

从空中俯瞰海洋

在人们的想像中,海军航空兵是一支神秘的兵种 头顶着万里蓝天,脚踏着万里波涛,天蓝蓝，海蓝蓝，在这茫茫无际的海天之间自由翱翔，该是何等的浪漫、何等的潇洒！

1903年 12月 17日，是世世界航空史上永远值得纪念的日子。这一天,莱特兄弟带着他们的“飞行者”号飞机,冒着严寒,顶着大风,开始进行人类首次重于空气的、有动力的、可操纵的飞行器特续飞行。第一次试飞时，由弟弟奥维尔驾获飞机，起飞之后，只在空中停留了 12秒钟、飞行了 36米远便返回到地面。然后，又连续升

需要全本请访问 www.ertongbook.com

空进行了几次飞行。在当天的第四次飞行时，奇迹出现了，哥哥威尔伯驾驶的飞机在空中持续飞行 59 秒钟，飞了约 260 米的距离。这是开天辟地的一件大事，是人类历史上首次成功的飞机飞行，它宣告：人类从远古延续下来的飞天梦想终于变成了现实！

人们在征服陆地上的天空的同时，眼光又盯上了海洋上的天空。与在陆地上空飞行不同的是，在海洋上空飞行，下面是一望无际的海水，没有机场、没有跑道，首先要解决飞机起降的问题，于是水上飞机应运而生。被誉为水上飞机之父的是法国人法布尔。亨利·法布尔 1882 年生于马赛一个船主的家庭，在他年轻的时候，就对工程学有着很大的兴趣，并对大海有着一种“遗传性”的爱好。1910 年 3 月 28 日，法布尔在靠近马赛的拉梅德港进行“水上飞机”试飞。在第一次试飞时，“水上飞机”以约 24 英里／小时的速度在水面滑行，但是没有升起来。但在第二次试飞时，法布尔驾驶该机飞离了水面，以约 37 英里／小时的速度，直线飞行了大约 1640 英尺，随着发动机的关车而安全降落在海面上。接下来在第二天，他又驾机飞行了约 3.75 英里（6 公里）。

航空事业的飞速发展，引起了各国军方的密切关注，并开始研究这种有翼飞行器在作战方面的作用。在英国，肖特和维克斯正在进行武装飞机的试验；法国的瓦赞和法尔芒也不甘示弱，纷纷进行同样的试验。1911 年，英国建立了皇家飞行队，并已开始训练。1912 年，法国航空勤务部队已成为世界上最大的空军，拥有 200 多架飞机。1913 年，美国陆军通信兵组建了专门的航空支队，装备有莱特兄弟和寇蒂斯生产的双翼教练机，很快又从卢瑟·马丁公司订购了一些其他飞机。

人类童年的飞天梦想终于变成了现实。但人们会很快发现，当梦想实现后，梦境中的美丽和浪漫没有了，取而代之的是凶残

和血腥……

1910年 11月 4 日—— 海军飞机第一次从军舰上起飞

在热心海军航空事业的先驱中，第一个提出将飞机用于海上作战的是后来成为美国总统的大罗斯福。他早在 1898 年担任海军部次长时，人类有动力的载人飞行还在孕育之中，他就向海军部提出一个试验计划，为海军建造可以在军舰上起飞的飞机。这个计划经陆海军联合委员会审查后认为可以一试，但也许他当时只是一个副职，人微言轻，海军负责建造和修配的部门拒绝给予资助，认为这种装备只能用于陆上，与海军无关。 1908 年，航空事业正在美国和欧洲各国蓬勃兴起，此时的罗斯福已经当上了美国总统，在他的敦促下，海军终于着手试验能够在军舰上起飞的飞机。第一次试验是用改进了的莱特式飞机进行的，当时在旁观察的海军上尉乔治·斯威特自愿报名要当驾驶员，但没有获准。他只好眼睁睁地看着上尉托马斯·塞尔弗里奇上了飞机。飞机起飞后很快就失事坠毁，塞尔弗里奇不幸牺牲。斯威特虽然目睹这一惨剧，但他仍然热心于研究如何使飞机用于海上作战，并建议应更多地进行这种试验。

1909 年 11月 9 日，斯威特终于有机会从事他所喜爱的飞行事业了，他成了美国海军中第一个从事飞行的军官。 1910 年，在罗斯福总统的亲自过问下，海军部再也不能漠然置之，派了一位有经验的工程师华盛顿·欧文·钱伯斯上校负责此项工作。钱伯斯虽然对飞机的机械装置懂得不多，但他把全部身心都投入了海军航空事业。当他获悉德国一家蒸汽轮船公司登出广告，计划造一架能在舰船平台上起飞的飞机，便决心赶在德国人之前研制出这种能从舰船飞向岸上的飞机。虽然海军部没有经费可供钱伯

斯从事上述试验，但他并不灰心，设法动员一个名叫约翰·巴里·瑞安的人来资助这一试验。瑞安是个有钱的出版商，又是政治活动家，对航空事业颇有兴趣，慷慨解囊，出了 1000 美元。钱伯斯又去说服了飞机设计师格伦·H. 柯蒂斯和他雇用的民间飞行员尤金·伊利，志愿从事制造这种飞机。于是，事情就有了进展。巡洋舰“伯明翰”号的前甲板上很快竖起了一个向前倾侧的平台，其他准备工作也逐步就绪。1910年 11 月 14 日，“伯明翰”号停泊在汉普顿锚地，一个历史性的试验即将开始。按照要求，伊利应等待军舰迎风驶行时才起飞，但由于狂风骤起，他驾驶着一架“金鸟”号柯蒂斯推进式双翼飞机从“伯明翰”号的平台上仓促起飞，由于风浪太大，没有达到应有高度飞机就向下滑行，在人们的视线中消失了。无线电员焦急地报告：同伊利失去联系。舰上所有的人都以为伊利的飞机失事了，沉浸在失败的悲痛中。实际上，伊利还在狂风和海浪中挣扎着。他贴近水面蹒跚地飞行，夜幕迅速降临了，伊利摘下被海水溅湿的护目镜，发现海岸已经不远。五分钟后，他降落在威洛比岬海滩边一排小屋附近。伊利的这一成功壮举，被重重地写在了海军航空兵的发展史上！

1911 年 1 月 18 日，又一次舰岸飞行试验在旧金山海湾举行。这一次，伊利把自行车内胎缠在身上作为救生衣，而且是先从海岸起飞，降落在锚泊中的“宾夕法尼亚”号舰尾预先建造好的一个平台上。为了使飞机降落滑行时不致冲出平台，掉进海里，他们在平台上横向配置了一道道钩索，每道钩索两端用 50 磅重的沙袋系住。就用这种原始的办法迫使下降时向前滑行的飞机降速刹车。一个小时以后，伊利又从这艘巡洋舰上起飞，安全地降落在海岸上。这次在舰上起降的试验，预示着一种海军航空兵的专用舰、后来彻底改变了传统海战作战模式、横行海洋近百

年的海上“巨无霸”——航空母舰的诞生！

为了解决飞机在军舰上短距离起飞的问题，1911 年 8 月，美国人在纽约柯蒂斯工厂研制成了第一个原始弹射器，这是一种利用重锤和滑轮索具组成的加速器，其能量和加速能力自然是有限的，于是又改进为使用压缩空气，就像鱼雷发射管那样，把飞机推出军舰的甲板实现起飞。1912 年 7 月 31 日，美国海军上尉埃利森进行了世界上第一次在军舰的甲板上弹射起飞，由于突然加速，使他的柯蒂斯 A－1 水上飞机的发动机熄火，飞机摔到海里，埃利森幸免于难。他的同伴理查森技师对弹射口进行了继续改进，同年 11 月 2 日，埃利森的弹射起飞终于取得首次成功。目睹这些成就，美国国会总算同意拨出 25000 美元作为海军航空事业费。

1913 年，美国海军的一支飞行小队被派往关塔那摩海湾与舰队进行第一次合成训练。实践证明，飞行员能够查明水下的潜艇，发现舰船观察不到的远方水面舰船，并能从 1000 英尺高度进行照相。海军飞机的作用如此明显，海军少将布雷德利·菲斯克不禁想出了一个建议，他认为，鉴于菲律宾面对优势的日本舰队的威胁，应在吕宋建立 4 个航空基地，每个基地各配备 100 架飞机，这样必能击退甚至粉碎敌人舰队的进攻。为了实现他的建议，他于 1912 年获得 1 项具有专利的发明，这种新发明的装置可使飞机携带并投放鱼雷。这就是以后海军航空兵专门攻击舰艇的鱼雷机的雏形。

英国海军紧步美国海军的后尘。1912 年 1 月 1 日，海军上尉查尔斯·萨姆森仿效美国人伊利，从“非洲”号战列舰上架设的临时跑道上，成功地实现了英国人在军舰上的第一次驾机起飞。同年 5 月，在韦默思湾举行的海军检阅时，他又从“爱尔兰”号战列舰上起飞，接着，又从“伦敦”号战列舰上起飞。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

这使萨姆森名噪一时，成为英国海军航空兵第一任飞行队长。

1912年底，英国皇家海军又跨出了关键的一步，进行了将轻巡洋舰改装成水上飞机母舰的实践。因为陆上飞机在舰上起降，毕竟危险性较大，水上飞机则在机翼下装有浮筒，或在机轮旁装有气囊，是一种可以浮在海上的飞机，由母舰上的起重吊杆将其吊到水面，然后起飞，或在水面降落后将其起吊回收到甲板上。1914年第一次世界大战爆发时，英国皇家海军的一艘由运煤船改建而成的航空母舰成了人类历史上第一艘航空母舰。

击沉“柯尼斯怪”号——飞机在海战中的第一次运用

1914年10月，南非的德班，热浪灼人。一架破旧的柯蒂斯式水上飞机喘着粗气，挣扎着从水面上飞起，摇摇晃晃地从岸边观看飞行表演的人群头上掠过，把女士、先生们头上戴的礼帽、草相、洋伞刮得满天飞舞，人群中爆发出一阵阵喝彩声，激动得发颤的小姐、太太们，仰起娇嫩的脖子不断地往飞机送去阵阵飞吻。飞机在空中绕了一个大圈后，又慢慢地降落到水面上。这种可在水面上起飞和降落的水上飞机，下面悬挂着两个巨大的白色浮筒，它是由法国人费勃在1910年研制成功的。飞行员卡特勒艰难地爬出机艇，登上前来接他的小舢板，上了河岸。激动的人群马上把他围得水泄不通。卡特勒精神抖擞，得意洋洋，风趣而又幽默地回答着记者连珠炮似的提问。突然，一辆军用汽车鸣着喇叭冲进人群。车上跳下几名表情严肃的英国海军军官，当场宣布：根据英国战时法，柯蒂斯式水上飞机被国家征用，卡特勒应征入伍，并授予海军少尉军衔。一位上等兵双手捧着一套海军少尉军服；“咔”的一个立正：“少尉先生，请换上您的军装。”

卡特勒和他驾驶的飞机就这样被应征入伍了。此时的卡特勒

做梦也没有想到，他将在人类海战史上留下淡淡的一笔—— 他开了飞机参加海战的先河。

原来，英国海军在与德国海军作战中遇到了麻烦。德国巡洋舰“ 柯尼斯堡 ”号在 9 月 29 日击沉了正在东非清洗锅炉的英国“ 伯加索斯 ”号巡洋舰。在英国军舰“ 查塔姆 ”号的追击下，“ 柯尼斯堡 ”号躲进了坦桑尼亚的鲁季菲河三角洲。这里鳄鱼成群，瘴气袭人，长满了盘根错节的红树和无法通过的密密丛林。纵横交错的河道，把方圆近 200 公里的沼泽地分割成无数个小岛。这地方的泥岸和沙滩变化无常，海图很不精确。“ 柯尼斯堡 ”号利用涨潮和熟悉当地情况的有利条件，溜进这个迷宫，把自己隐蔽起来。“ 查塔姆 ”号紧迫而来，为给“ 伯加索斯 ”号报仇，更重要的是要防止“ 柯尼斯堡 ”号溜进印度洋继续威胁英国舰船的活动，英国海军下决心歼灭“ 柯尼斯堡 ”号。但由于“ 查塔姆 ”号吃水较深，不能进入内河追踪。要从海上发起进攻，就必须查明德舰的位置。但这里是德军的殖民地，德军加强了防御和反侦察手段，使英军的侦察无法进行。“ 查塔姆 ”号处于进退两难、骑虎难下的境地。

“ 查塔姆 ”号舰长心情烦躁。一大早起来，便紧锁着眉头，在甲板上来回踱步，思索着如何完成海军部交给的使命。印度洋上清新而潮湿的空气并没有给他带来多少快感，他只好一筹莫展地走进餐厅，一边喝着咖啡，一边顺手拿起刚送来的报纸浏览。突然，一则消息引起了他的注意：英国人卡特勒正在南非做飞行表演。舰长也是一名飞行爱好者，对飞机每一次在战争中的运用都非常关注，他不仅熟读马汉的《海权论》和《海军战略论》，而且对意大利杜黑有关制空权的预言也颇感兴趣。他记得杜黑在 1909 年说过的一段话：今天人们都强调掌握制海权的重要，但不久制空权将变得同等重要。他认为飞机可以运用于海战。当他

看到那则消息后，眼前豁然一亮，一个崭新的想法跃入他的脑际：用飞机查明“柯尼斯堡”号的准确位置，并引导军舰进行炮击，将其就地歼灭之。

于是，卡特勒从一个飞行爱好者变成了军人。

卡特勒的飞机被送到尼奥罗罗岛。1914 年 11 月 22 日，舰长郑重地给他布置了任务，要他查明“柯尼斯堡”号的位置，并亲自把他送上飞机。卡特勒驾驶着飞机在鲁季菲河三角洲上空盘旋，但由于飞机上没有罗盘，再加上他对三角洲的地形不熟悉，他没有发现目标，只好扫兴而归。“查塔姆”号舰长并不甘心，他详细地给卡特勒介绍了三角洲的地形，并在航空地图上标出了敌舰可能藏匿的位置。两天后，卡特勒再一次驾机起飞，飞机的油就要用尽了，卡特勒对完成任务已没有什么信心，正准备驾机返航。突然，在三角洲上游 19 公里处主航道一个拐弯的地方，他发现了一个庞然大物，高高的桅杆，耸立的大炮，他降低高度，甚至看清了坐在甲板上闲聊的士兵。士兵们也抬起头，好奇地看着从头上飞过的飞机。卡特勒欣喜若狂，赶紧拉起飞机返航，向舰长做了详细的报告。这似乎太容易了！“查塔姆”号舰长竟不敢相信！为了进一步证实和确定“柯尼斯堡”号的位置，他决定：派一名经验丰富的海军军官一同前往侦察。卡特勒奉命对飞机进行了改装，使之能再搭上一个人。卡特勒驾驶着经过改装的飞机载着克兰普顿海军上校进行了第三次飞行。

“查塔姆”号舰长终于相信卡特勒的报告是正确的。他当即决定：向德舰发起进攻。几艘英国舰只立即进入预定射击位置，卡特勒的任务是驾机在空中报出方位，修正弹着点。卡特勒雄心勃勃地登上了飞机。

一场大战在即……

然而，天有不测风云。卡特勒的飞机还未飞到目标上空，飞

机发动机出了故障，空中停车。返回基地已无望。卡特勒凭着自己熟练的飞行技术，把飞机迫降在岸上，连同飞机一块被德军俘虏，结束了他不到一个月的海军军官生涯。而英海军失去了他，无法瞄准敌舰，“查塔姆”号舰长只好沮丧地取消了这次作战计划。

但是，“查塔姆”号舰长并未放弃他击沉敌舰的决心。经过一段时间的紧张筹备，卡尔中尉驾驶着一架法曼式飞机接替了卡特勒的位置。

歼灭“柯尼斯堡”号的战斗终于打响了。卡尔中尉驾机飞抵德舰上空，向英舰报告了德舰的准确坐标，顿时，密集的炮弹向德舰呼啸而去。卡尔中尉在空中观察着弹着点情况，并不断地向英舰通报。

“第一次齐射，偏右。”

“第二次齐射，近弹 20 米。”

“正好，打中了，打中了！”

卡尔紧张而激动地呼叫着，甚至忘了操纵飞机，当飞机几乎接触到德舰的桅杆时，卡尔才猛然醒悟，赶紧把飞机拉起来，吓得出了一身冷汗。

很快，英军又开始了第二次战斗。驾驶员沃特金斯驾机沉着老练地为英舰指示目标。经过修正后的炮弹像长了眼睛似的一发发直落德舰。仅两个小时，“柯尼斯堡”号就被打哑了，并发生猛烈爆炸，开始下沉。沃特金斯看到这一情景后，欣喜若狂地驾机返回。他太激动了，激动得忘记了操纵要领，以致将飞机降落在沼泽地里，落得个人仰马翻，他顾不得观察员和飞机，一个人跳出机舱，向涌来的战友报告胜利的喜讯。观察员设法解开安全带后，高声呼救，喜悦的人们才猛然回过神来，七手八脚地赶紧将这个倒霉蛋救了出来。

第二天清晨，“查塔姆”号舰长在甲板上又开始了他习惯的散步，他觉得印度洋的空气很惬意，他自言自语地嘀咕道：“这地方,太让人喜欢了!”

在他昨晚给英国海军部起草的报告中有这么一段话：“在歼灭‘柯尼斯堡’号的战斗中，飞机起了决定性的作用。如果没有飞机，这场战斗将无法进行，惟一的选择就是在三角洲地区部署多艘舰艇，对德舰进行长期封锁……”

“我们不应该忘记卡特勒，他是一名优秀的英国青年和合格的海军军官，他为大英帝国海军作出了卓越的贡献……”

胶州湾上空的角逐——飞机在海洋上空的第一次空舰战

日本是一个岛国，就在欧洲各国和美国大力发展航空兵的时候，日本处于对外侵略扩张的需要，也不甘落后，积极发展自己的海军航空兵。第一次世界大战爆发后，日本政府采取的第一个步骤就是积极调动军队，准备进攻中国青岛，以取代德国在华权益。1914 年 8 月 23 日，日本政府借“英日同盟”的名义对德宣战，并立即派海军封锁了胶州湾， 10 月 6 日，山东省大部被日占领。10 月 31 日，日英联军向青岛发起总攻，驻青岛德军寡不敌众，于 11 月 7 日，向日英联军投降，青岛遂沦于日本之手。在这场战争中，日本的海军航空队和德军的飞机都发挥了重要作用，并发生了海战史上第一次空舰战。

1914 年 8 月 28 日，日本的佐世保海军基地热闹非凡。一艘名叫“若宫丸”号的飞机运载舰驶出港湾，舰上运载着日本海军航空队的 4 架“法尔芒”式水上飞机。 9 月 2 日，“若宫丸”号到达胶州湾。这支海军航空队以山纲太郎中校为指挥官，有金子养三少校等 52 名官兵。9 月 5 日，一架大型“法尔芒”水上

侦察轰炸机和一架小型“法尔芒”式飞机先后出动——这是日本海军航空队最早的实战出动。大型水上飞机由和田上尉驾驶，金子少校负责侦察，武部中尉负责轰炸；小型水上飞机则由藤濑中尉驾驶，大崎中尉负责侦察。当他们到达德舰队上空时，遭到了以德巡洋舰“爱姆丁”号为首的舰上火力的猛烈射击，机枪子弹不时地打在飞机上，迫使他们拉起机头，落荒而逃。日军不甘心失败，准备再次进行侦察，也许是受两年前意大利飞行员加沃蒂从空中扔手榴弹攻击土军的启发，他们把炮弹改装成炸弹，打算在侦察时再遭到攻击时就往下扔炸弹。经过几天的周密准备，9月9日，金子少校带着他的机组踌躇满志地出发了。按照计划，他们的首选目标仍然是德国人的巡洋舰“爱姆丁”号。但遗憾的是他们迷航了，没有找到“爱姆丁”号。金子少校仍不死心，命令飞机降低高度，想碰碰运气。突然，他们发现海面上有一艘德军的布雷艇正在布雷，飞机朝着布雷艇俯冲下去，扔下一颗炸弹，但并未命中，金子命令飞机绕回去，再次俯冲，这次投弹手武部中尉孤注一掷，把飞机上3颗炸弹全扔了下去，其中有2颗准确地落在布雷艇上，猛烈地爆炸，使小艇燃起了熊熊大火，不一会儿便从海面上沉了下去。武部中尉的这次投弹，拉开了海战史上空舰战的序幕！

德军驻青岛地区只有一架“陶柏”式飞机，有奥斯特拉上尉和普鲁肖中尉2名飞行员和1名观察员。但就飞机性能而言，“陶柏”式飞机在速度和爬高性能上远远超过日本人的“法尔芒”飞机。此外，德国飞行员的技术也要高超一些。德机的主要作用是侦察，一般都是清晨出动侦察。绘制日军部署的草图，侦察回去后，据守要塞的德军就按他们提供的情报炮击敌阵地。10月初，当日军地面部队逼近青岛要塞地区准备发动总攻时，“陶柏”式飞机活动更加频繁，每天出动，严密监视日军部队的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

动静，有时从 700～800 米的低空进行侦察。在德军的布雷艇被日军炸沉后，德军决定进行报复。10 月 2 日，“陶柏”式飞机飞到日舰队上空，对停泊在渤海湾的“关东丸”号军舰进行了攻击，连续投了 2 枚炸弹，但都未命中。事实上，对据守青岛要塞地区的德军来说，“陶式”飞机成了他们惟一的眼睛。

日军想方设法要打掉德军的“眼睛”，命令海军航空队制定了详细的方案，但始终没有机会。 10 月 13 日上午 6 时 5 分，机会终于来了！奥斯特拉和普鲁肖驾驶的“陶柏”式飞机又一次出动，升高到 2000 米高空实施战场侦察。听到敌“陶柏”式飞机来袭的警报后，日军 3 架飞机立即起飞截击，采取包围态势，将德军的飞机团团围住。德机见势不妙，掉头就往小公岛、大公岛海域方向跑，谁知，日军早有准备，已经有一架“法尔芒”式水上飞机在这里等候多时了。“陶柏”式飞机一看自己的退路被切断，只好被迫重返战场。在 4 架飞机的围堵下，德机拼命增加飞机高度，一直飞到 3000 米上空，躲入了云中，由于日机的爬高性能不如德机，德机才侥幸躲过了追杀。这是日本海军航空队的首次空战，持续时间 2 个小时。

在历时 2 个多月的胶州湾作战中，日海军飞机出动 49 架次，最大高度 2850 米，飞行时间 71 小时，平均每次 1 小时 30 分，最多 2 小时 12 分，投弹 199 枚，命中 8 枚。从整个战争过程看，双方的航空兵活动是一次以侦察活动为主的小模空中作战，但却在从空中攻击海面舰艇方面开了先河，对今后海军航空兵的建设产生了相当的影响。

1914 年圣诞节的黎明—— 飞机第一次从母舰上发起进攻

1910 年 5 月，美国空军创始人之一——柯蒂斯发表了他著

名的预言：“未来的战斗将在空中进行，由于战列舰受炮塔和舰桅的限制，战斗机不能从战列舰上起飞，而战列舰离开飞机的保护将被击沉。”

这分明是在呼唤航母的诞生！

1914 年 12 月 24 日，圣诞节的前一天，瑞雪纷飞的英伦三岛沉浸在一片节日的喜庆和祥和之中。头戴红帽、身穿红衣，白髯飘飘的圣诞老人正忙着给孩子们分发节日的礼物，教堂的钟声在城市和原野的上空回荡；优美、沉稳、浑厚的颂歌飞上苍穹，给上帝送去人们的虔诚。

就在这样一片节日的气氛中，一支神秘的舰队从哈里奇悄然出发，行驶在辽阔无垠的大西洋上，直扑弗里西亚群岛的旺格奥格。

这是一支英国的“特混舰队”。熟悉海战的人们可以发现，这支舰队中多了 3艘庞然怪物：没有耸立的桅杆，没有昂首的炮塔，整个甲板异常平坦，每艘舰的甲板上摆放着 3 架飞机。原来，这是英国海军最新研制装备的“恩加丹”号、“女皇”号和“里维埃拉”号水上飞机母舰，它们在 2 艘巡洋舰和 10 艘驱逐舰的护航下，浩浩荡荡，耀武扬威，准备对德国库克斯港实施空袭。

这几艘“庞然大物”是当时空前激烈的海战风云孕育出来的‘初生儿”。1914 年，第一次世界大战爆发，欧洲列强开始了激烈的海上争夺。战争的刺激，加速了航空和造船工业的发展。特别是飞机第一次在海战中的成功运用，强烈地刺激着军事家们。就在英国军舰在非洲与“柯尼斯堡”号苦战的同时，第一个用飞机去攻击敌舰的计划提了出来。1914 年 12月，英国准备对德国库克斯港实施空袭，这次作战的目的是：第一，袭击库克斯港以南的齐柏林飞艇基地；第二，消灭一部分停泊在港内的德

国舰队，诱使其出港作战。由于海军航空兵的岸基飞机作战半径小，从基地起飞飞不到德国的库克斯港，不能满足作战需要。受飞机在战列舰上起飞的启发，有人提出用战列舰运载飞机到预定地域起飞。但战列舰上炮塔和桅杆等设施的影响使装运很不方便。于是，英国海军下决心把几艘快退役的战列舰上影响运载飞机的障碍物通通拆除，改装成了最早的母舰。

庞大的编队在夜幕的掩护下，于圣诞节（12 月 25 日）凌晨 4 时 30 分安全通过北海。6 时，水上飞机母舰驶达弗里西亚群岛旺格奥格以北 40 海里的预定起飞位置。 7 时，天刚放亮，飞行员和观察员即登上了水上飞机。也许是圣诞老人的恩赐，这是一个难得的好天气。虽然黎明的寒气逼人，但海面风平浪静，天空碧蓝如洗，能见度良好。旗舰“ 恩加丹 ”号向各舰发出吊放飞机的信号。3 艘母舰上的地勤保障人员顿时忙碌起来。蒸汽绞车喘着粗气，吐出股股白烟，粗大的铁链将飞机徐徐吊放在平静的海面上。旗舰“ 恩加丹 ”号发出“ 启动发动机 ”的信号。在阴冷刺骨的海风中，机械员们迎着灰白色的晨曦，艰难地站在狭窄而又光滑的浮筒上，开始发动冰冷的发动机。他们吃力地转动着沉重的木质螺旋桨，由于天气太冷，发动机很难启动。一些机械员掉进冰冷的海里，又被同伴用绞索拖起来，继续工作。 7 时 15 分，发动起来的 7 架飞机的“ 肚皮 ”几乎是贴着水面滑跑，在平静的海面上犁出道道水花。终于，飞机脱离了水面，腾空而起。母舰上的人们发出阵阵欢呼声。而余下那两架没有发动起来的飞机则垂头丧气地被吊回舰上。

7 时 30 分 ，7 架飞机在空中编好战斗队形，直扑 64 公里以外的库克斯港。

母舰上的工作人员望着渐渐远去的飞机消失在天际，又赶紧清理甲板，准备各种抢救措施。然后点上香烟，蹲在甲板的一

旁，焦急地等待着飞机的返回。虽然，战前进行了种种抢救练习，每个人都记住了自己的职责和各种工作程序，但那毕竟是演练，而这次却是真正的战斗。

飞机上的飞行员们坐在敞开式座舱里，忍受着凌晨寒冷的折磨，艰难地操纵着飞机。当飞机飞到东弗里西亚群岛时，下面却是雾气茫茫，浓雾把地面完全遮住了。尽管飞行员们按照带队指挥官的命令，一再降低高度，但还是没有发现德军的齐柏林飞艇基地。带队指挥官临时决定：放弃对飞艇基地的袭击，所有飞机都去攻击德军舰只。7 架水上飞机在指挥官的带领下，掉过头来，向德军舰艇停泊点飞去。很快，他们发现了停泊在锚地、冒着黑烟、升火待发的德国军舰，德军也发现了来袭的飞机并立即开炮对飞机进行射击。英国飞行员冒着炮火对一艘巡洋舰和一个水上飞机基地进行了攻击。然而，由于飞行员没有攻击舰船的经验，飞机携带的炸弹威力很小，数量有限的炸弹大多投在了海里，并没有给德军造成多大的损失。而英军的 7 架飞机在德军炮火的猛烈抗击下，有 4 架受伤，幸运的是一架也没有被击落。在返航途中，5 架飞机被迫降落在海面上，仅有 2 架飞机飞回了出发地。

圣诞节并没有给英国人带来好运。海战史上第一次从母舰上发起的进攻失败了。

然而，这次袭击战的真正价值在于：向人们展示了用以母舰为主的特混编队从空中袭击敌舰的全新的海战设想。

这次战斗的意义当时就被负责制定这次作战计划的塞西尔·莱斯克兰奇海军少校讲得清清楚楚。他指出：“12 月 25 日发生的事件是海军作战原则可能发生变化的明显证据。可以想像，如果我们的飞机携带的是鱼雷而不是小型炸弹，那么，德国的军舰就有可能被击沉。”但由于他人微言轻，他的见解没有得到那些

抱着“大舰巨炮”观点不放的自负的军事家们的承认。

但是，战争的实践很快证明了莱斯克兰奇少校这位小人物的见解：

1915 年 8 月 12 日，在达达尼尔海峡海战中，英国海军飞行员埃德蒙斯上尉驾驶着一架肖特 184 水上飞机从母舰上起飞，去攻击在热布努尔附近活动的敌舰只。飞机的两个浮筒之间悬挂着一条367 公斤的白头鱼雷。鱼雷太重，飞机无法起飞。只好把油箱中的油料减少到只够飞行 45 分钟，而且决定观察员也不随机飞行，仅靠埃德蒙斯一个人驾机去执行这次任务。飞机飞抵热布努尔后，埃德蒙斯发现了一艘排水量为 5000 吨的土耳其供应舰。他沉着地操纵飞机，从 240 米的高度下降到 50 米左右，然后修正航向，对准了目标，距目标 300 米时，他按下了投雷按钮。鱼雷落水后，直奔目标，在这艘舰主桅偏后一点处爆炸了。埃德蒙斯投雷后迅速拉起飞机，在空中观看他的战果。只见海面上浓烟滚滚，火光熊熊，舰上的士兵纷纷弃舰跳往海中。不一会儿，军舰便沉下了海底。

埃德蒙斯的成功，给热心于研究航母作战的人以巨大的启发。他们开始更深入地研究空舰作战的有关问题。

但是，当时的大多数军事家们都不愿相信这个事实。他们认为：这只能是“天方夜谭”，那艘土耳其军舰是被英国的潜艇击沉的，埃德蒙斯不过是碰巧飞过那里而已……

被遗忘的“庞然大物” —— 日德兰大海战中的航空母舰

许多资料认为：世界上第一艘真正的航空母舰是英国海军的“伯加索斯”号，它于 1915 年底正式服役。其实不然，在这以前，至少说是与此同时，英国还有一艘航空母舰正式服役，并参

加了著名的日德兰大海战。这就是：“坎帕尼亚”号。

1915 年 5 月 1 日，英国当时最大的水上飞机母舰“坎帕尼亚”号服役。它是在一艘老式邮船的基础上改装的水上飞机母舰。排水量为 2 万吨，航速 21 节，飞行甲板长 36.6 米，可搭载 12 架水上飞机。但由于飞行甲板太短，飞机不能从甲板上直接弹射起飞，仍然要用蒸汽机吊到海里才能起飞。对此，英国海军上将杰利科极为不满，要求飞机必须能从甲板上直接起飞，以适应战争的需要。“坎帕尼亚”号又返回船厂，按杰利科的要求进行改装。改装后的“坎帕尼亚”号的飞行甲板长度达到了 61 米，飞机能直接在甲板上弹射起飞，使之成了一艘真正的航空母舰。“坎帕尼亚”的改装成功，对英国海军来讲，有着非常重要的意义，它不仅使英国海军有了第一艘真正的航空母舰，而且开创了由民用商船改为航空母舰的先河，并成为英国海军的传统。如在二战中，英国就把缴获来的德国“汉诺威”号货船的上层建筑拆除，改装成飞行甲板，并命名为“大胆”号航空母舰。后来，又把 6 艘散装粮食船和 13 艘油轮改装成了航空母舰。战后，这些在大洋炮火中余生的航空母舰又恢复了原样。这样既满足了战争的需要，又节约了军费开支，并积累了一套改装的技术经验。在英阿马岛战争中，英国人再一次发扬了这一“光荣传统”，在德文港把“天文学家”号等 4 艘商船分别在 10 天内改装成了航空母舰，对英军取得英阿马岛之战的胜利，起到了重要的作用。

“坎帕尼亚”号改装完毕后，在斯卡帕湾加入了英国海军的主力舰队。当时，英德两国在海上的争夺已呈白热化程度，双方正酝酿着在海上进行一次大决战。德国公海舰队总司令舍尔海军上将制定了一个诱敌深入的作战方案：以在挪威海岸游弋的由希佩尔海军少将指挥的轻巡洋舰和驱逐舰组成的海军中队为诱饵，

需要全本请访问 www.ertongbook.com