



# THE WILD BLUE YONDER AND BEYOND

# B-17空中堡垒

美军第95轰炸机大队传

[美] 罗伯·莫里斯  
[英] 伊恩·霍金斯◎著  
程逸松◎译

时代文艺出版社





The Wild Blue Yonder And Beyond

# B-17 空中堡垒

——美军第95轰炸机大队传

「美」罗伯·莫里斯

「英」伊恩·霍金斯

◎著

程逸松◎译

图书在版编目 (CIP) 数据

B-17空中堡垒: 美军第95轰炸机大队传 / (美) 罗伯·莫里斯,  
(英) 伊恩·霍金斯著. 程逸松译. —长春: 时代文艺出版社, 2017.12

书名原文: The Wild Blue Yonder and Beyond: The 95th Bomb Group in War and Peace

ISBN 978-7-5387-5546-6

I. ①B… II. ①罗… ②伊… ③程… III. ①战略轰炸机—战争史—美国 IV. ①E926.34

中国版本图书馆CIP数据核字 (2017) 第225193号

出品人 陈琛  
产品总监 郭力家  
责任编辑 方伟  
助理编辑 胡军  
装帧设计 孙利  
排版制作 隋淑凤

本书著作权、版式和装帧设计受国际版权公约和中华人民共和国著作权法保护  
本书所有文字、图片和示意图等专有使用权为时代文艺出版社所有  
未事先获得时代文艺出版社许可  
本书的任何部分不得以图表、电子、影印、缩拍、录音和其他任何手段  
进行复制和转载, 违者必究

The Wild Blue Yonder and Beyond: The 95th Bomb Group in War and Peace, edited by Rob Morris with Ian Hawkins  
Copyright©2012 95th Bomb Group Memorial Foundation  
Published in the United States by Potomac Books, Inc.  
All rights reserved.  
Simplified Chinese Rights Arranged through CA-LINK International LLC (www.ca-link.com)  
吉林省版权局著作权合同登记 图字: 07-2017-0037号

## B-17空中堡垒: 美军第95轰炸机大队传

[美]罗伯·莫里斯 [英]伊恩·霍金斯著 程逸松译

出版发行 / 时代文艺出版社

地址 / 长春市泰来街1825号 时代文艺出版社 邮编 / 130011

总编办 / 0431-86012927 发行部 / 0431-86012957 北京开发部 / 010-63108163

官方微博 / weibo.com / tlapress 天猫旗舰店 / sdwycbsgf.tmall.com

印刷 / 三河市万龙印装有限公司

开本 / 710mm × 1000mm 1 / 16 字数 / 297千字 印张 / 19.25

版次 / 2017年12月第1版 印次 / 2017年12月第1次印刷 定价 / 39.80元

图书如有印装错误 请寄回印厂调换

谨以此书献给第 95 轰炸机大队的人们  
特别献给威廉·E. 查尔斯、伦纳德·赫尔曼、埃  
利斯·斯克瑞普切和威廉·凡德格立夫

伊恩·霍金斯

## 前 言

旧跑道的雨水坑里倒映出灰色的天空，斑斑蓝色镶嵌其中。我站在第 95 重型轰炸机大队的旧机场上。这支大队曾经拥有数以千计的人员和数以百计的飞机。在 1943 年到 1945 年之间，第 95 大队的 B-17 “空中堡垒”和机组人员沿着位于英国萨福克郡乡村的这条跑道轰鸣着冲上天空，飞往几百英里（1 英里 = 1.6093 公里）之外的目标。这座小型城市般的基地占地数百英亩（1 英亩 = 4046.86 平方米），征用了大片田地和森林。在这里，我仿佛感觉到曾经生活和工作在这座城市里的机组人员和数千名地勤人员注视着我从琥珀色的麦田和郁郁葱葱的树丛中走过来。他们当中有的人穿着飞行装备——层层的衣服保护自己不受子弹、高射炮和寒冷的侵袭。他们憔悴疲惫的面孔上都有着一双黑眼圈。注视着我的人当中，还有的人穿着布满油渍的工作服，反戴着棒球帽。他们手里抓着一件工具或者一只尚未叠好的降落伞。穿着围裙的厨师们和办事员们倚靠在树干上，似乎在烘焙或打字的间隙抽空休息一下。在指挥塔台的遗址上，大队领导们站立着，将望远镜举到眼前，注视着我，注视着天空。

在跑道的尽头，一条狭窄的乡村小路与跑道交叉。在这里，我看到了霍汉姆的英国居民，孩子们等着要口香糖和冰淇淋，老人们则拄着拐杖站在那儿。仿佛他们都在等待看飞机起飞，等着向年轻的美军飞行员

们挥手致意。这些飞行员将要去轰炸希特勒统治下的欧洲，人们在这里祝愿他们一帆风顺、平安归来。人们认识这些飞行员、这些美国人，并渐渐地喜欢上了他们。同时，美国人也喜欢这些人。霍汉姆小镇的英国居民们和美国空军基地的居民们融为了一个大家庭。

这里有着诡异的寂静，令人不安。6月的雨水令乡间变得郁郁葱葱。附近北海吹来咸湿海风让鲜红的罂粟花翩翩起舞。我站在跑道上，看到老人们缓步走过机场，有的人拄着拐杖，许多人穿着A-2飞行皮夹克。还有的人身边带着妻子和他们的孩子。最后，寂静被打破了，数百名孙子和曾孙冲进了巨大的机场，他们欢笑着、嬉闹着。

为什么这些人从数千英里之外的美国赶到英国，来到这条荒凉的跑道来看我？他们要在这里做什么？我知道自己来这里的原因——书写第95轰炸机大队的历史。但是他们呢？就在这时候，大家停下了脚步，围着我站成了一个大大的不太规则的圈。我看到，从附近的树林里，一个孤单的身影走了出来，慢慢向我们靠近。他很年轻，只有19到20岁，身穿一套皮革的飞行服。脚下的绒里飞行靴尺码偏大，所以他走路来慢慢吞吞，脚步沉重，身后还拖着一只伞包。他的氧气面罩挂在一边，和他的皮革飞行帽扣在一起。他看起来很疲惫——很疲惫——当他走近了之后，我看到他的脸上有着一道道深深的皱纹，飞行任务和面对死亡的紧张情绪导致了这些皱纹。

他径直朝我走过来，把伞包丢在跑道上。他花一些时间环顾周围的数千人群，这些人围着我们正站在荒凉的机场上。我跟着他的眼神也四下观望。这时候他转过头看着我，盯着我的眼睛，似乎能看透我的心思。他举起手，轻轻地同时也很坚定地搭在我的肩上。

“说出我们的故事，”他说，“请准确无误地说出来。”

然后他一转身离开了，身后跟着其他的年轻人、老人、妇女和儿童。不久，我就独自一人站在了柏油路上，身边只有海风陪伴着我。我顿时觉得肩上的责任担子无比沉重。

我必须让大队通过我把他们的故事讲出来。为了这个目标，我向数

百位或许上千位各界人士求助，他们以各种方式成了故事的一部分，例如第 95 大队的队员、他们的妻子和子女、住在基地附近的英国人，等等。我亲自采访了许多人，有的人还主动提供各种文献，例如日记、信件、录音采访、未发表的回忆录等。除了第一手的资料外，我还借助了前人的贡献，不但有他们的日记、信件或照片，而且还有不久之前开始编辑大队历史的那些人的工作成果，他们希望能将大队的历史整理得鲜活而完整。

第 95 轰炸机大队是一支具有代表性的 B-17 轰炸机大队。通过了解这支队伍的历史，你就可以知道二战期间驻扎在东英吉利亚的许多美军轰炸机大队的历史。因此，我希望任何想要重温并真正了解轰炸机大队完整经历的人士读一读本书。本书主要是人物传记，有时候也讲述悲剧，例如阵亡、囚禁岁月。巨大的身心艰辛是不断重复的主题。采访第 95 大队驾驶员弗雷德·德尔伯特（Fred Delbern）的遗孀是我经历过的最痛苦事情。德尔伯特于 1943 年在北海失踪。如果有谁可以象征一颗破碎的心和痛苦的一生，格里·德尔伯特是最适合的代表。本书还讲述了战斗故事，还记录了幽默诙谐的场景。另外，本书的故事还将继续进行。大队每年都要在美国和霍汉姆团聚，可是老兵们的数量在锐减，不久之后就没有人在世了。因此他们的孩子、孙子和曾孙接过了保护历史的重任。本书也是大队的目标之一——当后人没有见证人可以聊天的时候，大队的故事依然可以传递给他们。当你在阅读本书时，请仔细聆听故事主人公的话语。因为当你翻动书页时，他们都会跃然纸上，你可以看到他们，就像我一样。

每天我都能看到在跑道上朝我走来的年轻飞行员的那张脸，我认真地接过了他赋予我的重任。对我而言，他的重任是神圣的。“说出我们的故事。准确无误地说出来。”我希望我做到了。

第 1 章	空军的诞生 .....	001
第 2 章	跨洋越洲 .....	018
第 3 章	奥尔康伯里和早期任务 .....	027
第 4 章	任务日 .....	035
第 5 章	基尔惨剧 .....	051
第 6 章	英国人 .....	062
第 7 章	寒冷天空 .....	075
第 8 章	不包括飞行的任务 .....	080
第 9 章	从基尔到雷根斯堡 .....	089
第 10 章	补充兵员 .....	094
第 11 章	妻子和母亲 .....	102
第 12 章	突然死亡 .....	114
第 13 章	娱乐和伦敦 .....	121
第 14 章	雷根斯堡战役 .....	133
第 15 章	黑色一周 .....	142
第 16 章	战俘 (一) .....	159



第 17 章	在瑞士和瑞典的拘留事件 .....	172
第 18 章	脱险 .....	180
第 19 章	失踪人员 .....	191
第 20 章	“探路者”和“阿佛洛狄忒”项目 .....	202
第 21 章	重要一周 .....	211
第 22 章	大写字母 B .....	219
第 23 章	D 日 .....	232
第 24 章	飞往苏联的穿梭任务 .....	238
第 25 章	最后的战斗任务 .....	248
第 26 章	战俘（二） .....	262
第 27 章	“天赐 / 贪吃”行动 .....	269
第 28 章	回国 .....	279
第 29 章	继承遗产 .....	285
致 谢	.....	294

## 第1章 空军的诞生

1941年的夏天，美国年轻的一代人正在成长，他们有的在努力完成中学或者大学的学业，有的热衷于体育运动，有的在田间或者工厂劳作，有的在追求爱情，他们正在规划着美好的未来。这一代人相对而言更加认真，因为他们的孩提是在经济大萧条中度过的，因此很多人习惯了过苦日子，也懂得努力工作的必要性，更不会异想天开。甚至到了1941年上半年结束时，大洋彼岸的隆隆炮声似乎还很遥远，关于战争的消息都局限在新闻片和报纸中。这批年轻人多数只有十来岁，他们就像普通的年轻人一样工作、嬉戏着，认为日子还长着，将来还要成家立业、儿孙满堂。尽管对大萧条充满了担心和忧虑，不过多数人抱有年轻人独有的乐观精神，对不稳定的世界局势也只是一丝丝的不安，毕竟战争似乎很遥远，和他们的生活关系也不大。

但或许是机缘巧合，或许是上苍安排，来自美国各地数以千计的年轻人将化身为B-17重型轰炸机大队的心脏和灵魂——而他们中的很多人在这之前从没有听说过B-17“空中堡垒”，甚至连飞机都没有坐过。这批人将前往过去只在课本上学到的外国，从事飞行或者后勤等重要任务，殊死攻克希特勒的“欧洲堡垒”。

当他们退伍时，每个人都变了。他们永远不会忘记艰难岁月中铸就的情感纽带，这些倏忽间结识的有缘人如兄弟般地彼此关爱。60年后，当年的男孩儿已老态龙钟、白发苍苍，他们每年相聚一次，分享着外人无法理解的战友情。与此同时，时间无情地将他们一个接一个地带走，只留下越来越多的空椅子。

美国宣战的 30 年前，M. S. 克里斯中尉（M. S. Crissy）乘坐着菲利普·O. 帕马利（Philip O. Parmalee）驾驶的“莱特 C 型”（Wright C）第一次从飞机上投弹。当第一架 B-17 于 1935 年升空时，飞机的研发初期才刚刚结束，多数美国人坐都没有坐过。而许多将在未来短短几年后驾驶 B-17 的飞行员们当时还在学习驾驶家用轿车。

到了 20 世纪 30 年代后期，B-17 的飞行速度和当时大多数的战斗机平起平坐，同时还装备有现代化的设备。1928 年液压氧气系统的发明让机组人员可以飞到以往由于缺氧症迅速致人死亡的高度。C. L. 诺顿（C. L. Norden）设计出了一个设备让轰炸员具备了难以置信的精准性。增压机把稀薄的高海拔空气压入发动机，解决了以往发动机嗒嗒作响然后熄火的问题。密密麻麻的点 50 口径的机关枪布满了机身，令人感到固若金汤，因此 B-17 有了一个绰号——“空中堡垒”。

B-17 的预算造价曾高达 20.5 万美元，这遭到了俄亥俄州莱特机场一名审计员的强烈反对，B-17 的生产计划差点儿因此而流产。波音公司不得不消减了 8000 美元，后来美国陆军航空军（USAAC）中校卡尔·安德鲁·斯帕茨 [Carl Andrew Spaatz，昵称“图伊”（Tooyey）] 下令除去了飞机上的一些标准设备，波音公司才得以保本生产。根据第一笔合同的约定，波音公司只生产了 38 架 B-17。

1941 年，依据美国的《租借法案》，20 架 B-17 被赠送给了皇家空军（RAF）。早期的型号被称为 B-17C，作战能力很弱，英国人戏称为“空中活靶”。当时飞机的作战半径只有 700 英里，载弹量也只有区区 2400 磅（1 磅=0.4536 千克），武器装备也不足。德国空军可以轻而易举地将其击毁。英军抱怨说 B-17 过于蠢笨，不适合当作昼间轰炸机使用。

后来，波音公司对飞机进行了改进，生产出了 B-17E。新型号具备了 B-17 赖以知名的俯冲背鳍（“大屁股鸟”的昵称由此得名），1000 英里作战半径以及 8000 磅的载弹量。该型号还配备了 9 挺重型机关枪，其中 8 挺是点 50 口径的。1942 年 8 月 17 日美军首次将该机型投入欧洲战区作战。

波音公司的工程师们根据战斗员们的反馈继续对其进行改进。1943 年，

第一批 B-17F 开始服役，该机型配有附加油箱，容量达 2600 加仑（1 加仑=3.785 升），可供其 4 台大马力发动机使用，此外点 50 口径的机关枪增至 13 挺。同年 9 月，经过重新设计，波音 B-17G 诞生了，其显著特征是机头下方的本迪克斯（Bendix）炮塔，可以保护飞机不受战斗机的正面攻击。

B-17 的每一次改进都使其变得越来越重，越来越慢。事实上，B-17G 比 B-17C 足足重了 9000 多磅。新型号交付使用的时候，不再涂以原来的绿色伪装漆，相反，其颜色是明亮刺眼的铝白色。喷漆工序省略之后，飞机稍稍轻了一点儿，快了一些。

当人们在图书或者电影中看到 B-17 的时候，大都觉得这是一架大型飞机，不过，这是一个错觉。当人们走进 B-17 参观后，首先都不禁惊叹于其狭窄的内舱、极小的舱门、令人顿生幽闭恐怖的隔间以及锋利的隔断。参观完毕后，人们会更加深刻地理解，这是一架多么坚固的飞机。要知道，战争期间，飞机里面的战斗员们可是穿着厚重的御寒装备，面带氧气罩，在零下 50 摄氏度的 5 英里高空与敌人展开殊死搏斗。

一架 B-17 需要 10 名机组人员操作。驾驶员和副驾驶坐在较高的驾驶舱内。轰炸员和领航员位于机头处，他们坐在驾驶员的前下方。驾驶员、副驾驶、轰炸员和领航员都是军官，剩下的机组人员都是军士。飞行机械师主要负责飞行途中的机械维修问题，在必要的时候可以进入驾驶舱加入飞行机组人员，也可以操控驾驶舱后部的上炮塔。在驾驶舱后部的炸弹舱对面是无线电报务员的位置，他负责接收和传递信息。两名机身中部射击员在两侧操控点 50 口径机关枪。球形炮塔射击员躲在狭小的斯佩里（Sperry）球形炮塔内保护飞机腹部，而尾部射击员则负责保护机尾。这些年轻人无论如何也想不到他们会渐渐爱上这台机器，给它取名字，宠爱它，再后来变成了其中的零部件，依靠着它谋求生存。有些人在 B-17 的里面流血，有些人则牺牲在其中，但是这架飞机也把很多人带回了家，下达回家命令的往往是丢失的部分机翼、机尾、副翼或者是破碎、燃烧的发动机。尽管曾经有批评人士对飞机在战斗中的意义持有异议，富兰克林·D. 罗斯福总统（Franklin D. Roosevelt）依然意识到了拥有一支空军的重要性。1941 年 6 月 20 日，美国陆军航空军诞生了，它当时是美

国陆军的一支战斗分队。

美国目睹了德军强大的闪电战蹂躏着欧洲，但是大不列颠的小岛国还未被占领。当然英国已经遭受了两年的战争折磨。在英国的战斗中，虽然英军勉强拖住了德国空军，但是在此期间英国的城市也被轰炸过了。在离北海不远的东英格兰的宁静绿色田野里，英国的农夫们偶尔会停下手中的活计，也斜着眼望着低空飞行的德军飞机。一年之后，这片孤立的英格兰土地将成为一个大型的飞机场，巨大的空军基地将从耕地中拔地而起，狭窄的乡间小路上和百年悠久的酒吧里将充斥着美国男孩儿们的异国口音。空中回荡着上百架飞机的轰鸣声，这些飞机起起落落，奉命完成欧洲沦陷区上空的任務。到了 1944 年 6 月 6 日盟军登陆日的时候，在东英格兰，平均每 8 英里就有一个空军基地。

1941 年 12 月 7 日日本袭击了美国，一切都变了。突然之间，战争近在咫尺。美国卷入了战争。在珍珠港事件后的几个月中，许许多多的年轻人纷纷志愿入伍——或是因为充满爱国热情，或是因为渴望冒险，或是想为珍珠港复仇，或是出于其他上百种理由。入伍的一个选择就是加入美国陆军航空军。

驾驶飞机在当时还是一个相对新鲜和奇特的事物，再加上早期美国航空邮政驾驶员和飞行表演员的吹嘘，更增添了其神秘感。好莱坞电影和通俗小说也让飞行散发出无穷魅力，许多男孩儿的生活里，飞行是一个主要话题。一战时期的飞行员们被誉为“空中摩登急先锋”，他们光辉形象的象征物就是皮盔和丝巾。来自美国各地的年轻人借此机会铸就了浓浓战友情。

1942 年 1 月，美国为珍珠港事件宣战仅仅一个月之后，第八轰炸机司令部（Eighth Bomber Command）诞生了，通常也被称为“第八航空队”（Eighth Air Force），其指挥部设在乔治亚州萨凡纳市。第八航空队的任务是陆军航空军组建一支主攻部队。2 月 20 日，身着便装的 7 位美国军官抵达位于白金汉郡海威考姆勃的皇家空军指挥部。在艾拉·埃克（Ira Eaker）准将的领导下，他们奉命组建一支美国昼间轰炸队，为皇家空军的夜间轰炸策略提供补充。按计划，第八航空队将在英国组建 60 支战斗群，有望到 1943 年 4 月可以聚集 3500 架飞机。

为了实现此目标，后勤任务极为惊人。因为要容纳如此多的战斗群，最终

将建造 75 个机场。与此同时，虽然新增的空军基地正在以疯狂的速度建造，但是早期抵达的美国轰炸大队还将从先前的英国空军基地起飞。

建造一个标准的轰炸机基地是一项壮举：清理完 8 英里的灌木树篱之后，“1500 株树木被砍伐，40 万立方英码（1 立方英码=0.7646 立方米）的表层土被移除，然后铺设 10 英里的道路、20 英里的排水系统、10 英里的电缆、6 英里的自来水管线以及 4 英里的下水道。跑道需要 17.5 万立方英码的混凝土，周边区域还需 3.2 万立方英码，基地建筑物需耗费 450 万块砖”。

在东英吉利亚萨福克郡霍汉姆镇（Horham）的小村庄里，生活方式几百年来未曾改变过，但是这里不久将成为第 95 轰炸机大队的永久性基地。自 13 世纪起，古老的圣玛丽教堂就矗立在此，成为基督教徒们的礼拜场所。镇子里的一些房屋有 700 年的历史了，其中很多覆盖着传统的茅草屋顶。生活在这样一个富有田园诗意乡村中的村民无论如何也想象不到，这个小村落将于 1943 年变成第 95 轰炸机大队的基地。

就在那一年，大量的重型装备和军人突然一下冒了出来，这令当时 6 岁的艾伦·约翰逊（Alan Johnson）十分着迷，他的父亲是霍汉姆镇的邮政局长。艾伦的家是一幢由石块与木材建成的有 700 年历史的房子，隔着一个街区就是圣玛丽教堂和苍翠的树林。2008 年，艾伦和我坐在老房子的厨房桌边聊着当年的情景，他告诉我：“当时道路交通非常繁忙。”然而时至今日，这些英国乡村道路仅仅就是一些乡间小路，两旁长着灌木。他还说：“那些卡车整天来来回回，运送沙石水泥，修建跑道。有些司机拉着货前来报到，得到工分，然后不卸货又跑一圈，从而得到两倍工分。”

这些英国工人从早干到晚，实行 10 小时间隔的轮班。卡车上装着沙砾、沙子、水泥和弹片，从英国的各个城市运往这个建筑工地。接着这些货被装上其他卡车，依次被倒入巨大的铺路机。一个优秀班组每天可以铺设半英里跑道。

基地建成后，又扩张到了村民们后院的边缘，有几户甚至和基地毗邻。为了基地的征地，英国当局拜访了当地的农民。杰拉尔德·库柏一家曾居住在霍汉姆附近很大的一个黄金地段的农场。英国空军部以每英亩 25 英镑的价格征

用了其农场，库柏一家则搬到了附近的斯特拉布罗克镇（Stradbroke）。库柏一家偶尔还会回来看看他们的农田，看着建筑队在田里架起汽油罐和疏散点。

截至 1942 年 10 月，27 支美国轰炸机和战斗机大队进驻英国。1942 年 6 月 29 日，美国空军指挥的第一次战斗开始了。分配给霍汉姆基地的第一支大队来自加拿大皇家空军。第八航空队进驻霍汉姆基地的第一批飞机是 A-20 “浩劫”（A-20 Havoc），后来被 B-26 “劫掠者”（B-26 Marauder）代替。

截至 1942 年 12 月，进驻英国的美国飞行员达 3 万人。但是第八航空队的多数士兵还在训练中，尚未抵达，其中包括了后来的第 95 轰炸机大队的队员们。

1942 年 6 月 15 日，第 95 大队在路易斯安那州巴克斯达尔（Barksdale）机场成立，当时还只是以书面形式存在。1942 年 10 月 31 日，295 号特别命令将该大队转移到华盛顿州埃夫拉塔（Ephrata），该队最初只有 45 名军官和 208 名士兵。在阿尔弗雷德·A. 小凯斯勒（Alfred A. Kessler, Jr.）上校的领导下，95 大队由 4 个中队组成：第 334 中队，由艾尔·怀尔德（Al Wilder）上尉领导；第 335 中队，由大卫·麦克奈特（David Mcknight，昵称“戴夫”）上尉领导；第 336 中队，由埃德加·B. 科尔（Edgar B. Cole）上尉领导；第 412 中队，由哈利·蒙福德（Harry Mumford，昵称“格瑞夫”）上尉领导。

在战前年代，要想成为一名令人羡慕的飞行战士，其要求极为严格。来自南达科他州立学院的三年级学生盖尔·豪斯（Gale House）在通过了飞行员体检后于 1939 年 10 月加入美国陆军航空队。豪斯回忆说，在 150 位报名者中，只有 8 人通过体检，他就是其中之一。1940 年 6 月豪斯前往位于加利福尼亚州的圣马利亚美国陆军航空队训练基地。300 多名学员中，仅有半数结业。这些结业的学员被派往了得克萨斯州圣安东尼奥市考尔德科特机场的基础飞行训练基地。

站在考尔德科特机场，豪斯回忆说：“在 500 名学员中，大概有 200 人被淘汰，最终剩下了 290 名飞行员，他们在得克萨斯州的凯利机场的高级训练基地继续进行委托培养。在过去，这个磨炼是巨大的。但是到了后来，只要你长了一双眼睛就能轻易通过体检和飞行考试！”

在斯波坎市的盖革（Geiger）机场，豪斯中尉曾经担任过飞行评定员，负责鉴定刚从飞行学校毕业的驾驶员的技能熟练程度，他先后测评过 B-24 和 B-17 的飞行员。那些飞行员在斯波坎市经过了测评后被分配到各个驻地。“我记得在 10 月份，有消息说，在这儿要组建一支新的飞行大队。然而我们当时有点厌倦训练工作了，都想到国外去上前线。”豪斯回忆说。不过豪斯和其他驾驶员注意到，有一个身材矮小、长着一对招风耳的人在机场仔细地观察飞行员的飞行技能。此人就是凯斯勒上校，他的话不多，但是却十分敏锐。他正在组建一支轰炸机大队，所以需要最优秀的飞行员。他的身边常常站着一位有着长期驾龄的飞行员——副大队长约翰·H. 吉布森（John H. Gibson，昵称“杰克”）中校。凯斯勒和吉布森二人一般被视为第 95 轰炸机大队之父。凯斯勒毕业于西点军校，曾参与过第一次世界大战。吉布森则是陆军飞行员，有 1 万多小时的飞行时间，曾参与组建美国航空公司。

飞行员哈利·康利（Harry Conley）还记得当年凯斯勒上校在盖革机场寻觅战士的情景，他要为新的飞行大队挑选最好的战将。康利坚信，正是由于凯斯勒的精挑细选，第 95 大队才荣获赫赫战功，名载史册。

飞行员蒙福德也是珍珠港事件之前入伍的，他已于 1942 年完成了飞行训练。之后不久，他就被任命为第 95 轰炸机大队第 412 中队的中队长。

第 334 中队的中队长艾尔·怀尔德招募了两名飞行员加入第 95 大队，他们分别是康利和罗伯特·科曾斯（Robert Cozens，昵称“鲍勃”）。怀尔德对他们说：“如果你想和我去欧洲，那么我们就去打纳粹。只要你们跟着我，我可以保证让你们直接从飞行小队长晋升为中尉。”

但是大队里的多数飞行员的飞行经验都很短。“当时，第 95 大队里的领航员和轰炸员平均只有 35 小时的飞行时间。”大队领航员埃利斯·斯克瑞普切（Ellis Scripture，昵称“斯克瑞普”）回忆说，“新驾驶员经过飞行学校培训和多机种轮换实习之后，他们的飞行时间约 150 小时，而副驾驶的时间更短。”

第 95 大队比较有经验的飞行员中，第 335 中队的中队长——小个子大卫·麦克奈特是其中一位。美国宣战之前，麦克奈特原先是加拿大皇家空军的飞行员。后来，他离开了加拿大皇家空军，加入了美国陆军航空队，在第 95



大队服役。

轰炸员基思·默里 (Keith Murray) 还记得, 麦克奈特参加过很多次飞行任务, 远远超出了 25 次的要求。“他 (每次执行完任务后) 就把自己的名字擦掉, 结果总不够数。”默里说, “我记得, 在执行完 25 次任务后就可以停飞了, 但是他却飞了 72 次。”默里还记得, 有一次, 这位火爆脾气的麦克奈特驾驶着 B-17 在机场上空翻圈。“按规定是不允许开 B-17 翻圈的, 但是他居然敢这么开。”

康利还记得, 麦克奈特将一架战斗机翻转过来, 飞到两架 B-17S 的上面的云层中, 然后试图骗那些飞行员, 说他们开倒了。“巴黎解放后, 麦克奈特曾开着飞机绕着埃菲尔铁塔低空飞行, 结果艾森豪威尔 (昵称“艾克”) 将军下了一道命令, 禁止任何盟军将士在铁塔附近低空飞行。”康利如此写道。

马文·卡萨迪 (Marvin) 也记得, 麦克奈特有时候会飞到苏格兰去, 从一个开酒厂的朋友那里带回来大量的酒, 然后把酒卖给军官俱乐部, 以此换取打高尔夫的机会。

大队里另一位早期重要人物是轰炸员马歇尔·西克斯顿, 他的童年是在得克萨斯州科西卡纳城的州立孤儿院中度过的。1941 年, 西克斯顿离开了孤儿院, 全部的家当就在肩上的一个包里, 口袋里只有 6.5 美元。1942 年 5 月, 他加入了轰炸员飞行前训练基地, 在那里他拼命地往自己肚子里填香蕉, 目的是为了达到 130 磅的体重最低标准, 终于在 1943 年 4 月 1 日, 他晋升为少尉。

这些年轻人在美国各地几十个基地接受过专业训练之后, 来到了犹他州的盐湖城开始服役。如今, 他们将正式成为军人, 像军人那样接受训练、生活、战斗, 有时候还要像军人那样牺牲。他们中的多数还记得, 在如何组队的问题上, 他们基本上没有选择的权利。而且大多数的情况下, 组队似乎是随机的。

然后这些第 95 轰炸机大队的队员们返回到盖革机场接受机组人员的训练。在这个阶段, 飞行员们每周 6 天、1 天 24 小时被限制在基地内活动。他们的妻子都住在当地的旅店中。在唯一的休息日, 他们才能和妻子在旅店相聚。

在丈夫受训期间, 少数忠诚的妻子就跟着丈夫从一个基地转移到另一个基地。丈夫们每天的训练日程被安排得满满的, 而妻子们则无事可做, 只能等着