

对决系列

F-8 CRUSADER

VS

MiG-17

Vietnam 1965-1972

F-8 “十字军战士”

VS

对阵米格 - 17

越南空战 1965—1972

〔美〕彼得·默斯基 (Peter Mersky) 著 吴越 李金梅 译 金存惠 审校



中国出版集团  
中译出版社

对决系列



# F-8 “十字军战士”

对阵

## 米格-17

越南空战 1965—1972

〔美〕彼得·默斯基 (Peter Mersky) 著  
吴越 李金梅 译 金存惠 审校



中国出版集团  
中译出版社

图书在版编目 ( CIP ) 数据

F-8 “十字军战士” 对阵米格 -17: 越南空战 1965—  
1972/ (美) 默斯基 (Mersky, P.) 著; 吴越, 李金梅译. -- 北京:  
中译出版社, 2016.3  
ISBN 978-7-5001-4569-1

I . ① F… II . ① 罗… ② 吴… ③ 李… III . ① 越南战  
争—空战—史料— 1965-1972 IV . ① E333.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 040468 号

著作权合同登记: 图字01-2015-6861

F-8 CRUSADER vs MiG-17: Vietnam 1965-72

First published in Great Britain in 2014, by Osprey Publishing Ltd, Kemp House, Chawley Park, Cumnor Hill,  
Oxford, OX2 9PH.

All rights reserved.

© 2014 Osprey Publishing Ltd

Chinese language translation © 2015 Portico Inc.

**F-8 “十字军战士”对阵米格-17: 越南空战 1965—1972**

---

出版发行: 中译出版社

社 址: 北京市西城区车公庄大街甲 4 号物华大厦六层

电 话: (010) 68359827 68359303 68357328

邮 编: 100044

传 真: (010) 68357870

电子邮箱: book@ctph.com.cn

网 址: <http://ctph.com.cn>

总 策 划: 张高里

策划编辑: 于建军

责任编辑: 于建军 高雪莲

封面设计: 席 新

印 刷: 北京佳明伟业印务有限公司

经 销: 新华书店

规 格: 710×1000 毫米 16 开本

印 张: 10.5

字 数: 220 千字

版 次: 2016 年 3 月第 1 版

印 次: 2016 年 3 月第 1 次印刷

---

ISBN 978-7-5001-4569-1 定价: 45.00 元

版权所有 侵权必究

# CONTENTS

## 目录 CONTENTS

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| <b>引言</b>         | <b>1</b>  |
| 大事记（年表）           | 9         |
| <b>I 设计与研发</b>    | <b>13</b> |
| F-8 “十字军战士”       | 14        |
| 米格-17             | 23        |
| <b>II 技术参数</b>    | <b>29</b> |
| F-8 “十字军战士” 舰载战斗机 | 30        |
| 米格-17 “壁画-C”      | 44        |
| <b>III 战略形势</b>   | <b>53</b> |
| <b>IV 参战人员</b>    | <b>67</b> |
| 背景和训练             | 70        |



|                     |                |
|---------------------|----------------|
| <b>V 战 斗</b>        | <b>91</b>      |
| 首次射杀                | 94             |
| 再次对决                | 98             |
| 来自“邦尼·迪克”的米格-17杀手   | 115            |
| 迪克·谢弗的战斗            | 125            |
| <br><b>VI 数据与分析</b> | <br><b>143</b> |
| <br><b>VII 结 果</b>  | <br><b>153</b> |
| 拓展阅读                | 158            |





## 引言

越南着实令美国吃惊。不管是心理上还是战略上我们都没做好准备。美国卷入越南战争的方式与美国加入第二次世界大战的方式极为相似。1941年，尽管我们热切关注着纳粹德国与欧洲大陆其他国家之间不断升级的战争，但我们除了给那些处境危险、正在走向失败（有时候时间极短）的国家输送武器和物资之外，并不希望参与其中。到了1941年12月，只剩下倔强的不列颠还在与强大的德意志军事力量抗争。

在亚洲也是一样。尽管彼时中国面临军阀混战、共产党力量不断壮大的形势，此前谁会预料到岛国日本能吞没体量庞大的中国和太平洋上的诸多岛国？日本对中国南京和上海发动了异常残酷的进攻，我们决定睁一只眼闭一只眼，只是向受害国提供为数不少的陈旧飞机和食物。

大约二十年以后，我们很清楚共产主义势力正在不断向东南亚半岛扩展，也许除了组织涣散的法国军队，鲜有其他抵抗者。1954年，法国军队

大败于奠边府（Dien Bien Phu），因此之故，除了贵族还在继续使用法语和偶然可见的法式地名之外，整个东南亚半岛上的法国影响几乎已被完全肃清。除了在南中国海岸线上进行为数不多的一些巡逻，以及捐赠一些过时的飞机，如PB4Y“私掠船”巡逻机（PB4Y Privateer）和F8F“熊猫”舰

载机（F8F Bearcat），越南共和国（South Vietna）和泰国只能依靠自己。

不仅战争本身存在相似之处，在装备理念上也一样，尤其是在参战飞机这一方面。像越南共和国这样的贫穷第三世界国家，并没有足够的资金和内部资源来发展一流的空军或者说用飞机来武装这一力量。和其他很



1965年，美国海军第162战斗机中队一架挂载了4枚AIM-9B“响尾蛇”导弹的F-8E在“奥里斯坎尼”号航空母舰上整装待发（Rick Adams 供图）。

多共产主义“殖民地”一样，越南民主共和国[后文以“北越”（North Vietnam）代之]很快处在共产主义苏联和中国的支配之下。苏联人向北越提供米格战斗机或者让北越送飞行员学员来苏联学习驾驶米格-17，当时已经有一些米格-17开始进驻河内和海防港附近的基地。尽管很多米格飞行员学员此前除了农用拖拉机，几乎没见过什么重型机器，越南人民军空军（VPAF）还是成长得很快。空中战术和空中纪律的概念对他们来说也是陌生的，他们不得不一边熟悉战斗机本身，一边学习理论知识。与此不同的是，在进驻北越和越南共和国国土周边的美军基地之前，美国海军飞行员已经经历了长期且密集的训练。

尽管它的“前辈”米格-15在1950年至1953年的朝鲜战争中表现出色，但米格-17只是一种勉强意义上的第三代战斗机。在人类历史上的首场喷气战斗机厮杀中，来自朝鲜和中国的飞行员以及来自苏联的飞行员“志愿者”经常驾驶米格-17与美国空军的F-86“佩刀”（Sabre）战斗机、美国

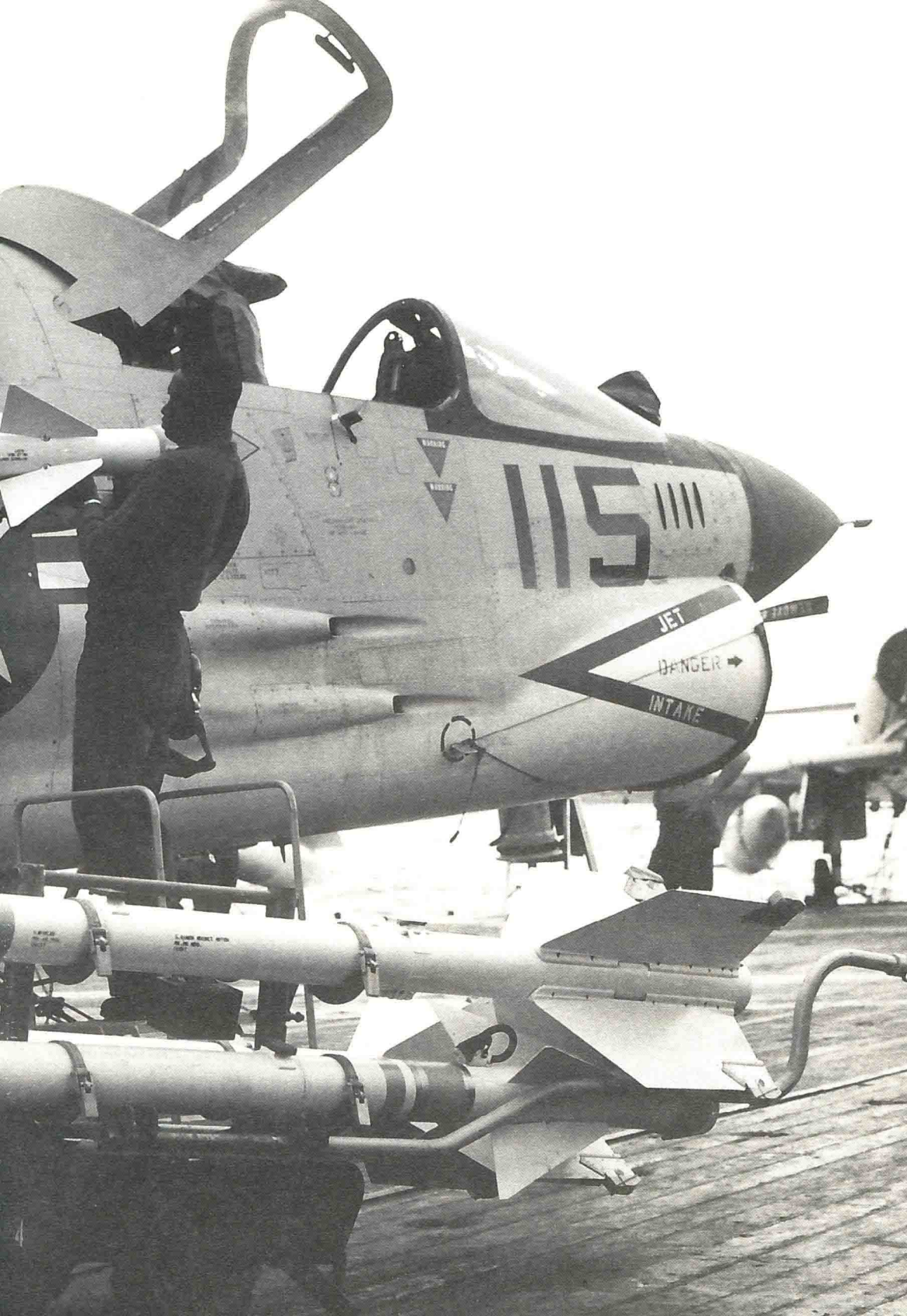
海军陆战队的F9F“黑豹”（Panther）舰载战斗机交战。这种“高垂直尾翼”米格战斗机可不能轻视。

然而，到了20世纪60年代中期，由于美国人对于已显陈旧的米格-17的轻视态度和自己的第四代战斗机的优越感，美军飞行员滋生了一种错误的自信，导致他们有时候不得不自食苦果。钱斯·沃特公司制造的举世无双的F-8“十字军战士”舰载战斗机外形流畅、飞行速度快，装配4门20毫米口径机炮和至少4枚先进的AIM-9“响尾蛇”空空导弹，据越南人民军空军报道显示，它能迅速干掉过时的米格战机。

不幸的是，情况往往不是这样：体型“娇小”、机动性卓越且坚固的米格战机经常能够与F-8及其“战友”F-4“鬼怪II”（Phantom II）战斗机战得不亦乐乎。作战的结果有时候取决于飞行员个人的训练水平及勇气。诚然，那些受过高水平训练的美国海军飞行员能够充分发挥这种更加新式的战斗机的技术优势，但有时候决定胜负的关键因素还在于那个古老



1964年2月，距离北部湾事件爆发还有6个月，军需人员给“提康德罗加”号攻击型航母上的海军第51战斗机中队的F-8E挂载AIM-9B“响尾蛇”导弹（美国海军供图）。





大多数米格-17都漆有渐变绿色图案，翼下挂载油箱。据一名亲身驾驶米格-17与“十字军战士”交战但未透露姓名的越南人民军空军战斗机飞行员称：“在第四军区的上空，无论何时，只要遭遇‘十字军战士’，那就一定会是一场鏖战。F-8具有很强的水平机动性，而且美国飞行员技术出色。与F-8交战，我方飞行员需要经验丰富才行。如果想要击落对手，还需要有很强的机动能力和近距离空战能力。美国海军的F-8E极易操控，他们都装配了导弹和20毫米口径机炮。他们的队形长而松散，一旦米格机和F-8进行近距离空战的时候，其他F-8就会随即散开，并伺机猛冲至目标附近并发射导弹。图为越南人民军空军飞行员跑向他们的米格-17（István Tópercz博士 供图）。

的“定律”：或者是为了“保家卫国”而战，或者是为了“抵御外辱”而战。

读者将会发现，在本书中我很少谈论有关美国海军陆战队的F-8战斗机中队的事情。我也希望有很多关于装备了F-8“十字军战士”舰载战

斗机的美国海军陆战队战斗机中队（VMF）和米格-17交战的故事，但这些事情确实没有发生。海军陆战队的F-8战斗机当然在东南亚出现过。美国海军陆战队第212全天候（All Weather，缩写为“AW”）战斗机中



队 [VMF (AW) -212] 还曾是最早一批随航母部署到该地区的战斗机中队，搭载航母是“奥里斯卡尼” (Oriskany) 号 (CVA-34)，时为 1965 年。然而，1965 年至 1968 年间，另三个美军战斗机中队在岬港和荣莱 (Chu Lai) 的岸上基地中部署了很长时间：他们致力于近距离空中支援作战，这绝对是至关重要的工作，对与敌近距离作战的海军和陆军来说，这有时候直接攸关生死。我虽然做了很大的努力，但没能找到任何关于米格 -17 与美国海

军陆战队的“十字军战士”战斗机中队交战的材料。如果有人知道与我所知不同的信息，请通过出版社与我联系。

1962 年的古巴导弹危机期间，吉姆·布雷迪 (Jim Brady) 海军中尉曾在第 62 战斗机中队执飞“十字军战士”战斗机。他与豪伊·布尔曼 (Howie Bullman) 上尉从佛罗里达州基韦斯特岛上的博卡奇卡海军航空站 (NAS) 紧急起飞，前去拦截两架正要拦截美军巡逻机的古巴米格 -17。美国巡逻机当时的任务是拍摄向古巴运送洲际弹道导弹的苏联船只照片。驾驶着最新的 F-8E，这两位美国海军飞行员用飞机上的 APQ-94 雷达追踪即将到来的威胁。机动至米格战机身后之后，吉姆·布雷迪和豪伊·布尔曼正准备发射“响尾蛇”导弹，管制员命令他们等待华盛顿的“开火许可”。“开火”的请求被否决了。这两位失落的“十字军战士”飞行员受令中止任务并返航。尽管米格战机显然已经开始向美国的 P-2“海王星” (Neptune) 和 P-3“猎户座” (Orion) 巡逻机开炮——已经

合乎接战规则，但远五角大楼的负责人还是认为不要引发更大规模的冲突为好。

吉姆·布雷迪此后不久就以中尉衔离开了美国海军，在泛美航空公司驾驶客机。尽管他不曾在越南执飞“十字军战士”，但他下面这篇短小的自传是我们深入了解 F-8 战斗机飞行员内心的重要窗口，我们可以从中得知他们是如何看待自己与历史上最伟大的海军战机之一在一起度过的时光：

我常常会想为什么我们都这么热爱“十字军战士”。它最终变成我们的思维的延伸，驾驭这种飞机的心理意识也从我们的头脑转移到了飞机上。我们的躯干以及四肢的活动都变成系统的一部分。我曾驾驶过的其他任何飞机都没能与我建立如此密切的关系。

我认为这确实是极为罕见的关系。飞机成了我们的思维的延伸，当感觉对了的时候，我们就是飞机本身，反之亦然。这是一种极具挑战性的飞机，如果你不能清楚地认

识到它的优势与劣势，丧命也就是一秒钟的事。我看到过太多这样的例子了。

“十字军战士”是人类首次突破音障仅十年之后研发出来的一种飞行速度接近 2 马赫数的飞机。飞机上没有计算机和电传操纵系统，也就无从依照“维恩图”（V-Nn diagram，该图可显示飞机进入失速状态之前的持续 G 值和空速之间的关系）的要求来操纵战斗机。一切都由自己掌控：所有动作既不能超出飞机的结构强度极限，又要将战斗机的性能发挥到极致以击败敌人。我和我最好的朋友罗恩·诺特（Ron Knott）开展过几次精彩的近距离空战演练。我们在 35000 英尺高空相向飞行，在油料将尽必须返回基地之前，我们会在与树梢约略相等的高度上进行慢速的剪式飞行，设法机动到对方后部。不断冲击 G 值的尝试让我们满身是汗地回到基地。这他妈真是太爽了！

## 大事记 (年表)

1950 年 1 月 13 日

SI-2 (米格-17 原型) 首飞。接下来的一年, 苏联五家工厂开始生产此款战机以装备华约组织各国空军。总共生产了 108247 架, 其中包括在中国生产的 1061 架名为沈阳飞机制造厂 J-5 的战斗机。

1952 年 9 月

美国海军公布舰载机要求: 在 30000 英尺 (9144 米) 高空的飞行速度达 1.2 马赫数; 在海平面飞行速度达 0.9 马赫数, 爬升速率为 25000 英尺 (7620 米) 每分钟, 降落速度为 100 海里 (185 千米) 每小时。武器装备应包括机炮或机枪以及导弹, 且须具备高度的机动性。美国航空局将要求下达至 8 家公司, 但只有道格拉斯、格鲁曼以及钱斯·沃特这三家公司具备实际制造舰载机的经验。

1953 年 5 月

钱斯·沃特公司的 V-383 型样机方案获批。

1955 年 3 月 25 日

钱斯·沃特公司的首席试飞员约翰·W. 康拉德驾驶 XF8U-1 完成首飞。

1956 年 3 月

110 名越南人民军空军飞行员开始在中国和苏联接受训练。

1957 年 3 月

第 32 战斗机中队成为美国海军第一个接收 F8U-1 的中队。

1960 年春

52 名越南人民军空军飞行员在中国开始为换装

米格-17 而接受训练。

1962 年 12 月

在苏联和中国接受训练的第一批越南人民军空军米格-17 飞行员回到北越。

1964 年

2 月 3 日

苏联向越南人民军空军捐赠 36 架米格-17 和米格-15UTI 飞机, 用来组建第 921 战斗机团 [代号“红星”(“Red Star”)]。

8 月 2 日

在北部湾事件中, 北越 P-4 巡逻艇攻击了正在此处搜集情报的美国驱逐舰“马多克斯”号驱逐舰 (DD-731)。

8 月 5 日

美军派遣数艘航空母舰在北部湾附近展开报复性空袭。“提康德罗加”号攻击型航母上的第 51、第 53 战斗机中队 (装备 F-8 战斗机) 为这次行动提供掩护, 同时用 5 英寸“祖尼”火箭弹进行空中打击。

1965 年

3 月 15 日

美国海军航空兵部队首次参与“滚雷”行动。

4 月 3 日

美军海军的 F-8 “十字军战士”与米格-17 发生首次对抗。美国海军第 211 战斗机中队与北越第 921 战斗机团交战, 最后的战果却令人困惑: 越南人民军空军声称至少击落 1 架 F-8, 另有 1 架不是被摧毁就是受损, 这对越南人民军空军来说是第一次。然而, “被击落”的 F-8

飞行员却在岸上成功降落，他的飞机最后也被修好且重新参与军事行动。

1966 年

6 月 12 日

F-8 战斗机取得首次空战成果。第 211 战斗机中队的指挥官哈罗德·马尔海军中校确认击落一架米格-17，另一架“可能”被击落。“可能”被击落的那架后来得到了相关情报的证实，甚至北越方面也承认了，但美国海军没有确认。

6 月 21 日

第 211 战斗机中队的吉恩·钱西海军上尉很可能是用机炮打下一架米格-17，同一中队的菲利普·万帕特拉海军中尉击落第三架米格-17，后者因此成为越南战争中获得海军十字勋章的第一位美国海军战斗机飞行员。北越方面则击落了科尔·布莱克海军少校驾驶的一架 F-8 和第 63 照相侦察机中队伦纳德·C. 伊斯门海军上尉驾驶的一架 RF-8A，这是整个越南战争中遭米格机击落的第一架 F-8 和唯一一架 RF-8。这两名美军飞行员都被北越俘获。

7 月 14 日

美国海军第 162 战斗机中队指挥官迪克·贝林格海军中校驾驶的 F-8 遭米格-17 击落，这是米格机击落的第二架美军 F-8。

9 月 5 日

北越第 923 战斗机团的 4 架米格-17 沉重打击了第 111 战斗机中队的 F-8，击落交流到美国海军中服役的飞行员威尔福德·K. 阿伯特空军上尉，他最后被俘获。这是可以确认的遭越南人民军空军击落的第三架也是最后一架 F-8，也是在越南战场上可确认的米格机四次击中

“十字军战士”中的第三次。

1967 年

5 月 1 日和 19 日

在这两天，美军总共击落 8 架米格机，而第 24、第 211 战斗机中队的 F-8 战斗机无一损失。这两个中队都属于驻扎在“好人理查德”号航空母舰上的第 21 舰载机联队。

12 月 14 日

来自美国海军第 211、第 162 战斗机中队的 F-8 与北越的一个米格-17 编队进行了一次持久战，最终以美国海军第 162 战斗机中队的迪克·怀曼海军上尉击落一架米格-17 而告终。

1968 年

6 月 26 日

美国海军第 51 战斗机中队的 L.R. 迈尔斯 (L. R. Myers) 海军少校击落一架米格-17。

7 月 9 日

第 191 战斗机中队的约翰·尼科尔斯海军少校也击落一架米格-17。

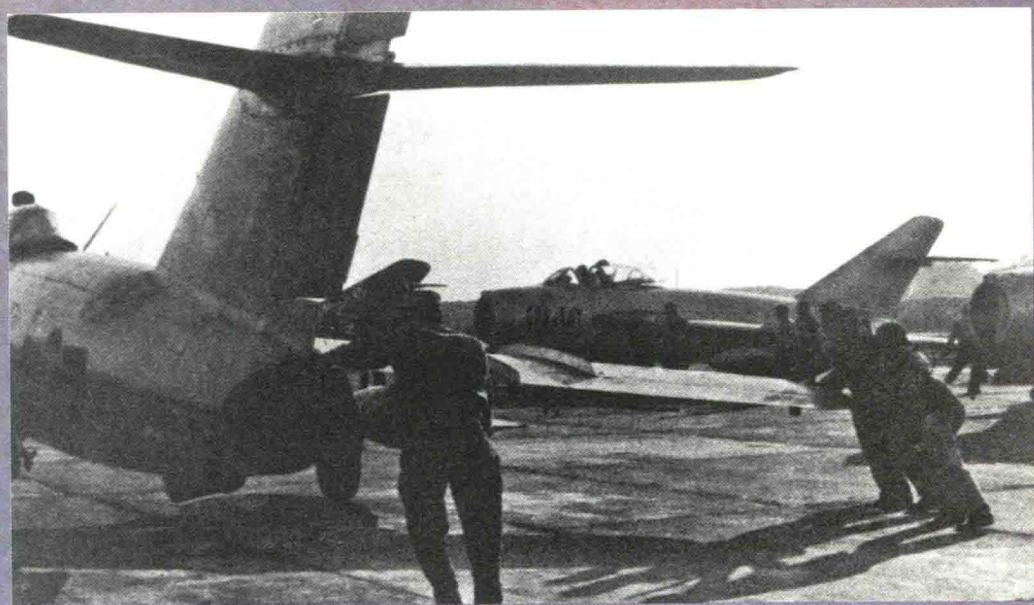
7 月 29 日

第 53 战斗机中队的盖伊·凯恩海军少校驾驶 F-8 取得最后一个经确认的米格-17 战果。

1972 年

5 月 23 日

第 211 战斗机中队的杰里·塔克海军上尉取得一次未经官方确认的米格-17 战果。那架米格机飞行员成功弹射并降落，当此之时，杰里·塔克驾机在后者周围盘旋。但是，杰里·塔克所在的“汉考克”号航空母舰承认了这个战果。



北越地勤人员将米格-17推向跑道，地点极有可能是内牌机场（István Tóperczér 博士 供图）。

