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。

需要全本请访问 www.ertongbook.com

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 美元的价格定购

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安诺·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

需要全本请访问 www.ertongbook.com

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。”

就在美国对德宣战这一天，在欧洲有 5 名美国陆军航空兵军官,他们之中有 3 人就读于法国飞行学校，1 人是驻法美国大使馆的助理武官，1 人为在西班牙的空中观察员。这位观察员就是后来对美国空军建设做出重大贡献的威廉·米切尔少校，他精力充沛，有进取心，当他获准以一个观察员身份到前线访问的几个月时间里，他集中精力研究空中战争，走访了机场、仓库及指挥部门,并飞临前线上空。通过他的观察和实践，他建议美国在法国建立一支航空部队，所以当潘兴将军于 6 月份带他的美国远征军参谋人员抵达法国时，米切尔就成了最了解情况的美国远征军航空兵军官。

1917 年 9 月 3 日，在墨西哥边界上曾经驻扎过一个时期的第 1 航空中队，在拉尔夫。罗依斯少校的率领下抵达法国，这也是第一支抵欧的美国飞行部队。到达法国之后，这支飞行中队经训练后，接受了法国的飞机，而成为一个空中侦察中队。

1918 年 2 月，当美国地面部队在土耳其地区集中时，美第 95 驱逐机中队和第 94 驱逐机中队又分别到达进攻地带，虽然这两个中队的“纽波”型战斗机上没有安装机关枪，但他们还是在 3 月 15 日在前线上空执行了巡逻飞行。后来当机关枪运到后,由于第 95 中队大部分飞行员没有进行过射击训练，而不得不把他们送到法国的空中射击学校学习。由黑肯拜克上尉指挥的 94 中队于 4 月 3 日开始执行任务，4 月 14 日艾伦·F·温斯洛和道格拉斯·康贝尔中尉在他们中队的历史上第一次击落了 2 架德国飞机。当第 95 中队完成训练于 4 月 25 日由法国返回前线后,第 95 中队和 94 中队组成了第 1 驱逐机大队。

第 1 航空中队于 4 月 4 日到达土耳其地区，4 月 15 日，第 1 中队飞行员就驾驶“斯派德”双翼双座飞机在前线上空执行了第一次侦察任务。后来又有 2 个中队在 5 月底到达，这 3 个中

队组成了第 1 军侦察大队。

美军第一个投入战斗的昼间轰炸机中队则是第 96 中队,该中队飞行员是驾着法国的“布雷莱特”式飞机,在 6 月 12 日袭击了土耳其的唐玛丽·拜伦科特的铁路停车场。

1918 年 5 月 21 日,美国把航空兵从通信兵团内分出来,成立两个由陆军部长贝克直接管辖的机构——飞机生产管理局和军用航空处。新的飞机管理局负责“全面的、专门的管理和控制陆军的飞机、发动机和航空器材装备的生产工作”,军用航空处负责训练和作战。同年 5 月 24 日,陆军部又将两个机构合并组成陆军航空局。8 月 27 日,威尔逊总统任命原飞机生产管理局长雷恩为航空局局长和陆军第二副部长,这样就使航空兵提高到了一个更高的地位。

1918 年 6 月底,美国远征欧洲的地面部队和空中部队转移到提埃里堡附近,这个地区位于德军楔入法国防线的大突出部的尖端。为了便于指挥,美国的第 1 驱逐机大队和第 1 军侦察大队以及法国的一些部队,共同组成了第 1 航空旅,由米切尔负责指挥。但这里的情况与土耳其前线不同,猛烈的战斗连续不停地进行了很长时间,而且德国有数量较多并装备良好的驱逐机中队,在空中占有局部优势。美国的驱逐机不但数量少,质量又差,因而在空战中常常不是德国人的对手,因而损失了大量的侦察机和驱逐机。

1918 年 8 月,美军将配置在法国前线的所有美国航空部队都置于第 1 集团军航空队管辖,仍由米切尔负责。后来由于部队的不断增加,米切尔把美军航空部队与几个法国大队一起编成 3 个联队,即:驱逐机联队、侦察机联队和轰炸机联队。这时,第 1 集团军航空队有 49 个中队,其中美国的占有一半。

1918 年 9 月 12 日,协约国进行了圣·米耶尔战役。为了进

行这次战役，米切尔集中了“在整个战争过程中在西线的任何一次战役中都没有集中过的最大的空军兵力”，当时有 1500 架飞机参加作战，德国只有 295 架飞机，美军第一次在空中数量上占有优势。战斗的头两天由于恶劣的气象条件使大部分飞机不能起飞。但当 9 月 4 日和 15 日天气好转时,大约有 500 架飞机支援地面部队作战，其余飞机突击了德国防线后方的交通要道和设备以及德国的后续部队，虽然遭到德国航空队的抗击，但美国轰炸机的活动还是获得了良好的效果。

最后一次也是最成功的一次袭击是在 10 月 9 日,美国 200 架轰炸机,由分成两个梯队的 100 架驱逐机和 50 架三座飞机掩护轰炸德军准备进行反冲击的部队集结地。虽然遇到德国战斗机的猛烈攻击，轰炸机还是朝德军集结地投下了 30 吨炸弹。10 月 30 日和 11 月 4 日又由 100架飞机组成的大编队突击了德军的后方重要目标。

1918年 11 月 11 日第一次世界大战终于结束了，这时美国航空队在前线的飞机共有 45 个作战中队，飞行员 767名，481 名观察员及 23 名空中射击员，飞机 740 架,共进行了 150 多次独立的轰炸突击，投掷 138 吨炸弹，击落德机 781 架和 73 个气球。在这场战争中，美国空军损失了 289 架飞机、48 个气球和 237 名空军人员，但在这场战争中却有 71 名飞行员获得王牌飞行员的称号。

远程航空兵的雏形

第一次世界大战结束了,但留给人们的思考却是很多的,尤其是有头脑的又亲身参加过空中作战的人，他们已经看到了空军在未来作战中的可怕潜力，但由于美国炮舰政策仍占上风，加上美国经济萧条和面临和平生活的现实，使美国航空兵的发展受到影响。原订货谈判 13000 架飞机和 20000 台发动机的计划被撤消,将近 20 万的航空部队人员大部分很快开始复员，到了 1920 年 6 月 30 日，航空勤务部队人数已经不到 10000 人。

虽然在以后的几年里，关于战后航空兵建设问题进行了多次研究和讨论,但到 1924 年 7 月 1 日,飞行实力减少到了 1364 架飞机，其中仅有 754 架服现役。在 20 年代的大部分时间里，美国航空勤务部队驻在国内的只有 1 个驱逐机大队，1 个攻击机大队和 1 个轰炸机大队，另外在 3 个海外战区还各有 1 个驱逐机中队和 1 个轰炸机中队。

1926 年 7 月 2 日，美国国会颁布航空兵团法，把航空勤务队的名字改为航空兵团，规定在陆军部增设一名军官负责发展军事航空，规定飞行部队应由等级飞行员指挥并且增加两名准将作为航空兵团副司令，提出了一个五年扩军计划后，才预计将飞机增至 1800 架，军官 1650 人，士兵 15000 人。但由于经费缺乏，五年计划也未能实现。

虽然五年计划没能按计划实施，但在训练和后方勤务方面还有一些具有长远性的建设。1926 年 8 月，航空兵团训练中心

在圣安东尼奥建立，包括初级和高级飞行学校及航空学校。被称为 20 年代“航空兵的西点军校”也在 1930 年 6 月在伦道尔夫基地建立，后来这个基地变成了航空兵团训练中心本部所在地和初级飞行学校所在地。1926 年 10 月 16 日，在俄亥俄州的航空兵团又在德顿建立了器材局，从此美航空部队有了自己的后勤基地。

这一时期航空兵团在远程和续航方面也有了显著的发展，1927 年 6 月 28 日勒斯特·J·麦特兰中尉和亚尔伯特·F·赫捷伯格中尉驾驶一架有三台发动机的福克式单翼机“极乐鸟”，在 25 小时 50 分钟内从加利福尼亚州的欧克兰不着陆飞行到夏威夷，行程 2418 英里。1929 年 1 月 1 日至 7 日航空兵团利用空中加油技术，一架“疑问号”飞机，在洛杉矶上空飞行将近 151 个小时，创造了当时续航飞行的最新纪录。1934 年在亨利·H·阿诺德中校带领下，30 名军官和士兵驾驶 10 架 B—10 型轰炸机为了检验从空中增援距离较远的属地的理论观点，从西雅图飞往阿拉斯加，往返飞行 13000 公里，而且返回时由阿拉斯加的米诺沿海上不着陆飞抵西雅图，也使那些相信战略轰炸的人们有了更大的希望和信心。

鉴于当时英国、意大利、法国和德国空军相继宣布成立，再加上美国陆军航空局威廉·米切尔和亨利·阿诺德等当权者的强烈要求，美国政府于 1935 年 3 月 1 日在陆军部内成立了航空兵总部，将分散的航空兵部队划归总部领导，从而美国陆军航空兵取得了更多的自主权。

由于陆军部对发展远程飞机有了兴趣，航空兵团积极进行了一种叫“飞行堡垒”飞机的研制和生产工作。这架飞机有 4 台发动机，1935 年开始试飞，8 月该机从西雅图中途不着陆飞到德顿，全程 3360 公里，平均时速 370 公里。但这架原型机在 10

需要全本请访问 www.ertongbook.com

月 30 日在基地坠毁，但它的性能通过试验令航空兵振奋。航空兵团建议在 1936 年财政年度内要购买这种定型为 B－17 型轰炸机 65 架，但陆军部却把这个数目缩减到 13 架，直到 1937 年 1 月至 8月，13 架 B－17 型轰炸机才陆续装备部队。不管怎样，从 1933 年至 1936 年间，美军总参谋部在发展轰炸机计划上投资还是比较重视的，航空兵团的研究和发展预算在陆军中一直是最多的。

但从 1936 年开始，美军总参谋部开始对地面军队的现有装备关心起来，从经费中拿出最大的部分购买已经试制成功的各种新型装备。这对于航空兵团来说，由于经费不足，不得不缩小自己研究和发展的规模。总参谋部同时拒绝批准发展重型轰炸机的计划和购买改进型的 B－15 轰炸机计划。而在现有经费中，总参谋部决定航空团要购买小型轰炸机 B－18，而不能购买较大和较贵的 B－17 轰炸机。

1938 年春天，在美国，反对使用远程轰炸机的意见达到最高峰，以至于后来航空兵团被免去 B－17 所要执行的任务。

到了 1938 年秋天，由于捷克斯洛伐克发生危机，希特勒和德国空军表明德国空军的强大作用时，使美国总统罗斯福认识到，美国还是要投入战争，并相信根据航空力量将会赢得战争的时候，他才关心起美国的航空事业，在这时，由于受到德国空军力量威胁的法国和英国也请求美国飞机制造厂帮助他们弥补生产上的不足。但要增加飞机的生产，罗斯福认为唯有美国航空兵团重整军备。于是罗斯福与他的军事顾问开会时，要求陆军部为航空兵团制定了拥有 10000 架飞机的扩充计划，其中 3750 架是作战飞机，同时要求国会增拨 5 亿美元给航空兵团以保障扩充计划的实现。但后来国会只批给陆军航空队 3 亿美元，而且在这个数额中用于作战飞机生产的仅为 1.8 亿美元，限定

其能使用的飞机不得超过 6000 架,实际上航空队得到的经费最大限量只能有 5500 架飞机，一直到 1941 年时，航空队才能拥有这个数量。但他们并没等到这一天到来时，在 1939 年 9 月 1 日第一次世界大战爆发了，美军航空队这时实有飞机 800 架,第一线作战飞机有 700 架，B—17 飞机仅 23 架。

太平洋上空的角逐

在第二次世界大战初期的欧洲，形式上保持中立的美国已采取种种措施帮助英国击退了通过法国而来的德国军队的愈来愈烈的冲突。对于太平洋地区的危险局势认识较晚的罗斯福政府,于 1941 年作出了增援其驻威克岛和中途岛前哨基地的海军陆战队小股警戒部队的最后努力。这两个环礁岛是美国通过向菲律宾的脆弱的补给线上的两个重要据点。因此它们在日本以澳大利亚为最终目标的军事突击中肯定是首要的目标，形势已经十分危急。

1941 年 11 月，美国海军陆战队第 211 歼击机中队在被称为 “ 战争条件 ” 的情况下由企业号航空母舰运送到威克岛，实际上,在那段时间里,海军中将威廉 · F · 哈尔西本能地把他的 3 艘以太平洋为基地的航母——企业号、列克星敦号和萨拉托加号都部署在海上，战列舰的主要力量都集中在夏威夷的珍珠港海军基地。

就在美日两国的外交官举行一系列旨在防止两国爆发战争的会议时，由日本海军中将南云忠一率领的一支大规模的海军

突击部队正在北太平洋远离正常商业航线的海上前进，企图把这支部队带到夏威夷西北方。

1941 年 12 月 7 日凌晨 6 时，由渊田光雄中校带领第一波日本 183 架歼击机、俯冲轰炸机和鱼雷轰炸机扑向了指定的目标。对于瓦胡岛上的美军来说，星期天早晨是个安静的时刻，当日本对其空袭时，美国陆军惠勒机场上的飞机和珍珠港中部福特岛上的美国海军航空站的飞机都在地面上，太平洋航队 9 艘美国战列舰中的 7 艘都整齐地沿着福特岛的一侧停泊着。日本歼击机和轰炸机袭击了机场，摧毁了留在地面上的飞机，还击沉了 4 艘战列舰，击伤 4 艘，击沉 3 艘驱逐舰和 1 艘布雷艇，重创了 2 艘巡洋舰和 1 艘修理船。

南云忠一的突击部队从夏威夷水域胜利回师时，日本其他军队在别的地方继续进攻。中途岛遭到了日本 2 艘驱逐舰的炮击，位于马绍尔群岛、夸贾林岛日本基地的航空兵活动范围内的威克岛上美国海军陆战队，在珍珠港遭到突击 5 小时内也受到日本轰炸机的轰炸。第一次袭击便重创了美国海军陆战队航空兵小分队的格鲁曼 F4F－3 型“野猫”式飞机，其中 7 架当场击毁、1 架受伤，从而使海军陆战队第 211 歼击机中队只剩下 4 架尚能使用的飞机去抵挡强大的敌军。

由于菲律宾位于国际日界线的另一边，所以当美国人接到关于珍珠港遭到袭击的消息时，已是 12 月 8 日星期一的事了。这天上午，美国总统身披蓝色海军斗篷，乘车来到国会大厦。当他面对沸腾的人群站在演说的位置时，面色安详严峻，他用 6 分钟多一点的时间宣读了向日本宣战的演说。与此同时，驻克拉克机场的 B－17 轰炸机第 14 中队的 5 架飞机起飞，前去突击日本的登陆舰艇和运输船只。科林·凯利上尉驾驶的 1 架轰炸机直接命中了 1 艘日本军舰，但在返回克拉克机场的途中遭到 2

架日本歼击机的攻击，凯利设法使受伤的飞机保持平飞让机组人员得以跳伞逃生，但他自己却和他的飞机同归于尽了。

12月11日,德国和意大利对美国宣战,由于美国刚刚开始战争动员，而且还没有做好长途跋涉地进行作战的准备，因此美国进行这样一场两洋战争的前景是很不妙的。为了更好地利用美国资源，美国决定，主要依靠航空母舰来进行太平洋战争，岸基的重型轰炸机开始应用于欧洲战区。

1942年1月20日,日本的赤诚号、加贺号、翔鹤号和瑞鹤号航母袭击了新不列颠岛上的拉包尔。23日又为入侵拉包尔和附近新爱尔兰岛上的大维恩提供了空中支援。如果叫日军占领了这些地方，便可进入战略地位十分重要的珊瑚海，从此便可由海上毫无阻拦地通向澳大利亚。美国陆军航空兵和澳大利亚皇家空军便担负起了不但要保卫澳大利亚，同时还要保卫新几内亚休恩半岛南部海岸的莫尔兹比港这个重要据点的责任。莫尔兹比港位于日本驻拉包尔基地的轰炸机部队的突击距离之内，一旦落入日本之手，它那扼珊瑚海就将成为入侵澳大利亚的中途站。

美国为了增加太平洋地区的力量，其航空母舰约克城号、企业号和列克星敦号赶到后，立即投入了战斗。当达尔文港遭到袭击后的第二天，列克星敦号曾企图袭击拉包尔，在这次袭击中虽然未能完全实现目的，但航母的出现却吸引了日军的大量火力，而舰载歼击机第3中队的爱德华·H·奥黑尔上尉驾驶F4F－3型战斗机占据了列克星敦号和一群冲着它来的日本轰炸机之间的位置，在交战中，奥黑尔击落了5架轰炸机，击伤1架，因此被授于国会荣誉勋章。

东京上空 30秒

在美国丹佛空军学院大厅，有一个特别的厨窗，代表着 80 名轰炸机飞行员的 80个酒杯放在 80 个小木格里,其中 41 个酒杯正放，39只酒杯倒扣，酒杯的中间是一瓶威士忌酒，右侧是杜立德的塑像。原来用这独特的方式来纪念他们敬仰的 50 多年前轰炸东京的勇士，这倒扣的 39 只酒杯意味着已有 39 名飞行员离开了人间，他们被安葬在专门安葬美国重要官员的华盛顿公墓。

珍珠港事件后,美军在菲律宾等地连遭挫折,人心沮丧。为振奋人心，美国力求对日本进行报复。1942 年 1 月开始制定计划，拟对日本进行空袭。但当时美国空军基地都离日本太远，只有使用航空母舰才能有可能接近日本本土。鉴于日本雷达巡逻艇在距其本土 800 公里的地方巡逻，航空母舰必须在此范围之外活动，这样飞机必须在 880 公里之外起飞，往返就是 1760 公里，舰载飞机无此航程，何况航空母舰也不能在原地等待，以防敌人袭击。唯一的办法就是采用陆军航空兵的轰炸机从航空母舰上起飞，完成轰炸任务后，飞往中国东海岸机场着陆，这样航程就有 3200 公里以上。B－25 轰炸机再带上 4 枚 227 公斤的炸弹时航程能达 3800公里，勉强能执行这一任务。但是航空母舰的飞行甲板全长不过 150 米，在这样短的跑道上 B－25 轰炸机要满载起飞困难是相当大的。

美国的决策者选择了当年 46 岁的杜立德中校筹划并组织

轰炸东京的任务。杜立德 1917 年第一次入伍，是参加第一次世界大战的老飞行员，1930 年退役后，任壳牌石油公司航空部的经理。1940 年 7 月再次应征入伍，他会飞行，懂技术，而且办事泼辣。杜立德接受这一任务后，立即对 B－25 飞机进行适当改装,并挑选了 24 个机组的志愿飞行人员，于 3 月即开始在佛罗里达州的空军基地练习用 150 米跑道起飞。

由于计划选用的“大黄蜂”号航空母舰装不下 24 架 B－25 飞机，最后只选择了 16 个机组。4 月 1 日，16 架飞机及机组人员登舰，翌日从加利福尼亚离港出海。航空母舰由 4 艘驱逐舰护送，并随带油船 1 艘。4 月 8 日,威廉·哈尔西海军上将率领由“企业”号航空母舰及 2 艘巡逻舰、4 艘驱逐舰、1 艘油船组成的第 16 特遣队从珍珠港出发，4 月 13 日与‘大黄蜂’号航空母舰舰队会合。

两支舰队在途中的电报往来，4 月 10 日被日军截收,日方已估计到美方可能用航空母舰舰载飞机空袭日本。4 月 18 日凌晨,‘企业’号发现日本小型巡逻艇——“东丸”号,美国巡洋舰打沉该艇，并从截取的日本无线电情报得知，该船已用明码电报向日本本土报告说在离东京 1120 公里处发现美国航空母舰。根据这一情况，杜立德和哈尔西商量后、决定提前几小时起飞。提前起飞带来的问题是,原来计划勉强能够用的油料,可能因增加 800 公里的航程而不够用。提前出动，轰炸机将在白昼进行,遭到截击可能性加大,但是为了取得突然性的效果,只得紧急冒险起飞。

8 时 18 分，杜立德驾驶第 1 架飞机飞离航空母舰甲板，绕“大黄蜂’号上空飞了一圈,校正罗盘,检查航向后,飞入晨雾,向东京飞去。以后其余 15 架飞机陆续起飞，最后 1 架起飞时间已是 9 时 21 分，各机不编队，都是单机活动。

需要全本请访问 www.ertongbook.com