

TIME
LIFE

WORLD WAR II COLLECTORS EDITION
美国
时代生活公司
授权出版

欧洲的空战

〔美〕 罗纳德·H. 巴利 著
时代生活丛书编辑
李琳 译

著
译

THE AIR WAR IN EUROPE



图文第二次世界大战史

典藏本

TIME
LIFE

美国时代生活版

WORLD WAR II COLLECTORS EDITION

中国社会科学出版社 海南出版社

美国时代生活版·图文第二次世界大战史

欧洲的空战

[美] 罗纳德·H. 巴利 著
及时代生活丛书编辑
李 琳 译

中国社会科学出版社
海南出版社

在完成轰炸柏林的任务后,美国“解放者”轰炸机的机组人员返回了在英国的空军基地。



图文第二次世界大战史
欧洲的空战

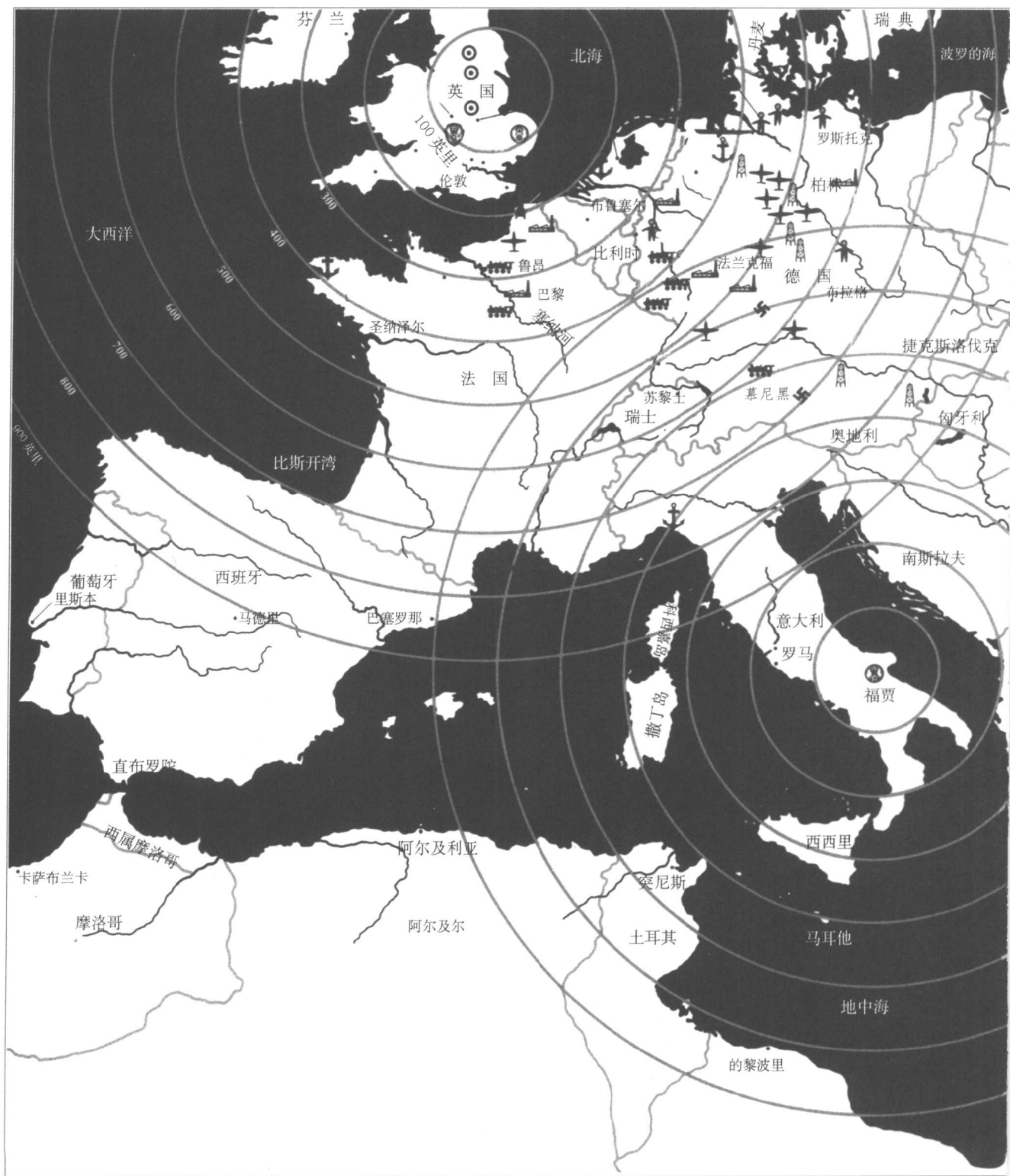
目 录

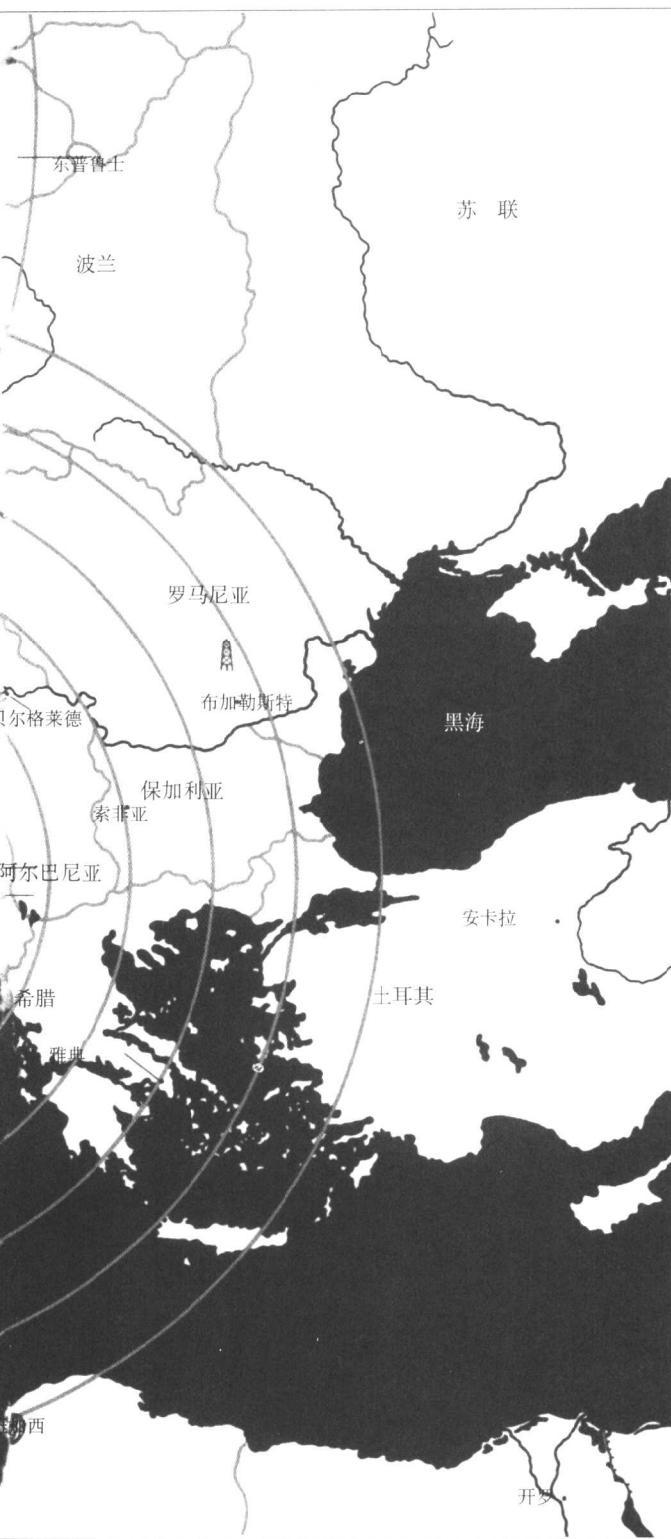
章节

- 1: 孤军奋战的英国 /24
- 2: “轰炸机” 哈里斯上任 /52
- 3: 夜以继日的轰炸 /80
- 4: 德国空军的反击 /128
- 5: 空中霸权 /152
- 6: 最后一击 /178

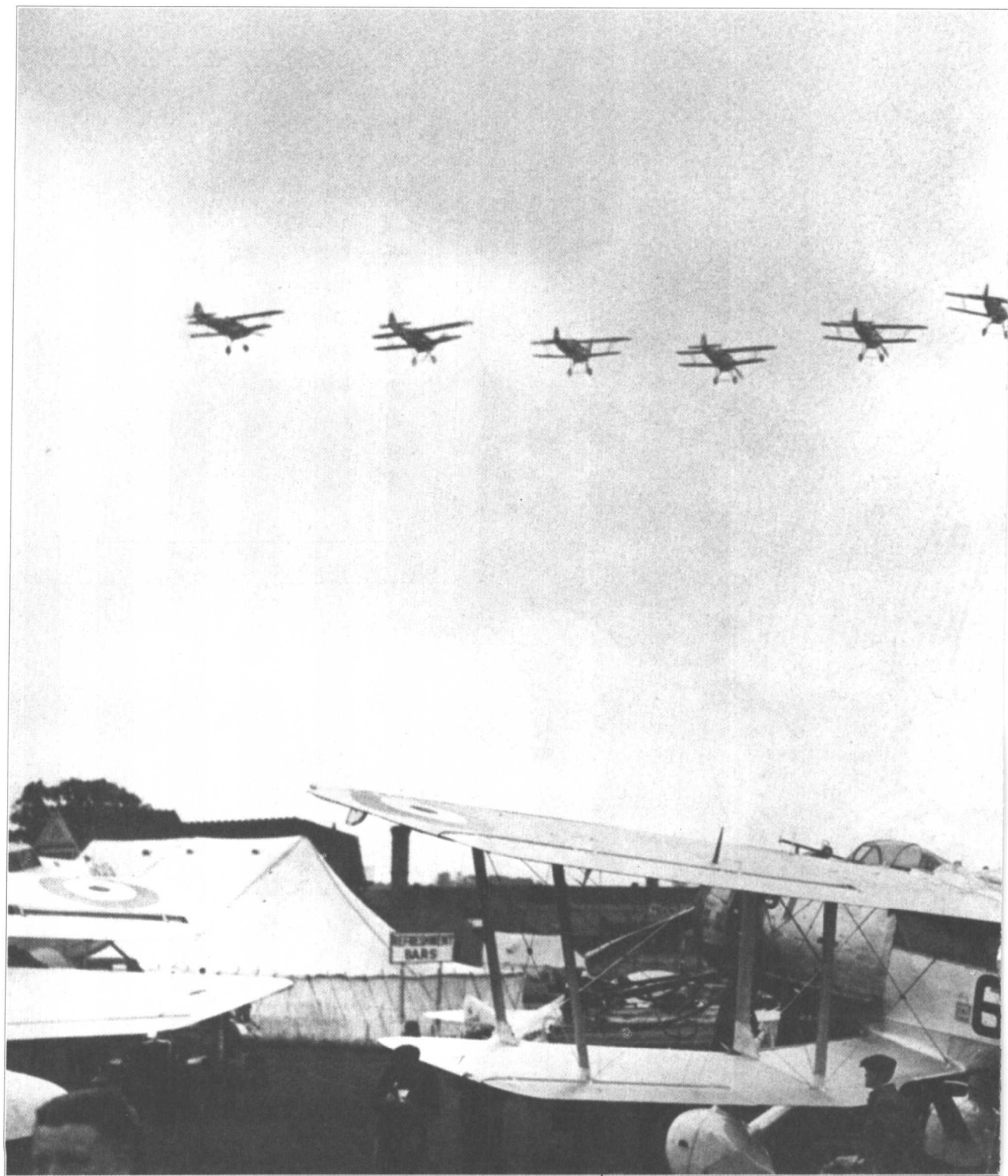
组图

- 铸造强大武器/8
- 皇家空军的艰难时刻/40
- 空中无所不见的眼睛/66
- 一次飞行任务的剖析/96
- 一个冒险的使命/112
- “梅塞施米特” 的英雄们/140
- 陆军的空中支援/166
- 飞行员的军备库/192

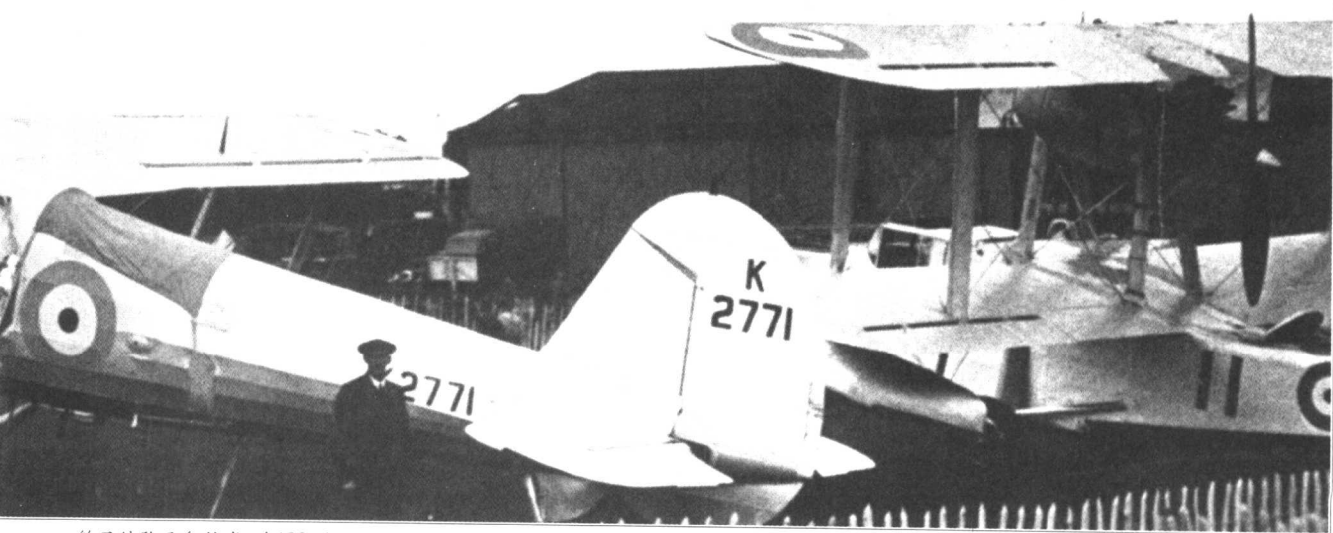




在欧洲空战的过程中,英国皇家空军和美国第八空军以英格兰为基地,对德国的工业目标、军事目标以及城市进行轰炸,并对德国的补给线进行了打击。1943年,美国第十五空军以福贾为基地开始对南欧和北美的德军目标进行轰炸。



铸造强大武器



练习编队飞行技术：在1935年的一次空展演习中，一组英国双翼飞机飞过伦敦亨登机场。

空中力量： 一个理念的艰难诞生

在一次世界大战结束之际，参战各国均已精疲力尽，空中力量仅仅是少数几个有远见之人心中一闪而过的念头，如著名的英国空军参谋总长休·特伦查德和美国陆军航空勤务部队副司令威廉·比利·米切尔。在当时大部分战略家看来，战时的空军仅仅是一种新奇的事物，在未来的军事中并无发展前途。正如法国元帅费迪南·福煦所说：“飞机作为一项运动一切都好，但对军队而言没有什么用处。”

而特伦查德则向众人声明了其不同的看法，但他很快发现仅仅为英国皇家空军的独立地位辩护，就使他面对了一大堆问题。他受到了主张裁减费用的官员们的抨击。在他们看来，并没有必要把空军从陆军和海军中独立出来。于是，特伦查德在1919年12月发表了一篇强硬、扼要的声明。在声明中，他主张成立一支小型而又训练有素的皇家空军，以适应未来的需要，而且这支军队不能受到传统军事分支的控制。因为那些军事分支把飞机简单地用做“一

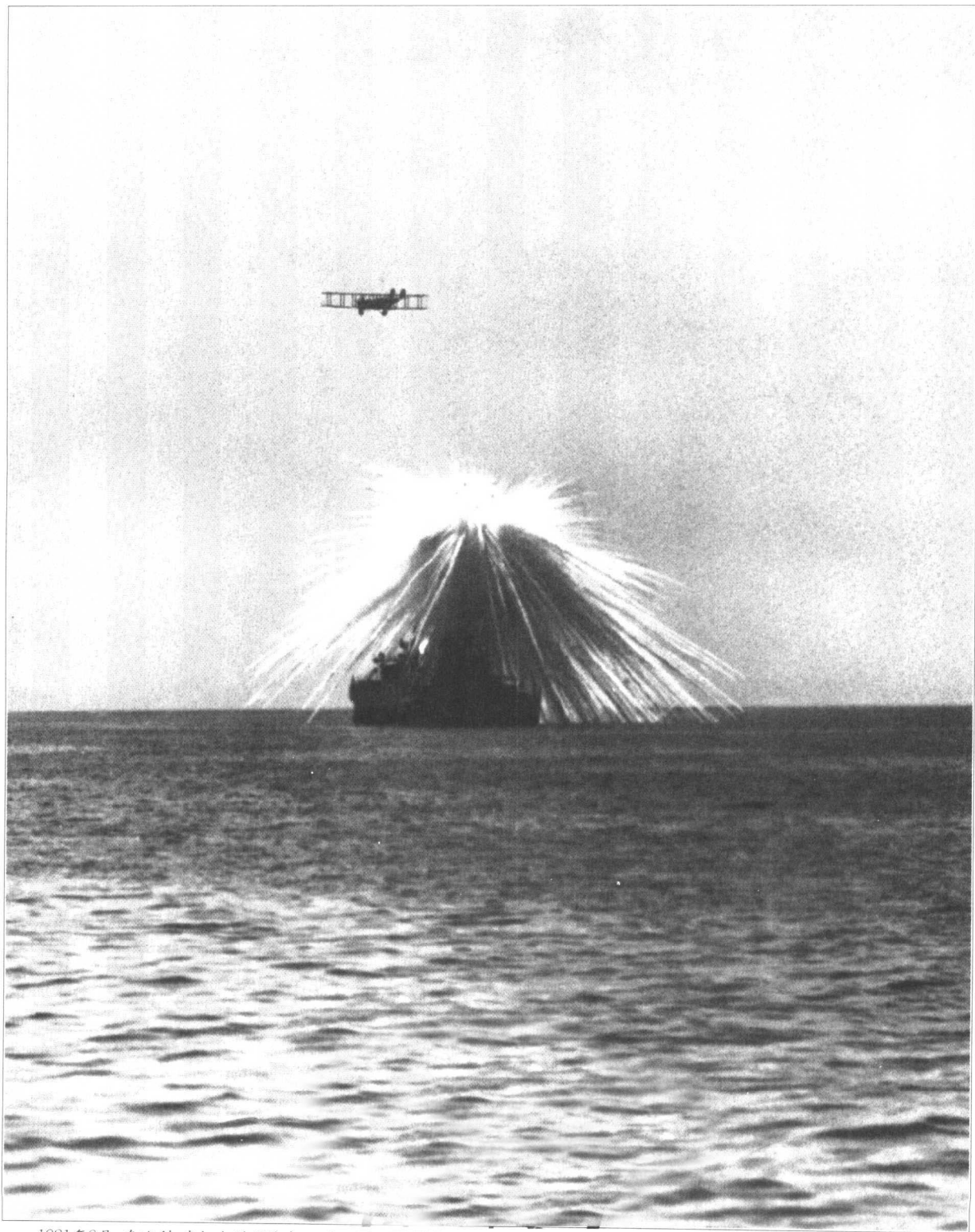
种由司机驾驶的运输工具”。正是因为特伦查德的这篇文章，皇家空军才得以一直保持并不受约束。因此，特伦查德曾说：“我已经奠定了一座城堡的根基：即使没有人在此之上建造比别墅更大的建筑，那么它至少将会成为一栋十分不错的别墅。”

在美国，空中力量的梦想者们面临着更为艰难的状况：由于妒忌他们的特权，陆军和海军的司令官们成功地反对组织一支与其有着同等地位的空军。但是这些强有力的反对者并不能阻止比利·米切尔向众人证明由他所定义的“空中轰炸”的巨大潜力。1921年及1923年，在大西洋海岸边进行的一系列试验中，米切尔的马丁MB-2型轰炸机摧毁了三艘缴获的德国军舰以及三艘退役的美国军舰。

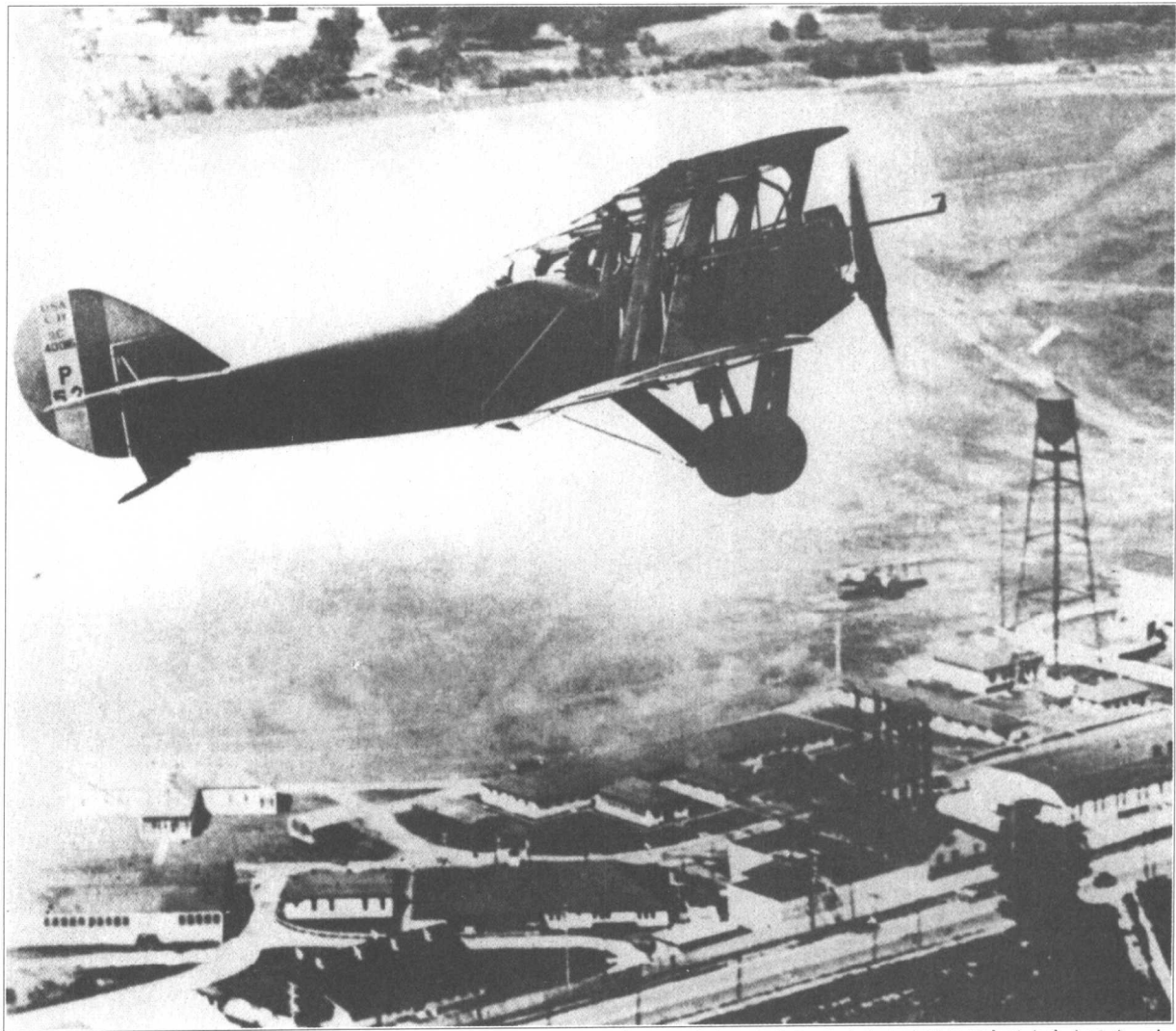
尽管如此，不论是米切尔还是特伦查德，都没有创造奇迹。到1925年，英国仍然不具备一支本土的轰炸机或战斗机空军中队，而美国仍处于改进其一战中使用的、已过时的引擎的过程中。但是，随着新技术对飞机的改进，空中力量的理念渐渐充实起来，并赢得了支持者。



英国空军力量的提倡者休·特伦查德在1934年第六〇四轰炸机空军支队的汉普斯敦司令部成立典礼上，代表皇家空军发表演说。



1921年9月,在比利·米切尔的试验中,一架双翼飞机投下一枚100磅重的炸弹,直接击中了一艘目标军舰的瞭望台。



1920年,在最新发展的增压器的协助下,一架拉贝勒双翼飞机爬升到33113英尺的高空,飞过俄亥俄州代顿市的麦库克区域。在那一高度,空气稀薄,气温是华氏零下67度,因而飞行员带了专为其定制的氧气面具,穿了电热毛皮飞行服。

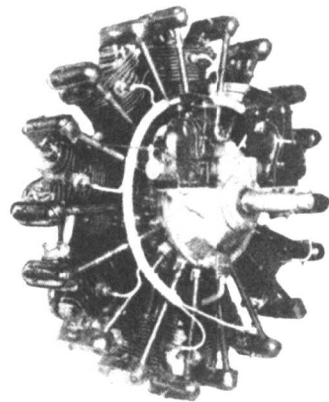
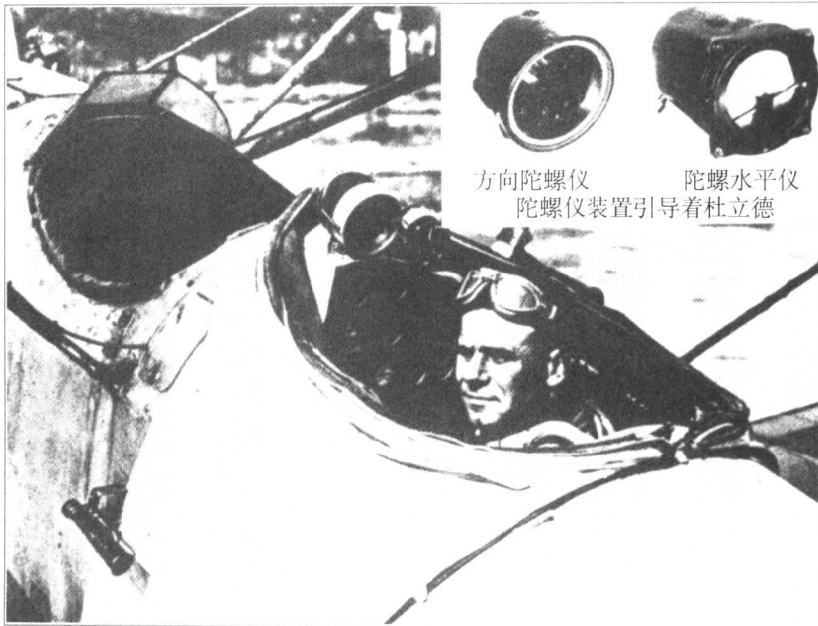
飞行技术的改进

“一名优秀的飞行员是不依赖于器械的。”20世纪20年代的飞机教师总是这样告诫他们的学生。在当时,作为先遣兵的飞行员可用到的航空设备存在着带危险性的缺陷,因而上述警告是十分明智的。例如,当时标准高度计的典型特征就是:迟10秒才记录高度——对于飞行在雾中或低空云中的飞机而言,这显然是十分危险的。

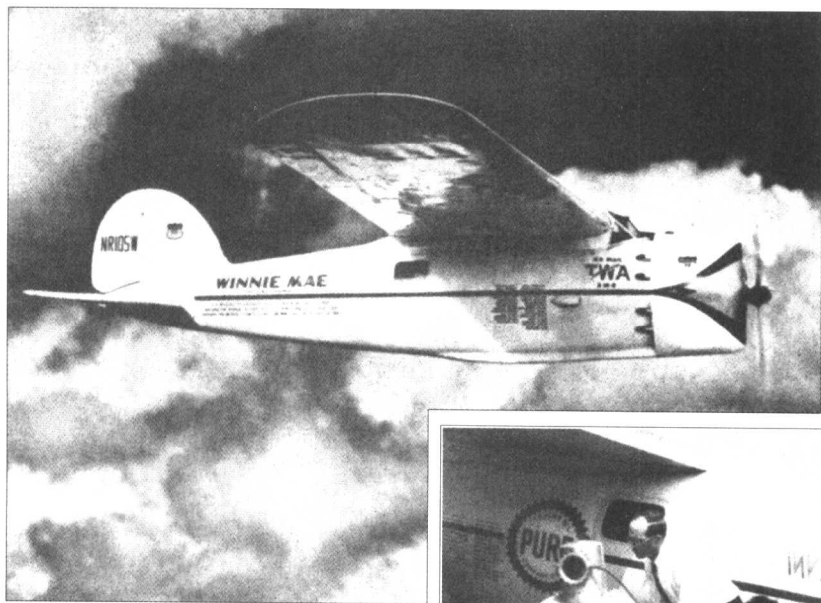
引擎的状况也不容乐观,其不合格率高得令人失望。在1918年到1925年间,机械故障导致了美国邮件飞机1600次紧急迫降。有一位飞行员不得不将

其飞机着陆在拥挤的奶牛牧场上,华盛顿的司令官收到了这封令人不愉快的电报:“引擎熄火。我不得不将飞机着陆在奶牛上。奶牛死亡,飞机损坏,而我受到惊吓。史密斯。”

随着时间流逝,工程师们逐渐扩展了飞行器的性能。20世纪20年代,设计者改进了液体冷却和气体冷却的星型引擎,还提出了将空气压入引擎的增压器的设想,这种增压器使得引擎能在高空运作。而且,随着大量新的航空辅助器材的出现,云层的障碍以及黑暗的困难也得以克服。这些器材中就包括陀螺仪和无线电定向装置。



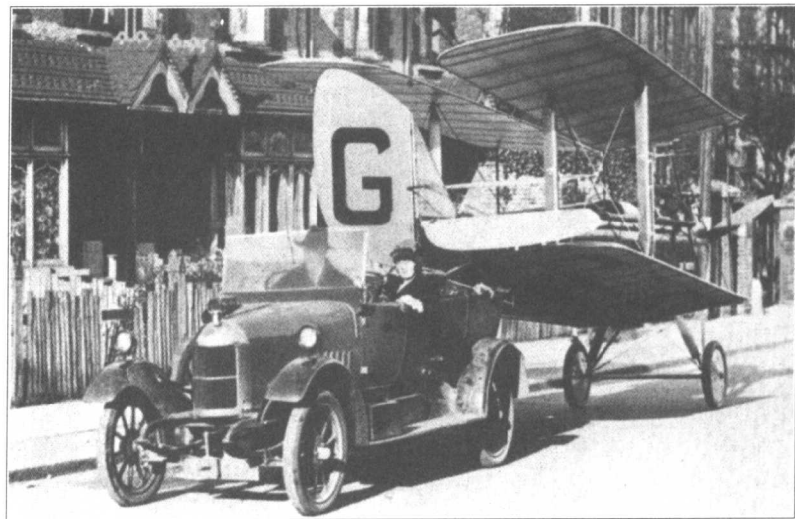
制造者说，这是第一个值得信赖的放射状引擎，通过空气流动冷却，而非液体循环冷却，后者用于内嵌引擎。此引擎使用于查尔斯·林德伯格的著名飞机“圣·路易斯精神”。



1929年美国飞行员杰米·杜立德从其牢固的双翼飞机的驾驶员座舱内向外张望。他是第一位从起飞到着陆都保持盲飞的飞行员。在整个飞行过程中他都被帆布遮篷所盖住，不过旁边另有一位飞行员在关注飞行情况，以防意外。杜立德完全依赖由埃尔默·斯佩里发明的两个内置的陀螺仪装置来飞行。一个是方向陀螺仪，用来使飞机保持直行。另一个叫人造水平仪，一旦偏离水平方向，它便会做出指示。



1934年高空飞行试验之前，美国航空革新者坐在其飞机“维尼·美”旁边，他的助手们正在为他的防护服（一套改进了的橡胶潜水服）抽气。在这架邮政飞机上装配有两个增压器：一个服务于引擎，另一个则是为他的防护服增压。



早期的双翼飞机“德·哈维兰德飞蛾”，其机翼可以方便地折叠，从而可以毫不费力地将其拖到库中。作为“虎蛾”军事训练机的先驱，这个飞机能以仅仅45英里的时速着陆，而且耗油很少。

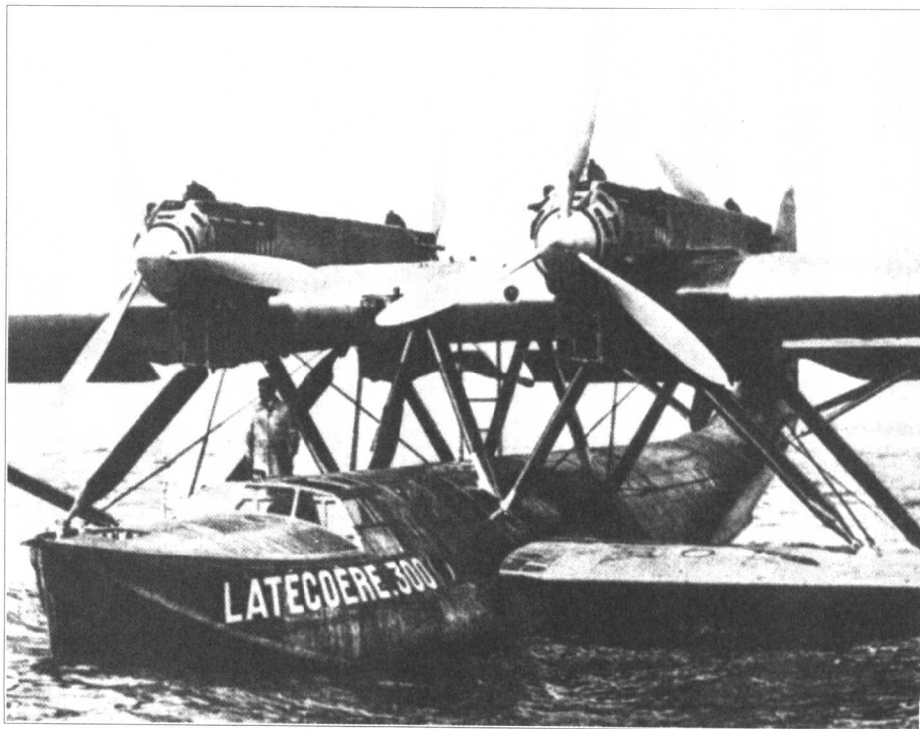
“巡回飞行演出者”与“鸣汽笛的猪”

最先向世人表明双翼机值得信赖的并非工程师，而是巡回飞行员。他们在一系列戏剧性的巡回演出之后便自称为“巡回飞行演出者”。他们驾驶着廉价的战争剩余品“柯蒂斯·詹尼”，把成千上万名寻求刺激的乘客带上了蓝天。

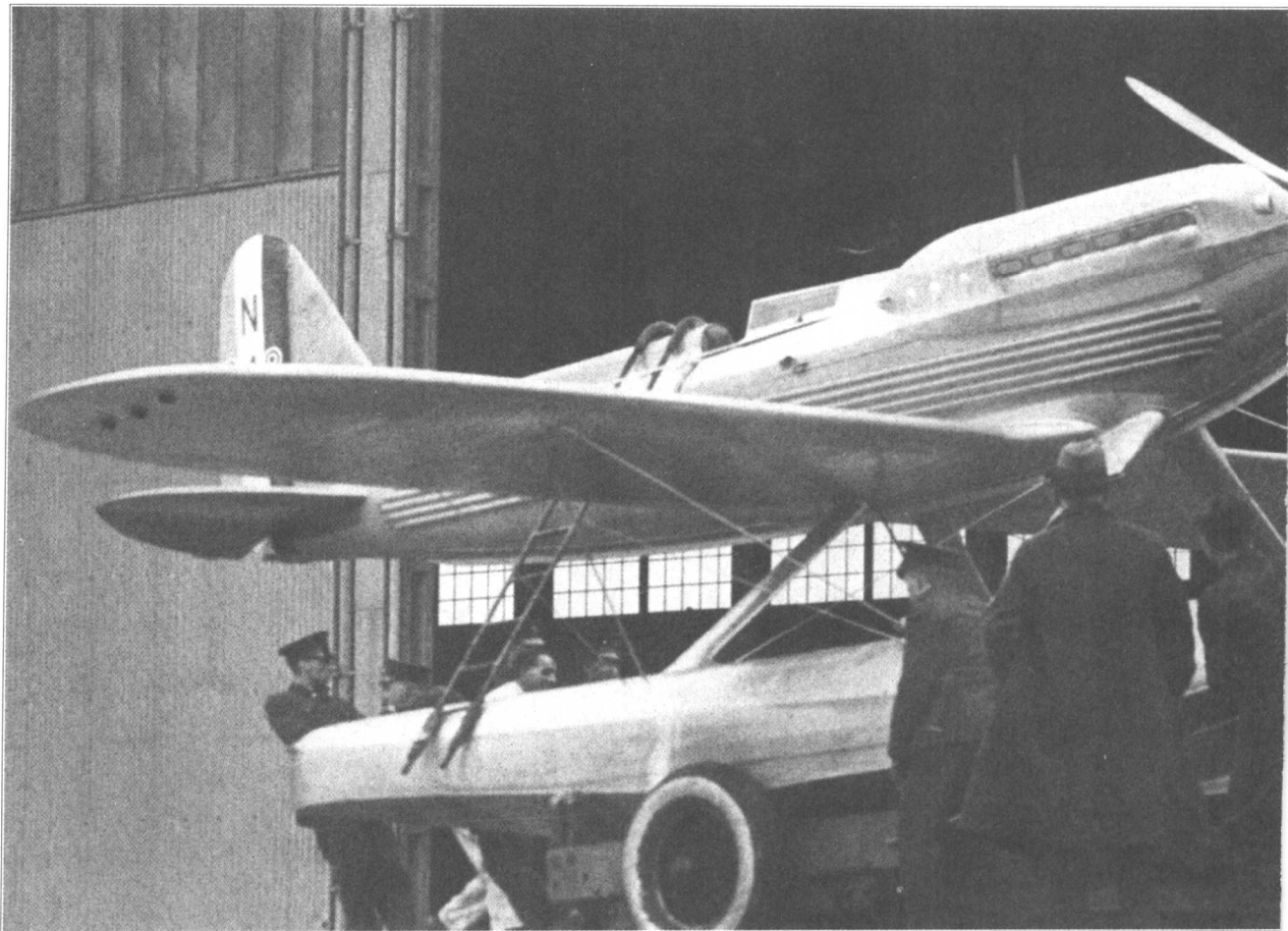
“巡回飞行演出者”能将破旧飞机飞上蓝天的离奇能力并没有说服军方加大对双翼飞机的投入。但是它却刺激了技术创新的飞速发展。以木头和布料为质地的双翼飞机被由轻盈坚固的铝合金制成的单翼机所取代。而木质的螺旋推进器则被金属所取代。这是由一种因奇怪的呼呼声而得到“鸣汽笛的猪”这一绰号的粗糙样机改进而来的。同时，除冰装置和机翼也日益标准化。由于上述几个以及其他一些技术发展，1933年，英国皇家航空把飞行保险率由每千英镑12先令降低到1先令。这标志着空中飞行已经和地面旅行一样安全。



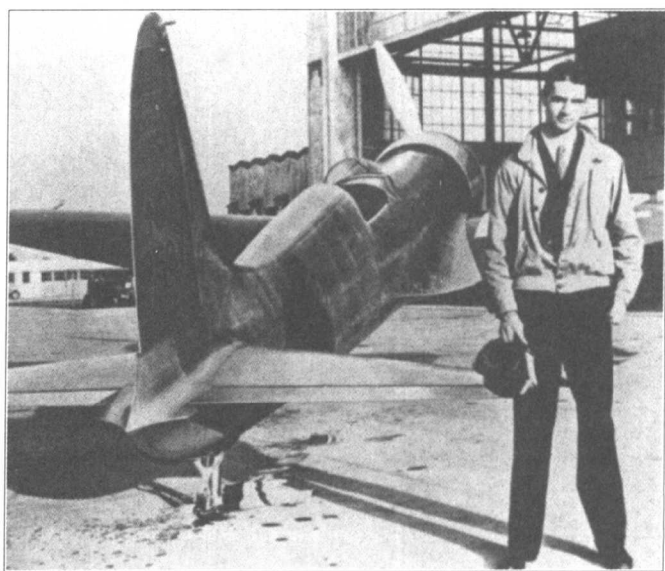
第一架全金属客机,德国的“容克”F-13因其结实的波纹状的表面而自豪。但是,工程师们很快发现波纹状的表面会导致空气摩擦,因此,之后的设计便要求一种光滑的“紧绷表面”。



法国“提拉奎尔”-300,由著名的让·梅尔莫兹所驾驶,它定期提供横跨南大西洋的航空信件服务。尽管水上飞机是世界上最安全的飞行器之一,但由于引擎故障,梅尔莫兹在他第24次穿越大西洋之时葬身海底。



在英国卡斯霍特，一架改装过的“超级舰队”S.6海上飞机被拉出飞机棚去进行一次速度试验。这一飞机配置的是2300马力的劳斯莱斯引擎，即二战中战斗机所配置的梅林引擎的先驱。



铤而走险的霍华德·休斯展示他的H-1竞赛机。1935年，正是驾驶着这架飞机，他创下了陆地飞机时速352英里的记录。三年之后，在一次比赛中，他用了91小时绕地球飞行了一周，刷新了曾海尔文·弗雷·波斯特创下的记录。