

海上堡壘

現代航母發展史

航空母艦是目前最大的武器系統平台，是作為遠程武力投射的重要力量，發展至今已是現代藍水海軍不可或缺的武器，也是海戰最重要的作戰艦艇之一

◎作者：劉 怡



海上堡壘

現代航母發展史



國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

海上堡壘：現代航母發展史 / 劉怡作。——初版。

——臺北市：知兵堂出版；通寶文化發行，

2013. 05

面：公分，——（知兵堂叢書精選；44）

ISBN 978-986-89509-3-1（平裝）

1.航空母艦

597.63

102010231

海上堡壘 現代航母發展史

作 者：劉 怡

責任編輯：林 達

封面設計：王詠堯

出版：知兵堂出版事業股份有限公司

發行所：通寶文化事業有限公司

地址：10679 台北市大安區樂利路86巷4號1樓

電話：(02) 8732-5265

傳真：(02) 8732-5295

劃撥帳號：50131613

劃撥戶名：通寶文化事業有限公司

網址：www.warmg.com

零售經銷：吳氏圖書股份有限公司

地址：23586 新北市中和區中正路788之1號5樓

電話：(02) 3234-0036

傳真：(02) 3234-0037

E-mail：web@wusbook.com.tw

初版一刷：2013年6月

售價：新台幣450元

（缺頁或破損的書，請寄回更換）

版權為知兵堂出版事業股份有限公司所有，請勿翻印

目錄 Contents

美國海軍航空母艦 (US Navy Aircraft Carriers)	3
英國海軍航空母艦 (Britain Royal Navy Aircraft Carriers)	121
法國海軍航空母艦 (French Navy Aircraft Carriers)	187
蘇聯/俄羅斯海軍航空母艦 (Russian Navy Aircraft Carriers)	219
義大利海軍航空母艦 (Portaerei di Marina Militare Italiana)	257
西班牙海軍航空母艦 (Portaaviones de la Armada Espanol)	270
荷蘭海軍航空母艦 (Koninklijke Marine vliegdekschip)	279
加拿大海軍航空母艦 (Royal Canadian Navy Aircraft Carrerrs)	282
澳大利亞海軍航空母艦 (Royal Australian Navy Aircraft Carriers)	284
印度海軍航空母艦 (Bharatiya Nau Sena)	288
巴西海軍航空母艦 (Porta Avioes da Marinha do Brasil)	300
阿根廷海軍航空母艦 (Armada de la Rep blica Argentina)	306
中國人民解放軍海軍航空母艦 (People's Liberation Army Navy Aircraft Carrier)	310
泰國皇家海軍航空母艦 (Royal Thai Navy Aircraft Carrier)	318
日本海上自衛隊直升機航母 (Japan Maritime Self-Defense Force Helicopter Carrier)	322
韓國海軍獨島級兩棲攻擊艦 (Korean Dokdo-class amphibious assault ship)	333



海上堡壘

現代航母發展史



目錄 Contents

美國海軍航空母艦 (US Navy Aircraft Carriers)	3
英國海軍航空母艦 (Britain Royal Navy Aircraft Carriers)	121
法國海軍航空母艦 (French Navy Aircraft Carriers)	187
蘇聯/俄羅斯海軍航空母艦 (Russian Navy Aircraft Carriers)	219
義大利海軍航空母艦 (Portaerei di Marina Militare Italiana)	257
西班牙海軍航空母艦 (Portaaviones de la Armada Espanol)	270
荷蘭海軍航空母艦 (Koninklijke Marine vliegdekschip)	279
加拿大海軍航空母艦 (Royal Canadian Navy Aircraft Carrerrs)	282
澳大利亞海軍航空母艦 (Royal Australian Navy Aircraft Carriers)	284
印度海軍航空母艦 (Bharatiya Nau Sena)	288
巴西海軍航空母艦 (Porta Avioes da Marinha do Brasil)	300
阿根廷海軍航空母艦 (Armada de la Rep blica Argentina)	306
中國人民解放軍海軍航空母艦 (People's Liberation Army Navy Aircraft Carrier)	310
泰國皇家海軍航空母艦 (Royal Thai Navy Aircraft Carrier)	318
日本海上自衛隊直升機航母 (Japan Maritime Self-Defense Force Helicopter Carrier)	322
韓國海軍獨島級兩棲攻擊艦 (Korean Dokdo-class amphibious assault ship)	333





美國海軍航空母艦

(US Navy Aircraft Carriers)



戰後美國航艦發展史：1945-2013

「三位一體」的挑戰

1945年9月2日，第二次世界大戰結束了。這一天，航行在世界各大洋上的美國戰艦總計超過1,500艘，其中包括28艘正規航艦和69艘護航航艦。前者為：CV-3「薩拉托加」號，CV-4「遊騎兵」號，CV-6「勇往」號和17艘已經建成服役的「埃塞克斯」級艦隊航艦，以及8艘由巡洋艦艦體改建的「獨立」級輕型航艦。後者為：10艘「柏格」級、4艘「桑加蒙」級、45艘「卡薩布蘭卡」級以及10艘「科芒斯曼特灣」級，全部由商船船體改建。

由於對日勝利已成定局，在終戰前的幾個月，已經有6艘制訂了建造計畫的「埃塞克斯」級艦隊航艦、2艘更大的「中途島」級重型航艦以及16艘「科芒斯曼特灣」級護航航艦的工程被取消，還有兩艘開工超過半年的「埃塞克斯」級艦體（CV-35「報復」號和CV-46「硫磺島」號）被廢棄。饒是如此，預定將要繼續完成的航艦工程數量依舊驚人，它們包括：7艘「埃塞克斯」級，3艘「中途島」級，2艘「塞班」級（「巴爾的摩」級重巡洋艦艦

體改建的輕型航艦）以及9艘「科芒斯曼特灣」級；加上現有艦艇，美國海軍在航艦的數量和品質方面將超過其他列強的總和兩倍以上。

但這種表面上的繁榮也存有隱患。以艦隊航艦的主力「埃塞克斯」級而論，這種2.7萬噸的快速航艦設計於1940年，實際上是在美國最成功的條約型航艦「約克鎮」級基礎上放大而成的，體現的是「二戰」初期的作戰思路和防禦觀念：比「埃塞克斯」級大將近一倍的「中途島」級也是在1942年就設計出來了，它們不可能預見到戰爭末期航空技術的發展乃至防禦一方引入的新反制手段。而美國海軍原來預計戰爭至少要到1947-1948年才會結束，在此之前不必變更既有的航艦設計方案及建造進度，但隨著戰爭提前結束，過去忽視的問題驟然凸顯了，並且刻不容緩。

從1945年到1955年這十年間，除去繼續完成那些「二戰」遺產外，美國海軍沒有能夠建成哪怕一艘全新的航空母艦（CVA-58在開工五天後被取消建造）。這一階段，對航艦工程的挑戰和阻撓可以



1947年9月6日，中途島號在加勒比海進行了從甲板發射德製V-2彈道飛彈的試驗。

大致概括為「三位一體」：所謂「三位」，指的是主要大國核武器與彈道飛彈技術的實用化，噴射飛機全面取代螺旋槳飛機，海上強國間爭奪制海的作戰被「非對稱作戰」取代這三種軍事領域的變化；「一體」，則是指以美國陸軍航空兵為基礎的獨立空軍的組建（1947年9月），及其對海軍航空兵的打壓和質疑——這種情況幾乎在每一個擁有過航艦的強國中都發生過。這組「三位一體」的挑戰不僅改變了美國航艦的技術面貌，還對航艦在戰後美國國家戰略中的地位產生了深刻的影響。

在1945年時，原子彈還是美國的專屬

品，但美國海軍將領已經開始關心核武器對海軍主力艦、特別是航艦的毀傷力。1946年7月1日在比基尼環礁進行的「十字路口」核子試驗中，輕型航艦CVL-22「獨立」號被2,400公尺外爆炸的原子彈嚴重損毀，但艦體結構依然完整，沒有沉沒；7月25日的第二次核爆中，1927年完工的大型航艦CV-3「薩拉托加」號被相距僅150公尺的另一顆原子彈摧毀了整個上層結構和飛行甲板，隨後依然在海面支撐了7個多小時。1948年以完工52.3%的「埃塞克斯」級航艦「報復」號的艦體進行的水下核子試驗進一步證實：核武器對航艦的確有著驚人的破壞力，但遠沒有到

足以徹底否定航艦的程度，核武器也難於長久而穩固地保持對海上交通線的控制，所以航艦依然是必須的。1947年9月6日，CVB-41「中途島」號還在加勒比海進行了從甲板發射德製V-2彈道飛彈的試驗，證實了航艦也可以攜帶並部署長程導引武器，這無疑是對「航艦無用論」的有效回擊。

此後的1947年底，海軍部決定報廢1934年完工的CV-4「遊騎兵」號和10艘護航航艦，將另外3艘護航航艦改回商船，包括「勇往」號、9艘「埃塞克斯」級、6艘「獨立」級和59艘護航航艦在內的大批舊航艦則封存起來備用，一線艦隊保留3艘「中途島」級、15艘較新的「埃塞克斯」級、2艘「塞班」級和少數護航航艦，其中3艘「中途島」級、3艘「埃塞克斯」級、2艘「塞班」級和4艘護航航艦在大西洋（「中途島」級因為寬度過大、無法通過巴拿馬運河在兩洋間調動，只能集中部署在威脅更大的大西洋方向），5艘「埃塞克斯」級和3艘護航航艦在太平洋，其餘在換防或檢修中。1946年秋，大西洋艦隊的「佛蘭克林·羅斯福」號和「藍道夫」號先後進入地中海，顯示美國對希臘政府的支持。因為地中海逐步成為美蘇對抗的重要前線之一，美國自1948年起長期在這裡保留1-2艘航艦和一個海軍陸戰營，1950年這支特遣艦隊正式命名為第六艦隊，同一年還成立了用於西太平洋地區的

第七艦隊。

1946年7月21日，麥克唐納FH-1「幽靈」式戰鬥機在「佛蘭克林·羅斯福」號上成功起降，成為世界上第二型完成航艦起降測試的噴射飛機（第一型是英國的「海吸血鬼」）。1948年5月，第一個「幽靈」中隊VF-17A部署到「塞班」號上，但大部分航艦仍在「二戰」後期間世的沃特F4U「海盜」、格魯曼F8F「熊貓」、寇蒂斯SB2C「地獄俯衝者」等螺旋槳飛機，只是電子設備更加先進。SB2C後來被長壽的道格拉斯AD「空中襲擊者」所取代，後者雖然仍是一種螺旋槳飛機，但從AD-4B型起可以攜帶一枚740公斤重的小型原子彈，最大航程3,200公里，這使得美國航艦在1950年代初就具備了戰術核打擊能力。艦載戰鬥機的更新換代則是從1949年夏天開始進行的，F4U和F8F被格魯曼F9F「黑豹」和麥克唐納F2H「海妖」這兩種噴射飛機所取代，到1950年夏天，大部分艦載戰鬥機中隊已經實現噴射化。每艘航艦還配備一個由2架塞考斯基HO3S-1組成的直升機分隊，負責對失事飛機人員的海上搜救。

为了更好地操作體積和重量更大、速度更快、需要更大燃料搭載空間的噴射飛機，從1948年到1955年，有15艘「埃塞克斯」級進行了代號SCB-27A或SCB-27C的現代化改裝，前者的內容包括加固飛行甲板、改裝封閉艙和新型艦島、拆

除老式防空砲、擴大航空燃料艙以及安裝噴射導流板，後者則包括換裝新的蒸汽彈射器和載重量更大的升降機。1955-1957年，以上15艘航艦又接受了代號SCB-125的改裝，在左舷加裝了斜角甲板。3艘「中途島」級則是在1953-1960年進行了代號SCB-110的現代化改裝，安裝了斜角甲板和新型升降機。

雖則在航艦上部署噴射飛機和戰術核武器的問題在1950年之前理論上已經獲得解決，但美國海空軍之間的矛盾還是不可避免要爆發，這就是「長程轟炸機與超級航艦之爭」。它又可以細分為兩個階段：第一階段是對航艦能不能搭載具有長程核打擊能力的戰略轟炸機的論證；第二階段則涉及預算方面的傾軋：如果已經有了航程足夠遠、載彈量足夠大的陸基超級轟炸機，那麼建造能夠搭載海基遠程轟炸機的超級航艦還有必要嗎？第一階段的問題相對比較容易解決：1948年4月28日，一架最大航程6,400公里的洛克希德P2V-2「海王星」巡邏機利用助推火箭從「珊瑚海」號上成功起飛，它可以攜帶一枚Mk.8型原子彈；第二年3月4日，另一架「海王星」帶著4,500公斤重的原子彈模型再度從停泊於維吉尼亞外海的「珊瑚海」號上起飛，飛越整個美國領空、在西海岸完成投彈，隨後重新東飛抵達馬里蘭州，完成了連續飛行7,200公里的核打擊模擬測試，這意味著「中途島」

級理論上可以對3,500公里外的目標進行核彈轟炸。類似的測試飛行隨後又進行了20多次，均取得成功，1950年4月21日的試驗甚至使用了一顆真的Mk.8型原子彈（無核裝藥）。繼臨時改裝的「海王星」之後，1950年4月，專為航艦起降設計的北美AJ-1「野人」也在「珊瑚海」號上成功起飛，這是一種最大載彈量5,400公斤的複合動力轟炸機，可以攜帶一枚Mk.3型或Mk.4型原子彈連續飛行2,700公里，最大時速達758公里。1953年之後，「野人」和核武器週期性部署到地中海的「中途島」級航艦上，一旦美蘇開戰，AJ-1將攜帶原子彈從地中海方向進入蘇聯領空，進行近乎自殺的核攻擊。

部分為使用艦載轟炸機進行遠距離核打擊的遠景所驅動，從1946年底開始，美國海軍竭力遊說國會撥款在1955年前建造5艘排水量6.5萬噸的「超級航艦」，專案代號CVB-X（CVB代表重型航艦）。這是一種專為部署海基長程轟炸機而研製的航艦，也是第一種專為噴射飛機設計的航艦。海軍造艦局為它選裝了兩側對稱的雙斜角甲板和可伸縮的艦島，煙囪像二戰時的日本航艦一樣水平佈置在舷側，4部升降機3部在舷側、1部在艦尾，彈射器也有4具之多。它可以起降起飛重量4.5噸以上、翼展超過30公尺的大型飛機，因此不僅能夠搭載現有的P2V及尚未試飛的AJ-1，將來還可以使用作戰半徑達

3,200公里的重型轟炸機ADR-42（道格拉斯A3D「空中武士」的前身），數量為24架；除轟炸機外還可搭載50架左右的噴射戰鬥機和攻擊機。為了達成如此富有野心的目標，新航艦的主尺度被設計的空前巨大——全長332.23公尺，比「埃塞克斯」級長整整60公尺，寬38.1公尺，28萬匹馬力的主機使其可以實現30節以上的高航速。因為寬度過大，CVB-X也像「中途島」級一樣只能部署在大西洋，完全針對蘇聯這一假想敵。

1948年8月10日，第一艘「超級航艦」的建造合約被授予紐波特紐斯船廠，首艦CVA-58以「合眾國」命名，被認為是劃時代的「核彈航艦」；第二年的4月18日，建造預算高達1.89億美元的「合眾國」號安放了第一根龍骨。但在該艦開工前十天，杜魯門總統已經批准為空軍採購39架B-36「和平締造者」長程轟炸機，這種極限航程可達16,000公里的昂貴飛機（第一批量產型的採購單價超過600萬美元）功能也是對蘇核打擊，國防部長路易士·詹森（Louis A. Johnson）認為：兩種功能完全吻合、只是載具不同的武器載臺沒有必要同時發展，鑒於超級航艦和超級轟炸機價格都極昂貴，它們很難一起通過國會的質詢。空軍參謀長范登堡和陸軍參謀長布蘭德雷都指責CVA-58耗資過大且與B-36功能重複，並認為對抗缺乏大型艦艇的蘇聯無需建造超級航艦，

長程核打擊任務可以由空軍獨立完成。於是，在「合眾國」號開工僅五天後的4月23日，杜魯門批准詹森下令終止該艦的工程，4艘後續艦也一併取消。海軍部長蘇利文（John L. Sullivan）辭職表示抗議，支持超級航艦的前國防部長福瑞斯特（James V. Forrestal）正患神經衰弱住院，後於5月22日跳樓自殺，被認為也與CVA-58的流產有關。海軍作戰部長丹菲爾德上將（Louis E. Denfeld）出於不滿，組織了35名資深軍官在當年10月的國會聽證會上對B-36項目集中攻訐，儘管最終未能「絕殺」B-36，也沒能讓CVA-58起死回生，但海軍對空軍壟斷戰略核打擊能力的集中反抗卻讓政府和整個軍事官僚系統陷入了一場混亂，史稱「海軍上將暴動」（Revolt of the Admirals）。丹菲爾德因此被迫提前離任。詹森則由於此舉而被視為阿爾伯特·加勒廷的化身——後者是傑弗遜總統時期的美國財政部長，在1802年削減國防預算的過程中曾把海軍預算砍掉了50%，因此在海軍中聲名狼藉。加勒廷曾規定美國國防費用的最高限額不得超過300萬美元，而詹森則規定這一數字不得超過150億美元。美元符號後面的零發生了變化，但原則仍然相似，做法也很簡單：想要節約開支，不相信需要保持海上防禦，因此需要削減海軍開支。

站在今天的角度看，美國海軍在



支持超級航艦的美國前國防部長福瑞斯特，後於1949年5月22日跳樓自殺。

CVA-58專案上的偏執多少有些意氣用事。丹菲爾德的同僚們本能地意識到了核武器對大國軍事戰略乃至戰爭方式的顛覆（這一點在1949年蘇聯爆炸第一顆原子彈之後變得更加突出了），也非常確信海軍應當且必須適應這種顛覆，但他們選擇了過於簡單的回應方式——去和空軍爭搶長程核打擊載具的獨木橋，以己之短搏人之長。假設一個批次的B-36轟炸機與一艘「合眾國」級的採購價大致相同，後者為了使長程核打擊能力從理論變為現實，還要額外花錢去裝備24架ADR-42轟炸機。而一旦美蘇開戰，超級航艦唯一的優勢在於其即時部署性，艦載轟炸機可以直接從地中海的母艦起飛轟炸蘇聯，但ADR-42的航程和有效酬載



美國前海軍作戰部長丹菲爾德上將。

量不可能超過岸基的B-36，核打擊的效果以及飛機本身的生存性都值得懷疑。更何況轟炸機出發以後，巨大的母艦就成了沒用的雞骨頭：它當然也可以搭載傳統飛機執行制海和對地支援任務，但較小的「中途島」級和「埃塞克斯」級在進行這類作戰時明顯更具投資報酬率。更重要的是，在蘇聯還沒有開發出可以直接攻擊美國本土的長程武器及其載具之前，美蘇衝突一定是先在歐亞大陸上爆發的，如果美國要追求對蘇核打擊的精確度和毀傷力，完全可以把B-36首先部署到西歐和英國、隨後從那裡的陸上基地發起空襲，而沒有必要為了意義有限的「即時打擊」效應，就去建造幾個大而無當的浮動機場。

說到底，1948年時的美國海軍尚未釐清兩個基本問題：在與蘇聯這樣一個相當長時間裡可能不會裝備航艦、戰列艦等大型主力艦的陸上強國及其盟友作戰時，海軍需要扮演什麼樣的角色？航艦在這種新型戰爭中又有何種功用？若不能全盤統籌這兩個問題，則無法指望建造新航艦的要求獲得國會首肯；即使勉強上馬，也很難與時俱進、在全壽命週期內都發揮最佳效率。與20世紀前四十年的幾大海軍強國彼此制衡，造艦競賽往往因恐懼和「哥本哈根症候群」（指因為懼怕被對手施以先發制人的打擊、自己搶先採取主動，得名於1807年英國軍隊對中立國丹麥首都哥本哈根的預防性佔領）而起的情況相比，美國在成為無可匹敵的頭號海上強國之後，對航艦這種核心戰艦的建造和使用採取了更慎重的態度，只有平衡了戰略需求、技術先進度和經濟性等多種因素的方案才有希望最終破繭而出。

韓戰與多工作戰

「海軍上將暴動」無果而終之後，杜魯門政府繼續在海軍預算方面採取大刀闊斧的削減政策。1949年夏季編列的1951年度國防預算決定把一線航艦的數量砍到4艘，後調整為6艘。由於大西洋方面的3艘「中途島」級不可能停用，這意味著太

平洋方向的「埃塞克斯」級將被減少到1-2艘，而美國在一線航艦的數量上甚至將落到英國之後。恰在此時，韓戰突然爆發，美國航空母艦的命運就此改寫，新的作戰方式和艦艇設計思路也開始萌芽。

1950-1953年的韓戰是美國海軍自1897年以來第一次沒有按照經典的「馬漢式路線」（即借助主力艦隊交戰來爭奪制海權，嚴格來說「二戰」期間的美日海戰仍是這一路線的繼續，只是艦隊主力由主力艦變成了航艦）進行作戰：北韓幾乎沒有海上力量，對美軍主力艦也缺乏反制手段，海軍航空兵承擔的主要是對地火力支援和爭奪制空權等任務。由於既定的預算削減，當1950年6月底杜魯門命令美國海空軍介入朝鮮半島、隨後又派艦隊開入臺灣海峽時，美國海軍可以立即動用的大型航艦只有7艘，其中3艘「中途島」級和CV-32「萊特灣」號在大西洋，CV-21「拳師」號、CV-45「福吉谷」號以及CV-47「菲律賓海」號在太平洋；在大西洋還有4艘訓練用的輕型航艦和2艘護航航艦，在太平洋有2艘運輸飛機用的護航航艦。另外有4艘「埃塞克斯」級雖然列在艦艇名錄上，實際卻還在船廠進行改裝。艦載機方面，以新成立的第七艦隊唯一一艘航艦「福吉谷」號為例，該艦混裝有2個中隊30架F9F-2B噴射戰鬥機、2個中隊28架F4U-4B螺旋槳戰鬥機和1個中隊14架AD-4螺旋槳攻擊機，艦載機種類和比

例依然是參考「二戰」末期的經驗。

在1950年7月，「福吉谷」號和英國皇家海軍的「凱旋」號（HMS Triumph）是「聯合國軍」在朝鮮半島僅有的兩艘航艦，它們游弋於東海和黃海，在空襲機場、鐵路、工廠方面表現出色，也擊落過幾架北韓戰鬥機，證明了即使是在擁有長程陸基轟炸機（從沖繩起飛的B-29）的情況下，艦載航空兵在打擊和壓制戰術目標方面依然具有獨特的優勢。進入8月，「菲律賓海」號、「拳師」號和2艘護航航艦也加入了行動。9月15日，由「福吉谷」號、「菲律賓海」號、「拳師」號組成的TF77特遣艦隊（這也是第七艦隊下屬的航艦特混艦隊常用的一個代號）參加了對仁川登陸的支援行動，CV-32「萊特灣」號隨後也從大西洋調來。

隨著中國人民志願軍於1950年10月進入朝鮮參戰，美軍航艦艦載機在朝鮮上空開始遭遇越來越多的空戰（尤其是噴射空戰），「黑豹」的出動率因此明顯上升；「空中襲擊者」則重點破壞鴨綠江上的橋樑，但效果有限。當年12月，重新啟封的CV-37「普林斯頓」號替換了回國檢修的「拳師」號，1951年5月1日該艦曾派8架AD-4攜帶魚雷破壞華川水庫的大壩，這是「二戰」後第一次空投魚雷攻擊。由於從大西洋借調的「萊特灣」號需要歸建原編制，CV-31「好人理查」號在1951年5月中啟封並加入TF77；三個月後，結束SCB-

27A改裝的「埃塞克斯」號也抵達前線。後者因為增加了用於噴射飛機起降的設備，混裝有F9F「黑豹」和F2H「海妖」兩種噴射戰鬥機。此後美軍在朝鮮東海岸長期保有TF77的3艘「埃塞克斯」級大型航艦，定期進行輪換，主要執行破壞鐵路和公路交通線、摧毀橋樑以及為從沖繩起飛的B-29護航等任務；其餘的2-4艘護航航艦及輕型航艦「巴丹島」號則與英軍航艦一同在西海岸活動。戰爭的最後20個月裡，TF77的艦載機進行了13,000多個架次的對地攻擊出動，摧毀橋樑500多座、機車和車廂數百節。1952年6月23-24日，TF77還出動35架「空中襲擊者」和35架「黑豹」，與空軍的F-84「雷霆噴射」、F-80「射星」以及F-86「軍刀」一起摧毀了鴨綠江上的水豐電站，並對另外12個電廠進行了空襲。臨近停戰時，由於B-29的空襲目標日益向北推進，「女妖」和「黑豹」的護航任務也逐漸加重，並多次與米格機發生空戰。「空中襲擊者」的新型號AD-4N則成為專用夜戰機，在雷達引導下進行夜間空襲和偵察。

到1953年7月停戰為止，先後有11艘「埃塞克斯」級前往朝鮮參加過戰鬥，其中4艘是接受了SCB-27A改裝、搭載2-3個噴射戰鬥機中隊的「新型」艦。三年多的戰爭中，總數達17艘的美國航艦（包括輕型航艦和護航航艦）出動了超過25萬架次的任務飛機，完成了全部空中任務的

1/3，擊落11架中國和北韓戰鬥機，己方在空戰中僅損失5架（均為美方數字），最大的一次損失則是「拳師」號1952年8月6日的火災，造成12架飛機報廢。事實勝於雄辯地證明：核時代的到來並不意味著每一場戰爭都可以且必須用核武器加以解決，局部戰爭或者說「有限戰爭」在可見的將來依然是世界上最常見的衝突形式。而在這樣的衝突中，只有艦載機可以不間斷地執行對地支援和爭奪制空權的任務，所以艦隊航艦依然不可或缺。

經歷過1948-1949年的「核攻擊高燒」，到韓戰結束之際，美國海軍領導人對航艦的使用和發展思路更趨理性了。部署在3艘「中途島」級上的AJ-1「野人」被證明維護和操作及其繁瑣，利用「野人」擔當經常性海基核威懾平臺的想法被打消了。此後第六艦隊繼續保留6架AJ-1和3架P2V-3C、第七艦隊則保留3架AJ-1作為潛在的核打擊工具，但飛機平時停放在陸上基地。24艘「埃塞克斯」級除去「二戰」期間受過重傷的CV-13「佛蘭克林」號和CV-17「碉堡山」號外都已回到現役，按照1952年10月重新劃定的分類符號，它們中的大多數和「中途島」級一樣改稱CVA（攻擊型航艦）。新的分類法是以任務類型為標準的，過去的CV（普通航艦）和CVB（重型航艦）則是以噸位大小來區分的。沒來得及加裝斜角甲板的CV-36「安提坦」號和CV-32「萊特灣」

號在1952年將艦籍變更改成了反潛航艦（CVS），輕型航艦CVL-28「卡伯特」號和CVL-29「巴丹島」號則變更為反潛輕型航艦（CVLS）。這種做法是沿用韓戰初期的先例，當時美軍為了防止太平洋地區的蘇聯柴電潛艦經對馬海峽南下，在7艘「科芒斯曼特灣」級護航航艦上搭載了一個中隊TBM-3W/S「復仇者」魚雷機執行反潛搜索和攻擊任務，後來又更換成專用反潛機格魯曼AF-2/3「守護者」（安裝有APS-20搜索雷達），並把反潛用的護航航艦增加到17艘。噸位和尺寸更大的「埃塞克斯」級參與反潛作戰後，翼展超過21公尺的雙發反潛機S-2F（後改稱S-2）「追蹤者」也可以在航艦上起降，這種尺寸巨大的飛機集合了AN/APS-38搜索雷達、磁性探測天線、探照燈、6個翼下掛架和可容納總重2.2噸的魚雷、深水炸彈、火箭、水雷的內置彈艙，必要時甚至可以使用核深水炸彈。除去搭載在CVS上以外，每艘CVA在1959年之後也會配備一個4架的S2F分隊執行反潛和搜索任務。這種飛機累計生產了1,284架，巴西和阿根廷海軍至今仍在使用它。與S2F搭配使用的是1954年量產的塞考斯基HSS-1（1962年後改稱SH-34G）「海蝙蝠」反潛直升機，每艘「埃塞克斯」級反潛航艦可以攜帶16架AF「守護者」、16架S2F和10架「海蝙蝠」。

隨著「福瑞斯特」級後續艦的完工和

蘇聯潛艦數量的日見加增，1956年之後，越來越多的「埃塞克斯」級轉任CVS。1958年底在役的「埃塞克斯」級CVS有11艘之多，不過只要之前加裝了斜角甲板和其他適於起降噴射飛機的設備，它們可以很方便地變更艦載機，改回執行CVA任務。「二戰」前後完工的護航航艦和輕型航艦因為難以起降重量和體積越來越大的噴射飛機，在1958年前後永久性退出了現役，其中幾艘改為搭載直升機的LPH

(Landing Platform Helicopter，直譯為直升機登陸平臺，一般翻譯成兩棲攻擊艦)。1959-1961年，3艘沒有安裝斜角甲板的CVS「拳師」號、「普林斯頓」號與「福吉谷」號也被重新劃定為LPH，每艘搭載30架直升機和1,650名登陸部隊。不過相對於LPH承擔的登陸支援和輔助任務，正規航艦的內部空間和燃料消耗還是顯得過於奢侈了，所以美國海軍從1959年起開始建造專門的兩棲攻擊艦「硫磺島」級，「埃塞克斯」級轉任LPH的只有少數幾艘。

超級航艦、新型飛機與核航艦

儘管經過現代化改裝的「埃塞克斯」級在韓戰中被證明足以勝任應對局部衝突的任務，但它們的初始設計和空間安排畢竟是1940年的水準，在操作體積和重量越來越大的新型噴射飛機時顯得力

不從心。美國海軍需要一種專為噴射飛機時代設計的新航艦，它在噸位、主尺度和內部空間上將大大超過現有的「中途島」級，所以又是一種「超級航艦」。不過新的超級航艦與夭折的CVA-58已經是兩種概念了：後者基本上是一個起飛重型海基轟炸機的浮動機場，而新航艦雖然也擁有起飛重型攻擊機實施核打擊的能力，但主要任務類型將是傳統的，是「以海為本」的。

第一艘新型超級航艦CVA-59以老「合眾國」號的支持者，因CVA-58夭折而自殺的福瑞斯特命名，最初的設計也與老CVA-58類似，只是噸位和主尺度略小（6萬噸）。不過當該艦的艦體於1952年在紐波特紐斯船廠開工後，海軍造船局根據韓戰的經驗對原始設計進行了修改，艦島和一體化煙囪改為固定於右舷的傳統樣式，斜角甲板只設在左舷，角度增大到10.1度，4具升降機全部佈置在舷側，可以搭載超過75架新型飛機。CVA-59於1955年正式竣工，它是「二戰」後世界上第一艘完全新建的航艦，在它動工後的三年裡，同型的CVA-60到CVA-62相繼獲得撥款、開始建造，這就是「薩拉托加」號（第二代）、「遊騎兵」號（第二代）與「獨立」號（第二代），到1959年為止全部建成。海軍計畫最終把超級航艦增加到12艘，加上3艘現代化改裝後的「中途島」級，構成作戰艦隊的中堅。