

红星下的雄鹰

二战时期苏联海空军战斗机王牌纵览

1939-1945

THE FIGHTER ACES OF SOVIET
AIR FORCES AND NAVAL AVIATION
IN WORLD WAR TWO

No. 1

编著·丛丕 赵国星

非
外
借

台海出版社



红星下的雄鹰

二战时期苏联海空军战斗机王牌纵览

1939-1945

THE FIGHTER ACES OF SOVIET
AIR FORCES AND NAVAL AVIATION
IN WORLD WAR II

No. 1

编著 · 丛丕 赵国星

图书在版编目(CIP)数据

红星下的雄鹰：二战时期苏联海空军战斗机王牌纵
览：1939-1945. No.1 / 丛丕, 赵国星编著. -- 北京：
台海出版社, 2017.2
ISBN 978-7-5168-1312-6

I. ①红… II. ①丛… ②赵… III. ①第二次世界大
战-歼击机-飞行人员-介绍-苏联-1939-1945 IV.
①K835.125.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第036721号

红星下的雄鹰： 二战时期苏联海空军战斗机王牌纵览1939-1945 No.1

编 著：丛 丕 赵国星

责任编辑：阴 鹏

视觉设计：崎峻文化

策划制作：崎峻文化

责任印制：蔡 旭

出版发行：台海出版社

地 址：北京市东城区景山东街20号

邮政编码：100009

电 话：010-64041652（发行，邮购）

传 真：010-84045799（总编室）

网 址：www.taimeng.org.cn/thcbs/default.htm

E-mail: thcbs@126.com

经 销：全国各地新华书店

印 刷：重庆大正印务有限公司

本书如有破损、缺页、装订错误，请与本社联系调换

开 本：787mm×1092mm

1/16

字 数：300千字

印 张：19

版 次：2017年3月第1版

印 次：2017年3月第1次印刷

书 号：ISBN 978-7-5168-1312-6

定 价：89.80元

版权所有 翻印必究



前言

在军事爱好者的圈子里，王牌飞行员是具有永恒魅力的话题。自从空中战争肇始以来，那些驾驭战机在三维空间内捕捉高速运动目标并施以精准一击的勇士一直受到人们的崇敬。空中战斗是对人类体能极限、反应能力和心理承受能力的极大考验，能在激烈的空战中击落敌机的飞行员在任何国家的军队中都被当作最优秀的战士，被誉为“天之骄子”，而那些取得过五次或五次以上空战胜利的王牌飞行员更是被视为“精英中的精英”，至于拥有数十架乃至上百架击落战绩的超级王牌只能用“王者”来形容了。

在第二次世界大战期间，各主要参战国都产生了数量众多的王牌飞行员。在论及二战空战王牌时，人们往往首先想到德国空军。毋庸置疑，德国空战王牌群体无论在数量上，还是在战绩上都傲视群雄，是其他国家空中力量所无法企及的。而且人们还会注意到大多数德军超级王牌都是在东线战场上与苏联军队的战斗中诞生的，这一事实容易让外界产生一种感觉：德军飞行员在东线战场上更加容易取得战果，进而使人们对他们的对手——苏联空军、防空军和海军航空兵产生轻视，认为苏联飞行员在素质和技术上逊色于德国及西方盟国飞行员，而这种轻率结论似乎也被苏德战争初期苏联空中力量的惨败所证明。

诚然，在1941年6月战争爆发时，苏联空中力量虽然拥有庞大的数量，但是机型老旧、技战术落后、指挥混乱，飞行员也缺乏必要的训练，在与经验老道、技术先进的德国空军进行对决时劣势明显，并付出了巨大的牺牲。但是，即便是在如此被动的局面下，仍有不少苏联飞行员驾驶性能落伍的战机，凭借勇气和技巧以弱胜强，在空战中赢得胜利，使自己在空战王牌的殿堂中获得了一席之地。随着战争的推进，苏联空中力量在战火中不断发展壮大，他们从敌人身上学习经验，总结教训，改进、创新空战战术和指挥体制，同时不断开发出性能优良的作战机型，逐渐扭转了东线空战的力量对比。到1943年时苏联空军已经具备了与德国空军争夺战场制空权的能力，而到1944年至1945年时，苏联空军不仅在数量上压倒了德国空军，在整体实力上也已经取得了长足的进步，甚至可以视为1941年处于鼎盛时期的德国空军的镜像。

正是在苏联空中力量由弱转强的过程中，越来越多的苏联飞行员跻身王牌之列，他们的经验、战术素养和战斗意识丝毫不亚于德军飞行员，即使是那些顶尖的德军超级王牌也承认，在战争后期来自苏军近卫航空兵团的苏联飞行员已经是旗鼓相当、极为难缠的对手。实际上，正是在东线战场上，苏联产生了反法西斯阵营中数量最多、战绩最高的王牌飞行员群体，西方盟国的最高空战记录是击落40架，在苏联空军中有16名飞行员超越了这一战绩，而阔日杜布少校更是以62架战绩成为盟国一方的头号空战王牌。上述事实足以证明，二战时期的苏联空中力量拥有世界上最优秀的空中斗士，他们的精湛技巧、顽强意志、卓越勇气和骄人战绩同样值得彪炳史册。

长久以来，二战时期的苏联王牌飞行员除了阔日杜布、波克雷什金等少数人外，大部分都不为中国读者所知，国内军事出版界也始终没有系统介绍二战苏联空战王牌的书籍。本书的初衷在于填补这一遗憾，向国内军事爱好者和历史研究者们提供一份了解苏联空战王牌的基础资料。受到能力和资料条件的限制，本书难免有所疏漏、谬误，还请读者朋友和各路专家不吝指正。

丛 丕

2016年10月

目录

前言

东线空战

战斗机王牌列传(个人战果50架以上)

伊万·尼基托维奇·阔日杜布	18
亚历山大·伊万诺维奇·波克雷什金	42
尼古拉·德米特里耶维奇·古拉耶夫	66
格里高利·安德烈耶维奇·列奇卡洛夫	80
基里尔·阿列克谢耶维奇·叶夫斯季格涅耶夫	92
阿尔塞尼·瓦西里耶维奇·沃罗热伊金	102
德米特里·鲍里索维奇·格林卡	108

战斗机王牌列传(个人战果40~49架)

尼古拉·米哈伊洛维奇·斯科莫罗霍夫	118
亚历山大·伊万诺维奇·科尔杜诺夫	126
弗拉基米尔·伊万诺维奇·波布罗夫	134
谢尔盖·伊万诺维奇·格里采韦茨	139
谢尔盖·尼古拉耶维奇·莫尔古诺夫	144
维塔利·伊万诺维奇·波波科夫	146
阿列克谢·瓦西里耶维奇·阿列柳欣	154
尼古拉·费奥多罗维奇·克拉斯诺夫	160
米哈伊尔·叶夫多基莫维奇·皮沃瓦罗夫	164

战斗机王牌列传(个人战果30~39架)

弗拉基米尔·格奥尔吉耶维奇·谢罗夫	168
谢尔盖·达尼洛维奇·卢甘斯基	173
伊万·瓦西里耶维奇·费奥多罗夫	178
伊万·伊里奇·巴巴克	184
帕维尔·米哈伊洛维奇·卡莫津	188
弗拉基米尔·德米特里耶维奇·拉夫里年科夫	192
阿列克谢·米哈伊洛维奇·列舍托夫	202
阿列克谢·谢苗诺维奇·斯米尔诺夫	206

费奥多尔·米哈伊洛维奇·丘布科夫	212
彼得·安德烈耶维奇·格尼多	216
亚历山大·瓦西里耶维奇·科切托夫	220
瓦西里·亚历山德罗维奇·扎伊采夫	224
米哈伊尔·谢尔盖耶维奇·科梅利科夫	228
斯捷潘·马特维耶维奇·诺维科夫	230
伊万·尼基福罗维奇·斯捷潘年科	232
安德烈·叶戈罗维奇·博罗维赫	236
阿列克谢·帕夫洛维奇·丘里林	240
安德烈·米哈伊洛维奇·库拉金	242
维克托·瓦西里耶维奇·基里留克	244
伊万·德米特里耶维奇·利霍巴宾	246
帕维尔·雅科夫列维奇·戈洛瓦乔夫	248
亚历山大·费奥多罗维奇·克卢博夫	252
康斯坦丁·阿法纳西耶维奇·诺维科夫	256
阿列克谢·康斯坦丁诺维奇·梁赞诺夫	260
亚历山大·尼古拉耶维奇·西特科夫斯基	262
帕维尔·季莫费耶维奇·塔拉索夫	264
苏丹·阿梅特-汗	270
费奥多·费奥多罗维奇·阿尔希片科	276
亚历山大·阿列克谢耶维奇·季亚奇科夫	281
鲍里斯·鲍里索维奇·格林卡	282
谢尔盖·格里戈里耶维奇·格林金	286
瓦连京·尼古拉耶维奇·马卡罗夫	288
鲍里斯·费奥克季斯托维奇·萨福诺夫	292
尼古拉·安德里亚诺维奇·泽列诺夫	298

参考资料

300



东线空战

1941年6月22日,当苏联遭到德军“巴巴罗萨”行动(Operation Barbarossa)的突袭时,苏联空军正处于大规模重整军备的过程中,部队中充斥着大量缺乏训练的“菜鸟”飞行员,他们甚至从未进行过实弹射击;他们驾驶的飞机也相当陈旧,在通常情况下其性能与德国空军的制式战斗机梅塞施密特 Bf 109型是无法匹敌的。更为可悲的是,20世纪30年代末的政治大清洗导致苏联空军的指挥层失去了大批富于才干和实践经验的军官,而他们的替代者大部分都经验不足,难以胜任。在苏德战争开始时,苏联空军的核心是那些经历过战火考验,并且从政治浩劫中幸存的老兵——他们曾经参加过西班牙内战,与佛朗哥的飞行员以及德意干涉军交过手;在1939年至1940年的冬季战争中,他们曾领教过芬兰人的好斗,并且表现不佳;在1939年远东地区蒙古边境的诺门罕冲突中,苏联飞行员在与日本陆军航空兵的交锋中表现得则更好,苏方宣称击落敌机646架,自损207架。然而,苏联空军在上述战斗中所取得的经验大多被忽视了。

在1941年6月时,苏联拥有世界上规模最庞大的空中力量,苏联空军、防空军及海军航空兵部队拥有约20000架飞机,其中包括11500架战斗机和8400架轰炸/侦察机,相对于德国空军具有较大的数量优势。在苏德战争爆发时,在苏联欧洲部分的五大军区部署有总共35个航空兵师,超过6500架飞机,其具体情况如下:

列宁格勒军区:8个航空兵师,1270架飞机;

波罗的海军区:5个航空兵师,1140架飞机;

西部军区:11个航空兵师,1560架飞机(也有资料称为8个航空兵师,1825架飞机);

基辅军区:10个航空兵师,1672架飞机;

敖德萨军区:4个航空兵师,950架飞机。

然而,这支数量可观的空中力量却是一只纸老虎,其大部分作战飞机都是老旧机型。当时,



■ 一名苏联飞行员站在伊-153双翼战斗机前。在苏德战争爆发时,苏联空军的特征是数量庞大、装备落后、素质低下、指挥僵化。

苏军战斗机部队正在换装新机型,比如米格-3型、拉格-3型和雅克-1型,但是这些现代化飞机仅有980架,其中886架是米格-3型。到1941年6月22日,苏联空军的106个歼击航空兵团中只有8个装备了新型飞机,能够驾驭新型飞机的熟练飞行员也十分缺乏。

相比之下,德国空军可谓久经沙场,在战争最初两年内,德国人在与波兰人、法国人和英国人的空中战争中积累了丰富的经验,德军飞行员接受的训练要比苏联对手更为充分,而且有一大批经历实战的王牌老手。德军的作战飞机也是一流水准,即使在1940年遭遇了不列颠空战的挫折,在“巴巴罗萨”行动开始时德国空军的实力仍然处于巅峰,除了数量之外,德国空军在其他方面都比苏联空军更有优势。

在1941年仲夏那个最黑暗的日子里,在德军空地协同的闪电突袭下,部署在苏联西部的大批苏军飞机被摧毁在前线的机场上,少数升空的飞机也很快被遮云蔽日的德军飞机所淹没,即使那

些新型战斗机也没有突出的表现，因为很多飞行员还不熟悉新飞机的性能，无法发挥出它们的最佳战斗力，而且空地通讯和指挥手段也很落伍，空战战术也不够成熟。德国空军的顶尖飞行员一般都认为，在1941年与他们对阵的苏军飞行员基本上都是生手。结果自然是灾难性的，在6月22日日终时，德国空军已经摧毁了波罗的海军区、西部军区、基辅军区和敖德萨军区的66座机场，部署在一线的苏联空军各航空兵团损失了70%的兵力。德国空军战报宣称在“巴巴罗萨”行动的首日就击毁苏军飞机1811架，其中1489架毁于地面，这份战绩甚至一度让德国空军总司令赫尔曼·戈林元帅（Hermann Göring）感到怀疑，要求前线进行复查，结果报上来的数字比战报宣布的更多！

在德军主要进攻方向上的西部军区遭受了德国空军最猛烈的打击，军区所属航空兵部队也蒙受了最惨重的损失。当时西部军区下辖的前线航空兵部队包括第12、13轰炸航空兵师、第43、59、

60歼击航空兵师，以及由多兵种混编的第9、10、11混成航空兵师；此外还有隶属于最高统帅部的第3远程轰炸航空兵军，该军下辖第42、52轰炸航空兵师和第61歼击航空兵师。上述部队总共拥有1560架飞机，其中轰炸机包括377架斯勃-2型、42架佩-2型、22架阿尔-2型、24架雅克-4型和75架苏-2型，战斗机包括424架伊-16型、262架伊-153型、73架伊-15型、233架米格-3型和20架雅克-1型，此外还有8架伊尔-2型强击机。在战争爆发前夕，大部分战斗机部队都部署在靠近边境的前进机场上，结果在德军的炮火准备中就遭受严重损失。而德国空军的地毯式轰炸更是造成了惊人的破坏：仅西部军区直属航空兵部队就在战争的第一时间失去了47%的兵力，其中在空战中损失了210架，这还不包括远程航空兵部队被炸毁的387架轰炸机和351架战斗机。当战争第一天结束时，第9混成航空兵师损失了409架飞机中的347架，第10混成航空兵师损失了231



■ 在苏德战争初期，一名德国陆军军官在占领的苏军机场上察看苏军飞机的残骸。在德军的突然袭击下，苏联空军在战争的最初阶段蒙受了巨大损失，苏联官方材料显示，在1941年6月22日到7月9日间仅在白俄罗斯前线苏军就损失了1777架飞机，同期在波罗的海前线损失990架，而在乌克兰前线截至7月6日的飞机损失数字是1218架。



■ 1941年夏季在斯摩棱斯克前线，一名受伤被俘的苏军中尉飞行员乘坐一辆德军挎斗摩托车前往急救站接受治疗。在战争初期，苏联空军在人员方面的损失与飞机一样惨重，大批飞行员为国捐躯，其中包括很多刚从航校毕业，匆忙上阵的年轻飞行员。

架飞机中的188架，第11混成航空兵师损失了188架飞机中的127架。苏联空军估计当天损失的飞机在1200架以上，其中300余架是在空战中被击落的，其余800余架则是毁于地面。

战争初始阶段一线部队的严重失血迫使苏联空军将后备力量匆忙送上前线，后方飞行员的训练时间被压缩。那些新手只经过很短时间的基础训练，甚至尚未完全熟悉飞机性能就被分配到作战部队，投入残酷的战斗中，结果在战争爆发后的几周内，苏联空军的训练水平急剧下降。另一方面，战术协调上的失误严重限制了苏联空军战斗力的发挥，使得战斗形势更趋恶化，加重了战场损失，最明显的例子就是战争初期苏军对伊尔-2型强击机的拙劣运用。这是一种性能出色的机型，在有效的协同组织下可以对突进的德军地面部队造成很大的威胁。在战争前夕苏联空军已经装备了249架伊尔-2型，但它们常常在没有战斗机护航的情况下频繁出动，执行攻击任务，结

果反而成为德军战斗机的猎物，无从发挥威力。

苏联空军在战争初期所遭到的惨败已经有很多著作进行了详细的描述，在此不必赘述。在那段噩梦般的日子里，久历战阵的德军飞行员不断地为苏军飞机敲响恐怖的丧钟，刷新战绩记录，精进空战技能。德国顶尖王牌在东线战场上取得的惊人战绩导致人们在回顾东线空战时往往会妄加推断，产生误解。苏联空军及其飞行员在战争初期遭到毁灭性的打击，其组织也被彻底打乱，结果被误解为是其固有的战术僵化和缺乏主动性，但是这一结论与事实相去甚远。

在苏联军队的观念中，个人的生命并不被看重，也绝不允许任何人投降。在这种观念下训练、教育出来的军人往往会以出乎对手意料的方式进行顽强的战斗。苏德战争初期的苏军飞行员就非常典型，虽然他们的平均战斗水平并不高，但大多具有超乎寻常的勇敢和极其坚定的决心，随时准备牺牲生命，不惜与敌人同归于尽。在战局令

人绝望的时候，苏联飞行员开始在空战中频繁使用撞击战术，以至于这种非常规的战术在各个战区都司空见惯。苏联的宣传机器对那些撞击成功的飞行员大加褒扬，赞颂他们在保卫俄罗斯母亲的战斗中流尽了最后一滴血，这种调门与苏联官方后来将这场战争称为伟大卫国战争的做法相一致。

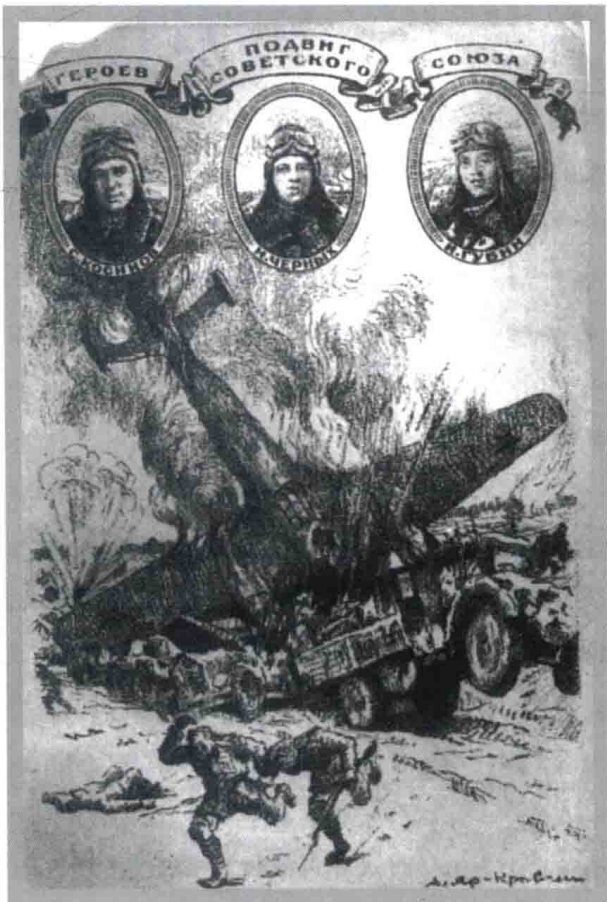


在苏军飞行员中间撞击战术被称为“鹰击”战术 (falcon attack)，据统计苏联航空兵部队在战争期间总共实施了将近600次空中撞击，其中558次是战斗机飞行员所为，19次是强击机飞行员，18次是轰炸机飞行员。拥有28个战绩的王牌B.I. 科夫赞 (B.I.Kovzan) 是实施撞击战术最多的苏军飞行员，他曾经至少有四次撞击成功，而他的左眼在取得第四个撞击战果时受伤。在伤愈后科夫赞重返前线，又赢得了6次空战胜利 (也有资料显示他又取得了10个战绩)。此外，A.S. 赫洛博斯托夫 (A.S.Khlobystov) 和 N.V. 捷廖欣 (N.V. Terekhin) 都成功实施了三次撞击，还有另外34名飞行员成功进行过两次撞击。来自第43歼击航空兵团的列昂尼德·鲍里索夫少尉 (Leonid Borisov) 也曾进行了三次撞击，但只有两次成功，另有20名飞行员进行过两次撞击，但有一次成功。

如果撞击时飞机处于合适的高度，那么飞行员会有足够的机会安全跳伞或勉强返航。在1943年的库尔斯克战役中，苏军飞行员报告实施了47次成功的撞击，其中有15次飞行员成功返回机场或迫降，9次弃机跳伞，17次当场阵亡，还有6次飞行员失踪或未能返航。

撞击战术虽然凸显出苏联飞行员的勇气和血性，但在通常情况下并不能被视为一种适宜的作

战方式，毕竟实施起来风险极大，往往得不偿失，要想在空战中取得优势必须对既有的空战战术进行彻底的革新。苏联空军的空战战术是在战争期间逐渐发展完善的，而战术方面的进步是冲破重



■ 一张表现苏军飞机撞击德军车队的宣传明信片，源自第125轰炸航空兵团的I.S. 切尔内赫上尉 (I.S.Chernykh) 的事迹。



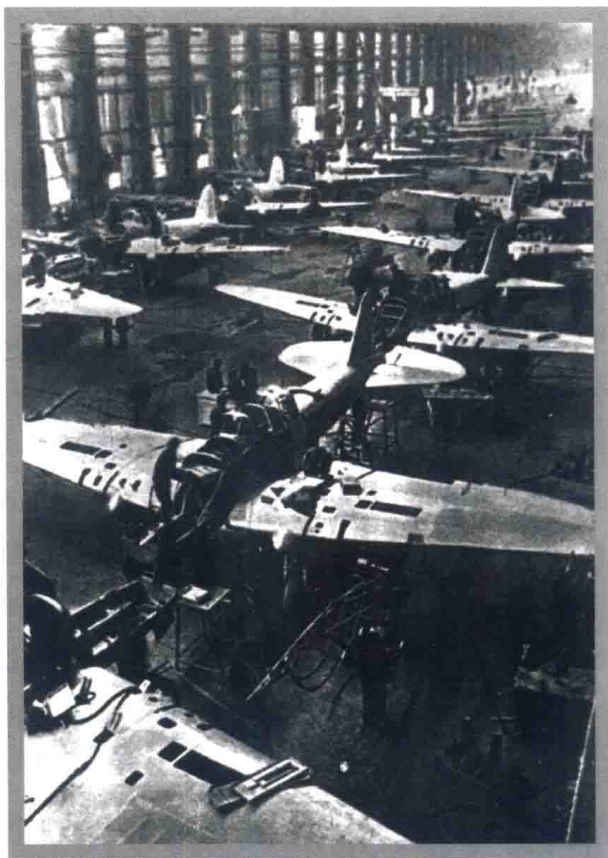
■ 苏联空军二号王牌波克雷什金是革新苏军空战战术的领军人物，但他的很多改进意见起初遭到上级领导的批评和责难。

重阻碍才得以实现的。令人敬畏的亚历山大·波克雷什金 (Aleksandr Pokryshkin) 对此有着深刻的记忆：“战术创新，不如说引入新的进攻方式，经常会遭到来自方方面面的阻力。航空兵师师长会经常要求要严格遵守条令中所规定的进攻方式，老飞行员们也不会将自己的战斗经验传授给年轻人，但是这并不能阻止他们在空战中用自己习惯的方式战斗！”

不知疲倦的波克雷什金在战争结束时不仅仅是苏联空军以及盟军阵营的第二号王牌，也被公认为苏联空战战术的革新家，经过他的言传身教，许多年轻飞行员后来都成为出色的空中猎手。波克雷什金后来回忆了他与初出茅庐的新手们执行一次不同寻常的任务：“当时我们在马内奇河 (the Manych) 上空执行任务，敌军正被迫向维斯洛亚 (Vesseloye) 撤退。我命令年轻的飞行员们要紧跟我，无论飞行高度如何都要保持松散队形，但是他们违背了我的命令。在向地面扫射一阵后我们开始

返航，这时一队梅塞施密特战斗机突然出现，向我们袭来。我命令发起进攻，然后转向，但是我的战友们却仍保持紧密队形，自顾自地向基地飞去，梅塞施密特只顾追击他们而忽视了我。我在近距离开火，击落了一架敌机，另外三架敌机转过头来向我发难，我费尽气力才摆脱他们的追杀。”

苏联空军为了补充开战以来遭受的惊人损失，拼尽全力将飞机生产厂家和飞行员训练设施保存下来，并在很短时间内将它们转移到不受德军威胁的乌拉尔山以东地区，迅速进行深入的动员，使重新建立的飞机生产线和飞行培训机构尽快恢复运作。在1941年12月，经过六个月的战争消耗，苏联空军仅有2495架可以作战的飞机，而到1942年5月，这一数字就回升到3164架。在这段时间里，苏联除了大力增加自身飞机产量外，还通过《租借法案》从盟国那里得到大批援助的战斗机，比如“飓风”“喷火”“战斧”“小鹰”“空中飞蛇”



■ 在古比雪夫第18飞机制造厂内生产的伊尔-2强击机。在战争爆发后，苏联对航空业进行了疏散和深入动员，大幅增产作战飞机。



■ 1942年4月，苏军卡累利阿方面军近卫第17强击航空兵团的飞行员们在出击前做任务简报，他们身后是英国援助的“飓风”战斗机。尽管该机型在苏军飞行员当中评价不佳，但在战争初期的艰难境况下确实发挥了雪中送炭般的效果。

等等，除了P-39“空中飞蛇”外，其他英美战斗机在苏联飞行员中间大多毁誉参半，他们认为这些飞机火力不足，性能也不够突出。例外的是在美军中比较受到冷落的P-39型战斗机却得到很多苏联传奇王牌的钟爱，因为其低空飞行性能很出色，而苏德战争中的大多数空战恰恰发生在较低的空域，此外P-39的火力非常强大，威力十足。G.V. 济明少校（G.V. Zimin）在二战时期曾先后担任第485歼击航空兵团和第240歼击航空兵师的指挥员，他对盟军援助的飞机曾有如下评述，并且得到许多苏联空军指挥员的认同：“那些驾驶‘飓风’的飞行员都特别悲观，他们公开宣称自己的飞机根本不可能和性能出色的梅塞施密特战斗机相抗衡，德国战斗机能把他们甩得老远，干掉‘飓风’也不费吹灰之力。”

苏联航空兵部队在不断提高战术水平的同时，其编制体制也在战争进行了剧烈的变革。在战

争初期，苏军航空兵的主要运用方式是将编制庞大、臃肿低效的航空兵部队配属给诸兵种合成集团军，直属于集团军司令员指挥，这实际上将空军部队视为地面部队的附属品，极大限制了航空作战的灵活性。但是，在经历了战争初期的惨痛失败后，苏军指挥层获得了教训，改变了以往将航空兵作为陆军附属力量使用的方式，转为在配合地面作战的框架内在前线各战区之间灵活使用航空兵力的方式，苏军指挥机关的想法是通过在关键地段集中兵力来取得空中优势。因此，在1942年5月5日，根据国防人民委员部的命令苏联空军开始组建空军集团军，取消了方面军和合成集团军下辖的航空兵部队，从而赋予了航空兵部队更大的作战独立性。

空军第1集团军是以西方面军所属的航空兵部队为基础组建的，空军第2集团军则是以布良斯克方面军所属航空兵为基础组建的。在空军第1集

1943年至1945年苏联空军集团军作战飞机的构成和数量(单位:架)				
日期	实力总数	轰炸机	强击机	战斗机
1943年1月1日				
空军第7集团军	384	43	144	179
空军第13集团军	285	57	57	141
空军第14集团军	192	29	90	40
空军第15集团军	376	23	132	175
空军第3集团军	535	—	182	322
空军第1集团军	941	324	386	186
空军第16集团军	651	182	77	377
空军第2集团军	562	81	222	229
空军第5集团军	635	141	166	304
空军第17集团军	421	91	148	125
空军第8集团军	746	92	221	389
1944年1月1日				
空军第7集团军	715	47	246	395
空军第13集团军	429	91	139	165
空军第14集团军	170	39	73	48
空军第15集团军	388	—	148	192
空军第3集团军	600	—	204	356
空军第1集团军	952	387	309	199
空军第4集团军	418	—	133	253
空军第6集团军	281	—	101	146
空军第16集团军	1388	322	267	742
空军第2集团军	1306	249	448	557
空军第5集团军	1172	261	435	457
空军第17集团军	979	115	342	487
1945年1月1日				
空军第13集团军	481	12	57	357
空军第15集团军	415	73	166	139
空军第3集团军	1172	298	338	495
空军第1集团军	1286	220	456	500
空军第4集团军	1481	199	543	640
空军第16集团军	2396	388	750	1172
空军第2集团军	2273	419	771	990
空军第8集团军	499	80	184	194
空军第5集团军	645	66	227	316
空军第17集团军	882	102	353	381

团军的组建命令中指出了建立集团军级空军部队的目的：“为增强航空兵的突击力量和成功地使用航空兵密集突击，兹将西方面军的航空兵力合并组成一个空军集团军。”到同年11月，苏联前线航空兵不再隶属于合成集团军，集团军仅下辖一个用于侦察和联络的航空兵团。在战争期间，苏联空军先后组建了18个空军集团军，在1942年组建了17个前线航空兵集团军，在1944年又增加了1个远程航空兵集团军。前线航空兵集团军隶属于方面军建制，受到方面军司令部和空军总司令部

的双重领导，而远程航空兵集团军直属于空军总司令部。空军集团军的编成在战争期间多有变化，通常由若干不同兵种的航空兵师、航空兵军以及独立航空兵团组成：在1942年至1943年间一个空军集团军拥有6～12个师，约有200～1000架飞机，而在1944年至1945年间增加到约1500架；在某些重大战役中一线空军集团军还能得到来自最高统帅部预备队的航空兵军和师的加强，飞机数量可达2500～3000架。在战争中后期，在重要作战方向上的某些方面军均配属有2个空军集团军。

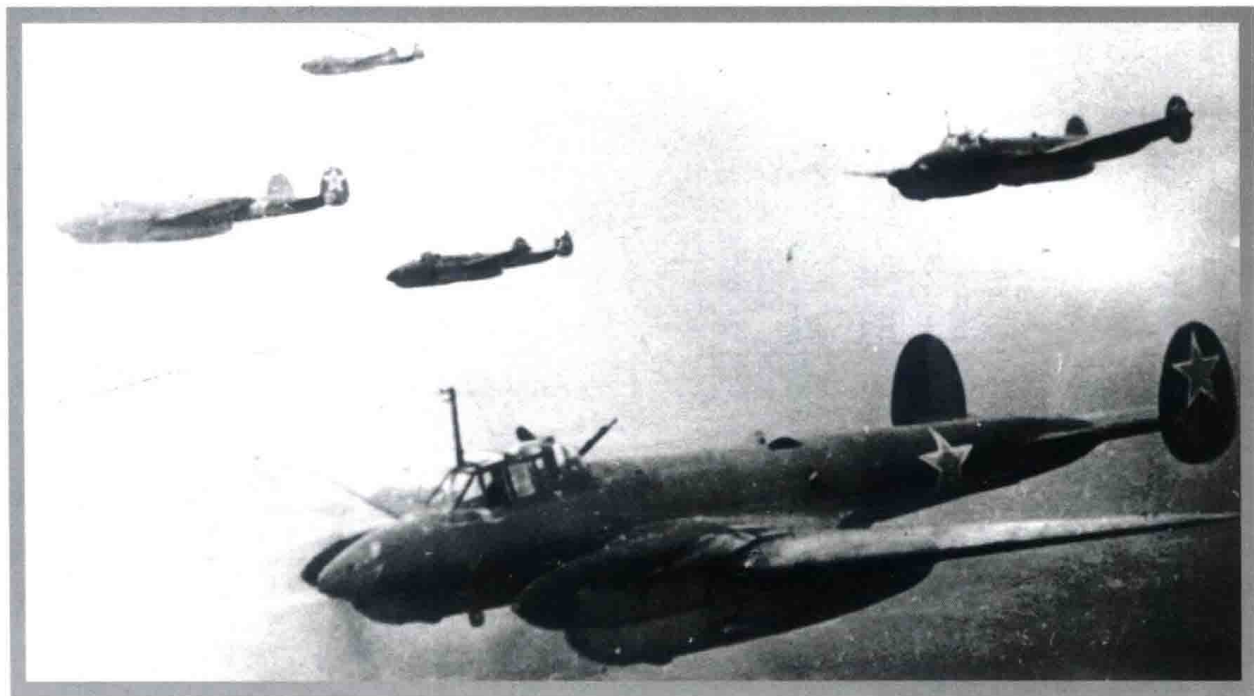
1942年底，苏联空军组建了直属于最高统帅部的航空兵预备队，由若干航空兵军组成，每个航空兵军通常下辖两个或两个以上的航空兵师，一个军的兵力从120架飞机到270架飞机不等。这些预备队航空兵军和师由最高统帅部直接指挥，用于加强在关键地段的空军集团军，以获得局部的空中优势。根据作战任务，各航空兵军会在不同的作战地域之间进行调动，为了增加数量优势，临近战区的空中支援兵力往往会被削减。

苏联空军在1944年又改变了航空兵师的编制结构，每个师下辖3~4航空兵团，每个强击航空兵团和歼击航空兵团下辖40架飞机，每个航空兵师的飞机数量在120~160架。

随着战争的推进，苏联空军的实力逐渐恢复并得到持续增强，除了继续保持并不断扩大对德国空军的数量优势之外，在飞行员训练水平、战术素养、编制指挥以及飞机性能等各方面与德军的差距也在缩小。在1942年下半年，苏联空军已经可以在局部战区与德国空军争夺制空权，而在1943年库尔斯克战役之后，苏联空军已经基本上

掌握了战场制空权，东线空战的力量对比已经变得有利于苏军。在1944年，苏军由南到北发动了一系列旨在消灭德军重兵集团，并将德军彻底逐出苏联国土的强大攻势，为此苏军投入了616.5万人、88900门火炮和迫击炮、4900辆坦克和自行火炮、8500架飞机。此时，实力大不如前的德国空军面对阵容庞大的苏联空军再也不复当年“闪电战”时代的威风，饱受兵力不足、飞行员训练水平下降和燃料匮乏的困扰，根本无力抵挡苏军航空兵的凌厉攻势，也难以为陆军提供有效的空中支援。尽管少数德军王牌飞行员仍然能取得不错的战绩，但他们的胜利对于苏联航空兵而言已经不再是严重威胁了。

苏联空军在战术和技术上的进步随着战局的进展而愈发明显，起初进步的步伐相对缓慢，后来则越来越快。苏军飞行员在空战中不断积累经验，他们的自信心也随之逐渐增强，通过他们日益娴熟的战斗技能和努力不懈的奋战提升了苏联空军的威力；一大批闪耀的红色空战明星在战场上冉冉上升，他们经过战争初期的磨砺幸存下来，



■ 在前线上空执行对地攻击任务的苏军佩-2轰炸机编队，摄于1943年。佩-2是苏联空军在战争中装备的最优秀的机型之一，性能出色，产量高达11202架。到战争中后期，苏联空军不仅在数量上占据优势，在飞机性能上也已经不逊色于德国空军。



■ 德国空军 JG 52 战斗机联队的著名王牌瓦尔特·克鲁平斯基，总战绩 197 架，其中在东线击落 177 架，在西线击落 20 架。

其作战水平达到了足以获得对手尊敬的程度。值得注意的是，大多数苏联王牌飞行员最终都在战争中存活了下来。

尽管一些德国空军飞行员有时会蔑视他们的俄国对手——德国飞行员对于苏联飞行员的想法也是褒贬不一的，但也绝不会认为东线空战是可以轻松应付的。德国二战顶尖王牌之一赫尔穆特·利普弗特 (Helmut Lipfert) 曾说：“那种认为苏联飞行员水准不高的说法是不符合事实的，德国战斗机飞行员中的菜鸟和苏联菜鸟一样笨手笨脚。”利普弗特在具有传奇声誉的 JG 52 战斗机联队服役，他在空战生涯中取得了 203 个战绩，其中大多数是在东线战场上取得的，而在此期间他自己被击落过 15 次。JG 52 联队的另一位超级王牌，击落过 197 架飞机的瓦尔特·克鲁平斯基

(Walter Krupinski) 对于利普弗特的观点也表示赞同：“我认为在 1944 年春季我奉调回国参加本土防空战时，俄国战斗机飞行员水平就已经能与我军相提并论了。近卫航空兵团肯定扮演着比较特殊的角色，而我们对这样的部队了解不多。我有一次曾经和一个特别狂热的飞行员进行了一场 15 分钟的缠斗，只有我们俩捉对厮杀，我趁他油料将要耗尽，准备返航的机会才把他打下来。”

1941 年 12 月 6 日，苏联政府首次向几个战功卓著的航空兵团授予“近卫军”荣誉称号——第 29、129、155、526 歼击航空兵团成为苏联空军中的首批近卫军部队。凡是获得这一荣誉称号的部队将被授予特殊的军旗，在部队番号和官兵军衔上会增加近卫军前缀，并在军服上佩戴近卫军徽章。就像各种勋章和荣誉一样，“近卫军”称号也会被授予在某次战斗中表现特别优异的部队，并且成为这支部队的永久荣誉。到 1945 年战争结束时，苏联空军总共有 346 个作战单位被授予“近卫军”称号，包括 12 个航空兵军、48 个航空兵师、204 个航空兵团和 82 个飞行中队。一些杰出的飞行员有时候会被集中到近卫航空兵团中以提高战斗力，比如著名的近卫第 9 歼击航空兵团，该部因为在敖德萨战役中的突出表现而在 1942 年 3 月 7 日被授予“近卫军”称号。在 1942 年秋季斯大林格勒战役进入高潮阶段时，苏军最高统帅部命令将优秀飞行员集中到近卫第 9 歼击航空兵团，希望组建一支能够和德国空军精锐联队一较高下的尖子部队。不过，也有一些王牌飞行员会留在老部队，以维持战斗力，还有人被抽调到新组建或损失较大的部队，以便使这些单位尽快形成或恢复作战能力。

从 1942 年 9 月 14 日起，每个歼击航空兵师都会组建一个特别的猎杀中队，由那些最老练、最有经验的飞行员组成，他们的任务就是深入德军后方空域突袭机场，并寻找一切机会消灭发现的敌机，尤其是侦察机。与此同时，德国空军战斗



■ 上图是1943年10月，苏军列宁格勒方面军近卫第2歼击航空兵军某部的官兵们在机场列队，以单膝跪地的方式接受检阅。近景处一面近卫军军旗迎风飘扬，队列后方整齐排列着美制P-39战斗机。在战争期间，苏联空军有346个作战单位因为战功卓著而荣获“近卫军”称号。

■ 下图是战争中期装备苏军歼击航空兵团的雅克-9型战斗机，其性能足以匹敌德国空军的主力战斗机Bf 109和Fw 190。





■ 四名苏联顶尖王牌在莫斯科红场的合影，从左至右分别为 N.D. 古拉耶夫（战绩 57 架）、A.I. 波克雷什金（战绩 59 架）、G.A. 列奇卡洛夫（战绩 56 架）和 A.I. 特鲁德（战绩 24 架），他们都驾驶 P-39 战斗机取得了辉煌的胜利。

机部队惯用的四机编队——由两个双机编队组成——也被苏联空军所接受，取代传统的三机编队成为标准的空战队形，四机编队相对灵活，长机与僚机之间可以进行更为有效的掩护和协同。在战争期间，苏联空军的战斗机飞行员成功执行了 31330 架次“自由猎杀”任务，根据苏联方面的统计，平均出击 3 ~ 4 架次就能击落 1 架敌机。在“自由猎杀”任务中最成功的飞行员就是苏联空军以及盟军阵营的头号空战王牌 I.N. 阔日杜布少校（I.N. Kozhedub），此外 A.I. 科尔杜诺夫少校（A.I. Koldunov）、N.M. 斯科莫罗霍夫大尉（N.M. Skomorokhov）等人也都在此类行动中有上佳表现。

在将近四年的苏德战争中，苏联航空兵部队产生了数量可观的王牌飞行员，他们中的许多人早在战争爆发前就在西班牙、蒙古和芬兰积累了丰富的作战经验。苏联空军的顶尖王牌中有不少人从战争开始一直战斗到战争结束，长期的实战经历使他们跻身世界空战史上最出类拔萃的空中

斗士之列。根据苏联官方的统计，在二战期间苏联航空兵部队中约有 800 名飞行员取得了 15 次或 15 次以上的空战胜利，约有 200 名飞行员取得了 20 次或 20 次以上的空战胜利，其中包括反法西斯阵营中空战战果名列前茅的一批顶尖王牌。在西方盟国的航空部队中，战绩最高的战斗机飞行员是来自美国陆军航空队的理查德·邦少校（Richard Bong），他在太平洋战区创造了击落 40 架日本飞机的战果记录，而在苏联航空兵中有 16 名王牌飞行员的战绩超越了邦少校，其中阔日杜布少校以 62 架的战果位列反法西斯阵营空战记录的榜首。苏联的空战王牌大部分来自近卫航空兵团，因为这些精锐部队总是被部署在最主要的作战方向上，置身于最艰苦的战斗中，也有更多的交战机会来刷新个人战绩，不过也有许多优秀飞行员来自那些几乎不为人知的普通部队。王牌飞行员群体的壮大充分显示出苏联航空兵在遭遇骇人的重创后那种令人震惊的复原能力，这支红色空中力量在最为艰难的战场环境中逐渐被锻造成