

**TIME  
LIFE**

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

# 轰炸日本

[美] 基思·惠勒 著  
时代生活丛书编辑  
李丽 译

**BOMBERS OVER JAPAN**



## 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

# 轰炸日本

[美] 基思·惠勒 著  
及时代生活丛书编辑  
李 丽 译

中国社会科学出版社  
海南出版社



白雪覆盖的富士山，在1945年成了美军轰炸机驾驶员的路标，因为富士山距东京只有不到一刻钟的航程。



图文第二次世界大战史  
轰炸日本



# 目 录

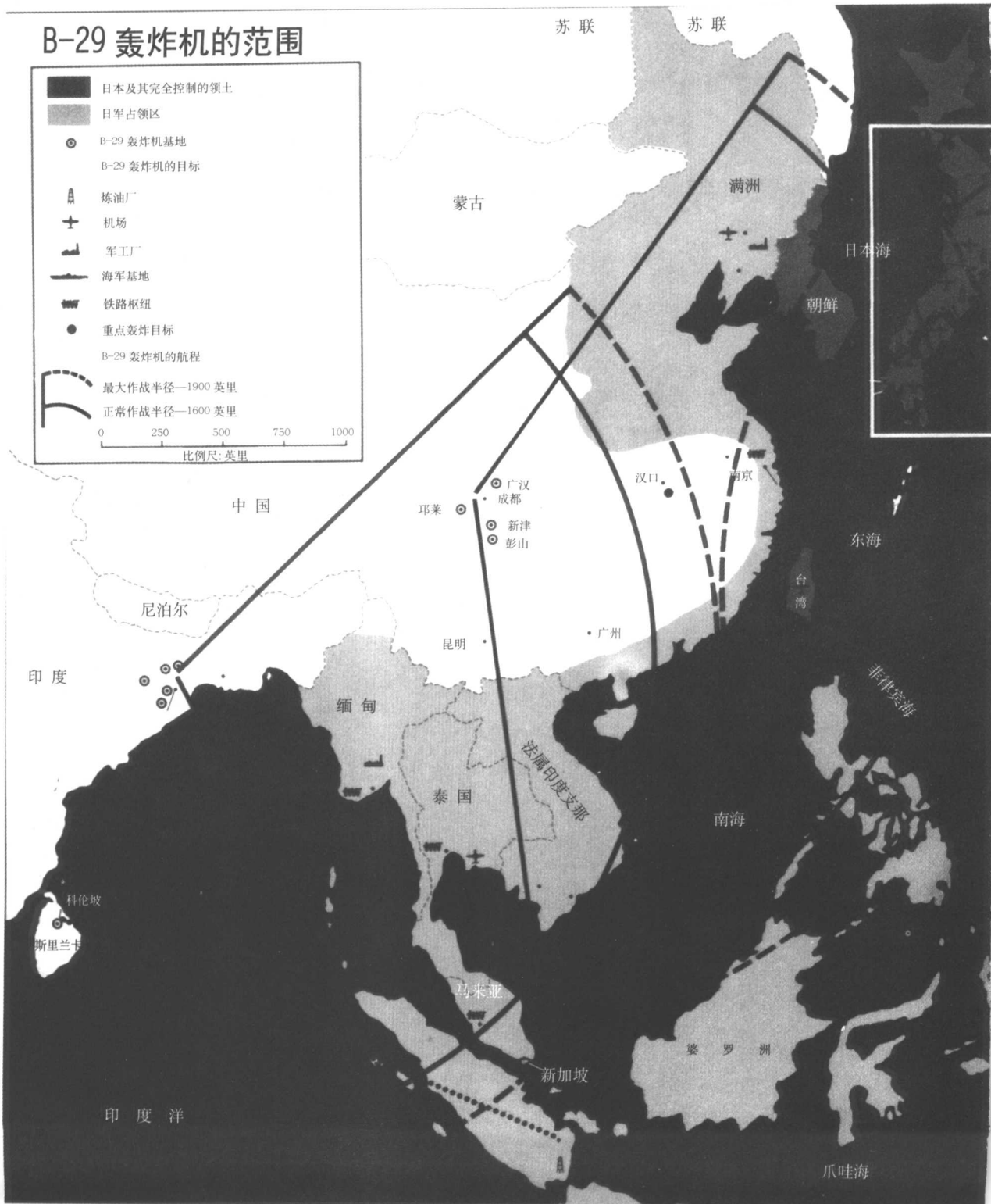
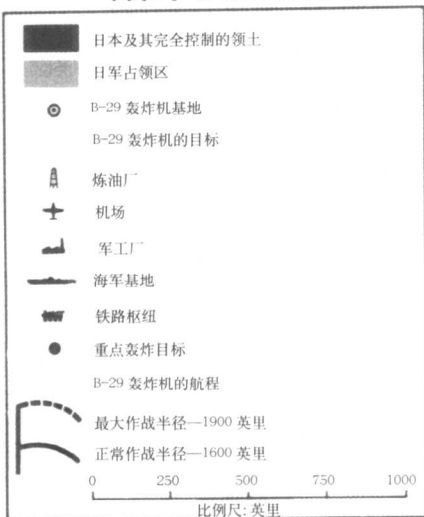
## 章节

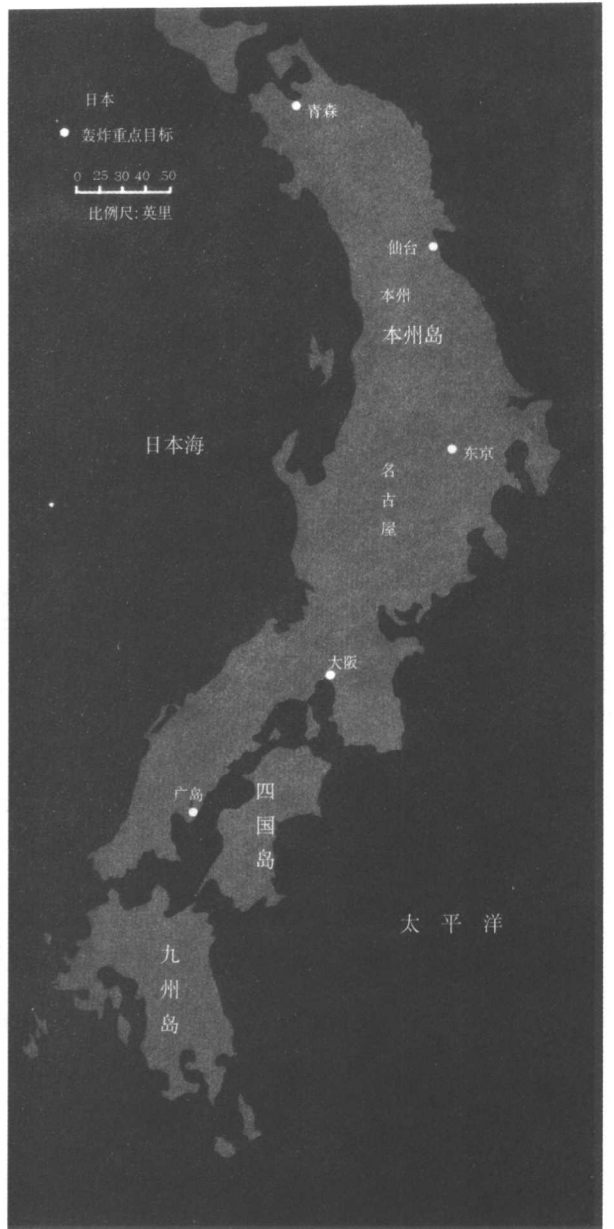
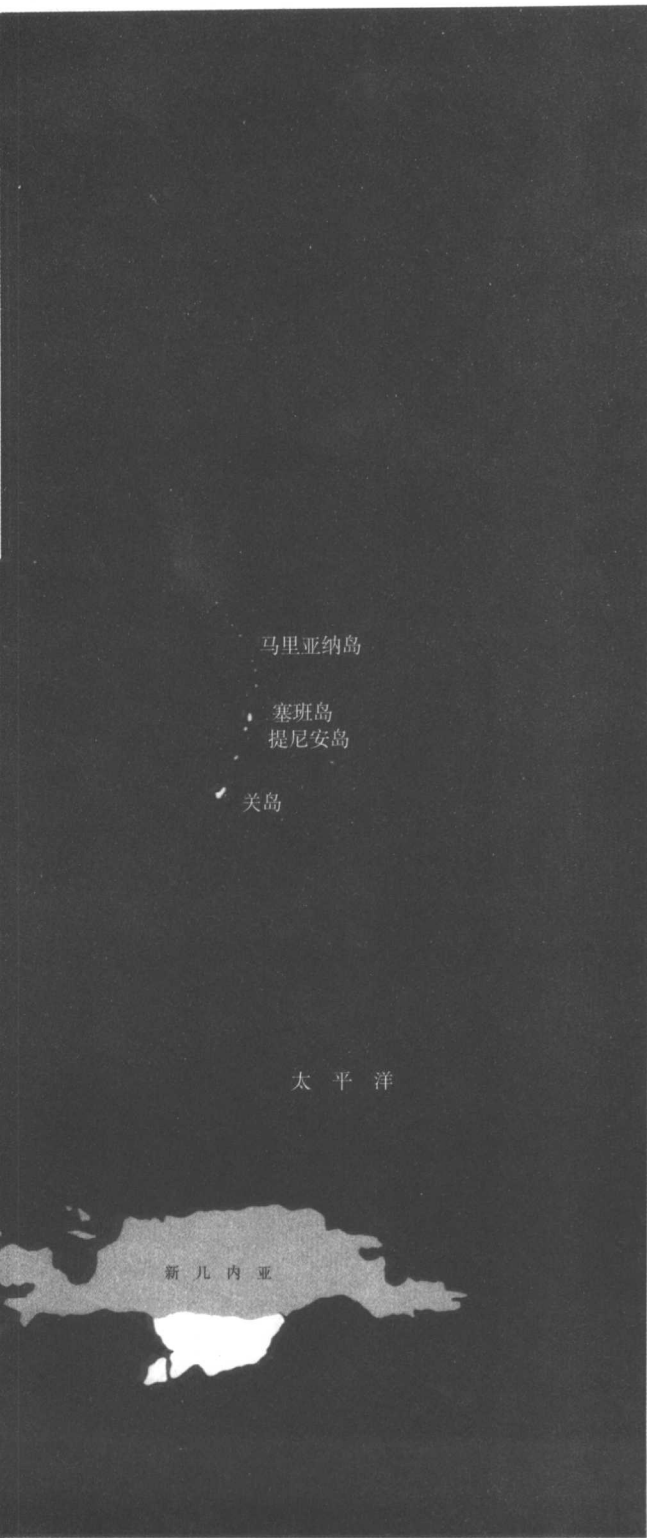
- 1: “30 亿美元的豪赌” /20
- 2: 亚洲学徒 /52
- 3: 栖息在马里亚纳群岛 /98
- 4: “我们是没有翅膀的鹰” /126
- 5: 烈火肆虐 /166

## 组图

- 锻造新型空中武器 /8
- 危险的飞行 /40
- 改造岛屿 /72
- 任务剪影 /84
- 海上救援 /116
- 日本的空军战士 /144
- “野马”雷声 /156
- 毁灭战车 /188

# B-29 轰炸机的范围





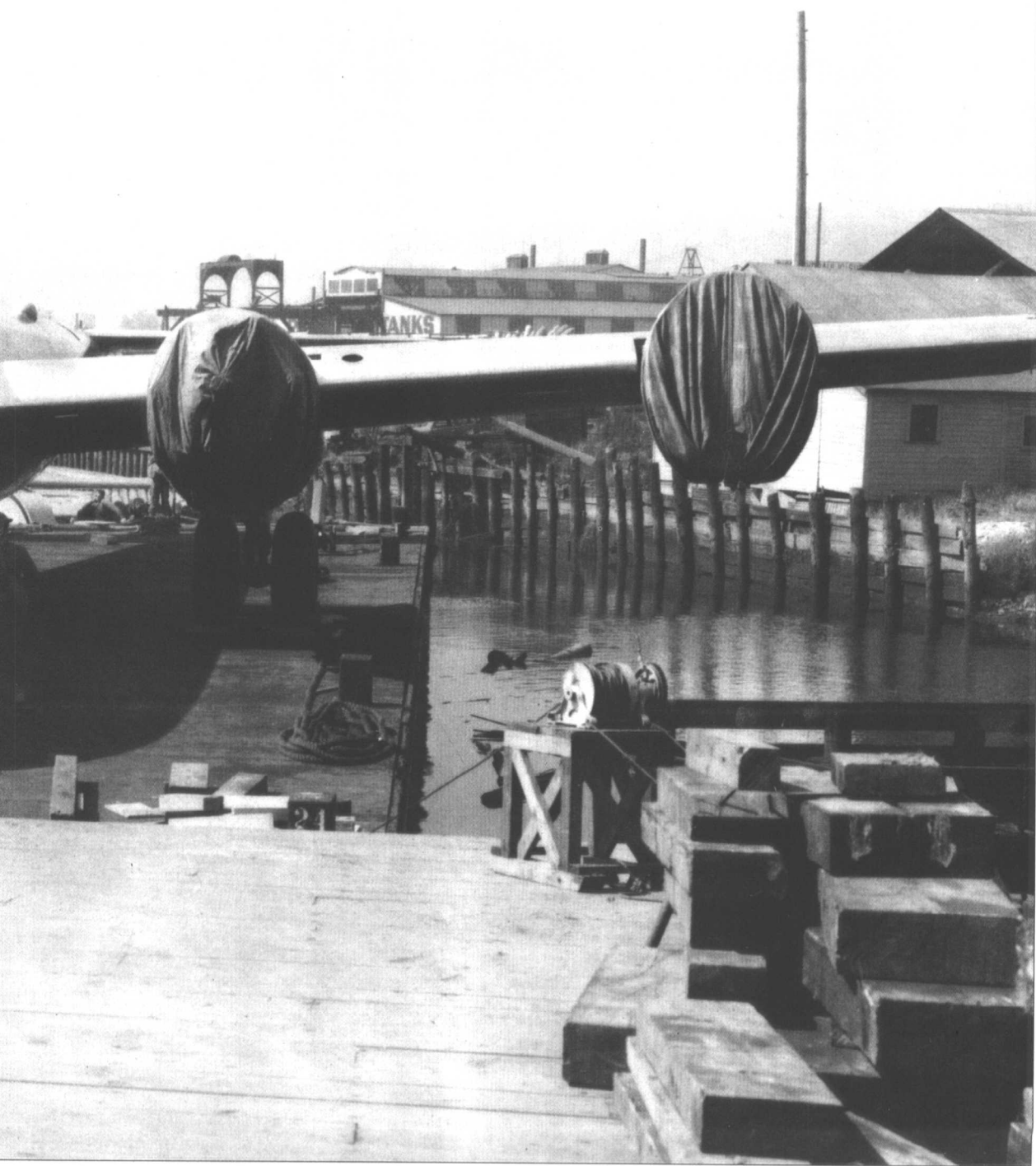
1944年春季, 美国的B-29轰炸机利用在印度与中国的空军基地, 开始对日军在亚洲的占领区域进行轰炸。到1944年10月, 美军利用在马来亚群岛的空军基地对日本本土直接进行猛烈的空袭。

太平洋空袭奇闻





鍛造新型空中武器



在警戒之下,高度机密的 B-29 样机于 1942 年 7 月乘驳船从波音公司西雅图工厂到达试验基地,该地区除水运外只能经由一条狭窄的公路抵达。

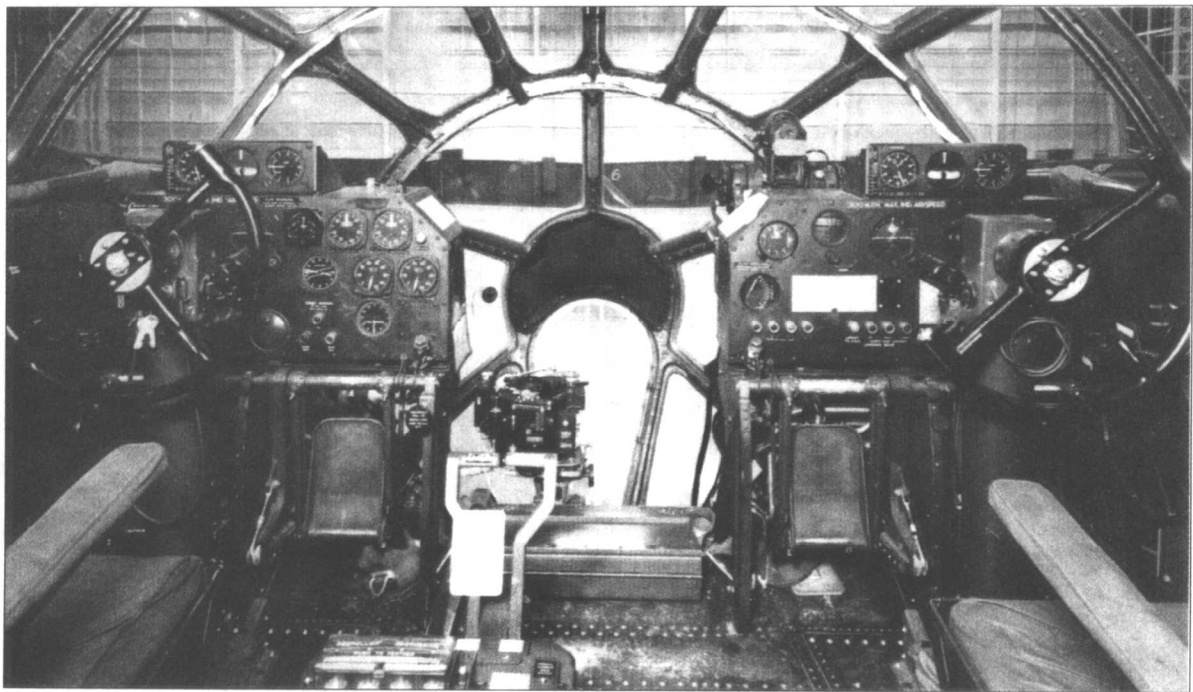
# 航空发展史上无与伦比的成就

在珍珠港事件后不久，美国陆军航空队和美国航空工业迫切要求加速现有计划，开发一种新型装有四台发动机的轰炸机。该轰炸机将具有全世界最远航程、最强武器装备、最大破坏力，当时还难以想像这些。创造新巨人在日后看来是飞行史上所作出的最大规模的努力。美国陆军部指定波音航空公司为主要合约人，并指定四家主要的工厂——其中两家还没有建成——装配由小型工厂网络生产的零部件。

政府采购飞机的订单数随着二战的进行不断加

倍再加倍，时间的压力要求飞机建造者们进行一次独特的赌博。波音公司已经通过 B-17“空中堡垒”证明了它能够制造出优异的轰炸机，但是，还没有任何一家公司在开发新机种的同时可以准备大规模生产的装配线。不管怎样，在拿到完整蓝图的一年以前，波音公司就开始了前期的准备工作。

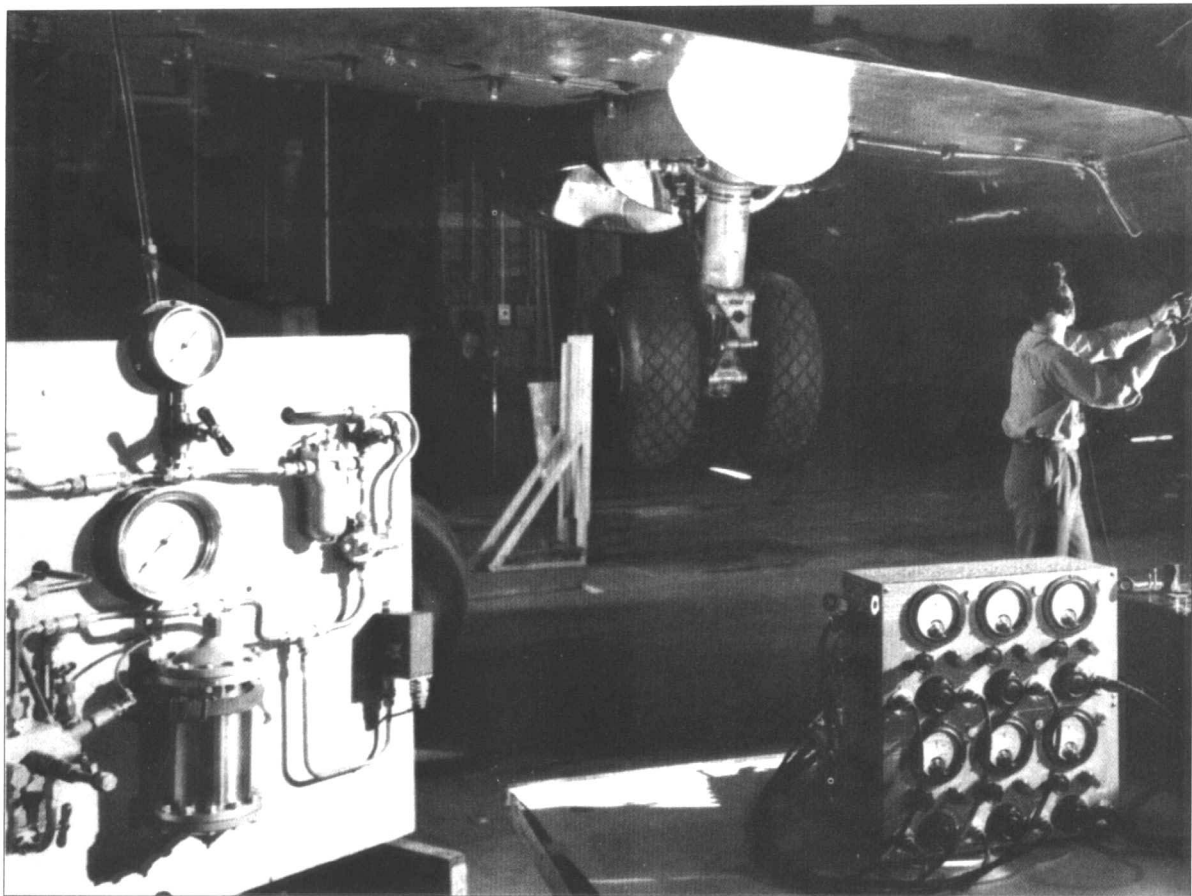
到 1942 年 9 月，第一架 B-29 试飞，在接下来的夏季，随之而来的样机飞行试验仍在进行的时候，新型“超级堡垒”的生产模型已经开始走下生产线了。在接下来的几个月里，匆忙无休止的修正极大地复杂了飞机开发的难度；B-29 机群首次在战斗中飞行的时候仍然在做调整。但是，飞行器的基本设计被证实是极为突出的，这场赌博赢了。到 1944 年，美国已经拥有了一件威力巨大的武器。



新生产的 B-29“超级堡垒”异常宽敞的驾驶员座舱类似温室，其窗子在三个方向上都具有可视性。



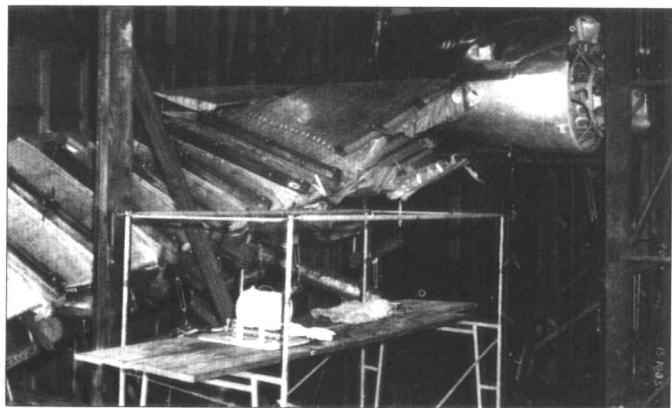
在波音公司西雅图的装配线上，工人们正安装机身在 B-29 的前部。这种鼻锥体由不易碎的抗压有机玻璃制成。



## “酷刑室”试验

当一些波音公司的工程师们筹备第一架 B-29 的时候,其他人把一个按原样复制的飞机作为静态测试机身,进行极度严酷的试验。在一间所谓的“酷刑室”中,整个机身经受着撕扯,爆炸并且炸的支离破碎。仪器记录下精确的易受攻击点。

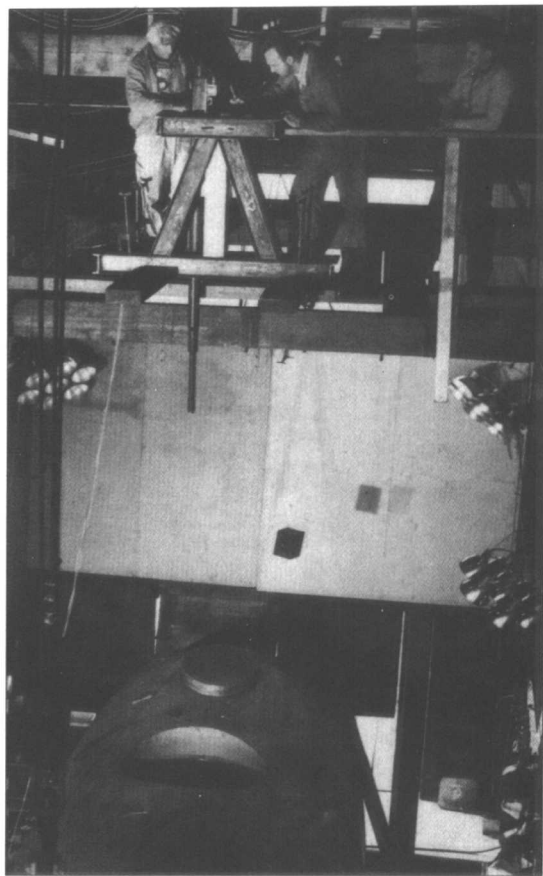
标准试验通常不适用于 B-29。寻常检验机翼力量的方式——在机翼上堆积装满铅弹的袋子——对于如此型号的飞机来说,方法太笨太耗费时间。工程师们改为使用水压起重机施加压力,模拟机翼可能承受的各种考验——从满负荷起飞到战斗中的高速转身。



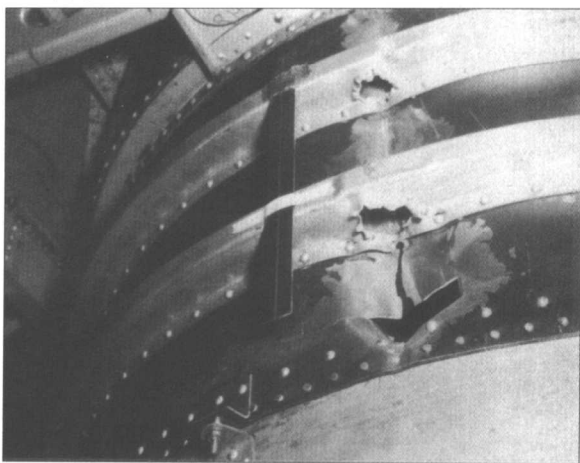
为了模拟飞机从急剧俯冲拉升时所承受的压力,一架 B-29 的机翼在 30 万磅水压下弯曲了将近 100 英寸后毁坏了。



机械师在调整压力表装置，一具重型机身悬挂在“酷刑室”中等待一项关键性测试——下降27英寸。



设置一门20毫米口径的火炮向一架B-29的机身射击。该火炮瞄准油门装置的内部，这是飞机中一个最易受攻击的部位。



一张拍摄于飞机内部的照片，借助于标尺所记录的刻度位置，表明尽管飞机外壳已经损坏，但油门装置完好无损。



在波音公司华盛顿的兰顿工厂,工人们布置飞机炸弹舱内的电缆。顶端是连结驾驶员座舱与机腹的隧道。

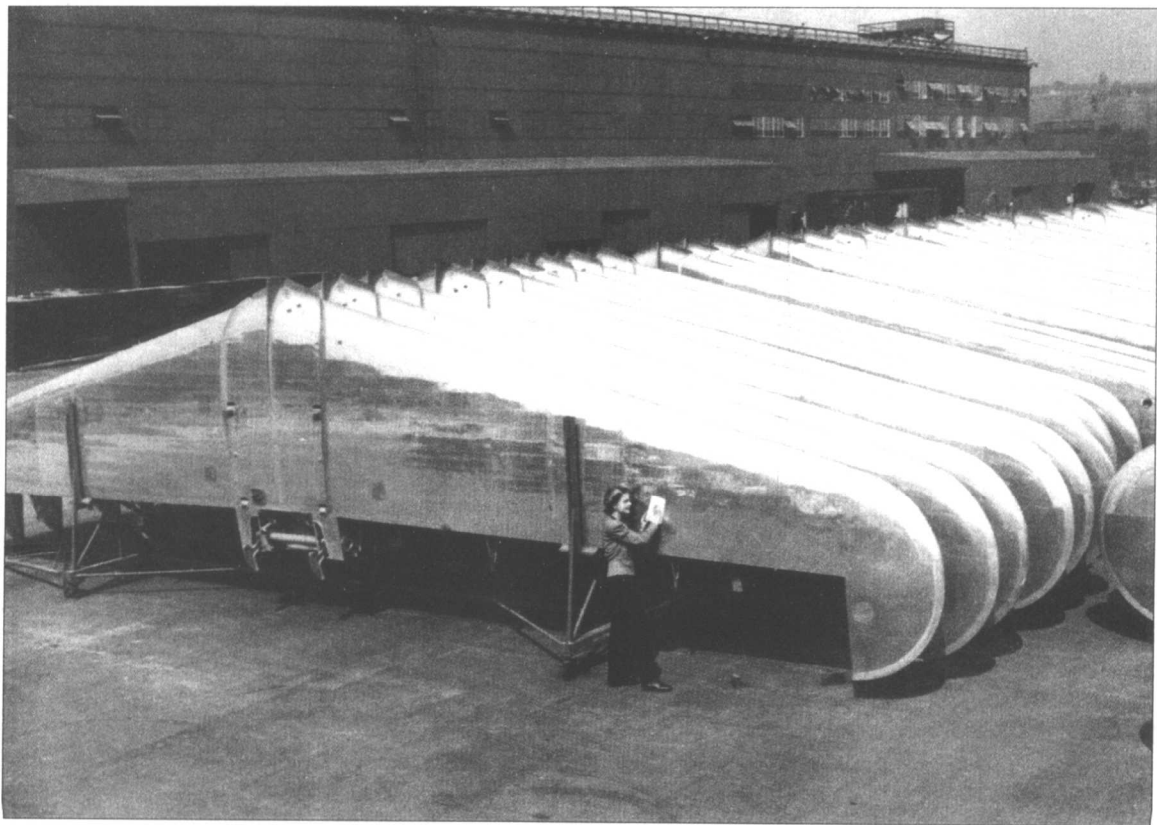
## 和平时期竞争对手的零件流动

因为没有任何一个单独的公司能够满足陆军航空队那成百上千，甚至上万的对“超级堡垒”的需求，波音公司曾在制造较小的 B-17 飞机上成功转包工程，现在又一次转包。一些合作者们制造、装配完整的飞机；但最有可能的情况是，其他公司生产 B-29 的零部件然后再把这部分零部件运到装配车间去。

为了确保复杂的供给系统正常工作，波音公司把 B-29 的核心机密移交给曾是和平时期竞争对手的公司们；波音公司提供设计图纸，精确细节甚至是飞机部件的模板。但是，确保由 12 家主要公司和上万家小公司制造的上百万个合格零部件顺畅地流向装配车间，还是超出了波音公司的能力范围，因此，最终由陆军航空队负责该计划的全面管理。



一个预制的炸弹舱用卡车运往位于西雅图的装配工厂。



在波音公司西雅图工厂外面的院子里，一名职员在登记一船 43 英尺长的水平尾翼，排出上装配线的次序。



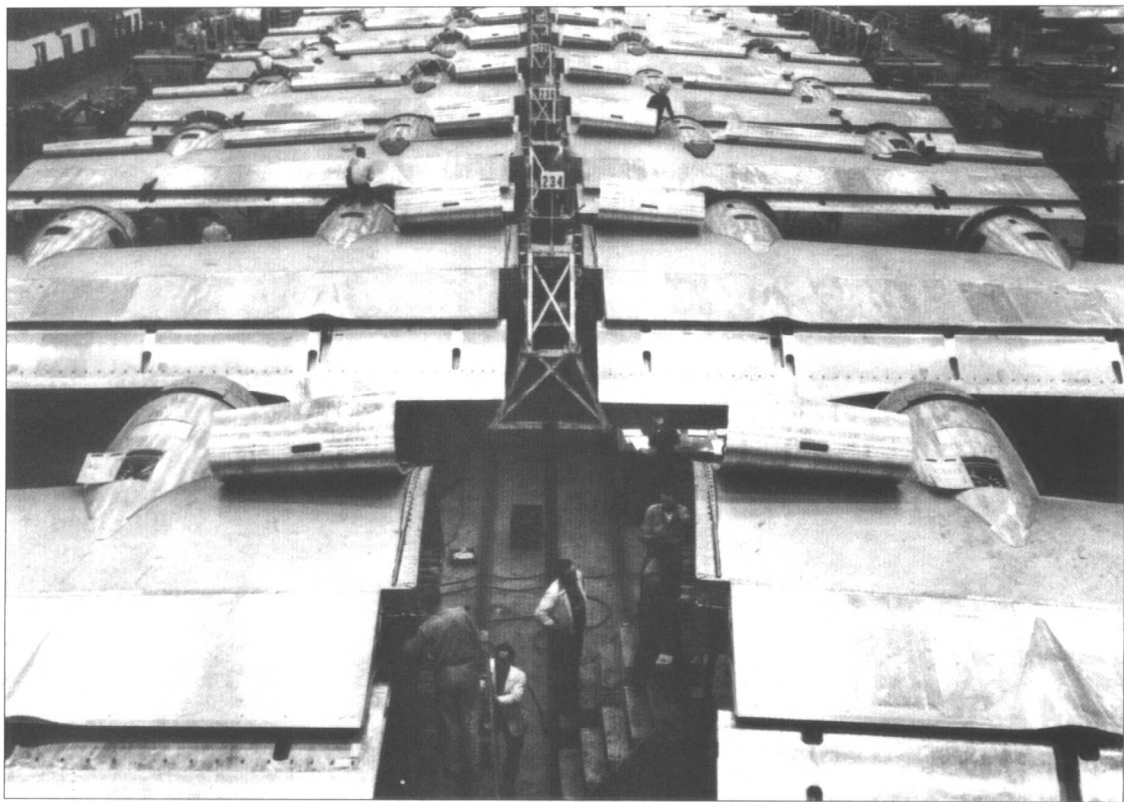
## 化零为整

为了满足时间要求和 B-29 空前规模的需要,飞机在四家工厂一部分一部分地装配,华盛顿的兰顿,拉斯加州的奥马哈,堪萨斯州的威奇托,乔治亚州的玛丽埃塔——后两个就是特地为了这个目的而建造起来的。在完成的轰炸机离开工厂以前,机翼、机尾和前端部分分别完成并在最后几步中组装起来。

战时的劳动力短缺使得飞机制造厂匆忙招募部分以前从来没有建造过飞机或是做过这类事情的工人。为了弥补经验不足的缺陷,装配程序尽可能的简单。例如,庞大的管状机身部分,仅仅用螺母和垫圈栓在一起;这就取消了对结合处需要高性能技术的要求。



一家工厂的 B-29 的实物模型展示其主要部件是如何设计集合在一起的。



在波音公司位于兰顿的工厂里,带有轮子的千斤顶支撑着为“超级堡垒”准备的机翼和早已就位的发动机。