

美国名将全传

威廉·米切尔



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

威廉·米切尔

主编：祁长松

威廉·米切尔

全名：William Mitchell

生卒：1879. 12. 29～1936. 2. 17

出身：参议员

学历：大学

职务：航空勤务队副司令

军衔：准将

夫 人：卡罗琳·斯托达德（前妻），伊丽莎白·特朗布尔
（续娶）

子 女：3 个孩子（前妻）

参战经历：1918 年指挥美英两国近 1500 架飞机作战。在默兹—
阿尔贡战役中，用 200 架飞机的大编队轰炸敌人的目
标。

著 作：《我们的空军》、《空中国防论》、《大战始末》、《天空
之路》等。

名 言：空中力量就是出路。

离开了战争艺术，地面部队所能做的只是消耗或逐
渐杀伤敌人。

一个大国只需要把很小一部分力量用于空中作战。
在轰炸敌人的要害地区时只要以少量人员和较少的
资金就可带来最可怕的效果。

一、学业未就 弃而从戎

威廉·米切尔于1879年12月29日生于威斯康星州的一个参议员的家里。米切尔的家庭有钱有势。他的祖父亚历山大·米切尔是一个百万富翁、银行家和铁路大王，并且在民主党内和威斯康星州的政坛上拥有显赫的权力。他的父亲约翰·伦德拉姆·米切尔是一个资深的官员并最终成为威斯康星州的参议员。1837年，米切尔的祖父还是一个苏格兰移民，半个世纪后成为金融巨头。

为了实现抱负，米切尔在家庭和学校接受了广泛的自由主义教育。在经私人家庭教师短期教育之后，米切尔在威斯康星州的教会预科学校——雷辛学校就读6年。从学业上看，米切尔缺少他父亲的刻苦精神，但他作为一名雷辛学校的学生也能说得过去。他存在着男孩所共有的纪律不太好的问题。一份学校的报告上记载着米切尔曾“在饭堂感恩祷告前讲话，在教室吵闹，宿舍杂乱无章，以及诸如此类的违纪问题。”他喜爱户外体育活动，玩起来时间总是不够。预科学校最后一年到来的时候，米切尔难以忍受雷辛学院严格死板的纪律，他同父母抱怨这里的教学质量差，要求他们把他转到华盛顿的哥伦比亚预科学校就读。

米切尔于1895年6月从预科学校毕业之后，在该年秋季进入了哥伦比亚大学分院（现在的乔治·华盛顿大学）。

然而，米切尔对户外运动热情太高，漫长的大学生活使他如坐针毡。米切尔对体育运动的迷恋是如此地不能自拔，以致于离开了“马和枪”就不可能有快乐的生活。

1898 年春，美国向西班牙宣战，这对好动的米切尔来说真是天赐良机。虽然米切尔当时只有 18 岁，并且是一个大学低年级学生，但他仍果断地应招成为威斯康星第一志愿团的一名士兵。他父亲的影响很快起了作用，3 个星期后，米切尔便被授予了志愿通信连少尉军衔。

米切尔很快就适应了军队生活。他自己默默忍受着种种艰苦环境，努力学习尽可能多的东西，并且观察到同伴常常得病的原因是由于他们自己不注意。

这时，米切尔已表现出了准备与政治、军事领导人拉关系的倾向。当米切尔得知有几个“屁也不懂”的少尉提升的消息后，便很快要父亲为他讲话。提升终于如愿以偿。参议员约翰·米切尔及时向格里将军对他儿子委以“新任”表示感谢，但又非常得体地说他的儿子并非缺乏军事天才，他本来还应该指出米切尔抢挑艰巨任务和争晋衔一样卖力。米切尔所在团还未来得及从佛罗达的基地出发，西班牙已经乞和，米切尔对此甚感“沮丧”。其他志愿入伍者多数都想回家，但米切尔却恳求父亲施加影响使他们团作为古巴的占领军继续服现役。他说：“最困难的工作刚开始”，并多次让父亲帮他去古巴。1898 年 12 月，美西战争结束 4 个月之后，他们团终于前往古巴。

占领军要求陆军通信兵建立广泛的通信系统。因此米切尔有大量的机会从事他所喜爱的创造性但又是很具体的工作。在他到达古巴的 4 个月里，他在圣地亚哥省负责修建了长达 136 英里的电报线路。

关于这段时间，米切尔写道：“无论我在什么地方都像在家一样。”这种认识激发了他在军队任职的兴趣。他的司令官约瑟

夫·马克斯菲尔德上校是一名职业军官，他曾鼓励米切尔，夸奖他的工作并请他认真考虑他在陆军通信兵任职，但米切尔更喜欢骑兵，向往马背上的生活，他担心和平时在陆军通信兵任职太受限制。尽管如此，陆军通信兵们授予他中尉军衔，而在骑兵部队他只能当一个少尉。不过米切尔仍盘算着以后转到骑兵去任更高的职务。但这还须等2年多时间才能合法地提出申请，到那时他21岁。

1889年10月，米切尔参加美军侵略菲律宾的战争。1901年2月，美国国会通过了《二月陆军法案》。该法案规定职业军人为10万人，比1897年美国常备军人数增加4倍。军官队伍相应扩大。这使米切尔想当正规军或职业军官的目标较易实现了。1901年4月26日，从菲律宾经欧洲回到美国不久，他被任命为陆军通信兵中尉。

米切尔在后来的10年中一直对军事生涯深感兴趣。美国陆军3次派他到海外担负他所喜爱的战斗值勤，与此同时，陆军的教育体制也使他的专业技能有了提高。他后来的思想，大多是以这些经历为基础。因为正是这些经历形成了他的世界观、他对战争本质日益技术化的认识，以及对国家军事政策的积极兴趣。

继菲律宾以后，米切尔下一个重要的执勤地是阿拉斯加。1896年加拿大克朗代克地区发现金矿后，美国政府才注意到阿拉斯加与本土竟是如此隔绝。陆军通信兵接受了在整个阿拉斯加建设通信系统的任务，并使之与加拿大和美国间已有的通信网连接起来，以结束阿拉斯加的隔绝状态。1901年夏天，通信兵主任格里利将军免去了使米切尔感到厌烦的弗吉尼亚州迈尔堡的工作，让他去调查当时阿拉斯加通信工程的完成情况，这使米切

尔大为高兴。

完成调查之后，米切尔请求参加建设工程。他的请求被批准了。他与另外两名陆军通信兵军官一起，在两年时间里带领着几个由军人和老百姓组成的施工队，负责修建 1700 英里长的电报线路。虽然米切尔仍然向往骑兵生活，但他不得不承认，陆军通信兵至少在阿拉斯加给了他 20 岁的老百姓想都不敢想的职权。此外，《国家地理杂志》发表他写的关于阿拉斯加经历的文章，使他初次尝到了出名的滋味。在阿拉斯加，他自我感觉良好，一度有些飘飘然。

二、新婚燕尔 选调入学

1903 年，米切尔晋升上尉。24 岁的米切尔成为美国陆军中最年轻的上尉。为此，他必须按规定参加严格的晋升考试。在经过比过去刻苦得多的学习之后，米切尔通过了考试。作为陆军中技术性最强的兵种，陆军通信兵要求其军官熟悉从航空学到电学的各种专业知识。在米切尔的早期军队生涯中，陆军通信兵已采用了一系列发明，其中包括气球、电报、电话、气艇、照相机、汽车和飞机。

同年 11 月，米切尔获得了亲自学习上述许多技术的机会。

这段时间里，米切尔与纽约显赫的罗切斯特家庭成员、瓦瑟大学的毕业生卡罗琳·斯托达德相识并结婚。婚礼于 1903 年 12 月 2 日举行。新郎新娘的母亲是多年的至交，是她们促成了这桩婚事。在古巴和墨西哥度蜜月后，米切尔在科罗拉多和弗吉尼亚短时间工作了一段后，接到了去莱文沃思堡工作的任命。

位于堪萨斯州的莱文沃思堡当时是“美国陆军的知识中心”。早在1881年，这里就是对美国陆军各兵种的初级军官进行理论教育的步兵和骑兵学校。经过美西战争短时间的中断之后，军事教育在莱文沃思堡重新发展起来：1901年，步兵和骑兵学校重新建立；1904年，参谋学院成立；1905年，通信学校成立。米切尔担任了通信学校的助理教官，同时任配属该校的通信连连长。连里有一批精通“野战电报机、野战电话机和野战通信”的技术专家，其任务是协助驻地几个学校进行野战训练和试验陆军通信兵的新装备。

1907年8月1日，通信兵成立了航空科，但航空科并没有飞机。直到1908年，航空科才得到了第一架飞机。到1913年也才只有6架。此外，在此期间该科只编有一艘飞艇。在1916年以前，米切尔自己从未表示过要从事飞行。

1907年，米切尔进入野战学校（以前的步兵和骑兵学校）学习。他能进该校学习标志着陆军通信兵的军官首次接受这种训练。在完成一年课程的39名军官中，米切尔是20名“优秀毕业生”之一，并被选为下一年入参谋学院学习的两名学员之一。1909年，米切尔从参谋学院毕业。毕业后不久，米切尔提出了他考虑已久的请求：从陆军通信兵调到骑兵部队。毫无疑问他认为在指挥岗位比当参谋可能进步更快。从领导的职位和战争中立功的机会来说，当骑兵要远比当技术专家多得多。但是，他的上司拒绝批准这一申请。

米切尔强忍着失望的心情，开始利用他在莱文沃思堡学到的知识，去干一些超出陆军通信兵业务范围的工作。在菲律宾的两年值勤期间，米切尔对今台湾与菲律宾之间各岛上的日军活动

进行了一次成功的秘密侦察。他还参观了日俄战争的战场，研究了中国的各种军队以及俄国和日本的军队。回到美国之后，他把这些情况向总参谋部的军事院校处作了汇报。

1913年2月，米切尔怀着在总参谋部充分施展才干的决心来到华盛顿。这在米切尔的一生中是一个成功的转折，他认为他必须利用华盛顿和东海岸的条件发展政治上和社交上的联系。

与此同时，米切尔也没有忽视更直接地在美国陆军中建立他的声望。1913年秋，他为步兵杂志写了一篇文章，公开站在“大陆陆军”观点的鼓吹者一边。

1915年6月，米切尔结束在总参谋部的任职，调到航空处当副处长。当时，他认为，航空兵应在陆军通信兵的控制下担负陆军支援任务。

三、自费学习 掌握飞行

1915年7月，米切尔荣升少校。此后，他全身心地投入到振兴陆军航空兵的工作中去。他的最重要的事情之一是加强飞行训练，而这很快预示了他的航空生涯不平静的未来。虽然当时陆军航空兵规模不大，但已有一些组织对航空感兴趣。最早的是为促进飞机而成立的美国航空俱乐部。该俱乐部希望政府重视国民警卫队成员的飞行训练，而米切尔和他的朋友则想加强现役人员的飞行训练。

1916年秋，米切尔开始在弗吉尼亚州纽波特纽斯的柯蒂斯航空学校利用业余时间进行飞行员训练。经过15小时30架次训练，他掌握了飞行的基本知识。尽管米切尔试图让政府支付他

的训练费用，财政部审计长最后认定国会曾经批准像米切尔这样的军官学习飞行，但没有为他们的训练拨款。更有甚者，米切尔直到 1917 年 9 月到法国后，才获得一名初级军事飞行员的飞行证章。

米切尔为学习飞行花了 1470 美元，但这一花费很快得到了偿还。

1917 年 2 月，美国陆军部决定派一名军官到欧洲作为航空观察员。可能由于米切尔懂飞行的原因，他得到了这一工作，并于 1917 年 3 月 19 日离开美国去法国。他出发之时，正值两月以来德国无限制地进行潜艇战使德美关系迅速破裂。2 星期以后，即 1917 年 4 月 2 日，威尔逊总统决定必须采取行动，他要求国会对德宣战。

1917 年 4 月 10 日，米切尔到达巴黎。

在法国首都，米切尔少校立即开始了认真的工作。他的语言知识（在以前访问法国期间学过法语），他对巴黎人的政治和社交生活的适应能力，以及他作为未来美国援助代表的身份，帮助他打开了一个个通常对少校军官关闭的大门。他用自己的钱，很快设立了一个非官方的航空办公室。

到达巴黎两星期后，米切尔使用 10 天时间实地考察了法国战场。当时法军刚对巴黎东北的舍曼代达姆岭发起了“尼韦勒攻势”。这是为结束西线长达 3 年的僵持局面实施的又一次全力以赴的战斗。米切尔痛心地看着法军步兵为突破德军防御所作的种种枉费心机的努力。几个星期的浴血奋战使法国一些部队纷纷倒戈，大大挫伤了整个法国陆军在后来战争中的元气。也许正是因为亲眼看到了这场大屠杀，米切尔才改变了大规模战争中“血与

骨”至上的观点。

在前线，航空的任务已由战争早期使用单架飞机的简单观察明显变为使用几百架飞机的更为复杂的大规模作战行动。使用航空兵遂行侦察任务能产生立竿见影的效果，但战斗机的迅速发展为交战双方提供了阻止对方从空中侦察地面情况的机会。为了使陆军能够完全自由地遂行地面作战任务，必须拥有对战场上空的控制权。法国飞行员和他们的英国同行们已经认识到，这种控制权或叫“制空权”不能仅靠把战斗机配置在某个空域来赢得。

米切尔5月考察英国战场时，进一步加深了对这种思想的认识。

1917年5月15日，米切尔晋升为中校。

1917年6月13日，美国远征军参谋部抵达巴黎。从此，美国远离本土，卷入第一次世界大战。

由于米切尔是驻法国的高级飞行人员，潘兴便任命他担任美国远征军的航空军官。米切尔根据他从英国和法国老师们那里学到的知识，立即向潘兴将军提出了组建“战术航空兵”、“战略航空兵”的建议。“战术航空兵”将向每一个师、军、集团军提供观察机和战斗机支援，战斗机将采用特伦查德称之为最基本的进攻战术。“战略航空兵”类似于英国皇家空军飞行队的总司令部旅或法国的战斗航空兵，受潘兴将军直接指挥，“飞入敌国境内”，突击远离战线的德国飞机和其他目标。

米切尔大胆地告诉潘兴：在决定战争的最后胜利方面，战略航空兵“比其它任何兵种作用都大”。

潘兴将米切尔的建议提交给一个军官委员会（这个委员会也包括米切尔）。他指示该委员会“为驻法国的美国陆军制订一

个全面的航空兵使用规划”。该委员会完全赞同米切尔关于建立战略航空兵的建议，以及另一个具有深远意义的主张。

但是，由于协约国也没有充足的轰炸机来实现自己的计划，因此美国远征军在第一次世界大战中始终未能建立一支自己的轰炸机部队。

美国远征军航空勤务队的建立本来是雄心勃勃的，但装备这支部队的种种努力却不尽人意。直到1917年夏天，巴黎的美国远征军司令部的航空兵军官只有计划而没有飞机。这些航空兵军官的首要业务是发展一个能够处理建立一支航空队的复杂任务的参谋和指挥机构。

9月，米切尔晋升为上校，他的职位也随之得到提升。在他与潘兴首次会见之后，潘兴曾表示让他到一个作战单位或训练单位任职。10月，潘兴任命他为前进地域航空勤务队司令，这是参战前最后的训练地区。翌年1月又任命他为第一军航空勤务队司令，这是航空兵的最高作战职位。

四、晋升准将 指挥空战

1917年11月，福洛伊斯准将作为美国远征军航空队司令，带着112名军官和300名士兵组成的参谋部来到法国。

1918年春天，由于国内生产的失败和法国交货的拖迟，人们对航空队缺乏进展的情况再不能置之不理。潘兴把航空队司令部的人员称为“一群围绕着圈子团团转的家伙”。

使潘兴颇为恼火的问题是航空勤务队司令本杰明·福洛伊斯准将与米切尔之间的突出矛盾。福洛伊斯与米切尔服役的经历

差不多，曾是美国陆军首批飞行员之一，在墨西哥的那场失败的空中作战中曾担任过指挥官。他跃升为将军并担任美国远征军航空队司令，是华盛顿作出的任命，而且可能没有经过潘兴同意。米切尔对福洛伊斯的提升非常不满，并显然把这看作是华盛顿干涉美国远征军的又一个例子。他直接向潘兴抱怨说福洛伊斯无能。不管怎样，潘兴也开始对福洛伊斯不满，并很快让一位陆军工程兵军官梅森·帕特里克少将接替了他的职务。福洛伊斯按指挥系统降职，接任米切尔的第一军航空勤务队司令的职务，而米切尔则降为第一旅的航空勤务队司令，他们不可避免地有密切的工作接触，结果只会出现这样的局面，即米切尔只好要求调回美国。然而，潘兴出面干预了米切尔的调动，因为他不愿失去一位像米切尔那样有作战能力的人。福洛伊斯很快作出了让步，他观看了米切尔在前线指挥的作战之后，现实而又果断地推荐米切尔接替他的职务。福洛伊斯的举动使米切尔获得了最高的作战指挥权，但这件事情可能还与美国远征军某些老兵们有关，这些老兵后来都表露出对福洛伊斯极为不满。此事说明航空部队非常缺乏训练有素的领导人。

在这场争吵发展到高潮的时候，米切尔指挥了第一次作战行动，向潘兴充分显示了自己的战术能力。米切尔将大多数以前曾在协约国军队服役的飞行员组成第一中队，于1918年4月初投入战斗。之后不久，第一批在美国训练的飞行员开始逐渐编入美国远征军航空勤务队。

1918年5月，德军发动了一系列强大的进攻，并夺取了制空权。

8月，潘兴将军将美国远征军编为美国第一集团军，将航空

部队置于第一集团军航空队的管辖之下，由米切尔指挥。

在七八月间，这些部队不断地增加，米切尔把他们与几个法国大队一起编成3个联队——驱逐机联队、侦察机联队和轰炸机联队。大部分轰炸机大队和一些驱逐机与侦察机大队都是法国的。总的来说，第一集团军航空队拥有49个中队，其中美国的大约只占一半。米切尔还管辖着一个法国的航空师（拥有40多个中队）。

9月，美法协约国准备发动圣米耶勒战役。战前，米切尔集中了1500架飞机。为了协调这支空中力量，米切尔设立了一个包括各协约国的代表的参谋班子作为助手。

美国第一次在空中兵力的数量上占了优势。虽然德国人增加了抵抗，从战线的其他部分调来了一些德国最好的驱逐机部队，但米切尔还是用这种兵力优势来发动并保持攻势。战斗开始的头两天，恶劣的气象条件迫使大部分飞机不能起飞，但是他们执行任务的多次尝试，表明美国飞行员已取得了较丰富的经验和信心。当9月14日和15日天气转好时，米切尔开始实行他的计划。约有三分之一的飞机——大约500架侦察机和驱逐机——用于支援地面部队。其余的突入德国防线后方轰炸交通要道和设备，并扫射德国部队。这些突击遭到德国航空队的抗击，双方损失都很严重。美国的昼间轰炸部队遭到了德军最猛烈的抗击，因而损失也很严重。然而，总的说来，美国轰炸机的活动还是获得了良好的效果，因为德国人被迫处于防御，大部分战斗活动都是在他们的战线后方进行。

圣米耶勒战役的胜利，是航空兵在其中起了很大作用，潘兴对此大为高兴，并要求帕特里克举荐米切尔晋升为准将。10月

初，米切尔晋升为准将。他再次调整航空兵部队参加阿戈讷战役。

从9月26日开始，米切尔指挥的轰炸机就成为在战区上空取得空中优势的关键力量，最大的空战常常是由这些轰炸袭击挑起的，因此德国人把它们视作严重的威胁。最大的或许也是最成功的一次袭击是在10月9日进行的，200多架协约国的轰炸机，由分成两个梯队的100架驱逐机和50架三座飞机护送着，轰炸了敌人准备反冲击的集结点。不顾德国战斗机的强烈攻击，这些轰炸机扔下了30多吨炸弹。另外，还有由190多架飞机组成的“大”编队在10月30日和11月4日突击了敌防线后方易于摧毁的目标。为了对付这些攻击，德国加强了他们的战斗机部队，因而美国昼间轰炸机在遂行许多任务时，遭到了重大损失。

驱逐机遂行了掩护轰炸机、侦察机和保护气球的任务。他们也积极地巡逻以迫使德国人迎战。某些研究空战的专家认为：在整个进攻期间，不顾恶劣的天气所进行的低空巡逻是这次战役的“卓越成就”。美国战斗机部队声称，他们从9月26日到10月1日击落了100架敌机和21个气球。米切尔统率下的第一驱逐大队活动在战线上空与敌人飞机和气球斗争，取得了一定程度的空中优势从而激励了地面部队。

侦察机中队和步兵及炮兵配合作战比在圣米耶勒战役更为成功。侦察机中队更好地进行了自卫，采取了积极的战术，突击了敌人机关枪阵地和坚固的支撑点。侦察机最大的成功在于观测敌人炮兵的位置和报告目视侦察结果。在这些工作中，气球中队也起了重要的作用，在停战日，在前线驻有23个气球中队。

1918年11月11日，米切尔任陆军集团军群的航空勤务队

司令，指挥第一和第二集团军的航空队作战和准备第三次战斗。在前线他共有 45 个作战中队、767 名飞行员、481 名观察员及 23 名空中射击员。其中有两个中队——由英国人训练的第 17 和第 148 驱逐机中队——自 1918 年 7 月在皇家空军服务于英国的战线后，刚刚重新加入美国部队。

至 1918 年 11 月 11 日，整个第一次世界大战中，在前线各中队服务的 740 架美国飞机占协约国航空兵力总数的 10% 多一点。航空勤务队进行了 150 次独立的轰炸突击，投掷了约 138 吨炸弹并深入到德军前线后方纵深 160 英里处活动。美国在作战中损失了 289 架飞机和 48 个气球，击落德军飞机 450 架和气球 50 个。

米切尔在战争中的功绩给他带来了军衔的晋升和威望的提高，从他参加美国陆军起，这些就是他孜孜以求的目标。他确实想到过，如果战争拖得时间再长一些，他甚至有可能成为整个协约国航空兵的司令。但事实并非如此。

五、雄心勃勃 发展航空

1918 年 12 月，米切尔接到返回美国的命令，最初只任命他为军事航空处处长。这一职位在战前曾是美国陆军航空兵的最高军事职务，但在战后的整编中却是要取消的。

在返回美国的途中，米切尔在伦敦作了短暂停留。此时，米切尔从航空兵在战时的演变中已感到它的发展步伐，认为它的全面发展只不过是时间和进一步努力的问题。而在此时，大部分美国人并没认识到米切尔关于飞机在战争中所起作用的想法。他们

无视欧洲所进行的总体战，只看到飞机尤其是轰炸机的潜在威力引起的道德问题。陪米切尔从英国回国的一位海军军官曾经说过，米切尔“准备了充分的论据、计划、数据、宣传标语以及论文，以便把空中力量是未来国防唯一先决条件的观点公布于众。”

1919年3月，米切尔满怀着说服祖国进行一场军事政策革命的雄心大志，回到了美国。米切尔认为，战争的第三维或曰空间，已使首要的设想不复存在了：即美国可以主要依靠地理上的隔离状态作为防御的手段，对国防结构动大手术势在必行。按照米切尔的观点，如果美国想要保护它在这个随着每一技术进步而迅速缩小的世界上的利益，就必须把航空兵作为陆军和海军的同等伙伴并确立其位置。

当米切尔作为军事航空处处长到华盛顿报到的时候，才发现陆军航空机构改组后已经没他的位子了——一位战时功勋卓著的步兵指挥官、非飞行员出身的查尔斯·C·梅诺尔少将正领导着航空勤务队。

梅诺尔将军让米切尔担任第三把手和训练作战处处长。负责陆军航空勤务队的战术领导工作。由于梅诺尔公开承认米切尔比他更懂飞行，所以米切尔有机会在陆军航空勤务队中处于支配地位。

随着战争的结束，航空勤务部队面临着和平时期美国陆军中这样严肃的生活现实：战争时期扩大了机构不得不转向它的反面，因此，整个编制都缩减到国会认为的和平时期的标准。

1919年1月，航空勤务部队和总参谋部拟定了一个由

24000 名军官和士兵组成的战后航空兵力计划。后来，由于国会给予航空勤务部队的拨款只占原来要求的三分之一还不到，因此这个计划兵力在 1920 年不得不缩减一半，航空勤务部队司令也报告说：“买新飞机的钱分文也没有。”

13000 架飞机和 20000 台发动机的订货在停战谈判的几天之内就被撤销了。将近 20 万名航空勤务部队人员中的大部分很快开始复员。到 1920 年 6 月 30 日，航空勤务部队的实有人数已经不到 10000 名。在战争中发展起来的飞机工业到 1920 年有 90% 破了产，剩下的也很少能够指望得到军事订货的帮助。航空勤务部队如果继续存在的话，它在 10 年内都一直要使用从战争中留下来的飞机和发动机。此外，作为航空勤务部队的主要工作，对过剩军用飞机和装备的大量的出售，在很大程度上满足了地方对飞机的需要，进一步恢复了市场。

关于战后的航空兵的组织问题，在战争结束之前就有过许多讨论。由国会议员和陆军部长贝克任命的一个委员会提出成立一个独立的航空部的建议遭到了陆军部的反对，陆军部坚持航空勤务部队必须仍然是陆军的一部分；贝克本人也反对成立一个“独立的航空部”。

国会赞同了贝克和潘兴的意见，他们说，“一支独立活动的航空部队现在既不能独自赢得战争的胜利，而且就我们所知在将来任何时候也不能。”1920 年的陆军改组法就曾将航空勤务部队规定为陆军的一个作战兵种，规定其实力为 1500 名军官和 16000 名士兵，其中包括最大限额的 2500 名学员。这些名额是在全陆军 28 万人的编制之内。

总参谋部主张，战术中队必须作为师或军的一个不可分割

的部分，受地面指挥官指挥。这就粉碎了航空军官们的希望。

米切尔有关航空规划的主要观点是，空中战争在重要性上已与海战和陆战并驾齐驱。在未来，如果没有“空军”掌握制空权，陆上或海上的军事行动将无法进行。米切尔宣称，不仅第一次世界大战的地面作战已为上述观点提供了一些证据，空中力量对海上作战的影响也同样存在。“航空兵部队不论在水面上空或地面上空，从战术形式来说并没有什么区别，唯一的区别只是飞机起飞的场所不同。”

米切尔将制空权的概念扩大到海战，为航空提出了另一个任务。美国武装力量最符合传统的孤立主义的使命是防御外来的打击。由于美国的近邻都是友好国家或至少是弱小国家，所以最可能的外来打击将来自海上，包括从主力舰的弹射器上或从航空母舰上起飞的飞机的打击。

问题的中心在于航空兵是否负有独立的使命因而必须脱离陆军和海军。在陆军将领和海军将领中间有人很少承认，过去的经验或未来的前景会有助于证明航空部队可以脱离地面和海上部队作战的观点。事实上，美国航空兵第一次世界大战的经验几乎仅限于地面作战地带如何使用观察机和驱逐机，甚至，很多航空军官认为对地面作战的支援将仍然是航空兵的主要任务。当然，一项独立的活动就意味着轰炸敌人的城市和工业，但是航空勤务部队在这次战争中很少执行过这种任务。

1920年夏，米切尔升任航空勤务队副司令后，就开始公开寻求公众的支持。

1921年的整个春天，米切尔都在为求得美国人民的支持而积极活动。几位米切尔关系密切的国会议员和报纸出版商，以及

航空勤务队在全美国和国外的现役、预备役军官，构成了一个米切尔用以宣传他的观点的网络。然而，最使他耗费精力的，是通过国家的报刊杂志大声疾呼。他的参谋人员准备了供报纸采用的多篇社论、给编辑的信和文章。在轰炸舰船的试验获得批准之后，米切尔自己为报刊杂志写的文章也明显增加。当时许多拥有大量读者的刊物，包括新创刊的具有较大政治影响力的美国退伍军人协会的刊物，都登载过米切尔的文章。他的文章的主题仍然是从经济上看防务武器采购，飞机为何优于战列舰。米切尔不再采用暗示的手法，而是用语言勾画出这样一种图景：如果缺乏有效的空中防御，在未来战争中美国的重要大城市就要面临灭顶之灾。米切尔说，梯恩梯炸药已不是可供使用的最可怕的武器，世界上的化学家已经生产出一种毒气，这种毒气可以轻而易举地摧垮人的意志和抵抗力。

那年春天，米切尔在他的第一本著作《我们的空军》中，对他的观点作了较为公正的说明。对于米切尔来说，书的篇幅比杂志文章大得多，因此他向人们表明他所想的是未来，并请读者以第一次世界大战所显示的航空发展速度去估量未来。他在这本书中表露了一个预言，即“一份世界航空现状的研究表明，在两个星期之内，别人就可以在美洲大陆上部署一支由 1200 架飞机组成的部队，用于对付我们。”

六、公开论战 措辞激烈

在 20 世纪的 20 年代，美国的国内舆论的一般趋势并不赞同有点像总体战概念的军事理论。在陆军部长贝克斥责那些主张

袭击民众的观点时，无疑地反映了西方世界大多数军政领袖的意见。“说服对飞机技术潜力持怀疑态度的人承认战略轰炸是一种正当的作战手段”是比较容易的。在这种情况下，米切尔的总体战的观点不能得到支持，军政当局完全拒绝把战略轰炸当作由航空部队遂行的独立任务是并不奇怪的。

但是，米切尔却继续坚持自己的意见。他特别肯定轰炸机的出现意味着海上力量的告终。他把航空力量而不是海上力量看作美国海岸的保卫者的观点已引起了与海军的争论，这种争论更由于他对海军舰只进行了成功的轰炸试验而加剧。航空勤务部队和海军经过许多争论之后，他们在1921年7月切萨皮克海湾口附近进行了一次试验。当时轰炸机从弗吉尼亚州的兰格里基地起飞，击沉了3艘德国军舰，其中包括强大的奥斯蒂弗莱斯兰号战列舰。

米切尔对航空勤务部队所指责的许多情况都是陆军部无法改善的。事实上，因为没有经费购买新飞机，飞行员不得不飞第一次世界大战时的旧飞机。但在第一次世界大战以后，整个陆军的经费也受到严重的削减，总参谋部认为航空勤务部队的经费也应该同样削减。

米切尔过激的言辞引起一些人的反感，尤其是他像一名公共活动家那样频繁活动，促使海军头目梅诺尔向新陆军部长约翰·W·威克斯建议免去米切尔的职务，当时米切尔正处于名望的顶峰，因而报刊上并未登出对米切尔的确切指控，但梅诺尔私下却用尽了他的司令部的所有手段来对米切尔进行攻击。他指责米切尔企图通过“影响”新航空局的人事立法来反对海军；他指责米切尔吸引“不幸的和令人讨厌的新闻界宣传”他在一次暴风

雨中的飞行功绩，而就是在这次暴风雨中，有一架航空勤务队的飞机坠毁，死亡 7 人；他还指责米切尔通过“不断的宣传”损害了他自己的威信。梅诺尔承认，这种宣传并不是米切尔自己推动的，但却是在他心照不宣的支持下进行的。然而，威克斯却选择了支持米切尔，他认为米切尔的那些宣传活动属于言行失检，并说服梅诺尔放弃对米切尔的指责。

陆海军联合委员会对几次试验的评价对米切尔较为有利，于是，他更加激烈地向新闻界发表看法，指责梅诺尔。

梅诺尔被激怒了，他公开向陆军部长威克斯进言说，不是米切尔就是他必须离开航空勤务队。威克斯再一次支持了米切尔。米切尔在轰炸舰船试验中取得的成功给威克斯留下极为深刻的印象。梅诺尔被免去了职务，但米切尔也提出辞职，他说自己是“航空勤务队内种种不愉快事件的根源”。由于要对“亚拉巴马”号军舰进行新一轮轰炸试验，威克斯拒绝了米切尔的辞呈。

就在米切尔公开参加论战和进行轰炸试验的时候，他的身后又发生了个人的悲剧。就在 7 月份，“东弗里斯兰”号论战达到高潮的时候，与他结婚 16 年的妻子卡罗琳带着 3 个孩子跟他分手了。

米切尔轰炸舰船试验的成功，引起了全世界的航空先驱者们的注意，其中包括休·特伦查德和朱里奥·杜黑。各国驻美空军武官们急切地收集尽可能多的有关这次试验的情报。

尽管威廉·米切尔在工作上和个人生活方面遇到了一些麻烦，但他在这一时期至少还有一段舒心的日子。帕特里克将军准备委派他担任能够充分发挥他的才能的职务，同时又让他不要进一步卷入华盛顿的纠葛。他派米切尔去考察欧洲航空的进展情

况、美国远征军航空勤务队的作战情况以及美国在太平洋的防御体系。

1921 年 12 月，米切尔与他的副官克莱顿·比斯尔上尉和工程技术顾问艾尔弗雷德·弗维尔一道，踏上了去欧洲的旅途。在将近 2 年的时间里，米切尔处于一个相对平静的时期。

在法国，米切尔与航空界的专家们进行了交流。在意大利，他见到了杜黑并多次进行了交谈。也在这个时候，米切尔开始熟悉杜黑发表的著作《对天空的主宰》的主要观点。

1922 年时，米切尔和杜黑有许多相似的观点。两人都承认自己生活在总体战时代这样一个前提；两人都感到了航空发展的飞速步伐；都寻求在各自国家的国防部下面建立独立的空军；都相信化学武器突击的强大力量；都强调民用航空的重要性，认为这是在和平时期为满足战时需要所打的基础。

1922 年 2 月，米切尔开始感受到了自己和帕特里克将军的关系会产生矛盾。帕特里克将军已经成为航空勤务队名义上和实际上的领导人。

为了减少摩擦，帕特里克一直置米切尔于航空勤务司令部之外，不久，帕特里克派他对全美国的航空勤务队基地广泛进行视察。米切尔在视察中对航空勤务队战术和学术的发展产生了很大影响。有时，视察工作也使他受到公众的瞩目。1922 年 11 月，他驾驶一架飞机创造了飞行速度世界纪录。他有时也给报界写东西，但都是关于技术问题。陆军部长威克斯规定米切尔要将其文章呈报上来正式批准，这就暂时限制了米切尔写一些有争议的东西。

米切尔于 1923 年在航空勤务队中以个人名义下发了他自

己搞的轰炸手册，这本手册最充分地显示了他在这一时期所作的贡献。这本专题小册子中阐述的轰炸思想远远超越了时代，因此不宜作为官方文件印发。这本名为《关于多引擎轰炸机大队的几个问题》的手册宣传了像米切尔这种背景、性格和经历的人所持的观点，所涉及的问题与杜黑在《制空权》一书中阐述的问题有异曲同工之处。不过杜黑写的是一本关于从空中实施总体战的基本原则的富有哲理的著作，米切尔的著作则阐述了实施这种战争的方法。

米切尔在这本手册中指出，“突击地面目标是正常的轰炸任务。”航空炸弹“这种可怕的现实”只是处于原始阶段；“今天威力最大的炸弹不到 10 年就会降到古代的水平”。他把目标分为军事目标和民用目标两类，并且指出只有在“报复行动”时才突击民用目标。

米切尔明确指出，没有驱逐机的密切协同就无法实施作战。“只要美国掌握了制空权，轰炸机就可畅行无阻地到达任何目标”，但他又认为掌握绝对制空权实际上是不可能的。他认识到，“不管任何一方掌握了制空权，我们的轰炸能力都将迫使敌人集中使用驱逐机并应选择其中一部分作为突击目标。”美国驱逐机的任务不是紧靠着轰炸机，而是“对付集中使用的敌驱逐机”。

1923 年夏，米切尔对上述思想进行了实践，他率领了 18 架马丁式轰炸机演练了轰炸机部队保卫美国“心脏地区”目标的机动能力。9 月在哈特腊斯角附近进行的试验中，航空勤务部队的轰炸机击沉了美国的弗吉尼亚号和新泽西号两艘老式的战列舰。

米切尔 1922 年与其第一夫人离婚后，1923 年 10 月又娶了伊丽莎白·特朗布尔。婚礼之后，夫妻两人前往太平洋地区度蜜

月。在旅行的同时，米切尔视察了美国在该地区的安全状况。拉塞特委员会建议的失败是使航空兵在美国军事组织中得到全面承认的新一轮斗争开始的信号，这次可能又是帕特里克略施计策，使他这位容易掀起风波的下属离开了华盛顿。

米切尔计划从1923年12月到1924年7月访问夏威夷、菲律宾、印度、中国、朝鲜和日本。但是陆军部命令他不要以官方身份访问日本，认为这样的访问可能会加剧两国间业已紧张的关系。而且当时反对美国限制亚洲人移民的呼声很高。但米切尔还是于1924年6月以游泳者的身份简单地访问了一下日本。在那以前，1923年最后几天他是在夏威夷度过的，后在菲律宾呆了3周，1月在爪哇和新加坡呆了几天，2月大部分和整个3月在印度，4月和5月在泰国、中国，最后，6月在日本逗留了2天。1924年7月22日回到华盛顿。

米切尔回来后写了一份325页的报告，其基本结论和他1909～1911年在远东服役时得出的结论是相同的。米切尔认为美日之战不可避免。日本现在是亚洲居主宰地位的国家，准备在所有亚洲人对美国不满的基础上对美国开战。

七、再次交锋 受到指控

太平洋之行后，米切尔又一次为解决上述问题而呼号。1924年12月至翌年3月，米切尔连续发表文章，再次提出他的看法，并对不同意他观点的人进行了全面攻击。米切尔不但提出了全面的未来军事革命的建议，还认为，陆军处于抑制其自身发展的时期，海军则处于迅速削减和变革的时期。米切尔在新闻界信口指

责已经够糟糕的了，但是他还是变本加厉地进行指责。他把自己的情绪带到国会听证会场上，并把指责扩大到陆军部。

他对建立统一的空军（脱离陆军与海军成为一个独立的军种）过分热心，对陆军部与海军部的批评过分坦率，有时甚至很激烈。

尽管如此，米切尔并不就此罢休，他对海军领导人的诚实提出了挑战，他对威克斯说：“在我看来，海军实际上企图阻止我们击沉‘东弗里斯兰’号战舰。”他在兰帕特委员会上指责说，“为其它观点作证在某些情况下”是要对“可能做的伪证负责的，这显然是企图给国会制造混乱。”结果他遇到了麻烦。更有甚者，他指出，有些军官想替他说话又不敢，因为他们担心遭到上司的报复。当威克斯就这些问题提出质问时，米切尔只能表示在观点表述上有点不准确或差别，但是并没有错误。同样，他也没有证人遭恫吓的证据，虽然毫无疑问有些军官同意他的观点，但并没有站出来。

在论战过程中，米切尔未能始终控制事态的发展。在激烈争论的时候，他向兰帕特委员会说了一些使他的名誉受到严重损害的话。

对此，陆军部长威克斯无法忍受。这时，米切尔的担任陆军航空勤务队副司令一职和相应的准将军衔的任期已到，要重新安排。

米切尔的其它许多对手也设法想挤掉他。海军的人，特别是莫菲特海军上将在这方面特别积极。他们最有力的指责是米切尔试图由他自己全面控制美国的航空兵。

在这种情况下，陆军部长回答他们说，他不能做出重新任命

米切尔的建议。他指出，米切尔的所做所为使其“整个事业都是无法无天，与建立一个有效的机构反其道而行之，缺乏适当的协调精神，只宣传个人主张而以牺牲与他交往的每一个人为代价，因此不再适合担任高层行政职务……”。

1925年3月底，米切尔降至永久上校军衔，并调至得克萨斯州圣安东尼奥的山姆·豪斯顿堡担任第8军区航空兵指挥官。

米切尔的革新运动的失败助长了他的急躁情绪，引起他行动上的轻率，致使他个人完全失势。他严肃地写到和谈到航空勤务部队的不足之处，谴责了那些妨碍革新和进步的陆军和海军中的极端保守者。他继续写文章反对那些被他的上级所重视的陆军和海军当局。

8月，他出版了另一本书《空中国防论》。他自己承认，这本书是以前发表的文章和在国会演说的“匆忙的汇编”。因此《空中国防论》内容既复杂又杂乱无章，出版商恐怕没有米切尔那么有见识，他们在扉页上配上了几幅报纸漫画讽刺米切尔的对手，特别是威克斯，因而使这本书颇有争议。由于威克斯当时重病在身，这些漫画安排得很不是时候，甚至那些接近米切尔的人也这么认为。米切尔则设法减轻漫画造成的人身攻击，他在接受采访时说：“我想他们把威克斯部长和其他人都逗乐了。”

9月初海军航空兵部队连续发生了两起严重事故。PN—9飞机首次在西海岸和夏威夷之间飞行时就失踪了，随后“谢南多亚”号飞艇在俄亥俄州上空飞行时遇到恶劣气候而坠毁。

米切尔对此事从情绪上失去了控制，9月5日，他抓住此事，发表了一项书面声明。在声明中，他谈到陆军和海军高级司令部

犯下了“无能、失职和几乎对国防不忠于职守的大罪”。

于是，陆海军高级将军向军事法庭提出控诉，军事法庭在进行调查时，米切尔态度也不冷静。1925年11月至12月，他在华盛顿受到军事法庭的审判。这次审判竟成了他和他在航空勤务部队中的支持者们——几乎是航空勤务部队的全体军官——发表自己意见的座谈会。由于这次审判是根据柯立芝总统和陆军部长威克斯的请求而进行的，所以其结论是和预先所确定的一样，被定为有罪并被判处停职5年。

政府的目的很明显，就是要迫使米切尔离开陆军。在这种情况下，米切尔别无他路可走，1926年2月1日，提出了辞职的请求，并很快得到批准。

八、退出军职 继续追求

米切尔从陆军辞职后就为未来做了打算。他在弗吉尼亚州当起了乡绅和牧马人，并与华盛顿保持着密切的联系。有一段时间他很想回老家威斯康星州竞选参议员。他的朋友约瑟夫·E·戴维斯对那里的舆论进行了调查，提交了一份显然不太乐观的报告，米切尔此后便没有在此方面作进一步的打算，相反他集中精力作了一位航空方面的作家和演说家。

米切尔出师不利。他2月和3月份进行的全国演说旅行取得的成功并不轻松。其原因可以从出版商销售《空中国防论》一书的报告中找到。1925年8月至1926年1月，只售出4500本，这期间正好是军事法庭审判最热的时候。

1927年，米切尔进行了短暂的欧洲之行。他仅用5周的时

间便访问了法国、意大利、德国、俄国和英国。但是他在国际航空界的声望则足以使米切尔能到他想去的所有地方。他为赫斯特报写了一系列的文章，向欧洲的航空兵人员传播了“生死攸关的部分”的思想以及欧洲大陆的和平靠不住的观点。

1927年8月底，米切尔对法国的航空工业进行了考察，此后又进行了一段匆忙旅行以便能按时返回出席9月23日开幕的美国退伍军人协会的年会。

以后的10年，米切尔大都用来讲课、写作或在国会各委员会为建立一支统一空军进行辩护。他退出陆军以后，还经常攻击美国军事及民用航空的发展方向，攻击美国航空研究与美国飞机工业的发展方向。他认为它们对耽误美国航空技术的发展负有责任。

1928年春，米切尔回忆第一次世界大战的书《大战始末》出版，接着又出版了《阿拉斯加的开辟》、《美国空中力量及太平洋》。1930年，出版了航空教科书《天空之路》。

1932年，米切尔投身于民主党竞选之中，此后，他把更多的精力用来同美国领导人（或愿意听他的意见和读他文章的人）说明空中力量的伟大战略意义。他指出，仅仅“在每个城市投几颗毒气弹”，就可以使敌人恐怖万分，丧失斗志，屈膝投降和输掉战争。在击沉战列舰和预测珍珠港事件方面，他是一位英雄，但他打击敌人要害地区的观点并没有为别人所接受。威尔逊总统指出：“我不希望美国的空中勤务部队参与以不加区别地轰炸敌国工业、商业和人口为目的的计划，这些行动同明显的军事需要是相背离的。”在战争中，除非绝对必要，威尔逊是反对杀戮的。米切尔则要求把杀伤限制在赢得战争所绝对必须的数字以内。米

切尔深信，打击敌人内地，迫使居民离开工厂和家园（而不是消灭），破坏其交通和生产，就可以使敌人迅速投降，这样就不用着在持久的前线战斗中流血牺牲了。

1936年元旦后，米切尔准备撰写自己的回忆录，可是他还没有来得及动笔，就在1月份病倒了。患了感冒，并伴有心脏病。

就在米切尔从弗吉尼亚的农场住进纽约一家医院的当天，众议院军事委员会讨论了恢复米切尔退役上校军衔的议案。然而，这些议员虽然表面上同意他对国家的贡献和斗争精神，投票时却反对这项提案。

米切尔再一次经受失望的打击。他的病情进一步恶化。1936年2月17日，米切尔与世长辞。不久在威斯康星州密尔沃基为他举行了葬礼。

在最后的日子里，见过米切尔的人说，米切尔至死都关心着未来空军的建设，并依然不屈。

1947年，美国国会批准向米切尔追授一枚特别奖章。此后，米切尔的名字在美国可以说家喻户晓，美国的许多军事著作都用大量笔墨记述了他，称米切尔为“站在斗争最前列的最有名望、最杰出的近代军事家之一”，并将这位美国空军的创始人誉为“美国空军之父”。