

美国名将全传

亨利·哈利·阿诺德



A COMPLETE SET OF
BIOGRAPHIES
ON AMERICAN FAMOUS GENERAL

中外名人传记
青苹果电子图书系列

美国名将全传

亨利·哈利·阿诺德

主编：祁长松

亨利·哈利·阿诺德

全名：Henrg Harleg Arnold

绰号：快乐的阿诺德

生卒：1886. 6. 25~1950. 1. 15

出身：医生

学历：大学（西点军校）

职务：陆军航空兵司令、陆军副参谋长、陆军航空队司令

军衔：空军五星上将

夫人：埃利诺·A·普尔

子女：不详

参战经历：1942年~1943年参与指挥空军对意大利、德国的空中打击；1944年组织和领导空军参加太平洋的军事行动；1945年指挥对日本本土进行战略轰炸，参加制订原子弹轰炸日本的作战计划和选择打击目标。

著作：《全球性的使命》、《空战》。

名言：卓越的研究工作是保卫国家安全所需的空军的第一要素。

一、少年立志 热爱飞行

亨利·哈利·阿诺德于1886年6月25日生于宾夕法尼亚

州格拉德温一个医生家庭里。他的父亲赫尔伯特·阿朗索·阿诺德在美西战争期间当过军医。他的母亲名叫阿德纳·路易斯·阿诺德。他有4个兄弟姐妹。父亲希望他继承父业或献身宗教，但阿诺德另有志向。

1903年，阿诺德经过认真思考和选择，考入有着“将军的摇篮”之称的西点军校学习。他原想当一名军医或随军牧师，但事与愿违。1907年毕业时，被分配到步兵部队，远涉重洋到菲律宾任职。不久，晋升中尉。1909年，他奉调回国，来到纽约的总督岛。

20世纪初，美国的莱特兄弟发明飞机并试飞成功。对飞机非常感兴趣的阿诺德也很想掌握飞行技能。1911年，他经军械署考试合格，被陆军部派往俄亥俄州的代顿，作为志愿人员向莱特兄弟学习飞行。

经过艰苦的训练，阿诺德在空中累计飞行了3小时48分，成为美军第一批飞行员。随后，被分配到马里兰州的科列吉帕克。在那里，他创造了飞行高度6540英尺的世界纪录。

此后，阿诺德多次创造军事航空的新纪录。1912年，第一次荣获“玛凯奖”。后来，由于飞行伤亡事故，他受到了牵连和指控。1912年到1916年，他被迫停止飞行。这对阿诺德无疑是个沉重的打击。

1913年9月，阿诺德与费城的一位银行家的千金小姐埃利诺·A·普尔结婚。

婚后，他又被调往菲律宾，在步兵第13团服役。在那里，与乔治·卡特利特·马歇尔共事，过往甚密。此人对他今后的前途产生很大影响。

1916年阿诺德奉调回国。在纽约州的麦迪逊—巴拉克斯，又当了几个月的步兵军官，军衔由中尉晋升为上尉。随后，终于如愿以偿，被任命为加利福尼亚州圣迪戈航空学校的后勤军官。从此，他又恢复飞行。

二、重视空军 寻求支持

美国介入第一次世界大战后，阿诺德受命在巴拿马指挥一支飞行部队，担任第7航空中队队长。美国参战后，阿诺德主要在国内任职，担任过陆军通信兵航空处情报主任。这期间，他官运亨通，军衔晋升较快。1917年8月当上了负责军事航空训练和征用民用机场的副局长，破格提拔为上校（临时军衔）。然而，他在华盛顿取得的成就，使他失去了在野战部队谋求发展的机会，直到第一次世界大战结束，他始终没有去法国参战，接受血与火的洗礼。

在第一次世界大战结束后的头几年里，阿诺德恢复他原来的正式上尉军衔。1921年，阿诺德驾驶飞机与通信鸽进行了一次轻松的飞行比赛——从俄勒冈州的波特兰到旧金山。阿诺德和航空勤务部队都很高兴，因为他取得了这次比赛的胜利。这一年，他晋升为少校。

两次世界大战之间的美国军界发生了美国陆军军事法庭审判威廉·米切尔的重大事件。米切尔准将是当时美国陆军航空兵领导人之一，受杜黑“制空权”思想的影响，认为飞机是未来战争的决定性力量，要求建立脱离陆军控制的独立的空军。米切尔对美国陆军部的漠然态度极为不满，指责他们玩忽职守，“几

乎是叛国”。结果是米切尔于1925年被带上军事法庭，以违背上级罪判处停职两年半。米切尔愤而退役，继续为组建独立的空军奔走呼号，直到1936年去世。

从1919年1月到1924年夏天，阿诺德一直在加利福尼亚做各式各样的工作，没有直接卷入当时由威廉·比利·米切尔引起的那场争论。1925年，阿诺德进入陆军工业学院，作为航空兵情报军官在校工作一年。

1925年~1926年在指挥与参谋学院学习的阿诺德是米切尔思想的坚决支持者。其间，在审判米切尔的军事法庭上，他慷慨陈辞支持米切尔；同时，夜以继日地写作，一口气写了《飞行故事》、《飞行员与飞机》、《空战》、《陆军飞行员》等5本书，为米切尔主张发展陆军航空兵和建立独立空军的思想呐喊、助威，并充分展示了阿诺德重视空军的思想。

第2年，他被调到堪萨斯州的赖利堡。按他自己的说法，是被“发配”去的，原因是受了米切尔的牵连。不久，又被送去堪萨斯州利文沃思堡陆军参谋与指挥学院进修。学习结束后，调回俄亥俄州的代顿，在费尔菲尔德航空兵仓库和赖特机场工作。1931年，阿诺德晋升为中校，并调回加利福尼亚。随后的4年，主要在里弗赛德负责领导马奇机场的各项工作。为了把这个训练基地改造成能够起降轰炸机的作战基地，他对器材和战术反复进行试验。为此，他努力寻求社会舆论对航空兵的同情和支持，与新兴的电影业建立了广泛的联系；与加利福尼亚技术学院的专家、教授建立了深厚感情，为科技界对陆军航空兵做出科学评价铺平了道路。

1934年，阿诺德率领30名军官和士兵，由10架轰炸机组

成的编队从华盛顿直飞阿拉斯加，返航时由阿拉斯加的朱诺从海上不着陆飞抵西雅图，这次飞行检验了从空中增援远距离属地的观点，因此再次获得胜利勋章。1935年3月，阿诺德晋升为准将，出任第1航空联队队长。

这时，波音公司设计出B-17新型飞机，1935年7月开始试飞，1937年生产出13架。阿诺德对这种飞机很感兴趣，建议成立B-17大队，结果由于财政等原因而流产。

1938年，德国加强空军力量建设，使美国受到震惊，罗斯福决定重整军备，大量增加飞机的生产。航空兵立即起草了一个把兵力发展到7000架飞机的计划。在与他的军事顾问开会时，罗斯福要求陆军部为航空兵团制定拥有一个1万架飞机的扩充计划，其中3750架是作战飞机。他还极度地强调需要大大地增加飞机生产。出席这次会议的有：新的陆军副参谋长马歇尔少将，在1938年9月21日威斯托弗将军因飞机失事惨死后继任航空兵司令的亨利·哈利·阿诺德少将。阿诺德深知，单单有飞机是不能组成空军的，因此，他在会上阐述了自己的观点，从而使罗斯福认识到一支健全的空军还需要有航空基地以及受过训练的人员。

第二次世界大战前夕，美国的海军大概是全世界最强大的了，但相形之下美国的陆军却很弱，不过20万人左右，其中包括陆军航空队2.6万人。那时候任何人谈到扩充军队就会蒙受军国主义的嫌疑。当阿诺德将军1939年夏天在国会提出要求增加飞机的时候，人家还是提出这样的质问：“我问你，我们打算跟谁打仗？”

然而在欧洲，希特勒对于打算跟谁打仗这一点却毫不怀疑。

他的坦克、飞机在9月1日侵入了波兰国境线。波兰的失陷，使美国人受到极大震动。

随着世界大战的临近，阿诺德通过各种途径向罗斯福总统发出呼吁，要求扩充空中力量。德国空军在欧洲闪击战中的作用也日益为人们所认识。

三、参战前夕 扩充力量

法兰西的陷落对美国公众来说是南北战争以后最大的一次震动。差不多在一夜之间，人们对国防问题都关心起来了。始终不为人重视的陆军航空兵团也吃香了。议员们耳中充满了德国俯冲轰炸机的咆哮声，此时也要求不惜任何代价建立一支最强大的空军。阿诺德将军于1930年6月出席国会时人们告诉他任何军事拨款都将照拨无误。参议员洛奇说：“只要你提出申请就行了。”

这样一纸空白支票将如何处置呢？5月16日，罗斯福总统提出陆军和海军应拥有飞机5万架，军用飞机的年产量也应达到5万架。问题的难点在于这样一支庞大的空军兵力和拥有如此规模生产力的飞机工业不是单依靠黄金就可以一蹴而就的。经过反复研究之后，陆军部提出要在1942年4月1日达到1.8万架的指标，同时要求到1942年飞机的年产量也要达到1.8万架的指标。总统于6月18日批准了这个计划。马歇尔将军于同月26日批准了一个“第一航空目标”，根据这一目标，陆军航空兵团到1942年4月应有作战大队54个，飞机12835架。这样就需要官兵22万人，作战飞机4000架。

在航空力量的潜在能力被人们肯定地承认了以后，1939年3月，航空委员会开始研究在西半球防御方面如何最好地使用飞机。9月1日，欧洲战争的第一天也是乔治·马歇尔将军担任参谋长的第一天，他审查并批准了航空委员会给陆军部队的报告，他认为这项报告，“第一次确定了航空兵团的特殊任务”。此时美国国防战略的概念扩大了，它已经包括了整个的西半球。航空委员会希望能以远程飞机来保卫自加勒比海地区和拉丁美洲前往美国的通路。要实现这一目标，就有必要建立海外基地，以进一步延长其活动半径，充分发展还不被承认的远程轰炸机。

1940年6月以后，军事拨款一再增加，建军计划也一再修正。5个大队的计划还未开始实施，阿诺德的幕僚们又在筹划一个更庞大的空军了。陆军部同意应进一步扩充空军，因此在1941年3月又批准了“第二航空目标”。按照这一计划，到1942年6月30日作战大队数字应达到84个，作战飞机7800架，官兵40万人。1941年7月，陆、海军飞机的总数正式批准为5万架。

战争为实现米切尔和阿诺德的理想提供了绝好的机会。飞机增加了，对飞行员的需要也增大了，飞行员训练任务加重了。训练指标由原来的每年300名增至1939年年底以前的1200名，最后至1940年6月时的每年7000名。1940年7月又根据第一航空目标提高至每年12000名，最后到1941年2月14日达到每年3万名，这一数字等于原来的100倍。阿诺德在1938年就已经预见到大量训练飞行员的需要，因此早就决定利用民间学校从事初级飞行训练工作。在政府正式采取措施以前他就劝告几个民间飞行学校进行扩充设备了。

正如他后来回忆的那样，他说：“我告诉他们我没有经费，但

我确信能够得到国会的支援……”。他们听信了他的话，国会也同意了。1939年夏季就有9所学校受约进行此项工作。珍珠港事件发生时，民间的初级飞行学校代政府训练飞行员的有41所。这些民间受约的学校不仅为后来的迅速扩军提供了现成的材料，而且训练素质也很好。

初级训练工作既然由民间学校担任了，陆军航空队本身就可以抓住重点，在伦道尔夫、凯利及布鲁克斯机场等原有的学校中进行基本的和高級的飞行训练了。这一情况延续到1940年夏的大发展为止。此后，新的训练基地像雨后春笋般地设立起来，大多数设在南方及西南部那些气候适于全年飞行的基地。当时根据54个大队的计划，共有8处基地在进行训练；到计划扩充到84个大队时，在1941年底又有20个新的训练基地完工或正在进行修建。

其它空勤人员——领航员、轰炸员——和机械、技术人员的训练工作也有发展，虽然略为迟慢些。从1939年3月陆军航空队内部对机械、技术人员的需求由1500人猛增至每年11万人。

训练基地和学校的条件极其简陋，有些原来是沙漠，有些是沼泽地。有人当时睡在藤萝蔓延的砖房里，也有人睡在纸板房和严寒的帐篷里。到处都紧张得透不过气来。就像阿诺德所报告的那样：“你可以发现在训练机场上空有几十架飞机在飞翔，推土机在地面平土，水泥搅拌机在为尚待修建的跑道搅和混凝土，而人群还在空地上扫除杂树，这都是毫不出奇的景象。”事实上，在1941年的时候，一个训练基地能够有“几十架飞机”实在很幸运的了。

经过两年半时间的努力，到了1941年12月，陆军航空队的

扩充计划可以开始大踏步地迈进了。当时的部队数字已经达到 67 个作战大队，其中 18 个部署在海外基地，28 个半作为战略后备队留在美国，还有 20 个半尚在战斗训练中。官兵人数达到 35.4 万人，9000 多名飞行员获得了翼章，5.9 万机械、技术人员从训练学校毕业出来。最感缺乏的是作战飞机，珍珠港事件发生时所有第一线 2846 架作战飞机中，只有 1157 架适用于对现代装备的敌人进行战斗。

随着陆军航空兵力的扩充，它在美国国防上所占的重要性也相应地提高了。

这些与阿诺德的努力和追求不无关系。

1940 年 11 年，阿诺德被任命为负责空军事务的副参谋长。作为马歇尔的副职兼任陆军航空兵团司令，再加与马歇尔的私人关系又较密切，因此阿诺德有可能对空军政策有统一的实施纲领。但是由于不断增多的空军事务在头绪繁多的陆军部体制系统内所遇到的阻碍与麻烦越来越多，1941 年春马歇尔便察觉到如果将空军统一起来，权力下放，事情就会好办些。

此时，马歇尔进行了一次全面改组，并强硬地予以推行，1941 年 6 月 20 日发布的第 95—5 号陆军条例明文规定成立陆军航空队，由负责空军事务的陆军副参谋长为首长。阿诺德既作为航空队的首脑，他就能协调地同时指挥防军航空兵团和空军作战部（这是空军总部的新名字）以及其它所有的空军单位。陆军航空队有它自己的一套建制，但是它与总司令部（陆军的最高野战司令部，建于 1940 年）的关系怎样，在条令中并未明确，这不可否认是二者以后发生磨擦的根源之一。

到了 1941 年，陆军航空队的壮大引起了严重的组织形式上

的问题，结果在3月成立了4个航空队：第一航空队在东北区，第二航空队在西北区，第三航空队在东南区，第四航空队在西南区。组织形式上的这一调整是从对大陆防务的重视出发，同时马歇尔在2月28日决定防空作战为陆军航空兵的任务之一。4月12日陆军部指示每一航空队，为了适应“大于单一联队的进攻和防御上的特遣兵力的需要”，在它们内部各成立轰炸机指挥部和截击机指挥部。各轰炸机指挥部均作为相当于负责地面防务的4个野战军，支援司令部。各截击机指挥部负责所有的防空事宜，包括飞机警报部队及高射炮部队的指挥。各野战集团军与航空队之间的关系问题始终未予明确；当然，陆军部的意图是它们应该紧密合作。

关于非战斗活动事宜方面，在陆军航空队之下还需要增加不少新的指挥系统。1941年3月26日，陆军航空队建立了技术训练部，负责庞大的地勤人员和技术人员的训练计划的实施工作。各飞行训练中心本来是在陆军航空队首长直接领导下进行训练的，10个月之后，由于训练任务的增加，也不得不最后在1942年1月23日成立了飞行训练部。

战前比较特殊的一项海外作业是将美式飞机输送给友邻国的工作，因为英国缺少飞行员，阿诺德建议由美国陆军航空队负责将飞机输送到海外各交货地点。他的这一建议获得批准。1941年6月，欧尔茨上校担任了新成立的陆军航空兵团空运部司令的职务。从1940年11月开始，美军从空军战斗司令部中抽调飞行员，由空运部输送到英国执行任务。最初半年内，该部大约有1350架飞机执行输送任务。

空运部自建立以来，它的附带使命便是建立海外的空运勤

务工作。1941年年底以前，它的空运业务便和输送业务一样，达到同等重要的地位。该部的海外飞行始于1941年7月，由海恩纳斯中校从首都华盛顿的波林机场起飞赴苏格兰。英国人称这一勤务为“阿诺德航线”。1941年的北方航线是：由波林开始，经过加拿大的蒙特利尔，纽芬兰的甘德湖，至苏格兰埃尔市的普莱斯特威克机场。后来在格陵兰曾设立几个基地作为横渡大西洋远程飞行的中转站，但是在1941年这些基地还未修成，当时在冰岛的各机场也不能供大型飞机起落。

四、指挥盟军 战略轰炸

法兰西的倾覆，迫使英国和美国加强军事合作，以达到相互保护的目。1940年底，双方军事代表草拟了英、美国同盟的蓝图，并避开政治问题，就盟国间的指挥权问题进行协商。

1941年8月罗斯福与丘吉尔举行大西洋会议时，由阿诺德出任美国的空军代表。它为1942年初建成的盟国参谋长联席会议作了准备。

1941年12月，阿诺德晋升为中将。

1942年2月，阿诺德派伊克尔准将去英格兰建立一个轰炸机指挥部，并为即将到达的作战部队作好准备工作。5月，伊克尔担任了第8航空队前进梯队的指挥官，而第8航空队则是被指定为从英格兰起飞进行空战的一支空军部队。

1942年3月9日，陆军部的改组，确定了陆军航空队在战争中的地位，这次彻底改组的结果，在陆军部内成立了3个自主的、权力相等的司令部：陆军航空队、陆军地面作战部队及供应

部。供应部于1943年重新命名为陆军后勤部。陆军部参谋本部的作战处成为了马歇尔将军的指挥部，他在这里制定战略计划，并监督其实施。这3个主要司令部负有美国国内的行政、后勤、组织及训练职务。

1942年3月的陆军航空队比起1941年6月刚建立时的陆军航空队，在组织上有了很大的进步。陆军航空兵团司令办公室和航空队作战司令部被取消了。所有的航空部队都合并到单一的司令官和单一的参谋部的指挥之下。但根据法律规定，陆军航空兵团仍作为陆军航空队的一个主要组织部队继续存在，其军官仍在陆军航空兵团任职。

美国陆军部长把3月间的改组看作是对航空兵的准自治的正式承认。关于陆军航空队的任务，官方是这样规定的：“获得和维修陆军航空队所特有的装备，并为作战提供航空部队”。显然，这没有表明陆军航空队活动的整个范围。在战争过程中，阿诺德及其参谋部有意识地尽量使陆军航空队能够独立自足，以为将来的永久独立准备条件。

改组后，阿诺德改任美国陆军航空部队司令。

太平洋战争爆发后，美英决定两国军方组成联合参谋长会议，共同制定反法西斯的全球军事战略。1942年2月，阿诺德成为新成立的美国参谋长联席会议和美英联合参谋长会议成员。

当上美国参谋长联席会议和英美参谋长联合会的成员，是阿诺德登上事业阶梯的最大步子之一。这就意味着空军力量已经达到了和陆军与海军力量相等的地步。陆军航空队的主管人员所以能参加战时的高级军事会议，应该大大地感谢作为独立军种而存在的皇家空军。作为这些团体的一个成员，阿诺德为其兵种的

利益作了不少贡献。

在所有空军事务方面，阿诺德是马歇尔信得过的顾问。他的这种地位对陆军航空队产生了进一步的影响。通常陆军航空队司令怎样建议，马歇尔就怎样决定。海外空军司令官的任命与否，也是根据他的建议而决定的。另外，阿诺德对那些司令官有着深刻的个人影响。他们中间大部分是多年来就了解他而且把他视为他们的上司，不管条例上是怎样讲的。他甚至通过充满了批评与建议的许多私人信件来发挥他的影响，尽管并未完全批准他这样作。斯帕兹、肯尼、伊克、斯特拉特梅耶、哈蒙以及其他经常收到他的信。在威信上，阿诺德比陆军地面作战部队及陆军后勤部队各司令官都高，而且他差不多是美国海军作战部长的同辈。

阿诺德长期酝酿的最基本的思想是：由于空军的出现，战争已变得立体化。空军可以大规模地袭击敌人的地面部队和水面舰艇，可以深入敌人的战略后方，破坏敌人的后方补给、工业经济、交通枢纽、甚至人口密集的中心城市，从整体上摧毁敌人的抵抗意志。因此，根本无须入侵和占领敌国的领土，仅用空军就可以迫使敌人投降，从而结束战争。这种作战方式就叫“战略轰炸”，即具有战略意义的飞机轰炸作战。

阿诺德是最早主张对轴心国实施战略轰炸的倡议者之一。日本袭击珍珠港后不久，他就派军官小组去欧洲，筹划对欧洲大陆进行战略轰炸。同时，他又清醒地认识到，在飞机性能进一步提高和获得符合要求的基地之前，不可能对日本实施战略轰炸。战争期间，他四处奔波，调查、解决在世界各地的陆军航空兵部队存在的问题和遇到的困难。

1942年6月，丘吉尔发出紧急呼吁，要求援助中东。美国

答应立刻从印度增援空军，阿诺德同意尽快地把陆军航空队的 9 个作战大队调往埃及。布莱雷顿率领他全部可用的 B—17 共 9 架疲于作战的堡垒式轰炸机，从印度飞往埃及。6 月 28 日，他一到开罗，就指挥美国陆军中东航空队进行活动。这个部队就是后来在 9 月份成立的第 9 航空队。

到 1942 年 8 月中旬为止，第 98 重型轰炸机大队、第 12 中型轰炸机大队以及第 57 战斗机大队已经陆续从美国到达中东。美国重型轰炸机轰炸了隆美尔漫长供应线上的港口和船舶，中型轰炸机和战斗机则于 9 月间投入战斗，与英国皇家空军的沙漠航空队共同支援蒙哥马利的第 8 集团军。在艾莱门的战斗中（10 月 24 日～11 月 5 日），第 9 航空队协助英国第 8 集团军痛歼德国非洲军团。战斗胜利后，该航空队又参与了对隆美尔部队的追击，把它们赶过利比亚，直到的黎波里和更远的地方，同时另外还有一些作战大队参加了第 9 航空队并投入了战斗。

1943 年 1 月，盟国召开卡萨布兰卡会议，研究对德战略问题。会议批准了阿诺德提出的加强从空中打击德国的建议。

1943 年 3 月，阿诺德晋升为上将。

此时，美空军根据阿诺德的计划出动大批飞机对德军展开猛烈轰炸。3 月间，第 301 大队的 B—17 在巴勒摩炸毁了大约 30 英亩面积的船坞地区。特别令人注目的是在 4 月 18 日进行的被称之为“棕榈树星期日大屠杀”的一次大轰炸。当时，美国战斗机在地中海靠近突尼斯的海面上空对 100 架德国 JU—52 式运输机进行攻击，一举击落飞机 50 余架，并迫使敌人把大部飞机撤退到西西里。随后盟军于 4 月 22 开始了最后一次地面攻势。由于有 2000 架次飞机的协助，盟军终于在 5 月初把敌人从山地工

事中撬了出来，并把他们赶到沿海的平原上。27 万名轴心国部队官兵面临大海，于是被迫投降。

5 月，华盛顿会议再次确定，盟国对轴心国发起海上攻击的同时，战略轰炸机也要作为重要的打击手段。此后，大批的美国轰炸机部队在英国集结，并组建专门实施对德国轰炸的美国陆军第 8 航空队，装备被称为“空中堡垒”的 B-17 远程轰炸机，而更新式的战略轰炸机亦即将投入生产。

美国的战斗轰炸机频频出动，对德军的重要目标连续进行轰炸。

1943 年底，美军对指挥机构再次进行改革，在欧洲战区成立了一个美国战略空军司令部，负责协调这个地区的作战活动。

新任指挥官刚刚到位，阿诺德就催促这些将军们迅即展开攻势，夺取制空权，以便使进攻大陆的计划能够执行。在 12 月 27 的电文上，他写道：这是必须的……在任何地方，无论在空中、在地面上或在工厂里，只要发现敌人的空军，就把它们摧毁掉。

在欧洲战场，德国的重要工业区如鲁尔、汉堡、埃森、法兰克福、莱比锡和慕尼黑等都受到美军飞机的反复轰炸，德国实施火箭袭击的佩内蒙德基地也被摧毁。1943 年 11 月至 1944 年 3 月的“柏林之战”，盟国出动飞机上万架次，数十次空袭德国首都。

美国战斗机一改以往的作战方法：飞行在轰炸机的前面，主动寻找战机，搜索敌人的战斗机并予以击毁。以这样大规模的攻击来吃掉德国战斗机的实力，是德国空军所支持不住的。二三月间，西部战线上，德国大约损失了 800 架昼间战斗机，合格的飞

行员开始枯竭。此后，德国空军的作战效率也迅速下降，美国人赢得了空中优势，沉重地打击了德军的士气，加速了纳粹德国的瓦解。

1944年1月，盟军决定对德国实施“霸王”行动，阿诺德与盟军最高司令艾森豪威尔等人一起制定了战役前战略空军的火力准备计划：（一）切断德国地面后备队至盟国进攻地区的交通；（二）使敌人无法从空中获得增援；（三）破坏那些可能阻碍进攻的海防工事和雷达系统。盟国的轰炸机在大举瘫痪德国铁路交通的轰炸中，投掷了7.6万吨炸弹。最初，主要的轰炸目标是铁路枢纽站，但不久发觉轰炸桥梁的作用更大，于是美英的中型轰炸机和战斗轰炸机改为轰炸桥梁，成绩显著。到大规模进攻欧陆开始日6月6日这一天为止，巴黎以下塞纳河上的每一座桥梁都被轰炸了。整个铁路系统一团糟，为此，进攻欧陆开始后，德国绝大部分的后备队只好步行进入诺曼底。

为掩护进攻部队免遭德国空军的袭击，美国和英国的空军在发动进攻之前的三个星期中就轰炸了离预定的滩头登陆点210公里范围内的德军机场，总共扔下了6700吨炸弹。这一轰炸活动使得德军的前进机场无法继续使用。因此，6月6日这一天，德国只能出动极少的飞机来对付盟国的进攻部队。

以后的几个星期，德军派出战斗机部队进入诺曼底的企图都惨败了，盟军获得了明显的空中优势。结果，盟军的船只得以尽可能快地往返把部队运送上岸。在同一时间里，盟军飞机接连不断地对德军进入法国西北部的全部运输工具进行阻击，使德军反登陆的兵力展开延缓到致命的地步。

在整个作战行动，盟军共集中了1.4万架飞机，对德国的

防御体系的前沿和纵深进行轰炸，因而在登陆作战实施过程中，完全掌握了制空权。

1944年夏天，美国战略空军和英国轰炸机部队继续对德国的战略性目标进行轰炸。到1945年4月，连续不断的轰炸活动使德国的石油产量降低到通常产量的5%。1944年至1945年冬季，由于燃料不足，加上盟军对德国铁路系统和运河轰炸的大大增加，使德国经济陷于瘫痪状态。

可以说，空军在征服德国的战争中起着决定性的作用。而阿诺德作为美国参谋长联席会议和盟军参谋长联合委员会的成员，在参与研究大战中的战略性问题，特别是使用美、英航空兵联合作战的问题，以及对德、意进行战略轰炸等方面，发挥了重要作用。

大战期间，阿诺德除1945年的雅尔塔会议因心脏病复发而缺席外，几乎参加了盟国所有决定军事战略的重要会议，其思想影响了这些会议所作的决策。

五、自任司令 空袭日本

太平洋战场对日本战略轰炸实施较晚。1944年，美国最新的远程战略轰炸机B-29参战，4月，阿诺德领导组建了以B-29轰炸机为主要装备的空军第20航空队，并兼任司令。

同年6月，阿诺德指示驻中国的美国陆军第14航空队司令陈纳德利用中国西南的机场，起飞B-29轰炸日本。

该地区的美军总司令尼米兹海军上将已经有通过中太平洋地区向中国海岸和日本本土推进的计划。但是这样一个战役需要

很长的时间，而陆军航空队却想在 1944 年初派出 B—29 加入战斗，以期通过战略轰炸最后击败日本。

尽管使用 B—29 从中国和印度起飞有很大的困难，美国总统还是批准了陆军航空队使用 B—29 轰炸日本钢铁厂的名叫“麦他霍恩”的计划。

这些飞机以印度为基地，中途在中国中部的成都降落一次，然后再飞往日本，困难很大。阿诺德及其参谋部决定：先占领马利亚纳，把马利亚纳当作主要基地，再轰炸日本就方便多了。

1944 年 5 月 27 日，阿诺德指挥第 20 轰炸机指挥部第一次突击曼谷，当年 7 月，美军攻占中太平洋的马里亚纳群岛，接着，阿诺德率陆军第 20 轰炸机指挥部进驻马利亚纳群岛。阿诺德把这里当成轰炸日本的最理想的基地，在这里亲自指挥对日本的大规模空袭。

阿诺德亲自指挥的第 20 航空队经参谋长联席会议批准，接管了所有的 B—29，并已成为一支全球性空中兵力。第 21 轰炸机指挥部指挥在马利亚纳群岛的 3 个超重轰炸机联队，因此阿诺德需要基地供这些联队使用，后来由于联队数量增多了，所以需要更多的基地供其使用。经过突击修建，最后，有了 5 个大型机场，每个 B—29 联队驻在一个机场。这些机场中有 2 个在关岛、1 个在塞班、2 个在亭南。每个机场上都有大约 180 架 B—29，1.2 万多名人员。

从 11 月起，日本列岛的军事、经济目标就被覆盖在美国战略轰炸的弹雨下。10 月 28 日 B—29 执行第一次任务时，就飞到了特鲁克，但 18 架中只有 14 架轰炸了目标，效果不很好。进行

了一系列的对特鲁克和其他岛屿的训练性的轰炸之后，于 11 月 24 日，B-29 开始了对日本本土的轰炸。此后，B-29 轰炸机对工业目标，特别是飞机制造厂进行了昼间的轰炸，但效果未能像预期的那样。导致作战效率不高的主要原因是 B-29 缺乏护航战斗机、天气恶劣、轰炸精确度低、中途折回率高以及飞机在海洋坠落等。但是阿诺德急于求得良好战果，故于 1945 年 1 月把李梅从印度调到关岛接替汉瑟尔的司令官的职务。

很多受伤的超级堡垒 B-29 从日本返航途中坠于大海，因为除了海洋外，没有别的地方可以降落。空海救护部门做了很出色的救护飞行人员的工作。但即使这样，损失仍然很大。解决这一问题的办法是占领琉璜岛。阿诺德下令占领该岛。

1945 年 2 月，美军陆战队在轰炸机的支援下，攻占了琉璜岛，工兵们在很短的时间内，为 B-29 修建了临时降落地带。随后，阿诺德命令将轰炸机使用的普通炸弹改为汽油燃烧弹，即使用 B-29 对那些非常经不起突击的日本城市以燃烧弹进行昼间低空突击，B-29 利用低空进入，其载弹量可大大增加。3 月 9 日，由 334 架 B-29 进行了第一次这样的突击，使东京中心区燃烧了 25.3 平方公里，夺走了 8 万多人的生命，毁坏了东京市四分之一左右的建筑物。

这次东京任务所获得的卓越成绩，为以燃烧弹轰炸日本城市地区的活动树立了榜样，以后又连续地进行了 4 次这样的突击。到 3 月 20 日为止，扫平了东京、名古屋、大阪和神户等市工业区的 52 平方公里的建筑物。由于日本对夜袭的防御薄弱，所以 B-29 在这些和以后的攻击中所受的损失很小，因此美国

人很有信心地把 B—29 上的大部分枪炮、弹药卸下而装上更多的燃烧弹。

在战争的最后几个星期内，这些轰炸机甚至还执行过投掷传单的任务，指出将被轰炸的城市名字，警告平民逃避。到战争结束时，B—29 在日本共投下了 14.5 万吨炸弹，在 6 个最重要的工业城市的中心地带破坏的面积达 165 平方公里。许多小一些的城市也被破坏，其中富山市市区的 99.5% 被毁坏。

这些轰炸使包括东京在内的许多城市化成火海。日本民众首先感受到的打击不是来自海上，而是来自空中。城市瘫痪了，居民纷纷逃到乡下。因此在美国参谋长联席会议讨论最后对日本本土的战略时，阿诺德便毫不迟疑地提出，无须陆军和海军去发动那种伤亡巨大的登陆作战，他的战略空军足够解决问题。

除了对日本城市进行突击外，B—29 还执行了其他任务，这些任务被陆军航空队认为是“越出常规的行动”，其中最成功的也许是在日本周围的海上，特别是在下关海峡所进行的空中布雷活动。1945 年，第 20 航空队出动了 1528 架次飞机布设水雷，布下了 1.2 万多枚。据估计，被 B—29 所布之水雷炸沉的日本船只达 800 万吨左右，甚至比海军潜水艇在 4 个半月时间所击沉的敌人船只吨数还大，但是潜水艇始终是破坏日本运输船只的最强有力的武器。日本在海面上的运输船只到 1945 年 8 月就降低到 150 万吨，到 8 月底，轰炸和封锁使日本的生产陷于停顿，军事工业生产能力只有 25%。

在此期间，阿诺德参加制定了用原子弹轰炸日本的计划和选择打击目标的工作。

1945年8月，在阿诺德的陆军航空队对广岛和长崎投下2颗原子弹后没几天，日本便宣布无条件投降。

六、性格外向 声望颇高

阿诺德是美国空军的创建者。对于空军的地位和作用，其看法与杜黑类似，认为空军将是未来战争中的决定性因素；空中优势是任何陆战或海战取胜的先决条件。

阿诺德的军事著述较多，代表作是《全球性的使命》。阿诺德在理论著述和指挥作战的过程中，强调战略轰炸的作用，主张美空军应以战略空军为核心；重视技术优势。阿诺德在第二次世界大战期间，对美陆军航空队的组织、装备、训练和作战指挥的成功，为美空军1947年成为独立军种奠定了基础。

阿诺德于1944年12月获得五星上将军衔。

在第二次世界大战期间，阿诺德指挥了世界上最庞大的空军力量，包括16个航空队。其中，曾在亚洲与太平洋战场作战的航空队有第5航空队、第7航空队、第10航空队、第11航空队、第13航空队、第14航空队、第20航空队；曾在欧洲与太平洋战场作战的航空队有：第6航空队、第8航空队、第9航空队、第12航空队、第15航空队；曾在北非与地中海战场作战的航空队有：第8航空队；在美国有4个航空队负责美国本土空中防御以及组建训练新的航空队，它们是：第1航空队、第2航空队、第3航空队、第4航空队。

阿诺德在美军中声望很高，原因是他建立了世界上首屈一

指的强大空军。他领导美国陆军航空兵从小到大，由弱到强。1938年他接任陆军航空兵司令的时候，美国只有少得可怜的几架B—17轰炸机。然而，到了战争鼎盛时期，共有250万人，编有243个作战大队，约7万架飞机在世界各地起降。

阿诺德对美国空军发展的作用是极大的，在第二次世界大战尚未结束时，就要求陆军航空队研究战争的教训。1944年，他的部门就到各主要战区研究空战及其对未来的意义。在这方面，美国战略轰炸调查团作出了极其全面的分析。经过苦心的研究与现场调查之后，该调查团发表了几百篇报告，几乎涉及了对德、日的战略空战的每个方面。这些报告也进一步坚定了陆军航空队在未来战争中夺取制空权的信心。

阿诺德认为，战争给陆军航空队带来的最重要的教训是：“卓越的研究工作是保卫国家安全所需的空军的第一要素。”就像英国雷达曾经挫败了德国的轰炸机、P—28曾经挫败了日本的“零式”战斗机、原子弹曾经摧毁了日本的作战意志一样，研究与发展工作的成功将决定未来战争的结局。

阿诺德还认为：“将来的战争对美国很可能是突然袭击。”除警惕而外，无论在进攻还是防御中，美国都需要空中优势。地面部队将仍是重要的，但第二次世界大战的全部过程表明，空中优势是任何陆战或海战取得胜利的先决条件。

1946年阿诺德从美国陆军航空队退役。

1947年，美国国会通过“国家安全法”，正式批准陆军航空队脱离陆军，组建独立的美国空军，阿诺德终身为之奋斗的理想成为现实。

阿诺德有个广为人知的绰号“快乐的阿诺德”。他性格外向，活泼开朗，笑口常开，深得部下和同事的喜爱。在美国参谋长联席会议中，阿诺德与成天板着脸孔的海军作战部长欧内斯特·金形成鲜明的对照。

阿诺德虽然算不上卓越的统帅和战略思想家，却是一位坚定的改革者、脚踏实地的实干家。他讨厌参谋人员华而不实，总是要求他们做出实实在在的成绩。他富有敏锐的洞察力，深知科学技术的每项成果可能给空军带来的影响。因此，他积极争取科技界对空军的支持与合作。他把那些最有培养前途的军官轮流放在参谋与指挥岗位上锻炼，从而为战后美国空军培养了一批领导骨干，被称之为“美国现代空军之父”。

1950年1月15日，阿诺德在加利福尼亚的索诺马去世，终年64岁。