

· 蕭文 ·

B-25密契爾式轟炸機

前言

一九三八年美國的北美飛機公司推出B-25密契爾式雙引擎轟炸機（圖一、二）。一九四一年春天，B-25A正式運交部隊開始服役。爲了紀念早期的航空戰略家威廉·米契爾（William Mitchell, 1879-1936），而以他的名字爲這型飛機命名。威廉·米契爾主張空軍制勝論，認爲掌握制空權，爾後海、陸軍才能發揮作用；一九二五年，威廉·米契爾出版《有翼防禦》（Winged Defense）一書，他認爲，空中武力是決定未來戰爭的因素，應建立獨立的空軍，應利用空戰奪取制空權。

他主張：應依據自己國家的需求，以及飛機性能的不同，設計並建造各類飛機。但他的主張不爲當局接受，一九二五年四月他被降職，調到德克薩斯州的聖安東尼奧。後來，他被軍事法庭指控「製造混亂，無視乃至損害正常秩序與軍紀」，而受到軍法審判，並宣布有罪；次年二月被迫退役。

四)

B-25戰史——轟炸東京（圖三、



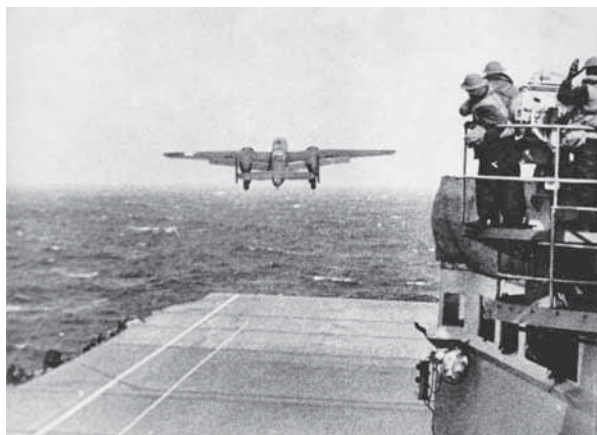
圖一、二：B-25D密契爾式轟炸機-3。



圖三：B-25B停放在大黃蜂號航空母艦的甲板上。

B-25服役期間最足稱道的是，美國爲了報復日本攻擊太平洋海軍基地珍珠港，以及振奮軍心士氣，計劃攻擊日本，但是沒有一種美國飛機有這麼遠的航程可以飛到日本。B-25密契爾式雙引擎轟炸機是中程轟炸機，可以短跑道起降，而利用這項優點，結合航空母艦大黃蜂號（Hornet）搭載十六架B-25B，於一九四二年四月二日離開舊金山港口；一九四二年四月十八日清晨在距離日本約六五〇海哩的海域被日本船隻「日東丸」發現，美軍巡洋艦迅速將其擊沉，此時艦隊截獲到已發出無線電警報的消息，領隊陸軍航空隊的吉米·杜立德（James H. Doolittle, 1896-1993）中校

決定讓全部轟炸機立即起飛，進行空襲東京的任務。飛機起飛後，航空母艦即後撤，執行任務後，飛機轉往中國的江西與浙江機場降落。結果，日本有五十人喪生；兩百五十二人受傷；九十幢建築受損或倒塌。受轟炸的包括日本柴油機製造公司、日本鋼鐵公司第一鋼鐵廠、三菱重工公司、交通部變電所、國家纖維服裝公司、橫濱製造公司倉庫、名古屋飛機製造廠、一座軍工廠、一所海軍實驗室、一個機場、一個臨時軍火供應站、九幢電力大樓、六座大油罐、一家服裝廠、一間食品儲藏倉庫、一家煤氣公司



圖四：1942年4月18日B-25B從航空母艦上起飛執行轟炸東京的任務。

、兩家其它公司、名古屋第二臨時軍用醫院和六所小學和初中。回程時，有一架飛機降落在蘇聯的海參威，十五架飛機在浙江、安徽和江蘇等地墜毀，大部分飛行員迫降或跳傘。全部七十五名飛行員中三人（一說五人）喪生、六十四人（一說六十二人）被中國的抗日軍民救助，輾轉到達重慶及桂林然後回到美國。有兩架轟炸機的機組人員八人被日軍俘虜，遭日軍刑求，其中三人被處死。

中國戰場

一九四三年起八月起，B-25開始加入中國戰場服役，空軍第一大隊是使用B-25的部隊。B-25在中國戰場最為著稱的任務為轟炸黃河鐵橋與轟炸新竹。

黃河鐵橋位於河南鄭州北方。鄭州歷來是東西交通要衝，是中原與西域往來必經之途，這一段黃河有「隔河如隔天，渡河如渡鬼門關」之稱，這裡的黃河鐵橋稱為「天下黃河第一橋」。鄭州的黃河鐵橋是銜接平漢鐵路兩段的大橋，長約三千餘公尺，有一〇二孔。日軍為保護這條運輸管道，在黃河兩岸設立長達三公里的高射砲陣地；從空中下望，鐵橋宛如一條細線，要將炸彈投中並不容易，因此

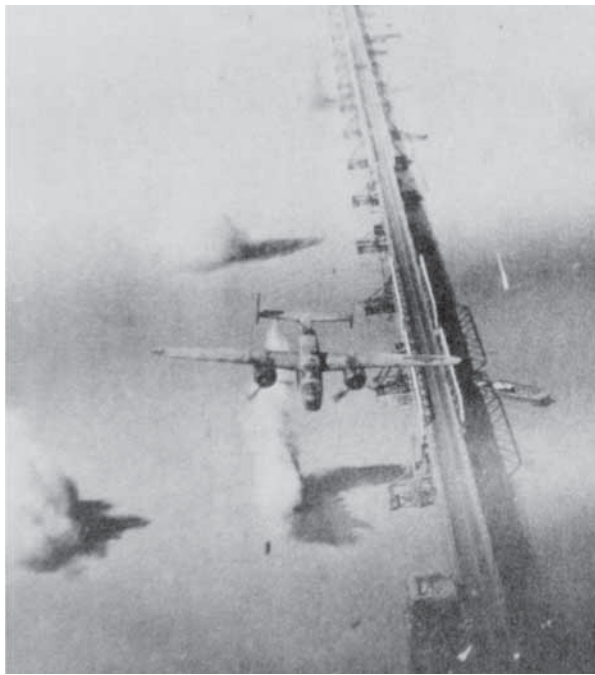
執行轟炸任務的飛機，需在密集的火箭中，執行這種任務的飛機，



圖五：B-25D機首強大火力的機炮，適合執行低空轟炸任務。

很少能飛回來，有人視轟炸黃河鐵橋是死亡任務；B-25適合執行此項任務（圖五），所以由使用B-25的空軍一大隊負責。空軍一大隊為中美混合團建制。曾執行過轟炸黃河鐵橋任務的洪奇偉表示，轟炸黃河鐵橋是所有轟炸任務中最危險的任務。據統計，我空軍轟炸黃河鐵橋十幾次（圖六）。

一九四三年十一月五日，我空軍第一、三、五大隊與美國陸軍第十四航空隊混合編組，在桂林成立中美空軍混合團（圖七）。一九四三年十一月二十四日，該團一架F-5偵察機在新竹上空蒐集情報，發現新竹機場停放著兩百多架飛機。F-5為P-38的偵察型。中美空軍混合團的動作相當快



圖六：1944年6月24日中美混合團的B-25D轟炸黃河鐵橋，下方橋旁的高塔是日軍的防空火力點。

行訓練。P-51迅速脫離編隊搶先開火，共擊落十四架敵機，接著進行對地掃射，在地面摧毀約十二架敵機，該場戰役戰果，摧毀在地面的日本軍機共三十架，是美軍第一次對臺灣空襲。這場空襲日軍受傷很重，無力支援菲律賓以及臺灣沿海的作戰。

次日，即二十五日，在原第十四航空軍第二十三戰鬥機大隊長大衛·希爾（David L. Hill）的策劃下，大隊長李學炎率領的一大隊第二中隊六架B-25D與美國第十四航空隊第十一轟炸中隊的八架B-25D混合編隊，第七十六戰鬥機中隊的八架P-51，第四四九戰鬥機中隊的八架P-38擔任護航，九點三十分各機隊分別從各機場起飛，於十點零五分在遂川上空會合，以兩千呎高度向東飛，進入福建。這條航線大部份在日軍占領區上空，中美混合團第三戰鬥機大隊的P-40以兩千呎高度往北飛，以吸引

日軍的注意力。十三時由福建出海，以二十呎高度緊貼海面飛行，飛抵新竹南寮沿岸時，八架P-38急速爬升，爭取機場制空權，十四架B-25以跟蹤隊形，高度三百呎，沿跑道由西南朝東北飛行，一路投彈，P-51脫離編隊，繞場飛行，低空掃射日軍飛機，而後加速飛往竹北上空與B-25會合，此時，有約二十架九六艦爆機正在飛



圖七：《生活雜誌》上我空軍B-25H編隊及P-51D在上方護航的照片。

國共戰爭

一九四九年十月二十五日的古寧頭戰役，清晨，B-25發現解放軍登陸艦隊並在上空投擲照明彈，金門守軍得以在解放軍展開登陸的時候予以重創；剩餘的解放軍因為寡不敵眾且缺乏補給，約半數被俘、半數戰死，國軍贏得這場戰役，而確定臺海兩岸的分裂。

結論

B-25在對日抗戰後期到國共內戰都是我空軍的主力轟炸機；一九五一年後，我空軍對轟炸機之需求漸緩，空軍第一大隊開始接收E-84C噴射戰鬥機，轉變成為戰鬥機大隊，結束了B-25型機在我國服役的歷史。