

美国名将全传

卡尔·安德鲁·斯帕茨



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

卡尔·安德鲁·斯帕茨

主编：祁长松

卡尔·安德鲁·斯帕茨

全名：Karl Andrew Spaatz

生卒：1891. 6. 28~1974. 7. 13

出身：印刷商

学历：大学（西点军校）

职务：陆军航空兵司令、西北非盟军空军司令、第12航空队司令、战略空军司令、空军参谋长

军 衔：空军四星上将

夫 人：不详

子 女：不详

参战经历：1918年首次参加空战，击落3架德机；1942年指挥轰炸机对欧洲德占区进行战略轰炸；1944年指挥第15航空队轰炸罗马尼亚油田；1945年指挥B-29对日本广岛和长崎投掷原子弹。

名 言：即使不认为仅凭轰炸即可赢得战争，但我却相信制空权对于胜利有决定性的贡献。

一、热爱航空 精通技术

1891年6月28日，卡尔·安德鲁·斯帕茨生于宾夕法尼

亚州的一个商人家庭，父亲是印刷厂业主，美国民主党参议员。

1910年，斯帕茨考入西点军校。4年后，被分配到驻斯科菲尔德的步兵部队。1914年在加州圣地亚哥完成了其陆军飞行训练之后，于1916年开始充任飞行员，随同潘兴将军的远征军在墨西哥边界上从事“剿匪”工作。1917年晋升上尉，任飞行中队长。

在第一次世界大战中，斯帕茨随美国远征军到法国，曾指挥一个歼击机中队，并在法国伊苏丹地区组织和指挥大型的美军飞行训练班。仅仅由于他的积极要求，在1918年9月才又被准许暂调前线担负战斗任务。斯帕茨利用短期的机会来到前线，同英国飞行员一起参加空战，击落3架德国飞机，他因此获得优异服务十字勋章。

1920年，斯帕茨晋升少校，任飞行大队长。到战争结束时，他已成为一位经验丰富的飞行员兼指挥官。

斯帕茨热爱航空事业。从20年代起，他对空军的作用就有深刻的认识，对各种新战术和新技术表现得十分热心，是“飞行表演队”的队员。1929年1月，他参加了在洛杉矶进行的著名的空中加油试验飞行，获得优异飞行十字勋章。

1931~1933年，斯帕茨任第一轰炸机联队指挥官。在此期间曾指挥过战斗机和轰炸机部队。1935~1936年，在陆军指挥学院与参谋学院学习。毕业后任第2飞行联队执行官，1940年，晋升准将，任航空兵物资处处长。

从1940年5月起，他先后在英法两国呆了4个月的时间，实地观察空中战争的进展。他曾经亲自经历了“不列颠之战”的最紧要阶段，他所汲取的知识和训练到后来都大有用处。当时他

已预测英国空军会战胜德国空军。

1941年，斯帕茨任美国驻欧洲空军参谋长。

1942年初，斯帕茨在陆军航空兵司令部先后担任训练处、作战处、计划处、装备处处长和副司令等职，并编写过一系列飞行教材，参与了军用飞机的选择评估，也参与计划、组织、指挥过各种重要的空中训练和演习。所以当第二次世界大战开始时，在美国空军军官中，他的经验是比较丰富的。

二、重视理论 注重实践

1942年5月，斯帕茨前往英国出任美国陆军第8航空队司令。6月18日在伦敦近郊“茂密公园”成立了司令部。

美国陆军航空队第一支在西欧作战的部队，是第15轰炸机中队。该中队于5月到达英国后，便与英国皇家空军一起进行训练，驾驶着英国“波士顿式”轰炸机（A-20）。至7月4日，15中队的6个乘员组，随同皇家空军，对荷兰境内的飞机场，进行了低空袭击。

美国陆军航空队对昼间进行精确轰炸很有信心。因为斯帕茨非常信赖他们乘员组的质量，B-17的火力，以及诺敦轰炸瞄准器的精确性。英国人对昼间轰炸的优越性却非常怀疑，因为他们已经觉察到夜间轰炸较之昼间轰炸更为安全和经济。

像大多数伟大军人一样，斯帕茨是一位实用主义者，当战争开始时，他对于空中战争和战略具有若干坚持的观念，但当它们中的某些部分经不起战争的考验时，就会毅然地舍弃或加以修改，而毫不犹豫。因为他也像所有必须作重大决定的领袖人物一

样，必须面对不确定前途和承受可怕的压力。战争是一切战略战术观念和思想的最后考验，成功的将军就是那些能够对其观念作适当的改变以适应现实情况的人。

自从 20 年代起，斯帕茨就一直坚信制空权理论，认为那是一种独立军事因素，能在陆海军范围之外独立作战。

同时，斯帕茨又作了若干行政性和后勤性的准备工作，以便将来空军可以顺利地脱离陆军而独立。此外斯帕茨也曾作一切的努力以抗拒美国航空兵受英国人管辖或依赖英国人的企图。

也像其他大多数美国空军将领一样，斯帕茨相信战略轰炸机为空军的主要任务，以及轰炸机对战斗机的优势。这种观念发源于第一次世界大战时期美国陆军航空队的著名指挥官米切尔，到 30 年代也就成为美国陆军航空部队的基本思想。像阿诺德一样，斯帕茨主张先击败德国，这多少是由于现实的考虑。因为在 1942 年，从空中攻击日本尚不可能。美国空军领袖们决心对德国试验其战略轰炸理论。斯帕茨也就变成此项试验的主要提倡者和主持人。

1942 年 8 月 17 日，弗朗克·A·小阿姆斯特朗上校指挥的第 97 轰炸机大队从英国起飞，执行美国第一次重型轰炸机作战任务。在这次作战任务中，12 架 B—17 在一队实力雄厚的皇家空军喷火式飞机的掩护下，轰炸了法国境内鲁昂·索提维尔地方的调车场，同时以另外 6 架 B—17 作为鱼饵，转移敌人对主攻部队的注意，并进行扫荡攻击。这次轰炸遇到的地面炮火稀少，投弹准确，几乎全部安全返航。

此后的 30 个星期中，B—17 堡垒式轰炸机又执行了 10 次小型的任务，对英国战斗机活动范围以内的目标进行了袭击。

1942年秋季盟军发动对北非的进攻，意味着美陆军第8航空队要把它的大部实力转交给为了进攻而新成立的第12航空队。9月8日，斯帕茨命令全部空军活动都要服从进攻北非的准备工作。由于这个命令的限制和暴风雨天气的影响，第8航空队在10月底以前，只完成了3次任务。其中最重要的一次是10月9日对里尔的袭击，这次出动了103架重轰炸机。德国战斗机对这103架重轰炸机进行了猛烈的攻击，击落其中4架，其余陷于一片混乱之中。总共只有9枚炸弹投到距瞄准点500码的范围内，因此对德国军事工业所引起的破坏效果很小。

斯帕茨在1942年的原始观念是相信大量集中的轰炸机可以在白天进入德国领空而毋需战斗机的保护。但在1943年作战中的惨重损失而使此种理论站不住脚。对于美国轰炸机部队的指挥官和乘员而言，总算是万幸，美国的航空工业恰好在此时将更著名的战斗机——P-51“野马”和B-47“雷霆”发展成为远程飞机，并在1944年春季大量地运往英国。

对于护航战斗机的使用，斯帕茨不仅热烈提倡，而且也变成了一位具有高度技巧的实行者。这也正是其弹性和经验的印证，斯帕茨善于利用机会，在几个月之内即使西欧的空中战争形势完全改变。

三、调整战术 取得优势

1942年11月8日，盟军发动了对北非的攻击，这是第二次世界大战欧洲战区的一次重要的两栖作战。这次两栖作战的代号是“火炬”战役。1942年8月7日，艾森豪威尔被任命为盟军

总司令，准备从联合王国出动军队在阿尔及利亚登陆。然而，盟国在9月间才迟迟决定自美国调一特遣队，在法属摩洛哥的卡萨布兰卡附近登陆。

战役开始的第一天，阿尔及利亚就失守了；奥兰也于11月10日陷落。次日，法国在摩洛哥的部队按照已在阿尔及尔被俘的法国统帅让·达兰的命令投降。11月28日，前进部队赶到距突尼斯城20公里以内的地方，但是，由于英美的兵力尚不足守住已经取得的地方，在随后2天当中，德国人打退了盟军，并使英国在29日这一天投在突尼斯以南的伞兵蒙受了重大损失。

几天之后，冬季的暴风雨阻碍了盟军的供应和增援，盟军飞机不能起飞。雨季天气很快把它们仅有的两个前进机场——苏克·艾尔巴和约克化为泥汤。而德国人却占有几个硬跑道，因而所受影响很小。美英军队被德俯冲轰炸机折磨得疲惫不堪。

由于各种不同的原因，盟军有些地面部队指挥官起初曾掌握战术飞机的作战指挥权，他们倾向于把数目有限的飞机派去轰击某些不适宜的目标或用在执行日常巡逻任务上。自从斯帕茨将军于12月3日到达非洲，充当艾森豪威尔的专掌空军副职之后，这种情况逐渐得到了纠正。最终条令，规定战术空军司令官在和他所支援的地面部队司令官紧密协同作战中有充分权力指挥他的全部部队。

1943年2月，英美两国在西北非的空军为了作战需要，合并成一个组织，即西北非空军司令部，斯帕茨将军任司令官，不久，他晋升为中将。西北非空军的大部兵力分别划为两个单位。一个是西北非战略空军，由杜立德将军指挥，一个是西北非战术空军，由原来率领皇家空军沙漠航空队横越北非的空军少将亚瑟

· 科宁汉爵士指挥。北非航空队、第 9 航空队和驻中东、马耳他岛的皇家空军部队，由一个小型的监督司令部来协调作战活动。

这时盟军已建立了十几个前进机场，并在集中了强大的空军和地面部队之后，采取了攻势。3 月间，盟军在一次决定性反航空兵战役中，取得了在突尼斯的空中优势。月末，蒙哥马利的第 8 集团军以飞机和炮兵开路，突破了通往利比亚的马雷脱防线。当第 8 集团军向北方压迫的时候，盟军空军人员则进行封锁敌人桥头堡的战斗活动，使敌人既不能据守又不能撤退。

接着，斯帕茨指挥空军着重攻击西西里岛各海口和海、空交通目标。3 月间，第 301 大队的 B-17 在巴勒摩炸毁了大约 30 英里面积的船坞地区。4 月 18 日又进行了一次所谓“棕榈树星期日大屠杀”。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 式运输机进行了攻击，并击落了 50 余架。执行了一系列新的反航空兵任务之后，形势迫使敌人把大部飞机撤出西西里。随后盟军于 4 月 22 日开始了最后一次的地面攻势。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 万轴心国部队官兵面临大海，被迫投降。

1943 年 1 月的卡萨布兰卡会议上，英美两国的领袖决定，在征服突尼斯之后，接着就征服西西里。征服西西里不仅打击了意大利，并将为盟国海上船队打开地中海海峡，从而缓和海运奇缺的现象。在斯帕茨的指挥下，北非空军的飞机轰炸庞特累里亚达一个月之久，飞行了 5000 多架次，共投下 6200 多吨炸弹。盟军的进攻部队尚未到达，敌人的守军便在狂风暴雨般的轰炸下于 6 月 11 日举起了白旗。庞特累里亚岛是空军单独征服的。

作为进攻西西里岛的一个必要准备，盟军空军部队几乎炸毁了西西里岛上敌人的 31 个机场（其中仅少数机场幸免），击毁了约 1000 架敌机，敌人被迫撤退了绝大部分保全下来的飞机。正是由于有了空中优势，7 月 10 日载运英国第 7 集团军和英国第 8 集团军到西西里岛去的 3000 艘舰艇中，仅十几艘被敌机击沉，并且大部是在夜间被击沉的。虽然北非航空队的飞行员在战区附近没有自己的基地可以使用，依然在进攻开始之日，出动了 1092 架次去保护海运船只和海滩，随后 3 天又出动了几千架次。

到 7 月 14 日，敌人在西西里岛的昼间空中抵抗活动基本上停止了。此后，盟军飞机活动范围远及法国，主动攻击敌人的飞机。有时几个星期之内，盟国地面部队看不见一架飞机。这是北非航空队给予西西里战役的巨大贡献。

德军得到增援之后，于 9 月 12 日发动了一次猛烈的反攻，第二天几乎打到海边。针对这个威胁，13 日夜间盟军在敌后准确地投了一个团的美国伞兵。次日夜间，另一团伞兵又成功地降落在同一地点。

14 日和 15 日，北非航空队共出动 3400 架次以上，其中大多数都是直接支援地面部队作战，平均每平方公里投弹 760 吨，同海军和地面部队的炮火共同阻止了德国的进攻。16 日，克拉克中将的第 5 集团军恢复了主动，并与正在沿意大利半岛向北进发的第 8 集团军取得了联系。这时候，斯帕茨的空军人员将注意力转向了罗马以南敌人还保有的机场。经过 2 天的轰炸和扫射，击毁了大约 300 架飞机和滑翔机，并且把敌机袭击盟国陆军的每日出动架次减少到 30 架次左右。同时美国战斗机则从萨累诺地

区的基地出动作战。从此以后，盟军在意大利的上空夺取并保持了空中优势。

1943年12月，美英在开罗决定减少在意大利的战斗活动，并开始把军队经海上运往联合王国，准备跨越海峡进攻欧洲大陆。派往英国的司令官当中有艾森豪威尔、斯帕茨、杜立德等和英国的泰德。开罗会议的另一决议是：把北非航空队的地中海空军合并为地中海盟国空军，这是一个掌握地中海全部盟国空军部队的真正同盟国战区空军司令部。

1943年年底，盟军在英国建立了一个以斯帕茨为首的新司令部，即欧洲战区美国战略空军司令部，负责协调第8和第15两个航空队的作战活动，夺取制空权，以便使进攻大陆的计划能够执行。

这时，第8航空队已得到了它迫切需要的远程护航战斗机。自从1943年6月以后，陆军航空队竭尽全力增大P-38、P-27和P-51的航程。第一批到达英格兰的P-51野马式战斗机，于12月13日护送轰炸机飞至基尔执行任务，并护卫这批飞机返航。使用“野马式”战斗机最早单位之一——布雷克斯利上校率领的第四战斗机大队报告称：在第一个月远程护航作战中，野马式战斗机击落了敌机156架。

1944年2月，当大规模集中打击德国飞机工业的时机到来的时候，第8航空队已经准备妥当。1943年冬季，第8航空队的实力增长得非常迅速，新的轰炸机大队和战斗机大队源自美国而来。2月20日，斯帕茨辖下掌管作战的副职安德逊少将决定利用良好的天气，开始执行一系列策划已久的攻击计划的首批任

务，即所谓“重要的一周”战役。杜立德派出了1000架以上轰炸机，在数百架战斗机护航下去轰炸德国的飞机工厂。2月20至25日之间，第8航空队出动3300架次轰炸机，第12航空队出动500架次，轰炸十几个德国工厂；同时，英国皇家空军配合进行了5次大规模夜间攻击，战斗机出动大约3500架次支援第8和第15两个航空队。在“重要的一周”战役中，盟军出动的轰炸机只损失了6%。敌人的损失非常严重，飞机的生产推迟了2个月。

第8航空队还袭击了柏林。3月6日和8日，1000多架轰炸机轰炸了柏林。尽管损失惨重，斯帕茨和安德逊依然继续进行这一战役，尽可能不间断地派出每一架能飞的轰炸机去轰炸那些重要的目标。

美国战斗机一改以往作战方法：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。2、3月间，西部战线上，德国大约损失800架昼间战斗机，合格的飞行员开始枯竭。此后，德国空军的作战效力也迅速下降。美国人赢得了空中优势。这是后来盟军陆、空攻势获得成功的基础。

到1944年4月初，美国的“野马”和“雷霆”在德国上空获得制空权，以英国和意大利为基地的美国轰炸机已可以在德国上空横冲直闯，为所欲为。德军头目戈林承认德国已经输掉了空中战争。

人们认为，盟军空中优势的取得是与斯帕茨能采取灵活机动及勇敢进取的战略战术，充分发挥盟国空军尤其是战斗机的作用，很有关系的。

四、摧毁油厂 瘫痪交通

当斯帕茨的轰炸机和战斗机打得德国空军招架不住的时候，盟军解放西欧的准备工作也在迅速地进行着。

1944年，在盟军登陆西欧的“霸王”行动中，斯帕茨离开地中海战区回到英国统率美国战略航空兵。

当时在有关战略空军的指挥权及轰炸目标的选择等问题上，在盟军最高司令部内意见分歧，幕后斗争剧烈。盟军的战略空军包括英国轰炸航空兵、美国轰炸航空兵，分别受英国的哈里斯和美国的斯帕茨指挥，丘吉尔反对把英国轰炸航空兵的指挥权交给艾森豪威尔，认为应把它作为一种独立于“霸王”行动之外的力量。通过艾森豪威尔的极力争取，丘吉尔才作出让步。斯帕茨是艾森豪威尔的强烈支持者，他保证美国的战略轰炸航空兵可随时供艾森豪威尔调遣。但斯帕茨极力反对把他的战略轰炸航空兵置于盟国空军司令英国人利马洛里之手，声称他对利马洛里担任这一职务毫无信心可言，他的态度是不予合作。

在如何对重型轰炸机作最佳的使用，以帮助盟军在诺曼底登陆问题上，斯帕茨同艾森豪威尔和特德意见也不一致。

艾森豪威尔、特德、利马洛里都坚决主张重型轰炸机应用来攻击法国北部和比利时的运输系统，以孤立登陆地区；斯帕茨则认为，如果仅只攻击那些运输目标，则德国战斗机将不会起而应战，于是当盟军在诺曼底登陆时，那些保存着实力的德国战斗机就会拼死的加以拦截，因此，他主张盟军轰炸机需对德国本土飞机制造厂、机场，尤其是石油目标作持续的攻击，这样由于德国

汽油匮乏就可迫使德战斗机不得不应战于是他们在“D日”的诺曼底上空也就无力来争夺制空权了。

但斯帕茨的建议没有得到采纳，盟国空军在登陆前90天内联合进行的作战活动仍集中在法国境内的德军机场，铁路桥梁等目标上面，主要目的是消灭德国空军。他们估计，这样一种全力出击，可将德国空军的实力削减到每天只能对滩头阵地出动700架次的水平。

但斯帕茨在同意他的轰炸机去攻击运输目标的同时，仍要求艾森豪威尔允许当兵力可以抽调而且天气又合适时，他仍可以使用轰炸机攻击德国境内的石油目标，否则，他决心辞职不干。

1944年5月，美第8航空队对德国综合石油工厂目标进行了初步攻击证明效果颇佳，于是艾森豪威尔也就扩大斯帕茨决定目标的权限。

早在1942年5月，斯帕茨在一次与马歇尔的会议中即已指出石油为紧要目标，并特别主张毁灭罗马尼亚油田。他在1944年春夏二季中，指挥第15航空队对那些油田发动重大的攻击。并赶在苏军于8月进攻罗马尼亚之前将其完全毁灭。这要算是他在第二次世界大战中的两大成就之一。

第二次世界大战的另一重大争论就是所谓“士气轰炸”，也就是以削弱或击溃敌人的抵抗意志为目的的攻击城市和人口。

在哈里斯指挥下，英国轰炸部队从事于区域轰炸并以敌人士气为主要目标。在另一方面，斯帕茨则坚持选择和精密轰炸的原则，换言之，即选择特殊重要的目标系统来加以攻击，例如石油、航空工业、运输体系、电力工厂等。但面对地面的密集防空火力、德国战机的拦截以及在目标上空的恶劣天气，精密轰炸对

于轰炸机乘员而言实在非常困难。必须承认美国轰炸机的许多次攻击，尤其是在云层上利用雷达的轰炸，并不比英国空军的夜间攻击更为精确。

斯帕茨认为“精密”轰炸的附带效力将毁灭许多平民的生命和财产，但他却又认为那是无可避免的。在战争期间斯帕茨不只一次对有关战略轰炸机表示他的关切。他希望大家必须了解战争本身就是一种道德的恐怖的行动。战后斯帕茨才知道他的某些德国至亲就在盟军的轰炸中丧生。

1944年8月，斯帕茨曾与其主要幕僚（包括安德森在内）讨论，是否应对德国的士气发动全面攻击，并以德国统帅部的士气为最后目标。9月初艾森豪威尔要求斯帕茨准备轰炸柏林，接到命令即可执行。斯帕茨指示第8航空队司令杜立德中将，他们不应再计划仅只攻击军事目标，而应该准备对柏林作无限制的轰炸。但由于艾森豪威尔始终不曾下达命令，所以此项攻击未执行。

到1945年4月，连续不断和压倒优势的轰炸活动使德国的石油产量降低到通常产量的5%。1944~1945年冬季这段时间里，由于燃料不足，再加上盟军对德国铁路系统和运河的轰炸大大加强，使德国经济陷于瘫痪状态。这时候，希特勒德国的运输慢得简直等于徒步行走了。

这时，德国已经像是一个打输了的拳师，除了逃避对方攻击或是抱住对方不放而外，已无还手之力。1945年1~2月间，盟军已突破莱茵河地区。3月间，分为4次渡过莱茵河，每一次渡河都是轻而易举到令人难以置信。4月1日盟军包围了德国工业最发达的鲁尔区以及驻在鲁尔区希特勒剩下的最精锐部队40万

人。在这 40 万名德军的上空，英、美空军掌握了制空权。

4 月，德国在西方最后的一条战线被粉碎了，在战斗轰炸机掩护下的盟军坦克纵队很快地向前推进着，以致于它们的供应必需主要靠空运进行。这支坦克部队越过德国南部，插入了奥地利和捷克斯洛伐克。与此同时，俄国于 1 月 12 日发起的攻势已从华沙迅速地进抵奥得河。4 月 25 日，美国部队和俄国部队在易北河会师。5 月 7 日，纳粹政府宣布无条件投降。

空军在征服德国的战争中是起着非常重要的作用的。伟大的功绩必须归于盟国的陆军和海军，但是如果盟国空军没有从与德国空军交锋中首先取得优势的话，陆军和海军会很难从英国出发攻击德国。战争中，空军掩护着陆军海军，引导着陆军海军，并为陆军海军开辟一条前进的道路。又通过摧毁石油工业，瘫痪交通运输从而成功地破坏了德国的抵抗能力。

当斯帕茨在地中海地区指挥战术空军时，他发现充分的证据足以证明他绝对正确。在北非、西西里和意大利，每当盟军获得空中优势之后，地面上的胜利也就一定会随之而来。1943 年美国轰炸机在德国上空的惨重损失更证明了制空权的绝对需要。在欧洲的空军将领再没有比斯帕茨对此有更深刻的认识了。

1945 年，斯帕茨晋升为上将。

五、“超级堡垒” 轰炸日本

从 1939~1940 年，被称为“超级堡垒”的 B-29 开始出现的时候起，美空军领导人，像阿诺德和斯帕茨等人，就已经感到轰炸日本很可能是它的用途之一。

1945年，B-29 对日本进行连续轰炸。

B-29 轰炸机的飞行性能在当时的轰炸机中是首屈一指的。它能够以 350 多英里（约合 563 公里）的时速在 38000 英尺高空携带 4 吨炸弹飞行 3500 英里，最大载弹量达到了 10 吨。而当时用于欧洲战场的主力轰炸机 B-17 “空中堡垒”的最大载弹量也仅为 4.7 吨，最大航程为 2400 英里，与 B-29 相差甚远。

到战争结束时，“超级堡垒”在日本共投下了 145000 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 105 平方英里，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。

刚在欧洲战争胜利后归来的斯帕茨，7 月份接受了对太平洋战区所有 B-29 活动的指挥权，除了在马利亚纳群岛的第 20 航空队以外，他还控制了第 8 航空队。第 8 航空队将从琉球群岛起飞与 B-29 一道突击日本。到 6 月份，从印度调来的 4 个大队加入了第 20 航空队，另外还从美国本土调来更多的部队。在马来利纳群岛的力量已经几乎增大到 1000 架轰炸机，一天之内就有 625 架之多的 B-29 去对日本进行突击。

1945 年 7 月和 8 月，当斯帕茨指挥从马利亚纳群岛起飞的 B-29 对日本作最后的大轰炸时，斯帕茨是毫无疑问地采取了毁灭日本城市的政策。

除了对日本城市进行突击外，斯帕茨还指挥“超级堡垒”执行了其他任务，即在日本周围的海上，特别是在下关海峡进行空中布雷活动。1945 年内，第 20 航空队出动了 1528 架次飞机布设水雷，布下了 12000 多枚。据估计，被 B-29 所布下水雷炸

沉的日本船只达 80 万吨左右，甚至比海军潜水艇在 4 个半月时间所击沉的船只吨数还大。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 月份已降低到 150 万吨。轰炸和封锁使得日本的生产陷于停顿，军事工业生产能力只有 25%。

甚至无需进攻，日本就可能被饥饿和轰炸所毁灭，这对日本来说已经是很明显的事情了。

斯帕茨在整个战争期间，一直都是战略轰炸的强烈拥护者，他深信那是对资源的最佳利用，而且也是提供早日击败敌人的最佳希望。他甚至于多次表示只需使用空军即可击败德国而毋需发动高度危险的“霸王”作战，可说是典型的战略轰炸论者。不过，斯帕茨实际上头脑并不僵化，他很适应环境以配合盟军的全面战略，这是可取的。

六、原子袭击 广岛长崎

德国投降后，陆军部长史汀生向杜鲁门总统提交了一个长篇备忘录。他在详细分析了盟军和日本双方形势及种种有利因素和不利因素的基础上，提出了在慎重选择的时间使用原子弹，迫使日本丧失抵抗意志，使其自动投降，这样至少可以少付出 50 万美国人的生命。杜鲁门同意了这个意见。

1945 年 7 月 16 日 5 时 30 分，美国第一颗原子弹在新墨西哥州的沙漠地区阿拉默果尔多附近爆炸成功，其威力相当 2 万吨梯因梯当量。正在波茨坦参加会议的美国总统杜鲁门收到关于原子弹试验成功的电报后十分高兴。第二天，史汀生又专程飞到波

茨坦，向总统详细汇报了试验情况，并研究了使用原子弹的具体问题。这时，美国除了已经用于试验的原子弹，还拥有 2 颗，1 颗是用铀作裂变材料的，绰号为“小男孩”；另 1 颗用钚作裂变材料，取名“胖汉”。

由于有了这 2 颗原子弹，杜鲁门就一面指令美国陆军部长史汀生准备采取行动，一面又把事先准备好的《波茨坦公告》的草稿拿出来同丘吉尔磋商，并向中苏两国政府征求意见。7 月 26 日，美英中三国发表《波茨坦公告》，敦促日本投降，日本政府对此没有正式答复，决心不予理睬，继续作战。

就在这时，美国在紧张地进行对日本发动原子弹袭击的准备。当欧洲战争结束之后，阿诺德坚持要斯帕茨接管对日本战略轰炸指挥权，主持把原子弹投在广岛和长崎的计划。

早在 1944 年秋季，当原子弹尚未问世时，美国空军司令阿诺德就指示建立一个准备执行原子轰炸任务的特种部队，即第 509 混合大队。这个大队当时编有一个 B-29 型飞机中队，一个航空勤务大队和一个部队运输机中队。1945 年 3 月，又增加了一个特种军械中队和陆军的一个技术派遣队，主要由技术人员和科学家组成。整个混合大队共有军官 225 人，士兵 1500 余人，经过改装的 B-29 型超级重型轰炸机 15 架。由于计划极端保密，所有人员都必须经过严格筛选和审查，其任务的性质只有混合大队队长和个别专家知道。训练基地设在内华达州的边境地区沙漠地带。

1945 年 4 月底，第 509 混合大队秘密飞离美国，把基地移到太平洋马里亚纳群岛的提尼安岛北机场。全体人员被圈在用带刺铁丝网围起来的基地内，在一大群秘密警察保护下进行工作。

为保证原子弹袭击的成功，核突击部队进行了紧张的训练。1945年6月以前，为一般性技术训练。从6月底开始进行战斗飞行演习训练，此后又进行了实战锻炼，即使用普通炸弹对日本实施突击。这样做一方面可以使飞行人员熟悉目标地区情况，提高轰炸战术；另一方面模拟与投原子弹相似的战术，使日本人习惯B-29型飞机小编队高空飞行，以麻痹日本，以便使用原子弹进行突然袭击。

斯帕茨接管对日本战略轰炸指挥权后，遵照杜鲁门总统的命令，进一步计划对空投原子弹的具体细节，检查准备情况。到7月29日，第509混合大队执行原子袭击的任务准备就绪。

当第509混合大队在紧张训练之际，以陆军部长史汀生为首的临时委员会，也在进行拟制计划和选择原子弹袭击目标的工作。计划规定，对选择袭击的目标要求容易获得轰炸效果，并且有军事设施或军火工业，周围有容易破坏的房屋和建筑物，为了专门检查原子弹轰炸在心理上的物质上的效果，还要求选择没有受到严重轰炸的城市。

斯帕茨作为军方代表，曾多次参加研究。开始，他们提出了17个可供选择的原子弹的轰炸目标。根据这个要求，最后确定广岛、小仓和长崎为轰炸目标。

斯帕茨等军界人士认为，广岛是最理想的原子弹轰炸目标。该市当时有24.5万人，人口密度每平方公里为1.23万人。广岛位于大田川三角洲，以前受普通轰炸的破坏很小，地势平坦，河渠较多，在2000米半径内布满了以木质为主的各种建筑物，公用事业和市内交发达。同时工业很发达，而且大部分是军火工业；此外，该市还有一个装卸军港，驻有日本第二军和一个军区

司令部。当时，广岛已有三个星期没有下雨，建筑物很容易燃烧。

长崎是一个港口和工业城市，在九州岛西部，居民约 23 万人。这个城市曾受到 5 次小规模轰炸，但实际上没有受到什么破坏。由于处于谷地，被认为不适于原子弹轰炸，因此只作为预备目标。

小仓是日本九州岛北端的一个城市，在广岛和长崎之间，是一个铁路枢纽。

整个轰炸计划预定分两次进行。第一次轰炸以广岛为主要目标，小仓和长崎为预备目标；第二次以小仓为主要目标，长崎为预备目标。临时委员会确定 8 月 6 日为投弹日期。

很快，美国战略空军司令斯帕茨向第 509 混合大队下达了命令：“在 1945 年 8 月 3 日以后，气象条件允许时，尽早对下述目标之一投掷原子弹，目标是：广岛、小仓、长崎。”

1945 年 7 月 29 日，美国一艘重巡洋舰到达提尼安岛，舰上装载着一个长 4.5 米的原子弹外壳和一小块价值 30 亿美元的铀。这块铀装在一个铅制圆柱体内，由 2 人看着。

从 7 月 27 日到 8 月 1 日，美国每天都出动飞机在日本各城市上空散发波茨坦公告和传单。传单上的警告说，如果不接受波茨坦公告，它们将会受到更加猛烈的空中轰炸。每次传单散发之后，紧接着就是一次普通炸弹的猛烈袭击。日本政府对此好像无动于衷，于是，美国政府决定按照原计划对日本使用原子弹。

8 月 1 日，执行轰炸任务的美军第 509 混合大队进行了最后一次演习。8 月 2 日，航空队司令下达了作战命令，确定用 7 架 B-29 飞机轰炸广岛。其中一架飞机载运原子弹，由大队长蒂贝茨上校亲自驾驶，另有 2 架飞机担任观测，3 架飞机担任直接气

象侦察。此外还有一架飞机作为预备队，留在硫磺岛机场，随时准备替换发生故障的飞机。在轰炸以后，还指定有 2 架飞机进行效果检查。第 20 航空队负责担任海空援救任务。8 月 4 日，蒂贝茨和他的机组还进行了一次模拟轰炸试飞。

8 月 5 日下午，原子弹完全准备就绪。技术人员把一小块铀固定在弹壳内，然后把这颗 5 吨重的原子弹放置在早已挖好的一条壕沟内，再打开机身腹部的舱门，把原子弹升起牢牢地固定在舱内。

8 月 6 日起飞基地提尼安岛时间 1 时 37 分，3 架气象飞机首先起飞，2 点 45 分，装载原子弹的飞机机组共 12 人也上了飞机，做了准备。“起飞！”命令下达后，装载原子弹的飞机冲向跑道，加速前进。然而由于飞机太重，上面除了装有 5 吨重的原子弹以外，还有 26500 升汽油。飞机以每秒 80 米的速度全速滑行，眼看就要到达跑道尽头了，可飞机仍起飞不了。这时，蒂贝茨万分焦急，浑身已被汗水浸透。在这千钧一发之际，他用尽全力把驾驶杆往后一拉，在距离跑道尽头只有几厘米的地方机头终于抬起来了。紧接着其他飞机也跟着一起起飞。

8 点 50 分，装载原子弹的飞机飞到广岛的一座大桥上空。高度 10530 米，时速 525 公里，“投弹！”当机上的视准仪对准这座大桥正中时，自动装置立即打开。60 秒钟后，装有降落伞的原子弹从打开的舱门落入空间。这时，飞机急忙作了一个 155 度的转弯后，向下俯冲，使飞行高度下降 300 米，离开投弹点 24 公里。

原子弹在离开弹舱 50 秒钟后，在离地面 600 米的空中顿时发射出令人目眩的强烈的白色闪光，随即是震耳欲聋的大爆炸。顷刻之间，一团酷似蘑菇状的烟云开始上升，全市立即被这黑暗

的烟云所淹没。

16 小时后，日本收到美国广播，美国总统杜鲁门发表声明，要求日本政府赶快接受“波茨坦公告”发出的最后通牒，使日本人民免遭其难，否则就将遭到“来自空中的毁灭”。

但是，广岛的悲剧并没有使日本政府立即同意接受声明，进行无条件投降。9 日上午 10 时 58 分，美国又在长崎投下了第二颗原子弹。

日本政府迫于各种压力，不得不接受“波茨坦公告”，同意无条件投降。8 月 15 日上午，日本天皇通过广播向全世界宣布投降诏书。

1945 年 9 月 2 日，斯帕茨在东京湾的密苏里号战舰上参加日本投降仪式，成为美国唯一参加过德日两国投降仪式的人。

七、淡泊名利 避出风头

1946 年，斯帕茨继阿诺德之后任美国陆军航空队司令，负责组建独立空军的工作。由于美国海军不愿改变旧有的制度，尤其不肯交出庞大的海军航空兵，所以和斯帕茨发生了很激烈的冲突。

1947 年 9 月 26 日，斯帕茨就任美国第一任空军参谋长，美国从此有了独立的空军，但他在华盛顿高级军事组织中早已是一个到处不受欢迎的人。同时他自己的工作也非常烦恼困难，许多问题都无法解决。

1948 年，斯帕茨自动退出服役。以后他经常给《新闻周刊》写军事评论专栏。他对于制空权在核子时代的重要性始终不

改变立场，但他认为核子战争是不可想象的。

在第二次世界大战联军所有的指挥官当中，斯帕茨是最不出名的一位——这可能是由他自己造成的。他是一位非常内向的人，最怕出风头，对于任何替他宣传捧场的行动都一律拒绝。他坚持让他的重要部下代替他在公众场合出现，并且把他们捧成英雄人物。

因此，斯帕茨在美国或英国从未成为一位家喻户晓的英雄。他的名声甚至赶不上陈纳德等人，这正是他淡泊名利的结果。

当时，美国空军尚未取得独立军种的地位，陆军航空部队总司令阿诺德将军对斯帕茨敬佩和爱护到了极点。为了实现美国空军独立的梦想，阿诺德希望把斯帕茨变成美国空军军魂的代表，但斯帕茨的个性却使这个期望只获得了部分的实现。

斯帕茨有独立的个性，不畏权势，有为有守，但他的态度却很谦恭，并无骄纵之气。他不像某些指挥官只是其幕僚的傀儡，斯帕茨则支配着他的幕僚。

斯帕茨讲话直言不讳，他不喜欢长时间坐在办公室里，经常亲临作战前线。他不太注意修饰边幅，因而经常受到美军将领中那些衣着考究、有贵族气派的人的嘲笑。艾森豪威尔曾命令他纠正飞行员的敬礼姿势，斯帕茨回答说只要他能干好工作，本人就不介意他们是如何行礼的。斯帕茨很崇拜艾森豪威尔，艾森豪威尔也很器重斯帕茨。艾森豪威尔认为斯帕茨是他的下属军官中最出色的一员，称他是一名“既有经验又有能力的空军指挥官，为人忠诚，无私忘我。”

1974年7月13日，斯帕茨在华盛顿去世，终年83岁。