲜北部军事经济目标构成很大威胁。4 月 12 日，



苏军集中兵力，在空战中一举击落 3 架企图轰炸新义州大桥的 B—29，成为开战以来美方损失最严重的一次空中战斗（美国方面声称在战争全期，B—29 飞机上的射手先后累计击落过米格—15 16 架）。

不久，苏军米格—15 与 RB—45 喷气式侦察轰炸机展开空战，成为战争史上首例喷气战斗机与喷气轰炸机之间的空战（B—45 和 RB—45 飞机后来不再使用）。

与中国人民志愿军一样，苏军飞机也长时间使用朝鲜人民军空军的“圆环红角”机徽。这种出于各种复杂原因形成的现象一直维持到 1953 年。与此同时，为防止飞行员被俘后造成某种口实，引发美苏直接对抗的借口，苏军一直严令其飞行员空战中不得用俄语通话，飞机负伤后应尽量往北飞行，以免落入美军占领区。于是发生了飞行员叶夫根尼斯捷马赫弃机跳伞落入美军地区后拔枪自尽的悲壮场面。

1951 年 5 月，中苏两国空军首长在中国东北沈阳开会，会议决定由苏军部队负责夺取中朝边境地区上空的制空权。于是，由第二次世界大战王牌奥尔杰·罗波夫将军指挥的苏第 64 防空集团军调来该区域，并从 6 月份正式升空作战。他们的作战目标除 B—29 之外，还扩大到美国战斗轰炸机如 F—80、F—84、F—94 等等。至 9 月份，在该地域已集积了苏军米格—15 约 525 架！而中国人民志愿军的飞机（主要是战斗机）在同一地域已集积有近千架。在中苏联手作战的形势下，B—29 被迫奉命全部改为夜间出动，以期减少损失。为应付新的作战态势，64 集团军指派二个飞行团专事夜间拦截。团长阿纳托列·卡列林少校因在夜间先后击落 9 架美机而成为前苏军在朝鲜战争中的头号夜战王牌。

阔日杜布指挥的那一支飞行部队在战争期间累计击落美机 258 架，其中的叶夫根尼·佩佩里亚耶夫团长个人战果达到 20 架，成为这场战争中诸交战国内第二号王牌。那么，朝鲜战争的头号王牌是谁呢？

从 90 年代解密的俄罗斯总参谋部文件中我们终于了解到，他应当是苏联空军 303 战斗机航空师第 17 飞行团的尼古拉·苏加金上尉。上尉所在部队是 1951 年 5 月才参战的。6 月 14 日，苏加金初次战斗升空，19 日打下第一架敌机（F—86）。在 22 日的一次空战中，他率领的一个中队的米格—15 与 4 架 F—86 缠上了，结果苏加金在 250～300 米近距离内接连打下 2 架敌机，其高超的战斗技艺令全师官兵刮目相看。同年夏季，他共取得战果 6 架，秋季，又取得战果 8 架！

1952 年开始，他作为大王牌常去后继梯队给飞行员上课，因此空战机会下多，但他仍在一月份取得战果 3 架。

从 1951 年 6 月 14 日至 1952 年 2 月 20 日，苏加金在战场上共战斗出动 149 次，其中发生空战 66 次，个人战果 21 架，其中 F—86 占 15 架、F—80 占 2 架、F—84 占 2 架、流星号 2 架。在朝鲜战争中苏加金创造的记录是。

交战双方飞行员中战果最多：21 架；击落喷气飞机最多：19 架；击落当时最先进的 F—86 最多：15 架。

苏加金在其空战中再次继承了自卫国战争以来苏空军最引以为自豪的空战公式，高度——速度——机动——开火，并尽量从后方接近目标，从超近距离上进行“有把握”的攻击，而在这方面，阔日杜布干得最为出色。

战后，苏加金先后进苏联空军学院和总参谋部军事学院深造。1964 年在哈考夫高级航校任主要负责人。1970 年去越南当顾问，1971 年获得“苏联功

勋飞行员”称号，1978年退休时军衔为少将，1986年去世。他是真正的“喷气王牌”。

从1952年开始，苏军逐步退出战场，空战移交给已掌握喷气机驾驶技术的中、朝飞行员承担。

纵观朝鲜战争全期，苏空军至少有12个师七万余人赴朝参战，参战规模与中国志愿军相当，只是持续时间短一些。据俄罗斯新近披露的材料看，前苏空军第64歼击航空军共参加空战1872次，总战果1106架（内含F—86 650架，此值也许过于夸大），己方损失335架，敌我战损比3：1。主力机型F—86/米格—15战损比2：1，有21人荣获“苏联英雄”称号。

同一材料认为：朝鲜战争中“喷气王牌”应作如下顺序排列：尼古拉·苏加金（苏联空军/战果21架/战斗出击149次）；叶夫根尼·佩佩里亚耶夫（苏/20/108）；约瑟夫·麦康内尔（美/16/106）；詹姆斯·杰巴拉（美/15/?）；亚历山大·斯莫尔奇科夫（苏/15/191）；列夫·休金（苏/15/212）；德米里·奥西金（苏/15/150）……

### 三 朝鲜人民民主共和国人民军空军

朝鲜人民军空军（下简称人民军空军）成立于1945年10月25日，朝鲜战争爆发时，拥有活塞式战斗机雅克—9和伊尔—10攻击机共一、二百架。飞行员200人左右。部队分布在四十几处机场上，到1950年7月20日为止，在连日以大田为中心的空战中，金基玉、李东珪、李文淳等飞行员先后击落十几架B—29大型机。但因飞机老旧，数量又得不到补充，人民军空军渐渐显得有些力不从心。到8月10日，已有110架飞机在战斗中损耗，人民军空军的战斗力就此一落千丈。

图5—12 永久展示中的朝鲜人民军功勋飞机米格—15  
（机身上涂有6个战果标志）。

真正的复苏是在此一年半之后。在前苏联的援助下，重新配备了350架飞机。1951年12月，空军司令部重新迁回平壤市，进入与志愿军空军并肩作战的新阶段。据战后朝鲜官方资料透露，在战争期间，中朝两国飞行员一共“击落联合国军飞机12000架”。这个战果统计数显然过于夸张。

值得提及的战例发生在1953年7月20日，这是停战前一周的那个日子。26岁的大队长金西山（音译）率领30架米格—15在清川江上空与150架（？）美军展开了空战，共击落美机7架，己方损失为0，这是一场少见的一边倒的漂亮的战斗，表明人民军空军的空中作战水平已达到一个新的高度。在这场战斗中，一名叫作沈能番（音译）的19岁的小飞行员在迎头攻击中将美军少校指挥官击落。

图5-13 朝鲜“共和国英雄”、空军头号王牌金基玉。

金日成主席为战果3架以上的飞行员一律授予共和国英雄称号和勋章。空军飞行员中估计有10人享有此殊荣。其中包括个人战果为11架的头号“王牌”金基玉和曾经当着金日成的面将敌机击落，后来牺牲的金哈亮（音译）以及1950年7月在大田上空击落B—29后，自己也负伤跳伞到地面，并用手枪击毙同时跳伞降落的美军飞行员的李东玉（音译）等人。

至停战时，人民军空军已拥有五个航空师团，拥有米格—15、雅克 - 9，拉 - 11 等飞机。

图 5-14 朝鲜人民军主要战斗英雄（上排左起）权中铎、白基立（音）和（中排左起）李东珪、李文淳、（下排左起）金子生和安汉载。

人民军空军前七名英雄（含王牌）简况洋见表 5—4

表 5—4 朝鲜人民军空军主要空战英雄一览  
（引自朝鲜祖国解放战争胜利纪念馆资料）

| 名次 | 姓名          | 职务  | 战果<br>(击落架) | 击伤<br>(架) | 最终<br>军衔 | 座机<br>型号 | 阵亡者 | 敌机型号                       |
|----|-------------|-----|-------------|-----------|----------|----------|-----|----------------------------|
| 1  | 金基玉<br>(中将) | 中队长 | 11          | 0         | 少将       | 雅克 - 9   |     | B - 29 等                   |
| 2  | 权中铎         | 大队长 | 10          | 5         |          |          |     |                            |
| 3  | 白基立         | 大队长 | 5           | 0         |          |          |     |                            |
| 4  | 李东          | 大队长 | 5           | 0         |          |          |     | B - 29 等                   |
| 5  | 李文淳         | 中队长 | 5           | 0         |          |          |     | B - 29<br>B - 17<br>F - 18 |
| 6  | 金子生         | 中队长 | 4           | 2         |          |          |     |                            |
| 7  | 安汉载         |     | 3           | 0         |          | 雅克 - 9   |     | B - 29<br>B - 26<br>F - 86 |

#### 四 联合国军（美军）航空出队

据美国战后官方统计，在朝鲜战争中共击落中、苏、朝三方飞机 800 架，美空军、海军航空兵部队共产生王牌 42 名。王牌们的战果是 328 架，占总战果 800 架的 41%！

开战伊始，美军作为“联合国军”的主要代表投入战场有 30 个中队的航空兵力，其中包括第二次世界大战中使用过的 B—26、B—29 中、大型轰炸机和美军第一代喷气战斗机 F—80 (p—80) 365 架。另投入 F—82 (p—82) 双发动机双身夜间战斗机（由二架 P—51 并列安装改进而来）32 架，使战斗机总数达到 553 架。

当时南韩空军仅有训练中的 10 架 F—51 (p—51) 野马式战斗机，远远形成不了气候。

美空军的第一号战果是在开战后的第二天，即 1950 年 6 月 27 日于汉城上空取得的。68 飞行中队的哈德逊中尉驾驶活塞式的 F—82 将一架正在偷袭美军机场上的 C—54 运输机的朝鲜人民军的一架雅克—11（一说雅克—7）击落。一小时后，赶来增援的 4 架 F—80 又发现人民军的另 10 架伊尔—10（专用于打击地面小型硬目标的一种苏制强击机），不一会儿，又击落其中 4 架。在后面那次空战中喷气机首次取得战果。

7月份以来，美军的B—26、B—29轰炸机开始被中、苏两国飞行员所击落（注：中国飞行员从未击落过B—29）。面对米格飞机特有的威力强大的37毫米大口径航炮和高速飞行性能，别说是自卫火力较完善的B—29，就是F—80和海军的F9F豹式喷气战斗轰炸机也有些招架不住。基于这样的装备上的差距，美国不得不从国内调来尚未最后结束试飞的F—84和F—86A等较新型的战斗机。

11月8日，布朗中尉驾驶着他的F—80在俯冲之中开火将米格—15击落，这是“联合国军”击落的第一架米格机。

12月17日，一架F—86由336中队中队长亨顿中校驾驶首次击落米格—15，这是与米格—15可以相竞争的同水准机种第一次将“对手”打下来。此后三年间，在朝鲜北方的所谓“米格走廊”空域中，发生于米格—15和F—86之间的喷气机大空战从未停止过，这也是第二次世界大战以来持续时间最长的喷气机空战时期，同时也是战争史上迄今未有重现的一次喷气机大空战。

由于喷气技术如此“迫不及待”地介入了现代大规模战争，复杂的装备和繁琐的操作程序使一些战技高超、自命不凡的老资格飞行员和上一代王牌飞行员显得有些局促不安和来不及适应，他们中间的有些人宁可更多地发掘利用自己的技巧而下愿意利用那些相对来说较陌生又难以伺候的电子设备，比如雷达和陀螺光学瞄准仪。很典型的例子有第二次世界大战中的第三号大土牌嘎布莱斯基，他在朝鲜就拆去了F—86上的APG—30雷达瞄准仪，他甚至这样说过：“我宁可利用贴在风挡玻璃上的一小块口香糖来进行瞄准。”这也许是上两次大战中一些王牌风格的延伸？！很显然，随着技术的飞速发展，这种由傲慢和浪漫交织在一起的“口香糖”神话不久便失去其“实用价值。”

据英国克里斯托弗·钱特所著的《空中战争大全》称：美国远东空军在朝鲜战争中的“反航空兵作战”（即指空战）中共出动66997架次（是志愿军空军的2.5倍），实战中共损失F—86飞机78架（只及中国公布数据的35.3%），损失其他飞机61架（只及中国公布数据的51%，这里还未考虑苏、朝空军的战绩）。共阵亡1144人（可能轰炸机乘员数远较战斗机为多，所以此项数值较高）。钱特认为，美国为首的联合国军共击落中朝飞机949架（约为中朝宣布数值的2.5~3倍），其中，由F—86击落敌机810架，（这些战果中含米格—15792架、图—29架，拉—96架，伊尔—12运输机1架，其他机型之架）。美军还击毁地面上的飞机89架（由于中苏朝三方飞机一般驻扎在中国境内机场，所以不易遭到来自空中的袭击）。据这本相当著名的《大全》称，联合国军与中朝方面空军所取得的空战战果比高达12.5比1（而按中国有关统计，此值约为0.7比1，完全代表了另一种倾向）。

美国空军战时公报称：1953年5月份美中取得的空战战果比力56比1，6月份为75比0，这等于说美军在战争末期已取得绝对的“压倒优势”——这一切显然是不准确的估计。

笔者认为，之所以产生如此悬殊的战果统计差异，一方面出于政治宣传需要，第二方面也源于战时统计的困难和草率。比如，有时有多人同时认可了一架下坠的飞机是他一个人击落的，又比如，有时将冒烟的飞机统统视作“已被击落”。历史上许多次空战，其战果统计值十有八九是无法获得最终确认（公认）的，它往往需要军史学家的努力和官方资料的解密，才能逐渐

趋向客观和公正。

又据美军公布的材料称，除了空军之外，在这场战争中，美国海军航空兵(主要是从停泊在附近洋面上的航空母舰起飞作战)共出动 167552 架次(约为空军出动架次的 2.5 倍)，自身损耗 814 架飞机(含空战以外的各种对地攻击行动)。此外，海军陆战队也出动过 107303 架次(约为空军的 1.6 倍)，损耗飞机 368 架(含空战以外的各种对地攻击行动)。

美国方面曾吹嘘其下存在的功绩，称在战争中一共击落过 1020 架“共产党飞机”，并说其中 835 架是主力机米格—15，这显然是虚假的。又说什么，在所取得的千余架战果有 796 架敌机是由下—86 的飞行员击落的，美机在空战中共被击落 110 架，其中 F—86 占 58 架，同样缺乏事实根据。

在同一材料中美国宣布，在朝鲜，美军飞行员中的 4.8% 成为王牌，王牌们的战果又占三军总战果的 38% (居历史较高水平)。

美国还公布了战争全期米格—15 和 F—86 在主战中逐月的消耗(被击落)情况(详见本书表 5—5)。据美国的这份材料单方面分析，米格机在战争最后一年时间里损失较大，而 F—86 在战争中期(即 1951 年 10 月至 1952 年 10 月的一年中)损失较大。

据美国方面称，战争全期美军共产生 40 名王牌，其中 39 人都是 F—86 飞机的乘员。在这些王牌中，有七人在第二次世界大战中就已是王牌。另有六人曾在第二次世界大战中各击落过 1~4 架敌机。40 人中个人战果(仅指本次战争)大于 10 架者有 5 人，战果 10 架者有 6 人。战果在 7 架或 7 架以上者有 19 人，40 人中的军衔在上校至中尉之间。前 19 名中，有 13 人从属于第 4 截击战斗机联队。

表 5—5 美国单方面公布的双方空战主战机型逐月损失对比表

| 年/月         | 击落米格 - 15<br>(架) | F - 86 被<br>击落 (架) | 年/月        | 击落米格 - 15<br>(架) | F - 86 被<br>击落 (架) |
|-------------|------------------|--------------------|------------|------------------|--------------------|
| 1950 年 12 月 | 8                | 1                  | 4 月        | 44               | 4                  |
| 1951 年 1 月  | —                | —                  | 5 月        | 27               | 6                  |
| 2 月         | —                | —                  | 6 月        | 20               | 4                  |
| 3 月         | 3                | —                  | 7 月        | 18               | 5                  |
| 4 月         | 14               | —                  | 8 月        | 33               | 4                  |
| 5 月         | 5                | —                  | 9 月        | 63               | 9                  |
| 6 月         | 10               | 2                  | 10 月       | 27               | 5                  |
| 7 月         | 7                | 1                  | 11 月       | 28               | 4                  |
| 8 月         | 4                | —                  | 12 月       | 28               | 2                  |
| 9 月         | 13               | 3                  | 1953 年 1 月 | 37               | 2                  |
| 10 月        | 24               | 7                  | 2 月        | 25               | 4                  |
| 11 月        | 14               | 3                  | 3 月        | 34               | 3                  |
| 12 月        | 28               | 7                  | 4 月        | 27               | 5                  |
| 1952 年 1 月  | 31               | 5                  | 5 月        | 56               | 1                  |
| 2 月         | 17               | 2                  | 6 月        | 77               | 14                 |
| 3 月         | 39               | 3                  | 7 月        | 31               | 4                  |
| 小 计         |                  |                    |            | 792              | 110                |

据美方宣称，世界上最早的“喷气王牌”是杰巴拉少校，他在 1951 年 5 月打下第 5 架米格—15 而成为王牌。

11 月 2 日，联合国军司令部曾宣布“击落第 100 架米格—15”的是乔治·L·琼斯中校。

11 月 4 日，美国海军陆战队的飞行员威廉·F·嘎斯大尉首次击落米格飞机。

朝鲜战争中美空军王牌前三名分别是：

约瑟夫·麦康内尔上尉 (Joseph McConnLL. Jr.)

美空军第 51 联队飞行员，个人战果 16 架，朝鲜战争中美军头号王牌。

1922 年 1 月 30 日，麦康内尔生于新罕布什尔州，第二次世界大战中当过 B—24 的领航员，战后在阿拉斯加服役。31 岁时经再三申请，于 1952 年 8 月获准进入朝鲜参战，此时，离战争结束只有一年不到的时间。而且当他刚飞入朝鲜时，在他前头已有 30 名王牌存在。1953 年 1 月 14 日，麦康内尔刚刚取得个人第一例战果，2 月下旬，他已成为击落 5 架飞机的王牌。4 月 12 日，他和另三名飞行员驾驶 F—86 在危险的“米格走廊”中与巡逻中的 16 架米格—15 相遇，击落了他的第十架敌机。僚机当场通过电台祝贺他成为“双料王牌”。几乎是同时，麦康内尔的座机也被击中，他被迫跳伞，6 分钟后，被美军教生系统的直升机从海面救走。此后，费尔南德斯成为与他战果相当的竞争对手。尽管当局规定每飞满 100 次战斗出动可以回国，但他俩都申请再出击 25 次，以决高低。结果麦康内尔在他的第 106 次出击中战果终于达到 16 架而夺得头号王牌称号。当时，世界上喷气头号王牌除了第二次世界大战

中德军的贝亚之外，就是麦康内尔了。

1954年8月25日，他在试飞F—86时因机件故障飞机失事身亡，时年33岁。

**詹姆斯·杰巴拉中校 (James Jabara)**

1923年10月10日生于美国的俄克拉荷马州，是个矮个子。1944年曾在欧洲战场服役，驾驶新式的P—51飞机共出击108次，取得战果1.5架。1950年12月，作为第一批F—86飞行员，到朝鲜作战，1951年4月3日击落第一架飞机，5月20日在鸭绿江上空又击落2架米格—15。1953年申请再次留在朝鲜服役，至7月15日为止，共取得战果15架，成为战术空军第4联队中的拔尖人物，因战果仅次于麦康内尔而成为朝鲜战争中的第二号王牌。

图 5-16 美军第二号王牌詹姆斯·杰巴拉中校。

**曼纽·J·费尔南德斯上尉 (Manuel J. Fernandez)**

1925年4月19日生，美国第4联队飞行员，个人战果14.5架，以半架之差屈居第三。

在美军40名王牌中，仅有一名不飞F—86的工牌，他就是美国海军航空兵的唯一一名王牌盖·D·波蒂隆大尉，在战争后期，曾有活塞式飞机挂着小炸弹夜间袭击美军地面目标，美空军和海军陆战队航空兵对这种低速机束手无策。海军为此特派遣普林斯顿号航空母舰上的VC—3D分遣队第4小队的F4U—5N型活塞式舰载战斗轰炸机前往金浦机场待命，队长波蒂隆于1953年6月29日深夜在汉城南方80公里处的K—16机场伏击，当夜起飞后击落雅克—18型飞机2架，30日夜间又击落拉—9，7月16日深夜又击落拉—11型战斗机若干架……波蒂隆终于成为海军王牌和夜战王牌。

下面为朝鲜战争中中、美王牌座机外部涂色图例：

中国人民志愿军著名的战斗英雄“王海大队”大队长王海后期使用的米格—15比斯型战斗机，全机银色，机号、战果标志与垂直尾翼顶端涂红，机徽系借用的朝鲜人民军空军机徽，9个战果标志中上面四个代表击落4架，下面5个代表击伤。

“联合国军”美国空军51联队头号王牌约瑟夫·麦康内尔上尉的F—86F型战斗机，机头有16个五角星战果标志，座舱盖框架上书有个人姓名。

美军第二号王牌詹姆斯·杰巴拉中校的F—86F型座机，机头有22个战果标志（含他人战果），左机身有个人图案鸚鵡拳击手，座舱盖框架书有个人姓名。

## 第二节 新中国本土防空战中的英雄

### 一 空、海军航空兵协同陆海军解放一江山岛

中华人民共和国成立后,人民解放军于1954年准备解放仍由国民党军队控制的浙江沿海诸岛,其主要目标是一江山岛和大陈岛。在从11月1日开始的三军联合行动中,中国人民解放军空军、海军百余架战斗机从沪浙沿线机场多次出击,为夺取该战区制空权与国民党空军展开了几次空战。双方投入的主战机型是十格—15 比斯和 F—84、F—47 (p—47) 等。实际上,空战早在3月份已时有发生。如3月18日海军的米格—15 比斯在大陈岛上空击落过2架 F—47。5月11日,又用2架米格—15 比斯于复杂气象状态下击落击伤 F—47 各1架。5月15日夜,国民党空军出动78架次飞机攻击东矾列岛,解放军海军先后取得战果6架。另外击伤3架。7月6日,4架 F—47 奔袭定海市目标,8架米格—15 比斯起飞拦截,空三师李瑞仿大队长于17分钟之内击落击伤 F—47 各1架。此役以后,国民党飞机基本中止了赴大陈岛海域的战斗飞行。在封锁大陈岛的作战行动中,解放军空、海军共出动297架次飞机,有力地制止了敌方飞机的干扰,为解放一江山岛战役扫除了空中障碍。

### 二 闽粤乐沿海的空战

1958年之前,台湾海峡上空的制空权一直掌握在海峡对岸的国民党空军手中,为扭转局面,解放军调集大批战斗机,从7月份开始秘密进驻福建省的5个机场。7月27日,48架米格—17 爱夫(米格—17 )和米格—17 坡爱夫(米格—17 )作为其中的先遣部队低空隐蔽进入预定机场。

29日中午,空十八师54团4架米格—17 爱夫首次战斗起飞,迎击进袭汕头上空的国民党空军第1大队的4架 F—84G 喷气战斗机。飞行员高长吉三炮齐发,击落1架敌机。张以林随后也击落:架。赵德安则击伤敌机:架,空战全过程仅三分钟,己方无一损伤,在隐蔽出击中创造三比0的良好记录。美国合众国际社30日惊呼:“共产党飞机在台湾海峡上空进行了一次使国民党透不过气来的一边倒的战斗。”

为进一步夺回制空权,至8月中旬为止,解放军海、空军已集积了米格—17 爱夫和歼—5(米格—17 爱夫的国产型)共520架入闽作战。从飞机性能上讲,是占绝对优势的。这场闽粤东争夺制空权的空战前后持续了三个月之久。8月7日,国民党空军5大队副大队长汪梦泉被解放军的岳崇新击伤在海岸上空。13日,又有2架国民党的 RF—84 战斗侦察机被击落于闽江口地区。14日上午,8架米格—17 爱夫又在平潭岛上空与国民党空军当时最先进的 F—86 展开空战,周春富一人一次击落 F—86 2架,击伤1架,自己也不幸中弹身亡。

图 5-17 高长吉。

自7月29日至8月22日,解放军共出动1077架次飞机,发生空战四次,且四战四捷,战果累计4架,另击伤5架,己方损失1架。

8月23日以后,空战趋向激烈。美军的 F—100 超级佩刀式和 F—104 星式超音速战斗机开始进入海峡上空示威。到同年10月底为止,解放军和国民



党军队之间共发生 7 次空战，其中规模较大的有三次：

8 月 25 日下午，68 架米格—17 爱夫和歼—5 型飞机迎战 F—86 机群，在漳州上空，空九师的刘维敏一人与四架 F—86 苦苦周旋 14 分钟。从 10000 米高空打到 800 米低空，共击落敌机 2 架，自己不幸被己方的高炮误击身亡。

9 月 24 日，国民党空军发动了一次大规模的空中攻势，解放军先后调遣 248 架米格机分批迎击 140 架 F—86。在德化、三都市上空，双方各击伤对方 1 架飞机。在温州上空，解放军的王自重击落 2 架 F—86 之后，被另一架 F—86 发射的美制 AIM—9 型响尾蛇式红外线制导的空对空导弹所击中，这是人类军事史上空对空导弹第一次实际使用。

图 5-18 周春富。

10 月 10 日，国民党空军出动 400 多架飞机，往返徘徊于台湾海峡上空。上午七时许，人民解放军主十四师的 8 架米格—17 爱夫与敌展开格斗。飞行员杜凤瑞连续击落之架 F—86 后，本人座机中弹，于是被迫弃机跳伞，在下降过程中被一架 F—86 射杀身亡。当天，F—86 共被歼 3 架，米格机被击落 1 架。此役过后，台海上空再也没有发生大规模的空战。

在这同时，为了打击台湾对金门守军的空投支援行动，10 月 3 日下午，解放军空军首次派出 48 架米格—17 爱夫埋伏在金门附近上空 12000 米高空，拟伺机牵制住为 24 架军用运输机护航的 48 架 F—86 战斗机。不久，又调 4 架米格机低空接近 C—46 运输机群，飞行员曹双明三次开炮，击落 C—46 的领队第一架。同时，另一架米格机也击落一架 C—46，迫使此次空投半途夭折。

图 5-19 杜凤瑞所在部队的飞行员正协助机务人员为歼 - 6 飞机补充炮弹。

解放军航空兵部队入闽图 5—19 杜凤瑞所在部队的飞行员正协助作战，是朝鲜战争之后又一机务人员为歼—6 飞机补充炮弹规模较大的空中作战行动。从 1958 年 7 月 18 日至 1958 年 10 月 30 日止，共出动 691 批 3778 架次，发生空战 13 次，获战果 14 架，另击伤敌机 9 架（不含高炮战绩）。己方损失飞机 5 架，另受伤 5 架。在此其间，虽未产生王牌，但却出现每次空战击落 2 架敌机的优秀飞行员四名，中国人民解放军空军的喷气机飞行员已较熟练地掌握了喷气机空战的关键技巧和战术。国民党空军飞行员则第一次学习使用空对空导弹进行空战，成为世界上最早实际运用导弹进行空战的战斗群体。

### 三 中国大陆本土防空作战（空军部分）

自 1954 年之后，国民党空军不断派出侦察机及少量轰炸机，对大陆执行数千架次的侦察和袭扰行动。后又因越南战争的影响，美军自 1964 年下半年开始，也常发生入侵中国领空的事件。所以，直到 60 年代末，解放军执行防空作战的任务一直是比较艰巨的。她面对的是在技术与装备上更高一筹的敌机。由于自身装备性能水平有限，其作战打击难度之大是可想而知的。

解放军空军和国民党空军在 1956 年 7 月至 1958 年 6 月之间共发生空战多次，前者共取得战果 5 架，另击伤 11 架，因种种原因，总体战绩不甚理想，甚至出现了误击击落英国 C—54 民航机的严重事故。事后，有 2 架拉—11 型

战斗机被美国海军报复击落。在这一段时间内，解放军空军飞行员刘亚臣、马建中等击落 1 架、击伤 4 架敌攻击机；赵德安（驾驶米格—15 比斯）先后击落 F—86 1 架、F—84 1 架（后者系共同战果）；刘增贵、杨正刚（驾驶米格—17 爱夫）曾迫使 1 架 RF—84 侦察机在逃亡中因油尽而坠海；张守兰追击一架 RF—84，令其慌乱中撞山自毁。

1960 年元旦，台湾空军改用超音速的 RF—101 巫毒式侦察机，并多次深入大陆。为拦截该机，解放军进行了反复演练，直至 1965 年 3 月 18 日上午，才由空十八师飞行员驾驶国产歼—6 超音速战斗机在汕头击落了第一架，高长吉因此而立功。他在这次空战中三炮齐发，攻击距离仅 600 米，令目标当空爆炸。不久，海军航空兵也击落同型机一架，由于 RF—101 不能再在大陆上空通行无阻，台湾当局又在美国支持下，进而改用飞行性能更佳的 RF—104 型侦察机，其升限可达 18000 米，歼—6 飞机一般够不上这个高度。但飞行员胡寿根巧妙地利用“大角度、斜对头拦射”动作，于 1967 年 1 月 13 日下午率先击落 1 架，开创了在负速度差条件下大角度攻击成功的先例。

为了从另一个极端打通入侵大陆实行电子侦察任务的空中通道，国民党空军的几种特种任务飞机改在暗夜中，于复杂气象以低空乃至超低空进入大陆敏感地区上空，进行间谍活动。

1957 年，由第二次世界大战中的轰炸机 B—17 改装的低速远程电子侦察机共入侵大陆 53 架次，均安全返回。解放军空军曾为此出动 69 架次装备截击雷达的米格—17 爱夫战斗机，竟无一次成功。为此，不得不组成专门班子，研究对付这种专门贴地夜航的目标。直到 1958 年 4 月 21 日夜间接由李顺祥击伤 1 架，1959 年 5 月 29 日夜间接又击落 1 架，空十八师中队长蒋哲伦立功。

此外，由美国 P2V 海上巡逻机改装的低空侦察机从 1958 年至 1961 年，共进入大陆 84 架次，空军拦截 400 余架次，也无一成功。后通过积极开展电子干扰，并利用伊尔—28 轰炸机投照明弹照明，歼—5 战斗机攻击的战术，终于取得战果。空二十四师副大队长王文礼立功，P2v 上的 14 名乘员全部身亡。

美国空军本身则从 1964 年 8 月 29 日开始派遣无人高空侦察机（以“火蜂”型为主）对中国大陆频频进行侦察飞行。一开始，中国空军也对它一筹莫展，因为这种飞机目标体积小，飞行高度高。1964 年 10 月 13 日，空一师一架歼—6 在 17600 米极限高度三次开炮未果，飞行员决定撞下目标，但不幸飞行失事身亡。11 月 15 日中午，该师专门研究对付无人机的飞行员徐开通驾驶歼—6 用先俯冲加速再急跃升以小仰角一次进入射击的方法，经三次开火，终于首次打落比自己飞得更高的这种侦察机。1965 年 1 月 2 日午后，该师副中队长张怀连也利用歼—6，仅耗弹 44 发，相距 175 米时击落了第 2 架。4 月 3 日，空十八师 54 大队 1 中队中队长董小海又击落了第 3 架。其时作战高度 18100 米，已超过战斗机升限之上限。与此同时，这个中队已建立自组建以来共击落 8 架、击伤 5 架的记录，于 5 月 3 日获得“航空兵英雄中队”之称号，这也是中国军队中对战功卓著的作战单位的一种褒奖。

1965 年 4 月 18 日，空一师的张怀连；12 月 24 日，空九师的朱以隆；1966 年 1 月 3 日，空三师的鲁祥孝；1967 年 6 月 12 日，空三师的刘光才也先后驾驶歼—6 或歼—7 各击落 1 架……至 1969 年年底，美军无人侦察机共被解放军战斗机击落 14 架（另外海军航空兵击落 3 架）。

本世纪 60 年代，越战中的美军战术飞机也经常飞入中国大陆，为捍卫领空主权，解放军空军高度戒备，全力予以截击。1965 年 10 月 5 日中午，空九师副中队长张运宝驾驶歼—6 飞机击落入侵广西的美军 RA—3D 侦察机 1 架。1966 年 4 月 12 日，空二十六师李来喜驾驶歼—6 击落 A—3B 舰载攻击机 1 架，5 月 12 日，空二十一师朱嗣瑜驾驶歼—5 击伤 RB—66 侦察机 1 架。9 月 9 日和 9 月 17 日，空十八师高秀明与高长吉驾驶歼—6 各击伤 F—105 战斗轰炸机 1 架。1967 年 4 月 24 日，空二十六师中队长宋义民驾驶歼—5 击落最先进的战斗轰炸机 F—4B 鬼怪式 1 架。8 月 21 日下午，空十八师副中队长陈丰霞、飞行员韩瑞阶各击落美海军 A—6A 舰载攻击机 1 架……

从 1954 年至 1969 年的 15 年内，人民解放军空军在空战中先后击落进入大陆的台湾国民党空军及美国空军、海军飞机 33 架，另击伤 18 架（不含同期用高炮击落的 48 架和用地对空导弹击落的 9 架，如 RB—57D 及 U—2 等等）。其间，中国空军中个人战果 2 架的优秀飞行员有：杜凤瑞、张怀连二人（仅指本土防空作战）；个人战果为 1.5 架者有赵德安、高长吉二人。此外，空军还在中国北方上空击落大量侦察用的空飘气球。

#### 四 解放军海军航空兵的战绩

1955 年 5 月 4 日，海航四师（简称航四师）飞行员省广、程开信二人驾驶米格—15 比斯击伤一架飞来浙江省沙埋挑衅的国民党空军 P—47 1 架。6 月 27 日上午，该师飞行员王鸿喜、张文清二人驾驶同类型战斗机各击落国民党 F—84 战斗机 1 架，此后不多一会儿，王崑（朝鲜战争中已有战果）也驾机升空奔赴同一空域，在 70 米超低空，于海面上击落前来救助落水飞行员的国民党海军 PBY 卡特林纳式水上巡逻机 1 架。7 月 4 日下午，航四师陈泰渠、王兆全二人又在沙埋上空击落、击伤国民党 F—84 战斗机各 1 架。12 月 13 日下午，飞行员王岂也在沙埋上空击落 F—86 1 架。

1956 年 4 月 14 日上午，航四师贾民杰驾驶米格—15 比斯击伤沙埋上空的 F—84 一架。

从 1955 年 4 月至 1956 年 4 月一年间，海军航空兵为保障闽粤地区空军基地之修建和保卫海上运输，共出击 124 批 404 架次战斗机，在空战中共击落 5 架飞机，击伤 4 架，协助空军完成“基本掌握沿海制空权”的作战任务。

图 5—20 优秀飞行指挥官王崑。

从 1957 年至 1964 年的七年中间，海航又继续投入反空中侦察反入侵的战斗。1958 年 1 月 18 日，航六师姜培玉大队长以下四人，驾驶歼—5 升空作战，击落 RF—84（F—86？）共 2 架。2 月 18 日，航四师舒积成驾驶歼—5 飞机（相当于米格—17）在 15000 米高空经二次抵近开炮，终于击落国民党 RB—57 高空远程喷气侦察机 1 架，此事轰动全国。RB57 飞行员，“飞虎奖”获得者赵广华上校身亡。1958 年 8 月 13 日夜，航四师程开信、陈怡恕在福州机场上空各击伤前来侦察的国民党空军 RF—84 1 架。9 月 24 日，航二师王自重于温州上空空战中掉队，被 12 架国民党战斗机围堵，但他仍坚持 5 分钟的近战格斗，并击落 F—86 2 架，自己最后被敌响尾蛇导弹击中阵亡，被迫记一等功。

1963 年 11 月，海航独立 5 大队改为专门拦截 P2V 侦察机的飞行小分队，

并暂归入空军建制。经过 357 次演练，于 1964 年 6 月 11 日夜间，飞行员陈根发驾驶米格—15 比斯在由另一架伊尔—28 飞机投下的 12 枚 90 千克照明弹的照明下，三次开炮，三次命中，终于第一次将 P2V 击落。陈根发本人受到周恩来总理的接见……

在 60 年代初，毛泽东主席批准歼—6 飞机南下，专门用于截击 RF—101 侦察机。1964 年 12 月 18 日，飞行员王鸿喜驾驶歼—6 从路桥机场起飞拦截入侵的 RF—101，三炮齐射，首次将该机击落于海中。这场空战又成为国产第一种超音速歼击机（战斗机）的第一次实战考验。1965 年 3 月 24 日日，王相一起飞升入高空，首次击落火蜂式无人侦察机 1 架。此外，在 3 月 31 日和 8 月 21 日，副大队长舒积成也先后击落 2 架火蜂。同年 4 月 9 日，美海军 F—4B 冈载战斗机 4 架从越南方面入侵中国海南岛。解放军南海舰队航八师用老式的歼—5 升空拦截。F—4B 从机翼下发射 AIM—7 型麻雀式雷达制导空对主导弹，但导弹并未击中歼—5 却冲过了头，击中了另一架 F—4B，用自己的导弹打下了自己的飞机，战局以 1：0 告终。9 月 20 日，航四师飞行员高翔驾驶歼—6 击落入侵海南岛的美国 F—104C 型战斗机一架。在战斗中，高翔一边开炮一边靠近，一直到距目标仅 39 米时才松开炮钮，美国飞行员史密斯事后惊叫道：“如此近距离开炮，太恐怖了！”“这是一场看也不敢看、想也不敢想的战斗。”

1967 年 6 月 26 日下午，航六师副大队长王柱书和飞行员呈纪良共同击落美空军 F—4C 战斗机 1 架。

1968 年 2 月 14 日 航六师飞行员陈武录和王顺义驾驶歼—5 各击落美国 A—1 空中袭击者式螺旋桨攻击机 1 架。

到 1968 年为止，海军在海南岛上空累计击落从越南战场方向飞来的美国飞机 7 架，另击伤 1 架，己方无一损伤，创造了海航在本上防空作战中 8：0 的优良战绩。

海航航四师 10 团是一支英勇善战的飞行部队，在朝鲜战争中，该部尚属空军编制，曾取得战果 13 架，击伤 3 架。在 50 年代的支援进攻一江山岛的战役中，又取得战果 4 架，击伤 3 架。1958 年部队北上时曾再次击落 1 架敌机，入闽作战后，又击伤过敌机 2 架。1964 年，该部继续击落国民党空军侦察机 1 架。而且在抗击美国飞机入侵的防主作战中累计击落了 4 架飞机。鉴于该部战绩不凡，1965 年 12 月被授予“海空雄鹰团”荣誉称号。而该团副团长即为大名鼎鼎的王崑。该部内部规定：将空中攻击训练的评分标准改为必须首次进入攻击就命中目标才能视为“优秀”。这比全军标准要严格得多。正因有一套如此严格的训练体制，才培养出一大批近战快战的好手。如王鸿喜、王相一、舒积成、高翔等均在瞬间万变的复杂的空战环境中做到了一次进入就能击中目标。这些高超的战术要求，正是为适应那个年代敌我双方武器装备的特点和活动规律而产生的，也是克敌制胜的保证。

海军航空部队在四十多年中，个人战果累计为 3 架者有王崑和舒积成二人（内王崑还击伤过一架敌机）；个人战果累计为之架者有王鸿喜和王自重二人。

### 第三节 越南战争王牌之谜

第二次世界大战后持续时间最长、规模最大的一场局部战争，是越南战争（简称“越战”），它始于1965年5月，终止于1973年3月。在12年的后面七、八年间，也即从1965年8月到1973年1月15日为止的美军海、空军飞机空袭北越（越南人民民主共和国）期间，在北越上空发生过数以百次计的空战，从而诞生了越战中的王牌。

据美方统计，在空袭北越的七年半时间内，海军与空军共出动各种用途各种型号的军用飞机377908架次，其中海航出动舰载战斗机及战斗轰炸机226700架次，空军出动战斗机及战斗轰炸机143046架次，出动战略轰炸机5103架次，海军陆战队出动作战飞机3059架次。累计投下炸弹200万吨。

据北越官方统计，战争中累计击落、击毁（含空战、防务人器及地面战斗取得的战绩）美国飞机（含极小部分南越飞机）30000余架。而美方只承认损失飞机8612架（其中在北越上空损失4125架，一说为4033架），有954名空勤人员被北越俘虏（一说472人）

北越资料认为，在北越上空损失的美国飞机中，只有2.3%的飞机，即92架是在空战中被米格机击落的，由此可见，在越战中，空战战果无论对交战哪一方来讲都只是总战绩中的极小一部分。究其原因，主要在于北越空军的战斗机较少，而地面防空火器的作战能力却无比强大，悬殊的战力之比造成了战果相对比重的严重倾斜。有份西方资料提出了另一套说法，该资料认为在北越上空损失的美国飞机只有1050架，而空战中击落的仅占其中的76架，虽然后者占了前者的7%，但仍然只是极小一部分。据称，SA—2地对空导弹击落的美机和地面火器击落的美机都要占到总战果的18.9%和73.9%，远远高于空战战果。对于这种倾向，美越双方均不持异议。

另有一种折中的估计也很流行，这种观点认为美军在北越上空被各种武器击落的飞机共有1500架左右，其中空战战果（美机）不会超出一百架。

本节只叙述空战及空战战果，与空战和王牌无关的其他航空作战情况将不予赘述。由于资料来源的不同，说法上也存在不同的观点。下面是参考了双方官方统计资料后所进行的尽可能客观的评估：

越战中的空战，有其鲜明的特征：几乎全盘喷气化；已进入全天候、超音速领域（尽管真正超过音速的空战几乎为零，但飞机的马赫数都达到1~2）；普遍带有电子作战背景（存在电子干扰与反干扰）；广泛使用空对空导弹（替代了一部分航炮武器）；北越空军在空战中始终处于“要地防守作战”的态势中，而美军则为了达到主袭北方的主要作战目的，企图通过空战来驱赶升空拦截的越机，于是空战均发生在北越上空，而且北越用单一的战斗机来对付美军的各类用途的入侵飞机。这一切都和以往历次战争中的空战有明显的区别。

美军空袭越南北方始于1964年。同年夏秋时节，有至少30架的米格—15和米格—17（或歼—5）开始进驻河内附近的福安机场，担负起首都的防空任务。据说，配备有36架米格—17的第921中队成了越空军中最初担任战斗值班的飞行部队，其第一任队长是刀丁令（音译）。

东京湾事件爆发后第三天，2架米格—17第一次战斗起飞。

1965年4月3日，4架米格—17首次出动，为保卫清化大桥，和美机发生空战，并击落美海军舰载战斗机F—8E十字军战士式1架。4日，米格机

在空中埋伏拦截准备投弹的 F—105D 雷公式战斗轰炸机，并击落 2 架。初战告捷，北越飞行员谭汉大尉、潘代、赖明凡和谭关南（均音译）纷纷立功。

图 5—21 涂迷彩的北越空军的米格—17。

6 月 17 日，6 架 F—4B 鬼怪式战斗机从航空母舰起飞，伏击前来保卫大桥的米格—17 编队。F—4B 后座的雷达手（前座为飞行员）史密斯大尉率先锁定目标，前座的机长佩济中校瞄准目标，发射了雷达制导的 AIM—7 型麻雀式空对空导弹，击毁米格—17 1 架，另一架米格—17 僚机因吸入飞机碎片而严重损伤。还有一架米格—17 几分钟后也被导弹击落，飞行员跳伞。这是越战中美军第一次使用空对空导弹取得的最早的战果。

由于美军使用了电子设备十分复杂的双座战斗机，因此在评定个人战果与颁奖方面遇到了小小的麻烦。后座雷达手史密斯以辞职为挟，要求与前座的飞行员享有同等荣誉待遇。最后海军当局终于让步，将一枚枚银星奖章同样也颁发给后座的雷达手们，使双座战斗机在击落飞机后，每个乘员都平等获得应有的荣誉和待遇。这种做法一直得以延续，后来甚至当用红外线制导的导弹打下目标时，奖章也一视同仁地颁发给后座，但后座的工作范畴又与红外导弹的瞄准与使用毫无关系。

6 月 20 日，美海军活塞式攻击机 A—1 竟也击落米格—17 2 架；7 月 10 日，美空军第一次取得战果：第 45 战术联队的 E·豪康大尉机组驾驶 F—4C 击落米格—17 1 架。

9 月 20 日，北越飞行员阮那秋、兰、陶里和陶（均音译）等四人首次击落 F—4 超音速战斗机 2 架。到年底，在仅有的几次空战中，北越宣称已取得战果 7 架，而美国则宣称取得战果 6 架，己方损失 4 架。由于越方飞机性能落后，却能击落包括性能先进的 F—4 在内的美机多架，使不少国家在震惊之余又感到“不可思议”，认为这是“当代空战中的罕见现象。”

为了减少空战损失，美军决定动用 E—2C 鹰眼式和 EC—121 型电子飞机完善预警指挥体系，使深入北越又远离南方基地的美机重新有了空中雷达站的支持，使战损率开始下降。

1966 年，北越上空的空战仍未形成规模，都只是一些随机的偶发的小型战斗。2 月 3 日，越军首次使用歼—5 甲型带雷达的战斗机于夜间击落 2 架美机，4 月 25 日，米格—21 超音速战斗机首次参战。26 日，美空军 2 架 F—4C 首次与米格—21 交战，有 1 架米格—21 第一次被空对空导弹所击落。5 月 11 日，北越空军的米格—17 首次携带 K—13 型红外制导的空对空导弹正式参战（K—13 西方代号为 AA—2，又称环礁，是苏联第一代空对空导弹）。

北越称，在 1966 年 6 月至 11 月的 15 次空战中，共取得战果 10 架，12 月份的 15 天中，用米格—21 也取得了战果 10 架，其中包括 12 月 14 日用 K—13A 空对空导弹击落了 1 架 RF—4 型侦察机，这也许是北越方面使用空对空导弹后所取得的首例战果，至 12 月底，越空军全年总战果为 21 架（一说 23 架），内含 A—1、EC—47、A—4、F—8、F—105、F—4 等六种型号。另一方面，美军只承认在该年度损失了 12 架（一说 9 架）飞机，但它又宣称击落了 29 架越南飞机（一说 23 架），其中 6 架为米格—21，其余基本为米格—17。

米格—21 正在逐渐成为北越的主力机种，米格—21 的出现，缩小了美越之间航空装备方面的技术差距，扩大了战斗巡航的半径，并使利用空对空导

弹进行现代化空战成为可能。

1967年1月2日，美国空军发动代号为“滚雷”的大规模空袭行动，企图通过战斗机的“狩猎行动”，诱使越机出动并有意识有计划地消灭其主力，同时，对美机攻击机场地面上的越机行动予以开禁，目的都是为了“解决”愈来愈造成麻烦的北越战斗机力量。在2日这一天，美军取得7:0一边倒的良好战绩，7架米格—21被击落，成为“本次战争中最大的空战。”第二次世界大战王牌，曾拥有战果13架的老飞行员罗宾·奥尔兹大校在这次空战中也击落了1架米格机。此后三天之中，北越米格—21中的几乎近半数被击毁，损失较大。曾迫使北越有一个月未能参加空战。大批飞机后撤至中国境内进行整休。这样被动的局面，直至4月9日才得以缓解。北越空军的藤、陶、邓、谭（音译）四名飞行员在空战中共击落F—105和A—1二种攻击飞机各2架。

同年5月，美军开始直接攻击各地的米格基地，企图将米格机尽量消灭在地面上。

5月底，美方宣布自战争爆发以来，已累计打下72架米格机。8月23日，北越空军调集各地机场上的大批米格—17和米格—21战斗机，全力投入拦截美机的战斗，共击落美机6架。后来成为北越头号王牌的阮邦可（音译）也是立功言之一……至年底，据北越称全年在空战中共击落美机29架，战功卓著者有阮邦可、布哥丁、雷海（均音译）等人。与此同时，美空军宣布在该年度内共击落越机40架，己方损失27架，后者数值已十分接近越方宣布的战果值。

1968年，美越和谈，空战也处于打打停停的状态，在这一年中，越空军的阮洪尼（后成为大王牌）成为“打美帝无人侦察机能手”。装备米格—17的北越空军910、923中队宣布：他们已在三年内取得战果106架。装备米格—21的921中队也宣布：他们中间的15名飞行员已累计取得战果137架。而在1968年一年中，北越空军的总战果权为16架，机型包括EB—66、F—102、F—8、F—4、F—105等。与之同时，美国空、海军宣布，在1968年内，他们的总战果为14架，己方损失12架。另外还宣布，在以往三年中，累计战果110架（大多由F—4取得），己方损失累计48架。

1969年，由于暂停轰炸北方，所以没有发生空战。中国和苏联不失时机地为北越补充飞机，以弥补往日的作战损耗，新援助的战斗机包括米格—21（MIG—21PF）及米格—17（歼—5）等合计约120架。当时有消息说，由中国造歼—6战斗机装备的925中队也相继组建。也就是在这一年内，北越战斗机开始尝试挂上炸弹攻击海面上的美舰，但有7架米格机被美舰上的黄铜骑士式舰对空导弹击落。这一年唯一的空战发生在老挝上空，飞入老挝的米格机击落了1架美军的OV—10型观察及近距支援飞机。

1970年，美国海军曾以“防卫”为借口入侵北越，并击落2架前来拦截的米格机。同年4月，因北越击落1架侦察机而招来美军对海防市的空袭报复，不过美军为此付出了沉重代价，有3架海军飞机和1架HH—53型救生直升机被北越飞机击落。

1971年底，北越启用刚刚改装的米格—21nthM（MIG21PFM）在束老边界上空一举击落4架美机，飞行员雷坦道、波西嘉（均音译）等人立功。新飞机的服役，增加了机载雷达的搜索范围，扩大了主动进攻的范围，提高了空战战斗力。

图 5—22 1972 年 5 月 10 日，击落 2 架米格—21 后返回星座号航空母舰甲板下的美海

军 96 战斗机中队的麦克·J·科纳利大尉(中)和后座汤姆·布隆斯基大尉(左)。

1972 年元旦，这些新式的米格—21 新组建了第 927 中队。1 月 19 日，1 架北越的米格—21 被美国海军飞机击落，成为 18 个月以来美国海军唯一的战果。此后三个月内美越双方每次空战的损耗不再超过一、二架。4 月 6 日，美恢复对北越的大规模空袭。从而使得交战双方的空战次数和空战规模重又回到战争最盛时期水平。美军方面认为，由于飞行员在二年“休闲”期间得到了很好的战技训练，空战中的命中率有了明显提高，例如有一个由 4 架米格—21 组成的战斗编队，在一次战斗中就被击落 3 架，5 月 8 日，歼—6 飞机首次在柴巴(音译)市上空打下 1 架 F—4。10 日，美国海军又宣布在当天的空战中一共取得战果 8 架。其中，著名的卡宁甘机组驾驶着一架 F—4，一次击落米格—17 3 架，同时，就是在那场可怕的空战中，北越的“头号王牌”(机号 3020)阮邦可(音译)被美机击落身亡。阮邦可就是被流传为“东大校”的那个空中英雄。5 月 10 日，美国海军刚刚诞生第一个王牌，他就是经美国国内“假想敌中队”轮训过的 F—4 战斗机的飞行员兰德尔·H·卡宁甘大尉。后座是电子雷达操纵员威廉·P·德利斯考尔中尉。当他们战果刚满 5 架时，在其他的海军战斗机飞行员中，还没有谁的战果大于 1 架。与此同时，在美国空军中间，战果领先者是罗宾·沃尔兹大校，但当时个人战果仅为 4 架，还无法获

图 5—23 1972 年 5 月 10 日，兰德尔·H·卡宁甘大尉驾驶代号 Showtime 00 号的 F—4 飞机一次击落三架米格—17 后回到航空母舰作战值班室(中立者)，他成为越战中美方第一个王牌。

得王牌资格。这种情况与飞机数量、飞行员数量都要少得多的北越空军形成较大差异，后者已产生数名王牌。

在 5 月 10 日的这场空战中，北越空战 927 中队的雷赞霍和雷坦道(音译)两人均获战果，各击落 1 架 F—4。此时，中队里的阮多沙(音译)个人战果已达 6 架，其米格—21 M 座机番号是 5023。他值得骄傲的是，被他击落的飞机都是敌方最先进的 F—4 鬼怪式战斗机。数日后，王牌飞行员阮洪尼(音译)任 927 中队指挥官。23 日，歼—6 飞机飞行员阮宏分和阮奋松(均音译)分别击落 F—4 1 架。北越在第一次公开承认有歼—6 飞机参战之同时宣布，这 2 架战果使北越上空被击落(当然含其他防空手段)美机总数达到第 3600 架和第 3601 架。在空战多发的 5 月间，美军称他们也至少取得战果 27 架。

图 5-24 准备夜间升空作战的北越米格 - 21 型全天候超音速战斗机。

6 月 5 日，北越空军的阮洪尼个人战果刷新为 8 架。6 月 27 日，北越空军打了一个漂亮仗，第 921、923 和 927 中队各击落 F—4 2 架，共计 6 架，有多人因此获得政府授勋。927 中队的阮洪尼(音译)、阮丁山(音译)在 7 月 5 日空战中发射了 K—13 空对空导弹，各击落 F—4 1 架。10 月 13 日，美军的 F—4 飞行员寇蒂斯·威斯特法尔中校机组也用空对空导弹击落一架米格机，他成为越战中最后成为王牌的美国飞行员。

至 10 月中旬，先后又有十几架米格机被击落，战斗有时进行得很残酷。至此，双方第一线飞机(米格—21、F—4)的投入比例直线增长。同时，空



对空导弹业已成为交战双方司空见惯的空战利器。

纵观越战全期，似乎只有美军对北越无休止的轰炸而没有北越对南方陆上目标的空袭，实际上并非完全如此。据史料称，北越空军曾在同年 10 月 19 日下午 16 时左右，利用仅剩的 2 架苏制伊尔—28 型喷气式亚音速轰炸机破天荒首次越过十七度线袭击了南方的一个军火库，造成美军和南越军队数百人的伤亡。另据资料表明，除此之外，对越南南方的空中袭击只有几架次安—2 型小型运输机挂上火箭弹对某雷达站的攻击和一架米格—17 对某地面目标的小规模攻击。

美空军在其“后卫 I”（空袭）作战终止日宣布，空军在该战役中共取得战果 58 架（内含歼—68 架、米格—21 34 架），这些战果几乎均由 F—4 所取得。F—4 早已成为美国海军与空军空战的最主要机种。在同一战役里，美海军也宣称他们击落了 9 架米格机。但海军空军自己却失去 27 架飞机。这 27 架占了同时期北方空战中美军总损失架数的 60%，第一次使空战损失数大于地面射击中的损失数，表明空战已成为战争中举足轻重的一种重要的和主要的作战形式。

值得提到的是，在“后卫 I”战役中，北越飞行员活邦东和万丁顿（均音译）第一次成功地击落了巨型战略轰炸机 B—52。

1972 年美军发动的“后卫 II”作战计划，是美军对北越的最后一次大规模空袭。共出动 F—111 战斗轰炸机和 B—52 4000 余架次，12 月 18 日夜，美空军第 307 团 B—52D 型战略轰炸机的尾炮手（机上唯一的炮手）萨廖尔·O·塔纳军士首次操纵遥控的雷达瞄准的 20 毫米自动航空炮在河内地区上空击落米格—21 1 架。24 日，炮手阿尔伯特·E·麦也用同样方法击落一架企图攻击的米格机。27 日夜，北越空军飞行员潘赞（音译）驾驶米格—21 用二枚空对空导弹又击落了一架 B—52。……

1972 年，是空战次数最多，空战水准最高的一年。双方大量投入超音速飞机、不分昼夜地大打“导弹战”，北越飞行员不仅学会打战斗机，还能勇敢地飞近大目标，将庞大的 8 发动机战略轰炸机击落在其抵达目标之前。

美军宣布，在 1972 年年内，共击落米格机 70 余架，其中 90% 是米格—21，己方损失 22 架，其中海军占 3 架。北越则宣布，在 1972 年中共取得战果 61~75 架，其中 F—4 占 43 架、B—52 占 2 架。

1973 年 1 月 8 日，1 架米格—21 被美国空军飞行员帕尔·D·霍曼大尉驾驶 F—4 用空对空导弹击落；1 月 12 日，美海军 161 战斗机中队的 1 架 F—4B 又击落了 1 架米格—17，成为美军在越南北方的最后两例战果。几天后，美军中止了向北方的入侵飞行，29 日，美越双方实行永久停火，越南战争就此结束。

在战争全期，（主要是后十年内），美军承认在越南北方共损失飞机 2500 架，其中空战损失占 81 架（空军 62 架、海军 16 架、海军陆战队：架、陆军航空兵 2 架）。美三军总战果为 200~202 架。其中由空军击落 137 架（米格—21 有 66 架、米格—19/歼—6 有 8 架、米格—17 有 61 架）、海军与海军陆战队击落 65 架（基本由 F4 和 F—8 飞机取得），详见表 5—6。

以上是美国方面对越战空战形势的一个总结。当然，北越方面也拿出了它的一份统计报告。北越的战后统计表明，在战争全期累计三、四百次空战中，共击落敌机 320 架。被击落美机型号多达 19 种。由于 923 中队的战果高达 60 架而受到特别嘉奖。从空军的本纪念册中，可以找到具体日期和飞行员

姓名的空战有 85 起。

表 5—6 越战全期美国海、空军各机种空战战果分布表

| 类别      | 美军作战机种及其改型 | 美军空战战果及其型号 |                    |         | 小计    | 按机种小计 |
|---------|------------|------------|--------------------|---------|-------|-------|
|         |            | 米格 - 17    | 歼 - 6<br>(米格 - 19) | 米格 - 21 |       |       |
| 空军战斗机   | F - 4C     | 21         | 0                  | 21      | 42    | 141   |
|         | F - 4D     | 14         | 4                  | 26      | 44    |       |
|         | F - 4E     | 0          | 4                  | 18      | 22    |       |
| 海军舰载战斗机 | F - 4B     | 12         | 2                  | 3       | 17    | 18    |
|         | F - 4J     | 6          | 0                  | 10      | 16    |       |
|         | F - 8C     | 4          | 0                  | 1       | 5     |       |
|         | F - 8E     | 10         | 0                  | 1       | 11    |       |
| 空军战斗轰炸机 | F - 105D   | 25         | 0                  | 0       | 25    | 27.5  |
|         | F - 105F   | 2.5        | 0                  | 0       | 2.5   |       |
| 海军攻击机   | A - 4C     | 1          | 0                  | 0       | 1     | 1     |
| 海军活塞式双机 | A - 1H     | 2          | 0                  | 0       | 2     | 2     |
| 空军战略轰炸机 | B - 52D    | 0          | 0                  | 2       | 2     | 2     |
| 合计      |            | 97.5       | 10                 | 84      | 191.5 |       |

注：(1) F—4D 的战果最高；(2) 击落米格；(3) 最多的也是 F—4D；战果中改米格—21 居多；(4) 因来源不同，本表数据与其他资料不一致，仅供参考。

表 5—7 越战全期交战双方逐年战果与战报值变迁份析表

| 年 份   | 交战各方空战战果<br>(架) |                                 | 越/美<br>战果<br>之比 | 交战各方空战损失(架) |       |    |           |    |
|-------|-----------------|---------------------------------|-----------------|-------------|-------|----|-----------|----|
|       | 北越空军<br>公布值     | 美国海空<br>军公布值                    |                 | 北越空军<br>公布值 | 美军公布值 |    |           |    |
|       |                 |                                 |                 |             | 空军    | 海航 | 海军<br>陆战队 | 陆航 |
| 1965  | 7               | 6                               | 1.16:1          | ?           |       |    |           |    |
| 1966  | 21              | 29                              | 1:1.38          | ?           |       |    |           |    |
| 1967  | 29              | 40                              | 1:1.4           | ?           |       |    |           |    |
| 1968  | 16              | 14                              | 1.14:1          | ?           |       |    |           |    |
| 1969  | 1               | 0                               | 1:0             | ?           |       |    |           |    |
| 1970  | 5               | 0                               | 5:0             | ?           |       |    |           |    |
| 1971  | 0               | 0                               | /               | ?           |       |    |           |    |
| 1972  | 61 ~ 75         | > 70                            | 1:1.06          | ?           |       |    |           |    |
| 1973  | 0               | 2                               | 0:2             | ?           |       |    |           |    |
| 小 计   | 145             | 160                             | 1:1.1           | ?           |       |    |           |    |
| 官方宣传值 | 320             | 200 ~ 202<br>(空军 137 ,<br>其余海军) | 1.5:1           | ?           |       |    |           |    |
| 国际推定值 | 134 ~ 184       |                                 |                 | 200         | 300   |    |           |    |

注 (1) 美方损失含直升机 2 架；(2) 越方战果含无人驾驶飞机；(3) 国际推定值源于各种  
史书出版物的综合信息；(4) 只包括空战战果与战损。

一份西方资料估计，北越空军空战总战果应在 134 至 184 架之间。

北越战时有 22 名飞行员获得勋章，其中 2 人重复获得。有一架被视作“英雄座机”的 4324 号米格—21 一直保存到今天，在它的机身上就画有 14 颗红星，但很显然，这是几个人战果之总和。

另有一家权威机构提出的看法很有道理，它在分析了交战双方的种种特殊情况后认为，越、美双方的(空战)损失数量大致分别是 200 架左右和 300 架左右，这个观点似乎更接近北越的报告。

越南战争全期双方战果与战损逐年分析详见表 5—7

1966 年 5 月号《越南》杂志曾相当生动地报道过北越的第一位王牌、第 2 飞行中队的 28 岁的阮邦罢(音译)。当时，他的个人战果已达 7 架之多，是越战的早期王牌。他本人曾在第 109 期《越南》杂志上载文描述了空战的感受，他这样写道：“……我飞得极近，几乎可以看清座舱中侵略者的面容了。那灰白色的飞行盔左顾右盼的，好像在寻求谁的帮助一样……”这些词句，正是近距格斗的生动写照。

图 5—25 坐在美国无人驾驶侦察机残骸上的北越最早的王牌阮邦罢(音译)。

北越后来的头号王牌阮邦可(音译)是在 1969 年的刊物上首次对外披露的。在第 136 至 146 期《越南》杂志上，有文章介绍了他的事迹。当时他的战果已达 6 架。文章称他“以闪电般的速度和僚机一起击落了敌机”，据分

析这在当时正暗示着“使用了空对空导弹”。

当时，在美国人中间还流传着一个神秘人物——阮东大校，据美国电子监听情报分析，这个阮东大校从起飞到返航从不使用话音联络，最多利用电台开关发出的“咔嚓咔嚓”声响发回暗号。不久，美国情报部门突然又来了一个 180° 的大转弯，认为这只不过是北越宣传战的一个小把戏，阮东只是个虚构出来的盖世王牌。但这种说法遭到卡宁甘中校的反驳，后者坚持认为他所击落的第 5 架飞机的主人就是阮东，并说阮东在飞机坠地后身亡。更有不少人认为阮东就是 34 岁的阮邦罢的化身，阮邦罢的个人战果一度领先。总之，关于北越王牌的图 5—26 北越头号王牌阮邦可（音译）。传闻很多很多，但真正搞清楚尚有待时日。

表 5—8 为北越王牌们的一些情况，约有 11 人。

表 5—8 越战全期北越空军王牌推定名册

| 名次 | 姓名  | 战果(架) | 备注                          |
|----|-----|-------|-----------------------------|
| 1  | 阮邦可 | 9     | 自述 13 架(含无人飞机)，阵亡           |
| 2  | 阮洪尼 | 8     |                             |
| 3  | 麦邦考 | 8     |                             |
| 4  | 潘坦甘 | 8     |                             |
| 5  | 阮邦罢 | 7     | 最早之王牌，战果集中于 1966 年，曾传闻叫“阮东” |
| 6  | 雷海  | 6     |                             |
| 7  | 阮多沙 | 6     | 战果全部是 F-4                   |
| 8  | 阮高多 | 6     |                             |
| 9  | 雷坦道 | 6     | 座机是米格—21F/—21PFM            |
| 10 | 阮费  | 5     |                             |
| 11 | 布哥丁 | 5     |                             |

注：姓名均系音译。

美国的王牌要更少一些，因为二百来架战果均由众多的飞行员“平摊”了。已知王牌只有以下数人：

海军航空兵的约翰·C·史密斯(F-4 雷达员)，战果 8 架，也是头一个击落米格机的成员之一。他另有 2 架战果未获公认。另一个是兰德尔·N·卡宁甘大尉，美国海军最先获王牌资格者，F-4 的飞行员。还有一个就是寇蒂斯·威斯特法尔中校，他肯定也是王牌……

图 5—27 越战中美国空军唯一王牌。1972 年 8 月 28 日，斯蒂夫·瑞切在击落第 5 架米格—21 成为王牌后，降落在泰国乌塔堡基地并从 F-4 座舱中爬出来。

上面提到的史密斯是海军第 96 战斗机中队的队员，他的传奇经历在电影《TOPGUN》中得到了生动的描述。史密斯 1936 年 2 月出生于后来成为他座机的 F-4 飞机的诞生地桑德鲁伊斯镇。自幼酷爱飞行，幼时曾将母亲的梳妆台布置成飞机驾驶舱，玩起了飞行游戏。学成飞行后曾在海军内驾驶 F9F 豹式喷气战斗机。在训练抛投核炸弹的飞行中，常常做出超负荷的战术动作来，因而得罪了维护他飞机的机务人员，因为飞机机件常因超常使用而提前损坏。由于他胆大包干，又是 126 攻击飞行中队里的尖子飞行员，在 1958 年全

美海军轰炸比武中，名列前茅。

在美国空军中，斯蒂夫·瑞切是唯一的王牌，他曾在 1963 年创造了新的“半转机动”动作，并在飞行训练班里积分领先。在 TOPGUN 假想敌中队中，他又成为最年少的教员。在越南，他驾驶 463 号 F-4 战斗机共作战起飞 399 次，空中飞行 800 余小时，获得过空军十字勋章一枚，银星奖章四枚、著名飞行十字奖章十枚、空军奖章二十五枚，成为战果全部是米格-21 的唯一王牌和“米格王牌”。

北越空军一架王牌用过的米格-17，机身涂深绿/墨绿双色迷彩，机头侧面有 7 个战果标记（红五角星），机号 3020 红色（1972 年涂色）。

北越空军王牌用过的一架米格-21PF 战斗机，全机银色雷达锥形罩绿色，机头画有多人共同战果标记 13 架（红星）。

美国空军 523 联队 D·切利少校的座机 F-4I），战果标志为加黄框的红星，画在进气口处，机身为三色迷彩，切利的后座是雷达手费因斯汀大尉，后来他与其他人搭档成为战争中最后一名王牌。

美国空军 555 联队中，成为战时最早的空战王牌 R·里奇尉曾用过的 F-4E 型座机，三色迷彩，战果（红星）画在进口处，中队队徽图画在机身侧面：蓝白相间的圆形中有一个棕色的卡通人形。里奇另一架 F-4D 座机上绘有 5 个红星战果标记。

#### 第四节 其他局部战争空战与王牌

在第二次世界大战以后其他一些较著名的局部战争中，发生过一定规模空战的有以下几次：

##### 一 第三次中东战争

第三次中东战争，是发生在以色列和阿拉伯国家之间的一次“六日战争”，它始于1967年6月5日，6月11日结束，故又有“六·五战争”之称。为彻底夺得战场制空权，以色列空军采取先发制人的做法，成功地突袭了阿拉伯国家的空军基地。埃及、叙利亚、约旦三国的军用飞机竟有560架丧失在起飞之前，阿方飞机损耗高达以方的12倍。

以色列之所以能一炮打响，确实也花了一番心血。早在战争筹划阶段，以空军就让最优秀的一批飞行员轮流体验敌对国主力战斗机米格—21的飞行特征乃至惯用战术。并与自己的幻影系列战斗机展开各种模拟实战背景的对抗性演练，使空战水平保持在最佳状态；再因为以色列的飞行员年飞行训练小时数做居世界各国空军之首，所以它的人员整体素质之高是获得公认的。

在这次战争爆发时，入侵的以色列战斗机飞行员事先被告知：他们的首要任务是炸毁机场上的敌机，除非半途遭到拦截，否则不准介入空战！为了集中力量摧毁地面上的阿拉伯飞机，以色列当局甚至冒了一个很大的风险：他们把几乎所有的飞机都投入孤注一掷的突袭行动，只给首都防卫和后备梯队留下12架战斗机！……当然，奇袭最后是以巨大的成功而告结束。仅在6月5日（战争第一天），阿拉伯国家就有391架（一说388架）军用飞机被以机消灭在跑道上或机库内。以色列空军在奇袭中只损失了43架（一说19架，又一说23架）飞机，而且空战中损失只占其中的2架。阿以战损比达91（或20：1）。

在西奈半岛上空，埃及空军竟只有8架米格—21战斗机来得及起飞应战，虽然他们击落了2架以机，但他们自己旋即也被以军全部击落。稍后，南部的阿布苏韦尔上空又发生过一次空战，埃及空军的12架米格—21和8架米格—19与以机相遇，结果阿机中有4架被击落，其余侥幸返航的飞机也大部分撞毁在已遭破坏布满弹洞的跑道道面上，以机毫无损伤，这就是第三次中东战争中仅有的二次空战。

表5—9 第三次中东战争中双方飞机损失数一览

| 国 家          |         | 阿拉伯国家      | 以 色 列     |
|--------------|---------|------------|-----------|
| 开战时飞机总数      |         | 761        | 200       |
| 战损（架）<br>及比例 | 空 战 中   | 59（13%）    | 3（6.5%）   |
|              | 地面火器击落  | 1（0.2%）    | 43（93.5%） |
|              | 在机场上被炸毁 | 391（86.2%） | 0         |
| 损失架数（架）      |         | 451        | 46        |

在这场战争中，埃及、叙利亚、约旦、伊拉克、黎巴嫩五国被击毁于地面和空中的飞机共达451架之多！以色列飞行员良好的训练条件和个人素质

是全面赢得这场战争的重要因素。

被较多人公认的双方战损数详见表 5—9。

## 二 第四次中东战争

第四次中东战争发生于 1973 年 10 月 6 日至 10 月 24 日，也称“赎罪日战争”。在开战时，埃及、叙利亚两国空军共拥有 746 架作战飞机，其中战斗机占 590 架，型号为米格—21 和米格—17。以色列空军拥有作战飞机 403 架，其中 172 架是战斗机，型号为下一 4E 鬼怪型、幻影 CJ 型、雷电式和超级神秘式四种。在第一天发动进攻时，以空军出动 3000 架次飞机，一举击毁尚留于地面上的阿拉伯国家飞机（简称“阿机”）374 架，在以色列这种惯用的奇袭中，以空军只损失飞机 19 架。

10 月 15 日后，阿方空军在大量地对空导弹阵地被炸毁，已不能发挥作用，而且地面部队陷入不利态势的情况下，曾勇敢地多次出动大量飞机支援步兵作战，直接打击对己方步兵有威胁的地面目标。为此，不可避免地与前来阻击的以机发生多次激烈的空战，有时双方投入空战的飞机多达一百几十架。

在 18 天战争中，以空军共出动各类用途作战飞机 11233 架次，与阿机发生空战 117 次。战后统计表明，埃叙二国空军共损失飞机 392 架，其中 334 架（一说 287 架）是在空战中被击落的，而且大多数是被以机携带的主对空导弹所击落。另外，以军以各种方式击毁阿拉伯方面的直升机 55 架。以空军共损失飞机 103 架（一说近 200 架），其中 21 架是在空战中被阿方飞机击落的，另外，以军还损失直升机 6 架。可见，阿以空战战果比为 1 : 16 至 1 : 13.6，仍是以空军获胜。与第三次中东战争相比，以空军在空战及对地攻击作战中每千架次的战损率已从 20 架降至 9 架。

图 5—28 当时以色列空军最先进的国产幼狮式战斗机在起飞线上。

在以色列空军所取得的 334 架战果中，有 101 架是被 F—4 击落的，这其中的 56 架是由 M61 型航炮打下的，7 架是由麻雀型雷达制导导弹打下的，38 架是由响尾蛇红外制导导弹打下的。另外，有 233 架是被幻影型飞机击落的，这其中的 151 架是由响尾蛇及国产蜻蜓式红外制导导弹打下的，有 82 架是被“德法式”航炮打下的。综上所述，战果中的六成已由空对空导弹取得，导弹已愈来愈成为空战的利器。

与此同时，阿拉伯国家空军用苏制的环礁式红外制导空对空导弹击落过 4 架幻影式战斗机和 2 架 F—4 战斗机，但以色列空军的战后统计中只承认有 3 架飞机是被环礁导弹击落的。

由于 1973 年发生的这场战争，飞机损失主要源于空战而不是空袭，所以第三次中东战争中以空军曾将 400 多架阿拉伯国家的飞机击毁在地面，而第四次中东战争却只击毁了地面飞机 22 架。空战业已成为航空战的主要较量手段。同理，以空军在第四次中东战争中取得的空战战果已是第三次中东战争的九倍多。

据另一份较详细的报告分析第四次中东战争中彼各类武器击落的飞机损失统计数见表 5—10。

表 5—10 第四次中东战争中被各类武器击落的飞机损失统计一览

| 武器      | 以色列空军飞机损失(架) | 阿拉伯国家空军飞机损失(架) |
|---------|--------------|----------------|
| 空战      | 21           | 287            |
| 地对空导弹   | 40           | 17             |
| 高炮      | 31           | 19             |
| 空对地导弹   | 0            | 22             |
| 不明原因    | 15           | 48             |
| 被己方部队误击 | 2            | 58             |
| 总计      | 109          | 451            |

以色列空军飞行员在空战中之所以能得心应手，稳操胜券，不外乎有以下几个原因：

空战指挥人员具有较高的指挥能力，有远见卓识，善于博采众长为己用，作战决心果断，讲究战斗的速决性；飞行员筛选严格，接受美式训练。空军当局善于储备一批尖子飞行员，他们实战经验丰富、善于应变，有较大的空战自主权，战斗意识强，文化素质高。同时，训练强度之大也是有目共睹的，年训练小时数居世界先进水平；所用飞机性能先进，后备充足，并拥有完备的电子战手段和导弹作战能力。

在空战战术方面，以色列空军的主力战斗机 F—4 和幻影 常采用小编队多批次、多方向，多层次的作战方式。每一小编队由 2~4 架组成，当然也不排斥单机游猎的作战手段，此时，飞行员享有极大的作战自主权，在一般情况下，可以自己决定如何去干。为了使飞机性能全面超越米格—21，F—4 等飞机扬长避短，尽可能在中、低空诱敌作战。以色列飞行员惯用的伎俩是以 0.6~1.0 的马赫数作高亚音速飞行，通过大角速度机动，从目标后下方隐蔽突进，实施攻击。此外，打空中伏击战也是以色列空军的拿手好戏。

然而尽管如此，阿拉伯国家在这场战争中仍收复了一些领土，打破了以色列不可战胜的神话，特别是在戈兰高地和西奈半岛，阿拉伯军队的地对空导弹给以色列空军构成了极大的威胁，并牵制了相当一部分以色列空军力量。

以色列空军从不公布王牌飞行员的名单及背景材料，目的当然是为了保护他们的人身安全。但至少有一架机号为 758 号的幻影 CJ 型战斗机是王牌座机，在其机头左侧绘有 5 个埃及军用机徽，代表了飞机的主人已取得王牌资格（见图 5—29）。

### 三 黎巴嫩战争

黎巴嫩战争是 1982 年 6 月至 8 月间，以色列和叙利亚军队爆发自第四次中东战争以来阿以之间规模最大的一场局部战争。

6 月 9 日下午，以色列空军 90 多架 F—15 和 F—16（均属世

图 5—29 以色列空军在第四次中东战争中使用过的一架王牌座机，机型为幻影 CJ。机头左侧画有 5 个战果标记，图案是圆环形的埃及机徽，机身涂双鱼迷彩，机身与机翼上涂以色列空军机徽，机号 758。

界第三代先进战斗机，进入贝卡谷地，叙利亚空军（下简称“叙空军”）当



即起飞 60 架米格—21 和米格 23 升空拦截，这是一场你死我活的大空战——一场“自第二次世界大战以来规模最大的空战”，也是超音速战斗机之间的一场真正的空中格斗战。一开始，叙空军的飞机在谷地闪空低飞盘旋，勇敢地捕捉以机，使以飞行员暗暗感到吃惊。当空战结束后，叙空军声称取得 19 : 16 的战果比，而以空军声称取得了 36(或 29) : 0 的战果比，大获全胜。

叙空军力实施报复，于次日出动 54 架米格机前去挑战，但据说在当日前后八次空战后“无一生还”。据以色列单方面宣布：开战二天内，叙空军共有 81 架飞机和 4 架直升机被击落，以空军自己仅损失对地攻击机 A-4 天鹰式 1 架和直升机 2 架。即使这个统计带有偏见，但叙空军损失惨重是不可否认的。

以空军获胜原因是：F-15 和 F-16 飞机装有当时最先进的平视显示器，空战进入电脑控制时代。同时，电子干扰计算机能及时帮助飞行员避开地面 SA-6 等地对空导弹的进攻，也能帮助飞行员尽量免受环礁式空对空导弹的攻击。据称，只要平视显示器上的敌机示踪线能稳定一秒钟，那么可有上百发 20 毫米炮弹射向敌机，其击落概率是相当高的。然而以空军飞行员并未采用这种“最经济”的攻击方式，而是更多地采用响尾蛇导弹进行“最方便但又是最需要动脑筋”的攻击方式。在贝卡谷地上空，有 60% 的战果是由响尾蛇或蜻蜓式导弹击落的。另外，F-15 与 F-16 取得的战果几乎均等，而且战果中的米格 21 与米格 23 也同样各占一半，这次大空战曾引起全球轰动。

以空军认为价格便宜而性能欠佳的飞机终究对国防不利，并认为模拟训练器对提高以军飞行员空战技巧大有用处，这都是空战中取胜的一些经验。

涂有美国那种全新的浅灰蓝“制空迷彩”色的以空军 F-16 战斗机一般在低空巡航，伺机歼敌，当佯动的另一支编队在上空将敌机群诱至某一有利空域之后，低空的 F-16 便突然从下往上发起进攻，起到了奇袭作用。据另一份统计材料称，在整个黎巴嫩战争期间，以空军取得了 84 : 0 的空战战果比（非空战战果不在此例）。外界称这是一场“举世瞩目”的一边倒空战，在世界空战史上也是绝无仅有的。

战争中历次空战战果统计见表 5—11。

但是，另一份统计资料却认为整个战争期间，以空军和叙空军的空战战果比是 46 : 0。

在以空军 46 架战果中，米格 21 有 26 架、米格 23 有 16 架，米格—25 有 3 架，直升机有 1 架。另外，46 架战果中，有 44 架是被 F-15C 飞机击落的（与前述情况有异）。而由 F-15C 击落的飞机中，有 38 架是个人单独开火击落的，仅 6 架为二人或二人以上共同开火击落。

图 5—30 F-15C 型战斗机正向目标发射 AIM-7 麻雀型空对空导弹。

虽然以色列当局在这次战争结束后仍遵循不向外公布立功飞行员名单的做法，但仍有一名代号为“G”的少校飞行员被公认为有名的大王牌，他在几次战争中的累计战果为 18 架。其中 8 架是在 2 次空战中取得的！

此外，个人战果大于 10 架的王牌据说也有好几个。有一架幻影式战斗机曾在多次作战中累计击落过 13 架阿拉伯国家飞机，所以是一架有名的王牌座机。

第二次世界大战后，以色列在历次战争中于空战中取得良好战绩，其统

计值见表 5—12。

表 5—11 黎巴嫩战争中以色列空军空战战果一览表

| 日 期   | 以军空战战果    |    | 被地面武器击落的以机 |   |
|-------|-----------|----|------------|---|
|       | 型 号       | 架  | 型 号        | 架 |
| 6月6日  |           | 0  | A—4        | 1 |
|       |           |    | AH—1       | 1 |
| 6月7日  | 米格—25P    | 1  |            | 0 |
| 6月8日  | 米格—?      | 4  |            | 0 |
| 6月9日  | 米格—21、—23 | 29 |            | 0 |
| 6月10日 | 米格—?      | 26 |            | 0 |
|       | 直升机       | 3  |            |   |
| 6月11日 | 米格—?      | 18 |            | 0 |
| 6月24日 | 米格—23     | 2  |            | 0 |
| 7月24日 |           | 0  | RF—4E      | 1 |
| 8月31日 | 米格—25P    | 1  |            | 0 |
| 小 计   |           | 84 |            | 3 |

注：数据引自英国 1983 年 9 月的《飞行》杂志；以空军空战损失为 0；中国资料称总战果为 45 架，而不是 84 架。

表 5—12 二战后以色列空军自 40 年代至 80 年代各个时期的空战战果统计

| 时 期               | 战果 ( 架 ) | 以/阿战果比 |
|-------------------|----------|--------|
| 独立战争              | 21       |        |
| 1949 ~ 1956 年对峙期间 | 3        |        |
| 西奈战役              | 7        |        |
| 1956 ~ 1967 年对峙期间 | 13 ~ 15  |        |
| 第三次中东战争           | 60       | 10:1   |
| 1967 ~ 1970 年对峙期间 | 97       | 20:1   |
| 1970 ~ 1973 年对峙期间 | 38       |        |
| 第四次中东战争           | 277      | 18.4:1 |
| 1973 ~ 1981 年对峙期间 | 23       |        |
| 黎巴嫩战争             | 89       | 89:0   |
| 小 计               | 628 +    |        |

#### 四 马岛战争

马岛战争，是英国和阿根廷两国围绕马尔维纳斯群岛主权归属所进行的一场局部战争，它始于 1982 年 4 月 2 日，到 6 月 14 日结束，历时 74 天。

阿根廷共投入作战飞机 187 架（一说 201 架），型号中包括幻影、幻影 V 型战斗机 40 架。英国投入作战飞机 68 架，型号中包括鹞式、海鹞式战斗轰炸机 42 架，如果把后勤飞机也算进去的话，双方投入的飞机总数可超过 500 架，不过用于空战的主要就是上述四种机型。在战争全期，哪一方都未

能最终取得制空权，而且航空作战大多限于空对面（空对地，空对海面目标）攻击行动。

战争进行到5月上旬，英阿双方才真正展开以争夺战场上空制空权为目的的一系列空战，由于英国海军加强了海空封锁，英国方面逐渐取得了战争主动权，阿方制空权逐渐丧失。5月25日，阿方已累计损失60架飞机，几乎占一线飞机的一半。当时的空战战果比已高达12:1，英方居先。至6月份，英国军队开始从各个方向登陆，力图攻占该岛。在此阶段，阿机频频出击，取得了击沉以谢菲尔德号为首的6艘英舰，击伤4艘的辉煌战绩。但由于孤岛无援，阿方海空力量日渐枯竭，到最后，马岛终于被英军全盘占领。

因此，此次战争中的航空作战主要体现在空战拦截和对舰攻击两大方面。

在为数不多的空战中，英国皇家海军航空兵的海鹞式和后来加入的皇家空军的鹞式战斗机，发挥了它们独一无二的特长：能在空中突然减速，或急转弯，甚至作“空中爬行”。正是凭借着如此超群的机动性能，英军才最终取得了23:0的极佳战果，使这种世界上最先投入战争的垂直/短距起降式战斗机出尽了风头，它使空战中的被动者变为主动者，它创造出一些全新的格斗样式。另外，再加上皇家飞行员熟练使用了可作迎面攻击和“离轴发射”的AIM-9L型（响尾蛇的新改进型）空对空导弹，取得如此令人瞩目的战果是不难理解的。

在空战中，唱主角的是海鹞而不是鹞式。由于这种飞机耗油量大，飞机携油量又相对少一些，所以在舰队外层空域担负防空巡逻任务的，四架值班飞机，每架只挂2枚导弹的前提下，只能在防空警戒线附近维持20分钟的飞行时间，这么一来，就需要有更多的飞行员轮流驾机互相替换，鹞式飞机与海鹞飞机还被赋予对地攻击任务，其机动作战性能远远优于阿方的A-4型和幻影型飞机。为了用好鹞/海鹞式飞机，作为对战争的一种后勤支持，英国的飞机制造商不仅为军队培训飞行员，还向各训练中心派出专家提供技术服务。飞机厂及时为战争交付了4000套飞机零备件，可见，要打赢空战，装备的质量及维护不可等闲视之。所以有人说，马岛空战，是垂直起落飞机的空战，是垂直起落战斗机大获全胜的空战。

据统计，在英军战果中，有17架是被AIM-9L击落的，有4架是被传统的航炮击落的。前者占总战果的59.3%，可见，空对空导弹业已成为历次战争中空中格斗的主要兵器。

专家们事后分析，阿根廷空军在空战中失败的原因是：岛上无机场备降，使飞机作战半径变得很短（飞机不得不从本土飞来，再飞回本土）。由于要节约燃油，飞行员们不敢启动加力器，并在作战半径的“边缘”区以低空混战方式与敌交锋，时间只允许几分钟。尽管阿方飞行员的勇气与智慧不容怀疑，但飞机的速度与机动性均大受限制，几乎损失了武库中的全部A-4式攻击机（有时兼用于空战）和部分其他型号的战斗机。战后，有人认为，不如尽量避免空战，而集中兵力袭击阿方主要威胁——英舰也许更合算一些！

据阿根廷官方资料统计，在这次战争中，阿根廷空军共损失A-4天鹰式攻击机30架，短剑式战斗轰炸机15架，普卡拉式低速攻击机23架，C-130大力士式运输机1架，有55名飞行员被击落。海军共损失A-4 3架，MH339教练攻击机3架，有3名飞行员被击落。海岸警备队航空兵损失“空中货车”式小型运输机1架，应当说，这份统计报表是最具体，也是最客观的了。

据战后分析，英国皇家海军航空兵第 800 飞行中队的空战命中率是最高的，这支部队曾参加过朝鲜战争，只不过当时使用的是活塞式的“海火 FR.47”等型飞机。这支老资格的战斗机中队曾在马岛战争中先后向阿机发射过 14 枚导弹，有 13 枚命中目标，命中率达 97%，此值甚至高过了导弹出厂说明书上的平均命中率。并且超过了越战后期红外空对空导弹命中率 7 倍以上！有了这些神奇兵器，飞行员和王牌们要创造空战奇迹，不再是仅仅依靠自身的智商和体魄了。

与此同时，英军这几十架垂直/短距起落战斗机的出勤率也是相当高的，平均每架每日出动 6~7 次，个别飞机多达 9 次！每位飞行员每日要升空 3~4 次，个别人多达 6 次，如此高强度的出动次数，对人对机都是一个严峻考验。这样的出动次数，是阿方战斗机的 2~3 倍。阿方飞行员虽在此次战争中表现出极其旺盛的战斗意志和强烈的爱国主义精神，但在装备上与英军的差距却是冷酷无情的。老式飞机的战损率居高不下，是无法通过飞行员的英勇善战来进行调整的。

在战争全期，英、阿双方飞机出动数量（含各种任务）分别为 2536 架次和 1780 架次。而在 45 天中，阿方飞机出动 445 架次，飞行时间为 2782 小时，平均每一架次飞行 6.25 小时，其中大多时间花费在海上往返之中。

在战争初期，阿机尚能找海鹞式飞机空战，也确实主动交过几次手。但不久便极力避开正面交锋，以保存有限的实力。据西方推测，战争中阿机共损失 117 架，其中 31 架是停在地面上时被炸毁的，23 架是在空战中被击落的，其他是在另外的作战任务中被别的武器击落的。这个统计数高于阿方的官方报告值，但却点明了空战战果的具体值。

英军承认共损失飞机 37 架，但空战损失为零。据说，37 架飞机中仅少数是被阿军地面枪炮击落的，大多数是因为航空母舰中弹受伤无法接纳飞机或飞机本身事故造成的。因此，战损率是很低的。

有一名英军飞行员因累计击落 5 架阿机而成为“马岛王牌”，他个人战果包括 2 架幻影 和 3 架 A—4，可惜其大名并未得到宣扬。

## 五 海湾战争

海湾战争，是由联合国出面，以美国为首的多国部队实施的一场旨在制裁入侵者伊拉克的高强度高科技局部战争，也是一场“让航空作战主宰一切”的战斗。它始于 1991 年 1 月 17 日，历时 203 天，但真正有空中军事行动的仅发生在前 42 天中。

图 5—31 海湾战争刚发动时。连美国航空母舰上的 A—7 型攻击机也急等着挂上空对空导弹，准备投入可能遭遇的空战，可是后来发现伊拉克的空中抵抗并不顽强。

1 月 17 日凌晨 3 时，多国部队空军、海军开始对伊拉克预定的军事目标进行大规模战略空袭，从而揭开了战争序幕，有美、英等 6 国的 1300 余架飞机投入这次制裁行动，出动的机型有 F—14、F—15、F—16、F/A—18、F—117A 隐身战斗机、F—111、A10、幻影、幻影 v、狂风、美洲虎等等。伊拉克一开始也有几百架飞机投入战斗，型号有米格—21、米格—23、米格—25、米格—29、苏—24 等。

在 2 月 28 日之前的 42 天中，多国部队共出动 110000 余架次飞机，对伊

拉克的 1000 多处地面目标实施攻击，日出动量为 2000 余架次，其稠密度已超出朝鲜战争和越南战争时期的平均水平。在 42 天内，多国部队飞机在深入敌后对地攻击飞行中只损失了 36 架，而在与伊机发生的空战中却没有损失一架。创造了空战一边倒的胜利，因此多国部队的飞机都是被伊军地面防空武器击落的。如果将战争中双方所有空中作战的情况与损失作综合考虑，那么多国部队飞机的总体战损率仅为 0.0003%！创造了战争史上从未出现的奇迹。

伊拉克空军在 42 天中共损失了飞机 103 架，如扣去被击毁在地面的 61 架，那么空战中被击落的飞机有 42 架（其余飞机大批逃亡伊朗），其中战斗机与攻击机占 35 架，直升机占 6~7 架，运输机占 1 架。

42 天中，多国部队全部空战战果逐日分析详见表 5—13。

表中的 USAF、USN 和 SAF 分别代表美空军、美海航和沙特空军，AIM—9 和 AIM—7 分别代表响尾蛇和麻雀式空对空导弹。

从表 5—13 中可以反映出以下一些有趣的问题：

只有三名飞行员姓名被公开，另有两名以代号名义公开，大多飞行员的姓名不予公开，据说也是为了防止伊拉克人的报复；

有三人在一次空战中连续击落过 2 架敌机，取得“双战果”；

表 5-13 海湾战争中多国部队空战战果分

| 日期   | 国籍军种   | 航空团番号    | 中队番号  | 战果型号                 | 架 | 所用进攻机型    |
|------|--------|----------|-------|----------------------|---|-----------|
| 1.17 | USAF   | 1TFW     | 71TFS | 幻影 F1EQ              | 1 | F - 15C   |
| 1.17 | USAF   | 33TFW    |       | 米格 - 29              | 3 | F - 15C   |
| 1.17 | USAF   | 33TFW    |       | 幻影 F1EQ              | 2 | F - 15C   |
| 1.17 | U.S.N  | CVW - 17 |       | 米格 - 21              | 2 | F/A - 18C |
| 1.18 | USAF   | ?        |       | 米格 - 29              | 2 | ?         |
| 1.19 | USAF   | 33TFW    |       | 米格 - 25              | 1 | F - 15C   |
| 1.19 | USAF   | 33TFW    |       | 米格 - 25              | 1 | F - 15C   |
| 1.19 | USAF   | 33TFW    |       | 米格 - 29              | 1 | F - 15C   |
| 1.19 | USAF   | 36TFW    |       | 幻影 F1EQ              | 2 | F - 15C   |
| 1.19 | USAF   | ?        |       | ?                    | 1 | ?         |
| 1.24 | S.A.F. | ?        |       | 幻影 F1EQ<br>(米格 - 23) | 2 | F - 15C   |
| 1.26 | USAF   | 33TFW    |       | 米格 - 23              | 3 | F - 15C   |

| 日期   | 国籍军种   | 航空团番号   | 中队番号   | 战果型号                 | 架      | 所用进攻机型  |
|------|--------|---------|--------|----------------------|--------|---------|
| 1.27 | USAF   | 36TFW   | 53TFS  | 幻影 F1EQ<br>米格 - 23   | 1      | F - 15C |
| 1.27 | USAF   | 36TFW   | 53TFS  | 幻影 F1EQ<br>米格 - 23   | 1      | F - 15C |
| 1.28 | USAF   | 78TFW   | 32TFS  | 米格 - 23              | 1      | F - 15C |
| 1.29 | USAF   | 33TFW   |        | 米格 - 23              | 1      | F - 15C |
| 2.2  | USAF   | ?       |        | ?                    | 1      | ?       |
| 2.6  | USAF   | 36TFW   | 53TFS  | 苏 - 25<br>米格 - 21    | 2<br>2 | F - 15C |
| 2.6  | USAF   | 354TFW  | 706TFS | Mi - 8 或<br>BO - 105 | 1      | A - 10A |
| 2.6  | U.S.N. | CVW - 2 | 1 VF   | Mi - 8 或<br>BO - 105 | 1      | F - 14A |

| 日期   | 国籍军种 | 航空团番号  | 中队番号   | 战果型号            | 架  | 所用进攻机型  |
|------|------|--------|--------|-----------------|----|---------|
| 2.7  | USAF | 33TFW  |        | 苏 - 7<br>苏 - 17 | 3  | F - 15C |
| 2.7  | USAF | 36TFW  |        | 直升机             | 1  | F - 15C |
| 2.11 | USAF | 36TFW  |        | 直升机             | 2  | F - 15C |
| 2.15 | USAF | 354TFW | 706TFS | Mi - 8          | 1  | A - 10A |
| 2.17 | USAF | 48TFW  |        | SA341           | 1  | F - 15E |
| 3.20 | USAF | 36TFW  |        | 苏 - 22          | 1  | F - 15C |
| 3.22 | USAF | 36TFW  |        | 苏 - 22          | 1  | F - 15C |
| 小 计  |      |        |        |                 | 44 |         |

除沙特阿拉伯空军在一次空战中建立战果外，其余战果均由美国空军 / 海军取得，而且战果最多者是美国空军；

取得战果的飞机几乎都是 F—15C，它正是当时美军乃至西方最好的战斗机；

战果几乎都靠空对空导弹击落，航炮仅打落过低速的直升机，这和以往历次战争空战中“弹、炮兼用”的传统战法相比又有很大变化，以机载导弹击落飞机的比例越来越高；

图 5—32 空对空格斗导弹命中目标前一瞬间。

图 5—33 A—10 攻击机上原用于打击精确目标的  
灵巧炸弹竟“击落”了直升机，令 A—10 大出风头。

期望中的直升机打直升机的空战并未发生。倒出现了数起亚音速对地攻击机 A—10 及超音速战斗机击落超低速直升机的特殊战例；

一向只用于对地面目标作精确轰炸的“灵巧炸弹”竟击中了空中的直升机，于是开创了这类先进的滑翔炸弹“击落”空中目标的先例；

表 5—13 中的数值以多国部队新闻布告为难，但总战果与其他消息来源略有差异；

战果中一大半是由美国空军第 33 航空团（联队）取得的。从 1 月 17 日到 2 月 7 日，该团因击落 17 架伊拉克飞机而成为战绩最卓越的航空团。其战果中包括幻影 F·1、苏—7、苏—17、米格—23、米格—25、米格—29 等多种型号的飞机。而且所用武器均为 AIM—7 型雷达制导的空对空导弹，未见使用航炮击落过敌机；

由雷达制导的空对空导弹所取得的战果第一次超过由红外线制导的空对空导弹；

由于飞行员姓名和个人战果均不公开（飞行员本人也不愿公开），所以无法判断谁的战果领先，谁是王牌，谁是头号王牌。

直至 1 月 24 日，伊拉克空军才真正主动发起进攻，有 2 架幻影 F1EQ 和 1 架米格—23 型战斗机准备以自杀行为撞沉波斯湾中的美、英、法国的军舰，结果成为沙特阿拉伯空军的盘中餐。此后又组织过二次自杀飞行，但均遭到有效拦截，被迫草草收场。

据分析，多国部队之所以取得了一边倒的空战战果，除依靠飞行员的主观因素外，航空高技术的广泛应用和 E—3B、E—3C 等型号的电子指挥飞机的全空域 24 小时昼夜监控，起了很大的作用。正是装备上的技术差距，再加上美国飞行员事先进行的具有针对性的近乎实战的飞行集训，才最终取得了令人瞩目的战斗实绩。

但美国海军有一位高级军官事后说：“以后我们不会再有这样的盛事了，不能指望今后的对手不再发动积极有效的抵抗。”也许这位军官的头脑最冷静，因为他看清了在对手不抵抗情况下取得辉煌战果的真相。

多国部队飞机在开战后最初一周内被伊拉克地面武器与地对空导弹先后击落过 19 架，其中美国损失 11 架、英国 5 架、科威特 1 架，沙特 1 架，有 22 名飞行员失踪或被俘。

## 第五节 战后著名战斗机

在第二次世界大战以后的几次规模较大的局部战争中，先后出现过一些使用广泛、性能出众又名扬四海的战斗机型号，它们作为当时一种杰出的航空装备，为取得战争的最后胜利发挥过重要作用，其中，最著名的包括美国的 F—84 电闪、F—86 佩刀、F4 鬼怪、F—14 雄猫、F—15 鹰和 F—117A；前苏联的米格 15、—17 和—211；英国的猎人、鹞和海鹞式；法国的神秘、军旗和幻衫、幻影 V；中国的歼—5、歼—6 和歼—7 等等……本书只对其中个别重点型号作一个简单的介绍：

### 米格—15

图 5—34 米格—15 战斗机。

米格—15，是前苏联米高扬/古列维奇设计集团在 40 年代末的杰作，是战后第一代高亚音速单座单发喷气式战斗机，西方绰号“柴捆”。它装有一台采用离心式压缩机的 P—45 型喷气发动机。由于在设计上将当时先进的气动原理和喷气动力良好地结合在一起，因此使该机取得了良好的高亚音速性能。

米格—15 采用 35 度后掠悬臂中单翼、大后掠尾翼和机头进气的气动布局。机头下装备 37 毫米和 23 毫米大口径航炮三门，成为一种火力极强的战斗机。同时，它的高空高速性能比大战后期的任何活塞式或喷气式飞机都有了大幅提高。

自 1947 年 6 月 2 日试飞后，几经修改，于 1948 年 3 月正式投产、年底已交付空军使用。米格—15 的主要改型是米格—15 比斯 (MNr—15bNc)，后者改装 BK—1 发动机，爬升性能改善 20%。

米格—15 是朝鲜战争、前苏联本土防空作战和中国本土防空作战中的主力机型，曾在不少国家中使用过，总产量 16500 架。

### F—86

F—86 佩刀式飞机，是美国洛克韦尔国际公司于 40 年代后期研制成功的美国第一种采用后掠机翼的单座单发喷气式亚音速战斗机。1947 年试飞，1951 年服役。先后发展了昼间战斗机 F—86A、全天候截击机 F—86D、A 的改进型 F—86E、E 的放大型 F—86F、战斗轰炸机 F—86H、全天候截击机 F—86K 和适应赛奇半自动防空预警系统的 F—86I。等改型。F—86 的舰载型改称 FJ。

F—86 采用后掠 35 度的悬臂式下单翼和后掠尾翼，也采用了机头进气布局。在前机身二侧装备 6 挺 12.7 毫米机枪或 4 门 20 毫米航炮。翼下可外挂 2 枚 AIM—9B 响尾蛇空对空导弹，个别改型还拥有电脑和搜瞄雷达，能进行全天候作战。

该机是与米格—15 同级别的对抗机种，也是朝鲜战争及台湾海峡冲突时期主力机种。曾有好几个国家进行仿制和改进，并在几十个国家中服役，产量近万架。

图 5-35 F—86 战斗机

图 5-36 米格—21φ—13 战斗机

### 米格—21



米格—21，是前苏联米高扬设计局 50 年代产品，也是世界上第一批两倍音速歼击、截击战斗机中的代表作，1955 年试飞，1958 年服役。

米格—21 是一种采用带正常尾翼的三角机翼布局单座单发轻型喷气式飞机。主要用于空战截击。该机是米格机中最后一种维持机头进气方式的型号，但在进气调节锥内装备了雷达，构成火控系统的主要组成部分。机身下装备一门 30 毫米航炮，机翼下可挂 2~4 枚空对空导弹（大多为 K—13）。

米格—21 共发展了二十几种改型，用于空战的主要有米格 21 —13 型、米格—21 型、M 型，MA 型、P 型、M 型、P 型、CMT 型和 C 型等等，它们在火控、武器、发动机、外形上均有所不同。世界上有 37 个国家使用过它，还一度成为华约成员国标准装备，并在好几个国家中仿制与发展过，总产量 5000 架以上。

1971 年 12 月 14 日，印巴战争中印度空军首次利用米格—21 击落了 F—104，米格—21 又在中东战争初期和越南战争中大显身手。据前苏联援越顾问菲辛科少将说，自 1966 年下半年投入米格—21 后，半年中就取得空战战果 47 架，己方仅损失 12 架。其战果/损耗比要比当年前四个月使用米格—17 时高出好几倍。

米格—21 是 60 至 80 年代里前社会主义阵营国家和许多第三世界国家普遍选用的高效费比的优秀战斗机型号。

#### F—4

F—4 是美国原麦克唐纳公司在 50 年代后期研制的双发双座二倍于音速，海空军共用的截击/战斗轰炸机。1958 年 5 月试飞，1960 年 5 月投产，1961 年 2 月服役。累计生产数千架，发展了十几种改型。

其中主要有 F—4A、B、G、J 等舰载战斗机、F—4C 空军战术机、F—40 对地攻击机、F—4E 空中优势机以及 F—4F、K、G 等出口型。几十年来，F—4 在全世界许多国家获得广泛的长期的使用，是西方阵营久用不衰的性能优异的主战機種，曾在越南战争和中东战争中发挥过积极作用。

图 5—37 F—4EJ 战斗机。

F—4 在气动布局设计上采用机身二侧进气方式，一对悬臂式低单翼的外侧呈上反状，而水平尾翼则下反 30 度，二台喷气发动机并列安装在机尾。双座座舱之后座供电子雷达手乘坐。该机以导弹为主要攻击手段，在机腹及机翼下可携带 6~8 枚麻雀式或响尾蛇式空对空导弹，也可改挂多种对地攻击武器。越战以后，打破了“导弹万能”的神话，根据战训，F—4E 恢复了航炮射击武器。

#### 鹞/海鹞式

图 5—38 海鹞式战斗机

鹞式（曾译“猎兔犬”），是世界上最早、也是唯一研制成熟并大批投入战场使用的垂直起落多用途战斗机，其海军型是海鹞式。均由英国航宇公司开发与生产。

该机主要用于直接空中支援和战术侦察，也适用于空战和舰队防空。1960 年进入试飞，1969 年开始在英军中服役，曾先后出口美国、西班牙和印度，美国仿制型叫 AV—8。

鹞/海鹞式飞机采用正常气动布局，上单翼，机身中段安装一台四个喷口

的飞马式推力转向型喷气发动机，靠推力矢量之改变完成垂直起落、短距起落、悬停、平飞甚至后退飞行。由于不再一定依赖跑道，使飞机的配备和出击更具有隐蔽性和突然性。

鹞式先后发展了 GR1、GR3、T2、T4、MK50、MH54、MK55、Mx52、GR5、Mh60、GR7 等改型；海鹞则发展过 FRs1、FRs2、FR351 等改型。

该机可外挂各种空战和对地攻击武器，机身下还装有 30 毫米航炮，具有较强火力和良好的作战机动性，曾在马岛战争和海湾战争中大显威风。

图 5—39 鹞 CR.5. 战斗机。

### F—15

F—15 鹰式战斗机，是美国 70 至 90 年代的主力制空战斗机，也是世界第三代战斗机中空战性能最优异的型号之一。

1972 年 7 月，F—15 的原型机在麦道飞机公司试飞成功，1974 年开始在美国空军正式服役，现已生产一千多架。

为突出空战性能，F—15 在设计中通过采用低翼载、大推重比来提高飞机的跨音速机动性，并采用平面形状为切角三角形的上单翼和全动平尾及双垂尾气动布局，进气口设在机身二侧；座舱盖为视界极佳的水泡形。F—15 拥有先进的导航和火控系统，装有一门 M61 航炮，可外挂 8 枚近程、中距空对空导弹，可用于空战格斗。同时，又可改装为战斗轰炸机。

共发展有 A、B、D、E 等改型，其中 E 为双重任务型。

F—15 是中东战争、海湾战争中的主战机种，是当今西方最优良的战斗机。

以上几种战斗机的性能诸元详见表 5—14。

图 5—40 F—15C 战斗机。

表 5-14 战后著名战斗机性能诸元

| 机种及改型    | 发动机型号              | 最大推力<br>(千克) ×<br>台数 | 翼展<br>(米) | 机长<br>(米) | 机高<br>(米) | 翼面积<br>(米 <sup>2</sup> ) | 自重<br>(千克) | 总重<br>(千克) | 最大速度<br>米/小时/<br>高度米 |
|----------|--------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|------------|------------|----------------------|
| 米格 - 15  | - 1                | 2700 × 1             | 10.08     | 10.10     | 3.7       | 20.6                     | 3636       | 6131       | 1076/h               |
| F - 86F  | J47 - GE<br>- 27   | 2680 × 1             | 11.90     | 11.45     | 4.50      | 29.20                    | 5050       | 9350       | 1090/h               |
| 米格 - 21M | P - 13<br>- 300    | 5100 × 1             | 7.15      | 15.4      | 4.13      | 23                       | 5900       | 9600       | 2230/                |
| F - 4E   | J79 - GE<br>- 17   | 5385 × 1             | 11.77     | 19.20     | 5.02      | 49.24                    | 13760      | 28030      | 2410/                |
| 鹞 GR.3   | 飞马 103             | 9750 × 1             | 7.70      | 13.89     | 3.45      | 18.68                    | 5580       | 11340      | 1186/h/              |
| F - 15C  | F100 -<br>PW - 220 | 10634 × 2            | 13.05     | 19.43     | 5.63      | 56.5                     | 12973      | 30845      | 2650/                |

## 第六章 王牌的特殊性和贡献

王牌飞行员，是人类战争的产物，是空中战争中驾驭航空器取得显赫战果的杰出代表人物，也是历次战争期间各国航空兵部队中倍受广大官兵崇敬的偶像和所在国家的骄傲。

王牌——这个在军事同典中尚难查考的专门名词，却又早已成为军事空勤人员中活生生存在的一个特殊群体。它诞生于历次含有大规模或长时间空战的战争之中，它不受人种、国籍、地位、军阶和文化水准的限制和左右。

王牌之生成和发展，与其他领域的杰出人才一样，首先取决于个人的天赋，其次取决于后天的勤奋，这都是可以肯定的。许多王牌出身清贫，但他们却共同拥有聪慧、刻苦、好学和勇敢等等优越之处。他们的战斗意志高涨，对飞行事业具有献身精神。他们求战心切，在业务上有永无休止的强烈的上进心、荣誉感和竞争意识。他们从不甘落后，他们具有在最危险的工作条件和作战环境中克敌致胜、去迎接胜利和创造奇迹的决心和良好手段。

早在第一次世界大战爆发后不久，著名的军事理论家杜黑首次系统阐述了有关空军建设和空中作战的思想，最早创立了“制空权理论”，而“掌握制空权就是胜利、丧失制空权就是失败”则成为杜黑颇有见地的主要论点，这些精辟论述已在后来的历次战争中获得公认。诚然，夺取制空权正是战斗机飞行员及战斗机王牌们的首要作战目标。

飞机驾驶技术和空战战术则是王牌们的拿手好戏。几乎所有的王牌都有着鹰一般敏锐的眼力、准确的判断力和强壮的体魄。他们对空间位置有独特的理解力。他们克敌致胜的法宝千奇百怪，但却万变不离其宗，通常不外乎“奇、近、准、狠”几个字。也即善于达到攻击的突然性、具备抵近攻击的胆略、拥有高超的瞄准技艺和在最终发出强有力的令敌人无法招架的致命一击。

无论是在老式飞机飘飘忽忽地充塞天空的第一次世界大战，还是在发出雷鸣般巨响中以稍纵即逝的超音速速度角逐在同温层上下的近代空战中，王牌飞行员们相对大多数普通飞行员而言，总是特别地善于在瞬息万变的空中形势下完全依赖自己丰富的作战经验积累起来的准确的推断能力、沉着地审时度势、为自己、也为战友把握住每一个胜利的机会。当然，除此之外，不论是王牌还是普通飞行员，认真的飞行前准备、刻苦持久的训练、对敌我双方武器装备的熟悉了解，与空中战友的良好协同和严格的纪律约束能力同样也是通向胜利之路必不可少的金钥匙。

战争，是由人和武器两者配合进行的，武器不能决定一切。但在很大程度上能影响战斗、战役乃至战争的进程与结局。不可否认，一种设计优良的飞机，相对而论更容易造就一批王牌。纵观历史上的王牌们，只须透过他们的作战经历和战绩，几乎都能找到与之息息相关、朝夕相处的各种著名的战斗机。

如第一次世界大战中的福克 E、福克 Dr. I、福克 D、信天翁、斯帕德 13、SE.5a、骆驼、纽堡 17……；第二次世界大战中的伊—16、拉—5、拉—7、雅克—3、雅克—7、雅克—9、喷火、飓风、Bf109、Fw190、Bf110、F4U、F4F、F6F、P—38、P—40、P—47、P—51、疾风、紫电改、雷电、隼、零式……；五十年代的米格—15、F—86；六、七十年代的米格—21、F—4；七、八十年代的 F—14、F—15、鹞式、幻影等等，它们都是各个时期王牌们爱用的最

好的空战名机。

当然也有例外。一些原本不怎么先进的机型，甚至是二流的飞机，在英勇善战的飞行部队，特别是一些了不起的王牌手里，竟被“调教”得心应手，发挥自如，不仅最大限度发挥了武器应有的效用、而且还击落了许多比它优秀的敌机机型，令人刮目相看。如第二次世界大战时在美国本国遭到极度冷遇的 P—39 空中飞蛇战斗机，在东部战线苏联红军飞行员千里成为所向披靡的作战利器，不少王牌正是驾驶着它创造了一个又一个战果。又如 F2A 水牛式战斗机，一度被认为是落伍的低性能机型，但在异国他乡的芬兰，却使用得游刃有余，同样对敌人造成威慑。在中国本土防空作战中，中国空军的战斗机性能确实较敌机差一些，但仍然创造了奇迹。因此，在研究王牌问题中不难发现，空战中人的素质一直是居主导地位的重要因素。

著名的空中战争史学家克里斯托夫·钱特曾这样生动地评价过王牌飞行员，他说：“堑壕中的屠杀看上去常比在泥泞的战场上空所进行的空战更为残酷，但后者却‘不公正地’获得了传奇般的荣誉。”然而，再也没有比王牌制度更能纠正这种不真实的看法了。的确，这些人在空战这个新领域中所表现的勇敢精神和高超技艺是无懈可击的，而且令他们成名的每一次胜利，也即飞行员们常说的“每击落一架”的说法，往往包含着“更悲惨的含义”。钱特最后仍肯定了王牌们获得荣誉所付出的艰辛。

所以说，在同样“泥泞”和沾满血腥色彩的天空中，王牌们往往要比一名地面上的士兵更需献身精神和其他。

浪漫情调和神秘色彩似乎一直和王牌有缘。只不过在本世纪的前四十年中，在王牌身上多了几分浪漫色彩，而在后四十年中则更多了几分神秘色彩罢了。

第一次世界大战中的王牌，刚刚从步兵、骑兵、炮兵甚至水兵中脱颖而出。他们着装怪异，浑身上下无不留下其他军兵种的痕迹。那时，在个性很强的这支军队中，王牌飞行员的个人形像在造形上有时达到了登峰造极的地步。特别是每位王牌的作战习惯和生活习惯可谓各行其道，甚至有意无意地浸润了骑士风度、绅士风度或武士风度。他们的座机涂色成为他们宣泄情感、表现自我的方式，他们有权把飞机画得漂亮而引人注目。花俏的刻意修而决不为了隐身，而恰恰是唯恐敌手认不出自己的“特殊身份”。一种求战意识和英雄主义思想、加上个人荣誉感通过他们的座机的华丽包装，得到了淋漓尽致表现——如同当时其他军官服饰上耀眼的徽号一样，令他们自豪又振奋。

几十年过去了，战争变得越来越残酷，腥风血雨大大冲淡了昔日的万般风采，严格而合理的作战规则，使更符合实战需要的无朴无华的涂色或迷彩色逐步替代下已变得十分危险的花花绿绿。王牌们的自主意识连同荣誉标记已被小巧而不那么显眼的团队徽号、个人战果标记以及允许保留（个别军队）的个人图案所替换。空中基本战术也不再因人而异，各行其道了，而是归纳成行之有效的更科学的共识并加以推行。毋庸置疑的是，这些经验和法则有不少即源于王牌们的实践、探索和发展。

在第一次世界大战时期，当德国的伯克获得了梦寐以求的福克战斗机后，使空战终于成为一种技艺。在 1916 年 10 月 28 日坠落阵亡之前，他在空战史上的重要地位，无论怎样评价也是不过份的。他除了积累自己的战果外，还教会别人制定空战规则以及如何组建更适应空战的航空部队。因此，他不

仅是一名空战高手，又是一名很优秀的空战组织者。

在海峡的另一方，英国官方在开创空战的初期，从未正式承认过什么王牌不王牌的。但公众报刊却挺认真地将莱诺·G·霍克少校等一批飞行员捧为英雄，正因为霍克是一位名副其实的空战高手，所以后来只有里希霍芬才能将其击落。

把空战主动权下放到每一位飞行员，使个人享有更大的行动自主权——实质上往往将更有利于空战取得最终胜利。该观点的积极倡导者之一叫鲍尔。鲍尔艺高胆大是出了名的，这个王牌面对生死已到了天不怕地不怕的地步。在最不利的形势下，他都乐意飞上天去冒一次险。在空战中，即使子弹打完他也决不早早退出战场，而是掏出自卫手枪继续朝敌机猛打，在他去世前不久，已成为世界上有名的几名偷袭能手之一。在部队，他宁可放弃使用全新的 SE·5，而继续驾驶着他的那架老式的纽堡 17。飞机的性能似乎对他来说并不重要，他对自己的能力倒是充满了信心。他特别喜欢选择清晨或黄昏，借着夜色，悄悄从敌机腹下盲区贴近，直到不能再靠近时才从容地扣住扳机，对目标猛射一梭子。这时，没有哪个对手不被他打得稀巴烂的。但即便如此，这样的“玩法”也不是容易的事，按他的话讲，是一件“折磨人神经”的工作。又有一次，有五架敌机围攻鲍尔一人，只见他借助于危险的尾旋特技佯装坠落，当随他之后降落在一旁的德国飞行员慢慢包抄上来时，鲍尔突然启动发动机，在一阵轰鸣声中，飞机悠然升空，逃之夭夭。此举令敌人看傻了眼，连呼上当。由此足见这位王牌是多么的幽默和聪明。据他的战友们说，鲍尔常喜欢在晚上身披睡衣、在红灯闪烁的房门前一面拉着小提琴一面迈正步，怪异的嗜好和生性孤僻常成为人们谈论的话题，但人们议论最多的还是他好斗的性格，特别是他那几套杀手锏常令德国佬望而生畏。

性格怪异，几乎在早期许多大王牌身上都可以找到。第一次世界大战时期法国第二号王牌居内梅便是一例。他从一个弱不禁风的普通少年成长为著名的世界级大王牌，其间付出的艰辛是可想而知的，也不乏许多有趣的故事。居内梅从不惧怕空中孤独，当己方兵力处于劣势时他从不惊慌失措。他常显得十分稳健而自负，对自己的那套空战套路笃信不疑。在功成名就之后，仍不甘清闲，甚至当严酷的前线战斗生活严重影响到自己本来已十分孱弱的体质后，仍不愿放弃战斗飞行，他和空战结下了不解之缘。

在第一次世界大战中，皇家空军大王牌曼诺克在国内王牌中排列第二，他虽先后击落过 61 架敌机，但他却是一位经常将立功机会谦让给手下的好教员，他在和战友的竞争中从来没有忘记提高整个部队的总体素质和总战绩，和战友共同进步一直是曼诺克的行动准则和一贯作风。

在协约国王牌中，法国头号王牌丰克却是一位落落寡合之人。他极受人尊敬，却并不太招人喜欢。他作战勇敢、战果累累，并有幸活到了战后，这对于一个出生入死的人来说并不简单。他宣称，至少还有 30 架战果没有记在自己帐上，都“让给了新手们去开帐了”，慷慨大度也是丰克的风格吗？

在第一次世界大战期间，每一位飞行员都以直接参战为荣。他们一般都否定个人英雄主义之存在。有不少王牌名声在外，大名鼎鼎，但本人并不十分计较荣誉问题。德国的殷麦曼发明了著名的筋斗动作，几乎全世界的飞行员都在用这种十分有效的急转弯筋斗，它甚至可以使当时的飞机尽量飞近目标，直至近到连“口水都能吐进敌机的座舱里”的程度，但殷麦曼个人名次仅在德国名册上排第 95 名。

当然，也有视战果荣誉为性命的王牌。他们十分看重自己的战绩记录，甚至不惜再次冒险以求刷新记录。德国王牌渥斯用最后一粒子弹击落敌机后，竟然降落在敌机残骸旁，把敌机上的机枪拆卸下来重新安装在自己的飞机上，然后重新起飞投入另一场空战。如此旺盛的斗志，甚至令敌手敬畏，也是今日战争中所罕见的。后来，击毙渥斯的一名英皇家空军年轻的飞行员麦克寇顿目睹被烧成一团烈焰的渥斯座机后竟喃喃自言道：“为什么飞机非要用人来驾驶呢”，对渥斯之死表示了极大的惋惜。

在本世纪初，王牌们每每受到社会公众最大程度的敬仰和褒奖。法国飞行员每击落一架敌机除了可获三大休假外，还能从契林轮胎公司那里领到一笔奖金。法国很著名的王牌盖里姆在巴黎一次宴会上就听到一位贵妇人起身恭维道：“法国政府已给了您所能颁发的所有勋章，下次您再立功，还有什么勋章能颁赠给您呢？”（盖里姆曾用5颗子弹击落2架敌机）。当盖里姆阵亡后，法国举国上下一片悲哀，尤其是少年儿童。教师们不得不骗孩子们说：“盖里姆叔叔飞得太高，无法再降落了。”

几乎所有的空中英雄，都将飞行视为终生职业和生命的一部分，并引以为荣。法国的伦格索尽管全身留下十七处伤痛，跛着一条被打断的腿，托着一只人造下颚骨，又是满嘴的金质假牙，以至每次上飞机必须靠别人抬他上去才行，并只能用一条腿来踩两个脚踏，但他仍一直坚持驾机升空作战。每当飞机凯旋而归，他又急不可耐地爬进自己的私家跑车，风驰电掣般地跑回巴黎狂欢一夜，次日拂晓，他必定准时出现在机翼下，准备清晨新一轮的出动。

加拿大王牌拜夏普的想法在今天看来似乎很可笑，他认为身为王牌即应具备侠士风度。所以对那些不具备抵抗能力的双座侦察机只须吓唬他们一下就够了，而决不应击落。拜夏普最多只是绕着它飞上几圈，做些滑稽的动作捉弄嘲笑一番，再不然就是朝天打几梭子子弹，仅此而已。

有趣的是，诸如此类的“侠义”行为，在一战时期曾获得许多王牌的赞同。有个叫艾沙克维奇的德军飞行员专爱攻击根本无法自主飞行和无力自卫的敌方载人观察气球，队友们的“劝阻”均对其无效。结果，英国气球队不得不做了一个装满炸药、放置一个假人的气球去诱其攻击，最后，空中强烈的爆炸把艾沙克维奇一起炸飞了。因此，在当时的王牌中间，对可攻击目标的选择范围及具体行动分寸的掌握一直存在着争议。其实，类似的争议一直持续到今天。所不同的只是双方作战硬件的变迁而已。

德国最早出现的王牌波尔克具有通常王牌都有的“狐狸般的狡猾”，他以无比英勇和凶悍，博得了交战双方人员的尊敬。里希霍芬曾夸张地称赞他“每日的早餐必是一架英国飞机”。他每次飞行归来，总会匆匆地买点食品和酒类赶往前线医院，探视刚刚被他击落的敌方飞行员，自从殷麦曼阵亡后，德国当局出于保护人才的目的，让他改行成为一个为政府服务的巡回演讲者。在一个歌剧院里，他惊讶地发现演员们演唱的咏叹调竟将歌词全部修改成为赞美他的内容。面对人们如此歌功颂德，波尔克不得不作出新的选择——重披战袍，再返前线。于是，在一个多月的时间里，又有20架协约国的飞机被其击落！

进入第二次世界大战时期之后，战争要求每一个飞行员必须掌握更多的专业知识，与之同时，飞机本身所应承担的作战任务（用途）、范围也迅速扩大。王牌飞行员往往在了解和吃透武器性能及空战技能等硬件与软件两方

面都要比普通飞行员略胜一筹，他们不愧为空中战争之精萃。

第二次世界大战中的王牌 99% 以上都诞生在战斗机部队中，他们仍然成为那个时代的新闻焦点人物。在千万个王牌中，自然也包括了皇家空军优秀的特技飞行好手，射击专家塔克，这是一位老爱把右手伸进马裤裤袋里抚弄一枚被德国飞机的子弹打得变了形的一便士硬币的老飞行员。这位复仇者从来没有忘记敌人的残暴和自己应尽的天职。实际，有许多王牌，都是带着为自己祖国、为自己的信仰而战的。

那些为非正义战争效力的一些尖子飞行员，他们又如何？哈特曼是“王牌之冠”，创造了战争史上空前绝后的个人战果记录，以后也许再也无人有机会予以突破。

在哈特曼的一生中，除了接踵而来的荣誉外，其实赋予他更多的是压力——来自各方的形形色色的压力，包括上司的命令，公众的舆论和部队紧张冒险的生活。

然而，至今人们仍对他天性活泼的一面了解甚少。哈特曼善于尽情追求生活乐趣，他全盘接受了母亲遗传给他的开朗性格和幽默感。实际上，战时的他一直保持着年轻好玩的脾气。而孩童一般的举止，使他 1942 年刚到达东部战线时就获得了一个永恒的绰号：“娃娃”（又译婴儿）。

哈特曼击落过 352 架飞机，自己却从未受到伤害，这样悬殊的比值已不能简单地用运气好来解释。实际上，这一切得益于他自己独创的战术。他大胆地改革了传统战术规则，提倡“不再在空战中采用盘旋动作！”而这个基本动作在今天看来仍不失为空战格斗中的一个基本手段。战后，他的前副官坎普证实了这一事实，坎普形容说，这种改革的战术就和他本人的性格一样直来直去。坎普又说，如果大家都采用他的打法，那么哈特曼也许永远不会成为顶尖王牌。但他毕竟大胆地和旧传统作了决裂，他直线逼近，而且开炮距离往往不到 30 米！设想一下，如果没有极为娴熟的飞行技巧，很容易与敌机撞在一起，甚至毁了自己。

哈特曼有年轻的外貌，但却是一个善于分析、有直观能力和富有经验的飞行员。他凡事总爱找到问题的结症所在，他作出的每个决定都是为实现最终目的服务的。

在哈特曼美好的童年回忆中，留有许多发生于中国湖南长沙市湘江东岸他父亲当年开设的私人诊所和江心岛上一幢小洋房里的旧情旧景。在他幼时，有许多个日日夜夜是和中国的孩子一起度过的。回到德国后，哈特曼开始醉心于飞行。他少年时的初次冒险是乘坐一只用竹框和布片自制的“滑翔机”从房顶上跳下，试图飞起来，结果，当然是失败了。自从母亲参加体育飞行活动之后，哈特曼对飞行的兴趣有增无减。伯布林根机场的那家航空俱乐部离家仅有十公里，当母亲取得克莱姆 27 型飞机驾驶许可证后，全家决定和机场合资买下一架双座飞机，此后，哈特曼便能常常搭乘这架飞机体验飞行的乐趣。希特勒上台后，许多年轻人周末的一项重要娱乐活动便是接受滑翔飞行培训。14 岁那年，哈特曼已成为一名合格的滑翔运动员。少年哈特曼认为：“这项活动可以使人对飞行产生奇妙的感觉”，“以至后来登上飞机就如同登上汽车一样平常，一点儿也不害怕。”

战争将年轻的哈特曼送进了耗资巨大的飞行事业大门，尽管他的父亲从一开始就对这场战争持不同看法。

1940 年春天，哈特曼正式穿上空军制服，1941 年进柏林的加托夫二等空

战学校学习，他不仅对飞行感兴趣，对飞机构造和飞机制造技术同样很感兴趣。知识面的拓宽，对他后来的成就大有好处。3月24日，对哈特曼是个重要的日子，他第一次单独驾驶飞机升空飞行，教官在七个月后推荐他进战斗机学校深造，这又奠定了他走上战斗机飞行员生涯的基础，当他最终登上Bf109飞机时，已在17种不同的初中级飞机上作过飞行。

哈特曼最早掌握的一些特技动作就是在那个时期从教官翟哈根那里学来的。后者从一开始就发现他的学生是一个大资聪明的杰出的空中射手。因为哈特曼从一开始就摒弃了远射，而坚决地选择了近距射击的道路。

1942年6月30日，在一次打靶中，他的50发子弹中有24发命中靶，成绩令同行注目。

几乎和其他国家许多血气方刚的年轻飞行高手一样，他也常爱来点带刺激而有惊无险的冒险动作，因此，他也少受上司的训斥。

20年后，当哈特曼回忆起当初长达一周的禁闭处罚时不无感叹地说：“它（关禁闭）挽救了我的生命，因为别人在代替我出勤时因发动机故障，结果机毁人亡。”哈特曼的一些冲动行为不仅表现在飞行方面，也表现在战时和战后从不盲目顺从他的新旧上司。

当时曾经为他维护过飞机的机械长默腾斯中士，在战争结束后回忆起那个金发青年人时说：“我无法想象能有比他更优秀的飞行员。”默腾斯说：“当时的机械兵都和他台得来，他长着一成不变的娃娃脸却显出几分老练来。从那一天起，除了我，谁都不得碰一下他的座机。”

哈特曼在首次空战中，由于求胜心切，抢先占位，在300米处就迫不及待地子弹打了个精光，结果，陷入了“深绿色敌机群”的重重包围。幸亏机长勒斯曼把他从绝境中解救出来。由于燃料已经耗尽，哈特曼被迫降落在一条公路上，后被步兵收留。事后，他被告知至少违反了七条空战规则，例如擅自离开编队；误敌为友；迷失方向等等。从此以后，哈特曼逐渐注重观察和判断，并能与行动的盲目性作不懈的斗争。

1942年11月5日中午，哈特曼击落第一架敌机伊尔—2，他认为首次获胜表明击落敌机“并不难”。他开始确信自己已掌握了空战要领，不再会犯以前的错误了。更重要的是，他发现自己已不再像第一次参战时那样地惊慌、鲁莽、愚蠢和缺少经验。在后几个月里，他进而总结出自己的“四阶段攻击法”，即“观察——判断——攻击——脱离或暂停进攻。”也许就靠着他的反省和思索，靠着这套战术，渐渐将自己推上了前所未有的成功顶峰。事实证明，在战斗生涯中，他所取得的战绩已远远超越了坚持进行传统的盘旋主战战术的绝大多数同行。尽管后来哈特曼也曾一度尝试过盘旋格斗，但他发现这需要消耗更多的体力，而且不便于及时掌握复杂的敌我空中态势，并易遭到敌方编队中其他飞机的袭击。因此可以说，哈特曼的战术秘诀，是老飞行员勒斯曼的“突然袭击法”和自己的“直线进入近距离开火”战术之合成。

哈特曼和显得较鲁莽的克鲁平终于结成对子。后者很凶悍但却常常打不中目标，但两人飞在一起倒能取长补短。也就是在这一时期，“娃娃”哈特曼又推出其新的“四阶段战术”，即“观察——判断——攻击——转弯或暂时脱离。”新的空战战术不仅可以避免被打得凌空爆炸的敌机碎片砸伤自己，而且可以避免和盯住自己的敌机搞盘旋战术。

担任过哈特曼僚机的人可以说形形色色，但只有一位从轰炸机部队刚调



进来的飞行员因时战斗机战斗飞行太不熟悉而被击落。这在哈特曼总共 1400 次空战中是唯一一次遗憾。

在东部战线，要击落 100 架敌机并不是十分稀奇，令人瞩目的战果应在 150 架以上，这才算大王牌。这位金发年轻人的战果日新月异，一天之内击落的架数也越来越多。但由于俄国飞行员的整体水平也在不断提高，要轻易取胜渐渐变得困难起来。1943 年秋季，当哈特曼也击落第 150 架敌机时，开始在国内出了名。而苏联空军只知道他的无线电呼号叫“长拉雅一号”，红军飞行员送给他的绰号是“南方黑魔王”。因为在早期座机上，哈特曼常画有一个黑箭头。苏军曾悬赏一万卢布要他的人头，但不少飞行员一看到他飞近便远远避开，以致哈特曼时常觉得“没有空战机会”。

在空战中，哈特曼不断寻求和完善着空战战术。比如，他在晴天尽量居高临下实施快攻，而当乌云密布时则自下而上实施快攻，目的都是为了保护自己打击敌人。

另外，如果不具备奇袭的条件，他宁可早早脱离战场，也不会勉强应战。因为他坚信，无论从战略上还是战术上讲，袭击的突然性往往构成获胜的重要因素。在冬季，漆成白色的卡拉雅一号常常出奇不意地从敌机腹下偷偷贴近，直至 50 米时才开火。如果一次不成功，他可以压下机头，稍作俯冲后再上升进行下一轮偷袭，甚至第三次攻击。但在每一回合中，他都会耐心地严格遵循自己的四阶段战术，从不马虎。与先进的进攻战术一样，他又有一套先进的防御战术。比如他推荐在被同一高度的敌机追击时，不必急于规避。重要的是应在最危险的一刻突然以大的负过载急转弯，以便让敌机来不及转向而冲前，使自己变被动挨打为主动进击。正是这种高难动作，常使他免受伤害，成为他永远走运的原因。但要准确判断在哪一瞬间突然“偏出去”却极不容易，须通过长期实践和努力才能掌握分寸，没有第二个人能在空中帮助他。道理很简单，空中形势千变万化，不是每一个人都能把握得当的，有时得靠第六感官。这一切，或许就是哈特曼的“特殊性”。

作为哈特曼的死时头，同样的大王牌，让我们回过头来看看苏军中的波克雷西金大校又是怎样一位“特殊的人才”。

在前线，波克雷西全的名声决不亚于阔日杜布。而且，因为波氏的直接对手长期以来一直是德国空军中最凶悍勇猛的第 52 战斗机团，因此他的经历和遭遇的风险以及取得战果之艰难并不亚于西方国家中的一流王牌。

波氏童年时代就向往飞行，航空先驱契卡洛夫是他崇拜的偶像。中学毕业后，紧张的航空机务学校的学习生活并未妨碍他执意通过航空俱乐部去学习飞行及跳伞。不久，他终于在一架乌—2 型飞机上放单飞。后来，他虽如愿以偿地被调往飞行部队当了一名飞行员，但他并未更换的制服上的机务员兵种符号却一直成为那些科班出身的其他飞行员们鄙视他的根据。然而，恰恰由于他既懂得飞机构造又擅长于飞行，所以最终成为一名知识广博、出类拔萃的王牌尖子。在波氏刚刚飞战斗机时，一战时期的法国大王牌，曾击落 75 架敌机的丰克的经典名著一度成为他钻研空战战术的主要教材。但他并没有生搬硬套，他为自己的战术掺入了自己更多的经验。波克雷西金常爱把敌我双方的先进经验详细做成笔记用于分析。他从一开始就认识到，只有适应性强的、具有鲜明个性的人，才能做到在空战中不为他人所击落。而在前苏军内部，某些僵硬的作战条例往往束缚了飞行员个人水平的发挥。波氏在后来的战斗生涯中越来越相信：一个具备特殊性格的杰出飞行员，完全可以用

性能差的飞机去征服使用先进飞机但却能力欠缺的飞行员。用时髦的话来讲，波氏重视人的因素，他不唯武器论。

索科洛夫曾教会波克雷西金在进攻时力争达到突然性。他们认为这是一个“在心理上起到决定性作用的要素。”突然出现、突然开火可令对手猝不及防。和哈特曼等大王牌一样，许多战果确实是在遵循了突然袭击加上近距离开火这两大原则的基础上取得的，它们成为螺旋桨活塞式飞机空战获胜的灵丹妙药。

波克雷西金在早期克服自己射击命中率低的老毛病过程中，和国外其他一些空战好手一样，都不约而同地找到了解决问题的办法，那就是只有缩短敌我距离，在“短兵相接”中提高命中概率。在其后多次打靶中，波克雷西金泼辣的近战连射，常令拖靶机驾驶员吓出一身冷汗来，而前者却尝到了甜头，取得了百发百中的好成绩。与哈特曼相比较，下同之外仅仅在于近距离射击的诸元与公式波氏是靠数学运算得到的，而哈特曼却是凭直觉估算出来的。

波克雷西金的空战战术经验也可归纳为四大要素，即“高度、速度、机动和火力，”波氏的战术特色是充分运用大运动量和机动飞行。

波氏在战争的第一年里，很少有与敌交手的机会，这也在客观上限制了个人水平的提高和个人战果的积累。因此，无论对谁来讲，客观的作战条件、作战环境以及机遇也是影响王牌“声誉”的一些因素。

波克雷西金是大战时期前苏联红军中空战战术的改革派成员之一。这些王牌的大胆革新逐渐使红军空军开始注重在垂直面内的机动作战方式。波氏的一大优点是善于回顾、总结甚至批判以往的各种经验。他积极争取试飞敌人的飞机，以期体验对方的武器特点。由于他长时期是和德军最好的飞行部队和最好的飞行员互相角逐，所以练出了一身过硬的本领，具有一流的空战水平。

为了推行心理战，当时的红军广播员常在德国空军专用无线电频率中警告德国飞行员“小心歼击能手，波克雷西金正在空中！”可见，许多大王牌已成为空中战争中的一种有威慑作用的强大的精神武器。

透过对王牌的描述，不难窥见他们非凡之处和平凡的一面，这兴许便是王牌们的特殊所在吧。他们本身兼备了普通人和英雄的一切，包括情趣、性格、嗜好和聪慧，但他们至少都不是庸人。

王牌的贡献之大，是尽人皆知的事实。

王牌的个人战果，少至5架，多至二、三百架。个人战果之多少，不仅取决于自身的素质，还和战争（战役）背景、采用武备之忧劣敌手水准之高低、作战空域自然条件之险恶程度（如严寒、酷热、暗夜、海上）以及空战的发生频度（如出击次数、会敌机会、空战规模及激烈程度）等方面有着密切的因果关系。王牌个人战果绝对值的高低，在不同时期应有不同的表现和不同的评判基准。

王牌的战果，与普通飞行员相比，自然相差悬殊，总是遥遥领先。而且少数王牌击落的敌机架数总和不仅相当可观，而且往往占了所在部队总战果中相当大的一部分，甚至有高达30%以上的。

让我们先回顾一下第一次世界大战时的情况：德国个人战果大于或等于10架的王牌有160人，他们的战果高达3329架，人均战果20.81架。英国个人战果大于或等于10架的王牌有194人，他们的战果高达3771架，人均

战果 19.44 架，和德国统计值相差不多。

奥匈帝国个人战果大于或等于 6 架者有 34 人，他们的战果达 402 架，人均 11.82 架。比利时个人战果大于或等于 6 架者有 5 人，战果 71 架，人均 14.2 架。法国个人战果大于或等于 7 架者有 111 人，他们的战果高达 1383 架，人均 12.46 架。意大利个人战果大于或等于 7 架者有 22 人，他们的战果达 273 架，人均 12.4 架。美国个人战果大于或等于 6 架者有 72 人，他们的战果为 680 架，人均 9.44 架。上述五国（奥匈、比、法、意、美）由于被统计者战果起点相似，具有可比性，其中比利时人的综合素质最佳，法意两国次之，美国最次。最后是俄国，俄国个人战果大于或等于 5 架者有 16 人，战果 113 架，人均 7.06 架。

可见，当时王牌空战水平最佳的空军国是德国与英国。

进入第二次世界大战之后，情况起了一些变化。据笔者再次统计：

德国个人战果大于或等于 101 架的王牌就有 104 人，他们的战果达 15015 架，人均 144.38 架。前苏联个人战果大于或等于 30 架的王牌有 55 人，他们的战果达 2084 架，人均 3789 架。美国与英国个人战果大于或等于 15 架的王牌分别为 67 人和 88 人，其中美国这些大王牌总战果达 1307.82 架，人均 19.52 架，英国这些大王牌总战果达 1754.7 架，人均 19.94 架，两国水平相当。

法国个人战果大于或等于 11 架的王牌有 33 人，他们的战果达 533 架，人均 16.15 架；芬兰个人战果大于或等于 12 架的王牌有 40 人，他们的战果达 1038.67 架，人均 25.97 架；意大利个人战果大于或等于 10 架的王牌有 22 人，他们的战果达 344 架，人均 15.64 架；匈牙利个人战果大于或等于 10 架的王牌有 8 人，他们的总战果为 173 架，人均 21.63 架；西班牙个人战果大于或等于 10 架的王牌有 16 人，他们的战果达 248.6 架，人均 15.54 架。上述五国互相具有可比性，王牌个人素质（按人均水平比较）数芬兰最佳，匈牙利次之，其余三国差别不大，居第三流。

波兰个人战果大于或等于 9 架的王牌有 12 人。他们的战果达 151 架，人均 1258 架；日本陆海军中个人战果大于或等于 8 架的王牌有 270 人，他们的总战果为 4053 架，人均 15.01 架。这两个国家中日本领先，但人员素质较前述诸国要差一些。

比利时个人战果大于或等于 5 架的王牌有 8 人，他们的总战果 61 架，人均 7.63 架；挪威个人战果大于或等于 6 架的王牌有 9 人，他们的总战果 73.35 架，人均 8.15 架；中国个人战果大于或等于 5 架的王牌至少有 14 人，他们的总战果 104.58 架，人均 7.47 架，捷克（不含斯洛伐克）个人战果大于或等于 6.5 架的王牌有 7 架，他们的总战果 83.6 架，人均 11.94 架。上述四国中，人均战果最高者为捷克。

综观上述统计资料，似乎可以看出，在大王牌（非一般王牌）中，人均战果绝对值仅比第一次世界大战时的高出几个百分点而已，这是因为虽然战术水平和飞机性能进步了，但仗也更难打了。要大幅度提高作战效能谈何容易。又由于 60 年代后战争规模缩小了，空战频繁程度下降，王牌人均战果值变得很低。

在第二次世界大战中，少数王牌创立的战绩确实占了所在部队总战绩中相当可观的一部分。以美国陆空航空队（空军）等 5 航空队为例，在它下属的五个主要联队中，每个联队前 2~4 名顶尖王牌所获得的战果要占该联队总战果的 14%、14.5%、15.35%、8+% 和 10+%。

在美国三军飞行部队中间，（第二次世界大战中）王牌（包括一般王牌）们的总战果竟占整个部队总战果的三至四成以上！个别有占 93%的（如飞虎队），其中，远东空军最为强大。

大王牌往往在一次大的战役中即能获得可观战果，如在为时仅几个月的不列颠之战战役中，英国不少王牌个人战果高达 20 架，德国个人战果也有达到 40 架的。

又如在为期更短的哈拉哈河战役中，苏联的大王牌们个人战果达到 10 架左右，个别高达 10 架。

在以往的战争中，著名王牌在一天之中击落 2~8 架飞机者屡见不鲜。

因此，王牌们，尤其是大王牌们几乎都毫无例外地受到了上司乃至国家最高当局的妥善保护和大力褒奖。他们成为民族精英的象征和提高全军士气的保证。他们常获得重用，也会担任军中要职。但也有例外的情况发生，特别是当这个国家的战斗力处于捉襟见肘的时候，比如第二次世界大战后期，日本与德国眼见即将灭亡，他们孤注一掷，不惜让大王牌疲于奔命，直到为他们的战争机器流尽最后一滴血。

诚然，王牌不只是一个国家或一支军队受人崇拜的英雄偶像，有时也会成为敌对国民众所崇敬的人物。比如第一次世界大战中的里希霍芬，战死后在英国出人意外地得到了高规格的厚葬。中日战争中的中国空中勇士阎海文，英勇就义后，其事迹同样也震惊了日本本土，敌方举国上下被迫对其表示了极大的敬佩之意。又如第二次世界大战中一名击落过不少英国飞机的夜战大王的座机上的一块残骸，至今仍被英国航空博物馆视作珍品小心收藏着。

战后，一些国家甚至组织了不少前王牌生存者联谊会，他们打破国界限制，互相收集史料，为和平的目的而频频举行各种活动。许多航空表演乃至世界规模的大型航展，常能一睹当年各国著名王牌的原涂色座机（或复制者）呼啸着从数以万计的观众头上飞过。

作为战争的军中精华，王牌们要比其他军兵种中的英雄人物付出更多一点的代价，要流更多的血汗、作出更多的牺牲。随着时间的推移，王牌要掌握的专业知识愈来愈复杂，愈来愈多。昔日仅凭勇气和灵感就能获得成就，到今天已不得不去熟悉成百件的仪表设备，不得不更多地依赖其他岗位人员的技术支援（如空中预警、空中加油、地面情报、卫星导航、武器维护……），不得不更多地用电脑来替代人脑，更多地用新科技来体现个人的勇气和意志！特别是空战早已跨入所谓的“电子和导弹时代”。靠技术打赢战争的说法已得到肯定。

因此我们不禁要问，在今后的战争中，王牌会越来越多还是越来越少？

在结束对历史上空战王牌的描述时，让我们引用王牌明星里希霍芬朴实而富有内涵的名言来评判王牌本身吧，他说：“战斗机飞行员的职责，是在指定的空域内进行自由巡逻，一旦发现敌人，就得发起攻击，将其击落。其他则都无足轻重！”

就这么简单。

今天，尽管飞机的速度已比那个年代提高了许多倍，但这位前骑兵上尉的格言也许并未过时，只是要看每个人如何发挥得更加潇洒而已。

