

第二次世界大战兵种作战系列

空降战

DIERCI SHIJIEDAZHAN BINGZHONGZUOZHAN XILIE



知识出版社

序：梅斯之梦

自战争这个“怪物”产生以来，“神兵天降”一直是军事家梦寐以求的事。随着降落伞的问世和飞机的出现，交战双方在很短的时间里可以把作战人员和物资装备空降到远离数十里、几百里甚至上千里的战场或敌后，终于使这个梦想变成了现实。同时也产生了依靠飞机输送，以空降（伞降、机降）方式投入战斗的特殊兵种——空降兵。

第一个降落伞设计者是画家、科学家达·芬奇。他在1599年出版的一本名为《新机械》的书中，就描绘了降落伞的图案。17世纪，各种各样的跳伞表演在欧洲各国盛行一时，当时主要是从教堂上、高大宫殿上或塔上进行，伞由纸质改成布质、绸质，形状也由圆形变为多种形状。

但降落伞真正问世，还是从气球升空以后。1782年，热气球首次飞行成功。1783年11月21日，法国人德·路泽尔和达兰德斯在巴黎用热气球作为运载工具，在空中飞行25分钟。十几天后，又有法国人雅克·夏尔和埃内·罗贝尔乘氢气球从巴黎的蒂依勒雷斯公园升空。此举轰动整个巴黎城，约有50万市民目睹他们升空飞行。但是，由于技术和其他原因，气球升空后经常发生事故，给人们升空探险带来很大威胁，为了保障人员安全，杂技场上使用的伞开始进入航空领域。

初期的降落伞结构比较简单：伞衣是一块圆形布，伞衣顶部没有排气口，只用4根绳子一头系住伞衣，另一头连结人体。有的则制成一种绸质硬骨架的降落伞，以半张开状态放置在气球吊篮的外面，伞衣底下有绳子系在人的身上，如果气球失事，即可乘降落伞安全落地。如法国人波里亚克·库帕连托于1808年7月24日使用降落伞成功地从起火的气球上降到地面。

1903年莱特兄弟发明飞机后，为了保证飞行员的安全，各种救生伞相继产生，推动了降落伞的发展。1911年出现了能够将伞衣、伞绳等折叠起来放进伞包的伞，伞包固定在人身上。首次从飞机上跳伞是美军上尉别里于1912年在450米高空上进行的。

1914年8月，第一次世界大战爆发。战争初期，由于没有专门的运输机，只能使用轰炸机，空降人员跳离飞机时要从舱口爬上机翼，而后从机翼上跳下。因此，空降人数极少，而且随身携带的武器装备有限，空降活动只局限于侦察、破坏等。战场上最早使用伞兵，大约是1916年10月14日德军在俄军战线后方80公里处的罗夫诺伞降的两名士兵。他们着陆后去破坏俄方铁路。1918年春，法国军队也用轰炸机伞降了一些由两个人组成的爆破小组，到敌后破坏交通线。英军也在同年10月使用5架飞机在德军后方空降一组人员，原定任务是炸毁德军的主要铁路上的隧道，但后来发现德军的主要运输线是运河，他们就改变了计划，破坏了运河上的一个闸门，造成德军水上运输困难。

积累了初步的实战经验后，1918年10月17日，美军第1集团军航空兵军官比利·米切尔提出了一个伞降12000人的兵力至德军后方以迅速夺取梅斯的大胆计划。

米切尔是美国空军的创始人，被誉为“美国空军之父”。他1879年12月29日生于法国的尼斯，3年后，随父母回到美国密尔沃基的“牧场”庄园。1898年春，美西战争期间，已经是大学生的米切尔应召成为威斯康星第1志愿团的一名士兵。3个星期后便被授予志愿通信连少尉军衔。1901年4月

26 日，被任命为陆军通信兵中尉。24 岁时已成为美国陆军中最年轻的上尉。1905 年，任通信学校助理教官，兼配属该校的通信连连长。1912 年 3 月，调入总参谋部工作。1916 年 6 月，任陆军航空处处长斯奎尔的副手，7 月升为少校。他利用业余时间进行飞行训练，掌握了飞行的基本知识。1917 年 2 月，被美国陆军部派往欧洲作航空观察员，于 4 月 10 日到达法国巴黎。米切尔在法国期间实地考察了法国战场。他看到航空的任务已由战争早期使用单架飞机的简单观察变为使用几百架飞机的更为复杂的大规模作战行动后，认识到为了使陆军能够完全自由地执行地面作战任务，必须拥有对战场上空的控制权。

1917 年 6 月 13 日，潘兴将军和美国远征军参谋部抵达巴黎，米切尔被任命为美国远征军的航空军官。米切尔向潘兴将军提出了组建“战术航空兵”和“战略航空兵”的建议，但潘兴将军未予重视。1917 年 5 月 15 日米切尔升为中校，同年 9 月又晋升为上校，10 月潘兴任命他为前进地域航空勤务队司令。翌年 1 月又任命他为第 1 军航空勤务队司令，这是航空兵的最高职位。任职期间，米切尔指挥了几次空中作战，其中 1918 年 10 月 9 日，他派出 200 架法国和美国轰炸机，突击了德军战线后方达姆维勒的部队集结地，给人留下深刻印象。

1918 年春季和初夏，潘兴指挥的第 1 集团军投入了进攻德国的战斗。在圣米耶尔会战中，潘兴率领的部队取得了胜利，潘兴踌躇满志，计划进一步攻占梅斯、贝尔福和吕内维尔。10 月 17 日早晨，在凡尔登潘兴将军的司令部里，潘兴和米切尔商讨了有关航空兵使用的问题。

潘兴要求米切尔首先驱逐德国飞机，获得空中优势，尔后再搜索并打击威胁美国远征军的德国步兵和炮兵；如还有可能的话，应飞到敌占区，收集有关德军在前线机动的情况。米切尔马上执行这些命令，而且制定了使用空中力量和机动能力的长远作战计划。他提出，为能迅速以猛烈的冲击手段攻占梅斯，应把在英国独立空军服役的 1200 架“汉莱培基”式轰炸机组成 60 个中队，作为空运力量，每架飞机载 10 名伞兵和 2 挺机枪，空降在德军战线后方，配合正面进攻，这次任务将由一个完整的步兵师组成突击队来执行。潘兴初步批准了他的计划。

将米切尔这一设想变成实际计划的艰巨任务交给了他的助手路易斯·布里尔顿少校。布里尔顿少校在具体分析了当时的情况后，提醒米切尔：这种设想是根本行不通的，美军不但没有那么多的飞机向降落伞，而且第 1 步兵师官兵没有受过空降训练；此外，这种作战超出了部队通讯系统的能力，也没有能够控制数百架轰炸机实施集结和运输的机构；况且从未有人考虑过突击队的食品和弹药补给问题。正当米切尔与布里尔顿进一步研究如何克服摆在他们面前的许多障碍时，11 月 11 日法国时间清晨 5 时，协约国和同盟国双方签署了停战协定，11 时宣布停战。在各国第一批礼炮鸣响 101 响后，第一次世界大战结束，美军伞降梅斯的计划成为梦想。

第一次世界大战中，由于飞机的机件不可靠，载荷能力有限，起飞性能不稳定，因此作战中就不能以飞机运载部队作战术上的使用，更谈不上作战战略上的运用。但用轰炸机把小分队伞降到敌后方，虽然规模很小，影响却很大，为一些军事家所瞩目。而且到第一次世界大战结束时，普通的和驾驶员专用的降落伞也改进完善。这种降落伞很牢固，能快速张开，又便于携带，这就为战后空降兵的发展打下了基础。

第一次世界大战后，在运输机发展的基础上，世界上一些军事大国都着重空降兵的发展。最早进行大规模跳伞训练的是意大利。他们开始使用相当完善的绳拉开伞降落伞“救生者”，并于1927年11月在演习中成功地空降了一支分队。但在1928年，由于这一新型部队的指挥官吉多尼将军在一次降落伞事故中丧生，使降落伞的发展一度处于低潮。到30年代末，意大利已组建了几个伞降营，并在北非进行过数次规模较大的伞降。

苏联红军1930年在一次演习中使用了伞降部队。1933年8月18日，苏联在莫斯科的1万名群众面前，举行了首次航空跳伞表演，46名伞兵从两架大型轰炸机上跳出，并成功地用一具大型降落伞投下一辆小型作战坦克。

1935年，世界各地的观众在电影上看到了苏联红军营规模伞降的壮观场面。1936年秋季在莫斯科军区举行了一次用安特6运输机伞降一个建制旅，夺取渡口、断敌退路的演习，伞兵离机高度是300米。

美国在1928年的陆军训练中，曾用降落伞空投过少量人员和装备。由于美国战术家对机降部队的兴趣比较大，曾在1931年空运了一个装备齐全的野战炮兵连到巴拿马去进行“半球防御演习”。两年后，在演习中又空运过一个整营，进行过伞降训练。1938年将空降作战列入陆军条令。

德国一战后把主要精力集中于培养滑翔机驾驶员。1933年2月，普鲁士内政部部长戈林下令组建一支特别警察伞兵队。这支伞兵队于1935年被戈林吸收入德国空军，其成员于1938年4月全部成为第1伞兵团第1营的军官。1935年又秘密地成立了一所空降学校。1938年7月，戈林命令司徒登特把现有的空降和伞降部队，以及所需的空运部队组合在一起，编成第7空降师，并由司徒登特指挥。伞兵训练的运输工具是Jn-52型运输机，伞兵使用的是绳拉开伞式降落伞，未采用苏联所用的手拉开伞式降落伞，伞兵离机后安全系数增大。

英国虽然早在1927年即开始进行空降试验，但直到1940年才组建空降部队。法国在二战之前没有正式的空降部队。

第一次世界大战后，军事技术发达的国家都纷纷进行空降试验，组建部队。到第二次世界大战爆发时，苏、德两国已拥有师规模的伞降部队和空运部队，大规模的空降作战，随着第二次世界大战的爆发，将从梦想变为现实。

空降战

一、“威塞尔演习”

1939年9月1日凌晨，德国法西斯发动了侵略波兰的战争，9月3日，英法等国对德宣战，第二次世界大战全面爆发。至9月底，德军完全占领了波兰，波兰政府流亡到罗马尼亚。德国侵占波兰是其称霸欧洲和世界的战争总计划的一个组成部分，灭亡当时英、法在东欧诸国中最强大的军事盟友波兰，就为德国在欧洲同英、法争霸及东侵苏联创造了条件。

德国灭亡波兰之后，为了欺骗世界舆论，麻痹英、法等国，制造“西线无战争”的假相，开展了一个声势浩大的“和平运动”。希特勒滔滔不绝的演说、电台和报刊上的大块文章，都叫嚷只要英、法承认德国吞并波兰，德国就保证欧洲其余部分的现状和英、法等国安全。在和平烟幕下，德国加紧准备在西线的进攻。至1939年11月中旬，德国已将两个集团军群的领导机关、5个集团军的指挥机关和47个师（其中包括9个坦克师和4个摩托化师），从波兰和德国中部调到德国西部边境。

在进攻英、法之前，希特勒决定首先侵占北欧的丹麦和挪威。丹麦位于波罗的海和北海之间，扼海上交通要冲；挪威地处斯堪的纳维亚半岛的西北部，北临巴伦支海，西滨大西洋，南濒北海，战略地位十分重要。德国首先占领这两个国家，就可以打破英、法对德国海军的封锁，使德国舰艇能畅通无阻地进入北海和大西洋，并可以在挪威西海岸建立海军基地，限制英国海军的行动，这就保障了德国进攻西欧时北翼的安全。同时，还使瑞典供应给德国的铁矿砂可以通过挪威北部的纳尔维克港运出，经挪威海面运往德国。此外，挪威“国民大会党”的头目、前国防部长吉斯林，早就想把挪威和德国联结成“德国—斯堪的纳维亚共同体”。这正中希特勒下怀，他也正想建立一个“大德意志联邦”。于是德国便决定侵占这两个国家。

丹麦、挪威都是小国，国防力量薄弱。丹麦只有2个步兵师，海军舰艇总吨位仅有20000吨，它1935年与德国签订互不侵犯条约后，认为加强战备反会引起德国的猜疑，因而未作战争准备。挪威有6个步兵师，但人数不足，且配置分散，首都奥斯陆附近配置2个师，其余分别配置在克里斯蒂安松、卑尔根、特隆赫姆和纳尔维克等地。此外有均已超龄的舰艇64艘、飞机190架。挪威的防御作战计划是建立在依赖英、法派遣远征军的基础之上的。德军针对丹麦、挪威的这些弱点，采取闪击战术，在闪击战中使用了空降兵。德军闪击丹麦、挪威的空降作战，是世界战争史上第一次大规模的空降作战。

德国于1939年10月即开始进行入侵作战的准备，代号是“威塞尔演习”。这一入侵计划的要点是：以陆军采取欺诈、突袭的手段，越过丹德边境，占领丹麦，同时以登陆兵和空降兵夺取挪威的重要港口和机场，尔后向内地发动进攻，占领挪威全境。德军集中了7个步兵师、1个摩托化旅及若干独立坦克营、摩托化营共14万人，以1个加强步兵师和警察师占领丹麦，其余兵力用以夺取挪威；并以1300架飞机及234艘舰艇支援和保障地面部队行动。希特勒任命福尔肯霍斯特上将作为入侵部队总指挥官。

“威塞尔演习”的空降作战计划是：第一阶段，使用伞兵在丹麦战略要地空降，以保障从海上登陆的部队和从地面越过边境的部队快速向前推进。同时使用另一支伞兵部队夺取挪威南部的重要机场，保障主力机降，尔后从后面突击挪威港口，接应登陆部队上岸。第二阶段，视情况在挪威中部、北部地区空降，以保障地面部队快速向内地发展。空降兵在发起进攻第一天的

具体任务是：在丹麦，夺取奥尔堡东西两侧各 1 个机场，这两个机场是空运和进攻挪威的重要跳板；同时夺占丹麦首都哥本哈根的门户——沃尔丁堡大桥。在挪威，夺取其首都奥斯陆附近的福内布机场，这是攻占奥斯陆的关键；同时夺取挪威西南海岸斯塔万格的索拉机场，这是对付来自海上英军进攻的重要基地。计划使用的作战部队中包括了伞兵第 1 团及第 159、193、324 个机降步兵团，空降作战部队约 10000 人。伞兵及航空兵由第 10 航空军司令盖斯勒中将指挥。伞兵第 7 师师长司徒登特派出了他最优秀的团长萨斯曼准将来领导伞兵部队。保障空降的有第 5 航空队加布伦茨中将指挥的 500 架运输机，绝大部分是 JU-52 运输机，有少量 JU-90 和 FW-200 大型运输机，这些飞机负责运送空降部队。德国北部的施塔德、石勒苏益格及尤太森机场为空降出发机场。

1940 年 4 月 6 日，汉堡的广场饭店门前，挤满了德军的汽车，空军军官们相继走进这家饭店。这里就是第 10 航空军的司令部，指挥着执行参加“威塞尔演习”行动的全部空军部队。盖斯勒中将把拟定得异常详尽的“威塞尔演习”的出击命令发给了空军军官们。被任命为“战地空运司令”的加布伦茨中将详述了作战时间表，要求各空运部队务必牢记：在首先降落的机场上不能出现任何差错，伞兵着陆后必须在 20 分钟内占领机场，以确保后续机降部队着陆。

4 月 9 日凌晨，德国以防止英、法入侵，用武力保卫丹麦、挪威中立为名，发动了侵略丹麦、挪威战争。德军空降兵分三路向丹麦和挪威的 4 个机场同时发起空降突击。

第一路德军突击队直扑丹麦的奥尔堡两侧的机场及沃尔丁堡大桥。5 时 30 分，第 1 特殊任务轰炸航空兵团（运送空降兵的运输航空兵团的代号）第 8 中队的 Ju-52 运输机，运载着空降兵第 1 团第 4 连，从尤太森机场起飞，向丹麦飞去。7 时左右，1 个排在丹麦北部奥尔堡的两个机场上空成功伞降。在德军伞兵的突然袭击下，丹麦军队未作任何抵抗，因此德军很快便夺取了这两个重要机场。紧接着，准备用于进攻挪威的第 159 步兵团在此机降，这两个机场便成了德军向挪威空运部队和物资的中转站。

第 8 中队的其他“容克”式飞机越过波罗的海，一直飞往沃尔丁堡大桥。还是在两天以前，第 4 连连长格里克上尉就被叫到汉堡司令部。军参谋长哈林豪森把他领到大地图前，用食指指着连接丹麦的西兰岛和法尔斯特岛的一条红线说：“这儿就是沃尔丁堡大桥，全长 3.5 公里。它是连接南面格塞岛和西兰岛，即连接哥本哈根的唯一通道。”哈林豪森强调说：“一定要把这座大桥完整无损地抢到手。在这里投下你的部队，在我们的步兵从格塞岛到达这里之前，你能坚守住大桥吗？”

这是伞兵部队组建两年以来盼望已久的作战。格里克爽快地回答：“能！”格里克马上飞回驻地施滕达尔，研究了仓促收集起来的仅有的一点资料：一张不太可靠的地图——邻近城镇沃尔丁堡的概图，还有一张画有法尔斯特岛和西兰岛之间的马斯纳德小岛的彩色明信片，背景上印有这座大桥。现在，在清晨灿烂的阳光下一那长长的沃尔丁堡大桥正出现在前方。

6 时 15 分，格里克上尉发出跳伞信号，几秒钟内，机舱内变得空无一人。白色的降落伞飘飘悠悠地落向沃尔丁堡大桥附近。伞兵着陆时，地面没有枪炮声，也没有警报声，似乎这一带还沉浸在和平的梦境之中。格里克降落在通向铁桥的铁道路基旁。他先把机枪架在路基上，以掩护他的部下安全降落。

然而，丹军阵地一片寂静。因此，伞兵们从地上跃起后，没有打开空投的武器箱，只提着随身佩带的手枪就冲进了丹军阵地。他们从吓得举起双手的哨兵前面通过，直插纵深，数分钟内就解除了大桥守备部队的武装。1个班骑着缴获的自行车，迅速奔到桥上，守桥的卫兵一枪没放就投降了。这时，一支德军步兵从大桥对面冲了过来，原来这是第305步兵团的先遣部队，他们按预定计划从瓦尔内明德乘舢板登上格塞岛，一路没遇抵抗，便顺利到达这里。这样，德军完全控制了这座大桥。

伞兵和步兵的先遣部队会合一路，开进沃尔丁堡小镇，接着又占领了一座连接马斯纳德岛和西兰岛的大桥。他们没用一个小时就完成了任务。同时，德军登陆部队在西兰岛、菲英岛和法尔斯特岛上陆。越过丹德边境侵入丹麦的地面部队也未遇到抵抗。德军迅速向丹麦内地推进，一举进入首都哥本哈根。开战仅4个小时，丹麦便宣布投降。这是战争史上第一次使用伞兵的战例，也是第一次兵不血刃的空降突击作战。

第二路德军突击队的目标是攻占挪威首都奥斯陆附近的福内布机场。原定作战计划是，两个连的伞兵搭乘运输机，在战斗机的掩护下，在福内布机场伞降，占领机场后，步兵乘运输机在机场机降。4月9日凌晨，空降兵第1团的第1、2连的伞兵分乘29架Ju-52运输机，在8架Me-110飞机掩护下，从德国的石勒苏益格机场起飞，准备飞越斯卡格拉克海峡，伞降占领奥斯陆的福内布机场。当时，从海面到600米高空，大雾弥漫，雾上方还有多层乌云，能见度只有20米。在这种情况下，低空飞行的后果姑且不谈，就是在云上飞行，那什么时候向下穿云呢？到了一定的高度、还看不清地面又将怎么办呢？要知道，这可是飞行在挪威连绵起伏的群山之间！率领机群飞赴福内布机场发动第一攻击波的德雷韦斯中校想到这里，心情非常紧张。天公不做美，越接近奥斯陆峡湾雾越浓，有时甚至连编队的僚机都看不见。德雷韦斯咬紧牙关控制着自己，他深知自己担负的任务在整个战斗中占有何等重要的地位。这时，后面机组的指挥官向他报告说，有两架JU-52飞机忽然在浓雾中失踪了。德雷韦斯中校心想，这恐怕只是坏事的开头，他负不起冒险飞行的责任，于是下达了返航命令。有些飞机在刚刚占领的丹麦的奥尔堡机场着陆，有些飞机则返回了原机场。“广场饭店”里的指挥官们从返航的报告中意识到，那种一直担心的事情已经成为现实，也感觉到挪威并非不战就能降伏。这时是8时20分。

发动第二攻击波的机群正按原命令，与第一攻击波间隔20分钟朝着福内布机场飞去，上面乘坐的是第324步兵团第2营的官兵。当伞兵不能按预定计划降落的时候，盖斯勒中将接到戈林发来的一道严厉的命令，让他立即召回后几批攻击部队。而战地空运司令加布伦茨却不同意他的上司把他的部队召回。他竭力说服盖斯勒：“即使未占领机场，我们也能强行着陆。第一批着陆的部队可能已经为我们突破了敌人的防御。”盖斯勒仍认为，这样下去，“容克”式飞机都将成为挪威军队嘴边的肥肉。由于加布伦茨坚持己见，盖斯勒未通过他，就直接向飞往奥斯陆的空运部队发出了命令：“命令所有飞机返航！第10航空军。”然而，第二攻击波的指挥官瓦格纳上尉虽然接到了返航命令，但他没有执行。他认为，在已接近福内布机场的情况下，下达这样的命令是非常愚蠢的。他不知道第一批伞兵未能伞降夺取机场；更使他感到奇怪的是“第10航空军”这个落款。他的部队隶属于“战地空运司令”加布伦茨，这样重要的命令必须经过他才能下达。他猜想这也许是敌人玩弄的

鬼把戏，因此未予理睬，率领机群继续前进。这样，机长们都要接受一场仪表飞行和坏天气飞行的考验。接近海岸线的地方雾气最浓。第二攻击波飞行员不顾恶劣的气象条件，设法在阴沉的云雾中飞向目标。凑巧，奥斯陆附近天气晴朗，能见度良好。“容克”式飞机的前导三机组已经到达福内布上空。瓦格纳向下观察着盘旋了一周。这是一个石山环抱的小型机场，有两条混凝土跑道，坡度较大。瓦格纳向机长们发出了着陆信号，“容克”式飞机以小半径盘旋进场着陆。在瓦格纳的飞机着陆时，守卫机场的挪威军队的猛烈火力击中了他的飞机，他本人也被击中了致命部位，副驾驶急忙加大油门，把飞机又拉了起来。

此时，由汉森中尉指挥的8架Me-110战斗机正在福内布上空担负掩护任务，他们是在半小时前到达这里的，在与挪威战斗机短暂而激烈的空战中，汉森的8架飞机损失了两架，剩余的6架Me-110战斗机在找到福内布机场后，袭击了机场内及其附近的挪军高炮和高射机枪阵地，并打中了两架已着陆的挪军“斗士”式飞机。汉森不知道第一攻击波伞降突击分队由于天气不好已被迫返航，在压制了挪军地面防空火力后，仍然在福内布机场上空巡逻，等待运载伞兵的飞机。时间1分钟1分钟地过去了，3个红色燃料警告灯向汉森发出了警告：燃料马上就要用光！按计算，在福内布上空，燃料只够用20分钟，在此期间，第一攻击波伞兵必须拿下机场，而现在时间已到。就在这极其紧要的时刻，9时零5分，Ju-52式运输机的一个三机编队飞来了，汉森这才松了一口气。他并不知道这是第二批空运部队，也不知道飞机上并没有伞兵。直到瓦格纳上尉的飞机在着陆时，由于地面的对空炮火猛烈、又拉了起来，才使汉森大为吃惊。

6架Me-110飞机的汽油都快用尽了，其中有3架还各被打坏了一台发动机。汉森这时明白了：如果说德军迄今谁也未曾在奥斯陆的福内布机场降落过，那么现在他的中队必须占领它。他通过无线电果断地向伦特少尉发出命令：“你准备先着陆，我们掩护。”伦特少尉的飞机向左转弯，开始着陆。这时，从他的右机翼上喷出一股黑烟，发动机被打坏，螺旋桨停转。由于福内布机场的跑道很短，飞机必须在紧靠跑道头的地方接地。但只靠一台发动机来完成这个任务是非常困难的。在离跑道头100米的地方，飞机的高度下降得过低，于是伦特把油门开到最大，用左发动机向右转弯，勉强进入着陆。汉森中尉和另外4架飞机一直注视着伦特少尉着陆。他们与跑道成交叉方向掠过机场，压制着在混凝土阵地上射击的挪军。尽管如此，机枪子弹还是追逐着滑跑中的飞机，打得飞机周围沙尘飞扬。突然，汉森看到和伦特并排着陆的还有一架容克-52飞机。原来，当瓦格纳上尉进入福内布机场、被对空炮火打死，大部分运输机都返航了，只有继任大队长英根霍芬上尉带着少数几架容克-52运输机在继续强行着陆。这架容克-52飞机正在第二条跑道上滑行，如果它和Me-110飞机在两条跑道的交叉点相撞，机场就不能用了。幸亏Me-110飞机的着陆速度快，比笨重的Ju-52飞机先通过了交叉点。但伦特无法使飞机停下来，在跑道尽头，飞机猛地撞在斜坡上。接着汉森的飞机开始迫降，他的右发动机也被打坏，排气管喷出白色的油烟。在跑道头上空几米的地方，他收起油门，柔和地后拉驾驶杆，随后接地。汉森的飞机擦着燃烧着的两架“斗士”式飞机飞驰而过，脱离了挪威的机枪火力范围。汉森看到伦特的飞机正给他腾跑道，说明伦特什么意外也没发生。奇怪的是，向他们猛烈射击的机枪这时却鸦雀无声了。

原来，驻在福内布的挪威战斗机中队长达尔上尉，经不住德国战斗机的猛烈火力，命令“斗士”式飞机自选着陆机场，不要到福内布。结果，只有1架“斗士”式飞机完整地保留下来，其余均被击伤或因燃料不足被迫抛弃。当德军战斗机在福内布机场着陆时，达尔上尉已载着地面维护人员返回阿克斯胡斯要塞。随后，高炮和高射机枪就停止了射击，福内布机场的防御就这样崩溃了。

汉森一跳出飞机，就指挥起后续着陆的战斗机来，他把飞机都分散到机场的北缘，以便能让飞机上的机枪自由地控制森林一带。就这样，几名德军战斗机飞行员占领了福内布机场。

在第一攻击波中途掉队的2架容-52飞机，在耽搁了30分钟之后，此时也在福内布机场着陆了。

9时17分，又有一个JU-52飞机三机组着陆。它们一直滑跑到挪军轻型高炮阵地前，步兵们悠闲地从飞机里走出来，活动着手脚。汉森跑过去，把挪军的对空火炮阵地指给他们看，步兵这才躲进掩体，并派出了突击班。很快，突击班带着俘虏回来了，机场上的挪威军队投降了。

这时，德国驻挪威使馆的空军武官施皮勒上尉驱车来到机场。他原是用来接应空降部队的，看到这种情况后，立即命令机组人员向本国发报，报告福内布机场已被控制。奥尔堡收到电报后，立即转告汉堡第10航空军司令部。3个小时后，空降部队集中到福内布机场。下午，第324步兵团也全部空运到机场，共有3000余人。

当天早晨，德国海军运载陆军部队的舰队在奥斯陆峡湾受阻，作为旗舰的重型巡洋舰“布吕歇尔”号在7时23分被挪军炮弹和鱼雷击沉。德军舰载部队在奥斯陆港外遭到挪威军舰和岸炮的阻击，不能靠岸。为了尽快占领奥斯陆，根据上级命令，在福内布着陆的空降部队以1500人组成数个阅兵方队，头扎彩带，在航空兵的掩护下，以古代征服者的姿态，沿着主要街道开进奥斯陆的市中心。德方估计挪威军队会被这种虚张声势所吓倒，不会有什么抵抗，因此命令中有这样的话：“可能的话，用和平方式来完成这次任务。必须以客气而坚定的姿态出现。对一切抵抗都应采取最恰当的方式予以解决。”德军空降兵这种傲慢的样子，使住在奥斯陆闹市的一位美国记者感到非常惊讶。他写道：“这是一支令人无法置信的兵力单薄的小部队，只要6、7分钟队伍就可以过完，它仅仅由两个不完整的营组成。”德国人下的赌注赢了。由于空降兵突然出现在首都，挪威政府没有任何准备。同时，德军的行动得到吉斯林为首的法西斯特务组织“第五纵队”的策应，他们不仅在战前向德军提供了城市、港口、机场的防御配系、兵力部署及其他军事设施的资料，收买要害部门中的有关人员，扰乱军心，进行颠覆、破坏活动，而且当德军开进奥斯陆时，吉斯林分子占领了电台，颁发假命令，指令各要塞和舰只向德军投降。因此，德空降部队兵不血刃地占领了这个有30万人口的城市。这是世界战争史上首次被空降兵占领的首都。紧接着，空降部队从背后进攻港口，控制了奥斯陆港湾要塞，使德军2000余名登陆兵迅速上岸。

第三路德军突击队负责攻占挪威的重要港口城市斯塔万格附近的索拉机场。攻占机场的任务同样是分伞降和机降两步来完成。第1特殊任务轰炸航空兵团第7中队的12架JU-52飞机，载着空降兵第1团第3连的伞兵，首先从德国的施塔德起飞，执行空降占领索拉机场的任务。在西部海上，飞机冲进了雨幕之中。云层把整个中队都吞没了，虽然是间隔很近的密集编队，但

还是互相看不清楚，最近的飞机看上去也如同影子一般。中队长卡皮特上尉指望挪威海岸上空是晴天，在挪威山谷间着陆时，如还是这样差的能见度，就等于自杀。他决定继续飞行，并安慰部下说：“1小时后天气会好起来的，云层将会很快消散。在我们下方900米处，大海闪耀着阳光。右前方1公里左右，已可以看清挪威的海岸线。”不久他们1架接1架地从云层中钻了出来。中队重新集合时少了1架飞机，后得悉，那架飞机弄错了航线，落在了丹麦。剩下的11架飞机贴着海面继续向北飞行。到9时20分，才接近斯塔万格。他们急忙转弯，加快速度向海岸飞去。然后，编队以10多米的高度钻出山谷，接着转向北，飞过绵延起伏的丘陵，终于到达索拉机场。伞兵们早已做好了准备，把强制开伞拉绳挂在钢索上，飞机两侧舱门大开，等着跳伞的信号。卡皮特把飞机上升到120米，然后关了油门，向下滑行，随着跳伞信号鸣叫，伞兵们迅速跳了出去，只用了几秒钟，每架飞机12人都已跳出，随后投下武器箱。运输机完成任务后，加大油门，重新上升高度返航。

100多名伞兵飘然落地，指挥官布兰迪斯中尉还没把部队集合起来，就遭到挪军机枪火力的猛烈射击。此时，担负掩护和支援的Me-110战斗机大都已返航，幸好有2架迷航的战斗机边飞边找，这时来到斯塔万格，立即投入战斗，给正在落地的德军空降部队提供航空火力支援。挪威军队的主要支撑点是机场边上的两个坚固的碉堡。伞兵们将手榴弹投进碉堡的枪眼，只用了半个小时就占领了机场。接着，拆除了设置在跑道上的铁丝网。

10分钟后，第193步兵团第1、2营在该机场机降。飞机着陆后，部队从机场向北突击，击溃挪军的零星抵抗后，很快占领了斯塔万格。

与此同时，在克里斯蒂安松和卑尔根的德军登陆部队，未遇抵抗即行上陆，占领了这两个港口。

在空降兵和海军登陆兵从空中和海上发动进攻时，德国的轰炸机部队在挪威的克里斯蒂安松、埃格松、斯塔万格和卑尔根等地进行了威慑性飞行，并攻击了奥斯陆的切勒机场、奥斯陆峡湾各个岛屿上的炮台以及霍尔门克斯的高炮阵地。挪军经不住这样强大的军事压力，到4月9日傍晚，挪威的大部分阵地都已掌握在德国空降兵手中，德军指挥官福尔肯霍斯特的指挥所随即转移到挪威。

在第一天的作战中，德军以少量的伞兵和步兵部队夺取了挪威和丹麦的重要城市。第二天和第三天，德军为了加强已经占领的空降场和港口的力量，出动大批Ju-52运输机，在空中穿梭般地不断运送部队和物资。至此，德军入侵的第一阶段作战结束。

德军第二阶段的作战，是抢在英军行动之前，向北发展，把在挪威所占的各个孤立的空降场和登陆场联结起来，并向内地快速推进，以便完全控制这个国家。

4月11日，德国派出12架Ju-52飞机到挪威北部港口纳尔维克，去增援两天前乘驱逐舰登陆的德军。这批运输机在港口北部16公里已冰冻的哈特维格湖上着陆，运来了一个山地榴弹炮连，以支援占领滩头阵地的部队。

然后，德军竭尽全力增强占领特隆赫姆的兵力。为了运送增援部队和装备，Ju-52运输机又重新在结冰的湖上着陆。至4月18日，这个港口城市已集中了3500名德军。这一行动迫使英军撤销了原定在22日将第147旅机降在特隆赫姆的计划。考虑到德军已建立了防务，英军决定放弃正面进攻，而把部队空投到城北160公里的纳姆索斯和城南128公里的安达尔斯内斯。4

月 16 日，英军第 146 旅在旅长菲利普斯准将指挥下，用 2 个营的兵力于夜间进入纳姆索斯，并向南通过格隆向施泰因切尔运动。在同一夜，600 多名英国海军陆战队员在安达尔斯内斯登陆，并向当博斯铁路枢纽站前进，企图切断从奥斯陆到特隆赫姆的铁路线，分割德军。两天之后，英军第 148 旅也在安达尔斯内斯登陆。

德军当然懂得当博斯的重要性，但苦于缺乏兵力，只能抽出 1 个伞兵连去夺取铁路枢纽站。4 月 15 日下午 5 时，该连 150 名伞兵乘坐 JU-52 运输机飞向当博斯。15 架飞机穿过浓云上升，在 900 米高度穿出云层。连长施米德中尉在当博斯南边 6 公里处找到一个良好的着陆场，接着伞兵在该地区实施伞降。伞降过程中遭到挪军地面人力的射击。伞兵和投物袋是在大雪覆盖的田野和森林地区着陆的，落地伞兵极为分散，到傍晚前只集合起两名军官和 61 名士兵。第二天早晨，这支小部队切断了当博斯南部的铁路线，并构筑了防御阵地，希望能坚守到增援部队到达。但在那里围攻他们的挪军有 1500 人，由于兵力对比悬殊，又不能得到补给，17 日德军被赶出阵地，退到一个农庄里。他们在这里的石头建筑物之间一直坚持到 19 日，当只剩下 34 名士兵的时候，施米德决走投降。

英军虽然在海上和纳尔维克港取得了一些胜利，但由于天气恶劣和登陆部队动作迟钝，未能及时扩大战果。与此同时，德军却控制了挪威的中部和南部，而且已有了插手北部的能力。到 5 月 14 日，德军进攻荷兰已经取得相当的进展，以至希特勒能够抽出一些部队向挪威增兵。福尔肯霍斯特所指挥的部队增加到 8 万人，以对抗 1.7 万名挪威军队和 4.5 万名英国及其盟国军队。5 月 15 日至 27 日，德军向纳尔维克源源不断地运送伞兵和机降部队，使防御阵地的兵力达到 10 个营。挪威中部的德军也沿海岸朝北、向着纳尔维克前进了 300 多公里，夺取了沿岸港口，并向博多挺进。在激烈的战斗中，德军常利用伞兵部队和少量海上登陆部队，绕过英军的阵地而进入其后方地区。6 月初，盟军在挪威北部进行了最后一次抵抗之后，开始撤兵。6 月 10 日，德军占领了挪威全境。

德军空降突击丹麦和挪威，是战争史上第一次成功的空降作战和空运补给的战例。500 架运输机建起了一座“空中桥梁”，实现了“兵从天降”这个创举。德军虽然由于气候恶劣、机场条件不好而迫降等原因损失运输机 170 架，空降部队伤亡 1000 余人，付出了不小的代价，但获得了成功，并以其大胆、机动和出其不意而使世界为之震惊。这次空降突击为后来的空降作战提供了经验，德军甚至把它视为作战范例。

二、第十二次受命

1939年10月，德国就开始策划对西欧的进攻，希特勒为此下达了第6号指令。

令，陆军总司令部拟定了行动计划，代号为“黄色方案”。这个作战计划，实际上是第一次世界大战“史里芬计划”的翻版，即通过比利时的中部，向法国首都巴黎实施主要突击。1940年1月10日，一名携带西线作战计划的德军军官因座机迷航在比利时迫降，使该计划落入英、法手中。德军“A”集团军群参谋长曼施坦因认为，如果再执行这一计划，势必难以实现战略突然性。他在各种场合不断强调：法国阵地的弱点位于马奇诺防线的西北端，即马奇诺工事与盟军机动地段的接合点。进攻部队的大部分兵力应直奔这个方向。曼施坦因不顾陆军总参谋长哈尔德等高级将领的反对，建议改向阿登山区实施主要突击。希特勒对此本能地感到浓厚兴趣。1940年2月24日，德军最高统帅部发布了一道指令，正式采纳了曼施坦因的意见。经过修改后的作战计划，主要进攻方向将通过阿登山区，首先攻占荷兰、比利时、卢森堡和法国的北部，击溃法国北部之英、法军队，尔后再从西、北两个方向进攻巴黎；在马奇诺防线正面，开始只以佯攻牵制，待主力攻占巴黎、绕至该防线侧后时，再进行前后夹击，围歼该防线法军主力。

德国占领丹麦，并在挪威取得决定性的胜利以后，希特勒认为进攻西欧的时机已经成熟。到1940年5月初，德军已在从北海到瑞士一线集中了136个师（其中10个坦克师、6个摩托化师）、坦克3000多辆、飞机4500多架，编为3个集团军群。具体部署如下：

“A”集团军群由博克上将指挥，辖第6和第18集团军，共28个师，由第2航空队支援，配置于荷、比国境线直至亚琛地区，任务是突破德、荷边境上的防线，占领荷兰全境和比利时北部。

“B”集团军群由龙德施泰特上将指挥，辖第4、第12和第16集团军，共44个师，由第3航空队支援，配置在亚琛至摩泽河一线，是主要突击集团，任务是经过卢森堡和比利时的阿登山区，向圣康坦、阿布维尔和英吉利海峡方向实施突击，割裂法国北部和比利时境内的英、法军队。

“C”集团军群由勒布上将指挥，辖第1和第7集团军，共17个师，配置在马奇诺防线正面，进攻开始时先实施佯动，牵制法军。

德军战略预备队共47个师，配置在莱茵河地区。

英、法等盟国在战前均无充分准备。法国认为德国打败波兰后，可能会继续向东进攻苏联，即使要进攻法国，也要在四五年以后；英国则指望地面作战由其盟国承担，自己只负责海上封锁和对德国进行战略轰炸；荷、比、卢三国则抱有严守中立可免遭侵略的幻想。盟军的作战计划直到1940年3月才确定。该计划规定，如德国向比利时实施主要突击，则以两个法国集团军和1个英国集团军向比利时机动，在比利时军队的协助下，将德军阻上在代尔河一线；如德军向马奇诺防线实施正面进攻，则以1个集团军群坚守防御，以另1个集团军群进行增援，英国海军从海上封锁德国。

荷、比、卢、法和英国远征军共有147个师（其中3个坦克师、3个摩托化师）、3000余辆坦克、1300多架飞机，还可利用英国本土1000多架飞机。荷兰的10个师、比利时的22个师，均配置在本国东部国境线附近。英、法军队共114个师，编为3个集团军群，分别配置于法国北方各省和德、

法边境的马奇诺防线及其以东地域。

1940年5月10日，德军向荷兰、比利时、卢森堡、法国展开了全线进攻。荷兰首当其冲。德军在进攻荷兰时，再次使用了空降部队，进行了第二次世界大战中第一个战役规模的空降作战。

进攻荷兰的德军为“B”集团军群第18集团军，共10个步兵师和1个伞兵师、1个机降师，指挥官是库赫勒将军。德军对荷作战的企图是：以空降兵的突然袭击保障地面部队快速越过荷兰国境，突破哥雷比一皮尔防线的防御，向鹿特丹、海牙两地进击。

保持中立的荷兰是欧洲首批进行战争动员的国家之一。1939年9月，在德军入侵波兰的第二天，荷兰政府就下达了战争动员令，此后一直保持着防御作战准备状态。荷兰的防御计划是根据英、法、荷、比4国联合抗击德军进攻的协议而制定的。计划规定荷兰军队在英、法陆军到达前，只在国境线上和纵深内的筑垒地域进行防御，迟滞德军进攻，保障英、法军队展开。

荷兰兵力有限，不足以防守由马斯特里赫特到北海的400公里边界。为防御德军入侵，他们设有三道防线：在边境地区构筑有一般的筑垒阵地，只部署了少量兵力；而后是哥雷比一皮尔防线，荷兰的10个步兵师主要依托这一防线组织防御；最后是“荷兰要塞”，即鹿特丹、阿姆斯特丹、乌德列支和海牙地区，这一地区有海湾、河流和大面积水域，构成了良好的天然障碍，而且东有北临艾瑟尔运河的格雷伯筑垒地域，南有从瓦尔河到鹿特丹的防御工事作屏障，“荷兰要塞”是荷兰中枢神经所在地。为了能在哥雷比一皮尔防线与德军尽量拖延时间，必要时可把下莱茵河、马斯河和瓦尔河的防洪坝打开，以大水在这一地区构成障碍，并有利于主要港口城市的防御。

德军对于荷兰可能利用水障防御这一点是清楚的。在当时有一个办法可以打破荷军的计划，使德军的装甲部队避免遭受洪水的威胁：在地面部队突破主要防线的时候，同时攻占上述三条主要河流上的要害桥梁，以保障德军迅速通过。这就是空降作战的主要任务。

早在1939年10月27日，德军第7伞降师师长斯徒登特将军就被希特勒叫到柏林的帝国办公厅密谈。希特勒说，在波兰战役中，我们有意不使用空降部队，为的是避免过早地暴露秘密。但是现在准备立即展开西线的大规模攻势，该是使用空降部队的时候了。于是，斯徒登特奉命开始制定作战计划。他将在荷兰的空降作战行动分为夺占海牙和鹿特丹两个重要地域。在海牙，空降作战的部队为第22机降师的两个团和第7伞降师的1个营，由第22机降师师长斯庞尼克将军指挥。其任务是首先以伞降的方法夺占海牙周围的瓦尔肯堡、奥肯堡和伊彭堡3个机场，然后机降两个步兵团，以攻入荷兰首都海牙，俘获荷兰皇室、政府机关和高级指挥部成员，瘫痪其中枢神经，同时阻止这一地区的荷兰部队向受威胁的哥雷比一皮尔防线增援，并使荷兰空军不能使用“荷兰要塞”的军用机场。在鹿特丹，空降作战的部队为第7伞降师的4个营和第22机降师的1个团，由第7伞降师师长斯徒登特指挥，主要任务是夺取瓦尔港机场和鹿特丹的维列姆大桥、多尔德雷赫特大桥、默尔迪吉克大桥，为正面进攻的第18集团军打开进入“荷兰要塞”的通路。为了保障夺取和扼守这些桥梁，除使用伞兵直接在大桥附近伞降外，在瓦尔港机场机降1个步兵团，作为预备队，以支援各桥的战斗。参加空降作战的兵力为16000人，其中伞降部队4000人，机降部队12000人，由第2航空队约500架Ju-52运输机运送。德国西部的威塞尔、明斯特、利普施塔特、帕德恩博

等9个机场为空降出发机场。空降纵深40~100公里。为了达成最初空降的突然性，规定运输机从北海上空绕道飞行，从西北方向进入目标。

司徒登特的计划在后来的6个月中虽然经过修改，但其设想基本未动。希特勒一方面观察西欧事态的发展，与英、法保持着和平信件的互相往来：一方面又寻找实施突然袭击的良机。在此期间，司徒登特曾11次接受准备袭击的命令，每次命令都是在临起飞之前被撤销。第十二次接到袭击的命令是在5月9日，这一次空降作战计划真正付诸实施。

荷兰当局根据他们驻柏林的武官从德国最高统帅部谍报局搞到的情报，预料到德军将要进攻。荷军总司令温克尔曼中将将对德国空降部队突击“荷兰要塞”的威胁了如指掌，他不断提醒其部下注意防范。因此从5月7日起，荷兰采取了一些反空降措施：在各机场的跑道上和公路的重要地段上准备了载重汽车，设置了地雷和其他障碍物；加强了机场、城市的警戒和伪装；加强了值班飞机和增加了高射火器；在沿海组织了猛烈的对空火力。但荷军大多数军官对此并不重视，他们过于相信哥雷比—皮尔防线、洪水的威力和法国实施支援的诺言。

5月10日凌晨，德军航空兵袭击了荷兰、比利时、法国的40多个机场，夺取了制空权。对荷兰之战来说，最激烈的战斗并不是后来地面军队的突破，而是德军和荷军在“荷兰要塞”内的空降和反空降作战。

凌晨3时30分，德军对荷兰的瓦尔港、海牙、阿姆斯特丹、希尔维萨姆等地实施航空火力准备。在轰炸海牙兵营时，由于荷军未及时发出空袭警报，约800名士兵被炸死在床上。航空火力准备一直持续到运输机进入空降地区。

4时，运载第一批空降突击部队的运输机开始起飞。5时30分，第18集团军向哥雷比—皮尔防线发起正面进攻。

在海牙方面，第7伞降师第2团第1营乘坐65架Ju—52运输机，在战斗机护航下，从夜航机场起飞。他们在越过荷兰国境线，掠过平原，在通过哥雷比—皮尔防线以及在飞向海岸时，一直把飞行

高度降到30米作超低空飞行。当飞到海牙以西的河流交织地区时，才爬升到180米，并分成3个突击分队，分别飞向海牙周围的瓦尔肯堡、奥肯堡、伊彭堡3个机场。飞临海牙北边瓦尔肯堡机场的伞兵突击分队，看到了德军空军对机场实施航空火力准备时投下的最后一批炸弹。当轰炸机返航时，Ju—52运输机开始进入目标。伞兵降落在跑道上，很快集合完毕，与荷军机场警卫队展开战斗，把荷军驱逐出机场。7时30分左右，德军伞兵完全控制了机场。降落在海牙南边奥肯堡机场和海牙西边伊彭堡机场的两个伞兵突击分队也同时占领了这两个机场。

但是，当第一批德军的其余100架飞机运载1个步兵营飞抵瓦尔肯堡和另外1个步兵营飞抵伊彭堡、并于7时30分左右着陆的时候，却遇到荷兰军队的反冲击。伊彭堡周围的高射炮火一直很猛烈，运载步兵的飞机有12架被击中。在瓦尔肯堡，沉重的Ju—52运输机有的在松软的跑道上陷了下去，无法再起飞，结果被炮火击中。在瓦尔肯堡，荷兰步兵第4旅的3个营，也在1个炮兵团的火力支援下，对据守在机场上的德军伞兵和步兵实施了反冲击，并将德军从西北方向赶出机场。德空降部队第二批运输机到达机场上空的时候，地面的混乱局面使飞行员不敢冒险着陆。空中指挥官被迫下达了取消在机场着陆的命令。带队长机率领机群飞向附近的海岸，在卡特威吉克附

近选了一块海滩当作备降场。然而，这块场地的土质实际上比他预料的要松软得多，因此在这里先着陆的 14 架飞机当中，有 7 架因接地失事，无法再起飞。于是编队向西南转弯，试图在德尔夫特至鹿特丹的公路上着陆。但荷军在此段公路上事先设置了障碍物，因而在降落的 30 架 Ju—52 运输机中，有几架由于在着陆时损坏得过于严重而不能再起飞。陷在卡特威吉克附近海滩上的 7 架飞机的机上人员，遭到荷兰步兵第 4 旅第 2 营的攻击，被赶出着陆场。第一批在瓦尔肯堡机场着陆的部队，被荷兰军队赶出机场后，退至瓦尔肯堡村庄里的防御阵地。荷军炮兵对这些阵地连续轰击了一个下午，但是德军据壕死守，艰难地抵抗荷军的反击。

在奥肯堡和伊彭堡，荷军发动的反冲击也非常积极。荷兰近卫旅派出该旅的第 1 营，在 1 个炮兵旅的支援下，对奥肯堡机场实施反冲击。德军伞兵 1 个连在那里孤立无援，被驱逐出机场，向西南方向退却。荷兰近卫旅第 2 营和第 3 营，在海牙仓库守卫部队的支援下，攻击了伊彭堡机场，经过激烈的战斗之后，夺回了机场。荷军经过在海牙周围的一系列协同良好的反冲击之后，将主动权从德军手里夺了过来。

下午 4 时，第三批运载预备队及补给物资的运输机飞临海牙上空。但是这些飞机只能在海牙几个机场的上空无能力地盘旋，因为他们眼看着地面仍在进行激烈的战斗，不可能找到一块安全的地方着陆。鉴于这种情况，司徒登特通知第三批所有飞机统统在德军已占领的鹿特丹南面的瓦尔港机场降落。

第 22 机降师师长斯庞尼克是随着第二批机群飞到伊彭堡机场上空的，由于无法着陆，便飞往奥肯堡机场。然而这里的防空炮火也很猛。突然，斯庞尼克乘坐的那架 Ju—52 运输机被荷军的高炮击中。受了伤的运输机在空中盘旋着，寻找着陆的地点。飞行员看到有的飞机在海岸的沙滩上迫降在松软的沙地里，也有的飞机降落在鹿特丹至海牙之间的公路上。最后，斯庞尼克乘坐的飞机费了好大劲，才降落在靠近森林的一块空地上。海牙周围到处是德军被迫降落的运输机和空降人员，大部分人员被分割在数个地方进行独立的战斗。天黑前，斯庞尼克把各小股部队集中起来，约数百人，在海牙郊外的奥弗赖斯希构筑了“刺猬阵地”。因为兵力太弱，无法向市区进攻，又没有任何控制住的简易机场，斯庞尼克所受领的攻占荷军统帅部的任务无法完成。5 月 10 日傍晚，他通过无线电台和第 2 航空队取得了联系，接到库赫勒的命令，让他放弃原来的计划，停止对海牙的进攻，向鹿特丹北部挺进。

在海牙落地的德军空降部队在荷军的反攻下大部被歼，有 1500 人被俘，运输机损失 90%，荷军在海牙方面赢得了作战的胜利。

在鹿特丹方面，5 月 10 日凌晨 3 时，刺耳的汽笛声就开始响彻鹿特丹的街头和港口，这是空袭警报。瓦尔港机场附近的荷军步兵都躲进了机场的战壕和地道里，他们疲惫不堪地守在机枪和迫击炮旁。而这时却有两个预备连的士兵仍在机库的临时宿舍里蒙头大睡。正在他们做着美梦时，死神出现了。无数颗炸弹从天而降，炸弹落到机场边缘的战壕里和高炮阵地上，有一颗重磅炸弹正好命中了那座预备队正在里面酣睡的大机库。机库中弹后，马上燃烧起来，顷刻便倒塌了，不少士兵被压在里边，瓦尔港机场的防卫骨干力量就这样被消灭了。这次极为准确的轰炸是德军向鹿特丹方面实施空降突击的序幕。

就在瓦尔港的爆炸声停止、对空炮火寂静下来的同时，天空中又传来了

飞机发动机的轰鸣声。德军第 1 特殊任务轰炸航空兵团第 3 大队的运输机，运载着伞兵第 1 团第 3 营和第 2 营的 1 个连，于 5 时准时进入了鹿特丹的南部。炸弹坑遍布瓦尔港机场，燃烧着的机库冒出的浓烟使他们在空中很快认出了目标。伞兵们跳出机舱，只见机场上空白点一个接一个地从飞机里飞出来，越来越多。他们在空中飘荡了 15 到 20 秒钟，慢慢地接近地面。这时，荷军才发现这是德军空降伞兵。接着，地面响起了机枪的射击声。不知他们是在打伞兵呢，还是在打飞机？到处都是目标，简直不知该打哪个好。荷军的防空炮火开始也一度打得很猛，可后来逐渐减弱，并且火力也不集中了。伞兵遭受的损失主要是由于自己的过错造成的：1 架载着伞兵的 Ju—52 运输机竟然在离机库正上方实施空降，结果，丝绸做的降落伞见火就着，许多伞兵就这样被活活地摔死了。但大部分伞兵是在瓦尔港机场两侧着陆的，并立即投入了战斗。这样一来，荷军就不得不分散火力对付机场外围的伞兵。经过约 1 小时的激战，伞兵控制了瓦尔港机场。

德军在做好迎接机降部队的准备后，第 16 机降步兵团开始机降。一个运输机中队首先试图在机场着陆，但他们遭到小口径高炮的射击。有 1 架 Ju—52 运输机的油箱被打漏，两台发动机起火。这架飞机着陆后，还没等飞机停下来，舱门便打开了，士兵们从里面跳了出来。他们是施维贝克中尉指挥的第 16 机降步兵团第 9 连的两个排，是机降部队的先遣分队。紧接着，其他 Ju—52 运输机陆续着陆。该团第 3 营营长霍尔蒂兹中校事后曾这样写道：“不出所料，这里是一片惊人的轰响。发动机的轰鸣声、机库里弹药的爆炸声和重迫击炮弹的爆炸声交织在一起。敌人的机枪在阻击飞机降落，但我们的士兵早已敏捷地跳出机舱，开始了攻击。”

在德军机降过程中，荷军以密集炮火猛烈抗击搭载步兵的运输机，有几架运输机被地面炮火击中，其中 1 架坠地着火。荷兰海军的几艘小型舰艇也企图轰击着陆的机降部队，但被德国“斯图卡”式俯冲轰炸机所驱逐。此时，荷步兵第 3 营在荷军重迫击炮人力和鹿特丹北部炮兵火力支援下，正在进行反击。突然德军发出了绿色信号弹，这本是荷军停止重火器射击的信号，荷军炮兵误认为这是本军发出的信号，因此停止了射击。机场守军失去了炮火支援，经不住德军伞兵和机降步兵的攻击，最后的抵抗陷于崩溃，瓦尔港机场彻底落到德军手中。

英国皇家空军在 5 月 10 日至 11 日的夜间，曾用轰炸瓦尔港机场、破坏主跑道的办法支援过荷军，但是收效不大，德国 Ju—52 运输机仍然继续在机场上不停地起落。

然而，占领机场只不过是战役的开端。德国这次对鹿特丹进行空降作战的主要目的，是夺取市中心马斯河上的几座重要桥梁。他们必须尽快占领并扼守住这几座桥梁。在瓦尔港机场着陆的第 16 机降步兵团第 3 营，要通过鹿特丹南部市区，走几公里才能到达马斯河。为了防止在他们到达之前那几座桥梁被炸掉，德军采取了必要的措施，这就是另两支空降分队的任务。

一支是施勒特中尉指挥的第 16 机降步兵团第 11 连和部分工兵，约 120 人。他们在进攻发起的头一天夜里，潜入到奥耳登堡附近的次维舍南浴场。午夜，他们登上了在那里待命的 12 架 He—59 双翼水上飞机。这是一种老式飞机，在它那箱形的机身下，挂着很大的浮筒。这种飞机被海军用来警戒海面 and 救护，把它用于作战，实在是太笨拙了。可是，就是这样笨拙的 12 架水上飞机，现在却从次维舍有海（实际是一个近似圆形的内陆湖）起飞了，飞

机的载重量达到了最大限度。5月10日7时，这些飞机沿着新马斯河，6架由东、6架由西进入了鹿特丹市中心。飞机以离水面几米的高度超低空进入目标。在维列姆大桥附近，成两列着水，随后驶向大桥。这时，机降兵打开舱门，投下橡皮筏，然后坐上橡皮筏划向岸边。他们从防护堤登岸后，立即向东栈桥突击，迅速占领了旧港附近的莱乌和科依特两座桥梁。紧接着，又夺取了南面最长的维列姆大桥，拆除了荷军设置在桥上的炸药。邻近的铁桥也被相继占领。凡分钟内，12架He-59飞机运来的步兵和工兵，就在马斯河两岸构筑起了桥头堡。荷兰守备部队立即反扑。德军士兵躲在桥下、墙后和建筑物的角落里抗击，死守着他们的桥头阵地，荷军第一次反扑被击退了。

另一支空降分队是第1伞兵团的第11连，约60人。他们在维列姆大桥以北不远的运动场上伞降着陆，而后截住几辆市内公共电车，横穿费那努尔特区，急忙赶到河边。当时，第16机降步兵连11连正被困在桥头，情况危急，他们的到来，使形势有了好转。伞兵们越过马斯河，来到北面的桥头堡。

不久，在瓦尔港机降的第16机降步兵连第3营，经过激烈的巷战后，也突到马斯河畔，他们占领了河上的几座小型桥梁和马斯河中的诺德岛，并进一步增强了扼守维列姆大桥的力量。

荷军被赶出大桥后，从岸边阵地和附近高建筑物上，向维列姆大桥猛烈射击，并出动炮艇对桥头进行炮击，对大桥进行火力封锁。此时再想从桥上通过是非常困难的，真正打通维列姆大桥是在5天4夜之后。但留在北岸的60名伞兵凭借桥头堡，顶住了荷军的猛烈反击，使荷军始终无法利用这座大桥。

从南面通往“荷兰要塞”的唯一道路上，除了鹿特丹市的维列姆大桥外，还有多尔德雷赫特大桥和默尔迪吉克大桥。只有在这些桥梁均未被炸毁时将它们夺到手并能坚守住，等到第18集团军的先头部队第9装甲师开到，荷兰之战才能稳操胜券。所以司徒登特在鹿特丹方面作战的空降部队，还必须夺取多尔德雷赫特大桥和默尔迪吉克大桥。

夺取多尔德雷赫特大桥的是第1伞兵团第3连的两个排。他们着陆后几分钟就占领了大桥，并拆除了桥墩上安置的炸药。由于大桥周围建筑物布局复杂，荷军利用有利地形，趁德军立足未稳进行反扑。于是德军将布劳尔上校率领的第1伞兵团主力和在瓦尔港机场机降的第16步兵连第1营投入该桥作战。双方进行了持续3天的反复争夺，直到5月13日德军第9装甲师开到，在装甲部队的冲击下，荷军仓皇退却，德军才完全占领了多尔德雷赫特大桥。

夺取默尔迪吉克大桥的是第1伞兵团第2营。该营没有保持完整建制作战，有一个连如前所述，去支援攻占瓦尔港机场。剩下的兵力在德轰炸机对桥旁的碉堡和高炮阵地进行了准确的俯冲轰炸之后，由布罗盖上尉指挥，在桥的南北两个桥头堡附近伞降，对大桥守卫队进行两面夹击。经过短促激战，他们顺利夺取了这座横跨迪普河的长1.2公里的公路桥和长1.4公里的铁路桥，并扼守到正面进攻军队到达。

在鹿特丹和多尔德雷赫特地域空降的德军，不仅击退了荷军的反复冲击，而且还向多尔德雷赫特以南推进，并与在默尔迪吉克大桥附近作战的德军空降部队建立了联系，使荷军未能炸毁任何一座大桥。10日中午，司徒登特飞抵瓦尔港，接管鹿特丹、多尔德雷赫特、默尔迪吉克三角地区的防务。

德军正面进攻的第18集团军于5月11日突破了整个哥雷比-皮尔防线。

当荷军企图往鹿特丹撤退时，发现德军已占领了构成主要水上障碍的那些桥梁，于是荷军的退却部队更是溃不成军。5月12日晚，德军胡比克少将率第9装甲师先遣营到达默尔迪吉克。13日清晨，装甲车队在空降兵的欢呼声中，通过了默尔迪吉克大桥向北推进。接着占领了多尔德雷赫特。当天傍晚，第一辆坦克开进了鹿特丹。

在维列姆大桥，德军第16机降步兵团第3营仍在拼命固守着。虽然荷兰的重炮和炮艇仍在猛轰维列姆大桥，但无济于事。德方的损失也很大，营长霍尔蒂兹中校奉命撤回坚守在北桥头堡的60名伞兵，但是他们无法撤回来，因为荷军封锁得太严，不管白天还是黑夜，就是一只老鼠也休想活着过去。由于维列姆大桥为荷军封锁，地面进攻军队被阻于桥的南端。

5月13日16时，德军开始敦促防守鹿特丹的荷军投降，经过一天谈判，没有结果。5月14日15时，德军航空兵对鹿特丹市进行了狂轰滥炸，近60架轰炸机一次投弹1300余枚，共重97吨，市中心受到很大破坏，建筑绝大部分被焚毁，居民死亡900余人。空袭后，17时整，荷军城防司令斯哈罗上校亲自走过维列姆大桥向德军求降，并于1小时后签署了投降书。

在马斯河岸边阵地上坚守了5天4夜的德国空降部队的幸存者，从建筑物中、地下室和战壕里爬出来。桥头堡里死亡的伞兵很多，活着的都是满身泥土，衣服破烂不堪。紧接着，装甲部队通过公路桥，向北驶去，他们是去接应海牙郊外的第22机降师残余部队的。德军命令荷兰士兵带着武器到集合地点集中。此时，碰巧一支德国党卫军部队通过市区，他们以为突然与“武装”的荷军遭遇，顿时枪声大作。司徒登特听到枪声，马上跑到司令部的窗口，想加以制止。就在这时，一颗流弹打中了他的头部。幸亏一名荷兰的外科医生及时治疗，他才得以活命。

5月14日20时30分，荷军总司令温克尔曼将军通过广播命令全军投降，荷兰皇室及政府逃往伦敦。

德军空降部队在荷兰的空降作战并非全部成功。由于荷军战前已有反空降准备，德军空降兵受到重大损失。德军在荷兰共空降16000余人，伤亡4000余人，1600名伞兵被荷军俘获并运送到英国。在海牙的空降完全失利，其第22机降师失去了几乎一半的军官和四分之一的士兵。在鹿特丹的空降虽然取得成功，但也伤亡很大。德国空军投入的500架运输机损失了117架，使德空军的后备力量受到削弱。

德空降兵在海牙、鹿特丹地区突然空降，对荷兰政府构成直接威胁，在关键时刻牵制了荷军统帅部及其预备队，保障了德军正面部队的进攻。“荷兰要塞”的迅速被夺取，不仅对盟国的战术家们产生了很大的影响，而且当训练有素的荷军彻底崩溃的消息传出后，在世界上也产生了很大的震动。

三、飞夺埃本·埃马耳要塞

团军群的第6集团军同时开始了向比利时的挺进。希特勒企图以对比利时的进攻来转移盟军对他把阿登地区作为主攻方向的注意。盟军此时确实认为，德军的主攻方向和1914年一样，是通过列日攻打布鲁塞尔。德军第6集团军的行动就是要使盟军感到自己的预料是正确的。如果希特勒的企图能够实现的话，英国和法国的军队就会向北进入比利时去阻击第6集团军。这样，担任西线主攻的“A”集团军群就可以集中兵力，迅速突破阿登地区，突入盟军主力的侧翼和后方。正如希特勒事后所说的：“我把攻击的重点放在想

要突破的战线左翼，同时在另一翼采取了佯攻。”

第一次世界大战后，西欧各国为防御德国侵略，在与德国相邻的边境上都构筑了坚固的筑垒防线。在荷兰为哥雷比—皮尔防线，在比利时为艾伯特运河防线，在法国为马奇诺防线。这三条防线自北而南，互相衔接，连绵数百公里。到5月10日，比利时的22个师共有65万人，包括18个步兵师（其中只有6个是正规师）、两个摩托化师、1个骑兵师、1个重炮兵师。比军没有坦克，防空设备也几

乎等于零，只有1个战斗机团。其战前的部署如下：4个师配置在荷比边境一线，6个师用来保卫安特卫普至那慕尔的“KW线”，12个师扼守艾伯特运河。比利时在战争爆发前还未最后确定战争的打法，对于固守哪块阵地也还未做出抉择，要根据德军进攻时的兵力再作调整，因为艾伯特运河防线掩护了整个比利时国土，所以军队重点配置在这一线。

当德军“A”集团军群44个师的庞大突击部队，在阿登地区对面的德国边界上停下来，准备进攻的时候，“B”集团军群的博克上将却命令赖歇瑙将军指挥的第6集团军尽量进入靠近艾伯特运河的出击位置。因为博克虽然知道自己的任务是助攻，但他仍希望能以令人吃惊的速度向西推进，以使盟军确信德军的主要进攻力量是从

比利时向前推进。而德军进攻比利时的最大障碍，就是艾伯特运河。

由于艾伯特运河是为了防止德国入侵比利时而专门修建的筑垒运河，两岸陡峭，遍布防御工事，尤其还有运河边的埃本·埃马耳要塞扼守着运河，因而构成了被认为可与马奇诺防线相媲美的最可靠的反坦克防线。德军要进攻亚琛—马斯特里赫特—布鲁塞尔一线，就必须渡过这条运河。如果德军第6集团军在艾伯特运河受阻，那德军的进攻就会在还没有发挥其锐气之前停滞下来。为此，德军决定首先于1940年5月10日空降突击埃本·埃马耳要塞，并夺取埃本·埃马耳要塞西北部的艾伯特运河上的3座桥梁——坎尼桥、弗罗恩哈芬桥、费尔德韦兹尔特桥，如不能全部攻下，至少也要保证拿下一座。

埃本·埃马耳要塞地处荷兰与比利时国境的比利时一侧，位于马斯特里赫特城和维斯城中间。该要塞是艾伯特运河防线的一个重要组成部分，是马奇诺防线北面延伸部的强大筑垒和重要支撑点，是比利时东部防御体系的核心。其炮兵火力可控制艾伯特运河和马斯河16公里之内的所有渡口。要塞建筑在一个花岗岩的小高地上，高地南北长900米，东西宽700米。它的东北和西北面是几乎垂直的断崖峭壁，高约40米，水势滔滔的艾伯特运河流经崖下；南面横隔着宽大的反坦克壕和7米高的防护墙。要塞的各个侧面都被所

谓的“运河带”和“堑壕带”包围着，并筑有钢筋水泥碉堡，里面配有探照灯、60毫米反坦克炮和重机枪。要塞东面的马斯河与艾伯特运河平行，形成外围障碍。

埃本·埃马耳要塞实际上是一个精心设计建造的堡垒群，是仿照马奇诺防线的错综复杂的防御工事构筑的。乍一看，每座堡垒都是零散分布在一块五角形的区域内，但实际上，它是一个把炮台、转动式装甲炮塔、高射炮阵地、反坦克炮阵地、重机枪阵地等巧妙地结合起来的防御体系。各部分之间由长达4.5公里的地下加固坑道和交通壕连接在一起。每件武器都经过精心布设，使之发挥最大效力。要塞对任何方向都便于观察，通入要塞的每条坑道都可以阻止敌人的进攻。在要塞的上面没有暴露的石工痕迹，也没有暴露阵地的建筑物，处长满了杂草。在顶部有4座暗炮塔，用液压升降机供给弹药，并可随时缩入地下。为了迷惑敌人，比军还在要塞各处设置了假炮塔。要塞是在和平时期由一批专家设计、经过3年精心施工、于1935年竣工的。当时被列为欧洲最重要的防御阵地之一和世界上最坚固的要塞，并被形象地比喻为比利时东边的“大门”、艾伯特运河防线上的一把“锁”。人们普遍认为该要塞固若金汤，坚不可摧。在这座近代化要塞的建造上，尽管比利时军队绞尽了脑汁，但因要塞主要是为了防御地面进攻，所以有一点他们没有考虑到，那就是敌人有可能从空中降落在炮台和装甲炮塔之间的空地上。

埃本·埃马耳要塞的防守部队共1200人，由乔特兰德少校指

挥，属第7步兵师。全部人员均可处于距地面25米以下的掩体内，并备有可供长期使用的饮水和食品以及大量弹药。要塞的武器配备齐全，有安装在转动武装甲炮塔上的120毫米火炮2门，其射程对任何方向都是16公里；在要塞顶上的阵地内还有同样射程的75毫米火炮16门，60毫米反坦克炮12门，高射炮6门，轻、重机枪37挺，这些火炮和机枪只是要塞火力的一部分，因为它的火力是同野战工事有机地联系在一起的；沿着要塞的外缘，在壕沟和河旁，还有很多掩体和掩蔽壕，以及互相支援的火力发射阵地。对于一般的炮击，埃本·埃马耳要塞无疑是可以经得住的。实际上，防御计划已将敌人一旦突破山脚下的外围防线时，向要塞顶部实施猛烈炮击的可能性考虑在内了。由于要塞如此坚固和火力如此强大，守卫要塞的比利时第7步兵师接受了19公里宽的防御正面，这要比在其他情况下宽得多。

埃本·埃马耳要塞西北侧艾伯特运河上的坎尼桥、弗罗恩哈芬桥和费尔德韦兹尔特桥，是由东向西越过运河的必经之途。每座桥梁由1个班防守，包括1名军官和12名士兵。桥梁附近戒备森严，均筑有桥头阵地，在两岸桥头两侧600米范围内还筑有水泥地堡。各桥配备有反坦克炮卫门和机枪等其他轻武器，为防备万一，桥墩上安放了炸药，设置有电子爆破和常用的引信爆破两种爆破系统，后者的延迟时间也只有两分钟，这样随时都可以对桥梁实施破坏。平时这3座桥的守备分队属埃本·埃马耳要塞指挥，在要塞炮兵火力的控制之内。在要塞炮火的支援下，守桥分队可以经得起激烈的战斗。而且增援部队相距不远，一旦桥头吃紧，可及时到达。即使桥梁失陷，埃本·埃马耳要塞的大炮也能制止对方的前进，使对方不管夺取哪座桥，都要付出巨大的代价。

德军一直对埃本·埃马耳要塞十分感兴趣。自1938年起，就开始搜集有关要塞的资料，1939年已获得了要塞内部的详细设计图，并悄悄地对这个坚固防御体系进行认真的研究。为了找到摧毁它的特殊方法和为进行袭击作

准备，根据情报人员的了解和要塞的设计图纸，德军于 1939 年秋天开始仿造了两个埃本·埃马耳要塞：在格拉芬弗尔军事训练中心造了一个规模完全一样的“复制品”，在希尔德斯海姆空军基地又造了一个小一点的模型，

希特勒本人对解决如何突袭埃本·埃马耳要塞这个难题也相当关心。出人预料的是，他征求了一个女人的意见，尔后便形成了取胜的方法。被征求意见的人是一位富有朝气的著名女飞行员汉娜·莱契，她是极少数与希特勒保持长久关系的女人中的一个。莱契小姐是一名熟练的滑翔机飞行员，当她听到希特勒说起攻击埃本·埃马耳要塞的困难后，立即建议使用部队乘滑翔机进行无声的突击。希特勒对她的建议发生了兴趣，马上召见了戈林、司徒登特和航空工程师格哈特·康拉德。希特勒说他已经决定把夺取埃本·埃马耳要塞作为一项特殊任务交给空军来担负，并告诉司徒登特，他想用空降突击攻打埃本·埃马耳要塞，但他又不愿削弱在荷兰进攻的伞兵突击力量，因为那里的伞兵突击力量不足。经过讨论，司徒登特估计，所需人数最少也得 500 人，而且这些人可以由伞兵和滑翔机配合发动攻击，这就证实了莱契建议的可行性。司徒登特指定了一名他了解并且深信会完成这种任务的年青军官担任突击埃本·埃马耳要塞的指挥官。这位年青军官就是他的一名参谋，上尉沃尔特·科赫。

1939 年 10 月下旬，希特勒亲自召见了科赫。他走到墙下，拉开一张比利时大地图的幕布，指着埃本·埃马耳要塞对科赫说，一定要把这个要塞拿下来，还要夺取坎尼、弗罗恩哈芬和费尔德韦兹尔特等地的艾伯特运河上桥梁。给予科赫的部队只有伞兵第 1 团的 1 个加强连、一些工兵和这次进攻所需要的 Ju-52 飞机和滑翔机。希特勒命令他马上就开始准备。于是，由科赫上尉担任队长的专门执行袭击埃本·埃马耳要塞任务的空降突击队就成立了。

针对要塞的地形特点，计划使用滑翔机将突击队直接降落在要塞上面。将要使用的滑翔机是德国空军优良的 DFS-230 式滑翔机，这是德军为执行空降突击任务于几年之前就研制出来的。

早在 1932 年，当时设在瓦萨尔库帕的罗恩·罗斯济登公司制造了一架长翼滑翔机，用飞机拖曳，能利用强烈的上升气流上升到高空进行气象观测。1933 年，这架能在空中飞翔的气象观测滑翔机随同新组建的德国滑翔飞行研究所迁到达姆施塔特的格里斯海姆。在这里，它首先用作被拖曳飞行的教练机。当时还是德国滑翔飞行研究所飞行员的莱契小姐，就是最早试用 Ju-52 飞机拖曳滑翔机的人。后来任德国航空部长的乌德特听到这个消息后，前来达姆施塔特参观了这架滑翔机。他认为这种大型滑翔机完全能用于军事目的，可以用它把笨重的物资送到前线，也可以用它给被包围的部队运送弹药和粮食，说不定还能把相当数量的兵力悄悄地运到敌后。乌德特曾和一家研究所谈了这些想法。不久，这家研究所接受了制造军用滑翔机的定货，由汉斯·雅克普斯设计制造，并命名为 DFS-230 型。这种举世闻名的滑翔机就这样诞生了。1937 年，DFS-230 式滑翔机在哥达车辆厂投入成批生产。这是一种带支架的上单翼机，长方形的机身。机长 11.3 米，翼展 22 米，都是用亚麻布蒙着的钢管结构。起飞后扔掉其特大的机轮，着陆时使用一个坚固的金属滑橇。这是采用了乌德特的意见，因为他在 20 年代就曾冒险用滑橇在阿尔卑斯山的冰川上降落过。这种滑翔机自重 900 公斤，载重 1 吨，可以乘载 10 名全副武装的士兵。由于它的着陆速度低，很受空降部队的欢迎。

从 1938 年秋天开始，在当时还处于绝密之中的司徒登特的空降部队里，就成立了以基斯少尉为首的小规模运输滑翔机指挥部。从演练的结果来看，当突击一个守备力量较强的狭窄地段时，滑翔机部队要比伞兵更有把握取胜。因为当运载伞兵的运输机飞抵时，总要先被敌人发现，然后才空降。即使从 90 米的最低跳伞高度跳伞，伞兵也还要有 15 秒钟的时间在空中飘荡，处于被动挨打的境地。而且，即使伞兵以最快的出舱速度在 7 秒钟内全部跳出机舱，1 个班也要散落在 300 米长的地带。着陆后，伞兵们还必须抛掉伞具、集合、寻找投下来的武器箱，这样就要拖延很多的时间，使敌人有可能对最初的冲击作出及时反应，争取战斗主动权。而运输滑翔机就全然不同了。它可以在黑暗的夜色掩护下，悄悄地进入目标区域，这就使奇袭的效果更为理想。滑翔机驾驶员可以使这些“鸟”降落在目标附近 20 米之内。士兵们从机身的宽大舱门跳下后，就能够立即投入战斗。现在，这些滑翔机交给了富有雄心的科赫上尉使用。

科赫接受任务后，利用各种有效手段对埃本·埃马耳要塞作了研究。他在格拉芬弗尔对要塞模型进行了详细观察，熟记了各种照片和地图，并利用侦察飞行从空中对要塞进行了实地观察。他深信，在白天进攻要塞，其代价必然很大，用那么一点兵力去攻击，实际上几乎等于去自杀。只有在夜间让滑翔机直接降落在要塞顶部，才能成功地夺取要塞，因为不测的进攻时间和独特的进攻方式，能使他的行动出敌不意。为了提高攻击初期的突袭效果，他计划在攻击之前不实施炮火准备和航空火力准备。

科赫把他的计划呈送给希特勒，得到元首的完全赞同。在司徒登特正式批准了整个作战方案后，科赫便开始制定具体作战计划。他把部队分成 4 个分队，每个分队约 100 人。各分队的任务十分明确，1 个分队负责突击要塞，3 个分队负责夺占艾伯特运河上的 3 座桥梁。各分队又进一步区分了任务，有喷火器组（用于致敌惊慌和摧毁地堡）、机枪组、反坦克组、迫击炮组及爆破组。各组都配备了适合于完成任务的兵器，要求通过训练，每个士兵至少能够掌握两种军事技术，以便在战斗中能够代替他人完成任务。如果这些组和他一们的分队隔开，他们也可以组成独立的单位继续战斗。

根据这些设想，科赫率领他的部队从 1939 年 11 月至 1940 年 4 月，用半年时间，在靠近捷克旧边界的格拉芬弗尔训练基地，进行了为适应这次作战的极其艰苦和严格的训练。训练先从理论课开始，并利用沙盘和立体模型等形象教具施教。由于希特勒曾要求预行演习和训练要绝对保密，泄密者一律处死。因此，突击部队在希尔德斯海姆空军基地在刚组建起来时，就与外界隔绝了。这里没有休假，不准外出，信件要经过严格检查，禁止和其他部队的人员交谈。此外，每人还必须在一项规定上签名。规定上写的是：凡用书信、绘画或其他方式将本部队的性质及其任务泄露给他人者，不管有意或无意，格杀勿论。为了绝对保密，尽管士兵们都对要塞的内部工事设施了如指掌，但要塞的名字却直到所有训练结束后才告诉他们。继理论训练之后，开始了不分昼夜、不拘好坏天气的外场训练。到 1939 年圣诞节后，他们就以苏台德地区阿尔特法塔的捷克要塞作为假想目标进行实兵演习了。计划最后明确后，科赫又利用模型反复演练达 12 次之多。所有的战斗组都乘滑翔机在狭窄场地上几次练习了夜间着陆。为减少滑翔机的滑跑距离，在滑翔机的滑梯上缠上了带刺铁丝，着陆时后面还可放出小型减速伞。起初，伞兵全都分配在突击埃本·埃马耳要塞的分队里，后来科赫又给每个攻桥分队分配了一个

由 13 人组成的伞兵机枪班。为了能摧毁坚固的混凝土地下掩蔽体，还专门研制出一种 50 公斤重的锥孔装药炸药包。

训练卓有成效，各突击分队的战斗能力有了明显提高，而且取得了良好的心理效果。曾经空降到埃本·埃马耳要塞中执行过任务的工兵排长维茨希回忆说：“开始，我们对即将发起的进攻有些胆怯。但是，我们逐渐对自己的力量有了信心。不久，我们就确信：从要塞上部发起进攻的一方要比在内部防御的一方安全得多。”科赫的突击部队于 4 月底结束训练，开到科隆的厄斯特哈姆和布兹韦勒哈尔机场待命。由于保密工作做得很严，就连机场部队的指挥官也不知道为什么有这么多个滑翔机要在这两个机场的机库里装配。

司徒登特最后确定，突击队共 700 人，编成两个梯队。第 1 梯队 400 人，分成 4 个突击分队，使用滑翔机机降。第 1 分队代号“花岗岩”，队长威齐格中尉，兵力 85 人，配备轻武器和 2.5 吨炸药，使用 11 架滑翔机，任务是夺取和破坏要塞表面阵地。第 2 分队代号“水泥”，队长沙赫待少尉，兵力 96 人，与科赫突击部队指挥部一起，使用 11 架滑翔机，任务是夺取弗罗恩哈芬桥。第 3 分队代号“钢”，队长阿尔特曼中尉，兵力 92 人，使用 9 架滑翔机，任务是夺取费尔德韦兹尔特桥。第 4 分队代号“铁”，队长施勒希特少尉，兵力 90 人，使用 10 架滑翔机，任务是夺取坎尼桥。各突击分队夺取目标后，扼守到正面进攻部队到达。第 2 梯队 300 人，在第 1 梯队后乘 Ju—52 飞机伞降，任务是增援第 1 梯队袭击要塞的分队。“斯图卡”式俯冲轰炸机支援空降兵地面战斗。第 1 梯队的滑翔机将从荷兰方向进入目标，并在进入荷兰领空前就脱离拖曳机，悄悄地越过荷兰狭窄的领土上空进入比利时，空降距离 100 公里。

由于德国陆军总司令部将西线战役的开战时间定在凌晨 3 时，而滑翔机要准确地降落在指定地点，驾驶员必须能看清地形才行，这也就是说，滑翔机进入目标的决定性时刻，需要天色微明，所以科赫对此提出了要求：机降突击时间最晚也要和陆军相同，如果可能的话，最好在全面进攻开始前几分钟。但是，必须等到曙光初升的时刻，而凌晨 3 时天色太黑。为此，希特勒亲自出面干预，把进攻时间定为“日出前 30 分钟”。这个时间是从无数次训练中总结出来的，这是滑翔机驾驶员能够勉强看清地形的时刻。德国西线部队的这伙“冒险家”，试图以空降突击来夺取这座世界上屈指可数的著名要塞的准备工作就这样一切就绪了。

1940 年 5 月 10 日 4 时 30 分，41 架 Ju—52 飞机拖着 DFS-230 型滑翔机，从科隆的厄斯特哈姆和布兹韦勒哈尔机场起飞。一次极其大胆的作战行动开始了。跑道上，滑翔机被拖曳着向前滑行，很快，起落架的震动声消失了，眨眼之间滑翔机便一架一架地飞越机场围墙，跟着 Ju—52 飞机不断爬升。大约每隔 30 秒钟，便有 1 个三机组拖着滑翔机腾空而起。几分钟后，41 架 Ju-52 飞机全部安全升空。尽管天色还是一片漆黑，并且拖曳着沉重的滑翔机，但它们都没出什么问题。这些飞机在科隆南部的绿色地带上空的集合点会齐后，开始向西，沿着一直延伸到国境线的“灯火走廊”飞行。他们眼下是埃佛伦附近的十字路口，在那里可以清楚地看到第一个灯标。接着，在 5 公里远的费雷亨旁边，又看到了第二个灯标。就这样，当飞机飞过一个灯标上空时，就可以看到下一个灯标，有时甚至能看到第三个灯标。所以，尽管是在漆黑的夜色中飞行，仍能保持正确的航向。这些灯标将一直引导飞机飞到亚琛附近的预定“分手点”。41 架滑翔机上的突击队员们都倚在横贯机

身中央的大梁上，时而热得出汗，时而冷得发抖。

突然，“花岗岩”突击分队的1架飞机的机长发现在他的右前方有一缕青烟，这说明在同一高度还有1架飞机，而且眼看双机就要相撞。面对这突如其来的情况，为了避免空中相撞，他不顾后面还拖着1架滑翔机，猛推机头向下俯冲，这时，滑翔机驾驶员感到升降舵变得沉重起来，他拼命想把升降舵保持在原来的位置上，只听叭的一声，座舱的风挡玻璃好像被鞭子狠狠地抽了一下。原来，由于刹那间的压力增加，牵引绳断了。滑翔机在空中倒是又恢复了平衡，但拖曳机发动机的轰鸣声渐渐远去，四周显得格外宁静。这架滑翔机只好载着突击队员又飞回科隆，勉强越过莱茵河，在一块草地上降落下来。糟糕的是，突击埃本·埃马耳要塞的第1分队队长威齐格中尉就在其中。

飞机编队仍在按计划向西飞行。“花岗岩”突击队其他滑翔机上的队员们当然无法知道自己的指挥官已经被电掉。不过，这关系不大，因为各组都有自己早已确定的任务。滑翔机的每一位驾驶员对于在这宽阔的要塞高地上，在哪座碉堡的后面，或在哪座转动炮塔的侧面着陆最合适都已一清二楚。在周密的作战计划中已考虑到了滑翔机意外掉队的可能。并且在出击命令中明确规定，任何指挥官，在兄弟部队失败或无法着陆的情况下，都有责任带领部下去完成该部未完成任务。

不幸的是，20分钟后，“花岗岩”突击队又有1架滑翔机掉队了。这是在卢汉贝格的灯标上空。这架滑翔机的驾驶员看到拖曳他的那架Ju—52飞机的机翼开始晃动起来，而且它的标志灯不停地闪亮。莫不是脱离信号？滑翔机驾驶员有点不相信自己的眼睛了。几秒钟后，他脱掉了牵引绳，开始滑翔。其实这完全是个误解。刚刚飞了一半路程，高度还不到1500米，从这里滑翔连国境都到不了。最后滑翔机降落在迪伦附近的草地上，队员们跳出滑翔机，他们找到一辆汽车，急速驶往国境，在那里，陆军部队正趁着黎明前的黑暗集结待命，准备发起进攻。

这样，“花岗岩”突击队就只剩9架飞机了。他们终于在亚琛和劳联斯贝格连接线西北的费乔乌山上看见了最后一座灯标，它标志着已经到达“分手点”。为了不让比利时军队发觉飞机发动机的声音，滑翔机将从这里开始单独滑翔，隐蔽地飞越荷兰的马斯特里赫特角。

科赫上尉原先预计，为了克服逆风的影响，总得准备多飞8~10分钟。但没想到恰好这天是顺风，而且风力比气象站预报的要强得多。结果飞到这个地方的时间比预想的要早了10分钟。为使这次奇袭圆满成功，原计划是在发起总攻前5分钟，突击队在埃本·埃马耳要塞开火，可是现在，这种设想已无法实现。

也正是由于风向的原因，飞机的高度过低，只有2000~2200米。原计算，到“灯火走廊”尽头，飞机的高度必须达到2600米，因为

只有在这个高度上，滑翔机才能以适当的滑行角度飞抵目标。由于没有达到规定的高度，Ju—52飞机把滑翔机向前多拖了一段，跑到了荷兰上空，他们是想帮助滑翔机弥补高度不够带来的问题，没想到却帮了倒忙。因为Ju—52飞机发动机的声音等于给荷兰和比利时军队发了警报。当滑翔机刚刚脱离Ju—52飞机时，就遭到荷兰军队的炮击。轻型高炮吐出的红色火珠从四面八方空中飞来。滑翔机驾驶

员不时地转弯或作蛇行机动，灵活地躲开了炮火，没有1架飞机中弹。

由于这些滑翔机驾驶员全是精选的老手，所以他们仍然按照计划保持着队形，飞到各自目标上空，开始无声地进行大角度俯冲。

10日凌晨3时10分，埃本·埃马耳要塞指挥官乔特兰德少校接到第7步兵师司令部“要严加戒备”的电话，立即命令部队进入

临战状态。监视哨不时地从装甲碉堡中向外观察，严密地监视着漆黑的四周。两个小时平安地过去了，天色开始微微发亮。突然，从

荷兰国境的马斯特里赫特方向传来了激烈的高炮声。在埃本·埃马耳要塞的碉堡中，比利时炮手已做好高炮的战斗准备。他们以为是德国轰炸机要来袭击这里，可是侧耳细听了老半天，也没有听见飞机发动机的声音。

就在这时，滑翔机利用微明的天色，悄悄地从侧后进入，降落了下来。夺取要塞表面阵地的突击分队的9架滑翔机，1架接1架地在长满杂草的要塞顶部的预定地点滑行着陆。由于带有减速装置，飞机着陆后只滑行了20米。比利时哨兵看着这群幽灵似的“巨鸟”突然降落在他们跟前，个个被惊得目瞪口呆，甚至没有发出警报。突击队员和驾驶员从滑翔机上冲下来，尽管没有指挥员，训练有素的各组按预定计划立即开始突击。在带着大量炸药的工兵带领下，他们直向爆破目标冲去。为了掩护进攻，有几个人投了发烟手榴弹。顷刻间，第一声爆炸响彻了整个要塞——这是绝大部分守卫部队所听到的唯一警报。紧接着，突击队员们使用手榴弹和炸药包，连续快速地逐个对炮塔、碉堡、坑道口进行破坏，用冲锋枪进行扫射。一门要塞火炮被摧毁，一些比利时士兵战战兢兢地举起了双手。但有两个突击组此时被迷惑了，他们发现通过空中照相拍摄下来的结构坚固的两座碉堡根本就不存在。这是比利时在要塞建造的假炮塔。德军原先认出了一些假炮塔，并且把这些假炮塔加在训练用的要塞模型上；而另一些假炮塔则愚弄了他们。现在他们才发现“直径5米的装甲碉堡”原来是用薄铁皮伪装的。专门研制的锥孔装药炸药包行之有效，其能量穿透了3米厚的混凝土。突击队经短促战斗，不到10分钟就炸毁和破坏了要塞顶上的所有火炮和军事设施，突击队控制了要塞的表面阵地。看不见外面情况而又被巨大爆炸声搞得晕头转向的守军慌做一团、一筹莫展，只能猜想上面所发生的事情。这时要塞顶上的作战活动就只剩下突击队的工兵为打通坑道网洞口而进行的有组织的爆破了。

夺取3座桥梁的突击分队的滑翔机均按计划分别在桥的西端着陆，从哨所背后出其不意地向桥梁猛扑过去。费尔德韦兹尔特桥和费罗恩哈芬桥的守卫部队还没有来得及作出反应，德军便迅速、完整地占领了这两座桥。要塞指挥官乔特兰德在滑翔机着陆时，刚好用电话命令炸毁坎尼桥和马斯河上的另外两座小桥。结果坎尼桥在德军袭击时被炸毁。突击队攻取桥梁的战斗，得到德军阿尔登戈高炮营的88毫米大炮以及俯冲轰炸机的有力支援，使突击队在占领两座桥梁后的一整天中，抗任了比利时军队的猛烈炮击，得以坚守下

来。

夺取埃本·埃马耳要塞的空降兵还在进行突击的时候，大批德

国“斯图卡”式俯冲轰炸机就已到达，它们对通往要塞的道路进行了轰炸和扫射，封锁了通向要塞的所有通路，使其断绝了外援。当乔特兰德发现要塞顶部已被德军占领时，他一方面组织后冲击，一方面要求要塞附近的炮兵进行火力支援。邻近的碉堡立刻作出反应，火炮开始射击。但是“斯图卡”

式俯冲轰炸机很快就发现了这些火炮的炮口火焰，集中全力，迅速摧毁了这些炮兵掩体和火炮。天亮以后，比利时第 1 军的 1 个野战炮兵营开到了埃本·埃马耳要塞附近，准备炮击要塞上的德军，但还未来得及进入射击阵地，其大炮就被德军的俯冲轰炸机轻而易举地全部炸毁了。

7 时，德军突击队第 2 梯队到达，300 名伞兵成功地空降到要塞顶上，突击力量得到增强。在这些伞兵空降的同时，德军还在阿尔伯特运河西部 40 公里纵深的广大地区投下了假伞兵。这些假伞兵是穿着德国军服的草人，伞具绑在它们的身上。为了模拟枪声，还在假伞兵身上安装了自动点火炸药。这些假伞兵空降时，确实起到了扰乱比利时军队的作用，他们不得不去迎击这些出现在背后的新敌人；而且使比利时最高统帅部收到的情报真假难分，牵制了向埃本·埃马耳要塞的增援兵力。

乔特兰德少校在要塞里曾组织了几次反冲击，企图把德军从要塞上边赶走，但都没有成功。于是他只好把力量仅限于阻止德军空降兵打进来。要塞尽管失去了大部分火炮，但要塞四周的地下防御体系和运河堑壕连在一起，德军无法从上面接近，双方处于相持状态。

从 8 时起，比军第 1 榴弹炮兵团开到埃本·埃马耳要塞北面，向要塞顶部的德空降兵进行火力袭击。但在“斯图卡”式俯冲轰炸机的攻击下，炮兵团的袭击未能奏效就败了回去。随后，比军第 7 师又组织了 1 个步兵营向要塞推进，准备反击。德军“斯图卡”式俯冲轰炸机立即转回来，对该营进行轰炸扫射，使其无法接近要塞。

8 时 30 分，1 架滑翔机意外地出现在要塞上空，在要塞上面德军的欢呼声中降落在顶部，从滑翔机上跳下来的是威齐格中尉。原来，威齐格乘坐的滑翔机在莱茵河附近的草地上降落后，他立刻命令部下在这块草地上修出一条跑道来。在士兵们动作迅速地推倒篱笆、清除障碍物时，威齐格在附近的公路上拦住一辆汽车。20 分钟后，他回到了科隆的厄斯特哈姆机场。可是，那里 1 架 Ju—52 飞机也没有了，只好打电话从别的机场调了 1 架飞机代替。这架飞机顺利地草地上把滑翔机拖曳起来。这样，威齐格才得以重新返回他的突击部队。

按计划，德军飞机又空投了炸药箱，突击队准备用这些炸药对还没有完全被炸毁的碉堡实施再次爆破。5 月 10 日全天，德军都在埃本·埃马耳要塞进行“拔钉子”战斗，有的战斗小组甚至从高达 40 米的断崖上把炸药吊下去爆破。时间一小时一小时地过去了，被压制在要塞内部的比军痛苦地忍受德军的折磨。

德军第 6 集团军在空降突击的同时，从正面向比利时发动了进攻。由于空降兵控制了埃本·埃马耳要塞外部，使要塞的枪炮不能发挥火力去阻止德军的前进，德军正面进攻部队顺利突破比军前沿防线，渡过马斯河，于当天黄昏抵达艾伯特运河东岸，并接替了夺取桥梁的突击队。傍晚，1 个工兵营企图在埃本·埃马耳要塞前面通过运河，但被 1 座未被伞兵消灭的暗炮台的大炮所阻止。夜幕降临后，德军派出 1 个由 50 人组成的工兵组，用橡皮船偷偷渡过被水淹没的地区，摧毁了那座暗炮台和另几座暗堡。11 日凌晨，该工兵营顺利通过了运河，登上要塞，然后在空降兵的协助下，对钢筋混凝土的地下工事、坑道等进行连续爆破。整个上午，埃本·埃马耳要塞一直在爆破的震撼之下抖动，同时陆军工兵手持喷火器和自动武器向纵深推进。守备部队有 60 人被击毙，40 人受伤，13 时 15 分，比利时守军派出了谈判代表，

乔特兰德少校请求投降，埃本·埃马耳要塞陷落。

在夺取要塞的战斗中，德军空降突击队以出敌不意的行动获得了巨大战果，以亡 6 人、伤 19 人的微小代价，打死打伤比军 110 余人，俘虏 1000 余人。德第 6 集团军从这个缺口向比利时快速推进，于 5 月 17 日占领了比利时首都布鲁塞尔。5 月 28 日，比利时宣布投降。

德军空降突击埃本·埃马耳要塞是战争史上第一次使用拖曳滑翔机作战的大胆尝试。埃本·埃马耳要塞的陷落，使德军突破了艾伯特运河的防线，为地面部队打开了通向比利时心脏布鲁塞尔的大门。因此当时有人评论说：任何坚固的要塞都难以抵御来自空降兵的突袭。

四、“布尔人”出击

德军自 1940 年 5 月 10 日开始对西欧诸

国实施闪击战后，至 5 月底，卢森堡、

荷兰、比利时先后投降。盟军 40 个师被德军包围于比、法边境的敦刻尔克地区，开始执行“发电机作战计划”——即从海上撤退。至 6 月 4 日，从敦刻尔克撤退到英国海岸的人数为 33.8 万人，其中英军 22 万多人、法军 8 万多人，其余为少数比军。盟军撤退时武器装备丢失殆尽。英军共丢弃 2400 门火炮、700 辆坦克、8000 挺机枪，接运盟军撤退的舰船损失 226 艘，还有 302 架飞机被击毁。敦刻尔克大撤退后，英国的军事力量一蹶不振，而德军似乎是所向无敌。6 月 5 日德军开始进攻法国内地，14 日进占巴黎，22 日法国政府投降。

英国首相温斯顿·丘吉尔为了重建英国军队的声誉和英国人的信心，指示英军组建了一支专业袭击分队——第 2 突击队，该分队曾以“布尔人”之名而驰名于世。丘吉尔急欲使这支富有神秘色彩的部队在对德作战中创建功勋。当时英国的其他军队正在进行整编，准备迎接可能来临的德军入侵本土的战争，而对其他作战行动则尽量回避。因而“布尔人”突击队实际上只是一支人员、装备和武器都不充足的部队，它受命执行的也都是得不到任何支援的战斗任务。“布尔人”突击队的司令部称作联合作战指挥部，它从陆、海、空三军各部队抽调人员集中训练和使用。在突击队的初期成员中，主要是原来组织起来准备在挪威抗击德军用的 10 个独立连。1940 年 6 月初开始，突击队一直在分小组悄悄地从英国出发，对德国控制的欧洲海岸军事设施进行袭击。丘吉尔对这些偷袭行动大加称赞，他认为“布尔人”突击队的作战行动尽管规模小、机会少，但这总是在英军遭受一系列失败后，在战略防御阶段中取得的某些战术进攻的胜利。

德国在挪威和丹麦、荷兰、比利时空降突击的胜利，给丘吉尔以巨大震动，他在下令所有沿南海岸德军可能着陆的地方都设置障碍物的同时，指示国防部尽快组建一支“至少有 5000 名伞兵的部队”。国防部立即给各军区下令，要每个军区选送 1000 名志愿者，与此同时迅速组建了训练机构。在各军区的志愿者到达之前，根据丘吉尔的旨意，“布尔人”突击队成了伞兵部队的首批受训人员。这些人都希望能及早参加空降战斗，而且很喜欢突击队的特殊生活方式。因为突击队不在营区驻扎，每人每天发给 6 先令 8 便士英币，让其自找住处。训练地点附近的居民很快便发现，到他们家里寄宿的不是一般的老百姓。

显然，为了向急于求成的首相表示工作有所进展，国防部必须解决空降部队的训练场地和膳宿问题。为了不让其他的部门插手，他们首先选择了北部工业城市曼彻斯特的林格威民用机场作为空降训练试验中心，该机场位于索尔兹伯里平原陆军训练场的最北面。此地气象条件不利于飞行，因为曼彻斯特是英国著名的多雨区，即使不下雨时，当地的工业烟云也会笼罩整个天空。1940 年 6 月 19 日，空降训练试验中心改称中央空降学校。当时学校没有伞降训练经验，管理人员是从陆军和空军部队抽调来的，彼此之间非常陌生，甚至对自己到该校的任务也稀里糊涂。首任校长是空军少校路易斯·斯特兰格，他是第一次世界大战中有名的飞行员。斯特兰格少校只有皇家空军在战前训练单个人员跳伞的经验，即跳伞员爬上“弗吉尼亚”式双机翼轰炸

机的机翼，用手扶住两翼间的支柱，接到飞行员发出的信号后，打开降落伞，让张开的降落伞把他们拉入空中。这种方式使跳伞人员感到痛苦和恐惧，而且有不少人在开伞时会把机翼支柱拉弯。该校管理人员中的陆军最高官员是少校约翰·洛克，他来自皇家工兵部队，是一个自觉性很强、富有献身精神的人，尽管毫无空降方面的经验，但他立即开始了训练和组织空降部队的研究工作。

训练中首先遇到的是飞机、降落伞的保障和教员的来源问题。在洛克的奔走下，空军部很快给该校调拨了6架“惠特利”轰炸机作为伞兵运载机，并配发了1000具训练用伞。开始使用的伞还不是采用绳拉开伞，首批受训的学员必须采用类似手扶机翼支柱的方法，从“惠特利”飞机尾部临时装上的平台上跳下。好在这种伞没用几天，带有绳拉开伞装置的背式降落伞就运到了，同时在“惠特利”飞机的肚子下面开了一个便于伞兵跳出的舱门。但不幸的是，刚使用这种降落伞就出现了亡人事故，一名士兵的伞未开就坠地了。这是一次因操作不当造成的不应有的事故。几年之前，英国降落伞公司便向国防部建议使用他们公司设计的安全可靠的绳拉开伞式降落伞，但被婉言谢绝了。该公司的降落伞与皇家空军的训练伞的不同之处是：跳伞员跳离飞机时，利用人本身的重量就可使伞绳拉出，伞随之张开，这样就减少了拉绳缠绕的危险。这种新型降落伞，以其较好的可靠性很快被部队认可，深受伞兵们欢迎。以后的十几年里，英国空降部队一直在使用这种伞，而且不需要备份伞。

1940年7月9日，洛克起草了一份改革空降部队现行训练制度的报告。他指出，空降部队急需解决的首要问题，是英国到底需要拥有多少空降部队为宜。此外，目前存在的问题还有：空降部队的任何事情都必须经国防部和空军部两个部门批准和作出决定，而他们互不信任；林格威是一个不适合空降部队训练的地方；突击队员自我住处的做法仍没改变，这样容易与当地政府发生冲突；至今没有适合于空降部队训练的运输机。洛克提出，应有一个能满足飞行训练、气象条件好的机场和大的着陆场；要修建营区，强化部队的纪律；要采用专门的徽章，而现在许多人还佩带着他们原部队的徽章。

从8月起，各军区选送的突击队员陆续到达，开始进行伞降训练，这是组建空降部队的第一步。这时有人提出滑翔机比降落伞更易于空降，使用滑翔机，士兵可以集体着陆，并能携带装备和重型武器。8月10日，以滑翔机部队弥补伞兵部队不足的建议呈交给了丘吉尔。鉴于德军用滑翔机夺取埃本·埃马耳要塞战斗的例证，丘吉尔表示完全同意，并指令空军部负责领导和组织生产滑翔机。

9月5日，英空军召开会议，研究未来空降兵的体制编制问题。与会的陆军和空军的将领们坐在一起，通过解释和谅解，从思想上消除了怀疑和隔阂，形成了工作上的伙伴关系。会议所做出的重要决定是：空降兵部队的兵员来自陆军，滑翔机飞行员由陆军负责抽调，空军负责培训；计划到1941年春培训出一支3000人的伞兵部队，和一次能空运、空降1个旅（3700人）的滑翔机部队，并建议制造能够运载坦克或与其相同重量物品的大型滑翔机。会议还讨论了空降作战的各种形式，例如袭击敌人占领的土地，然后从海上或空中撤出；以空降部队作为进攻的先头部队；甚至讨论了以空降袭击德国内地的重要目标，以引起其惊恐沮丧局面的出现等大胆的设想。会议之后，空降部队的一切工作都按决定迅速展开。中央空降学校改名为中央空降

部队，指挥官是空军上校哈维，在其编成内有发展科和伞降训练学校、滑翔机训练中心等。

到1940年9月底，“布尔人”突击队共接受了21名军官和321名士兵，11月完成了第一期跳伞训练后，改编为第1伞兵营，成为英军第一支空降部队。

1941年初，中央空降部队就将当时还未完全组建齐全的空降部队的使用原则制定了出来。除了以前就明确的用于袭击敌人和夺取敌机场外，其主要任务还有：配合正面进攻的地面部队，从后方攻击敌防御阵地；空降在敌后，孤立敌方阵地，阻止敌预备队开进；夺取并扼守重要渡口和隘路，防敌破坏，防退却之敌利用；实施侧翼攻击；破坏敌交通运输；实施佯攻，牵制敌预备队等。

至此，英军第一批空降兵部队建成并作好了战斗准备。联合作战指挥部对伞兵的发展非常关切，为了检验第一批伞兵的训练成果，开始寻找战机并计划空降兵初显身手的行动。这时，意大利和德国已结成军事同盟，并对希腊发起了进攻。虽然英国陆军部队在意大利北部和东非取得了一些战果，皇家空军战斗机在英国上空也取得了巨大胜利，但在国内影响还不够大。为了打击意大利，警告墨索里尼在阿尔巴尼亚和利比亚的战争升级行动，抵销德军几次空降成功的影响，英国决定使用刚组建起来的空降兵，深入意大利国土，以较小的代价进行一次在民众中能产生良好心理作用的军事行动，以显示自己的力量，鼓舞全国的士气。联合作战指挥部的参谋们在伦敦一家自来水公司的帮助下，寻找到一个作战目标——意大利南部沃尔士诺山上的供水管道。

该供水管道修建于1930年，长期以来为意大利南部的塔兰托、布林迪西、巴里和福贾等重要港口、城镇提供淡水。而现在，这些港口都是向意大利作战部队输送补给物资必经的港口，而且被驻巴尔干的其他轴心国部队所利用。如果这条供水管道被破坏，至少1个月内这些港口将得不到淡水供应，影响面很大。同时，该目标处于农业区，人烟稀少，不会有多大反抗力量，完成任务后便于向海边转移，从海上返回。

联合作战司令部指挥官、海军上将凯斯，挑选了“皇家威尔士明火枪团”的普里查德少校任这支伞降突击队队长，任命克里斯托弗利上尉为副队长，并任命皇家工兵部队的戴利上尉为爆破组的指挥官。突击队共38人，其中有6名军官、32名士兵。随同突击队行动的还有一名意大利语翻译。使用的空运工具是“惠特利”轰炸机。普里查德少校在判读诺尔士诺山区的航空照片时发现，山腰上有两条平行的导水管，他沿着像是主要导水管的这条线选择了一点，并将其指示给戴利上尉进行爆破。计划于2月10日夜间伞降，任务完成后，伞兵徒步隐蔽地从陆路撤退到塞列河口潜伏，2月18日夜间一艘英国“胜利”号潜艇将在河口露出水面，将他们接走。如果这一次未接到，潜水艇将于25日夜间返回该地再接应一次。

由于是首次空降作战，在联合作战司令部的领导下，进行了周密的组织准备。为了训练战斗人员，在林格威附近的塔顿公园里秘密地修建了模拟目标区域的全部设施，并于2月1日夜间，在有大风的情况下进行了演习。飞行员为了能够在夜间准确航行，使伞兵能在150米的高度准确地降落在目标区，也进行了专门的训练。

与德军在挪威、荷兰和比利时的空降突击相比，英军对一条供水管道实

施一次不足 40 人参加的突击，看来不会对战争进程起到巨大的作用。因此伞兵们以开玩笑的口吻称这次作战行动为“巨人”，于是联合作战司令部就将这次行动命名为“巨人行动”。

2 月 7 日，伞兵突击队乘 8 架“惠特利”轰炸机从英国的北安格列亚转场到马耳他，在马耳他领取了爆破器材和其他作战物资。2 月 10 日 18 时 20 分，8 架轰炸机由马耳他起飞，飞往目标，其中 6 架飞机载运伞兵，其他 2 架则装着炸弹，这 2 架飞机要去轰炸福贾港，目的是转移敌人的注意力。

当飞机进入意大利上空时，月光明亮，天气寒冷。伞兵们打开飞机底舱板上的门，阵阵寒风灌进机舱。他们面对面地蹲在敞开的舱口两侧，做好了跳伞准备。从狭窄的轰炸机机舱地板孔里跳离飞机，的确是一种需要技巧的事情。如果离机用力过大，机外气流会抓住你的身体似的，使你的头部猛撞到与风向相反的一侧舱门上；如果跳离舱门用劲大小，背后的笨重伞包就会挂在舱门的边缘上，使你向前磕碰头部。总之，离机动作稍有不对，极易使头撞舱门口。伞兵们诙谐地把这种情况称为“撞钟”。越过大雪覆盖的皑皑山脉后，飞机上的红灯开始闪烁，这表明 5 秒钟后就要到达伞降地域。伞兵们紧张起来，第一名伞兵向前滑动。接着绿灯亮了，伞兵们一个接着一个跳出机舱。在大雪覆盖的地面辉映下，伞兵在空中摇摆降落时就可以看到供水管道的影象。

23 时，伞兵们准确地降落在距目标不超过 1200 米的地方。然而，普利查德少校在集合部队时发现丢失了 1 架非常重要的飞机，戴利上尉和几名主要工兵爆破手，连同装在那架飞机上的许多炸药都无影无踪！原来，戴利的爆破组乘坐的飞机因机械故障延迟了起飞时间，在赶队途中又迷了航，将爆破组及大量炸药错投在距目标数公里远的一个山谷里，致使他们无法参加爆破。

除爆破组外，其他人员集合后，迅速运动到供水管道的爆破地点。普利查德少校命令皇家工兵少尉帕特森接替了爆破组长的职务。帕特森发现供水管道的支座不是原先预料的砖石砌筑，而是由钢筋混凝土筑成。由于缺乏炸药，爆破不能按原计划进行，因而他决定利用所带的全部炸药，集中爆破一段供水管和附近的一座小桥。因为这座小桥在修建供水管道时曾被用来输送建筑材料，破坏后意大利人枪修水管时，势必要使用这座小桥。11 日零时 30 分，帕特森指挥工兵小组堆放好炸药后，同时爆破了供水管和小桥。然后，突击队分成两个组迅速进入山区，向塞列河口方向撤退。

巨大的爆炸声招来了当地的警察和农民，他们开始进行搜捕。那些经过紧张的跳伞和爆破行动的伞兵已十分疲乏，此时在陡峭的山路和寒冷的天气中进行越野行军已相当吃力。尽管他们深入了山区，但为避开居民点，不得不从远路迂回。而白天要不被发现是很难的。第二天黎明时，因目标暴露，为当地农民和警察俘获。口才流利、精通意大利语的皮基当场被击毙。错降在山谷里的爆破组，未找到目标而单独进行活动，几天以后也被俘虏。

英军这一次空降没有完成预定的任务，破坏点不是要害部位，很快被修复，未起到切断意大利几个港口和城镇洪水的目的。然而，这是英军的首次空降突击，也是盟军在第二次世界大战中空降作战的开始，它在空降作战发展史上具有重要地位。这次空降行动隐蔽、突然，未被意大利人发现，只是因运载炸药和爆破手的飞机错投了地点，致使任务未能完成。这次空降突击是在英国为抵销德国一连串的空降成功，正全力寻求哪怕是小的战术胜利的

时候进行的，它向意大利政府显示了英国空降兵的潜在力量，并给意大利政府带来了一次心理上的冲击。

五、科林斯大桥之战

1、当德军还在西线作战、其空军正在进攻

英国之时，希特勒的视线已经开始转向东线，盯住东欧和苏联的广大国土和财富了。希特勒认为，消灭布尔什维克主义是法西斯主义称霸欧洲和世界的决定性步骤之一。波兰覆灭、法国投降后，他下令立即制订进攻苏联的秘密军事计划——“巴巴罗萨计划”。1940年12月，他批准了该计划。为了执行“巴巴罗萨计划”，希特勒采取了一系列步骤，扩大法西斯侵略集团，并进一步加强对巴尔干地区的控制，以保障德国侵苏的南翼安全以及粮食、石油和原料的供应；同时可以利用巴尔干半岛的有利地位，突击英国在地中海、近东和北非的战略要地。

1940年11月20日，匈牙利霍尔蒂法西斯政权加入德意日三国同盟，成为希特勒在东南欧的一条走狗。位于巴尔干半岛北部、盛产石油、并同苏联有几百公里边界的罗马尼亚，是希特勒为发动侵苏战争急于要控制的国家。11月23日，在希特勒支持下通过政变建立的安东尼斯库独裁政权加入三国同盟，被控到法西斯德国的战车上。1941年3月1日保加利亚加入三国同盟，德军30万人开进保加利亚，进逼南斯拉夫边境。

1941年3月25日，当南斯拉夫加入三国同盟时，引起了人民群众强烈反对。27日，亲德政府在一次政变中被推翻。南斯拉夫人民的革命行动和希腊军民对意大利军队的英勇抗击，打乱了法西斯的侵略步伐，希特勒不得不把进攻苏联的“巴巴罗萨计划”推迟，先征服南斯拉夫和希腊。

4月6日，也就是在南斯拉夫与苏联签订友好和互不侵犯条约的第二天，德国及其仆从国未经宣战便对南斯拉夫发动了进攻，4月12日贝尔格莱德沦陷。4月18日，南斯拉夫军队投降。

在进攻南斯拉夫的同一天，德军在意军的配合下，从保加利亚向希腊发起进攻。4月9日，德军占领了萨洛尼卡，希腊的精锐部队在东北部被打垮。4月19日，德军进到希腊中部地区，希腊第1集团军已来不及撤退，于23日投降。希腊第2集团军和驻希腊的英联邦军队，一面阻击德军前进，一面有计划地从伯罗奔尼撒半岛等地向南撤退，准备从海上逃往克里特岛和北非。德军为了阻止希军和英联邦军的撤退，决定使用空降兵夺取科林斯大桥，断其后路，以达到围歼之目的。

科林斯城位于伯罗奔尼撒半岛的东北端，为半岛的交通要冲。它的北面是一条5公里宽的狭长沙质地段，是连接伯罗奔尼撒半岛和希腊大陆的地峡。在这个狭长地段上，有一条24米宽的运河，沟通科林斯湾和萨罗尼克湾。距科林斯城北5公里的横架子运河上的科林斯大桥，成为希腊大陆与伯罗奔尼撒半岛之间的唯一通道，也是希军和英联邦军向伯罗奔尼撒半岛撤退的必经之路。

当德军继续向南推进，进入布拉洛斯和塞尔莫皮莱隘路的时候，由亨利·威尔逊中将率领的英联邦军（由英同、澳大利亚和新西兰人组成）已经知道，由于德军已集中兵力，即将包围希腊大陆东、西两侧的港口，拉夫里昂港和拉菲纳港附近的海面是不能再利用多久了，他们唯一的撤退路线就是伯罗奔尼撒半岛南部的纳夫普利昂、卡拉梅和莫内姆伐西亚港口。这就极大地增加了科林斯狭窄地带的重要性。威尔逊下令让澳大利亚军直属炮兵指挥

官 E·A·李准将负责防守伯罗奔尼撒半岛，直到盟军完成南撤任务时为止。李很清楚，有效阻止德军追击的关键是保住科林斯运河上的桥梁。如果在撤退完成前失掉这座桥，希腊大陆上的盟军部队通往港口的通路就会被切断。为此，他必须努力使这座桥得到严密的守卫。

4月24日下午，李在伯罗奔尼撒半岛的阿尔戈斯登上指挥车，朝北向着科林斯大桥方向驶去。他通过遍布乱石瓦砾的科林斯城后向大桥走去，在大桥附近看到了一些高射炮隐蔽掩体和两辆属于装甲第4团的坦克。坦克手们告诉他，在桥那边还有两辆坦克。除此以外李还看到，有一部分来自澳大利亚第6野战连的工兵正在桥墩上装置炸药，他们的计划是，等到最后一批英联邦军队撤过桥之后，把桥梁炸毁，堵塞运河航道，以阻止德军追击。

李看到这些情况后，感到非常着急。他认为必须把一支比较强的部队配置在科林斯大桥，如果德军运用装甲力量或空降兵对大桥发起攻击，企图突破运河，这支守桥部队要能够坚守到增援部队到达。这时已近黄昏，澳大利亚第16和第17旅步兵群的卡车，正在通过大桥。李找到过桥部队的指挥官艾伦，告诉他现在这座桥已显得极端重要，请求拨给他1个营的兵力，支援他扼守科林斯大桥。艾伦也认为需要加强大桥的防御，于是命令正在过桥的步兵第6团第2营的两个连退出行军纵队，留守大桥。李将1个连配置在桥北边沿铁路一带，将另1个连配置在科林斯以南约2.5公里的地区。

这样，至4月25日，加上原来的守桥部队，李已在运河地域组建起1个营，他将这个营命名为“地峡部队”，由第19营的戈登少校指挥，主要负责守卫大桥。其兵力部署是，桥北端有两个步兵连和部分工兵及10门高射炮；桥南端有1个步兵连、1个摩托化步兵连及12门高射炮。桥南还驻有装甲第4团司令部，有坦克4辆。守卫大桥的总兵力是4个步兵连及1个坦克团团部。

德军空降兵自组建以来就一直把断敌退路当作是伞兵最适宜担负的任务，但以前却没有机会实践过这种典型任务。渴望再一次获得战斗荣誉的司徒登特为捕捉有利战机，已在上个月就将他的部队从德国开到保加利亚。4月24日下午，他将空降夺取科林斯大桥的任务交给了空降第7师第2团，该团司令部设在保加利亚中部的普罗夫迪夫，团长是斯特姆上校。司徒登特命令他在26日进行突击，只给他不到两天的准备时间。空降兵力为第2团的第1、2营，加上工兵、重火器各1个连，共1500人。保障空降的为50架Ju—52运输机和12架滑翔机。斯特姆上校接受任务后立即进行准备，他将运输机和滑翔机从普罗夫迪夫地区转场到奥林匹斯山南方的拉里萨，计划用那里的机场作为空降出发机场。德军侦察机对科林斯狭窄地带进行了空中侦察，并对科林斯大桥及其周围地区拍摄了航空照片。斯特姆研究了科林斯大桥的航空照片后，下达了作战计划，规定两个伞兵营乘运输机伞降，工兵连乘滑翔机机降，在大桥的南北两端同时实施着陆。着陆后，对目标形成合围，伞兵攻击守桥部队，并阻击向大桥增援的部队；工兵要尽量靠近大桥着陆，迅速拆除安装在桥上的爆炸物，以防英联邦军破坏大桥。空降战斗中，由战斗机和俯冲轰炸机各1个中队负责空中掩护和航空火力支援。为了阻止对方增援，德国飞机将封锁桥梁地区的公路，首先要封锁住半岛北面从纳夫普利昂和阿尔戈斯通向科林斯的道路。

25日拂晓，已撤到伯罗奔尼撒半岛上的英联邦部队，继续向南面港口行进。为了防备空袭，车辆都进行了伪装并随时注意隐蔽。德军的轰炸机和往

常一样准时赶来，这些日子它们把大部力量集中在从科林斯到南部一些港口的公路上，另外还有 Me-110 战斗机进行配合。这些战斗机在低空巡逻，并伺机攻击地面目标。德机的轰炸虽不猛烈，但从未间断。在阿尔戈斯附近，英联邦军一些车辆被德国空军飞行员发现，德机随之进行了突击，结果发生了一场大火，燃烧了一天。德军频繁的战术空中攻击，使英联邦军的白天行军遭到阻碍，并使其士气受到挫折。25 日这天，科林斯大桥尽管有时遭到攻击，但不是主要目标，而靠近两侧桥头的高射炮阵地却时常成为德机攻击的主要目标。

25 日夜，尚在希腊大陆南部的英联邦军步兵第 5 旅，成为最后一批有计划地从拉夫里昂港乘船撤走的大部队。此时在德军的强大攻势下，盟军在雅典北部的防线开始瓦解。因此，威尔逊中将不得不作出这样的决定，即英联邦军队再也不能在雅典附近上船。唯一的办法就是通过科林斯大桥向伯罗奔尼撒半岛的南部港口前进。这时他还有两支主力部队仍在运河北侧：一支是在克里克欧希附近与德军装甲兵第 9 师保持着战斗接触的步兵第 4 旅，还有一支是正在马拉松地区进行战斗的装甲兵第 1 旅。威尔逊命令这些部队改变撤退路线，通过科林斯大桥。于是这两支部队利用夜间开始通过科林斯大桥向南撤退。

约在午夜时分，新西兰师骑兵团的 1 个中队在汉福德少校指挥下，与配属给该中队的步兵第 22 和第 28 营一道通过了科林斯大桥。他奉命要立即向“地峡部队”指挥官戈登报到，以加强科林斯大桥的防守力量。但他自作主张，决定次日早晨再去，当天夜间下令将自己的部队驻扎在了桥南边的一棵小树林里。

4 月 26 日早晨 5 时，德军空降兵登上运输机，开始了两个多小时航程的飞行。还不到 7 时，德军的战斗机和轰炸机已提前到达，开始对科林斯大桥附近的各个军事目标进行了猛烈的轰炸扫射。先是 9 架 Me-110 战斗机对英联邦军高射炮阵地实施小角度俯冲轰炸和扫射。然后又有约 70 架 Me-110 和 Me-109 战斗机进行补充攻击。由于高射炮射击效果不大，难以命中快速机动的战斗机，以致德军飞机在桥梁上空从 80 架又增到 100 架。战斗机空中攻击 5 分钟后，又飞来了 20 架“斯图卡”式轰炸机，这些轰炸机在飞入英联邦军阵地

上空时，根本就没把这些高炮放在眼里，它们的拉平高度仅 150 米投下了重型和轻型炸弹，对桥梁地域实施俯冲轰炸。为了用适量的炸弹发挥最大的作用，这些飞机还进行了许多次下投弹的俯冲。在整个 40 分钟之内，守桥部队一直处于德军飞机不停的狂轰滥炸之中。由于没有自己的空军进行空中支援，他们根本无力反抗。7 时 40 分，“斯图卡”式轰炸机突然增加了轰炸次数，而且对科林斯大桥的南北两侧进行了集中轰炸。然后，飞机的轰炸又突然停止。原来，运载德军空降部队的运输机已经飞到科林斯湾。

德军运载空降兵的机群从拉里萨机场起飞后，先以三机编队队形在 45 米的高度上超低空飞行，到达科林斯湾上空后，上升到 120 米高度，由西向东进入大桥上空进行空降。首先是 12 架刚刚脱开拖曳索的滑翔机，拖着减速伞无声地在桥的两端着陆。工兵连的 100 余人迅速跳下滑翔机，冲向大桥，数分钟便夺占了大桥两端的桥头堡，切断了桥上引爆炸药的导电线。与此同时，伞兵陆续在大桥南北两侧附近着陆。在没有损失一架飞机的情况下，至 8 时 10 分空降完毕。在首批跳伞的伞兵中，有 52 岁的斯特姆上校，他亲自

带领伞兵并指挥战斗。伞兵第1营在运河北岸着陆，经短促战斗。击溃了守桥部队。“地峡部队”指挥官戈登少校与各自独立作战的分散的小分队失掉了联系。他试图以他自己的连和所有能找到的士兵，沿运河北岸建立一个环形防御阵地，但被德军击退，并被分割成几个孤立的小组。伞兵第2营在桥的南头着陆，由于飞机飞得有点偏南，结果把伞兵投到一块高地顶部，这块高地位于运河与桥南主要守桥部队所在地的中间。事后据一位英军高射炮兵连连长说，德军伞兵进入战斗时相当密集，当他们的降落伞张开时，相互之间几乎是在碰撞着，“他们仅仅有几秒钟的降落时间，要想在降落中射击他们，是根本不可能的。”伞兵着陆后立即遭到守护大桥的步兵和坦克的攻击。经过激战，他们击退了守桥部队，击毁了4辆坦克，并攻占了利林顿上校的装甲第4团司令部，澳大利亚的工兵在德军的攻击下也已溃散。

正当伞兵转向桥头时，科林斯大桥突然在巨大的爆炸声中腾空而起，桥梁完全炸离桥墩掉入运河之中。究竟是什么原因引起爆炸的，直到战后也未搞清楚。德军认为是一发炮弹偶然击中炸药而引爆的，这些炸药是从桥衍上取下来堆积在路上准备运走的。英军则有人说是一名英军上尉干的，他在桥附近匍匐前进，并用步枪射击捆扎在桥桁上的炸药包，第二次射击命中，炸药包引起爆炸。从爆炸后的桥梁现场来看，似乎后一种说法更为可信。

对于德军伞兵来说，科林斯大桥的炸毁意味着他们没有完成任务，或者说至少没有完成主要任务。德军现在虽然能阻止住继续向伯罗奔尼撒半岛撤退的盟军，但他们却丧失了向南面港口快速推进的能力。对于英联邦军来说，则使仍战斗在运河北面的第4旅幸存者的退路被切断了，使他们失去了经由半岛乘船撤退的希望。这时，守桥部队已没有能力组织反击了，于是，大桥炸毁后被运河分割成南北两部分的德军伞兵便继续进行扫荡并加强其阵地。

运河北岸的伞兵伏击了一支英军汽车运输队，这支汽车队当时根本不知道在科林斯已经发生的战斗，它正在从雅典向科林斯行驶。在伞兵袭击下幸存的英军士兵丢掉车辆。逃进山区。德伞兵又在附近收集了一些小船，在运河上架起一座浮桥，桥北的伞兵通过浮桥与桥南的伞兵会合。

在运河南岸，斯特姆没有遇到什么大的抵抗，便于下午1时开进科林斯城，接受了市长、城内驻军司令官和警察局长的投降。第2营攻占了科林斯机场，缴获了停在机场上的13架飞机。

当时在比较靠南的纳夫普利昂港口的英联邦军第6旅，也不知道科林斯大桥已被炸毁和德军已控制了那一带地区。旅长费赖伯格少将派第26营营长佩奇中校率领该营，沿公路向北部的科林斯进发，命令他实施反冲击，驱逐德军，守住科林斯大桥。佩奇边走边制订作战计划，他决定用两个连去增援守桥部队，其余各连则向他们能找到的所有德军阵地发起攻击。佩奇在北进途中，遭到德军战斗机的不断袭击，但他还是设法在下午4时到达科林斯。在与德国伞兵警戒部队进行一些小规模战斗之后，碰上一名英军幸存者，他告诉佩奇，科林斯大桥已被炸毁。于是佩奇停止了前进，后来奉命撤退到阿尔戈斯北部高地一线，迟滞德军对纳夫普利昂港口的推进。

这时，英联邦军第4旅的主力还没有越过科林斯大桥。26日晚，大桥被炸的消息传到第4旅，旅长普迪克看到已无法按原计划去伯罗奔尼撒半岛的港口乘船撤退，立即决定掉转方向，向东南方向前进，现在这是唯一可取的撤退路线。他可以设法在雅典周围再坚持一天时间的防御，使部队利用这一天时间从拉夫里昂港附近海上撤退。虽然这需要走较长的路程，但普迪克

只剩下这个机会了。德军正在南进的地面部队不十分清楚这些情况，他们本来是可以乘第4旅完全处于孤立无援并正寻找新的逃跑路线时奋力推进，将其消灭的，但德军误把第4旅认为是少数后卫部队，没有全力追歼。4月27日夜，普迪克带领剩下的部队从拉夫里昂港全部撤离。其他已通过科林斯大桥的英联邦军和希军也迅速向莫内姆伐西亚等港口集中，陆续撤离半岛。

27日，德军1个机械化师从帕特雷港登陆，至科林斯城与斯特姆率领的伞兵会合后，即向南面纳夫普利昂、卡拉梅、莫内姆伐西亚等港口追击。但德军晚到了几小时，英联邦军和希军已全部乘船撤走。

此次作战中，德伞兵阵亡63人，负伤158人，失踪16人，运输机无一损失。英联邦军损失近1000人，希腊军损失近1500人。

德军对科林斯大桥的空降突击，由于发起的时间太晚，未能阻止盟军的多数部队向伯罗奔尼撒半岛撤退，而且没有保护住桥梁，使追击的德军受阻，所以这次行动不能算是成功的。但德军极其成功地进行了陆空协同作战，在伞降着陆之前，战斗机、轰炸机给予了密切的支援，而英联邦军由于过高地估计了德军的空降力量，对抗击伞兵失去信心；加上一再撤退的疲劳和不断遭到德军飞机的轰炸扫射而被弄得晕头转向，因而注定了失败的命运。

六、克里特岛大血战

1941年4月下旬，德军占领希腊后，希腊政府撤往克里特岛。5月下旬，德军向克里特岛发动了进攻，希特勒决心以夺取克里特岛的“辉煌”胜利来结束巴尔干战役。这是第二次世界大战中唯一的一次以空降部队为主实施的进攻战役，在第二次世界大战史上占有重要地位。

克里特岛位于地中海东部，是爱琴海的门户，也是西欧到中东的海上必经之地。如果把克里特岛作为空军基地使用，其飞机的作战半径可以达到巴尔干南部、意大利南部和爱琴海，还可以达到埃及和苏伊士运河一带。对于德国来说，夺取克里特岛，不仅是为了最后消灭希腊军队，而且是为了控制地中海东部，对英国在地中海和中东的阵脚造成严重威胁，保障德国的主要石油来源基地——罗马尼亚的普洛耶什蒂油田不受克里特岛英军航空兵的袭击，巩固进攻苏联时的右翼安全，并将该岛作为入侵北非和中东的跳板和前进基地。对于英国来说，克里特岛是防守埃及和苏伊士运河的前哨阵地，为了保护其在地中海、北非和中东的利益，丘吉尔决定坚守该岛。

克里特岛东西长250公里，宽约30公里，全岛面积约8200平方公里。光秃陡峭的山岳布满全岛，其主要山峰海拔2000米以上。只有北部沿岸的一条狭长地带地势稍为平缓，岛上最好的港口与舰船锚泊地都在这一地带，有苏达湾、雷西姆农、伊腊克林和首府于尼亚等，这些港口及城镇由岛上唯一的一条公路相连接。其他地区仅有供驮载和人行的小路，交通不便。岛的南部沿岸地势狭窄，入海坡度大。在马拉马、雷西姆农和伊腊克林各有一个机场。可见，克里特岛适宜登陆和空降的地区只有北部沿岸。

德军进攻克里特岛的作战计划是在入侵南斯拉夫和希腊的同时制定的。希特勒在南欧原没有一个全盘作战计划，也没有详细的分阶段的兵力使用计划，他所采取的行动大部分都是临时决定的。在德军进到希腊南部之后，他本来要停止巴尔干战役，但德国空军的将领们却在思考以空降突击夺取克里特岛的计划。德国空降兵创始人斯徒登特中将在鹿特丹负伤痊愈后，受命指挥新组建的第11航空军。这个军统辖着包括运输机部队在内的全部空降部队。为了有机会证明空降理论的正确性，斯徒登特已进行了数年的组织工作和数月的计划工作。他要在克里特岛实施一次真正大规模的空降作战行动，以表明紧随伞降和滑翔机机降突击之后应继以机降部队，这些部队就不仅仅是单纯的突击部队或袭击部队，而将成为一个强有力的新兵种。因此，斯徒登特提出了只用空降部队夺取克里特岛的计划。4月15日，第4航空队司令官洛尔上将把这一进攻计划转交给了戈林元帅，洛尔同意用第11航空军的机降和伞降部队去夺取克里特岛。戈林很快意识到了这一想法的必要性和可能性，并于21日与斯徒登特前往最高统帅部，向希特勒陈述了夺取克里特岛的计划。

建议希特勒进攻克里特岛的这些人，各有不同的动机。戈林曾夸口说，他的空军是不可阻挡的，但在几个月之前的大不列颠空战中，英国空军的强大使他无法得逞，他急于想用在克里特岛击败英军的新胜利来抵消这一败绩，使空军的声誉得以恢复。洛尔害怕英国飞机可能从克里特岛对普洛耶什蒂油田进行轰炸，而这油田是希特勒最要紧的心爱之地。他可以借机把这件事提醒给元首，以免事后还要他来解决这个麻烦。而斯徒登特则要使希特勒相信，空降部队能独立地拿下该岛。

希特勒终于批准了这一计划，因为他此时认识到了如前所述的克里特岛所具有的重要军事价值。4月25日，在征得墨索里尼同意后，希特勒下达了第28号命令，即代号为“水星”的攻占克里特岛的作战命令。他在命令中强调：以空军第11航空军的伞兵和机降师为主进行此次作战，发起空降作战的日期不得超过5月中旬。

然而，洛尔和司徒登特却对空降部队的攻击实施计划产生了分歧。洛尔坚持集中在岛的西部马拉马和干尼亚两地空降，以便在那里取得绝对优势。而司徒登特基于在挪威和荷兰获得的胜利经验，认为他的伞兵不应该试图集中于单个目标，而应该同时在多个主要目标降落，以使敌人混乱和不能相互支援，因此他坚持要在7个地点同时空降，然后由各点如油渍扩散那样，向外扩大胜利。由于不能取得一致意见，他们把各自的方案向戈林作了汇报，戈林则采取了一个折衷的方案：在攻击发起日的早上，在马拉马和于尼亚空降，下午在雷西姆农和伊腊克林空降。

担任整个战役总指挥的是洛尔上将。在其编成内有里希特霍芬中将指挥的第8航空军和司徒登特中将指挥的第11航空军。第8航空军为地面战斗提供空中火力支援。这是一支编制齐全的航空兵部队，有223架轰炸机、305架俯冲轰炸机、230架战斗机、50架侦察机，驻扎在希腊和保加利亚。其侦察机和轰炸机可以从希腊南部和爱琴岛起飞。这支部队在1个月前曾从巴尔干半岛的空中驱赶过希腊空军和英国皇家空军，在“水星”计划开始之前，他们已完全掌握了克里特岛的制空权。第11航空军为空降部队，编成内有第7伞降师、第22机降师和滑翔突击团等。由于缺乏运输能力，曾经和伞兵部队一起参加过荷兰空降突击的第22机降师被滞留在罗马尼亚境内，无法前往希腊集结，德统帅部只好将驻在希腊境内的第5山地步兵师（22000人）划归空军第11航空军，归司徒登特指挥。该师虽系精锐之师，但没有进行过机降作战训练。第11航空军的500多架Ju—52运输机和80架滑翔机担任空降输送。由于大部分Ju—52运输机一直在巴尔干战线运送弹药和粮秣，所以机身和发动机都必须检修。从5月1日起，所有Ju—52运输机飞到北方进行检修。几十家修理厂放下其他一切工作，集中全力抢修。5月15日，493架运输机经过严格检修之后，排列在雅典附近的机场上，其中多数飞机更换了发动机。此外，希特勒指令海军东南舰队负责海上支援，准备了各种舰船约70艘。

德军空降兵的具体作战部置是：组成西部、中部、东部3个战斗群，分别在克里特岛北部沿岸的3个机场和干尼亚市空降。第7伞降师师长萨斯曼中将负责岛上作战的统一指挥，并亲自率领伞兵第3团及第2团（欠第2营）为中部战斗群，在雷西姆农机场和干尼亚市空降，夺取干尼亚市与苏达港，打乱敌之防御部署，使岛上的主要港口陷于瘫痪；迈恩德尔上校指挥的滑翔机突击团为西部战斗群，在马拉马空降，夺占马拉马及其机场，并扼守到后续部队到达；布劳尔上校指挥伞兵第1团和第2团第2营为东部战斗群，在伊腊克林空降，夺取伊腊克林及其机场，并扼守到后续部队到达。第5山地步兵师为预备队，准备机降或海运登陆增援。空降出发机场为希腊南部6个赶修起来的非常简陋的小型野战机场。空降距离200余公里。由于受飞机数量限制，空降只能分批实施。第一批为滑翔突击团及伞降师第3团，突击西部马拉马和苏达港。飞机返航后再次起飞，运送伞降师第1、2团，突击雷西姆农、干尼亚、伊腊克林。计划第一天攻占3个机场及干尼亚市，尔后预备

队机降，战斗主要从西向东展开，进而占领全岛。第 11 航空军指挥所设在雅典城内的一个旧旅馆里。

从司徒登特作战部署的细节中可以看出，这次大规模空降作战的设想是带有创造性的，以前没有过这种实践。可以预料，防御一方对这样一种新的空降进攻是难以准备的。同时，进攻一方的方案也是不成熟的。比如 Ju—52 运输机可以运送的炮兵武器只有 37 毫米的小炮和 75 毫米初速很低的山炮，而这些武器还要先拆开才能装运。司徒登特除了保留 400 人的伞兵预备队外，把所有力量都投入到各个点的分散突击。在他的计划中，对于地面“油点”之间的迅速会合是没有保证的；如何在关键时刻使用作好战斗准备的机降部队和海上登陆部队也没有明确；再有，地中海的英国海军还很强大，德军从海上增援的企图能否实现，也是没有把握的。德军在制订“水星”计划过程中，所得情报与实际情况有很大出入。情报反映，英军缺乏准备，坚守该岛的决心不大；对岛上守军兵力的估计过少，只占岛上实际兵力的三分之一；对岛上居民态度的情报也是不准的，以为当突击行动开始时，会有一支规模较大的拥护德国的游击队拿起武器，与德军联系并配合德军打击岛上的守军；对岛上希腊部队的作用估计过低，他们不知道混编在英军中的希腊部队会英勇战斗，誓死保卫该岛。

德军于 4 月 25 日开始进行作战的具体准备。由于空降部队多数尚远在本国，因此首先遇到的是运输问题。仅迈恩德尔的一个突击团，220 辆卡车都不够用，所以不得不靠铁路来运输，部队先坐几天火车，然后从罗马尼亚的阿腊德和克拉约瓦沿公路南下，而这里离雅典附近的出击基地还有 1600 公里的路程。运送第 11 航空军的 4000 辆卡车的长蛇阵在马其顿山里就停了整整 3 天，原因是奉命从希腊调回的第 2 装甲师被准许优先通过维利亚和哥萨尼山的山间狭道。希特勒曾下令不许因为“水星”作战的运输而拖延“巴巴罗萨”作战的集结。到 5 月 14 日，整个空降部队终于在雅典附近的出击基地集结完毕，开始了紧张的战前演练，一些部队还进行了夜间空降训练。不过准备中遇到的最大问题还是燃料。493 架 Ju-52 运输机起码要往返 3 次才能把重要的作战部队运到克里特岛，这样需要 300 万公升的航空汽油才行。这些汽油必须从雅典的比雷埃夫斯外港油轮上分装到容量为 200 公升的油桶里，然后再用卡车运往远处的机场。而在 5 月 17 日以前，一桶油也没送到。原因是从意大利出发运送航空汽油的油轮无法通过被炸毁的科林斯大桥堵塞的海峡。第 11 航空军后勤部长塞布中校用飞机接来了潜水员。到 5 月 17 日，航道才疏通完毕。第二天，在比雷埃夫斯港才开始分装汽油的突击作业。原定攻击克里特岛的日期为 5 月 18 日，现在不得不推迟两天。甚至到了 5 月 19 日深夜，离出击时间只差 5 个小时的时候，还有好几个中队的 Ju—52 运输机没有得到燃料。最后，连空降兵也出动了，他们把油桶滚到飞机旁，用手摇油泵加油。与此同时，德军从 5 月 14 日起，在北非发动了新的攻势，以防止英军从埃及抽调兵力支援克里特岛，并对克里特岛上的机场和防御设施等进行了频繁的空中侦察和航空火力袭击。

英军为了保证苏达湾海军停泊地的安全和防守岛上的马拉马、雷西姆农和伊腊克林登陆场，于 1940 年 10 月 28 日，即意大利入侵希腊的第二天，就向克里特岛派去 6000 人的部队。加上从希腊撤退而来的部队，至德军发动进攻的前夕，岛上的军队计有 1 个师、1 个旅、2 个团、11 个营另 5 个连，其中英联邦军 3 万人，希腊军 1.4 万人，岛上居民有 44.5 万人。岛上的部队中

虽有属于当时盟国陆军中最精锐的部队，但从希腊的撤退使士气受到一定影响，他们疲惫不堪、组织涣散，除了个人的武器外，大部分没有其他装备。汽车很少，火炮不足，缺少无线电台，没有飞机，坦克仅有 6 辆。在过去 6 个月里，这个岛更换了 6 任司令官，他们都没有一个明确的防御计划。大部分部队都觉得克里特岛只是一个中途停留地点，他们很快就会开往非洲或别的什么地方。

丘吉尔以其一贯的洞察力，一直认为克里特岛必须加强防御准备，以击退德军很可能发动的进攻。而中东英军总司令韦维尔将军在北非和地中海东部地区遇到很多重要的问题，对克里特岛并没有给予太多的注意。丘吉尔于 4 月下旬告诫他：“根据情报，我们清楚地看出，德军将很快对克里特岛进行一次猛烈的空降突击。告诉我，岛上你有哪些部队？你的计划是什么？这次应该是消灭德军伞兵部队的好机会。必须坚守该岛。”

根据首相的指令，韦维尔决定亲自去克里特岛看看情况。他到岛上不久就认识到，克里特岛最需要的是一个强有力的指挥官。他对新西兰师师长费赖伯格少将最近在德军强大进攻面前、指挥新西兰部队有秩序地撤出希腊印象根深。他断定，如果说有人能够把克里特岛上混乱的各种部队捏到一块，这个人就是费赖伯格。于是韦维尔任命费赖伯格为守岛部队总指挥，令其迅速在克里特岛组织防御。费赖伯格是一个有很深阅历的作战老手。他在第一次世界大战中，25 岁当营长，26 岁当旅长，曾于 1915 年在达达尼尔打击土耳其的战斗中取得过辉煌胜利，荣获过令人敬佩的维多利亚勋章。原来，他估计他的新西兰师很快就会开到埃及整编并投入战斗，而现在他必须接受坚守该岛的艰巨任务。

4 月 29 日，英陆军部向费赖伯格下达了“务必作好抗击德军在克里特岛实施空降和海上登陆作战准备”的电报指示。5 月 6 日，英军情报部门向守岛部队通报了已掌握的德军空降作战的重要细节和可能发起空降突击的日期。

据此，费赖伯格判断，德军主力将在海上登陆的同时，空降夺取机场。他从德军突击的角度出发，找出了为控制克里特岛北岸而必须夺取的关键地区：马拉马—苏达湾地区及其机场和港口设施，以及在雷西姆农和伊腊克林的机场。因此确定以岛上唯一的海港苏达湾和最大的机场马拉马机场为主要保卫目标。考虑到岛上交通不便，互相支援困难，费赖伯格将全岛分为 4 个能独立作战的防区：马拉马防区，由新西兰第 5 旅、4 个炮兵营和希腊的 3 个步兵营防守，共 1.2 万人，这一防区由接任新西兰师师长职务的原第 4 旅旅长普迪克准将指挥。干尼亚和苏达湾防区，由英海军陆战队（其中很多是工程兵和维护人员）及澳大利亚 1 个营防守，共 1.5 万人，归韦斯顿少将指挥。雷西姆农防区，由澳军步兵第 19 旅的两个营、希军 4 个营和克里特岛的一个警察营防守，共约 7000 人，归瓦齐准将指挥。伊腊克林防区，由新西兰步兵第 14 旅的 3 个营、澳军 1 个营、希军 3 个营和部分英军炮兵防守，共约 8000 人，归查依尔准将指挥。3 个轻型高射炮连和两个重机枪连担任对空防御。由于大部分部队的运输工具都丢在希腊，没有什么机动能力，因此费赖伯格除指定新西兰的 1 个旅和英军 1 个营作为预备队外，没有其他预备力量。他的选择是：几处同时严加防御，以期在德军未建成立足点之前粉碎其袭击。这样就构成了以苏达港和岛上 3 个机场为防御重点的支撑点式的防御体系。费赖伯格调整了兵力部署后，下达了特别命令，要求各部队人员作好

迎击德军进攻的准备，加强应变能力，充分利用地形地物，加固防御工事和支撑点，在德军可能伞降的地带埋伏狙击手，设置假阵地以欺骗敌侦察机和轰炸机。命令最后说：“如果敌人在克里特岛进攻我们，我们将以牙还牙，予以反击。对于上个月曾与敌人步兵交过手的人来说，这是痛击敌人的最好机会。现在我们必须起来把敌人打回去。你们要做好立刻行动的一切准备。我相信，我们现有的兵力足以击败对本岛可能发动的任何进攻。”在费赖伯格的指挥下，岛上部队的防御工事于5月17日全部筑好，各种伪装措施齐全，在德军实施突击之前，虽说其空中侦察机可在克里特岛上空自由飞行，却难以发现守军阵地。

而在接受任务初始，费赖伯格实际上对守岛是沮丧失望的，他在5月1日给韦维尔的电文中说：在没有空军、海军支援的情况下，不可能击败入侵者；如果空、海军不能提供援助，坚守克里特岛的任务应重新考虑。5月16日，他在检查防御准备之后又乐观起来，电告韦维尔：“准备充分，士气旺盛，并已挖好各种堑壕，有45门野炮，且弹药储备充分；每个机场有两辆步兵坦克（用于密切支援步兵的一种装甲较厚的装甲车），许多车辆正在通过海运到达，同时抵达的还有有名的‘老虎团’（利塞斯特西雷团第2营）。我不希望过于自信，但我们应该看清自己的力量，在皇家海军的支援下，我相信克里特岛是可以守得住的。”

费赖伯格的防御计划是以哪些地方可能成为德军攻占目标的精确分析为依据的。但他对即将来临的战斗中的一个非常重要的问题估计错了。他记得德军在荷兰曾在道路、海滩和开阔地上进行机降，说明德军实际上不一定非要机场，能够输送部队、给养和重型装备的Ju-52运输机也许能在岛上任何地方着陆。既然这些机场跑道对于德军来说并不是绝对必要的，而英国皇家空军可能还要使用这些跑道，所以费赖伯格在韦维尔的指点下，没有对这些机场跑道设置障碍、设雷和毁坏。后来证明，这是极严重的错误，实际上德军非常需要这些跑道。

5月16日，在克里特岛上空击落一架德军侦察机，被俘的飞行员供称：“在48小时内德军将进行空降突击。”于是从5月17日起，守岛部队4万余人全面进入高度戒备状态。18、19日两天，德空军对岛上目标频繁轰炸，意味着空降即将开始，守军更是严阵以待。英军的空中侦察也发现德军空降兵在希腊南部大量集结，但除在夜间对德军空降兵和航空兵运输部队的集结地区及其机场进行数次效果不大的轰炸外，未采取其他有力措施。

5月20日凌晨2时，德军空降兵引导小组在克里特岛先行空降，准备用发光信号为运输机和滑翔机显示空降地域。

第一批空降部队于凌晨3时起床，伞兵们把要空投的武器箱挂到Ju-52运输机机翼下的炸弹架上。3时30分开始登上运输机和轰炸机牵引的滑翔机。4时30分，跑道上飞机轰鸣，每架飞机都在等待自己的批次，然后向起飞跑道滑去。这天夜里，为了防止扬起沙尘，洒水车在土跑道上洒了水，但仍然无济于事。不一会，每个机场上都扬起高达数百米的尘土，给起飞造成了很大困难。从起飞到各大队在机场上空集合完毕，足足花费了1个多小时的时间。从各机场起飞的飞机每12架编为一队向克里特岛飞去。海面倒映着万里无云的天空，进攻机群在300米高度上，以220多公里的时速向前飞行。当接近克里特岛时，飞机降低到30米，擦着海浪飞行。

凌晨5时，德军航空兵向马拉马、伊腊克林机场及干尼亚市的防空设施

发动了预备性攻击；7时5分，在空降开始之前，德军的轰炸机和战斗机再次发起攻击，密集轰炸和扫射守军的高炮和步兵阵地。克里特岛的防御者们对德国空军在一清早就开始袭击已习以为常，他们毫不惊慌地坚守着阵地。

7时许，载运西部战斗群的滑翔机和运输机飞临马拉马机场上空。滑翔突击团的第1、3营乘滑翔机机降。德军大约总共只有80架滑翔机，但在地面上那些被惊得发呆的部队看来，在烟尘中好像有几百架滑翔机从各个方向盘旋着陆。第1营乘坐的滑翔机大胆地以接近失速的速度侧滑着陆，并以56~80公里的时速在高低不平的、布满石头的塔威拉尼蒂斯河河床上接地；然后用单个着陆滑撬侧着滑跑，尘土和碎石随之飞扬起来。有少数滑翔机摔毁，大部分滑翔机还是设法安全地着了陆。这里没有部队防御，因为守军认为这是已干涸的河谷，又到处是石头，不可能作为着陆场。然而，德军许多滑翔机在此着陆成功了，他们在毫无干扰的情况下迅速集合起来，并按计划向机场附近的107高地发起进攻，该营第3连则向塔威拉尼蒂斯河口两侧的英军高炮阵地展开进攻，他们分别从东西两侧攻入阵地后，未被打死的守军士兵举手投降，马拉马机场西部的高炮失去了作用。7时30分，第1营最后9架滑翔机飞进山谷，在塔威拉尼蒂斯桥附近着陆。这座桥是横跨塔威拉尼蒂斯河、联结东西海岸公路的唯一的一座桥梁。9架滑翔机在着陆时几乎都损坏了。士兵们迅速跳出飞机，向大桥突击。守军的机枪怒吼起来，德军虽然死了一些人，但终于夺取了桥梁，排除了炸药，保住了通道。第3营沿着机场东面的大路着陆，非常分散，而且此处为新西兰第22营和第23营的阵地，结果德军着陆时遭到重大杀伤，包括第1营营长在内的全营军官和三分之二的士兵被歼。

当运输机在马拉马机场上空找到着陆场后，把时速减到185公里，滑翔突击团的第2、4营的伞兵们在120米的高度上跳出了飞机，只见尘雾里布满了伞兵。守军在发呆了几秒钟之后，开始用步枪、机关枪和20毫米火炮猛烈射击，有些人站着用手枪射击空中的伞兵。有的飞机被击中，但仍继续飞行。当德军伞兵从空中摇摇摆摆地降落时，可以听到他们下达命令和相互鼓励的喊叫声，他们在空中也用手枪对地面运动目标进行射击。着陆后，到处都是激烈而混乱的单兵战斗，伞兵伤亡很大。

西部战斗群指挥官迈恩德尔着陆时负了重伤，但他仍然坚持指挥。他原来设想，机场防御兵力是在机场外围地区，他的部队可以在机场的东西两侧1600米左右的地方着陆，然后组织向中心突击。可着陆后发现，这个机场由新西兰第22营据守的107高地控制着，他的第3营又已经被歼。因此，迈恩德尔被迫放弃从东西两面攻击机场的计划，重新组织兵力，分别从西、南两个方向先向107高地突击，得手后再夺取机场。但这个高地的形状如同一个高高的晒台，上面巧妙地布满了伪装阵地和狙击手的掩体，在空中侦察时没有发现这些火力点，进攻陷入困境。

进攻克里特岛的第一批空降兵，除在马拉马周围机降和伞降了西部战斗群外，20日凌晨还同时在克里特岛政府机关所在地干尼亚西南的加拉图斯地区伞降了中部战斗群的第3团。这支部队由第7伞降师师长萨斯曼中将指挥，他决定要和乘滑翔机的两个连一起飞去，这两个连是萨斯曼从滑翔突击团借来的。没想到在飞离雅典近郊的机场20分钟后，一架战斗机从后面赶上师司令部乘坐的滑翔机及拖曳机，战斗机擦着滑翔机飞过。由于气流的冲击，拖曳索断了，滑翔机突然竖立起来，机翼因负荷过重而折断，机身失控，进

入螺旋，撞毁在离雅典不远的埃伊纳岩礁上。克里特岛战役还未打响，这位伞降师师长和他的司令部就殉难了。在没有指挥官的情况下，其他滑翔机和运输机继续前进。

为了夺取干尼亚的高炮阵地，滑翔机把这两个连运到干尼亚附近。其中一个连一进入目标便受到猛烈炮火的抗击，有3架滑翔机被击落，其余的也都降落得很分散，人员不集中，无法完成任务。另一个连有5架滑翔机降落在于尼亚以南离高炮阵地不远的地方，50多名官兵跳下滑翔机后经过激烈的肉搏战，杀退了180人的守军，夺下了高炮阵地。离高炮阵地几百米远，还有盟军司令部的一个无线电台，但是由于他们兵力太少，无力攻打。另有3架滑翔机降落在于尼亚市中心，他们杀出了一条血路，到达高炮阵地与那里的德军

会合。

伞兵第3团乘Ju-52运输机在干尼亚西南加拉图斯伞降的情况十分糟糕。可能是由于烟幕和尘土太大以及地面高炮火力太强的缘故，运输机飞行员难以准确地找到空降场，伞降空投的散布面积大得惊人。原以为着陆会很顺利的德军对防御火力之强感到吃惊，在下降的过程中就有许多人被击毙或受伤，而且大部分人是在石头遍地的山坡上着陆。当时所用的降落伞即使是在平坦地上着陆也难免摔倒，何况现在是在猛烈的敌人火力之下，在坑洼不平、石头满地的山坡上着陆，伤亡极其严重。第3营降落在费赖伯格的预备队新西兰第4旅防区内，在一场短兵相接的战斗中，几乎全部被歼。第1、2营降到守军较少的英联邦军防御地区内，着陆后即被包围，于是就地构筑工事，进行防御。下午，新西兰第4旅组织1个营的兵力向伞兵进行了一次反击，但毫无所获，到傍晚时就停了下来。

在雅典一直等候战况报告的第11航空军司令部并不了解这些情况，他们不知道强攻马拉马机场已告失败，更不知道干尼亚方面也陷入同样处境。就司徒登特将军来说，只能按预定方案继续执行“水星”作战计划，即准备接着向雷西姆农和伊腊克林运送第二批空降部队。

运送第一批空降部队的493架运输机，除损失7架外，都于9时至10时返回希腊。但很多飞机返航后，为了等候着陆，要在机场上空盘旋很长时间，最长的竟达两小时之久。有一些在克里特岛被轻武器和防空武器击伤的飞机和飞行人员，不顾一切在滚滚沙尘中着陆，由于操纵不好而在着陆时坠毁，但后面的飞机仍然向坠毁的飞机猛冲而来，由于着陆毁坏的飞机阻塞了跑道，在这里降落损坏的飞机远比在克里特岛被敌人炮火打坏的多。

雅典不停地向降落在克里特岛的部队呼叫，但始终没有得到回答。中午时分，原定的马拉马机场管理分队乘飞机离开雅典。在到达马拉马机场上空后，一边盘旋，一边寻找德军部队，终于发现在机场西缘有德军的旗帜，他们以为机场已被德军占领，便决定着陆。但飞机一接地，就遭到密集火力的袭击，飞行员急忙加大油门，拉起机头复飞，不得已，这架弹痕累累的飞机只好返回雅典。直到这时，司徒登特才得知马拉马机场还在敌人手中。几乎与此同时，无线电台收到中部战斗群微弱的声音，报告德军伤亡惨重，已停止向干尼亚进攻。司徒登特此时有些踌躇不决：进攻该岛的第一批部队出现了这种局面，是否应向那里派遣增援部队呢？但又怕为时已晚，而且如果突然改变第二批运送计划，肯定会产生严重后果。

其实，即使不出现这种局面，希腊本上机场也已经够混乱的了。在机场

尘埃密布的情况下，给将要再次起飞的飞机加油慢得令人着急；那些愁眉苦脸、疲惫不堪的飞行员，在布满弹痕的运输机旁大口地喝着咖啡；士兵们把装备挂到炸弹架上，有的武器箱还挂错了飞机；那些负荷笨重的伞兵慢慢地爬上飞机；起飞时，有几架飞机在跑道上又发生了故障；机场上的一切组织工作都失去了效能。本来第二批载运空降部队的飞机应于 13 时出发，但大部分飞机比原计划晚了 3 个小时。

由于各运输机中队都不是按战斗序列起飞，到达空降地区的时间也就前后不一，本来应该全中队同时空降，却变成了以三机为单位空降，结果把伞兵部队空投得零零散散，并且持续的时间很长。第 2 批空降共用了 3 个多小时，而且出现了单个飞机或数架飞机找不到空降场的情况。此外，担任掩护和火力压制任务的战斗机和轰炸机是按原计划飞临目标上空的，这些飞机 16 时 15 分前必须返航。在运输机到达时他们已经离开战区，原定轰炸之后马上实施空降的计划根本无法实现。因为第二批是在无航空兵掩护的情况下空降的，所以遭到了比第一批空降部队更为惨重的损失。

中部战斗群的伞兵第 2 团（欠第 2 营），是斯特姆指挥的在科林斯大桥空降的老手，他领受了突击雷西姆农的任务。计划要求部队分别降落在离机场东、西两头约 1 公里半的地方，然后在机场会合。斯特姆命令第 3 营先攻占雷西姆农西边的佩里瓦利亚，尔后进攻机场；在东边着陆的第 1 营则从东边发起进攻。斯特姆和他的司令部及从各营抽来组成的两个连一起，在机场附近便于指挥作战和提供预备队的位置降落。下午 4 时 15 分，当第 2 团进入空降地区时，遭到比预计强得多的地面高射火力的猛烈射击，运输机当即被击落 7 架。面临猛烈的炮火，第 1 营在跑道东边只空降了 1 个连，其余人员和第 3 营都降落在跑道以西地区，伞降也非常分散。由于 160 架飞机进入雷西姆农空域，一时造成空中拥挤，有两架飞机因相撞而坠毁。斯特姆的团部和两个连降落在澳军第 2 营的阵地内，大部被歼。至黄昏时，该团伤亡 400 多人，未能夺取机场。

东部战斗群的伞兵第 1 团及第 2 团 2 营由布劳尔指挥，其任务是夺取筑有城墙的伊腊克林城及其机场。计划是 1 个营攻机场，1 个营夺城，其东、西两翼各用 1 个营进行封锁。在时间的配合上，攻击伊腊克林的部队比雷西姆农更糟，不仅起飞时间晚，而且由于飞机数量减少，有 600 名伞兵因乘载不下而留在出发机场。17 时，伞兵开始在伊腊克林地区伞降。伞降一直持续了两个多小时，部队才零零散散地降落于战斗地域，建制完全被打乱。布劳尔直到 19 时才跳伞，他看到损失惨重，便命令幸存的军官放弃原计划，集中力量攻击机场。但直到黄昏，战斗还是分散于伊腊克林和机场东面，未能夺取任何目标。

雷西姆农和伊腊克林都没有拿下来，两处的机场还在英联邦军手中。守军司令费赖伯格本应满怀胜利的喜悦，但他在给韦维尔的报告中却忧心忡忡：“今天情况不妙，我军受到严重压制。到目前为止，机场和海港虽然还在我们手中，但实际上是勉强维持局面。因此不容乐观。”就连费赖伯格自己也不清楚这种担心有多少根据。

20 日，司徒登特一整天都呆在雅典的指挥所里，焦急地等待着隔海 300 多公里外的己布开阵势的空降部队发来电报。他发现，同部队在岛上一同战斗的愿望已无法实现，负责岛上统一指挥的萨斯曼将军的摔死，致使空降部队失去了统一的指挥，他于是转而对戈林下达的让他留在雅典的命令感到不

满。从下午到晚上，司徒登特接到的却是这样的消息：3 个机场无一占领。他开始面对一个十分危急的局势，伞兵第 7 师很可能遭到覆灭。他的脑子很快就转到了当时战斗的关键问题上：必须尽快进行增援。但增援必须有一个机场。根据岛上形势，他决心将第 5 山地步兵师投入突击距希腊空军基地最近的马拉马机场。由于岛上电台损坏，通信中断，司徒登特对岛上战斗进展情况，尤其是马拉马机场的情况全不清楚，未能定下决心。他在命令 21 日拂晓先向马拉马地区空投补给品的同时，叫来了参谋克莱上尉。这是一个有胆量和富有冒险精神的人，司徒登特命令他：“为了证实 Ju-52 运输机能否在马拉马着陆，立即要 1 架飞机，明天早晨天一亮就飞往马拉马，在机场上着陆后，通过那里的指挥官把情况查明，当你从那里一起飞，就向我报告。”克莱立即去作拂晓飞行的准备。

当时马拉马机场的战斗情况是：德军一直在攻击机场南面的防御要点 107 高地。防守马拉马的安德鲁中校指挥的新西兰第 22 营，以两个连守卫机场，两个连控制 107 高地，营指挥所设在 107 高地上。在 20 日的战斗中，高地遭到德军俯冲轰炸机的猛烈轰炸，安德鲁与机场上的两个连失去了联系。他派出去的传令兵也未能回来。当德军伞兵攻击塔威拉尼蒂斯河上的重要公路桥时，安德鲁组织预备队和仅有的两辆坦克向伞兵反击，但坦克被击毁，人员大部被歼。下午，守卫高地的两个连在伞兵攻击下被迫撤到高地顶部，但仍控制着制高点。17 时，安德鲁呼叫附近的第 21 营支援，这时第 21 营正在自己的防区内与德国伞兵交战，于是安德鲁只好继续单独战斗。黄昏时，德军指挥官、负了伤的迈恩德尔的处境也很不妙，在希腊和他一起上飞机的 1900 人中，现在只剩下 600 人能够作战，疲惫不堪的部队已没有能力攻占这座高地，不得不停止了进攻。此时，安德鲁没有查明情况，也不知道机场仍为自己两个连坚守着，只根据自己的伤亡人数错误地作出难以坚守的结论，于 18 时请求允许他们撤退。经过批准后，他们撤到了第 23 营的阵地上。

午夜，在 107 高地黑暗而寒冷的山坡上，德军从西、南两面悄悄地、缓慢地匍匐前进，紧张地注视着将要来临的步枪射击声及其闪光，可是等他们摸上了 107 高地，看到的竟是一条条空战壕，敌人业已撤走，这使他们简直不敢相信。就这样，德军伞兵占领了克里特岛上最重要的高地。至天明，德军凭借高地，居高临下掩护自己的部队攻占了马拉马机场。

21 日拂晓，在马拉马机场和 107 高地上，有气无力的伞兵正强打精神，准备对付他们认为必定遇到的反攻，但敌方却没有发起反攻，倒是听到了 Me-110 飞机和 Ju-52 运输机的声音，这些飞机开始空投补给品。接着，克莱上尉的 Ju-52 运输机于 8 时从海面低空飞来，用大角度进场，向马拉马机场降落。地面炮火四起，飞机被击中数处，但飞行员还是以出色的着陆滑跑动作，把飞机降落到机场上。克莱赶忙穿过滑行道，与那些露出惊奇神色的伞兵军官进行了简短的谈话。这时，炮弹落到跑道附近和运输机周围，但飞机的发动机完好无损。

克莱问清情况后，登上飞机，避过机场上的弹坑飞离了地面，接着转向海上飞去。1 分钟后，在雅典的司徒登特得到了非常需要的战场情报。他立即命令 6 个机场上的运输机起飞，他要把能召集到的每个伞兵都增援马拉马，然后把山地第 5 师机降到那里。

首先，前一天由于乘载不下而留在出发机场的 600 名伞兵很快乘上了飞机。15 时，600 名伞兵在马拉马机场伞降，但约一半人因偏离空降场而降

落在新西兰部队的阵地上，损失惨重；另一半人着陆在预定地区，加入突击团的战斗行列，这是极其需要的补充兵力。1 小时后，载运山地步兵第 5 师的飞机在马拉马机场陆续着陆，有一些飞机被击落，一些飞机在着陆时摔毁，很多飞机被严重击伤，平均每 3 架飞机就有 1 架起火或机翼被打断。但其余的飞机仍川流不息地着陆和起飞，运来增援部队和非常需要的火炮，至日落已机降了 1 个团。从此，岛上德军力量得到增强，形势开始好转。

不过，在几公里之外的雷西姆农地区的伞兵，在前一天遭到严重损失之后，已没有能力对机场组织进攻。在散兵战中，澳大利亚人俘虏了斯特姆上校。在伊腊克林，布劳尔上校仍在试图对机场发起猛攻，但未能成功。他的 1 个营失掉联系，正在城里进行巷战。在加拉图斯，局势依然僵持着。

21 日 16 时，守卫克里特岛部队的主要指挥官们集中在费赖伯格的山洞指挥部里。普迪克汇报了马拉马的情况，并决定于当夜进行一次反击，夺回机场。但计划只用第 5 旅的两个营的兵力沿通往马拉马机场的大路进行反击。费赖伯格的山洞位于一座俯视爱琴海的山的一边。当晚，他正在洞里考虑他的行动方案时，突然看到了在海洋的远方出现了明亮的探照灯光，几十艘英国军舰正在摧毁一只小船队。原来，这天夜里，德军组织了一个小摩托艇队载运 1 个山地营，企图利用夜暗开往克里特岛增援，途中遭英军舰队截击而覆没。

费赖伯格为利用海军的这一战果扩大胜利，命令第 5 旅的两个营立即向马拉马机场的德军反击。由于命令没有及时传达到所有部队。加之这两个营到达出击位置用掉了夜间大部分时间，因此，到 22 日天明才开始向马拉马机场攻击。在通向机场的两公里长的路程中，他们遭到德军和成群战斗机、轰炸机的攻击，部队受到严重损失。午后，费赖伯格又命令第 5 旅全部投入再次反击，但受到德军伞兵的坚强阻击，人员伤亡很大；同时德航空兵加强了火力袭击，使第 5 旅旅长哈格斯感到无能为力，请求撤退。费赖伯格只得下令从马拉马防区撤退，向干尼亚转移。

23 日晨，德空军在海上轰炸了英军舰队，击沉两艘巡洋舰和两艘驱逐舰，击伤一艘战列舰和两艘巡洋舰，迫使英舰队撤回亚历山大港。英国地中海舰队司令坎宁安在发给伦敦的电报中说：“敌机空袭十分猛烈，白天舰队根本不可能在爱琴海和克里特岛近海停留。夜间运送的增援英军在苏达港和于尼亚又遭到了德军的猛烈轰炸。”德军以制空权保障了制海权，随即从海上输送装备物资，支援克里特岛上的空降作战。从此，岛上的形势急转直下，对德军越来越有利。

至 24 日黄昏，德军空降部队占领了整个马拉马地区，并开始向东发展进攻，战斗的中心转至于尼亚地区。第 5 山地步兵师指挥官林格尔将军现已受领了西部战斗群的指挥权。25 日下午，在野炮、迫击炮和俯冲轰炸机的支援下，他指挥着滑翔突击团和第 3 伞降团的剩余部队以及 1 个完整的机降团，向干尼亚地区的守军阵地发起了攻击。守军在坦克和增援部队的支持下，阻止了德军的前进，并将其击退，战场上出现了暂时的平静，但德军的增援部队陆续到达。德军利用这一机会以缴获的英国坦克清除了马拉马机场上的飞机残骸。26 日第 5 山地步兵师的又 1 个整团在此机降。德军力量增强后，首先突破了干尼亚以西的守军阵地。27 日攻占了干尼亚市。

不甘心失败的英军为了挽回岛上不利的局面，计划从航空母舰“可畏”

号上出动飞机去攻击被德军占领的机场，但却在 26 日遭到德国空军的轰炸。“可畏”号及一艘护航的驱逐舰和一艘战列舰都被炸得百孔千疮，被迫撤离。从埃及基地出动的皇家空军战斗机，因其续航力的限制，使它们只能在克里特岛停留很短的时间，起到的作用很小。

5 月 27 日，德国首次大胆地用平板船把坦克运到克里特岛。28 日攻占了苏达湾，海军的停泊地一片火光，几个星期前在此搁浅的英国重巡洋舰“约克”号被德国轰炸机炸成了一堆废铁。同日，德军攻占了雷西姆农机场。29 日，德军西部战斗群和东部战斗群会合，于黄昏前攻占了伊腊克林城和机场。

在德军发起克里特岛进攻战役后，意大利当局一直在等候有利的时机以参加夺取该岛的作战。28 日，他们派出了一支相当于 1 个加强团的部队在岛东端的锡提亚登陆，登陆后未遇到抵抗，继而向那腊波特苗推进。

英联邦军在德军地面和空中力量的攻击下节节败退。26 日，失去信心的费赖伯格在给统帅部的报告中说，“我的部队已经处于令人难以忍受的绝望状态”，再也经受不住“像一周来这样猛烈的轰炸了”。丘吉尔再次发来电报：“争夺克里特岛之战的胜利，对当前的战争是非常必要的。”但韦维尔在同一天，即 5 月 27 日的回电中却说：“我认为，克里特岛恐怕是守不住了。”丘吉尔最后不得不接受韦维尔“关于撤出克里特岛英军”的请求。从 28 日夜起，英联邦军开始撤退，由于北部沿岸港口均为德军占领，被迫转向南岸。部队跨过高低不平的田野，通过一个渔村，向斯法基亚港涌去。至 31 日，英国海军在商船队的通力协助下，将 1.7 万人撤至埃及和巴基斯坦，真可谓是纳尔维克、敦刻尔克和伯罗奔尼撒半岛撤退的重演。剩余 6000 人未来得及撤走，全部投降。

克里特岛大血战历时 12 天，德军以重大的代价，夺占了该岛。英联邦军共损失 1.8 万余人，希腊军队近万人投降。德空降部队伤亡 1.4 万余人，占全部兵力的三分之一，运输机损失 200 多架。其中，第 7 伞降师人员伤亡四分之三，师长阵亡。由于损失惨重，克里特岛被德军称为“伞兵的坟墓”。两个月后，希特勒召见了司徒登特，他对第 11 空降军在夺取克里特岛的战斗中所起的作用大加赞扬，并给这位空降部队的指挥官颁发了“铁十字勋章”。与此同时，希特勒宣判了司徒登特精心组建并一直为之操心的空降部队的死刑。他说：“克里特一战，证明伞兵时代已经过去。因为突然性——空降作战取胜的关键性因素，在今后的进攻行动中已不会再有，大规模空降行动所造成的伤亡会比克里特岛更大。”司徒登特带着失望沮丧的沉重心情惆怅而去。此后，德军再没有大规模地使用过空降兵。德军空降兵为德军继续南进，占领了克里特岛这个跳板和前进基地，使德军控制了爱琴海和地中海东部航线。其东南欧陆上的交通线也得到了可靠保障，并阻止了英军以此为基地轰炸普洛耶什蒂油田，但是德军在东线和西线的失败，使希特勒雄心勃勃的南进计划付诸流水。

德军空降兵夺取克里特岛，是第二次世界大战中唯一的一次主要使用空降部队而取得的战役胜利。与希特勒的观点正相反，这次战役对盟军产生了很大影响。美、英军事当局认为，戏剧性的克里特岛空降作战，作战思想大胆而新奇，具有极高的想象力，是历史上的第一次。美、英从中得出结论，盟国要打败强大的德国，空中机动是绝对必要的。从此美、英军更加重视空降作战，加速了空降兵建设的步伐，并于当年组建了大规模的空降作战部队。

七、红色伞兵初露锋芒

1941年6月22日（星期日）凌晨4时

许，法西斯德国撕毁了苏德互不侵犯

条约，开始了名为“巴巴罗萨”（红胡子）的战争计划。德军以190个师、550万人、3700余辆坦克、5900余架飞机、近50000门火炮和迫击炮，分编为三个方面军集群，在巴伦支海到里海的长达3000公里的战线上，同时向苏联发起猛烈进攻。从此，伟大的卫国战争开始了，第二次世界大战进入一个新的阶段。德军以“闪击”战略，首先以航空兵猛烈轰炸苏联的重要城市、铁路交通、通讯枢纽和海空军基地等重要战略目标。然后，以优势的坦克兵团进行猛烈突击，向苏联防御纵深迅速发展进攻。其北方方面军集群沿波罗的海沿岸攻取列宁格勒，中央方面军集群沿明斯克、斯摩棱斯克攻取莫斯科，南方方面军集群攻取基辅、哈尔科夫和顿巴斯。德国企图在1个半月到2个月之内打败苏联。

当时，苏联对德国背信弃义、突然进犯估计不足。战前，苏联驻德武官和驻英使馆都曾获得德国准备进攻苏联的情报，特别是德军入侵前夕，曾有一德国逃兵报告了德军已经接到于6月22日进攻苏联的命令，但这些都未引起苏军最高统帅部的重视，对德军的突然袭击毫无准备，再加上苏军在西部边境部署的兵力与德军相比十分悬殊，所以，德军很快突破苏军的防线，并取得了制空权和主动权。经过一场军事历史上最大的持续进攻战役，德军已把罪恶的刺刀直插苏维埃共和国的心脏。1941年12月2日，德军的一个侦察营已突入莫斯科近郊，德军士兵已能清楚地看到克里姆林宫的尖顶。苏军连连遭受严重失败，苏联人民陷入战争灾难之中。

然而，苏联人民没有被吓倒，苏联军队也没有丧失元气。德国法西斯的背信弃义，激起了苏联人民的无比愤慨，德军在苏联领土上的疯狂屠杀，千百倍地增强了苏联人民消灭法西斯的战斗决心。

“崇高的愤怒，
像浪潮一样翻滚——
人民战争，神圣的战争
到处奔腾！”

这激奋的战歌，响遍苏联大地，苏联人民万众一心，奋起抗敌。全军将士发出了钢铁誓言：“为保卫祖国，消灭法西斯，流尽最后一滴血！”苏联共产党和苏维埃社会主义共和国以极大的凝聚力，把苏联人民紧密团结起来，形成一股消灭法西斯的革命洪流。苏联人民用自己的心血培养起来的红色伞兵，也满怀对法西斯的仇恨，投入了这场伟大的战争。

在德军侵苏战争初期，苏军曾拥有世界上最大的经过长期精心训练的空降兵部队。但是，由于苏军所处战略态势极为不利，许多战线的缺口没有兵力防守，为了保护苏军的整体实力，不得不把这支强大的空降兵部队当作地面部队，用在这些战线的缺口上进行作战，结果被强大的德军所击溃。这样，牺牲了好几个训练有素的伞兵师和滑翔师，付出了重大的代价。当时，苏军除伞兵规模比德军大以外，还有几个受过机降训练的步兵师，但是，由于缺乏运输机，也无法将他们运送到急需的战场上去投入战斗。后来，苏军曾试图用轰炸机空运伞兵，但由于轰炸机空勤人员都没有受过空降作战的专门训练，再加上轰炸机的机舱容量、机身结构和舱门设计都不适合运载伞兵和实

施空降作战，因此难度很大，效率很低。尽管如此，在战争爆发一个月后，苏军仍连续使用空降兵对德军实施空降突击作战。从此，一朵朵红色伞花开始在反法西斯战场上盛开怒放。

苏军首次使用空降兵对德军实施空降作战是在 1941 年 7 月 26 日。当时，德军以“闪击战”突破苏军边境防御后，向纵深进展很快，使苏军许多大型军用仓库未来得及转移就落入德军之手，一些重要的桥梁和交通枢纽未来得及炸毁就被德军占领。苏军组织的首次空降作战，目的就是基辅地区被德军占用的军械仓库和交通要道进行一系列破坏。执行这次空降作战任务的是空降兵第 104 旅和第 202 旅的骨干。他们共 300 余人，组成 10 个战斗破坏组，于当天夜间秘密跳伞，首先奔袭主要攻击目标，炸毁了基辅军械仓库。然后，各组按预定方案对附近地区德军占据的桥梁和交通要道进行破坏，由于执行任务的空降兵原来就驻在这个地区，对当地情况非常熟悉，所以各战斗组都能在较好地完成任务后，顺利返回自己的防区。

1941 年 8 月中旬，德军攻占了赫莫斯季河上的两座桥，后续主力部队企图经过这两座大桥向前推进。22 日深夜，苏军用空降兵 1 个连在大桥所在的亚尔采沃地区伞降，执行炸毁这两座桥梁的任务。空降场选在一片森林的边缘，离两桥约 5 公里。苏军伞兵着陆后没有遇到任何抵抗，连长捷列辛科上尉将全连分成 2 个行动组，凌晨 4 点，两组同时向两座桥梁的守军发起进攻，在夜暗的掩护下，他们顺利地接近目标，消灭了守桥的德军哨兵，完成了破坏任务。然后，

85

全连又集中起来，在附近的交通线上开展袭击敌军的活动。在当地群众的积极支持下，他们在敌后巧妙地打击敌人，坚持战斗 45 天，于 10 月上旬返回自己部队。

在亚尔采沃空降作战以后，苏空降兵又在敖德萨进行了一次配合海军陆战队反突击作战。从 1941 年 8 月初开始，苏军独立滨海集团军和里海舰队与敖德萨人民一起，展开了敖德萨保卫战。9 月 21 日，在德军南方集团军群编制内的罗马尼亚第 4 集团军一部突入敖德萨东郊地区，并用炮兵对港口进行袭击封锁，企图阻止支援敖德萨的苏军在此登陆。22 日，苏军的 2 个步兵师对推进中的罗马尼亚第 4 集团军进行联合突击，同时，海军少将戈尔什科夫指挥的战舰正运送海军陆战队第 3 团在格里哥里耶夫卡地域登陆。为了配合陆海军的联合反突击作战，在反突击开始时，先进行了 30 分钟的炮火准备。接着以 23 名空降兵在敌阵地后部实施伞降。伞降地域是敌军预备队向登陆地带行进时必经的道路枢纽部。伞兵着陆后，立即对预定的交通枢纽进行破坏，并袭击了罗军 1 个营的指挥所。由于伞兵分散着陆，散布面积很大，造成大部队空降的假象，敌军一时惊慌失措。经过苏军陆、海、空三军的联合突击，罗军被击退 5~8 公里。苏海军陆战队也顺利登陆，敌军攻占敖德萨的企图失败。

接着，在 10 月 3 日和 4 日，苏军又在奥廖尔实施了一次较大规模的空降作战。1941 年 9 月 30 日，德军向奥廖尔地区投入了主力军团。10 月 3 日，敌先头部队进到奥廖尔，并沿奥廖尔—图拉公路向前推进，对莫斯科构成严重威胁。苏军为了组织新的坚强防御，迟滞德军进攻，迅速在姆岭斯克地区集结部队，组建了步兵第 1 军。同时，决定将空降兵第 5 军紧急空运至奥廖尔，任务是在步兵第 1 军未完成防御准备前，将德军坦克部队阻截在奥廖尔和姆岭斯克之间。为了配合空降兵作战，苏军还以一个坦克旅用最快速

度向奥廖尔开进。

10月3日5时40分，空降兵第5军接到出击命令。参战兵力有第5军所属的第10空降旅和第201空降旅，共6000余人，80架IIC-84型和TG-3型运输机担任空运任务，空运距离500公里，由军长格尔杰夫少将组织指挥。6时30分，空运201旅的飞机开始起飞，2小时后飞至奥廖尔机场上空时，遭到德军猛烈炮击，空降兵冒着敌人的炮火空降着陆，紧急驰援正在奥廖尔西北部与敌正面作战的地面部队。正当第5军主力在奥廖尔机场实施空降时，第201旅第3营也在奥廖尔东北8公里的奥图哈机场空降，着陆后，他们迅速破坏了通向奥廖尔和姆岭斯克的公路。10月4日，空降兵第5军各作战部队全部空降完毕，第2天，从地面快速开进的一个坦克旅也按预定方案到达第5军的作战区域。此后，这两支部队密切协同，在奥廖尔和姆岭斯克之间的40多公里的区域内进行机动防御作战，经过10昼夜的持续战斗，有效地阻止了敌军，为步兵第1军组织防御赢得了时间，为莫斯科保卫战的胜利做出了贡献。

伟大的苏联军民经过近半年的浴血奋战，狠狠打击了法西斯的嚣张气焰，稳住了战场态势。1942年2月5日拂晓，苏军加里宁方面军的左翼部队对德军实施了突击。6日凌晨，苏军西方面军的突击集群和西南方面军的右翼突击集群，在航空兵的协同下，转入了对德军的反攻。从此，伟大的卫国战争进入了局部反攻阶段。在这个阶段里，苏军多次组织实施了空降作战。

1941年12月初，在苏军首次对包围莫斯科之德军实施反击时，苏军第30集团军和第1集团军将德军坦克第3、第4集群的一部分围困在克林地区，德军处境十分困难，拼命向沃洛科拉姆斯方向撤退，企图在拉马河、鲁扎河沿岸组织起新的防御。为了破坏和阻塞德军撤退，苏军空降兵第214旅的1个营共415人，于12月14日夜在克林地区伞降。伞兵着陆后，在营长斯塔尔恰上尉的指挥下，持续战斗19个昼夜，破坏了29座桥梁，袭击了德军撤退中的行军纵队，切断了由克林至沃洛科拉姆斯、沃洛科拉姆斯至洛托希洛及克林至新彼得罗夫斯卡亚等3条公路，破坏了沙霍斯卡亚至新彼得罗夫斯卡亚的铁路线，击毁敌汽车10余辆，击毙德军700余人，阻滞了撤退中的德军坦克部队。完成任务后，空降兵与地面作战部队会合。

1941年12月底，苏军在夺回刻赤半岛的登陆战役中又一次成功地进行空降作战。1941年11月中旬，德军占领了刻赤半岛，苏军进入局部反攻后，为夺回刻赤半岛，歼灭费奥多西亚地区的德军集团，决定于1941年12月5日至1942年1月2日进行刻赤—费奥多西亚登陆作战。在这一战役中，苏军以空降兵第2军的一个营共450人进行空降作战，原定任务是夺取刻赤西面的桥头阵地，掩护登陆部队登陆。后因登陆部队的船只在亚速海被坚冰所阻，空降兵的任务改为在阿拉巴特峰的腰部伞降，切断德军在阿拉巴特地区的所有通道，协同苏44集团军歼灭费奥多西亚地区的德军。

空降前一周，苏军先在刻赤半岛空降了数个带电台的侦察组，及时而全面地收集、汇报了该岛的敌情和地形资料，并为空降着陆做好了准备。

1941年12月31日深夜，由苏军空降兵司令部直接指挥的几十架满载着苏军空降兵的TG-3型飞机，在克拉斯诺达尔机场起飞，顺利到达空降地域，实施了空降。伞兵着陆后，很快夺取了附近的敌军炮兵阵地，并在交通线上派出若干破坏组，袭击德军的交通枢纽和指挥所。由于空降兵在该岛的活动面积很大，德军误认为是大规模空降，引起了惊恐和混乱，后方工作也一度

陷入瘫痪，从而保证了第 44 集团军的登陆。

1942 年刚开始，苏军又在大法季扬诺沃机场进行了一次空降作战。1 月初，苏军西方面军向西发展进攻，前出到纳曼弗明斯克、卡卢加和别列夫一线。为了破坏德军的物资补给和阻滞德军的增援，乘胜围歼位于维亚兹马地区的德军第 4 装甲集团军，苏军决定以苏第 23 集团军从维亚兹马西南实施正面进攻，第 10 集团军实施两翼包围，同时派空降兵在德军第 4 装甲集团军防御区域内的大法季扬诺沃机场实施空降，夺取该机场和附近的米亚特列沃火车站，切断德军交通线，从敌防线内部实施突击，配合正面部队围歼敌人。原计划首先由苏伞兵第 1 支队 202 人组成伞兵先遣队，在大法季扬诺沃机场实施伞降，夺取该机场，并做好迎接机降准备。同时，由空降兵第 201 旅 1 营，约 300 余人，在美登西北 12~15 公里的古谢沃、布尔都科沃和萨科沃等地实施伞降，直插尤赫诺夫—美登公路，破坏爱沙尼亚河上的桥梁。然后，步兵第 205 团约 1300 人，在大法季扬诺沃机场机降，夺取米亚特列沃车站，切断德军交通，从内部打击敌人，配合正面部队进攻。计划用 21 架 TG-3 型和 10 架 IIC-84 型运输机，从费努科沃机场起飞，用 4 个航程完成全部空运任务。1 月 3 日夜，在空降行动开始前，计划有所改变。由伞兵第 1 支队组成的先遣队和伞兵 1 营都同时在大法季扬诺沃机场伞降，共空投了 416 人，按突击队、保障队、预备队和场地组的顺序伞降着陆，着陆后，当天只集合起 15% 的伞兵，由于德军拼死抵抗，直到第二天晚上才占领该机场。但机场上积雪太厚，飞机不能着陆。伞兵们只好一面抗击德军的疯狂反扑，一面连夜抓紧时间清除跑道上的积雪，到第三天凌晨，当伞兵们完成迎接机降各项保障时，暴风雪突然来临，步兵第 205 团的机降被迫取消。空降着陆的伞兵就在敌占区内独立地进行游击战，他们破坏了米亚特列沃火车站，偷袭了两列运载坦克和技术兵器的列车，切断了通向卢卡加的交通线，并俘获了一支拥有 100 余辆马车的运输队。1 月 19 日，他们与正面进攻的部队会合。

在大法季扬诺沃空降作战以后，苏西方面军已从南北两个方面包围了尤赫诺夫地区的德军第 4 装甲集团军，为切断该敌所占居的维亚兹马—尤赫诺夫之间的交通要道，割断该敌的主要补给线，配合正面部队一举歼灭该敌，苏军决定在热拉尼亚地区进行一次空降。参战部队是空降兵第 201 旅第 2、3 营和步兵第 250 团。空降地域选在维亚兹马西南 40 公里处一个纵深为 40~50 公里的地带。计划首先由空降兵的 2 个营实施伞降，夺取并守住兹纳缅卡机场，作好迎接机降准备。然后，步兵 250 团机降，由民航总局 21 架 IIC-84 型客机进行空运，飞机在起飞前临时装备了一些自卫武器。另由第 23 轰炸师的 TB-3 型轰炸机空投反坦克炮和其他作战物资。

1 月 18 日凌晨 3 时 35 分，16 架运输机满载着第 201 旅 2 个营的空降兵在费努科沃机场起飞，到上午 9 时止，共伞降了 452 人。他们着陆后很快与当地游击队取得联系，并立即向兹纳缅卡机场发起进攻，但由于遇到德军的有力抵抗，未能夺取机场。因此，第 2 批 4 架载有指挥组和机场勤务人员的飞机临空后被迫改变计划，于 17 时改在游击队控制的另一个机场机降。着陆后，由于天色已晚，再加上跑道积雪太厚、飞机不能起飞返航。第二天，德军向该机场发起猛烈攻击，击毁了所有飞机，并夺取了机场。1 月 20 日，空降兵在当地游击队的大力支持下，很快又在普列斯涅沃西北开辟了一个简易机场，并及时报告了空降兵司令部。当天夜间，步兵第 250 团开始在该机场机降，由于运输机太少，机降过程一直持续了 3 个夜晚，机降了 1643 人，

由于德军的攻击，损失了3架飞机，伤亡30余人。

德军发现苏军空降后，21日调遣4个步兵连抢占了乌格腊河上的铁路大桥。空降兵在地方游击队的支持和配合下，包围了这支部队和大桥，消灭了守桥之敌，占领了大桥，同时还切断了德军后方从尤赫诺夫到维亚兹马的公路运输。他们在敌占区坚持战斗12昼夜。30日，苏军近卫骑兵第1军突破德军在尤赫诺夫以西的防线，进入该地区与空降兵会合。

接着，苏军在维亚兹马进行了首次大规模的空降战役。

1942年1月中旬前，苏军已经从北面和东南面完成了对德军中央集团军群的纵深包围，但未能攻占德军在尤赫诺夫和维亚兹马之间坚固的抵抗枢纽部，这些枢纽部不仅箝制着苏西方面军中路集团军的进攻，而且还严重阻滞着苏第3集团军和骑兵第1军向维亚兹马的进攻。苏军为了消除这些抵抗枢纽部，歼灭该区域内的德中央集团军群，决定加里宁方面军骑兵第1军南下，西方面军的近卫骑兵第1军北上，第33集团军从东南向维亚兹马进攻，同时，空降兵第4军于维亚兹马以西地区实施空降作战。

这是一次极其艰难的空降战役，原计划空降从1月21日开始，但由于运输途中铁路被德军破坏，空降兵未及时到达集结地域，开始时间不得不推迟到1月27日。整个战役分两个阶段进行。

第一阶段是从1月27日到2月1日，在奥泽列奇尼地区的空降作战。参战部队是空降兵第4军军部及所辖的第8旅、第9旅和第214旅，约1万人，由空降兵司令员格拉祖诺夫少将直接指挥。由40架IIC-84型民航客机和25架TB-3型轰炸机承担空运，另有30架战斗机掩护空降兵出发地域，72架战斗机掩护空降，指挥所设在卡卢加，出发机场是卡卢加附近的格拉布采沃、扎什科沃和勒扎韦3个野战机场，空运距离为180~200公里。

1月24日，西方面军司令员朱可夫向空降兵第4军军长列瓦绍夫下达了作战命令。26日，军长列瓦绍夫向所属3个旅下达了实施空降作战任务：第8旅第2营作为军的先遣队，于27日在奥奇列奇尼亚地区空降，夺取空降场，保障主力空降；第8旅其余部队都于27日夜间跟进第2营空降，占领并扼守格拉金、别列兹尼基地区，切断德军退路；第9旅在第8旅之后于格里亚依诺沃地区空降，控制公路，阻断德军增援；第2军部和所配属的独立坦克营、炮兵营为预备队，在维尔茨科那地区空降。同时命令：在空降开始时，首先于维亚兹马、瓦基津卡和耶尔尼亚地区空降7个破坏群，每群20~30人，实施对敌侦察、破坏活动。

1月27日黄昏，空降战役开始时，原计划实施空运的65架运输机，只到了61架，掩护空降出发地的30架战斗机只到了19架，掩护空降的72架战斗机1架也未到。

27日16时，首先在德军预备队行动路线上空投了7个侦察破坏战斗组。同时，空降兵第8旅第2营638人也登机起飞。由于飞行员没有判定好方位，结果把第2营错投在预定目标以南20公里的塔博雷地区，空降时因遇到德军高射炮的猛烈射击，使伞降分布地域过大，其半径达到20~25公里，直到28日晨，才集合起476人。同时空降下的作战物资，如弹药、食品、滑雪工具等，大部分都未找到。更为严重的是，第2营着陆后，因电台损坏，与旅司令部失去了联系。在这种情况下，营长为完成先遣队的作战任务，除留少部分人在当地活动外，他带领全营主力，前往预定的空降地域，占领空降机

场，迎接旅主力空降。28日晚，第2营到达预定的奥泽列奇尼亚地区，但该地机场已被德军占领。当夜，第2营就向机场守敌发起攻击，并夺取了机场，随之便点起迎接主力空降的篝火，设置对空联络信号。但由于电台没有修好，通信联络中断，一直未见苏军飞机临空。第8旅在得不到第2营空降报告的情况下，按原计划，于当夜夜间，实施第二批空降。这次空降和第2营一样，不仅未空投到预定地域，伞降分布也很大，随部队空投的作战物资全部散失，而且，部队空降后也因电台损坏，与旅司令部失去了联系。由于旅司令部找不到空降后的部队，而且与军司令部也失去了联系。军司令部曾两次派联络军官到旅司令部了解情况。29日，军司令部又派侦察处副处长何克先诺夫上尉乘飞机前往空降地域了解情况，飞机在寻找部队的过程中因油料耗尽，被迫降落在沃朗佐沃村附近。着陆后，他没有找到各营指挥员，但集合起该地区的213名伞兵，组织他们攻占了沃朗佐沃村，歼灭了111名德军。随后，他们又攻占了附近的博尔迪列沃村和莫洛佐沃村。当时，旅司令部虽然还未与空降地域取得联系，但为了完成预定作战任务，29日晚又在原空降地域伞降了540人，30日白天伞降了120人。30日夜，空降兵第8旅旅长、政委亲自带领215人空降到敌后，并带去了电台。31日旅长沟通了与各营的联络，并向军司令部报告了空降作战情况。随后，又在该地区空降了389人。到2月1日止，历时6昼夜，第8旅共空降了2500人，及许多作战物资。然而，最后集合起来的只有1320人，空投的作战物资大都丢失。

这次空降战役开始后，德军侦察飞机很快发现了苏军的空降出发机场，从28日起，就连续多批次使用轰炸机和歼击机，对出发机场进行轮番轰炸和扫射，使苏军的3个出发机场有2个被严重破坏而不能使用。运输飞机也受很大损失，最后只保留下12架。

2月初，维亚兹马地区的作战形势发生了变化，德军的防御有所加强，苏军的正面进攻受挫。根据当时的战场态势，空降兵第4军只好暂时停止空降。这一战役的第一阶段就此结束。

第二阶段是2月18日至24日在尤赫诺夫的空降作战。参战部队有空降兵第4军军部及所属的第214旅、第9旅和第8旅第4营。空降地域选在尤赫诺夫以西的热拉尼耶游击队活动区。当时，苏军在这里的战场态势日趋恶化，德军增援了新的力量，连续对苏军实施反突击。此次空降的任务，是从敌后突破德军防御，前出到尤赫诺夫西南25~30公里的华沙公路附近，与正面进攻到那里的苏第50集团军会合，然后合击德军后方，以协助西方面军主力歼灭尤赫诺夫地区的德军集团。参战飞机有41架IIC-84型和23架TB-3型飞机，空运距离250公里。由于飞机数量不足，计划用3个夜间完成空降，每架飞机每夜出动两次。

2月17日夜，首批20架飞机在莫斯科附近的柳别尔齐机场飞向夜空，将作为先遣队的第8旅第4营投向预定空降目标。但是，由于飞行员经验不足，其中19架飞机因为未找到空降场而返回，只剩

一架飞机还把伞兵投错了地方，这些伞兵空降后便杳无音信。接着，从18日到21日，第9旅和第214旅实施空降，到22日第4军军部完成空降后，整个空降结束。在空运过程中，第4军军长列瓦绍夫少将乘坐的飞机遭德军飞机袭击，军长中弹牺牲。此后，该军由参谋长赞金上校指挥。

这次空降，经过6个昼夜，出动飞机612架次，空降7373人，到24日

才集合起一半的人员，空投作战物资 1500 余件，几乎全部散失。造成这样结果的原因，首先是跳伞高度过高。为了减少敌方地面火力对飞机的威胁，跳伞高度由原定的 600 米提高到 1200 米。其次是地空联络信号选择不当。苏军确定空降和空投的地面信号都是点燃篝火。由于当时天气很冷，苏军游击队和德军都到处点火取暖，后来德军还特意到处点火以迷惑苏军航空兵。因此，篝火遍布战场，使运输机很难找到空降场。

2 月 25 日，空降后汇集起来的部队开始执行预定的战斗任务，向南发动进攻。但由于当时天寒地冻，气候十分恶劣，地面行动相当困难，加之德军又在空降兵预定的前进道路上占领阵地，步步阻击，部队进展很慢。27 日，由于缺少弹药，又遇德军猛烈反击，他们被迫停止进攻，转入防御。这时，正在正面进攻该地德军的苏第 50 集团军也因作战失利，未能按预定计划进到华沙公路与空降兵会合。根据战场情况变化，上级命令他们改变计划，在当地与游击队结合，进行游击战。3 月 14 日，他们接到方面军指示，对开进中的一支德军进行伏击，由于敌强我弱，兵力过于悬殊，未能完成作战任务。

维亚兹马空降战役是苏军第一次大规模空降作战。由于当时的困难局势，运输机严重不足，空降保障不力，组织指挥缺乏经验，空降兵与航空兵、空降兵与地面部队、航空兵与地面部队协调不好等多方面原因，致使战役失利。战役结束后，空降兵司令员格拉祖诺夫少将被解除职务，改任步兵兵团指挥员。

对这一战役的功过，贬者甚多。不过，在空降战役中，空降兵第 4 军在德军防线内部持续战斗近 6 个月，击毙德军 1 万多人，摧毁德军大量的武器装备，在很大程度上破坏了德军的交通补给线，扰乱了敌占领区域内的军事活动，其贡献是不可抹杀的。同时，红色伞兵在极度困难的条件下，舍生忘死，不惜一切代价，积极主动，独立作战，奋勇杀敌，他们这种顽强意志和英勇无畏的精神也永远值得后人学习。

在维亚兹马空降战役进行过程中，苏军还在尔热夫地区为支援被围困的苏军部队突围，进行了一次空降作战。

1942 年 2 月，在西方面军第 33 集团军被德军包围的同时，加里宁方面军第 29 集团军司令部及部分部队也在尔热夫地区被德军包围。方面军决定，将空降兵第 204 旅的一个营空降到尔热夫地区，支持第 29 集团军的突围战斗。

2 月 16 日夜，运送空降兵的飞机分两批在莫斯科附近的柳别尔齐机场起飞，采用单机跟进、梯次进入、围绕空降场上空作圆圈飞行的方法，在 300 米低空伞降了 312 人，另有 38 人未在预定地区降落，还有 75 人因所乘飞机没有找到空降场而返回机场。

当时，被德军包围的苏第 29 集团军所扼守的东西长 8 公里、南北宽 7 公里的地域，全部处于德军炮火的威胁之下。空降时，其中一个伞兵群正好降落在德军的一个炮兵阵地上。他们着陆后，立即攻占了这个炮兵阵地和附近的德军支撑点。与此同时，德军也有一个连攻入第 29 集团军司令部防守地域，双方展开了激战。空降兵着陆后，立即投入歼灭这股敌人的战斗。17 日晚，全营集合起 166 人，当天夜里，第 29 集团军开始突围，空降兵担负后方和两翼掩护，21 日夜，被围苏军全部突出德军包围。

尔热夫空降作战以后，苏军在局部反攻阶段还进行过两次空降作战。

一次是抢占洛云河渡口的小规模空降突击。1942 年 4 月，苏军西北方

面军为加速第 3、4 集团军的展开和推进，4 月 9 日，在洛云河畔伞降了 200 人。空降兵着陆后，迅速占领了洛云河渡口，并控制了通向渡口的交通枢纽，在地面部队到达之前，他们出色地完成了预定任务，做好了保障部队渡河的各项准备工作。第二天，第 4 集团军先头部队抵达空降地域，迅速通过渡口，向前推进。

另一次是在高加索北部袭击迈科普机场的空降作战。1942 年 7 月，德军开始向高加索进攻，7 月 25 日至 1943 年 1 月 2 日，苏军进行了顽强的防御作战。在此期间，苏军且战且退，在运动防御中，曾采用多种方式打击和削弱德军，以改变力量对比，为反攻创造条件。其中，用空降小分队袭击迈科普机场，就是在防御过程中削弱德空军的一个举措。

1942 年 10 月，苏军从海军航空兵抽调了 40 人，组成了一个空降兵小分队，执行这次空降袭击任务。小分队分为破坏、掩护和指挥 3 个小组，各组根据自己的任务配备相应武器装备，并进行专门训练。另有两名当地的游击队员，也参加小分队的训练和作战，以便在完成的任务后，将小分队带入游击队所在地。在小分队组建和训练过程中，苏黑海舰队战地司令部还组织了对迈科普机场的空中侦察，获取了机场停放飞机数量、机型、警卫及每天变化等多方面情报。

10 月 23 日深夜，空降行动开始，苏军轰炸机编队穿过云层向迈科普机场飞去。前面轰炸机的任务是压制德军地面火力和摧毁敌探照灯，轰炸迈科普车站，吸引和牵制德军火力，封锁德军向机场的增援。但他们没有完成这项任务。当后面满载执行空降作战任务伞兵的 4 架轰炸机飞临机场上空时，遇到德军地面炮火的凶猛射击，有两架飞机相继偏离编队，剩下两架飞机在炮火中伞降了 20 人。他们着陆后，没有集合，就各自执行自己的作战任务，经过 40 分钟的激战，将敌机场上的 54 架飞机击毁 22 架、击伤 20 架，并击伤击毙了一些德军。待德军增援部队赶到时，小分队因人员伤亡过半，已经主动撤出战斗，转入到游击队活动区。

在苏联人民反法西斯战争的最艰难的时刻，莫斯科郊外初开的这一朵朵红色伞花，不仅给德国法西斯以有力的打击，为苏联人民由战略防御转入战略进攻做出了一定贡献，而且还初步展示了红色伞兵的英雄气概和巨大的潜力。它为红色伞兵的建设和发展提供了极其宝贵的经验。红色伞兵在反法西斯战争中所创造的英雄业绩将永垂青史。

八、太平洋上空的第一束伞花

第二次世界大战初期，德、意法西斯在欧洲军事进攻的连连行逞，极大地助长了日本军国主义者争夺霸权的狂妄野心。在欧洲战场上，正当法西斯德国军队对莫斯科进行疯狂进攻，企图一举拿下莫斯科、彻底打败苏联，实现其欧洲和世界霸权的时候，日本，这个东方法西斯帝国，也跟随其轴心国——德国和意大利，踏上了争夺亚洲和世界霸权的战争道路。

1941年12月7日华盛顿时间1时20分（东京时间8日3时20分），日本帝国不宣而战，突然偷袭了美国驻珍珠港的太平洋舰队，接着又对美英荷在太平洋地域和东南亚地区的主要军事基地发动了连续猛烈进攻。太平洋战争从此开始，第二次世界大战扩大到太平洋、印度洋、

东南亚、印度、南洋地区和澳大利亚等辽阔的土地。美国、太平洋、印度洋沿岸许多国家都直接卷入了战争。由日本挑起的太平洋战争，反而增强了全世界反法西斯的力量，加速了法西斯的灭亡。

由于日本用卑劣的外交谈判掩盖其军事进攻的准备，使美英等国对日军的突然进攻毫无精神准备。因此在战争初期，日军一直处于战略进攻的有利态势，而美英等国盟军则处于极为不利的战略防御和退却之中。日军统帅部计划原来分三个阶段完成战争初期的战役任务，结果头两个阶段就已经完成了战争初期的全部战役任务。而在第一个阶段，日军就首次使用空降兵、实施了对盟军的空降突击作战。这是日军在太平洋上空撒下的第一束伞花。然而，这是一束

不祥之花、罪恶之花、灾难之花。它落在哪里，就给哪里的人们带去战争、恐怖和死神；同时，也在那里播种下对法西斯日本帝国仇恨的种子，点燃了那里消灭法西斯的烈火。因此，它又是日本法西斯的一束葬花。

1940年，日本军国主义者看到德国空降兵在进攻丹麦、挪威、荷兰、比利时等战役中发挥了重要作用，于是当年年底就在德国伞兵

专家的帮助下组建自己的空降兵部队。1941年12月，日本陆军建成了一个伞兵旅，海军建成一个伞兵加强营，当时日军都把这个营称之为横须贺海军特种登陆部队。这就是太平洋战争初期，日军所拥有的全部空降兵实力。

1942年初，日军南部方面军第16集团军对垂涎已久的荷属东印度群岛发动了进攻，兵分三路，东路于1942年1月进攻西里伯斯

岛，从该岛的万雅志、肯达里和望加锡三地登陆。在万雅志登陆作战中，日本海军首次使用伞兵营对万雅志机场进行空降突击。这是

日军有史以来第一次空降作战。

1941年底，伞兵营受命进驻菲律宾达沃奥机场，进行空降作战准备。1942年1月10日，营长侯立鸟基率各连连长对万雅志进行空

中侦察，根据侦察和在万雅志附近海域日军潜艇的报告，日海军司令部决定第二天实施空降突击。当天晚上，侯立鸟基向全营500人下达了在万雅志机场空降作战的命令，任务是占领该机场和附近区域，保障日军航空兵按时进驻和使用万雅志机场，并支持海军陆战队登陆作战。第1、2连第一批空降，夺取机场后，第1连迅速攻占附近的兰格安城，并扼守住兰格安通往万雅志机场公路的重要目标；第2连沿卡卡斯公路向前进攻，占领并守住卡卡斯水上机场。营长侯立鸟基随第1连行动。第3连为预备队。

1月11日晨，夺取万雅志机场的空降突击行动开始。第一批340人，乘30架运输机从菲律宾起飞，经过集合编队，直向西里伯斯岛飞去。在海上飞行中，遇到了雷雨，机群只好降低高度，贴着海面飞行，因为气候不好，能见度差，飞行高度低，为预防飞机坠入海中，机上伞兵都进行了海上救生准备。脱离雷雨区以后，飞机升到6000米高空，机上伞兵又迅速做好实施伞降和战斗准备。在航行过程中，由于气象复杂，特别是因为日军歼击航空兵与运输航空兵协调不好，结果有两架运输机被日军自己的战斗机击落。上午9时许，运输机群以100~150米高度进入目标上空，这时遇到机场守军高射炮的射击，但飞机无一损伤。9时44分，这也就是日军第16集团军向西里伯斯岛发起突击后约4小时，日本海军空降兵第一批2个连队，在万雅志上空冒着地面炮火，伞降下234名伞兵。由于着陆点离守军阵地太近，最近的只有30米，再加上地形开阔，在守军机枪火力的压制下，伞兵很难活动，空投的武器也无法收集。他们只好以随身携带的武器进行战斗，以伞刀和头盔挖掘掩体。接着机场守军在装甲车掩护下向伞兵进攻，伞兵处境十分危险。为了摆脱困境，他们不得不拼死在守军火力压制下找回空投的重机枪，对守军进行猛烈还击。不久，预备队（第3连）伞降成功，伞兵力量得到加强，他们就集中起来，向机场守军发起进攻。经过激烈战斗，到中午，他们俘虏了守卫机场的荷兰军队1500人，占领了机场。随后，按照预定计划，第1连很快就攻下了兰格安城，第2连沿着卡卡斯公路向前进攻，于当天下午攻占了卡卡斯水上机场。12月，第2批日军185人在机场机降。当天夜间，日海军陆战队在万雅志登陆，与伞兵会合。13日，日军航空兵进驻机场，以后，伞兵还顺利地完成了在万雅地地区搜歼残敌的任务。日军航空兵占领万雅志机场以后，为日军飞机提供了半径为400公里的活动区，日海军在这支航空兵的掩护和支持下，很快就连续攻取了肯达里、望加锡港口，以及西里伯斯岛的其他港口和机场。14日，日军第16集团军完全控制了该岛。

日军第16集团军在占领西里伯斯岛以后，又于2月20日向南进攻帝汶岛。在进攻帝汶岛时，日海军伞兵营又一次实施了空降突击作战。

帝位岛又名的摩尔岛，当时有3000余荷兰、澳大利亚军队驻守。日军在进攻帝汶岛时，下达给伞兵营的任务是，在海军陆战队登陆时，伞兵在该岛南部的邦富伊机场附近空降，占领机场，保障航空兵按时进驻和使用机场，同时切断守岛荷、澳军队的退路。实施空降前，伞兵营根据万雅志空降作战的经验，对空降作战的组织工作进行了一系列改进，如伞降地域不要靠机场太近，而是在离机场几公里以外，轻重机枪不要与伞兵分开空投，而由伞兵携带空降。空降分两个梯队，第一梯队450人，由第1、第3连和营部组成；第二梯队250人，主要由第2连组成。

2月21日拂晓，日海军陆战队两个营在数辆坦克配合下，开始在帝位岛南端古邦登陆。10时，空运伞兵营第一梯队的30架运输机在根达利机场起飞，在战斗机的掩护下，航行700公里，直达古邦以东28公里的邦富伊机场。当时机场上空天气很好，飞机从700米降为100米后开始伞降，伞兵着陆后只遇到微弱抵抗。第1、3连很快集中起来，收集完空投物资后，立即向机场前进。此时，海军陆战队正在古邦登陆，伞兵为了加快行进速度，放松了对守岛敌军的警惕，在前往机场途中，遭到守卫机场荷军的突然袭击。经过激烈战斗，伞兵两个连的人员伤亡都过半，各排排长全部阵亡。伞兵无力前进，当夜只好就地休息，第二天凌晨再发起进攻时，邦富伊机场已被日军

登陆部队占领。伞兵第二梯队在第一梯队与机场守敌遭遇时，在原空降地域伞降，第二天上午赶到机场，与第一梯队会合。

日军空降兵的另一支部队，即日本陆军伞兵第1旅，在太平洋战争初期日军第25集团军进攻苏门答腊战役中，首次在巴邻旁机场进行了空降作战。

盛产石油和橡胶的苏门答腊，一开始就是日军作战计划中必夺的重要目标之一。1942年2月中旬，日军第25集团军司令官山下奉文中将决定，首先在巴邻旁实施空降突击，以此迅速进攻和占领苏门答腊。

巴邻旁又名巨港，位于苏门答腊岛慕西河下游，距东海岸110公里，是个内河港口城市。该市有一个重要的机场和两个大型炼油厂，是苏门答腊的炼油中心。当时防守该岛的盟军由荷兰、澳大利亚和英国军队组成，由一名荷兰上校军官指挥。守卫巴邻旁机场的兵力为530人，配有13门高射炮和5挺机枪；守卫两座炼油厂的兵力为550人，有10门高射炮和5挺机枪。日军为了在敌军未来得及破坏之前，确保在两个炼油厂的设备不受损失的前提下，完整地占领这个炼油中心，在陆军攻占该岛的登陆作战前，先派由久米精一大佐指挥的伞兵第1旅实施空降突击，突然占领机场和炼油厂。久米精一指挥的伞兵第1旅，于1941年12月1日在日本九州新田原机场组建后，在南部方面军指挥下，一直在金边执行任务。1941年1月31日，久米精一接到第3航空大队指挥官的命令，率伞兵1旅开赴新加坡以北640公里的马来西亚双溪大年机场集结，2月6日，第1旅抵达双溪大年机场后，领受了在巴邻旁实施空降、夺取机场和炼油厂的任务。2月8日，又奉命转场到空降出发机场，即新加坡的居奎机场和卡杭机场，空降时间拟定为2月9日。

日军计划以步兵第38师从海上溯慕西河而上，于2月11日在巴邻旁登陆。在登陆前两天，以伞兵第1旅第2营在机场和炼油厂附近空降，夺取机场和炼油厂。同时切断交通线，阻止守军后撤和预备队增援。伞兵第2营共有700余人，分3个梯队：第一梯队为第2、4连及1个机枪排、2个工兵排和1个通信队，共240人，由营长甲村武雄亲自指挥，负责攻占机场。担负空中运送和掩护的航空兵，由两个运输机中队、飞行第98战队（缺1个中队）、飞行第64战队和飞行第81战队之一部组成。第二梯队为第1连和1个机枪排，共90人，由中尾中尉指挥，负责攻占巴邻旁东部的双溪格隆炼油厂和乌约迪拉弗炼油厂。担负空运和掩护的航空兵，由两个运输机中队、飞行第98战队的1个中队、飞行第59战队和飞行第81战队之一部组成。第三梯队为第3连和1个工兵排，共96人，作为预备队。旅长久米精一上校随同伞兵第2营一起参加空降突击战斗。计划用于配合空降突击的飞机有：陆军方面，侦察机9架，战斗机约70架，袭击机约20架，重型轰炸机约30架，总共约140架；海军方面，海上攻击机100架，战斗机约30架，陆上侦察机6架，水上侦察机约40架，总共180架。

2月6日，日军出动33架轰炸机和32架战斗机，对巴邻旁机场和地面防御设施进行空袭。盟军战斗机起飞迎战日军机群，并在日军飞机抵达目标上空以前，击退日军轰炸机。这时，日军轰炸机虽放弃了对巴邻旁的空中打击，但把攻击目标转向了邦加岛的蒙托克城。当他们飞抵该城上空进行轰炸时，未遇盟军的任何抵抗。7日，日军又派6架轰炸机，在31架战斗机的掩护下，成功地飞临巴邻旁机场上空，摧毁了盟军地面上的一些飞机。由于盟军的反击，日军被击落两架飞机。8日，日军又出动17架轰炸机，在25架战斗机掩护下，第三次对巴邻旁机场进行袭击，击落了盟军两架迎战飞机，

击毁了盟军在机场上停放的所有飞机。这样，日军就取得了巴邻旁地区的制空权。在此期间，经过佐佐木中尉的多次空中侦察照相，对巴邻旁地区的地形也获得了很详细的资料。

日军原计划2月11日登陆，但由于运送步兵第38师的海运部队未能按时到达起运港口，所以整个计划向后推迟了5天。在这5天中，日军航空兵仍然连续对巴邻旁进行空中袭击。这种空中打击，一方面削弱了盟军的战斗力，严重挫伤了盟军的士气，为空降突击提供了有利条件；另一方面，它也使空降突击失去了突然性，使所有守岛盟军都进入战斗状态，做好了各种应急准备，因而也给空降突击带来一些困难。

2月14日8时30分，70架运输机在新加坡卡杭机场和居銮机场腾空而起，伞兵第1旅第2营第一、二梯队空降突击行动开始了。两个场地起飞的飞机集合编队后一直向南飞行。当时，由于日军占领新加坡南部的战斗正在激烈进行，机群经过新加坡南部上空时，曾遭到地面盟军炮火的猛烈射击，但飞机未遭损失。不过，从新加坡往南，一直到苏门答腊，整个航线都被在新加坡战火中点燃的油库所散发出来的浓烟所笼罩，给空中飞行带来很大困难。上午11时，当飞机降低高度，进行低空搜索时，领航员发现他们已经到达慕西河口上空。这时，整个机群按计划分成两队，溯慕西河而上，飞往巴邻旁。第一梯队飞向机场，第二梯队飞向炼油厂。当时，尽管所有飞机都伪装上英国飞机的识别信号，但并没有骗过盟军的眼睛，守岛盟军以猛烈炮火向他们射击，但由于不准确，只击毁1架空投作战物资的运输机；击伤1架运送伞兵的运输机，该机中途迫降。其余飞机仍保持编队，继续向前飞行。

11时26分，攻占机场的第一梯队开始伞降，当飞机降至100~150米，伞兵正准备跳伞时，遭到机场守军高射炮的射击，由于距离近，高度低，火力猛，瞬时就有16架飞机被击中坠毁，其他飞机上的伞兵顶着炮火，一部分在机场北侧一个密林环绕的地带跳伞。由于灌木丛生，观察困难，有的伞兵还被挂在树上，同时，机场守军的高射炮和高射机枪都开始向他们平射，给这部分伞兵的集合和收集空投的作战物资带来极大困难。他们只好按预定方案中的三人小组进行集合，以随身配带的手枪应战，缓慢地向公路匍匐前进。待甲村营长在公路上集合起近100人时，他们就开始向守军的高炮阵地发起进攻。另一部分伞兵伞降在机场南侧的一个开阔地上。当时，一支巴邻旁守军的增援部队，正乘车疾驰而来，准备加强机场的防御。这些伞兵着陆后，以奇袭手段打败了这支增援部队，随后又攻占了一个高炮阵地和一个兵营。接着，伞兵就从南北两个方向开始向机场进攻。战斗非常激烈，许多地方进行了白刃格斗，整个下午，争夺机场的战斗一直僵持不下，直到晚上9时，即着陆10个小时后，伞兵第一梯队才南北会合，占领了机场。

攻占炼油厂的第二梯队，又分成两个小分队在两个不同地点着陆，分别攻占两个炼油厂。其中攻占双溪格隆炼油厂的小分队，伞降在炼油厂附近的一个深沼泽地里，他们费了很长时间和很大体力才从泥潭中挣扎出来。当时，炼油厂的大门紧闭着，外有铁丝网和地堡护卫。伞兵首先向地堡发起攻击，消灭了各地堡守军，12时30分，攻入炼油厂办公大楼，随后开始对技术人员的搜捕和对技术资料的收集，同时把日本国旗升起在瞭望台上。下午14时10分，该厂守军在迫击炮的支援下，向伞兵进行反击，一直激战到次日凌晨3时，守军才停止反击，全部撤走。8时40分，伞兵占领了该炼油

攻占乌约迪拉弗炼油厂的小分队，着陆在炼油厂前面的湖面上，湖水深

1.5~3 米，湖中有小船可直通炼油厂。伞兵落水后，有的游向岸边小路，有的用小船靠岸，但他们刚一集合起来，就遭到护厂地堡机枪火力的扫射封锁，使他们无法向油厂靠近，至晚 9 点，他们摸清了情况，利用夜暗，向炼油厂发起进攻。23 时攻入炼油厂，占领了办公大楼。第二天肃清了残敌，占领了整个炼油厂。

在这次突击作战中，驻岛盟军在许多方面占优势，然而在战斗中则处处挨打，节节败退，战战失利，其原因是多方面的，最主要是组织指挥不力；荷、英、澳三国军队之间协调不好；守岛官兵普遍存在怯敌情绪。日军空降前的轰炸，就大伤了他们的士气；空降突击后，派往机场的增援部队遭阻击失败、机场陷落后，各部队守军都胆颤心惊，处于一片混乱之中。

15 日 10 时，日军航空兵参谋长和伞兵第一旅旅长机降到巴邻旁机场，他们立即命令伞兵第二梯队——预备队投入战斗。下午 1 时 40 分，预备队在巴邻旁机场伞降。接着，他们用从守岛荷军手中缴获的车辆和武器，向巴邻旁发起冲击。在慕西河桥与守军短促交火之后，不久就开进巴邻旁市内。空降兵在巴邻旁驻守两周后，于 24 日离开该城，返回金边。

日军通过太平洋战争初期海军和陆军首次实施的空降突击作战。更加深刻地感受到空降突击作战的重要作用 and 建立强大的空降兵部队的意义。然而，这已力时过晚，力不从心了。他们既不可能在短时间内很快生产出足够数量的运输机和空降兵的武器装备，更没有时间组织训练所需要的伞兵。因此，在以后的若干战役中，他们只好坐失许多空降突击的战机，却又无可奈何。

九、夜盗“教长之家”

不得不让人们承认，大名鼎鼎的英国首相丘吉尔却恰恰充当了这位大胆之人。但是，需得说明的是，此次盗窃行动不同于一般的小偷小摸，它是第二次世界大战期间英军伞兵对位于“教长之家”上德军一部雷达站的成功盗窃。

雷达，作为人们发现和识别空中、地面及海上目标的全新手段，早在 1938 年就被用于防空系统，英国当时在该领域处于领先地位，雷达在过去的英国本土防空作战中发挥了重要的作用。但是，面对英国空军对德国本土轰炸的需要，为尽早找到影响英军飞

机轰炸成效不明显的原因，迅速提高空军作战效果，有必要从多方面着手进行调查和研究。而位于英吉利海峡南岸的德军雷达，就是进行此项工作的重点，因为德军雷达专家们一天 24 小时都在利用这些“千里眼”，密切注视着来自彼岸的盟军飞机动态，每当英军轰炸

机飞向大陆，雷达便会发出早期预警警报。

1941 年夏、秋之际，刚刚组建起来的英军空降部队被首相丘吉尔看中，认为它是他手中的一支利剑，急欲用它去解决一些棘手问题。盗取布伦内瓦尔“教长之家”上的雷达，就成了这次小规模袭击行动的目标。

1942 年 2 月初的一个夜晚，英军空降第 1 师的弗罗斯特少校被叫到联合作战司令部，接受的任务是要求他和他指挥的突击队，运用伞降手段，出其不意地把位于布伦内瓦尔附近的一部德军早期警报雷达完整无损地抢到英国，以便让英国技术人员得以确切地了解德国人在拦截雷达方面的秘密，并找出对付它的措施。

对一个独立目标进行袭击，这是弗罗斯特非常感兴趣的一项任务。对此目标除采用伞降突击外，用其他方法几乎无法夺得。这个地方位于距法国勒阿弗尔几公里远的一段崎岖的海岸边，一面是 90

米高的峭壁，面临大海，其他两侧是两条通海的深沟，在悬崖上有一座孤零零的城堡，叫作“教长之家”。

弗罗斯特在联合作战司令部的帮助下开始制定计划。低空侦察机对这座古老，高大而有许多人字形墙的城堡拍了航空照片。这个城堡座落在峭壁平顶的空地上，现已被德军作为兵营。在两条深沟

的入海处，水流冲出了一条岩石重叠的狭窄的海滩。为了便于研究和进行准备，弗罗斯特还根据照片和这一地区的地图，请突击队司令部制作了一个按照比例缩小的精确模型，模型显示出了城堡及其

周围地形的每一细节。同时，对守卫的德军情况也进行了详细了解，得知守卫该雷达站的德军约有 100 名，在其周围有 15 个哨所，夜间下班的士兵就睡在“教长之家”，另外还有 1 个步兵团和 1 个装甲营

驻在距此数公里远的地方，遇到紧急情况只要半小时左右的时间就可前来增援。

根据对以上情况的分析和研究，弗罗斯特的作战计划是，用 1 个连的伞兵直接突击这一目标。大部分兵力用来攻击兵营及其近处的防御哨所，同时派 1 个小组去拆卸雷达。尔后，全部人员撤退到附近由一支海军登陆小分队夺取和守卫的海滩。伞兵连由 6 名军官和 113 名精心挑选的士兵组成，弗罗斯特亲自指挥。袭击定于 2 月 27 日夜进行。在尔后的差不多一个月的时间

里，弗罗斯特对他的伞兵连进行了严格而紧张的训练。经过一夜又一夜的演练，训练结束时，每个人都能对这一地区的地形地貌熟练掌握，并能准确无误地默记在脑子里。

1942年2月27日，弗罗斯特率领他的突击队整装待发，来到了“威特雷”式轰炸机房，当时还没有专门运送伞兵的运输机，只好由轰炸机代替。只见一架架雄伟的“威特雷”式轰炸机正在加温，伸开双臂迎接即将完成这次异乎寻常的任务的伞兵。伞兵按计划分成几个小队，带着沉重的装具进入机舱。晚10时，“威特雷”式轰炸机在震耳欲聋的轰鸣声中，载着伞兵进入茫茫的夜空。

是夜皓月当空，明朗而寒冷。在巡航高度上飞行的“威特雷”式轰炸机因为没有现代的密封加温设备，机舱里几乎与外面一样寒冷，幸好有经验的弗罗斯特为每架飞机装配了睡袋，才得以让伞兵们逃脱被冻僵的恶运。当离布伦内瓦尔还剩下半小时的航程时，飞行员发出了信号，伞兵们一个个迅速从睡袋中钻出，并再一次检查了各自的装具。按照统一的命令，伞兵们打开了飞机底舱板上的底门，只见在150米的下方闪过黑亮的大海，接着一股冷风扑进机舱，伞兵们心里明白，应该作好跳伞的准备了。伞兵们面对面地蹲在敞式舱口的两侧，作好跳伞准备。飞机低空掠过英吉利海峡，远处已现出海岸线，并越来越明显，接着飞机上的红灯闪亮，这表明5秒钟后就要到达伞降地域。突然，峭壁在下面一闪而过，绿灯发亮，弗罗斯特纵身跳入夜空，他的突击队员也随着跳出了飞机。

弗罗斯特觉得猛然一股向上的提力，降落伞张开，他看到自己正对着目标降落。在月光下，他能看见下面哥特式的古老大厦。地面上覆盖着30厘米厚的积雪，使房屋和雷达显得更为突出。他沉重地落到地面，在雪里滚了一下，解脱开背带系统。紧跟其后的伞兵突击队员很快集合完毕，直奔目标。

突击目标距离降落地点很近，伞兵们很快就冲到了那座建筑物跟前，只听弗罗斯特一声哨子响，伞兵们一齐冲进敞开的大门。但他们看到这里几乎是一座空楼，仅在楼上的一间房间里，打死了唯一的一名德国守卫者。

其余在城堡外面的伞兵，以小组为单位对德军沿峭壁设置的防御阵地发起了攻击，经过短暂的枪战，即击毙德军5人，俘虏1人。担负这次拆卸雷达重任的是一个名叫考克斯的上士，当他正在熟练地进行这项“盗窃”工作时，睡梦中惊醒的德军迅速组织火力向考克斯他们射击。敌人的机枪子弹带着风声，呼啸着从考克斯的身边飞过，有的枪弹击中他正在拆卸的雷达，但处于险境之中的考克斯却沉着、冷静地干着他的事。其他伞兵为掩护考克斯进行了强有力的回击。雷达终于拆卸完毕，并装上了为它专门空投的折叠式两轮手推车。在考克斯离开的同时，爆破人员在雷达的底座上，安放了足以摧毁和破坏现场的炸药。

驻守在附近的德军闻讯赶来增援，从而使该地区的敌人火力越来越猛。弗罗斯特处于不利地位，因为他的副手查特里斯中尉和两架飞机上的伞兵在途中失踪。这些人所乘的飞机在途中遭到德军高炮的射击而偏离了航向，未能降落到预定的空降地域。弗罗斯特已没有时间再等待这些失踪的伞兵，他迅速集合起剩下的人员，并向沟口发起了进攻。峭壁上德军支撑点的机枪在黑暗中喷出火光，打伤了2名伞兵。于是弗罗斯特向守卫海滩的德军阵地发起了攻击，没有料到的是，在这千钧一发之际，查特里斯中尉突然奇迹般地带着他的“失踪”伞兵参加了战斗。原来，这些伞兵未能落到目标区，而降

落在位于目标区南侧的一条大沟的另一边，他们后来好不容易才找到路，回到海滩地区，并且来得正是时候。在查特里斯、弗罗斯特及伞兵的合力打击下，迅速解决了战斗，攻占了支撑点并肃清了海滩上的德军。这时已是凌晨2时30分，正是接应船只预定靠岸的时间，弗罗斯特用手电筒向大海方向发出信号，并收到了从船上发例“船已准备好”的闪光信号。他接着又发出“到海滩来，我们已经准备好”的回答。

冒着峭壁一带德军哨所断断续续发出的枪弹，接应船只驶进海滩，弗罗斯特指挥伞兵把冒着生命危险“盗窃”来的雷达装上船，并带上捕获的3名德军俘虏，成功地离开了海滩，驶向彼岸。这支小小的船队迎着渐渐发亮的天空，一路顺利地接近自己的港湾，天空中担任掩护任务的“喷火”式飞机，轰鸣着向他们祝贺这次极其出色的小规模空降突击的成功。

弗罗斯特和他的突击队这次以极其微小的代价（1名伞兵牺牲，7名失踪）圆满完成任务这一事实，使布伦内瓦尔的“教长之家”作战与前不久在意大利刚刚进行的沃尔士诺山的“巨人”作战相比，具有更加重要的意义。这次由一小批人所进行的空降突击，不仅使弗罗斯特变成了一位传奇式的领导人物，而且连他的部下都被英国各训练基地以及后来在北非和西西里的其他伞兵看作是富有经验的人物，成为正在成长中的英国空降部队的教官和榜样，并对英国空降部队的发展起到了良好和深远的影响。

不管专家们从弗罗斯特带回的已被打坏的、留有弹痕的雷达上能得到多少收获，但这次袭击对英国军队的士气、事实上也对整个岛国的士气，起到了巨大的鼓舞作用。它的价值与这次“盗窃”雷达本身相比不知要大多少万倍。

十、黯淡的“火炬”

“火炬作战”是1942年秋，英、美军趁法西斯轴心国将西西里岛的空军和其他战场的装备物资调往苏德战场，其北非和地中海地区兵力薄弱之际，在“法属北非”发动的一次进攻战役的代号。

早在1942年6月，丘吉尔在海德公园同罗斯福举行秘密会议期间，即建议“对法属西北非的军事行动加以研究”以代替1942年在法国北部登陆。9月22日在丘吉尔主持并

有艾森豪威尔参加的联合参谋长会议上，确定：英美联军于1942年11月8日在法属北

非登陆，然后再由西向东对德、意发动进攻，以彻底歼灭北非的德意军队，控制地中海，巩固中东，为尔后在意大利和巴尔干半岛的军事行动创造有利条件。丘吉尔认为，“火炬”战役不仅应照亮通往北非之路，而且应照亮通往巴尔干之途。

法属北非，包括法属摩洛哥、阿尔及利亚和突尼斯。摩洛哥位于非洲西北端，东面和东南面与阿尔及利亚相邻，西临大西洋，北隔直布罗陀海峡与西班牙相望，是扼地中海入大西洋的门户，1912年沦为法国的“保护国”。阿尔及利亚北临地中海，隔海与西班牙、法国相望，东部与突尼斯、利比亚接壤，西部与摩洛哥相邻，1930年起沦为法国属地。突尼斯位于非洲北端，北面和东面临地中海，隔突尼斯海峡与意大利相望，东南与利比亚接壤，西与阿尔及利亚相邻，1881年沦为法国的“保护国”。

1940年5月14日，巴黎失守，贝当于22日和24日分别同德国和意大利签订停战协定，在军事上无条件投降，法军全部解除武装，法国被肢解成两部分：北部由德国占领；其余非占领区由贝当傀儡政府统治，实际上完全置于德国控制之下。7月1日，贝当政府迁往维希，因此又称为维希政府。

法国投降后，维希政府在“法属北非”约有军队20万人，飞机500多架。此外在法国的土伦和“法属北非”各港口有各种舰艇80多艘，北非法国军政官员受维希政府管辖。由于英国支持戴高乐将军领导的“自由法国”运动，并且曾同维希政府的武装力量发生过几次冲突，所以北非法国当局的反英情绪相当强烈。

鉴于这种情况，盟军的这次登陆作战打着美国旗号，形式上表现为纯粹是美国的军事行动。并根据丘吉尔的建议，罗斯福任命艾森豪威尔将军担任这一战役的总指挥，亚历山大将军担任副总指挥。“火炬作战”是艾森豪威尔有生以来第一次亲自指挥的战役，这位总司令受命之后，对能否取胜并无把握。“火炬”行动如获成功，固然能使他军事上成名，前程远大，但一想到可能遭到失败的后果，又难免不寒而栗。

“火炬作战”中，英、美部队共集结了13个师，665艘军舰和运输舰，分别组成三个特遣队。西路特遣队，由乔治·巴顿少将指挥，队美国本土出发，预定攻占摩洛哥的卡萨布兰卡；中路特遣队，由劳埃德·弗雷登多尔少将指挥，攻占奥兰；东路特遣队由查尔斯·赖德少将指挥，攻占阿尔及尔的三个港口。登陆部队在驻直布罗陀和马耳他空军支援下，攻占摩洛哥、阿尔及利亚，尔后与英第8集团军会攻突尼斯。消灭德意军，占领整个北非。在进攻中空降兵将夺取敌军纵深的机场和重要目标，以配合登陆部队作战。

伞兵预定用来支援弗雷登多尔的中路特遣队，占领奥兰周围的主要机场，摧毁机场上所有法国飞机，然后再夺取另一个由维希政府军占用并作为德军远程运输机终点站的拉塞尼亚机场。但英美两国直到1942年11月初还未作好把大量空降部队投入战斗的准备。当时美国的第82空降师和第101师刚开始进入第6周的训练。英军空降第1师只有1个旅受过训练，另外两个旅则正在组建。盟军所能动用的空降部队最初只有美军伞兵第503团第2营和英军第1空降师第1旅的3个营。

1942年11月7日夜晩，英格兰西海岸乌云沉沉，一片漆黑，不时飘落小雨。在灯火管制的圣伊瓦尔和普雷登纳克机场上，一排排C-47飞机停放在滑行道上，机翼下面，美军各伞兵小分队整装待命。美军第503团第2营营长埃德森·拉弗上校和运输机中队队长威廉·本特利上校正在对即将执行的任务作进一步研究。

本特利上校的部属下全是老飞行员，飞行员中也没有一人参加过战斗，而且其中有14个空勤组是几个小时后才组成并接收到C-47飞机。绝大多数领航员不但缺乏领航经验，而且也没有足够的时间去熟悉飞机上的设备和研究航线，更不必说此次要执行的是一次夜间远距离编队飞行。因此，英国空军不得不为其中25架飞机派遣了领航员。

21时左右，拉弗上校命令他的530名伞兵登上39架C-47飞机，开始进行这次二战期间最远的远程飞行。机群在康沃尔南端附近的波特里斯上空300米高度上编好队，由“喷火”式和“波”式战斗机护航，在黑暗中往南飞向直布罗陀。

当这支飞行编队到达比斯开湾上空时，英国皇家空军的护航战斗机返航。C-47机组人员只能靠推算领航继续向前飞行。可能是老天爷故意刁难他们，比斯开湾上空气象条件极差，飞机在不稳定的气流中上下颠簸。经过一夜的航行，机组终于看到北非海岸。这时，油料已经不多了，领航员细心地观察着海岸线，想找出一个可识别的地标，但没有找到，机下到底是什么地方，谁也不清楚。突然，本特利上校发现下方地面上有一个阿拉伯人，为弄清所处的位置，他驾机在一个沙漠小道上着陆，经询问，这个会操法语的阿拉伯人告诉他，奥兰在北边160公里的地方。

本特利又驾机起飞，带领机群向北飞去。途中，几架飞机因油料耗尽，被迫在卢尔梅尔机场附近着陆。不久，拉弗发现地面上有行军纵队，他误认为是敌军部队，便下令伞兵跳伞，企图对“敌”实施突击。伞兵着陆后迅速集结，开始向“敌”运动，距离近时才发现，对方原来是美军第1装甲师的特遣队，他们正在小心翼翼地登陆地点——菲格洛角海岸向南开进。

C-47飞机在伞兵空降后，利用最后一点燃料在一个干涸的盐湖上着陆，所有机组人员很快便被法国宪兵俘获。本特利驾机侦察完塔发拉沃伊和拉塞尼亚机场返回时，由于油已耗尽，也迫降在盐湖上，被法国宪兵俘获。

拉弗中校从第1装甲师的坦克驾驶员那里了解到他所在的位置后，立即率领全营向主要攻击目标——塔发拉沃伊前进。

接近目标，拉弗发现向奥兰方向推进的美第1装甲师的部队已经占领了塔发拉沃伊。拉弗征用了一些车辆，费了九牛二虎之力，才把他率领的部队集中到塔发拉沃伊机场，承担了守卫机场的任务。

美军伞兵营的空降行动，由于缺乏战斗飞行训练，特别是缺乏领航训练，也没有与己方地面部队取得联络，在战役中未发挥应有的作用。

11月9日，也就是美伞兵营出发两天后，由派恩科芬中校率领的英军伞兵第1旅第3伞兵营312人，自英格兰乘美军第51部队运输机联队的C-47飞机直飞直布罗陀机场，在该机场加油，短暂休息后，再次起飞，10日下午，在阿尔及尔附近的梅松布朗舍机场着陆，准备在英军第6突击队的协助下，进攻靠近突尼斯边界的波尼（安纳巴），由于飞机机械故障和恶劣的天气，途中损失4架飞机。与此同时，英军第1伞兵旅的其他部队在弗拉维尔准将的率领下，从海路向阿尔及尔开进。

根据情报得知，在突尼斯城有一个德国伞兵营准备增援波尼。英伞兵第3营为了先于德伞兵到达该地，便于12日凌晨乘26架C-47飞机，在12架“喷火”式战斗机的掩护下，迎着黎明向波尼飞去，着陆时未遇到抵抗。后来这支伞兵部队又行军160公里，转移到距突尼斯城西80公里的贝贾。海运的伞兵旅的其他部队在阿尔及尔登陆，受到战火的洗礼。

美军伞兵营在北非第一次空降后，于11月10日又接受了攻占阿尔及利亚东部特贝萨机场的任务。

不久，又把夺取目标改为尤克斯勒斯巴恩机场。与此同时，英军第1伞兵旅接受了攻占突尼斯境内、距波尼东南112公里的苏克埃尔阿巴机场的任务。

11月15日7时30分，美军伞兵营和英军伞兵第1旅第1伞兵营在梅松布朗舍机场登上C-47飞机，在“喷火”式和“飓风”式战斗机的护航下，各自飞向目标。

英伞兵第1营的飞机编队沿海岸飞行，因遇到复杂天气，被迫返航。美军伞兵营却沿着内陆山脉飞行，9时45分，拉弗及所属人员飞临目标上空，尤克斯勒斯巴恩机场上空顿时布满了伞兵。伞兵着陆后，由于法军未作抵抗，顺利地占领了机场。拉弗立即用电话向在阿尔及尔的克拉克将军报告，并得到他的命令：向突尼斯前进，直到加佛沙，夺取加佛沙通向西北各要道的交叉路口。

16日，沿海一带天气晴朗，英军伞兵第1营在希尔中校率领下，再次从梅松布朗舍机场起飞，在苏克埃尔阿巴机场实施了伞降，与美军一样，也未受到法军的抵抗。希尔中校征用了一些汽车，带领他的部队奔赴贝贾，与伞兵第3营会合，并对贝贾发起攻击。战斗中，希尔被坦克火力击伤，由皮尔逊少校接替指挥。他们攻占贝贾后，一直扼守到地面部队到达。

11月底，盟军对比塞大和突尼斯城进行攻击，遇到德军的顽强抵抗。为了配合进攻，盟军计划向德军防线后方两翼各发起一次袭击。在北面，由英军和美军组成的突击队从海上登陆，切断比塞大正西的主要公路；在南面使用弗罗斯特指挥的英伞兵旅第2营攻占突尼斯城南面的狄偏尼机场，以便盟军夺取突尼斯城时使用。

11月29日11时30分，英伞兵第2营530名伞兵乘坐保罗·威廉上校指挥的运输机第62联队的44架C-47飞机，从梅松布朗舍机场出发，在26架战斗机掩护下，飞往640公里处的狄偏尼机场。由于战前没能实施侦察，加之缺少地图和无航空照片等资料，对着陆地点以及敌军防御情况都不了解，第2伞兵营营长弗罗斯特中校只好乘坐坐在第一架飞机上，边飞边观察地面，为伞兵选择空降场。下午3时，载运伞兵的C-47飞机到达狄偏尼机场上空，从180米的高度把伞兵投下，散布在一个长2400米、宽800米的地域内。弗罗斯特把部队集合后，率队向北进发，去攻击距突尼斯城只有16公里的奥

德纳机场。次日晨，到达奥德纳机场，经过小规模的战斗，占领了该机场。但没过 30 分钟，就遭到德军战斗轰炸机和坦克的强有力反击，使伞兵营处于很困难的境地。

翌日，处于困境的弗罗斯特，经与英军第 1 集团军无线电联络后得知，奉命与他的部队会合的地面部队已停止前进。这使他认识到，他的伞兵部队已处于没有空中掩护、没有车辆和重型武器，也缺乏弹药和食品的孤立无援的德军防线后面，如果再继续留在机场，将陷入无法生存的状态。弗罗斯特决定突围，向西面山区撤去，与盟军主力部队会合，以便保存兵力。

在西撤过程中，该营一直受到德军空军的轰炸和地面部队的追击，这对于一支一年前刚组建的部队来说，却是一次极其残酷和可怕的考验。伞兵们边战边走，经过四天四夜，最后剩下 180 人，于 12 月 3 日到达梅杰巴布盟军阵地。一些掉队的士兵，在以后的 9 天内也分别到达。该营原有 500 多人，经过这次作战，伤亡和失踪竟占一半以上。但英军伞兵严格的纪律、高昂的士气以及顽强的战斗精神得到了充分的表现。由于他们每人都戴着有别于其他兵种的红色“贝雷帽”，驻守突尼斯的德国军队竟然畏惧地称他们是“红色魔鬼”！

英、美在北非的空降作战是英、美的首次联手空降作战，由于缺乏训练和协同，准备不足，战绩不甚明显，但大部夺取了预定目标，初步摸索了联合作战的技巧和道法。

十一、西西里岛的失意

半岛)之间隔着一条墨西拿海峡。海峡并不太宽,最窄处仅 3200 余米。西西里岛西邻突尼斯,南邻马耳他,是从北非通往欧洲的海上要地,同时也是意大利最重要的南方门户,战略地位相当重要。盟国方面一直伺机攻占该岛,以作为进攻意大利半岛的跳板。但轴心国方面对此也早有防范,由意大利艾尔雷多·古佐尼将军指挥的第 6 集团军防守。第 6 集团军实力较强,包括有 11 个意大利师和 2 个德国师。其中有诸如窝拿师、那波利师以及德军赫尔曼·戈林坦克师这样的精锐部队。另外,西西里岛南岸还有 2 个意大利海防师防守。

英军参谋部先后在 1940 年和 1941 年制定过攻占西西里岛的作战计划,但一直没有机会实施。只是到了 1943 年 5 月,盟军在北非取得了决定性的胜利,才又一次认真地考虑要夺占西西里,扫除盟军地中海海上交通障碍,为日后向中欧、东南欧进攻创造条件。计划规定,以美第 7 集团军和英第 8 集团军组成盟军第 15 集团军群。其中美第 7 集团军辖 4 个步兵师、1 个装甲师、1 个空降师、两个突击营,由巴顿将军指挥,任务是在西西里岛南面利卡塔到斯利格利一线登陆,先攻占杰拉和利卡塔,而后顺势向巴勒莫、墨西拿两个目标进攻。英第 8 集团军则由蒙哥马利将军指挥,下辖 6 个步兵师、1 个空降兵师、两个装甲兵旅、1 个步兵旅和 3 个突击队,任务是在西西里岛东南海岸帕基诺到锡腊库扎一线登陆,拿下这两个地方后,迅速向卡塔尼亚、墨西拿方向发展攻击。当时配属英美这两大集团军的有 4000 余架战斗机、1500 余架运输机、作战舰艇 3200 余艘,攻击能力非常强。

意大利第 6 集团军在西西里的防御也比较严密,其中有 6 个师依托坚固阵地组织防御,另外 6 个师作为战役快速机动部队,随时可以在岛内发生战事的地点之间机动防御。鉴于这种情况会给盟军的钳式登陆攻击行动带来不利影响,盟军决定,在登陆行动发起之前,先分别动用美军第 82 空降师和英军空降兵第 1 师,对登陆地域进行突击,压制意大利军队的海滩防御工事,为海上登陆部队开辟登陆场,以保障英美两大集团军主力顺利踏上西西里的土地。

西西里空降计划制定之后,美军第 82 空降师和英军第 1 空降兵师各自作了准备。当时美第 82 空降师由詹姆斯·盖文上校指挥。盖文在摩洛哥的乌杰达附近建立了一个与西西里空降目标地域十分相似的地方作为战术演习场,与美军空军运输机第 52 联队一起,进行协同跳伞训练。美军第 82 空降师自 1942 年 8 月成立以来,虽是美军最早组建的空降师,但并没有进行过空降实战。运输机第 52 联队也是第 1 次实施空降运输,所以战前的训练就显得特别的紧张和重要。战役发起前一个月,即 6 月 10 日夜晩,盖文上校坐在一架快速双发“蚊”式战斗轰炸机的副驾驶位设置上,从马耳他岛起飞,北上飞临西西里岛,沿南海岸线作侦察飞行。第 82 空降师的两名伞兵营长以及运输机第 52 联队的 3 名指挥分乘另几架飞机与盖文上校同行。此行的目的是进一步研究空降地区的地形特点和目标性质。飞机在大约 1800 米左右的高度飞行,月光下,西西里南海岸清晰可辨。当飞机飞到鼓特奥里弗机场上空附近时,地面意大利防御部队听到了飞机的轰鸣声,于是一柱柱耀眼的探照灯光划向夜空,高射炮弹拖着黄色的曳光腾空而起,在飞机四周窜过。侦察飞行圆满结束后,飞机返航到马耳他。

6月20日前后，第82空降师和英军第1空降师都转场到北非突尼斯的凯鲁万和苏萨地区的部分机场作出发准备。这两处机场，距西西里岛空降地域大约550公里。空降起飞的时间定在夜间，因为白天的整个时间都将留给美第7集团军和英第8集团军用于从海上登陆。从另一个方面说，大编队的运输机如在白昼飞行，必须要有强有力的空中护航。这对于盟军而言，也就是要保持空中优势，否则运输机群难免要遭到德意空军战斗机的攻击，而盟军空军当时对这一点也确实没有多大把握。将空降战役放在两栖登陆之前的夜间，无疑是很正确的。

美第82空降师被规定分为两个梯队。第一梯队由盖文上校亲自率领，包括伞兵第505团、第504团的第3营、两个驮载榴弹炮兵连、1个工兵连以及通信、医疗分队，还有海空联络小组。第一梯队将在杰拉东北6公里处的高地附近伞降，切断自北面和东面通向杰拉的公路，以阻击德意战役预备队对杰拉地区的增援，保障与此同时由美军艾伦少将指挥的第1师在杰拉海滩的登陆行动，并会同第1师攻占彭地奥里弗机场。第二梯队由伞兵第504团（欠第3营）担任，将根据第一梯队战斗进展情况予以适时的增援。第一梯队和第二梯队统由盖文指挥，共有3400余人。

英军空降第1师也编成两个梯队，第一梯队是由希克斯将军指挥的机降第1旅共两个营，将分乘137架“霍尔莎”式滑翔机在锡腊库扎南侧机降，夺取并扼守往彭德格朗大桥，以保障第8集团军登陆部队通过。第二梯队即英伞兵第1旅，将根据情况适时增援第一梯队。

7月9日晚，天气突然变坏，云层很厚，而且风速达每秒15米，这与战役指挥部原先预计的明朗月夜相差很大。但箭在弦上，计划仍照旧执行。大约在20时45分，第82空降师第一梯队起飞。

恶劣的天气，加上又是夜航，要准确无误地驾机飞行，是比较困难的。飞行员们艰难地驾驶着飞机。起飞时每3架飞机组成一个编队，排成V字形。此时队形早已散乱，许多飞机由于领航员缺乏复杂气象及夜间飞行经验而偏离了预定的航线，飞到西西里岛的东岸去了。在越海飞行的3小时里，伞兵们全部穿上了救生衣，直到飞抵西西里岛上空时，才脱去救生衣而换上降落伞背包。东岸德意军队发现盟军运输机群后，即用高射炮对空密集射击。初次参战的飞行员们一时慌了手脚，驾飞机一次又一次地反复飞过海岸上空，去寻找空降场地标。机内的伞兵们早已做好了跳伞的准备，可却因为找不到降落位置而迟迟不敢向下跳。眼看着一道道曳光弹拖着骇人的光弧从机舱门口划过，伞兵们只能默默祈求上帝保佑飞机别被炮弹击中。飞机在德意军队高射炮的火网中一会儿飞到海面上空，一会儿又进入岸边上空，反复多次，折腾了一个多小时，结果有8架被击落，10架被击伤。无奈，伞兵们顾不上方位对不对，便慌慌张张地跳了下去。大约在7月10日零点30分，美82空降师第一梯队有近2000名伞兵总算落了地，可却降落在十分分散的20多个点上，偏离目标最远的达80余公里，甚至有上百公里的。许多伞兵（包括盖文上校本人在内）落地时都不相信是落到了西西里岛上。因为实际上盖文上校降落地点距预定空降场约48公里，落地时他四周仅有5名随从，而且根本不知道其他入降在了何处，与上级也联系不上。

显然，预定的作战计划已经根本无法执行了。伞兵505团的大部分人员只能是根据实际降落地点相机行事，各自为战。因为作战指令早已规定。即使空降地点有误，伞降人员也不许返回，应在着陆点进行战斗。盖文上校将

仅有的3名随从组成一个战斗小组，边战边不断地收拢其他部下。大约落地后半小时，他集中了15名伞兵，而到10日中午到达比亚佐山脊时，已有200名左右的伞兵聚集到他周围。11日，从比斯卡里出发的一支德军坦克部队和一个步兵营对盖文的阵地发起猛烈进攻。盖文率部顽强阻击，打退敌人多次进攻，甚至在敌人坦克冲到距自己仅90米左右时，他都没有退缩一步。德军在坦克被击毁多辆的情况下，只好停止进攻。激烈的战斗，使美军阵亡50人，余下的大多受伤。但总算击退了敌人对美45师登陆场的反扑。

伞兵第505团只有第3营第1连约100余人降落在指定位置，只占第一梯队总人数的八分之一。他们及时抢占了尼塞米至杰拉公路两旁的高地，但毕竟是势单力薄，没法挡住德军戈林坦克师沿公路向杰拉方向的快速突进。作战进行到11日，第3营营长戈勒姆中校在用火箭筒攻击德军坦克时，中弹身亡。

鉴于第505团未能完成预定的战斗任务，巴顿将军急令第二梯队第504团务必于11日夜在已占领的法列罗机场附近伞降，增援美第7集团军的登陆部队。当天夜里，由鲁本·塔克上校指挥的第504团（欠1个营）共1900余人乘144架C-47运输机飞往西西里。月色很好，机群编队整齐，两个先头分队很顺利地于当晚22时40分机降在法列罗机场。可当后续分队飞临西西里岛上空时，地面和海面竟突然向空中射出密集的炮火。C-47飞机连连中弹，好几架栽入海里。未被击中的飞机被迫散开，潜入低空，机上的伞兵手忙脚乱地跳出了机舱。

如果这些地面高射火力是德意军队的，也就没什么可埋怨的，然而令人遗憾的是，这竟是盟军的海军舰队和地面部队向自己飞机开的火。原来，他们事前曾获情报，称当天晚上会有1个德军伞兵团来空降；而且在已过去的48小时里，他们只见过德军战斗机低空飞行，所以一见到低空飞行的飞机，就慌忙开火。结果，有23架飞机被击落，37架飞机被严重击伤，97名伞兵随坠落的飞机一起葬身大海。他们至死也没想到，自己是被自己人打下来的。

这次历史上有名的“友好射击”给第504团造成了惨重损失。未被击落的飞机被迫分散队形、四下逃散，最后1900余人只有400余人降在了法列罗机场或其附近。到12日早晨，第504团集合起来的部分伞兵与第505团一起，随登陆部队向北进攻。14日统计全师人数时发现，原有5300余人的美军第82空降师，已减员至3000人左右了。

除此之外，东线英军空降第1师的情况也不乐观。7月9日晚上18时42分至20时20分，由希克斯准将指挥的英军机降第1旅共2500余人，分乘由137架C-47运输机牵引的137架滑翔机，朝西西里岛飞去。依照原定作战计划，C-47运输机应在距离西西里岛海岸约2700米左右、高度3000米时与滑翔机脱钩解缆。由于天气恶劣，加上牵引飞机为不使德意军队雷达过早发现而实行了低空飞行，临近西西里岛时也未升高高度，还在较远距离便匆匆解缆，不幸有69架滑翔机在每秒15米的风速作用下，尚未滑翔到岸上，便一头栽入了大海，一下便损失了大约600人。其余的滑翔机好不容易飞越海面到达海岸上空，但却杂乱无序，着陆时有的被撞毁。大约22架滑翔机降落在距目标区1600米的范围之内，另有49架的降落地方竟离目标地点16公里。只有两架滑翔机着陆在彭德格朗大桥附近指定的着陆场中，人数很少，但在威瑟斯中尉的指挥下，他们以迅速的协同攻击，从意大利守桥卫兵中夺取了

大桥，并立即着手构筑工事，组织防御。10日凌晨，陆陆续续又来了许多机降兵战斗小组，使得减瑟斯中尉拥有了大约100人。此时沃尔什中校到达彭德格朗大桥，接替了指挥。这支部队在意大利海岸部队和德军坦克的反复进攻下，人员伤亡很大，弹药消耗殆尽。大约下午4时，德意军队再次控制了大桥。但半小时后，英军第5师登陆部队赶到，协同沃尔什中校的机降兵再次将德意军队赶离大桥。紧接着，蒙哥马利的第8集团军过了桥，迅速挺进到锡腊库扎城。

至7月12日深夜，美英登陆部队已占领了西西里岛的南部。要继续向北对卡特尼亚发动进攻，位于卡特尼亚南面的卜利马索尔大桥是必经的咽喉要道。意大利军队的古佐尼将军已在卡特尼亚周围地区派其精锐部队那波利师和戈林坦克师的几个坦克营坚守，以封锁卜利马索尔大桥。为保障英第8集团军能够顺利通过卜利马索尔大桥，蒙哥马利决定使用由拉思伯里准将指挥的伞兵第1旅组成的第二梯队去抢占卜利马索尔大桥。

7月13日，英军伞兵第1旅于当天晚上7时左右分乘135架运输机和19架滑翔机从北非的机场起飞。编队向北飞往西西里岛。为避免盟军护航舰队的误伤，机群在海上5次改变航线，但在西西里东南角的帕塞罗角上空，还是被盟军舰队误认为敌机，各种高射火器一阵猛射，当场有11架飞机被击落，飞机编队也被打散。27架飞机因故障或迷航原载返航。其余飞机飞到西西里岛上空时，又遭地面德军高射炮射击，被击落3架，击伤35架。滑翔机被击毁4架，撞毁3架，1架因故障坠海。第二梯队大约只有百分之二十的兵力在指定位置降落。14日凌晨1时，着陆的伞兵集结了约100人，向卜利马索尔大桥进发，途中又会合了另外50名伞兵，于凌晨4时开始向大桥发起进攻。

德军方面为加强卜利马索尔大桥防御，几乎是在英伞兵1旅起飞的同时，也派德军空降1师第4团第3营飞赴卜利马索尔大桥伞降。在13日的傍晚，由德军海尔曼上校指挥的第3营乘Ju-52飞机顺利地指定空降场跳伞。刚刚着陆，便忽然又听到飞机发动机的轰鸣声。只见黑暗的夜空中竟飞来了英军的滑翔机，而且进入了与自己相同的空降场地。双方的伞兵展开了激战，结果英军伞兵击迟了德军伞兵，攻占了大桥，并在大桥的两端构筑了工事。德意军队组织了重兵，对大桥进行反击。德军伞兵从南面进攻，戈林坦克师、意大利步兵师和海岸部队从北面进攻。一连两天，英第1伞兵旅守桥部队受到连续不断的反击，敌人的各种火炮一齐向大桥射击，英伞兵伤亡很大，只得放弃该桥。直到16日，英军第8集团军的装甲部队和步兵推进到此，才重新占领该桥，保证了主力部队的通过。

美英军队在西西里岛进行的空降战役，总共空降9800余人，出动运输机640余架、滑翔机153架。战斗中，运输机被击落43架，击伤86架，失踪25架，原载返航40架；滑翔机坠海69架，着陆撞毁15架，失踪10架。空降时，运输机和伞兵均遭到己方舰队和地面部队的射击，飞机编队被打散，空降点远离预定目标，且着陆分散，伤亡约1500余人，可谓损失惨重。从总体效果上说，西西里空降战役是盟军第一次大规模空降作战，但并不十分成功。这一切均与空降计划准备的不够充分、海陆空各兵种缺乏密切而熟练的配合，战场通信联络不畅等有关。因此，盟军司令艾森豪威尔将军在西西里空降战后给马歇尔将军的备忘录中甚至说：“我不相信空降师。”美陆军地面部队司令莱斯利·麦克奈尔将军也建议，应将空降战限制在“营级或更小

一点”的规模。空降作战的地位一时间跌入低谷。

十二、神兵天降蒙特柯诺

1943 年上半年，苏德战场上的苏军转入总反攻，德军损失惨重，节节败退。意大利在北非、地中海、西西里岛接二连三地惨败，进一步加深了墨索里尼政权的军事、经济和政治危机，意大利人民的反战运动已席卷全国。迫于形势，多年未曾开会的法西斯党最高委员会——大委员会，于 7 月 24 日下午 5 时 15 分召开了大委员会成员会议，会议成员都一律穿上了他们密谋要消灭的本党的礼服：黑上装、深绿色马裤和长靴。在这次会议上，以 19 票对 7 票的绝对多数通过了罢免墨索里尼的决定。

会后，形如诛儒的维克多·埃马努伊尔国王，特意穿上军装在别墅召见了墨索里尼，国王告诉墨索里尼，他已经被撤职，并任命总参谋长巴多利奥元帅为总理。这时，这位专制魔王无可奈何地喃喃自语道：“那我现在该怎么办？”

墨索里尼从国王别墅里出来后，一名国家警察上尉以保护他的安全为借口，在位于罗马的一座小山上的第二次世界大战前皇宫所在地奎里纳尔花园逮捕了他，墨索里尼顺从地上了汽车，从此过起了监禁生活。

7 月 25 日，令人震惊的消息由罗马传到柏林，希特勒连夜召集纳粹头目开会。最后决定，不惜采取一切措施，营救墨索里尼，并占领罗马，尽一切可能支援已经垮台的意大利法西斯政权。希特勒认为，如果新担任意大利总理的巴多利奥和盟国签订停战条件，则必须进一步制定计划，夺取意大利舰队，占领意大利要塞，威慑意大利在巴尔干半岛和爱琴海的驻军。而且对希特勒来说，把像墨索里尼这样亲密的盟友监禁起来，简直是一场恶梦，同时也使领袖人物高不可及、神圣不可侵犯的观念受到冲击。希特勒为了找到墨索里尼的下落，除大量使用伪钞收买情报外，甚至动员算命、看相的人到处打听他的消息，并于当天把营救墨索里尼的任务交给了奥托·斯科增努中尉。

奥托·斯科增努中尉是奥地利人。此人有胆量，精力充沛，目中无人，言行粗野。他原是一个工兵中尉，曾在东线党卫军部队度过 18 个月的战斗生活，后来由于患病，暂回柏林，并在柏林城郊一个修理厂任军官。1943 年夏季，希特勒仿效英国方式组建一支“突击队”时，斯科增努被德军总参谋部选中，担任了希特勒的突击队队长，并着手组建和训练这支部队。

希特勒召见斯科增努，叫他把墨索里尼从巴多利奥手中解救出来带到德国。为了能顺利完成这次使命，希特勒任命斯科增努为司徒登特的随员副官，并命令司徒登特要向斯科增努提供部队、飞机以及完成营救任务所需要的一切。当天，司徒登特和斯科增努就一起到达当时已受围攻的罗马。

根据希特勒的命令，司徒登特将德军第 11 军司令部和伞兵第 2 师调到罗马。伞兵第 2 师降落在罗马以南的普拉特克德马雷机场，并以它为作战基地。在奥尔特的党卫坦克第 3 师也归司徒登特指挥。

墨索里尼被逮捕后，巴多利奥起初把他关押在蓬察岛，与以前被墨索里尼监禁的南尼及其他反法西斯主义者住在一起，但属于软禁形式，看管很松。一个星期后，为了安全起见，又把他转移到马达莱纳岛，但依然享受特殊的待遇。关押期间，墨索里尼过着悠闲的生活，这使他有足够的时间回顾他的一生。

8 月中旬，德军党卫军头目希姆莱的密探查出了墨索里尼关押在该岛上。他们制定了周密的计划，准备派遣驱逐舰和伞兵进攻马达莱纳岛。但这

个计划还没实施，巴多利奥即获悉德国人要营救墨索里尼，于是下令再次将墨索里尼转移，他们以红十字标志为掩护，用飞机和救护车把他送到位于意大利中部、距罗马 160 公里的海拔 1800 米的亚平宁山脉最高峰蒙特柯诺的南坡，关押在一个陡峭悬崖顶部的坎普将军饭店里。这里原是一个孤零零的高山滑雪场，只有一条缆车铁路与山下 100 米处的山谷连接，要想到达饭店必须通过缆车，守卫在饭店周围的意大利士兵约 250 人，而且通往该地区的每条道路也都被意军封锁了。

墨索里尼在这个饭店住下后，整日聊天打牌。他最害怕新政府把他交给盟军，因为他要是落到盟军手中，就要被送到纽约麦迪逊

广场公园去展览和在开普敦剧院去出丑。原来，在墨索里尼被捕后不久，这两家公众娱乐场所都争先恐后给艾森豪威尔打电报，提出

如果将这个法西斯头子放到他们那里展览三周，每家愿捐献 1 万英镑给美国的慈善事业。因害怕去展览，有一次，墨索里尼企图切断手腕自杀，不过，看上去他并不真正想死。

看守墨索里尼的卫兵事先都接到命令，如果有人企图营救墨索

里尼，就开枪将他打死。意大利的空军军官们曾想把他劫往阿根廷，

但并未认真策划和实施。看守他的卫兵中有些人却另有打算，想把他交给德国人，以讨好希特勒。

斯科增努通过大量的间谍活动和几次试探，发现墨索里尼被关押在坎普将军饭店，航空照片显示，关押墨索里尼的地方十分险要，在饭店旁边只有一块坡度很大的三角形小场地。斯科增努向司徒登特提出：用滑翔机在三角形场地降落，并采取其他措施营救墨索里尼。

斯科增努的具体计划是：准备用 6 架滑翔机进攻坎普将军饭店，并救出墨索里尼；其余滑翔机用来载运伞兵在山谷降落，攻占缆车站台，阻止意军向山顶增援；然后用一架轻型飞机在缆车站台降落，并用这架飞机将墨索里尼送到山脉西部低地的阿奎拉机场，在那里再换乘一架“亨克尔”轰炸机，直接送到希特勒的统帅部。

司徒登特批准了他的计划，并从法国给他调来 12 架滑翔机和 90 名伞兵。但司徒登特只准许斯科增努带 18 个突击队员，其余担任进攻人员，包括空降夺取缆车站台的人员，均从伞兵学员营中抽调。司徒登特的另一支伞兵部队将乘车去攻占阿奎拉机场，以保障救出墨索里尼后转场之用。

斯科增努原计划在 1943 年 9 月 12 日（星期日）的早晨趁山上气流较稳定时起飞，但运送突击队和伞兵的滑翔机迟至 11 时才降落在罗马附近的普拉特克德马雷机场。12 时 30 分，美英军的轰炸机对机场进行了一次猛烈袭击，虽然 12 架拖曳机和滑翔机无一损伤，但跑道上却留下几个弹坑。斯科增努的突击队直到下午 1 时才出发。为了保证营救成功，避免伤亡，斯科增努在出发前特意绑架了一个意大利将军作为人质，与其同机前往。由于机场跑道弹坑的影响，有 2 架滑翔机在起飞过程中撞坏，其余 10 架安全升空。

滑翔机在拖曳飞机的拖曳下，在 3600 多米的冰冷的高空飞行，并逐渐接近预定目标。斯科增努坐在第 1 架滑翔机内，由于机身窄小，视界受到限制，斯科增努抽出刀将两腿之间布质的滑翔机舱底割开一个洞，将观察到的地面情况大声告诉驾驶员，并把飞机引导到预定山峰。10 架滑翔机与拖曳机脱钩后，从高空盘旋下降。

斯科增努乘坐的滑翔机接近地面时，驾驶员放开了滑翔机的减速装置并

拉杆使之减速，于是滑翔机沉重地落在这块到处是岩石、鹅卵石的着陆场，并滑到离饭店墙壁 18 米处停了下来。和斯科增努同时在山顶降落的还有另外 3 架滑翔机，但这 3 架滑翔机在着陆滑跑时，机翼被地面的岩石撞坏。有 5 架滑翔机降落往山谷的缆车站台附近。1 架滑翔机因找不到着陆场撞毁在丛林里。

斯科增努和另外 3 架滑翔机人员着陆后，迅速冲向饭店，这时斯科增努发现墨索里尼正在饭店二楼的一个窗口满怀希望地张望着。大部分意大利警卫一看见德国士兵就逃往山中。斯科增努把绑架来的将军推在队伍的前面，警告警卫不要开枪伤着他们的将军，他仅用 3 分钟即控制了饭店，救出了墨索里尼。墨索里尼得救后，狂喜地说：“我知道我的朋友阿道夫·希特勒是不会抛弃我的。”

在山谷降落的人员也迅速地控制了缆车站台，阻止意军向山峰增援。

斯科增努按计划呼叫 1 架轻型飞机在缆车站台附近降落，但在着陆时飞机被撞坏，不能再起飞了。

此时，德军的王牌飞行员、司徒登特的副官和专机飞行员格洛克上尉，正驾驶一架“斯脱克”轻型观察机在山头低空盘旋，斯努增科立即向他发出降落的信号，命令他在饭店旁边的坡地上着陆，以接送墨索里尼。为了保证这架飞机安全着陆，着陆的伞兵动手清除饭店旁边的三角形场地上撞坏的滑翔机和鹅卵石，然后格洛克上尉试行着陆。在稀薄的空气中，格洛克靠着娴熟的驾驶技术，驾驶飞。机以几乎失速的速度侧滑下来，停在饭店旁。

格洛克驾驶的轻型“斯脱克”式观察机，是一种拥有襟翼和前缘缝翼的飞机，具有良好的短距滑跑性能。除驾驶员外，只能再容纳一个人，但斯科增努已经把墨索里尼掌握在自己手里，他不想把这功劳计给别人，因而坚持一定要随机一齐飞走。尽管格洛克一再拒绝，说是超出了飞机的载运能力，可掌握着墨索里尼的斯科增努态度生硬、坚决，根本没有商量的余地。格洛克也意识到这一胆大包天的怪人的后台是一个强硬人物，只好同意。由于联络不上，不知阿奎拉机场是否被德军夺取，斯科增努决定不在阿奎拉机场降落。而直飞罗马。格洛克在毫无办法的情况下，只好把飞机调整到头朝下坡方向。当 3 人爬进停在倾斜的着陆场尽头，做好准备起飞的飞机后，12 个士兵向后拉住这架飞机。格洛克踩着刹车，把发动机油门加到最大。当他发出放开信号后，士兵们一松手，飞机就颤抖地、吼叫着向下滑去，飞机的起落架的一边碰在一块大鹅卵石上被撞弯，但格洛克终于使飞机保持了平稳，随后拉杆使飞机离开地面，刚离开山峰，飞机即向山腰俯冲，以取得最大飞行速度。在山谷里，格洛克成功地将飞机改平，直向罗马飞去，在罗马机场进行了成功的单轮着陆。

罗马机场上，墨索里尼和斯科增努被匆忙安置在一架“海因克尔”轰炸机里，向维也纳飞去，尔后又飞到慕尼黑，最终抵达希特勒在东普鲁士的战时大本营“狼穴”。9 月 15 日，两个法西斯头子在腊斯登堡重逢后，墨索里尼对“元首”感恩戴德，表示愿效犬马之劳，但对他所开创的法西斯事业却已缺乏“壮志”。在希特勒的百般劝说和鼓励下，墨索里尼壮着胆子宣称，他要重新掌握法西斯党的领导。

9 月底，墨索里尼奉希特勒命令，在党卫军分子的监护下，在意大利北部毗邻萨罗疗养区的加尔达湖沿岸组建了“新的法西斯政府”，意大利人把它谑称为“萨罗共和国”。被丘吉尔称之为“贝尼托·墨索里尼的百日期”

开始了。

希特勒费尽心思把墨索里尼营救出来，企图指使新“政府”元首推行残忍的恐怖政策，但仍不能拯救法西斯独裁者和德国占领者。1945年4月27日黎明，在意大利北部科摩湖边一个叫多戈的小市镇附近，绝望中的墨索里尼混入一群过路的德国士兵中，穿起德国空军的大衣，戴上德国的钢盔，企图跟随他们，在征得游击队的许可后，逃往奥地利，但他被游击队第52加里波第旅战士查获。为此，意大利北部民族解放委员会通过了一项专门法令：枪决墨索里尼及其政府成员，并由意大利游击队总指挥部主席瓦莱里奥上校执行。

1945年4月28日16时10分，墨索里尼以及他的情妇和其他15名死党在多戈广场上被枪决。晚上，他们的尸体被装上一辆卡车，运至米兰的中心广场。人们把这些法西斯要犯的尸体卸下，叠放起来，直到天大亮的时候，才把他们排放好，第二天又用绳索缚住脚跟倒吊在广场加油站的金属柱上示众，任人嘲笑辱骂，法西斯独裁者墨索里尼终于落得了这样一个可耻下场。

十三、突击第聂伯河湾

德军中央集团军群于 1943 年夏集中重

兵，向位于战线中部库尔斯克及其附斯克及其附近地区的苏军沃罗涅日方面军和中央方面军发起猛攻，试图扭转其斯大林格勒会战失败后所处的不利态势。中部战线苏军对此进行了强有力的回击，组织战役集群，一举歼灭了德 30 个陆军师，并重创德中央集团军群所属航空兵部队，德军中央集团军群东进的计划终成泡影。在苏军的压力下，德军不得不放弃斯摩棱斯克和布良斯克，向西收缩，后退到第聂伯河一线，企图在第聂伯河西岸依托江河天然屏障，组织防御，阻挡乘胜向西发展进攻的苏军。

士气高昂的苏军，决心不给德军以喘息机会，以极快的速度向西推进，力求迅速渡过第聂伯河，切断德军西撤路线，完成围歼第聂伯河以东德军集团的任务，并为从德军手中解放白俄罗斯和乌克兰创造条件。为此，苏军部分先遣部队马不停蹄地向第聂伯河推进，准备在渡河之后，建立并巩固登陆场，为主力部队后续渡河创造条件。1943 年 9 月 22 日拂晓，沃罗涅日方面军的近卫坦克第 3 集团军先头部队在扎鲁边茨一带强渡第聂伯河、前出到布克林地区。第 44 集团军先遣部队，则在尔日伊舍夫一带渡过第聂伯河，并随即建立了一个面积不算太大的登陆场。然而，事情的发展并不那么令人满意，因为铁路交通受到破坏，主力部队的前进速度受到了极大的限制。此外，机械化部队所需的燃料以及大部队渡河所需的器材也无法及时运来。24 日，第 44 集团军仅渡过一个不满编的机械化旅，大部队距第聂伯河还有相当的距离。

而德军发现苏军已在布克林地区强行渡过第聂伯河之后，也开始意识到必须毫不犹豫地遏止苏军的进攻势头。德中央集团军群慌忙于 9 月 22 日起，将摩托化步兵第 10 师、坦克第 19 师和步兵第 167 师调往布克林地区，加强防御，掩护东岸的德军西撤。

情况随着德军西岸部队的增加，变得越来越不利于苏军的进攻。如果实力强劲的德军集群推进到第聂伯河西岸并构筑坚固防御阵地，势必将凶猛阻击苏军主力渡河，而苏军先遣部队已开辟的登陆场可能也保不住。为了阻击德军向卡涅夫地区开进，协同已率先强渡过河的部队守住并扩大登陆场，保障主力部队到达后能顺利渡过第聂伯河，苏军最高统帅部决定使用空降兵军在卡涅夫以西地区实施空降。

整个空降计划是由苏军空降兵司令部和沃罗涅日方面军司令部共同拟定的，经苏军最高统帅部派驻沃罗涅日方面军的代表审定，于 9 月 19 日获得批准。任务交由当时新编成的空降兵军去完成。该军下辖伞兵第 1、第 3、第 5 旅。军长由苏军空降兵副司令员扎杰瓦欣少将担任，参谋人员均来自空降兵司令部。空降部队归沃罗涅日方面军指挥，领受的任务是当地地面部队在多个地段展开并渡河时，在第聂伯河河湾地域纵深内空降，以达到分割德军的目的。

最初的计划准备动用 200 架运输机和 35 架滑翔机，在距离空阵地区约 250 公里的博哥杜霍夫地区内机场将已于 9 月 17 日到 21 日在此集结的 3 个空降师分 3 批运到空降场。行动发起的日期定在 9 月 23 日。

拟定这次空降作战计划之前，苏军派飞机对布克林登陆场战区进行了航空侦察，当时发现那一带德军守备人员很少，而且也没有什么野战防御准备，

甚至没有配备预备队。实际上，苏军的航空侦察并不充分，因为自 9 月 10 日到 20 日，德军已沿第聂伯河两岸构筑了纵深达 2~3 公里的野战防御工事，而且在个别的高地上还构筑了坚固火力发射点。德军还调集了大批部队开进这一地区，这些时于苏军的空降行动，都是极其不利的因素。可苏军方面并未意识到问题的严重性。

第聂伯河以东的铁路交通状况很不尽人意，这大大降低了空降兵第 1、3、5 旅的集结速度。直到 9 月 24 日，第 3、第 5 伞兵旅才到达集结地点集结完毕，而第 1 旅只完成了部分集结。另外，由于组织计划不周和天气变坏，原定配属这次空降战役使用的 180 架飞机及 40 余架滑翔机，也未能按时到达空降出发机场。它们陆陆续续地飞到集结地，机场上尽是一些型号不同、运输能力也不一致的运输机。空降部队无奈之下，只好利用现有的这些飞机，并试图加大每架飞机的乘载量，要求每架飞机搭载 20 名伞兵，但飞行员们却死活不同意，坚持只允许搭乘 15 人，最多 18 人，这当然就打乱了空降部队原定的搭载计划，结果不得不在登机时又临时变更搭载计划，出发机场因此显得忙乱不堪。显然，按计划于 9 月 23 日开始空降根本不可能，只能推迟到 24 日实施。

由于机场上加油站数量太少，而飞机数量较多，造成了飞机加油拥挤。只好又临时决定将部分飞行中队调到其他机场加油。这使一部分本已做好乘机准备的空降兵部队又来了一次装备和人员的二次集结；从一个机场转到另一个机场，指挥员与部队失去联系的情况也出现了。

加满油的飞机，不敢有丝毫的懈怠，忙着一架一架地起飞，完全顾不上什么再在空中进行预定的编队。

起飞前，伞兵旅明确了各自的任务：第 3 旅在波塔普茨、图林茨、别列斯尼亚吉、拉祖尔茨地区空降后，夺取锻树角、巴凯东内、山德拉、库里洛夫卡，以切断贯通南北的铁路，一直坚持到从特拉克托密罗夫和扎鲁边茨东进的第 40 集团军到达预定位置为止，阻止敌战役预备队从西面向第聂伯河接近；第 5 旅在特罗斯提亚涅茨、科瓦耳、利特文涅茨伞降后，夺占并扼守高尔卡夫希那、斯杰潘茨、科斯捷涅茨等地，直到正面苏军进入该地区为止，封锁河湾地域，不让德军预备队从河东南面和西南面向第聂伯河接近；第 1 旅原来的任务是在战役发起的当天空降到卡涅夫南部，支援渡口附近的渡河部队，现因第 1 旅尚未全部到达集结地域，所以指挥部命令第 1 旅作为预备队，准备在第 2 夜或第 3 夜再行伞降，原先方案中的 3 个机降步兵旅因飞机数量不足而取消了行动。

伞兵第 1 旅和第 3 旅是两支比较有战斗经验的部队，它们当中，有半数的人员参加过 1942 年年初在维亚兹玛进行的空降战役。维亚兹玛战役结束后，这两个旅就驻扎在首都莫斯科附近的几个机场，补充兵员，进行整编和伞降训练。

战斗命令实际上是到 9 月 24 日下午 4 点才由旅长向所属各营营长下达，此时距登机起飞的时间只差一个半小时。营长向连长下达任务后，距部队登机时间仅剩 15 分钟。连以下指战员明确战斗任务的时间就很少了，有的只能在登机之后进行。之所以这样做，主要是为了尽可能地保持行动计划的机密性。从方面军司令部的角度考虑，为了达成整个空降战役的突然性，不暴露战役企图，规定在伞兵占领了预定目标之后，才将空降兵的行动通知方面军的先遣部队。另外，为使德军无法判断出空降的确切地点和人数，还规定各

伞兵部队在跳伞着陆后务必将降落伞埋藏隐蔽起来。

战场上的情况可谓瞬息万变。由于苏军侦察方面的疏漏，至空降发起之时，对空降地域的敌情并未完全掌握。因此行动中难免具有一定的盲目性，而此时德军向第聂伯河西岸的调动却在加紧进行。

9月24日下午，天气阴沉。德军坦克第19师正按德中央集团军群司令部的命令，向东通过皮伊村和格鲁谢沃村，朝着佩列亚斯拉夫以南的第聂伯河弯曲地带快速推进。行军纵队中以坦克为主，还有高射炮车、半履带式装甲车等，整个车队绵延达24公里长。当作为第19师前1部队的党卫军第73团装甲运输营正在穿越杜达里村时，灰白的天空中竟意外地出现了苏军的运输机。只见苏军的运输机群以一种很不整齐的纵队队形由东向西飞来，有时是一架，有时是2架、3架，高度大约550米。飞机飞到杜达里村即开始空投伞兵。行进中的德军坦克师立即向空中开火。一时间，机枪、高射炮以及其他自动火器都朝着飞机和伞兵呼啸而来，尽管飞机在550米高度，高出一般轻型器的射程，但伞兵在空中飘落的时间太长，成了地面德军枪炮手射击的活靶。

一部分飞机被德军击落，还有一部分飞机陷入了火力猛烈的地面防空网。后续飞机见状，连忙避开德行军纵队，飞行员随机寻找他们自认为最佳的伞降位置，向伞兵发出跳伞信号，已顾不上按原计划地点空投。结果伞兵降落得十分散乱，在罗马斯基、格鲁谢沃、布加克和杜达里周围12个小村庄里到处都有。运载第3旅的飞机，有13架因未找到空降场而原载返回机场，有2架将所载伞兵投到了德军防御深远纵深内。有的飞机将伞兵投入了第聂伯河中，有的飞机甚至将伞兵投在了己方部队的阵地内。

按原计划，先期着陆的伞兵在傍晚之后用信号弹和篝火对空联络，给飞机指示空降场。德军察觉后，为迷惑苏军飞行员，也到处发射彩色信号弹，并燃起篝火。这大大扰乱了苏军的空降计划，致使空降过程更加混乱。德军加强了对空射击的火力，许多苏军运输机为避开德军对空射击，以每小时200公里的速度，在600米甚至1000米的高空空投伞兵。伞兵一离机，立即陷入德军各种火器组成的火力网。他们在操纵降落伞的同时，还要用步枪、冲锋枪和手榴弹进行还击。但由于地面德军火力太猛，而伞兵留空时间较长，伞兵受到了严重的杀伤。伞兵着陆之后所处的地形是沟谷纵横交错的地方，加上分散降落，一时很难集中。落地后的伞兵第5旅被德军坦克第19师分割包围，到处都在进行着激烈的小规模战斗，曳光弹和爆炸火光把夜空照得通亮。第5旅的伞兵被分割为33股，但大部分又被打散，仅有旅长集合起的最大一股约150人，边打边撤，撤到格鲁谢沃以东的森林。

部队的难以集中，还与战场通讯联络的失灵有关。在机场登机时，由于组织混乱，许多指挥员乘的飞机未带电台和无线电通信员，而一些没有重要指挥员的飞机上却有3~6部电台，可电源又不在同一飞机上。结果着陆以后，部队彼此之间联络不上，失去指挥。尽管如此困难，伞兵们还是边战斗边集结，组成临时的连、营建制，利用有利地形，开展游击活动。

伞兵第3旅向西内方向发起的进攻也因遇到恶劣的天气而受到挫折，有几架飞机竟将伞兵投到了德军坦克第24军军部上空。德军当即以猛烈火力攻击伞兵，并将他们包围。

相比之下，只有伞兵第1旅比较幸运，被空投到一个没有德军防御的偏僻地带。着陆后，顺利完成地面集结，随即夺占了佩卡里以西德军防御很薄

弱的地区。

由于空降组织得混乱,空降第5旅实际上只伞降了两个营,约1000余人。但在德军的分割包围下,被打得七零八落,已无法完成既定的战斗任务,只能以小的伞兵群在敌后着陆的地域进行独立行动。

在伞兵第1旅空降地域河东岸,距卡涅夫数英里的沙洲地区,苏军部分主力于24日夜完成了渡河任务。26日,在伞兵第1旅的有力配合下,苏军步兵持续地对佩列斯拉夫河湾地域发起攻击,于当日下午1点30分,突破了德军在格里戈洛夫卡东南的防线。苏军通过这一突破口,先后有8个步兵师和1个坦克军进入到第聂伯河河湾地区。但大部分渡过河的部队因遭到德军第4集团军和第8集团军快速部队的抗击,未能与空降部队会合。这就导致空降部队仍要在极其困难的条件下与德军作战。

为了尽快与空降兵部队建立无线电联络,9月27日夜,沃罗涅日方面军又派出3个携带无线电台的空降小组到卡涅夫地区空降,结果因各种原因,他们未能降落在空降旅的活动区域内。9月28日,又派一架飞机前去,但被德军击落。

力量分散但坚持战斗的伞兵群,到9月底终于在游击队的帮助下,集中了大约600人,组成了一个临时的独立伞兵旅,由第5旅旅长西多尔丘克中校指挥。10月6日,一个携带1部无线电台的通信小组找到了旅部,这才使空降部队与沃罗涅日方面军的第40集团军建立了通信联络。

德军第8集团军在查明苏军空降兵的主要空降地域后,加紧了对空降部队的合围与扫荡。苏军空降部队先在卡涅夫南北两处转入破坏活动,牵制德军主力;后被迫转移到塔干恰附近的森林地带,继续以独立的支队、小群为单位,在敌后开展广泛的骚扰、破袭行动,屡屡获得成功,搅得德军无法安宁。10月23日白天,德军纠集力量,从几个方向上同时向塔干恰森林发动进攻,企图一举歼灭被围的苏军空降旅。此时苏军空降旅已发展到1000余人,由于敌人攻势太猛,苏军空降旅被迫于23日夜转移到切尔卡瑟附近的森林。

在切尔卡瑟地区,空降旅与乌克兰第2方面军第52集团军取得了联系。他们一方面继续在德军后方进行伏击、破袭活动,一方面将侦察到的敌情随时提供给第52集团军。第52集团军因之完全掌握了当面德军的兵力部署、防御配系。第52集团军命令空降旅伺机破坏德军防御,配合主力部队强渡第聂伯河。11月12日夜,空降旅向第52集团军渡河地段上的德军防御阵地发起了猛攻,抢占了一些阵地。14日夜,第52集团军第254师顺利强渡第聂伯河,并随即扩大了登陆场。15日晚19时,空降旅终于与渡河的步兵师会合。随后,空降旅随第52集团军一起行动,直到28日最后撤出战斗。

整个卡涅夫地区的空降战役,从组织上说虽比较混乱,致使部队空降后遇到极大困难,但空降部队还是坚持在敌后战斗了50余天,共歼灭德军4000余人,牵制了德军主力,有力地配合了正面苏军主力强渡第聂伯河。

十四、新几内亚空降

中途岛海战等重大海战战役之后，实力均受到重创。因而，进入 1943 年上半年，双方都开始了十分重要的战略调整。日军方面主要是加强扼守太平洋中部和西南部各个岛屿，其太平洋地区作战兵力在日本联合舰队的统一指挥下，已开始转入战略防御。而美军方面则开始大量地组建新的兵团，积聚作战物资，加强海、空军的战略机动进攻力量。美军此时将其在太平洋地区的兵力分编为中部和西南部两个战役集群，分别由尼米兹海军上将和麦克阿瑟上将指挥。其中麦克阿瑟指挥的太平洋西南部战役集群，军事目标是攻占新不列颠岛，新爱尔兰岛、新几内亚和菲律宾。

战略调整结束后，美太平洋西南部战役集群便在 1943 年的夏季，展开了对新几内亚岛东南部以及新不列颠岛的攻势，意在首先攻占一个便于建立海、空军前进基地的地域，同时用它作为陆战部队进一步向俾斯麦群岛、新几内亚全岛进击的展开地域。而马坎姆河谷地区正是最佳的目标。因为马坎姆河的南部入海口有莱城港，自莱城港向西北内陆延伸的马坎姆河谷，位于菲尼斯太尔和克拉特克山脉之间，地势开阔、平坦，而且战前距莱城 40 公里的纳扎博就有一个简易机场。

麦克阿瑟将军为将兵力集中使用于新几内亚战役中的这个关键位置，事先集结大量的海空运输工具。于是一场两栖登陆作战便拉开了序幕。

莱城至沙拉毛阿地区，日军共驻扎了 1 万人，由今村将军指挥。编成内有一个减员师、185 架战斗机、204 架轰炸机。麦克阿瑟将军的计划是很大胆的。他命令美军和澳大利亚部队沿新几内亚北海岸向西推进，对沙拉毛阿实施佯攻，这样既可将沙拉毛阿的日军牵制住，又可将驻防莱城的日军吸引出来增援沙拉毛阿，美军就可迅速自沙拉毛阿撤出，从两翼攻打莱城。

起初，美军的进展比较顺利，6 月下旬便攻占了特罗布里恩德群岛中的伍德拉克岛和克里维纳岛。但到了 6 月 29 日，美军在新几内亚岛沙拉毛阿以南 11 公里处纳索湾的登陆行动，却遭到了日军的顽强抵抗，时间过去近两个月，美军未获重大进展。而此时，由肯尼思·金斯勒上校指挥的伞兵第 503 团，早已按捺不住冲锋陷阵的欲望了。503 团是 1942 年秋天抵达澳大利亚的，原准备在 1943 年 4 月对荷兰迪亚进行一次空降突击，后因运输伞兵的飞机缺乏，计划取消了。现在机会终于来了，因为麦克阿瑟将军已经决定使用空降部队配合两栖陆作战。而这也正是美军在太平洋战争中的第一次空降作战。美军的空降作战意图是，当地面部队在莱城进行两栖登陆并逆马坎姆河谷向上发展进攻时，分别使用伞兵和机降兵部队，对纳扎博机场实施伞降和滑翔机突击，以切断河谷的通路。

伞降部队由美军伞兵 503 团和澳军工兵、炮兵分队共约 1700 人组成，归肯尼思·金斯勒上校统一指挥。作战任务是 9 月 5 日在第一批海上登陆后数小时于纳扎博机场空降，夺取机场后，迅速修整机场跑道和各种设施，供机降部队着陆使用。接着，还要以一部分兵力扼守沿马坎姆河谷而下至莱城的公路，切断莱城日军的退路和运输补给线，并坚决阻击日军对莱城的任何增援。

机降部队为澳大利亚步兵第 7 师，任务是 9 月 6 日在已为 503 团攻占的纳扎博机场实施机降，然后协同已自海上登陆的部队攻击莱城，向沙拉毛阿发展进攻，以围歼该地区之日军。

要实施一次如此规模的空降作战，当然需要很多的作战飞机做保障。由于集中运送空降兵的运输机需要时间，战役发起的日期由最初定的8月初推迟到了9月4日。经多方努力，负责此次战役盟军空军部队指挥的乔治·肯尼中将终于将所需作战飞机集中了起来。其中美军第5航空队运输机第54联队85架C-47运输机担负空中输送任务，100架战斗机护航，6个中队的B-25轰炸机、5个中队的B-17轰炸机和6个中队的A-20攻击机负责支援地面战斗。

从9月1日至3日，美第5航空队出动各型轰炸机对设在马坎姆河谷地区的日军防御工事、机场以及海岸舰只进行了连续轰炸。轰炸行动虽遭到日军数以百计的战斗机的强大抵抗，但仍取得了较大战果，日军100多架战斗机被毁于机场当中，美军在莱城地区上空夺得了局部空中优势。

9月5日拂晓，战役正式打响。首先，澳大利亚陆战第9师的两个旅约7800人分别从距莱城东面19公里、25公里的两处海滩登陆。日军虽组织了空中和地面的反登陆抗击，但由于机动性较差，未能有效地阻止澳军的登陆。澳军在击退日军的抵抗后，占领了滩头阵地，并很快扩大了登陆场，积极向莱城方向发展进攻。

当日早晨8时25分，美伞兵第503团乘坐85架C-47运输机（其中5架装载75厘米口径的榴弹炮和工兵器材），分别从新几内亚岛南面莫尔兹比港附近的沃德和杰克逊两个机场起飞，以3架为一组，编成纵队飞行。一共编成3个编队，穿过云层间隙，爬升到高空。飞越了欧恩斯坦利山脉之后，高度下降到几乎仅掠过树梢，朝纳扎博西南方向的威利威利机场飞去。在威利威利机场上空，与100架护航的战斗机会合，进行了再次编队，以6架为一组，成右梯次队形，仍是3个大编队成一线飞向纳扎博机场。

在空降编队飞临纳扎博机场上空之前，6个B-25轰炸机中队先行对机场及其附近的军事设施施行猛烈的轰炸，接着6架A-20攻击机在空降地域投放了大量烟幕弹，顿时整个纳扎博机场都笼罩在浓浓的烟幕之中。在烟幕的掩护下，运输机编队从稍高于树梢的高度跃升到180米左右，开始按6列编组一列一列地进入空降场上空。

当第一列飞机进入空降场上空时，第3营营长约翰·托尔森中校早已做好了跳伞的准备。可是飞机内的领航员情绪紧张，双手竟不听使唤，未能将“跳伞”信号灯接通。托尔森中校稍一犹豫，飞机已飞临机场中部。10时20分，托尔森中校首先跳伞，紧接着，在大约4分半钟内，其它几个营的伞兵也都全部跳伞着陆，95%的人员降落在预定地点。第3营约一半人由于信号的迟缓，降落在空降地域之外的一个高大树林里。

纳扎博机场是个简易机场，场外长满了约3米高的库那草，而且到处是藤蔓，闷热得使落在其中的伞兵们喘不过气来。伞兵们就像是在迷宫当中一般，每前进一步都特别困难。等全体伞兵到达集结地点时，已经累得精疲力竭了。各营营长清点人数后，才发现因事故摔死3人，摔伤33人。幸运的是日军在空降地域未设工事防御，503团着陆后未遇到日军的抵抗。

按地面伞兵给出的信号，在空降场上空盘旋的5架B-17轰炸机，为503团空投了一些重达130多公斤的投物袋。503团集结完毕，立即以一部分兵力去夺取纳扎博机场。途中，与从威利威利沿马坎姆河谷向纳扎博机场运动的澳大利亚工兵第2营的分队会合。在工兵的协助下，立即着手修理机场跑道，准备迎接第二天的运输机机降部队。503团的另一部分兵力，抢先占

领了马坎姆河谷中通往莱城公路的一段，封锁了莱城日军的补给线和撤退路线。

当天下午，5个中队的B17轰炸机为伞兵们投下了17吨补给品和修整机场用的各种器材。伞降和空投的顺利，使伞兵们情绪高昂，大大加快了修理跑道的速度。在工兵的帮助下，503团仅用一夜时间，就将纳扎博机场的跑道全部修复。

9月6日，澳大利亚机降步兵第7师开始分别从威利威利和莫尔兹比港附近的机场乘运输机飞抵纳扎博简易机场。空运持续了6天，到11日，C-47运输机共飞行420架次，将作战人员及装备物资安全运到纳扎博。

澳军第7师着陆后，并未过多停留，6日当天即开始沿马坎姆河谷由西向东推进，同时对莱城和沙拉毛阿两地的日军发起进攻。而自莱城东面已登陆的澳军陆战第9师也随即加强了攻击。防御莱城至沙拉毛阿的日军受到盟军来自三面的夹击，几成瓮中之鳖，进退两难，虽挣扎抵抗，但伤亡惨重。13日，盟军占领了沙拉毛阿；16日，莱城日军防御终于崩溃，残部突围逃到胡昂半岛的丛林当中，盟军占领了莱城，马坎姆河谷战役就此告一段落。

纳扎博地区的空降作战，虽然并未遇到日军的强大抵抗，但它的意义却是十分重大的。它是美军在太平洋战区的首次战术空降，而且也是这一战区中首次实施的战斗部队大规模战术空运。与盟军同年7月在西西里的空降作战相比，纳扎博空降作战是相当成功的，它对两栖登陆作战所起到的配合作用也是十分明显而有效的。西西里空降失败之后，美国陆军的一些高级将领一度认为指挥大量的空降部队作战是办不到的，开始怀疑空降师的有效性和必要性。纳扎博空降作战的成功，十分及时地解除了人们的这种怀疑，它简直成了重新肯定空降突击作战能力的有力证据。当时主持对西西里空降行动评定工作的美军空降第11师师长约瑟夫·斯温将军据此得出结论：“师级空降作战仍是最合适的规模。”

美军占领纳扎博机场，为太平洋战区的盟国空军提供了一个向西发展进攻的前进基地。事实上，纳扎博正是新几内亚东北部最重要的目标，是盟军在马坎姆河谷中的一个最佳立足点。纳扎博空降作战结束后不久，纳扎博机场便成了美军第5航空队在新几内亚岛最大的基地之一。

十五、“远程攻击”

日军在攻占缅甸首都仰光后，于 1942 年 3 月至 5 月，以迅猛的攻势快速向缅甸

北部推进，不久即控制了缅甸的大部分地区，切断了盟军由印度通往中国的补给线。在此种情况下，盟军在缅甸的部队不得不进行战略退却，放弃了缅甸北部的密支那地区，被压缩到密支那以北的山区当中。

为了以牙还牙，切断日军的补给线，迫使日军撤出缅甸北部，恢复北部战区通往中国的盟军补给线，盟军发起了一次由查尔斯

· 奥德·温盖特将军指挥的“远程攻击”反击计划。温盖特将军率一个由 3 个纵队组成的混成旅，在 1943 年 2 月越过了钦敦江，渗透到日军占领区内的丛林地带。这支混成旅只能靠空投补给。尽管这一行动给缅甸北部的日军打击并不明显，但它毕竟是当时盟军在这一战区内的唯一攻势，从而在美、英首脑罗斯福、丘吉尔的头脑中留下了很深刻的印象。于是，在魁北克会议日程当中，就有了在 1944 年执行代号为“星期四”的作战计划这一内容。这个计划的目的，就在于增加盟军在印缅地区的远程攻击力量，以空降或机降战役集群到日军占领区的方式，切断缅甸北部日军的交通线，并尽可能地在该地区伏击日军，以确保利多公路与中国的畅通。另外，这支远程攻击力量可迅速地捏成一个拳头，配合约瑟夫·史迪威将军由北向南运动，形成对缅甸北部日军的南北夹击之势。

温盖特将军受命指挥这一作战计划的实施。他是个大胆而又略显固执的指挥员，受命之后他计划在此次“远程攻击”行动中，要得到 1 个“空中袭击”大队的支持。这个大队应有 1 个战斗机中队、1 个轰炸机中队、1 个运输机中队、100 架滑翔机以及其他轻型联络飞机。先用滑翔机在缅甸中部的日军后方空运一个人数不多的小组和工程机械，准备好简易机场。在日军作出反应之前，就可用 C-47 型运输机将自己指挥的 5 个旅空运到这些位于密支那西南 80 公里的几个简易机场上。

当时，温盖特将军选定了三处较大的滑翔机着陆场。一年以前，温盖特将军率部队袭击这一地区时，就已留心，亲自勘察过这三处地方。他给这三个地方分别取名为“皮卡迪利”、“百老汇”和“周伦希”。为对此三处着陆场严加保密，温盖特将军拒绝了以任何方式去侦察空降场地的请求，甚至航空侦察也不允许。可负责运输机部队的美军指挥官威廉将军一直放心不下，不知着陆场究竟选得是否恰当，便在作战行动前一个月的某个夜晚，独自驾驶一架轰炸机偷偷飞临该地区上空，进行航空实地侦察。这可大大惹恼了温盖特将军，他认为威廉将军是有意违反命令，所以开始不再信任美军运输机部队的领导人，对他们采取了不太合作的态度，既不与他们讨论计划，也不与他们商议协调行动的问题。这对于后来的作战行动极其不利。因为彼此之间缺乏相互的信任，要实施有效的空中支援和协同，几乎是不可能的。

实际上，对预定着陆场进行必要的航空侦察还是很重要的，因为最新提供的航空侦察照片表明，日军在“皮卡迪利”着陆场的草地上已设置了防滑翔机着陆的许多砍倒的树木，还有其他障碍物。显然，日军在这一着陆场已有防备，再在此机降是很不现实的。因此，到飞机起飞前一小时，温盖特不得不下令放弃“皮卡迪利”着陆场，而将所有的滑翔机都拖到“百老汇”和“周伦希”机降。

“远程攻击”行动发起的当天，天气情况良好。C-47 型运输机卸去了一切多余的物品，以确保每架 C-47 运输机能将两架滑翔机及其负载的 4500 磅重量拖曳到 2440 米的高度（从印度越过途中的山区到达最终目的地必须飞越这样的高度）。黄昏时，C-47 型飞机开始从印度的拉拉加特简易机场起飞，拖曳着滑翔机共 67 架，在空中进行了编队。

夜色渐渐深了，飞机编队在飞越缅甸山区上空时并不顺利。因为滑翔机实际上超载 315 磅多，尽管滑翔机驾驶员使出了浑身解数，在大风中控制滑翔机的稳定飞行，仍有几架滑翔机因大风导致拖缆拉断，中途坠毁，其中包括一架载有通信设备的滑翔机，只得临时将原准备用于“皮卡迪利”着陆场的通信设备调来。整个飞机编队在飞行过程中失散了，后来只有 32 架滑翔机飞到了“百老汇”着陆场上空。倒霉的是驾驶员们这才发现“百老汇”着陆场地面有一条被麻栗树木料拖出来的深沟。当滑翔机试图通过这些深沟进行着陆时，不是起落架被撞坏，就是滑翔机之间相互碰撞，简直狼狈不堪。着陆的 512 人当中，一人死亡，33 人负重伤。失散的滑翔机有 9 架迫降在位于钦敦江和伊洛瓦底江之间的日军防区内，但 135 人中有一半人设法逃了出来。另外还有 10 架滑翔机被电台召回或降落在自己部队控制的区域内。最糟糕的是载有工兵装备的滑翔机在“百老汇”几乎全是迫降，器材大多损坏，无法用来修简易机场。只有飞到“周伦希”着陆场的滑翔机比较顺利，部队着陆后，很快便为运输机准备了一个简易的机场，紧接着 C-47 运输机群便运来了一个旅的兵力。

仅靠“周伦希”一个简易机场，是满足不了运送大批人员和装备的要求的。在工兵的努力下，“百老汇”简易机场经过 24 个小时终于修好。在“周伦希”和“百老汇”这两个机场，连续 5 个夜晚，飞机的轰鸣声都没有停息。盟军的 C-47 型运输机先后共出动 575 个架次，运进 8000 名作战人员、1300 匹骡马、2500 吨补给品。此外，温盖特还命令部队渡过伊洛瓦底江，在“周伦希”着陆场以西约 64 公里的地方又建了一个简易机场，取名“阿伯丁”。到 3 月 23 日，运输机群又将一个旅的兵力机降到这一地方，终于使温盖特将军的远程攻击力量增加到 12000 人，这对于日军而言，确实是一个巨大的威胁。

岂料天有不测风云。正当温盖特将军雄心勃勃、欲大展其才时，3 月 24 日他乘 B-25 型轰炸机飞往印度途中遇到暴风雨，飞机迷航之中不幸撞到大山之上，机毁人亡。出师未捷身先死，这对“星期四”作战计划是一个不小的打击。远征军集团转由沃尔特·伦蒂格少将指挥，在日军后方采取了一系列的行动，但并未能有效地切断日军的后勤补给线。而实力强大的日军在渡过钦敦江几天之后，却仍然控制着盟军在缅北地区的后勤供应线。

随着雨季的到来，伦蒂格少将率远征军集群在南部又采取了一些蚕食行动，逐渐前进，且逐渐由最初的机降场向北发展，并修整新的简易机场，通过滑翔机补充了一些装备、军需物资和作战人员。这些行动，都是“星期四”作战计划中原有的部分，目的在于对日军防御的孟拱—密支那地区发起攻击，与北部正面史迪威将军指挥的进攻部队彼此呼应，形成南北夹击。

雨季的攻势见效较快，日军一时忙于应付南面伦蒂格少将的部队，无暇顾及北部。史迪威将军抓住大好时机，5 月 17 日指挥由弗兰克·梅里尔率领的突击队，以迅雷不及掩耳的攻势，夺占了密支那，旋即恢复了盟军在密支那地区的空中补给线。

“远程攻击”计划实施的结果表明。盟军在缅甸中部日军后方 250—300 公里纵深所采取的空降行动是有一定成效的，而且由于空降的规模较大，有 5 个旅共 12000 余人，形成了一个强大的攻击集群。依靠空中补给，这支远征力量可以对敌后方发动相当规模的进攻行动，从而有力地配合了盟军在正面方向上粉碎日军集团。

十六、蓝天“霸王”

苏、美、英三国首脑自 1942 年共同决定在

欧洲开辟第二战场、同心协力打击希特勒德国以来，国际局势已发生了重大变化。到 1943 年末，德军在东欧的进攻已全线崩溃，苏军的反攻势头一浪高过一浪。在这种有利的态势下，美英结束了关于实施“霸王”计划的争议，定于 1944 年在法国西部登陆。

早在 1943 年，盟军就草拟了横渡英吉利海峡的“霸王”计划。该计划后经美英联合参谋团的审议和盟军最高统帅部的多次修改而确定下来。其总的企图是以主要兵力在法国西部的诺曼底登陆，夺占登陆场和港口，保障主力上陆和后勤供应，然后发动攻势，占领整个法国西北地区。

在“霸王计划”中，盟军计划投入诺曼底的兵力共计 4 个集团军：美第 1 集团军、英第 2 集团军、加拿大第 1 集团军和 3 个空降师统编成的第 21 集团军群，其任务是横渡拉芒什海峡，在诺曼底的奥恩河口至奎纳维尔之间的约 100 公里的正面上登陆。美第 3 集团军为总预备队。

美第 1 集团军的第 1 梯队为第 5、第 7 两个军，担任集团军群的主要突击，在“奥马哈”和“犹他”海滩地区登陆，夺取瑟堡和圣洛。第 2 梯队是第 8、第 19 两个军。英第 2 集团军的第 1 梯队为第 1、第 30 两个军，在“哥尔特”、“失诺”和“斯华德”三个海滩地区登陆，于圣洛、风城及其东北地区建立登陆场，夺取冈城东南侧的机场，并在美第 1 集团军进攻瑟堡时保障其左翼安全。第 2 梯队是第 8、第 12 两个军。加拿大第 1 集团军（1 个军）在登陆初期配属英第 2 集团军执行任务。

美空降兵第 82、第 101 师和英空降兵第 6 师的任务，是在登陆地区的两翼距海岸 10~15 公里的纵深内空降，从侧后进攻德军海岸防御阵地，攻占海滩通路和登陆场，夺取桥梁和交通要点，阻止德军预备队增援，配合登陆部队登陆。各空降兵师均编为突击、后续、海运三个梯队。各师均以伞兵团组成突击梯队，于 6 月 D 日 H 时空降；滑翔机步兵团组成后续梯队，计划于 D 日黄昏空降；海运梯队包括坦克、推土机、卡车及其他重装备，预定在登陆场巩固后海运上陆。

在一次战役中同时使用 3 个空降师，这样大的规模在当时来说是空前的。这既是对空降兵这种新型兵种所具作战能力的考验，同时也是对空降兵大规模作战使用思想的一次挑战。

大规模使用空降兵的思想是盟军在西西里空降行动之后形成的。一心要雪西西里空降失败之耻的盟军高级将领们对如何使用空降兵的问题存在着分歧。为此，一直对零散使用空降兵抱有怀疑态度的艾森豪威尔召开了一次空降兵使用问题的审议会议，与会人员是少将约瑟夫属下的军官，议题是营以上规模空降行动的实用性。经过充分的讨论，会议认为，伞兵和滑翔机部队不能履行与其能力不相适应的任务，也不应当履行那些使用其他部队就可完成或更节约兵力的任务。艾森豪威尔接受了会议的意见。从那时起，他便流露出热心支持大规模使用空降兵的态度。

然而要真正实施所设想的大规模空降，难度是很大的。空降作战是一种在敌人防御纵深内的无后方作战，突然性是其最基本的要求，也是成功的关键，而大规模空降作战，从航空兵和空降兵的大量集结，到成百上千飞机的空运，最后铺天盖地地降落，不暴露空降企图是根本不可能的，因而限制

了空降作战的突然性。特别是在空运阶段，无数架毫无防范能力的运输机、滑翔机因速度缓慢、机动性能差，对于任何来自空中和地面的进攻都是不堪一击的，而突然性的降低将使这种大规模作战陷于更加危险的境地。所以这时制空权已成为进行空降作战的先决条件。离开空中优势，空降就根本无法实施。足够量的运载工具也是必需的，否则要扩大空降规模，就必须增加空降次数。减少每次空降的规模无异于分散使用兵力。协同计划及其实施在当时来说难度更大。因为协同需要大量通讯设备，形成庞大的通信网，以确保空运编队与掩护编队、海军舰船及陆军的协同，并在作战中通过这种通信网取得海军和空军的大力支援。更为关键的是，要确保分散降落的伞兵在敌占区内结集成师、团一级的作战规模。这在当时的条件下也是困难的。另外，气象的影响也增大了协同作战的难度。以滑翔机机降作战为例：载有人员和武器装备的滑翔机，必须在跑道的一端依次排列，迎风起飞，拖曳机也必须严格按顺序与所拖的滑翔机结合，以间隔 60 秒的时间差依次起飞。由于滑翔机与其拖曳机之间有一定的距离，这样，排列摆放在跑道上的滑翔机群无疑会缩短跑道的实际使用长度。风向的突然改变实际上是一场灾难，飞机必须拖到跑道的另一端或拖到其他跑道上，以便迎风起飞；而任何延误都意味着要改变护航机的极其复杂的计划。此外，登机机场必须有强大的地面防空火力，在空中则要有飞机不断巡逻，同时还要采取保密措施和修建备份燃料储备设施，1 个空降师投入战斗所需费用是惊人的，行动计划是非常复杂的。这种大规模使用空降兵的可能性，是在 1943 年 12 月美军第 11 空降师在美国组织了一次非常成功的、师级规模的演习之后才被确认的。在空降计划的制定过程中，对如何正确使用空降兵还存在着较大的分歧：有的主张在敌深远防御纵深内实施空降；有的则主张把空降部队分散降落在整个海岸地区，用以实施小规模袭击和骚扰；也有的反对进行这样大规模的空降作战。

主张实施纵深空降作战的是美陆军航空队司令官哈普·阿诺德。开始，他竭力想在这次袭击中尽可能多地使用空中力量，也就是说主要突击应由空中进行，而海上力量只担任后勤补给。后来，看到这一计划实际上行不通，他还是设法说服马歇尔遂行一次纵深空降，夺取通往巴黎的沿途目标，以保障这次战略性突击的胜利。马歇尔认为这一设想是可取的，他挑选了一个参谋小组起草计划，并对其作了详细说明，而且充分论述了该计划的可行性。计划拟出后，首先呈送马歇尔审查，马歇尔对此深表赞赏，以至当他把计划拟制人员派往伦敦时，还带有他给艾森豪威尔的一封信。信中说：“在您的参谋人员撕掉此信之前，请给予这几位年青人一个机会，让他们当面向您汇报有关空降作战的设想……”在这封信里，马歇尔否定了艾森豪威尔的主张，后者主张将空降部队降落在能截断德军预备队机动的位置上。他在开头分析情况时写道：“到现在为止，我并不认为在与地面部队联合作战方面已正确地使用了空中力量。当然，在联合作战中我们还缺少输送人员和补给品的飞机，但是我想我们最严重的缺陷是每个指挥官只抓。一种部队来完成自己特定的作战阶段。这是一种零打碎敲的主张，他们是这样使用坦克的，也想这样来使用飞机。我的意见是，我们现在已具有在联合作战中将空中力量正确使用于这一阶段的手段。假使我到英国来负责此事，我就有这样的决心。甚至在英国反对时，我将用美军部队单独干。我这样说并不是对你施加压力，我只不过告诉你我对这一问题的一些想法而已。”很显然，对于还处在幼年时期的空降部队来说，马歇尔关于这种新型空中兵种使用问题上的设想是相

当激进和大胆的，其想象力并不亚于 1917 年在康布雷使用坦克部队的想象力。他的计划是使用 4 个空降师（当时盟军所拥有的全部空降部队）在法国埃夫勒地区实施突击，夺取 4 个机场并建立一个大面积着陆场，以便大量运输机将增援部队空运至此，攻击德军的交通线，重点是跨越塞纳河的交通线。从海上登陆的部队以最快的速度向空降场靠拢，然后在预先集合在埃夫勒地区的法国秘密武装力量的协助下，向巴黎逼进。

艾森豪威尔和他的将领们在正式场合听取了马歇尔的计划，但最终还是否定了它。在给马歇尔的回信中，他详细地申述了拒绝纵深空降的理由，因为在两栖登陆和扩大滩头阵地的头几天，他没有一支强大而机动的部队与空降部队会合。他写道：“我完全同意你的设想，但不同意选择这样一个时机。大量部队的垂直包围是优越的，但是这种类型的包围部队缺乏地面机动能力，实施垂直包围的部队要具有战略技术机动能力才行。”艾森豪威尔接着说，“当港口已夺取、大陆上坚实的基地已建立，那么在欧洲进行战略空降的作战时间就会到来。”接着他对空降部队和地面部队会合的必要性也补充了一些意见，他说：“对于这一问题，我的第二考虑正如你信里一开头就写的，是空中力量和地面部队的协同作战。不管其他战场上的情况如何，在这里有一个情况是决不能忽视的。即敌人拥有效能极高的运输工具可将其地面军队集中到任一特定地点。在整个法国和荷兰，这一点是十分真实的。我们的轰炸机可以使其机动延缓，但我不相信我们有足够的空中力量，能制止法国西北部道路上敌人实施的机动。过去五天里，意大利的天气很好。从报告中得知，我们每天平均出动 1000 架次，敌军只靠两条主要公路和一条铁路调动军队，但从报告中却获悉，敌人在夜间从罗马向南及东南的车辆往返频繁。我们的作战应指挥得当，使我兵力应在战术上具有联合的能力或者各部兵力具有独立作战的能力而不冒失败的危险，这两种能力之中必须具备一种。”

反对大规模空降的是艾森豪威尔的空军指挥官特拉福德·利马洛上将。他不相信大规模空降会有什么作战价值，并认为如此规模的空降在技术上是很困难的。他在给艾森豪威尔的报告中说，“在我看来，进行这样的空降并不明智，所遭受的伤亡将高达 50%，而且一无所获，纯属投机性作战。”艾森豪威尔回答说：“我同意这是在冒险，但是应当去冒险。”他认为，盟军虽然占有空中优势，并控制着英吉利海峡，但若不使用空降部队，对瓦雷威尔海岸的突击将极其危险。从其地形来看，攻击正面仅有 100 公里左右，而登陆海岸的背后是一片湖区，仅有少数通路，这样的出口必须先由后方占领。否则，区区海滩必成为死亡陷阱。另外，该处与其他四处海滩被一河口及泥沼地带所隔断，足可在数日内为盟军各部队的会合形成障碍，使此处的德军更容易驱逐登陆部队而威胁盟军右翼。从德军情况看，防守法国北部、比利时和荷兰沿海一带的是兵力最强的“B”集团军群，共有 41 个师，其中有 6 个装甲师，可毫不费力就到达盟军的登陆场，何况其指挥官又是身经百战、沉着老练的隆美尔元帅。在诺曼底地区，配置有第 84 军的 3 个海防师、2 个步兵师、1 个装甲师、2 个独立步兵团、1 个伞兵团，共 9 万人。海防师和步兵师驻扎在海岸，占领坚固支撑点。装甲兵及伞兵部队配置在浅纵深作机动使用，以便在对方登陆初期即投入战斗，速战速决。而在盟军登陆初期，计划第一天的登陆部队只限于 5 个步兵师；在步兵师建立可供坦克展开的登陆场后，装甲师才可能海运登陆。在装甲师未上陆前，登陆部队将缺乏突击力，很难冲出登陆地区。这时，如果德军坦克及时赶到，即使兵力不大，也会给

登陆部队带来灾难。

盟军最后的空降计划是根据大西洋两岸认真研究的结果而制定的：既不是实施纵深攻击、夺取埃夫勒地区的德军机场，也不是把空降部队分散降落于整个海岸，阻止德军进攻登陆场，而是两者的折衷方案。艾森豪威尔关于使用强大空降部队于决定意义的各点，以配合海上登陆和夺取最初目标的主张占了主导地位。这项计划虽然是较为谨慎的，但也确实将空降兵的使用大大推前了一步。

面对空降作战所面临的危险，盟军将精力放在取得最大的奇袭效果上。一方面，盟军制定了一系列复杂的欺骗计划，以使德军对盟军将在加莱登陆产生坚信不疑。在这个欺骗计划中，使用了所有能够利用的手段：空袭，假军事设施，运输调动，假无线电通信，谍报人员的假情报及其他情报手段。这样，如果在登陆日之前德军没有变更其兵力部署，那么盟军在诺曼底登陆时将只会遇到德军的 6 个师，其中只有 2 个是精锐师。另一方面，为在突击时间上达成突然性，盟军综合考虑了各方面情况，科学确定了登陆日（D 日），和各部队出击的不同时刻（H 时），包括空降兵的出击时刻。“D 日”“H 时”的选定是一个复杂的问题，各军种根据自己的作战需要提出了不同的要求：陆军要求海水快到高潮时上陆，这样可减少部队暴露在海滩上的时间；海军则希望在低潮时登陆，以便尽量减少登陆艇遭到海滩障碍物的破坏，并在高潮到来之前排除抗登陆障碍物；空军要求晴天，以便于起飞；空降兵则要求在夜间行动，并有月光，以便识别地面目标。最高统帅部经过认真考虑，定于海上登陆部队在高潮和低潮之间登陆，即在日出后 40 分钟。为满足空降兵要求，将 D 日定在满月的日子，空降部队的 H 时定为凌晨 1 时至 2 时。根据上述条件选择登陆日期，在 6 月份只有两组连续的三天：一组是 6 月 5 日至 7 日；另一组是 6 月 18 日至 20 日。最后选定第一组三天中的一天为 D 日。但能否开始实施登陆，还取决于当时的气象条件。正所谓：谋事在人，成事在天。

空降作战的准备工作是大量的和艰巨的。1943 年夏末秋初，英国组建了第 2 个空降师——空降第 6 师。组建该师的目的，是要把它用于诺曼底登陆的军事行动。与此同时，美军的空降部队也处于高速发展之中。到 1943 年底，盟军建立健全了空降兵的行政管理机构和参谋机构，其主要任务是为最高统帅部充当空降作战方面的顾问、监督和指导空降训练、协调所有空降专用装备的发展，并确保盟军空军满足陆军部队对飞机和滑翔机的要求。

此时，科学工作者也全身心地投入作战准备之中。他们在为减轻、减小火炮和车辆的重量和体积而努力，因为这样将有助于把它们顺利装入飞机和滑翔机，或装入货篮和箱内用伞空投。为打击德军装甲部队，由英国研制的 26 公斤重炮弹的火炮及吉普牵引车也可在“霍莎”式机上空运。美军空降部队也积极地装备了这种火炮。

勤务工作也得到了应有的重视，组建了各种专业分队，具体分工有负责装机，用伞空投各种物品、装备和重型武器，开辟空投场等，还有带有战场外科器械的医疗分队和带有轻型圣餐奉献盘的牧师。

运载工具已经调集齐全，分散在英国 20 多个机场内。庞大的通信设备网和操作人员在行动前一个月凑齐了，虽然这种仓促建立起来的组织有些名不符实。

既然空降行动是“霸王计划”成功的关键，那么对空降部队的训练就要

经过周密的策划和精心安排。

首先，英美军对法国北部上空进行了广泛的空中和海上侦察。从4月起，在登陆地区上空侦察达4500多架次，取得了德军防御配置、预备队集中区、弹药库和补给所的位置等资料，确定了必须破坏的交通枢纽和桥梁，选择了登陆场和空降的具体地域，以及尔后开设机场的位置。

其次，参谋部预先制出空降地域的详细模型，树林高低、房屋大小都按正确比例营造，然后飞机在这些模型上方拍摄成电影片，模拟成飞机从诺曼底上空飞过时的景象。空降兵把这部黑白电影反复看过之后，再看加上蓝色滤光镜拍成的片子，使他们体验到月光下着陆的情况，从而更容易发现未来作战时的真实目标。此后，空降兵根据德军防御特点，进行了以夜间为主的空降训练。英6师还加强了夺取对方海岸炮兵阵地的训练，规定空降人员不准携带任何文件，要求他们利用地图、航空照片和沙盘熟记作战地区敌情、地形以及作战命令和计划；每个军官、士兵不仅要明确其任务，而且还要了解友邻的任务。美伞兵还熟悉了飞机机型和识别的标志，经过充分准备之后，进行空降战斗演习，演练与登陆部队协同作战，检验作战方案。每个士兵配备了反坦克手榴弹，准备了空投的火箭筒和反坦克地雷，以保障伞兵着陆后有足够的反坦克武器，盟军不仅把一切作战工作准备就绪，还对德军情况作了仔细分析，密切注视其新动向，做到知己知彼，稳操胜券。

气象是决定一切的。随着D日的临近，盟军最高统帅部更加关注气象情况。然而这个地区的气象实际上颇难预测。登陆按原计划在6月实施，但6月的第一周，英伦海峡竟波涛汹涌，阴雨绵绵。气象专家几乎每天都在碰头研究。对气象所作的技术鉴定有时竟完全不一致。盟军最高统帅部每天召集一次或两次参谋长会议来考虑这些气象专家送来的报告和临时的预报。根据艾森豪威尔的信念，战役的成败取决于空军作战效能的发挥和空降作战的效果怎样，并且只有在行动开始的头两三个星期内有相当好的天气，盟军的空中优势和统治地位才能显示出来，登陆也才能取得成功。如果气候对各种情况都适合，但不宜于空降的实施，问题便产生了：是不顾一切去冒险空降呢？还是推迟行动、寄希望于气候会好起来的将来呢？

到6月5日清晨，气象条件还不见好转，但预测5日晚至6日晨可能有一段良好天气：风势减缓，云气开裂，高度在3000英尺以上；但到6日傍晚，预料狂风恶浪将有再起之势，而巨可能持续较长时间。经过全面的权衡，最高统帅部决定于6日凌晨开始正式实施“霸王”计划。

出击前的火力准备是必需的。6月5日晚，在空降前3小时，盟军对诺曼底进行了一次直接航空火力准备，投弹达10000多枚。与此同时，盟军的欺骗还在继续着：一方面在加莱地区实施大规模轰炸，投弹量力诺曼底的两倍；用18艘军舰，拖着空中拦阻气球，以每小时7海里的速度向加莱方向运动，造成德军雷达荧光屏上出现大量舰队的信号；向加莱方向出动了一个夜航轰炸机中队，在20×13公里的空域活动，逐渐接近加莱海岸；以轰炸机群在科汤坦半岛南端和叶夫多特地区上空投撒锡箔片，使德军雷达荧光屏上出现机群的信号，另一方面，盟军派遣由8人组成的伞兵小组，率先登上法国土地。其目的是给敌人造成“到处有盟军空降部队”的假象，使之陷入盲目搜索之中，从而掩护真正作战部队顺利着陆并建立起空降场。这8名伞兵分为两部分（各包括4人），在D时零点11分左右着陆。随后空投200个只有真人一半大小的假伞兵，并空投数千支假步枪和机枪。假伞兵离机开伞后，

所带假手榴弹落地爆炸，假步枪及机枪坠地后发出爆炸声，造成很大声势。同时，8名真伞兵操纵音响模拟器，将事先录制好的枪声、迫击炮声、士兵的谩骂声、军官下达命令的声音播放出来，此起彼伏，连绵不断，持续半小时之后，这些真伞兵便躲藏起来。空投假伞兵的范围很广，从勒阿弗尔到科汤坦半岛西海岸的菜塞一带，许多地域都投下假伞兵，致使德军仓皇报告，盟军伞兵在多处地方出现。德军高级指挥机关的作战地图上布满了“伞兵”标记，很长时间难辨真伪，不知所措。虽然参与这次欺骗行动的人员只有8人，使用的飞机、器材有限，但对大规模空降突击起到了举足轻重的作用，并给德军造成了危机感，使敌人感到腹背受敌。

与此同时，美伞兵师的260名先遣引导员率先成功降落在诺曼底海滩，拉开了诺曼底战役的序幕。

这些引导员的主要任务是为空降部队标出着陆区，他们个个精明强干，身着伪装服，并将面部涂成棕色，负重40多公斤，腿上还装有发光和无线电设备。此后半小时，盟军3个空降师从英国20多个机场同时起飞，共1200余架飞机，运载士兵17000多人。飞机起飞后先在英国上空盘旋，机尾涂有三道白杠作为标志。以防遭受自己部队的袭击。所有的飞机都编好队形，成三机品字形，排成几个长长的纵队，呼啸着扑向各自空降地点。紧随其后的是2个步兵团，分乘滑翔机在诺曼底海岸着陆。

“犹他”海滩背后是低平的牧场和由树篱与田埂分开的小块土地，德国人把伸入到内地约3公里的牧场淹没，只留4条堤道穿过牧场。美空降师任务之一是夺取这些堤道，肃清其上的敌人，保障登陆部队通过堤道向内陆顺利展开。在离海滩约13公里的内陆有两条河流——梅尔德里特河和杜夫河，它们之间是被水覆盖的泛区，科汤坦半岛底部的南北交通只有3条路线。美空军将炸毁这两条河上的桥梁，控制交通要道。

当时天空云层很厚，大雾弥漫，英吉利海峡波涛汹涌，并有暴风雨将降临。看来，天气条件对盟军大规模行动相当不利。而此时，德军参谋部深信对方的进袭是必然的，一些高级指挥官正集中在科汤但东南185公里的雷恩斯，研究对策。

无论德军或者盟军，在他们拟定计划时都不能预料6月6日凌晨在诺曼底会出现什么情况。浓云、迷雾和高射炮合在一起，使提前到达的伞兵引导员没能全部准确着陆，无法布标。尽管飞行员战前进行过多次训练，但临战时错综复杂的情况使他们偏离了航向，飞过了着陆区，从而使伞兵降落十分分散。有很多运输机飞得太高大快（高550~610米、时速330公里），大大超过原定的高度和时速（高150米、时速185公里），因此造成空降部队落地则非常分散。虽然绝大部分伞兵在离空降地域8公里之内着陆，但面对诺曼底平坦的景色，加之相似的灌木丛林和沼泽把熟记的地标遮住了，致使已准确着陆的人也感迷惑。此外，德军打开了科汤但附近的水闸，引水淹没了梅尔德里特河与杜夫河两岸的草地，青草盖住了涨起的水面，预计落在松软草地上的伞兵却陷入了沼泽，有些地方的深度达1.8米以上。漆黑的深夜，荒野里刮着每秒10~15米的阵风，伞兵着陆时，由于冲击力过大或被伞拖拉，很多士兵受了伤，少数则被伞绳缠住而溺死于沼泽中。在跳伞时，贵重的电台大多损坏或遗失。黑暗中，投物袋有的投偏，有的掉入水中。通信联络几乎中断。

伞兵们感到困难的问题，对驻守的德军来说也是一样。德军很多分散的

小部队由于受到小部分伞兵的攻击而丧失斗志，他们觉得四面八方皆是伞兵。盟军军队虽因实情与计划不符曾一度士气低落，但很多德军觉得他们自己根本就毫无计划，感到无法应付眼前情况。而此时他们指挥官得到的侦察报告极其混乱，加上通信联络很快中断，使大部分部队陷入自流状态。分散在乡村和沿海坚固支撑点内

的德军各团，处于班、排级的独立战斗中。到进攻发起日拂晓，这些部队大部分都陷入这类战斗，而未能发起一次有协同的反冲击。有些在夜间运动的德军部队被伞兵包围，因而也投入了战斗。

在诺曼底滩头的两翼，德军第7集团军指挥官德尔曼将军直到拂晓时才勉强地建立起通信联络，然后他命令第91师和第709师从北面和西面两个方向同时突击，而伞兵第6团从南翼进行增援。在东翼，他命令坦克第21师通过冈城，清除英军空降第6师设置的障碍。

双方上级指挥部的计划都十分明确；但是在战场上，进攻部队与防御部队交战的现场情况却绝非如此。

美军第82师和第101师的任务是掩护登陆部队右翼，两个师的师长都是身经百战、战绩辉煌的显赫人物。

美第82师突击队由伞兵第505、507、508团及加强分队组成，共6400人，由师长李奇微少将指挥，使用运输机369架、滑翔机52架，计划在圣曼伊格里斯以西的梅尔德里特河两岸着陆，任务是攻

占交通要点圣曼伊格里斯，控制拉菲埃尔、薛夫杜邦之间的梅尔德里特河桥梁和渡口，阻止敌人来自西北方向的反击，以保障美第7军通过梅河，尔后在该军左翼发展进攻，向科汤但半岛逼进。

以威廉·埃克曼上校为首的第505团，计划在梅尔德里特河东岸空降，任务是夺取圣曼伊格里斯、纳维尔奥普兰以及拉菲尔和歇夫杜蓬特等处的梅河渡口。

第1营的任务是夺取拉菲尔，那里有一条堤道越过梅尔德里特河。该营所乘的飞机偏离了目标，因而沿河两岸着陆的伞兵极其分散。该营指挥官凯拉姆少校和几个士兵在向目标前进的途中，听到有间断的枪声，但到达时他才发现是第508团团团长罗伊·林奎斯特上校和师属炮兵部队，林奎斯特的营部连、“A”连和伞兵第507团的第2营，正与德军守卫部队短兵相接。

中午过后不久，施万茨沃尔德上尉根据林奎斯特上校的指示，率领部分士兵冒着炮火越过堤道，赶走了对岸考奎格尼教堂周围的轻装德军部队。这时凯拉姆接替指挥，而林奎斯特则率领他的508团开到拉菲尔东面的铁路大桥，构筑夜间作战阵地。

此时，在“马诺尔”（这是拉菲尔堤道一边的一片建筑物）的德军狙击手，顽强地扼守着每一座房屋的地下室和楼顶，使盟军很难运动。在堤道周围发生的激战中，凯拉姆少校阵亡，第1营代理营长詹姆斯·麦金蒂尼也随之阵亡，该营未能完成预定任务。第2营受命夺取纳维尔奥普兰镇，并封锁北面路口。营长本雅明·范迪沃特中校在着陆时跌断了踝骨，但这并没有使该营的行动受阻，士兵用一辆农家小车推着他，还是把一半左右的人员集合起来。这些士兵在集合之前已准确降落在预定地域。凌晨4时10分，他重整旗鼓，完成了进攻准备。由于着陆后团长埃克曼没有得到第3营的消息，因此即命第2营改变任务，接替3营夺取圣曼伊格里斯。2营的范迪沃特中校

按照命令执行。他决定派出一个小分队去夺取原来的目标，并在纳维尔奥普兰设置路障，命令特纳·特恩布尔中尉带领1个排继续向纳维尔奥普兰挺进，其余人员返回。后来表明，这是当天下达的最好的命令之一。特恩布尔及其部下挫败了德军通过纳维尔奥普兰从北翼攻克圣曼伊格里斯的一次强大反击，顽强坚守了8小时。在这次设置路障的苦战中，全排42人仅16人生还。但他们在关键时刻保卫了圣曼伊格里斯北翼，使德军的大部队不能接近。

第3营奉命飞往圣曼伊格里斯，该营士兵十分准确地降落在预定着陆地域，营长克劳斯着陆的地方就是他在地图上标出的营指挥所附近，一小时后，集合了属下180名士兵。他计算有足够的兵力攻占目标。克劳斯对他着陆未遇抵抗、直到准备将部队开出着陆地域时还没有遇到对方的射击感到惊奇。因此，他决定以偷袭夺取圣曼伊格里斯，趁黑夜进入市中心，等到天亮时从市内向外突击，将德军肃清。这要靠出其不意才可制胜。为了不暴露自己的位置和兵力，他要求大家尽量用匕首、刺刀或必要时用手榴弹进行战斗。

在夜色掩护下，伞兵们由一个法国向导（一个凑巧在空降地域附近找到的该城居民）带领，悄悄地进入头几条街道，这时圣曼伊格里斯还是悄然无声，没有动静，后来的小规模战斗，打死11名敌军士兵，俘虏30名。克劳斯及其部下立即在该城四周迅速设置路障并切断了通往瑟堡的电报干线，截断了通往该港口的长距离有线通信线路。埃克曼决定将2营营长范迪沃特召回并派往圣曼伊格里斯。2、3营并肩作战，击溃了当地德军的强大反击，控制了这一重要的交通要点。战斗中，克劳斯曾两次负伤。

乔治·米利特上校的第507伞兵团被指定在梅尔德里特河以西、杜夫河以北的三角地带空降，奉命封锁从阿姆夫雷维尔、雷诺夫和考奎格内等地通向梅特勒的道路。由于C-47飞机飞入云层，在法国海岸上空又遭到高射炮火的射击，因而该团伞降时很分散，情况比任何一个团都混乱。提前出发负责标志着陆地域的引导员，被敌军火力所驱逐，所以当飞机飞抵目标时收不到信号。只有两架飞机运送的伞兵降落在预定着陆点，其他伞兵都很散乱，以致这个团3天后才集结起来。米利特上校也在进攻发起之后两天在阿姆夫雷维尔北面被俘。

第507团的第1营约有100人在梅特勒东边的铁路堤道附近着陆。这些士兵集合后，由一名中尉率领奔向拉菲尔。该营营长埃德温·奥斯特伯格中校一到，盖文将军就把他和第507团的一些伞兵使用于歇夫杜蓬特。有少数人在河西岸着陆，他们走出沼泽地后向考奎格内教堂进发，并在那里作了短时间的防守。

第2营由查尔斯·蒂姆斯中校率领。他们预定攻占阿姆夫雷维尔，并且还要向堤道上派出一支小分队，该堤道把考奎格内（在梅尔德里特河蒂姆斯所在的一边）与河对岸的拉菲尔连接在一起。蒂姆斯的部队在梅尔德里特河以东降落得零零散散。他总共约集合了50余人，首先奔向堤道。当他在拂晓抵达堤道时，那里一切都很平静。但在凌晨，蒂姆斯听到从阿姆夫雷维尔方向传来的枪声，于是他带领混成排向该城挺进，但只走了很短一段路，就遭到德军第1057团的射击。他的部队再也无法前进，只能固守已得的地方。蒂姆斯除派出1个班在路易斯·莱维中尉指挥下回到考奎格内完成预定任务并监视这一方向外，把其余人员部署在小山的苹果园里，此处四面都有极好的射界。施万茨沃尔德在河的东西着陆，带着蒂姆斯的44名士兵，受林奎斯特的派遣，越过考奎格内堤道，在教堂处发现了蒂姆斯的巡逻队。

经过一番讨论之后，他决定继续前进，与蒂姆斯会合。这表明施万茨沃尔德是二流指挥官，他急于西进（为完成本部队任务），而没有看到渡场本身的重要性。蒂姆斯对这一增援兵力的到来深表欢迎。敌军以不间断的火力侦察他的阵地，并在随后的两天内从四面八方对他施加了压力。该营被迫就地组织防御。

第3营伞兵跟随库恩中校降落在预定登陆点，但落地后十分混乱，与其他部队绞在一起，因而在进攻发起时无法组织本营进行作战。蒂姆斯控制着本团其余全部人员，以排为单位分头作战。因而，尽管他不能从自己阵地上撤离，但他还是牵制了德军的注意力，夺取了几个重要高地，扰乱了德军的防御。

第508团预定夺取博伊热维尔、拉巴斯特尔和蓬特拉贝的杜夫河渡口，并向西南方向发展进攻。该团另外1个营担任师的预备队。第1、2营的大部队误降在皮考维尔西北的一个坚固设防地区。第1营的巴切勒中校着陆后阵亡，沃伦中校接替指挥，他收拢少数伞兵继续作战。

第2营的约翰·香利中校遇到沃伦后，便把两支队伍合二为一，守卫歇夫杜蓬特的梅尔德里特河渡口以西地区。他们运动到渡口附近的一个制高点上，构筑工事，并顽强地守卫这一高地，击退了德军第1057团的多次骚扰，使歇夫杜蓬特在战斗初期免除了压力。第508团部分伞兵降落在梅尔德里特河预定空降地域之外，他们碰上了李奇微将军，被派去协助防守圣曼伊格里斯。该团团长沙奎斯特当时也正在拉菲尔渡口作战。

第3营的门德斯中校在空降场东南1600米处着陆后，发现已被德军包围。在随后五大里，他走了许久才回到营中，该营也未能全部集合起来。

6日2时，空降第82师后续梯队220人及装备起飞，共使用52架滑翔机。由于云层厚和德军高射火器射击，只有一半在预定地域着陆。下午，又有1174人及装备出发乘坐滑翔机176架，由于着陆场被德军占领，改在其他地域降落，未完成预定任务。

至6日日落，82师伤亡500人、失踪750人，最后共集合了2000余人，占领了圣曼伊格里斯，但没有完成师的全部任务。7日17时，登陆部队进至该师活动地域，该师从此作为地面部队参加作战，至7月8日撤离战场。

绰号“呼啸山鹰”的美101空降师，如同82师一样，兵力充足，配备精良。师长泰勒将军麾下拥有501、502、506团3个伞兵团和第327滑翔机步兵团（该团随海上梯队来）。泰勒的任务是夺取犹他海滩最初的4个出口，并使之畅通，而且还要掩护第7军滩头阵地的东南翼，掩护第4师登陆。执行后一项任务意味着要控制从梅尔德里特河接合部到通往大海的杜佛河上的几个渡口，尔后通过科汤坦向南发展进攻。

6500名士兵分乘432架运输机，由泰勒将军率领，扑向科汤坦以北地区。

由于着陆分散，全师散布在25X40公里的广阔地域内，大部分都偏离了预定目标，电台和通讯器材不是摔坏、就是丢失，使得各分队之间无法取得联系。泰勒少将找不到同机伞降的师部人员，只好在树篱中用国内专门送来的供识别用的玩具——蟋蟀寻找部队，不久便听到了蟋蟀叫声，找到了第一个伞兵。随后，他同501团的人员一道召集人员。到天亮时，共集合了90名官兵。这些人中有师、团、营级指挥官，还有报务员、记者等，人员零乱，官多兵少。泰勒哭笑不得地说：“从来没有见过这样多的人领导过这样少的人。”到D时傍晚，全师6500人只集合了2500人。

501 团到 D 日中午才集合起 200 人，他们马上去完成占领科汤但西北杜夫河上的两座桥梁的任务。

第 1、2 营的任务是占领科汤但附近杜夫河上的桥梁，阻止德军预备队向登陆场开进。

第 1 营中的一些人员降落分散，另外一些人员由于着陆在德军反空降地域附近，遭到猛烈的射击，人员伤亡惨重。该营还未集合，营长罗伯特·G·卡罗尔中校就被打死，其代理人也因受伤而被俘，各连连长都失踪。团长霍华德·约翰逊上校本来可以降落在正确的地点，但因为在他所乘坐的飞机上有一个补给品投物袋偶然挂在舱门上，使他不得不推迟跳伞。约翰逊上校看到指挥官全部失踪，就率领他所能集合起来的部队向水闸挺进。团作战参谋 R·J·艾伦少校在下阿德维尔集合第 1 营的另一些人，打算西进夺取杜夫河上的桥梁。

约翰逊很快就控制了水闸。他身边有一名海军弹着点观察员，能用电台与“昆西”号巡洋舰通话，这是该日少数建立起联络的电台之一，使他能用巡洋舰上的火炮击退企图阻止他们前进的德军。约翰逊曾数次用大炮对科汤但以北的杜夫河上桥梁交叉射击，试图将其摧毁，但未能如愿。

第 2 营的罗伯特·巴拉德中校很快与约翰逊取得联系。该营的主要工作是夺取桥梁，但因陷入莱德罗里附近的战斗，不得脱身，也无力向卡朗但桥梁进攻。最后，巴拉德向下阿德维尔的艾伦少校所在的方向撤退，但发现艾伦已撤离此地，和约翰逊会合去了。巴拉德被迫就地组织防御，在敌火力下过夜，没能完成本营任务。

这是约翰逊仅有的 2 个营，属于他的第 3 营（由朱利安·尤厄尔中校指挥）已作为泰勒的师预备队，其最初任务是：为滑翔机机降场设置标志和担任警戒。尤厄尔营进入目标时十分艰难，飞机编队还没有到达空降场，就已有 3 架毁于德军的高射炮火，不过其余人员都密集地降落在预定的空降地域，并迅速进入作战状态。师长泰勒随机应变，命令正在集合部队的尤厄尔暂时停止执行原定计划，将部队开往波佩维尔的海滩第 1 号出口。泰勒已意识到伞降的混乱情况，而且也没有与预定攻占这一出口的第 506 团建立联系，因而他只有动用这一“杀手锏”，以确保师主要任务的完成。

第 502 团的任务是要歼灭在瓦雷维尔的一个拥有 4 门 122 毫米人炮的德军炮兵连，并掩护登陆部队的北翼。全团着陆时分布甚广，以至与其他部队混在一起，团长乔治·莫利斯上校着陆时腿部骨折。他将指挥权移交给迈克·米凯利斯中校。

帕特·卡西迪中校指挥的第 1 营，在离“A”空降场西北约 1600 米处着陆。该营任务是掩护登陆军北翼。着陆后，他收拢了少数士兵，运动到 4 号出口以南数百米处，这一出口德军并未封锁。卡西迪发现 3 号出口畅通，所以他不担心团的基本任务而开始考虑有待他完成的任务。他向弗卡维尔派出一个侦察分队，开始执行本营任务，并命令另一个小分队消灭 4 号出口西端附近麦瑟雷的德军兵营，那里驻有 150 名德军。伞兵们把这一目标叫做“WXYZ”，卡西迪派去进攻“WXYZ”的小组，在萨默斯军士率领下，逐屋进行突击，使敌溃不成军。在瓦雷维尔的炮兵阵地上，卡西迪看到了第 2 营的营长史蒂夫·查普斯中校，并从他那里得知敌炮兵阵地已被炸毁，便立即率其逐渐增多的部下掉头北上，前去设置路障并监视右翼。该营在战斗当天占领了德军海岸炮兵阵地，阻击德军的预备队向登陆场进发，基本上完成了任

务。

第2营本来也应着陆在“A”空降场，但该营大部分却降落在南面5公里的“C”空降场，奉命歼灭德军炮兵连。他们即向瓦雷尔的德军炮兵连进攻。而到达目的地后才发现，其任务已由盟军轰炸机代为完成。查普斯在炮兵连的废墟上重整队伍，并作为团的预备队，随时听候上级调用。

罗伯特·G·科尔中校所率的第3营被派去肃清3号和4号海滩出口的敌人并扼守住出口。这个营较前两个营伞降得更加分散，科尔本人在圣曼伊格里斯附近着陆。但他还是向瓦雷维尔的炮兵连阵地靠拢，他知道这项任务的重要性。沿途他收集了本团的部分散兵，及第82师的人员。同时缴获敌人5辆载雷汽车，俘敌10名。当看到瓦雷维尔之敌炮兵阵地已被摧毁后，他便决心去继续完成指定给他的任务。他将自己的混合战斗群分为两半，一半去4号出口，另一半随他去3号出口。虽然在堤道上未见德军阻拦，但科尔预料德军沿海滩坚固支撑点的守军最后必然要后退并在出口地带占领阵地。于是他当即下令所属部队沿堤埋伏，以待敌军。果然，德国士兵仓皇南逃时，落入他的网中。科尔的部下直到最后时刻才动用枪支射击，击毙敌人75人。黄昏时，科尔只找到本营士兵250名，但是他利用失散的伞兵漂亮地完成了任务，控制住了第3、第4号出口并与登陆部队会合。

第506团的任务是夺取第1和第2号通路，保持其畅通。并掩护在“犹他”海滩登陆的第7军左翼，夺取勒波特的两座桥梁，作好爆破准备。该团着陆情况极其糟糕，以致罗伯特·辛克团长悲观地估计：他的每个营都无法完成预期计划。

因此，辛克上校便把他的团指挥所设在库洛维尔附近的空降场上，着手将现有的官兵重新编组为战斗小分队，并给这些连、排级的战斗分队下达了任务，把他们派遣出去。这一困难的但又不能不做的重组工作，屡受敌军干扰。下午，辛克的指挥所曾两次遭敌轻武器射击，使他不得不分出时间和兵力逐走德军。

506团1、2营空降时，81架运输机只有10架将人员空降到预定地域，其余飞机偏离目标，有3架偏离约32公里。

第1营营长威廉·特纳中校受命带领50人去打通1号出口。这一任务本来是指派给斯特雷那的第2营的，但是当他们到达1号出口时，发现该通路已被其友邻朱利安·尤厄尔的501团3营所占领，遂返回指挥部。

第2营错降在第502团的地界内。营长斯特雷那在弗卡维尔着陆时扭伤了腿。但着陆一小时之后，他仍集合了本营的200人和508团的20人，向南朝1、2号出口前进。不幸的是，电台设备的全部遗失，导致通讯联络失灵。从弗卡维尔开往目标，斯特雷那须经3、4号出口附近，但由于没有电台，他不知道这两个出口是否已被科尔夺取。当他走近4号出口时，才发现科尔此时并未夺取4号出口。斯特雷那立刻向4号出口发动进攻，攻占堤道，摧毁了4个机枪掩体。击毙25名德军、俘虏25名。尔后向南运动，但又被瓦雷维尔周围的德军封锁。在消灭坚固支撑点时，指挥“飞”连的R·D·温特上尉从海滩引来装甲兵第70营的一些坦克实施支援，下午1时30分，斯特雷那到达2号出口并占领了该处。

第3营单独在师的最南端空降，任务是扼守或炸毁勒波特的两座桥梁，向南实施警戒。着陆后其遭遇比其他部队更为艰难。一开始，营长罗伯特·M·沃尔弗顿中校便奉命将部队伞降在“D”空降场。该处地势平坦，德军料定对方

在此降落，进行了反空降准备：他们故意在该处不设障碍，而把附近的农家小房浇上汽油，一旦夜间遭到攻击，立即点火照亮这一地域。四周部署步枪手，并有机枪和迫击炮助阵。

一个偶然的错误使大部分人员幸免于难。飞机偏离航线，伞兵们纷纷降于空降场之外。而落在目标内的人员，包括沃尔弗顿中校及其副手乔治·格兰特少校，在被燃烧的农舍所照亮的田野里，遭到了枪林弹雨的袭击。在极凶猛的交叉火力下，伞兵着陆时就被消灭，沃尔弗顿和格兰特在着陆初几分钟内阵亡。伞兵们由于群龙无首，又身处危难，无法集合起来。

该营虽遭受巨大损失，但还是完成了受领的任务。作战参谋查尔斯·谢特尔上尉从一架迷航的飞机上跳了伞。因远离空降场，他无法寻找伞兵，至凌晨4时，才集合了5名下级军官和29名士兵。在向勒波特桥前进途中，谢特尔又收拢了5名军官及15名士兵，其中包括工兵和爆破兵，并带有炸药。谢特尔决定向前推进，至少要进攻两座桥梁之一，并在河对岸夺取一个立足点。他们越过沼泽，发动攻击，完全攻占了勒波特大桥，同时从对岸赶走了德军。他的爆破兵按计划做好了爆破准备。德军大部队一旦出现，便立即炸桥。

伞兵第377野战炮兵营被指定支援伞兵502团着陆。但是，它的6门75毫米驮载榴弹炮中只有1门在空投后得以修复。该营到达集合点的150人在进攻发起日作为步兵投入战斗。

师的后续梯队第1批150人及反坦克炮和其他装备，乘52架滑翔机于6日1时19分起飞，4时在预定地域着陆。接着第2批157人及补给品乘32架滑翔机着陆，着陆场内有德军设置的反空降木桩，滑翔机受到很大损坏。

6日日落，空降兵101师共集合起2500人，由泰勒督战，攻打第1、2、3、4号海滩通路，并与登陆部队第7军的先头部队会师，并肩作战，完成了本师的主要任务。

英第6空降师师长盖尔少将博学多才，文武双全，其麾下有两个伞兵旅——第3和第5旅，共4310人，使用运输机237架。该师主要任务是夺取奥恩河和卡昂运河上的两个主要桥梁和渡口，切断德军预备队向海岸开进的道路，以及摧毁在默维尔附近设置的一个德军炮兵连，支援英第1军登陆。

盖尔认真地考虑了他的任务。他对在西西里战斗中用一架滑翔机所载人员成功地夺取蓬特格兰德大桥和科赫成功夺取埃本·埃马耳要塞的情况记忆犹新，决定以滑翔机部队夺取奥恩河和卡昂运河上的主要桥梁。他使用希尔准将的第3伞兵旅的战斗群去执行比较艰巨的任务——消灭默维尔的炮兵连，摧毁迪夫斯河上东段的几座桥梁，阻止敌人作战区机动。波埃特准将的第5伞兵旅战斗群的任务是夺取奥恩河和卡昂运河上的桥梁，占领桥头附近的高地和交叉路口，消灭位于卡昂运河上通海口处的维斯特勒昂镇外的一个海岸炮兵连，开辟着陆场，并保障休·金德斯利准将的第6机降旅机降。

机降旅部队有原属第1机降旅的2个步兵分队、牛津第2营、巴克斯轻步兵团和北爱尔兰步兵团的第2营、德文郡团的第12营和由“哈米尔”式和“霍莎”式滑翔机载运的1个轻装甲侦察群。机降旅的及时到达非常重要，因为它携带有必要的反坦克火炮，没有这些火炮，在德军装甲部队攻击时，空降兵将措手不及。

要夺取大桥，消灭默维尔的炮兵连绝非易事，这两项任务要想圆满完成，必须出奇制胜。为此，盖尔专门抽调了6架滑翔机，并从牛津第2营和巴克

斯轻步兵团中选拔精兵强将，组建了1个连，由少校约翰·霍华德指挥。

霍华德乘坐第一架滑翔机，飞行员是两名上士——沃尔沃克和安斯沃恩。在行动之前，他们进行了认真的演练。为提高夜间着陆技术，滑翔机飞行员在与着陆场相同的模拟空降场上进行了多次训练。对于着陆的危险性，飞行员们心中有数，虽然他们选定的降落场未设“隆美尔竹笋”，但重要的问题是要求长机必须滑行到距运河桥头警卫室几米远的地方着陆。那里布有带刺铁丝网及地雷。沃尔沃克保证，在滑翔机着陆前，他一定驾驶飞机通过铁丝网。

6月5日23时零1分，重载的“霍莎”式滑翔机腾空而起。一切按计划顺利进行，士兵们士气高昂。通过打开的舱门，霍华德很容易地找到了在地图、模拟地形的沙盘和照片中所熟悉的地标。远方，轰炸机的炸弹使卡昂城腾起一片片火光。滑翔机开始下降，并做最后一个转弯，以便从南向北着陆。在机身后部，士兵们放出了阻力伞，使滑翔机稳定低速下降。“霍莎”式滑翔机猛地撞在地面上，并在碰撞发出的“砰砰”声中擦着地面向桥头滑去。在它停下时，机头撞入铁丝网，玻璃全部破碎。挤压在舱中的两位飞行员费了九牛二虎之力才爬了出来。由于飞行员高超的驾驶技术，霍华德和他的士兵被运送到距目标只有几米的地点。

飞机停下几秒后，桥头的机枪掩体便响起了爆炸声。第1排迅速从桥上通过，向在黑暗中乱作一团、晕头转向的桥头守军猛扑过去，敌守军指挥官还没弄清怎么回事就被击毙。其他滑翔机随后着陆，以更充分的兵力投入桥两边的战斗。霍华德落地后20分钟，又传来了低空飞机的轰鸣声，表明第一批伞降部队已飞抵战场。敌军探照灯发现了英军机群，顿时，夜空便交织着炮弹的曳光，但伞兵们还是勇敢地跳离飞机。在内陆远处，对敌军部队实施的预先空中轰炸攻击也在进行中。

夺取桥头的分队已转入防守，等待着伞兵部队到来。此时有3辆德军坦克从西面沿公路向桥头驶来，他们立刻以新式反坦克武器迎击，首发命中，被击毁的坦克一直燃烧到黎明。伞兵团的第7营在

关键时刻到达，在德军的炮火中筑起环形防御。

正当他们沉浸在喜悦之中时，桥头守军报告：两艘敌炮舰已逼近。显然，德军根本不知道运河桥头昨晚已易手。机动式的反坦克武器再次发挥其威力，命中目标，使旗舰失去控制，舰上人员被迫投降。

在以上的战斗过程中，霍华德连16人伤亡。德军虽进行了反击，

但未能夺回大桥。在其后的战斗中，该连伤亡很大。6月7日，霍华德率110人向前开进，与准备充分的德军第1装甲师进行激战，6小时之后，人员只剩下一半。

在霍华德率部勇夺大桥的同时，整个空降计划也正按部就班地付诸实施。午夜刚过，引导分队便分别降至K、N、V和W四个主要空降场。

第3旅的战斗群在K、V空降场空降。该旅所辖的第8、9营及加拿大第1营一着陆，便立即投入战斗。

第8营和加拿大第1营的主要任务是摧毁迪夫河口的5座桥梁。由于驾驶员分辨不清是奥恩河还是迪夫河，结果伞降很分散，不

少士兵掉到泛区里，或挂在树上，令人惨不忍睹。伞兵集结后立即向守桥德军发起进攻。敌军不久前进行过守桥预演，这次他们误认

为还是演习，守桥哨兵还未反应过来，就一命呜呼了。空降部队毫不费力，初战告捷。

该旅第9营的任务是夺取默维尔的炮连阵地。这个炮连是隐蔽在工事里的暗堡炮连，盟军的舰炮轰击难以奏效，因此它对将在

“索德”海滩登陆的部队和在该海滩附近海面上的舰艇威胁很大。据说该炮连有4门150毫米火炮，守军有180人。当初，9营营长认为

仅用伞兵很难完成夺占炮连阵地的任务，他要求在地面进行攻击的同时，派滑翔机在暗堡顶上降落，以便配合作战。但是，该营空降

时，有一半都掉在迪夫河附近的沼泽地里，营长本人则落在德军1个营部附近。到凌晨3点，在离默维尔还有3公里以上的地域，只集

合到四分之一人马，可是按预定计划，滑翔机在4时30分就要到达。营长立即决定率领现有兵力马上出发。4时30分，3架滑翔机飞临目标区，在敌炮连上空盘旋，准备在暗堡上降落，但没有找到信号。因第9营伞降时丢失了发信号的装置，无法发出信号，迫使滑翔机只好在海滩附近降落。9营营长统领已集合起来的150人向炮连发起了进攻。他们用爆破筒在铁丝网上炸开两个缺口，部队分为两部分猛冲过去。一部分在战壕里与敌人展开白刃格斗，另一部分直接冲向炮位。德军炮兵被这一举动弄得惊慌失措，抵挡不住，被迫投降。一场激烈的战斗，使该营伤亡过半。到4时45分，该营营长发出信号，表明已占领默维尔炮连，并放出一只鸽子，把胜利的消息传到英国。

第5旅的战斗机群于1时之前在距目的地最近的N空降场空降。由于伞降面积很大，集台的人员还不到百分之六十。

该旅的部分军队被盖尔调去作为先头部队（即由少校约翰·霍华德指挥的连队），已出色地完成任务——完整无损地夺取了两座桥梁。第7营被空投到奥恩河以东900米，着陆后即与霍华德会合一处，共守胜利果实。其他各营在这两座桥的东西构筑了防御阵地，并在拂晓前打退了德军装甲车、自行火炮和步兵的猛烈反击，从而掩护了登陆大军的东翼。

师后续梯队第一批在拂晓前开始空降，98架滑翔机载运493人及装备物资，由于风大云密，20架滑翔机拖绳折断，未着陆在预定地域，其他滑翔机着陆时发生的事故也很多。第二批256架滑翔机在黄昏时的空降，由于遭到德军舰炮射击，只有百分之二十的补给品送到部队人员手中，夜间，又进行了4次小规模补给，都比较成功。

第6师着陆后，仅遇少数德军的抵抗，在空降分散的情况下完成了预定任务，保障了登陆部队的登陆。当天下午与英第2集团军会合后，转属该集团军，担任先遣支队，8月进至塞纳河后撤出战斗。

6月6日晨4时和下午9时两次对空降第101和82师进行了滑翔机机降增援和再补给。那天登陆的部队和越过诺曼底海滩在海岸战斗的部队；见到运输机和滑翔机机群在其上空通过，飞向它们前面内陆和侧翼，运送军队和装备，因而受到极大的鼓舞。最早的飞机梯队运送给空降第101师两个高射炮兵连。第101师虽然损失轻微，但副师长唐·普拉特准将被击毙，运给空降第82师的6门75毫米加农炮在圣曼伊格里斯城的防御中得到了充分使用。

到进攻发起日结束时，3个空降师不负众望，基本完成预定任务：82师已控制圣曼伊格里斯和梅尔德里特河各渡口；101师已将海滩的4个出

口打通并固守往杜夫河渡口。英 6 师掌握了奥恩河各河口。虽然伞兵在诺曼底头几个小时是以营为单位、半孤立地进行战斗，但是到当天日终，3 个空降师都能实施作战指挥，并协同一致地向前推进，扩大滩头阵地。在此之后，两个美军师继续参加地面作战，直到 7 月初才退出战斗，而英国伞兵部队在 8 月前仍未撤离前线。

美英军在这次空降作战中，共使用运输机 2400 余架、滑翔机 1130 架。空降约 3.5 万人（其中伞降 1.76 余万人）、504 门火炮、110 余辆轻型坦克及 1000 吨物资。战斗中人员伤亡：第 82 师约占 65~70%，第 101 师约占 10~15%，第 6 师约占 20~25%；运输机被击落 42 架、伤 510 架。

这次空降作战的成功，完全证明了斯温委员会关于使用师级规模的伞兵和滑翔机机降部队的理论；证明了艾森豪威尔关于空降兵部队应在与地面部队能迅速会合的纵深内集中使用于关键性目标的主张。他拒绝将伞兵作为小规模骚扰部队使用，而且以同样坚定的立场反对在深远纵深内的伞降突击，这是获得胜利的重要因素。

突然性的实现，也是该空降作战成功的关键。这一方面是由于美英军采取了多种有效的伪装和欺骗措施，造成德军对盟军登陆方向、登陆地点的判断错误，以至于 3 个空降师夜间大规模空降后，德军还认为加莱地区是主要登陆方向而犹豫不决，延误 18 小时才调来战役预备队。另一方面是由于德军认为盟军的登陆时间只可能在海潮处于高潮及新月期间，加上登陆日期间不良的气象条件，更使德军疏于戒备，甚至德军“B”集团军群总司令隆美尔也在这关键时刻，回家给爱妻过生日去了。B 集团军群陷入群龙无首的状态，因而在盟军空降和登陆之时，德军不可能有强有力的反空降、反冲击行动。

盟军几个月的认真准备和精明演习，最终换来了良好的结果。准备工作几乎达到了无懈可击的程度。每个人都能凭记忆绘出空降区域的地形草图。预先的演练，以及和空助人员的合练，使在恶劣气象条件下进行的伞降没有造成极其分散的严重后果。这次各师预计空降面积为 3 公里 X12 公里，第 82 师和第 101 师实际散落在 25 公里 X40 公里的面积上，各级指挥官在分散的情况下，边集合、边战斗，执行预定的作战任务，主动、灵活地率领士兵不惜一切代价夺取了指定目标。不少指挥官为了夺取主要目标，或照顾全局利益，积极协同友邻行动。

当然，这次空降作战也存在着不少的问题：

一是美英军在战前对敌情侦察不够周密，给空降带来一定损失。例如未弄清空降地区内德军防空人力配置情况，当运输机群进入时，遭到德军防空火力的猛烈射击，被迫增加高度和速度，造成伞兵空降分散，伤亡较大；未查明安哥维尔：奥普兰南侧地区是德军的反空降预备队配置地区，致使着陆在该地区的伞兵几乎全军覆没。

二是虽然引导员的装备比西西里作战时有很大的改进，但他们的出发时间只比主力部队提前半小时，加上恶劣的气象条件影响，敌方猛烈的高射炮火的干扰，致使空降引导员往往被投到远离目标的地方（有的距离空降场 30 英里），因而造成人员失散、器材损坏，没有充分的时间设置导航器材，开展工作。

三是 3 个空降师都感到他们所装备的人力太弱，不能有效地抗击德军的装甲部队。在空降袭击的头几个小时，严重缺乏野战炮兵，空降炮兵作了重大努力。将伞降的 75 毫米榴弹炮和滑翔机机降的 105 毫米加农炮投入战斗，

但是战果甚微。由于电台的不足（空降时摔坏或丢失），伞兵的分散以及与敌军混杂在一起等原因，而使得海军炮火支援和空中袭击受到限制，这些情况也导致了部分盟军部队处于孤立无援的境地，失去了机动作战的能力。

四是通信联络依然很差，虽然各部队曾给予重视并做了很多工作，但还存在着不足之处。由于通信联络不好，使指挥官与其部队脱离，更加剧了空降师固有的地面灵活性差的缺点。诺曼底空降作战实际上成了营指挥官们指挥的战斗，因为谁都不能确切了解部队的整体情况，也不知主要目标是否已夺取。在这种混乱的情况下，指挥官们只能凭着个人经验指挥，夺取目标，进行突击。

尽管存在着许多问题，但这次诺曼底空降作战却是第一次成功地、大规模地利用立体战、利用在敌头顶上新开辟的空间克敌制胜的重要战役。同时，也表明空降作战时代已经到来，军队进行立体战争的能力已毋庸置疑，空降兵的倡导者在 30 年代和 40 年代初所设想的空降兵的作用已经得到证实。盟军的空降理论日臻成熟，并在实战上达到了德军攻打挪威、荷兰和克里特之后所具备的空降水

十七、“龙骑兵”空降特遣队

1943年11月28日，美、英、苏三国首脑在伊朗首都德黑兰举行了会议，在这次会议上，迫于苏方的压力，美、英首脑再次明确表示将尽早在欧洲开辟第二战场，以配合东线战场上苏军对德军的战略行动。其中美英军队将在1944年的5月横渡英吉利海峡，在诺曼底登陆，向法国北部进攻，同时在法国南部进行辅助性的进攻行动等，都是开辟西欧战场计划的重要组成部分。

“龙骑兵”空降特遣队的行动计划，就是在法国南部进攻战役中实施的。

当时，诺曼底登陆计划的代号叫“霸王”战役计划，已被确定为主攻计划，而法国南部登陆计划代号叫“龙骑兵”战役计划，被确定作为诺曼底登陆的辅攻计划。实施“龙骑兵”战役计划，目的在于策应诺曼底的登陆部队，先肃清法国南部的德军，攻占法国最大的海港马赛港，这样不仅可为在欧洲战场的盟军进行后勤补给，而且可以顺势由南向北进攻，对法国境内的德军形成南北夹击之势。

按照德黑兰会议的决定，诺曼底登陆和法国南部登陆应当是同时进行的。后来，由于诺曼底登陆计划规模庞大，要保证其实施，必须准备好数量众多的海、空运输工具，如同时在法国南部展开集团军一级的登陆战役，一时很难筹集到那么多的舰船和飞机。因此，“龙骑兵”登陆计划被推迟到诺曼底登陆战役后两个月，即1944年8月实施。

整个“龙骑兵”登陆战役计划由美第7集团军组织实施。第7集团军由亚历山大·帕奇中将指挥，编成内有美、英、法三国的7个步兵师、5个装甲师、1个摩托化师和1个空降兵师，共拥有1000余辆坦克、4700余架作战飞机、850余艘舰艇和大量运输船只。作战对象是驻守在法国南部的德军第19集团军共8个步兵师、1个坦克师、120余辆坦克、200多架飞机和30余艘舰艇。德军人员和装备均缺额很大，战斗力不强，从总体实力上比较，盟军方面已占有绝对优势。特别是在盟军选择的登陆场一线，即从圣拉法尔到土伦港之间约90公里的正面，德第19集团军仅部署了5个营，海岸防御力量十分薄弱。“龙骑兵”登陆计划规定，盟军登陆部队将在戛纳城以西夺取正面宽90公里、纵深25公里的登陆场，攻占土伦和马赛，然后向北发展进攻。

第7集团军的指挥官和参谋军官们在考虑作战方案时估计到，因正面德军岸防力量薄弱，登陆战役打响之后，德军海岸部队可能会向纵深撤退，层层抵抗；而法国境内纵深的德军也可能以快速机动部队利用便利的公路和铁路，驰援海岸防备部队。尽管当时德军在法国南部的部队已经由于抽调一部分到诺曼底而显得实力不足，但其对盟军宽大的登陆场实施猛烈的反击，还是很可能的。怎样才能有效地阻止德海岸防部队的后撤，同时又能遏止德内陆部队对登陆场的反击呢？这确实是令参谋人员们大伤脑筋的问题。如果有一支部队能预先攻占登陆场纵深地区的公路和铁路交通枢纽，问题就会变得简单得多。如此艰巨的任务，当然最好是由空降兵来完成。于是，“龙骑兵”空降特遣队便应运而生了。

参谋军官们计划的是实施一次师级规模的空降作战，可当时盟军在地中海区域内的几支伞兵部队和滑翔机部队都非常分散。第7集团军司令帕奇将军费尽了心思，才将零零散散的空降部队集中到一起，并于7月7日正式组建了配属“龙骑兵”登陆战役使用的空降兵师（当时称作暂编空降特遣队），

师长由美军罗特·弗雷德里克少将担任。这支空降特遣队完全是混合编成的，可谓来自四面八方，既有美军，也有英军、法军，甚至有日裔美国人。它包括伞兵 509 团、517 团、551 团 1 营、滑翔机步兵 550 团和炮兵 463 团的两个连，还有英军独立伞兵第 2 旅、法军伞兵第 1 团、两个 75 毫米炮兵营和 1 个反坦克炮兵连；配属这支空降特遣队的还有 400 多架运输机和 500 多架滑翔机。以上均归罗特·弗雷德里克少将直接指挥。

空降特遣队中有的新组建的部队，并不熟悉空降作战，甚至还没有上过战场。为此帕奇中将预先安排这些新部队分别到意大利前线或空降训练中心进行了短期的战斗锻炼或伞降训练。空降特遣队集中到罗马地区之后，随即将位于西西里的空降训练中心作为协调地面训练、滑翔机训练和空中伞降的场所。要使这样一支来自四面八方的暂编空降部队具有很强的战斗力，并不是件容易的事情，其中特别重要的一点就是各空降部队之间的协调、配合问题。为解决好这一问题，弗雷德里克少将命令准备乘滑翔机机降的部队进行了几次熟悉飞行；由于机降场地并不那么宽敞，滑翔机驾驶员还搞了一次密集着陆训练，负责运送伞兵的运输机也接连组织了许多次夜间编队飞行训练，并从每个运输梯队中抽出 3 架飞机，与海军水面舰艇协同进行远程领航训练飞行。战役打响后，这些盟军海军的军舰将作为运输机航线沿途的引导站，必须让他们先熟悉一下届时运输机的空中编队队形、航线上的时间安排和飞行高度等。

对伞兵进行的突击训练是极细致的，而且特别突出了对空降引导员的严格训练。为保证此次空降行动进展顺利，暂编空降特遣队从经历过诺曼底空降作战，具有丰富战斗经验的伞兵当中，挑选了一批人，组成了 5 个空降引导排，并对这些引导人员进行了分阶段的分门别类的训练，使他们熟练地掌握引导空降用的电台、雷达信标装置、灯光信号装置、信号布板的具体使用，以便于准确地引导空降的机群。此外，空降特遣队还对预定作战地区进行了详细侦察，并对空降地区进行了空中照相。每个空降团都分别选择了与自己目标地区相似的地形，进行了伞降突击训练，以预先熟悉战场环境，演练预定的作战步骤。到开始行动前，航空侦察照片发到了每个伞兵连长的手中。至此，战前的准备可谓相当的充分，各空降分队如箭在弦上，只等一声令下。

8 月 11 日至 15 日，盟军航空兵部队开始为“龙骑兵”登陆战役进行航空火力准备，先后出动轰炸机 5000 多架次，对法国南部的尼斯、土伦和马赛一带进行了大规模的轰炸，德军地面雷达站、海岸防御火力点都被压制了。而且美、英、法三国的战斗机在空战中击落了大量德国作战飞机，盟军已牢牢地掌握了登陆及空降地域的制空权。驻守法国南部地区的德军已预料到盟军对法国南海岸可能采取重大的登陆行动，包括空降突击行动。为此，德军加强了对空中的雷达警戒。

8 月 15 日凌晨 2 时，德军位于土伦港的对空警戒雷达站一时间警铃声大作，观测人员向上级报告，地中海方向上空发现盟军一个大机群正在向土伦海岸飞来。当时地中海一带正笼罩在一片大雾之中，夜空中没有月亮，德军海岸防空部队仓促进入阵地，无数探照灯在天空中来回划动，搜索目标。半小时以后，前沿观察报告说，土伦西面空中发现大批降落伞；不久，观察哨又发现土伦城北有降落伞，而且两处均传来清脆的枪声和沉闷的炮声。消息以最快的速度传到了德军 G 集团军群司令部，布拉斯克维茨将军及其参谋人员判断，盟军选择了土伦地区开始其攻占法国南部的军事行动。布拉斯克维

茨将军急令德第 19 集团军所属的快速预备队迅疾向土伦方向运动,准备迎击盟军,进行强有力的反击。

实际上,这只是盟军“龙骑兵”战役计划中的一个欺骗性行动:6 架飞机飞临土伦滨海地域,边飞边向空中抛撒大量的金属片,使德军雷达荧光屏上显示的目标是一支大规模的攻击机群。这 6 架飞机还在土伦的西面和南面投下了 600 个用降落伞吊着的橡皮假人和许多枪炮声模拟器。当德第 19 集团军忙着奔向土伦西、南两外盟军假伞降攻击地域时,“龙骑兵”空降特遣队真正的空降行动已在距土伦东北方向 72 公里的拉穆地区开始了。

8 月 15 日凌晨 3 时,从罗马到格罗塞托一线约 10 个机场上,参加空降作战的盟军飞机均作好了起飞的准备。3 时整,运送空降引导员的飞机首先起飞,经 20 分钟左右的飞行,到达了目标上空,空降引导员顺利伞降到空降场。约 1 小时之后,空运空降特遣队主力的 396 架飞机开始分 9 批梯次升空,每个批次 45 架,全部打开编队灯,每 9 架飞机组成一个小的“V”字形,整个飞行编队是一个巨大的“V”字形。航线是顺着意大利海岸线一直伸展到厄尔巴岛,然后转弯飞到科西嘉岛的北部,经过法国戛纳以南的阿格,进入预定目标上空。尽管当时实际的风向与预报不符,相差达 90 度,但由于领航工作得力,机群在飞行途中及时修正了航向,沿途并没有受到德军的干扰。

空降场被浓雾遮盖着,5 个空降引导排先期空降后,即准备好了各种着陆信号,将空中的飞机准确地引入了空降场。9 批飞机中,有 8 批一切顺利,使 85%的伞兵在空降场内或靠近空降场的地方着陆。只有第 8 批飞机当中的 20 架飞机比计划规定时间提前了两分钟空投伞兵。据报告,当时是因为其中的一架领队长机舱内红色信号灯刚一亮,就有一个激动的伞兵慌忙跳伞。这时距“开始跳伞”的绿色信号灯亮还差 2 分钟。可慌忙之中,其他伞兵出于对带头人的机械反应,便一个个提前跳了出去,这些提前跳伞的伞兵是伞兵第 509 团的几个分队以及伞兵第 463 炮兵营的部分士兵。他们在法国的圣特罗佩附近着陆,与法国游击队联系上之后,顺利攻占了圣特罗佩。空降特遣队的伞兵在拉穆西面和西北面着陆之后,很快集合好人员和装备,开始向预定攻击目标进发。

滑翔机机降是在伞降后几小时才开始的。大约早晨 8 时,一批运送火炮和反坦克炮的滑翔机进入了目标上空,由于浓云遮掩了着陆场,飞机只好在目标上空盘旋了一小时,到 9 时云雾稍散、着陆场露出时才开始机降。按计划,这批滑翔机是在上午为伞兵部队空运重装备的。伞兵部队的进攻行动很顺利,午前即已攻下勒米丹、拉穆特、卡斯特隆和莱塞尔等城镇,达尔吉甘也被空降特遣队拿下。

大批滑翔机的机降是按计划在下午 6 时 10 分进行的。滑翔机着陆场中,德军设置了防滑翔机的障碍桩,长 3.6 米,埋入土中约 60 厘米,各桩之间间隔约 10~12 米。一部分滑翔机在着陆过程中撞在桩上受到损坏。另外,由于滑翔机空降场地有限,而滑翔机数量却多达 407 架,必须进行密集着陆。一些第一批着陆的滑翔机只顾自己选择最佳着陆位置,未按规定着陆地域着陆。这对于后面 6 批滑翔机的着陆带来极为不利的影响,许多滑翔机着陆时跌跌撞撞,大约有 375 架滑翔机被损坏,无法再用,另外,有 125 人在着陆中受伤。

8 月 16 日上午 10 时,盟军又出动 116 架运输机,从 610 米的高空为空降特遣队空投了 1700 捆补给品,其中 95%被收集到。

德军对盟军空降特遣队的抵抗很微弱，在法国游击队的有力配合下，空降特遣队的地面战斗十分顺利，16日即占领了拉穆，俘获德军2000人，己方损失包括死、伤、失踪共900人，有力地配合了海上登陆部队的作战行动。

“龙骑兵”空降特遣队的这次行动，共出动运输机和滑翔机近1000架次，空降作战人员9000多人、各种车辆221辆、各型火炮213门，战斗中损失运输机1架、滑翔机357架。

“龙骑兵”空降战役的成功，再一次使盟军的战术专家认识到空降作战的价值。盟军统帅艾森豪威尔将军于“龙骑兵”空降战役的第二天，即8月16日，创建了盟国空降第1集团军，要求盟军在今后的作战计划中要重视发挥空降突击的威力，随时抓住战机，对德军发动迅猛有力的空降突击。

十八、血腥的“市场”

岸发起“龙骑兵”登陆战役，3个集团军群、数百万大军排山倒海般地在西欧大陆上向东进击，德军兵败如山倒，丢盔卸甲地撤向本国边境地带。8月19日，巴黎人民发动武装起义，与美法军队配合，解放了这座沦陷4年之久的世界大都市。9月3日，英军攻入布鲁塞尔，4日，占领荷兰安特卫普。至9月初，盟军已收复了法国、比利时大部，荷兰西南部，并对退守德国本土、荷兰东部的德军集团构成了进一步逼压之势，“第三帝国”的江山已是摇摇欲坠。世界各大报刊都乐观地预测“年底前将结束战争”。盟国远征军最高司令部情报部在8月底的一份简报中称：“8月的战斗打得很漂亮，西线德军已经不行了。两个半月的苦战已使欧洲战争的结束在望。”另一份简报则把西线德军描绘成“只是一支组织涣散、士气低落、装备不足、狼狈逃窜的战斗组”。美国第1集团军司令部情报处也认为，“德国的战略形势已恶化到不可挽回的地步”，“在德军最高统帅部控制下的有组织的抵抗不大可能继续进行到1944年12月1日以后，也许会结束得更早”。

盟军的下一步任务，就是进一步东进，杀入希特勒的老巢。西欧诸国与德国的位置关系大体是一种“四对一”格局，即西面，荷兰居北、比利时居中、法国居南，法比之间夹着小国卢森堡，4个国家一线排开，共同与东面的德国接壤。在这条边境上，由北向南绵亘着一条齐格菲防线。这条德军防线修建于1936~1939年，总长580公里，纵深35~75公里，由2~3条筑垒地域组成，遍布由钢筋混凝土、装甲修建的轻重火力发射点及大量障碍工事，易守难攻，号称“西部壁垒”，其后还有宽阔、湍急的莱茵河屏障。8、9月间，德军在这条防线及荷兰东部地区部署了数十万大军，企图据险死守，将盟军拒于国门之外。盟军欲打入德国，必须先破掉这条防线。

艾森豪威尔在诺曼底登陆之前就有一个兵分三路、同时攻击齐格菲防线北、中、南三段的大致构想。此时，北路集团、盟军第21集团军群司令、英将伯纳德·蒙哥马利却提出了一个集中攻打北路、由比利时向北斜穿荷兰东部、绕过齐格菲线北端、攻入德国北部平原的计划。他设想派地面部队沿一条由荷比边境斜向通往荷德边境、长96公里的公路向东北方向推进，前出至荷德边境的下莱茵河对岸。考虑到公路沿线水网密布，他计划在步兵发起进攻的同时，出动空降部队在公路全线空降，夺取沿途重要城镇和桥梁，保障步兵的推进。他为战役的地面部分取名为“花园”，空降部分取名为“市场”。这项计划自有它的好处所在：一来可以避免齐格菲防线的正面；二来可直捣德国重要工业区鲁尔区，且可一步跨入便于大规模机动作战的平原地带。但是，中路集团、第12集团军群司令布莱德利却坚决反对。他主张由他的部队对齐格菲防线中段发起主攻。艾森豪威尔一时犹豫不定。他本人此时更倾向于肃清安特卫普港通向大西洋的斯凯尔德河通道，以保障盟军的物资补给，摆脱部队东进以来供给艰难的困境。他看到了北路攻击的益处，这一构想本来就包含在他诺曼底登陆前的战略意图之中。但单兵独进，没有其他几路部队作掩护，又缺乏可靠的后勤保障，成功的可能性有多大？不过这项计划的前景毕竟太诱人，它可使盟军一步跃进96公里，进入德国北部平原，由北面威胁鲁尔工业区。艾森豪威尔举棋不定之时，9月8日、第一批德国新式武器——V-2型导弹从荷兰海牙附近发射升空，几分钟后落到伦敦市区。这种可载弹1吨、在大气层外飞行、秒速达3500米而根本无法防御的新式武器的

首次投入使用，给盟军以极大震动，于是盟国最高领导人要求盟军尽快占领荷兰，摧毁那里的 V-2 导弹基地。

艾森豪威尔将军终于同意蒙哥马利的“市场—花园”战役计划，下达发起荷兰战役的命令，规定：英军第 2 集团军沿荷比边境至荷德边境公路向东北方向推进，前出至莱茵河一线。第 1 空降集团军以空降作战相配合，夺占公路沿线的威廉敏娜运河、南威廉斯运河、马斯河、马斯—瓦尔运河、瓦尔河和下莱茵河上的 6 座桥梁，保证英国第 2 集团军主力前进。战役目的是为迂回“齐格菲防线”、包围鲁尔和进击北德平原创造条件。进攻终点是公路最北端、下莱茵河北岸的阿纳姆城及阿纳姆大桥。

受命夺占这后座桥梁的是美国第 82 空降师，第 101 空降师，英国第 1 空降师和波兰伞兵旅。其中，101 师夺占公路南段埃因霍恩地区的 2 座大桥，82 师夺占公路中段奈梅根地区的 3 座大桥，英空降 1 师夺占最北端的阿拉姆大桥。波兰伞兵充当阿拉姆方向的第二梯队。美国这两个空降师曾转战西西里、意大利和诺曼底，屡建奇功，有丰富的作战经验。英国第 1 空降师曾在 1943 年 7 月在西西里岛作战，由于着陆点选择不当而损失惨重。在诺曼底战役中，这个师眼睁睁地看着自己的兄弟师、英国第 6 空降师勇当盟军先锋，与美国第 82 空降师、第 101 空降师一道，在海滩与德军浴血厮杀，立下赫赫战功，而自己却在英格兰待命。全师上下热血沸腾，抱怨上司没有给自己立功的机会。师长厄克特将军更是满腹怨气，向自己的上司、英国空降军军长布朗宁中将抱怨说：“全师官兵求战心切，其迫切程度是没当过师长的人体会不到的。”这次参战的机会终于来了，而且争取到了最艰巨的任务。

两个美国空降师师长分别是泰勒、加文，均为伞兵出身，是空降作战经验丰富的战将，都主张着陆场应是所要夺占的目标的本身。加文将军说：“在目标上着陆所受的损失要比占领目标所受的损失小得多。”为此，他们把自己的空降场选在目标附近。

厄克特将军面临的困难大得多。这位 42 岁的将军在北非、西西里和意大利作战英勇，战功卓著，却没有任何指挥空降兵作战的经验，甚至没有跳过伞，也没有乘过滑翔机着陆，而且还晕机。在北段作战，直接面对德国境内的德军，任务难度最大，需要迅速投入强大的兵力，但盟军由于运输机不足，有限的运输机须优先满足美国人的需要，厄克特的师得用 3 天分批空降。选择空降场也碰到麻烦。阿纳姆大桥附近没有可供大批滑翔机降落的开阔地，德军在大桥附近部署了大量的的高射炮，火力极猛。

厄克特将军思前想后，选择了欧斯特贝克作为着陆场。欧斯特贝克位于阿拉姆城东面，地势平坦、开阔，是滑翔机理想的降落地，南临下莱茵河，河岸一带有数个高地，形成天然屏障，但距大桥存 9 公里，从那里到大桥需穿过阿纳姆市区。厄克特计划控制空降场后，乘空降下来的车辆快速经过阿拉姆，进而夺取城南的大桥。

“市场—花园”计划的主要依据是盟军远征军最高统帅部情报部和盟军第 21 集团军群司令部提供的情报。情报部门说：在埃因霍恩至阿纳姆一线，德军仅有 6 个步兵营、25 门火炮和 20 辆坦克。在阿纳姆，德军的兵力不超过一个高炮旅。厄克特的计划也是以这一判断为前提的。他认为欧斯特贝克虽距大桥遥远，空降的一个半空降旅足以击败德军一个高炮旅。然而厄克特将军却不知道，盟军情报部门大大低估了德国在整个空降地域、特别是阿纳姆地区的兵力。

事实上，在阿纳姆市区以北的原荷兰军队兵营和附近的村庄里驻扎着德国党卫军第2装甲军。这个装甲军下辖第9、第10装甲师，是盟军的老对手，一个多月前同盟军在诺曼底厮杀了一个月，后来侥幸从法莱斯包围圈逃走，现正在阿纳姆休整，补充人员和装备。它虽然在诺曼底遭到重创，仅剩8000人，但建制完整，相当部分的坦克和装甲车、自行火炮处于良好状态。盟军的空中侦察没有发现这个躲在树丛中的装甲军。只有荷兰的抵抗战士发现了它，在9月15日把这个情报发到伦敦，但厄克特收到这份情报是9月20日，为时已晚。

1944年9月17日，星期天。天气与气象部门预报的一样，适于空降：天空晴朗、风力不大，能见度高。上午8时，英格兰东南部的所有的机场繁忙起来：1550架美制G-47运输机和英制“斯特灵”式运输机、1240架战斗机、1113架轰炸机和500架滑翔机整装待发，全副武装的盟军伞兵开始登机。10时，天空中最后一点浮云飘散了，飞机发动机齐声轰鸣，震耳欲聋。一架架飞机飞向天空，组成庞大的编队，绵延上百公里，在战斗机的密集护卫下，分南北2个航线，向荷兰飞去。美国第101空降师飞南线，美国第82空降师和英国第1空降师飞北线。在荷兰上空，82师和英国第1空降师分离，向各自的目标飞去。有几架德军战斗机企图靠近盟军运输机群，均被击落。德军的高射炮弹在空中炸开朵朵烟花，但只有几架盟军飞机被击伤。

此时，英国第2集团军所属的第30军军长霍罗克斯中将正在斯凯尔德—马斯河河畔一座工厂厂房的屋顶上，举目向北眺望。霍罗克斯是英国陆军的一员战将，深受蒙哥马利赏识，承担起“花园”行动的重任，要指挥第30军迅速向北进攻，杀到阿纳姆，与伞兵们会师。

一阵隆隆的飞机声从身后传来，不久庞大的运输机群从头顶飞过。霍罗克斯立刻下令开始向敌方阵地炮击。一阵猛烈的炮击过后，第30军的先锋——爱尔兰禁卫军的坦克开始向北冲击。

就在霍罗克斯下令发动地面进攻的时候，德国B集团军群司令

瓦尔特·莫德尔元帅正在他的司令部所在地阿拉姆以东的塔法尔伯格饭店喝一杯开胃酒，准备用午餐。这家饭店就在英国人的着陆场欧斯特贝克旁边。莫德尔是希特勒狂热的崇拜者、德国军界的后起之秀。他沉着、冷静、反应迅速，在东线作战多年，多次成功地堵塞厂被苏军突破的防线，获得“东线消防队长”的美称。

隆隆的飞机声使莫德尔元帅不禁转头向窗外望去，只见满天降落伞正徐徐下降，一架架滑翔机正在降落。莫德尔扔下酒杯，立刻下令司令部撤退。在阿拉姆以北党卫第2装甲军驻地，军长塞普·迪特里希将军也收到了盟军在欧斯特贝克空降的消息，立刻明白他们的目标是什么，马上下令第10装甲师所有在位人员进攻英军着陆场，第9装甲师一部向奈梅根机动，另一部驰向阿纳姆大桥，增援守桥部队。

在埃因霍恩，美国第101师着陆后不到一小时，就占领了南威廉斯运河和威廉敏娜运河上的桥梁，在天黑之前与霍罗克斯的第30军会师。

在奈梅根，美国第82空降师最初进展顺利，在1小时内占领了马斯河上的桥梁，5小时后又占领了马斯河—瓦尔运河上的桥梁，此时天色已晚，师长加文决定再夺取最后一个、也是最重要的一个目标——瓦尔河大桥。次日晨，德军反击部队向着陆场凶猛扑来，并占领了着陆场。这时美军运载火炮、车辆和步兵的滑翔机即将飞临，美军为夺回着陆场，奋力与德军杀成一团，

经残酷的战斗，终于将德军赶走，所幸的是滑翔机因大雾推迟 2 小时起飞，到达奈梅根时，着陆场的战斗已经结束。

德军凶猛的反击打乱了加文将军的计划。加文将军决定在第 3 天（即 19 日）再进攻瓦尔河大桥。19 日晨，运载步兵的滑翔机因大雾未能起飞，但爱尔兰警卫军已杀到奈梅根，与美军会合。两军合为一股，由南岸向瓦尔河大桥猛攻。瓦尔河大桥和奈梅根是荷兰境内易守难攻的地区之一。荷兰军队在战前在这里构筑了坚固的工事，1940 年 5 月在这里把德军整整挡了 3 天。现在德军利用荷军遗留下的工事，顽强阻击。盟军全天数次进攻，伤亡很大，但寸功未立。激战中，508 空降团忽接荷兰抵抗战士报告，得知德军在附近邮电局小楼内秘密安装着引爆大桥的开关。亚当斯上尉立即率领团侦察队赶去，攻占了小楼，拆毁了引爆开关。

此时在阿纳姆的英国第 1 空降师处境险恶，急待与英第 30 军会合。盟军将领心急如焚，霍罗克斯中将、英国空降军长布朗宁将军 20 日亲临奈梅根前线研究对策。他们发现德军正面防御坚固，盟军进攻难以奏效，决定派塔克上校的第 504 空降团乘冲锋艇从奈梅根下游 1.6 公里处强渡瓦尔河，攻入北岸，从侧后与正面的部队夹击守桥德军。

当天下午 3 时，第 504 空降团的官兵开始渡河，但很快被德军发现。一排排冲锋艇被打沉，美军的鲜血染红了 365 米宽的河面。……第 504 团官兵前仆后继，终于冲上瓦尔河北岸，向奈梅根大桥杀去，黄昏时分大桥北端终于升起了星条旗。霍罗克斯见状，立刻下令爱尔兰警卫军进攻桥南的德军。

德军虽腹背受敌，但仍顽强抗击，寸土不让。桥北、桥南的第 9 装甲师、斯图登特的伞兵也向美国第 504 团和英 30 军侧翼发起反击。一时间，奈梅根大桥四周枪炮齐鸣，杀声震天，血肉横飞。盟军和德军短兵相接，展开残酷的拉锯战。晚上 9 时，第 504 团和只剩 2 辆坦克的爱尔兰警卫军终于会合于大桥，歼灭守军 267 人，击退了残余德军，牢牢控制了大桥，打开了通向阿纳姆的大门。

但是厄克特将军指挥的英国第 1 空降师此时在阿纳姆已经陷入绝境。

英国第 1 空降师一开始就运气不济。虽然只有 7 架运输机被击伤，但拖曳的滑翔机却因牵引绳被击断，不知飞到了何方。第 1 伞兵旅第 1 空降侦察中队的所有车辆都在这几架滑翔机里。更糟的是，厄克特将军自己的电台坏了，既不能同上级联络，也不能与下属联系。着陆一小时后，首批降下的第 1 伞兵旅 3 个营因为车辆丢失，只能兵分三路，步行向阿纳姆大桥前进。伞兵们出发不久，就发现地图极不准确。第 2 营原计划顺着阿纳姆市南缘，进至阿纳姆大桥，没想到却走进了市区。刚走出市区，就遭到一股德军迎头阻击，陷入苦战。

厄克特将军因为电台失灵，遂离开师指挥所，同第 1 旅旅长一起随第 3 营出发，准备从北绕过市区，进击大桥。途中突遭到德军迫击炮的轰击，伤亡惨重，无法前进，外境危险。厄克特下令冒险冲锋，但被击退。双方僵持不下。

第 1 营着陆后也向阿纳姆以北前进，准备占领城北的高地，阻击南下的德军。但还没到达高地，就与准备进攻欧斯特贝克的德军第 8 装甲师遭遇。一位幸存的英军士兵回忆道：“我们都被密集的炮火扫倒了。四周都是死者，伤员不断痛苦地呻吟，请求给水喝。……德国人一次次攻入我们的阵地，又一次次被刺刀赶了出去。”战至黄昏，1 营被迫撤至北桥头，与 2 营会合。

第2营此时只剩下500人，正缺人手。营长福罗斯特中校派第1营攻占大桥南侧，自己的C连占领东面1公里以外的铁路桥。C连刚到桥头，铁路桥就被德国人炸毁。第1营也没能占领大桥南侧。德军第9装甲师一个配备有“虎王”式重型坦克的战斗群早已严阵以待，未费吹灰之力就击退了英军的两次进攻。福罗斯特知道没有援兵无法占领大桥，就控制了大桥北侧四周的建筑物，固守待援。与德军僵持在阿拉姆城北的3营死伤累累，坚持到黄昏，被迫向南撤至北桥头2营的阵地。18日下午，第2批伞降部队第4旅到达，但大部用于防守着陆场，不敢分兵增援阿拉姆。

德国党卫军第2装甲军军长迪特里希没有让英国人喘息，下令向大桥北侧和欧斯特贝克着陆场进攻。在短兵相接的混战中，第1旅旅长饮弹身亡，厄克特被困在一座楼房中，部队交福罗斯特指挥。杀向阿纳姆大桥的3个营都未能完成任务。此时坚守着陆场的第4旅旅长希克斯派出1个营杀向大桥，未料中了德军埋伏，陷入重围。

福罗斯特中校指挥的3个残缺不全，死伤惨重的营，虽身陷绝境，饮水和弹药奇缺，但斗志不减，逐屋与德军争夺，击退了德军一次次进攻。英军连续苦战4天，弹药、饮水、食品耗尽，体力不支。21日，德军又向据守在桥头的英军发动进攻，炮弹炸毁了所有的建筑物。英军不畏强敌，子弹打光了，就用刺刀、匕首沿着楼梯同德军肉搏，但终因寡不敌众，到上午9时，全军覆没。

德军消灭守桥英军后，集中兵力向着陆场发起猛攻。此时厄克特将军在阁楼顶上躲了近24小时后，终于脱身，逃到欧斯特贝克，接过空降师指挥权。他要守住这块最后的阵地，坚持到霍罗克斯的第30军杀来。霍罗克斯顽强杀进至距厄克特仅16公里，但德国人已把这最后的16公里守得如铁桶一般，巧妙利用池塘、沼泽、沟渠，顽固抗击，并瞅准时机不时向霍罗克斯的侧翼发动短促而凶猛的反击，弄得英军首尾难以相顾，推进速度极其缓慢。

厄克特的处境越来越险恶：德军占领了着陆场西北的高地，整个着陆场都在德军的炮火控制下。白天德军在蚕食英军的阵地，入夜则不停炮击，搞得英国人彻夜不宁，疲惫不堪。

为挽救厄克特，盟军利用22日的好天气，在厄克特和霍罗克斯部队之间的下莱茵河南岸空降了波兰第1伞兵旅。未料到德军事先从一名被打死的英国军官身上缴获了盟军的全部作战计划，早就部署了伏兵等候。波兰第1伞兵旅刚一着陆，立足未稳，就遭到伏击，死伤众多，虽守住了着陆场，但攻击力量剧减。波兰人奋力杀向下莱茵河，冲到河岸。第二天，即23日，苦战6日的霍罗克斯的先头部队终于与波兰人会合。他们一次次拼命渡河，但都被对岸德军凶猛、密集的火力杀伤在河中。

厄克特将军据守的着陆场一天小于一天。盟军飞行员冒着暴雨般的德军高射炮火，一次次把武器、食品、药品、饮水投给英国第1空降师。但由于英国伞兵的阵地不断变小，大量补给品却落到德国人手里。厄克特将军终于意识到，硬撑下去只能是全师覆没，被迫下令撤退。25日夜，幸存的英国第1空降师官兵借着夜幕的掩护，悄悄退往莱茵河南岸。

蒙哥马利将军竭力鼓吹的“市场—花园”战役就这样结束了。英国第1空降师兵败阿纳姆城下，阵亡，被俘达6450人，仅2400人幸存。德军死伤3300人。霍罗克斯中将痛苦万分，把9月25日称为是自己一生中“最黑暗的一天”。美军82、101师伤亡也不小，死伤过半，但好歹守住了阵地，

使盟军战线前推了 80 多公里。

“市场”空降战役是盟军在二战中实施的唯一一次军级空降战役，但却未获成功。这次行动再一次告诉人们，在空降作战中，查明敌情、选准空降场以及保持通信联络畅通具有何等重要的意义！

十九、“奋战队”在阿登

1944年10月，希特勒又一次不得不强制他的将领们接受他制定的代号为

“秃鹰战役”的阿登反击作战计划。该计划由28~30个师，其中包括12个坦克师和摩托化步兵师，编成2个坦克集团军，从蒙绍和埃希特纳赫之间地域突然发起进攻，利用第7集团军的突击掩护南翼，在列日与那慕尔地段进抵马斯河，并强渡该河，最后迂回布鲁塞尔，攻占安特卫普，切断部署在该地段以南所有美军和美军兵团的退路，并将其歼灭。战役预定在11月25日开始。

其实，早在三个月前，希特勒就带着7月20日针对他本人的一次炸弹爆炸未遂暗杀事件留下的阴影，躲在他的那间钢筋水泥地

下室里，同他的最高统帅部一起制定了这个进攻计划。他经俞独自站在地图旁，久久凝视蒙绍和埃希特纳赫之间的地段。浮想联翩……是的，蒙绍和埃希特纳赫几乎正是德军1940年发动进攻，并以战役突然性而取得巨大胜利的地区，四年后的今天，他再一次选中了这一代表着“胜利”和“辉煌”的地区。希特勒认为，这一胜利将能导致西线局势的根本改变，可能在罗斯福和丘吉尔之间造成严重的政治分歧，尔后明显加强东线防御，从而在本国和全世界迅速产生巨大的心理影响。

为了这个计划的成功，希特勒采取了严格的保密措施，直到10月底，他才向德军西线指挥龙德施泰特和莫德尔透露了这一计划。进攻目的完全出乎龙德施泰特和莫德尔元帅的意料，而莫德尔恰恰是负责准备和实施这个战役的总指挥。由于希特勒在制定该计划时没有征求他们的意见，也没有向西线的司令官们透露过一点他的意图，

因此，当两位元帅听到这一庞大的进攻计划时，感到十分惊奇。但他们原则上还是接受了这一反攻计划，并根据现实兵力对比和德军

的实际能力，想把战役限制在较小的范围。他们指出，要实施纵深达200多公里的战役，仅靠这些兵力是不够的。此外，他们还怀疑是否所有师都能如期占领出发阵地，怀疑在进攻过程中能否保障突击盟军集团两翼，并予以消灭。最高军事当局认为能在进攻第二日傍晚夺取马斯河，而西线长官则估计至少要四天才能达到目的，因为敌人可以在这以前把足以进行防御的兵力调到马斯河。但是，希特勒认为，敌人只穹大约70个师，不可能在宽约800公里的整个正面都一样强大。德军可充分利用季节性的天气恶化，限制敌人在空中的绝对优势。虽然希特勒的分析结论与他的元帅们相比已失去了任何现实感，但由于希特勒的固执态度是众所周知的，劝说他放弃连约德尔也深信没有前途的这一战役便毫无意义。只剩下一条路，就是建议他实施一种起初目标要小得多、但是一旦取得成功就能根据希特勒的企图去发展的战役。在整个11月份和12月的头几天，人们曾作了各种各样的尝试，企图说服希特勒同意龙德施泰特、莫德尔和奉命进攻的坦克第5集团军司令曼陀菲尔所坚持的决心。但是希特勒坚决不同意对他规定的战役计划进行任何改变，拒绝了西线司令官们的“一钱不值的方案”。

1944年12月12日，希特勒召集所有高级指挥官在他的大本营开会（进攻时，他已把大本营迁到黑森州的齐根贝格），宣布12月16日为战役开始

日，他在长达两个小时的讲话中，企图向他的将军们披露自己决心的政治和军事内幕，并且要他们相信，他已为保证进攻取胜做了一切必须做的事。他期待通过这次进攻使战争发生决定性转折。在最高级会议的最后一分钟，正式下达了在这次作战中使用伞兵的命令。

执行该次空降任务的使命落在了海特上校的肩上，此时的他正坐在一辆溅满泥浆的正在行驶中的灰色指挥车里，思忖着三天前见到莫德尔将军时的情景。这位德军B集团军群司令官告诉海特说：“元首已下令，在这次强大的攻势中要实施空降突击。你，亲爱的海特，已被命令去执行这次任务。”当海特进一步了解了阿登作战的情况后，他吃惊地发现，这次战役将在一周内开始，而且他的特遣队的任务，是在先遣部队之前夺取一条隘路或者一个渡口。海特清楚地知道，他必须尽快组建一支1200人的部队，并且迅速做好各项准备。指挥车继续沿着德军蒙绍前线后方的艾弗尔山区小道行驶，汽车的颠簸把海特上校从沉思中唤醒。汽车停在一座猎户小屋式的房子旁。

几分钟之后，B集团军群司令莫德尔在他的参谋长克雷布雷斯特的陪同下来到了办公室。海特上校向他的新上司行了个标准的军礼，并说明了来意：“对这一任务，经我和厄尔德曼上校详细研究，伞兵‘奋战队’现在不得不承认没有能力完成这一任务，我们有义务把情况向莫德尔将军报告。”他接着汇报并提出两个问题，第一个是，如果他受命组建这支新的特遣部队，希望莫德尔给予方便，即从他的旧部——伞兵第6团抽调人来组建。但这一要求却遭到了拒绝，原因是伞兵第6团不能撤离战线，因为这样做会使敌人觉察到将要发动一次进攻，因而对“秃鹰”计划的执行不利。他组建的新部队的人员可以从迈思德尔伞兵第2军的各团中抽调，但该伞兵军各团自从在荷兰和克里特岛战斗以来，几经消耗已重建多次，有战斗经验的伞兵已经很少。而且，德军的兵员征集系统临时变动之后，已经不能提供受过训练的新兵。

第2个问题是那些运输机飞行员和空勤人员的情况：飞机很陈旧，飞行员很年轻。配属给海特的空运大队，是所谓的斯大林格勒大队，只有少数人是原来的空勤人员；飞机是临时拼凑起来的，有些Ju-52飞机没有安装跳伞和投物设备；很多飞行员只能单机飞行和执行后方空运任务，没有进行过运送伞兵的战斗编队飞行。然而就是这些人要驾驶这些飞机，在未来一周左右的时间内去执行一次夜间空降袭击任务，这确实难以胜任。

海特报告说，根据以上情况，他断定这次任务几乎是不可能完成的。他恳请司令官取消这一整套行动。

集团军群司令莫德尔将军耐心地听完了海特的报告，顿了一下，以平静的口气突然问道：“海特，按照你的判断，你的这次进攻有没有百分之十的希望？”

海特稍加思索后回答说：“有。或许有十分之一的希望。”但他并未真正理解“百分之十希望”的含义。

莫德尔说：“这就够了。实际上整个攻势的胜利希望也不超过百分之十，但是只得这样做。”

莫德尔将军继续说道：这是最后一次大规模反攻，即使失败，也有决定性意义。它会给德国最后一个在有利条件下结束战争的机会。取消进攻，就是坐等失败。海特无话可说。莫德尔在结束谈话时重复讲了这次任务：“将你配属给第6坦克集团军，目的是打开并保持霍意旺山脉地区的通道，或者渡过马斯河。”

海特接受莫德尔的命令后，以最大的努力从事准备工作，果断地决定从迈思德尔各部抽调来的人员立即报到，并开始了为期3天的小分队机动战术训练，以达到掌握伞兵作战基本常识和指挥官熟悉作战部署的目的。

海特第一次来到第6坦克集团军司令部就惹了一头烦恼。当他在指挥所外面等候时，文书告诉他说，在这次进攻中，奥托·斯科增努也受领了任务。其任务是化装成美军，渗透到战线后方去制造混乱。海特对斯科增努的一套邪办法历来不欣赏，这一消息着实使海特平添了几分烦恼。当海特被叫进迪特里希司令部的指挥所里时，烦恼再一次袭上心头：党卫军上将迪特里希身为党卫第6坦克集团军司令，下辖4个齐装满员的党卫坦克师和4个步兵师，他深受希特勒的恩宠，拥兵自重，骄横跋扈。元首将这次战役的主攻任务交给他，意在给他一个立大功的机会，同时以增加纳粹政权的声望。

“你们伞兵能干什么呀？”满身酒气的迪特里希以轻蔑的口吻问海特。

“您命令我做什么我都能做。”海特回答说。但一贯专横的迪特里希一定要先知道海特部队的作战能力，否则他不指派任务。

海特怀着极其厌恶的心情说明了他的“奋战队”所能担负的任务。迪特里希听了一会儿，就把他的参谋长佩泼将军叫来，让他给伞兵指挥官下达任务。海特从迪特里希对他的态度和神情中看出，在这次进攻中，迪特里希事先并未打算使用空降部队，最起码是没有认真研究对空降兵的使用。

佩泼提出把空降部队分成两部分，去执行两个单独任务，但被海特以“这些伞兵一次执行一项简单战斗任务都困难”为由而否定了。

“伞降夺取安布来弗河上的渡口，或者去阿梅地区伞降，以协助装甲部队前进。”佩泼又建议道。

海特坚持说，这样的任务不能执行。

经过一番讨论，最后，佩泼终于下达了适合伞兵的任务：在进攻的第一天，党卫军第2坦克集团军将占领列日，或者占领城南横跨马斯河的几座桥梁。这天拂晓，海特上校的“奋战队”应伞降于马尔梅迪以北11公里外的巴拉格米奇尔山区，夺取巴拉格米奇尔的交叉路日，以供党卫军第6坦克集团军的装甲尖兵“希特勒青年”装甲师使用。

在此期间，迪特里希一直沉默不语，显然是不感兴趣。

海特和他的“奋战队”受领了夺取霍意旺山的三条重要公路的交叉点的任务。这是个狭窄而极易封锁的地方，它位于此高地以西通往维尔维埃和列日的公路上，也是北通欧东、南通马尔梅迪两公路的交叉点。虽然是这样，海特仍感到有些条件需要向迪特里希提出。他把曾向莫德尔和克雷布斯将军汇报的情况又重复了一遍，反映他的特遣队和担任空运的空勤人员都缺乏训练，然后又补充说明使他担心的几点情况：伞兵部队作战计划的制定人员实际上对敌人的兵力部署一无所知，至少是向他们提供的情报很少；由于斯科增努部队也在这一地域作战，必须明确“奋战队”伞兵与他们之间的战斗分界线；伞兵部队在主攻之前空降，如果第6坦克集团军不派前进观察员和特遣队一起伞降，就无法得到炮兵的支援；通信设备很少，能否给伞兵配备一些通信鸽，以便在无线电台失灵时作为应急之用等。

迪特里希将军以讽刺的口吻对海特说：“不要害怕，保证在进攻的第一天下午5时我亲自和你会师。”

海特非常灰心地回到部队。他打开桌上的一份电报，内容是通知他第二天到第12航空队司令部出席另一次会议。

13 日早晨，海特乘车来到了林堡，会见了迪特尔·佩尔茨将军。佩尔茨负责指挥支援这次空降突击的战斗机和轰炸机。他们一起拟定了详细的作战计划。

空降进攻作战将在夜幕掩护下进行，这是德军在二战中的首次夜间空降突击。之所以必须这样做，不仅是为了发挥突然性来提高这支部队的攻击效果，而且也是为了使极易受到攻击的慢速运输机纵队避开盟军战斗机和高射武器的攻击。主要的问题在于，斯大林格勒大队的 90 架 Ju-52 飞机的空勤人员缺乏空降经验，没有执行过夜间空降运输任务，其中三分之一的人甚至没有执行过昼间空降运输任务。另外，伞兵本身也同样缺乏夜间空降作战经验。

根据目前空勤人员和伞兵的实际情况，佩尔茨将军命令从帕德恩附近的机场到沿鲁尔河前线的整个航线上设置探照灯。凡是可用的探照灯都拿出来使用，探照灯不够的地方，用高射炮发射曳光弹指明航路。波恩—汉格拉机场的照明灯也都打开，作为辅助检查点。当飞机接近目标时，飞在运输机前面的轰炸机预定投四颗颜色不同的燃烧弹，以标示空降地域。其他轰炸机则空投降落伞照明弹，把空降地域照亮，以帮助伞兵着陆和集结。

关于如何解决在当时条件下保持密集编队的问题，佩尔茨选择在距目标地域 50 公里处时打开航行灯的办法。这样既可以使疏散的编队改换成密集队形，又可避免遭到盟军截击机和高射炮的攻击。

为掩护空降地域的伞兵行动，拟在欧东、斯帕—斯塔维洛特和埃尔森博恩等三地区同时空降假伞兵，以迷惑盟军。每一地区离实际空降地域 20 公里左右，专门抽出 3 架飞机进行佯动。

海特还要求对霍意旺地区进行一次空中侦察，以掌握地面盟军的最新情况。但空军怕泄露这次作战意图，不同意这样做。佩尔茨答应，给他提供 150 张目标地区的空中照片，以使伞兵部队所有下级军官对空降场的地形有个基本的了解。

15 日晨，海特收到迪特里希司令部发出的关于这次突击的详细命令。空降时间定于 12 月 16 日凌晨 2 时。伞兵和装备将于 15 日下午 7 时用卡车运往帕德博恩和利珀斯普林基两个登机机场。下午 5 时，海特召集会议，详细他说明了次日早晨的作战部署。然后，出席会议的军官们着手拟制命令和进行准备。

下午 7 时，原来商定的车队并没有到达。直到晚上 10 时才开始见到少数几辆车，部队立即上车，尽快开往机场。至次日凌晨 2 时，只有四分之一的伞兵被运到机场并做好登机准备，海特心里明白，要想按原计划空降是绝对不可能了。

与此同时，莫德尔将军指挥的德军 B 集团军群，以迪特里希的坦克部队为前导，担任主攻，开始向西挺进，震耳欲聋的坦克轰鸣声和滚滚烟尘，揭开了二战期间德军的最后一次大规模攻势——阿登反击作战的序幕。

面对德军进攻的是严阵以待的美军，虽然艾森豪威尔没有充分预料到德军会在阿登发动如此大规模的攻势，但他还是在阿登山脉北部部署了 16 个师，南部部署了 10 个师，而在阿登的后面只摆了 5 个师。这样，他的部队就在一条约 150 公里的狭长战线上展开，形成了“合乎逻辑”的布势。

德军的 5 个久经考验的装甲师，沿蒙绍至埃希特纳赫一线推进，在迪特里希左翼的第 5 坦克集团军，在哈索·冯·曼陀菲尔将军的指挥下，其第一梯队的 4 个步兵师和 2 个坦克师伴随着德军猛烈炮火准备后留下的硝烟，向

美军防守兵力薄弱地段发起了猛烈突击，第一阶段进攻发展顺利。

但是，担任主攻任务的迪特里希在进攻的一开始就运气不佳，除遇到了顽强的抵抗外，进攻受挫的主要原因还在于迪特里希的瞎指挥。成百上千的坦克装甲车辆由于进攻道路选择的不当，被严重的交通阻塞挡住了去路……

在进攻发起当天的傍晚，海特又一次接到来自迪特里希司令部的命令：明天凌晨伞降，目标是巴拉格米奇尔。海特根据迪特里希伞降作战要尽早开始的要求，决定把伞降时间提前到凌晨3点。这就是说，海特的“奋战队”必须要在午夜之前到达登机地点。

17日零时30分，海特的“奋战队”飞机开始起飞，一架架载满伞兵的Ju-52飞机呼啸着离开地面，不一会儿便消失在漆黑的夜幕中。海特上校的飞机在第一梯队领队位置，他们跟在“亨克尔”III式轰炸机后面，以借助轰炸机上有丰富经验领航员的导航，准确飞往阿登方向。遗憾的是，由于Ju-52飞机空勤人员的一系列计算误差和意外情况，致使飞行速度大为减慢，最后使轰炸机与Ju-52飞机的距离越拉越远。当运输机编队飞过莱茵河时，海特上校从机上清楚地看到波恩—汉格拉机场的灯光，通过为运输机标示位置的探照灯的光束，可以见到德军高射炮射出的曳光弹布满夜空，为第一批为数不多的轰炸机和运输机标示了正确的航向。但当第一批飞机飞过后，探照灯立即就熄灭了，高射炮也停止了发射曳光弹。后面飞来的飞机失去了地面灯光的辅助导航，有许多架都远远偏离了航线。当这些飞机飞过前线进入敌占区时，遭到了盟军高射炮猛烈的拦阻射击，有10架飞机被击落。

第一梯队前面的轰炸机找到了预定空降地域，并投下了为运输机标示空降地域的燃烧弹。海特站在领队机的机舱门口，看到他的飞机飞得很准确，十分高兴。他抖擞精神，在指定空降地域上空跳出飞机，进入夜空之中。在降落过程中，他满意地看到第一梯队的其他9架飞机上的人员和投物袋紧跟着先后投下来，在空中出现了一长串降落伞的黑影。接近地面时，虽然发现风力比预料的大得多（当时的平均地面风速是每秒10米多），但海特的着陆情况还是很顺利的。

海特整理好伞具和装备，向指定的集合地域走去。这时他才发觉，阿登的夜又黑又静，地面上没有标志火光，空中也没有后续飞机编队的声音。海特停下来，细听着有没有来自东北方面飞机发动机的声音，但却是一片寂静。他心头一紧，第六感觉似乎告诉他，这次伞降作战已告失败，其余的“奋战队”成员已不会到达。

此时，海特怎能知道落在他头上的这场灾难来的是多么的真实。许多运输机没有找到灯光检查点，远远地偏离了航线，有一个步枪连落到远离目标地区50多公里的地方；有些飞机的跳伞长过分紧张，接到到达目标上空的飞行时间通知后，不做任何核对和修正，只顾着看手表而不观察地标，以致还在自己阵地上，就命令伞兵跳伞，一个通信排落在了蒙绍附近德军阵地的前面。

海特为等待他的部属，慢慢地向集合点移动。当走到里吉山北面的欧东交叉口附近时，他听到了车辆的声音，于是只好避开公路。虽然天很黑，但他还是通过微弱的车灯，看到几米远的地方有一支美军车队正在开过，这些车辆只开着小防空灯，速度较慢，正沿着向南增援前线。好像过了很长时间，黑暗的公路才平静下来，他凭经验判断，开过的美军足有一个步兵师。

两个小时后，他只集合起25人。到早8时，也就是着陆后5小时，他一

共只集合了 150 人和 1 门迫击炮。海特知道，靠这支人数很少的部队是无法完成预定任务的。因此，他决定把他的人员隐蔽在密林里，等到迪特里希的坦克接近巴拉格米奇尔的时候再出来，攻击临时目标，增援迪特里希的部队。

他将人员隐蔽在密林深处的防御阵地里，派出少量侦察兵监视通往马尔梅迪、欧东和维尔维埃的公路，并设法捕获敌人的通信兵。这些侦察兵的行动很成功，12 月 17 日傍晚，抓到了俘虏，从缴获的文件和俘虏的口供中，海特对附近美军部队的整个活动有了相当清楚的了解。但由于电台都在跳伞时丢失或摔坏了，因此也无法把情报送给迪特里希，这天夜里，降落在目标以北的 150 人找到了他们，使海特的兵力增加到 300 人左右。

黄昏时，海特的伞兵驱逐了一支美军侦察兵，他预料到紧跟在侦察活动后面的将是比较大的进攻。为了使部队获得生存的机会，他决定释放俘虏，并连同德军的伤员一起送往美军阵地。还让这些人给他的老对头马克斯韦尔·泰勒带去一张便条，便条上写着：“我们在诺曼底的卡朗但附近彼此较量过，从此我得知你是个勇猛豪爽的将军、现在把抓到的俘虏还给你。他们也曾勇敢地战斗过，目前我无力照顾他们。此外，还将我的伤员交给你，如果你能给他们以急需的治疗，我将非常感激。”然后在夜幕的掩护下往北移动 3 公里，并构筑了新的防御阵地。这样做看来是有效的，第二天再没有与敌人接触。

12 月 19 日，他们再次被美军侦察队发现，并与他的一些警戒部队交火，有几人受伤。海特不得不离开原来的目标，向东退却。现在，粮食即将用完，所剩的弹药只够一次战斗使用。随着时间的推移，他开始明白，德军的攻击不会到达他目前所在的地区。事实也正是如此，坦克第 6 集团军的进攻，早在 18 日就在鲁尔河附近美军强大的战线前受挫，迪特里希无论怎样尝试，再也没能推进。海特知道，如果迪特里希不能突破蒙绍—埃尔森博恩—圣维特等地区，并把他的坦克开到南面去增援曼陀菲尔，那么这次反攻肯定不会取得进展。根据以上分析判断，海特决定作一次使其人员退回到东边 13 公里德军战线的尝试。在夜幕来临的时候，他释放了最后一批美军俘虏，并令其部属向蒙绍方向运动。将近零时，部队横渡一山涧时，遭到美军哨兵的射击。20 日中午，他发现美军有一支包括坦克在内的强大部队正在附近搜索他这支小部队，便果断命令部下分散成小组，各自设法撤回德军战线。

这天夜里，海特只带他的副官和传令兵一起出发，穿过森林和沼泽地。第二天早晨来到了一道堤岸，他认出这是蒙绍和圣维特之间的铁路线，但无法判定当时德军的战线在哪里。他把小组解散，让另外两个人向东走。21 日他隐蔽了一个白天，待入夜后，借着夜色的掩护，渡过蒙绍前面鲁尔河的一条支流。22 日早晨到达蒙绍郊区，首先映入他眼帘的是早已进入阵地的美军炮兵。海特独自一人进了城，又饥又渴的他向他见到的第一座房子走去，这是个名叫布希里校长的家。屋里的一个少年告诉他，该城已被美军占领，于是海特让那个少年给美军送一张纸条，说他已经准备投降。美军士兵和那个少年一起回来，把精力耗尽、已经到了战斗生涯末日的海特上校带离了屋子。

海特“奋战队”在阿登的失败，再一次证明了一开始德军 B 集团军群司令莫德尔关于“整个攻势的胜利希望也不超过百分之十”的预言。德军大规模空降突击的时代，也随着“秃鹰战役”的空降失败而告终结。如果说海特和他的“奋战队”的空降突击作战在阿登反击作战中还起作用的话，充其量也只能是给盟军的参谋人员造成心理上的恐慌，因为德军空降部队在整个二

战中留下的声誉，足以使盟军担心其后方可能还有强大的伞兵突击。

二十、“大学”作战

1945年3月，早春的莱茵河水，揭去了冬季覆盖的白色面纱，轻轻地唱着歌儿，蜿蜒在德国西部的宽阔平原上。她静静地绕过这里偶尔出现的丘陵，从迪尔斯福德森林的南边流向远方……然而；在这轻轻的歌儿和静静的流水背后，却酝酿着一场即将来临的盟军在欧洲的最后一次大规模空降作战——“大学”作战。

1945年1月，苏军向德军实施全线大规模战略进攻，击溃了德中央集团军群和A集团军群，解放了波兰全境和捷克斯洛伐克的大部地区，进至奥得河，并在西岸夺取了登陆场，其白俄罗斯第1方面军距柏林仅60公里，迫使德军不仅将全部预备队投入东线战场，并且把西线战场阿登地区实施进攻的突击集团大部兵力也调到了东线战场。

1945年2月初，盟军粉碎了德军的阿登攻势，正向“西线长城”推进。然而，德军B集团军利用莱茵河这一天然屏障，妄图不惜任何代价固守其重要的工业基地——鲁尔地区。盟军的攻势在莱茵河一线遭到德军的顽强抵抗。为加快实现对鲁尔地区的战略包围，

1945年3月，美英统帅部决定进行强渡莱茵河的鲁尔战役。

艾森豪威尔亲自过问了这次战役，并声称他“很喜欢在战争结束之前进行一次大规模的空降作战”。战役计划以第21集团军群

（含美第9集团军和英第2集团军）在韦塞尔地区强渡莱茵河，向东实施主要突击，第12集团军群在美因兹地区向东北方向实施辅助突击，合围鲁尔地区之德军B集团军群，尔后向德国腹地发展进攻。

美、英统帅部从战局需要出发，同时确定以空降兵第18集团军（含美空降兵第17师和英空降兵第6师）在韦塞尔西北、伊塞尔以西实施空降，配合英第2集团军行动。

根据第21集团军群的作战方案，空降兵第1集团军司令布里尔顿中将和空降兵第18军军长李奇微将军，制定了阻击德军预备队、支援第2集团军扩大登陆场，进而向纵深发展进攻的空降作战计划，这就是“大学”作战的全部内容。

其实，当初的“大学”作战计划名叫“竞技场”，是由布里尔顿提出的，计划以3个军、共10个师的兵力实施空降，在卡塞尔附近夺取一个空降场，进而从背后进攻鲁尔地区，而英军第2集团军和美第1集团军则分别从韦塞尔和雷马根发起正面进攻。但考虑到当时空运能力的不足，布里尔顿修改了计划，在给艾森豪威尔的报告中，提出用6个甚至4个师，最后，他的计划被改为用2个师进行空降突击，即使用英空降第6师和美空降第17师，统一由美空降兵第18军军长李奇微指挥。为使地面部队的进攻得到夜幕掩护，同时为空降部队提供夜间行动的方便，计划规定登普西将军将率领英军第2集团军于发起突击前一天晚上运动到莱茵河畔，并于凌晨4时开始渡河，而李奇微率领的空降兵将等到上午10时再发起空降突击。空降地区选在莱茵河东岸8~15公里处，在盟军支援炮火的有效射程之内。在大规模作战中，空降突击将在地面进攻开始后6小时进行，这还是第一次，两个空降师由运输机大编队一次空运到目标上空，规模之大，前所未有。

盟军第21集团军群在蒙哥马利的指挥下，为顺利实施“大学”作战计划

进行了充分的准备。从2月至3月中旬，他们在短短的时间里，集中了1285架运输机和2290架滑翔机。为了提供足够的空勤人员，延长了所有服役人员战斗勤务的时间，所有飞行教官都抽来执行这一任务，而且英军最优秀的飞行学员，都加紧进行了40小时拖曳滑翔机、执行昼间作战任务的训练。英皇家空军第38大队，每个中队由24架飞机扩编为34架，并补充了飞行教官，使其得到加强。英空军第46大队从作战训练单位调拨飞机，增补到120架。

与此同时，美空降兵第17师和英空降兵第6师分别在师长威廉·米列少将和师长博尔斯少将的指挥下，进行了伞降、滑翔机机降和射击、战术训练。为检查修改空降作战计划，熟悉协同动作，2个师于3月16日进行了一次近似“大学”作战的军事演习，所有部队都拟制了作战命令，制定了飞机乘载计划，并检验了在进入飞行时的导航和通信程序，这一切都十分近似即将前往莱茵河的飞行。

3月20日，即突击开始的前四天，米列把他的空降第17师开进巴黎周围的十二个新修复的机场。他把2000辆汽车编成车队，开到莱茵河西面的伊塞姆附近待命。博尔斯把他的空降第6师开进东安格利业集结地域。同时，蒙哥马利在持续烟幕的掩护下，隐蔽地集结莱茵河畔的地面部队。

在集结地域的伞兵，住在四周有铁丝网的帐篷里。在帐篷里，连排级军官给其部下详细地讲解分担的任务。

美、英空军从3月21日至23日先后出动5560架次，实施预先航空火力准备，对德军阿纳姆至韦塞尔防御地带内的交通目标、军事设施和有生力量，投掷了15100余吨炸弹，摧毁200余处铁路和各种铁路车辆2700余辆。

到3月23日，一切准备停当。早6时，第194团的滑翔机在巴黎附近三个机场的跑道上列队，在极其严密的保密措施下进行装备装载，以至许多未被通知任务的滑翔机驾驶员以为这“仅仅是一次演习”。当天傍晚，当这些滑翔机驾驶员接到空降突击将于次日早晨开始的指令时，他们都急忙跑到跑道上，仔细地检查他们所运载的装备，准备他们的行装和野战装具。

当日下午6时，伴随着一阵阵浓浓的烟幕之后，盟军的2000多门大炮怒吼着向仅有15平方英里的德军防区进行了地面炮火袭击，并一直延续到次日空降时为止。进攻发起日早晨，第15航空队出动150架轰炸机，穿过德国国土，飞向柏林，企图吸引开德军用于莱茵河的战斗飞机。24日凌晨2时，英第2集团军先头部队第15师强渡莱茵河，开始进攻；4时，英第2集团军和美第9集团军的主力强渡莱茵河，在韦塞尔外围与德军进行了殊死的战斗，韦塞尔外围实际上已被炮火夷平。黎明时袭击部队已在韦塞尔、埃梅里赫一带控制了九个滩头阵地。

24日上午7时，晴空万里，和煦的朝阳照耀在机场上，这与莱茵河对岸的激烈战斗形成了鲜明的对比。英空降第6师从伦敦附近的机场群开始起飞，以期按时穿过海峡与从巴黎附近机场群起飞的美空降第17师会合。9时30分，飞机全部起飞完毕，美军第9部队运输机司令部以627架运输机及其所拖曳的906架滑翔机，运输了2个师的伞兵。英军部队运输机第38和46大队提供了440架“霍莎”式滑翔机的拖曳飞机。两大编队以每9机成一大“V”字队形（每三架成一小“V”字队形）飞行，在布鲁塞尔西南会合点会合。此会合点恰好在当年滑铁卢战场的正西。联合编队航线高度为600~900米，经过2小时18分，飞机越过了马斯河。

第2战术航空队的阿瑟·科宁哈姆空军少将负责指挥战斗机进行支援掩

护。在英皇家空军战斗机司令部和第9航空队的900架飞机为运输机进行护航飞行的时候，美军第8航空队的1200多架战斗机在前面加入了编队。编队经过韦策分航点后，高度下降到150~180米的低空飞行，因为穿过莱茵河就到预定空降地域了。然而，编队的即将到达，给先期到达的空降引导员带来了不大不小的紧张，原因是地面检查点已被轰击德军阵地的炮火和蒙哥马利的发烟器造成的烟雾所笼罩。但飞行员们早在执行任务前就详细了解了飞往目标的航线和导航方法，他们知道，即使遭到德军地面防空火力的袭击，也不能离开飞往空降地域的航线，更不能把伞兵和滑翔机带回友军防区。如果第一次通过时未能发现伞降或机降地域，就必须把部队空降在离突击区域尽可能近的地方。

蒙哥马利为空降兵选择的空降场位于莱茵河北岸，莱茵河标志着目标地域的南缘，伊塞尔河标志着北缘。

9时50分，首批空降飞机到达目标地域并开始空降，顷刻间，一串串、一排排的白点，变成了满天的云朵，纷纷扬扬地飘向地面。尽管有烟雾的干扰和敌人强大的防空炮火攻击，但伞降和滑翔机着陆都十分准确。莱茵河北岸80平方公里范围的德军防区内，17000余名美、英空降兵（伞降8600人）从天而降。其中美军9500余人，英军7500余人，并空投各型汽车数百辆、火炮140余门、物资300余吨。13时，即在最后一批伞兵着陆后仅15分钟，240架B-24重型轰炸机进行了达600吨的足够2个空降师保证一天作战的补给空投。

美军拉弗上校是一名有经验的空降作战指挥官，曾率领他的突击营，在北非进行了第一次营级规模伞降作战。他现在正指挥着由空降第507团和伞降野战炮兵第464营组成的一支团战斗队。他率领的第1营着陆在原定空降地域西北1200米处。他迅速集合队伍，向德军阵地发起了进攻，缴获了一个炮兵连的5门150毫米火炮。该营扫清了空降地域的德军，击毙55名，俘虏300名。他的第2营准确着陆后，便向西和西南的原定目标前进，没有遇到德军太强的抵抗，下午2时30分就与渡过莱茵河的英军先头部队会合。第3营按计划着陆，在扫清空降地域内顽抗之敌后，又向德尔斯梅尔挺进。经过一场激烈的白刃战，攻占了该城镇，击毁敌坦克5辆，俘敌500人，其中还有几名高级军官，胜利地完成了进攻迪尔斯梅尔的任务。

伞降野战炮兵第464营冒着炮火到达空降地域后，立即把75毫米驮载榴弹炮卸下炮车，9门火炮立即瞄准射击，驱逐了扼守在空降地域边缘树林中的敌人。到进攻发起日结束时，拉弗的特遣队已夺取了所有的原定目标，并俘敌近千名。

库茨率领他的空降第513团于10时20分到达，比拉弗晚半小时。这一飞行梯队所进入的航线产生了误差，3个营都错降到距原定空降地域东北约5公里处，那里实际上是英军空降第6师的空降地域。地面德军抵抗十分顽强，该团着陆在敌人的2个88毫米高炮连中间，敌火力封锁着空降地域。库茨设法找来3营营长，指定一名情报官带领第1营的部分兵力突击其原定目标。第2营在通过迪尔斯福德森林东北的山脊时，遇到了德军的顽强抵抗，经过几个小时的激战，终于攻占了这个山脊。

第3营在开始离开空降地域时迷失了方向，后经纠正，沿伊塞尔河向原目标发起冲击，下午4时30分攻占了原定目标，5时，与北面的英军空降第6师会合。

伞降野战炮兵第 466 营在布恩上校的率领下，准确地空降在预定空降地域，遗憾的是与之协同作战的空降第 513 团的其余部队都降在了东北面。经过一场激战，到中午时分，才进入预定发射阵地，下午 3 时，他们开始用 13 门大炮进行火力支援，共打死敌人 50 名、俘虏 320 名，并缴获 8 门 20 毫米高射炮和 10 门 76 毫米火炮。

布恩的 513 团在伞降地域得到了特遣队两位将军的援助。原来北卡罗来纳州麦凯尔营的空降训练中心司令多比尔将军和东宁堡伞兵学校校长盖瑟将军，急切地想通过亲身参加这次伞降作战，取得空降作战方面的第一手经验。他们是搭乘一架载着野战炮兵第 466 营的 C-47 运输机，跟在大编队飞机后面飞向空降地域的，当第一梯队的其余飞机继续把大部分伞兵空降在错误地域时，这两位将军却正确地空降到了预定地区。两位将军落地时亲自看见德军的一个 20 毫米火炮连正在地面等着向他们开火，但多比尔将军巧妙地躲过了德军的炮火，主动组织起能找到的所有伞兵，并在一些英、美滑翔机驾驶员的支援下击溃了德军炮兵连。在进攻发起日当天，第 513 团俘敌 1152 名，摧毁两个 88 毫米炮兵连阵地、2 辆坦克和 1 门自行火炮，并攻占了原定目标。

皮尔斯的滑翔第 194 团冒着敌军的猛烈炮火顺利着陆，大多数飞机进入指定的机降地域，且各营位置都很集中。他们迅速向固守该地域的几个德军火炮连和高炮连阵地发起了攻击，战斗一直持续到傍晚，打退了德军的数次冲击，击毁坦克 3 辆、俘敌 1000 名，缴获 155 毫米榴弹炮 4 门、150 毫米火炮 2 门、105 毫米火炮 4 门、88 毫米火炮 11 门和其他防空火炮 20 门、2 辆高炮牵引车、5 辆自行火炮和 10 辆坦克。

这些佳绩的取得，离不开配属给该团的滑翔野战炮兵第 681 营的炮火支援。该营在密集的敌高射炮火中降落，有 40 架滑翔机被击中，但野战炮兵们没有被德军的高射炮火所吓倒，他们从滑翔机上拖出 105 毫米火炮，立即架炮还击，到 12 时 45 分，即着陆后仅 1 小时，该营就有 6 门火炮进入阵地，并做好了支援该团的作战准备。下午 5 时，又有 3 门火炮加入到向德军开火射击的行列。在进攻发起日的战斗中，该营接管了两个 105 毫米火炮连的投降，并缴获了另一个火炮连遗弃的 155 毫米火炮，共计打死敌人 50 名、俘虏 115 名。到进攻发起日下午 6 时，空降第 17 师炮兵营的 51 门火炮中已有 38 门对敌开火。

在英军空降地域，事情却显得不那么妙。希尔的伞兵第 3 旅因提前 9 分钟着陆，致使支援炮火提前停止，于是德军得以发挥其炮火威力，使第 8 营和加拿大营最初就遭受极大的伤亡。加拿大第 1 营、营长 J·S·尼克林中校牺牲，第 8 营在已负伤的 G·休伊森中校率领下，到 11 时才控制了机降地域。第 9 营和加拿大第 1 营向预定目标进攻，第 8 营则转移到机降地域担任预备队。

当波埃特的伞兵第 5 旅飞过莱茵河抵达目标时，率领第 12 营的达林中校站在他的 C-47 型运输机的舱门前，从空中清晰地看到遍布在着陆地域上的第 6 旅的伞具。当绿灯信号一亮，该营迅速离机，准确地降落在德军一支防空部队中间，初战就缴获了 4 门 88 毫米火炮。尔后卢亚德中校率领的第 13 营，也是冒着炮火降落的，但火力并不集中。这两支部队与美军空降第 513 团错降分队零散人员会合，一同向目标挺进。

机降第 6 旅紧跟在前 2 个伞兵旅之后越过莱茵河，他们的滑翔机分别由 C-47 运输机和“哈利法克斯”式轰炸机拖着，滑翔机瞄准哈明克尔恩镇附

近沿伊塞尔河四个机降地域解缆滑翔。该镇周围大部分地区是平坦的牧场和大约 270 米宽、740 米长的长方形耕地。虽然很多“霍莎”滑翔机像平时一样跑出了短小的着陆场，甚至撞上一些篱笆和树木，但是皆降落在目标区内。该营攻占了伊塞尔河上的桥梁，并包围了哈明克尔恩镇。

英空降兵第 6 师空降时虽遭到德军炮火的猛烈袭击，但经过着陆后的激烈战斗，于空降当日 15 时终于占领了埃梅尔赫、哈姆尼凯尔恩镇及其附近伊塞尔河上的桥梁，并与英第 2 集团军第 15 师胜利会合。

美空降兵第 17 师除部分人员错降到英空降地区外，其余部队均在预定地区着陆。着陆后，击退了德军的微弱抵抗，至日落夺取了迪尔斯福尔德山岭和附近伊塞尔河口的桥梁，并与英第 2 集团军第 1 空降旅会合。

当天夜间，德军对这一环形空降阵地进行了两次试探性攻击，一次是从林根贝尔格，另一次从贝尔根。夜晚 11 时，德军攻击了滑翔第 194 团的防区，奉命扼守环形阵地一段的皮尔斯滑翔机驾驶员，不但击退了德军的进攻，还在阵地前击毁了两辆德军坦克。

这两个空降师与第 15 分遣队会合后，在向东推进到莱茵河以东 13 公里的桥头堡之前，美军第 18 军指挥的警备第 6 旅已开始了“最大限度地向东扩张”的进攻，并夺取了杜尔门、哈尔滕后方北德平原上的关键道路。在其后一周里，空降兵以每天 11 公里的速度向前推进，彻底歼灭了德军伞兵第 7 师和步兵第 84 师，俘敌 8000 名，并缴获 26 辆坦克、120 门火炮，从而使东岸部队的推进速度加快。

空降兵在完成任务后，随同第 21 集团军群继续向东推进，3 月 28 日，登陆场的正面扩大到 60 公里，纵深达 23 公里。同时，在右翼进攻的第 12 集团军群，前出到吉森马尔堡地区，2 个集团军群于 4 月 1 日完成了对鲁尔地区德 B 集团军群的合围。4 月 17 日，被围德军的 21 个师 32.5 万人投降。

盟军情报官事后在总结该次空降作战成功经验时指出：空降突击的出敌不意和充分的炮火准备以及集中空中打击是主要原因。其实，敌人在北方很远的埃默里奇附近已做好了反空降准备，可盟军空降却没有选在敌军阵地的后面，而是将空降兵投到了敌人意想不到的炮兵阵地上，达到了出敌不意的目的，增加了德军对主攻位置的迷惑不解，使之陷于混乱。

当然，盟军空降作战也受到一定的损失。据战后统计，空降阶段人员阵亡共 461 人，其中美军 223 人，英军 238 人。美军动用了 889 架滑翔机，其中 148 架受损。英军动用了 416 架滑翔机，其中 24 架受损。在飞往目标途中，有 12 架飞机被击落，另有 35 架在中途由于机械故障，如缆绳断开、过度摇摆或操纵失灵而坠毁。

“大学”作战之所以被称为盟军在欧洲战场上的最后一次空降作战，也是事出有因。

其实在 1944 年 4 月，当苏联红军越来越逼近柏林的时候，艾森豪威尔越来越关心被关押在德国境地的盟军战俘，他曾制定了一个代号为“欢呼”的空降突击计划。然而，德军的迅速崩溃改变了战争的进程，这个空降计划随之取消，因此，“大学”作战就成了盟军在欧洲战场上的最后一次空降作战。

这次空降作战，美、英军共出动运输机 1595 架、滑翔机 1347 架。在 2100 余架战斗机的掩护下，在昼间不到 3 个小时的时间里，将两个师同时空降在 8X10 公里的地区，兵力如此集中，实属罕见。同时，空降纵深浅近，空降兵

能得到地面炮火的直接支援，并在正面部队渡河后二小时空降，当天即与登陆部队会合，这是美军“急速会师”式的空降作战，是一种新的“垂直包围”战术。它的产生，不仅证实了地面部队从空中抵达目标的大规模立体战的价值，而且也改变了在战争初期对使用空降作战所持的保守态度。

二十一、皇军伞兵的最后疯狂

1944 年 7 月 26 日晚，在檀香山的一座

豪华的军官俱乐部别墅里，为欢迎罗

斯福总统而举行的宴会，一直充满着热烈的气氛。别墅的阳台正对着怀基海滩波澜壮阔的海浪。宴会结束后，罗斯福总统进入一个里面挂着地图的会议室，他拿起一根竹棍，指着地图对美军西南太平洋司令官麦克阿瑟和中部太平洋司令官尼米兹说，这次他从美国本土来到这里，和他们见面的主要目的是研究“决定太平洋战争的下一个阶段行动计划”。

尼米兹首先把他经过仔细准备的方案提出来。他拿出海图和资料来说明绕过菲律宾、攻击台湾，以之作为对日本发动进攻最后一仗的主要基地的优点，但他也认为摧毁菲律宾群岛上的日军空军基地虽然相当重要，但没有必要进攻整个菲律宾群岛。不过，麦克阿瑟则想说服总统赞成他的观点，即美国负有在进攻日本前解放 1700 万菲律宾人民的“道义义务”。他认为，只有攻占菲律宾，才能为美军提供一个大得多的进攻基地。如果绕过菲律宾群岛中大多数岛屿，在军事上和政治上将招致灾难性的后果，到那时“美国舆论就要谴责您，总统先生，而谴责您是有道理的。”由于意见不一致，讨论一直进行到第二天上午。罗斯福总统试图判断出，两位司令官就菲律宾群岛在他们各自的对日最后进攻战略中的作用问题上的分歧究竟有多大，他坚持在出席正式午餐前，驱车到瓦胡岛基地转一圈，他们同乘一辆敞篷车，两位将军分别坐在总统两旁。途中，尼米兹从麦克阿瑟和总统亲切爽朗的谈话中，预感到麦克阿瑟的观点获胜了，麦克阿瑟也毫不怀疑自己已获得了胜利。当天下午麦克阿瑟乘“巴丹”号座机，刚刚冲出希卡姆机场，便对随行人员宣称“我们的计划推销出去了”，回到澳大利亚的布里斯后，他要参谋人员放心，说“总统接受了我的建议，并且批准了菲律宾群岛作战计划”。罗斯福返回首都后，在电台上发表了一个简短讲话，宣称：“同我的老朋友麦克阿瑟将军意见完全一致。”这就意味着，美军在 1898 年美西（西班牙）战争乘机占领菲律宾，1942 年又被日军赶走后，再次重返菲律宾的日子为期不远了。

9 月 8 日美军参谋长联席会议向西南太平洋司令部发布命令，确定 10 月 20 日为向菲律宾“攻击发起日”，并决定首先攻占莱特岛。莱特岛位于菲律宾最大岛吕宋岛的东南、棉兰老岛的北面，它扼菲律宾中部苏里高海峡的要冲，具有重要的战略地位。

10 月 19 日夜晩，天空没有月光，一团漆黑，在麦克阿瑟的指挥舰“纳什维尔”号重型巡洋舰率领下的庞大舰队，驶抵四周遍布岛屿的莱特湾海口，“纳什维尔”号则驶进离海滩约 3 公里远的海面上抛锚。20 日凌晨，美军成千上万门大炮发射的炮弹疾风骤雨般地倾泻在莱特岛的海滩上。当夜色已退、天边显出单调的灰白色时，一群群飞机呼啸而过，本来平常一片宁静的、波光粼粼的整个蓝色海面上，登陆艇像无数的小黑点一样朝海滩直冲过去。由美第 6 集团军沃尔特·克鲁格中将指挥的第 10 军的第 1 机械化师、第 24 步兵师和第 24 军的第 7、第 96 步兵师分别由该岛的北面和南面约 16 公里长的海岸线上攻击登陆，滩头很快被占领。

麦克阿瑟为了使他的到来成为一个引人注目的盛大场面，下午 1 时左右，他便穿上一身刚刚熨得笔挺的军服，嘴里叼着一杆玉米轴烟斗，戴着一

副飞行眼镜，迫不及待地命令一艘登陆艇载着他 and 菲律宾总统奥斯梅纳向海滩驶去。2 时，他在只残存两棵棕树的沙滩上，冒雨对着通讯兵安装的一排麦克风讲话：“菲律宾全体国民：我已经回来了。在万能上帝的恩宠下，我们的军队又踏上菲律宾土地——我们洒过鲜血的土地……”到了傍晚时，美军就控制了长达 24 公里的前沿阵地。尔后，美军开始向岛上的首府塔克洛班推进，日军只出动小股部队进行抵抗，他们打算固守塔克洛班后面的山头，争夺莱特岛北端战略要点的战斗处于僵持局面。到了 11 月中旬，登陆场已扩大到北从塔克洛班开始，沿莱特海湾向南穿过杜拉格，直到内地中央山麓下的布劳恩。

日军防守该岛的是步兵第 16 师。驻菲律宾的日军司令官山下奉文将军原计划在菲律宾的吕宋岛利用有利地形进行作战，而对其余各岛则采取逐次放弃的战术，以赢得时间来加强他在吕宋岛的防御。但当日军统帅部获悉美军对莱特岛发动进攻后，却命令山下不惜一切代价坚守该岛。这是因为日军统帅部考虑到，如美军在莱特岛建立空军基地，日军向其他岛屿的守军运送部队和补给的所有主要航海线，将处在美空军攻击的范围之内。山下将军根据新的指示，除命令被迫进入该岛中部山区的第 16 师坚守外，又集中了所有的船舶，从该岛的西部沃谋克港调来步兵第 26 师，增援该岛守军。到了 11 月 20 日，日军在莱特岛集结的兵力，已比一个月前麦克阿瑟指挥进攻时增加了 1 万人。克鲁特将军为了对付山下将军的防御力量，增派空降第 11 师在比托海滩登陆，并将伞兵部队使用于向西海岸进攻的任务。空降第 11 师进入西部多雨的森林里后，由于交通不便，后方补给和运送伤员越来越困难，甚至开辟一个简易的机场所必需的装备都没有。在泥泞的山路和浓密的丛林中，要花费很长时间和人力，才能把 75 毫米口径驮载榴弹炮向前运动。这时，斯塔德赫尔上校使用一架预定作为海空救援用的 C—47 飞机，进行了十三次单飞，在马纳拉瓦特一个长 150 米、宽 50 米的空地上，伞降了第 457 野战炮兵团“A”炮连的 75 毫米驮载榴弹炮，炮兵从这个丛林中开辟的空降场上向日军炮击，对日军威胁很大。

莱特岛原有 5 个简易机场，其中在布劳恩附近有巴尤哥、布里和圣巴勃罗机场，莱特首府塔克洛班及杜拉格各有一个机场。美军登陆后，空降兵第 11 师师长乔·斯温将军在找不到运输机的情况下，使用炮兵部队里的 11 架 1—4“幼狐”观测机给进入山区的空降部队空投补给品，建立了一条“饼干供应线”。从布劳恩周围简易机场起飞的这些飞机，平均每天往山区空投 21 吨物资，一天空投的物资能保障该师的两个团进行六周的作战，既解决了丛林山地运输不便的困难，同时又可对日军造成很大威胁。而且“幼狐”飞机还经常把一些包括师长和参谋在内的重要人员伞降到山区阵地上。在马纳拉瓦特炮兵阵地周围作战的部队，也开辟出一个简易机场，用以空中运送伤员。由乔·斯温将军亲自仓促组成的这支空中补给队，引起了日军指挥官对布劳恩及其周围繁忙的简易机场的注意。

在 11 月 27 日夜，日军曾派出 4 架飞机运送一个 60 人的伞兵队，袭击布劳恩附近的机场。但在执行过程中，1 架飞机途中失事坠毁，1 架被美军击落，1 架迫降在水上沉没，最后 1 架在布里机场强行着陆，机上人员被歼。

为了重新夺回主动权，阻止美军的空中袭击和运输，山下将军写信给负责防守菲律宾中南部的第 35 集团军司令官铃木宗作中将，要他“尽快占领布劳恩机场，并同时以火力控制塔克洛班和杜拉格机场”。

尽管铃木知道他自己没有力量进行这次进攻行动，但仍试图尽其所能，给美军以最大的破坏。他决定实施一次小规模破坏性空降突击，夺取从布劳恩、圣巴勃罗到布里一带的简易机场。由于运输机不足，铃木计划分两批空降，他们将得到第16师和第26师所发动的地面进攻的支援。这一行动被命名为“WA”行动。空降过程中，由12架战斗机担任空中掩护，空降出发机场为吕宋岛上的安费雷斯和利帕机场。航线距离约600公里，并定于12月6日晨发起进攻。

但铃木中将在制定计划时，过高地估计了第16师和26师的力量。这两个师都曾在中国作过战，第16师由于战斗减员，仅有1500人，其中只有500人还可以打仗，师长牧野将军把他们编成一个营，由他亲自指挥；第26师在吕宋岛乘船到莱特岛增援的途中，遭到美军飞机的袭击，受到重大伤亡，但它仍是一个建制师。12月1日，铃木带着他的参谋人员进入山地。第26师也沿着阿尔布埃拉至布劳恩向东开进，在途中与向西开进的美军第11空降师部队遭遇，混乱的战斗中，日军一个配有工兵的团隐蔽地撤出战斗，继续缓慢地向布劳恩推进。

斯温将军发觉日军可能要对布劳恩附近机场实施攻击，便加强了对机场的警戒，并派出一个步兵营在机场附近防御。

当日军临近进攻发起日时，天降大雨，部队行动困难，而且也没能按时作好战斗准备。铃木向山下将军请求推迟两天行动。但山下的答复是，形势危急，只能多给一天的准备时间。由于通信联络困难，第16师和指挥部失去联络，因此，该部队并没有收到改变进攻时间的指示。12月6日凌晨，该师按原计划向布劳恩附近机场发起了攻击。牧野带领500名日军攻打布里机场，遭到美军炮兵和2个坦克连火力的猛烈射击，伤亡惨重，但他们仍然坚持战斗，并于6时30分对机场发起攻击，出其不意地袭击了美军一个空军的勤务大队和部分C-47运输机中队，有300名日军突破美军的防御阵地，攻占了布里简易机场。下午，美军187伞降步兵团的一个营发起反冲击，把日军赶出了机场。在地面战斗已经开始的情况下，驻扎在吕宋岛

利帕机场上的日本陆军伞兵第2旅第3营共500人，在营长白井少校率领下，到美军已占领的各机场空降。第一批于14时30分起飞，其中20架飞向布里、9架飞向圣巴勃罗、6架飞向巴尤哥、2架飞向塔克洛班，还有2架飞向杜拉格。18时，日军的中型轰炸机从高空首先进入目标上空，他们将炸弹投在跑道和美军物资补给所上。接着日军的运输机从210米高度进入，在黑暗的夜空中这些运输机黑乎乎地俯冲而来。但在伞降过程中，担任空中掩护的日战斗机已经返航，因此，运输机遭到美军地面高射火器的猛烈射击，有18架运输机被击落。天黑后，第二批又空降了1个步兵连、1个重兵器连，由于天黑、下雨，伞兵在看不见地面目标的情况下跳伞，因此，大都没有降到预定地区。

这时，机场上到处布满了伞兵，美军穿着衬衣，用步枪和手枪射击在黑暗中沿机场跑道运动的人影。枪炮声、喊叫声、爆炸声连成一片。营长白井少校在圣巴勃罗机场第一个着陆，他在很短时间内便把部队集合起来，对机场设施及停放的美军飞机进行破坏，飞机一架接一架地起火爆炸，火光照亮了跑道。一辆吉普车和数座帐篷也燃烧起来。由于汽油燃烧引起弹药爆炸，机场形成一片火海，越烧越烈的火焰映红了夜空。在这一片混乱中，美军机场勤务人员撤到机场南侧，临时构筑了防御工事，继续抵抗日军的攻击。

当晚，斯温将军从比托海滩调来1个野战炮营。该营在卢卡斯·霍斯中校率领下，会同部分工兵于7日晨投入战斗，意欲把日军伞兵从机场上赶走。战至中午，夺回了圣巴勃罗机场。日伞兵转移到3公里远的布里机场，与从地面进攻到那里的第16步兵师残部会合在一起。

虽然日军伞兵撤出圣巴勃罗机场，但巴尤哥和布里机场已落入日军手中。尤其在布里的日军，在昨夜伞降夺取该机场时，缴获了大量的自动武器，其中包括几挺50毫米机关炮。

驻守在布里附近的美军第5航空队的怀特黑德将军，急电克鲁格中将要求增援。克鲁格指示斯温尽快去布里，但斯温的兵力和弹药不足，仅能守住布劳恩阵地。到了8日，斯温派出美伞兵187团和刚刚到达的第38师第149团向布里机场进发。10日，两个团在炮兵支援下，经过激战，将驻守市里的日军包围。正当牧野第16师步兵和白井的伞兵精疲力竭时，日军第26师的一个减员团从中部山区经过了一番战斗，突破美军阵地赶到布里增援，晚7时30分对美军发起攻击，夺取了部分阵地，但在一个美军野战医院附近遭到重大挫折，被迫向西退却。到了12月11日，被围在布里机场的日军全部被歼。其营长白井少校于1945年1月底只身逃回山区日军指挥部。

日军原计划在塔克洛班空降的2架飞机途中被美军击落，在杜拉格机场空降的2架飞机中途迫降，均未完成预定任务。

此次空降作战，是日军在第二次世界大战中最后一次空降突击。虽然付出了一支空降特遣队以及两个步兵师的代价，仍未能夺占美军占领的机场，但日军成功地摧毁了美军100多架飞机和贮藏在布劳恩周围简易机场上的大部分补给物资，使美军第11空降师的两个先头团将近一周没有得到空中补给。莱特岛一仗一直持续到1945年4月才结束。最后，美军第8军完成了对日军的扫荡任务，从而使麦克阿瑟夺回菲律宾计划被拖长了一个月。美国官方史学家后来说，莱特岛“艰苦激烈的战斗，是我们前所未闻的最残酷的战斗”。

二十二、塔加伊塔伊山口之战

太平洋战区美军攻占菲律宾的莱特岛后，面对的就是最后的也是决定性的目标——吕宋岛。准备攻击前，麦克阿瑟为了找一个进攻的踏脚石，于12月15日又攻占了位于莱特岛与吕宋岛之间的民都洛岛，并在该岛上开辟了两个机场，供作战使用。

日军驻菲律宾司令官山下将军，长期以来一直准备在吕宋岛坚持持久作战。他依仗其25万部队和大量物资、弹药及完善的纵深防御体系，企图在美军上岸后，将其包围起来，加以歼灭。为达此目的，山下把他的一半兵力部署在吕宋岛北部山区，3万人则部署在林加延的南部和西部以保卫机场，另用8万人部署在马尼拉和吕宋岛东南部突出的半岛上。这位粗壮的将军自信地对记者说：“我将在菲律宾写下大东亚共荣圈的光辉历史。”

1945年1月4日，麦克阿瑟登上“波阿斯”号轻巡洋舰，率领着太平洋海面上有史以来最庞大的舰队向吕宋岛海岸驶去。当接近海岸，看到那熟悉的景色时，他想起了1942年12月24日，圣诞节前夕那个黑暗之夜被日军赶出马尼拉的情景，不禁思绪万千……1月6日，美第7舰队开始实施登陆炮火准备。1月9日，早晨太阳升起时，1000多艘舰只拥挤在吕宋岛西北海岸仁牙因湾海滩外面。9时30分，当美军登陆艇靠近海滩时，只受到日军的轻微抵抗，傍晚，美第1军、第14军约5万士兵和装备安全上陆，并联成一个6公里纵深的滩头阵地。开始一周内，美军遇到的抵抗是微不足道的，但到了1月下旬，越往纵深进攻，受到日军的抗击越猛烈，美军进展迟缓。

为了加强攻势，麦克阿瑟下令派更多的后备军对固守马尼拉的日军实行南北夹击。1月29日，美第8集团军第11军在苏比克湾登陆，由乌朗牙坡东进，截断巴丹半岛，沿马尼拉湾北岸进攻马尼拉。空降兵第11师奉命从南路参加对马尼拉的进攻。该师在莱特岛进行了71天作战，经受了战斗、缺粮和丛林生活的锻炼，虽因伤亡减员，但也做好了应付各种情况的准备。由于莱特岛没有足够的机场供空降作战所需的大量运输机使用，因此计划以滑翔步兵第187团和188团在马尼拉南部海岸的纳苏格布进行两栖登陆，发动正面攻击，以牵制日军，与此同时，派第511伞兵团在日军主阵地后的塔加伊塔伊山岭地区空降。该山岭顶部有一片已耕种过的肥沃土地，是极好的空降场。山岭北部地势狭窄，险要的阿加山口驻有1个团的日军。如能夺取该山口，就可打开通向马尼拉的南大门，保障美军顺利地沿17号公路向北挺进。

1月31日，美滑翔步兵第187和188两个团在纳苏格布登陆，登陆时只遭到轻微抵抗，接着便向海拔900米高的塔加伊塔伊山岭发起进攻。

约翰·拉基上校指挥的运输部队第317大队的C-47飞机只有48架，一次只能运载该团的1个营。为此，计划在战斗发起的当天，向目标地域空降两次，每次各一个营，第二天再空降1个营，采用三机编队队形，空降飞行速度每小时180公里，跳伞高度为360米。为保证空降兵准确地伞降在预定空降场内，2月1日，美军伞兵团的地面引导员携带引导器材，绕过日军防御阵地，潜入到塔加伊塔伊山岭。

3日凌晨，美军第511伞兵团1个营分三个梯队从民都洛岛的埃尔莫尔和希尔机场起飞，当机群临近空降地区时，看到了预先潜入空降场的引导员用烟幕罐所标志的空降场。由18架飞机组成的第一梯队准确地把345名伞兵

投在空降场内；第二和第三梯队的 30 架飞机进入目标航线时，从领队长机上掉下两个投物袋，后面飞机上的伞兵看到前面飘落的降落伞，误认为到达了预定的空降场，便都跳了伞，结果这两个梯队的伞兵在飞机时速为 210 公里情况下，都错降在预定空降地点以东约 8 公里外。下午，伞兵第 511 团的第 2 个营，通过上午错降地区上空时，看到地面上有降落伞，误以为脚下就是预定的空降场，便纷纷离机，结果全营又降在目标区以外。4 日，该团的最后 1 个营才按计划空降到预定空降场。三次伞降共 1700 人，而空降在预定空降场内的人数不足一半。错降在目标区外的两个营，九小时后才到达了集合地点。

当滑翔机步兵团从正面对阿加山口日军发起攻击时，空降在日军阵地背后的伞兵也发起进攻。至 4 日中午，占领了日军在阿加山口的防御阵地，打通了通往马尼拉的道路。其后，第 188 团向防守阿加山口东南的矮子岭高地的日军残部发起攻击，将其消灭。其余部队沿 17 号公路向马尼拉挺进，当日，斯温将军的空降部队也抵达马尼拉。

美军这次空降规模较小，但使用空降兵的地点和时机选择得比较恰当，尤其是空降引导分队在空降前从地面潜入日军防御阵地内进行空降引导，对第一批军队准确空降起到很大作用。但由于伞兵与航空兵缺乏协调，使两个营错降，从而延误了进攻的时间。

二十三、飞降哥黎希律岛

哥黎希律岛位于菲律宾马尼拉湾狭窄出可海口的中间，扼马尼拉湾的咽喉，是掩护马尼拉港的大门，被称为“太平洋上的坚固要塞”。该岛形状很像一个头朝西的蝌蚪，其头部为高出马尼拉湾 150 米的方形台地。头部的东面是山腰，坡度陡峭，形成悬崖，不易攀登，再往东是一条狭长的沙滩，为岛的尾部。靠近山脚低地的地方有一座马林塔山，由于悬崖绝壁堵塞了出入尾部的通路，为此，在马林塔山开凿了一条大隧道。该岛头部最宽处约 2250 米，顶上有一个面积为 450 米 X150 米的练兵场和一个面积为 450 米 X60 米的高尔夫球场，两个场地相距约 500 米。该岛全长约为 5000 米。

1989 年美、西战争期间，哥黎希律岛被美军占领，1914 年建成极其坚固的要塞。1941 年 12 月 24 日当日军进攻吕宋岛时，美军太平洋司令麦克阿瑟将军把他的司令部由马尼拉撤至哥黎希律岛。1942 年 3 月 11 日晚 7 时 15 分，麦克阿瑟带领家人及有关人员撤往澳大利亚。5 月 6 日，该岛被日军占领。

日军防守哥黎希律岛的兵力约 6000 人，由海军军官坂垣指挥。该岛地理位置重要，岛上到处筑有坑道和隐蔽的炮兵阵地，有海岸炮台 23 座，沿岛四周架设了铁丝网，并埋有大量地雷，岛上有充足的粮食和弹药，在岛的尾部海滩上还有一条美军占领期间修的有长仅 270 米窄小跑道的金德里机场。坂垣曾得到山下将军关于“美军有对该岛实施空降的企图”的情报和“加强反空降措施”的指示，但他绕岛巡视后，认为哥黎希律岛地势狭小、险要，美军不可能对其进行空降突击，因而未作任何反空降准备。但为了预防万一，他命令在岛东部的机场跑道上又埋下许多地雷，并把火炮配置在山下，以便使用火力控制该机场。他把主要兵力部署在顶部和马林塔山上，用于对付美军从海上的登陆，又把预备队隐蔽在马林塔山隧道内，指挥所设在顶部台地上，与所有部队都建立电话联系。

1945 年 1 月 9 日美军在仁牙因湾登陆，31 日空降兵第 11 师在纳苏格布登陆和伞降后，南北夹击马尼拉。战斗持续了半个月，由于日军重兵防守，仗打得非常残酷。为了切断日军的海上补给，防止日军从海上撤走，美军决定以空降兵协同登陆兵，夺取哥黎希律岛。

美军为夺取哥黎希律岛，组成了“岩崖部队”。该部队由美伞兵第 503 团和步兵第 34 团 3 营编成，由伞兵第 503 团团长琼斯上校指挥。拉基中校率领的 317 空降运输航空大队的 51 架 C-47 飞机承担输送任务。此时，伞兵第 503 团和 317 大队都部署在明达罗岛，哥黎希律岛正好位于其活动范围之内。计划规定：步兵第 34 团 3 营由海上登陆，将哥黎希律岛守军拦腰切断。伞兵的任务是在步兵营的协同下，歼灭日军守军。由于拉基的航空大队只有 51 架飞机，全部出动，一次只能空降一个营的兵力，为此伞兵第 503 团分三个梯队。第 3 营、1 个野战炮兵连和 1 个工兵连为第一梯队；第 2 营、团部连、勤务连和 1 个机枪连为第二梯队；第 1 营为第三梯队。第一、第二梯队在攻击发起日空降，第三梯队于次日空降。第三梯队空降后用 20 架飞机进行空投补给物资，民都洛岛上的机场为空降出发机场。

空降突击夺取哥黎希律岛，确实是一项相当困难的任务，因为该岛没有便于空降兵着陆的地方。唯一适合空降的地域，是位于岛的尾部的金德里机

场。琼斯上校通过已获得的空降地域的航空照片，决定吸取参谋的意见，挑选山上仅有的两块比较开阔的高尔夫球场和练兵场作为空降场。在高达 150 米的日军重点防守的山顶实施伞降，而且伞降地域的长度太短，岛上还经常有时速为 24 至 40 公里的大风，如果按伞降最低允许高度 120 米跳伞，需 20~25 秒钟才能着陆，再加上飞机的时速为 176~192 公里，每架飞机一次进入目标的时间只有 6 秒钟，只能投下 6~8 名伞兵，这就是说每架飞机要进入三次才能投完。琼斯认为，必须要制定出一个非常严密的作战计划。为此他和第 317 空降运输航空大队指挥官拉基中校计划采用两路单机跟进，在相距 500 米的两个预定空降场上同时空降。空降兵第一梯队着陆 2 个小时后，第 34 步兵团第 3 营再从南海岸的山脚处，登陆，以便伞兵能进入阵地，对他们实施火力支援，同时也可以把日军的兵力引向顶部台地，减少登陆兵的伤亡。登陆兵登陆后，即向马林塔山和岛的尾部攻击。为了保证美军的战斗机和轰炸机有足够的白天时间对该岛实施火力准备，空降突击时间定在 2 月 16 日上午 8 时 30 分。同时也明确，第一批伞降的第 3 营的任务是：夺取并扼守空降地域，清除山顶台地上的一切障碍，为第二批伞兵空降作好准备，以火力支援在山脚下登陆的步兵第 34 团第 3 营。

2 月 12 日，琼斯上校又组织各营、连长乘轰炸机从空中侦察了空降地区的地形。所有空降人员又都利用沙盘熟悉空降战斗地区的情况，对装备进行了充分的准备和仔细的检查。除武器、弹药外，每个人还携带四日份的干粮和两壶水以及部分枪械部件。

美军早在 1944 年 12 月至 1945 年 1 月间，就对哥黎希律岛进行了一次比一次规模更大的轰炸，在发起空降突击之前的最后几天里，美军对该岛的每一平方公里都实施了最猛烈、最密集的航空火力准备，岛上日军许多防御工事被摧毁。

1945 年 2 月 16 日，天刚蒙蒙亮，从峡谷中徐徐升起的晨雾，飘过哥黎希律岛上的练兵场和高尔夫球场。这时，停泊在马尼拉海湾的美军 3 艘重巡洋舰、5 艘轻型巡洋舰和 14 艘驱逐舰开始对哥黎希律岛实施炮击，舰炮射击后，美军第 5 和第 13 航空队的 70 多架 B-24、B-25 轰炸机和 A-20 攻击机，又从 7 时 47 分开始，把 3125 吨炸弹倾泻到岛上各种军事设施和炮兵阵地上。岛上的 35 个高射炮阵地被摧毁，到处是断垣残壁和被炸断的树木，日军的所有电话线都被炸断，坂垣的指挥所已和外界完全失去联络。

美军的舰炮火力对哥黎希律岛实施突击时，在该岛以南约 220 多公里为民都洛岛机场上，“岩崖部队”第一梯队空降兵第 503 团第 3 营的士兵，背着降落伞、携带装备登上了飞机。7 时 15 分，一架架 C-47 飞机冲破薄薄的晨雾，腾空而起。51 架运输机在空中编成长长两路纵队后，径直向北飞去。

8 时 30 分，正当美军的航空火力从顶部台地转向岛的尾部地带时，首批 C-47 运输机经过 1 小时 15 分的飞行，在海拔 330 米的高度上，成两路纵队进入了哥黎希律岛上空。左路纵队飞向练兵场，右路纵队飞向高尔夫球场。第 3 营营长约翰·埃里克森中校站在第一架飞机的机门口，一面侧身观察烟尘弥漫的练兵场，一面留心看着机舱门口上方的绿色信号灯。他向机舱内排成一路的 7 名伞兵喊声“准备”，伞兵们便迅速做好离机的准备。岛渐渐在机下移动，当绿灯亮时，他们迅速跳离飞机。但这时海上刮起了每小时 30 多公里的南风，岛上风速达每秒 11~12 米，第一次进入跳下的伞兵大多落在预定空降场以南的地面上，该地到处是弹坑和炸断的树木、倒塌的房屋、炸

烂的铁丝网，许多身负重载的伞兵，着陆后倒在地上，被降落伞拖拉着。团长琼斯乘拉基上校驾驶的一架 C-47 飞机绕岛飞行，指挥空降。当他发现风速过大，伞兵大部都降落在场外后，就决定把跳伞高度从 330 米降到 300 米（即从高于山顶 180 米降到 150 米），飞机通过空降场后 6 秒钟跳伞改为 10 秒，后来他又把 10 秒改为 20 秒，终于把第二次进入的伞兵准确地空降在预定空降场上。运输机第三次进入空降地域时，琼斯带领和他同机的最后 5 名士兵在练兵场上空 122 米高度上跳伞。由于风速过大，着陆冲击力很大，琼斯被伞拖拉出很远，解脱后迅速集合起伞兵。

9 时 30 分，第一梯队全部空降完毕。伞兵着陆后，只受到日军微弱的抵抗，便迅速地控制了空降场。当美军伞兵对日军发起攻击时，坂垣才开始明白，他已处于空降突击之下。由于电话线被炸断，他手持军刀，冲出指挥所，企图亲自组织反击，可是刚出指挥所几步，就被美军伞兵扔的手榴弹炸死。由于岛上事先无反空降准备，日军的指挥官又在战斗刚开始就被打死，日军失去指挥，不能组织有效的防御，顶部台地的防御阵地很快被美军突破，并被分割包围。10 时，美伞兵占领了顶部台地的日军兵营、医院和指挥所，并继续向莫里森山和发电站进攻，同时以居高临下的有利态势，将日军压缩在詹姆斯山谷、切尼山谷和拉姆齐山谷内。琼斯又把一些 12.7 毫米机关枪配置到位于拉姆齐山谷和防波堤顶端的阵地上，以便掩护步兵第 34 团第 3 营登陆。

8 时 30 分，正当美军运输机在哥黎希律岛上空实施空降时，位于该岛西北部的马里韦莱斯港，爱德华·波斯尔思韦特中校率领的第 34 步兵团第 3 营搭乘 25 艘登陆舰，在驱逐舰和鱼雷快艇掩护下，开始向哥黎希律岛进发，并准备以每波 5 只船、分 5 个攻击波登陆。10 时 28 分，首批登陆舰到达该岛南面海岸时，美海军的一排排炮弹落在登陆地段，并有 3 艘驱逐舰驶近离峭壁 900 米的地方，用 12.7 毫米火炮对日军阵地实施抵进射击。伞兵的射手们也以俯射火力加强了对日军火力的压制。10 时 30 分，第 3 营开始登陆，前四个登陆波没有遭到强烈的抵抗，但第五个攻击波登陆时，遭到日军猛烈射击。有的舰艇在前进中被击中，一辆中型坦克从海滩向日军阵地攻击时也触雷被毁，还有一辆自行火炮和一门防坦克炮相继碰上地雷。但大部分官兵很快就通过布雷场和铁丝网，并发起冲击。步兵第 3 营只以很小的代价，就向岛内推进几百米，尔后又向东发展进攻，于 11 时占领了马林塔山。

伞兵第二梯队于当日 13 时空降，顿时顶部台地上空再次布满了降落伞。该梯队的指挥官托尔森中校 13 时 42 分最后离机。着陆后，除以一部分兵力防守空降场外，其余立即夺取了南船坞以北 450 米处的日军高射炮阵地，控制了由南船坞到山顶的公路，以保证与登陆部队会合。第一梯队的第 3 营除 1 个连继续与防守在莫里森山和绝壁边缘的日军作战外，另 2 个连分别向切尼山谷和拉姆齐山谷出击。日终时，琼斯在岛上的兵力约有 3000 人，虽然面对着的日军有 5000 多人，但美军已占据山顶台地和马林塔山，并有自己的 75 毫米榴弹炮连和步兵 34 团第 3 营的坦克和火炮、海军的巡洋舰和驱逐舰以及第 5 航空队的战斗机、轰炸机的支援。日军则被分割包围，缺少指挥和通信联络，已无法夺回主动权。

伞兵第 3 梯队的第 503 团第 1 营原计划在 17 日空降，但由于第一天已伞降了 2050 名伞兵，虽有一些伤亡，但不需增援也能够完成任务。琼斯向上级报告后，便取消了原计划，改为海上登陆。17 日早晨，该营搭乘 44 架 C-47

飞机飞往靠近苏比克湾的圣马塞利诺机场。这时伞兵已与波斯尔思韦特的步兵第3营会合，从而打通了顶部台地与马林塔山之间的通路。傍晚，伞兵团第1营乘船在哥黎希律岛海滩登陆，进入岛上。途中遭到日军阵地上火力的袭击，但日军火力很快被一艘护送该营登陆的驱逐舰的炮火压下去了。

随着夜晚的降临，日军的扰乱性攻击开始了。黎明时分，日军从切尼山谷向外发起了一次猛烈反冲击，一支600人的日军部队一直打到练兵场，后来遭到美军打击，伤亡惨重，败退下去。

在随后几天里，美军遭到固守在坑道和岩洞内的日军的顽强抗击。战至2月21日夜，坚守马林塔山隧道里的日军冲出，600名日军窜到该岛的尾部地带。23日，琼斯把夺取该岛尾部的任务，交给在海滩登陆的伞兵第1营。攻打尾部的战斗进行得很激烈。26日，日军又炸毁金德里机场南部的猴头小卿上的一个贮藏弹药的岩洞，使伞兵营损失52名伞兵，也迫使剩下的日军走出岩洞，进行激战。截至2月底，除了美军在岛上追捕日军零星的狙击手外，整个哥黎希律岛已平静下来。“岩崖部队”伤亡1200多人，打死日军4500余人，俘19人。

3月2日，美军太平洋战区司令麦克阿瑟将军邀和他当年一齐逃离哥黎希律岛的人，乘4艘巡逻鱼雷艇，沿着他们当年撤离时的路线驶往该岛。所不同的是，3年前是在阴沉的黑夜，这回则是带着胜利的喜悦，在青天白日下返回。

哥黎希律岛是第二次世界大战中，日、美双方都攻占过的少数要塞之一。美军之所以能在面积狭小、地形复杂条件下，对该岛实施空降突击并取得成功，重要的原因是针对具体情况制定了周密的计划，靠的是出敌不意以及空中和

海上火力的有效支援。二十四、神击洛斯巴诺斯集中

营

1944年10月22日，美军在菲律宾中部的莱特岛登陆，并占领该岛。12月15日日，美军又在莱特岛和吕宋岛之间的民都洛岛登陆成功，这就彻底打消了日军第14方面军在莱特岛决战的念头，日军开始着手准备在吕宋岛作战。但由于吕宋岛的许多兵力和军需物资都运到莱特，吕宋岛的日军既没有能够摧毁美军坦克的武器，又没有飞机，因而日军第14方面军司令官山下奉文上将决定将所指挥的吕宋岛的兵力一分为三：吕宋岛北部的据点称为尚武集团，部署方面军主力约15.2万人，由山下将军亲自率领；马尼拉东部山区称为振武集团，部署有第8师主力、马尼拉防卫队和第105师等，共10.5万人，由第8师师长横山静雄中将指挥；在克拉克东部山区部署了陆海军航空兵和第1挺进团约3万人，由第1挺进团团团长家田理喜智中将指挥，称为建武集团。山下的作战方针是，各集团在各自的区域里坚持持久战，以“保存自己，各自为战，长期抗战”牵制美军。1945年1月9日，美军第6集团军在林加延湾登陆，该集团军的第1军和第14军分别向尚武集团和马尼拉方向进攻，克拉克山区的建武集团因缺乏防御准备，很快被赶进深山。1945年1月31日，美军空降第11师两个滑翔机步兵团在吕宋岛西南的纳苏格布登陆，沿通往马尼拉的公路向北进攻。2月3日，又使用伞兵第511团夺取了17号公路的咽喉阿加山口，打通了马尼拉的南大门，从而形成美军对马尼拉的南北夹击态势。

日军将领在对待菲律宾首都马尼拉的防御问题上存有分歧，山下的方针是不在马尼拉设战场，部队撤离市区，军需物资也运往各据点；但盲目自信的马尼拉海军防卫部队的指挥官、海军少将岩桥不理睬山下将军要使马尼拉成为不设防城市的命令，指挥17000名海军防守部队，打算同4000多名陆军士兵并肩殊死作战，在马尼拉东南由6000多名防御部队构成“根科防线”，而且还得到配置在东起尼古尔斯机场、西至麦肯利堡一线的各种海军平射炮和高射武器的支援。因而美军的进展比较缓慢，伤亡较大，战斗也变得更加残酷。

酷。

2月3日，美军的两支坦克部队和机动车组成的机动队，以每小时近50公里的速度沿5号公路南进，黄昏时，别动队冲进马尼拉市的桑托·托马斯大学校园，解救出关在那里的5000名美国平民。2月4日夜，空降第11师开始接近“根科防线”，不幸的是，该师参谋长在侦察该防线工事时，被日军机枪击中。

斯温的空降第11师是和美第1骑兵师协同作战的，第1骑兵师从马尼拉的北部向南进攻，空降第11师于2月11日突破日军的“根科防线”与第一骑兵师会合。这时，斯温受命执行一项特殊的任务。

那还是在2月初在准备塔加伊塔伊岭空降任务时，美军第14军军长奥斯卡·格里斯沃尔德中将就命令空降第11师师长乔·斯温拟制一个空降袭击计划，“尽快”夺取洛斯巴诺集中营，把拘留在那里的美国和菲律宾战俘营救出来。

日军占领菲律宾后，便把在作战中俘虏的美军和菲律宾士兵和美国、英

国及其他盟国的平民，送进集中营。其中有许多是妇女和儿童，这些集中营设在桑托·托马斯、比里比德、加巴那统、洛斯巴诺斯。

洛斯巴诺斯(意为“浴池”)是位于马尼拉东南约 80 公里的内湖南岸、沿塔加伊塔伊至马尼拉的 17 号公路右侧的一个小城镇。距该镇约 3 公里有一所农业大学，被日军改成集中营，里边关押着 2000 多美军和菲律宾战俘。守卫集中营的日军有 275 名。洛斯巴诺斯及其附近还有日军步兵第 17 团和其他一些部队，共有万人左右。美军为防止日军将战俘转移或杀害，决定在进攻马尼拉的过程中实施营救。

斯温为了制定一个详细的营救计划，派出他的情报主任米勒，通过询问当地人、研究近期洛斯巴诺斯的航空照片和听取在集中营附近进行过侦察的菲律宾情报人员的报告等方法，弄清洛斯巴诺斯的日军的情况。2 月 15 日，米勒拿出了一份集中营的草图和有关日军活动情况的报告。此前，在米勒搜集情报时，有一个在几天前刚从洛斯巴诺斯集中营逃出的名叫迈尔斯的工程师来到斯温的司令部，提供了包括集中营每个岗哨的位置与战俘住处在内的详细情况。

为了解救这批战俘，美军第 11 空降师制定了空降突击、登陆和地面牵制相结合的协同作战计划。

该计划使用的兵力有：伞兵第 511 团第 1 营、滑翔机机降步兵第 188 团第 1 营；拉基上校指挥的第 65 运输机中队 C-47 飞机 9 架；两栖输送车第 672 营（两栖车 40 辆）、野战炮兵 2 个营、1 个侦察排和部分菲律宾游击队员。具体编成和任务是：由空降第 11 师抽调 33 人，和 80 名菲律宾游击队员组成侦察队，乘木船通过内湖，进入洛斯巴诺斯，用渗透的方法秘密越过日军警戒线，隐蔽在集中营附近，任务是为登陆和空降突击队施放发烟信号，并干掉集中营外围的哨兵。空降突击队由空降第 511 团 1 营“B”连担任，拉基上校指挥的第 65 运输机中队的 9 架运输机负责空中输送，从马尼拉南侧的尼古尔斯机场出发，于 2 月 23 日晨在洛斯巴诺斯东南侧空降，负责突击集中营，解救战俘，并掩护战俘撤离。湖上登陆队，由伞兵第 511 团第 1 营的“A”、“C”、“D”三个连担任。吉布斯上校指挥的两栖输送车第 672 营负责输送，于 2 月 22 日夜渡过内湖，在洛斯巴诺斯以东、集中营以北登陆，占领和扼守滩头阵地，待“B”连劫出战俘后，掩护两栖车前去接运和从内湖撤走，一直扼守到把所有战俘接回为止。地面牵制队，由滑翔机降步兵第 188 团 1 营担任，在两个野战炮兵营的支援下，从距洛斯巴诺斯以北 13 公里的马马蒂德以南，由陆上向集中营进攻，牵制洛斯巴诺斯地区的日军，使其不能向集中营增援。当战俘不能从湖上乘两栖车撤走时，协助空降兵打通陆路，保证战俘从陆上撤退。

劫俘战斗由滑翔机机降步兵第 188 团团长索尔上校指挥。

袭击洛斯巴诺斯集中营计划制定后，经第 14 军军长格里斯沃尔德批准，按预定时间于 2 月 23 日执行。

担负劫救战俘任务的第 511 伞兵团此时正在马尼拉进行巷战，该团在塔加伊塔伊岭伞降作战和对马尼拉的进攻中，已伤亡 310 多人，团长也于 2 月 11 日阵亡。根据预定计划，伞兵第 511 团 1 营和滑翔机步兵第 188 团 1 营于 2 月 21 日黄昏从马尼拉市区撤出战斗，到蒙廷卢帕和帕拉尼亚克集中，进行战斗准备。

部队集结后，各连连长又乘飞机到洛斯巴诺斯集中营和内湖湾上空进行

了空中侦察，并选定农业大学北部的一个三面靠树林、一面靠铁路线的一块小场地作为空降场。

2月21日晚，侦察队从马马蒂德乘木船出发，趁夜暗驶向洛斯巴诺斯，午夜从日军防线右翼越过，拂晓前上了湖岸，上岸后将船藏在沼泽地里。22日潜伏了一天，入夜后向集中营接近。

22日，担负伞降任务的“B”连进到尼古尔斯机场。当日晚，两栖输送车第672营绕过马尼拉东侧，进到该市以南的帕拉尼亚克，载运第511团的“A”、“C”、“D”连，并沿1号公路驶向马马蒂德。23日2时，从马马蒂德进入内湖，向登陆场开去。

担任地面牵制任务的滑翔步兵第188团1营穿过丛林地带，也于23日早晨进入向集中营发起进攻的冲击出发地域。

22日夜，潜伏了一天的侦察队利用夜暗，慢慢地穿过沼泽地和稻田，向集中营运动。其中1个班奔向洛斯巴诺斯附近的湖滩，为两栖输送车标示登陆位置，其他人员则在集中营周围和预定空降地域占领阵地，等待空降部队到来。

23日7时，侦察队标示登陆海滩位置的两股白色磷烟烟柱在树林上空出现了。与此同时，在集中营后方的预定空降地域上空也有两股烟柱升起。于是两栖输送车驾驶员便加大油门向海滩冲去。运送“B”连的9架运输机贴海面进入，最后爬高掠过洛斯巴诺斯上空，拉基上校的领队机以空降地域的白色烟柱为引导，在140米的高度上，采取单机跟进队形进入预定空降场，“B”连全体人员安全着陆。美军伞兵的突然空降，使集中营守军一片混乱，他们奔跑着，试图拿起武器进入防御阵地。但美军伞兵在15分钟的时间里就夺取了集中营进口处的三个日军火力点，并与侦察队会合，将275名日军卫兵全部歼灭。

伞兵空降的同时，第一批上陆的两栖输送车，遭到海滩两侧高地日军步兵的攻击，先头车辆迅速向左、右两翼展开，以封锁和掩护登陆地段，其余车辆则一直向集中营开去，最后一批上岸的是炮兵两栖输送车，上岸后即在海滩附近展开，占领发射阵地，对两侧高地的日军进行压制性射击，以掩护向集中营开进的两栖输送车。

两栖输送车在向集中营开进途中，没遇到更多的困难。当他们到达那里时，“B”连和侦察队的士兵正在让体壮的战俘排队，同时把那些生病、体弱而需乘车的人搀扶出来。仅用几分钟，担负护送的纵队便与被解救的集中营全部人员向海滩进发了。

担负地面牵制任务的滑翔机步兵第188团第1营和加强的两个野战炮营以及一个反坦克自行炮连，23日早晨从马马蒂德以南的进攻出发地域向洛斯巴诺斯方向出击，牵制了日军步兵第17团，使其未能增援集中营守军，或对滩头美军发起反冲击。

在作战过程中，伯吉斯少校乘一架轻型观测飞机在战场上空盘旋，观察日军兵力调动情况，并与师长斯温保持联系。他通过观察，没有发现日军调动，便向斯温报告说，海滩可以扼守相当长时间，保障两栖车往返把所有营救的战俘以及空降的伞兵从海上运回。斯温当即决定伞降和被动救人员从海上乘两栖车返回。

在洛斯巴诺斯，伯吉斯率部队抗击日军的微弱抵抗，扼守着滩头阵地。满载着战俘的两栖车周而复始地往马马蒂德后送，接着，又把第511团和侦

察排的全部人员运回。

美军对洛斯巴诺斯集中营的袭击之所以成功，主要是作战计划富有创造性，伞兵和游击队、两栖车及地面部队紧密配合，隐蔽突然，战术运用恰当，所以这次作战被美军称为一次“完美的小规模军事行动”。

二十五、机降目标——东京

是一座由褐色石头建成的三层楼房。 1945 年 7 月 17 日下午 5 时，在这座楼的接待室里，美国、英国、苏联三国首脑举行了代号为“终点”的最后一次战时会议的第一次会议。 杜鲁门、丘吉尔、斯大林围在圆桌旁，两边是他们各自的助手和顾问。会议的入口处及会议室里都挂有三个国家的国旗。

就在这次波茨坦会议举行期间， 1945 年 7 月 26 日，美英苏三国首脑讨论了结束对日作战的条件和有关对日本的战后处置方针。经过反复的协商和斗争，通过了一项决议，即《波茨坦公告》。因为苏联当时尚未参加对日作战，因此没有签字，这次公告事后是以美、英和中国以共同宣言的形式公布的。后来苏联出兵对日作战，也正式在公告上签字，所以《波茨坦公告》最后也就成了美、英、中、苏四国的对日共同宣言，实际也是向日本发出最后通牒，让日本在投降或毁灭之间作出选择。

但直到 1945 年 8 月 5 日，日本陆军在美军对其本土猛烈空袭下，无视波茨坦对日作战宣言，仍在顽固坚持“本土决号作战”。日本大本营在 1944 年 12 月底在菲律宾莱特岛决战失败后，就研究确定，要在日本本土周围进行最后决战，并于 1945 年 1 月中旬，完成了《帝国陆海军作战计划大纲》。《大纲》规定，第一阶段在小笠原、冲绳、台湾等本土外围重要地区决战；第二阶段在本土决战。根据《大纲》要求，日本首先于 2 月上旬着手加强孤岛、海岸要地的防卫，同时研究本土的战备方针，进行本土决战演习等。4 月 8 日制定了《“决”号决战准备纲要》，进一步提出包括朝鲜、库页岛、千岛群岛及其近海在内的本土决战，并开始了本土决战的准备。

在《“决”号作战计划》中，日本估计盟军主力将于 6 月以后在南九州登陆，故决定 6 月中旬基本完成四国、九州的作战准备，7 月底以前基本完成其他地区的作战准备，9 月底以前全部完成作战准备，尔后进一步充实、强化。此外，在库页岛、千岛群岛和朝鲜方面，也加强了对苏军的防卫。

由于日本政府对《波茨坦公告》采取置若罔闻的态度。8 月 6 日，正当美国总统杜鲁门参加波茨坦会议后，和他的代表团乘“奥古斯塔”号巡洋舰穿过大西洋返回华盛顿的途中，美国陆军航空兵部队在广岛的日本造船厂中心投下第一颗原子弹，当天夜里，杜鲁门又发表了一个声明，大意是：7 月 26 日之所以要在波茨坦发表最后通牒，其目的在于使日本人民免遭全部毁灭，但日本领导人立即拒绝了那项最后通牒。因此，他们可以预期，地球上从未出现的毁灭性打击将从空中袭来。

苏联根据雅尔塔会议期间的协定，在德国法西斯投降三个月后，即 1945 年 8 月实行对日作战。8 月 9 日凌晨，苏联红军分四路进入中国东北，对日军关东军发起全线攻击。日军决心采取“尽速准备发动对苏全面作战”。美国在苏联对中国边境的日军发起猛烈攻势后的几个小时，又在日本长崎丢下第二颗原子弹。

9 日，日本紧急召开六巨头会议，外相主张接受波茨坦公告，与陆相、陆海军两总长的意见相对立。当天深夜，在御前会议上，天皇作出裁决，由外务省于 10 日根据天皇授权，正式向美英中苏四国政府复照，接受波茨坦公告。但日本陆军仍等待四国答复其所提出的条件，并于 10 日又发布对苏作战命令和训示，坚持强硬态度。为此，美军用三个集团军进攻日本的计划

照常执行。

8月13日，美国总统命令麦克阿瑟将军向日本发起全面进攻，其目的在于为拟于9月1日对九州发动的进攻扫清道路。

8月14日上午，日本召开元帅会议，天皇决心结束战争。接着又召开御前会议，天皇拒绝了陆相、两总长的意见。当夜11时20分，天皇在宫中先后录制了两次诏书，并将录音盘交待从处保管，待15日正午播放。14日午夜，部分少壮派起来反对，竟一度占领皇宫，因未找到录音，旋即平息。阿南陆相于15日晨自杀。15日正午，日本向全国播放了天皇诏书，宣布日本投降，结束战争。

美军在进攻日本本土计划中并没有准备进行空降突击，而是把空降第11师作为预备队使用。计划最先登陆的是第1和第8集团军中的10个步兵师、2个装甲师和3个海军陆战队师。由于日本出乎预料地迅速投降，麦克阿瑟很快地作出了反应，命令立即将第11空降师和第1骑兵师作为首批占领部队，运往东京。

8月中旬，当与日本进行的投降谈判结束时，美军第11空降师正集中在菲律宾首都马尼拉以南。接到准备进攻日本命令时，该师并不明确是伞降还是机降。8月15日，该师把重武器留在原地，搭乘B-24轰炸机和运输机转至冲绳岛。到达后，从驻守该岛部队那里得到600辆吉普车。根据命令，该师当天就应飞往日本，由于台风影响和日本国内发生骚乱，特恩兹上校率领下的空降先遣队1个营直至8月28日才飞抵横须贺附近的厚木机场。麦克阿瑟为了运送余下的部队，把包括100架B24“解放者”式轰炸机在内的所有运输机部集中起来，从8月30日开始，在72小时内把第11师的11300名官兵运到东京。

8月30日下午之时，麦克阿瑟乘坐“巴丹号”C-54运输机，越过富士山，直飞厚木机场。座机滑入跑道，美国军乐队奏起乐曲，机舱门打开，麦克阿瑟头戴便帽，鼻梁上架着一副太阳镜，嘴里叼着老玉米轴做的烟斗，稳步走下舷梯。随后，坐上一辆“林肯”牌老式轿车，以消防车开道，与随行人员一起向横滨开进，由于这些车烧的是木炭，路上一再抛锚，从厚木机场到横滨短短的24公里路程，竟走了2个多小时。

麦克阿瑟到达日本后，美第1骑兵师9500人也于9月13日前空运到东京。这些飞机返回时，从日本又运出近17000名盟国战俘。

1945年9月2日9时，在东京湾内停泊的美国战列舰“密苏里”号上举行了隆重的受降仪式，首先是日本外相重光葵代表日本天皇和政府，陆军参谋总长梅津美治郎代表帝国大本营在投降书上签字。然后是接受投降的同盟国代表美、中、英、苏以及所有对日作战的同盟国的代表依次签字。至此，结束了这场人类历史上付出代价最大的战争。

美军这次空运两个师到东京是比较成功的，对迅速有力地促成日军的彻底投降，避免不必要的流血都起到重要作用，同时也对以后的空中机动提供了经验。

结语：血染的伞花

“善”攻者，动于九天之上。”2000 多年

前，中国古代军事先哲孙子就代表人类发出了对空中机动作战的热切渴望。在他以后，更有无数的文人骚客用梦幻想像之笔塑造了一批又一批“天兵天将”，臆造出一场又一场“空中机动战争”。然而，在现实生活中，人类却始终没有摆脱对大地束缚的无奈，直至 20 世纪初时航空事业的崛起。

航空工业革命大潮的汹涌而起，导致了现代科学技术与远古梦幻的契合。人们继开发了飞机的武器平台价值之后，又开发出了它的运输平台的价值，给沉溺于地心魔力数千载的步兵插上了飞翔的翅膀，使“天兵天将”的神话变成了现实。

在第二次世界大战中，人们首次看到了一种神奇的新型兵种——空降兵。这支“带翼步兵”依靠飞机或滑翔机实施远程机动，自

由驰骋于战场上空，随意跨越地表障碍，行踪飘忽，神出鬼没，出敌不意地出现在战场最关键、最要害的地段上，给敌以掏心捣肺式的迅猛打击，演出了一幕幕惊心动魄、玄妙神奇的“天战”活剧，为这场名垂青史的大战增添了最为绮丽的篇章。

在现代战争中使用空降兵进攻敌人的构想产生于第一次世界大战后期的梅斯作战，但那仅仅是米切尔的一个大胆的设置。空降兵真正运用于实战是在第二次世界大战期间。第二次世界大战堪称空降兵的“出道之战”。在这次大战中，空降兵不仅对战争的进程和结局产生了重要影响，推动了现代战争作战方法、作战样式的根本变革，它自身也从战争实践中汲取了丰富的养料，从幼稚走向了成熟。空降兵和空降作战的全部历史正是从这次大战开始，向今天、向未来延伸的。

第二次世界大战期间，苏联、德国、英国、美国、法国、意大利、日本、中国等相继组建和使用空降兵参战。战争初期，德国为了实现其“闪击战”，在占领挪威、丹麦、比利时、荷兰时都使用了空降兵，取得了很好的效果，以后又多次使用，规模最大的一次是 1941 年 5 月在夺取克里特岛作战中，伞降了 7000 人，机降了 15000 余人，完成了夺取该岛的任务；但由于兵力使用分散，使空降兵和运输机损失都较大。苏联空降兵于 1939 年夏，在中蒙边境对日作战中第一次使用，同年底在对芬兰作战中再次使用。1941~1945 年间，在对德作战中累计使用空降兵 50 万人次，主要用于进行敌后破坏和游击活动。1945 年 8 月苏军对日作战中，曾在我国哈尔滨、沈阳、吉林、长春、大连等地实施小规模空降，人数均在 50~500 人左右。美军在 1940 年 9 月成立了第 1 个伞兵营，到 1943 年才开始运用空降兵作战。中国国民党军队于 1944 年 1 月在国民党第 5 集团军内设一个伞兵团，这是中国军队的第一支空降部队。该部队于 1945 年 4 月改编为陆军突击总队，直属国民党陆军总司令部，总队下设 20 个伞兵队，计 3200 人，当年 6 月 9 日首次进行空中跳伞。

综观第二次世界大战中空降兵的使用，可以看出空降作战的基本样式有伞降和机降两种。在一次作战使用中，往往根据使用的兵力、任务以及地形等条件，可以是单独伞降或单独机降，也有的是伞降和机降结合实施。结合实施时，通常是先伞降后机降。一般情况下，规模较大的空降作战通常是伞降和机降结合进行。德军 1940 年 4 月 9 日在丹麦、挪威的空降，5 月 10 日

在荷兰的空降和 1941 年 5 月 20 日在克里特岛的空降，都是采取这种形式。

为了充分发挥空降兵的快速突击作用，有效地配合地面军队作战，各国在使用空降兵时都十分注意选择空降的时机。

空降时机，通常情况下应根据空降兵力的大小及其可能持续的时间、地面作战部队进攻的速度，在既不能丧失战机，又能和正面部队保持协同的情况下来确定。空降的时机，通常选在地面发起进攻同时，或稍前进行，如德军在丹麦、挪威、比利时、荷兰的空降是在地面进攻同时进行的；苏联在 1941 年 9 月 22 日在敖德萨的空降，日本 1942 年 2 月 14 日在苏门答腊岛的空降，美军在 1945 年 2 月 16 日在菲律宾的哥黎希律岛的空降以及美、英在 1943 年 7 月 10 日在意大利西西里岛的空降都是在地面部队进攻前进行的。

在时间上，昼间和夜间均有，但从二战期间空降来看，选择白天占多数，而且成功较多，夜间大规模空降往往损失较大。如美英联合对西西里岛空降，夜间伞降 7100 余人、机降 2000 余人，共使用运输机、滑翔机 795 架，其中损伤、失踪及原机返回达 320 架（占 40%），伤亡 1500 余人，伞兵绝大部分降落在预定的空降场之外。美军在总结这次失败教训时认为，夜间大规模空降是得不偿失的。

在空降地区和空降场的选择上，各国在使用空降兵时，主要根据空降兵的任务、空降规模以及敌方兵力部署和地形条件而选定，一个空降地区通常包括若干个空降场。空降场一般选择靠近预定夺取的目标；附近无敌集结的部队，特别是装甲部队；敌地面防御和防空火力薄弱；场内无妨碍着陆的障碍物；有足够的面积的地域。空降场的数量主要根据空降的兵力和任务而定，通常情况下一个空降场一次可空降伞兵 1 个营至 1 个团的兵力，如英、美联合进行的莱茵河空降战役，美 1 个师在 4 个空降场降落（伞降、机降各 2 个空降场），英第 6 师在 6 个空降场降落（伞降 2 个、机降 4 个机降场），空降地区面积约为 8×10 公里。

空降的地区和目标，从第二次世界大战中空降战例中可以看出，通常是在战役、战术纵深内的重要地域、机场、交通枢纽、重要桥梁、渡口、山岬口和通道，或空降袭击破坏对方的后方指挥机构、通信设施、仓库、水利设施等。机场是空降作战中争夺的重要目标。实施空降时一般是最先占领机场，或在占领其他目标的同时占领机场。1945 年 8 月，苏联红军在我国东北对日空降作战，即以伞兵分别占领机场、铁路枢纽和武器仓库；英美对西西里岛、诺曼底、荷兰、莱茵河等地的空降，都是在占领对方战略要地、桥梁、渡口、滩头阵地的同时夺取机场。只有少数空降作战是远离对方机场，配合正面部队进攻，切断对方道路，夺取交通枢纽、补给中心，解救被俘人员及破坏仓库等。

空降作战中根据使用兵力的大小来确定空降规模。第二次世界大战中规模比较大的空降（空降 7000 人以上的）有 6 次，其中以伞降为主、结合机降的 5 次，除英、美军在莱茵河战役空降 17000 人，德军在 1941 年 5 月进行克里特岛战役空降 22000 人取得成功外，其余几次均遭失败，或未达到预期目的。中等规模的空降（2000~5000 人），如美军对哥黎希律岛伞降，大部分都收到一定效果。小规模空降通常在 1000 人以下，由于人员较少，便于组织，而且能利用空降的突然性，一般都能达到预期的目的。如 1945 年 8 月 19 日至 22 日，苏联红军在我国东北对日军作战，每次伞降 50~500 人左右，都收到一定效果。日军对南洋群岛的 4 次伞降，规模为 350~720 人，也收到一定

效果。

空降作战时，如要用降落伞空投人员及武器装备时，空投高度越低，散布面越小，越能较好地隐蔽企图。同时，留空时间也短，可减少地面火器对伞降人员的杀伤，易保证部队着陆后迅速集合，投入战斗。但也不是越低越好，还要有一个最低安全开伞高度，第二次世界大战中，伞降的高度均在 500 米以下。如德军在夺取希腊的科林斯大桥和克里特岛时，伞降高度均在 120 米；美军在诺埃姆福尔岛伞降高度仅为 0 米，在哥黎希律岛伞降高度为 150 米。

第二次世界大战期间，各主要参战国虽然都成立了自己的空降部队，组织了多次不同规模的空降作战，在作战中空降兵发挥了十分重要的作用。但由于当时运输机的载运量小，重武器装备只能用滑翔机运载，空降兵的突击力和机动能力弱，难以进行高强度的持续作战，因此大大限制了空降兵的发展和作战使用。

战后，各国都在认真总结和吸收二战中空降作战的经验教训，特别是随着军队航空输送能力的提高以及大纵深、立体进攻理论的发展，空降兵数量有了增加，虽然各国部队数量不等，但空降兵占其陆军总数的比例则相差不多。而且空降作战理论有了新的发展。在战后近 200 次局部战争和突发事件中，有 50 余次以机降、伞降手段使用空降兵投入地面作战。如朝鲜、越南、中东和马岛战争，苏军入侵捷克和阿富汗，美军入侵格林纳达、巴拿马等，都使用了空降兵，并取得成功。

空降兵是一支不仅能配合地面部队作战，而且能够独立执行任务、完成特殊使命的突击力量。因此，世界各国普遍重视空降兵的发展和建设。目前已有 80 多个国家建立起不同规模的空降部队，在空降兵建制中，不仅有摩托化部队，也有机械化部队；不仅有突击部队，也有火力支援的炮兵、导弹和武装直升机部队；不仅有战斗部队，也有保障部队。空降兵数量也由过去占陆军 6%，增加至 10% 以上。如美军现役空降兵部队为 1 个空降师和 2 个空中机动师；原苏军有 8 个空降师，并在方面军一级组建了空降突击旅，在集团军一级组建了空降突击营；英、法、德等国也编有师（旅）级规模的空降部队。许多阿拉伯国家也纷纷仿效西方国家，建立自己的特种部队，埃及建有 7 个突击旅和 1 个空降旅；叙利亚建立 12 个特种部队营和 9 个空降旅；阿曼也有 1 个空降团。在南亚次大陆，印度有 2 个空降旅；孟加拉国也组建了空降部队。在作战使用上也出现了一个新特点，就是各国都把空降兵部队纳入快速反应部队的行列，用以进行应急机动作战。

各国除加强空降兵的组织建设外，都大力改善空降兵的武器装备，其突击力、机动和保障力都相当于或接近于地面机械化部队。一些国家装备了轻型装甲车和伞兵战斗车，实现了系列化。如美军为空降兵专门装备“谢里登”轻型坦克；德国为空降兵研制了“克拉卡”轻型运输车，可以折叠，便于空投；俄军为其空降部队装备最先进的 GMI—3 型伞兵战斗车，乘员和伞兵可以坐在伞兵战斗车内随车一起空投到地面。该战斗车自重 13.2 吨，乘员 2 人，可载 5 人，最大时速公路为 70 公里，浮渡 10 公里，最大行程 500 公里。该车火力强，装备有火炮、反坦克导弹发射装置和机枪等，在伞降作战中可极大减少伞降后的集结时间，提高空降作战反应能力和突击力。

各国空降兵还都大力实现自动化，增编了反坦克和防空导弹，如德国就将 120 迫击炮、伞降野炮、“米兰”和“陶”式反坦克导弹等，均用改装的

“克拉卡”轻型车车载，提高了空降兵的地面机动力和火力。此外，各国十分重视低空降落伞的研究、制造和使用。美国洛克希德公司早在 1968 年就研究出一种快速集体跳伞装置，15 名伞兵成一排坐在机舱底板上的滑板上，用背带连在一起，牵引伞与背带相连接，跳伞高度 100 米，从牵引伞全部打开到全部着陆只需 6 秒钟。1968 年 3 月，前苏联伞兵在吕亚桑机场也表演了一种新的跳伞方法：50 人分乘 5 架赛—2 飞机，从 100 米低空进行集体跳伞，离机后 3~4 秒，伞兵操纵牵引机构把伞打开，再经 9~10 秒，人员安全着陆，50 人从离机到着陆，总共 22 秒钟。在战后的一些局部战争中，使用空降兵时，也都把跳伞的高度尽量降低。如美国入侵格林纳达，伞降高度为 150 米；入侵巴拿马时，在夜间空投了约 4000 名伞兵，伞兵跳伞也是在 150 米进行的。由于跳伞高度低，所有伞兵均没带备份伞。

目前国外伞兵用伞的发展趋势是提高伞的低空性能，提高一次开伞的成功率，以保证低空跳伞的安全。如原联邦德国研制出一种三伞组合的伞兵用伞，伞降的最低高度可达 80 米，这种伞低空性能好，开伞成功率高，三伞只要有一个伞张开，就可保证跳伞人员安全着陆；美国研制的 T10 型、M11 型系列伞兵伞具也具有低空性能；英国研制并装备部队的三叶型系列伞兵用伞适应于 90~120 米跳伞用。此外，各国的空降器材、设备都有很大发展，如俄、美采用的“包装空降系统”、“低空伞轴系统”，能使空投物资和器材更快、更准、更安全。

空降兵的产生仅有几十年的历史，但它在作战史上曾发挥重大作用。但空降兵目前仍是一个发展中的兵种，随科学技术发展和未来战争所呈现的新特点，空降兵在未来战争的地位和作用将日益显赫，这朵在战场上染红的伞花将更为世界所瞩目。

后 记

无论在多少年以后，第二次世界大战都是不会被人们遗忘的。其蕴含的历史价值，将令后人千秋万代地受用下去。

第二次世界大战深刻地改变了人类历史。其影响广泛地波及到政治、经济、军事、外交、文化和科技各个层面。在这次大战中，或出于正义的、或出于邪恶的目的，以军事科技的发展为中介，人类的智慧与自然界的能量完美地结合在一起，极大地释放出来，使战争的破坏力空前增大、战争手段空前增多、战争样式空前丰富、战争空间空前广阔。人类的战争活动由此进入到一个崭新的历史阶段。

从军兵种作战的角度审视和描述第二次世界大战的历史，能使人们更深刻、更全面地认识这场大战的本质和历史地位，把握住人类战争活动发展的脉络。正是出于这一目的，凭借自己对战争历史、尤其是第二次世界大战历史的理解和感悟，我们编撰了这套系列丛书，权作我们对这场世界反法西斯战争胜利五十周年的一个纪念。

在这套丛书的编撰过程中，我们有幸得到了中国著名二战史学家朱贵生教授、刘略女士等专家学者的指导，刘略女士的二战史力作《从诺曼底到巴黎解放》尤给了我们巨大的帮助，在此我们谨向朱先生、刘女士表示诚挚的尊敬和感谢之情。

作者
1995 年元旦

