

舰载机飞行员培训系列丛书

AIR WARRIORS

THE INSIDE STORY OF THE MAKING OF A NAVY PILOT

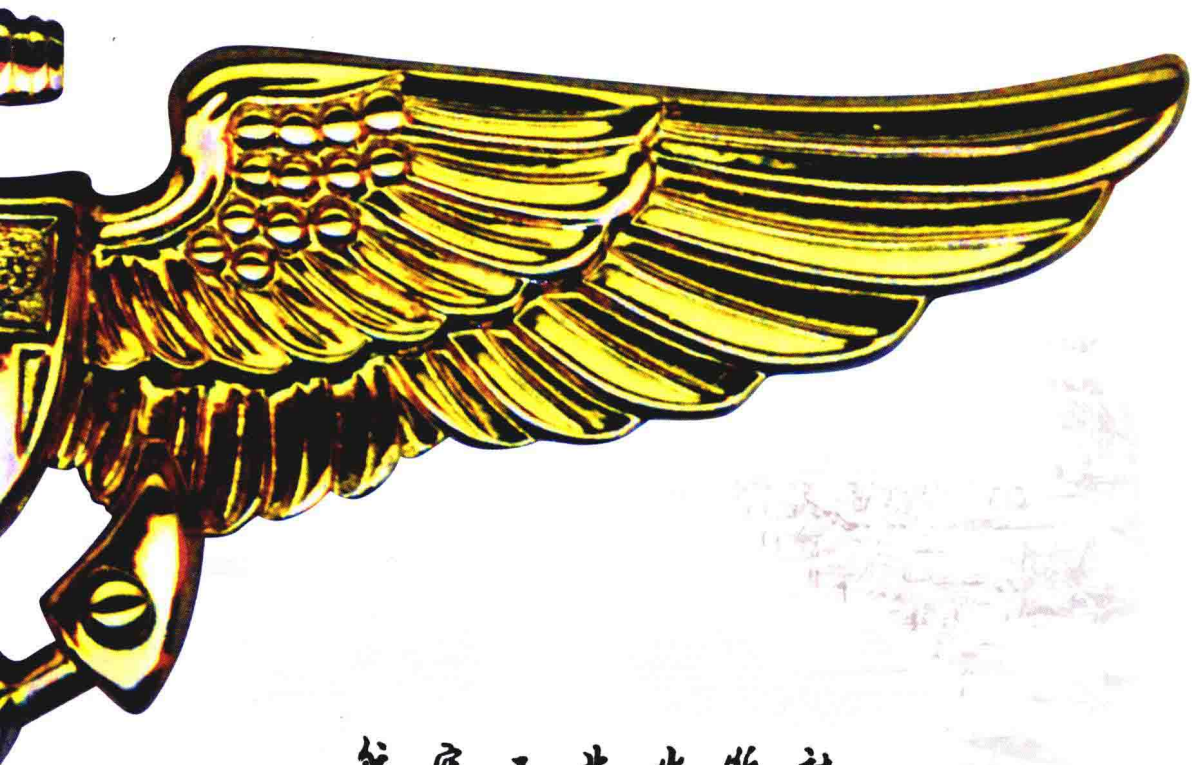
空中勇士

——美国海军飞行员培养内幕

[美] 道格拉斯·C. 沃勒 (Douglas C. Waller) 著

刘畅 刘明 怀大强 徐雁军 译

谢文娇 张锋 王睿 褚世永 吴杨萌 译校



航空工业出版社

空中勇士

——美国海军飞行员培养内幕

[美] 道格拉斯·C. 沃勒 (Douglas C. Waller) 著

刘畅 刘明 怀大强 徐雁军 译

谢文娇 张锋 王睿 褚世永 吴杨萌 译校



航空工业出版社

北京

内 容 提 要

本书译自《Air Warriors—the Inside Story of the Making of a Navy Pilot》——由美国人道格拉斯·沃勒所著的一本纪实性文学作品。原著详尽地记述了十余位飞行学员“脱胎换骨”的成长过程，不仅包括飞行技能的逐渐娴熟，更对学员的心理成长着墨甚多，展现了向一名合格海军飞行员转变的艰辛和荣耀，揭示了美国海军飞行员培养的大量内幕。

原著作者之父为退役海军飞行员，另外，为体验生活和收集素材，作者在航母上生活数月，甚至亲身尝试了战斗机的驾驶。因此，作者与海军飞行员们建立了深厚情谊，掌握了大量一手资料，并且深刻了解了美国海军军队文化。加之其为战地记者，故其作品内容详尽且忠于事实，语言平实无华，但又不失可读性和趣味性。

本书的翻译忠实于原著，语言自然流畅。译者在翻译中着重注意了中美文化差异，使译文更加适合国人的阅读习惯。

相信本书可以为中国读者掀开幕布的一角，来一窥美国海军飞行员的培养过程。并希望本书可以为我国舰载机飞行员的培养提供些借鉴。

图书在版编目 (C I P) 数据

空中勇士：美国海军飞行员培养内幕 / (美) 道格拉斯·C. 沃勒 (Douglas C. Waller) 著；刘畅等译. --
北京：航空工业出版社，2017. 1

书名原文：Air Warriors: The Inside Story of
the Making of a Navy Pilot
ISBN 978 - 7 - 5165 - 1154 - 1

I. ①空… II. ①道… ②刘… III. ①纪实文学—美国—现代 IV. ①I712.55

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 311754 号

北京市版权局著作权合同登记

图字：01 - 2016 - 5380

Douglas C. Waller

Air warriors: the inside story of a Navy Pilot

ISBN 0 - 684 - 81430 - 7

Copyright: © 1998 by Douglas C. Waller

All Right Reserved. Authorized translation from English language edition published by
SIMON & SCHUSTER.

空 中 勇 士

Kongzhong Yongshi

航空工业出版社出版发行

(北京市朝阳区北苑 2 号院 100012)

发行部电话：010 - 84936597 010 - 84936343

三河市华骏印务包装有限公司印刷

全国各地新华书店经售

2017 年 1 月第 1 版

2017 年 1 月第 1 次印刷

开本：787 × 1092 1/16

印张：26

字数：371 千字

印数：1—2000

定价：68.00 元

丛 书 前 言

为了有效支持我国舰载机试飞员、飞行员培训，舰载机飞行员培训工作组收集整理了一系列有关国外海军舰载机飞行员训练大纲、飞行训练指导等重要技术文件，通过翻译、整理，形成了一套舰载机飞行员培训参考丛书，内容涵盖了熟悉飞行训练、失控飞行训练、航母路基上舰训练和上舰认证等多项训练内容。希望通过了解国外海军培训技术文件及飞行训练科目，帮助我国舰载机飞行员培训走上正规化、系统化和国际化的道路，促进我国航母舰载机战斗力的形成。

译者前言

道格拉斯·沃勒花费两年的时间完成本书，于1998年出版，沃勒在创作过程中与许多专业人士进行了大量的交流，保证了故事的真实性。

本书深入描绘了美国海军舰载机飞行员的招募及培训的完整过程，为世人了解20世纪90年代中后期美国海军航空兵的生活提供了大量第一手资料。在翻译过程中，译者发现即使在20年后，书中所描述的很多人物都可以在美国的一些交流网站上依然可以找到。

本书是以若干个真实的故事背景为主，形成的一册纪实性书籍。可读性、趣味性较强，我们可以从中学到不少培养海军飞行员方面的经验；更加深入地了解美国海军的军队文化；熟悉美国式的思维方式和做事方法。

翻译过程中，发现书中很多涉及中美两国文化差异的内容，如果直译可能会让读者产生理解方面的困扰，译者就采用了注释或意译的方式，以便于中国读者更顺畅地阅读此书。

本书编译过程中，肯定存在很多不足之处，敬请广大读者斧正。

译者

前 言

伟大的上帝，请让我活着完成这次飞行吧！我一边这样想，一边尽快地从氧气面罩中吸气。这次缠斗中，我在凯文·尼伯林克上尉的后座上把自己捆绑好，同时祈祷自己不会被他所驾驶的 T-45 喷气机进行的攻击性转弯甩出去，或是被所感受到的压倒性过载所压昏。

从 20 分钟前开始，我们在加利福尼亚州的航空站，一个阳光灿烂的的日子里进行模拟空战，但感觉却像过了 20 年一样。飞行教官尼伯林克正在与他的一个学生，比尔·西格勒上尉进行对抗演练，他的 T-45 “苍鹰”教练机就在我们的前面。

直到现在，这场缠斗使我意识模糊，大地、蓝天以及地平线混作一团，失去了方向感。我对于刚接战时发生了什么已经没有任何概念。回到地面，我花了 12 个小时采访尼伯林克和西格勒，以弄清这半个小时的模拟战。我买了一个绘图本以描绘空战中的整个过程，结束时我共画了 37 页飞行态势图。

尼伯林克按下他左手把持的油门手柄上的无线电开关，与我交谈。

“好了，你可以开始握操纵杆了，”他在无线电里说道，“我们要像西格勒一样直飞，然后使劲向左转向，进入缠斗。”这时尼伯林克想让我握住这架飞机的操纵杆，换句话说，控制它的飞行，并在接下来的一段时间里成为战斗机飞行员，即使我在此之前只玩过纸飞机。

“你想让我控制？”我问道，我的声音走了调，不敢相信刚才所听到的话。

“没错，你来。”尼伯林克轻松地说，就像让我开他的车周末出去玩一样，但这次更像是高速赛车。

惊恐的我握住了两腿之间的操纵杆，感觉就像这架飞机里我唯一能把握的东西一样。为了开始机动，我需要使劲右转，将机身瞄准从对面飞来的西格勒。

我轻轻地向后拉操纵杆，使机头向上，然后竭力向右边拉。我感觉我像是在和操纵杆进行拔河比赛。右转弯时，过载作用于我的身体，飞机几乎垂直扎向地面。我试图控制操纵杆，但过载用力拉着我的肩膀，感觉像我的孩子们还小的时候攀在我的右臂上。

“用力，用力，用力！他在那！”在尼伯林克的命令下，我和操纵杆用力较量，努力使机头指向西格勒。

“嗖”地一下子，西格勒的座机从我们的左边一闪而过。

“转弯！”尼伯林克马上开始指挥。

我把操纵杆尽力向左边推回，这样飞机就能进行反方向的小半径转向。

“转弯！瞄准他！”尼伯林克喊道，让我使这架“苍鹰”抬头。

“推杆！”

我拉了杆，然后尽可能的推了下去。

“现在感觉到一点振动了没？”他问道。

一点？这架该死的飞机在我转弯的时候一直在强烈抖动，我逼着它飞的。

“现在，在你转弯的时候回头看。”尼伯林克接着说。

我迅速转动自己的眼球，生怕我现在如果转了脑袋，就再也拧不回来了。飞机的过载现在快要达到5了。

“你看到他没？那边，左八点钟方向，有点高的地方。”

尼伯林克快速问道。

我已经不知道我自己现在在哪，也不知道八点钟方向是哪边了。

而且，我更不知道西格勒在哪。

“非常好，你正在与他缠斗。”尼伯林克称赞道。不，其实我不是想

打，我只是想保住自己这条小命。

如果我再控制飞机一段时间，我们会坠毁并摔死。我确信这一点。

“最好你来控制！”我在对讲机里对尼伯林克焦急地说。

“为什么他要放弃？”尼伯林克心想。到此为止，我其实一直在飞着一个相当不错的转弯，并可以瞄准西格勒射击。我们的飞机在地面 20000 英尺^①以上，如果我操纵的“苍鹰”失控，仍然有足够的空间让尼伯林克接手控制并稳定飞机。

“好吧，我接手操纵杆。”尼伯林克无奈地说，他不知道我为什么突然变得胆怯了。

我松了一口气，这架飞机物归原主。

后来在地面上，我责备自己为什么那么早就放弃了操纵。但是坐在驾驶舱的座位上时，疲惫不堪的我所能想到的只是，我怎么让自己加入这个项目中的？

我不得不承认，我开始写这本书的时候是很勉强的。我的研究开始于数年前的“尾钩”丑闻，当时在拉斯维加斯会议上，一些喝醉了的海军飞行员对女性进行了侵犯。我那时开始着手了解这些驾机在海上服役的年轻男人，少数情况下也有女飞行员。在航空母舰上起飞降落的都是些什么人？他们都像汤姆·克鲁斯那样？电影《壮志凌云》里的那种飞行员？他们是怎样成长，如何训练的？我开始时完全不知道，我甚至都不想去了解。我作为杂志记者，为“尾钩”丑闻而来，起初对海军飞行员并没有特别深刻的印象。在 1991 年 9 月，数百人聚集在内华达州的拉斯维加斯，参加一年一度“尾钩”大会。“尾钩”的名字来自于为捕捉飞行甲板上的缆绳，以使着舰的飞机停下来的钩子。“尾钩”协会推动海军航空兵主办的年度会议，已经成为一个飞行员的“麦加圣地”。

那年，年轻的飞行员们的心情很糟。“沙漠风暴”行动中的空中战斗

① 1 英尺 = 0.3048 米。

基本由空军进行，空军和陆军获得了最多的荣耀。因为海军将领曾在飞机采购中处理不当，海军隐身攻击战斗机的计划已被取消。美国国会准备允许妇女参加战斗机中队。即使是同性恋者也获得了法院的批准，得到了参加军队的许可。

在拉斯维加斯希尔顿酒店的三楼，海军航空中队每年都进行热烈的晚会，放映黄色电影，进行脱衣舞表演，为女性刮腿毛，并在房间里用犀牛阴茎配酒。走廊上的“夹击”也成为一种传统，喝醉了的飞行员们列成两队，从两侧摸索并把妇女推到大厅中。1991年的活动变成了罪犯行为，80多名女性，其中的一些还是青少年，被粗暴对待或遭到性侵犯。

在我看来，“尾钩”事件更多的是反映了军队内的道德腐败。海军过去曾不顾财政负担，在冷战期间想要达成600艘军舰组成的舰队这么一个不切实际的目标。而后，海军被宙斯盾巡洋舰击落伊朗客机事件，美国海军学院被作弊丑闻、吸毒、性侵犯事件以及汽车盗窃团伙事件搞得四分五裂。海军里的间谍像沃克兄弟和乔纳森·J. 波拉德那样窃取大量机密。老将军们保护在道德和法律上采取不当行为的高级官员们，使其免于被处分。然后，海军作战部长——海军上将迈克布达，由于佩戴在越南战争期间没有获得的勋章，选择自杀而不是面对公众的羞辱。

军事改革家们，甚至有些将领也质疑花费超过50亿打造的航空母舰，现在已经失去了利用价值。空军——海军航空兵的长期竞争对手，声称其远程轰炸机可以像航空母舰上的舰载机一样，能够攻击任何目标，而且这样做更便宜。这些辩论将海军飞行员逼到了墙角。他们反驳道，每当有国际危机出现，总统问的第一个问题总是：“最近的航母在哪里？”

20世纪80年代，电影《军官与绅士》中，主演理查·基尔刻画了严厉的训练教官是如何将年轻的海军飞行学员培养成出色男人的，以及试图嫁给飞行员的女追星族们。汤姆·克鲁斯则是在电影《壮志凌云》中美

化 F-14 战斗机飞行员的大男子主义，和他们的五光十色的世界^①。在航空母舰上降落是肯定令人兴奋的，但空军军官们向我保证，这只比他们的空军飞行员在更长的跑道上降落强那么一点。

我在启动这个项目时发现了另外一个问题：要详实地记录海军飞行员的训练，我需要与他们一同参与飞行，这将是感受他们的经历并传达给读者的唯一的方式。但我并不是真的和这些飞行员同样热爱飞行，其实，我真的不喜欢它。我倒不是像一些人害怕空中旅行，在稳定的大型喷气式客机中，我会感觉很舒服，但我害怕小型通勤飞机。当遇到气流颠簸的时候，我心会跳到嗓子眼。我不喜欢高，而且讨厌过山车，它直接就能让我晕机。

我花了三个月的时间，与五角大楼以及遍布全国的海军航空站的飞行员们交流，讨论关于这本书的想法。我知道我必须要有军队的合作才能进行。记者不能就这样走进一个基地，自己跳进高性能军用喷气飞机的后座。我必须要有几十个来自海军和航空兵部队等不同部门的许可才行。海军还没有从“尾钩”事件中完全恢复过来，起初他们还担心作者会在完成这本书的两年间，围绕这件事戳他们的痛处。

在海军给予最终批准之前，我也不得不通过飞行体检，然后花一个星期就如何作为驾驶舱乘客来应对突发事件进行了严格培训。我在未来两年中会经历很多飞行，即使在有一个良好飞行安全记录的军队中仍有可能是危险的。海军在处理“尾钩”丑闻过程中可能是不称职的，但他们很聪明。

他们认识到一名记者如果死在飞机上可不会是个好的公关活动。就像对他们的其他每个飞行员一样，飞行外科医生检查我的身体状况，评估我

^① 汤姆·克鲁斯主演的《壮志凌云》英文原名为“Top Gun”，这个名称是内华达州法伦的海军战斗机武器学校的绰号。在汤姆·克鲁斯的电影中，描绘 Top Gun 是大摇大摆的空中王牌的基地。实际上，学校培训的是教官。每个 F/A-18 和 F-14 中队，每两年选送一名飞行员到战斗机武器学校，花差不多十周时间学习最先进的空中格斗和轰炸战术。然后回到他们中队，教导其他飞行员相关战术。

是否适合坐在军用飞机的后座上，而且我需要每年更新认证。作为一个四十多岁的中年人，我几乎不具备成为样板的条件，但我通过减肥通过了体检，而且我一直把治疗高血压的降压药带着。

我在佛罗里达州彭萨科拉海军航空站训练了一周如何成为乘客，在那里学生们开始他们的飞行员初始训练。这个过程不好玩，我不得不戴着头盔，穿着飞行靴，以及大约二十磅^①的飞行装备游七十五码^②，然后浮在水里两分钟。我学会了如何伞降到海里，然后迅速在降落伞浸水并拉着我下沉之前从中脱离。我被绑在一个弹射座椅中并沿轨道发射，以模拟飞机驾驶舱中的弹射，它使得我的背部酸痛了好几天。我被安排在高压舱中，模拟了我在高海拔的空中，驾驶舱内的空气压力调节器出故障时可能遇到的缺氧状况。这让我头晕并且耳鸣了24个小时。我被装在一个金属圆筒中并旋转，来模拟我可能在飞行体验中遇到的空间定向障碍，我都快吐出来了。

他们把最可怕的训练保留到了周末。海军的飞机主要是在海洋上空飞行，所以飞行员必须知道他们在飞机坠落在水中之后如何逃生。许多飞机进入大海后将会发生翻转，飞行员的位置是颠倒的，驾驶舱将充满了水沉到海底。整整一天，我被扣在模拟驾驶舱或客舱中投到水池子里，在淹没过程中我需要解开座椅安全带并游到水面。我在几次训练中呛了水，当时我的眼睛被蒙上，以模拟在夜间从黑色的海水中的飞机中逃逸。被绑在座位上，颠倒了上下，戴着黑色眼罩，感受水通过我的鼻孔哗哗地流是十分可怕的体验。飞行员和乘员都需要通过这个训练，并在每隔四年需要复习一次。我发誓要在此之前写完这本书，我就永远也不再需要那么喝水了。

最后，我获得了后座乘员的资格，开始了我的研究。

当然，我对海军航空兵的第一印象被证明是错误的——那种通常刻板
的印象。1970年的海军研究声称，理想的舰载机飞行员是双亲家庭里的

① 1 磅=0.454 千克。

② 1 码=0.9144 米。

长子男性，有个意志坚强的父亲。那样的家庭，以及电影版的海军飞行员正逐渐过时。我发现，进入飞行学校的新少尉都比他们的上司更能够接受女性驾驶员。现在的海军心理学研究发现，海军的男性飞行员只有约20%的人具有《壮志凌云》里汤姆·克鲁斯那样的个性（男飞行员称他们为“让你头上冒火的家伙”；女飞行员称他们为“穴居人”）。男性飞行员里超过50%的具有“企业管理者性格”，具有攻击性，但强迫性远比“Top Gun”的类型少，其余都像会计师一样平淡。在少数打破传统的女飞行员里，常常有人具有和男人同样的性格。有的男性飞行员恶意传播谣言，说她们多数是女同性恋。很少有人在乎自己是否比民间女性更有女人味，起码在飞行中队里，她们不用为化妆和头发的事情担心。

我前后共采访了200多名飞行员，并发现比我之前设想的情形更加多样和有趣。

他们都喜欢谈飞行和他们自己。我很快就发现，飞行员是一个非常开放的群体。你所看到的就是你得到的。他们不害怕说出自己的想法，甚至在记者面前也是，这可能就是使得他们中的很多人在“尾钩”丑闻期间处于不利状况的原因。我花了很多时间，在驾驶舱和中队的准备间中采访他们，或在俱乐部中与他们分享啤酒，我很少感觉到他们会提防我的问题。

虽然他们性格不同，我采访过那些在航母上起飞和降落的飞行员们还是特意分享了他们职业中危险与刺激所孕育出的骄傲。空军飞行员可能是熟练的空战专家，但他们返航时不会在一个摇晃的500英尺长的跑道上着陆。海军飞行员难以掩饰自己对那些同在海军“水面战”舰艇单位的慢速船只的鄙视。“在陆地上你最糟糕的一天，就是在海上你最好的一天”——海军飞行员喜欢这么说。海军飞行员之间的另一种说法是：“飞行员在地面上的所有的时间都在谈论飞行，因为他们是对飞行充满兴趣；舰艇单位的军官们谈论船只，是因为他们没有别的谈。”还有一个说法是：“从来没有人被水面作战学校淘汰并被送回航空队”。

我的目标是尽量在本书中描述的每次飞行中以乘客的身份出现，在大多数情况下是如此的。我被禁止参加的唯一一种飞行训练是在夜晚的航空母舰上弹射起飞和降落。这些训练过于危险，即使是经验丰富的飞行员也会感到害怕。我恳求了海军方面，但海军坚决拒绝。我不得不在具有相当真实性的飞行模拟器中体验，并通过采访降落后的飞行员来描述这些飞行。

但是，我被允许参加很多的激烈飞行：空中缠斗训练使我失去方向感；俯冲轰炸训练使我的胃像翻出来一样；编队飞行训练中的飞机看起来是那么的近，甚至感觉互相之间会碰到彼此；在高速战术动作训练中离地面是如此之低，我下意识地用手推着我的座椅，生怕我的屁股会刮到沙漠地面；在昼间航空母舰的弹射和着陆过程中，我几乎终止了呼吸。我在飞行员面前保持一副若无其事的样子，试图假装和他们一样对这些事很淡漠。但很多时候我真的害怕，我觉得被绑在狭小的驾驶舱里，头上戴着头盔，脸上盖着氧气面罩，会使人患上幽闭恐惧症。我还担心我在转弯时要承受高达6g的过载而晕过去。我在第一次参加俯冲轰炸和第一次参加着舰和弹射之前的夜晚都无法入睡。我被警告过的上百个动辄可能发生的事故不停搅动在我的脑海中。如果飞行过程中发生了事故，我还能够记得如何正确的将应急杆拉出，并断开什么地方的卡扣和软管么？

有一个问题在整个创作过程中困扰了我：晕机。

从一开始，我在飞行过程中要么就吐了，要么就感觉特别恶心。飞行员们一直在我“废掉”的时候开怀大笑。我试了他们推荐的所有解决晕机的办法：上机前吃煎饼和橙汁，或是面包饼干配花生酱，或者苹果。

吃苹果的方法最好，是因为吐出来的时候和吃下去时味道差不多……没有一个方法奏效。

我无法忍受在飞行中必须弯着腰把头埋进一个纸袋里，最后还是去咨询了飞行医生。海军的医生为我开的药包含了所有给飞行员的晕机的重症治疗组合。每次飞行前我服用25毫克异丙嗪，一种强大的抗恶心并会让

我昏昏欲睡的片剂。为了不倒在驾驶舱里睡觉，我不得不同步服用另一种药——安非他明。由于之后的每次都服用药物，我在其余大部分飞行中没有晕机。

我也终于克服了恐惧，并开始享受飞行中的乐趣。倒飞、垂直爬升、左右转弯中的摇摆、翻滚和盘旋，逐步成为令人振奋的事情。我会发现自己在有机玻璃包裹的驾驶舱中一边东张西望，一边惊叹在喷气式战斗机座舱里所能看到的世界。飞行员偶尔会让我用后座上的操纵杆驾驶飞机。当然，他们也都时刻准备着在我一旦发生错误操作的情况下接手控制。驾驶飞机是件有趣的事情，我发现飞行员向我保证的事情是对的，即如果我握住操纵杆来控制飞机的运动，我的晕机状况就会消失。

渐渐地，我开始感受到了飞行的快感并爱上了飞行，就像以前飞行员们告诉我的，像融入灵魂中一样。飞行后返回准备室，我发现自己和他们一样兴奋地讨论着飞行中的事情。在我乘坐一架 F/A-18 “大黄蜂” 战斗机从航母上弹射起降时，该中队的指挥官，比尔·戈特尼中校在舰桥通过无线电呼叫我：“欢迎来到兄弟会。” 当我在弹射起飞进入爬升阶段时，我感到无比自豪。当然，我没能真正的成为这个兄弟会的一部分。对于所参加的大部分飞行任务来说，我并不比一袋绑在后座上的土豆更有用。但我能够理解这些飞行员之间特有的情谊，以及他们对所在中队共同的骄傲。

本书将从内部来描述这些空中勇士是如何造就的。佛罗里达州彭萨科拉的海军航空站，是海军航空兵的摇篮，学生们（大部分男学员，以及少数女学员）在这里开始最基本的训练，向学员们灌输海军飞行员的思想 and 在海面上飞行的各种陌生的危险。这个故事在结束前将花费两年多的时间和两百万美元——在作战飞机复杂的电子化驾驶舱中培养每个飞行员的时间和成本。

在这本书的写作过程中，作者获得了很多人的大量协助和建议。我的经纪人克里斯坦·达尔是第一个鼓励我开始这个项目的人。西蒙-舒斯特

(Simon & Schuster) 出版社的编辑——多米尼克·安菲索提供了相当多的支持。我深深感谢我在时代杂志社的编辑和同事，忍受了我偶尔的缺席，并提供了宝贵的意见来鼓励我创作这本书，以及协助编辑稿件。我要感谢马克·汤普森和南希·吉布斯。我也要感谢飞行员们保证了书稿中相关技术内容上的准确性，并纠正了许多错误。他们包括里奇·杰克逊上尉、达奇·劳赫上校（退役）以及鲍勃·亚克利中校（退役）。

当然，在这本书中剩下的错误和意见都是我个人的。

没有海军的首席信息官肯达尔·皮斯少将的早期支持，我无法开始写这本书。他为我项目在海军指挥部和训练中心敞开了大门。许多海军的公共事务军官协助我收集研究材料，并安排我参观中队。他们包括：乔·马其中校、马克·马林诺夫斯基士官长、迈克·科尔曼上尉、鲍勃·罗斯少校、杰拉德·帕森斯上尉、克里斯·西姆斯上尉、比尔·法里克上尉和伯特·拜尔斯。

另外特别感谢各中队的指挥官们，他们允许我在他们单位中自由活动并对成员进行采访。他们是 VT-2 中队的指挥官戴维·詹金斯中校，VT-21 中队的比尔·舒查克中校以及 VFA-106 中队的比尔·戈特尼中校。在每个中队里，都有飞行员被指派在我的调研过程中看护我。他们的工作不是要监控我的采访，相反，他们帮我了解训练时间表和手册，为我安排飞行训练的飞机，绕过了官僚的繁文缛节，并且花了很多时间向我阐述对中队行动的见解。

他们是托尼·查塔姆上尉、费尔顿·埃尔德上尉、格雷格·舒斯特上尉、迈克尔·卡尔上尉、乔·埃文斯上尉以及亚历克斯·豪威尔上尉。

很多高级官员在一路上为我提供了关键的帮助。他们包括史蒂芬·康特上校、查尔斯·内斯比上校、乔治·杜姆中校、罗伯特·海恩上校以及卡罗尔·怀特中校。我感谢所乘的三艘航空母舰的舰长为我提供的支持：“艾森豪威尔”号航空母舰的舰长马克·格米尔上校，“斯坦尼斯”号航空母舰的舰长罗伯特·克罗斯特曼上校，“肯尼迪”号航空母舰的舰长爱

德华·J. 法希上校。其他一些人也为本书提供了帮助。我要感谢汤姆和安帕金斯，林恩和莱德贝特，玛特和苏珊·沃勒，他们为我漫长的写作之旅提供了庇护。凯利·马拉也为本书的关键部分提供了协助。

这本书的完成也归功于家人的宽容和鼓励。我的孩子们，德鲁、大卫和科比，发现父亲回家时带回来与飞行有关的战争故事是一件有趣的事情。我的妻子朱迪，不仅长期支撑了我的精神，而且像以往一样担任了我最好的书稿编辑。最后，这本书献给美国海军中最好的军官和他的妻子。他们是我的父母，托马斯·沃勒上校（已退役）和芭芭拉·沃勒。

目 录

序幕	(1)
第一部分 飞前训练	(27)
第一章 高压氧舱	(29)
第二章 旋转木马	(42)
第三章 小道消息	(60)
第四章 女人	(73)
第五章 浸泡	(88)
第二部分 初上蓝天	(107)
第六章 VT 螺旋	(109)
第七章 下降	(163)
第八章 救赎	(183)
第九章 单飞	(192)
第三部分 空中勇士	(203)
第十章 瞄准	(205)
第十一章 缠斗	(231)
第十二章 婚礼	(275)
第十三章 航空母舰	(277)
第十四章 庆祝	(312)