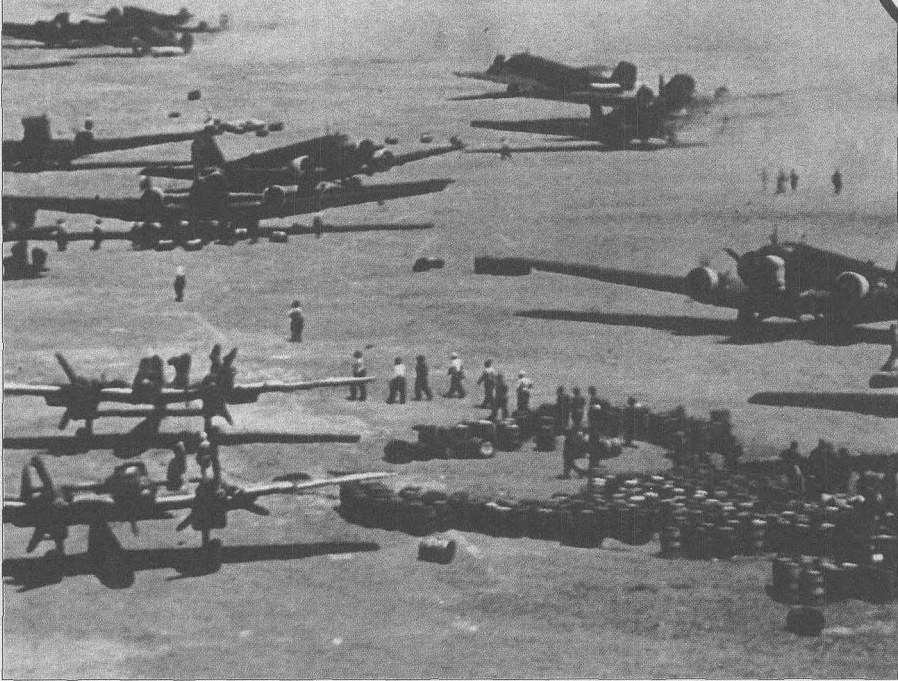


图片提供：江 东



◎在北非，不仅要和富有经验的敌人作战，还得与炎热、沙尘、风暴、疾病甚至无处不在的苍蝇进行斗争。那里缺水，也缺少食物，但是盟国飞行员坚持下来了，并取得了辉煌胜利。德、意两国飞行员虽然也拥有相当高超的个人技巧和优良装备，但那不压正，他们不可避免地走向了历史的坟墓。

铁翼逐鹿北非

60 风云回顾中的北非空中大作战

□ 江 东

飓风独霸北非天空

对于第二次世界大战时期轴心国而言，地中海及北非是建立欧非大帝国霸业中不可或缺的一个侧翼，也是进而向印度洋挺进的一块跳板。英国人当然不会拱手相让，一场海空大厮杀于是在这里迅速展开。

企望重温罗马帝国旧梦的意大利，在北非共投入了23万人和400架飞机（其中包括菲亚特CR.42双翼战斗机、三发动机的SM.79中型轰炸机以及后来才加入的马基MC200型战斗机）。可驻扎在该地区的英国“西部沙漠空军”（即英国驻北非航空队之昵称）仅拥有飞机200架，主要型号是老式的斗士双翼战斗机和布兰海姆1F型轻轰炸机，作战力量上明显处于劣势。

但从士气和作战技术上来说，英国军队应该占上风。皇家空军出其不意地进攻了意大利在利比亚的军用机场。到了第二年的2月份，意大利军队损兵折将，被俘约10万人。在皇家空军全力支援下，英军地面部队推进神速。此时，皇家空军的飓风式战斗机已能独霸北非天空。后人因此总结道：英军初战告捷，主要是得益于皇家空军积极而有效的配合！

德军重夺制空权

后来，邱吉尔将北非空军大部分兵力调往希腊战线，只留下一支飞行中队在埃及。但这时，德国空军开始参战，主力是曾经在不列颠空战中一展身手的德国空军第27战斗联队（JG27）第一大队，装备Bf109E型战斗机。到当年9月，第二大队也被调来参战，11月份，第三大队和第53

联队的一部份也加入进来。此时，德军配备的主力机种是著名的梅塞斯米特Bf109G和Bf110型战斗机，以及著名的容克Ju87斯图卡攻击机……而对方使用的是性能稍逊一筹的飓风、战斧以及一小部分性能优异的喷火式战斗机。德国空军在北非占有优势。

到1942年4月，英国被迫撤出埃及，仅死死留守着最后一个据点，即托卜鲁克。同年5月，德军损耗也渐渐加剧，地面战事暂趋平静。空中虽然依旧冲突不断，但双方僵持中的战线基本稳定在西迪巴腊尼一带。

“非洲之星”马尔塞尤

说到北非空战，都会提到德国空军第27战斗联队的头号王牌——被誉为“非洲之星”的准尉飞行员汉斯·约阿希姆·马

北非空战的王牌飞行员

○德国空军

第27航空联队的五大王牌飞行员汉斯·约阿希姆·马尔塞尤:个人战绩158架。

西莱阿中尉:个人战绩61架。

施库尔谢米特中尉:个人战绩59架。

G莱迪尔大尉:个人战绩52架。

G施泰茵豪津军士长:个人战绩40架。

○英国皇家空军

英国皇家空军战区的头号王牌,112中队的N.F杜克少校:486次出击,个人累计战果26.8架。

尔塞尤。他是1938年11月才开始接受飞行训练的,1940年8月参加了不列颠空战。因为击落过10架英军飞机而荣获铁十字勋章。1941年春天,他又随第27联队第1大队来到北非,从而撩开了他人生中最引人注目的一页。

很快,马尔塞尤和他的“黄色14号”Bf109座机,连同隆美尔将军及其装甲部队,已成为北非的两颗“战场明星”。6月4日,凯塞林空军元帅授予马尔塞尤橡树叶骑士十字勋章。

在第27联队里,已经有人开始为马尔塞尤能否击落第100架飞机而打起赌来。而他的僚机飞行员派德根因为专门负责统计马尔塞尤的每一例战功而被人们称为“计算机”。

某日,刚和英国一支对地攻击作战的飞机编队干过一仗的马尔塞尤四机编队开始返航,一路领先的他按照一贯约定的暗号,低低掠过机场上空,并不断地摇摆他机翼。一次、两次、……五次、六次。哇!他在本次空战中,竟然一共击落了6架敌机!他的许多队友因为其战果首次达到了101架而纷纷开怀畅饮。

1942年9月,是马尔塞尤作战生涯中的颠峰期。9月1日,是他休假回到部队后首次执行任务,这天他先后驾机升空三次,累计格斗时间仅26分钟,竟然先后击落17架英国飞机!几乎创造了空战史上的奇迹!

第二天,由于其个人战果已逾126架,获得了第二枚橡树叶骑士十字勋章。而在15日那天,他竟然又在一场11分钟的短促空战中击落了7架敌机,使其个人战绩跃升到150架!同时,在9月份里,他奇迹般地创造了30天内击落54架飞机的月战绩世界记录。

9月30日,马尔塞尤奉命执行他的第



382次飞行任务:掩护己方攻击机对地面实施攻击。途中,因发动机中弹而不得不弃机跳伞,但降落伞绳居然缠绕在自己飞机的尾翼上,致使伞衣始终没能打开……马尔塞尤死后,他所在中队当即被命名为“马尔塞尤中队”。这位在历次空战中大出风头的传奇人物,创造了二战北非战场各国飞行员击落飞机最快纪录——在18个月内打下151架英国飞机。而他的“黄色14号”座机涂装,后来一直成为二战飞机迷所津津乐道的话题。在这之前,北非德国空军中已有两大王牌飞行员先他而去:9月6日,G施泰茵豪津军士长(个人战绩40架)和H.A施库尔谢米特中尉(个人战绩59架)相继阵亡。足见战斗之激烈和残酷程度。

初尝胜果

让我们回过头来再从1941年的7月说下去:

英国得到了一些来自美国的飞机。它们主要是战斧(美国P-40的英国改型)战斗机以及马里兰轻轰炸机。这些新飞机后来在6月份的战斗中发挥了作用。有趣的是,这次战斗的代号也叫“战斧”。尽管它和不久之前的“短促行动”作战一样,都没有取得成功。

称为“西部沙漠空军”的北非英国空军部队,由于在装备上能不断得到补充,所以兵力渐次增强。11月8日,经过养精蓄锐的英国第8集团军,发动了“十字军”战役。从空中来讲,英军以1072架对340架飞机取得绝

对优势。英国人白天出动布伦海姆、马里兰轰炸机和飓风、战斧式战斗机,晚上则出动惠灵顿式战略轰炸机。此役,英皇家空军的头号作战任务,就是以主动进攻的空中狙击战和将敌机先期消灭在地面机场上。虽然当地的英国飞机从性能上讲还敌不过德国的梅塞斯米特Bf109,但他们还是击落了许多Bf110双发重型战斗机、Ju87斯图卡俯冲攻击机以及意大利相对笨拙的飞机。由于飞机数量不断的减少,轴心国军队的飞行部队已经不敢与盟军飞机正面交锋,从而改为对英国编队的侧面偷袭。北非英国飞机的战损率因此高居不下。

不久,“西部沙漠空军”在一定程度上掌握了空中优势,



而且这种优势后来再也没有丧失过。面对严峻形势，德军经过分析，决定废弃以中队为单位的空战方式，进而推广全自由式的空战。因为前一种方法，只适合 Bf109 飞机凭借其速度和数量优势，实行“高速接近、打了就跑”的老战术。

两个月后，英国军队几经奋战，已将



■ 被称为“北非之星”的马尔塞尤及其座机。

北非战争航空作战的基本经验

○航空兵必须集中指挥、集中使用，要杜绝零打碎敲式的分散行动。只有这样，才能最大限度地发挥其战斗作用。

○航空兵必须将夺取制空权作为自己的头号任务，而且，这种任务的实施已非过去简单地提供“空中保护伞”，而是具有进攻性的空中游猎和积极、持续、彻底地打击敌航空基地。只有这样才能真正拥有战场制空权，才能腾出更多的飞机来支援地面作战，形成良性循环。

战线推进到利比亚的中部地区。德军非洲军团则因为后援不力，不得不向西退却。

德军的最后挣扎

由于坚持为地面部队提供不间断的空中掩护和支援，所以“西部沙漠空军”在盟军中大受好评。正是由于皇家空军在北非上空积极活动，所以使地面作战获得了最大限度的空中保护。

到1942年初，远东战场告急，英国在北非的飞行部队有一部分被调往亚洲的缅甸战场。从而使隆美尔得到了一个反扑的机会。英美联军一时间竟招架不住，再次撤退到昔兰尼加附近，并与德国人对峙了

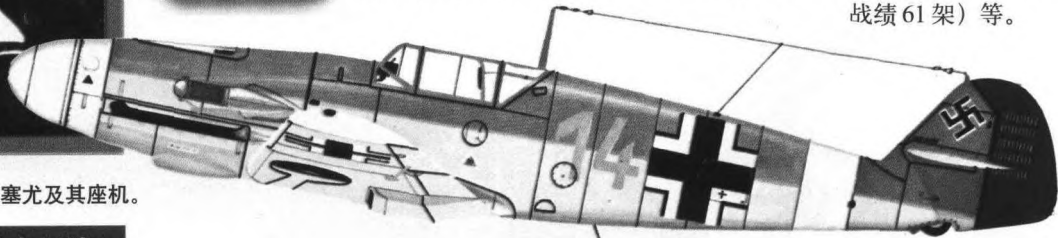
将近数月之久。所幸的是，西部沙漠空军及时盼来了一批新装备，那就是波士顿和巴尔的摩式两种轻型轰炸机以及先进的小鹰式战斗机。它们立即参加了下一场规模巨大的激战——加扎拉之战。

同时，装备的是寇蒂斯 P-40F 型鹰式战斗机、B-24 解放者式四发轰炸机、B-25 米切尔式双发轰炸机的美国陆军航空兵（美空军的前身）的一支增援部队匆匆赶到，美国飞行员们将与西部沙漠空军中的澳大利亚中队、英国中队和南非中队并肩作战。

9月初，隆美尔还在企图击破盟军的防线，但在强大的空军支持下，英美联军再一次稳操胜券。到10



欧洲调来第 77 (JG77) 和第 53 航空联队 (JG53) 以接替溃不成军的第 27 航空联队，但驻北非德国空军的命运实际上和它的地面部队一样，已开始走向覆灭。此时盟军在北非（地中海战区）已拥有飞机 3000 余架！它在 1 月份就动用了 3000 余架次。此外，还不断地有 B-17 “飞行堡垒”式四发远程轰炸机、B-25 和 B-26 中型轰炸机、以及全新的喷火 IX 型战斗机加入战斗。到 3 月份，德国第 27 航空联队 (JG27) 已失去了真正意义上的战斗力。据统计，该部在北非参战全期，取得了累计击落英美飞机 1188 架的总战绩，而马尔塞尤所在的第一大队就占去其中的 588 架。全联队共有 89 名飞行员战死。在该联队内，名列前茅的几名王牌飞行员中，除上面提到的三名之外，还应该包括 G.莱迪尔大尉（个人战绩 52 架，不含其他地域数据，下同）和西莱阿中尉（个人战绩 61 架）等。



月份，西部沙漠空军进入了它的鼎盛时期，尽管坚持“游猎作战”的德国 Bf109 战斗机群仍时时骚扰着他们，并击落了不少盟军飞机，但盟军还是逐步突破了轴心国的防线，并将德国一批军火库和给养集结地夷为焦土。

西部沙漠空军的飞行员表现不俗，他们几乎贴着公路来回飞行，向德军车队和残兵游勇大肆扫射或投下炸弹。而此时德国大本营更多考虑的是苏德战场之需要，所以早在阿拉曼战役爆发之前，已将大部飞机调往欧洲，留在北非的仅剩 350 架而已，而同期在北非的英国飞机，高达 1500 架之多。英国飞机一方面飞临敌机场上空，把企图起飞的德机“按”在地面上，尽量不让它们出动；另一方面则派出数以百计的轰炸机封锁敌海上运输线。例如仅 10 月 9 日一天，就出动了数百架次。在被击沉的 20.5 万吨轴心国船只中间，60% 是被飞机炸沉的，而这些船只都是为德国军队运送油料的，断油使北非德军一度逞强的装甲部队如同断了腿一样，再也难以肆虐。

轴心国在突尼斯上空进行拼死的抵抗，以期保住它剩下的一点点空中优势。但是，盟国源源不断的物资供应，却令德国望尘莫及。到了 1943 年初，尽管又从

胜利的终结

到 4 月份，德军已龟缩到突尼斯的北部。在海上，由于盟国飞机的反复打击，轴心国仅仅在 1 至 4 月份就有 330 艘开往北非的运输船被击沉（合计 47 万吨）。至 5 月份，德国海上运输的损失率已高达 50%！而为此专门从西西里岛调来的大批实施空运的 Ju52 运输机又根本不是战斗机的对手，那些飞起来磨磨蹭蹭的三发飞机马上成为英美战斗机争相抢夺的绝好饵食。盟国飞行员们喜欢驾机徘徊在这些运输飞机航线的两侧，从容不迫地瞄准“容克大婶”（Ju52 的绰号）肥胖的身躯进行纵情的射击。因而德国人又额外付出了一、二百架运输机。

1943 年 5 月 13 日，轴心国在邦角半岛进行了最后的挣扎，但终于彻底败北。轴心国一场打了将近三年的战争此刻被无情地划上了句号。然而，好戏还没有唱完，由于盟军的空中力量过于强大，轴心国军队连顺利撤往西西里岛的企图都已成泡影。于是，扔下了 25 万名倒霉的俘虏。

北非战争，是英美两国在二战中第一个以胜利而告终的战争。