

تفوق هوایی

یا یک موضوع حیاتی

امروز پس از دو جنگ جهانی بزرگ نیروهای هوایی و عمل تأمین اهالی غیر نظامی مسئله مهم و مشکلی را تشکیل میدهد.

قوای هوایی است که مسئولیت ادامه عملیات دفاع و حملات هوایی را دارد و حافظ استقلال کشورهاست کسانی که در جنگهای هوایی در راه دفاع کشور خود مبارزه و جانی فشانند نموده اند بی بااهمیت و وظائف دشوار این رسته برده و از حوادث پیرل هاربر و شکست نابود کننده آلمان و ژاپن سر مشق خوبی گرفته و بر آنها محقق شده است که یک خط هوایی غیر محفوظ باید حفظ شده چه خسارات و ویرانیهای برای اهالی شهرها - کارخانها و زنان و کودکان بی دفاع بار آورده است.

بنابر این دولتانی که طالب صلح هستند استقلال و تأمین ملتهای خود را خواستارند باید در درجه اول این مسئله را نصب العین قرار دهند که تنها یک تشکیلات هوایی منظم و نیرومند است که توانایی این تضمین را خواهد داشت.

تاریخ نیروی هوایی نظامی و وظایف آن در جنگ اهمیت این نیرو را در رزمهای جدید تأیید و توانایی آنرا برای صلح و تأمین عمومی محقق و همچنین نقاط ضعف و غفلت های گذشته را که بایستی مورد کمال توجه قرار گیرد نشان داده و ثابت نموده است که در قرن قدرت هوایی ضعف بهیچ وجه قابل تحمل نیست.

شناسائی هواپیمائی نظامی در تاریخ کشورهای متحد امریکا از اول اوت ۱۹۰۷ شروع میشود و آن وقتی است که دسته های هوایی قسمتهای مختابراتی در خصوص مطالعه روی ماشینهای طیار و امکان استعمال آنها در عملیات نظامی اقدام نموده اند بدیهی است در این موقع این اکتشافات در مرحله ابتدائی بود. اما توسعه فن هواپیمائی بین سالهای ۱۹۰۷ و ۱۹۱۷ ابواب تازه ای را بروی عملیات هوایی گشود.

اولین دسته هواپیماهای نظامی در دوم اوت ۱۹۰۹ بوسیله برادران رایت (Wright) تحویل رتس گردید. مشخصات هواپیمائی که سفارش داده شده بود عبارت بود از ماشینی که ظرفیت حمل دو نفر را با سرعت چهل میل در ساعت داشته باشد و بتواند مدت نیم ساعت متوالی پرواز ادامه دهد اولین هواپیما ۷۲ دقیقه با سرعت ۴۲ میل در ساعت پرواز کرد برای این هواپیما به برادران رایت ۲۰۰۰۰ دلار بابت قیمت و ۹۰۰۰ دلار برسم جایزه جهت حداکثر سرعت داده شد.

دو سال بعد در ۱۹۱۱ کنگره مبلغ ۱۲۵۰۰۰ دلار برای امور هواپیمائی اختصاص داد. در آتمو قع ارتش دارای يك هواپیما - يك كشتی هوائی و سه بالان بود که بوسیله دو افسرو ۹ درجه دار اداره میشد.

از ۱۹۰۸ تا ۱۹۱۶ - ۵۹ هواپیما از نمونه های مختلف بارتش تحویل گردید و در ۱۹۱۶ که ارتش امریکا داخل مکزیک شد فقط دارای ۱۶ هواپیما بود. مجموع هواپیماهایی که تا قبل از دخول امریکا در جنگ بین الملل دوم بارتش تحویل داده شده بود عبارت از ۲۶۴ هواپیما بود که هیچیک از آنها برای استفاده های جنگی مجهز و حاضر نبود.

جنگ اول جهانی

هنگامیکه کشورهای متحده امریکا در ۱۹۱۷ با آلمان اعلان جنگ داد سازمان نیروی هوائی عبارت بود از ۵۴ افسر در حدود ۱۱۰۰ درجه دار و ۲۰۰ نفر غیر نظامی که عده ای از آنها ملکا پسین بودند. بین ۱۹۰۸ تا ۱۹۱۷ فقط ۱۳۹ نفر برای پرواز تعلیم داده شده بودند که از این عده ۲۶ نفر قابلیت خلبانی داشتند در نتیجه این غفلت بود که وقتی امریکا داخل جنگ شد از نقطه نظر هوائی رتبه چهاردهم را بین کلیه کشورهای محارب دارا بود این کشور در یک رسته ای ضعیف بود که توانائی بوجود آوردن تحولات عظیمی در سر نوشت جنگ داشت.

دولت نه تنها از حیث هواپیمائی نظامی ضعیف و در مضیقه بود بلکه هواپیمائی کشوری نیز وجود خارجی نداشت که تا اندازه ای در آموزش افراد کمک و جبران نقایص ارتش را بنماید. ضمناً فرود گاه یا محل سرویس هوائی اعم از شخصی یا عمومی نیز وجود نداشت. يك نقص دیگر عبارت بود از فقدان تجربیات هواپیمائی

کشوری که امروزه اساس دفاع هوایی کشورهای متحده امریکا را تشکیل میدهد و در جنگ دوم نیز کمکهای شایان و موثری بارتش نموده است.

غفلتهای پیاپی از طرف متصدیان امر و مأمورین هواپیمائی باعث شد که کشورهای متحده در جنگ اول طرحهای کشرر های اروپائی را مورد استفاده قرار دهد و صورت تجهیزات هواپیمائی را از اروپا بامریکا بفرستد که در کارخانها مورد مطالعه و استفاده قرار گیرد در حالیکه فن هواپیمائی بطوری بسرعت رو به ترقی میرفت که وقتی آن نمونه ها بامریکا میرسید بکلی کهنه و غیر قابل استفاده شده بود.

اولین دو هواویلاند (De-Haviland) ساخت امریکا تا قبل از یازدهم مه ۱۹۱۸ بارویا فرسید. اولین گردان شکاری بعد از ۱۴ آوریل ۱۹۱۸ وارد عمل شد و در اوت ۱۹۱۸ اولین دسته هواپیماهای ساخت امریکا روی خطوط جبهه بیرواز درآمد این پرواز بوسیله یک گردان ۱۸ هواپیمائی از نوع DH-۴ که موتور آن از نوع لیبرتی Liberty بود بعمل آمد.

کمکهای اولیه که متفقین در جنگ اول از نقطه نظر هواپیمائی بامریکائی ها کردند قابل توجه و عبارت بود از ۵۰۷۱ هواپیما که ۴۷۹۱ عدد آن بوسیله فرانسویها ۲۶۱ عدد بوسیله انگلیسیها و ۱۹ عدد از طرف ایتالیائیها تحویل گردید ۱۲۱۳ هواپیمائی نیز از امریکا اعزام گردید. یکی از علل مهم موفقیت های امریکائی ها در جنگ اول کمک های موثری بود که از هر نقطه نظر از طرف متفقین بآنها شد.

در مدت جنگ کارخانهای امریکا مجموعاً ۱۱۷۶۰ هواپیما از نمونه های مختلف ساخته و تحویل نیروهای زمینی و دریائی نمودند. در ژوئیه ۱۹۱۸ محصول هواپیمائی امریکا ۱۳۰۰۰ در سال بود که قابل مقایسه با محصول کشورهای اروپائی نبود (مخصوصاً اگر احتیاجات جنگی خود آن کشورها را هم در نظر گیریم) در ژوئیه همان سال محصول کشور فرانسه سالی ۴۱۰۰۰ و محصول کشور انگلستان ۳۱۰۰۰ هواپیما بود. با توجه بشکات بالا و اینکه کشورهای متحده از حیث هواپیمائی از هر نقطه نظر ضعیف بود معیناً مساعی آن کشور در جنگ و تجربیات قابل ملاحظه ای که امریکائیها در ۱۹۱۷ در هواپیمائی بدست آوردند جبران این ضعف را نمود و اساس ترقیات شگرف هواپیمائی در آتیه گردید.

تعلیم خلبانان و خدمه هواپیمائی هم مسئله مشکل دیگری بود چه در آوریل ۱۹۱۷ یعنی ابتدای دخول امریکا در جنگ فقط دو آموزشگاه خلبانی وجود داشت در دوره جنگ ۴۱ آموزشگاه دیگر یعنی ۲۵ آموزشگاه در امریکا و ۱۶ آموزشگاه در اروپا تأسیس گردید تا آوریل ۱۹۱۷ آموزشگاه مکانیکی اصولاً تشکیل نشده بود و برای تسریع در امر تعلیم پرواز از جهت اینکه خود کشور های متحده فاقد هواپیماهای جنگی بود عنداللزوم افراد خود را برای تمرین بفرانسه، انگلستان و ایتالیا میفرستاد در ۱۱ نوامبر ۱۹۱۸ سرویس هوائی کشور های متحده دارای ۲۰/۰۰۰ افسر و ۱۴۹/۰۰۰ نفر بود از مجموع این عده ۷۷۲۶ افسر و ۷۰۷۶۹ سرباز در مأموریت و بیست هزار نفر در انگلستان مشغول تعلیمات بودند و ۴۵ گردان هوائی که شامل ۷۷۴ خلبان ۴۷۷ دیده بان و ۲۳ توپچی هوائی بود در عملیات شرکت داشتند در جنگ اول هواپیماهای امریکائی بیش از ۳۵۰۰۰ ساعت پرواز روی خطوط دشمن داشتند که از حیث مسافت مجموعاً به ۳/۶۰۰/۰۰۰ میل بالغ شده بود ۱۳۰۰۰ مأموریت جنگی ۶/۶۰۰ مأموریت دیده بانی و ۱/۱۰۰ مأموریت بمباران انجام داده شد و هواپیما های بمباران ۲۲۵۰۰۰ پوند مواد منفجره روی خطوط و مواضع دشمن ریختند بزودترین حملات هوائی در جنگ اول در اواخر جنگ بوقوع پیوست در ۱۲ دسامبر ۱۹۱۸ موقع حمله به سنت میهل St. Mihiel سرهنگ بیلی میشل Baily Michel فرماندهی ۱۴۸ هواپیمای انگلیسی - فرانسوی و امریکائی را داشت. حمله عزبوری که حمله استراتژیکی بود که بر علیه خطوط آهن، مراکز تجمع قوا و مراکز ارتباطی تنظیم شده بود. حملات تاکتیکی نیز بوسیله پرواز های نزدیک روی خطوط دشمن، عکاسی، دیده بانی، تنظیم تیر توپخانه و تیراندازی بر علیه عده ها و آماد گاههای دشمن اجرا میشد.

در ۱۸ اکتبر ۱۹۱۸ بیش از دو بیست بمب افکن امریکائی که بایکصد هواپیمای شکاری و ۵۳ هواپیمای سه نفری حفاظت میشد بوسیله انداختن ۲۲ تن مواد منفجره روی نقاط تمرکز قوای خصم و شکار کردن ۱۲ هواپیمای دشمن یک حمله متقابله آلمانها را متوقف ساختند در این عملیات بمب ها با وسایل الکتریکی روی هدف افکنده شد این طریقه پرتاب بمب نسبت بطرز قدیم که بمب ها را در سبد حمل و از

بالا بروی هدف پرتاب میکردند پیشرفت قابل ملاحظه‌ای بود طرح نبرد های هوایی در جنگ دوم نتیجه هونوع عملیات زیرین است :

اول استعمال بمب افکن ها بمنظور بمباران عناصر عقب جبهه دشمن و از بین بردن آنها .

دوم مورد استفاده قرار دادن هواپیماها در ماموریت های تاکتیکی بمنظور پشتیبانی از عملیات واحد های زمینی .

اینجاست که قدرت فوق العاده نیروی هوایی مشاهده میشود .

ارزش حقیقی تلاش های هوایی امریکا در تمام طول جنگ اول بمبلغ ۶۰۸۱۰۰۶۷۱/۱۷ دلار بالغ میشد در حالیکه مبلغ فوق کمتر از ارزش گلوله های توپخانه و مواد منفجره ای بود که امریکائیها تنها در عرض هفت هفته حمله بسمت ارگن (Argon) در یک جبهه ۱۹ میلی استعمال کردند ارزش گلوله ها و مواد مزبور بالغ بر ۷۶۲/۰۰۰/۰۰۰ دلار میشد .

مرحله بررسی و توسعه هواپیمائی

در پایان جنگ اول برای متخصصین هوایی واضح و آشکار شد که هواپیمائی قابلیت توسعه زیادی را دارا میباشد و بعدها در امور نظامی و کشوری اهمیت بسزائی را کسب خواهد کرد کوشش و تلاش هائیکه در فاصله بین سالهای ۱۹۱۷ و ۱۹۴۱ بوسیله کارشناسان هوایی بعمل آمد که مسئولین امر را متوجه و متقاعد سازد که نیروی هوایی یکی از سلاحهای خطرناکی است که در آتیه رل عمده را در رزمها بازی خواهد کرد بی فایده و بلااثر ماند .

برای ژنرال بیلی میشل یعنی مؤسس سرویس هوایی در جنگ اول مسلم بود که کلیه هدفهای زمینی در مقابل حملات هوایی آسیب پذیر میباشد افسر مزبور با اصرار زیاد میخواست بدولت های وقت عملا محقق و ثابت نماید که هواپیما قادر است سدهای جغرافیائی را بشکند و در نتیجه مراکز حیاتی دشمن را هدف بمبهای سنگین خود قرار دهد .

برای اینکه قدرت هواپیما در انهدام هدف های زمینی عملا نشان داده شود آزمایشهای متعدد و مختلفی بر ضد تأسیسات دریائی بعمل آمد در ۲۱ ژوئن ۱۹۲۱ هواپیمائی دریائی قدرت هوایی را بوسیله غرق یکی از زیر دریائی ها

نشان داد در ۲۹ ژوئن ثابت شد که هواپیما بطور موثر ممکن است در اکتشافات واحدهای دریائی نیز بکار برده شود این موضوع وقتی مسلم شد که محل ناوایوا (Eowa) در مدتی کمتر از دو ساعت تجسس در محیطی بوسعت ۲۵۰۰۰ میل در دریا بوسیله هواپیما کشف گردید .

در ژوئیه همان سال ژنرال میشل شخصاً ضمن هدایت ۱۱ هواپیمای شکاری پروازی کرد و از ارتفاع ۱۵۰۰ پا ۲۰۰ تن بمب روی یکی از ناو شکن های آلمانی ریخت و آنرا در عرض ۱۹ دقیقه غرق نمود در ۲۱ ژوئیه هفت بمب افکن نوع مارتین دو هزار پوند بمب بروی ناو جنگی غول آسای آلمانی موسوم به (آوست فریسلاند Ostfriesland) ریخته و آنرا در ۷ دقیقه غرق نمودند با وجود تمام این آزمایشهای موفقیت آمیز که قدرت حملات هوائی را نسبت بموسسات زمینی عملاً نشان میداد دولت توجهی با اهمیت نیروی هوائی ننمود .

در مدت ۲۳ سال فاصله بین دو جنگ سرریس هواپیمائی با بودجه کمی که در اختیار داشت حد اکثر تخصص و توسعه لازم را در فن هوا نوردی بعمل آورد .

در ۱۹۲۱ بوئینگ نیروی هوائی ارتش اولین سرریس هوائی بین واشنگتن Washington و دی تن Dayton و اوهایو Ohio افتتاح گردید یک هواپیمای مسافربری ارتش حامل ۱۲ نفر مسافر فاصله ۳۸۵ میل را در ۳ ساعت و بیست و یک دقیقه طی نمود . سال بعد اولین پرواز سرتاسری کشور شبانه از بالتینگ فیلد به لانگلی فیلد ویرجینیا (Langly Field—Virginia و Baltiny Field) با موفقیت تام اجرا شد نتایج حاصله از این پرواز تاسیس اولین خط هوائی شبانه در سال ۱۹۲۴ بود و بعد از آن پروازهای منظمی در شب بین دی تن Dayton و کلمبس Columbus و اوهایو صورت گرفت یک پرواز سرتاسری از سفیده صبح تا غروب در ۱۹۲۴ از میشل فیلد Mitchel Field نیویورک به کریسی فیلد Crissy Field کالیفورنیا انجام شد این پرواز که ۲۷۶۰ میل بود در ۱۸ ساعت و ۳۸ دقیقه انجام گردید و امکان تجهیز کردن هواپیمائی را در هر نقطه کشور در مواقع ضروری نشان داد .

پرواز از حیث سرعت، ارتفاع و طی مسافت دور دنیا در این سال بحد نصاب رسید . اولین نمایش موفقیت آمیز قسمتهای چتر باز داده شد یک هواپیمای

حمل و نقل ارتش تبدیل بآمبرولانس هوایی گردید و برای اخراجات و حمل زخمی های میدان جنگك تخصیص داده شد.

آزمایشهای متعدد در خصوص (پرواز کور)^(۱) و سائل فرود آمدن و پرواز-ارتباطات رادبوئی - عکاسی هوایی - تزییق آب برای ازدیاد نیروی موتور- هواپیمائی دریائی و تجربیات بیشمار دیگری برای توسعه هوانوردی دائماً در جریان بود. در سال ۱۹۲۵ مقدمه تغییرات زیادی در مهندسی هواپیمائی شروع شد که در پیشرفت فن هوانوردی اثرات قابل ملاحظه ای را دارا بود در آخر جنگك اول اصول هواپیماها و مشخصات آنها همانهایی بود که در اولین هواپیمای ساخت کارخانه رایت مشاهده میشد با این تفاوت که موتور لیبرتی ساخت امریکا در آنها بکار رفته بود. اختلاف این موتور با موتور رایت ازدیاد قوه ماشین بود که تبعات مکانیکی کشور های متحده را در فن هوانوردی در جنگك اول نشان میداد. قبل از ۱۹۲۵ طرز ساختمان عمومی این هواپیماها دو باله يك نفری بود با بالهای نازك بعداً سرویس هوایی طیارات را تغییر شکل داد و آنها را تبدیل به طیارات يك باله كوچکی که بال آنها یائین تر قرار میگرفت نمود. در همین موقع تجربیات دیگری برای ساختمان بدنه هواپیما از فلزات سخت تری (مانند کرم مولیودندم Chrome Molybdenum) و ماشین های خنك کننده در کار بود که روی هر دو قسمت موفقیت های لازم بدست آمدگاه علوم انسانی و مطالعات فزنی

در ۱۹۲۹ سه موفقیت بزرگ و برجسته در قسمت مولدهای نیرو بدست آمد و سرویس هوایی به نیروی هوایی تبدیل شد. در ۱۹۲۶ خنك کننده های مدور برای خنك کردن موتور های دایره شکل بکار برده شد. برای اولین دفعه مایعاتی که مانع بالا بردن درجه حرارت آب میشوند مورد استفاده قرار گرفت و این موضوع اندازه رادیاتور ها را که برای دیر جوش آمدن آب مجبور بودند بزرگتر بسازند تقلیل داد. تجسسات برای سوخت مخصوص هواپیما ادامه داشت نیروی هوایی ساختمان هواپیماهای قدیمی را بکلی متروك کرد و طرح ساختمان نوع جدیدی از هواپیمای يك باله را که کمتر اصطکاک با هوا داشته باشد میریخت و از آن پس تمام بدنه هواپیماها از فلز ساخته شد.

در ۱۹۳۳ متخصصین فنی نیروی هوایی ۲۵ نمونه طرح های جدید تهیه و تقریباً هزار نسخه بسازندگان مختلف برای آزمایش موتور های بادگیر - دنده فرود - اسکی - وسائل بلند شدن از زمین و سایر قسمتهای دیگر دادند.

در ۱۹۳۵ پس از ۱۵ سال تجربیات و کوشش های زیاد نیروی هوایی ساختمان قسمتهای مهم هواپیما های نظامی که تا این تاریخ از چوب و نوعی پارچه مخصوص ساخته میشد تبدیل بفلز گردید.

فعالیت های هوایی سایر کشورها در ۱۹۳۶ باعث شد که کشور های متحده امریکا در امور هواپیمائی خود بیشتر دقت کند و در از دیاد ادوات هوایی بکوشد نتیجه آزمایشهای نیروی هوایی استفاده از سوخت صداوکتانی (۱) در هواپیماها شد در سال ۱۹۳۷ اولین هواپیمای ۱۷ - تحویل نیروی هوایی گردید این سیستم هواپیما که بعدها در جنگ دوم معروف به دژ پرنده شد و برای بمباران مورد استفاده قرار گرفت دارای سرعت زیاد و قدرت پرواز طولانی بود و همچنین قادر بود در ارتفاع زیادی پرواز نماید. آزمایشهاییکه بعمل آمد صحت این طرح را اثبات کرد ولی در شروع جنگ اروپا فقط ۱۳

دستگاه B-۱۷ حاضر بود. *گروه علمی و مطالعات فزنی*
با اینکه عده متخصصین کم و اعتبارات فوق العاده ناچیز بود مهندسان تجربیات بررسی ها و اکتشافاتی که بعدها اساس هواپیمائی نظامی را تشکیل داده است در تمام فاصله بین دو جنگ ادامه داشت. در حقیقت شکست و نابودی دشمن نتیجه تمبمات و اکتشافاتی بود که بوسیله متخصصین مزبور بعمل آمد.

در حینی که متخصصین فن هوایی مشغول فعالیت در طرح هواپیماها و موتور های جدید بودند سایر افسران هوایی نیز بیکار ننشسته و در توسعه نقشجات استراتژیکی میکوشیدند تا بموقع بتوانند مراکز صنعتی دشمن را منهدم و قدرت جنگی او را معدوم نمایند.

جنگ دوم

در ۲ دسامبر ۱۹۴۱ نیروی هوایی ارتش آمریکا دارای ۲۷۵/۰۰۰ سرباز و ۲۳۱/۰۰۰ افسر و ۱۶/۰۰۰ دانش آموز و ۱۲/۰۰۰ هواپیما از سیستمهای مختلفه بود. در آن قسمت از اقیانوس آرام که برای اولین دفعه مورد حمله هوایی دشمن واقع شد ارتش و نیروی دریایی آمریکا فقط دارای ۵۹۳ هواپیما بود که غالب آنها کهنه و غیر قابل استفاده بودند در مقابل آنها ژاپونها دارای ۲۶۲۵ هواپیما جنگی بودند که عموماً برتری فوق العاده نسبت به هواپیماهای آمریکائی داشتند و در نتیجه این اختلاف و عدم تناسب فاحش در تعداد و برتری هواپیماهای طرفین در اولین حمله ۵۰ درصد از هواپیماهای آمریکا در روی زمین منهدم گردید.

تاریخ خود بخود تجدید و دولت آمریکا در کیر جنگ عمومی دیگری شد در صورتیکه از نقطه نظر سلاح هوایی فوق العاده ضعیف و با کشورهای دیگر قابل مقایسه نبود و حال آنکه توسعه هواپیمائی بجائی رسیده بود که سرنوشت عمومی جنگ را تعیین و فتح را نصیب طرفی میکرد که تفوق هوایی را در دست داشته باشد پس مشاهده میشود که کشورهای متحده آمریکا از حیث هواپیمائی ارتشی و ضعیف و ناقص آرتش از جنگ اول داشت فقط با این اختلاف که در این جنگ هواپیمائی کشوری ترقیات شگرفی نموده و میتواند کمکهای مؤثری بارتش بنماید. موقیعت هوایی ایالات متحده با دو سال و نهم سعی و اهتمام عمومی و صرف هزینه هنگفتی از سرمایه ملی و مقاومت و پایداری سایر متفقین آمریکا بدست آمد.

در ۱۹۴۳ برتری هوایی نسبت به ژاپونها حاصل گردید و در اروپا حملات موقیعت آمیز بر علیه نیروی هوایی آلمان در نظر گرفته شده بود بنابراین پس از بدست چون ابتدا شکست آلمان در نظر گرفته شده بود بنابراین پس از بدست آمدن تفوق هوایی و تصرف فرماندهی بمب افکن های سنگین مأمور انهدام مؤسسات و سازمان های نازی گردیدند. هواپیماهای دور پرواز آمریکا از ایطالیا و انگلستان بمؤسسات نفتی و شیمیائی - سیستم حمل و نقل و سایر تأسیسات

دشمن ضربت های ویران کننده ای وارد می آوردند بمبارانهای فوق الذکر بحدی شدید و مؤثر بود که اسپیر Speer وزیر محصولات جنگی آلمان در ۱۹۴۴ به هیتلر گزارش داد وضع اقتصادی بطوری خراب است که آلمان در عرض یکماه االی شش هفته محکوم بورشکستگی است. بمب افکن های سنگین بقلب کشور دشمن رسیده و قدرت جنگی او را برای همیشه معدوم و امیدفتح او را بیأس مبدل نمودند. نیروی هوایی در عملیات اکتشافی - انهدام و سائل و نیروهای دشمن - تخلیه و قرق میدانهای جنگ بوسیله قطع خطوط ارتباطی و از کار انداختن نیروی هوایی دشمن کمک های موثری به نیروهای زمینی نمود هواپیما های حمل و نقل همکاری شایان توجهی باستونهای سریع موتوریزه از حیث رساندن سوخت، جیره و مهمات نمودند پیاده کردن آوا باپاراشوت برای استفاده از موفقیت و ضعف دشمن، تقویت جبهه، جمع آوری و حمل مجروحین به بیمارستانهای عقب جبهه از عملیات قابل ملاحظه ای بود که نیروهای هوایی انجام دادند. نیروی هوایی جنگ قطعی را بر علیه دشمن انجام داد.

در اقیانوس آرام بر اثر تقویت و پشتیبانی نیروهای هوایی وابسته بارتش و نیروی دریایی و نیروی ساحلی نیروهای دریایی و زمینی تا نزدیکترین فاصله ای که از آنجا کشور ژاپن مستقیماً در معرض هجوم هوایی واقع میشد پیش رفتند و بالنتیجه در انهدام نیروهای دریایی نظامی و تجاری و اقتصادی آن کشور تسریع بیشتری بعمل آمد.

تصرف جزایر ماریان در سال ۱۹۴۴ تمام بمب افکنهای سنگین را بر علیه جزایر اصلی و اهالی ژاپن وارد عمل نمود و در نتیجه ضعف تدریجی امور اقتصادی و اختلال امور کشتی رانی (بوسیله بمب افکن های B-۲۹) دولت ژاپن بسرعت روبقنا رفت و میتوان گفت قبل از آنکه اولین بمب اتمی در هیروشیما افکنده شود و یا آنکه حمله عمومی از طرف دریا بعمل آید دولت و ملت ژاپن حاضر برای تسلیم بدون قید و شرط شده بود.

در این جنگ نیروهای هوایی ارتش متجاوز از ۲۵۰۰۰۰۰ پرواز جنگی و بمباران نموده و بیش از ۲۰۰۰۰۰ تن بمب بروی دشمن ریختند.

باید دانست که ارزش نیروی هوایی در عملیات مختلف نظامی تابع تعداد هاموریت های انجام شده یا مقدار خسارت جانی و مالی نیست بلکه تابع قدرت انهدامی سریعی است که این اسلحه مهیب دارا و قادر است در مدت کوتاهی دستگاہ جنگی دشمن را بکلی فلج و نابود سازد.

در جنگ دوم اسلحه و ادوات هوایی زیادی مانند مرمی های هدایت شده طیارات نوع مخصوص (هواپیماهای جت Jet) پروازهای ماوراء جو و هواپیماهاییکه قدرت حمله بکلیه مناطق و موسسات را دارا هستند نیز اختراع گردیده است.

وضع کنونی

نیروی هوایی امریکا امروز هم مواجه با همان موانع و اشکالاتی است که در سال ۱۹۱۷ دارا بود و وظیفه ای که هواپیماهای در جنگها بازی کرده اهمیت آنها بی بهترین وجهی ثابت مینماید مهندسان از آنجا نیکه دولت امریکا اصرار دارد که همیشه خود را تا آخرین لحظه خطر ضعیف نگه دارد امروز نیز از حیث نفقات - پیشرفت های فنی - وسائل و حتی تکنیک از سایر کشورها عقب تر مانده و چنانچه این وضع ادامه یابد شکست امریکا در جنگهای آینده قطعی است.

تنها مسئله ای که بتواند از ضعف هوایی - تلفات انسانی - هزینه های سنگین و حتی از جنگ جلوگیری نماید همانا تقویت نیروی هوایی است که مسئولیت تأمین و آسایش عمومی را در مقابل حملات هوایی دشمن دارد تنها بدین طریق ممکن است موانع تکرار حوادث پیرل هاربر Pearl Harbor شود.

برای نیروی هوایی بهترین هواپیما - مناسبترین وسایل و آزموده ترین کارکنان لازم است تا بتواند این مسئولیت بزرگ را تقبل نماید و وظیفه خود را با حسن انجام دهد.

