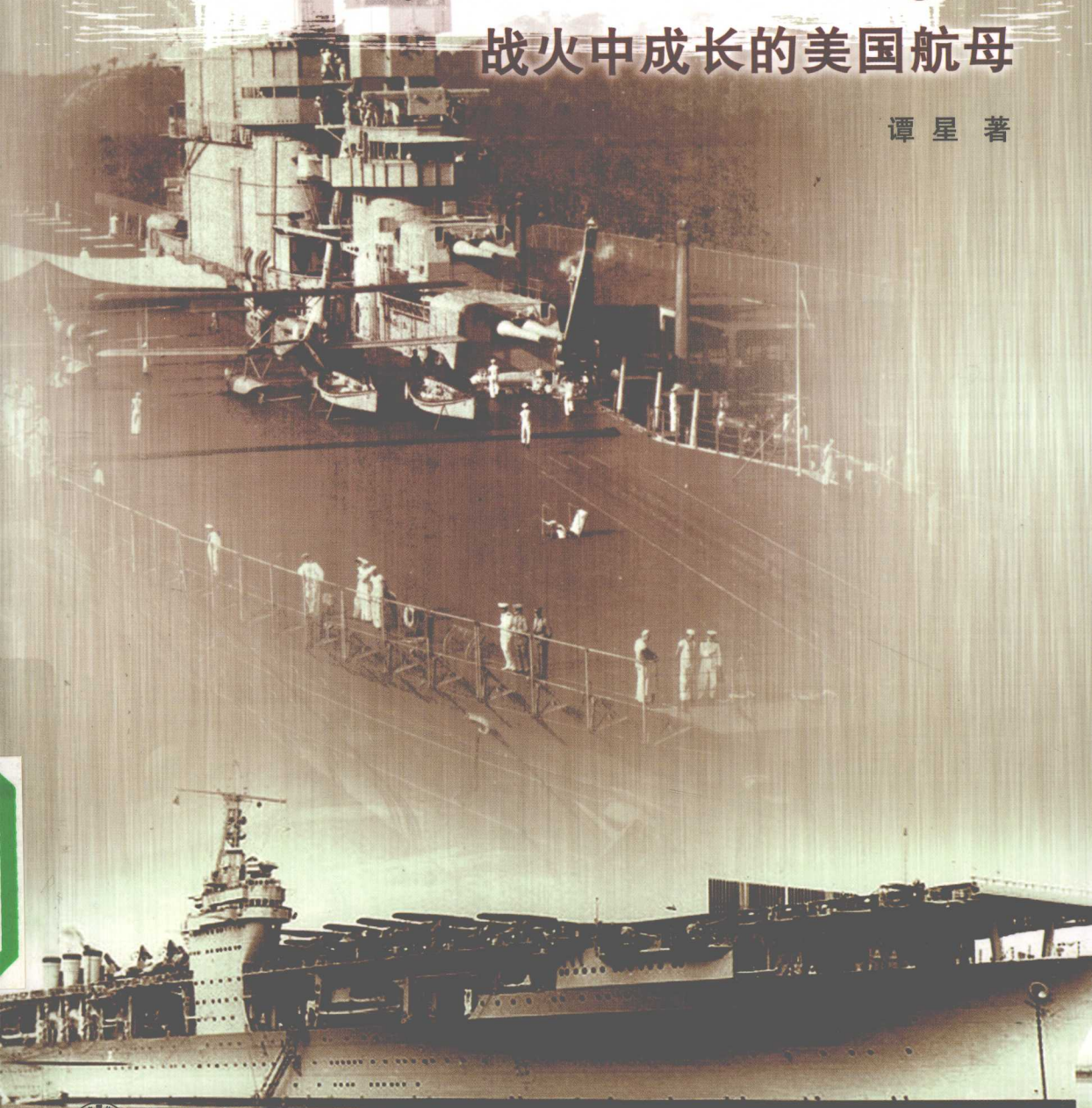


经典战史回眸 二战系列

全甲板攻击

战火中成长的美国航母

谭星 著

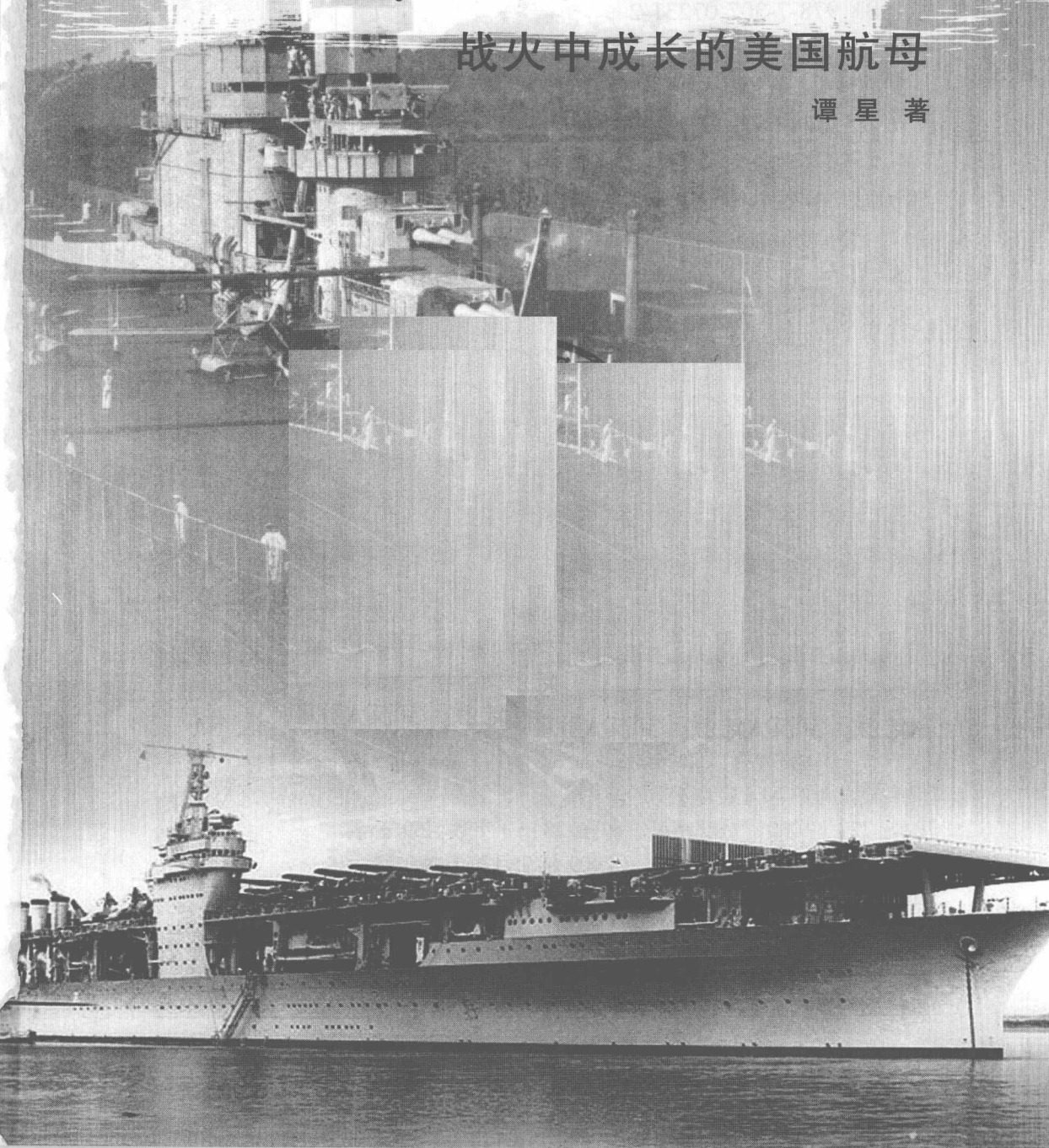


WUHAN UNIVERSITY PRESS
武汉大学出版社

全甲板攻击

战火中成长的美国航母

谭星 著



图书在版编目(CIP)数据

全甲板攻击:战火中成长的美国航母/谭星著. —武汉:武汉大学出版社,2009.9

经典战史回眸·二战系列

ISBN 978-7-307-07231-2

I. 全… II. 谭… III. 航空母舰—发展史—美国
IV. E925.671-097.12

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 134804

本书原由知兵堂出版社以繁体字出版。

经由知兵堂出版社授权本社在中国大陆地区出版并发行简体字版。

责任编辑:王军风

责任校对:王 建

版式设计:马 佳

出版发行:武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件: cbs22@whu.edu.cn 网址: www.wdp.com.cn)

印刷:湖北地矿印业有限公司

开本: 720 × 1000 1/16 印张: 28 字数: 469 千字

版次: 2009 年 9 月第 1 版 2009 年 9 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-307-07231-2/E · 23 定价: 55.00 元

版权所有,不得翻印;凡购我社的图书,如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请与当地图书销售部门联系调换。

前言

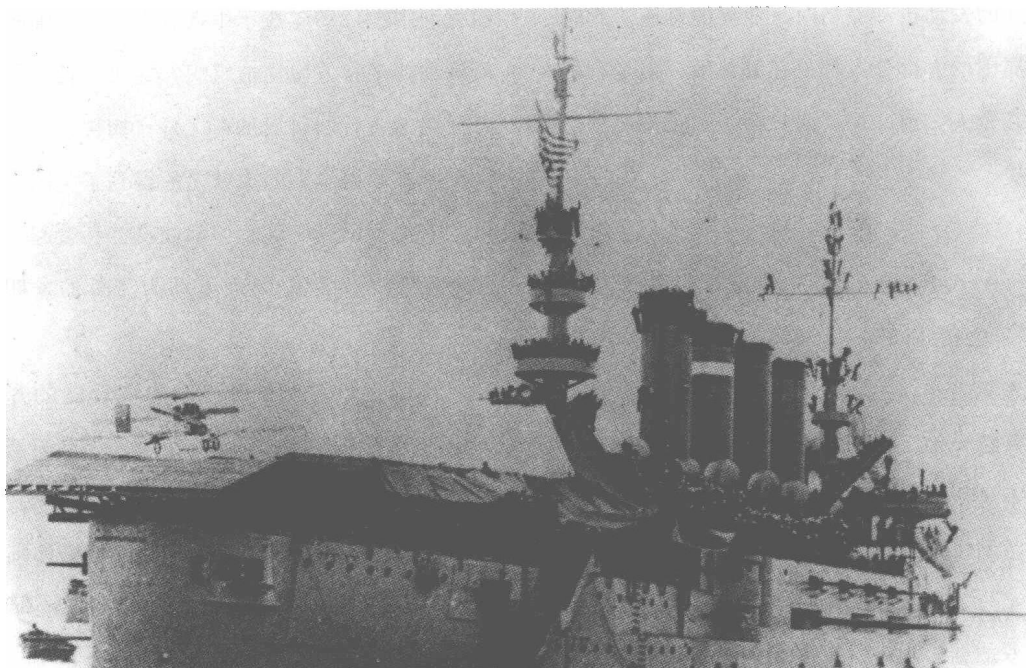
1925年10月3日，美国麻萨诸塞州昆西（Quincy）市，天气晴好。这天，3万名闲着没事的人把伯利恒造船公司的福尔河船台围了个水泄不通，据说今天有一艘他们从没有见过的大军舰就要在这里下水，所以大家都想来看个热闹。随着香槟酒瓶砸在船首发出一声脆响，一艘260公尺长，上半部铁灰，下半部暗红的巨大船体带着令人震撼的隆隆声缓缓滑下船台。当巨舰的船尾在河面上激起第一缕水花的时候，一队美国海军的双翼飞机轰隆隆地从人群头顶上飞了过去，欢呼声顿时汇成了一片。

这些看热闹的人们都听说这艘船有36000吨重，名叫“列克星敦”号，但他们不知道，美国海军将从此踏上一条与以往大舰巨炮时代截然不同的道路。小小的舰载机是如何将巨炮大舰从海上霸主的宝座上推下来的？正如在堑壕战全盛时期诞生的坦克只有到了“闪电战”的指引下才能推翻堑壕战的统治，诞生于战列舰全盛时期的海军航空兵也只有找到最能发挥自身威力的作战方式，才能从战列舰手中夺下海洋的王座，这种能令海龙振翅的全新的作战理论，就是20世纪20年代出现在美国海军航空兵中的“全甲板攻击”。

所谓“全甲板攻击”，简单说来就是指航空母舰搭载尽可能多的飞机，在尽可能短的时间里放出尽可能大的攻击机群，向敌人发动毁灭性的一击。“全甲板攻击”是美国海军航空兵最主要的作战理论，这一理论从20世纪20年代中期萌芽，在20—30年代期间逐步成熟，经过二战战火的洗礼，成为了美军在太平洋战争中的制胜法宝，证明了战列舰时代的消逝，并影响了全球海军的发展，一直延续至今。那么，这种今天几成共识的军事理论是如何诞生，又是如何付诸实践的呢？这就是本书将要讲述的。

目 录

第一章	“兰利”号与早期美国海军航空兵	1
第二章	列克星敦始末（上）	41
第三章	列克星敦始末（下）	85
第四章	特混舰队的诞生	133
第五章	摸索与创新 —— “突击者”号	167
第六章	铸造中坚——约克城和黄蜂	225
第七章	巨人觉醒 ——珍珠港战役前后的美国海军航空兵	279
第八章	闪光的流星 ——航母“约克城”号	328
第九章	“大黄蜂”号与圣克鲁斯之战	355
第十章	永远的“大E” ——CV-6 “企业”号航空母舰传奇	387



第一章 “兰利”号与早期美国 海军航空兵

兰利其人其事

1903年10月7日，美国弗吉尼亚州威德沃特市的波托马克河岸边挤满了新闻记者和爱看热闹的人们，一幕少见的景象吸引了他们的视线：宽阔的河面中央赫然冒出了一座单层小屋，屋顶上架着一套形状复杂的钢架结构，这使得水面中央的东西看起来像是一

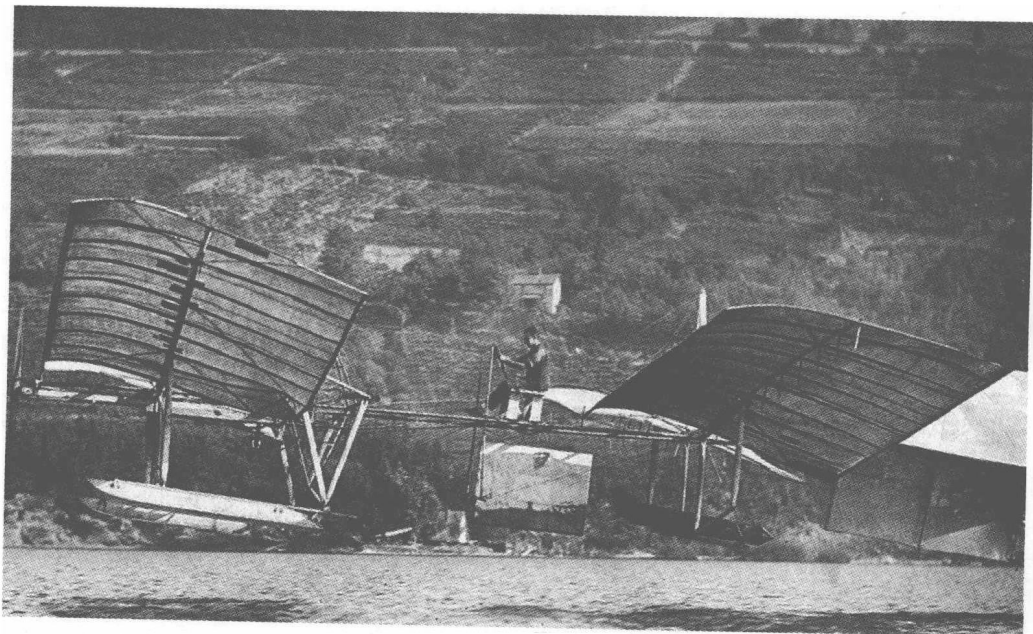
台折叠起来的起重机。不过特别的是，这台“起重机”的顶上还搭载着一个谁也没见过的东西，那东西长大约16米，一前一后长着2对宽达15米的翅膀，像2只串在一起展开翅膀的大蛾子，“蛾子”的中间坐着一个人，前翼的后缘安装有一台带有螺旋桨的52马力水冷星形汽缸内燃机，尽管人们对此不太了解，但是曼利教授开发的这台自重不足100公

斤的发动机却是当时工业界的奇迹。此时，周围的大部分人都是在看热闹，但是有那么几个人知道，这“两只蛾子”正想要创造历史。

“两只蛾子”的大名叫“航空站”（Aerodrome），制造者正是萨穆尔·皮尔庞特·兰利（1834—1906），人类最伟大的航空先驱之一。兰利在中国的名气虽然远远小于莱特兄弟，但是他在航空史上的地位却丝毫不逊于后者。和默默无闻的莱特兄弟不同，兰利可以算是那个航空先驱者时代的“正规军”。莱特兄弟连初中都没有读完，兰利却好歹读到了高中（这个学历也不怎么样，看来高学历并不是成功的必备条件）；莱特兄弟只是俄亥俄州代顿市的两个自行车修车师傅，

而兰利则在1887年成了史密森学会（美国政府资助的半官方博物馆组织）的秘书长；莱特兄弟的飞行器研发基本上是自掏腰包，而兰利则在取得早期的成就之后得到了美国军方的有力资助……这一切都使得兰利看起来极有可能成为第一架载人动力飞机的发明者。

实际上，兰利的确在动力飞行器的开发中取得了相当的成就。他在前人成果的基础上对空气动力学原理进行了深入的研究，对鸟类展翅滑翔（即非扑翼飞行）的具体细节和原理以及适合飞行的翼形等问题进行了探讨，这些都成了日后航空学的重要基础。更重要的是，他的贡献远不仅仅是这些理论研究。1896年11月28日，兰利制造的“航空



■ 萨穆尔·皮尔庞特·兰利和他的“蛾子”。

站”6号动力飞行器以48公里/小时的速度飞行，飞了4200英尺（约1280米）。这台无人飞行器由1台轻型蒸汽机提供动力，一前一后装有2对机翼，机翼呈一定上反角以使飞机具有一定的气动稳定性：只要侧风不是很大，飞机便不会失衡。不过，这套飞行器上没有操舵设备，实际上也没有什么方法能够控制它的航向。

得益于“航空站”6号的成功，兰利的腰杆硬了，军方很快意识到了飞行器的潜在军用价值，于是美国陆军部（今国防部的前身）资助了他5万美元，供他开发一种可载人的动力飞行器，史密森学会也资助了他同样数目的资金。同时，另一名航空爱好者查尔斯·曼利教授还为这一伟大的事业贡献出52马力的新型内燃机，自愿当起了兰利的小伙计，还担当起了飞行员的角色。

兰利认为，这种飞行尝试实不怎么安全，不过若能让飞行试验在水面上空进行，情况就会好许多。因此他花了手中几乎一半的钱建造了一艘像座大房子的游艇，他打算将这艘船作为飞行器的起飞平台。船顶上安装了一台加速器，对于物理学理解颇深的兰利清楚地知道初速度对于飞行器的价值，因此希望能够通过这一装置为飞行器赋予足够的起飞速度。他打算用这一装置来放飞自己的杰作和全人类几千年的梦想。

1903年10月之前，兰利、曼利和助手们

已经进行了2次试验，第一次由于机械故障，曼利设计的那台发动机没能转起来；第二次，发动机倒是转起来了，但是螺旋桨又被甩到了一边，试验再度失败；接下来，10月7日，自认为一切准备就绪的兰利和助手们再次开始了试验，这就是我们在开篇看到的那一幕。

在众人的欢呼和挥手致意中，曼利爬出船舱，登上了“航空站”的座位。他向周围的人们点了下头，随即把脸转向飞行器的正前方。虽然已经不是第一次坐在这个位置上，但是曼利教授的心里还是充满了紧张，他知道，自己的身家性命此时已经大半维系在了这架飞行器上，此行，他要么名垂千古，要么就命丧黄泉，而兰利本人虽然没有生命之忧，但是面对着自己毕生的心血，他的紧张也不会比曼利来得少。

没多久，助手们点燃了加速器上的助推火箭，接着在火箭发出的“突突”声中砍断了固定飞行器的绳索。“航空站”立刻如同离弦之箭一般冲了出去。不幸的是，它没能飞起来。由于突然加速带来的巨大冲击折断了飞行器那比风筝结实不了多少的前翼，它“像一把灰泥”一般落在了水面上。好在曼利没有命丧黄泉，而是被守在一旁的人救了起来。

坏了兰利好事的正是那台加速器。兰利对于初速度的理解无疑是正确的，但是却

忽略了另一个更加重要的因素：加速度的影响。兰利的加速器可以在70英尺（约21米）的距离内将飞机的速度从零增加到96公里/小时，这样的加速度显然不是这架结构十分脆弱的木布飞行器所能承受的！20世纪之前，航空先驱们一次又一次地摔在地上，现在被人们寄予厚望的兰利还是没能成功，人们对载人动力飞行的希望几近于破灭。1903年10月，《纽约时报》刊登的一篇评论如此说道：“真正能飞的机器，恐怕还要数学家和工程师们共同努力100万到1000万年才能搞出来。”

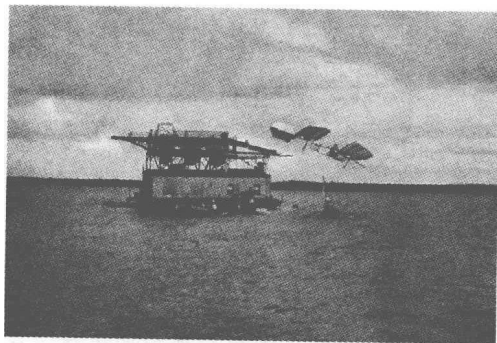
兰利没有放弃，他还要继续他的试验。但不幸的是，他并没有认识到试飞失败的真正原因，而只是将机翼的损坏视为一次意外，因此，他并没有放弃那台惹麻烦的加速器，而只是一味地努力加强飞机的结构以抵抗加速度的破坏。1903年12月9日，他的载人飞行器进行了第二次试飞。这一回更惨，飞机的尾段连同后翼一同毁于弹射，飞机离开

弹射器后先是猛然跃起，接着一头栽进了覆盖着薄冰的波托马克河，周围的人们急忙赶来，七手八脚地把快要淹死的曼利从正在下沉的飞机残骸里救了出来。

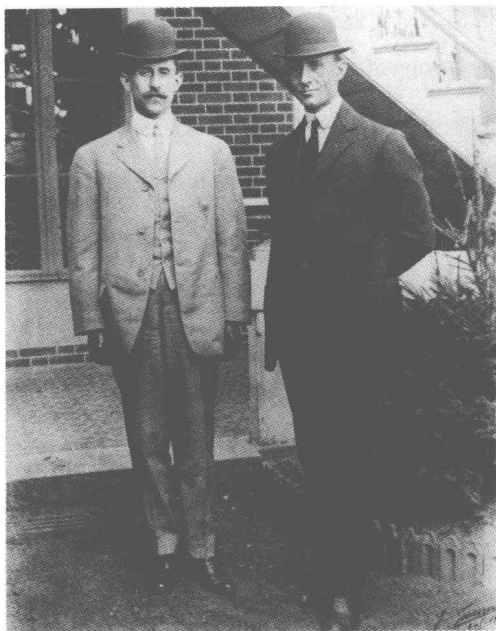
正所谓为山九仞，功亏一篑。假如兰利能够在首次试飞失败后意识到弹射器的危害，转而采用轮式起落架让飞机自由滑跑的话，或许莱特兄弟的名声就不会像今天这般如雷贯耳了。

兰利的失败招来了许多人的冷嘲热讽。《布鲁克林鹰报》发表了一个叫希区柯克的众议员的评论：“你告诉兰利说是我说的……唯一被他弄飞的只是政府的钱。”罗宾逊众议员则嘲笑兰利是一个“在他的飞行之梦中梦游的专家，他搭建的只能是空中楼阁”。

和这些门外汉的挖苦讽刺不同，战争部对兰利此次失败的定论显示出了作为国家骨干部门应有的成熟：“我们距离最终的目标仍然很远。看起来专家们的努力和钻研还要持续数年，并且还需要付出数以千计的美元，我们才可能指望制造出一套这种具有实际价值的设备。”陆军部显然太过悲观了。就在兰利试飞失败8天后，一架设计良好，结构坚固，只花了1000美元的飞机在北卡罗来纳州一个名叫基蒂霍克的小镇旁带着一个人飞了起来，这就是莱特兄弟的“飞行者1号”。突然间，人类的梦想在一个不为人知的地方实现了，人们的注意力一下子转向了这原本



■ 波托马克河上的一景：架着弹射器的船屋以及射出的飞行器。



■ 莱特兄弟（上）与兰利（下）。正如文中所述，分别代表了航空时代的游击队和正规军。飞机发明者的桂冠最后被前者所摘得，而兰利却因为一步之遥抱憾而终。历史历来不垂青失败者，哪怕他距离成功仅一步之遥。



默默无闻的兄弟俩。历史对兰利的耐心终于达到了极限，从此，他从公众的视线里消失了。1906年，兰利带着“只差一步到罗马”的遗憾离开了人世。

兰利在多个方面的资助和配合下努力了18年，虽然最终未成正果，却也造出了第一架动力飞机，并为载人动力飞机的诞生打下了坚实的基础。若没有他在1896年试飞成功的那2架30磅重的无人飞机，莱特兄弟也许就不会在1903年造出第一架真正的飞机，若没有兰利，人类的航空史或许还会推迟若干年。因此，在美国军方眼里，航空史第一人更应该是他。1908年史密森学会设立兰利奖章，颁发给在航空学上有成就的人，获此殊荣的第一人正是莱特兄弟。

1914年，格伦·H·寇蒂斯（我们在后文还要继续提到这个人）在美国陆军部的授意下为兰利制造的最后一架飞机安装了功率更大的发动机，飞行成功了——此时兰利已经去世8年了，他若是九泉有知，是否会格外郁闷呢？为了纪念他，弗吉尼亚州的兰利机场，以及国家航空和航天局的兰利研究中心，都是以他名字命名的。

而我们在这里之所以选择兰利的故事作为开端，其原因除了后来那艘航空母舰的名字外，更重要的是，他的鸟儿原本是一只“水鸟”。从某种意义上说，兰利可以算是海军航空兵的开山鼻祖。

鸟和鱼的初次见面

能下水的东西自然不会逃过海军的眼线。早在1898年3月兰利还在试验无人飞行器时，时任海军次长的西奥多·罗斯福就向海军部长提议，选派2名“兼具科学造诣和动手能力”的军官前往考察兰利的新发明，并就其实用性和军事潜力作出报告。他的建议最后变成了“陆海军联合兰利飞行器考察委员会”。1个月后，委员会提交了关于兰利飞行器的调查报告，报告认为，这一飞行器样品的实用价值不大，其理由居然是其4米尚且不到的翼展太大了！这一说法在今天看来实在是不可思议，会飞的东西翼展怎么可能太小？不要说后来真正实用的飞机，就是兰利后来进行载人飞行试验的“航空站”6号的翼展也比这大得多！不过考虑到那时候的人对“飞机”还没有概念，这也就可以理解了。虽然否决了兰利的这一发明，但报告中也明确指出，军方应当支持兰利的进一步研究。

就和历史上的任何时期一样，革命性的新发明从来都只能得到年轻人的关注，而那些占据着高位的人往往对此缺乏热情。虽然调查组中的几名海军军官认为这东西很有前途，但是高层对这种难以理解的技术还缺乏信心，根据各部门负责人的主导意见，海军部长就此得出了不太乐观的结论，即“该器具仅仅适合在陆地上使用，不适合海军”。

因而海军对此没有给予什么实质性的支持，即便1903年兰利的飞行器设计从水面上起飞的事实也没有改变他们的观点——在他们看来，平静的波托马克河面和波涛汹涌的大海根本不是同一样东西，何况他的试验还遭到了失败。当然，他们也没有表示反对，随它去吧，反正海军不打算操这份心了。

此后，关于上天的事情被海军冷落了下來，直到1907年，海军才有人在詹姆斯敦博览会上再次看见了这种新奇玩艺。1908年9月17日，美国陆军在弗吉尼亚州的梅尔堡基地对莱特兄弟的飞行器进行了考察，海军也派出乔治·C·史韦特上尉和工程师威廉·麦肯提以海军观察员的身份到场旁观。这次参观让他俩和其他一些海军中下级军官大开眼界，不久，海军装备局便建议应该购买一批飞机并“由海军派人参加飞机的进一步开发，以获得适合海军特殊需要的飞机”。不过海军高层对这些变化还是无动于衷，海军参谋部认为这些飞行器“尚未在与海战相关的方面表现出足够的重要性”，因此海军还不打算对此予以太多关注。

但是航空时代毕竟已经到来，时代的召唤是任何力量都无法抗拒的。当世界上第一架水上飞机从法国沿岸水域飞离水面的时候，世界上任何一支想要拥有海洋的海军都再也不能对这些年轻人的“新玩具”装聋作哑了。1910年3月，法国人亨利·法布里第一个

制造出了可以上天的水上飞机。他驾驶着自己制造的装有浮筒，配备一台50马力古诺姆发动机的飞机，在马赛附近的马提古斯飞离水面，飞行了大约500米。几个月后，他的水上飞机的飞行距离达到了3.2公里。

就在这时，另一个在美国海军航空兵史乃至整个航空史上举足轻重的人物出现在了世人的视线中。法布里虽然成了水上飞机第一人，但是他的飞机实际上还没有达到可以实际使用的程度。制造出第一架真正实用的水上飞机的人是美国人格伦·H·寇蒂斯。

寇蒂斯出生在纽约州中部库卡湖畔的一个小镇，哈蒙兹普特，和莱特兄弟一样，寇蒂斯也是开自行车行出身，后来随着内燃机的兴起，他的生意又转向了摩托车。1902年，寇蒂斯正式创办了G.H.寇蒂斯制造公司，专门制造和销售发动机、摩托车和零配件。这一年，他驾驶着自己设计的摩托车拿到了他的第一个全国摩托车大赛冠军。1907年，他驾驶自己的摩托车达到了136.3英里（约219公里）的时速，这是人类有史以来所取得的最快的运动速度。

不过就在寇蒂斯的摩托车创下新纪录的时候，他本人的兴趣已经不在这里了。1903年，飞艇爱好者兼飞行员托马斯·斯科特·鲍德温来到寇蒂斯公司，从他这里买了一台发动机装到了自己的飞艇上，寇蒂斯发动机的出色性能让鲍德温的飞艇从众多飞艇中脱颖而出。



■ 坐在飞机驾驶席上的格伦·H·寇蒂斯，他在美国乃至世界航空史上享有盛誉。寇蒂斯最初经营一家摩托车公司，因为热衷于帮助飞艇爱好者制造发动机而进入航空界，从此一发不可收拾。到了第二次世界大战末期，美国陆军和海军航空队内充斥着大量寇蒂斯公司的产品，比如著名的P-40战斗机和SB2C俯冲轰炸机。

而出，一时间，寇蒂斯发动机成了飞艇爱好者的抢手货。1905年，鲍德温和寇蒂斯合作，为美国陆军建造了第一艘军用飞艇。

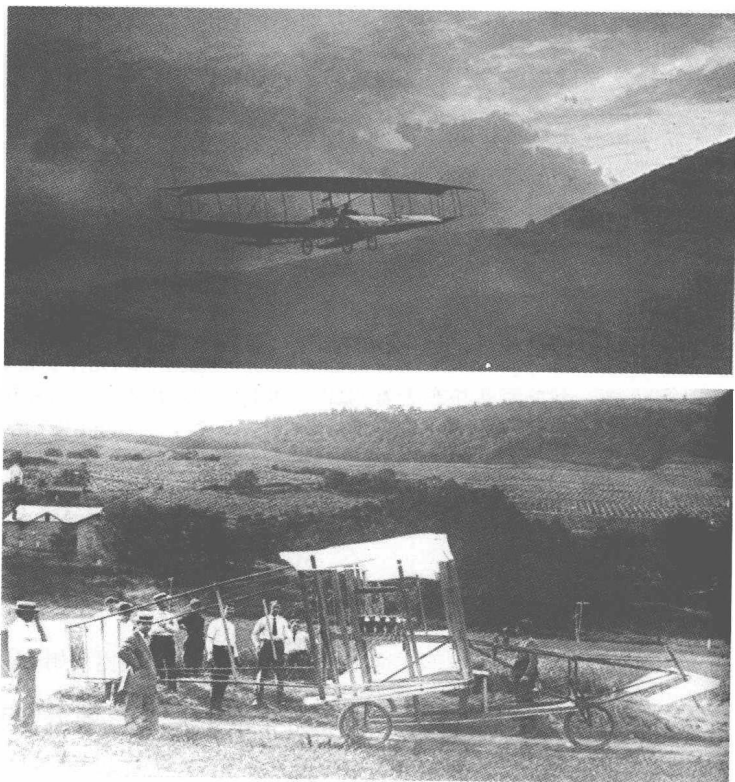
1907年，寇蒂斯遇见了发明电话的亚历山大·格雷厄姆·贝尔博士。贝尔关于飞机的观点一下子就吸引住了已经对航空充满了兴趣的寇蒂斯。1907年9月30日，贝尔、贝尔夫人、寇蒂斯和其他3名航空爱好者（包括美国陆军中尉托马斯·E·塞弗里奇）组成了“航空

专业协会”，由寇蒂斯负责。虽然名字很大，但是这个只有6个人的“协会”唯一的任务就是将贝尔设计的载人动力飞机制造出来。

“协会”到了1909年3月31日便好合好散了，在这18个月间，寇蒂斯和其他人一道制造出了几架可以上天的飞机，其中的第一架“六月虫”号（不知道和美洲开发史上颇有传奇色彩的“五月花”号有什么联系）首次公开亮相便夺得了《科学美国》杂志的大奖。而这只是寇蒂斯获得的3次“科学美国”奖中的第一个。1909年，他在法国兰斯与欧洲最顶尖飞行员的竞赛中一举夺魁，拿下了首届戈登·本内特大奖。

1908年，寇蒂斯在那个6人协会工作期间把“六月虫”号改装成了水上飞机。他在飞机机腹下安装了一对浮筒，这所谓浮筒其实差不多就是个加了顶盖的独木舟，同时飞机的名称则改成了“潜鸟”（Loon）。虽然寇蒂斯给“潜鸟”换上了一台功率更强的发动机，但是它却没能飞起来，不得已，飞机只能恢复了陆

上飞机的身份。这一挫折没能阻止寇蒂斯，他还在继续各种试验。1910年5月赢得奥尔巴尼—纽约飞行大奖后，寇蒂斯给飞机轮式起落架前后各安装了一个包有橡胶膜的膨胀管，还在膨胀管两端安装了水翼以防埋首。同时还给飞机的翼尖安装了一对浮筒以供飞机在着水时保持平衡。这样，原本被拆掉浮筒的“潜鸟”又变成了粗糙的水陆两用飞机。不过寇蒂斯没有打算检验这套粗陋的水上降落装置，他只是打算在出现紧急情况时用这一套装置在哈德逊河上迫降。



■ 寇蒂斯的杰作“六月虫”（或译作“六月腮金龟”）号飞机。1910年5月29日，他正是驾驶这架飞机完成了从奥尔巴尼到纽约的飞行。后来这架飞机又被安装上了浮筒，摇身一变成为了水上飞机“潜鸟”号。

1910年，寇蒂斯驾机用2小时51分从奥尔巴尼飞到纽约，赢得了《世界》杂志为此设下的1万美元大奖。完成飞行后，他公开预言：“未来的战争是在空中进行的，飞机将会决定国家的命运！”此言无疑是他个人信心的旁证，但是他接下来的一句话则显然是针对海军说的：“炮塔和桅杆妨碍了它们（指海军的大型军舰），使它们无法起飞作战飞机，离开了飞机的保护，它们会在战争爆发的第一时间被炸成碎片。”此言在后来太平洋战争的头3天里无情地成为了事实，而且分毫不差。

水上飞机的曙光初露终于让美国海军意识到了其中存在的无限前景。到了1910年，美国海军高层对航空的漠视终于发生了一些改变。但是对于海军来说，“飞机”还只是一个点缀，他们真正关注的却是与航空时代同时到来的无畏舰。在大舰巨炮主宰大海的年代里，战列舰的支持者们是绝对不肯对这些会飞的小玩意做出丝毫让步的，于是两派的争斗在公众和媒体的煽风点火下愈演愈烈。这一年，寇蒂斯的一次试验大大增加了“飞机派”的信心，他在纽约州的哈蒙兹普特（寇蒂斯公司的所在地）上绘制了一个大小、形状都与战列舰类似的靶标，自己则驾驶飞机向这个“战列舰”投下了22枚模拟炸弹，其中15枚砸在了“战列舰”的范围内。

飞机的日渐成熟已经使得海军高层再也

不能对此视而不见了。此时，有利于飞机派的事情已经越来越多。有传言说法国正在造航母，显然，法国人的决定是可以作为参考的；美国国内日渐壮大的半官方航空爱好者组织“美国航空预备军”也要求海军派一名懂航空的军官来该组织充当海军代表。他们得到了回应：1910年9月26日，海军部长通知美国航空预备军，分管物资器材的海军部长助理，华盛顿I.钱伯斯上校已经得到任命，负责一切与航空有关的事务。这样，钱伯斯上校就成了美国海军第一位专门负责航空的军官。

这时候，飞机即将飞进海军的迹象已经愈加明显。要求海军认真对待航空事业的呼声越来越高，就连德高望重的乔治·杜威上将（就是1898年在菲律宾大败西班牙舰队的美军舰队司令）也建议“在侦察舰艇设计中考虑飞机的作用”。1910年10月，海军修造局在建造“得克萨斯”号战列舰的合同中首次明确要求承包商为军舰配备至少1架飞机。当月，美国海军应邀组团前往马里兰州的哈尔索普海军军校，参加即将在那里举行的航空会议，海军代表团由钱伯斯和另2名军官组成。事实证明，此举对钱伯斯本人、海军以及海军航空兵而言都是一件幸事。在会上，他们会见了寇蒂斯和他的徒弟尤金·埃利。当时，美国海军还没有1架飞机，也没有1名在编的飞行员，钱伯斯、寇蒂斯和埃利经过一

连串令人惊异的试验，向人们证明了这种状况潜在的危险性。海军航空兵的建设已然箭在弦上。

但是这弦上之箭也还受到许多问题的阻扰。钱伯斯上校此时的日子还相当难过。他没有专门的助手，没有活动经费，没有足够的支持，没有必要的职权，甚至连一间办公室都没有！尽管如此，他还是竭尽全力。他后来写给T.G.埃利逊上尉（他是美国海军的第一名飞行员）的信中说：“我正在这里努力组建一间航空办公室，这样事情就可以直接解决而不必全部上呈到局里，也不会像潜艇那边一样搞得一团糟。”如果航空兵想要在海军中有所发展的话，那么他们必须证明自己能够伴随舰队行动，并且确为舰队所需。钱伯斯的很多主张都还没有得到确实有力的证据来证明，自然难以得到上级的首肯。例

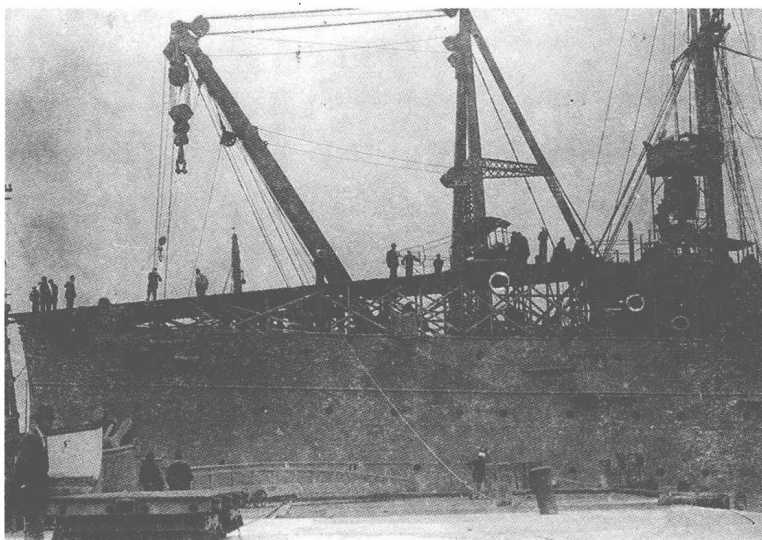
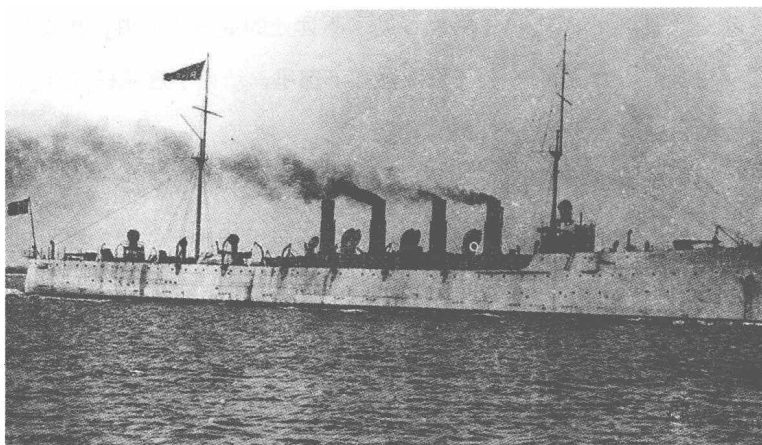
如，谁也不知道从海上起降飞机是否可行。

虽然钱伯斯和众多支持者们四处游说，但是海军、军方高层和其他人似乎只是拿他们的举动当戏看，没打算怎么认真地支持他们——钱伯斯此时的要求一点也不高，哪怕海军仅仅是把这当成一桩正经事，他们的态度也断然不会如此。

美国海军高层的保守虽然阻碍了钱伯斯的工作，但却阻挡不了航空事业在世界其他地方的继续推进。此时，其他国家已经开始自己的试验了。1910年，某德国的海运公司正在计划从自己的商船上放飞飞机以加快邮件的递送，虽然德国人的计划是让飞机“递送邮件”，但是其中的军事价值明眼人一看便知。这一消息让钱伯斯和美国海军担心不已，除了军事优势可能旁落他人之外，美国人的自尊心还受到了深深的伤害：毕竟



■ 尤金·埃利（右图为他和他的妻子以及飞机）的经历与历史上很多时候一样，革命性的壮举往往是一些闲得无事的小人物所创造的。



■ (上)“伯明翰”号侦察巡洋舰 (CS-2)，标准排水量3750吨，被用来进行舰载机起飞的试验平台。

■ (下) 改装完毕，舰载机吊装到位，完成了试验前一切准备的“伯明翰”号。从这个角度，我们可以清楚地看见船艏搭建的起飞平台。

弟，但是这哥俩对从军舰上起飞一直没有什么信心，倒是寇蒂斯的小伙伴尤金·埃利跃跃欲试。一切就要开始了。

11月，锚泊在诺福克海军码头的“伯明翰”号甲板上搭起了一座临时性的木头平台。闻听此讯，那家德国航运公司也加快了自己的试验进度，好抢在美国人之前将第一次海上起飞的荣誉揽入怀中。但是运气显然不在德国人这边，1名水手的操作失误使得他们的计划不得不推迟。

而钱伯斯的计划则进展顺利。1910年

美国才是飞机的故乡，这样一个重大的飞跃若让其他国家的人抢了先，“美国人民”的荣誉何在？这一次，钱伯斯终于得到了海军高层的配合，他很快得到许可，可以在轻巡洋舰“伯明翰”号的甲板上进行起飞飞机的试验。谁来飞呢？钱伯斯首先联系了莱特兄

11月14日，星期一，“伯明翰”号在3艘鱼雷艇和驱逐舰的伴随下开到了汉普顿锚地旁边的海面上，舰上搭载着埃利和他的寇蒂斯式双翼飞机。此时的天气很不理想，云高很低，能见度也不理想，时不时还有一阵夹杂着些许冰粒的小雨从天而降。

但是埃利没有因此而改变计划，此刻，德国人的商船甲板上也是一片繁忙，美国人稍有延误，德国人就有可能重新抢得先手。

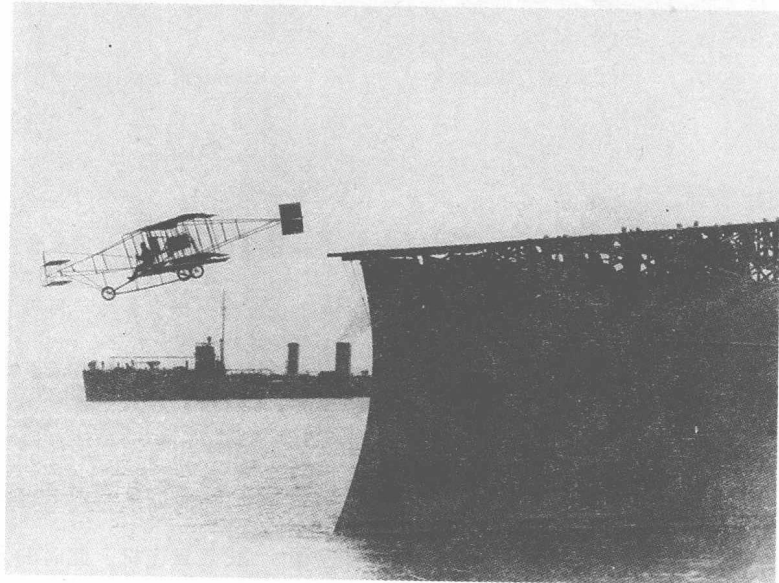
下午15:00左右，埃利出现了，他向围观的人们点头示意，之后钻进他的座舱，助手们随即解开了拴住飞机的缆绳，这一切都和他7年前的前辈如出一辙。随着发动机的轰鸣，飞机渐渐加快了速度，离开了甲板。此时，让人惊出一身冷汗的一幕出现了：离开起飞平台后，飞机并没有一飞冲天，而是危险地滑向海面！减速板和翼尖浮筒擦过水面，螺旋桨尖激起的水雾甚至喷溅到了埃利的护目镜上——周围的人们一阵紧张，难道7年前兰利飞行失败的那一幕又要重演？不过内行人却从埃利飞机平缓的下滑角里看到了希望。他们没有失望。埃利的飞机和他本人一样倔强，就在浮筒擦到浪尖时，飞机终止了下降进入平飞，很快，他便重新拉起机头升上了天空。护目镜上的水珠和从天而降的小雨遮挡住了埃利的视线，人们一度看见他在天上摇摇晃晃，

但是埃利很快稳住了飞机，在兜了几个圈

子后他看见了不远处的威洛比沙滩，接着驾驶飞机降落在了那里，结束了这航程仅有3.5公里的飞行壮举。

起飞试验大获成功，性格内敛的钱伯斯没有像普通百姓那般手舞足蹈，他的喜悦来自比公众更深一层的考量。他这样说道：“埃利显示了他平稳离舰的能力，他没有得到舰船航速的帮助，也不像先前莱特兄弟那样借助特制起飞装置的帮助，因此，这一试验结果让我更满意了。”

钱伯斯也承认自己在试验之前并没有完全的信心：“在最初的计划里，我最担心的问题是不能确定应该让军舰停下来让飞机起飞还是应该让军舰在飞机起飞后迅速改变航向以保证万一飞机落水时军舰不至于轧过飞行



■ 创造历史的那一刻——尤金·埃利驾驶着他的飞机从“伯明翰”号上起飞。这次成功向人们揭示了最初被人们认为是“妄想的”从船舶上起飞飞机的可能性，而美国乃至世界舰载航空兵的历史，由此拉开帷幕。