

指文近现代战争（套装共6册）《战争事典》姊妹文集，专注二战及近现代军事热点内容。（战争事典之热兵器时代）

作者：指文董旻杰工作室

总目录

[战争事典之热兵器时代1：1940年阿登战役、日军战机“战后测试”、法国一战计划](#)

[战争事典之热兵器时代2：1940年色当战役、F6F“地狱猫”](#)

[战争事典之热兵器时代3：《狂怒》原型、二战美国海军雷达防空、普洛耶什蒂大轰炸](#)

[战争事典之热兵器时代4：狮鹫计划、美国军用流通券、二战意大利伞兵](#)

[战争事典之热兵器时代5：“跳马”行动、意大利潜艇印度洋战记](#)

[战争事典之热兵器时代6：西西里杰拉登陆战、华沙装甲战、“约翰斯顿”号在萨马岛](#)

图书在版编目（CIP）数据

战争事典之热兵器时代. 1, 1940年阿登战役、日军战机“战后测试”、法国一战计划/指文董旻杰工作室著. --北京: 台海出版社, 2018.3

ISBN 978-7-5168-1759-9

I. ①战... II. ①指... III. ①军事史-史料-世界-现代 IV. ①E195

中国版本图书馆CIP数据核字（2018）第013530号

战争事典之热兵器时代1:

1940年阿登战役、日军战机“战后测试”、法国一战计划

著 者: 指文董旻杰工作室

责任编辑: 王萍

视觉设计: 周杰

策划制作: 指文文化

责任印制: 蔡旭

出版发行: 台海出版社

地 址: 北京市东城区景山东街20号

邮政编码: 100009

电 话: 010-64041652 (发行, 邮购)

传 真: 010-84045799 (总编室)

网 址: www.taimeng.org.cn/thcbs/default.htm

E-mail: thcbs@126.com

经 销: 全国各地新华书店

印 刷: 重庆共创印务有限公司

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社联系调换

开 本: 787mm×1092mm 1/16

字 数: 242千

印 张: 14

版 次: 2018年1月第1版

印 次: 2018年1月第1次印刷

书 号: 978-7-5168-1759-9

版权所有 翻印必究

目录

CONTENTS

[出版寄语](#)

[前言](#)

[神话与真相：日军战机的“战后测试”](#)

[最后的颜面胜利：日本海军“礼号作战”纪实](#)

[化身鸵鸟的高卢鸡：1940年的阿登之战](#)

[霞飞、“进攻崇拜”和17号方案：一战时期法国的战争计划及准备](#)

[最佳应急品：太平洋战争中的美军轻型航母](#)

[东南亚空战：初期的越南战争](#)

[返回总目录](#)

出版寄语

人类战争舞台上，金戈刀兵之声业已响彻千年。工业革命犹如一支魔法指挥棒，演绎出巨炮轰鸣、硝烟肆虐的壮丽合唱。“热兵器时代”丛书将为读者谱写战争史上这一段最为辉煌绚烂的乐章。

——蒙创波，“点兵堂”军事公众号主编，著有《长空闪电-P38战机全传》等

人类历史就是一部厚重的战争史，战争贯穿着整个人类的发展历程。而热兵器战争在整个战争史中的地位举足轻重，其惨烈程度、吞噬生命的体量也远胜于以往任何时代，只有了解它的可怕，才能让处于和平时代的我们更加敬畏战争，珍惜来之不易的和平。指文新推出的“热兵器时代”丛书正是从这个角度来剖析近现代战争，而这套丛书由国内军事刊物界前辈、素以严谨著称的董旻杰老师执牛耳，让文章的质量和深度得到了保障，想必也会给读者们带来一场视觉上的饕餮盛宴。

——张向明，著有《基辅1941：史上最大的合围战》

恭贺“热兵器时代”丛书首本付梓，预祝这套丛书在军事出版界开创一番与众不同的天地，带给军迷一份别具风味的精神食粮。

——谭飞翔，著有《赣北兵燹：南昌会战》《鏖兵江汉：武汉会战》等

战争是人类历史发展中重要的一环，在千百年的发展中形成了独特的艺术。微观上看，战争是残酷血腥的生死厮杀；宏观上看，战争又是宏大辉煌的国力博弈。我们可以避免战争的发生，但不可能忽略战争的存在。以史为镜可以知兴替，好友董旻杰是战争史研究方面的专家，他的“热兵器时代”丛书正是以此为理念，向读者再现战争艺术的魅力。

——高智，著有《长空鹰隼：二战德国Bf109战斗机战史》等

战争，从未改变。值此“热兵器时代”丛书付印，在热兵器时代跌宕起伏的华丽篇章和战争秘辛，董老师将为读者们娓娓道来，实为军事爱好者的一大幸事。

——丁雷，著有《天火焚魔：美军对日战略轰炸全史（1942-1945）》等

前言

PREFACE

自上次我参与制作系列军事文集，7年时间一晃而过。目前的国内市场上，就剩下指文图书还在孜孜不倦地从事着军事历史作品的专业出版发行工作。在指文图书的邀请下，我决定担任《战争事典之热兵器时代》的主编。和当年一样，我希望能给国内的作者群体提供一个供其发挥的平台，让他们有机会能施展自身的才华，为军事爱好者构筑一个属于自己的精神家园。

时光荏苒，昔日的作者群体中，许多人或已为人父母，或走上了不同的工作和领导岗位，还有少数人甚至已经永远地离我们而去。今天下午，我就参加了海军史和海权研究学者章骞的追思活动，他在2016年8月留下大量精彩文章和数本著作之后驾鹤西去，离去时还不满50岁，令人嗟叹。老作者的水平无须多说，新作者的功力有待检验，可以说他们肯定会有诸多不足和缺点，但新人的成长需要呵护，需要鼓励，更需要机会，而指文就提供了这样的平台和机会。读者可以用挑剔的眼光去看待他们的文章，但对其个人，还是多一些宽容为好。我相信总有一天，新作者中会有人成长为参天大树。

首次面世的“热兵器时代”的作者团队中，有在中国古代史、抗日战争史和太平洋战争史方面颇有建树的知名作者谭飞程，有美国海军航空兵发展史的研究者、《全甲板攻击：战火中成长的美国航母》一书的作者谭星，还有新作者杨剑超、游茗煊和张大卫。张大卫曾出版过《哈尔科夫1942》，他一直对第一次世界大战前后德、法两国的军事思想和军事战略有着浓厚兴趣，因此本辑中的《霞飞、“进攻崇拜”和17号方案：一战时期法国的战争计划及准备》一文很有看头，为饱受诟病的霞飞好好地洗了一下地。其余的文章也各有千秋，《化身鸵鸟的高卢鸡：1940年的阿登之战》比同题材文章更进一步地讲述了德军突破阿登高原时的细节，包括德军高层如何人为地为自己的装甲部队设置种种障碍。更有意思的是法军方面的想定和作战准备，对德军突破阿登高原的种种可能性，他们始终坚持“这不可能，我不相信”的态度，直至悲剧酿成。剩下的内容在这里便不再一一介绍了，总之不容错过。

“热兵器时代”基本上会保持每辑4~6篇文章的篇幅，以近现代世界范围内的战史、装备、人物等内容为主，欢迎广大读者多提意见和建议。目前，我和朋友在做的“点兵堂”公众号的作者群是本系列文集的坚强后盾，当然，我更欢迎新、老作者不吝赐稿，提升稿件的整体质量水平。

如果你觉得在生活中找不到喜欢军事的同好，请跟我们联系。我们都知道，喜欢军事不等于喜欢战争，富国强兵更不等于穷兵黩武，军事爱好者在中国也许只是个小众群体，但绝对数量上并不少。事实上，我们，并不孤单！

董旻杰

2017年11月

神话与真相：日军战机的“战后测试”

作者 杨剑超 游茗煊

□

“战后测试”的神话

第一次世界大战后，日本军用航空工业白手起家。在从西方毫无保留地全盘引进各类技术、设备和人员，又经过二十余年的消化、学习和探索后，日本逐渐拉近了与西方航空强国之间的距离。20世纪30年代末期，日本人剑走偏锋，以削弱装甲、极端减重为代价，研制出机动性超强、航程超远的零式战斗机和Ki-43一式战斗机。第二次世界大战初期，日军的这两型秘密武器技惊四座，在极短的时间内横扫太平洋战场，打了盟军航空兵一个措手不及。

随着战事的发展，盟国的先进技术以前所未有的高速实用化，各型新型战机接连不断地投入战场。与之相比，日本技术则由于基础相对稍弱，战机的更新换代显得后继无力。短短两三年时间里，F6F“地狱猫”、F4U“海盗”、P-51“野马”等新锐战机从技术和数量上毫无悬念地压倒对手，以雷霆之势轻松歼灭日本陆海军航空兵部队。最后，B-29轰炸机投下的两枚原子弹锁定了二战胜局，代表航空盟国空军力量达到巅峰。

几十年来，以上史实早已被世人所熟知。不过，进入21世纪后，一个新的名词——“战后测试”——逐渐浮现在国内各军事媒体，大意是：第二次世界大战结束后，美国利用美军标准的高标号燃油对被缴获的各型日军战斗机进行测试，测试战机呈现出了惊人的高性能，云云。

读者们最熟悉的也许是这段有关Ki-84“疾风”战斗机的文字：战后，美军利用缴获而来的“疾风”，改为使用美国自产的优质汽油，在6100米中等作战高度上竟飞出了689千米/小时的速度记录，仅次于当时美军第一流的P-51H和P-47N战斗机。同时，又被证明在中、低空高度，其爬升性能和操纵灵活性甚至优于P-47和P-51，被试飞组人员喻为“一个可怕的事实”。

一时间，各类对日军战机的吹捧、对盟军技术力量的贬低此起彼伏。

“战后测试”的真相究竟如何？追根溯源，我们可以在日本的书店中找到大量有关第二次世界大战日军战机的军事书籍。书中，各位日本作者以大量篇幅描绘日军战机“战后测试”的神话：如果使用同样的燃油，日军战机性能不输美国货，这足以证明日本技术世界一流，太平洋战争只是输在资源匮乏之上……那么，进一步挖掘下去，日本作者是从哪里获取“战后测试”的资料呢？1989年BUNRINDO出版社出版的《世界之杰作机》系列第16册《陆军2式单座战斗机“钟馗”》中，作者标明了资料来源——美国出版的《日本飞机性能及特性》（Japanese Aircraft Performance and Characteristics）。

经过一番周折，作者获得了这本在国外航空爱好者群落中声望甚高的《日本飞机性能及特性》。封面上“TAIC Manual”几个大字极为醒目。那么，“TAIC”这四个字母有什么含义呢？这要从第二次世界大战中美军的战场情报收集说起。

“TAIC”是“Technical Air Intelligence Center”的缩写，直译为“航空技术情报中心”，它的前身是TAIU（Technical Air Intelligence Units，航空技术情报部队）。最早的TAIU单位成立于1942年，位于澳大利亚墨尔本，后来转移到布里斯班，该单位的主要工作是收集日本飞机情报和测试缴获的飞机。最早的TAIU成员来自美国陆航第五航空军、美国海军、澳大利亚皇家空军，由陆航的弗兰克·麦考伊（Frank T. McCoy）上尉指挥。

在成立之初，TAIU制定了一份日后在同盟国部队得到广泛应用的日军战机代码名系统。该系统在1942年7月由弗兰克·麦考伊上尉、弗兰西斯·威廉斯（Francis Williams）上士和约瑟夫·格莱顿（Joseph Grattan）下士发明。对于所有在战斗或侦查照片中辨认出的飞机，该系统会提供一个简单上口的绰号：战斗机赋予男性名，轰炸机、水上飞机和侦察机则赋予女性名，运输机以T开头的单词命名，训练机以树木命名，滑翔机以鸟类命名。

这就是大名鼎鼎的“麦克阿瑟西南太平洋代号系统”，这份列表很快包含了超过50个名字。麦考伊上尉的田纳西乡间特色表现得淋漓尽致，例如二式水上战斗机取名“鲁夫（Rufe）”、九七式战斗机叫作“纳特（Nate）”、零式战斗机叫作“齐克（Zeke）”。

麦考伊上尉等人信手拈来，把亲朋好友的名字加在日军战机的头上，他后来解释道：“萨利（Sally，Ki-21轰炸机）’是我大队长的妻子，‘克劳德（Claude，九六式舰上战斗机）’是我在澳大利亚空军的朋友……很多都是威廉姆斯军士建议命的名，我记得‘贝蒂（Betty，一式陆攻）’是他看见一个丰满的护士之后命的名。”

在绰号之外，澳大利亚的TAIU单位给每一架缴获的日本飞机赋予XJ（Experimental Japanese，试验日本飞机）的编号。该系列从XJ001到XJ005，代表一共只有5架飞机。

1944年，澳大利亚多数的TAIU成员回到美国本土，在华盛顿特区附近的阿纳卡斯蒂亚海军支援服务机构（NAS Anacostia）组建TAIC，盟军代码名系统的控制也转交到这里。TAIC从属于美国海军情报部，人员来自美国陆航和其他盟国单位。TAIC属下有一个CEAU（Captured Enemy Aircraft Unit，俘获敌机部队）专事重新组装和维护各种德国、日本飞机，以便测试。

美国飞行员驾驶的S17号“疾风”战斗机，这也许是最著名的一架Ki-84。

《陆军2式单座战斗机“钟馗”》的“战后测试”部分，注意直线勾勒的资料来源以及资料格式。

《日本飞机性能及特性》（Japanese Aircraft Performance and Characteristics）封面。

战后官至少将的弗兰克·麦考伊，几乎所有日军战机的绰号都是这位田纳西大兵的亲朋好友。

TAIU宣传画，一群在飞行中的日军战机上忙个不停的技术人员。

TAIC的主要职能是：

1. 接受、评估以及分析所有的情报报告，包括所有与敌方航空装备有关的文件、照片等；
2. 判定日本飞机和发动机的性能指标；
3. 准备高质量的绘画、剪影、素描和模型，供识别敌机、训练和性能数据判定时使用；
4. 接受、分类、检查、大修以及重新组装缴获的飞机、发动机和其他需要的航空装备，另外安排或者指导有需求的测试；
5. 及时制作和发布有用的航空技术总结和报告，以供盟军军事和政府机构使用。

实际运作中，TAIC的多数测试在靠近马里兰州的帕图爱克森特河（Patuxent River）海军航空站进行，这里也是海军新飞机和装备的测试和评估中心。驻扎该航空站的TAIC下属机构包括飞行测试部、无线电测试部、飞机武器测试部和战术测试部。在战时，战术测试部负责美国海航战机和缴获的敌机之间的对比测试；在战后，飞机的测试工作则由飞行测试部进行。

按照TAIC的规范，所有测试机在机尾涂有“TAIC+数字”的编号。比如，TAIC1号就给予了最早在阿留申群岛缴获的零战21型，TAIC5、TAIC7、TAIC8、TAIC11的编号则赋予在塞班缴获的零战52型。而早期XJ编号的飞机有的转为TAIC编号，有的交给美国陆航归入另外的编号规则。

在最初的TAIU成立之后，太平洋周边地区也成立了其他的TAIU单位，作为TAIC的现场工作组，它们的职能是：

1. 获取、管理、检查以及作出所有日军航空兵装备的过渡性报告；
2. 给需要以上这些物资的部门安排装箱运输；
3. 在它们所处的战区，负责收集和发布所有日军航空兵的技术信息。

在东半球，总共有4个TAIU单位成立，分别如下：

ATAIU-SEA (South-East Asia)：ATAIU-东南亚，于1943年在加尔各答成立，这是一个英国皇家空军和美国陆航组成的单位，负责印度、缅甸、新加坡等地区，TAIU前面的首字母A表示盟军 (Allied)。1945年9月，该单位转移到新加坡，并建立一个飞行单位测试缴获的飞机。这些飞机都使用皇家空军的标识，机身喷涂有巨大的ATAIU-SEA字母，编号则以BI开头。该部拥有几架零战和“雷电”，还有一架Ki-46百式司令部侦察机。

TAIU-SWPA (South-West Pacific Area)：TAIU-西南太平洋，这就是最初在澳大利亚成立的TAIU，在主要成员回到美国成立TAIC之后重新组建，活动地区仍然在澳大利亚、菲律宾一带。1945年初菲律宾战役开始后，该单位在克拉克机场设立了一个飞行测试部门，并一直持续运作到日本战败投降。在克拉克机场缴获的飞机中，有十余架获得S (代表SWPA) 开头的编号，其中包括“紫电”“疾风”“雷电”这些新锐机型。

TAIU-POA (Pacific Ocean Area)：TAIU-太平洋海域，这个单位负责中太平洋海岛部分的区域，据现有资料，该单位从未进行过日本飞机的飞行测试。TAIU-POA最主要的功绩是缴获了最初的零战52型和97舰攻。这些飞机都是在1944年6月18日在塞班岛上的阿斯里托 (Aslito) 机场发现的，这批零战52型也是TAIC的主要测试对象。

□

被缴获的“雷电”正在飞行，注意机身上巨大的ATAIU-SEA字母以及机尾的BI编号。

TAIU-CHINA：TAIU-中国，驻扎在国民党控制区。该单位唯一飞行过的飞机是在昆明缴获修复的一架零战21型。

由于美国海军航空兵承担了大部分对日空战任务，所以TAIC顺理成章地隶属于美国海军，并得到海军的大力支持。

值得一提的是，与美国海军的TAIC相对应，1943年4月1日，美国陆航成立航空技术勤务司令部 (Air Technical Services Command)，其技术数据研究室下属的评估分部负责获取、评估和发布外国飞机和航空装备的技术信息，特别是那些对工程部和美国制造商有用处的敌国的飞机和装备。评估分部为早期缴获的德国和日本飞机分配EB (Evaluation Branch, 评估分部) 前缀的飞机编号。后来，编号前缀改成FE (Foreign Equipment, 外国装备)，表示评估分部下属的外国装备分部。

战争期间，前线飞行员需要一份简明、易读、易记的敌机手册，用以识别可能遭遇到的敌机，并能快速查询其参数、性能，以便采取合适的战术加以应对。在这样的前提下，TAIC收集、测试得出的各种敌军战机情报数据便是当时能够获得的最佳资料。

为方便使用，TAIC将不同型号的敌机数据整理分类，以简洁明了的表格形式发布。一般而言，一款战机的TAIC文件通常包括四个部分，以零式水上观测机对应的204A号文件为例：由于战事紧迫、条件有限，TAIC必须在最短的时间内为前线飞行员提供堪用的资料，因而在没有缴获敌机的前提下，估测数据性能的做法也势在必行。

以“雷电”战斗机为例：1944年9月底，在空袭巴里巴板炼油厂的战斗中，盟军飞行员首次与这种外形短粗、高速度的日军战斗机交手，对其真实性能一无所知。两个多月后，TAIC根据各方面搜集的情报、汇总发布105A号文件，内容为“雷电”11型战斗机的性能估算值，供飞行员参考。直到1945年2月20日，美军才在菲律宾战场上缴获第一架可供测试评估的“雷电”战斗机。

与之相比，日本海航的绝唱——“烈风” (Reppu) 战斗机的故事更为神奇。三菱公司获得日本海航17式舰载战斗机的竞标后，第一架“烈风”原型机于1944年5月升空。到1944年底，该型号只有8架原型机在三菱公司进行各种试飞。此时飞机尚未投产，更没有飞往前线作战的可能，但TAIC居然通过种种蛛丝马迹得知这款绝密战斗机的存在，包括“17式舰载战斗机”和“烈风”这两个准确的名称。1944年12月，TAIC对“烈风”的各种性能参数作出了估算，并发布在108A号文件上：

包线图。包括速度—航程图表、速度—高度图表、爬升率—高度图表、爬升时间图表。

详细数据。包括“最大平飞速度”“爬升率”“升限”“武器载荷”等关键数据。

性能剖析。以直观的绘图表明飞机的“火力射界”、“发动机排气管火焰特征”、“乘员、油箱、氧气瓶、装甲的位置”等。飞行员便能够以此为依据，尽量避免敌机的射程范围，从其最薄弱的角度（乘员、油箱、氧气瓶无法得到装甲保护的角

度）发动攻击。外形轮廓。包括飞机的三视图，各个角度的轮廓等。对于没有被俘获的敌机，TAIC无法获得相应的照片，只能以模型摆拍或者手绘图片的形式提供相应的信息。

105A号文件，注意方框标注的日期为1944年12月，当时美军尚未缴获任何一架“雷电”战斗机。

108A号文件。注意三个细节：名字“Reppu”（烈风）、“17 Experimental Carrier-borne fighter”（17式舰载战斗机）以及方框标注的日期——“December 1944”（1944年12月），当时所有的“烈风”原型机均在日本进行厂家测试。

	17式舰载战斗机规格	“烈风”原型机数据	TAIC数据
机长（米）		10.995	8.972
翼展（米）		14	10.98
空重（公斤）		3110	2563
发动机		誉21型	誉41型
固定武器		20毫米机炮×213.2毫米机枪×2	20毫米机炮×213毫米机枪×2
外挂武器		30至60公斤炸弹×2	60公斤炸弹×2
最大平飞速度（公里/小时）	639（6000米高度）	574（6190米高度）	636（6000米高度）
巡航速度（公里/小时）	463		463
爬升率	6000米/6分钟之内	6000米/9分54秒	6000米/6分钟

从表格中我们可以得知，TAIC极为准确地估算出日本海航对17式舰载战斗机及“烈风”的性能规范，“最大平飞速度”、“巡航速度”、“爬升率”这三个关键数据几乎分毫不差！此外，“武器数据”和出厂的“烈风”原型机也极为吻合。不过，TAIC低估了“烈风”壮硕的体格，以为这是一款与零式战斗机一脉相承的轻型战斗机，因而“机长”、“翼展”、“空重”等数据明显小于现实中的“烈风”原型机。

综上所述：TAIC数据不等于实测数据。所以，TAIC将所有文件汇编成一份TAIC手册后，在前言中确凿无误地声明：当获得更完整和准确的数据之后，TAIC手册的数据表格将进行修正……除非特别标明，性能数字代表TAIC在仔细分析情报、缴获的装备、图样、照片以及从这些来源中获知的动力配置后的估算值。在缺乏权威资料的前提下，航空技术情报中心的政策是：在合理的范围之内，以料敌从宽的原则提供日军战机的性能估算值。

自古以来，骄横轻敌一直是兵家大忌。当初美军过分低估日军零式战斗机的性能，导致在战争初期的空战中损失惨重。有这段血泪教训在先，TAIC很自然地采取“料敌从宽”的谨慎策略，因为适当地高估敌机性能数据可以使前线飞行员在战斗中保持清醒冷静的心态，从而拥有更高的安全系数。

那么，TAIC手册中“特别标明”的实测数据有哪些呢？实测数据一般标注在文件最下方的“一般数据”（General Data）这栏中，以附录的形式存在。以零战52型为例：1945年3月发布的102D号文件中，该机的最大速度被定义为358英里/小时，但其下方的标注表明“飞行测试中获得的最大速度仅有340英里/小时”。这份文件意味着：即便对缴获战机进行过真实的试飞测试，TAIC仍然会综合多方面因素，适当调高敌机性能数据——这从另一个角度印证了TAIC的“料敌从宽”原则。

102D号文件中关于零战52型战机最大速度的描述，注意框内的字样。

欢迎访问：电子书学习和下载网站 (<https://www.shgis.com>)

文档名称：《指文近现代战争（套装共6册）《战争事典》姊妹文集，专注二战及近现代军事热点

请登录 <https://shgis.com/post/3679.html> 下载完整文档。

手机端请扫码查看：

