



航空传奇之战场系列
AIR LEGEND OF BATTLEFIELD SERIES

◎ 谭立威 编著

BIOGRAPHIES OF AIR ACES OF WORLD WAR II

二战王牌飞行员 空战实录



航空工业出版社



航空传奇之战场系列
AIR LEGEND OF BATTLEFIELD SERIES

© 谭立威 编著

BIOGRAPHIES OF AIR ACES OF WORLD WAR II

二战王牌飞行员 空战实录



航空工业出版社
北京

内 容 提 要

自航空技术被应用于军事领域之后,空战就逐渐演变成蓝天之上最激动人心的一幕。那些驾驶着战鹰的飞行员,成为人们崇拜和追捧的对象。本书介绍了二战期间交战双方著名王牌飞行员的成长经历和惊心动魄的空战事迹。图文并茂,内容丰富,资料翔实,对研究二战空战史有较好的参考价值。

图书在版编目(CIP)数据

二战王牌飞行员空战实录 / 谭立威编著. --北京:
航空工业出版社, 2014.4
(航空传奇之战场系列)
ISBN 978-7-5165-0421-5

I. ①二… II. ①谭… III. ①第二次世界大战—歼击
机—驾驶员—介绍②第二次世界大战—空战—史料 IV.
①K815.2②E195.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第033545号

二战王牌飞行员空战实录 Erzhan Wangpai Feixingyuan Kongzhan Shilu

航空工业出版社出版发行

(北京市朝阳区北苑路2号院 100012)

发行部电话:010-84936555 010-84936343

北京世汉凌云印刷有限公司印刷

全国各地新华书店经售

2014年4月第1版

2014年4月第1次印刷

开本:787×1092

1/16

印张:13

字数:292千字

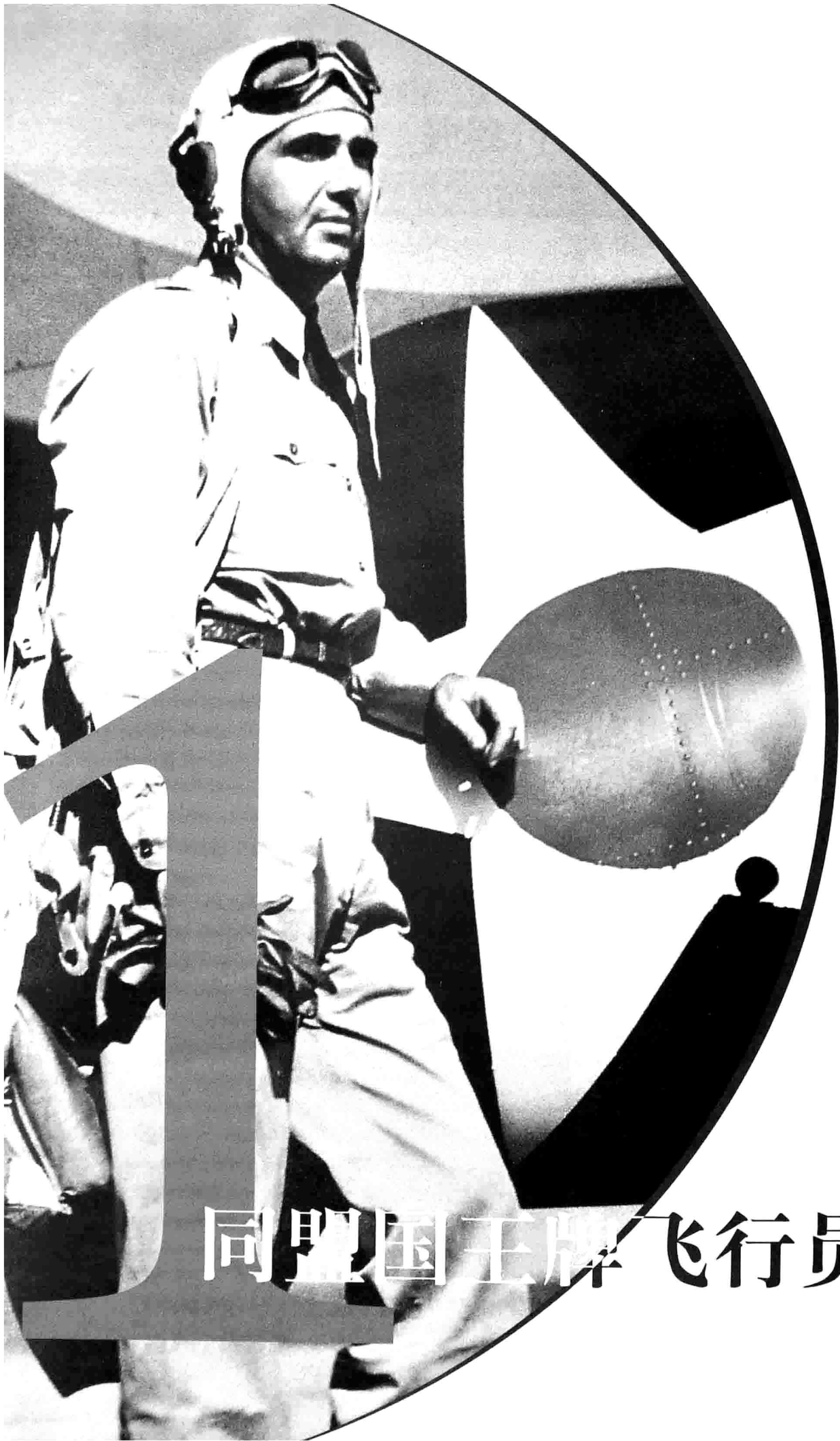
印数:1-4000

定价:35.00元

目 录

同盟国王牌飞行员	1
独狼传说	
——王牌飞行员乔治·贝乌尔林传奇	3
杀不死的“阿尔”	
——王牌飞行员阿尔·迪尔传奇	9
“老虎”中队的“水手长”	
——王牌飞行员阿道夫·马伦传奇	15
折翼也飞翔	
——王牌飞行员道格拉斯·巴德传奇	21
从飞行王牌到职业赛车手	
——王牌飞行员托尼·加泽传奇	27
波希米亚孤狼	
——王牌飞行员约瑟夫·弗朗齐歇克传奇	35
法兰西第一王牌	
——王牌飞行员皮埃尔·亨利·克洛斯特曼传奇	43
喷火的三叶草	
——王牌飞行员帕迪·菲纽肯传奇	51
最后的敌人	
——王牌飞行员理查德·希拉里传奇	57
愤怒的樱桃	
——王牌飞行员比尔·韦尔传奇	65
太平洋上空的“猎鹿人”	
——王牌飞行员迪克·邦传奇	73
逐日阎罗	
——王牌飞行员汤米·麦圭尔传奇	83
全美明星	
——王牌飞行员罗宾·奥尔兹传奇	93
火鸡猎手	
——王牌飞行员亚历克斯·弗拉丘传奇	103

二战美国海军第一位王牌	
——王牌飞行员布奇·奥黑尔传奇	111
头牌杀手	
——王牌飞行员克莱夫·考德威尔传奇	119
密使传说	
——王牌飞行员约翰·艾利森传奇	127
轴心国王牌飞行员	133
铁血骑士传说	
——王牌飞行员阿道夫·加兰德传奇	135
黑魔传说	
——王牌飞行员埃里希·哈特曼传奇	141
击落百架第一人	
——王牌飞行员维尔纳·莫德士传奇	147
暗夜王子	
——王牌飞行员赛恩－维特根施泰因王子传奇	153
来自奥地利的王子	
——王牌飞行员利佩－魏森费尔德王子传奇	159
夜战之王	
——王牌飞行员海因茨·施瑙费尔传奇	165
不列颠之战第一王牌	
——王牌飞行员赫尔穆特·维克传奇	173
北非战星	
——王牌飞行员汉斯－约阿希姆·马赛传奇	183
再访王牌	191
烈日长虹	
——王牌飞行员弗朗齐歇克·佩日纳访谈	193
我在狼群的日子	
——王牌飞行员鲍勃·约翰逊访谈录	199



1 同盟国王牌飞行员

独狼传说

——王牌飞行员乔治·贝乌尔林传奇

他是个地地道道的航空发烧友，从6岁开始，他生命的全部主题都是飞行。他是“飞虎队”的痴迷粉丝，为了能够加入“飞虎队”，他17岁就偷越国境，前往美国。为了能够加入空军，他三次横渡战火纷飞的大西洋。在被轴心国重重围困的马耳他，他成为声名赫赫的王牌飞行员。然而，就在盟军反攻诺曼底前夕，他却从空军悄然退役了。为了赴中国参战，他申请加入美国国籍，遗憾的是，他被拒绝了。命运的捉弄下，他与“飞虎队”和中国失之交臂。

1921年12月6日，乔治·弗雷德里克·贝乌尔林（George Frederick Beurling）出生在加拿大魁北克省凡尔登（现在是蒙特利尔的一个区）一个严格的基督教家庭，父亲是瑞典人，母亲是英格兰人。受家庭的影响，贝乌尔林不抽烟、不喝酒，父亲希望他像自己一样从事商业艺术工作，或者去做一名药剂师，然而他生性孤僻，学习成绩也差强人意。

在6岁生日那天，小乔治得到了父亲送给他的生日礼物——1架模型飞机。从那之后，他童年生活的全部主题就只剩下了一个——渴望飞行！10岁时，他几乎已经读完了所有能够找到的讲述第一次世界大战（以下简称一战）王牌飞行员英雄事迹的书，每天花大量的时间去卡捷维尔机场附近观察飞机。



1943年底，乔治·贝乌尔林与战友鲍勃在加拿大皇家空军第403中队服役时的合影，当时第403中队驻防英格兰。鲍勃曾在1942年与乔治·贝乌尔林一道在英国皇家空军第249中队参与保卫马耳他之战。

为了攒钱去上航校，贝乌尔林自己动手制作飞机模型出售。他从14岁就开始学习飞行，到16岁就已经能够单飞了。他放弃了上中学，去一家航空货运公司打工。他很早就通过了飞行驾驶考试，不过由于年纪太小，无法得到飞行驾照。

梦想无疆

青春年少的贝乌尔林充满活力，时刻渴望着飞行。陈纳德在美国征召志愿者，组建“飞虎队”赴中国抗击日军的传闻令他着了迷，他索性偷越国境，跑到美国去要求加入“飞虎队”。美国警方以非法入境的名义拘捕了他，把他遣送回了加拿大。那一年，他才17岁。

后来，贝乌尔林又打算加入加拿大皇家空军，然而由于学历太低，他被拒绝了。

当第二次世界大战（以下简称二战）爆发的时候，贝乌尔林已经飞过相当多的飞行小时。1939～1940年的苏芬战争期间，他希望作为志愿兵加入芬兰空军，不过他的愿望再一次落空。由于年龄不到21岁，他需要得到父母的许可才能赴芬参战，然而父亲拒绝在证明文件上签字。

1940年春，由于担心英伦三岛将遭到德军大规模空袭，英国皇家空军开始在英国大量征召有经验的飞行员，数量



1942年11月，乔治·贝乌尔林通过加拿大广播电台向他的同胞们发表演讲，此次演讲较为成功。



搭载着乔治·贝乌尔林和其他人从马耳他撤离的B-24“解放者”轰炸机在直布罗陀坠海，他在飞机坠落时跳入海里，尽管脚上打着沉重的石膏，他还是游了差不多150米上岸。这是他脱险后在医院时的留影。

是多多益善。对贝乌尔林来说，这又是一次机遇。同年5月，他找到了在一艘船上打工的机会，而这艘满载着炸药的轮船正要启程前往英国。

一到格拉斯哥，贝乌尔林就跑到最近的一个皇家空军征兵站去应征。当他得知他的条件已经达到了征兵的起码要求时，他大喜欲狂。接下来，他只需要出示飞行日志和年龄证明文件就可以了。令他欲哭无泪的是，他竟然忘了带自己的出生证！

贝乌尔林心灰意冷地回到了加拿大蒙特利尔。然而，没过多久，同年9月，他就带着出生证明又来到了苏格兰，这一次皇家空军终于接受了他。他也许是二战史上唯一一名为了能够参战而三次横渡战火纷飞的大西洋的飞行员。

贝乌尔林的飞行水平提高得很快。1941年9月，他来到了位于哈登的飞行教导队，这里有一位大名鼎鼎的教官——不列颠空战的王牌飞行员“老姜”莱西（Ginger Lacey）。

在哈登，贝乌尔林除了提高飞行技能之外，近乎痴迷地研究着射击技能，测距、校靶、弹道这一类东西几乎变成了他潜意识里的一部分。

1941年12月，贝乌尔林被分配到英国皇家空军第403中队（加拿大中队），



白金汉宫授勋仪式结束后，乔治·贝乌尔林向来自美国红十字会的人展示他的勋章。

军阶是飞行军士。不过，他在第403中队的服役时间非常短暂。加拿大军方要求该中队的的所有成员都必须是在加拿大皇家空军的人，所以尽管贝乌尔林也是加拿大人，但还是被调去了第41中队，其座驾是“喷火”战机。

1942年5月1日，贝乌尔林终于在法国加来上空首开纪录，而这才是他第3次驾机执行作战任务。当时，他驾机飞在编队队尾，突然脱离编队，去攻击了1架德国Fw 190战斗机，并将其击落。两天之后，他故技重施，再一次脱离飞行编队，又击落了1架Fw 190战斗机。

然而，连续取得战绩的贝乌尔林却因为严重违反编队飞行纪律受到了上司的申斥，并被排斥在所有的作战任务之外。由于得不到长官的赏识，他只能开队里的“虎蛾”联络机。无奈之下，贝乌尔林只得申请调往马耳他，他的上级二话不说就批准了。

勇者天堂

1942年6月7日，贝乌尔林在直布罗陀登上了英国皇家海军“老鹰”号航空母舰，与他同船的还有32架崭新的“喷火”VC战机。两天之后，这批增援马耳他的“喷火”战机从“老鹰”号的甲板上起飞，飞越危机四伏的地中海，飞向马耳他。当时，飞行员们事先得到警告，很可能会遭到来自突尼斯和意大利潘泰莱里亚岛两地轴心国空军战斗机的伏击。此前的增援行动中，损失惨重。

当天6时5分，首批8架“喷火”战机出发，每隔2分钟就有1架战机从飞行甲板上腾空而起。6时30分，贝乌尔林驾机起飞。9时50分，已经可以从高空鸟瞰马耳他岛。10时30分，贝乌尔林的战机降落在马耳他岛中部塔卡利机场尘土飞扬的飞机跑道上。这里没有隆重的欢迎仪式，地勤人员只是把他从座舱里拉出来，就开始给飞机加油、装弹。然而也就从这一刻起，贝乌尔林的军旅生涯开始了翻天覆地的变化，一切都从此改变。

刚到马耳他，贝乌尔林的心情别提多沮丧了。被轴心国重重围困的马耳他情况糟透了。所有的物资都极度匮乏，生活条件极差，连食物都严重不足。德国空军和意大利空军每天不停地轰炸更是将这里变成了一个人间地狱。然而，贝乌尔林发现自己很快就爱上了这里。由于战时情况特殊，英国皇家空军那套刻板繁琐的规章制度在马耳他几乎荡然无存。他似乎来对了！

贝乌尔林在马耳他转隶第249中队，不过他桀骜不驯的坏名声也跟着传到了马耳他。关于他如何“不合群”、“不可信赖”等传言满天飞，一个飞行分队的队长公然拒绝他加入自己的分队。

所幸的是，另一个分队长，绰号“老弟”的卢卡斯给了贝乌尔林一个证明自己的机会。卢卡斯指定贝乌尔林跟绰号“长腿老爹”的拉乌尔·达多-朗格卢瓦(Raoul Daddo-Langlois)搭档编队飞行。

对马耳他的保卫者们来说，1942年的6月似乎异常漫长。6月，贝乌尔林取得的战绩仅仅是于12日击伤1架Bf 109。7月，积蓄已久的贝乌尔林终于爆发了。7月6日，他第一次起飞后就击伤1架意大利Cant Z.1007三发中型轰炸机，并自称击毁2架意大利马基MC.202战斗机，不过他击毁的很可能是意大利Re.2001战斗机。当日，贝乌尔林第3次出击时，单机起飞，冲入了一个由2架Ju 88和20架Bf 109F组成的飞行编队中，一个精准的点射，当场击落1架Bf 109F。

二战期间，很多飞行员在激烈的空中缠斗中，由于目标稍纵即逝，很难瞄准，因此往往选择盲目射击，尽可能多地向对手倾泻弹雨，以便击中对手，然而效果大多差强人意，即使不脱靶，也往往只能给敌机造成小的损伤。贝乌尔林则不同，他击落敌机的方式基本上都是一击毙命，每次开火都力求精准、绝杀。

贝乌尔林击落的这架Bf 109F是他击落的第5架飞机了，



这幅名为《马耳他空战，1942》的画作描述了一名“喷火”战机驾驶员的视角看到的战争场景，图中可看到来袭的德国Ju 88和Bf 109。



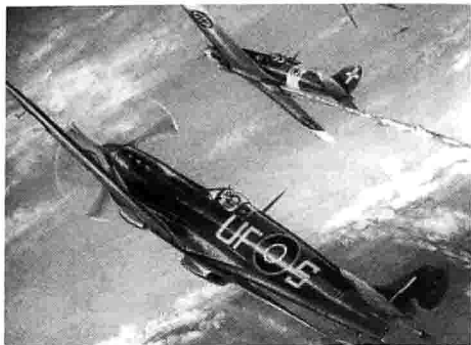
英国皇家空军在马耳他的“喷火”战机机队。

这意味着他从此步入了王牌飞行员的行列。不过他的战友们并没有与他一同庆祝胜利，他又一次因为“独狼”战术而遭到大家的指责。

光辉岁月

贝乌尔林在马耳他渐渐养成了一句口头禅，他差不多管什么都叫“怪球”，无论是对马耳他人、Bf 109，还是对飞行，反正对他来说都是一样，“该死的怪球”！很快，“怪球”贝乌尔林就成为他的经典绰号，与他那架在空中决斗时异常凶猛的“喷火”战机一道名震马耳他。

1942年7月是贝乌尔林大爆发的



这幅画作为《击落杰利后的贝乌尔林》，描述的是1942年7月27日，贝乌尔林击落意大利MC.202战斗机驾驶员法列罗·杰利的情景。杰利驾机迫降后被俘，他是贝乌尔林击落敌机中唯一活下来的人，战争结束后，他移民美国。



英军轰炸机在马耳他附近海域上空巡逻，搜索轴心国舰只。

一个月，他击毁敌机15架，击伤6架。在他击落了第8架敌机之后，荣获优异服务勋章。

7月14日，贝乌尔林单机升空到9000米，发现了一群Bf 109和MC.202。他俯冲下来，冲入敌机编队，在激战中脚跟受伤。返回机场后，医生从他的脚跟取出了弹片，翌日，他就又驾机重返沙场了。

7月27日，贝乌尔林迎来了他在马耳他空战中又一个重要的日子。这一天，大批Ju 88轰炸机在Bf 109和马基MC.202战斗机的掩护下，空袭马耳他，第249中队奉命截击。贝乌尔林击



在轴心国空军的空袭下，马耳他上空浓烟滚滚。

落了2架MC.202和1架Bf 109，并击伤1架敌机。贝乌尔林当天击落的第1架敌机驾驶员是意大利人法列罗·杰利（Faliero Gelli），他驾驶着严重受损的MC.202迫降后被俘，成为贝乌尔林空中格斗击落敌机中，唯一幸存下来的人。

由于塔卡利机场被炸弹炸得到处都是弹坑，第249中队不得不改在临近的其他机场降落。在迅速重新装弹和补给了燃料之后，第249中队再次出击。这一次他们遭遇了20架Bf 109，贝乌尔林击落1架，击伤1架。

8月8日，在击落了1架Bf 109之后，贝乌尔林驾驶的战机被击中，坠毁在田野里。贝乌尔林从昏迷中苏醒过来，搭车返回了塔卡利机场。这已经是他第三次被击落了，他似乎每次都能够毫发无损。8月13日，他与战友共同击落了1架失去战机掩护的Ju 88轰炸机。

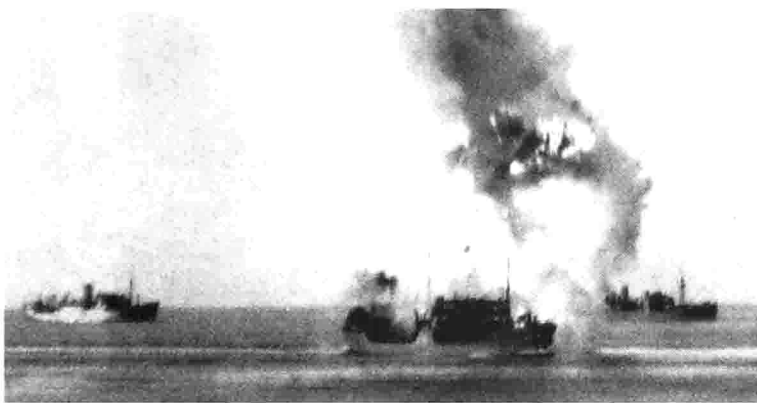
为了打破轴心国对马耳他的封锁，尽管损失惨重，仍然不断有盟国船只突出重围，向马耳他岛运送补给。当伤痕累累的油轮“俄亥俄”号终于抵达马耳他的时候，马耳他官方指派贝乌尔林在首府瓦莱塔的上空进行了特技飞行表演，向英勇的水手们致敬。

在马耳他，每日频繁的战事给飞行员们带来巨大的精神压力，而严格定量的物资供应又使得他们连基本的伙食标准都无法得到保障，这导致飞行员们身体极度虚弱。贝乌尔林患上了严重的痢疾，连走路都很困难。就在他生病前不久，尽管他反复谢绝，还是被提升成为一名空军军官。

8月底到9月初的大部分时间里，贝乌尔林都卧床不起，他的体重一下子减到只有57千克。9月25日，贝乌尔林终于能驾机重返蓝天，当天击落2架敌机，击伤1架。9月底，他荣获了优异飞行十字勋章。

10月10日，贝乌尔林击落2架Bf 109。10月13日，他驾驶“喷火”战机（机号BR173/D）击落了2架Bf 109和1架Ju 88。次日，他驾驶同一架战机出击，再次击落2架Bf 109和1架Ju 88，然而他却在当天的战斗中几乎丧命。

在迅速干掉1架Bf 109和1架Ju 88后，贝乌尔林发现一个战友的情况危急，于是俯冲下来，朝那架正在向战友发动攻击的Bf 109左侧机翼开火。就在这时，另外1架敌机从后面杀上



为了打破轴心国对马耳他的封锁，尽管损失惨重，仍然不断有盟国船只突破重围，向马耳他岛运送补给。当伤痕累累的油轮“俄亥俄”号终于抵达马耳他的时候，马耳他官方指派乔治·贝乌尔林在首府瓦莱塔的上空进行了特技飞行表演，向英勇的水手们致敬。图为“俄亥俄”号遭到一艘意大利潜艇鱼雷攻击时的情景。



在德军轰炸下，马耳他城市街道上到处是断壁残垣。

来，牢牢地把他的“喷火”锁定了。敌机刚好对着他的机腹开火，机炮的霰弹弹片击中了他右脚的后跟、左臂、左腿和上身。所幸的是，他最终成功跳伞。

战场搜救人员在20分钟之内就把他从海里捞了上来，不过他的伤势迫使他不得不终结了在马耳他的这段光辉岁月。在马耳他作战最后的5天时间里，他取得了击落8架敌机的辉煌战绩。

1942年10月31日，英国皇家空军第511中队的1架B-24“解放者”轰炸机（机号AL516）搭载着贝乌尔林和其他人，从马耳他撤离。不幸的是，这架飞机在直布罗陀试图着陆的时候，坠入海中。机上14人遇难，5人受伤。万幸的是，尽管脚上还打着石膏，贝乌尔林还是成功地游到了岸上。

11月，他被送回了加拿大，被临时借调到加拿大皇家空军，参加了去各地募集战争债券的工作。中途，由于他的伤还没有完全好，身体也过于虚弱，不得不又回到医院住了几个星期。

贝乌尔林痊愈之后，继续他在加拿大各地的募捐之旅。作为马耳他归来的空战英雄，他像明星一样受到了人们的欢迎，尤其是女孩子们的追捧，加拿大总理也亲自接见了。

贝乌尔林很享受这样的礼遇，陶醉其中。成功的感觉是如此的美好，以至于他有时表现得过于自我，出格得让人难以接受。在一次讲演中，他兴高采烈地（而不是沉重地）向包括不少加拿大皇家空军飞行员在内的听众生动描述他的一个战友如何坠机，如何在战机里被烧焦。可想而知，深感不安的听众们几乎全跑光了。

在加拿大，贝乌尔林还忙里偷闲，与人合著了他的自传《马耳他喷火》。1943年，他重返英格兰。

“独狼”归来

1943年5月25日，在白金汉宫的一次皇室授勋典礼上，英王乔治六世亲自为贝乌尔林授勋。

贝乌尔林被要求向新手们传授飞行经验，负起教导之责，然而他基本上什么也没做。他在与加拿大战友罗伯特·巴克姆（Robert Buckham）进行空中格斗训练时，他却意外地被击落了，飞机起火爆炸，所幸的是，他跳伞成功。

7月，贝乌尔林开始在第61飞行教导队担任教官，但是他发现这份工作非常乏味，缺乏活力。没有任何人理会他的意见。抱着一丝重返空战战场的希望，9月1日，在伦敦的加拿大皇家空军司令部举行了一个简短的仪式之后，贝乌尔林就转调到加拿大皇家空军。

在加拿大皇家空军，贝乌尔林成为第403中队的一个飞行分队长。该中队绰号“狼”中队，声名赫赫，标准座驾是“喷火”IX战机。贝乌尔林的主要职责是教他的兄弟们怎样开火射击，不过他也参加战斗。

9月24日，在法国上空，贝乌尔林发现了1架敌机，于是旧态重现，脱离飞行编队，将敌机击落。当他返航后，报告击落1架Fw 190战斗机时，他的上司被吓了一大跳。贝乌尔林当时在没有提醒他的飞行编队的情况下，擅离职守，使得其他人处于危险的境地。

10月，贝乌尔林接受了晋级飞行中尉的提升，这样他就可以负责中队里的1架“虎蛾”了。然而很快，由于违抗军令，在未经许可的情况下，擅自驾机进行特技飞行，贝乌尔林被宪兵公开

拘捕。11月初，他被移送到第126联队的指挥部。

不过，军方似乎还是愿意给他一个改过的机会。3周之后，他被调到第412中队。遗憾的是，贝乌尔林始终无法适应团队合作，继续扮演着“独狼”的角色。12月，他击落了1架Fw 190，这成为他个人击落的第30架战机，也是最后1架，不久，他就被调离作战部队。

为了能够继续飞行，贝乌尔林制订了一个近乎疯狂的计划。他想要驾驶能够远程飞行的“野马”战斗机，横穿当时被轴心国统治的欧洲大陆，将遭遇的所有飞机全部击落。尽管他到处去游说，可是压根也没有人理会。

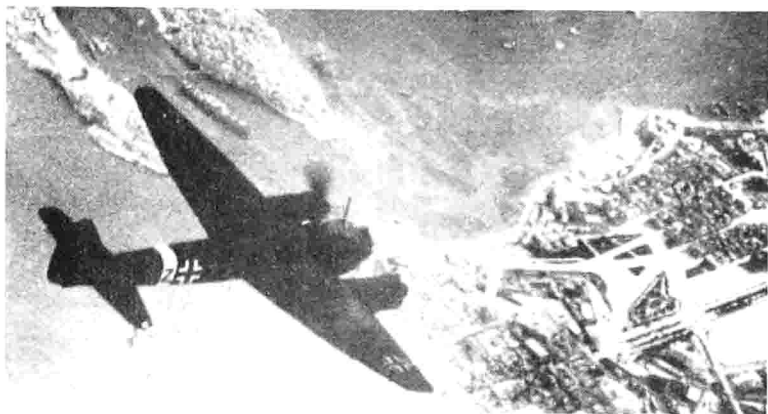
1944年9月15日，就在盟军开始诺曼底登陆，反攻欧洲大陆的前夕，贝乌尔林被批准从加拿大皇家空军退役，返回加拿大。他退役时的总战绩是个人击落30架，与其他人合作击落1架，击伤9架。

尾声

即便是退役，贝乌尔林也无法让自己那颗飞翔的心平静下来。就在退役前，他决定去为中国政府作战，在空中打击日军，重圆那个参加“飞虎队”的梦想。为了能够加入中国空军，他开始申请加入美国国籍。在移民美国遭到拒绝后，他又申请重新加入英国皇家空军，并希望能前往中国战区，不过也还是被拒绝。他甚至申请了加入地面的医疗服务队，结果可想而知，他最终被拒之门外。

1944年11月，贝乌尔林结婚了。不过，妻子的柔情似乎也没能拴住他狂野的心。1948年1月，他的妻子提出离婚，而这时的贝乌尔林却正在忙于准备作为雇佣军飞行员，前往巴勒斯坦为犹太人作战。

同年的5月，他和一批飞行员在罗马等待3架从英国运往巴勒斯坦的飞机。其中1架将用作空中流动医院的运



1架德国Ju 88空袭马耳他海港。



乔治·贝乌尔林（图中最右侧）与战友们在马耳他的合影。

输机在抵达罗马机场时，出现了发动机故障。5月20日，发动机修好之后，贝乌尔林和一个朋友自愿去试飞一下。飞机起飞不久，发动机停车，从空中坠落。当消防队赶到的时候，飞机已经烧成一团扭曲的金属残骸，无人幸免。这一年，贝乌尔林还不到27周岁。

煮酒论英雄：贝乌尔林似乎有些生不逢时，如果他能够赶上“红男爵”的时代，或许他会成为更伟大的空中斗士；如果他能够在陈纳德将军麾下作战，或许他会成为令日本人闻风丧胆的“飞虎”。他在马耳他的最后一战，为了救助战友，喋血碧空，几乎丧命。就从这一点上来看，他似乎也并非那种毫无袍泽情意的人。在以刻板著称的英国皇家空军，他一次又一次像“独狼”一样，一个人去战斗，与其说是故意违抗军令，倒不如说是他的天性使然。或许，他真的应该来中国。

杀不死的“阿尔”

——王牌飞行员阿尔·迪尔传奇

在英伦三岛的上空曾经爆发了空战史上最惨烈也最令人激动万分的一场大规模空中战役，史称“不列颠空战”。

著名的英国战时内阁首相邱吉尔曾这样高度评价过不列颠空战，“在人类的战争领域，从来没有过这么少的人为这么多的人作出过这么大的贡献。”

正是由于英国皇家空军“这么少”的空中斗士们在那个惨烈夏天的英勇奋战，才拯救了英伦三岛，让貌似不可战胜的德国空军神话破灭，让纳粹德国入侵英国的计划变得遥遥无期，让横扫欧陆、不可一世的希特勒日后不得不背上两线作战的沉重包袱。

在世人眼中，往往把不列颠空战的荣誉归于皇家空军这个群体，然而在那些“这么少”的空中斗士中间，不仅有为保卫家园而战的英国人，还有许许多多来自不同国家的为自由而战的人们。

1940年8月15日，德国空军王牌飞行员阿道夫·加兰德在多佛尔与福克斯通之间击落皇家空军第54中队新西兰籍王牌飞行员阿尔·迪尔（Al Deere）的“喷火”战机，迫使其跳伞逃生。

这是阿尔·迪尔在不列颠空战中第一次被击落跳伞，却并非最后一次。阿尔·迪尔在皇家空军中不仅以骁勇善战著称，更以其一次又一次在飞行中遇险，却又总能大难不死、逢凶化吉而闻名遐迩，堪称皇家空军的一员“福将”。那么，究竟谁是阿尔·迪尔呢？

艾伦·克里斯托弗·迪尔（Alan Christopher Deere），军中花名“阿尔”（Al），人们更喜欢亲切地称他为阿尔·迪尔。

圆梦英格兰

阿尔·迪尔1917年12月12日出生于新西兰南岛的韦斯特波特（Westport），不久迪尔一家就搬到北岛西海岸的旺阿努伊（Wanganui）定居。迪尔自幼在半乡间的环境下长大，曾先后就读于马里斯特兄弟学校和旺阿努伊专科学校。在校期间，他是学校里的体育明星，最擅长于英式橄榄球、板球和拳击运动，日后在军中，他不仅延续了其运动生涯，还保持着比赛时出名的“暴脾气”。

18岁那年，迪尔亲眼目睹了1架小飞机从头顶上飞过，降落在不远处的海滩上，他飞奔上去想要看个究竟。在那位飞行员的邀请下，他第一次坐进了驾驶舱，至此发誓一定要成为一名飞行者。

从学校毕业后，有一段时间迪尔曾在牧场放羊，其后在法院作了2年办事员。梦想着翱翔于蓝天之上的迪尔，在家庭医生的鼓励下，最终说服了母亲。由于此时迪尔还不到21岁，因此

母亲签署了同意他志愿参加英国皇家空军的证明文件。要知道，这份文件对迪尔可谓至关重要，加拿大籍王牌飞行员乔治·贝乌尔林当初就是因为没有说服家人签署此类证明文件，而没能赶赴芬兰参加冬季战争。

1937年4月，迪尔参加了英国皇家空军在新西兰招收飞行员的面试。当时的主考官是拉尔夫·亚历山大·科克伦（Ralph Alexander Cochrane），此人在英国皇家空军绝对是个大字辈人物，他出身皇家海军，一战后转隶皇家空军，二战期间是英国皇家空军最优秀的轰炸机部队指挥官，其指挥过的经典战例是1943年5月轰炸德国鲁尔工业区水坝的“惩罚行动”。1936年，科克伦被派往新西兰，正是在他的帮助下，新西兰皇家空军于1937年成为一个独立于陆军之外的新军种，科克伦也成为新西兰皇家空军独立成军后第一任总参谋长。

顺利通过了科克伦主持的面试后，迪尔于1937年9月乘坐“朗伊塔尼号”（Rangitane）邮轮前往英国本土。然而正所谓好事多磨，令人意想不到的是，



不列颠空战传奇王牌，号称“九条命”的新西兰籍飞行员阿尔·迪尔。



英国皇家空军第54中队队徽。

迪尔在体检时被确诊为高血压，飞行生涯尚未起步就几乎戛然而止。

不过，生性倔强的迪尔当然不会轻言放弃。从1937年10月28日起，他就在位于怀特沃尔瑟姆（White Waltham）的德·哈维兰飞行学校开始了飞行训练。1938年1月9日，迪尔终于如愿以偿，成为英国皇家空军的一名见习飞行军官，在皇家空军阿克苏布里奇（Uxbridge）空军基地开始接受正规的飞行训练。

在飞行训练期间，有一个小插曲，当时英国皇家空军的拳击队选上了迪尔，希望他能随队前往南非，代表皇家空军参加比赛。对于热衷拳击运动的迪

尔来说，这当然是求之不得的美事，不过由于即将开始飞行训练，他最终还是决定把飞行训练放在第一位，放弃了这次机会。谁也没想到，他的这个决定居然神差鬼使地救了自己的命。那架他本该搭乘的客机在现在津巴布韦的布拉瓦约（Bulawayo）附近失事，飞机上的所有人全部遇难。

换装“喷火”战斗机

1938年10月底，迪尔顺利完成了飞行训练，正式成为英国皇家空军的一名飞行军官。最初，迪尔被临时分配到皇家空军第74中队（著名的“老虎”中队），没过多久，就调入驻防于伦敦东北部郊外霍恩彻奇（Hornchurch）空军基地的第54中队。

第54中队也是皇家空军一支老牌部队，最早组建于一战时期，一战后解散，20世纪30年代初重新组建。1937年4月，该中队装备了皇家空军的最后一款双翼战斗机——格罗斯特“斗士”，迪尔来到第54中队的时候，刚好赶上飞这款双翼机。

值得一提的是，迪尔加入第54中队一年之后，另一位新西兰籍飞行员也被分到这个中队，成为迪尔的战友。此人就是二战中击落敌机数最多的科林·福克兰·格雷（Colin Falkland Gray），他共击落了27架敌机。

1939年3月，第54中队开始换装“喷火”Mk I战斗机。迪尔像大多数飞行员一样，非常喜欢“喷火”战机，称之为“最漂亮和最好飞的飞机”。后来，迪尔曾经得到过机会试驾了1架英军俘获的德国Me 109战斗机（二战时期，盟军飞行员一般都称Bf 109为Me 109），在战后的回忆录里，他提及了对这两款“不列颠之战”主力机型的个人看法，“在作战报告中，我认为除了最初的爬升和俯冲之外，‘喷火’的性能要全面优于Me 109，不过这种观点与所谓的专家们刚好相左。他们的看法主要是基于情报分析以及109与‘飓风’在法国的实战情况。事实上，尽管‘飓风’在机动性能上比‘喷火’或是Me 109都要好，但是速度和爬升率严重不足。况且，‘飓风’在法国与Me 109交手的时间太短，并不能作为一个有效的衡量尺度去比较。‘喷火’则不然，它在速度和爬升率上都占有优势，在转弯率上也强于Me 109，这使其在战斗中具有全面的优势地位。”

不过就在换装“喷火”后不久，迪尔第一次在飞行中与死神擦肩而过。在一次高空飞行训练时，氧气面罩突然失灵，导致他陷入昏迷，所幸在战机坠落地面之前，他恢复了意识，迅速把战机拉了起来。

敦刻尔克大撤退

二战爆发后，英国皇家空军第1、第73、第85和第87共4支战斗机中队迅速调往法国，与轰炸机部队一道为赴法参战的英国远征军提供空中支援，而隶属于第11大队的第54中队则留守

在霍恩彻奇空军基地，负责本土的空防任务。

1940年5月，纳粹德国闪击西欧各国，战况急转直下。到5月26日，派往法国参战的英国远征军不得不从法国北部港口敦刻尔克败退至英伦三岛，这就是二战史上著名的“敦刻尔克大撤退”，第54中队为这次经典的海上撤退行动提供了空中掩护。

5月23日，就在敦刻尔克撤退行动全面展开之前，第54中队战斗机飞行员詹姆斯·利撒特（James Leathart）完成了一次大胆的营救行动。他驾驶1架双座初级教练机飞越英吉利海峡，从法国接回了被击落后身处困境的第74中队中队长。在这次行动中，迪尔和战友艾伦（J. Allen）驾驶“喷火”战机，为詹姆斯·利撒特的教练机保驾护航。护航途中，迪尔在法国加来上空首开纪录，击落2架德国空军的Bf 109战斗机。

返航后不到2小时，迪尔就随第54中队再次飞临加来上空，与德国空军再度展开激战。这一仗，第54中队宣称击落敌机11架，己方无一伤亡，迪尔则上演帽子戏法，又击落了1架敌机。当天，迪尔总共飞了7小时20分钟。

2天后，迪尔随中队在敦刻尔克上空6000米处巡逻时发现，德国空军的一队Ju 88轰炸机和Bf 110战斗机正在攻击2艘英国皇家海军的驱逐舰，“喷火”战机纷纷俯冲下去，向德军飞机发起攻击。迪尔击中了1架Bf 110，敌机起火燃烧，坠毁在敦刻尔克附近的海滩上。

在俯冲攻击敌机时，迪尔驾驶的战机也遭到了其他敌机的攻击。那是绝对惊悚的一刻，他看到尾随其后的敌机怒射出的弹雨嗖嗖地从机翼旁飞过。随着一记重击，他驾驶的“喷火”在海面上空不到300米的高度被揍得直坠下去，几乎碰到水面时他才勉强把战机拉了起来。

迪尔的左侧机翼上炸出了一个足够人钻过去的大洞，起落架的轮胎也被弹片击穿。所幸，他驾驶着受损的“喷火”飞回了英格兰，用瘪了的轮胎安全着陆。

5月26日，行动代号“发电机”的敦刻尔克大撤退全面展开，第54中队在敦刻尔克为撤退部队提供空中掩护，迪尔在战斗中击落1架Ju 88轰炸机。

5月28日，迪尔率领一支飞行分队再度前往敦刻尔克海滩上空巡逻。刚过凌晨4点，迪尔和战友们就已驾机飞临敦刻尔克上空，此时，海滩上挤满了正在上船和等待上船的军人，燃烧的储油罐冒出的滚滚浓烟直冲云霄，其场景宛如人间炼狱。他发现1架德军Do 17，于是迅速从后面追了上去。Do 17上的尾炮手在迪尔的“喷火”还未进入射程之内就开火射击，试图击退他的追击。不幸的是，这样盲目射来的弹雨居然有几发击中了迪尔的战机，就在他竭力开火还击的同时，“喷火”已迅速失去了控制，不得不实施迫降。

迪尔成功地迫降在了一处海滩上，不过飞机与海岸强烈地冲击把他撞晕了过去。好在一两分钟之后，发动机冒出的刺鼻的浓烟就把他呛醒了。为了避免飞机起火燃烧时把自己烧焦，



阿尔·迪尔在战时的军中影像（图右侧者）。

迪尔迅速扯开安全带，逃出驾驶舱，这才一屁股坐在了海滩上，诅咒倒霉的运气。

这一天剩余的时间对迪尔来说，可谓是漫长的。他此时身处的海滩在与敦刻尔克毗邻的比利时境内，距离英国远征军登船撤离的海滩还有几千米。迪尔步行回到了敦刻尔克，由于太过疲惫，索性爬进海滩上一间废弃的冰激凌小屋里睡了一觉。稍后，迪尔被海滩上的嘈杂声惊醒了。由于尚身处险境，这位失去了双翼的“飞将军”也不得不加入了远征军大撤退的行列，与等待登船撤离的军人们一道排起了长龙。

最终，迪尔随着陆军弟兄们登上了一艘驱逐舰的甲板，开始了撤返英伦的海上航程。他后来在回忆录里这样写道：“经过近5小时不断躲避轰炸的航行，我们总算可以望见多佛尔海边白色的崖壁了。我们停泊于此，很快我就弃舟登岸，没有什么比又一次回到老英格兰可爱的土地上更令人开心的了。在度过了这段最惊险刺激，以至我再也不想经历的时光之后，我终于在第二天回到了基地，而此时距我起飞出征已过了将近24小时。”

在敦刻尔克上空连续苦战了12天之后，随着海上撤退行动近乎圆满的结束，喧嚣多时的英吉利海峡暂时沉寂了下来，迪尔和第54中队的战友们也转入了休整阶段。然而，这注定只是暴风雨来临前片刻的宁静，他们即将迎来一场更强、更烈的血雨腥风。

保卫不列颠

法国战役失利后，英国退守孤岛，



英国战时内阁首相邱吉尔正在试戴一顶空军飞行帽，不列颠之战期间，他是英国军民抗战到底的军事统帅和精神领袖。

横扫欧洲大陆的德军一时间不可一世，然而顽强的英国人并没有跟纳粹德国媾和。1940年6月3日，邱吉尔在英国下院发表了誓言战斗到底的著名演说，

“吾人作战之努力，不容松懈，且必不致失败。吾人必须作战到底，在法国大陆，在海上，在大洋，继续作战。吾人之自信心必须更趋坚定，空中之实力必须增强，不惜任何代价，以保卫吾人之本部海岛！吾人将在海湾上，在登陆地点，在原野，在街市，与敌人抗衡，直至冥府黄泉仍不向敌人屈服！余固不信我国海岛能被敌军征服，但如假定英伦三岛之大部被敌军占领，我国军队仍将继续作战，直至新世界产生为止。”

6月12日，英国政府向迪尔以及他的战友詹姆斯·利撒特等5人授予优异飞行十字勋章（DFC），以表彰他们在法国战役期间的出色表现，特别是营救第74中队中队长的勇敢行动。6月27日，英王乔治六世亲赴霍恩彻奇空军基地为迪尔及其战友们颁发了勋章。

1940年7月9日，迪尔在海峡上空击落1架Bf 109。不幸的是，随后他驾驶的“喷火”战斗机与德国空军第51战斗机联队第4中队的王牌飞行员

约翰·伊尔纳（Johann Illner）驾驶的Bf 109战机在空中发生碰撞，飞机严重损毁。迪尔驾驶飞机勉强滑翔着返回到肯特郡曼斯顿（Manston）附近的海滩，在一个小牧场上实施迫降，飞机最后撞在一堵石头围墙上才停了下来。

迪尔把他的所有座驾都称为Kiwi，即几维，其原意是指新西兰特有的几维鸟，又称奇异鸟，不过在英语口语中，通常指新西兰人，新西兰人也以自称“几维”为荣。迪尔驾驶的这架与德国飞机发生碰撞的“喷火”战斗机机号是P9398/KL-B，近年来，有关方面修复了这架经过战火洗礼幸存下来的战鹰。

1940年7月10日，就在迪尔又一次成功迫降的第二天，夏日的的不列颠在这一天变得不再那么潮湿，开始还仍旧多云，后来天空彻底放晴了。也就是在这一天，不列颠之战正式拉开了序幕。从7月10日到8月11日，不列颠之战的第一阶段，双方空军的战斗主要以争夺英吉利海峡制空权为主，因而又称为海峡之战。

8月11日，迪尔击落1架Bf 109。8月12日，德国空军于当日实施了反雷达空袭。英国沿海部署的对空雷达站在防空作战中发挥着非常大的作用，不仅能够为防空部队提供充足的预警时间，还能够有效地引导皇家空军战机进行空中拦截，因而德国空军必欲食之而后快。这一天，迪尔在空战中上演帽子戏法，击落2架Bf 109和1架Bf 110。

8月13日，由于天气原因而延期的总攻——“鹰日”之战终于开始了，德国空军对英伦三岛发起了猛烈的空袭，不列颠空战进入白热化。

当天，迪尔和战友们与上百架德军Bf 109战斗机展开了苦战。一名德国飞行员紧盯着1架起火燃烧的“飓风”战斗机，却没有留神迪尔的“喷火”已经杀到，被当场击落。然而也就过了一两分钟，就在迪尔走神去看另一位被击落的飞行员的时候，他的座驾也被击中，不得不实施迫降，又一次死里逃生。

“鹰日”之战，德国空军损失45架飞机，皇家空军损失了13架，不过皇家空军飞行员仅有3人阵亡。到13日晚上，德国空军甚至轰炸了远在北爱尔兰首府贝尔法斯特（Belfast）的飞机制造厂。皇家空军则毫不示弱地派出由3个轰炸机中队组成的飞行编队远程空袭了意大利都灵和米兰的目标。

8月15日，是不列颠空战具有史诗意义的一天，德国空军的空袭于当日达到了最高潮。起飞迎战的迪尔随同第54中队袭击了一个由200架轰炸机和战斗机组成的德军飞行编队，在对2架德军战机穷追猛打时，他的“喷火”一气追过了海峡。他猛然发现，已经身处德军控制下的法国加来机场上空了。

就在他调头北飞时，5架德军Bf 109从头顶上俯冲下来，迪尔在回忆录里这样描述道，“子弹从四面八方飞来，我的飞机被打得七零八落。仪表板被打得粉碎，我的一只眼睛被碎片划破出血，一颗燃烧弹击中我的手腕，打飞了手表，在手腕上斜着留下了一道烧伤的痕迹，看起来马上我的末日就要到了。”