

# 苏德战争期间,前苏联民航总局加入红军序列,全力支援前线—— 英勇民航机队征战反法西斯战场

## 自力更生,死里求生

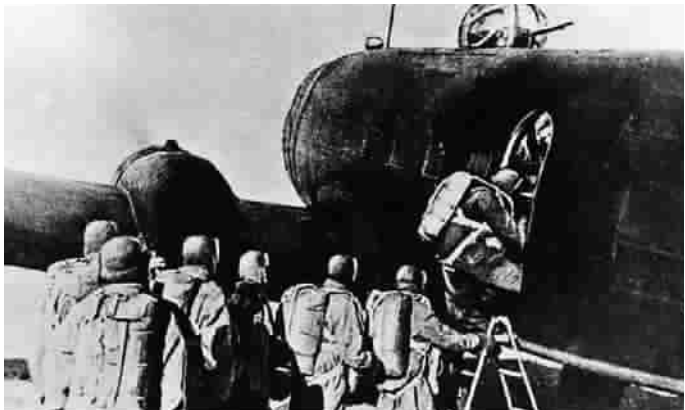
苏德开战之初,由于苏军缺乏准备,导致1800架战机被摧毁,制空权落入德军之手。为了支援前线,前苏联政府发出“一切为了胜利”的口号,动员包括民航总局在内的各种力量支援前线。当时,民航总局有142架飞机,其中性能最好的美制道格拉斯和国产里-2、PS-82飞机被编成5个航空大队和5个中队,向前线运送兵员、投送补给。1941年10月,莫斯科特别航空大队向奥廖尔紧急输送第5空降军,共运去5440名伞兵和12.5吨物资。与此同时,莫斯科郊外的第84工厂也加紧生产“军事化”的客机,这些飞机座舱里不再有舒适的内饰,连座椅也没有了,变成空空荡荡的货机。

参战之初,无法得到战斗机掩护的民航机群频频遭到德军战机的袭击,损失严重。民航总局向红军总参谋部申请在客机上安装武器,以便在遭遇敌机时自卫。可是当时的红军总参谋部已经忙得不可开交,无暇顾及飞机改装事务,只是让民航总局代表去莫斯科霍登兵营领取一些VVS-1航空机枪。“求人不如求己”,民航总局随后发起“战地小发明”运动,千方百计为飞机安装武器,例如:地勤机械师库利克设计的MV-3旋转枪架就能把VVS-1机枪安装在机身顶部,可以对付从上方来袭的德军飞机。虽然有了自卫武器,飞机来源却又出了问题。1941年10月,德军逼近莫斯科近郊,第84工厂被迫迁往中亚城市塔什干,直到1942年1月才能重新开工。在此之前,民航总局无法得到新飞机。

## “炼狱岁月”,毫不畏惧

1941年秋到1942年初冬,堪称前苏联民航的“炼狱岁月”,面对掌握制空权的德军,飞行动作呆板、缺乏自卫武器的前苏联民航飞机损失惨重。例如,1941年10月7日,1

空军和民航有着较为清晰的分界线,可一旦到了战时,往往都要承担保家卫国的重任。1941年6月22日,希特勒悍然发动入侵前苏联的“巴巴罗萨行动”,前苏联政府发布全国动员令,原本参与经济建设的民航人员和设施也要参与作战行动,经受战火的考验。在伟大卫国战争的史册里,身着蓝色制服的民航机组成员同样书写了属于自己的光辉篇章。



■ 苏联民航飞机搭载伞兵奔赴前线

架运输反坦克燃烧瓶的DC-3客机在罗加切夫遭遇德军战机,被打得凌空爆炸。

尽管战损率高,但前苏联民航飞机仍坚持在白天穿越前线。为了躲避德军飞机,许多民航机组尝试超低空飞行,却经常遭到德军地面火力的袭击。更糟糕的是,民航机组未受过军事定位训练,飞行员往往依靠公路和铁路来判定方向,但德军早就在道路沿线部署高射炮。在1941年底的莫斯科会战阶段,许多民航飞机就坠毁在莫斯科到斯摩棱斯克的公路沿线。后来,民航飞行员改以小村镇为定位点,飞行高度维持在2000米左右,借助云层掩护并利用急转弯和俯冲来躲避地面炮火,才使情况有所好转。

当民航总局配合红军反击德军对莫斯科的围攻之际,前苏联第二

大城市列宁格勒(今圣彼得堡)也遭到德军围困。为了保卫“十月革命的摇篮”,民航飞机勇敢地搭起“空中桥梁”,平均每天向列宁格勒运送150吨粮食,有时甚至达到200吨。一般情况下,每个机组每天都要飞行两次,分别在黎明前和黄昏后。返航时,这些飞机会带走妇女、儿童和伤员。参与行动的民航飞机往往以10架飞机组成密集的楔形编队,在毗邻列宁格勒的拉多加湖进行超低空飞行。由于缺少战机护航,这些飞机同样经常遭到德军打击。飞行员塔兰驾驶的运输机就在姆吉地区遭到德军攻击,2名机组成员重伤,被打断一条腿的塔兰仍坚持把飞机降落到列宁格勒。

## 空运空袭,样样精通

为了更好地支援前线,1942年

6月,民航总局整建制加入空军,成为第1运输航空兵师,师长是来自民航总局的女飞行员戈里佐杜波娃,下辖2个运输航空团(第101、102团)。同年7月,该师并入远程航空兵(轰炸机部队)。此时,所有民航机组都确定了任务范围:向敌后紧急运送物资时,主要由民航负责;向前线及附近区域运送兵员与物资时,主要由民航特别航空兵大队(实战经验丰富的民航人员)负责;执行夜间轰炸任务时,由远程航空兵负责,偶尔也安排民航飞机参与。

这时候,苏军拥有的运输机并不多,必须集中使用。1942年6月,苏军集中几乎所有能用的运输机,从克拉斯诺达尔飞往被德军包围的塞瓦斯托波尔,疏散当地驻军。1942年6月24日,来自民航的里-2运输机首次充当轰炸机,在夜间轰炸了希格雷火车站。用里-2运输机充当“业余轰炸机”是有原因的,它虽然飞得慢,但机上工作环境却比军用轰炸机更舒适:宽敞的驾驶舱以及供飞行员交替使用的2套驾驶系统都非常适合长途飞行。

1942年11-12月,充当“夜间轰炸机”的民航机群在斯大林格勒战役中发挥重要作用。它们从机场起飞后,在黑色的掩护下飞向伏尔加河右岸,伏尔加河左岸的探照灯为它们指明飞行方向和轰炸地点。有意思的是,当炸弹不够时,民航机组干脆投掷一些沉重的废金属,比如向德军战壕抛洒铁路道钉,这些从高空坠落的铁疙瘩足以砸碎德国人的脑袋。在持续的空袭中,苏军第102航空团(主要由民航机组组成)曾炸毁德军后方的2个重要渡口,给德军后勤补给制造了很大的麻烦。有时候,一些民航飞机甚至敢于在白天执行轰炸任务。第102航空团就曾接到轰炸彼托姆尼克机场的任务,以阻止保卢斯为首的德国第6集团军指挥人员搭乘飞机逃跑。由于时间紧迫,民航机群不得不在

白天起飞,并成功完成任务。

## 越战越勇,赢得胜利

当战局渐趋稳定之际,转移到中亚地区的第84工厂开始恢复生产,新飞机的产量迅速超过战损数量。1942年,苏军获得了423架里-2运输机,而在同一年,苏军只损失了99架里-2运输机,新增的飞机让苏军能够组建起新的空运部队。

到了1944年,苏军展开全面反攻,这时苏军的家底已非常殷实,到当年6月,苏军远程航空兵和民航总局拥有的飞机达到650架,远程航空兵甚至组建起3个军,即第5、6、7航空军。1944年初,苏军对纳粹仆从国芬兰进行密集轰炸,仅赫尔辛基就被连续轰炸了3次,空袭主力就是由民航飞行员驾驶的里-2运输机。他们从卡累利阿地峡机场起飞,一夜之间可以对芬兰进行3次往返轰炸。到了9月,民航机群又对匈牙利境内的目标进行轰炸。

根据战场统计,民航总局的飞机在被击落或报废前平均能飞670小时,而它们的年均飞行时间通常在500小时左右,由此可以算出每架飞机的平均服役时间略为超过一年。对于这样的消耗量,苏军工厂的产能足够应付。到1945年4月,苏军远程航空兵和民航累计拥有546架运输机,就在这个月,它们还对柯尼斯堡(今俄罗斯加里宁格勒市)等地负隅顽抗的德军实施了轰炸。

1945年5月8日,纳粹德国宣布无条件投降。当战事告一段落后,前苏联民航总局脱离军队序列,回归本来角色,苏军也把多余的运输机调拨给民航总局,让这些飞机继续为国家建设出力。事实上,直到今天,俄罗斯民航系统仍与军队保持着密切联系,随时准备为维护国家安全贡献自己的力量。 张华

## 经典战例

## 史海钩沉

好莱坞影星史泰龙和巴西球星贝利曾共同出演电影《胜利大逃亡》,讲述的是二战盟军战俘通过比赛巧妙逃离纳粹德国控制区的故事。而在真实的历史中,盟军战俘确实组织过大规模越狱行动,但遗憾的是,这次行动没能成功。

## “越狱委员会”

1942年,纳粹德军在波兰扎甘镇设立第三战俘营,专门关押被击落的盟军飞行员。整个二战期间,那里关押过约9000名盟国飞行员。这些昔日的“空中骄子”总想逃出牢笼,并为此成立秘密的“越狱委员会”,带头的是英国空军少校布舍尔,他的麾下云集着各类“人才”,例如伪装高手、地道专家、裁缝、“包打听”(善于打探情报者)等等。布舍尔向战俘们宣布,他将组织200余名战俘共同越狱,一旦成功,将成为二战史上规模最大的越狱行动。

为了准备行动,“越狱委员会”按照战俘的专长,分成挖掘组、工具组、地图组、证件组和保障组。挖掘组由号称“地道之王”的加拿大飞行员、前矿工弗拉蒂负责,他们将挖掘三条从战俘营内通往外界的地道。工具组由特维斯负责,他们用破碎的留声机唱片做底盘,把剃须刀片熔化做指针,组装便携式“指南针”。

地图组和证件组被战俘们戏称为“迪恩·多森旅行社”(当年欧洲有名的旅行社),因为他们负责制定越狱路线及途中使用的证件。证件当然是伪造的,战俘们先用巧克力贿赂看守,从看守手中骗来真的身份证和通行证,看过后再凭记忆伪造出来,几可乱真。保障组负责越狱行动所需服装,其中包括德国军装及逃亡途中所需的平民服装。

德国看守中,也有一批精通越狱的“专家”,盟军战俘们称之为“鼯鼠”(意为精于窥探)。“鼯鼠们”随时

可能闯入战俘居住的棚屋,手持铁钎东捅西戳,搜寻暗道。有时候,懂英语的“鼯鼠”也会躲在棚屋外,偷听战俘谈话。一旦发现有人挖掘地道,“鼯鼠”不会当场暴露出来,他们会装作不知情的样子让战俘们继续工作,到地道接近完工时,看守们会突然开来重型卡车,在地道线路上轧来轧去,直到把地道压塌为止。

为对付“鼯鼠们”的突然袭击,战俘们设计出“值班体系”,就是德国看守一进入战俘营,就派人跟上,形影不离,直到他离开战俘营为止。同时,战俘们还发明一套完整的手势信号,方便及时向其他难友预警。

在看守和战俘的较量中,挖掘组开始工作。计划中的脱逃地道有三条,分别起名为“汤姆”、“迪克”和“哈利”。为保证安全,战俘们精心隐藏地道入口,并多次演习“鼯鼠”突然袭击时的场景,最终确认,地道被发现的可能性微乎其微。

## 不该出现的结局

尽管战俘们小心谨慎,但德军还是嗅到了一丝风声,将19名嫌疑最大的战俘转移到别的战俘营,不过布舍尔躲过这一劫。虽然地道挖掘工作仍在继续,但“迪克”不得不被放弃,因为德国人在地道原定出口上新盖了一座房子,周围的树也被砍光了。到了1943年夏,接近完工的“汤姆”也被发现,不得不放弃,现在“哈利”成了战俘们最后的希望。1944年3月,“哈利”终于完工,总长度102米,深入地下8.5米。

参加越狱的战俘们分为两组,一组是懂德语的“越狱老手”,他们要逃回英国;另一组则手持伪造证件、以外国劳工名义坐火车逃往瑞士。越狱时间定为3月24日夜,总人数为220人。战俘们在预定时间都集中到第104号棚屋(“哈利”的入口就在棚屋里),22时30分,第

一批战俘进入地道。预定脱逃速度是每分钟1人,但由于有德国哨兵巡逻,战俘们不得不加倍小心,以至于实际上,每逃出一个人最少需要5分钟。3月25日凌晨4时55分,有76人成功通过地道逃入附近的森林,第77位战俘正在地道出口内焦急等待着“可以行动”的信号。

此时,一队德国巡逻兵慢慢接近地道口,放哨的战俘轻轻拉了拉信号绳,示意第77位战俘稍等。没想到后者会错了意思,居然从地道里一跃而出,惊愕的德国兵愣了几秒钟才缓过神来,立刻开枪射击,布舍尔精心策划的越狱行动宣告暴露。德军展开全面搜捕,结果逃出去的76个人很快被抓回来,其中“越狱总指挥”布舍尔被捕后,于3月29日被处死。战后,布舍尔等牺牲者的骨灰被移至波兰的“老兵营公墓”,一块花岗岩墓碑铭刻着当年曾经发生过的传奇故事。 王权

# 盟军战俘未能实现“胜利大逃亡”