

Luftwaffe

歐洲上空無敵機的  
阿爾弗烈德·普萊士著／黃南輝譯

# 希特勒空軍 血戰史



Hallmark's Illustrated History of World

究必印翻有所權版

發行人：陳 游 碧 月

出版者：世 新 出 版 社

地 址：三 重 市 重 新 路 一 段 26 號

郵 撥：一 〇 五 〇 四 八

電 話：九 七 一 二 二 七 四

登 記 證：局 版 台 業 字 第 〇 〇 一 六 號

每 冊 實 際 售 價 五 十 五 元 正

( 換 調 可 時 隨 誤 錯 訂 裝 或 頁 缺 )

# Luftwaffe

Ballantine's Illustrated History of World War I

希特勒空軍血戰史





阿爾弗烈德·普萊士著／黃南輝譯

# 希特勒空軍血戰史

歐洲上空無敵機的踪影

欲結束：需要全本請在线购买：[www.ertongbook.com](http://www.ertongbook.com)

# 寫在前面

第二次世界大戰是人類歷史上、空前的、世界性的大規模戰爭。然而，這是分爲德意兩軍對英、美、法、蘇的歐洲決戰，以及，日軍對美、英、中國及太平洋的苦戰。這兩個巨流的戰爭，有如雙頭的阿修羅王（嗜好戰爭的印度惡神）是狂亂而殘暴的，亦是最惡、最大的戰爭。

一九四二年八月起約六個月之間，日軍於卡達卡那爾島，惡戰苦鬪之時，德軍正在史達林格勒從事於惡戰苦鬪。又如，一九四四年，日軍於瑪利它那外海掀起大海戰之時，歐洲戰線方面，諾曼第登陸作戰將進行得如火如荼，一九四五年二月，同盟國召開雅爾達會議之後，日軍已在硫黃島負嵎頑抗以致全軍覆沒。

如此這般，爲了正確瞭解第二次世界大戰起見，必需把太平洋戰爭及歐洲戰爭的兩大戰線，綜合地歸納，而把其千變萬化的真相，廣泛地加以展望、批判，這才是最爲重要的。因而，本公司將有系統的出版有關第二次世界大戰的史料，編譯成一套叢刊，此套叢刊的最大特色是，具有多項目，分門別類，且每本書都插上百餘幀具有歷史意義的圖片，這些圖片有些以前都未曾公開過，當我們看了這些圖片因戰爭所造成殘忍的、恐怖的景象之後，心中有一種難受的感覺，使人緬懷往事，倍感沉痛。此套叢刊可以說是一部「戰爭百科全書」，這亦是知識青年所必讀的「戰爭與和平」的書籍。

誠如德國軍事家克勞斯維茲所說的，在戰爭中欲求和平就要徹底殲滅敵人。也就是要以戰止戰的戰略，才能夠求得永久的和平。英國名軍事評論家利德·哈德卿，曾經說了一句富有警惕意義的話，「如欲謀和平，請先理解戰爭！」這一句話是足夠我們去玩味的。

# 希特勒空軍血戰史 / 目次

	序	從輝煌至於毀滅 阿道夫·卡蘭特	6
1	人、技術、戰爭造成大空軍		9
	2	首腦不和引起開發停滯	28
		3 歐洲長空無敵踪	45
		4 火熱的英軍防壁	63
5	空降部隊的墳場—庫列他島		87
	6	「巴爾巴羅撒」作戰	94
	7	燙手的史達林格勒	104
	8	德國本土防空的起始	119
	9	機上施放導向飛彈	133
10	飛機不足了！東部戰線		145
	11	危矣！本土制空權	155
	12	盟軍諾曼第登陸	180
	13	最後的剋星 V1 號	189
	14	遲矣！噴射機登場	195
		參考文獻	211
	附表	I II III	213

# 序

要將第二次大戰中德國空軍的活動，做一個簡捷的說明，實在不是一件容易的事。

如果要將這樣的說明，濃縮成二〇〇頁多一點的一本書的話，那就無非是把德國空軍的重要戰略、戰術概念與戰爭本身的輪廓，做一

從輝煌至於毀滅

阿道夫·卡蘭特



個記述罷了。

但是身爲英空軍上尉的阿爾弗烈德·普萊士這位著作者，却能根據這一項重要的歷史資料，將他的豐富學識與適切的資料結合起來，很巧妙的融成一體。

有時，看似冷酷的客觀記述之中，著者以其經驗隨時加以說明。的確是一本富於趣味性，很吸引人的著作。也許本書對於未受戰禍洗劫的讀者，也會使他在心中浮現鮮活無比的印象吧！

從德國空軍令人目眩的建軍，以至希特勒能够打出閃電戰的初期壯觀的成功，接着，到法國境內的戰鬪結束爲止，真可算是德國空軍長期苦闘寫下來的血淚史。著者從輝煌到毀滅，這一段德國空軍尋出

的大道，上峯的指導能力的欠缺，或者是不是指導者間的陰謀所造成



的後果，這些疑問，著者雖然是原封的報導出來未予破疑，可是對這些問題，著者却處理得非常引人注目。

一般俗人認為左右德意志空軍命運的是不朽的神話般的天命。但著者打破這種想法，而認為德軍之敗，除了失去太多富有經驗的優秀飛行員之外，別無他因。在英倫三島之戰，德軍失去了太多的優秀飛行員。著者對於英本土航空決戰的結果所下的評價，雖然可說是德意志空軍覆亡的關鍵所在，但是本人認為下列兩點也是很正確的原因。

第一、德國空軍，如果引用陶華海德的一句話來說：「只能算是

戰術空軍，算不上是戰略空軍」事實上，因為德國空軍當做戰略空軍使用時，的確是失敗了。

第二、那些將來很可能出任航空團司令的飛行隊長或指揮官們，很多在英倫三島之戰時陣亡，這也是很大的原因。

著者以毫無偏見客觀的加上註解與說明，使得這本書成為很引人入勝，很有誘惑力、吸引力的一本通俗讀物。如果遇到有需要判斷的地方，尤其是議論紛紛的要點，他好像也通通保留原樣，不用主觀來壟斷。像這樣的作法，我一點都不予責難。當然，很實在的評論，加以發揮的話，我可以說，這樣更

可收到極佳的效果。

從全盤來看，本書的確將聚精滙粹的做法，發揮到最高度。著者所述的作戰行動，以目前高速進步現代的核子戰略理論來看，雖然未免已成古舊之術，可是這些史實還是活生生的非常近的歷史上一個逗點，至少會喚醒今世的人，引起他們的關切。

此外，這本書更以研究的態度，供了很多批評的評價。恐怕年輕的德國歷史家之中，也會有幾個人，從這些議論為出發點，再加以發揮。我想一定會有的，不會錯的。這就是我非常盼望的一件事。

〔筆者為前德國空軍中將〕

# 1

## 人、技術、戰爭造成大空軍

第一次大戰訂立的凡爾賽條約，可說使得德國國民接受了極盡侮辱的能事了。在這個條約下，德軍要想持有空軍戰力，是絕對受到禁止的。一九二二年為止，甚至於民間飛機的製造也受到禁止。

但是以後，民用飛機方面只受

到上昇限度、速度以及馬力等的限制而已。在這個限度下，是可以製造的。

德國人雖然受到極苛刻條件的束縛，也不忘維持飛機的製造與飛行技術的維持。可能因為德國國民由於被禁止發展軍事航空事業，反

而對於空中寄予更強烈的關切與渴望。

一九二四年，參謀總長漢斯·馮·柴克特陸軍上將推薦出來的埃倫斯特·布朗登上尉，很成功的竟能就任交通部航空局局長。

於是，高度中央集權化的德國



海恩格爾He51型戰鬥機的編隊：1935年很秘密的重建起來的空軍，脫去假面具後的第一張照片就是在這兒。



民間航空組織與軍方的協調關係就此確立，從此德國民間航空事業就一面顧慮到軍方的利益，大大的發展起來。

### 從民間航空以至新空軍建設

隨着時間的飛逝，凡爾賽條約

對於現役將校的飛行訓練禁規也日漸和緩了。

一九二六年，在陸軍中一年已經獲准最多訓練十名飛行員。這件事表面上說是，氣象數據的收集，另一個原因是警察在必要時，必須獲得空中支援。就是這些理由如是而已。

飛機製造的限制，也緩和下來了。一九二六年為止，雖然仍算小規模，很有效率的航空產業已經建立起來了。

在以後，能大量生產供給空軍用的飛機工廠，可說已經在那時就設廠開工了。

鐸爾尼耶廠、弗克烏爾夫廠、

海恩格爾廠、猶卡斯廠都是那時候很有名的航空工廠。同時，韋力·梅塞修密特這個年輕的設計師亦在此時也加入巴巴里亞飛機工廠，躍進競技用飛機的設計工作。

新的國營航空公司也建立起來了，那是將幾個財政不健全的航空公司合併起來的。這就是獲得政府支持的航空線。此時已經有了幾個小型航空公司開闢了東歐諸國的定期航線。

魯弗特韓沙航空公司（目前仍活躍於世界航空界）也和幾個曾經是敵國的國家，歷經交涉以後，獲准開闢西歐的航線。這個航空公司更開發了夜間以及全天候的飛行技術，更予改良，技術上成爲世界上最進步的航空公司的一員。

在魯弗特韓沙公司誕生後不久，軍方的航空要員的小小核心，就

在這個國營航空公司中誕生。這些軍方的飛行員雖然是分散在魯弗特韓沙公司的四所飛行學校受訓，按照凡爾賽條約的規定，從事表面上的戰術訓練也是難於獲准的。他們爲了習得高度的軍事上的飛行技術，就趕赴蘇聯學習。

### 蘇聯境內訓練航空要員

一九二六年，按德蘇秘密協約，德國的戰鬥機、轟炸機、偵察機的乘員，獲准使用莫斯科南方約三五〇公里的利別克軍用機場。他們使用未標識國籍的荷蘭製綠色鑲金邊的佛卡—D13型機，熱心的學習將來航空戰將用得上的技術。

後來很有名的海恩格爾 He45 以及 St 偵察機，阿拉得 Ar 68 戰鬥機，鐸爾尼耶 Do 11 轟炸機等新式

的德國試作機或者搭載兵器的實驗，都是在這個利別克軍用機場完成試驗的。

這些飛機要送往蘇聯時的空輸飛行，機關鎗或炸彈架不得不從飛機卸下，另用別的方法輸送。

但是到了一九二〇年代的後半，德國在航空兵力的全部預算仍很少，因此在蘇聯境內訓練的航空要員非常的少。還是在回到本國之後，這些陸軍將校們，仍抱着信心，爲育成更進步，更不受限制的空軍而努力，並授予最大的關懷。

阿道夫·希特勒，在一九三三年，掌握了全德國的支配權之時，正好是這樣的狀況——軍事航空力的胚胎已經形成，看來「具有威力」是還談不上，距離強大的規模仍然遙遠得很。

## 希魔推動 空軍建設


但是希特勒爲了達成擴張「德國生活圈」的目標，認爲保有強大的空軍是最重要的條件。

於是在新政府上場的同時，要快馬加鞭的發展軍事航空。成爲希特勒代理人的海爾曼·戈林先就任航空部長兼空軍總司令官。

可是戈林身兼納粹黨的重要幹部，幾乎沒有時間去專門辦理空軍的要務。因此之故，這個新設的空軍所面臨的事，大部份放在埃哈爾特·米爾希的肩上，他是戈林的副官。

米爾希面臨了巨大的重任。爲了完成他的重任，他也獲得了納粹政府的完全支持與合理使用資金與資材的權力。

1935年4月20日第134戰鬥航空團編入德國空軍之時，出現於典禮中的希特勒與戈林空軍總司令（左）



德國民間航空公司魯弗特韓沙的航  
線所用的猶卡斯Ju52運輸機

米爾希命令極秘密的建設新的飛行學校，飛機場或生產工廠。更向很多家飛機製造廠訂購大量的飛機。

米爾希的要求未免太龐大，激起了全國飛機航空工業界的波瀾。舉一為例，一九三三年初期，成爲德國航空製造廠的巨頭之一猶卡斯廠的能力，在當時只能一年生產出十八架Ju52運輸機。可是米爾希却要他們在兩年內完成二〇〇架飛機。別的工廠也接到同樣的訂單。都受到政府經濟上的援助建設了不少新工廠。

**新型機爲  
訓練重點**

米爾希最初命令下來要大量製造的戰鬥機是海恩格爾 He51。這是最高時速三三〇公里的複葉機，





海恩格爾He51戰鬥機：德國空軍以正式面目問世以前，都標識成民用航空機。

裝備着兩門七·九毫米的機鎗。

轟炸機則大量訂購了鐳爾尼耶Do23與猶卡斯Ju52 II型。都由運輸機改造而成的。

但是按照米氏本人的主張，這些飛機只是暫定的型別而已。主要目的是要推動生產線，使生產線活躍起來，使飛行員能夠獲得對新飛機的合理的經驗。

一九三〇年是世界航空設計獲得革命性發展的一年，從持有固定腳，貼布的支柱式複葉機，進入完全只有單葉的飛行翼，伸縮自如的腳，可變傾斜面的螺旋槳，以及全金屬的應力外皮構造，相當高速的單葉機，已經次第面世了。

米爾希的奮戰，使得德國在新時代的戰鬥用飛機實現的同時，也能接受新技術，不至於落後。

爲了迎合這個目標，航空工業