



新世纪军事书库



先锋军旅系列

蓝天雄鹰

——世界王牌航空队

宋有杰 等\著

时事出版社

★ 新世纪军事书库 ★

★ 先锋军旅系列 ★

蓝天雄鹰

—— 世界王牌航空队

宋有杰 聂云 郭学鑫 隋治刚 沈威力 刘志军 著

时事出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

蓝天雄鹰：世界王牌航空队/宋有杰等著. —北京：
时事出版社，1997

(先锋军旅系列)

ISBN 7-80009-456-1

I. 蓝… II. 宋… III. 空军-世界 IV. E154

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 27880 号

时事出版社出版发行

(北京市海淀区万寿寺甲 2 号 邮编：100081)

新华书店经销

北京昌平东旭印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：11.625 字数：292 千字

1997 年 12 月第 1 版 1997 年 12 月第 1 次印刷

印数：1—5000 册 定价：18.50 元

☆ 新世纪军事书库 ☆

选题策划：王 钢
 王 昉
 吴 华

主 编：董伟康

副 主 编：王 昉
 吴 华
 王基建
 何桂全
 祝 勇
 王 钢

☆ 先锋军旅系列 ☆

选题策划：王 钢
 王 昉
 吴 华

主 编：董伟康

执行副主编：王 昉
 吴 华

副 主 编：王基建
 何桂全
 祝 勇
 王 钢

退若山移，进如风雨；
击若崩崖，合战如虎。

—— 诸葛亮

强军如林
先锋似铁
挟20世纪雄风
拥入21世纪

目 录

世纪“天霸” (1)

——美国空军

二战中美国空军赫然崛起：截杀山本五十六，火攻大阪、东京，核爆广岛、长崎，血洗汉堡、柏林……二战后，美国空军更是成为不可一世的空中超霸，恃强凌弱，四处征伐，朝鲜、越南、利比亚、海湾……处处留下美国战机的航迹。美国的空中霸权主义行径固然令人不齿，但其对空中力量的倾心挚爱和出色运用却发人深思。

俄罗斯上空的保卫者 (53)

——苏联空军

苏联空军创建于1917年，二战中立下不

朽功勋，血染库班河，激战库尔斯克，力保莫斯科。二战后一跃而与美国空军齐名的超级空军，长年与美国分庭抗礼。50余年虽未参加大规模实战，但却几度以击落无端入境的外国民航机名噪一时，更有入侵阿富汗的不光彩记录。国家解体带来空军解体，新组建的俄罗斯空军在艰难中跋涉，正致力于建设一支“机动灵活、质高量少、合理足够”的现代化空中力量，欲在不久的将来东山再起。

英国军队的骄傲…………… (111)

——皇家空军

老牌军事强国英国也是老牌空中强国，一战中首创“王牌飞行员”的称号。二战中以“不列颠之战”和对德战略轰炸彪炳青史。战后虽已沦为二流空军，但马岛一战，仍尽显老牌劲旅风姿。

“黑十字”飞机的兴亡…………… (151)

——前德国空军

德国人极富航空天才，一战中“齐柏林”飞艇轰炸伦敦，首开战略轰炸先河。二战中更迭创航空历史之“最”：“空地一体”神速闪击，水上飞机智擒潜艇，哈特曼勇创362架战果记

录，喷气飞机首飞蓝天……“黑十字”空军军徽给人类带来过无尽苦难，但也承载了一段航空历史的辉煌。

“六角形”国土上空的“鹰” …… (200)

——法国空军

法国是最早建设强大空军的国家，在一战中有过骄人的战绩，但在二战中却一败涂地，军威尽失。二战后重新崛起，以研制幻影系列高品质飞机和参加非洲战争、海湾战争的经历，杀回世界空军强国的行列。在未来的世纪，法国空军称雄欧洲上空，将无人怀疑。

中东长臂…………… (246)

——以色列空军

40年代末，以色列在世界各地搜集了一批二战剩余的残破飞机，组成了以色列空军。50年过后，这支空军已成为令人望而生畏的空中杀手。“6·5”战争摧枯拉朽，力夺制空权；1981年千里奔袭，巧炸伊拉克核反应堆……以色列空军屡战屡胜之秘，引世人关注。

东南亚空中霸王…………… (296)

——越南空军

越南空军诞生于抗美救国战争的战火之中，年轻稚嫩，却敢于与世界上最强大的美国空军比试身手，米格机勇斗鬼怪式，空地联手将B-52连连打落在地。90年代，东南亚空军群雄并起，越南空军更欲风骚独领。

皇家空军的“克隆”…………… (321)

——印度空军

印度空军诞生于英国殖民主义的卵翼，几十年来不断引进外国先进飞机，屡经实战锻炼，已成为第三世界中第一流的空军，其装备之先进，空中进攻能力之强大，直逼西方国家空军。其依仗空中力量支撑南亚地区霸权的思路，显示了空权思想在第三世界国家中的强劲发展势头。

特技飞行表演队…………… (336)

二战结束后，人类军事航空领域中出现了一种特殊的飞行团队，它不参加战备值班，不承担作战任务，没有歼敌战绩，但却装备精良，训练有素，飞行员个个百里挑一。他们以非凡

的胆识和卓越的技艺，在蓝天中竞显风流，以多姿多彩的舞姿，给世界各国公众留下极为深刻和美好的印象。它就是被视为各国空军“窗口部队”的特技飞行表演队。

世纪“天霸”

——美国空军

1903年12月17日，在美国北卡罗来纳州的基蒂·霍克地区，天气阴冷，而又刮着风，但人们却在期待着历史上的第一次动力飞行，这一天由威尔伯·莱特和奥维尔·莱特兄弟俩冒着寒风进行了4次飞行。第一次飞行由奥维尔进行，他在沙丘上空行进了12秒钟，飞行了37米，而在最后一次由威尔伯驾驶，他飞行了59秒钟，距离达260米。试飞成功了，但并没有引起人们的轰动，主要是军界对于重于空气的飞行器还保持怀疑态度，没有看到军事航空事业发展的前景，以至于后来担任美国陆军航空队司令官的亨利·H·阿诺德在1907年于西点军校毕业时，还不知道莱特兄弟在他学校一年级学习期间，在基蒂·霍克进行的人类历史上的第一次有操纵的持续飞行。

陆军航空队的诞生

虽然美国对于重于空气的飞行不感兴趣，但英国政府却捷足先登，他们在1904年底就派出一个代表团到美国询问购买飞机事宜，但莱特兄弟并不想把这一技术卖给别国，希望本国政府能够首先利用他们的发明。为此，在1905年期间，莱特兄弟曾两次向美国陆军出售他们的发明，然而负责调查军事上新的发明创造的机构——军械与军事设施局，由于兰格利事件仍然心有余悸，不肯接受。

兰格利是一位科学家，1887年至1906年间曾任美国国家博物馆馆长，他于1885年开始作空气动力学方向的实验。1896年，他设计的一架蒸汽推进的模型飞机沿着波多马瓦河飞了四分之三英里。由于这次的成功飞行，在兰格利和其他军官的敦促下，陆军于1898年批给兰格利5万美元作为研究和建造一架试验性飞机的经费。1909年，命名为“机场A”的兰格利飞机作了两次试验性飞行就失败了。因而陆军部遭到国会议员和公众舆论的批评，认为陆军部不应该把钱浪费在毫无可能的发明上，后来陆军部就拒绝继续给兰格利以支持。这一次对于莱特兄弟的发明，他们也不想再惹到麻烦，甚至对飞机的存在与否都表示怀疑，而在这时，法国和英国却正在同莱特兄弟谈判购买飞机的条件。

1907年春天，美国航空俱乐部有名望的人士将这一发明告诉了西奥多·罗斯福总统，最后由罗斯福出面为陆军部和莱特

兄弟搭桥，并指示陆军部长威廉·H·塔夫脱负责调查这一发明的可能性。陆军部在和威尔伯·莱特几次信件来往和会面之后，才于1907年12月底以招标承制的方式，莱特用2.5万美金的标价承制了一种可乘2人，每小时航速不少于54公里，航程为200公里的飞行器。

1907年8月1日，美军在陆军通信兵团内建立了一个航空分队，负责管理有关军用气球、飞艇和飞机的机构，并委派强德勒上尉为负责人，同时派到这个分队2名士兵，但不几天就有一个士兵开了小差，使陆军航空分队的实力减少了三分之一。

1908年9月3日，莱特兄弟驾驶他们经过改进的并有30匹马力的引擎的飞机，开始了一连串飞行。这一次激励了观看飞行的蜂拥而来的万名观众的心，同时也把许多人对飞行器一直存在的怀疑和不信任一扫而空。但不幸的是，在9月17日飞行中发生了悲剧，奥维尔·莱特驾驶的飞机坠毁了，他本人受了重伤，而且也使在1903年就成为美国陆军中第一个驾驶有动力、名为“白翅膀”飞行器并已放单飞的军官托马斯·伊·雪耳弗里中尉受伤致死。

陆军既然有了一支“航空队”，也就需要一批飞行员，1909年10月，威尔伯·莱特在马里兰州的学院公园的一个广场上训练拉姆中尉和汉弗莱中尉驾驶飞机，这两个军官各自飞行了3个小时后都放了单飞，但不幸的是，在12月5日拉姆和汉弗莱所驾驶的飞机坠毁，陆军暂时失掉了它的全部空军实力。直到1911年初，美国国会没有专门拨过一美元来发展航空事业。后来购买莱特兄弟的飞机绝大部分经费也是从实验费中支出的，而通信兵团的航空维修费也是从维修军用电话、电报设备的经费中支出的。到了1911年3月，国会才拨出12.5万美元为陆军的航空经费。通信兵团司令官才以每架5000美元的价格订购

了5架新飞机，并着手在华盛顿附近的哥伦比亚特区的学院公园设立一所飞行学校。6月7日，人员和飞机迁返学院公园，当第一架飞机到达并装配起来之后，立即恢复了飞行训练。

1911年6月，重新担任航空分队队长的强德勒上尉也兼任设在学院公园的飞行学校的校长。到了1912年11月的时候，学院公园飞行学校已经发展到拥有14名飞行军官，39名士兵和9架飞机。

1913年2月底，由于美国不承认墨西哥维多利亚诺·胡尔塔将军在2月22日夺取政权后所成立的政府，在美国和墨西哥的关系紧张时，强德勒和他的部队于3月初到得克萨斯市，并成立了一个临时性单位——第1航空中队，以便有效地配合美陆军第2师对墨西哥的作战。但由于美国同墨西哥没有发生敌对行动，第1航空队并没有受到战争的考验。

1913年6月15日，该中队大多数人员和飞机迁回圣地亚哥的飞行学校，仅留下一支由3个飞行员、26名士兵和两架飞机组成的小分队。在圣地亚哥，该中队和1912年12月在北岛集中的航空兵其余人员合并。

空中初战受挫

1914年4月，在塔姆皮科事件发生后，美国与墨西哥的关系再次进入了危机，美第1航空中队立即派出一个由5名军官和3架飞机组成的分队到得克萨斯州的加尔维斯顿去参加讨伐征拉·克鲁兹的美国远征军，但由于到达得太迟，没有赶上运

输队，飞机也就没有启封。同年7月，分队返回圣地亚哥。

1914年9月，根据陆军部的命令，第1航空中队在圣地亚哥重新正式改编。在美参加欧战前的几年中，这个中队就代表了美国陆军的战术空中力量。

1915年4月，由于墨西哥内战，得克萨斯州的边界又一次成为紧张和潜伏着的冲突时，第1航空队又派出另一个分队赶往该地区，这一次这个中队只有米林中尉和琼斯中尉两名军官和1架飞机。当他们俩从布朗斯维尔驾驶这架飞机到达边境上空侦察时，遭到了威拉的士兵的射击。7月，整个中队自圣地亚哥开往俄克拉何马州的锡耳堡参与野炮作战的射击指挥。8月，该中队的部分人员和飞机又被派往布朗斯维尔。11月，由于冬季来临，中队作了第一次越野飞行700公里，到达了圣·安东尼奥的山姆·豪斯顿堡。在此期间，驻在布朗斯维尔的分队进行了多次侦察飞行，但由于飞机出故障，侦察效果受到了限制。至1915年底，这个分队又回到圣·安东尼奥和中队会合。

在到达山姆·豪斯顿堡后，美第1航空中队才真正接受考验。1916年3月9日，美国为了报复墨西哥农民领袖潘乔·威拉领导的一支队伍袭击美墨边境小城哥伦布，命令潘兴组织一支1.5万人的部队，把威拉部队赶回墨西哥。美第1航空中队也受命于3月15日到达哥伦布。这时这个中队一共有10名飞行员、84名士兵和8架飞机，但到5月份，这支部队实力已增加到16名军官和122名士兵。

在北墨西哥山区的强风中，第1航空中队12架破旧的飞机在执行战斗行动中一次都没有成功。3月19日，中队由哥伦布到墨西哥卡萨斯·格兰迪兹地区的前进基地第一次飞行时，1架飞机中途因故障返航，另1架飞机在夜间迫降时摔毁，其余6架因天黑也只好迫降。这一次行动，使他们认识到现装备的飞

机只能在气象条件好的情况下作短途飞行，也只能是送送信或传递传递急报等。但在送急报时，也发生了意想不到的近似喜剧性的经历。有一次，两架飞机降落在墨西哥的契瓦瓦城，任务是把急报传递给驻在该市的美国领事馆，但其中1架被一个骑马的乡下人用枪击中，一群人围着这两架飞机，他们用香烟把机翼烧了许多窟窿，用刀乱砍蒙布，把螺帽和螺栓拿走。也就在这一年，陆军部批准建立7个航空中队，每个中队配备飞机12架，其中4个中队拟驻在本土，3个中队拟驻海外。到1917年初均成立起来，但其中只有第1航空中队在编制和装备上比较完善，到第一次世界大战爆发时，美国准备把飞行部队进一步扩大到20个中队，但这个计划只是停留在纸上。

远征军航空队

奥匈帝国王储斐迪南大公在塞尔维亚遇刺成为第一次世界大战的导火线。1914年7月28日，奥匈帝国对塞尔维亚宣战，俄国也开始沿德国边境集结兵力，德国遂对俄国及其盟友法国宣战，英国则同法国结盟，共同抵抗德国入侵。美国遂于1917年4月6日对德宣战，但到这时，美国航空部队只有131名军官，1087名士兵，55架飞机，其中只有一个组织和装备完善的作战中队。而且陆军部并没有在美国建立一支能在欧洲作战的航空部队行动的方案和计划，更缺少为制定计划的知识，所以当时一位陆军飞行员说：“在华盛顿，见过作战飞机的航空军官一个都没有。”