

分类号: K265

单位代码: 10335

密 级:

学 号: 11404070

浙江大学

博士学位论文



中文论文题目: 中国空军美国志愿队筹建问题
研究(1940-1942)

英文论文题目: Research about the Preparation and
Organization of American Volunteer
Group of Chinese Air Force (1940-1942)

申请人姓名: 徐 亮

指导教师: 陈红民

专业名称: 中国近现代史

研究方向: 抗日战争史

所在学院: 历史学院

论文提交日期 2024 年 12 月 5 日

分类号: K265

单位代码: 10335

密 级:

学 号: 11404070

浙江大学

博士学位论文



中文论文题目: 中国空军美国志愿队筹建问题
研究 (1940-1942)

英文论文题目: Research about the Preparation and
Organization of American Volunteer
Group of Chinese Air Force (1940-1942)

申请人姓名: 徐 亮

指导教师: 陈红民

专业名称: 中国近现代史

研究方向: 抗日战争史

所在学院: 历史学院

论文提交日期 2024 年 12 月 5 日

中国空军美国志愿队筹建问题研究（1940-1942）



论文作者签名: 徐亮

指导教师签名: 陈文

论文评阅人 1: _____

评阅人 2: _____

评阅人 3: _____

评阅人 4: _____

评阅人 5: _____

答辩委员会主席: 高力克

委员 1: 袁成儿

委员 2: 丁晓冬

委员 3: 梁如明

委员 4: _____

委员 5: 胡如平

答辩日期: 2024.12.5

Research about the Preparation and Organization of
American Volunteer Group of Chinese Air Force (1940-1942)



Author's signature: Xu Liang

Supervisor's signature: Chen Hongmin

External Reviewers:

Examining Committee Chairperson:

Gao Like

Examining Committee Members:

Yuan Chengyi
Ding Xianrong
Liang Jingming
Xiao Ruping

Date of oral defence: 2024/12/5

浙江大学研究生学位论文独创性声明

本人声明所呈交的学位论文是本人在导师指导下进行的研究工作及取得的
研究成果。除了文中特别加以标注和致谢的地方外，论文中不包含其他人已经发
表或撰写过的研究成果，也不包含为获得 浙江大学 或其他教育机构的学位或
证书而使用过的材料。与我一同工作的同志对本研究所做的任何贡献均已在论文
中作了明确的说明并表示谢意。

学位论文作者签名：徐亮 签字日期：2024 年 12 月 5 日

学位论文版权使用授权书

本学位论文作者完全了解 浙江大学 有权保留并向国家有关部门或机
构送交本论文的复印件和磁盘，允许论文被查阅和借阅。本人授权 浙江大学
可以将学位论文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索和传播，可以采用影
印、缩印或扫描等复制手段保存、汇编学位论文。

(保密的学位论文在解密后适用本授权书)

学位论文作者签名：徐亮

导师签名：陈

签字日期：2024 年 12 月 5 日

签字日期：2024 年 12 月 5 日

致 谢

十多个春去秋来，几番寒暑，从紫金港到西溪，再到紫金港，终至告别之季。记得本科论文做蒋介石与蒋廷黻关系时，便有师友提议青年学子不宜做人物研究，因历史人物经历不凡、品行复杂，如没有足够的阅历与经验，研究成果必是水月镜花。过去数载，我亦稍历坎坷，内心苦楚，方知留名青史者，必为无畏之斗士，直面人生之悲欢。忘却往昔之伤痕，昂首向前，再去追寻曾经的梦想。回望过往，有多少人帮助我、相信我、期待我、推动我，不由感激涕零、不胜言表！

首先感谢的是导师陈红民教授。从本科到博士，一入师门便蒙陈师错爱，十年如一日，耳提面命，教诲谆谆。陈师蜚声学界，不辍笔耕，更为学生提供各种学术活动之机会，得以开阔眼界；陈师品行高尚，言传身教，无论大事小事均不遗余力，为学生做人做事之垂范。在博士论文选题与写作中，陈师更是殚精竭虑，倾力相助，每有新史料或新动态，都会第一时间转发；在我茫然无措之际，陈师从未相弃，关怀备至，论文终至成章，不胜感激之极。人生一世，得遇明师，实为大幸，今后惟有奋起直追，囊萤映雪，方不枉费恩师苦心之栽培。

感谢斯坦福大学胡佛研究所的林孝庭研究员，不仅邀我前去访学，细心指导，多年后仍不时相助。感谢哈佛燕京图书馆时任馆长郑炯文先生，使我二访美国，得以补充若干资料。论文以美国志愿队为选题，离不开在美访学的经历，更离不开大洋彼岸许多师友的热心相助，在此一并致谢。

感谢近代史研究所梁敬明、肖如平、张凯、赵晓红、尤淑君、徐立望、陈群元诸师，他们在各自领域研究精湛，十年求知问学，对我无不倾囊相助，有求必应，给予莫大关心，并在论文写作上提供宝贵意见。感谢浙大高力克老师、杭师大丁贤勇和袁成毅老师参加论文答辩与评阅。一日之师，终身为师。

感谢叶君剑、徐小晴、祁如意、张群、周志永等同窗的陪伴，有的虽已毕业多年，但美好的回忆与不变的友情长存。感谢钟健师兄、潘建华师兄、王永男师姐、丁志远、张而驰、周维煦、章福美、姜良威、王锦涛、吴萍等同门在论文资料收集以及文字校对上的无私相助。感谢邵钢锋、周宏亮等好友在精神上的支持与鼓励。感谢《抗日战争研究》编辑部与高士华主编，抗战史青年会引领我踏入

史林，是我学术论文发表的开端。感谢求学路上所有予我相助的师友们，滴水之恩，永志不忘。

最后非常感谢一直以来默默支持的家人。尤其是我的母亲，含辛茹苦助我成长。在我论文写作困难时，始终理解我、包容我，予以物质支持与精神鼓励。纵有万语，难以言尽，如此恩情，终生无以为报！

徐 亮

2024 年冬于浙大紫金港

中文摘要

中国空军美国志愿队是抗战时期中美空军合作的发端，是反法西斯战争东方战场国际互助的典型，具有极高的学术研究价值。在中美关系错综复杂的当下，这个历史研究课题也有一定的现实意义。中外史学界从抗战史、空军史、中美关系史等多个角度切入，对美国志愿队取得了一定研究成果。然则受研究资料、研究角度与现实政治等多方面影响，既有研究存有空白需要填补，有些成果的观点也有可商榷与完善提高之处。本文依托美国斯坦福大学胡佛档案馆所藏“陈纳德资料”（Claire L. Chennault papers）、“居里资料”（Lauchlin B. Currie papers）、“国防供应公司资料”（China Defense Supplies records）等珍稀史料，结合中国第二历史档案馆与台北“国史馆”所藏中文档案，对美国志愿队筹划、组织、备战等过程进行全面系统地研究，以期深化对美国志愿队性质与价值的认识，并希望对抗战时期中国空军、中美军事合作、中美关系等问题的研究有所贡献。

美国志愿队筹建的基本背景，源自 20 世纪上半叶人类空军技术发展以及国际志愿军行动浪潮。抗战前期中国先后遇到三次“空军危机”，急需外国的援助，其中美国友人在飞机制造与空军训练层面影响深远，以陈纳德、鄱雷为代表。。在中国战场出现的国际志愿中队、苏联志愿队以及美国志愿队都是空军发展与志愿军运动的产物。1940 年，随着欧洲与太平洋局势的变化，实现对华空军援助有两条路径：一条是“自上而下”，由中美两国高层基于战略定位与战术需求而制定的“特种空军”合作方式；一条是“自下而上”，由鄱雷、莱顿、陈纳德等人以民间招募志愿者的方式发起志愿队行动。各方基于现实利益与战略考量，两条路径并行，促使“美国志愿队计划”成为共识。

1941 年上半年，美国柯蒂斯-莱特公司的 100 架 P-40 驱逐机运抵缅甸，志愿队计划开启筹建阶段。美国志愿队组建的成功，离不开中、美、英三方的合作。英国远东当局出于保卫缅甸地区的需要，经中英协商，准许美国志愿队在缅甸训练备战。在美国总统顾问居里的协助下，中美两国在空军合作上展开进一步的交涉，出台“短期援华飞机计划”。1941 年 8 月，蒋介石授命陈纳德正式组建“美国第一志愿队”。为配合相关工作，中方亦为志愿队运营新设不少组织与机构。

作为志愿队军事组织的领导，陈纳德致力于搭建自身的指挥系统与幕僚团队，为志愿队训练备战做出了不可替代的贡献。

太平洋战争爆发前，美国志愿队成为远东地区不可忽视的空中力量，受到各方的战略重视。美国志愿队的后援问题，一直是各方焦点所在，英美远东当局均为解决志愿队物资问题提供帮助。在中美高层的协商下，“第二志愿队”亦进入筹建阶段。为了应对日益逼近的战争危机，由英军志愿者参与的“国际志愿队”亦提上日程。然而上述支援方案均因珍珠港事件爆发而中断。

在美国志愿队筹划与组建过程中，中央飞机制造厂代理运营的“民间模式”颇为瞩目。陈纳德与鄱雷，作为美国军界与商界在华的民间代表，对中国战时空军与飞机产业发展均有突出贡献。随着志愿队备战进程的深入，陈纳德实际上掌握了组织运营的主导权。商人出身的鄱雷，在志愿队参战后无法在经济上取得收益，最终退出了志愿队项目。太平洋战争爆发后，随着志愿队后续支援方案的夭折，以及改编方案的提出，其组建过程便告一段落。

本文认为，在中国抗战最困难的时期，尤其是空军资源极其匮乏的时刻，中国空军美国志愿队的组建，增强了中国的抗战力量，是中美军事全面合作的发端，为太平洋战争爆发后美国空军顺利开展在华作战提供了基本队伍、基地与经验。美国志愿队组建的背后，是中、美、英在第二次世界大战中对各自国家利益的综合考量与合作共赢的过程。在美国志愿队筹建过程中，中美两国基于各自立场、美国内部的不同意见、计划与现实之间的落差等导致的各种曲折，正是战时中美关系既有合作又有分歧复杂性的一个缩影。中国历史学界应该更加注重中国自身在决策与筹建中主动性研究，努力建立第二次世界大战叙事中的“中国视角”。

关键词：抗日战争；中国空军美国志愿队；飞虎队；中美关系

ABSTRACT

The American Volunteer Group (AVG) of the Chinese Air Force marks the beginning of China-US Air Force cooperation during the Anti-Japanese War. It is also a notable example of international collaboration during the World Anti-Fascist War and holds significant academic research value. Scholars, both Chinese and foreign, have made substantial contributions to the study of the AVG from various perspectives. However, due to limitations in research materials, differing viewpoints, and the influence of political realities, certain gaps remain in the existing scholarship. Some conclusions are also open to debate and could benefit from further refinement. This article draws on rare historical materials, such as the Claire L. Chennault papers, the Lauchlin B. Currie papers, and the China Defense Supplies records housed in the Hoover Archives at Stanford University. It also incorporates Chinese archival sources from The Second Historical Archives of China and Academia Historica in Taipei. By combining these resources, the article offers a comprehensive and systematic study of the planning, organization, and preparations for the AVG. The goal is to deepen our understanding of the AVG's nature and significance, and to contribute to the study of topics such as the Chinese Air Force during the War of Resistance, China-US military cooperation, and China-US relations.

The establishment of the AVG can be traced to the development of air force technology and the rise of international volunteer military operations in the first half of the 20th century. During the early stages of the War of Resistance, China faced "Air force crises" and urgently required foreign assistance. Among the various sources of support, American individuals had a significant impact on aircraft manufacturing and air-force training, particularly figures like Claire Lee Chennault and William D. Pawley. The International Volunteer Squadrons, Soviet Volunteer Group, and American Volunteer Group that appeared on the Chinese battlefield were all products of both the advancement of air force capabilities and the international volunteer movement. In 1940, as the geopolitical situation in Europe and the Pacific shifted, two paths emerged for providing air force assistance to China. The first was a "Top-down" approach, involving the cooperation between Chinese and American leaders to establish a "Special Air

Force" based on strategic goals and tactical needs. The second was a "Bottom-up" approach, led by individuals like Pawley, Leighton, and Chennault, who initiated the volunteer effort by recruiting civilian volunteers. Driven by the strategic interests and practical considerations of all parties, both approaches ran in parallel, leading to a consensus on the creation of the "American Volunteer Group Program."

In the first half of 1941, one hundred P-40 pursuit planes from Curtiss-Wright Corporation arrived in Burma, marking the beginning of the planning phase for AVG. The successful formation of the AVG was made possible through cooperation between China, the United States, and Britain. To defend the Burma region, British authorities in the Far East, after consultations with China, permitted the AVG to train and prepare for combat in Burma. Meanwhile, China and the United States continued negotiations regarding air force cooperation. With the assistance of U.S. presidential advisor Lauchlin Currie, the "Short-Term Aircraft Program For China" was put into action to strengthen China's air force. In August 1941, Chiang Kai-shek ordered Claire Chennault to formally organize the "First American Volunteer Group." To support these efforts, the Chinese government established several new organizations and institutions to facilitate the AVG's operations. As the military leader of the AVG, Chennault played a pivotal role in building the command structure and staff, making invaluable contributions to the training and preparation of the volunteer group.

Before the outbreak of the Pacific War, the AVG had already become a significant air force in the Far East. The issue of supporting the AVG remained a central concern for all parties involved. Both the British and American authorities in Singapore and Manila provided assistance to address the AVG's material needs. As consultations between the top leaders of China and the United States continued, plans for the "Second American Volunteer Group" began to take shape. Additionally, in response to the escalating war crisis, the formation of an "International Air Force", which would include British military volunteers, was also considered. However, all of these support plans were disrupted by the outbreak of the Pearl Harbor attack.

One of the most distinctive aspects of the preparation and organization of the AVG was the "Civilian model" operated by the Central Aircraft Manufacturing Company (CAMCO).

Claire Chennault and William Pawley, acting as civilian representatives of U.S. military and business interests in China, made significant contributions to the development of China's wartime air force and aviation industry. As preparations for the AVG's combat operations progressed, Chennault gradually took full control of the group's activities. Pawley, a businessman by profession, soon realized that he could not achieve financial gain from the AVG once it was engaged in active combat, which led to his eventual withdrawal from the project. Following the outbreak of the Pacific War, the AVG's support plans were abandoned. With proposals to reorganize the unit, the formation process of the AVG ultimately came to an end.

This paper argues that during the most challenging period of War of Resistance, particularly when air force resources were extremely limited, the AVG played a crucial role in strengthening China's efforts. It also marked the beginning of comprehensive military cooperation between China and the United States. The AVG provided the foundational team, air bases, and operational experience that enabled the U. S. Air Force to carry out missions in China effectively after the outbreak of the Pacific War. The establishment of the AVG was driven by a process in which China, the United States, and Britain carefully considered their national interests and engaged in win-win cooperation during the World War II. The various complications that arose in the AVG's preparation—stemming from differing positions within China and the United States, disagreements within the government, and the gap between plans and reality—reflect the complexity of both cooperation and tension in wartime China-US relations. This paper contends that the Chinese historical community should place greater emphasis on proactive research into China's own decision-making and preparation. It advocates for the establishment of a "Chinese perspective" in the narrative of World War II.

Key Words: Resistance Against Japanese Aggression; American Volunteer Group (AVG); Flying Tigers; China-US relations

目 录

中文摘要.....	III
ABSTRACT	V
附表清单.....	X
绪 论.....	1
一、选题源起	1
二、学术史回顾	2
三、研究资料概述	39
四、研究思路与框架	47
第一章 志愿队计划之源起.....	52
第一节 中美军事航空合作之起源	52
第二节 外籍志愿队发展溯源	72
第三节 全面抗战前期中美对空中援助形式的探索.....	95
第二章 志愿队的筹划与招募.....	115
第一节 志愿队计划的两条路径	115
第二节 志愿队计划之确立	128
第三节 第一批志愿队员的招募	149
第三章 志愿队的成立.....	170
第一节 居里与美国“短期援华飞机计划”.....	170
第二节 英国对美国志愿队计划的支持	186
第三节 志愿队的组织架构	196
第四章 志愿队的基地与训练.....	208
第一节 中英军事合作与志愿队作战训练	208
第二节 志愿队员在缅甸基地的生活与管理	226

第三节 志愿队昆明基地的建设	237
第五章 志愿队的增援计划	246
第一节 志愿队的战略定位与马格鲁德代表团来华	246
第二节 志愿队的物资困境与应变	261
第三节 “第二志愿队”的计划与预期	279
第四节 英国飞行员的增援方案	291
第六章 志愿队民间运营模式与组建的中止	303
第一节 联洲公司、中央飞机制造厂与志愿队的组建运营	303
第二节 参战前后中央飞机制造厂与美国志愿队的分歧	316
第三节 志愿队组建活动之中止	334
结 语	353
参考文献	364

附表清单

表 1-1	志愿军不同模式的对比.....	74
表 2-1	纽约办事处 1941 年 6 月 25 日相关人员与职责.....	156
表 2-2	应聘志愿者需要准备的申请资料.....	160
表 2-3	1941 年 5 月 3 日至 10 月 18 日志愿队人员招募进度表.....	161
表 2-4	1941 年 11 月 1 日所统计各批次起航的志愿队员人数.....	163
表 2-5	1941 年 11 月 1 日志愿队各部门人数及来自海空军的比例.....	167
表 3-1	短期援华飞机计划 (A Short-Term Aircraft Program For China)	178
表 3-2	志愿队运行初期管理层.....	203
表 4-1	美国志愿队日程表.....	230
表 4-2	1941 年底志愿队组织每月的性病案例汇总.....	232
表 5-1	1941 年 10 月 24 日宋子文催促罗斯福的备忘录列出中方的最新需求.....	277
表 5-2	志愿队招募工作第二阶段进度表 (截止 1941 年 11 月 15 日)	290
表 5-3	志愿队招募工作第二阶段缺额表 (截止 1941 年 11 月 15 日)	290
表 5-4	原定 1941 年 12 月 11 日成行的志愿队第十组出航人员组成.....	291

绪 论

一、选题源起

中华民族抗日战争与世界反法西斯战争联为一体，是反法西斯战场的东方主战场，意义非凡。中国人民为战争胜利做出了重要贡献，反法西斯盟国也给中国战场有力的支援，有相当多的合作。中国与美国的空军军事合作较为典型，具有极高的学术研究价值，在中美关系错综复杂的当下，也有一定的现实意义。习近平总书记论及抗日战争时，强调“中国人民抗日战争胜利是中国人民同反法西斯同盟国以及各国人民并肩战斗的伟大胜利。中国人民永远不会忘记，世界上爱好和平与正义的国家和人民、国际组织等各种反法西斯力量对中国人民抗日战争给予的宝贵援助和支持……美国‘飞虎队’冒险开辟驼峰航线……他们的感人事迹和崇高品格永远铭记在中国人民心中！”。^①由陈纳德（Claire Lee Chennault）率领的美国志愿队、美国空军驻华特遣队和第十四航空队是美国在中国直接参加对日作战的美国部队。^②“飞虎队”最初只是中外报刊对美国志愿队的美称，但广义上也代指所有陈纳德率领的军队。在抗日战争期间，上述部队共击落炸毁敌机2500架，自己损失568架，“飞虎队”为战争胜利作出重大贡献。^③

美国志愿队是抗日战争史与二战史军事研究的重要组成部分，然观诸学界，抗战军事史研究却显薄弱。有学者指出，抗日战争研究对军事史研究的困难源于两方面，一是由于战时宣传的需要导致抗日战争相关的史实和数字严重失真，另是由于各种因素，中国学界缺乏可靠的档案文献史料。^④美国志愿队计划筹设与组织的交涉过程，是太平洋战争前中美外交的重心之一，更是战时中美军事合作的开端。由于抗日战争时期中国与美国在地缘政治与军事实力的巨大差距，中美合作关系实际上呈现出一种“不平等”，在过往中国空军美国志愿队筹建及其后美国空军在华作战的历史研究与叙事中，或多或少有种神化美国与美军的倾向，

^① 《在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利七十五周年座谈会上的讲话》，习近平：《论中国共产党历史》，北京：中央文献出版社，2021年，第278-279页。

^② 金光耀：《陈纳德航空队与中国抗日战争》，《军事历史研究》，1986年第1期。

^③ 马毓福：《抗战中的陈纳德及美国航空志愿队》，《百科知识》，1995年第11期。

^④ 杨奎松：《抗日战争研究理应重视战争史研究》，《抗日战争研究》，2016年第1期。

即所谓“飞虎队神话”。在空军史、中美关系史的通史叙述，以及陈纳德、飞虎队的专项研究中，对于中国空军美国志愿队的组建情况，阐述得不够清晰。宏观上，既往研究多为“静态”论述，缺乏“动态”变化。学界在细节上对不少史事与时间细节均缺少深入探讨，例如美国志愿队与租借法案援华计划的关联；宋子文、居里（Lauchlin Bernard Currie）等人对美国志愿队的贡献度如何；陈纳德与中央飞机制造厂、鄱雷（William Douglas Pawley）等关系都缺乏专题性研究。

笔者有幸在美国斯坦福大学胡佛研究所访问半年，得以阅览胡佛档案馆所藏大量有关文档，搜集国内所未能尽得之史料。关于抗战时期来华美方高级军官之研究，如史迪威、陈纳德、魏德迈等人，基本是西方学者以英文材料为主体写就。除在材料上缺少中方资料的参证外，研究者亦多有偏袒，使得中国之形象往往与事实有所偏差。西方学者研究的局限性，使上述研究有调整视角，转换研究方式的进步空间。笔者虽在英文史料上不及西方学者之熟悉，希冀通过中英文资料之互补互证，或能改正西方学界的一些“定论”；同时也希望用英文资料，来补充国内相关研究之不足。本研究可为二战史与中美关系史，增添更多的“中国视角”。

此即为选题之源起。

二、学术史回顾

1、大历史下的边缘叙事

美国志愿队研究，分别从属于抗战史、空军史、中美关系史等领域方向。鉴于美国志愿队与飞虎队的特殊影响与“符号化”，前辈学者在大历史的叙述中都留下部分叙述与论断。

（1）抗战史中的美国志愿队叙事

自全面抗战爆发起，官方与个人多渠道为战争的书写留下历史记述。何应钦于1942年结集出版《五年来之抗战经过》，后以此为基础撰成《八年抗战之经过》（1946年出版），经多次修订，增补史料，于1985年完成《日军侵华八年抗战史》。何著对国民政府作战准备与作战经过颇为详尽，尤其在陆军作战上最为细致。何应钦按照战时的主流叙述，将全面抗战划分为三期，每阶段按照会战、战役来书写。该书将“海军作战”、“空军作战”、“防空”等独立成篇，与陆军并列，

一方面显现对海空军等作战之重视,另一方面也可见三军编纂并非出自一门。在与本研究相关的“空军作战”中,该书有较为详尽的叙述,并将美国志愿队置于中国武装部队的序列予以描述。“第八篇 国际合作”以中美合作为起始,未讲述苏联援助,可见冷战时期“亲美反苏”的一般立场。由于成书较早,该书现为简要了解史事之途径。^①刘馥(F. F. Liu)在1956年以英文出版《中国现代军事史》,他曾供职于参谋本部,其内容多重于组织架构以及高层运作,并在文中将飞虎队描述为1940年至1941年冬季美国空军组织的雇佣军。由于出版较早,其著对英文学界研究中国军事史有深远影响。^②

二战结束后,中文学界对抗战史的研究一度停滞,海外学界则在二战史上成就斐然。1950年代美国军事历史学家查尔斯·罗曼努斯(Charles Romanus)与赖利·桑德兰(Riley Sunderland)主编的三卷本的《中缅印战区历史》对中国战时历史提供较为全面的描述,研究重点虽是地面部队,也涉及到陈纳德领导的空军部队。^③其第一卷在讨论美国志愿队(飞虎队)的起源时,淡化罗斯福(Franklin D. Roosevelt)及其内阁成员的作用,较少提及居里和联洲航空公司负责人的贡献;该书将马歇尔、阿诺德和陈纳德描绘成美国志愿队的创造者。在相关问题中,该书还涉及到“轰炸日本计划的提出与取消”以及“美国军方通过向中国投放空军力量来遏制日本的想法”,这些论述在中文学界长期未引起关注与引用。^④

在美国学界,有关陈纳德与史迪威在中国战区的争论引起过广泛讨论,主流观点将陈纳德视为与史迪威无法相处的“叛徒”。^⑤当然学界亦有不同声音,1943年普利策奖获得者汉森·鲍德温(Hanson W. Baldwin)就批判性分析美国的二战政策,认为美方没有制定可行的对华政策,而陈纳德在对华关系上比史迪威成功。^⑥尤金·L·拉索尔(Eugene L. Rasor)在“关于中缅印战区研究成果的大汇编”的研究中,征引二战以来关于中缅印战区的海量文献,指出空中力量理论实施和执行

^① 何应钦:《日军侵华八年抗战史》,台北:“国防部史政编译局”,1985年。

^② F. F. Liu, *A Military History of Modern China, 1924-1949*, Princeton University Press, 1956.

^③ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *United States Army in World War II China-Burma-India Theater, Stilwell's Mission to China*, Washington, D. C., Center of Military History United States Army, 1953.

^④ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, PP.12-13.

^⑤ Eugene L. Rasor, *The China-Burma-India Campaign, 1931-1945*, London: Greenwood Press, 1998.

^⑥ Hanson W. Baldwin, *Great Mistakes of the War*. New York: Harper, 1950.

计划影响了中缅印战区，陈纳德与志愿队便是重要力量。^①另外涉及中缅印战区的美国战史通史还有莫里斯·马特洛夫(Maurice Matloff)的《联合作战战略计划》、海因斯(Grace Person Hayes)的《参谋长联席会议史》等。^②

英文学界直接描述中日战争的论著并不多，迪克·威尔逊(Dick Wilson)的《当老虎战斗时：中日战争的故事，1937-1945年》，一方面将中国比喻为“虎”，另一方面也借用“飞虎队”在西方的象征符号。文中对于飞虎队的故事仅不到一章的篇幅，而将飞虎队组建视为陈纳德向美国施压的结果。^③乔纳森·G·厄特利(Jonathan G. Utley)在《与日本开战，1937-1941》中认为飞虎队的成立是出于心理上的考虑，目的是让中国继续战斗，并作为遏制而非对抗日本战略的一部分。太平洋战争爆发后不久，宣传人员把美国志愿队变成中美友谊的吉祥物，历史学家将飞虎队作为罗斯福先见之明和在珍珠港事件爆发前帮助中国抗日的证据。^④

改革开放以来，中国学者在抗日战争史、第二次世界大战史等通史著作中，逐渐客观反映中国抗日战争在第二次世界大战历史进程中的历史地位，丰富和补充了海外学界对中国视角缺失之憾。^⑤而美国志愿队与飞虎队便是这一论述的有机组成部分，各书叙述各有所重。

1985年何理所著《抗日战争史》是大陆学界较早的“抗战史”通史著作，但缺少对空军作战与美国志愿队的篇幅。^⑥在2005年以《中国人民抗日战争史》修订出版时仍未提及空军抗战，仅在中国争取美援的小篇幅内，提及陈纳德组建美国志愿队而未述及具体战斗过程。^⑦1994年，军事科学院军事历史研究部出版三卷

^① Eugene L. Rasor, *The China-Burma-India Campaign, 1931-1945*.

^② Maurice Matloff and Edwin M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C. : Center Of Military History United States Army, 1990; Grace Person Hayes, *The History of the Joint Chiefs of Staff in World War II: The War Against Japan*, Maryland, Annapolis: Naval Institute Press, 1982.

^③ Dick Wilson, *When Tigers Fight: The Story of the Sino-Japanese War, 1937-1945*, New York: The Viking Press, 1982.

^④ Jonathan G. Utley, *Going to War with Japan 1937-1941*, Fordham University Press, 2005.

^⑤ 宏观论述抗日战争与世界反法西斯战争关系的论著主要有齐世荣：《中国抗日战争在第二次世界大战中的地位和作用》，《历史研究》1985年第4期；胡德坤：《中日战争史》，武汉：武汉大学出版社，1988年；王振德：《第二次世界大战中的中国战场》，北京：社会科学文献出版社，1991年。

^⑥ 何理：《抗日战争史》，上海：上海人民出版社，1985年。

^⑦ 何理：《中国人民抗日战争史》，上海：上海人民出版社，2005年。

本的《中国抗日战争史》，是从军事角度对抗日战争的进程与实际战况做了系统的阐述，并指出第二次世界大战是世界性的联盟战争，参战的同盟国为赢得战争胜利都做出自己的贡献。在下卷“第三十一章”以“第三节 正面战场陆空作战的变化”介绍中国空军的建立与作战、苏联空军志愿队来华、美国志愿队作战以及空军对鄂西会战的配合等。^①从1995年起，每逢抗战胜利十整数周年纪念，便有大量相关著作涌现，抗战史研究愈发兴盛。1995年由中共中央党史研究室第一研究部编著的《中华民族抗日战争史（1931-1945）》，可视为军科院《中国抗日战争史》的浓缩编写，尤其减少了太平洋战争之后正面战场的部分，这使得空军部分以及美国援华空军没有单独的章节，仅在中国战区设立、远征军入缅作战以及开罗会议等侧面提到过美国志愿队。^②2005年则有张宪文等著《图说中国抗日战争史 1931-1945》、金桂兰著《中国抗日战争 60 件大事》、萧一平等主编《中国抗日战争全史》、王道平著《中国抗日战争史（第2版）》、李蓉著《中华民族抗日战争史》等通史作品问世，大体上仍循旧例，轻视空军作战之叙述。^③

2011年，由李新主编的《中华民国史》全卷出版，代表着学术界对“中华民国史”的阶段成果，为领域最有分量的巨著。其第十卷（1941-1945年）涉及抗战时期以及中美合作部分，尤注重于论述大陆学术界以前论述不足的正面战场，但对中美军事合作方面仍处在极为次要的部分。美国志愿队叙事仍散见于争取美、英援华、远征军入缅作战等部分，并无专题的论述。^④2010年以后，随着更多史料与资料的整理出版，以及新生代学者研究细化与拓展，有关抗日战争史更多的专题研究与系列集结出版。2015年由台湾学者牵头，海内外学者共同参与的《中国抗日战争史新编》为个中翘楚，其《中国抗日战争史新编·貳·军事作战》对作战史有许多新的论述，空军作战虽然叙述详尽，但多依战史档案平铺而叙，仍有

^① 军事科学院军事历史研究部：《中国抗日战争史》（三卷本），北京：解放军出版社，1994年。

^② 王秀鑫、郭德宏：《中华民族抗日战争史（1931-1945）》，北京：中共党史出版社，1995年。

^③ 张宪文、曹大臣：《图说中国抗日战争史 1931-1945》，上海：学林出版社，2005年；金桂兰：《中国抗日战争 60 件大事》，北京：国防大学出版社，2005年；萧一平、郭德宏：《中国抗日战争全史》，成都：四川人民出版社，2005年；王道平：《中国抗日战争史（第2版）》，北京：解放军出版社，2005年；李蓉：《中华民族抗日战争史》，北京：中央文献出版社，2005年。

^④ 石源华、金光耀、石建国：《中华民国史》（第十卷），北京：中华书局，2011年。

不少值得探讨与提升之空间。^①张宪文、左用章等著《中国抗日战争史·第3卷·抗日持久战局面的形成(1938.10-1943.12)》也是新编抗日史系列的新著。在“第30章 美国空军在中国战场”中,专门以大篇幅书写“陈纳德与中国空军美国志愿大队”。^②由步平、王建朗主编的《中国抗日战争史》,在专题化研究上更进一步,由王建朗著《中国抗日战争史·第五卷:战时外交》则对太平洋战争前中美英等国不断推进军事合作的进程有较为细致的梳理,并认为“在争取美国军事援助的活动中,还存在着非官方的渠道,其活动后来在官方的默许和支持下颇为有效。美国来华空军志愿队的建立便是其中最重要的成果”。^③其余有关中国抗日战争史的专著,仍对空军抗战以及中美空军合作的部分存有忽视,记载不详,鲜有专论。

以抗日战争史研究的整体发展脉络来看,随着时代发展,有关政治、经济、文化等诸多课题皆有十足增长,各编“抗战史”中相关篇幅俱有所长。然军事史研究进步相对缓慢,尤其是空军史与美国志愿队等研究,属于“大历史下的边缘叙事”,研究的深度与广度尚显不足,值得进一步探究。

(2) 航空史、空军史中的美国志愿队叙事

美国志愿队并非孤立的历史现象,而是中国空军发展与美国空军对外援助的“交集”。不少学者在梳理航空史、空军史脉络之际,便已注意到美国志愿队的特殊价值。

空军是20世纪的新兴军种,对世界空军史的梳理有助于美国志愿队背后科技支撑的了解,在这方面的相关著作有李树山所著《世界空军史》;^④对美国空军发展有所梳理的则有美籍学者特纳与洛巴兹合著的《美国空军史》,另有邹星桥的《论美国空军建制的设立(1907-1947)》。^⑤航空史相较于空军史,研究对象更为广阔,包括航空工业与民用航空之发展。美国志愿队很大程度上脱胎于中美航

^① 吕芳上主编:《中国抗日战争史新编·贰·军事作战》,台北:“国史馆”,2015年。

^② 张宪文、左用章等:《中国抗日战争史·第3卷·抗日持久战局面的形成(1938.10-1943.12)》,北京:化学工业出版社,2016年,第438-453页。

^③ 王建朗:《中国抗日战争史·第五卷:战时外交》,北京:社会科学文献出版社,2019年,第223页。

^④ 李树山:《世界空军史》,北京:军事科学出版社,1998年。

^⑤ (美)布莱恩·威廉·特纳、布鲁克斯·洛巴兹:《美国空军史》,长沙:湖南人民出版社,2010年;邹星桥,《论美国空军建制的设立(1907-1947)》,西南大学硕士论文,2018年。

空业在抗战前期的交流,而这在许多学者的著述中皆有所体现,包括航空史专家姜长英的《中国航空史》、姚峻主编的《中国航空史》等。^①台湾学者陈存恭对于早期中国航空业发展论述最深,在《中国航空的发轫》一文中充分总结中国航空业发展的困难与缺陷。^②在进入“专题化”、“碎片化”研究时代后,年轻学者分别在“中国航空公司早期发展研究”与“抗战时期空军航空研究院科研工作”上取得一定进展。^③

具体到空军发展史,海峡两岸起步亦早。1982年,台湾学者刘俊即有《空防与国防》一作问世,^④大陆学者则在1990年代迎来空军史研究的小高潮。高晓星、时平编著的《民国空军的航迹》较为完整地反映民国时期空军发展历史,其对抗战时期的空军表现,有较为详细的描写;对美国的航空援华、中美空军联合作战以及中美混合航空大队的组建,都有一定的涉及,但由于本书体例以介绍为主,故不深入。^⑤马毓福编著《中国军事航空(1908-1949)》则更为全面、系统地论述近代中国空军产生与发展,但从内容上更偏重于前期,后期较略,如解放战争时期国民政府空军的行动便完全简略而过。^⑥另外还有文闻的《旧中国空军秘档》与奚纪荣等著《中国空军百年史》,奚著对于抗战空军历史以及中美合作的内容都是简化与略说,对于战役的描述也缺少细致的考察,“美国志愿队”时期的史事多于后面改编后的美国正式驻华空军。^⑦2010年后出版的通俗类空军通史还有肖璞韬著《血色苍穹:民国时期的中国空军》与姜根金著《民国空军》等。^⑧另外,王建明从留学生群体探讨近代中国空军与航空业的发展,袁成毅与刘俊平对全面

^① 姜长英:《中国航空史》,北京:清华大学出版社,2000年;姚峻主编:《中国航空史》,郑州:大象出版社,1998年。

^② 陈存恭:《中国航空的发轫》,“中央研究院”《近代史研究所集刊》第7期,1978年6月。

^③ 秦程:《中国航空公司早期发展研究(1929-1937)》,河南大学硕士论文,2012年;傅海辉:《抗战时期空军航空研究院科研工作之研究》,上海交通大学博士论文,2015年。

^④ 刘俊:《空防与国防》,台北:中央文物供应社,1982年。

^⑤ 高晓星、时平:《民国空军的航迹》,北京:海潮出版社,1992年。

^⑥ 马毓福:《中国军事航空(1908-1949)》,北京:航空工业出版社,1994年。

^⑦ 文闻:《旧中国空军秘档》,北京:中国文史出版社,2006年;奚纪荣等:《中国空军百年史》,上海:上海人民出版社,2006年。

^⑧ 肖璞韬:《血色苍穹:民国时期的中国空军》,北京:中国社会科学出版社,2015年;姜根金:《民国空军》,北京:中国文史出版社,2017年。

抗战前国民政府的空军建设都有深入的分析与论述。^①

空军是陆海空三军之一部,不少论及整体军史者亦有精彩叙述。戚厚杰等编著《国民革命军沿革实录》详尽收录民国时期空军编制的变革以及空军机构与学校的发展,在战时空军时亦将苏联志愿队、美国志愿队视为中国空军之一部。^②刘凤瀚的《国民党军事制度史》则视为该领域的集大成之作,在“第五章 空军”中对空军发展与演变有详尽的论述,然对美国志愿队一笔带过,无编制之叙述,或有不认其为中国部队之意。^③

空军抗战是空军史最重要的组成部分,也是涉及美国志愿队或飞虎队最多的专题。抗战时期便有相关综述性文章,1947年有梁又铭所著《中国空军抗战史画》问世,为战时宣传之集结。^④台湾当局“空军总司令部情报署”编印的《空军抗日战史》,是为官方空军战史之代表,而刘毅夫的《空军史话(共三册)》则是通俗性著作的典型。^⑤刘维开在1980年代对空军与抗战亦有研究,是空军抗战史“学术化”的开端。^⑥

大陆学者从1990年代开始对空军史作考证与系统研究,例如董栋《抗战时期中国空军战场述评》与李树山、王叶红合著《中国空军战史》^⑦。唐学锋的《中国空军抗战史》在许多细节上有较多突破,尤其在美国志愿队的叙述上,显然吸取了不少飞虎队研究的新成果,可惜作为通俗作品而无学术注释,颇为遗憾。^⑧概述性的空军战史还有曾景忠等编《血色长空——空军抗战与抗日胜利纪实》、陈应明等著《浴血长空——中国空军抗日战史》、王晓华等著《国殇·第三部:国民党正面战场空军抗战纪实》、要秋霞著《历史不能忘记系列·中国空军抗战》、马毓

^① 王建明:《留学生与近代中国军事航空研究》,南开大学博士论文,2012年;袁成毅:《全面抗战前国民政府空军建设评析》,《杭州师范大学学报(社会科学版)》,2013年第2期;刘俊平:《抗战前国民政府空军建设研究(1931-1937)》,南京大学博士论文,2014年。

^② 戚厚杰、刘顺发、王楠:《国民革命军沿革实录》,石家庄:河北人民出版社,2001年。

^③ 刘凤瀚:《国民党军事制度史》,北京:中国大百科全书出版社,2009年。

^④ 梁又铭:《中国空军抗战史画》,上海:正气出版社,1947年。

^⑤ 刘毅夫:《空军史话(共三册)》,台北:黎明文化事业公司,1976年。

^⑥ 刘维开:《空军与抗战》,《抗战胜利四十周年论文集》,台北:黎明文化事业公司,1986年。

^⑦ 董栋:《抗战时期中国空军战场述评》,《民国档案》,1993年第3期;李树山、王叶红:《中国空军战史》,北京:华夏出版社,1996年。

^⑧ 唐学锋:《中国空军抗战史》,成都:四川大学出版社,2000年。

福著《英雄的天空：中国空军抗战纪实》、朱力扬著《中国空军抗战记忆》等。^①此外，袁成毅认为“防空”包括“积极防空”与“消极防空”，空战史是防空史之一部，他对国民政府防空建设的研究，是该领域的最新成果。^②邝智文(Kwong Chi Man)对民国时期的空军理论进行分析，认为“杜黑主义”理论盛行，影响了抗战前期中国空军的发展与飞机的采购，直到中国空军遇到重创，才对“轰炸机”的作用进行反思。^③

总结上述各类航空史、空军史、空战史著作，均以中国空军建设为本位，对美国志愿队的论述并不多，将其组建成因与中美航空业交流联系者较少。由于资料的缺失，中国学界对美国航空业在华利益，以及美国顾问在华表现等方面的讨论，仍有不少提升与细化之处。

美国官方战史中关于空军史最权威的著作，是由韦斯利·弗兰克·克雷文(Wesley Frank Craven)与詹姆斯·李·凯特(James Lea Cate)主编，于1948至1958年陆续出版的《第二次世界大战中的陆军航空队》，该系列涵盖美国空中力量的组织、发展及在二战各战场的表现。其中第一卷是“1939年1月至1942年8月的计划和早期行动”，由于这些资料涉及战争的所有战场，只对战争期间中国的航空活动进行有限的报道，第一卷只有30页专门介绍中国的部分，信息的文档亦不完整。^④1955年出版的第六卷题为“人与飞机”，介绍二战中美国陆军航空队的飞机、飞行员、地勤人员和基地等，亦提供了参考与启发。^⑤

约翰·L·弗里斯比(John L. Frisbee)在《美国空军的制造者》中认为陈纳德

^① 曾景忠等：《血色长空——空军抗战与抗日胜利纪实》，北京：团结出版社，2005年；陈应明等：《浴血长空——中国空军抗日战史》，北京：航空工业出版社，2006年；王晓华、徐霞梅：《国殇·第三部：国民党正面战场空军抗战纪实》，北京：团结出版社，2011年；要秋霞：《历史不能忘记系列·中国空军抗战》，北京：中国民主法制出版社，2015年；马毓福：《英雄的天空：中国空军抗战纪实》，北京：蓝天出版社，2015年；朱力扬：《中国空军抗战记忆》，杭州：浙江大学出版社，2015年。

^② 袁成毅：《国民政府防空建设史料整理与研究述评》，《抗日战争研究》，2011年第3期；袁成毅：《抗日战争时期国民政府对日防空研究（1931-1945）》，中国社会科学出版社，2016年。

^③ Kwong Chi Man, *Debating 'Douhetism' Competing Airpower Theories in Republican China, 1928-1945*, War in History, 2021, Vol.28(1).

^④ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983(first edition 1948).

^⑤ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1983(first edition 1955).

是美国空军文化中驱逐机与防空的倡导者，将陈纳德视为空军中最优秀的思想家。

①杰弗里·斯科特·安德伍德（Jeffery Scott Underwood）在《富兰克林·D·罗斯福时期的陆军航空队：空中力量对罗斯福政府的影响，1933-1941 年》中，讲述罗斯福看到空中力量的潜力，很快将其作为外交和军事问题的解决方案；同时注意到 1940 年底罗斯福同意由中方对日本进行轰炸的“激进方案”。②乔纳森·勒格里（Jonathan Legree）则分析美国陆军航空队中的“骑士文化”，将陈纳德视为战时三个空军将领代表。③布鲁斯·艾伦·阿什克罗夫特（Bruce Alan Ashcroft）考察了塑造国家空军发展的梦想，以及用于向公众宣传支持军用航空的必要性的形象，指出二战前所塑造的飞行员形象“浪漫化”。④克里斯·M·沃赫特（Chris M. Wachter）分析作战空中力量职能在战争中的作用，并指出陈纳德理论被视为空中力量理论中的异类，而陈纳德本人形象并不像回忆录那样完美平衡或有先见之明。⑤保罗·哈里斯·拉尔森（Paul Harris Larson）在《争夺美国军用航空控制权的斗争》中同样关注陈纳德在空军学校期间的表现，陈纳德虽是“驱逐机”支持者，但其本人还是认可轰炸机的。⑥

美国学界亦有少部分学者研究中国战场的空军建设与发展。威廉·M·利里（William M. Leary）关注到裘伟德（John Jouett）顾问团对中国航空教育与航空业发展的重要性。⑦在《龙的翅膀：中国航空公司与中国商业航空的发展》一书中，利里则进一步分析西方投资者在帮助中国发展航空事业中的巨大助力。⑧

① John L. Frisbee, *Makers of the United States Air Force*, Washington, D.C.: the Office of Air Force History, United States Air Force, 1987.

② Jeffery Scott Underwood, *The Army Air Corps under Franklin D. Roosevelt: The influence of air power on the Roosevelt administration, 1933-1941*, The Louisiana State University, Ph.D Dissertation, 1988.

③ Jonathan Legree, *Icarus in America: the Pilot in American Culture*, California State University, Master's Dissertation, 1998.

④ Bruce Alan Ashcroft, *Why We Wanted Wings: American Aviation and Representations of the Air Force in the Years before World War II*, The University of Texas at Austin, Ph.D Dissertation, 2003.

⑤ Chris M. Wachter, *Balancing Act: Synergy Of Combat Airpower Functions*, Air University, Thesis, 2011.

⑥ Paul Harris Larson, *The Struggle for control of American Military Aviation*, Kansas State University, Ph.D Dissertation, 2016.

⑦ William M. Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, Pacific Historical Review, Vol.38(Jan, 1969).

⑧ William M. Leary, *The Dragon's Wings: the China National Aviation Corporation and the development of*

雷·瓦格纳 (Ray Wagner) 则认为, 即便中国空军在抗战初期遭遇失利, 但美国飞机供应商、教官与顾问的支持仍不可被忽视。^① 罗伯特·E·范·帕滕 (Robert E. van Patten) 在题为《在飞虎队之前》的论文中, 较为少见地介绍中国空军国际中队之始末。然而其叙述却与史实有较多出入, 例如宣称陈纳德为该中队的领导。^② 艾伦·阿姆斯特朗 (Alan Armstrong) 分析在珍珠港事件前美国对中国空军援助计划, 实际是一次“先发制人”的秘密行动, 若成功则可阻止珍珠港事件的发生。^③

华裔学者许光秋 (Guangqiu Xu) 是美国学界研究中国空军发展的领军人物, 其博士论文即讨论 1929-1940 年美国与中国军事航空业发展的密切关联。^④ 许光秋亦分析美国人如何卷入中国军用航空, 研究美国政府对这种参与的态度和行动, 并分析中国军用航空对中国军事和政治局势的影响。^⑤ 他对美国教官对中国空军的训练持积极态度, 在美国志愿队组建上基本沿用陈纳德的叙事模式。^⑥ 许光秋另有专文涉及英美在华南航空市场的竞争, 而中文学界较少关注。^⑦ 约翰·亚历山大·兰斯 (John Alexander Lance) 则聚焦于 1931-1941 年中国与西方航空业的联系。他评论许光秋的研究过于集中于飞机进口的数量和经济资源, 而他则更侧重于计划的整体政治、组织和文化方面, 并描述航空训练的复杂性。此外他还分析苏联和美国援助中国空军建设失败的不同原因, 并认为大型和日益多样化的注入西方飞机和设备不利于中国空军的“正常发展”。^⑧

涉及 1941 年以后美国空军在华行动的论文则有托德·埃里克·詹克 (Todd Eric

commercial aviation in China, Athens, Georgia: The University of Georgia Press, 1976.

^① Ray Wagner, *The Chinese Air Force, 1931-1940*, The Journal of the American Aviation Historical Society, 1974, Vol.19.

^② Robert E. Van Patten, *Before the Flying Tigers*. Air Force Magazine, 1999, Vol. 82, No. 6.

^③ Alan Armstrong, *Preemptive Strike: The Secret Plan That Would Have Prevented the Attack on Pearl Harbor*, Guilford, Delaware: Lyons Press, 2006.

^④ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, University of Maryland, Ph.D Dissertation, 1993.

^⑤ Guangqiu Xu, *The Chinese Air Force with American Wings*, War & Society, 1998, Vol.16(1).

^⑥ Guangqiu Xu, *War Wings, The United States and Chinese Military Aviation, 1929-1949*, Westport CT: Greenwood Press, 2001.

^⑦ Guangqiu Xu, *American-British Aircraft Competition in South China*, Modern Asian Studies, 2001, Vol.35(1).

^⑧ John Alexander Lance, *Icarus in China: Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, Western Carolina University, M.A. Dissertation, 2014.

Jahnke) 的《单凭空中力量：1941-1945 年美国在中国的战略空战》^①、许光秋的《二战期间美国对中国的空中支援问题（1942-1945 年）》^②。除此之外，关于 P-40 驱逐机生产与型号的论著有不少值得借鉴^③，而涉及 P-40 驱逐机飞行员的战绩的书籍亦有“飞虎队”的常规叙述可供参考^④。

总之在美国空军史的著述中，中国战场的历史居于边缘地位，而陈纳德的思想与史事却往往受到重视。这种叙述权重的失衡，也进一步导致陈纳德与美国志愿队在美国主流叙事中的“神话”。

（3）中美关系史中的美国志愿队叙事

中美关系研究同样是海内外学者的热点，吸引美国不少知名历史学者参与其中。孔华润（Warren Cohen）在《美国对中国的回应》中认为美国对中国的占有欲极度傲慢，任何美国人都可能“迷失”中国。他指出“大反常”：在美国人看来，亚洲在战略和实践上总是不如欧洲重要，然而中国问题却是许多人心目中的首要问题。值得注意的是，该文认为霍普金斯说服罗斯福相信陈纳德，即空中力量可以单独击败日本，但结果是灾难性的。^⑤费正清（John K. Fairbank）是研究中美关系最重要的学者，他本人更是参与过二战与中国战场，在胡佛档案馆藏居里资料中，便有内容是由费正清整理的。^⑥其代表作《美国与中国》更是自 1948 年出

^① Todd Eric Jahnke, *By Air Power Alone: America's Strategic Air War in China, 1941-1945*, University of North Texas, Master's Dissertation, 2001.

^② Guangqiu Xu, *The Issue of US Air Support for China during the Second World War, 1942-45*, *Journal of Contemporary History*, 2001, Vol.36(3).

^③ 本文借鉴的包括 Peter M. Bowers, *Curtiss Aircraft, 1907-1947*, London: Putnam & Company Ltd, 1979; Ernest R. McDowell, *Curtiss P-40 in Action*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 1976; Jeffrey L. Ethell, *P-40 Warhawk in World War II Color*, Osceola: Motorbooks International Publishers & Wholesalers, 1994; Lou Drendel, *P-40 Warhawk*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 1996; H.C. Bridgwater, *The Curtiss P-36 and P-40 in USAAC-USAAF Service*, Guideline Publications, 2001; Richard S. Dann, *P-40 Warhawk in Action*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 2007.

^④ 例如卡尔·莫尔斯沃斯的系列著作, Carl Molesworth, *P-40 Warhawk Aces of the CBI*, Oxford: Osprey Publishing, 2000; Carl Molesworth, *23rd Fighter Group 'Chennault's Sharks'*, Oxford: Osprey Publishing, 2009; Carl Molesworth, *P-40 Warhawk vs Ki-43 Oscar (China 1944-45)*, Oxford: Osprey Publishing, 2008.

^⑤ Warren I. Cohen, ed. *America's Response to China: An Interpretative History of Sino-American Relations. America and the World series*. New York: Wiley, 1971.

^⑥ *Fairbank memo*, Lauchlin Bernard Currie Papers, Box 5, Folder 1, Hoover Institution Archives, Stanford University.

版后几次修订，是中美关系“冲击—回应”模式理论的主要创立者。他强调美国官方援助可追溯到太平洋战争前对华财政和空中援助。^①菲斯（Herbert Feis）在《中国的纠葛》中，叙述从珍珠港事变到马歇尔调停的中美关系史，涉及到当时美苏关系、中苏关系，以及国共两党关系等多方面的问题。^②著名汉学家史景迁（Jonathan D. Spence）在其著作《改变中国：西方在华顾问（1620-1960）》中列举16名相对重要的外国顾问，陈纳德与史迪威名列其中。^③

戈登·K·皮克尔（Gordon K. Pickler）有博士论文研究“美国对中国国民党空军的援助”。^④他还有专文讨论史迪威与陈纳德之争，涉及对中国腐败的批判，以及认为陈纳德有可能夸大了空军的作用。^⑤迈克尔·沙勒（Michael Schaller）是70-80年代研究中美关系的重要学者，代表作有《二十世纪的美国和中国》、《美国十字军在中国》^⑥，而他在一篇论文中其将美国飞虎队的组建，视为美国在海外秘密使用军事力量的重要开端。^⑦1980-90年代相关作品还有威廉·P·海德的《美国的中国逗留：美国的外交政策及其对中美关系的影响，1942-1948年》、格雷戈里·托马斯·马基《美国在中国，1941-1944：来自国务院的视角》、韦斯利·巴格比的《鹰龙联盟》、查尔斯·R·基茨的《美国奥德赛在中国》等。^⑧

^① John K. Fairbank, *The United States and China*. Cambridge: Harvard University Press, 1983.

^② Herbert Feis, *The China Tangle: The American Effort in China from Pearl Harbor to the Marshall Mission*. Princeton University Press, 1953.

^③ Jonathan D. Spence, *To Change China: Western Advisors in China. 1620-1960*, Boston: Little; London: Bodley, 1969.

^④ Gordon K. Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force: 1931-1949*, Ph.D Dissertation, Florida State University, Tallahassee, 1971

^⑤ Gordon K. Pickler, "Antithetic American Experience in China: Stilwell and Chennault.", *Airurev*, 1972, Vol.33.

^⑥ Michael Schaller, *The United States and China in the Twentieth Century*. New York: Oxford University Press, 1979; Michael Schaller, *The U.S. Crusade in China, 1938-1945*. New York: Columbia University Press, 1979.

^⑦ Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, *American Quarterly*, 1976, Vol.28(1).

^⑧ William P. Head, *America's China Sojourn: United States Foreign Policy and Its Effects on Sino-American Relations. 1942-1948*, The Florida States University, Ph.D Dissertation, 1980; Gregory Thomas Markey, *The United States in China, 1941-1944: the Perspective from the State Department*, Georgetown University, Ph.D Dissertation, 1985; Wesley M. Bagby, *The Eagle-Dragon Alliance: America's Relations with China in World War II*, Cranbury: Associated University Presses, 1992; Charles R. Kitts, *The United States Odyssey in China. 1784-1990*. New York: University of America Press, 1991.

冷战结束以来,中美关系史的研究逐渐摆脱意识形态的束缚,海内外学者的研究不再以“后见之明”,用冷战对峙的思维去探究抗战时期的中美发展。学者们分别聚焦于政治、经济、外交、军事等领域,从细节反应整体,理清抗战时期中美关系的复杂关系。1995年,陶文钊、杨奎松与王建朗著述的《抗日战争时期中国对外关系》,概述抗战时期中国外交与对外关系的发展与演变,分析抗日战争对战时中国政府外交运作与国际地位的影响。其中用“盟国的合作与龃龉”来形容抗战后期中国与美国、英国的战略合作关系,尤其分析史迪威、魏德迈在中国任务、使命的差异性是二者在中国境遇不同的原因。该书在“军事合作的磋商”一节中涉及到“美国志愿航空队”的成立,但对其后续发展中的问题,则鲜有探讨。^①进入21世纪后,有关抗日战争整体对外关系史的研究继续蓬勃发展,“美国志愿队”与“飞虎队”虽都能占据叙述的“一席之地”,但对其成因与影响,仍是一笔带过。^②2003年,韩永利所著《战时美国大战略与中国抗日战场(1941-1945)》详细梳理美国二战时期大战略的运行过程,总体上考察美国大战略与中国抗战的关联,强调中美战略关系是相互支持的互动关系。^③2005年,胡德坤与韩永利的《中国抗战与世界反法西斯战争》讨论中国抗战对日本世界战略的巨大影响和制约作用,审视中国在推动战后国际政治经济新秩序建立中的作用。^④

中美合作抗战,自然是中美关系史中的重点,马建国的《抗日战争时期的中美军事合作》是个中代表,该著是其博士论文的完善,系统地研究了1937-1945年中美军事合作的全过程,涉及到“飞虎队”成立前后的内容。该书指出美国政府支持成立美国志愿队,既可使华盛顿的公开卷入减少到最低限度,又可缓解正规军事计划人员的反对之声。罗斯福之所以对陈纳德的空战计划感兴趣,是因为不

^① 陶文钊、杨奎松、王建朗:《抗日战争时期中国对外关系》,北京:中共党史出版社,1995年。

^② 相关研究的代表性著作——陈雁:《抗日战争时期中国外交制度研究》,上海:复旦大学出版社,2002年;彭敦文:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第四卷·太平洋战争爆发前国民政府外交战略与对外政策》,武汉:武汉大学出版社,2010年;王建朗:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第五卷·太平洋战争爆发后国民政府外交战略与对外政策》,武汉:武汉大学出版社,2010年;张祖堃:《蒋介石与战时外交研究(1931-1945)》,杭州:浙江大学出版社,2013年。

^③ 韩永利:《战时美国大战略与中国抗日战场(1941-1945)》,武汉:武汉大学出版社,2003年。

^④ 胡德坤、韩永利:《中国抗战与世界反法西斯战争》,北京:社会科学文献出版社,2005年。

但在军事上具有速胜的可能性,而且具有政治上的意义。^①顾学稼、姚波在《美国在华空军与中国的抗日战争》一文中认为美国援华航空志愿队的成立是中国对“空中危机”的认识及美国对远东局势分析的产物。美国空军在中国四年抗战取得优异成绩,不只是美国空军自身努力的结果,亦包含着中国人民的巨大努力。^②有关美国在华开展军事合作的论文,基本集中于驼峰航线、第14航空队、陆空军战略之争等方面。^③2015年,由步平等编著的《共同的记忆:中美抗战纪实》,在“中美联合抗日”中,选择14个人或事件作为代表,其中“飞虎队”与“陈纳德”便是两个重要“符号”,足见其在中美抗战关系中的重要地位。^④

综上所述,相较于政治、经济关系,抗战时期中美两国军事关系显得更为直接。中美两国的合作,最根本的目的是军事上击败日本军队,取得反法西斯战争的胜利——这是两国利益最大的交集,也是构建和推动两国关系的基础和动力。学界对于抗战时期中美关系的研究,存有“重政轻军”的倾向。多数研究成果涉猎中美同盟关系、美国的援助、中国战场对欧洲战场的支持等。这些既有成果,为整体上考察中美军事合作的内容和性质,梳理这种关系的形成、发展以及演进过程,深入探讨该时期中美军事合作的意义,留下了空间。

2、“飞虎队”与陈纳德研究

美国援华空军、“飞虎队”以及陈纳德的研究,基本处在“英雄史事”的叙述框

^① 马建国:《抗日战争时期的中美军事合作(1937—1945)》,华中师范大学博士论文,2004年;马建国:《抗日战争时期的中美军事合作》,北京:解放军出版社,2007年。

^② 顾学稼、姚波:《美国在华空军与中国的抗日战争(1941年8月—1945年3月)》,《美国研究》,1989年第4期。

^③ 刘莲芬:《抗战期间中美的战略合作与驼峰空运的发展》,《军事历史研究》,2007年第4期;阮家新:《抗战时期驻华美军部署及作战概况——兼谈中国战区在美国战略棋盘上的地位》,《抗日战争研究》,2007年第3期;吴岳俊:《试析太平洋战争前后中美军事合作》,山西大学硕士论文,2008年;唐华元:《美国第14航空队与中国抗日战争》,《中国及太平洋抗战与战俘问题研究——中国及太平洋抗战与战俘问题国际学术研讨会文集》,2008年;范瑞婷:《抗战时期“驼峰”航线与美国援华物资的营运》,广州大学硕士论文,2009年;王跃如:《太平洋战争时期的中美空军合作》,西北师范大学硕士论文,2009年;全振华:《二战期间美国在华军事投入研究》,河北师范大学硕士论文,2011年;付辛酉:《抗战时期中美之间陆空战略之争再探析》,《西南大学学报(社会科学版)》,2015年第5期;孟庆龙:《美国陆军军史中的中国抗日战争》,《河南师范大学学报(哲学社会科学版)》,2017年第1期。

^④ 步平、解琛主编:《共同的记忆:中美抗战纪实》,北京:外文出版社,2015年。

架之中。大部分的著作能够从一手的档案资料出发，但整体格调依旧以赞扬与肯定为主，带有“为传主讳”的痕迹。尤其是美国学者的著作，在史料掌握上偏向美方资料，在某些叙事上立场难免有所偏颇。中方学界因冷战意识形态的影响，起初对陈纳德持否定态度。改革开放以后，陈纳德与飞虎队的形象趋于正面，然相关研究成果，主要依赖于美方的著作与史料，仍存有改进与提升的空间。

（1）“意识形态”对抗以及“神话”的塑造（二战时期至1980年代）

在回溯战后陈纳德与飞虎队研究之前，必先提及“意识形态”对抗下的陈纳德形象。解放战争时期，陈纳德在中国组建空运队，为蒋介石政权运送物资，间接参与中国内战，因此受到中国共产党的舆论批评，“飞虎”被批为“金老虎”、“洋老虎”，喻为北美独立战争时期黑森雇佣军。^①在1949年国民党败退台湾前，因陈纳德持“干涉”立场，被定性为“帮凶”。^②1950年代先后有《飞贼陈纳德》、《流氓陈纳德》等通俗作品流通，对于陈纳德与飞虎队的客观研究并不存在。^③与此同时，台湾地区对陈纳德极为推崇，无论生前身后均享极高礼遇。^④

与海峡两岸“意识形态”的对抗需求不同，美国志愿队与陈纳德的研究自战时宣传时期起，逐步“浪漫化”走向“神话”。拉塞尔·惠兰（Russell Whelan）1942年的著作，是可考最早的“飞虎队”作品。他开篇回顾1932年美国在中国的空军合作，将裘伟德顾问团描述为飞虎队的前身，以证明美国人在珍珠港事件以前就

^① 《飞虎》，《铁报》1947年3月9日第2版；“Flying Tigers” (1948.11.19), *The North-China Daily News*, P.5; *Li's Warning Against The Flying Tigers* (1948.11.27), *The North-China Daily News*, P.1.

^② 代表性的报道有：《蒋匪让陈纳德空运大队留华，进一步垄断中国空运》，《人民日报》，1948年2月18日第2版；《惩办空中强盗陈纳德》，《人民日报》，1949年7月21日第1版；《陈纳德空运队屠杀中国人民的证据》，《人民日报》，1949年8月16日第3版；《美军曾恣意凌辱劫掠我同胞，昆明市民愤怒控诉并揭发空中强盗陈纳德罪行》，《人民日报》，1950年11月19日第3版；许鉴裔：《凶手陈纳德及其“民航队”的在华罪行》，《光明日报》，1950年11月29日第3版等。

^③ 江栋良绘图：《飞贼陈纳德》，上海：群联出版社，1950年；宇林：《流氓陈纳德 美帝侵略血腥录之一独幕话剧》，北京：群众书店，1951年。

^④ 20世纪50、60年代台湾媒体的相关报道有：《陈纳德新建议，组织国际志愿空军队抵抗任何处共党侵略》，《中央日报》，1951年1月22日第1版；《陈纳德在美谈话，驳斥两个中国谬论，主张美应防守金马》，《中央日报》，1955年5月23日第1版；《蒋总统暨夫人致电，悼陈纳德之丧，蒋夫人在美谈话特表悲悼，赞扬陈氏为中国伟大友人》，《中央日报》，1958年7月29日第1版；《陈纳德铜像，明行揭幕礼，由蒋夫人主持》，《中央日报》，1960年4月13日第4版。

帮助国民政府发展空中力量——此类描述很少为后续作品所沿用。^①1943年有四本“飞虎队”著作问世，其一是奥尔加·格林劳（Olga S. Greenlaw）撰写的《夫人与猛虎》。奥尔加是陈纳德副手哈维·格林劳的妻子，是美国志愿队组织中少有的女性人物，该书详细地描述美国志愿队员在缅甸的备战经历，对研究其组织生活颇具价值。^②山姆·米姆斯（Sam Mims）的《飞虎队的陈纳德》是第一本详细记录陈纳德早年生活的传记，并进一步将陈纳德的成果归因于其个人经历与品格——这开创了后续飞虎队故事开头追溯陈纳德早年的惯例。^③剩余两本著作分别出自小罗伯特·L·斯科特（Robert L. Scott, Jr.）与罗伯特·B·霍兹（Robert B. Hotz），他们都曾参加美国驻华空军部队，属于陈纳德的直接下属，故其著作倾向性明显，并注重于战斗经历的叙述。^④二战结束前还有几篇陈纳德与志愿队的论著，然则学术性不够强，史实不够准确。^⑤

1949年，陈纳德个人的回忆录《战士之路》问世，成为后续飞虎队神话叙事的标准模版。^⑥《战士之路》是陈纳德就全球共产主义的威胁向国会作证之后出版的，他在前言中表达回忆录的主旨，即向蒋介石政权提供援助，以扭转中国内战局势。《战士之路》的中译本成为国内研究陈纳德与志愿队最主要的资料来源，然鲜有作者对成书的背景与美国学者的评论有批判性认知。^⑦罗伯特·B·霍兹参与了回忆录的编纂，在某些研究者看来，该“回忆录”掺杂了霍兹的主观内容。如有评论说，作为一本政治小册子，这本书带有倾向性，“对近年来发生的事件经常

^① Russell Whelan, *The Flying Tigers: The Story of the American Volunteer Group*, New York: Viking, 1942.

^② Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, New York: E. P. Dutton, 1943.

^③ Sam Mims, *Chennault of the Flying Tigers*, Philadelphia: Macrae-Smith, 1943.

^④ Robert L. Scott, Jr., *God Is My Co-pilot*, New York: Scribner's, 1943; Robert B. Hotz, *With General Chennault: The Story of the Flying Tigers*, New York: Coward-McCann, 1943.

^⑤ 例如 John R. Craf, *General C. L. Chennault*, *The Social Studies*, February, 1944; Keith Ayling, *Old Leatherface of the Flying Tigers*, Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1945.

^⑥ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter: The Memoirs of Claire Lee Chennault*, New York, the G. P. Putnam's Sons, 1949.

^⑦ 中译本有（美）陈纳德著，陈香梅译：《陈纳德将军与中国》，台北：传记文学出版社，1978年；（美）陈纳德著，王涓等译：《飞虎将军陈纳德回忆录》，杭州：浙江人民出版社，1998年；（美）陈纳德著，李平译：《我在中国那些年——陈纳德回忆录》，北京：中国工人出版社，2013年；（美）陈纳德著，曹磊译：《战士之路》，长春：时代文艺出版社，2014年。

出错”。^①另有人指出陈纳德的“证据”措辞相当强硬，评论家们普遍认为这本书“狭隘、自以为是、批判性很强”。^②学界认为“陈纳德回忆录”对二战主要人物谴责过度，为自身的空军战略辩护；既猛烈抨击当时执掌美国陆军航空队的“轰炸机主义者”，也有对中国空军内部贪污的“指控”，并且认为中国空军的特征是勇气而非技巧。^③陈纳德曾在回忆录宣称自己提交给军方日本飞机的情报被忽视，而学者们翻阅资料后，发现军方实际已充分分析其情报，可见陈纳德记述有“怨言”。^④杨格（Arthur N. Young）在《中国和援助之手》评估美国援助国民政府的记录，大量引用《战士之路》一书，并把陈纳德描述为“一个戏剧性的人物，自1937年以来中国军事航空史是以他为中心的”。^⑤此举极大地提高陈纳德在战前、战时和战后作为中美关系权威的学术声誉。

冷战时期，美国志愿队故事以“神话”的性质继续发酵。史蒂文·马库斯（Steven Marcus）的《飞虎故事》将美国政府描述为在组建美国志愿队上“富有同情心”，陈纳德招募志愿队员“毫不费力”。^⑥小罗伯特·李·斯科特（Robert Lee Scott, Jr.）的《飞虎队：中国的陈纳德》将作者与陈纳德并肩作战的经历融入写作，与其他关于陈纳德的书不同的是，作为一名军官，斯科特能够就军事战略和指挥问题提出一些见解。^⑦

陈纳德的遗孀陈香梅女士，是“飞虎队神话”塑造的关键人物。1962年，她出版了《一千个春天》，内中描述他们夫妇婚姻生活以及飞虎队的战时经历。^⑧1963年，另一本书《陈纳德与飞虎队》出版，陈香梅在该书中认为罗斯福的顾问托马

^① Richard E. Lauterbach, *Review 'Way of a Fighter'*, *Far Eastern Survey*, 1949, Vol. 18, P.130

^② Elbridge Colby, *Review 'Way of a Fighter'*, *World Affairs*, 1949, Vol. 112, P.60; Daniel Jackson, *Fallen Tiger: the Fate of America's Missing Airmen in China*, Sam Houston State University, Master's Dissertation, 2017.

^③ Eugene L. Rasor, *The China-Burma-India Campaign, 1931-1945*, London: Greenwood Press, 1998; Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, New York: Elsevier-Dutton, 1978.

^④ John F. Kreis, *Piercing the Fog: Intelligence and Army Air Forces Operations in World War II*, Washington, D.C.: Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, 1996. P31.

^⑤ Arthur N. Young, *China and the Helping Hand*, Cambridge MA: Harvard University Press, 1963. PP.22-24.

^⑥ Steven Marcus, *Tiger Tale: Flying Tigers were once vicious fighters; now they're fairly tame transport pilots*, *Leatherneck*, 1954, Vol.37(5).

^⑦ Robert Lee Scott, *Flying Tiger: Chennault of China*, New York: Doubleday & Company, 1959.

^⑧ Anna Chennault, *A Thousand Springs: The Biography of a Marriage*, New York: Paul Eriksson, 1962.

斯·科克伦 (Thomas Corcoran) 是创建美国志愿者组织的关键人物。^①陈香梅的著作连同陈纳德的回忆录, 成为后续飞虎队故事的标杆与主要参考资料, 并随陈香梅在美国政坛的地位提升而不断扩大传播。

在陈香梅之后, 到 1980 年代继续有不少飞虎队作品问世并取得影响力。约翰·托兰德 (John Toland) 的作品, 采访不少志愿队相关人员, 补充志愿队的不少故事。他再次将陈纳德刻画为中国战场最英勇的飞行员, 并且突出他在组建志愿队过程中的辛勤与贡献。^②约瑟夫·阿奇博尔德 (Joseph Archibald) 在《飞虎队指挥官: 克莱尔·李·陈纳德》中, 补充了陈纳德在陆军航空队的细节, 甚至认为他在 1924 年就预见到珍珠港被空袭的可能性。^③1978 年伯纳德·C·纳尔蒂 (Bernard C. Nalty) 的《亚洲上空的猛虎》是少有的未用“飞虎队”之名的飞虎队史。他认为“美国志愿队‘飞虎队’的故事, 在很大程度上是领导者陈纳德的传奇”。^④旺达·科米利斯和塞恩·R·肖特的《顶好: 1937—1945 年美国在华空战》, 作为业余爱好者的著述, 称赞陈纳德在中国表现出的坚韧、机智和战术天才, 对挫败轴心国的雄心勃勃的计划起到不可估量的作用。书名“顶好” (Ding Hao) 来自于飞虎队员詹姆斯·H·霍华德著名的 P-51 野马战斗机的昵称。^⑤

在大量通俗作品不断出版传播时, 博伊德·希伯·鲍尔 (Boyd Heber Bauer) 的博士论文《陈纳德将军与中国, 1937-1958 年》弥足珍贵。他是首次大量使用胡佛档案馆藏陈纳德资料的研究者, 认为中美两国在战时关系, 尤其在空军合作方面, 是互相利用的关系。作者认为陈纳德相信美国已经并且正在“利用”中国, 而中国应该得到比美国更多的援助和支持。^⑥

除飞虎队专题作品或美国驻华空军的历史著作外, 美国志愿队员的回忆录与

^① Anna Chennault, *Chennault and the Flying Tigers*, New York: Paul Eriksson, 1963.

^② John Toland, *The Flying Tigers*, New York: Random House Children's Books, 1963.

^③ Joseph Archibald, *Commander of the Flying Tigers: Claire Lee Chennault*, New York: Messner, 1966.

^④ Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, New York: Elsevier-Dutton, 1978.

^⑤ Wanda Comelies and Thayne Short, *Ding Hao: Americas Air War in China, 1937-1945*, Pelican Publishing Company, 1980.

^⑥ Boyd Heber Bauer, *General Claire Lee Chennault and China, 1937-1958: A Study of Chennault, His Relationship with China, and Selected Issues in Sino-American Relations*, The American University, Ph.D Dissertation, 1973.

相关传记也是构成“飞虎队神话”的重要“历史材料”。战时出名的有罗伯特·李·斯科特的《上帝是我的副驾驶》。^①据研究,该书一出版就大受欢迎,然而与其并肩的战友们讨厌本书“一个人的空军”之观点。^②弗兰克·J·卡梅伦(Frank J. Cameron)在《饥饿的老虎:飞虎航线的故事》中介绍飞虎航线的联合创始人兼总裁鲍勃·普雷斯科特(Bob Prescott)的故事,文中仍旧高估志愿队员对陈纳德的“忠诚度”,这显然是一种后期的塑造。^③保罗·弗里尔曼(Paul Frillmann)是美国志愿队的随军牧师,其回忆录也很好地展现美国志愿队的基层生活。他对陈纳德与鄧雷关系的破裂感到不解,认为鄧雷确实是美国志愿队项目的重要推手。^④阿尔索普(Joseph W. Alsop)是美国志愿队另一名重要的行政骨干。他自认为揭秘本质上是秘密行动鲜为人知的方面——早在美国正式卷入二战前,美国军事飞行员就在中国出动对抗日本空军。为吸引“志愿者”而提供的“赏金”是击落日本飞机每架1000美元,最终声称的数字是300架击落。阿尔索普继续称自己为陈纳德和蒋的“幕后男孩”,国民党在华盛顿建立强大的宣传和游说机构——中国国防供应公司,他认为宣传阴谋比比皆是。^⑤罗伯特·M·史密斯的“日记”、大卫·李·希尔2003年的自传都是飞行员回忆资料的代表,但英雄崇拜和缺乏参考其他来源等因素,导致许多问题的叙述,整体上仍属于“飞虎队神话”的一部分。^⑥

(2) 英雄叙事的定型与中国学界的引入

进入1980年代以后,飞虎队员的相关传记层出不穷,1987年更有三本高质量的传记作品问世。杜安·舒尔茨(Duane Schultz)的《陈纳德与飞虎队——独行其是的战争》中指出,美国军方从一开始就不赞同陈纳德个人以及招募志愿队的计划。白宫注意其计划主要来自陈纳德一些同盟者加上中国院外游说团的力量助力。军方代表马歇尔反对在任何正常的军队指挥系列外的,不在军方控制下的

^① Robert Lee Scott, *God Is My Copilot*, New York: Ballantine Books, 1943.

^② Robert Coram, *Double Ace: Robert Lee Scott Jr., Pilot, Hero, and Teller of Tall Tales*, New York: St. Martin's Press, 2016. PP.204, 206.

^③ Frank J. Cameron, *Hungry Tiger: The Story of the Flying Tiger Line*, New York: McGraw-Hill, 1964.

^④ Paul Frillmann and Graham Peck, *China: The Remembered Life*, Boston: Houghton Mifflin Company, 1968.

^⑤ Joseph W. Alsop and Adam Platt, *"I've Seen the Best of It": Memoirs*. New York: Norton, 1992.

^⑥ Robert M. Smith, *With Chennault in China: A Flying Tiger's Diary*, Tab Books Inc., 1984.

军事行动,这样会招致日本人的进攻。作者最后指出,美国白宫为安慰中方和陈纳德,美国政府还是调配了 100 架战斗机给中国,“飞虎队”与其说是“志愿队”,不如说是一支“作为安慰奖的空军部队”。^①

杰克·萨姆森(Jack Samson)的《飞虎队:克莱尔·陈纳德将军和美国第 14 航空队在中国的真实故事》也是 1987 年出版的重要著作。萨姆森曾于二战时期在中国战场服役,是陈纳德指挥的第 14 航空队之一员。1985 年退休后,作者便和第 14 航空队协会紧密合作,多年来被称为是他们的“官方历史学家”。这本著作虽较多引用“陈纳德资料”等一手文献,但很明显有“避重就轻”,部分问题叙述难免主观。^②

玛莎·伯德(Martha Byrd)的《陈纳德:如虎添翼》运用大量一手资料,与不少当事人接触并采访口述史资料,在许多细节上大大突破了“飞虎队神话”叙事框架。例如讲述到鄯雷与孔祥熙关于志愿队计划的最初设想,以及陈纳德与鄯雷在志愿队组建过程中的矛盾等。伯德的著作涵盖陈纳德的一生,包括国共内战与冷战初期,其著作却未有译本引进中文学界,这使得国内陈纳德的相关研究缺失重要视角。^③

除上述 1987 年出版的三部传记外,1990 年代美国学界也有不少研究将陈纳德与空军思想作为选题方向。例如约翰·M·凯利(John M. Kelley)的《陈纳德:理论家和战役策划人》分析陈纳德战争理论、作战概念和战术学说,指出其理论的先进性与在中缅印战场的成功^④;菲利普·N·布朗(Philip N. Brown)在《陈纳德:军事天才》中详细介绍陈纳德在志愿队训练备战过程中,将理论与实践相结合的创见,这是美国志愿队战胜日军的关键所在。^⑤

世纪之交的飞虎队著作以杰罗姆·克林科维茨(Jerome Klinkowitz)的《随着飞虎在中国上空的出现(1941-1942)》为代表。文中大量评价与引用前人研究,

^① Duane Schultz, *The Maverick War: Chennault and the Flying Tigers*, New York: St. Martin's Press, 1987.

^② Jack Samson, *The Flying Tiger: the true story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, New York: Doubleday, 1987.

^③ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, Tuscaloosa: University of Alabama Press, 1987.

^④ John M. Kelley, *Claire Lee Chennault: Theorist and Campaign Planner*, United States Army Command and General Staff College, Monograph, 1993.

^⑤ Philip N. Brown, *Claire Lee Chennault: Military Genius*, Air University, Paper, 1995.

对一些回忆录的分析颇多。作者认为美国志愿队是“媒体的宠儿”，陈纳德被描述为“与他的上司作战”，与在英国空军中的美籍志愿者“鹰中队”相比，飞虎队像一支“雇佣军”。^①特里尔·克莱门茨（Terrill Clements）的《美国志愿队“飞虎队”的王牌飞行员》论述重心虽在飞行员，但文中亦指出地勤人员的重要性，认为美国志愿队地勤人员数量远远少于正规军，而中国与英国友军的帮助，则是对后勤工作的巨大支持。^②此外还有不少研究不断问世，多以通俗作品为主，不胜枚举。^③

改革开放以后中美关系逐渐升温，抗日战争史与中美关系史的叙事视角都随之拓宽，而陈纳德与飞虎队便成为这股研究浪潮中的“新方向”。有关陈纳德的研究，仍多仅限于对陈纳德传记的翻译，甚至简化处理的通俗读物，发表在学术刊物上的文章屈指可数，而且大部分的论著多为 1990 年代，近来的新著并不多。从时间上来看，这些论文的时间与美国有关“飞虎队”、陈纳德的著作翻译引进中国的时间相近，可谓不小的研究热点。

1985 年《民国档案》创刊，在第一期内便刊发《中国空军美志愿大队战史纪要》，是为大陆学界第一篇有关美国志愿队的史料论文。^④金光耀是大陆研究陈纳德的先驱，其硕士论文便是以陈纳德为选题，其研究拉开陈纳德研究在中文学界的序幕。^⑤1988 年金光耀与石源华共同翻译陈香梅所著《陈纳德与飞虎队》，开启了陈纳德与飞虎队相关著作的引介浪潮。^⑥萨姆森 1987 年的《陈纳德》，于 1990 年引介翻译^⑦；杜安·舒尔茨 1987 年的著作，则于 1989 与 1992 年分别有两个译本出版^⑧。李湘敏指出，陈纳德帮助中国人民的抗日战争，战功赫赫，不能因为

^① Jerome Klinkowitz, *With the Tigers over China, 1941-1942*, The University Press of Kentucky, 1999.

^② Terrill Clements, *American Volunteer Group 'Flying Tigers' Aces*, Oxford: Osprey Publishing, 2001.

^③ 学术性较强的著作还有 Rebecca Grant, *Flying Tiger, Hidden Dragon*, Air Force Magazine, March, 2002; Earle Rice, *Claire Chennault: Flying Tiger (Famous Flyers)*, Chelsea House Publications, 2003; Andre R. Zbiegniewski, *AVG 1941-1942*, Lublin: Ow Kagero, 2004; Braxton Eisel, *The Flying Tigers: Chennault's American Volunteer Group in China*, Washington D.C.: U. S. Government Printing Office, 2007 等。

^④ 李庆安，《中国空军美志愿大队战史纪要》，《民国档案》，1985 年第 1 期。

^⑤ 金光耀，《陈纳德航空队与中国抗日战争》，《军事历史研究》，1986 年第 1 期。

^⑥ （美）陈香梅著，石源华、金光耀译：《陈纳德与飞虎队》，上海：学林出版社，1988 年。

^⑦ （美）萨姆森著，石继成，许忆宁译：《陈纳德》，北京：东方出版社，1990 年。

^⑧ （美）舒尔茨著，于力译：《陈纳德与飞虎队：独行其是的战争》，昆明：云南人民出版社，1989 年；

他后来的反共反人民而对其抗战时期的评价有失公允。^①这体现内国内学界对陈纳德历史地位的积极评价,随后以各类翻译作品为基准而作的通俗作品便如雨后春笋般涌现。^②而陈香梅在中美关系中的特殊地位,也使陈纳德与陈香梅的相关作品接连问世。^③

在学术性论文上,陈纳德与志愿队的文章并无通俗作品那样呈现“热点”。殷相国在《飞虎将军陈纳德与中国抗日战争》中仍然是简要介绍陈纳德、飞虎队在抗战时期的基本经历。^④冯玉荣与马毓福亦对陈纳德与飞虎队作通俗性与简要地介绍。^⑤金光耀在《宋子文与陈纳德和战时美国驻华空军》一文中依据斯坦福大学胡佛研究所档案馆所藏“宋子文资料”和“陈纳德资料”,讨论宋子文在美国志愿航空队建过程所起的作用以及他对陈纳德和美国驻华空军的支持,以求从这一视角增进对战时中美军事关系的认识。这是国内学者第一次完整地使用斯坦福胡佛档案馆的这两份资料来进行研究,突破了国人在该研究领域主要依赖外国著作二次转引的瓶颈,对相关研究有很好的促进作用。^⑥

近十数年来,陈纳德与飞虎队的通俗作品仍层出不穷,^⑦尤以许剑虹的《飞

(美)舒尔茨著,陈方明等译:《美洲飞虎队》,北京:中国工人出版社,1992年。

① 李湘敏:《陈纳德与中国抗战》,《福建师范大学学报》,1990年第3期。

② 代表性的有:赵家业:《陈纳德》,沈阳:辽海出版社,1988年;杨耀健:《虎!虎!虎!:陈纳德和他的第十四航空队》,北京:中国青年出版社,1989年;武育文,单富粮等:《陈纳德将军传》,沈阳:沈阳出版社,1993年;小叶秀子:《虎啸九天 抗战中的陈纳德将军》,北京:中共中央党校出版社,1995年。

③ 代表性的有:金光耀、石源华:《陈纳德与陈香梅》,北京:中国青年出版社,1994年;孙官生:《陈纳德与陈香梅》,昆明:云南人民出版社,2002年;范长江:《陈香梅与陈纳德》,南昌:二十一世纪出版社,2005年。

④ 殷相国:《飞虎将军陈纳德与中国抗日战争》,《社会科学战线》,1993年第5期。

⑤ 冯玉荣:《美国飞虎队援华抗战纪实》,《抗日战争研究》,1993年第4期;马毓福:《抗战中的陈纳德及美国航空志愿队》,《百科知识》,1995年第11期。

⑥ 金光耀:《宋子文与陈纳德和战时美国驻华空军》,栾景河、王建朗:《近代中国、东亚与世界》,北京:社会科学文献出版社,2008年。

⑦ 马毓福:《陈纳德和飞虎队》,北京:五洲传播出版社,2003年;唐成云主编:《飞虎队在芷江》,北京:民族出版社,2003年;李厚全主编:《飞虎队柳州旧影集》,昆明:云南民族出版社,2005年;李建丰:《飞虎将军陈纳德》,武汉:长江文艺出版社,2005年;彭光谦、彭训厚:《援华抗日的美国飞虎队》,北京:中共党史出版社,2005年;孙官生:《难忘飞虎队》,昆明:云南人民出版社,2011年;黄蜀云:《陈纳德与飞虎雄风》,昆明:云南教育出版社,2012年;云南卫视《经典人文地理》:《飞虎传奇:美国志愿援华航空队影像档案》,北京:中国友谊出版公司,2013年;胡耀忠:《中国抗日战争战场全景画卷 空中飞虎队 美国援华空军抗日影像全纪录》,北京:长城出版社,2015年;张军:《陈纳德与飞虎队在华

虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》为佳。尽管该书作为通俗作品，并未注明出处，但显然借鉴美国学界对飞虎队战史的重新叙事，使中文学界从通俗作品中首度摆脱“飞虎队神话”叙述。^①许剑虹本人亦对陈纳德的空军战术有深入研究与个人见解。^②相比之下，有关陈纳德与美国志愿队的学术性成果仍不多见。^③近年以唐学锋对志愿队的部分考据，以及徐亮对美国志愿队改编问题的研究为中文学界的亮点。^④中文学界对陈纳德与美国志愿队的研究，仍需要进一步借鉴更多的研究视角，挖掘更多一手资料，以丰富与拓宽研究方向。

（3）新旧视角的交锋

对于美国志愿队研究的新视角，最早源于美国知名学者迈克尔·沙勒（Michael Schaller）。他曾有专文考察 1939-1941 年美国对华空军战略，认为美国在中国发展秘密力量是其外交政策的有效组成部分，而具体表现在鼓励、支持美国志愿队的发展。他认为该战略最终没有奏效，原因在于远东政治环境的变化以及美国全球主义的进一步发展。^⑤在其叙述中仍存在不少值得商榷之处，例如美国志愿队计划的资金问题，来源是美国行政部门、租借法案资金抑或中国国民政府；以陈纳德在二战后的一些行为来反推美国志愿队用作“特种军队”的创立成因是否可行；以及“轰炸日本”计划是否刺激日本对美开战等问题。威廉·M·利里

抗战纪实》，台北：灵活文化事业有限公司，2015 年；大陆桥出版编辑部：《飞虎传奇：援华美国空军纪事（1941-1945）》，广州：广东人民出版社，2016 年。

^① 许剑虹，《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，武汉：武汉大学出版社，2015 年。

^② 许剑虹，《全面制空：陈纳德将军在中国战场的理论实践（1937-1945）》，淡江大学硕士论文，2011 年。

^③ 周光祚：《民国政府招募组建飞虎队的经过》，《文史精华》，2006 年第 12 期；唐凌：《桂柳会战前后的美国“飞虎队”》，《抗日战争研究》，2007 年第 3 期；深町英夫：《奢侈的保镖？——飞虎队的日常生活》，王建朗、栾景河：《近代中国：政治与外交》，北京：社会科学文献出版社，2010 年；徐飞：《二战期间美国政府对“飞虎队”态度的演变》，安徽大学硕士论文，2014 年；李青：《美国志愿援华空军“飞虎队”在昆遗址保护与开发研究》，云南师范大学硕士论文，2016 年；刘怡：《志愿队大战正规军：陈纳德与“飞虎队”的诞生》，《同舟共进》，2018 年第 12 期；竹杰：《赞抗战中的美军飞虎队》，《铁军》，2019 年第 12 期；高萍萍：《“飞虎队”援华始末探析》，《档案与建设》，2020 年第 1 期。

^④ 唐学锋：《“飞虎队”名称由来考证》，《红岩春秋》，2018 年第 12 期；唐学锋：《飞虎队在滇缅战场激战长空》，《红岩春秋》，2021 年第 5 期；唐学锋：《因飞虎队而设的空军第五路》，《红岩春秋》，2021 年第 12 期；徐亮：《“权宜之计”：美国援华志愿航空队之改编》，《抗日战争研究》，2019 年第 1 期。

^⑤ Michael Schaller. *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*. *American Quarterly*, 1976, Vol.28, No.1.

(William M. Leary) 在《冒险的任务，民航空运队和中央情报局在亚洲的隐蔽活动》回顾陈纳德来到中国以及参与组建美国志愿队的过程，并指出胡佛档案馆所藏陈纳德文件包含有关美国志愿队运作方面的丰富信息。利里指出陈纳德与飞虎队的研究仍有待后辈学者可靠与学术化的撰写。^①

丹尼尔·福特 (Daniel Ford) 的代表作《飞虎队：克莱尔·陈纳德和他的美国志愿者，1941-1942 年》，不仅是飞虎队神话故事叙述解构的领头羊，更是在三十年间经受考验，从而被公认为是当前飞虎队研究的“权威”。^②该书初版于 1991 年，修订于 2007 年，更于 2016 年再版，迭次有所增删。以资料而言，自是年份愈晚，内容愈丰，但从行文来看，仍以初版为佳。且初版注释规整有序，更便于学术研究。丹尼尔·福特首次尝试对空战进行平衡的历史研究，该书重点探讨美国志愿队的“战绩”，在书中明确指出飞虎队的队员不是“英雄”，而是“有血有肉”的人物。通过对“战绩”进行仔细的考订，作者认为这些战果应当同日军战史进行比对，指出飞虎队战时宣传时的战果有明显的夸大，保守数目在 115 架左右。福特本人还有运营网站，分享不少陈纳德、飞虎队等相关资料与信息，是当仁不让的飞虎队研究权威人物。^③2016 年，丹尼尔·福特又将自己对飞虎队研究的随笔集结为《飞虎队的故事》，由五篇文章组成——“飞虎队的第一滴血”、“给中国的 100 架战鹰”、“100 名英俊的飞行员”、“缅甸上空的旭日”、“美国志愿队的机密”。该书关于 P-40 驱逐机型号的介绍以及对飞行员的全员考证是最大亮点。^④

从战时宣传、大众记忆角度来解析美国志愿队的形象流变与影响力，也是解构飞虎队神话的重要路径。例如 Aki Liao 在 1993 年的论文《飞虎队：大众认知的研究》，便是这方面尝试的先驱。作者认为，飞虎队的故事是关于美国全能的叙述，其中包含许多美国人对自己和国家的理解中的矛盾。全书用文化分析的形式来关注飞虎队的价值观，认为飞虎队被神话，是因为其不仅契合战前美国对中

^① William M. Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and CIA Covert Operations in Asia*, Tuscaloosa: University of Alabama Press, 1984; (美) 威廉·马修·利里著，徐克继译：《冒险的任务，民航空运队和中央情报局在亚洲的隐蔽活动》，沈阳：辽宁大学出版社，1988 年。

^② Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and his American volunteers, 1941-1942*, Washington: Smithsonian Press, 1991.

^③ <https://www.warbirdforum.com/avg.htm>

^④ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, Durham NH: Warbird Books, 2016

国形象的想象，更符合战后美国引导世界的“主流认知”。^①Kaho Yasuda 在《飞虎队：二战合作的跨国回忆》中考察从战争年代到现在的中美飞虎队记忆的演变，来回答国内政治、国际关系以及大众和公共记忆在“飞虎队”上结合在一起，特别关注两国在创造、塑造和促进飞虎队记忆方面发挥重要作用的三大利益集团。作者指出，过分强调对飞虎队的支持，会弱化中方人员自身的作用；飞虎队的记忆既是了解不同时期国家认同形成过程的窗口，也是国际关系潮起潮落的窗口。^②厉荣（Rong Li）则在《战时故事和神话创作：1941-1945 年美国飞虎队的解读与记忆》中，根据对报纸报道、杂志文章、好莱坞电影、流行传记和解密文件的审查，明确飞虎队神话是被创作的，在此过程中，美国人既边缘化普通人的不当行为的有害影响，也边缘化中国民众的重要贡献。^③丹尼尔·杰克逊（Daniel Jackson）在《坠落的老虎：美国失踪飞行员在中国的命运》中指出“美国人和中国人之间的基层互动，往往不受各自军事指挥或政府的影响或监督，构成深厚而持久的关系的基础，远远超过了美国和中国之间任何官方合作或战后敌对的影响”，他认为传统的飞虎队叙事中缺少对中国人的形象塑造，“中国人扮演着一个陌生的民族的配角，无名无姓，面无表情——一个需要被解救的少女”。^④

前述各研究对飞虎队神话的解构在于“战后”，丹尼尔·福特对飞虎队神话的解构在于“战时”，而关于“战前”组建这一时段的解构，最大的贡献来自尤金妮·巴肯（Eugenie Buchan）。她在《少数给中国的飞机：飞虎队的诞生》中，更正了陈纳德作为美国志愿队核心组织者的观点，认为飞虎队的战略意义源于中英军事合作。她指出由于英国将美国志愿队称之为“国际空军”（International Air Force），导致学术上的忽视，而英国是美国志愿队组建过程中的最重要因素。^⑤尽管该观

^① Aki Liao, *The Flying Tigers: A Study Of Popular Perceptions*, University of Hawaii at Manoa, Master's Dissertation, 1993.

^② Kaho Yasuda, *The Flying Tigers: Transnational Memories of a World War II Collaboration*, Oberlin College, Honors Papers, 2018.

^③ Rong (Aries) Li, *Wartime Storytelling and Mythmaking: Interpreting and Remembering the Flying Tigers in the United States, 1941-1945*, *The Journal of American-East Asian Relations*, 2020, Vol.27.

^④ Daniel Jackson, *Fallen Tiger: the Fate of America's Missing Airmen in China*, Sam Houston State University, Master's Dissertation, 2017.

^⑤ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, Lebanon: ForeEdge, 2017.

点引起过巨大争议,但其关于美国志愿队组建的相关叙述,是本课题研究最重要的参考与借鉴。

中央飞机制造厂对美国志愿队筹建的重要性逐渐引起学界重视,尤其关注两位负责人鄱雷(William D. Pawley)与莱顿(Bruce G. Leighton)。有关鄱雷的个人传记研究是美国志愿队研究新视角的重要突破,其中安东尼·R·卡罗扎(Anthony R. Carrozza)的贡献最大。他为鄱雷所写的传记详细描述鄱雷投身航空业的过程,参与中国航空工业建设与空军发展,并策划美国志愿队计划。纵然本书毫无疑问会偏向传主,但作为陈纳德传记的对立面,将很好地弥补美国志愿队组建过程中所缺失的视角。^①

当然新视角的出现并不意味着旧视角的退却,近十年来,传统飞虎队叙述的作品仍有不少畅销书问世。例如比尔·耶尼(Bill Yenne)的《当老虎统治着天空:飞虎队:二战中美国在中国上空的非法飞行员》与塞缪尔·克莱纳(Samuel Kleiner)的《飞虎队:发动对日秘密战争的美国飞行员的不为人知的故事》依然按照传统飞虎队英雄叙事的结构,使得飞虎队的“史诗”重新得以传唱。^②当然,相较于1990年代通俗作品中以陈纳德—陈香梅叙事模式为主的“重复叙述”,这些新著在口述史材料以及旧报刊的引用上有所增益。由此可见,如不能打破视野限制,解构神话叙事,美国志愿队研究难以取得真正的突破。

3、他山之石:本课题所借鉴的研究成果与方法论

(1) 雇佣军与志愿队研究

美国志愿队是否属于雇佣军尚存争议,常作为个例出现在雇佣军研究中,足见其组织性质与属性有可探讨与商榷之处。唐娜·斯洛德·沃特(Donna Sload Vaught)认为美国志愿队是美国政府派遣的雇佣军,且认为雇佣兵形象存在多面

^① Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, Washington, D.C., Potomac Books, 2012.

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, New York: Berkley Caliber, 2016; Samuel Kleiner, *The Flying Tigers: The Untold Story of the American Pilots Who Waged a Secret War Against Japan*, New York: Viking, 2018.

性,应以“职业选择”作为当代雇佣军的定义。^①威廉·M·史密斯(William M. Smith)以详实的考证与分析,对第二次世界大战前美国参与各地的飞行员“雇佣兵”、“志愿兵”进行研究。他认为每次“雇佣军”或“志愿军”行为之间存在密切联系,一次“先例”可带动美国政策与舆论的变化。西班牙战场的美国“雇佣兵”以及后来的飞虎队,都是“既循先例”,又有更多进步。^②约瑟夫·W·博勒(Joseph W. Boler)在援引飞虎队作为其私人军事承包商的历史先例时,并未对美国志愿队的细节做深入考证,例如他认为中央飞机制造厂是空壳公司,并且对飞行员的薪水与奖金记载有误。^③斯蒂芬·乔卡(Stephen P. Joca)同样将美国志愿队作为美国空军的私人军事承包商的案例进行分析,来验证美国政府与军方在“当政治敏感性不允许常规军事行动时,它雇用私营军事公司来支持或替代正规部队的历史同样悠久”,认为美国志愿队项目为美国实现了战略目标,并节约了成本。^④

1985年,《民国档案》创刊伊始,即有专文介绍苏联援华与空军志愿队的史料。^⑤1997年、2006年、2013年、2016年《中苏国家关系史资料汇编(1933-1945)》《苏联三次援华征战纪实》《抗战时期苏联援华史论》《苏联空军航空志愿队援华抗日纪实》《苏联空军航空志愿队援华抗日史话》先后出版,这些著作从不同程度和视角提及苏联援华航空志愿队在华征战。^⑥舒德骑、雪融开、张青松的著作,则弥补了该领域没有专题论述的空缺,^⑦俄籍学者安德的《“正义之剑”:

^① Donna Sload Vaught, *Modern Mercenaries of the Twenty-first Century: Professional Military Consultants a Modern Tool of Foreign Policy*, Naval War College, Paper, 1999.

^② William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, University of Arkansas, Ph.D Dissertation, 1999.

^③ Joseph W. Boler, *Private Security Contractors in the War on Terrorism: Men of Honor or Dogs of War?* Georgetown University, Master's Dissertation, 2010.

^④ Stephen P. Joca, *"Ensuring Operational Readiness: Private Military Contractor Support for the United States Air Force"*, United States Army Command and General Staff College, Monograph, 2017.

^⑤ 孔庆泰:《抗战初期杨杰等和苏联磋商援华事项秘密函电选》,《民国档案》,1985年第1期;李庆安:《苏联空军志愿队援华抗日史料一则》,《民国档案》,1985年第1期。

^⑥ 张青松:《中国上空的鹰:苏联援华航空志愿队战史:1937-1941》,北京:中国致公出版社,2018年,“前言”。

^⑦ 舒德骑:《苏联飞虎队:苏联空军志愿队援华抗日纪实》,重庆:重庆出版社,2016年;雪融开:《正义之剑:苏联空军志愿队援华抗日史话》,成都:四川人民出版社,2016年;张青松:《中国上空的鹰:苏联援华航空志愿队战史(1937-1941)》,北京:中国致公出版社,2018年。

苏联空军志愿队在中国（1937-1941）》是有关苏联志愿队最新整体研究。^①陈开科的系列文章，则是中文学界对于苏联空军志愿队的最新学术成果，^②李静杰、张建华的相关研究，亦对本文有极大启发。^③

（2）抗战史的新视野

中外军火贸易是中国近代军事史的重要部分，海外学者对此有所关照。华裔学者安东尼·陈（Anthony B. Chan）在《中国军阀与西方军备贸易，1920-1928》中指出中国军事史带有明显的西方色彩，地方实力派争相雇用西方顾问，中国空军的发展离不开西方输入。并指出雇用西方技术人员、顾问和雇佣军可能是中国在军事领域变得更加现代化的标志。^④斯蒂芬·詹姆斯·瓦隆（Stephen James Valone）在其博士论文中分析对华贸易禁运时期，飞机贸易的特殊之处。^⑤张晓明（音译）则在《争取武装中国：美国的武器销售和军事援助，1921-1941 年》利用美国武器销售和中国寻求军事援助的问题来研究，并认为中国外交通过寻求美国的武器和军事援助来对抗日本的战争努力，寻求让美国参与东亚政治。^⑥

马格鲁德代表团是太平洋战争爆发前夕中美军事合作的里程碑，威廉·乔治·格里夫（William George Grieve）的《迟来的努力：1941-1942 年美国驻华军事代表团》是关于马格鲁德代表团最全面最细致的研究，介绍军事代表团概念的起源，进而阐述美国军方与高层的支持与创建；探讨在来到中国后马格鲁德代表团与滇缅公路、仰光的租借物资等问题的关联。尤其与本研究相关的是，该文讨论

^① 安德：《“正义之剑”：苏联空军志愿队在中国（1937-1941）》，（台北）国立政治大学博士论文，2016 年。

^② 陈开科：《中国史学中的苏联空军援华志愿队》，《湖南社会科学》，2015 年第 4 期；陈开科：《中苏外交战略协调背景下的苏联援华空军志愿队》，《抗日战争研究》，2015 年第 4 期；陈开科：《俄国史学中的苏联空军援华志愿队问题》，《俄罗斯学刊》，2018 年第 3 期；陈开科：《档案里的历史真相：苏联空军志愿队的几个问题》，《俄罗斯东欧中亚研究》，2018 年第 3 期。

^③ 李静杰：《苏联援华抗日及其历史启示》，《俄罗斯学刊》，2015 年第 6 期；张建华：《再造苏联形象：抗战初期苏联空军援华及其影响》，《史学月刊》，2017 年第 1 期。

^④ Anthony B. Chan, *Chinese Warlords and the Western Armaments Trade, 1920-1928*, York University, Ph.D Dissertation, 1979.

^⑤ Stephen James Valone, *"A Policy of Such Common Interest": The United States and the Diplomacy of the China Arms Embargo, 1919-1929*, University of Rochester, Ph.D Dissertation, 1989.

^⑥ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, The University of Iowa, Ph.D Dissertation, 1994.

马格鲁德与美国志愿队的关系，包括战前的备战与参战后的改编工作。^①在中美军事合作研究有借鉴意义的还有 Chi-Hsin Kang 的《抗日战争时期中国的军事现代化美国援助与中美军事合作的影响》。^②

另外有所启发的研究领域还有如下几个方面：一是涉及驼峰航线的研究，代表的有威廉·考尼格（William Koenig）的《越过“驼峰”对华空运》、约翰·D·普雷廷（John D. Plating）的《保持中国参与战争：二战中的跨喜马拉雅山脉“驼峰”空运和中美战略》；^③二是美国在中国的战地医疗，罗伯特·吉伦·史密斯（Robert Gillen Smith）在《美国陆军医学部试图提高中国陆军医疗服务效率的历史，1941-1945年》中就涉及到美国志愿队的医疗小组；^④三是美军在抗战后期与中国军民的合作与矛盾，包括艾瑞克·塞策科恩（Eric Setzekorn）的《职业狂妄：中国军官、美国和军队建设的失败，1942-1955年》、扎克·西姆查·弗雷德曼（Zach Simcha Fredman）的《从盟友到占领者：与战时驻华美军一起生活，1941-1945年》等著作。^⑤库伯林（Michael B. Kublin）对中美军事关系与美国军事战略集中考察，他的博士论文视角集中于中国正面战场与中缅印战区，分析史迪威和陈纳德在中国战场不同战略思想的争执，以及中美在战略和援华物资上的矛盾冲突。^⑥此外有

^① William George Grieve, *Belated Endeavor: The American Military Mission to China (AMMISCA) 1941-1942*, University of Illinois at Urbana-Champaign, Ph.D Dissertation, 1979; William G. Grieve, *The American Military Mission to China, 1941-1942: Lend-Lease Logistics, Politics and the Tangles of Wartime Cooperation*, Jefferson, NC: McFarland, 2014.

^② Chi-Hsin Kang, *The military modernization of China in the war against Japan Impacts of American aid and US-China military cooperation*, St. John's University, Ph.D Dissertation, 2015

^③ William Koenig, *Over the Hump: Airlift to China*, New York Ballantine Books, 1972; John D. Plating, *Keeping China in the War: the Trans-Himalayan "Hump" Airlift and Sino-US Strategy in World War II*, The Ohio State University, Ph.D Dissertation, 2007.

^④ Robert Gillen Smith, *History of the Attempt of the United States Army Medical Department to Improve the Effectiveness of the Chinese Army Medical Service, 1941-1945*, Columbia University, Ph.D Dissertation, 1950.

^⑤ Eric Setzekorn, *Professional Hubris: Chinese Officers, the United States and a Failure of Army Building, 1942-1955*, The George Washington University, Ph.D Dissertation, 2014; Zach Simcha Fredman, *From Allies To Occupiers: Living With The U.S. Military In Wartime China, 1941-1945*, Boston University, Ph.D Dissertation, 2016.

^⑥ Michael B. Kublin, *The Role of China in American Military Strategy from Pearl Harbor to the Fall of 1944*, New York University, Ph.D Dissertation, 1981.

关战时宣传与美国战争信息办公室的研究,也值得学习与借鉴。^①

对于抗战后期与解放战争时期陈纳德活动的记载与研究,也是丰富陈纳德形象,促进对其立场认知的关键。詹姆斯·艾伦·费泽(James Alan Fetzer)在《美国国会与中国,1941-1950》中,利用美国国会的记录,分析中国问题在美国的重要性。在解放战争时期,陈纳德曾多次在国会发表其支持蒋介石政权的观点,并有组织新志愿队参与中国内战的可能性。^②而在托马斯·尤金·格雷厄姆(Thomas Eugene Graham)的研究中,陈纳德同样被视为“中国游说集团”的一份子,指出陈纳德冷战时期与台湾当局的特殊关系。^③以上这些研究均可拓宽思路,扩大研究视野,极具学术价值。

(3) 中外关系史的新趋势

改革开放以来,战时中外关系研究迅猛发展,出版了一大批涉及国民政府战时外交的高水平学术著作,篇幅所限,下文并不专述,仅就与本研究直接相关或启发者略作阐明。^④

太平洋战争爆发前,中国抗战处于孤军奋斗,外交之中心在于争取外援,包括道义上与物质的援助。国民政府采取孤立敌国、争取友邦的外交方针,有研究者指出,就实施过程与结果来看,国民政府的外交是灵活且有效的。^⑤王正华的

^① 相关研究有 Matthew D. Johnson, *Propaganda and Sovereignty in Wartime China: Morale Operations and Psychological Warfare under the Office of War Information*, Modern Asian Studies, 2011, Vol.45(2); Wang Xiaofei, *Movies Without Mercy: Race, War, and Images of Japanese People in American Films, 1942-1945*, Journal of American-East Asian Relations, 2011, Vol.18

^② James Alan Fetzer, *Congress and China, 1941-1950*, Michigan State University, Ph.D Dissertation, 1969.

^③ Thomas Eugene Graham, *Getting right with China: Membership, scandal, and weaknesses of the China Lobby*, Northern Illinois University, Ph.D Dissertation, 1994.

^④ 外交通史类包括:吴东之主编:《中国外交史:中华民国时期,1911-1949年》,郑州:河南人民出版社,1990年;石源华:《中华民国外交史》,上海:上海人民出版社,1994年;宗承康主编:《百年中国对外关系1840-1949年》,南京:南京大学出版社,1993年;唐培吉主编:《中国近现代对外关系史》,北京:高等教育出版社,1994年;胡之信等:《中国革命中的国际关系(1919-1949)》,哈尔滨:哈尔滨工业大学出版社,1996年;杨公素:《中华民国外交简史》,北京:商务印书馆,1997年。

抗战时期外交史专题类包括:苏光文主编:《抗战时期重庆的对外交往》,重庆:重庆出版社,1997年;陶文钊等:《抗日战争时期中国对外关系》,北京:中共党史出版社,1995年;王建朗:《抗战时期的远东国际关系》,台北:东大图书股份有限公司,1996年;沈庆林:《中国抗战时期的国际援助》,上海:上海人民出版社,2000年;王真:《抗日战争与中国的国际地位》,北京:社会科学文献出版社,2003年。

^⑤ 章百家:《抗日战争前期国民政府对美政策初探》,《中美关系史论文集》第2辑,重庆:重庆出版社,

《抗战时期外国对华军事援助》，这是一本系统介绍抗战前期、抗战中期和抗战后期三个不同阶段外国对华军事援助情况的著作，里面运用大量的原始档案资料。在第六章的内容中介绍到美国协助充实中国的空军建设，对航空委员会申贷飞机及实收飞机的情况进行总结，充分肯定在抗战时期美国在空军建设上对中国所做出的巨大贡献。但由于篇幅的限制，作者主要讨论对象为军事物资的援助，而在协助作战、训练与后勤方面着墨较少。^①沈庆林在《中国抗战时期的国际援助》中提到“苏联空军志愿队援华”与“美国的对华援助”，同时指出，影响美国援华政策的三个因素，分别为“中立因素”，“政界的孤立主义势力”、“企业界的对日贸易利益”。^②周弘主编的《对外援助与国际关系》则认为援助是一种手段，目的是受援助国服从于和服务于援助国的战略目的，该著作从理论分析使人从更深的层次认识援助者——美国即施舍又控制的实质，也可了解蒋介石政府作为受援者的既求助又自负的矛盾心态。^③

关于战时中美租借关系，是了解中美外交与中国战时地位的重要途径，许多学者在此作深入研究与探讨。1994年，吴景平在《抗战时期中美租借关系述评》中分析战时中美租借关系是相互依存的，美国对华援助并非单向；战时租借关系应属于共同利益和共同目标基础上的互相援助关系。^④任东来的《争吵不休的伙伴——美援与中美抗日同盟》从中国对美政策与美国对华政策双向脉络来研究美援问题。认为美国从有限援华到全面援华，从有条件军事援助到无条件政治支持，其援华政策与中国政府的求援结合在一起，构成该时期中美关系的主线。^⑤2010年后，租借关系问题在得到不少年轻学者的关注。^⑥曹嘉涵的《抗战时期中美租借援助关系》以中国国防供应公司为主要切入点，探讨中美建立租借援助关系的

1988年；王建朗：《二战爆发前国民政府外交综论》，《历史研究》，1995年第4期。

① 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，台北：环球书局，1987年。

② 沈庆林：《中国抗战时期的国际援助》，上海：上海人民出版社，2000年。

③ 周弘主编：《对外援助与国际关系》，北京：中国社会科学出版社，2002年。

④ 吴景平：《抗战时期中美租借关系述评》，《历史研究》，1995年第4期。

⑤ 任东来：《争吵不休的伙伴——美援与中美抗日同盟》，桂林：广西师范大学出版社，1995年。

⑥ 相关的学位论文：高伟：《论抗战时期美国对国民政府的租借援助》，安徽大学硕士论文，2011年；李佰娜：《中国国防物资供应公司研究》，辽宁师范大学硕士论文，2011年；曹嘉涵：《抗战时期中美租借关系研究（1941-1945年）——以中国国防供应公司为中心》，复旦大学博士论文，2011年。

背景、发展与转变。其中也包括中国国防供应公司参与美国志愿航空队初期建设的内容。在涉及到中国对美国的回惠租借援助时,该作探讨驻华美军的食宿服务与开支问题,在相关领域的研究中具有一定的前瞻性。^①除租借关系外,中国向美求援以及美国对华援助的研究还有许多,在此不一一列举。^②

美国对华政策的演变,是中美战时关系的关键,得到众多学者的关注。王淇的《从中立到结盟——抗战时期美国对华政策》,论述1931—1945年的美国对华政策,部分章节介绍美国在经济上和军事上对中国的援助,认为“美国的最大利益在于争夺中国市场,而非占领殖民地”。^③韩永利的《战时美国大战略与中国抗日战场(1941-1945年)》对二战期间美国大战略成功实施与中国抗日战场的关系做深入系统的研究,认为太平洋战争前美国远东政策经历从“绥靖”到“抗衡”的转变,1940年后更是出现两种策略交织出现的情况。^④陶文钊的《战时美国对华政策》,是国内研究二战时期美国对华政策最为全面的著作。该作认为中美关系在军事层面并非亲密无间,但在政治上却形成特殊关系,美国在战争末期在中国内政中的介入之深度超越以往任何国家。^⑤

中英关系研究,尤其是战时英国对华外交政策的研究成果,在2000年以前并不多见。^⑥徐蓝的《英国与中日战争1931-1941》主要在政治经济方面,论述太平洋战争前英国在中日战争问题上对日绥靖政策之因。^⑦李世安的研究指出,1940年底促使英国援华抗日政策逐步坚定的原因,其重要因素就是美国对英国的影响。英国紧跟美国的对华政策,对日政策日趋强硬。^⑧而英国对中国和日本外交政策

^① 曹嘉涵:《抗战时期中美租借援助关系》,上海:东方出版中心,2015年。

^② 陈永祥:《宋子文与美援外交(1931—1945)》,北京:世界知识出版社,2004年;郭倩:《论抗战时期中国寻求美国租借援华的外交努力》,安徽大学硕士论文,2010年;吴景平:《蒋介石与战时美国对华财经援助》,《史学月刊》,2011年第1期;陈永祥:《胡适、宋子文与抗战时期美援外交》,《抗日战争研究》,2011年第2期。

^③ 王淇:《从中立到结盟——抗战时期美国对华政策》,桂林:广西师范大学出版社,1996年。

^④ 韩永利:《绥靖与抗衡:太平洋战争爆发前美国远东政策研究》,武汉:武汉大学出版社,1994年。

^⑤ 陶文钊:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》,武汉:武汉大学出版社,2010年。

^⑥ 李世安:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第七卷·战时英国对华政策》,武汉:武汉大学出版社,2010年。第1页。

^⑦ 徐蓝:《英国与中日战争(1941-1941)》,北京:北京师范学院出版社,1991年。

^⑧ 李世安:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第七卷·战时英国对华政策》,第4-5页。

的转变,深刻地体现英国外交政策中的保护国家利益为核心的务实原则。^①

围绕缅甸战役展开的盟国关系研究是战时中外关系的研究热点,学者们集中论述缅甸战役失败的原因、缅甸战役与中美英关系等。^②陶文钊的《中国战场、缅甸战役与盟国战略的转变》指出“不管中国战场在美国战略构想中的地位如何变化,中国战场首要的意义没有消失,那就是牵制大量日军”,“在美国决策者的眼中,中国作为军事斗争舞台的意义在减弱,但作为政治斗争舞台的意义则在增长”。^③然而对于太平洋战争前中美英军事合作的先声,以及其对缅甸战役的关联,相关论述仍属少见。

由胡德坤主编的九卷本《反法西斯战争时期的中国与世界研究》是抗战时期中外关系史的新高峰。胡德坤指出“美、英、苏、日等国的大多数学者在第二次世界大战史研究中,对中国战场很少提及,对中国战场的作用视而不见,更有甚者还加以贬低、歪曲。因此,研究与探讨中国在第二次世界大战中的地位与作用,厘清第二次世界大战时期中国与世界的相互关系,便成为中国史学工作者义不容辞的任务”。^④其中关培凤的著作不单考察战时中国同一国的双边关系,而以中国为圆心,以美、苏、英三个主要盟国为圆周,发散性地考察中国外交复杂之多边关系,有助于认识战时中国外交之全貌。^⑤具体到太平洋战争前夕中美英三方的军事合作进展,各卷亦有所论,部分著作已在前文论及。

齐锡生围绕战时中美关系的两本力作,是连通中西学界的最新成果,给予本研究极大启发。在《剑拔弩张的盟友:太平洋战争期间的中美军事合作关系(1941-1945)》中,齐锡生全方面地分析从珍珠港事变到抗战胜利期间中美军事合作的各个阶段。其主要集中于两国高层与大战略的合作与分歧。由于两国之间的国家利益存在某些不可调和的因素,故而在抗战过程中,分歧和矛盾时有发生。该著

^① 李世安:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第七卷·战时英国对华政策》,第4-5页、第108页。

^② 代表性论著包括:张力、陈廷湘:《中国军队入缅作战与盟国战略的复杂关系》,《近代史研究》,1989年第3期;朱寰,程舒伟:《二战时期第一次缅甸战役与中美英三国战略述评》,《思想战线》,1995年第4期;陶文钊:《缅甸战役与中美英关系》,《美国研究》,1994年第4期。

^③ 陶文钊:《中国战场、缅甸战役与盟军战略的转变》,《抗日战争研究》,1991年第2期。

^④ 胡德坤:《反法西斯战争时期的中国与世界研究》九卷本,“出版说明”。

^⑤ 关培凤:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第三卷·中国与世界反法西斯联盟》,武汉:武汉大学出版社,2009年,第29页。

在对两国主要领导人，主要是蒋介石、罗斯福、史迪威等人物的研究颇深，其引用的资料包括“蒋介石日记”、“史迪威档案”等第一手史料，故而对传统中美两国研究中的“陈见”提出“新解”。^①在另一部《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》中，齐锡生指出中方向美求援的过程中，重点强调空军求援的重要性，同时也指出美国志愿队组建过程中出现的问题。该书虽非美国志愿队研究的专著，但其相关内容已是中文学界对志愿队问题“最具学术化”的研究。^②

海外学界对战时美英、中美、中英关系与东亚政策具有不少论著，英美学者集中探讨英美在日本侵华问题、东亚政策与军事战略问题等方面。克利福德（Nicholas R. Clifford）认为英国在太平洋战争前处于一种力量收缩的态势，同时将美国力量引入东亚地区，成为这一时期它在远东的战略。^③他认为，美国拒绝积极介入远东事务，造成这一时期两国在东亚地区合作失败，故未阻止日本侵略步伐，间接导致战争的爆发。^④英国学者布雷福德·李（Bradford A. Lee）认为，英美之间充满不信任与误解，而英国的可悲之处，在其实力不足的情况下，仍望维持英国的世界大国地位，理当遭到失败。^⑤美国历史学家比尔德（Charles A. Beard）认为珍珠港事件的爆发存有罗斯福的个人倾向，美日战争并非不可避免。^⑥博格（Dorothy Borg）则认为抗战爆发后，美国逐步开始阻止日本的侵略，但其动机只在维护现存的国际框架，并不想完全遏制日本。^⑦美国外交史学家马科斯（Frederick W. Marks）则提出罗斯福政府早在1940年秋季即保证当日本入侵时

^① 齐锡生：《剑拔弩张的盟友——太平洋战争期间的中美军事合作关系 1941-1945》，北京：社会科学文献出版社，2012年。

^② 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，北京：社会科学文献出版社，2018年。

^③ Nicholas R. Clifford. *Retreat from China: British Policy in the Far East, 1937-1941*. London: Longmans, 1967.

^④ Nicholas R. Clifford. *Britain, America, and the Far East, 1937-1940: A Failure in Cooperation*. *The Journal of British Studies*, 1963, Vol.3, No.1.

^⑤ Bradford A. Lee. *Britain and the Sino-Japanese War, 1937-1939*. California: Stanford University Press, 1973.

^⑥ Charles A. Beard. *President Roosevelt and Coming of the War*. New Harver: Yale University Press, 1948.

^⑦ Dorothy Borg, Shumpei Okamoto. *Pearl Harbor as History, Japanese-American Relations 1931-1941*. New York and London: Columbia University Press, 1973.

给予盟国支持，而非珍珠港事件前夕。^①克里斯托弗·索恩（Christopher Thorne）则提出有着“特殊关系”的英美两国，在远东战略目标上经常存在着很大分歧，同盟“徒有其名”。^②格雷格·肯尼迪（Greg Kennedy）对 1933-1939 年英美在对日侵略问题上的合作与分歧问题进行系统分析。^③

关于中国抗战对美英东亚战略的影响问题，英美学者没有系统的研究著作问世。受冷战局面影响，对于中国抗战与英美东亚政策与战略之间的联系，美国学者往往将中国放在受援国身份的框架之内进行评述。^④也有学者对此提出异议，美籍华人政治学家邹谠（Tang Tsou）认为，美国战时对华援助太少，这使得国民党在战后面临垮台，“失去中国”成为该时期中美关系的主题。邹谠还认为陈纳德和蒋削弱史迪威的政策和努力。^⑤詹姆斯·理查德·欣兹（James Richard Hinz）在《史迪威顾问团在中国，1942-1944 年》中依靠胡佛档案馆藏的史迪威档案进行研究，指出当时所谓中美关系的“神话”，阐释美国对华政策的错误。^⑥在知名学者芭芭拉·塔奇曼（Barbara W. Tuchman）的《史迪威与美国在华经验（1911-1945）》是研究中美关系的重要论著，尽管并未涉及太平洋战争前的美国志愿队，但其对美国战略与中国抗战关系的描述颇为经典。但作者对史迪威有所偏颇，导致对蒋介石和陈纳德不客观和不公正的评价。^⑦关于美国在华顾问与军官的研究还包括达里尔·弗农·伦德格伦（Darryl Vernon Lundgren）的《约瑟夫·W·史迪威将军和戴维·D·巴雷特上校：他们对美国的中国军事观和中美关系的影响》、约翰·麦克劳克

^① Frederick W. Marks. *The Origin of FDR's Promise to Support Britain Militarily in the Far East: A New Look*. The Pacific Historical Review, 1984, Vol.53, No.4.

^② Christopher Thorne. *Allies of a Kind: the United States, British and the War Against Japan, 1941-1945*. New York: Oxford University Press, 1978.

^③ Greg Kennedy. *Anglo-American Strategy Relations and the Far East, 1933-1939*. UK: Imperial Crossroads, Joint Services Command and Staff College, 2002.

^④ 韩永利：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第二卷·中国抗战与美英东亚战略的演变》，武汉：武汉大学出版社，2010 年，第 7-8 页。

^⑤ Tang Tsou, *America's Failure in China, 1941-1950*. Chicago University Press, 1963.

^⑥ James Richard Hinz, *The Stilwell Mission to China, 1942-1944*, University of Southern California, Master's Dissertation, 1965.

^⑦ Barbara W. Tuchman, *Stilwell and the American Experience in China, 1911-1945*. New York: Macmillan, 1970; (美) 芭芭拉·塔奇曼著，陆增平译：《史迪威与美国在华经验（1911-1945）》，北京：商务印书馆，1984 年。

林 (John J. McLaughlin) 的《阿尔伯特·科迪·韦德迈尔将军 (1897-1989): 士兵、学者、政治家》、约瑟夫·G·D·巴布 (Joseph G. D. Babb) 的《阴与阳的和谐: 美国在中国的军事顾问工作, 1941-1951 年》等。^①

曾任国民政府顾问的杨格 (Arthur N. Young), 对战时中美关系以及空军援助有自己的亲身体会与见解。在《中国和援助之手 (1937-1945 年)》中, 杨格认为在抗战前的“非官方”援助与陈纳德志愿队的空军援助一脉相承, 并且特别批评美国政府在二战前对中国的帮助太少。^②在《中国的战时财政和通货膨胀 (1937-1945 年)》中, 杨格亦介绍苏联援助与苏联志愿队的情况, 并且他分析中国投入美国志愿队项目的资金来源问题, 并非来自美国贷款或租借资金。^③高斯 (Clarence E. Gauss) 是抗战后期美国驻华大使, 詹姆斯·拉里·杜伦斯 (James Larry Durrence) 通过对高斯的研究, 考察 1941 年至 1944 年期间美国对华政策的总体情况。^④

4、学术回顾之小结

美国志愿队与飞虎队的研究往往不能触及深处而流于表面, 是其纵横两向没有链接: 纵向未能连接空军史 (中国与世界空军), 横向未能连接中美关系史乃至抗战史、二战史。中文学界在飞虎队研究上未能有视角上的突破, 则很大程度上是由于对海外研究回顾的缺失与资料利用的不充分。

综合来看, 学界的研究情况, 可简述为三点: 其一、抗日战争史中对空军史研究较少, 对于志愿队研究的严重不足; 其二、中美关系史有关军事合作研究欠缺, 使对志愿队研究仍显稀薄; 其三、涉及陈纳德与飞虎队的个案研究, 缺乏系统性与学术化。

^① Darryl Vernon Lundgren, *General Joseph W. Stilwell and Colonel David D. Barrett: Their Influence on the American Military View of China and Sino-American Relations*, University of Southern California, Master's Dissertation, 1978; John J. McLaughlin, *General Albert Coady Wedemeyer 1897-1989: Soldier, Scholar, Statesman*, Drew University, Ph.D Dissertation, 2008; Joseph G. D. Babb, *The Harmony of Yin and Yang: The American Military Advisory Effort in China, 1941-1951*, University of Kansas, Ph.D Dissertation, 2012.

^② Arthur N. Young, *China and the helping Hand, 1937-1945*, Cambridge: Harvard University Press, 1963.

^③ Arthur N. Young, *China's Wartime Finance and Inflation, 1937-1945*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965.

^④ James Larry Durrence, *Ambassador Clarence E. Gauss and United States Relations With China, 1941-1944*, University of Georgia, Ph.D Dissertation, 1971.

抗战史视角下的空军研究与中美关系史层面的空军研究有着一定的错位与脱节。在前者的话语体系中,旨在描述如何战胜日本法西斯,因此合作抗战多为基本定调。涉及美国援华空军,多数讨论如何克敌制胜,单向地反应军事层面的胜负成败。而后者的研究虽涵盖政治、经济、外交、军事等诸多方面,但空军合作仍是一系列合作形式的注脚,处在中美合作的边缘。

综观之,抗战史的视角,重在“合作”;而中美关系史视角下,则突出两国的“矛盾”;这种描述的不对称,需要学者进一步地完善与探究。而在传统的抗战史与中美关系史的宏观视角中,美国援华空军研究犹如一座孤岛,问津者不多。而专注于“飞虎队”的研究,则往往“只见树木,不见树林”,只见个人的英雄事迹、团体的不朽伟绩,但与大历史又有所脱节。在现行的通史与普及读物作品中,飞虎队研究仍呈现“被神话”的现象,具体便表现为“组建的神话”、“战斗的神话”以及“影响的神话”。通过整理相关研究,可发现美国志愿队组建问题的部分史实在论述中存在“纰漏”。第一,志愿队计划是否由陈纳德提出;第二,中央飞机制造厂的性质争议——许多学者认为只是空壳机构,甚至认为这是在志愿队计划通过后临时设立的;第三,志愿队计划的资金来源,不少人认为其来自于《租借法案》。以上问题均有待进一步探讨与分析。如何在抗战史的宏观背景下,以中美空军合作为主轴,进而探讨抗战时期中美关系在战略合作、经济援助、军民互动等层面的合作与冲突,是相关研究的发展趋势。

飞虎队神话本身源自战时宣传以及战后意识形态对抗之需要,更有当下政治、外交等诸多因素之考量,本研究无意做深入之探讨。仅就几处被忽略之处,略指神话诞生之处的叙述缺陷。其一是鄯雷与中央飞机制造厂视角的缺失。一方面是传统军事史“重战斗,轻后勤”的叙事使然,另一方面也是陈纳德乃至中国政府对鄯雷以及联洲公司贡献“贬低”乃至“掩藏”的结果。其二是英国视角的缺失。一方面,在战时合作的整体格局上,中英合作并不愉快,英国在诸多问题上“牺牲”中国利益,使中方无论在战时与战后,对英国皆颇有微词。另一方面在缅甸战役开始后,英军表现并不亮眼,这连带对其战前备战工作进行批判,从而影响到其对志愿队备战上的贡献。

陈纳德在飞虎队神话叙事中,某种程度上夸大志愿队组织的积极作用,尤其

在其反对志愿队“改编”时，强调志愿队机构精简的“优势”，这与事实并不相符。在后来的回忆录中，陈纳德明显呈现批评美国军方的“反体制”倾向，从而弱化美国官方在志愿队组建中的作用。由于“反体制”的叙事，无意中也使得中国官方的作用，同样被“忽视”与“掩盖”。这都值得进一步研究与探讨。

三、研究资料概述

1、原始档案

(1) 海外档案与资料

囿于资料来源，作者所接触的海外材料中，主要是美国的英文资料为主。北美诸多档案馆与图书馆藏有大量与中国抗日战争相关的档案、文献与资料汇编，尤以美国斯坦福大学胡佛档案馆所藏资料为典型。该馆档案资料纷繁，以人物档案居多，史料来源多系家属后人捐赠，学者得以按图索骥网罗相关人物之一手史料。胡佛档案馆有大量与中国抗战有关的政治要员与军事将领的个人档案，其中必然会涉及中美空军合作，提供有别于宏观历史的个人视角。

本研究的核心资料之一是胡佛档案馆藏“陈纳德资料”。在胡佛档案馆的分类下，现分为 12 个 BOX，合计 270 个文件夹，大约有近一万两千页档案资料，另有两个卡片 BOX，共 549 张卡片，以及三个照片信封，计 30 张照片。在胡佛所藏的政治军事人物档案中，其文件数量仅处中游水平。但以其内容观之，则与中国有十分密切之关系，基本围绕着抗战时期中美空军合作的内容展开。其内容主要按照时间进行大类归类，而每大类则以英文字母排列收录，分别为“生平文件（Biographical File, 1942-1947）”、“美国志愿队（China. Air Force. American Volunteer Group, 1941-1942）”、“美国陆军航空队中国特遣队（U.S. Army Air Forces. China Air Task Force, 1942-1943）”、“美国陆军航空队第十四航空队时期的内容（U.S. Army Air Forces. 14th Air Force, 1943-1945）”、“二战之后的文件（Postwar Period）”。“美国志愿队”部分是“陈纳德资料”的核心部分之一，总共 98 个文件夹，约 7500 页文件，已经占到陈纳德资料的半数以上。在该部分内容中，涵盖陈纳德在美国志愿队时期的工作文件，以及他与中国航空委员会、外交部、军事委员会、空军第五路军、战地后勤服务团、国防供应公司、中央飞机制造公司等

单位的文书函电；也包含与美国志愿队相关的命令、备忘录、飞行员名录、军备采购、奖金报酬、生病报告、医疗用品等相关信息；在该部分还收录 1942 年 7 月 4 日美国志愿队改组前的简史，以及长达 256 页的日志报告。可谓十分详尽，应当是研究美国志愿航空队所不可或缺的史料。^①综观相关文件中，几乎没有陈纳德 1937 年至 1941 年担当中国空军军事顾问阶段的内容，可见“陈纳德资料”仍旧是偏官方文件式的档案资料，故进行相关研究，仍需与其他史料资料相互借鉴与佐证。

在过去大部分的陈纳德与飞虎队研究中，基本上沿袭陈纳德回忆录所创的叙事模式。史料上以陈纳德回忆录为重心，结合官方档案、他人回忆以及新闻报道等。胡佛档案馆所藏陈纳德资料，在部分研究中已有引用，但从这些研究的结论来看，并未充分展开，存有遗憾。本人认为这可能有两种研究路径的“缺陷”。第一种可能，这些研究者从未完整地阅读陈纳德资料，只是粗略地检索，这使得其研究内容，只能在陈纳德回忆录模式的基础上，添加些许细节。第二种可能，则是部分研究者有意无意地忽视与陈纳德回忆录模式相悖的部分，从而其研究的结论与叙事，仍然与主流叙事保持一致。

除陈纳德外，胡佛档案馆收录许多政要军官，与抗战时期中美军事、外交合作有重大关联。与本研究关联最深者，莫过于美国总统罗斯福的特别顾问劳克林·伯纳德·居里（Lauchlin Bernard Currie），胡佛档案馆藏“居里资料”便是重要资料来源。馆藏共有 5 个 BOX，BOX2—BOX4 为主题文件，包括飞虎队、滇缅公路以及中印公路的文件，也有与蒋介石、陈纳德的信函、笔记等。而在 BOX5 中，有“短期援华飞机计划”的详细档案，是本文非常重要的参考资料。^②史迪威与魏德迈先后任中国战区参谋长，是战时中美合作美方负责人。“史迪威资料”文件数量远远超过“陈纳德资料”，其基本文件有将近 100 个 BOX 之多，与中国战场相关者亦甚为繁多。本人在胡佛调阅期间，特地搜集与中美空军军事合作相关的内容，BOX15-17 中有关中缅印战区的相关文件，里面包含美国空军志愿队、第十

^① Claire L. Chennault papers, Hoover Institution Archives, Stanford University（斯坦福大学胡佛档案馆藏陈纳德资料）

^② Lauchlin B. Currie papers, Hoover Institution Archives, Stanford University（斯坦福大学胡佛档案馆藏居里资料）

四航空队的作战信息,中国的租借物资、驼峰航线以及后勤补给等内容。史迪威与蒋介石夫妇的来往函件,散见多个 BOX。^①在史迪威档案中,BOX38-BOX42 为其日记原件,现已不能查阅,但其日记转录稿则可翻看。据研究,史迪威日记与公开出版的《史迪威文件》、《史迪威日记》有所出入,值得学者注意。^②“魏德迈资料”同样数量庞杂,由于魏德迈本人高寿,于 1989 年方去世,所积累的史料档案多达 151 个 BOX。在“魏德迈资料”中,本人除收录其与蒋介石夫妇相关的文件外,亦有几处与陈纳德相关的文件。在 BOX 113 中,魏德迈保留大量美国十四航空队飞虎队协会的杂志与资料,可为理解飞虎队员、了解美国战后飞虎队员的相关活动提供不少史料。^③

除美国重要军政人物外,胡佛档案馆同样大量收录国民政府高层人物的私人文件。“蒋介石日记”曾作为胡佛档案馆中文资料中的“镇馆之宝”,在整个民国史与抗战史研究中具有非凡的史料价值。^④在抗战中,蒋介石用日记来记录其个人对战局时势、国家发展、外交策略的思考与总结,为后人研究提供独特的史料,而中美空军合作虽非其日记之主要部分,亦可管中窥豹、知微见著。除“蒋介石日记”外,宋子文资料亦是胡佛档案馆中极具利用价值的部分。^⑤宋子文在抗战时期活跃于中国政治、财经和外交诸多领域,其在美国政界颇有声誉,为中国争取美援有极大的助力。而在建立美国志愿航空队的过程中,宋子文亦出力甚多。吴景平教授主编出版一系列有关胡佛档案馆藏宋子文资料的内容,但由于资料汇编的篇幅限制,不能涵盖所有抗战时期的资料。^⑥胡佛档案馆藏孔祥熙资料数量同

^① Joseph Warren Stilwell papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏史迪威资料)

^② 张宁静:《〈史迪威日记〉与胡佛档案馆藏史迪威日记稿的比较研究》,《近代史研究》,2016 年第 2 期。

^③ Albert C. Wedemeyer papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏魏德迈资料)

^④ Chiang Kai-shek Diaries, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏《蒋介石日记(手稿本)》)

^⑤ T. V. (Tzu-wen) Soong papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏宋子文资料)

^⑥ 相关书目为:吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,上海:复旦大学出版社,2008 年;吴景平、林孝庭:《宋子文与外国人士往来函电稿(1940-1942)》,上海:复旦大学出版社,2009 年;吴景平、郭岱君:《风云际会——宋子文与外国人士会谈记录(1940-1949)》,上海:复旦大学出版社,2010 年;吴景平、林孝庭:《战时岁月——宋子文与外国人士往来函电稿新编(1940-1943)》,上海:复旦

样丰富，为从事相关研究者提供大量一手文件。^①孔祥熙曾在抗战前期负责中国空军飞机的购买，以及与中央飞机制造厂的合作事宜，这与本研究密切相关。这大大填补了中文学界对战前中国空军建设与飞机贸易上高层决策研究的缺口，值得进一步利用与研究。

中国国防供应公司（亦称中国国防物资供应公司）（China Defense Supplies, Inc.）是 1941 年 5 月在美国注册成立的中国政府驻外机构，是二战期间负责协调美国通过租借法案援华的主要机构。在胡佛档案馆内共藏有相关文件共 45 个 BOX，其中有专门涉及到美国志愿队和中央飞机制造厂、中国航空公司的文件，有助于研究中国国防物资供应公司帮助成立美国志愿队和安排相关人员和物资供应的问题，对进一步理解战时中美关系有一定的帮助。^②亦有不少学者使用过相关的档案。^③

胡佛档案馆藏档案中，尚有不少资料为本文所利用者。阿瑟·杨格是抗战前期国民政府所聘用的美籍顾问，参与经济、财政等事务，同样也参与到空军建设与飞机贸易之中。胡佛档案馆藏部分，即有其与飞机贸易等相关资料。^④保罗·W·弗利尔曼（Paul W. Frillmann），1936 年至 1941 年为湖北汉口路德会传教士。在 1941 年至 1946 年任美国志愿航空队的牧师和联络官以及美国战略情报局谍报员。胡佛档案馆所藏有 3 个 BOX，其中 BOX2 涉及其参加美国志愿航空队的经历。^⑤

在哥伦比亚大学巴特勒图书馆哥伦比亚口述史中心和善本及手稿图书馆，藏有飞虎队口述史资料（Flying Tigers Project: Oral History）。资料共计 583 页访谈

大学出版社，2010 年。从时间跨度上看，主要集中于 1940 年代初期，尤其是 1941 年前后；从内容上来，则多为宋子文与他人的函电、文书，并不涵盖“宋子文档案”的全部文件类别。

^① H. H. Kung papers, Hoover Institution Archives, Stanford University（斯坦福大学胡佛档案馆藏孔祥熙资料）

^② China Defense Supplies records, Hoover Institution Archives, Stanford University（斯坦福大学胡佛档案馆藏中国国防供应公司资料）

^③ 参见曹嘉涵：《抗战时期中美租借援助关系》，上海：东方出版中心，2015 年。

^④ Arthur N. Young papers, Hoover Institution Archives, Stanford University（斯坦福大学胡佛档案馆藏杨格资料）

^⑤ Paul W. Frillmann papers, Hoover Institution Archives, Stanford University（斯坦福大学胡佛档案馆藏弗利尔曼资料）

转录整理稿,主要是飞虎队协会成员回忆二战期间在缅甸、中国战场以及部分飞虎队员在中国航空公司工作的经历。经查阅,这些口述访谈随意,无固定结构,但亦算是飞虎队历史的第一手资料。^①哈佛大学施莱辛格美国妇女史图书馆(Harvard University - Schlesinger Library on the History of Women in America)收藏有陈香梅的资料,其中有其捐赠的陈纳德回忆录的初稿以及陈纳德个人著作的未出版稿,是过往研究者所忽视的珍稀史料。^②

除上述介绍收藏陈纳德与美国志愿队专题资料的档案馆外,本研究还利用美国官方档案馆的相关资料,即美国国家档案馆与罗斯福总统图书馆。美国国家档案与记录管理局(NARA)是国家的记录保管机构,美国国家档案馆藏许多重要文献与资料,由于资料浩如烟海,只能简单搜寻国务院相关文件(Record Group 59 - General Records of the Department of State, 简称 RG 59),其中编号为 893.248 的全宗,涉及美国国务院对中国空军与飞机援助的电报往来,是珍贵的一手资料。美国官方编辑出版的《美国外交文件》(FRUS)的资料出处,部分原始文稿亦来自 RG 59 全宗,可互为参照。^③

罗斯福总统图书馆(Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum)同样是美国国家档案与记录管理局(NARA)下属的官方档案馆,馆藏罗斯福总统相关的大量文件资料。本文主要查询与运用的资料,包括“摩根索日记”(Henry Morgenthau, Jr. Diaries)^④与“罗斯福总统秘书档案(FDR's President's Secretary's File)”^⑤,前者主要查阅美国战时财政部长摩根索(Henry Morgenthau, Jr.)在美国援助 P-40 飞机谈判的细节,后者则涉及罗斯福及居里在援华空军计划上的相关

^① Flying Tigers Project: Oral History, Rare Book & Manuscript Library, Columbia Center for Oral History, Columbia University (哥伦比亚大学巴特勒图书馆哥伦比亚口述史中心和善本及手稿图书馆藏“飞虎队口述史资料”)

^② Papers of Anna Chennault, Schlesinger Library on the History of Women in America, Harvard University (哈佛大学施莱辛格美国妇女史图书馆馆藏陈香梅资料)

^③ Record Group 59 - General Records of the Department of State, NARA (美国国家档案与记录管理局(NARA)馆藏 RG59 文件美国国务院文件)

^④ Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum 罗斯福总统图书馆藏“摩根索日记”

^⑤ FDR's President's Secretary's File, Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum (罗斯福总统图书馆藏“罗斯福总统秘书档案”)

文件。

根据《北美藏中国抗日战争历史档案文献提要》，在北美仍有不少与陈纳德以及中美空军合作相关领域的资料，未能尽数揽阅。如藏于美国空军学院麦克德莫特学院图书馆特藏部（McDermott Academic Library, U. S. Air Force Academy）的伯德藏陈纳德档案。这部分档案包含与陈纳德生平事迹有关的信函、家谱资料、报告和印刷品，但主要是伯德女士为撰写陈纳德传记而搜集，大部分为陈纳德来华前的素材，少量涉及陈纳德来华以及他在飞虎队的情况。在路易斯安那州州立大学图书馆藏有“陈纳德中将家书档案”（LT. General Claire Lee Family Papers, 1943-1956），计1盒111件，主要是陈纳德给其子的信函，涉及民航空运公司、路易斯安那州政治等，有关抗战中美空军的内容应当不多。^①

对英国方面的资料，本文参考来源于英国国家档案馆藏《英国外交部档案：中国，1919—1980》（Foreign Office Files, China: 1919—1980）。^②该资料在海内外研究者中知名甚广，但因编目不详，检索颇为困难，故在研究与利用上，仍有进一步之空间。笔者查询大英图书馆缅甸事务部资料（Burma Office Records, British Library）时获取英缅当局对美国志愿队与国际志愿队在缅甸管辖事务内的相关文件，进而得以进一步探讨中美学者所忽视的英国在志愿队的作用问题。^③

（2）中文档案与资料

抗战时期中美空军合作这一主题的档案，在浩如烟海的近代史籍中，并不稀缺。民国时期尤其是南京国民政府期间的史料档案，多数藏于南京中国第二历史档案馆。关联度较高者，为军事委员会（全宗号-761）、军事委员会外事局（全宗号-763）、军事委员会运输统制局（全宗号-764）、军委会参谋本部（全宗号-767）、军政部（全宗号-773）、空军与防空档案（全宗号-787）、空军各部队档案汇集（全宗号-791）等卷宗。其中空军与防空档案（全宗号-787）多在过往空军史写作中

^① 王成志等编，《北美藏中国抗日战争历史档案文献提要》，上海：复旦大学出版社，2017年。

^② Foreign Office Files for China, 1919-1980, The National Archives（英国国家档案馆藏《英国外交部档案：中国，1919—1980》）

^③ China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library（大英图书馆缅甸事务部资料，《中国：国际空军的组建和美国志愿队的飞机供应活动》）

已为学者们所引用,而学界此前利用较少的档案为军事委员会外事局的全宗。该卷宗中,关于译员随军与美军士官之间发生矛盾与冲动的记载有不少。这些报告的内容显示,以大学生为主体的译员,在战时环境下,爱国热忱与民族情节,激发他们走向战场;但条件的艰苦时而使译员们心生畏惧。而文化的差异,亦使得学生译员与美国士官在诸多层面难以调和。这些材料为研究抗战时期的中美军民关系提供新的视角。国民党中央宣传部国际宣传处档案(全宗号—718(4))则有许多外国志愿者致信蒋介石,希望投效中国空军作战,这亦有助于研究外国友人与中国抗战之关联。

台北“国史馆”内藏有大量国民政府时期的相关档案,而尤以“蒋介石档案”为各类档案之冠。自2017年初以来,台北“国史馆”在互联网上开放“蒋介石档案”,使得学者能够更为便捷地获取相关的内容。其与中美空军合作的部分,粗略统计涉及陈纳德与蒋介石的相关文件约有435份,集中分布于《革命文献—同盟国联合作战》、《盟军联合作战》、《对美国外交》等卷宗,具有较高的史料价值。除“蒋介石档案”外,台湾仍有不少有关空军的档案,有待进一步地搜集与挖掘。例如“国家发展委员会档案管理局典藏国家档案”下属全宗“国防部史政编译局”即有“空军抗日战争经过”与“外籍空军志愿队参加抗日战史”,这是官方战史编纂的一手资料,有助于对中国战时空军的进一步考证与研究。

2、资料汇编

早在抗战时期,国民政府便已启动军事史料整理与编纂,军事委员会设有专门的战史编纂委员会开展此项工作,陆、海、空三军各自开启系统的战史资料整理和编纂。就空军战史材料而言,航空委员会于1939年编有《空军沿革史初稿》,主要介绍战前国民政府空军建设和抗战初期空军作战,又于1940年编印《空军抗战三周年纪念专册》。在抗战胜利前后,则陆续出版有《中国之防空》、《防空的过去与展望》、《中国空军》等资料。^①袁成毅评论上述资料虽带有“战史”的痕迹以“述”为主,然不乏史料价值。^②

^① 黄镇球:《中国之防空》,1945年;空军出版社编印,《防空的过去与展望》,1945年;行政院新闻局编印,《中国空军》,1947年。

^② 袁成毅:《中国抗日战争军事史史料整理与利用》,《社会科学战线》,2020年第7期

新中国成立后,由于革命史观的主导,有关抗日战争正面战场与空军史料编纂严重欠缺,进入20世纪80年代后,相关内容始受重视。中国第二历史档案馆还将其馆藏军事资料编成《抗日战争正面战场》,内容即涉及筹备抗战、国防作战计划、作战经过、高层人士往来文电、盟国军事援华、入缅作战等。^①另外大型资料《中华民国史档案资料汇编》亦在第五辑“南京国民政府(1927—1949)”中设有三编“军事”篇,收藏军事委员会、侍从室、军令部、政治部、国防部史政局等机构档案。^②此外,全国和各省市政协文史系统陆续编辑出版的全国和地方《文史资料选辑》,便有相当内容涉及抗战、空军史以及陈纳德与飞虎队。

台湾地区由秦孝仪主编的《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》系列,是在各类一手档案公布之前,研究抗日战争史、中美关系史的重要来源。纵然如今可从“国史馆”藏相关档案,直接得见一手之文件,但《重要史料初编》的概述与选辑,亦代表当时研究者的倾向与视野。在第三编《战时外交》第一卷前,编者有较长之“概述”,可谓当时对相关史料与研究之纲领。在“二、争取各友邦之援助与合作”,“丁、对英交涉军事合作”条目下,以较长之篇幅回顾中英关于防范日本进攻云南或新加坡的联合军事计划,谈及中国在缅甸空军与飞机合作事宜。可见从史料观之,此事为极值关注之事,反倒在“戊、对美交涉军事援助”一项中,并未提及陈纳德志愿队事。^③在《战时外交》第二卷,对“中英关系”的“提要”中,编者更详举1941年中英在军事合作方面的龃龉与进展,包括转让P-40战斗机以及“同意中国在缅边装配飞机及使用机场”。^④由是观之,从战略层面来看,太平洋战争前,中英空军合作重于中美军事合作,不可不忽视。

美国外交史研究中最主要的资料汇编便是美国国务院编辑出版的大型史料丛书《美国对外关系》(Foreign of the United States)。该系列文件数量庞大,涉及到抗战时期中国的有几部分:1937年至1941年的“The Far East”各卷,以及

^① 中国第二历史档案馆编,《抗日战争正面战场》,南京:江苏古籍出版社,1987年。

^② 曹必宏:《光辉历程:中国第二历史档案馆六十年》,北京:九州出版社,2011年,第145-146页。

^③ 《第三编·战时外交·概述》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,台北:中央文物供应社,1981年,第5-7页。

^④ 《第三编·战时外交·贰 中英关系·提要》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,台北:中央文物供应社,1981年,第4页。

1941-1945 年“China”各卷。该系列文件汇编体量庞大，内容十分丰富，收录的史料内容来自于美国总统图书馆、国务院、国防部、国家安全委员会、中央情报局等。关于抗战时期中美就抗日军事问题协商和联络方面的内容在本文件集中有较多的反映，是本研究所引用的重要史料来源。

四、研究思路与框架

1、研究问题的对象与范围

本文研究的核心对象为“中国空军美国志愿队”。从概念与称呼界定上来，并非许多研究者与历史爱好者使用的“美国援华志愿队”的名称。一方面，“中国空军美国志愿队”更接近历史原貌，当时的档案与文献均以此称之（或名“中国空军美籍志愿大队”）；另一方面，“美国援华空军志愿队”只突出美国的援助，却淡化了中国在志愿队计划行动中的“主动性”，这需要在研究中予以重新审视。

本文的研究范围是中国空军美国志愿队的筹备与组建过程。由于这是一个历史过程，故研究的具体目标，并非局限于美国志愿队组织本身，还包括围绕志愿队计划提出时的领导者、策划者与执行者等方面。从组织上，包括中国政府高层、美国政府高层、美国军方、中央飞机制造厂、英国缅甸当局以及中国空军等；人物则涉及蒋介石、宋子文、罗斯福（Franklin D. Roosevelt）、赫尔（Cordell Hull）、史汀生（Henry L. Stimson）、诺克斯（Frank Knox）、马歇尔（George Catlett Marshall）、阿诺德（Henry Harley Arnold）、居里、鄯雷、莱顿以及陈纳德。志愿队组织，不应仅是志愿队军事组织，还包括为其服务的几个组织，如中央飞机制造厂的仰光、纽约、垒允办事处，中国空军第五路军的相关人事——这些共同构成志愿队组织的结构。破解“组建之神话”，还原历史过程，对于探讨飞虎队的组织性质，以及中美战略关系，有着重大的研究价值与意义。

若从美国志愿队的“法定时间”算起，其组建于 1941 年 8 月，但这不应是研究时段的上限，更不是下限节点。美国志愿队计划，源于 1940 年下半年中国向美国寻求空中援助，而其更深层的原因，则需要往前追溯到空军志愿队运动的起源。至于志愿队组建过程的结束，既往研究咸以 1941 年 12 月志愿队参与实战为节点，本研究则认为应以 1942 年 1 月为止，该时间即鄯雷代表联洲公司放弃仰

光办事处的运营，标志着志愿队民间运营模式的终结。

2、方法论与创新点

本研究以马克思主义唯物史观为指导思想，坚持以全面、发展的眼光看待历史问题。本研究积极吸取前人研究成果，对西方学者文章尽可能地搜罗引用，确保对西方学界研究动态与观点有清晰的认知，以此作为研究的基础与起点。本文将中文学界在抗战史、中美关系史的研究成果，与飞虎队研究叙述相结合。2000年以来，中国史学界的研究文章井喷，而抗战史、中美关系史更是热点所在。不少研究对解决飞虎队史的间接问题，有着重要意义。由于语言的隔阂，西方学者运用中文研究成果的比例，远不及中文学界对西文的引用。故而，将中文学界的最新成果，引进注入飞虎队史的研究，将大大拓宽飞虎队史的研究视界，提升学术研究的深度与广度。

本研究有以下几个创新点：

一、研究视角更全面与系统，扩充与完善美国志愿队筹建叙事，反映了中美合作的复杂关系。本研究将从宏观层面扩大视野，从空军史、志愿队史、中美关系史的大势来研究美国志愿队，从而扩充并完善美国志愿队筹备与组建的历史叙事。同时拓宽研究对象，范围涵盖飞行员、地勤人员以及中方人员，亦包括中央飞机制造厂的对接部门。细化和填补研究美国志愿队筹建问题中的前人所忽视的细节——包括志愿队计划提出的交涉情形，招募团队构成与过程，物资困难等具体问题。在中国空军美国志愿队组建过程中，英国也扮演了支持的角色，这是过去研究中所忽略的，也是本研究的重要内容。

二、深挖史料，收集并运用中英文各方档案文献，为研究提供坚实的基础。相较于自然科学与社会科学，作为基础学科的历史学，似乎在时代发展的进程中，难以有“突破性”的革新。但以史料为基础的历史学，正享受着信息化、全球化时代所带来的“史料红利”。因全球各地高校与图书馆建设数据库的浪潮，本文得以较小的成本获取大量的资料与信息。作者因访学美国之便，更得以获取若干有关飞虎队的第一手史料。以上种种便利，为前辈学者所憾者，本文将藉此之利，更加“深挖史料”，以求解前人所未解之题。本研究尽量结合运用英文史料与中文资料。在各自语言学界中，这些材料绝非新颖，但两相结合的研究尚属少见。本研

究运用“陈纳德资料”等英文“旧史料”，结合中文方面所挖掘的“新史料”，力求能重新思考既有的历史问题，检验旧说，更进一步产生新的观点。如相关档案显示，中央飞机制造厂在美国志愿队运营中的地位颇为重要，应该将其纳入研究之中。

三、细化美国志愿队组建问题的研究，有助于更好地认知组织细节与计划全貌。在抗日战争史与中美关系史的大背景下，历史学者关注如何打败日本，盟国如何战略合作这样的大方向上的问题，美国志愿队只是一个注脚。而本研究将视野聚焦到“志愿队计划是什么”、“如何实现计划”、“实现得怎么样”，就能将研究视野下移，在盟国军事合作细节上，提供更多的历史价值与借鉴意义。长期以来，飞虎队的通俗作品层出不穷，然多为“新瓶装旧酒”，英雄主义叙事浓烈。本文希冀以整体研究的视角，为抗战通俗作品提供新的视角与借鉴，打破英雄主义与集体主义叙事的矛盾。陈纳德与飞虎队的研究，现阶段仍作为特殊的二战“符号”，长久以来有着极大的魅力，逐步演变成官方叙事模式下的“战时神话”。其背后所寓含中美战时友谊的基本论调，亦成为美国对华援助的“光辉形象”。重构和解析这个“神话”，并且探讨其与中美关系的起伏关系，为“飞虎队”找到合适的历史定位。

3、研究的难点与不足

涉及中、美、英、日等国的军事史研究课题，各国学者在写作过程中都面临着一些不可避免的困难，本文的难点与缺点同样存在。

第一，研究资料搜集的难度大。由于美国驻华空军的大部分资料以英文资料为主，本研究虽以胡佛档案馆藏“陈纳德资料”、“居里资料”、“国防供应公司资料”等为中心，但其他相关材料的搜集难度较大。如果不相互佐证，则容易陷入“一家之言”，不利于研究的客观与完整。故而本文在运用第一手资料的同时，也将大量借鉴西方既有研究成果，希冀在研究视野与资料广度上有所拓展。

第二，英文资料的解读难度大。以他国学者的立场来研究，虽然角度会有所不同，但因文化与语言差异，在解读过程中可能会出现偏差，充满考验与挑战。对此，本文尽量根据资料直译，不做“过度解读”，以免曲解。

第三，缺欠日方研究与档案资料。尽管在美国志愿队筹建过程中，日方始终是背景而非参与方，如若缺少日方对该计划的了解情形，则将缺失一个研究视角，

颇为遗憾。

任何研究都不可能面面俱到，本文在研究上虽力求全面细致，但难免挂一漏万，有所不足。希望本研究的遗憾处，能成为下一阶段新研究选题的起点，亦能启发学界其他问题的研究。

4、全文结构及概要

本文分为绪论、正文六章、结语八个部分。绪论部分介绍论文写作的源起、学术价值与意义，梳理相关研究的前期成果，本文的结构等。正文共分为六章，第一章讨论志愿队出现的历史背景与基础，即中国空军发展及美国因素，抗战爆发及国际空军“志愿军”形势。中国战场在抗战后遇到多次空军危机，国民政府面对危机积极求援，寻求外部空中力量之支持。在此过程中，美国对华空军影响最大。中国战场上的志愿队并非孤例，国际上志愿队模式的发展是“美国志愿队”得以实现的大前提。

第二章讨论志愿队计划 1940-1941 年得以提出的直接动因。志愿队计划有两种路径，一种是“自下而上”，即由民间发起，官方许可，另一种是“自上而下”，即由官方高层确立，借由民间组织来得以执行的方案。志愿队组织的预期是怎么样的，执行的如何，这是本章的焦点所在。

第三章主要讨论中美英合作对志愿队备战的影响。在第一批 P-40 驱逐机援助之后，经由美国总统顾问居里之协助，中国获得美国短期援华飞机计划的承诺。为维护英国在远东殖民地的利益以及对空中力量的需求，英国在志愿队备战上提供大量帮助。尽管志愿队只是“民间组织”，但中、美、英三方的官方机构与军事组织均为其提供援助，中方还为此设立新的组织机构。这充分表明美国志愿队背后的“官方属性”。

第四章主要讨论美国志愿队的训练基地与备战。美国志愿队在缅甸训练，故其不可避免与英缅当局产生关联；昆明基地建设的缓慢使志愿队进入中国时间延后。在志愿队组建中，陈纳德对飞行员的训练，是其形成战斗力的关键因素，是其个人最大贡献之所在。

第五章讨论志愿队在太平洋战争之前的备战情况。志愿队作为一股潜在的军事力量，受到中、美、英三国高层的重视。受限于战时资源紧缺，志愿队后续增

援与补强的计划，进展迟缓。诸如“美国第二志愿队”、“美英国际志愿队”等方案未能及时落实，最终“难产”。须将志愿队组织放在中美英军事合作的大背景之中讨论此过程，明白志愿队组织背后，各方的利益所在。

第六章讨论参与美国志愿队民间运营主导机构的中央飞机制造厂，以及分析陈纳德与鄯雷在志愿队组建过程中的贡献与分歧。鄯雷固然对志愿队组建有不可替代的作用，但其商人的逐利本性，也注定其对志愿队后续事业的“乏力”。

全文最后一部分为结语。本部分打通各章节叙述的关联，以更高维度的视角，来审视美国志愿队在空军史、中美关系史以及世界范围内志愿队发展史的历史意义与作用。

第一章 志愿队计划之源起

1931年“九一八事变”爆发，中国人民伟大的抗日战争自此开端。自飞机诞生以来，空中战场愈发成为影响现代战争的重要因素，为解决空军危机，国民政府一面积极建设空军与备战，一面向外求援，得到不少国家的支持与协助。美国政府在抗战前期虽持中立，但民间人士仍积极参与支援中国空军建设。随着中国人民抗战得到世界的关注，以及国际反法西斯形势的演变，美国政府逐步以“半官方”的形式参与盟国的空军发展。美国志愿队计划的提出，既是中美战时利益与合作交流的产物，也是战前中美两国在军事航空领域合作的延伸。

第一节 中美军事航空合作之起源

空军是20世纪新兴之军种，自诞生起便深刻影响战争的维度与军队组织之形式。飞机型号快速迭代，空军技术推陈出新，以及对航空工业的高度需求，都使得强国与弱国的空军差距不断扩大。对于中国这样的“后发国家”，在解决空军国防问题上，不得不寻求外国之空军合作。其形式主要表现为空军教官、飞机贸易以及合作办厂。

一、中国空军早期发展与淞沪抗战

空军是一种新兴兵种，其代表便是航天器（飞机）技术的快速发展，起主导作用的，是航空工业方面生产力与生产关系的巨大进步。^①飞机的发明与各国空军的组建，在世界军事史上引发前所未有的革命。^②到20世纪30年代，由于当时轰炸机比驱逐机速度快，飞行高度也更高，杜黑（Giulio Douhet）的“空权论”成为各国空军主流观点，其尤其认为轰炸机是空中力量的未来。^③中国航空事业的起步，在世界范围内并不迟滞，不少航空先驱的努力（如谢纘泰、冯如），更是走在时代的前沿。^④1908-1911年晚清政府即着手建立军事航空，^⑤与此同时，

^①（美）特纳、洛巴兹著，曹玥译：《美国空军史》，第7-15页。

^②李树山：《世界空军史》，第27-28、44-45页。

^③Giulio Douhet, *The Command of the Air*, New York: Arno Press, 1972. P.23.

^④袁成毅：《抗战前中日军事航空力量的不同发展轨迹与差距》，《抗战史料研究》，2016年第2辑。

^⑤田钟秀：《中国航空发展（一）》，《中国空军》，第457期，1978年2月20日，第22-23页。

孙中山等革命党人也意识到航空在未来的重要作用,于辛亥革命前后组建小规模航空队。^①1913年北京政府开始着力整合各方航空力量,建立统一空军,南苑航空学校即为空军教育的滥觞。^②但地方割据加剧与南方革命形势发展,北京政府统治不断弱化,最终也未能建立起强有力的国防空军。

空军与飞机作为现代化军队的进步结晶,一开始便受到日本各方之重视。^③日本陆海军各自引入飞机,分别建立航空队,^④在皇权体制的保障以及军国主义的导向下很快建立起以军事航空为主体的航空工业体系。一战结束后,日本更加重视航空建设,积极向西方引进并学习先进航空技术。^⑤据日本政府在1931年9月10日向国际联盟提供的军备现状报告书所称,其常备机数合计838架,后备飞机约300架,其规模已步入世界先进国家之列。^⑥

早在九一八事变之前,中国高层便对空军发展有一定的认知。然全国政令不一,地方与中央纷争不断,空军建设一盘散沙。1931年4月,国民政府军政部航空署在南京组织召开全国航空会议,欲将分散的航空力量统一;^⑦当年5月,国民政府草拟《拟定空军与陆海军联合作战方针》,认为中国空防在五年内应对日本以专守防御为主;中国空军在战时一方面协助海军防止日军登陆,另一方面则应会同陆军作战并制止敌空军的活动。^⑧

1932年1月28日,日本海军陆战队向上海闸北一带发起进攻,“一·二八”事变爆发,中国空军备战窘迫并未第一时间派空军参战。^⑨仅29日一天时间,日本海军航空队就出动25架次飞机实施轰炸。^⑩2月1日蒋介石决意派中国飞机参与

^① 马毓福:《中国军事航空》,第57页。

^② Chi-Hsin Kang, *The military modernization of China in the war against Japan Impacts of American aid and US-China military cooperation*, P.13.

^③ 李德顺、赵景增主编:《航空兵与空战》,北京:航空工业出版社,2007年,第352页。

^④ 袁成毅:《日本陆海军对华航空初战及其影响(1931-1932)》,《历史研究》,2014年第3期。

^⑤ 袁成毅:《抗战前中日军事航空力量的不同发展轨迹与差距》,《抗战史料研究》,2016年第2辑。

^⑥ 上海图书馆整理:《申报丛书 贰 日本的陆军 日本的海洋 日本的航空》,上海:上海科学技术文献出版社,2012年,第124页。

^⑦ William M. Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, *Pacific Historical Review*, Vol.38(Jan, 1969)

^⑧ 《拟定空军与陆军联合作战方针》(1931年5月),中国第二历史档案馆馆藏档案,卷号787-16963。

^⑨ 袁成毅:《日本陆海军对华航空初战及其影响(1931-1932)》,《历史研究》,2014年第3期。

^⑩ (日)防卫厅防卫研修所战史室:《海军航空概史》,《战史丛书》系列,东京:朝云新闻社,1976年,

淞沪战场，并于2月5日正式做出空军参战部署。^①

中日首次空战发生于1932年2月5日，中国空军9架飞机前往上海执行任务，与日军5架飞机遭遇。美方报道认为空战被证明是有限的，中方虽然击落3架日本飞机，但此后停止活动。^②2月26日上午，中日又在笕桥机场上空交战，日军亦向笕桥机场投下30多枚炸弹，机场周边车站等处也遭轰炸。^③蒋介石在得知笕桥机场被炸消息后，“令驻杭飞机速返蚌埠”。^④同一天，上海又有空战，中方因损失惨重而受令离沪，日本空军就此掌握上海制空权。^⑤3月3日日本海军大臣报告称中国空军已“构不成威胁”。^⑥

淞沪空战使中方意识到争取制空权的重要性，杜黑“无空权即无国防”的观念广为传播。^⑦1932年6月，国民政府军事委员会制定《空军五年建设及防空计划》，明确将日本的航空力量作为中国追赶的目标，中方计划最初五年建设56个航空队（共672架飞机）的规模。^⑧1933年7月，军委会又在《空军1933-1936年建设计划及防日计划》中调整建设规模，将建设周期压缩为三年内完成。^⑨然其设

第71页。

^① 《蒋委员长中正复何应钦部长指示空军参战电》（1932年2月1日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·绪编（一）》，台北：中央文物供应社，1981年，第445页；蒋介石数次做出派飞机参战的部署，“如吴淞要塞陷落，日本陆军登陆参战时，则我飞机应即参加沪战”，并指示空军作战的具体战术“我空军加入沪战时，除与陆军预定协同动作外，而空军动作，总以飘忽无定出没无常，使敌猝不及防为要。第一日须以全力向其空军进攻，一决胜负，以后每日或隔日而向其突击，并在其阵地与虹口日人之重要机关轰炸”。参见《蒋委员长中正致何应钦部长指示空军作战电二件》（1932年2月5日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·绪编（一）》，第446-447页。

^② ‘The Consul General at Shanghai (Cunningham) to the Secretary of State Shanghai’, 1932.2.5, Department of State, Foreign Relations of the United States (下文简称FRUS), 1932, Vol. III. P.226.

^③ 陈应明、廖新华编：《浴血长空——中国空军抗日战史》，第6页；青青：《中日飞机笕桥激战记》，中央航空学校编：《航空生活》，杭州：中央航空学校，1934年，第82页。

^④ 秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·绪编（一）》，第464页。

^⑤ 中国人民解放军空军指挥学院研究部编：《世界空中作战八十年》，上海：上海科学普及出版社，1988年，第59页。

^⑥ 《上海事件ニ関スル報告》，日本亚洲历史资料中心（JACAR），档号：A03033727800。

^⑦ 王国玉、曾繁军、卢天貺、郭伟等：《空中较量——20世纪空战实况》，济南：黄河出版社，2000年，第32页

^⑧ 《空军五年建设及防空计划》（1932年6月5日），中国第二历史档案馆馆藏档案，卷号787-16963。

^⑨ 《空军1933-1936年建设计划及防日计划》（1933年7月），中国第二历史档案馆馆藏档案，卷号787-16964。

定的建设目标仍远超国民政府实际所能承受的能力。

空军组织机构的调整也是中国空军发展的重要环节。1932年8月,原航空署划归军事委员会统辖,其办公厅由南京迁至杭州,有关航空的学校、工厂、医院等都归隶之,航空的政令系统初步统一。1934年航空署升格为“航空委员会”,蒋介石兼任委员长。^①1935年6月,航空委员会在南京、上海、洛阳、南昌等国防要地分别设立空军总站,对原先23处航空站场重新编制。^②1936年4月,原来“航空委员会办公厅主任”改称“航空委员会主任”,增设航空委员会秘书长一职,由宋美龄担任,原中央航空学校校长周至柔调任航委会主任。^③

对地方实力派空军的整合,也是中国空军壮大发展的基础。东北航空队在九一八事变未作抵抗的情况下,有200多架战机及其他航空设施被日军所掠,飞行人员先撤至北京,后服务于国民政府航空署。^④由于两广地方实力派与南京国民政府政治、军事上长期对立,在空军发展上也各行其是。^⑤1936年“两广事变”中,20名广东空军飞行员驾机飞往南昌,投奔国民政府;同年8月,广东空军9个飞行队最终划归中央。^⑥其余地方实力派,湖南空军于1935年1月被接收,^⑦而福建的厦门航空处和西南的四川航空司令部直到1937年才先后归并。经积极整顿建设,1936年中国空军作战部队兵力共达31个中队,分属9个大队,总计全国空军各式飞机600架左右,优秀飞行员3000名。^⑧

自航空委员会成立以后,空军核心权力便集中在蒋介石、宋美龄等非专业人士身上,而由蒋的亲信周至柔、毛邦初等人参与航委会的实际运作。这种“任人唯亲”的方式,固然强化了蒋介石对空军的绝对控制,客观上有助于空军建设计划的实施;^⑨同时也滋生空军建设中的腐败问题,使蒋介石对空军极为不满却又

^① 袁成毅:《全面抗战前国民政府空军建设评析》,《杭州师范大学学报(社会科学版)》,2013年第2期

^② 刘凤翰:《国民党军事制度史》上册,北京:中国大百科全书出版社,2009年,第461页。

^③ 袁成毅:《全面抗战前国民政府空军建设评析》,《杭州师范大学学报(社会科学版)》,2013年第2期

^④ 刘凤翰:《国民党军事制度史》上册,第461页。

^⑤ 傅宝真:《在华德国军事顾问史传》,《传记文学》第24卷第1期,1974年1月,第94页。

^⑥ 李洁之:《陈济棠主粤始末》,全国政协文史资料委员会主编:《民国风云人物(二)》,合肥,安徽人民出版社,2000年,第35-50页。

^⑦ 刘凤翰:《国民党军事制度史》上册,第461页。

^⑧ 王正华:《抗战时期外国对华军事援助》,第33页。

^⑨ 袁成毅:《全面抗战前国民政府空军建设评析》,《杭州师范大学学报(社会科学版)》,2013年第2期

感叹“无人可用”，这使得中国空军开战之后依赖外国空军顾问的协助。^①

南京国民政府成立后，不少外国专家以推销飞机来华，旋即任国民政府航空顾问。这种军事合作与商业利益绑定的模式，以美国最为明显，效果亦最佳。第一位重要的美国顾问是弗洛伊德·纽曼·舒梅克（Floyd Newman Shumaker）。1929年，他以美国航空公司副总裁的身份来到上海，调查中国飞机市场。1930年4月，舒梅克代表美国航空公司，与国民政府签订10架道格拉斯飞机的合同；次月，中方聘用舒梅克为航空顾问。^②舒梅克制定一项扩张计划，建设以南京为中心的机场系统，购买近100架道格拉斯多用途飞机。^③然而他无法获得所需的资金，计划便告破产。1930年7月14日美国驻天津总领事的报道指出，“名叫舒梅克的飞行员，参加国民政府军队的飞机轰炸行动”，舒梅克可能是在内战中帮助南京的第一名美国飞行员。^④

另一位案例则是罗伯特·肖特(Robert Short)，曾为陆军中尉和陆军航空兵飞行员。1931年，他来华展示一架波音(Boeing)战斗机原型，以推动波音飞机在华销售。中方于1931年6月聘请他为国民政府航空署的专家顾问。^⑤和舒梅克一样，肖特不仅参与帮助发展现代化空军，亦参加实战。1932年淞沪抗战期间，宋子文请肖特驾驶一架新近购买的美国追击飞机参战。2月20日，肖特与三架日本飞机遭遇，击落敌机两架。2月22日，在一次空战中，他遭到六架日机袭击，最终被击落。^⑥肖特是第一位在抗日战争牺牲的外国飞行员，中国媒体赞扬肖特的英雄行为，象征着美国人对中国事业的同情。^⑦肖特被报界称赞是“在目前的斗

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, Ph.D Dissertation, University of Exeter, 2013. PP.115-116.

^② Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.80-81.

^③ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, P.14.

^④ See Johnson to the Secretary of State, 1930.7.14, FRUS, 1930, Vol.II, PP.23-24.

^⑤ *Memorandum for the Minister of Finance--Appointment of an Aviation Adviser by Arthur Young*, 1931.6.23, Arthur Young Papers.

^⑥ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.84.

^⑦ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.85.

争中提供服务的许多美国和加拿大飞行员之一”，他的牺牲“对美国 and 加拿大的航空界产生巨大影响”，“很快就会出现轰动的事态发展”。^①他是“帮助她抗击日本侵略者的中国好朋友”，宋子文代表政府向其母亲发去慰问电报。^②然而美国外交官与新英雄保持距离，美国驻上海领事埃德温·坎宁安(Edwin Cunningham)告知日本领事馆，根据美国法规，肖特和任何其他为外国军队效力的美国人都可能受到起诉。^③

美国商人韦斯特维尔特 (George C. Westervelt) 在鼓励国民政府安排美国援助发展军事航空方面发挥积极作用。韦斯特维尔特从 1920 年到 1927 年掌管着费城的海军飞机制造厂。淞沪空战期间，他是柯蒂斯-莱特公司的代表。^④韦斯特维尔特认为日本飞行员并没有对中国地面部队产生预期的军事效果；在淞沪停火后，他给宋子文写信主张彻底重组中国空军。^⑤他向宋子文建议，如果中国拥有日本在上海拥有的“一半的打击力量”，就可阻止登陆部队，给日本航运造成巨大损失。他坚称，对抗战士气影响最大的是机枪火力和飞机轰炸。^⑥韦斯特维尔特提议，一支有能力的中国空军可轰炸日本，并强调组建轰炸机指挥部攻击日本城市。^⑦

韦斯特维尔特指出美国援助中国军事航空发展的好处：美国是中国合适的航空联络人和供应国，美国制造的飞机比其他任何国家都更有效率，也更先进；由于地理特征和领土范围的相似性，这些飞机相当适合中国的条件。^⑧韦斯特维尔特向中国政府提议航空项目，“从美国获得一位经验丰富的高级军官，作为中国政府在航空事务上的全面顾问”。^⑨除鼓励国民政府发展军用航空，韦斯特维尔特

^① 'American Aviator shot down by Japanese Planes at Soochow', *The China Weekly Review*, 1932.2.27, P.398.

^② 'China Plans Honors for American Flier', *The New York Times*, 1932.2.25, P.10.

^③ *The Consul General at Shanghai (Cunningham), to the Secretary of State, Shanghai*, 1932.2.26, FRUS, 1932 Volume III, P.451

^④ William M. Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, *Pacific Historical Review*, Vol.38(Jan 1969).

^⑤ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.69.

^⑥ 'George Conrad Westervelt to T. V. Soong, 1932.3.10, Arthur Young Papers, Box 36, Folder Military Aviation.

^⑦ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.271.

^⑧ 'George Conrad Westervelt to T. V. Soong, 1932.3.10, Arthur Young Papers, Box 36, Folder Military Aviation.

^⑨ William Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, *Pacific Historical Review*, Vol.38(Jan 1969).

还鼓励南京政府发展商用航空，发表《商业航空对军事航空的影响》一文。^①毫无疑问，韦斯特维尔特的思想影响中国政府，促使中国政府向美国寻求帮助，以发展中国空军。^②

淞沪抗战引发的“第一次空军危机”，对举国上下带来巨大的反响，“航空救国”的呼声愈发高涨。但从此次中日空军对抗来看，日军收获同样很大，其不少军事理论得到检验，发展方向得以确立。故而这次危机的背后，隐藏着下个危机，即中方能否在短期内缩小与日方的差距。这需要中方在军事航空教育与航空工业等领域投入相当之精力，奋起直追。

二、中美军事航空教育之合作——从裘伟德到陈纳德

中国空军的高速发展，一方面从西方国家购入新式飞机，另一方面训练适配的飞行员成为紧迫任务。1928年至1929年的中央陆军官校航空队，为中央航空教育之始；^③1929年6月，军政部将其改为航空班，聘德国福克斯为顾问；^④1931年5月航空班改隶航空署，成立“军政部航空学校”，正式独立建校。^⑤1930年代中国空军建设中，中央航空学校是航空训练的重要载体，其成功的背后便是美国裘伟德（John Jouett）顾问团的协助。有关该顾问团之原委，史界未予足够之重视，以至于其译名之多，版本纷杂，为近代历史叙述上所少见（常见译名有“裘伟德”“裘伟特”“裘以德”“朱维特”“朱厄特”等）。裘伟德顾问团是中美军事航空合作的典范，其组建与消散的过程，也是美国对华合作态度变化的风向。而中方发展空军时，所采取的政策在于多方引援，故并未局限于一国一人。从主权国家权益来考虑，该策略有中国独立发展之需求。围绕在裘伟德空军代表团背后

^① George C. Westervelt, "Effect on Military Aviation of Commercial Aviation", 1932.3.28, Arthur Young Papers, Box 36, Folder Military Aviation.

^② Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.108.

^③ 郭启瑞：《抗战前中国空军的战力整备——兼论笕桥精神的形成背景》，（台湾）《人文社会与医学刊》，2016年第3期。

^④ 马毓福：《中国军事航空：1908-1949》，第401页。

^⑤ 华中兴：《抗战前中央航校的飞行教育（1932-1937）》，《中华民国史专题第三届讨论会论文集》，台北：“国史馆”，1996年，第368页。

美国各方的决策，也是其对华航空策略的矛盾体现。^①

中国空军航空训练有两缺，一为数量之缺，二为质量之缺。据美国军事情报估计，淞沪抗战之前中国（包括广州和其他地方空军在内）只有 156 名合格的军事飞行员。^②飞行员的质量也难有保障，新购入的美国飞机一度仅有两名能够熟练驾驶。^③中方积极探索飞行员短缺的解决之道，1931 年初宋子文透过美国驻上海商务专员朱力·阿诺德（Julean Arnold），试图将中国飞行员派往美国受训。^④然而美国陆军部通知中国驻美使馆，“政策规定在同一时间内，军事飞行学校的外国学生不得超过两名”，这对国民政府而言显然不足。^⑤淞沪抗战后，国民政府向美国寻求空中援助显得更为迫切，宋子文请求美国驻华大使詹森（Nelson T. Johnson）安排一名首席军事空中顾问和教官来华，以便组织和运营一所航空培训学校。^⑥1932 年 4 月 3 日，蒋介石再次催促美国航空教官并交涉拟派中国航空人员赴美学习。^⑦

美国各方对派遣顾问的态度，各有不同。美国国务院和陆军部认为，中日处于敌对状态时，美国与中国政府如此密切地交往并不明智。^⑧国务院没有兴趣向中国派遣航空训练团，可以讨论“民用”航空，但让美国人参与“军事”训练则不可取。^⑨陆军参谋长道格拉斯·麦克阿瑟将军（General Douglas MacArthur）表示，“陆

^① 有关中国航空飞行教育与航空学校的研究，在各类航空史、空军史著作中均有所见，而华中兴是台湾学者中对相关问题最为深入者（华中兴：《抗战前中央航校的飞行教育（1932-1937）》，《中华民国史专题第三届讨论会论文集》，台北：“国史馆”，1996 年），大陆学者中则以渠长根的研究为先（渠长根，《笕桥中央航校史话》，北京：中国言实出版社，2009 年；渠长根，《民国杭州航空史》，杭州：杭州出版社，2012 年）。关于笕桥航校与昆明航校的研究，均以中方为视角，尤重于基层人员，对高层运转以及美方情形，缺少深入探析。（相关通俗作品还有孙官生，《威震敌胆的昆明航校》，昆明：云南教育出版社，2017 年；孙昌建，《长空万里凌云志：笕桥中央航空学校小记》，杭州：杭州出版社，2021 年）

^② Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.77.

^③ 《航空署工作报告》，中国第二历史档案馆馆藏档案，卷号 787-16971。

^④ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.110.

^⑤ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, P.15.

^⑥ 'The Minister in China (Johnson) to the Secretary of State', 1932.3.14, FRUS, 1932, Vol. III. P.582.

^⑦ 《蒋中正电宋子文再催美国航空教官并交涉拟派我航空人员赴美学习事》（1932 年 4 月 3 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010200-00065-004

^⑧ 'The Acting Secretary of State to the Consul General at Nanking (Peck)', 1932.4.5, FRUS. 1932. Vol. III. P.668.

^⑨ 'The Acting Secretary of State to the consul general in Shanghai(Cunningham)', 1932.3.29, FRUS. 1932. Vol.

军部对向中国派遣航空训练任务不感兴趣”；^①同时美国军方禁止驻菲律宾现役空军军官在中国休假期间接受雇用或向中方提供建议和指导。^②

中国政府不只向美方一家求援，潜在对象还有法国与意大利。^③中方告诉美方称法国空军武官已经于4月6日抵达南京，将派法国空军代表团立即到中国；英国政府还为南京提供在英国学校培训中国飞行员的机会；意大利政府也提出向中国派遣官方航空服务代表团。^④面对丢失中国航空市场的风险，美国国务院遂将中方请求提交给商务部。于是由美国商务部牵头敦促航空贸易专员爱德华·霍华德(Edward Howard)与中国政府讨论“民间顾问团”。从商业贸易的角度来看，商务部认为该团“将对美国制造商在中国市场的销售提供巨大的帮助”。^⑤

经商务部批准，4月9日至16日，霍华德先后在上海、南京与中美双方会谈。宋子文决定接受霍华德的建议，由拥有最新军事经验的退役军官组成美国“非官方”顾问团。^⑥5月9日，商务部推荐约翰·裘伟德为美国顾问团负责人。^⑦就裘伟德顾问团决策过程而言，国务院的政策与商务部的政策显然存在冲突。^⑧

裘伟德顾问团成员，均由裘伟德亲自挑选，所有教官都毕业于美国陆军飞行学校，至少有两年半的美国陆军军校学员经历，此外还包括一名飞行外科医生、四名机械师和一名秘书。^⑨顾问团由国民政府财政部顾问杨格出面与美国商务部

III. P.643.

^① William M. Leary, *The Dragon's Wings: the China National Aviation Corporation and the development of commercial aviation in China*, P.451.

^② 'The Minister in China (Johnson) to the Acting Secretary of State', 1932.4.9, FRUS. 1932. Vol. III. PP.680-681.

^③ 'The Minister in China (Johnson) to the Secretary of State', 1932.3.28, FRUS. 1932. Vol. III. PP.636-637.

^④ 'The Minister in China (Johnson) to the Acting Secretary of State', 1932.4.9, FRUS. 1932. Vol. III. PP.680-681.

^⑤ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, PP.113-114.

^⑥ Arthur N. Young, *China's Nation-Building Effort, 1927-1937*, The Stanford University: the Hoover Institution Press, 1971. P.351.

^⑦ 裘伟德在20世纪20年代末担任美国陆军航空兵训练司令部的指挥官，于1930年退伍，进入标准石油公司的航空部门。参见 William M. Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, *Pacific Historical Review*, Vol.38(Jan 1969), PP.452-453.

^⑧ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.115.

^⑨ William M. Leary, *The Dragon's Wings: the China National Aviation Corporation and the development of commercial aviation in China*, P.453.

以销售飞机的名义,订立三年合约,飞行教官月薪美金 492 美元及个人车辆;机械教官与修护人员约 350 美元。^①

1932 年 7 月裘伟德顾问团十余人到达杭州,^②开始在中央航校的教学训练,推行美式航空教育体系。^③裘伟德对教学方法没有忌讳或“藏招”,因为他认为美国“似乎根本不可能与中国发生战争”。^④美国的训练方式强调严格的筛选系统来挑选合格的中国学员,这与欧洲的方式有很大的不同。学员将被逐次淘汰,直到最初的班级成员只剩下一半。^⑤然而这种严厉教学制度下亦存有矛盾。首先,美国教官与飞行员存有语言隔阂,影响教学效率。裘伟德后来意识到问题的严重性,将最初 9 名优秀毕业生留任教官来指导后续飞行员。^⑥其次则是医疗水平的差异,裘伟德必须要时刻关注中方学员的伤病。^⑦第三,有记载指出,中国学生对任何充当老师或教员的人都表现出极度的尊重——这种服从导致许多中国飞行学员对美国教员点头同意,即使他们对刚刚被告知的内容理解不深。^⑧在裘伟德的教学管理下,中央航校每位飞行员的培训费用总计 2.1 万法币,仅为美国陆军航空兵培训费用的三分之一左右。^⑨在裘伟德执教中央航空学校期间,有 335 名合格的学员从该校毕业,学校的毕业生,包括进修班的毕业生,构成国民空军飞行人员的主体,对中国军事航空事业的发展产生重大影响。1937 年,裘伟德回忆道:“1932 年那届的毕业生几乎无一例外地成为上尉和中队长。”^⑩

除训练中国空军飞行员外,裘伟德还参与重组空军。1932 年 8 月 15 日,宋子文请裘伟德为中国空军提交重组计划,并监督现有的空军。裘伟德建议对航空官

^① 华中兴:《抗战前中央航校的飞行教育(1932-1937)》,《中华民国史专题第三届讨论会论文集》,台北:“国史馆”,1996 年,第 372 页。

^② 《航校将扩大组织》,《新闻报》1932 年 7 月 6 日第 9 版。

^③ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, P.13.

^④ John H. Jouett, 《美国顾问论训练中国空军》,《国际问题》1938 年第 1 期。

^⑤ 《与美国、意大利的军事关系》,“国防部”史政编译室编:《国民革命建军史·第三部:八年抗战与戡乱(二)》,台北:“国防部”史政编译室,1993 年,第 1614-1615 页。

^⑥ William M. Leary, *The Dragon's Wings: the China National Aviation Corporation and the development of commercial aviation in China*, PP.455-456.

^⑦ Robert E. Van Patten, *Before the Flying Tigers*, Air Force Magazine, Vol. 82, No. 6 (June 1999), P.2223.

^⑧ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, PP.21-22.

^⑨ “Hanchow Air Graduate Display Marvelous Skill”, *The China Weekly Review*, 1935.1.19, P.268.

^⑩ John H. Jouett, 《美国顾问论训练中国空军》,《国际问题》,1938 年第 1 期,第 5-8 页。

员采用与外国空军接轨的薪酬和晋升制度。裘伟德还改革野战部队的战术使用和位置,他将7个中队合并为3个,并将它们部署在杭州、南京、南昌和汉口等战略重地。^①

裘伟德顾问团也为美国军用飞机对华销量的增加发挥作用,使美国飞机能够在1930年代领跑中国市场。作为负责政府采购飞机和配件的顾问成员,裘伟德能够推动美国飞机的销售,空军代表团每年组织的航展,是由美国训练的飞行员驾驶的美国制造的飞机。^②通过裘伟德,美国商人能与中方负责人签订合同,获知有关中国军用飞机需求信息,从而处于有利地位。^③1929-1934年,美国航空产品的出口额达到900万美元,这在大萧条期间是个可观的数字;同期,美国的三个主要竞争对手意大利、英国和法国的出口总额仅为450万美元。^④1935年6月,美国驻上海总领事在评价裘伟德代表团的成果时强调,裘伟德对美国飞机的销售提供极大的帮助。^⑤

就在裘伟德顾问团运作的同时,中方对意大利空军代表团的引进,给裘伟德带来极大的竞争压力。蒋介石在外国军事顾问的运用上善用“分散投资”,以保证任一方对中国都不占绝对影响。^⑥1933年3月15日,蒋介石曾对宋子文表示“军用飞机应分数处训练,如德、意、法有来承办者,皆可与之切实进行。此后只有尽量训练空军方能制胜,不必限于美国也”。^⑦蒋介石多次提到“航空组织与训练皆须借重客卿”。^⑧在这种情形下,中国与意大利在空军合作上亦取得重大进展。

意大利对华空军援助的第一大优势,是其领导人墨索里尼对空军的重视,其

^① Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, PP.123-125.

^② 'The Consul General at Nanking (Peck) to the Secretary of State', 1933.11.14, FRUS. 1933. Vol. III. PP.455-456.

^③ Guangqiu Xu, *The Chinese Air Force with American Wings*, War & Society, 1998, Vol.16(1)

^④ William Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, Pacific Historical Review, Vol.38(Jan 1969)

^⑤ 'The Consul General at Shanghai (Cunningham) to the Secretary of State', 1935.6.10, FRUS. 1935. Vol. III, P.225.

^⑥ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, P.22.

^⑦ 《蒋中正电宋子文军用飞机应分数处训练德义法皆可承办》(1933年3月15日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020200-00024-013

^⑧ 《蒋中正电朱培德唐生智等航空组织与训练皆须借重客卿需熟悉英美能办理聘用与购办事宜者故请委任孔祥熙为航空学校代理校长一职》(1933年4月3日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-090102-00004-036

关于发展空军优于海军的建议，与蒋介石等国民政府高层不谋而合。1932年3月，孔祥熙访问意大利，墨索里尼建议并支持中国建立现代空军。^①意大利的官方政府比美国政府更有主动性，而中国政府向美国国务院提出获得信贷以购买空军所需的军事材料和飞机配件，却遭到美方拒绝。^②1933年墨索里尼向孔祥熙表示如果中方接受意大利的空军顾问团，意大利政府将把庚子赔款中的1200万拨给中国；该资金用于购买意大利飞机的第一期，并支付意大利顾问团的薪金；意大利代表团还将开设一所飞行学校，并建造一座工厂。鉴于上述有利条件，中国政府决定接受意大利顾问团，双方于1933年3月基本达成合作共识。^③

1933年5月，意大利向中国派遣由上校罗伯特·洛尔迪(Roberto Lordi)率领的空军顾问团。人员全为现役军官，包括四十名空军驾驶员及一百名工程师和机械士，南昌的航空学校(后来改称洛阳航空学校)专门为意大利的训练系统而建。^④在教育理念上，意大利顾问未订考核及淘汰标准，在分科上不重视驱逐训练。这与裘伟德等美籍顾问有着很大的差异。^⑤另外一点，意大利顾问个人的薪金似乎也要低于美国教官。^⑥

1933年9月，裘伟德从杨格那边获知意大利顾问团的进展。他深感不满，表示意大利与美国的行事风格各异，难以合作。^⑦裘伟德曾试图请宋子文帮助他，但一无所获。^⑧裘伟德向美国官方寻求协助亦未果，国务院官员藉此澄清，裘伟德在中国的空军代表团没有得到政府支持。^⑨

^① “国防部”史政编译室编：《国民革命建军史·第二部：安内与攘外》，台北：“国防部”史政编译室，1993年，第1626-1629页。

^② ‘The Acting Secretary of State to the Consul General at Nanking (Peck)’, 1932.4.5, FRUS, 1932, Vol. III. P.668.

^③ 《宋子文电蒋中正义公使来谈墨索里尼颇愿助我航空拟建议由义国训练中国民用航空俾利战时飞行训练所需》(1933年3月11日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00016-214

^④ 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，第32页；“国防部”史政编译室编：《国民革命建军史·第二部：安内与攘外》，第1626-1629页。

^⑤ 华中兴：《抗战前中央航校的飞行教育（1932-1937）》，《中华民国史专题第三届讨论会论文集》，台北：“国史馆”，1996年，第370页。

^⑥ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.165.

^⑦ ‘John Jouett to Arthur Young’, 1933.9.18, Arthur Young Papers, Box 36 folder Military Aviation.

^⑧ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.134.

^⑨ Dorothy Borg, *The United States and the Far Eastern Crisis of 1933-1938*, Cambridge, Mass.: Harvard

另一项对裘伟德的不利影响则主要体现在“内战”的军事行动之中。1933 年 10 月,十九路军在福州起义反蒋。裘伟德等美籍顾问拒绝参与直接军事行动,认为这是中国的内政问题,不便干涉。^①而意大利顾问团认为参与行动可提升意大利在中国的航空价值,由墨索里尼授权洛尔迪参加空中行动。^②1934 年 5 月 7 日,洛尔迪上校正式取代裘伟德成为航空委员会的首席顾问。^③除了意大利代表团的竞争,日本对美国空军顾问团活动的抗议,也是影响裘伟德前途的另一要素。1933 年 1 月 16 日,日本陆军省发表声明,美国政府在私人公司的掩护下向中国提供飞机。^④此外,更有传言称航校成员对美国顾问从购机合同谋利的嫌疑指责。^⑤

对中国高层而言,空军顾问团的变化使国民政府可从不同的外国专家获益,不必过分依赖特定一方。^⑥裘伟德决定在聘约期满后离开中国,而中方并不强留,仅仅考虑对个别教官的聘约问题。^⑦1935 年 1 月下旬,美国驻上海总领事克拉伦斯·高斯 (Clarence Edward Gauss), 试图通过裘伟德或他人邀请美国陆军退役人员来作为裘伟德的接班人。^⑧然而美国国务卿赫尔 (Cordell Hull) 表示任何从美国招募军官来取代裘伟德的努力, 都将被“本政府视为不快”。^⑨

在一些学者看来,私人聘请的顾问和官方外国军事顾问之间的区别很大,特

University Press. 1964. P.82

① 张军:《陈纳德与飞虎队在华抗战纪实》,台北,灵活出版社,2015 年,第 24 页。

② Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.88.

③ 意大利方面后来改由特南特·西尔维奥·斯卡罗尼 (Tenente Silvio Scaroni) 来主持,斯卡罗尼是第一次世界大战期间意大利空军击落数第二高的王牌飞行员,20 世纪 20 年代曾担任意大利驻美国的空军武官,名声显赫。Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.41。

④ 'Grew, American Ambassador in Japan, to the Secretary of State', 1933.8.14, FRUS, 1933, Vol. III, P.388.

⑤ 《蒋坚忍电蒋中正遵令改正航校各项缺点并与美顾问详订教育实施计划与进度表另请注意购买好克飞机美顾问从中取利嫌疑》(1933 年 3 月 5 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00152-019

⑥ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, P.49.

⑦ 《蒋中正电周至柔中央航空学校美籍顾问聘约将满请详告其应辞应留者俾得决定》(1935 年 3 月 4 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00416-061;《蒋中正电孔祥熙周至柔商定美国航空教官聘任问题及以后聘任办法可采纳周至柔之意与美交涉》(1935 年 3 月 9 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00213-039;《中央航空学校校长周至柔呈军事委员会委员蒋中正关于续聘美籍顾问之报告附美顾问个别调查表》(1933 年 3 月 22 日),“国史馆”馆藏档案,档号:001-030000-00016-005

⑧ 'The Charge in China (Gauss), to the Secretary of State', 1935.1.25, FRUS, 1935, Vol. III. P.18

⑨ 'The Secretary of State to the Chargé in China (Gauss)', 1935.1.26, FRUS, 1935, Vol. III. P.21.

别是在航空领域，这可对组织的培训和建议产生深远的影响。任何个人的努力，无论组织得有多好，都无法聚集所需的人力和物力，进行持续数年乃至数十年的协调一致的咨询工作。虽然个人顾问会根据个人业务、健康问题或其他就业机会的需要来来回回，但官方特遣队拥有大量的人员，可在任何时候找人代替，甚至可以组织成一系列的轮调。^①

裘伟德于 1935 年 6 月初离开杭州，其代表团的大多数成员也逐渐离开。^②8 月份以后，仅有一名军官和两名机械师留在中央航空学校。^③在裘伟德离开后，为防止意大利空军代表团一家独大，中方希望美意顾问可以相互合作，避免产生分歧。^④中方决意再从美国聘用一批新的教官，来继续中央航空学校的美式教学。卢修斯·罗伊·霍尔布鲁克(Lucius Roy Holbrook Jr.)被中央飞机制造厂聘请为技术顾问。^⑤由于先前的成功，中方仍希望中央航空学校继续美式运营，但改变顾问团的聘用方式，周至柔决从美国直接雇用个人来填补空缺以符合学校规划。^⑥1935 年 8 月中方委托霍尔布鲁克访问美国，为中央航空学校争取 5 名美国飞行官员为教员。^⑦1935 年 12 月，中国空军军官代表团赴佛罗里达州迈阿密观看全美飞行比赛，招募美国空军飞行员，并与陈纳德(Claire Lee Chennault)为首的“空中飞人”特技团相识。在陈纳德推荐下，麦克唐纳和威廉姆森接受中方邀约，于 1936 年 7 月签订合同前往中国。^⑧与之同行的还有陈纳德旧识的机械士塞比·史密斯、

^① John Alexander Lance, *Icarus in China: Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, P.49.

^② 《周至柔电蒋中正中央航空学校总顾问裘伟德等五员于六日离校返国》(1935 年 6 月 6 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00228-002

^③ ‘Consul general at Shanghai (Cunningham) to secretary of state’, 1935.6.10, FRUS, 1935, Vol. III, P.225.

^④ 《罗第电蒋中正建议留用航校飞行主任罗兰同时请其选聘其余顾问至克贺克应不予续聘以避免中国空军产生分歧》(1935 年 4 月 4 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090102-00002-251；《蒋中正电嘱周至柔以劳第将到杭妥商望听其指导使美义顾问切实合作》(1935 年 5 月 15 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-010200-00139-051

^⑤ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P17.

^⑥ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.149.

^⑦ ‘Memorandum by Raymond C. Mackay, Division of Far Eastern Affairs’, 1935.8.24, FRUS 1935, Vol. III. P.339.

^⑧ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.112

约翰·霍兰德，另有飞行员斯特林·S·塔图姆和机械士罗尔夫·沃森。^①

1936年10月，美国陆军航空队退役军官乔治·E·莱因伯格中校（George E. Reinburg）抵达上海，被中国政府任命为特别航空顾问，并担任杭州中央航空学校的校长，其权力比以前的裘伟德更大。到1936年底，已有11名美国人加入莱因伯格领导的学校，约有160名学生接受飞行训练。^②不幸的是，莱因伯格于12月5日早晨突然死于心力衰竭。^③在新一轮飞行教官的招募中，宋美龄也发挥着重要作用。^④她再次向陈纳德发出邀约。在这种情况下，先前并未坚决访华的陈纳德此刻面临在美国陆军航空队的发展困境，最终接受中方的任命，于1937年前往中国，担任中央航空学校的首席顾问。陈纳德会见端纳与宋美龄，此二人被陈纳德认为是“真正让我投身于中国事业的人”。^⑤在宋美龄的授意下，陈纳德对中国航空业以及美国因素开启调查，其中提及中国空军的腐败现象、裘伟德顾问团始末以及对意大利顾问团的批评。^⑥

由此可见，裘伟德离开中国后，其美国教官仍留在航校系统之中，中美无论在军事航空合作，还是飞机贸易往来上，并无消退太多。中央航空学校基本还是沿用美国模式，在招募新顾问的过程，陈纳德与中方结识，并加入到中国空军的抗战事业之中，而他也将成为美国志愿队计划最重要的成员。

三、中国航空工业的起步——鄱雷与中央飞机制造厂的创办

自清末以来，中国上下便有呼吁发展航空工业之思潮。然而中国自身羸弱的工业基础，无法支持“高精尖”的航空产业，故飞机贸易成为中国发展空军的首选。不过，外贸政策只能建设“最低程度”的空军，无法真正提升国防价值，更遑论抵御日本侵略。因此通过合资创办飞机制造厂，逐步发展自身航空工业，成为国民

^① Gordon K. Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force: 1931-1949*, P.19.

^② Guangqiu Xu, *The Chinese Air Force with American Wings*, War & Society, 1998, Vol.16(1).

^③ 《中央航校教官美人伦堡逝世》，《立报》1936年12月6日第2版。

^④ 《宋美龄电蒋中正航委会拟再聘用三位美籍训练教官及六位机械师担任机械学校及飞机修理并拟调小布礼士至航委会整顿汽车运输》（1936年11月23日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090102-00002-373；

《蒋中正电宋美龄对航校进行顺利并决定聘美教官机师事可照办》（1936年11月24日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-070100-00044-047

^⑤ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.33.

^⑥ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, PP.35-38.

政府发展空军的重要一步。^①

中国航空工业发展的困境，起初源于西方列强对华武器禁运。一战结束后，列强国家军火制造商一面担心过剩的军事材料，一面开拓未来的市场，遂将目光投向中国。中国军阀混战日益频繁，各地方实力派都需要更多武器装备，其中便包括军用飞机。与军火商的视角不同，各国政府担心军阀混战的局面加剧，不利于列强在中国市场的稳定，包括英国、美国、日本在内九个国家于 1919 年 5 月 5 日正式对华武器禁运。^②

鉴于飞机有军用与商用之分，以及空军在战争中的运用尚不普遍，各国对中国武器禁运的贸易范围并未明确。不少飞机以“商用”目的运到中国，转而投入“军事”用途。1922 年列强修改对华禁运协定，禁运商业飞机以外的飞机。^③1922 年后，美国国务院便拒绝批准任何向中国出口飞机的申请，利用其对出口许可证的审查权力，将飞机出口规模限制在小订单范围内。^④

随着中国对军用和商用飞机需求的增加，外国飞机制造商对这一潜在市场愈发关注。为满足这些要求，在 1926 年夏天，英国政府首次将商用飞机从武器禁运的条款中移除，^⑤其他列强们纷纷向地方实力派出售飞机。^⑥飞机的禁运未能充分落实，其中原因略分几点：其一，大国之间对中国市场的竞争，包括中国新兴的商业航线的市场争夺；其二，军火销售的巨额利润，商人的逐利使然；其三，中国地方实力派对外国武器需求之甚。观察其他国家对华飞机贸易的利益后，美国政府亦重新审视对华武器政策。美国驻华公使麦克默里（MacMurray）认为“飞

^① 对于中国航空工业研究，历来航空史著作均未缺位，但中央飞机制造厂的研究却从未有深入探讨过，迄今未有专著问世。杭州市政协文史委员会编《起飞在杭州：中央杭州飞机制造厂史料图辑》（杭州：杭州出版社，2018 年）是有关中央飞机制造厂的重要资料，但由于美方资料的缺乏，使得中央飞机制造厂的高层运转，素来缺少关注。

^② 'The Dean of the Diplomatic Corps in China (Jordan) to the Acting Minister of Foreign Affairs (Ch'en Lu)', 1919.5.5, FRUS, 1919, Vol. I. P.670.

^③ 'The Minister in China (Schurman) to the Secretary of State', 1922.10.4, FRUS, 1922, Vol. I. PP.742-743.

^④ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.37.

^⑤ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.25.

^⑥ 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，第 21 页。

机已经成为一种商业商品，在中国应有公平的竞争环境”。^①为保护美国飞机的利益不受英国竞争的影响，美国外交官积极帮助飞机销售人员进入“中国市场”。^②随着中国在南京政府“形式统一”的政治格局，以及中国市场的巨大诱惑下，各国取消包括飞机在内的武器禁运。

在武器禁运期间，中国航空业发展有几大劣势：一、从技术源头限制发展。虽然在禁运期间外国输入的飞机数量达 400 架，多用于军事用途，但因军火禁运的限制，都系以商用飞机名义输入。性能亦非最新佳品，连带航空器材的采购与飞航人员的培养，都受到限制。^③二、中国自身工业基础薄弱。资金短绌、科技落后，这是中国发展困难的内因；外在的困难是对外国的强烈依赖，而外国亦可能对中国的航空发展加以限制。最致命的困难是，内因与外因相互之间构成恶性循环：即愈无资金投注于科技，科技愈无发展可能；于是越谈航空发展就越需要依赖工商先进的西方国家，过分的依赖就妨害航空正常的发展。^④

一味采购飞机，不是长久之计，发展空军，同样离不开先进的飞机制造技术，中国政府希望建立自己的航空制造业，以降低购买飞机和设备的成本。1929 年，中国仅有三个飞机制造厂，分别位于上海、广州和福建，当年合计只生产六架飞机，性能更是落后。^⑤1932 年 6 月国民政府军事委员会制定的《空军五年建设及防空计划》中，提出自主设厂造飞机的紧迫性和必要性：“我国自创设空军以来，各方竞向各国购买，其所费之经济亦属不赀，然空军实力至今仍微弱异常者，其故在于未设厂自行制造，业经购得之飞机两年之后即已陈旧不堪，使用不经济莫甚，故此后必自行设厂制造始足以言空军建设。”^⑥

宋子文为建立中国自己的航空制造业，长期以来希图与外资合建办厂。1929 年便有美国飞机制造公司愿意来华办厂。^⑦1931 年初，宋子文接触一些外国公司

^① 'The Minister in China (MacMurray) to the Secretary of State', 1928.6.20, FRUS, 1928, Vol. II. P.303.

^② Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.39.

^③ 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，第 22 页。

^④ 陈存恭：《中国航空的发轫》，“中央研究院”《近代史研究所集刊》第 7 期，1978 年 6 月，第 417 页。

^⑤ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.140.

^⑥ 《空军五年建设及防空计划》(1932 年 6 月 5 日)，中国第二历史档案馆馆藏档案，卷号 787-16963。

^⑦ 《美国飞机公司愿协助中国》，《新闻报》1929 年 9 月 9 日第 7 版。

并请他们提交提案,初步接受波音公司的建议,但合作未有下文。^①淞沪抗战的空军局面,使中国政府认识到建设国防飞机制造厂的紧迫性。1932年4月,联洲航空与柯蒂斯—莱特公司的代表乔治·C·韦斯特维尔特向宋子文提议建造和运营的飞机工厂,指出“将提供全部资金来建造和装备该工厂,并将提供新组成公司的设计供工厂使用”。^②国民政府顾问杨格建议接受柯蒂斯—莱特的提议,他认为“该公司是世界上最大和最强的之一,在智利成功制造飞机”,他还指出“中国现在安排美国顾问协助发展军事航空。如另一国家来处理工厂项目,就会在方法和政策上产生冲突”。^③然而,宋子文对柯蒂斯—莱特的方案仍不完全满意,根据该方案,中方将被限制在柯蒂斯产品上。宋子文认为,最好的方案应包括美国其他主要制造商,如美国联合公司的产品。^④1932年8月,宋子文向美国商务部提出请求,询问美国的各主要公司能否可以合并同一工厂计划。但韦斯特维尔特不同意宋子文提出的合并建议,他认为“合并竞争对手完全没有必要,也不可行……鉴于(柯蒂斯-莱特)在中国的长期利益和巨大投资,应该优先考虑”。^⑤

除宋子文外,蒋介石也指示孔祥熙参与到有关飞机制造厂的相关事务,并且明确以“代办”为原则。^⑥为能扩大援助面,蒋介石指示多与各国各飞机制造商洽谈,例如请朱家骅与德国洽商^⑦,顾维钧与法国洽商^⑧,孔祥熙与意大利洽商。^⑨为获取中国的订单,美国两大航空巨头柯蒂斯·莱特与联合飞机出口公司,在合

^① Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.140-141.

^② *Westervelt to Soong*, 1932.4.14, Arthur Young Papers, Box 36 folder Military Aviation.

^③ *Young to Soong*, 1932.4.25, Arthur Young Papers, Box 36 folder Military Aviation.

^④ *F. B. Rentschler, president of the United Aircraft and Transport Corporation of New York, to Soong*, 1933.2.22, Arthur Young Papers, Box 36 folder Military Aviation.

^⑤ *Captain Westervelt to Soong*, 1932.8.19, Arthur Young Papers, Box 36 folder Military Aviation.

^⑥ 《蒋中正电孔祥熙飞机制造厂与炼钢厂以代办为原则请切实进行》(1933年1月16日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00412-008

^⑦ 《蒋中正电葛敬恩飞机制造厂事如美国进行困难可请朱家骅与德国洽商》(1933年2月23日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00412-061

^⑧ 《宋子文电蒋中正据顾维钧电称西霸代表法飞机厂拟与我政府洽商及蒋中正复电请与其接洽即可》(1933年2月28日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00070-065

^⑨ 《孔祥熙电蒋中正应否即会同宋子文商洽购用义国飞机或嘱厂员北来面谒》(1933年3月9日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00071-091

资工厂上也展开竞争。在 1933 年初,仍有波音公司额的相关提案。^①1933 年 4 月 12 日,联合飞机出口公司派遣弗朗西斯·H·洛夫来到上海,向孔祥熙提交提案,初步估算“在中国建立飞机、飞机发动机和飞机螺旋桨工厂所需的大致投资”。柯蒂斯公司派去中国的代表便是威廉·D·鄱雷(William D. Pawley)。^②

蒋介石认为具体内容可以商议,速度是第一位。他指出不论美方或德方愿承办请速订约,若其需中国出资半数,只要条件不苛亦可照办。^③最终孔祥熙选定与美国人合办,而鄱雷与柯蒂斯的方案得以胜出。^④1933 年 4 月底,柯蒂斯—莱特公司、道格拉斯飞机公司和联洲航空公司组建中央飞机制造公司,初始资本为 25 万美元。蒋介石依旧以快速签约为主旨。^⑤孔祥熙指出最初合同分期付款,到期恐有无法筹付的担忧,蒋介石即指出“合同早经签订,无论如何困难,此款必先由中央银行垫付,即以沪捐款作抵,此事万勿再延,必须如期完成”。^⑥

1933 年 12 月 8 日,鄱雷代表柯蒂斯-莱特、道格拉斯和联洲三方,与中方签订合同。该合同规定,美方将在浙江杭州建立一家现代化工厂,年产 60 架驱逐机,或其他类型飞机的设备。美国提供 12 名美国工程师作为部门主管,负责管理 500-600 名中国工人,工厂在 1934 年 5 月 31 日前完工。^⑦厂名由中文名为“中

^① 《宋子文电蒋中正美国波音号战斗机代表日内到沪将与其并案商量设立飞机场事》(1933 年 3 月 15 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00003-081

^② Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, PP.143-145.

^③ 《蒋中正电孔祥熙飞机制造厂不论美方或德方愿承办请速订约若其需中国出资半数只要条件不苛亦可照办》(1933 年 4 月 18 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090102-00004-058

^④ 《孔祥熙电蒋中正与美德等国接洽购买飞机与建造飞机制造厂事并评定美一厂方案可采》(1933 年 4 月 21 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00078-095; Pawley to Kung, 1933.4.17, Arthur Young Papers, Box 36 folder Military Aviation.

^⑤ 《蒋中正电嘱孔祥熙飞机制造厂合同务确实速办》(1933 年 5 月 26 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-010200-00084-038

^⑥ 《孔祥熙电蒋中正飞机厂事原约购美金一百万元之机即为我设厂该项合同早经签订所虑原约分批付款办法到期无法筹付美方或将资为借口》(1933 年 6 月 27 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090106-00009-407; 《蒋中正电孔祥熙飞机厂合同早经签订无论如何困难此款必先由中央银行垫付即以沪捐款作抵此事万勿再延必须如期完成》(1933 年 6 月 30 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090106-00010-208

^⑦ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.146.

央杭州飞机制造厂”，^①厂房建筑、机器设备等概由美方承担，定期 5 年，在此期间工厂完全由美国公司办理，中方派 1 名监理人员驻厂，代表国民政府监督工厂的运行，5 年后中方偿清美方全部资金后，工厂即归中方自办。^②根据与中方达成的协议，该厂 75% 的发动机要从柯蒂斯-莱特公司购买，50% 的机身要从柯蒂斯-莱特公司或道格拉斯公司购买，联洲公司是工厂的唯一采购代理。此外，中方保证每年至少购买 50 万美元的飞机。^③

1934 年 10 月，中央飞机制造厂正式开工，前期任务是为中央航空学校维修飞机，包括 10 架“霍克”战机。^④投产三年间，修理、组装和制造包括“道格拉斯”教练机、“霍克”战斗机、“弗利特”教练机、“雪力克”截击机和“诺斯罗普”轻轰炸机等机型的飞机共 235 架。同时也为中国早期航空工业培训出一大批素质较好、技术过硬的技术人员和熟练工人。^⑤这些技术人员中有许多后来成为航空界的骨干。^⑥

中央飞机制造厂的价值与意义为中国空军发展与航空业建设起到巨大的作用与价值。首先是大大提高中国空军的飞机数量，成为战前国民政府修造飞机最多的飞机制造厂，其所修造的飞机在抗日战争初期发挥重要作用。^⑦第二是节省航空建设的开支。据报道，在 1934-1936 年间，组装 127 架飞机总共节省大约 60 万美元。^⑧中美合资建厂亦使美国商人受益，美国航空业在“黄金时代”高速发展的过程中进一步吸引资本和开拓海外市场。中美合资的中航厂建立，实际上等于确保中方对美国航空业的长期订货，将其他西方国家的厂商排斥在外，形成一定

^① 一度使用的是“中央杭州制造厂”，为保密不用‘飞机’二字。参见谭立威：《寻找梦想的边疆》，北京：金城出版社，2016 年，第 42 页。

^② 航空委员会编《空军沿革史初稿》，第 328 页，中国第二历史档案馆馆藏档案，卷号 787-581。

^③ Anthony R. Carrozza, William D. Pawley: *the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.29.

^④ 《孔祥熙电蒋中正杭州飞机制造厂开始工作及厂方已查明中央航空学校待修飞机型号与数量》（1934 年 9 月 14 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00179-096

^⑤ 叶肇坦：《国民党政府中央杭州飞机制造厂始末记》，《航空工业史料(近代史专辑)》，1986 年第 6 期，第 91 页。

^⑥ 袁成毅：《全面抗战前国民政府空军建设评析》，《杭州师范大学学报（社会科学版）》，2013 年第 2 期

^⑦ 叶肇坦：《国民党政府中央杭州飞机制造厂始末记》，第 91 页。

^⑧ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.94.

程度上对中国市场的垄断。

中央飞机制造厂的创建通过与美国航空业的合作,为航空工业打下良好的基础。在这场欧美对华军售竞争中,作为买方市场的国民政府,是掌握有相当主动权的。^①国民政府再一次复制经验,积极与其他各国展开合作。1934 年中方又与德国容克斯(Junkers)签约,组织中国航空器材制造有限公司,于 1936 年在江西萍乡成立;1935 年 1 月,中方和意大利的四家航空工厂订约,在南昌设立飞机制造厂,并于 1937 年 4 月开工;^②1936 年,原设于广东韶关之飞机修理厂改为“韶关制造厂”;此外尚有规模较小之修理厂 11 所。^③

日本侵华的步伐愈加紧迫,全国上下要求一致抗日的呼声更为强烈。全面抗战前,中国空军发展既迎来新的准备机遇,也有不少隐患,为备战与应战产生重要影响。对中国空军发展而言,在七七事变全面抗战爆发前,迎来其发展的黄金时期。前一阶段中国与西方各国,尤其是美国的航空合作,逐步迎来丰收的果实。而国内政治形势的改变,全国空军的统一,使空军的用途从内战中抽离,真正向着国防御敌的唯一目标的道路前进。中央飞机制造厂,是中美航空业合作的开端,鄱雷、联洲公司与中央飞机制造厂,除在飞机制造上协助中国发展空军外,也成为后来组建中国空军美国志愿队的重要载体,其意义深远,更需研究者予以关注与重视。

第二节 外籍志愿队发展溯源

一、雇佣兵与空军志愿队的发展

在人类战争中,除本国军队外,尚有些并非交战国的战斗人员或战斗部队参与其中。为更好地区分概念,可区分作为战术单位的军团以及战斗单位的个体。前者可分而称之为“雇佣军”“志愿军”“客籍军”,后者则是“雇佣兵”“志愿兵”等。在古希腊时期以及文艺复兴时期,雇佣兵曾在欧洲非常兴盛。^④

^① 谭立威:《寻找梦想的边疆》,第 48 页。

^② 刘维开:《空军与抗战》,第 266 页。

^③ 郭启瑞:《抗战前中国空军的战力整备——兼论笕桥精神的形成背景》,(台湾)《人文社会与医学学刊》2016 年第 3 期。

^④ (瑞士)莱昂哈特·布克哈特:《古希腊罗马军事史》,上海:上海三联书店,2018 年,第 49 页;黄志

“雇佣军”“志愿军”“客籍军”，都是非正规军，但其侧重各不相同。在现代以前，雇佣军与志愿军的组织中，本国军民参与的情况并不鲜见。而随着现代民族国家的兴起，本国政府对自身国民武装力量的掌握都相对牢固，一般情况下已不太存在本国军民的雇佣军与志愿军。

进入 20 世纪以后，国际法对雇佣军的认知，也随着战争形式的变化，以及雇佣军的运用而产生变化。工业革命的发展，交通技术、航海技术的迅猛发展，使得各国在地理空间层面的“距离缩短”。这让“落后方”去先进国家招募雇佣军成为可能，列强也开始利用志愿军或雇佣军的形势，输出军事力量，从而达到自身的外交目标，实现战略利益。战争对技术的要求变大，原先战争对兵员的需求，只是数量上的增援，而此刻演变成对质量与技术上的援助。在战争中，一支来自发达国家的强劲雇佣军，可以击败小国的全部武装力量，这使得战争的天平被扭转，而各国纸面上的实力与实际战争不一定匹配，加剧了战争的不可控。这使得各国开始思考雇佣军与志愿军的合法性，国际社会最终对雇佣军采取否定与敌视。^①

雇佣军在近代的重新出现，是军事对兵员质量的需求大于兵员数量的需求的表现。因此，以往雇佣兵主要来自偏远地区的传统被扭转，出现了更多来自发达国家，有较高军事素质的兵员。在这种发展趋势下，空军这一现代军队中最先进的军种一出现，便不可避免地雇佣军、军事顾问以及志愿军发展相挂钩。此外，由于空军对飞机这一武器的绝对需求，使得成建制的雇佣军不复存在，更多是雇佣兵形式。而负责招募方则与雇主往往是一体的，这使得这支军队在指挥上更加“服从”，不像原本那样“唯利是图”。这种经济绑定的变更，使得这种军队被冠以“志愿军”之名。

以空军志愿队形式最闻名的案例，便是一战期间美国支援法国的“拉法耶特中队”。1915 年成立法美委员会主张建立一种机制，允许志愿飞行员服役。飞行小队于 1916 年 4 月 16 日投入使用，共有 38 名美国飞行员。^②根据 1907 年的《公

忠主编：《对外开放与国防教育》，北京：国防大学出版社，1990 年，第 155 页。

^① 余先予主编，《国际法律大辞典》，长沙：湖南出版社，1995 年，第 228-230 页；顾德欣编：《战争法概论》，北京：国防大学出版社，1991 年，第 126-127 页。

^② Philip Caine, *American Pilots in the R.A.F: The WWII Eagle Squadrons*. Washington: Brassey's, 1993. PP.20-22.

民法》，这些“志愿兵”都失去了美国国籍。美国参战后，在 1918 年 5 月 9 日通过新法案以恢复这些人员的公民身份。该法案并没有废除 1907 年的《公民法》，更没有把参与外国空军的行为合法化。^①

从西班牙内战的实例中，可对志愿军模式有所分类。德、意、苏等国的志愿军，是属于“输出国主导型”的“派遣军”；而英、法、美等国的志愿者，只能算是“志愿兵”甚至“雇佣兵”，其集合只是属于“输入国主导型”的“雇佣军”。^②

表 1-1 志愿军不同模式的对比

	兵员来源	指挥系统	整体数量	飞机武备	后勤补给	纪律约束
输出国 主导型	正规军 派遣	输出国正 规军派遣	数量众多	输出国 提供	输出国 保证	保持正常 军纪
输入国 主导型	退役或民 间人士 招募	由输入国 指挥协调	数量稀少	输入国 自备	输入国 自理	志愿者以 合同签订

在抗战时期中美对抗日本的大背景下，美国志愿队组建既是“合情”、“合理”，也要注意到其在组建程序上的“合法”。“合情”自不用说，在传统的志愿队叙事中，这是中国求援，美国给予帮助，或者简化为陈纳德赴美取得美国政府的支持，是简单的情感化叙述。“合理”，则是从中美两方的战略布局出发，就各自的利益取舍，从而达成方案。“合法”则包含着对美国法律、商业流程以及各自执行机构的行为进行论述。此处的法，不仅是指“国际法”、“国内法”，还指代一切合理的法规，合法的程序等。

本文认为，志愿队计划不是一项由高层拍脑门决定后，就可立马实现。而是

^① William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.27.

^② 相关研究可参照（美）特纳、洛巴兹：《美国空军史》，长沙：湖南人民出版社，2010 年；Raymond L. Proctor, *Hitler's Luftwaffe in the Spanish Civil War*, Westport, Conn.: Greenwood Press, 1983; Walter J. Boyne, *The Influence of Air Power Upon History*, Gretna, LA: Pelican Publishing, 2003; William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, Ph.D Dissertation, University of Arkansas, 1999.

由下面一层又一层的机构，根据自身的行事逻辑与程序手续来逐步完成与落实，当中各种推诿与扯皮便在所难免。对美国而言，作为“海洋法系”的国家，其政府决策与行事逻辑相当仰赖判例和习惯。在中国空军美国志愿队组建前，英法盟国等在美国招募志愿者的行为，成功地消解美国政府、法律与民众在志愿者行动上的束缚，这使得中国行动得以快速有效地执行。而“美国志愿队”的事例，也将成为美国后来海外特殊行动的另一“先例”。

二、全面抗战与第二次空军危机

抗日战争是中华民族全民族的抗战，也是陆、海、空三个军种都参与的立体作战。中国海军在战争初期即被彻底击败，开战即失制海权。^①相比之下，纵观全面抗战初期的空军形势，尽管日本飞机数量上占优势，中国空军一度抵抗了日本的空袭。如无空军，中国在此期间将遭受更多的损失。经历五年重新打造的中国空军，在面对更为强大的日本陆海军航空兵时，确实表现出不俗的战斗能力。由于数量、质量上的劣势，以及内部发展的隐患，导致中国空军在这场不同于“一·二八”淞沪抗战的全面战争中，不断消耗殆尽。

空军的精兵属性，使其无法像陆军那般可通过简单的兵员补充而快速扩编。中国大力发展空军的理论根基，在于认可空军对海军的战略优势，相信空军可通过攻击日本城市或海军舰艇来取得战略成果。^②蒋介石亦对空军战略作用存有夸大认知，认为空军可在宣战后一小时内彻底摧毁一国的政治、经济、通讯和工业中心。^③中方的这些倾向使得中国空军注重对“杜黑主义”的引进，以及对轰炸机资源的倾斜。^④在 1935 年度空军预算中，轰炸机份额是战斗机的两倍多。^⑤中国空军的作战规划也显示轰炸机理论的主导地位以及对主动交战的偏好。^⑥1935 年

^① 吕芳上主编：《中国抗日战争史新编·贰·军事作战》，第 303 页。

^② William M. Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, *Pacific Historical Review*, Vol.38(Jan, 1969), P.450.

^③ 蒋介石：《国民与航空》，上海：中国文化学会，1934 年，第 39 页。

^④ Kwong Chi Man, 'Intellectual Officers, Professional Journals, and Military Change in the Northeast and National Revolutionary Armies, 1928-1937', *Journal of Modern Chinese History*, 2017, Vol.11(2), PP.180-208.

^⑤ 《劳第顾问草拟中国空军发展计划附各主要空军基地》（1934 年 8 月 6 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080102-00088-002

^⑥ Kwong Chi Man, *Debating 'Douhetism': Competing Airpower Theories in Republican China, 1928-1945*, War

中国空军拟定的作战计划中,设想首先摧毁长江沿岸的日本海军部队,之后进攻上海的滩头阵地与接近中国海岸的日本舰队。^①1937年1月,国民政府军事委员会在《民国二十六年度作战计划(甲、乙案)》中,对日本战略意图作进一步的估计,认为日军陆、海军航空队合计不下3000架的军用飞机“或先以主力轰炸我重要城市及我空军根据地并主要交通线及铁路之要点,而以其一部分协助其陆军作战”。^②

如果抛去中国战时需求,1932-1937年中国空军与航空事业建设在世界范围内二流国家中,都是可圈可点的。从1931年九一八事变以来,中日实已开启战端,以“克敌制胜”标准观察中国空军建设,则其五年的规划与努力,并未达到预期。这既有空军建设基础薄弱的客观之因(根源在于国民政府未能团结力量,政令不一),也有体系建设上的隐患。即使中国空军重点完全放在轰炸机上,却缺乏飞行员以及足够的经验来驾驶。据西方观察家报道,空军飞行员在射击练习方面相当欠缺。揆诸事实,当时大多数西方军队在精确轰炸方面尚不能胜任,中国飞行员在1936-1937年更无法完成这种战略行动。^③

中国空军飞机的落后,体现在两个方面:一为数量,一为质量。从数量上而言,到1936年国民政府所属的军用与民用全部航空力量也仅仅只有310架飞机的规模。虽然到1937年又有所增加,然而数量中最重要的指标是可用的飞机,这使得真正能用于实战的飞机数量仍然非常少,根本无法赶上航空工业发达的日本。^④故而与数量指标密切相关的,便是飞机的质量,一方面在于中国无法自主研发与生产高性能的飞机,而另一重因是海运的迟滞。飞机的迭代速度很快,当中方购入的飞机不是最新型号时,一旦海上运输的耽搁,等运到中国时,其型号可能已落后主流一到两年。等到训练列装实战,更是完全无法与日机相比。

抗战初期中国空军飞行员质量与数量同样欠缺,本文前述抗战初期中国空军

in History, 2021, Vol.28(1)

^① 《徐培根呈军事委员会委员长蒋中正为民国二十四年空军作战计划纲要》(1935年3月5日),“国史馆”馆藏档案,档号:001-072140-00001-001

^② 《民国二十六年度作战计划(甲案)》,中国第二历史档案馆:《抗日战争正面战场》(上),南京:凤凰出版社,2005年,第5页。

^③ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.114.

^④ 王正华:《抗战时期外国对华军事援助》,第33页。

飞行员的补充来源,大部分来自中央航空学校,每年驱逐机飞行员需补充 198 名,轰炸机飞行员 102 名,侦察机飞行员 12 名。^①由此可见,中国空军在飞行员补充速度上很缓慢,造成飞行员补充人数的不足。

再者,空军内部腐败现象丛生,屡为外籍顾问所批评,被认为“空军腐败不堪,一旦爆发战争,它一无用处。”^②除了外国顾问的批评,中国空军也意识到自身的积弊,“综观我国空军建设,历史虽暂,但飞机之类型却集世界新旧之大成,既费巨金又不适用,而废之可惜。但勉力混杂编配,对空军之训练亦无法统筹,对空军之战力更难详核”。^③

在中国空军备战的过程中,既有理论上的指导思想,也有现时的作战规划。前者主要是依据世界上最为主流的“轰炸机至上”的“杜黑主义”,使中国在空军发展中过于偏向轰炸机的发展。后者则对战争的规划上,倾向于一种战术决战的心态,与日军展开正面对决。遗憾的是,中国上述的备战谋划,从根源上是立不住的,设定敌方空军进步,只停留在 1932 年淞沪抗战的水平,整个谋划基本上是以此为假想敌的“理想状态”。在诸多轰炸机主义的反对者看来,如无足够的驱逐机或战斗机护航,轰炸机就是活靶子,中方的战略轰炸绝不可能奏效。其次,空军决战的思路,与中国陆军或大战略上采取的“以空间换时间”战略存有矛盾,因为缺少后续的持久战准备,中国空军在开战就覆灭的结局,实则在其备战期间便已奠定。

以开战时的中日空军来比较,如若从整体观之,两者之差距不仅未能缩小,更是远较 1932 年淞沪抗战时为大。1937 年七七事变爆发,中国空军设立前敌总指挥部为作战指挥机关,由周至柔兼总指挥,毛邦初为副总指挥。原编之 9 个大队计有飞机 255 架,暂编之 1 个大队计有飞机 40 架,总计 295 架,连同航空委员会直属之预备机架,总数为 305 架。^④但中国空军的质量未有保证,根据陈纳

^① 刘祥锋:《抗战初期空军战列部队兵力问题(1937年)》,《中华民国史专题第三届讨论会论文集》,台北:“国史馆”,1996年,第421页。

^② “Chinese Air Force”, 1937.1.25, FO 371/20967 F477/31/10; “Confidential, Minute of Interview Wing Commander H. S. Kerby, Air Attaché with Mr. W. H. Donald”, 1936.11.17, FO 371/20967 F477/31/10.

^③ 郭启瑞:《抗战前中国空军的战力整备——兼论笕桥精神的形成背景》,(台湾)《人文社会与医学刊》2016年第3期。

^④ 吕芳上主编:《中国抗日战争史新编·贰·军事作战》,第303页。

德的回忆录,他认为仅有 91 架第一线飞机可准备战斗。^①陈纳德日记中透露其对空军现状的沮丧,设施差到“一文不值”的地步,空军还没有做好打仗的准备。^②

在 1936 年通过的《军备充实计划大纲》中,日本陆军明确提出到 1942 年将建成 140 个中队及相应的各部队^③。1937 年全面抗战爆发前,日本陆海军航空队可使用的一线飞机数为 2300 架,预备飞机 280 架,军用飞行人员约 15000 名。^④在飞机产量方面,1936 年日本陆军部为增强其航空兵力,拟定飞行中队增强计划,其中 1937 年预定增强侦察机 117 架,战斗机 240 架,轰炸机 150 架,合计 507 架。^⑤即便日军占有绝对优势,日本情报部门对中国“国防军事航空以及政治经济无不调查精详”,其对中国空军的情报工作丝毫没有怠慢。^⑥

中日空军飞机的性能亦有代差:中国空军驱逐机的主力机种霍克 III 型机,这是美国柯蒂斯公司于 1933 年开始生产;而日本的九六型中型陆上攻击机,则于 1936 年研制。^⑦由于中国必须依赖自外国购买军机、武器配备、油料等等,一旦日军封锁沿海地区,断绝中国自外国进口管道,中国空军只能以抗战爆发时所拥有之飞机作战到底。而日本方面,不仅有充份的工业能力制造军机,且能自行改良新机种,日本陆、海军航空队在全面抗战爆发后分别换装大批新式战斗机及轰炸机。^⑧总之,到 1930 年代初期,日本军事航空技术水平和飞机生产规模基本步入世界强国之列,中日间在军事航空领域呈现出完全不对称的格局。^⑨

有关中国空军在淞沪战役时期的表现,既有研究已相当充分,本文不再仔细

^① Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.41

^② Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.71

^③ 日本防卫厅防卫研究所战史室:《中国事变陆军作战史》第 1 卷第 1 分册,北京:中华书局,1979 年,第 86-87 页。

^④ 何应钦:《何上将抗战时期军事报告》,上海:上海书店,1989 年,第 95 页。

^⑤ 《关内陆军航空作战》,《日军对华作战纪要丛书》第 17 册,台北:“国防部史政编译局”译印,1988 年,第 160-161 页。

^⑥ “国史馆”审编处编:《国民政府对日情报及意见史料(下)》,台北:“国史馆”,2002 年,第 350、356 页。

^⑦ 傅镜晖:《八一四笕桥空战》,傅镜晖:《战史入门》,台北:麦田出版社,2003 年,第 189-190、198 页。

^⑧ 《卢沟桥事变前之海军作战》,《日军对华作战纪要丛书》第 15 册,台北:“国防部史政编译局”译印,1988 年,第 529-530 页。

^⑨ 袁成毅:《抗战前中日军事航空力量的不同发展轨迹与差距》,《抗战史料研究》2016 年第 2 辑

叙述, 仅就若干问题略陈己见。首先, 中国空军不同机种的表现存在差异。在第一阶段作战中, 中方驱逐机战绩远优于轰炸机。从 8 月 14 日至 16 日, 中国空军共击落日机 46 架, 不仅空军信心大增, 也鼓舞了军民抗日士气。^①蒋介石在日记中也颇为鼓舞, “本日京杭空战皆获大胜。二日来共击落敌机已发见者十七架之多, 而我军仅伤失三架, 倭寇技术之劣, 于此可以寒其胆矣”。^②而中国空军轰炸作战不如人意, 原定袭击长江上的日本军舰和上海的滩头阵地, 结果造成灾难性的后果。1937 年 8 月 14 日, 中国轰炸机炸弹误入市区, 造成数千人伤亡。由于未能找到日本航空母舰, 中国空军将重点放在日本军舰“出云号”上。^③此外, 中国空军零星地轰炸上海的日军阵地, 但对混凝土防御工事并无成效。^④在一些美国人看来, 中日双方早期空战执行得都很差, 但日本人在实践中有所进步, 不断修改战术以适应变化。^⑤

第二个问题, 是美国顾问陈纳德参与中国空军抗战情形。根据陈纳德回忆录, 在七七事变爆发后, 陈纳德主动提出参与抗战, 在蒋介石的授权下, 前往南昌准备空军, 并参加牯岭会谈。在陈纳德的描述中, 与蒋介石这次会谈中, 陈纳德对中国空军困境直言不讳, 成功获取蒋的信任, 从而真正参与到空军抗战的决策层当中来。^⑥根据中央航校三期罗英德、六期王文骅的回忆证实: 陈纳德顾问的教导很实用, 对抗日空中作战很有帮助。^⑦不过也有中方空军人员指责陈纳德是“日本间谍”, 因为他坚持使用轰炸机攻击“出云号”并搜索日本舰队, 而不是使用空军来支持地面行动。^⑧

^① 刘维开:《空军与抗战》,《抗战胜利四十周年论文集》上册,台北:“国防部史政编译局”,1985年,第271页。

^② 《蒋介石日记》(手稿本),1937年8月15日。

^③ Ger Teitler, Kurt W Radtke, *A Dutch Spy in China: Reports on the First Phase of the Sino-Japanese War (1937-1939)*, Brill Academic Pub, 1999. PP.93-95.

^④ 《空军作战经过概要》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第二编·作战经过(三)》,第104-106页。

^⑤ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.78.

^⑥ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, PP.39-42.

^⑦ 卓文义:《宋美龄对空军的情感与贡献》,胡春惠、陈红民主编,《“宋美龄及其时代”国际学术研讨会论文集》,香港珠海书院亚洲研究中心,2009年,第432页。

^⑧ 《汤卜生电蒋中正空军一蹶不振之因素在陈纳德措施欠妥等文电日报表》(1937年11月30日),“国史

第三个问题,在于中国空军不适合“持久战”与“消耗战”。既往研究,都极力歌颂中国空军开战时的英勇,然而中国空军主动出击,其损耗也是惊人。从开战到8月底的战况,中方前后主动出击达67次,对日空战12次,击落日机61架,炸中日船舶10艘,^①同时自身损失巨大,仅余145架飞机。^②淞沪战场的形势变化,日军于9月初占有登陆据点,其空军建立新根据地,飞机也逐渐增加。中方因在作战初期消耗甚巨,且无法自行补充,飞机日渐减少,以致无法掌握淞沪地区的制空权,日机更于9月19日开始空袭南京。^③

中国空军未能如“航空救国”运动所宣言那般,仅凭自身之力即可退敌。相反,随着淞沪战场的变化,日军陆海军增援,航空部队的增加,中方在数量、质量上的劣势被放大。在不断的消耗战中,中方仅存的精锐亦将失去,数年内苦心经营之部队,在消耗战中化为乌有,至10月底,日本空军基本夺走南京和上海的制空权,中国的“空军危机”再度浮现。^④

从战略上看,中国空军失利实为必然。羸弱的航空业,中方无法弥补飞机的损失;而飞行员的损失,比之飞机的损失更难补充——开战两个月,中国飞行员损失巨大,航校毕业四个月的学生以见习官身份投入作战。随着轰炸机大量损耗,每次严重事故都会牺牲数位久经训练的机组人员。战斗机队中,不少毕业生都没机会升空作战,甚至没有练习飞行的时间,缺乏作战经验,以致伤亡过大。^⑤

在整个抗战格局中,中方的策略是以“时间换空间”的“持久战”模式,而空军却是与整体战略相“违背”。某种程度上,中国空军的表现是1932年淞沪抗战空战的加强版,假如1937年空战同样以“淞沪会战”告终,中国空军或许是满意的答卷。从中国的空军战略以及全面抗战初期的空军战事来看,国民政府初期的空

馆”馆藏档案,档号:002-080200-00487-053

^① 《对临时全国代表大会军事报告(自廿六年三月至廿七年三月)》,何应钦:《何上将抗战时期军事报告》,第98页。

^② 中国第二历史档案馆编:《抗日战争正面战场》(下),第2046页。

^③ 《空军抗日战争经过》,台北:“国防部史政编译局”档案,档号:B5018230601/0035/152.2/3010.2,第223页。

^④ (美)阿瑟·N·杨格著,李雯雯译:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,成都:四川人民出版社,2019年,第30页。

^⑤ 张青松:《中国上空的鹰:苏联援华航空志愿队战史:1937-1941》,第16页。

军发展显然存在致命缺陷。这使得一旦开战，空军便陷于覆灭的边缘。

综上所述，如果说整个中国抗战格局是需要“苦撑待变”，那么空军则是需要“积极求变”，“寻求外援”。而战略与战术上的失当，固然短期内造成不可挽回的损失，但其经验与教训，也传递给后期空军的发展，更为陈纳德指挥中国空军美国志愿队作战，提供借鉴与思路。

三、中国战场的国际空军志愿者

在中国空军寻找外援的过程中，主要分为两个部分，一为飞机的补充，一为飞行员的招募。飞机涉及到武器物资输送问题，而飞行员便是涉及外籍人员参战的“志愿者”与“雇佣兵”。

七七事变爆发后，不少美国人便有招募飞行员来华作战之举。1937年7月便有杂志报道拉塞尔·L·赫恩(Russell L. Hearn)在洛杉矶集结训练有素者前往中国。到7月底，他自称已招募182名美国飞行员，每位飞行员配有两名机械师。8月1日，在洛杉矶的巡回演讲中，赫恩指出中国没有足够的飞行员来驾驶飞机，许多飞行员表示愿意前往中国。^①在中方报道中，此事与曾在张作霖处效力的官员相关。^②与此同时，位于洛杉矶的北美航空公司也在为中国招募美国飞行员。8月9日，当新闻报道美国飞行员在洛杉矶地区的招聘服务在中国空军时，北美航空公司表示其工厂雇佣的运输飞行员预计将在不久的将来前往中国。^③

日本对美国派遣飞行员到中国的行为向来警觉与反对。^④日本媒体表示，日本政府正在向美国政府提出抗议，认为赫恩的计划违反美国中立法的精神，也不符合美国政府目前希望和平解决中国危机的声明。^⑤而赫恩队伍面临的一大问题

^① "Americans Said to Plan To Fly China's Airplanes", *New York Times*, 1937.8.2, P.1; "182 U.S. Aviators Are Eager to Join China Air Service", *The Washington Post*, 1937.8.2, P.9; "War Recruiting Here Banned", *Los Angeles Times*, 1937.8.3, P.2.

^② 《美国飞机师一八二人来华助战》，《风采月刊》第13卷第9-10期，1937年，第93-94页；《美国飞机师愿来我国效力助战，一百八十名列入中国战事服务名单，前任张作霖处陆军中将与此事有关》，《福尔摩斯》1937年8月4日第1版。

^③ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.261.

^④ *Japan Will Object To U. S. Airmen Serving China*(1937.8.6), *The Shanghai Times*, P.3.

^⑤ *Japan Disturbed by Report 182 Americans have Enlisted to Fly Warplanes for China*, *New York Times*,

便是在缺乏官方支援下,缺少经费以施行。^①这批规模庞大的志愿人员终究未能来到中国,但也足以表明在美国存在一股强大的同情中国的势力,更有一批庞大的飞行员队伍可供中国招募。一旦时机成熟,这便能化为中国抗日战争的重要力量。

美国内部在维护美国在华利益方面存在分歧。与民间招募志愿者行为相比,美国政府在七七事变之后,受孤立主义者影响,其基本态度是保持中立。然而这种不拉偏架的行为,实质上是有利于日本的侵略,损害中国人民的利益,也受到美方亲华反日人士的批评。而所谓的“和平团体”和孤立主义者要求所有美国公民、军事人员和美国企业撤出中国。与之相反,传教士组织和美国商会呼吁保护在华美国企业。^②内华达州参议员皮特曼(Key Pittman)称,要求从中国撤军是“懦弱和不爱国的”,这将使美国公民的命运自生自弃。^③1937年9月下旬,美国在远东的海军将领亚内尔上将提出自己坚定的立场“保护美国公民是美国海军的职责和义务”,“即使本国民被警告离开中国”,亚内尔对经商的美国公民表示同情。^④

中立法之规定,当战争发生时,美国总统即应对交战国一律实施武器禁运,并不可贷款给交战国。美国曾因意大利入侵埃塞俄比亚及西班牙内战,分别于1935年10月及1937年5月,两度援引中立法对意大利与西班牙实施军火禁运。罗斯福于1937年8月16日决定,直到中日双方正式宣战前,拒绝采取中立宣言,即暂时不对中国实施中立法。^⑤

在国内外的压力下,罗斯福还是于1937年9月14日对两国实施部分武器禁运,威奇托号事件是禁运的直接原因。^⑥9月15日中国驻美大使王正廷向美方抗

1937.8.6, P.3; “7,000 Americans Volunteer for Brigade to Fight for China”, *New York Herald Tribune*, 1937.8.6, P.5.

^① 《美国哈恩少将愿率万人来华抗日,如旅费难筹即率二百五十人先来》,《立报》1937年10月9日第4版。

^② Dorothy Borg, *The United States and the Far Eastern Crisis of 1933-1938*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press. 1964. PP.324-326

^③ ‘Pittman explains Neutrality Status’, *New York Times*, 1937.8.24, P.3.

^④ *The Commander in Chief of the United States Asiatic Fleet (Yarnell), to the Chief of Naval Operations (Leahy), [Shanghai]*, 1937.9.22, FRUS, 1937 Vol. IV. P.352

^⑤ Robert A. Divine, *Roosevelt and World War II*, Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1969. P. 15.

^⑥ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-*

议与交涉^①，作为回应，美方暗示在 9 月 14 日的声明之下，中国政府仍然能够在美国购买武器、弹药和战争物资；中国可先运到香港或越南，再转运到中国。美方承诺美国政府将保护这类货物。^②由此可见，罗斯福不愿实施彻底的武器禁运，并将继续通过鼓励向中国出口武器来支持中国的抗日。为使孤立主义者满意，美国政府对日本实施部分禁运，以作权宜之计。

受孤立主义的影响，以及美国国内法的限制，这使得美国政府必须正视在华参与军事航空的人士，尤其注意到陈纳德等人的活动。^③为避免日本的挑衅，美国国务院曾数次抗议称，为中国军队工作的美国人是美国的“叛徒”。^④以陈纳德为代表的美国在华空军顾问与教官，正在为中国招募更多的志愿者，以组建轰炸机中队，以威胁日本本土。^⑤当日本正式抗议美国航空教官参与中国空军时，国务卿赫尔迅速采取行动阻止中国雇佣其他美国人。他指示所有的美国护照都必须加上如下声明：“本护照不适用于前往或在任何与进入外国军队或海军服役有关的外国国家。”^⑥华盛顿方面还拒绝向那些战前已受聘为飞行教练的美国人颁发护照，致使部分美国教官因此离开中国。^⑦

中国政府立刻展开外交攻势，9 月初宋美龄向美国驻华大使詹森表达不满，认为美国方面“不中立”地剥夺中国提供这些飞行员的服务。她指出中国空军 90% 的飞机都是美国制造的，中方“希望美国在此问题上真正保持中立，在中国为自己的生命而战时，不要在中国的道路上设置任何障碍。”宋美龄亦表示，意大利

1940, P.247.

^① “Memorandum by the Adviser on Political Relations (Hornbeck) of a Conversation With the Chinese Ambassador (C.T. Wang)”, 1937.9.15, FRUS, 1937, Vol. IV, PP.530-531.

^② 《驻美大使王正廷自华盛顿致外交部报告谒美总统承告禁运军火命令乃避重就轻办法并暗示中国可先将军火运往香港、安南等处电》（1937 年 9 月 18 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 409 页。

^③ *The Consul General at Shanghai (Gauss) to the Secretary of State*, 1937.8.14, FRUS, 1937 Vol. III, P.406.

^④ ‘*The Secretary of State to the Ambassador in China (Johnson) Washington*’, 1937.9.7, FRUS, 1937 Vol. IV, PP.524-525

^⑤ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.260.

^⑥ “*Secretary of state, telegram to consul at Hong Kong (Howard Donovan)*”, 1937.8.21, FRUS, 1937, Vol. IV, P.522.

^⑦ （美）阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945 年的外国援助与中日货币战》，第 31 页。

和德国顾问都在继续为中国军方工作，他们的人员同样不被要求参加战斗。^①

赫尔在回复中表达他对美国人民心理状态的担忧，“在处于战争状态的国家，美国人应该立即撤离”。虽然他同意中国的说法，即航空教官不在外国服兵役，但赫尔认为，美国公众不会理解这种区别，联邦政府需“竭尽全力让美国公民从中国撤出”。任何在华的美国志愿者，如果选择为中国而战，都将被起诉。^②美国驻华大使则詹森表露对中方的支持，他在9月10日向国务院表态，他不建议去排查为中国空军效力的美国人。^③最终美国国务院做出让步，9月15日，赫尔承认政府不愿给“任何在敌对行动之前就工作”的飞行员或军事顾问带来困难，也不希望与“像中国这样的友好政府”产生任何进一步的敌对情绪。^④

1937年9月以后，美国官方对美籍飞行教官便采取漠视。詹森和陈纳德之间达成默契，他们经常在南京的同一家俱乐部用餐，美国飞行员刻意避免引起注意。^⑤1938年当日本发现美国人驾驶中国飞机被击落后，正式对美国公民在中国空军的服务提出抗议。美国国务院否认对此负责，并指出，美国护照特别禁止在外国政府服役而出国旅行。^⑥

除个别在华活动的飞行员，中国空军中的国际中队更是空军志愿者行动的重要部分。为增强中国的战斗力，中方高层早在在1931年日本入侵东北时即有聘用外国飞行员之想法。^⑦1937年七七事变后，宋美龄便要求英国方面透过中国的外交系统为两个新的轰炸机中队招募外国飞行员。^⑧各驻外外交官亦被要求招募更多的志愿飞行员为中国空军服务。^⑨除招募飞行员上的主观努力外，另一重要

^① 'The Ambassador in China (Johnson) to the Secretary of State', 1937.9.1, FRUS, 1937, Vol. IV, PP.523-524.

^② 'The Secretary of State to the Ambassador in China (Johnson)', 1937.9.7, FRUS, 1937, Vol. IV, PP.524-525.

^③ (美)阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945年的外国援助与中日货币战》，第31页。

^④ 'The Secretary of State to the Ambassador in China (Johnson), Washington', 1937.9.15, FRUS, 1937, Vol. IV, PP.528-529.

^⑤ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.144.

^⑥ 'Memorandum of Conversation, by the Chief of the Division of Far Eastern Affairs (Hamilton)', No Date, FRUS, 1938, Vol. III, The Far East, PP.28-29.

^⑦ Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.26.

^⑧ 'Suggested formation of foreign Legion Bomber Squadrons and use of foreign pilots in Chinese Air Force', 1937.7.30, FO 371/20968, F6113/31/10, P.279.

^⑨ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.188.

因素是轰炸机的客观需求，包括美国在华航空工业代表联洲公司的推销与努力。联洲公司总裁鄱雷说服宋美龄购买伏尔提（Vultee）A-19 轰炸机来反击日本人。^①这种飞机需要一名飞行员和两名机枪手，是有着 1000 马力、2000 英里航程的单引擎飞机。^②中国空军中的国际中队便以此为基础进行组建。

志愿者的来源与构成复杂，1937 年 8 月 10 日英国空军中校科尔比报告称，一位名叫施密特（Vincent Schmidt）的飞行员指挥外国志愿军，而他是中国驻巴黎外交官招募的七八名飞行员之一。当时协助招募飞行员的还有朱利叶斯·巴尔（Julius Barr）和罗伊尔·伦纳德（Royal Leonard），设法在马尼拉和美国招募飞行员。^③至少有三名前西班牙内战的飞行员来到国际中队，除施密特外，另两名分别是乔治·韦格尔（George Weigle）和吉姆·艾利森（Jim Allison）。此外还有美国陆军航空队训练学校的毕业生埃尔文·吉本（Elwyn H. Gibbon），另有一名美国人、一名德国人、四名法国人和一名荷兰人。^④

吸引这些志愿者的最大因素是丰厚薪水与奖金，有一种说法指出，中国驻巴黎外交官承认招募飞行员将提供每月 500 美元的基本工资，外加每击落一架日本飞机 1000 美元的奖金。更有宣传轰炸机飞行员的月薪为 2000 美元，外加 1000 美元的奖金。^⑤

这支部队虽然得以组建，然其素质与能力却值得担忧。中国空军顾问陈纳德对部分飞行员的飞行时间与能力进行测试，发现远未达到需求。^⑥最初的九名志愿者中，可能仅有三名具备执行轰炸机任务的必要资格，而另外两名还需接受更多训练。有评论指出外籍队员“昼夜不停地训练”，但与所有报道相反的是，“到目

^① William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.122.

^② Bernard C. Nalty, *Tigers over Asia*, P.26

^③ Jack Samson, *The Flying Tigers: The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*. PP.28-29.

^④ Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.51.

^⑤ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, PP.123-125.

^⑥ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.71.

前为止没有看到多少行动”。^①

另外，志愿者的纪律与忠诚问题是影响战斗力的最大因素。作为“雇佣兵”，他们更关心薪水和奖金，而不是保卫中国的荣誉。^②一名美国飞行员汤米·沃克说“这是你见过的最无组织的混乱”，“纪律是一个空洞的笑话。”^③虽然飞行员是为中国服务，但他们不是中国空军的正式成员，任何时候均可辞职。^④中国空军亦对这批志愿队多表不满，希望能够进行改进筛选，颁布外国志愿兵投效办法。^⑤

有关国际中队的具体战斗，前人研究中存在出入与争议。有学者指出，它受到纪律问题的困扰，只尝试了一次袭击——1938年1月23日，四架飞机前往轰炸安阳的日本机场，其中一架飞机起飞后坠毁，两架飞机折返，唯一到达安阳的飞机却找不到目标。^⑥而在苏联志愿者眼中，这支国际中队甚至没有参加过实战，只是为赚更多的钱，根本不准备为中国人民冒生命危险。^⑦另外则有人对国际空军中队的作战次数严重夸大，称有飞行员五个月飞行116架次。^⑧揆诸事实，国际中队经常因内部问题推辞中方的任务，引起周至柔等反感。^⑨如果根据志愿者吉本的报告，则国际中队至少执行过下述任务：2月7日有六架飞机在黄河附近的战略铁路枢纽蚌埠突袭日军；^⑩2月15日，袭击日本河南北部的机场；2月21日又轰炸济南和凤阳的部队；2月24日，又袭击了河南新乡。吉本还提到2月27日的第五次任务，当时国际空军中队派出5架“伏尔提”和1架“诺斯罗普”战

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.162.

^② Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.85.

^③ Duane Schultz, *The Maverick War: Chennault and the Flying Tigers*, P.73.

^④ Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.51.

^⑤ 《蒋坚忍呈蒋中正空军人员对外籍顾问及志愿兵多表不满等情并拟由空军总指挥部加以公正甄别并由航空委员会颁布外国志愿兵投效办法》（1938年1月29日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00494-016

^⑥ Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and the American Volunteer Group*, P.29.

^⑦ Aleksandr Ya. Kalyagin, *Along Alien Roads*, New York: Columbia University East Asian Institute, 1983. P42.

^⑧ Robert E. van Patten, *Before the Flying Tigers*, *Air Force Magazine*, June, 1999.

^⑨ 《周至柔电蒋中正汉口十四队外员队长舒米德因内部问题推辞未出发轰炸安阳汤阴间敌军列车或行军纵队等情》（1938年2月14日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00494-134

^⑩ 中方媒体亦有报道，见《淮河大战河流尽赤，外国志愿军领导袭蚌埠》，《力报》1938年2月13日第1版。

斗机，对洛阳以东一段黄河上的日本目标进行攻击。^①中方媒体对国际中队的宣传过誉，目的也是希望在“对飞机与驾驶人员，不惟苏联是赖”。^②

1938年3月23日，第14国际中队被国民政府解散，官方叙述原因为“该队非陈纳德之命令不肯出动，前敌总指挥之命令无效”，“加上该队战绩平庸，纪律又不良，是在无足可取”。^③志愿队的解散，还有不同的因素。第一种因素是“雇佣兵”要价太高。据美国驻华武官詹姆斯·麦克休（James McHugh）了解，外国飞行员与中方在日本上空进行空袭之事产生分歧，志愿者为此要求获得3万美元的奖金。^④故事的另一版本则是9名飞行员想用9架诺斯罗普轰炸机轰炸日本，报酬是300万法币，中方认为价格太高。^⑤第二种因素则更为现实，即苏联志愿队的到来，无论从数量还是质量上，都取代了国际中队的作用。随着苏联空军顾问团的到位，国际志愿者变得多余，美国航空的其他利益也变得弱势。

除国际中队之外，国民政府还有一次招募西方飞行员的努力。1937年11月，孔祥熙请巴黎方面协助聘用，经多次洽商，聘定法籍飞行员及机械人员各8人。1938年6月12日，这批新聘法籍飞行员机械员与郭秉文在巴黎订立合约^⑥，由赖俾特（Labitte）率领到达昆明应聘，连同留用原来国际中队也就是空军第14队中之两名法籍飞行员，以及新投效的英籍飞行员，合组为空军第41队，又名法员队，赖俾特为队长，有地瓦丁机（Dewoitine）6架。^⑦

法员队拥有与其他“雇佣兵”一样的弊端。首先是武器配件的缺失——最多明面上有13架飞机，其中4架没有螺旋桨，4架没有枪。^⑧第二个问题则是“军纪

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.164.

^② 《外籍志愿军加入前线作战汉市空战我空军大展威力》，《东方日报》1938年2月20日第1版；《我发展空军外籍志愿空军近况》，《东方日报》1938年3月2日第1版

^③ 《外籍空军志愿队参加抗日战史》，台北：“国防部史政编译局”档案，档号：B5018230601/0026/152.1/2320

^④ ‘Confidential The Chinese Air Force’, 1938.5.6, James M. McHugh Paper, Box 2, Folder 13. Cornell University Library.

^⑤ ‘Report on Chinese Air Force’, 1939.4.17, FO 371/23463, F3687/118/10, P.32.

^⑥ 《钱大钧呈蒋中正航委会新聘法籍飞行员机械员等名单与郭秉文在巴黎订立合约译文等文电日报表等二则》（1938年6月12日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00498-094

^⑦ 《宋子文电蒋中正留滇第四十一队法员现有飞行员机械员人数》（1938年8月12日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00045-028

^⑧ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.95.

荡然，队员涣散”。^①法员队的最后一幕与国际中队类似——面对 9 架来袭的日本轰炸机，法员队拒绝出战，因为“他们在罢工，因为关于他们工资的争议还未得到解决”，法国人的懦弱行为遭到中国官员的一致反对。^②“法员队”的成立与解散——再次论证了“雇佣兵”模式的“低效”。

国际志愿者行动，固然在战场上的作用微乎其微，但其政治与外交上的影响颇深，对中国抗战在国际上的宣传，起到不可忽视的作用。这也让国民政府认清志愿队模式的优劣，为美国志愿队模式探索经验。无论“外员队”还是“法员队”，展现“雇佣兵”形式运作的志愿队的最大弊病，无论组织、训练还是作战上都毫无章法，“高薪低能”。

抛开国际中队与法员队的战绩表现，招募国际志愿者的行为也产生了意想不到的效果。首先是日本对志愿队恐惧的后遗症，当苏联空军在 1938 年 2 月下旬对台湾发动轰炸袭击时，日本人反而把责任归咎于国际中队，认为该袭击是由施密特领导的。^③日方不断担忧西方志愿者加入到中国战场的行动中来。

其次，中国招募国际志愿者的行为，确实使许多西方支持中国抗战的人士自愿来华作战，为情义，也为金钱，大大提升了中国抗战在国际上的宣传。许多外国志愿者主动给蒋介石亲自写信希望来华作战。他们的情况不一，有的仅凭满腔热血，根本没有飞行基础，甚至提出要蒋介石教他飞行技术的，“予深知战争为何物，但已决心躬冒一切危险，所愿钧座教予如何飞行，便可奋勇作战”。^④另有人表示，“余对于航空甚感兴趣，倘到贵国，在航空工作之任何部门，先事练习，余信最短期内必能自驾飞机”。^⑤有两位 18 岁的美国青年，体格强健，自信尚有勇气及冒险性，对空军尤有兴趣，听说蒋介石对外人之报酬每月为五百美金，战事结束时另付一千美金，他们在同样条件之下“极望能参加中国空军，吾人均不

^① 《外籍空军志愿队参加抗日战史》，台北：“国防部史政编译局”档案，档号：B5018230601/0026/152.1/2320

^② William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.125.

^③ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.124

^④ 《美国马奇阿上蒋委员长书》（1939 年 3 月 22 日），中国第二历史档案馆藏，案卷号：718(4)-00367

^⑤ 《加拿大鲍兰德上委座书》（1939 年 6 月 19 日），中国第二历史档案馆藏，案卷号：718(4)-00247

怕死，若能如愿，决当为中国尽最大之努力”。^①

在美国官方空军史与部分论著中，往往将此次国际志愿队行为的组建也归功于陈纳德。^②尽管这是事实并不相符，但或许证明在战时宣传口径下，在正式的美国志愿队计划之前，美国官方已认为陈纳德为志愿队组织的合适人选之一。

1937年至1941年间，中国独立抗击日本侵略，中国政府竭尽全力争取国际援助，国际空军志愿者便是重要的尝试。虽然效果不佳，但成功唤起西方对中国关注与支持，这些行为也为下一阶段中国空军美国志愿队的招募，提供良好的舆论与群众基础。

四、中国空军苏联志愿队

中国空军苏联志愿队，在近年来得到学术界越来越多的关注，其研究亦有不少进展与突破。苏联志愿队是苏联对华航空援助中最具象化的表现，是中苏军事合作的典范，更成为后期中美军事合作、美国志愿队运作的楷模。^③苏联志愿队是中国克服“第二次空军危机”的最重要之助力，其弥补中国战场上飞机与飞行员，在数量与质量上的多重劣势。在苏联飞机补充下的中国空军，也重新具有战斗力，与苏联志愿队并肩作战，使日军未能彻底掌握制空权。而当苏联减少乃至撤走这股助力，中国战场的“第三次空军危机”便不可避免。

20世纪30年代蒋介石希冀与苏联实现关系正常化，以期在发生武装冲突时获得斯大林对日本的支持。^④1937年初，苏联政府在给鲍格莫洛夫的指令中表示，

^① 《美国青年摩莱及罗伯特上蒋委员长书》（1939年7月4日），中国第二历史档案馆藏，案卷号：718(4)-00247。

^② Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.487.

^③ 代表性研究有安德：《“正义之剑”：苏联空军志愿队在中国（1937-1941）》，（台北）国立政治大学，博士论文，2016年；李静杰：《苏联援华抗日及其历史启示》，《俄罗斯学刊》，2015年第6期；张建华，《再造苏联形象：抗战初期苏联空军援华及其影响》，《史学月刊》，2017年第1期；陈开科：《中国史学中的苏联空军援华志愿队》，《湖南社会科学》，2015年第4期；陈开科：《中苏外交战略协调背景下的苏联援华空军志愿队》，《抗日战争研究》，2015年第4期；陈开科：《俄国史学中的苏联空军援华志愿队问题》，《俄罗斯学刊》，2018年第3期；陈开科：《档案里的历史真相：苏联空军志愿队的几个问题》，《俄罗斯东欧中亚研究》，2018年第3期。

^④ John Garver, 'Chiang Kai-shek's Quest for Soviet Entry into the Sino-Japanese War' *Political Science Quarterly*, 1987, Vol.102, No.2, P.300

在不签订互助条约的情况下,可与南京国民政府缔结军事技术协定,包括向其出售飞机、坦克和其他军事技术装备,并为此提供 5000 万美元贷款。苏联在七七事变前便已初步确定以提供贷款购买苏联武器装备的方式来援助中国抗战。^①

蒋介石于 1937 年 8 月 8 日指示孔祥熙派沈德燮往苏联选购飞机二百架,^②8 月 14 日张冲以蒋介石的名义向苏联驻华全权代表鲍格莫洛夫提交军火供应合同草案,中国政府要求提供 350 架飞机,200 辆坦克与 236 门大炮。^③8 月 20 日,蒋介石再电沈德燮与苏联政府洽商飞机采购,要求项目主要是迫切需求的飞机,包括驱逐机 200 架与重轰炸双发动机 100 架,同时要求先聘用飞行员二、三十人。^④1937 年 8 月 21 日中苏签订互不侵犯条约,而中方所提出的军火内容主要即为飞机。军事委员会参谋次长杨杰任苏联实业考察团团长,驻莫斯科负责办理购买武器事宜。^⑤

9 月 9 日至 10 月 4 日,中苏双方就军火供给问题展开谈判。谈判共进行四次,内容为苏方提供之品种、数量及形式。中方尤需飞机,提出飞机增援应增加到 350 架,包括重型轰炸机 100 架、轻型轰炸机 100 架、战斗机 150 架,另需聘苏联教官、技师 70 人。苏联同意立即从 9 月 15 日调运首批飞机共 225 架来华,并答应派遣教练及技术人员 89 人,包括 SB 轰炸机、I-15 战斗机、I-16 战斗机,以及飞行教官、仪器教官、技师和总工程师等。双方也商定航空炸弹、机枪子弹的数量、种类及其他细节问题。^⑥到 1937 年 8 月底,英国空军武官了解到苏联计划向中国派遣 200-300 架飞机以及飞行员。^⑦

^① 中国人民抗日战争纪念馆编著:《抗战时期苏联援华史论》,北京:社会科学文献出版社,2013 年,第 52 页。

^② 王正华:《抗战前期的苏联空军志愿队》,《中华民国史专题第二届讨论会论文集》,台北:“国史馆”,1993 年,第 666 页。

^③ 中国人民抗日战争纪念馆编著:《抗战时期苏联援华史论》,第 65-66 页。

^④ 《蒋委员长自南京致驻苏大使蒋廷黻囑介绍沈德燮处长与俄政府洽商飞机交涉电》(1937 年 8 月 20 日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第 465 页。

^⑤ 《军事委员会参谋次长杨杰、中央执行委员张冲自莫斯科呈蒋委员长报告苏联飞机二百余架预备起飞及坦克、高射炮等武器已商妥待运情形电》(1937 年 9 月 14 日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第 465-466 页。

^⑥ 张青松:《中国上空的鹰:苏联援华航空志愿队战史:1937-1941》,第 3 页。

^⑦ 'Despatch of Soviet aeroplanes to China', 1937.8.28, FO 371/20954, F5819/9/10. P.231

1938年2月7日中苏又签订《军事航空协定》，并给予中国政府5000万美元借贷用以销售军用物资，陆续派遣大批军事顾问、专家和空军志愿队来华。^①截至1938年底，苏联飞机到达中国共有471架，其中SB轻轰炸机有143架，TB重轰炸机6架，驱逐机I-16有92架，I-15有222架，又I-16驱逐教练机则有8架。相较而言，同一时期向欧美订购的飞机共有363架，但运到装妥者仅有72架。^②

除数量上较多外，苏联飞机的质量也经得起中国战场的考验。苏联援华军火是从军队现行装备的兵器中抽调转让的，为苏联当时最先进的武器，经中国军事代表团技术人员的检验，均较满意。^③苏联I-15战斗机和快速的I-16飞机，与美国柯蒂斯公司的“霍克II”型飞机性能相近，早在在西班牙内战期间的行动中赢得“柯蒂斯”的绰号。^④在日本零式战斗机出现之前，性能与日机不分伯仲。^⑤

苏联飞机在性能与使用方式上，与中国空军原先的美国化体系有所不同，这就导致中国空军内部出现“分化”。中国空军教育，在陈纳德等人的昆明航校中，依旧保持美式的，使用飞机也是美制的。而苏联空军人员则参与中国空军作战训练，又施以苏式影响，中国人员亦前往苏联进行训练（到1938年春已有200名飞行员在苏联飞行学校接受训练）^⑥。这种矛盾也将影响到后续的美国对华援助时期中国空军的表现。^⑦此外苏联还援助建设迪化飞机装配厂；在伊犁、兰州、绥宁、成都等地建立一批航校，仅伊犁航校到1940年，在苏联教练的指导下培训了328名中国飞行员。^⑧

^① 张青松：《中国上空的鹰：苏联援华航空志愿队战史：1937-1941》，第11页。

^② 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，第114页；关于苏联援华飞机累计的具体数量，见诸记载的有以下几种说法。（1）1562架。（2）1285架。（3）1250架。（4）1235架。（5）997架。（6）985架。（7）904架。（8）900余架。参见中国人民抗日战争纪念馆编著：《抗战时期苏联援华史论》，第68页。

^③ 中国人民抗日战争纪念馆编著：《抗战时期苏联援华史论》，第71页。

^④ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.62.

^⑤ 张青松：《中国上空的鹰：苏联援华航空志愿队战史：1937-1941》，第5页。

^⑥ John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, PP.59-60.

^⑦ 王正华：《抗战前期的苏联空军志愿队》，《中华民国史专题第二届讨论会论文集》，台北：“国史馆”，1993年，第693-694页。

^⑧ 中国人民抗日战争纪念馆编著：《抗战时期苏联援华史论》，第72页；买买提祖农：《抗战时期新疆在中苏关系中的地位》，《西北民族学院学报》（哲学社会科学版）1993年第3期。

中方对苏联志愿队员的要求,源于蒋介石建议苏联飞行员驾驶飞机运送来华,其在1937年8月20日要求与苏联商洽购买飞机,并先聘苏联飞行员二三十人,请其驾驶飞机到甘肃后,再飞回新疆驾机来甘。^①苏联基于自身的战略考量,增强中国的军事力量,可以牵制日本对其东线的威胁。“斯大林看到帮助中国人民进行斗争的好处,从而使日本人在中国有足够的时间来阻止任何对苏联领土的严重侵犯。”^②苏联空军志愿队的派遣,亦即苏联军援中国重要的一环。

1937年9月14日斯大林命令伏罗希洛夫,要求组织最好的志愿者到中国去,称之为绝密的Z(Zet)计划。志愿者由“西班牙人”、旅级指挥员斯穆什克维奇(Ya. V. Smushkevich)和蓬普尔(P. I. Pumpur)负责审查。在这期间,部分人员以为要前往西班牙,而被选中者多是老资格的飞行员。^③1937年10月开通从阿拉木图经兰州到汉口的航线,随即由254名飞行员和机械人员组成第一批苏联空军志愿队,由马琴率领21架CB轰炸机、库尔丘莫夫率领23架VI-16战斗机来华。10月21日,由447人组成的苏联空军志愿队第二批人员,又在阿拉木图集中,出发来华,与第一批人员共同组成4个大队,拥有飞机124架。11月,由波留宁率领的第二批CB轰炸机来到中国,驻扎汉口机场。12月底,由布拉戈维申斯基率领的M-15战斗机大队分三批来中国,驻扎南昌机场。后来,汉口和南昌就成为苏联空军志愿队的中心基地。^④许多成员是来自西班牙战场的老兵。^⑤到1938年年底,共有300名苏联人参与中国的军事航空行动。^⑥到1939年秋,苏联已经援助近1000架飞机。约有2000名苏联“志愿者”轮流承担起以加入中国空

^① 《蒋中正电蒋廷黻请协助沈德燮与苏俄商洽购买飞机并先聘俄飞行员二三十人请其驾驶飞机到甘肃后再飞回新疆驾机来甘如此不过十余次即可运完等》(1937年8月20日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090106-00012-255

^② Robin Higham & Jacob W. Kipp, *Soviet Aviation and Air Power: A Historical View*. Boulder, CO: Westview Press, 1977. P.58.

^③ 张青松：《中国上空的鹰：苏联援华航空志愿队战史：1937-1941》，第6页。

^④ 军事科学院军事历史研究部著，《中国抗日战争史（下）》，北京：解放军出版社，2015年，第225页。

^⑤ 《毛庆祥呈蒋中正苏俄拟将派往西班牙义勇军送往中国并向陕西绥德共军根据地输送武器及东迹宫将赴南京等日电译文情报日报表等十则》(1938年3月13日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00506-013

^⑥ “To Secretary Morgenthau from J. Lossing Buck: Interview with Minister Kung”, 1938.10.7&13, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.146, Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum. P.361.

军的方式援华并接受实战训练的双重任务。^①当然在“同一时刻”中,志愿队人数并没有那么多。卡利亚金指出苏联飞行员的规模可能在 200 到 300 人之间,部分成员曾在西班牙服役,大概六个月后被轮换。^②据《外籍空军志愿队参加抗日战史》的资料显示,志愿队人数最多是在 1939 年 10 月,有 425 人;到在 1940 年 6 月,仅余 48 人。^③1937-1940 年大约有 200 名苏联飞行志愿者死在中国,其中包括重轰炸机大队长库里申科、战斗机大队长拉赫曼诺夫等。^④

随苏联志愿队前来中国的空军顾问,对中国空军亦有重大影响。雷恰戈夫和布拉格维申斯基等苏联优秀飞行员,利用余暇时间对中国飞行员进行培训,并检查汉口、南昌歼击机大队驾驶技术。至 1939 年夏,苏联接受中国 1045 名飞行员、81 名领航员、198 名报务员、8354 名航空机械师到苏联有关单位进一步培训,苏联帮助新培养出来的空军人才就成为中国空军对日作战的骨干。^⑤由于欧战爆发,从 1939 年下半年至 1940 年夏季,苏联空军志愿队分批回国。此后,除在兰州驻防一支驱逐机中队外,所留 10 余人均改称顾问,兼任空军参谋学校第一、第二期空军战术课程教授,协助中国培养飞行员。^⑥

苏联志愿队作为“输出国主导型”的“志愿军”,有几个特点值得留意。第一,苏联志愿队的指挥权归属问题。苏联飞行员不受中国空军的指挥,陈纳德在他的回忆录中描述,“他们(苏联人)的战斗行为是不可预测的”。第二,苏联志愿队员的纪律性要比国际志愿者强得多。在执行任务时,处于警戒状态的战斗飞行员始终保持着“铁腕纪律”。陈纳德描述称“蚂蚁般的团队精神和坚韧精神,在日本鬼子面前群起而攻之”。^⑦第三,志愿队员的实战能力呈现变化趋势。大致上志愿

^① *The Charge in China (Peck) to the Secretary of State*, 1939.2.2, FRUS, 1939, Vol. III, P.136; *The Ambassador in the Soviet Union (Steinhardt) to the Secretary of State*, 1939.9.22, FRUS, 1939, Vol. III, P.261; F.F. Liu, *A Military History of Modern China, 1924-1949*, P.168.

^② Aleksandr Ya. Kalyagin, *Along Alien Roads*, New York: Columbia University East Asian Institute, 1983. P10.

^③ 劳家彦:《伊宁空军教导队杂忆(一)》,《中国空军》第 560 期,1986 年 9 月 5 日,第 24 页。

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.2; 万仁元、方庆秋、王奇生:《中国抗日战争大辞典》,武汉:湖北教育出版社,1995 年。

^⑤ 雪融开:《正义之剑:苏联空军志愿队援华抗日史话(1937-1945)》,四川人民出版社,2016 年,第 107 页。

^⑥ 王正华:《抗战时期外国对华军事援助》,第 128-129 页。

^⑦ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.62-63.

队初期的水准较高，作战经验较丰富；到 1939 年以后，苏联逐步将缺乏作战经验的飞行员派到中国，一段时间再调回国，另派新人来华。中国空军将领罗英德指出“大抵苏联空军飞行员来华，平均每员停留三个月左右，轮流担任警戒任务一、二次后，吸取实战经验，即整装返国”。^①

以往研究较少关注苏联志愿队员的薪资问题。1939 年 2 月，英国空军武官 R·S·艾特肯 (R.S. Aitken) 报告说，苏联飞行员每月收到 500 法币（约合 82 美元），远比当时的国际志愿者要少。^②苏联志愿队员因为待遇问题而裹足不前，^③中苏双方不断商议提升待遇。^④

1938 年 10 月，有报道称，汉口的苏联使团与中国当局的关系并不是很友好。中方对苏联志愿队积极性的部分质疑。中方称苏联志愿兵在我空军服务者虽竭诚尽力，然其建议多被置之不理，致敌机来袭时我空军所遭损失甚巨，并发现有意使飞机损坏，及出勤多次体力不能胜任等问题。^⑤1939 年 1 月 9 日，陈纳德告诉美国驻华大使馆：“很多苏联空军飞行员驾驶着苏联飞机在中国境内执勤，但这支军队某种程度上处于闲置状态，因为中国在战术性行动上无法精诚合作。”^⑥

苏联志愿队援助对其自身空军发展有着积极作用。利用“志愿者”是在西班牙内战中发展起来的适度干预政策的延伸，在中国战场研究中国和日本军队的实力，以及试验性理念、训练模式和装备的效能。^⑦对苏联而言，中日战争是一场间接体验的战争。苏联之所以援华，是因为这一时期，其在亚洲的主要目标是将日本

^① 王正华：《抗战前期的苏联空军志愿队》，《中华民国史专题第二届讨论会论文集》，台北：“国史馆”，1993 年，第 672 页。

^② ‘Report on Chinese Air Force’, 1939.4.17, FO 371/23463, F3687/118/10, P.31

^③ 《杨杰电蒋中正请赶筑中俄间铁路以利军运及苏空军优秀教材完备短期内可培成驾驶高速及大型飞机人才又苏志愿参战员因待遇裹足不前请飭航空委员会照原议办理等》（1938 年 1 月 25 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090400-00007-075

^④ 《钱大钧等呈蒋中正已与苏俄商妥提高苏俄志愿军待遇将每月津贴并入计算分九级薪级等文电日报表等二则》（1938 年 11 月 4 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00504-022

^⑤ 《杨杰电蒋中正据报苏联志愿兵在我空军服务者虽竭诚尽力然其建议多被置之不理致敌机来袭时我空军所遭损失甚巨并发现有意使飞机损坏及出勤多次体力不能胜任等》（1938 年 7 月 24 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090400-00007-138

^⑥ *The Chargé in China (Peck) to the Secretary of State*, 1939.1.10, FRUS, 1939, Vol. III, P.641.

^⑦ F.F. Liu, *A Military History of Modern China, 1924-1949*, PP.169-170.

的侧重点从攻打西伯利亚上转移开来。^①陈纳德也认为，苏联人利用中国作为对抗日本人的装备和战术的试验场，就像他们在西班牙对抗德国人和意大利人一样。中队每六个月轮换一次，以便在红军中传播经验。^②同西班牙的内战一样，苏联飞行员在中国战场也中吸取教训，取得经验。^③

从全面抗战之前中国空军的发展来看，美国因素是居于领先地位，而苏联对华的援助，不仅弥补了美国援助力度的不足，而且也打断了中国空军“美国化”的进程。苏联空军志愿队毫无疑问地成为后续美国志愿队的重要模版，而苏联因素的影响，也在某种程度上减弱中国空军对美国援助的“适配性”，这两方面的因素，都值得学界探讨与研究。

第三节 全面抗战前期中美对空中援助形式的探索

七七事变爆发后，列强除苏联之外，基本保持中立态度，未能给予中方更多的援助与支持。由于此前美方在华有较深的航空合作与利益，这使得美国对华航空政策颇为复杂。随着日本对华侵略的不断加深，美方在未进行官方支持的前提下，对民间在华航空人士的行为，予以默许与支持。鄯雷、陈纳德等活跃于中国航空事业的美国人，成为后续美国志愿队计划的主要策划者与执行者。

学界有关“飞虎队”组建的叙述中，大多溯源西班牙内战中招募志愿者对美国志愿队成立的影响，而忽视欧战爆发后盟国招募美国飞行员的行为。^④美国志愿队组建前后在程序与法律层面遇到的问题，正是由于盟国招募飞行员所开创的先例，从而极大地减少阻力。中国空军美国志愿队，无疑是美国参战前一系列志愿队行动的产物。

一、“第三次空军危机”对中国政府的战略影响

1938年中国空军危机再现，接连不断的作战使优秀飞行员的数量逐渐减少，

^① (美)阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945年的外国援助与中日货币战》，第136页。

^② Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.66.

^③ Robin Higham & Jacob W. Kipp, *Soviet Aviation and Air Power: A Historical View*. P.59.

^④ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.82-83.

10月武汉失守的时候,在外国顾问杨格看来,“中国空军几乎全军覆没”。^①陈诚认为“武汉失守起,至(民国)三十年底以前,为我空军艰苦危难之阶段”。^②到1939年年初,中方飞机数量不满100架,嗣后陆续补充200余架,因为全年损耗甚多,至年底仅存170架,而日军飞机用于作战全年平均约700架。^③由于敌机的数量和质量远超过我方,因此后方的重庆、成都、昆明、兰州、西安等城市不时遭到空袭,重庆与兰州发生多起空战。^④虽然中国空军补充了200架新机,苏联空军志愿队新机队来华参战,但始终是在困境中坚持抗战。^⑤

1939年9月,日本陆海军航空兵联合发动代号“100号作战”,这是一系列远程空袭中国大后方的开端。^⑥此后三年,中国战场的制空权完全被日军控制,各地民众遭受日军长期的空袭,蒙受了巨大的人口伤亡和财产损失。1939年,日军出动飞机14138架次,中国军民死亡和受伤人数分别达28463人和31546人;1940年,日军出动飞机12767架次,中国军民死亡和受伤人数分别达18829人和21830人。^⑦1940年9月,日军使用新研制的零式驱逐机以后,空中战场的形势更加严峻。10月初,中国已无驱逐机可供作战,而轰炸机以及在机场附近修理之旧机“殆将被敌击毁无余”。^⑧到10月底情况更为糟糕,敌机来袭“以吾无机应战,彼乃放肆无忌,为所欲为”。^⑨至该年年底,中国空军仅存飞机65架。1941年6月22日,苏德战争爆发,苏联飞行员陆续回国后,中国空中战场的作战更

^① 《空军作战经过概要》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第二编·作战经过(三)》,第107页;〔美〕阿瑟·N·杨格:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,第60页。

^② 陈诚:《八年抗战经过概要》,“国防部”史政局编,1946年,第33-34页。

^③ 《空军抗日战争经过》,台北:“国防部史政编译局”档案,档号:B5018230601/0035/152.2/3010.2,第227页。

^④ 《空军抗日战争经过》,台北:“国防部史政编译局”档案,档号:B5018230601/0035/152.2/3010.2,第228页。

^⑤ 军事科学院军事历史研究部:《中国抗日战争史(下)》,第227页。

^⑥ 〔美〕马克·皮蒂、爱德华·J·德利亚、〔英〕方德万等编著,陈力行译:《为中国而战:1937-1945年中日战争军事历史论文集》,上海:文汇出版社,2021年,第46页。

^⑦ 《空军作战经过概要》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第二编·作战经过(三)》,第124-125页。

^⑧ 《蒋介石日记》(手稿本),1940年10月5日。

^⑨ 《蒋介石日记》(手稿本),1940年10月25日。

加艰难。^①

空军危机以外,中国对外物资输入通道同样面临“危急关头”。除了苏联援助的西北通道外,中国对外物资输入亦重在西南交通。滇缅公路于1939年初投入使用,其保养和修缮工作是在极度困难中进行的。截至1939年4月,约有3万吨战争物资抵达仰光,此后越来越多的必需品分别按照与美国和苏联的贷款协议,陆续经缅甸运达中国。^②

因日本的抗议,英国政府短暂关闭“滇缅公路”三个月,造成中方空前危机。重新开启后,滇缅公路1940年底的月运输能力仅被增至5000吨左右。相比中国的防御战对海外物资的军事和社会需求,这些不过是杯水车薪,故而加快实施修建“滇缅铁路”相关计划的要求十分迫切。然而日本彻底切断滇缅交通的危险始终存在,美国顾问杨格和陈纳德不断讨论日本入侵缅甸切断滇缅路的可能性。^③在这种态势下,必须要有军事武装来保卫滇缅公路,而空军力量就是很好的选项。

中国对空中支援的基本认识,使其在争取外援中格外注意到飞机援助以及飞行员训练的重要性。与此同时,中国对苏联空军的猜疑也在一定程度上“发酵”。1938年,中方就对苏联志愿空军飞行员的积极性产生怀疑,曾谣传称苏联空军只是在表面上迎战来袭的日本空军,而实际上并不积极。^④1940年1月11日,蒋介石在日记中写道“俄空军志愿兵屡次损伤飞机与贻误工作,错认目标,大可注意,此决非偶然之事也”。^⑤然则空军危机的加剧,蒋介石在尚未获得美方援助的情况下,只能继续寻求苏联的支持。1940年5月,蒋介石召见苏联驻华军事总顾问,说明中国空军已无可匹敌之驱逐机,希望苏联把早先承诺提供的飞机赶紧运到中国。但是蒋也特别声明,中国绝不哀求苏联提供。^⑥

中国对飞机质量的需求,也可从其对中苏合建的迪化飞机制造厂看出。迪化飞机厂是1939年夏中国政府代表孙科与苏联政府商订建立的。^⑦对计划中生产飞

^① 军事科学院军事历史研究部:《中国抗日战争史(下)》,第227页。

^② (美)阿瑟·N·杨格:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,第115-116页。

^③ (美)阿瑟·N·杨格:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,第119-120页。

^④ 齐锡生:《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变(1937-1941)》,第250页。

^⑤ 《蒋介石日记》(手稿本),1940年1月11日。

^⑥ 齐锡生:《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变(1937-1941)》,第251页。

^⑦ 《驻苏大使杨杰自莫斯科呈蒋委员长报告与苏外交部拉次长洽谈关于迪化飞机厂事之谈话内容电》

机的类型，中方并不满意，蒋介石于1940年4月13日称：“E16机性能太慢，不适于今日之用；SB机飞程太短，实不应我国之需要。如设制造厂必需制造最新需用之飞机方可，否则旧式飞机直等于不设厂也，应请苏俄谅解。”^①因此，当苏联既不能从数量上满足中国空军的需求，也不能从质量上达标时，中国剩下的最优选择，便是向西方寻求援助，弥补空缺，尤其全力争取美国的援助。^②

1939-1940年中国政府寻求美国贷款援助的外交活动，是当时中国对美外交的主要内容，其目的是实现蒋介石在1938年6月提出的战时外交的基本方针：运用英美之力，以解决中日问题。^③美国政府关注到，中国政府接受苏联援助以来即力求避免过于依赖苏联，致力寻求英、法、美等国的支持，也预期到苏联援助可能随时被中止。^④在“空军劣势”局面下，中国寻求援助有战术原因与战略原因两大层面——战术原因，即“日本的航空已经发展到只有美国最好的飞机和设备才能发挥作用的程度，而且进一步需要美国参谋、飞行员和地勤人员”；战略原因，则需要借空军合作关系，推进中美关系发展成军事盟友。^⑤

在历次空军危机中，蒋介石等中国高层逐步确定空中援助的需求额度。1939年中方向苏联提出空军援助数量，旨在将前线在役飞机数量从200架增加到500架。^⑥尽管苏联难以提供足够飞机，但这500架飞机一直是中国与各方交涉空军建设最关键的数字。

中国对500架飞机的数字安排，有着自身的认知与理解。第一，中国陆军需要空中支持地面作战。由于中国地面部队完全没有空军支持，而日本空军可对其

（1940年1月9日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（三）》，第520页。

^① 《蒋委员长自重庆致立法院长孙科指示设飞机厂必须制造最新需用之飞机条谕》（1940年4月13日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（三）》，第522页。

^② 陶文钊主编：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》，武汉：武汉大学出版社，2010年，第180-181页。

^③ 任东来：《争吵不休的伙伴——美援与中美抗日同盟》，第35页。

^④ ‘The Ambassador in the Soviet Union (Steinhardt) to the Secretary of States, Moscow’, 1939.9.22, FRUS, 1939, Vol. III, The Far East, PP. 261-262.

^⑤ ‘The Origin of the Air Program for China’, ‘Memorandum on Air Program for China’, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^⑥ ‘The Charge in China (Peck) to the Secretary of State’, 1939.3.30, FRUS, 1939, Vol. III, The Far East. P.746.

肆意炸射，1940年夏季蒋介石致电宋子文：“每次（战役）我军之所以不能得到最后胜利，完全在我空军数量对日不及百一之故也。”^①1941年，蒋介石又电告宋子文：“入夏以来，敌机肆虐更甚，任意轰炸，我军民无法抬头反击，中条山失利，原因即在飞机缺乏。”^②中方认为如有500架新式飞机，就可扭转战场上的绝对劣势，甚可帮助国军反守为攻。^③

第二，发展壮大中国空军，与战术与战略两大价值。中方指出，日军在华的补给系统依赖长江及其无数支流的水运，将后方沿海补给品运送到前线。这些内河航行的船只并无防卫装备，又速度缓慢。中国如拥有足够的飞机，易使其后勤瘫痪，将有效打击日军，使其从前线后撤。^④从战略角度来看，中国西南的空军基地距离越南北部日本空军的集中地仅有五六百公里；而江浙地区几个大型完备的机场，可对台湾和日本本土的工业重镇进行攻击，或对日本海军加以攻击。^⑤蒋介石宣称，如果美国向中国空军提供足够飞机的话，就可避免美国和日本进行直接冲突。^⑥

齐锡生指出，西方学界普遍认为当时美国军方将中国政府“迷醉”于空军，归因于希冀借美国空军的力量打败日本，而中方可退缩一旁坐享其成。但从蒋介石对飞机的战略构想而言，美国向中国提供飞机，由中国军队来抵抗日军，可“避免”美日冲突，这两个逻辑之间存有巨大的差别。^⑦本文认为，蒋介石利用空军的战略作用向美国求援，从主观上或许有这种构想，但从客观上讲，中方的飞行员是无法达到这种需求。中方高层对空军运用理解的不成熟，也是后续飞机援助计划“转变”为美国志愿队计划的一种响应。

^① 《蒋介石致宋子文指示向美方接洽驱逐机轰炸机电》（1940年7月10日），吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，上海，复旦大学出版社，2008年，第40页。

^② 《宋子文致蒋介石报告代拟转呈总统申请飞机电稿内容电》（1941年7月1日），吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第93页。

^③ “Memorandum re Chinese Lend-Lease,” China Defense Supplies records, Box 40, Folder 5.

^④ “Minimum Chinese Aviation Requirements,” a document listing a desired operating force for the CAF, in “Memorandum re Chinese Lend-Lease,” China Defense Supplies records, Box 40, Folder 5.

^⑤ 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第424页

^⑥ 《蒋介石致宋子文并转胡适告以十八日与美大使会谈内容电》（1940年10月20日），吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第49页。

^⑦ 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第425页

二、美国外交新政策中的“空军”牌与同盟国空军的美国志愿者

1939年9月3日,富兰克林·罗斯福宣布美国在欧洲战争中保持中立。然而同盟国迅速寻求美国的援助和志愿者,部分美国人用他们的“双脚”来表示其外交倾向,越过加拿大边境成为志愿者。美国内部在二战问题上仍存在很大分歧,介乎“孤立”与“干预”之间,而罗斯福政府越来越倾向于后者。^①美国志愿队计划的成功,是建立在盟国空军大规模招募美国志愿者的基础之上。中国招募美国志愿者的行为,便是乘借这股东风。

二战前,航空力量的“定向”援助成为各国武力投射的手段。西班牙内战和中国抗战,给了罗斯福关于美国“中立”与“援助”的重要经验。到1939年,美国政府观察到德国和意大利在西班牙使用空军的收益,苏联则在西班牙和中国也都使用空军。^②

美国航空军工扩张的真正动力来自外国订单,这种业务在1938年以前饱受批评,所有武器制造商都被攻击为“死亡商人”。然而在欧洲战争的推动下,舆论和政府政策发生变化。^③在飞机产能的扩张背景下,美国政府高层开始使用飞机援助作为外交战略。慕尼黑危机发生后,罗斯福确信对英国和法国而言,部署军力和阻止希特勒的最有效方式是迅速让美国飞机加入他们的机群。对美国而言,向盟友出售飞机既有经济利益,又有战略利益,此举无须国会增加美军订单拨款,就可支持美国制造业的扩张。从美国进口的飞机加强盟国的空军力量,使之能够威慑希特勒。美方相信,如果战争爆发,盟军更胜一筹的空军力量就能给德国致命一击,而不需要美国的军事介入。^④内政部长哈罗德·伊克斯(Harold Ickes)表示,“从严格的防御角度来看,让法国拥有飞机,比坚持自己拥有飞机更好。”^⑤1938

^① William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.147.

^② William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.226.

^③ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, P. xvii.

^④ I. B. Holley, *Buying Aircraft: Materiel Procurement for the Army Air Forces*, Washington, DC: Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1964. P.199.

^⑤ “December 24, 1938”, Harold L. Ickes, *The secret diary of Harold L. Ickes, Vol.II*, New York: Simon and

年1月28日,罗斯福宣布,面对威胁世界和平与安全的海外战争准备,而美国的国防力量不足,要求拨款来提高美国的防御能力。1939年1月12日,罗斯福提出更大的数额要求,空军部队占全部要求的一半以上。这些拨款标志其外交政策发生根本性的变化,标志着美国“空军”力量走向扩张。^①1939年国会授权给陆军航空队的飞机上限为5500架。^②1940年罗斯福签署《国防法案》,批准的“空军”编制是:6000架飞机、3000多名军官以及45000名现役航空兵。这使美国开启了飞机生产的“大增长”。^③

1938年至1940年,罗斯福的外交政策主要是向英国提供“飞机援助”。^④在制定这项对英、法空中援助政策时,罗斯福设想美国作为武器和飞机的供应国,可补充它们自己的生产,以扩大它们的空中部队。^⑤至1940年上旬,美国已出口7000余架到西欧各国。^⑥美国参议员提出向盟国提供援助一万架飞机现可拯救数百万人的生命,可用商业公司支援模式。^⑦法国沦陷后,英国和美国共享美国飞机产量的原则确立下来,尽管实际上优先考虑的是英国。1940年7月,《纽约时报》简明扼要地把对英国的整个空中援助政策称为“飞机援助”。^⑧新任陆军部长亨利·史汀生(Henry L. Stimson)认为“在美国,占据着世界上最安全和最容易防御的位置,除错误的推理之外,没有任何借口让鸵鸟式的孤立主义浪潮席卷”。^⑨史汀生愿意下放权力,但会定期关切确保关键问题得到迅速解决。对飞行员来说具

Schuster, 1954. PP.531-532.

^① Jack Lund Schofield, *Flying Tigers' 22nd Bomb Squadron, 1942-1945 An analysis of management and leadership practices*, Ph.D Dissertation, University of Nevada, 1995. P.34.

^② R. Modley, et al., *Aerospace Facts and Figures, 1962*, Washington, DC: American Aviation Publications, 1962, PP.6-7.

^③ (美)特纳、洛巴兹著,曹玥译:《美国空军史》,第57页。

^④ 'Morgenthau hails British Plane Aid', *New York Times*, 1940.7.26, P.9

^⑤ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.200.

^⑥ *U. S. Sells 7,000 Planes To Foreign Powers Since War*, *The China Press*, 1940.4.21, P.6.

^⑦ *Immediate U. S. Aid to Allies Urged Ten Thousand Planes Now May Save Million Lives*, *The North-China Daily News*, 1940.5.27, P.7; *Senator Pepper Again Urges Aid to Allies New Bill For Sale of U. S. Planes Tabled*, *The North-China Daily News*, 1940.6.4, P.3.

^⑧ 'Morgenthau hails British Plane Aid', *New York Times*, 1940.7.26, P.9.

^⑨ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.70.

有决定性意义的是他对新武器的倡导以及与科学家的密切关系,例如加速雷达开发的举措。此外,史汀生坚信“空中力量决定国家的命运”,1940年11月,史汀生将罗伯特·A·洛维特 (Robert A. Lovett) 引入办公室,并于次年4月任命他为空军助理战争部长,由其负责空军采购、组织和公共关系等最重的任务。^①

随着国际局势变化,美国远东飞机贸易政策与对华援助政治都发生巨大转变。日本飞机制造业早期对美国技术与资源的依赖,一度是两国航空业密切的基础。日本对平民的多次轰炸,严重违反国际法,美国采取一项阻碍向日本出售飞机和飞机武器的政策。1938年7月1日,美国国务院声明“美国的政府强烈反对出售飞机或航空设备,因为这将在实质上帮助或鼓励任何国家的这种做法。”并称,“商务部将非常遗憾地颁发任何出口许可……”这些国家的武装部队正利用飞机攻击平民。^②美国制造商遵照美国国务院的要求,从1938年下半年起对日本实施非正式的飞机出口禁令。此次禁运的后果是美国几乎完全停止向日本出口所有飞机:1938年美国国务院为价值879万美元的日本飞机出口颁发许可证,而1939年降为76万美元;而在1940年前10个月,便再无许可证颁发。^③

1937 美国政府对华飞行员态度与在西班牙内战中亦有所区别——当美国在欧洲奉行积极中立的政策时,美国外交官在远东尽量忽视美国公民对军事事务的参与。罗斯福不援引中立法,不承认日本有交战国权利,使美国人民货物船只仍可往来远东,使美国政府对远东战局有过问权,有应付之自由,不失调解的地位,即有袒护中国的用意。^④然中立法的规定限制美国总统对外采取积极行动,中国争取美国对军火及军用品的援助,受到极大的约束。^⑤

美国自1939年积极充实国防,对军用必须而本身不产之品,着手购办储藏。

^① Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, P.15.

^② 'The Chief of the Office of Arms and Munitions Control, Department of State (Green), to 148 Persons and Companies Manufacturing Airplane Parts', 1938.7.1, FRUS, Japan: 1931-1941, Vol. II, PP.201-202.

^③ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.268.

^④ 《驻美大使胡适自华盛顿致侍从室第二室主任陈布雷转呈蒋委员长报告近数月来美国之国际政策及美国对中日战事各时期之策略电》,(1941年1月10日),《秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第128页。

^⑤ 王正华:《抗战时期外国对华军事援助》,第191页。

1939 年初, 由摩根索主导的美国进出口银行与中方世界贸易公司签订《桐油贷款合约》, 使得美方向中国贷款 2500 万美元。^①由于欧洲局势急转直下, 中国抗战所需的借款及军火、飞机的接济, 更仰赖美国供给。陈光甫向孔祥熙建议以中国所产的锡、钨、锑、锰运美易售现款, 购办军火, 作为续谈借款的依据。^②随着汪伪政权的建立, 美方发出支持蒋介石的讯息成了迫切的需求。1940 年 3 月 7 日, 摩根索又通过世界贸易公司, 援助中国价值 2000 万美元的锡借款。^③1940 年秋, 罗斯福派托马斯·科克伦 (Thomas Corcoran) 前往中国考察, 以评估局势。科克伦同意罗斯福的观点, 即美国应该在幕后援助中国, 即便会触犯美国中立的底线并激怒日本。“普遍有利的美国媒体使中国领导人和群众相信, 美国同情他们反对欧洲和亚洲的双重帝国主义的独立斗争。罗斯福总统对亚洲问题越来越多的个人关注, 为这种感情上的支持增加了具体的帮助。”^④

在欧战爆发后, 纵然美国政府表面维持中立, 但更多人选择以“个人身份”加入到欧洲战场中, 尤以盟国空军美国志愿者为甚。首个大规模志愿者团体是由查尔斯·斯威尼 (Sweeny) 招募的, 他希望此项招募能把美国拉进战争。^⑤1939 年 8 月 25 日, 斯维尼在巴黎宣布, 自 1938 年捷克斯洛伐克危机以来, 小规模空军部队一直在准备中。斯维尼把他的行为与一战中美国援助法国的拉法耶特中队 (Lafayette Escadrille) 相比, 他告诉媒体: “我们在 1914 年所做的从未被否决过, 没有理由不能再做一次。”^⑥1939 年 11 月, 斯维尼抵达加拿大, 以招募 150 名美国飞行员, 为波兰、芬兰、法国等被纳粹德国侵略的国家而战。法国的陷落使斯维尼“独家”帮助英国, 1940 年 6 月斯维尼联系英国空军部比弗布鲁克勋爵, 将从法国逃脱的飞行员带到英国皇家空军。1940 年 7 月 2 日, 他得到英国皇家空军

^① 任东来:《争吵不休的伙伴——美援与中美抗日同盟》, 第 17 页。

^② 《驻美代表陈光甫自华盛顿致行政院长孔祥熙建议将军用必需品而美国不产之物资运美易售现款购办军火以建立续谈及供给军火之基础电》(1939 年 4 月 3 日), 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交 (一)》, 第 250-251 页。

^③ 王正华,《抗战时期外国对华军事援助》, 第 196-197 页。

^④ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.73-74.

^⑤ Philip Caine, *American Pilots in the R.A.F: The WWII Eagle Squadrons*, Washington: Brassey's, 1993. P30.

^⑥ “U.S. Volunteers Sought In France”, New York Times, 1939.8.26, P.5

的支持，负责招募运送 25 名飞行员和 25 名后备飞行员。^①

美国能够成为飞行志愿者的输出国，有着其特殊的优势。和平时期的美国陆军航空队和海军对飞行任务有极高的标准。有能力的飞行员因为在体能、个人行为或飞行能力上的微小缺陷而被辞退——这一日益增多的失业飞行员群体成为外国寻求服务的最佳对象。^②关于这些志愿者的工资，有报道指出普通飞行员志愿者工资提高为每月 250 美元的基本工资，如果是在役的飞行员，则将升至 750 美元。飞行员接受法国空军的训练，但将以“独立于这些军队……作为美国的空中分队”。1940 年 10 月 8 日，英国空军由美国志愿者组成一支战斗中队，被称为鹰中队 (Eagle Squadrons)，并明确表示，该组织并不担心失去美国公民身份，因为成员身份不需要宣誓效忠。这一独特标志的创造者是“鹰”中队的联合创始人查尔斯·斯威尼 (Charles Sweeny)，他以美国护照上的鹰徽为灵感。^③这些飞行员自称是“追随拉法耶特中队在世界大战中树立的光辉榜样，自发加入的”。^④鹰中队的的第一任行动指挥官是前美国海军飞行员威廉·欧文·吉布森·泰勒 (William Erwin Gibson Taylor)。对参加“鹰中队”的飞行员而言，其战斗理由也并非都是为金钱而战。参加鹰中队的飞行员们声称，他们希望有机会参加战斗，并驾驶世界上最好的飞机，比如超级海军陆战队的喷火式战斗机，“我找不出任何好的理由来解释为什么我选择为别人而战”，“不安、沮丧和对飞行的热爱似乎是主要原因……或者可能是为获得个人荣誉，也许是为向别人展示我们到底是谁。”^⑤该部队助英作战亦引发中方之关注。^⑥

到珍珠港事件发生时，在“鹰中队”的旗帜下又组建两个单位，即第 121 中队和第 133 中队。无论动机多么高尚，他们的行为对美国公民来说都是非法的。根

^① William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.155.

^② William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.155.

^③ Tony Holmes, *American eagles: US fighter pilots in the RAF 1939-1945*, South Yorkshire: Pen & Sword Aviation, 2015. P.87.

^④ Philip Caine, *American Pilots in the R.A.F: The WWII Eagle Squadrons*, Washington: Brassey's, 1993. P. 75.

^⑤ Vern Haugland, *The Eagle's War: The Saga of the Eagle Squadron Pilots, 1940-1945*, Blue Ridge Summit, Penn.: TAB Aero, 1992. PP.25-31.

^⑥ 《美志愿空军助英作战》，《中国商报》1940 年 10 月 3 日第 1 版。

据定义,雇佣兵是雇佣外国的士兵。迪克西·亚历山大表示理解:“我不喜欢被称为雇佣兵,但在字典里,我们是雇佣兵。”^①这种情形使得“鹰中队”收到媒体的重视,宣传价值超过他们的实际行动,却面临着来自其他英国皇家空军飞行员的不满。^②尽管1940年的文章和新闻报道声称鹰中队是不列颠之战的一部分,71中队直至1941年春始有行动。1941年7月,飞行员格斯·戴蒙德作为率先杀敌的美国人引起公众舆论之关注。^③好莱坞立刻制作一部名为《鹰中队》的电影,大大美化了这支部队。“许多英国公众将鹰中队视为一种信号,表明美国已经准备好、并且有能力帮助推进这场战争”。^④在1942年被美国陆军航空队收编之前,鹰中队总共有73.5架的击落数被证实,在英国皇家空军中也是属于表现出色。^⑤

除鹰中队以外,克莱顿·奈特委员会在美国招募飞行员是盟国在美国招募志愿队发展的重要环节。欧战爆发后,英国空军通过一项“英联邦空中训练计划”(BCATS)的联邦防空计划,加拿大被指定为英国的“民主机场”。由于远离前线的安全训练场,加拿大皇家空军将为日益壮大的英国空军提供新的飞行员。美国在欧洲战争中宣布保持中立的第二天,加拿大前王牌飞行员威廉·比利·毕晓普(Billy Bishop)呼吁启动一项计划,这一举动最终得到加拿大空军的批准,以改变加拿大缺乏足够的人力来完成英联邦空中训练计划”。该计划有两个主要问题。第一,皇家空军缺乏飞机,故需要美国的飞机厂商来解决。第二个问题就是缺少飞行员。毕晓普认为加拿大需要的是指导员和轮渡飞行员,而不是战斗机飞行员,而美国是世界上失业却有经验的飞行员最多的地方。^⑥1939年9月4日,毕晓普拜访其一战战友克莱顿·奈特(Clayton Knight),两人很快一拍即合,建立一个甄

^① Vern Haugland, *The Eagle's War: The Saga of the Eagle Squadron Pilots, 1940-1945*, Blue Ridge Summit, Penn.: TAB Aero, 1992. P.212.

^② Philip Caine, *American Pilots in the R.A.F: The WWII Eagle Squadrons*, Washington: Brassey's, 1993. P.139.

^③ Vern Haugland, *The Eagle Squadrons: Yanks in the RAF, 1940-42*, Blue Ridge Summit, Penn.: TAB Aero, 1992. P.47.

^④ Philip Caine, *American Pilots in the R.A.F: The WWII Eagle Squadrons*, Washington: Brassey's, 1993. PP.150, 185.

^⑤ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.166.

^⑥ F. J. Hatch, *Aerodrome of Democracy: Canada and the British Commonwealth Air Training Plan, 1939-1945*, Ottawa: Department of National Defence, 1983, PP.86-87.

别组织，找出美国合适的飞行员，并剔除那些不受欢迎的人。^①

法国的沦陷加剧了克莱顿·奈特委员会工作的紧迫性。不列颠空战和查尔斯·斯维尼作为招募人员的“退休”让克莱顿·奈特委员会接受皇家空军的招募业务。比弗布鲁克勋爵遂敦促奈特招募轮渡飞行员，以便将美国提供的飞机运送到英国。一名稳定的轮渡驾驶员成了所有志愿飞行员中最受珍视的人——他们的薪水每月高达 1500 美元，是 20 世纪 30 年代大多数雇佣兵的三倍，这吸引了大量美国飞行员。^②1941 年 3 月美国推出《租借法案》后，美国新生产出来的飞机大量支援给英国。每 22000 架飞机里，有 7000 架派往英国，有 10000 架留给美国陆军空军使用。美国陆军航空队司令阿诺德（Henry Harley Arnold）不同意让英国获得更多的飞机份额，他在政治上还是极其理性的，他设法将《租借法案》掌握在可控范围之内。他建议美国飞行员跨越北大西洋渡运飞机，在六个月的时间里，飞机渡运指挥部共为英国运送了 1350 架飞机。^③

随着美国陆军航空队在战前的扩张吸引了大量飞行员，美国可用的飞行员数量正在减少。1941 年 8 月 13 日，克莱顿·奈特委员会改名为加拿大航空局（Canadian Aviation Bureau）。珍珠港事件爆发后，加拿大主要的征募行动结束，而克莱顿奈特委员会也已经完成其使命。统计显示，共有 29540 名美国人参加筛选，有 3846 人被认为值得被送往加拿大，2755 名飞行员被派往加拿大皇家空军，大约 537 人被拒用；英国皇家空军则是在 849 人中选用 657 人；剩下的成员基本从事跨大西洋航线的轮渡上。每名成员征募费用估计为 350 美元，如果考虑到 300 个飞行小时的基准成本大约是 2 万到 3 万美元的训练费用，该委员会估计这为皇家空军节省了 3000 万美元。^④

随着英国局势的恶化，美国政府越来越接近公开援助。1941 年，加拿大和英国提出新的招募计划，寻找合格人员来接受“无线电测向”培训。罗斯福批准招募

^① William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.170.

^② William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.185.

^③ （美）特纳、洛巴兹著，曹玥译：《美国空军史》，第 63 页。

^④ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, PP.196-197.

美国人与雷达工作，仅要求“招募站（实际上）不要在美国开设”。6月24日的新闻发布会上，当被问及是否支持美国人加入英国或加拿大军队时，罗斯福回答称“任何想要参军的美公民都有绝对的权利这样做”；在随后的提问中，记者提问这可否适用于中国，罗斯福也表示同意。^①

无论是鹰中队还是克莱顿·奈特委员会，对美国人来说是向盟国提供公开援助的又一步。欧洲志愿者的行动，无疑在法律上肃清了美国招募志愿者的障碍。远东危机不断加深，而中国政府恰好于此时向美方寻求进一步的空中援助。罗斯福政府在欧洲行动的基础上，更进一步招募美国军人，对一个表面上与美国处于和平状态的国家采取敌对行动。这一切行动的背后，存在显著的历史逻辑，值得深思与探讨。

三、鄱雷、陈纳德等美国在华民间人士对中国航空事业的帮助

全面抗战爆发后，在美国政府保持中立的同时，以鄱雷、陈纳德等为代表的美国亲华航空人士，继续为中国航空业的发展而努力。他们都遇到不同程度的挫折与困难，一度要放弃在华事业，但最终出于各种目的，帮助中国去获取美国的援助，并成为中国空军美国志愿队组建的原动力。

作为全面抗战前中国最大的飞机制造厂，中央飞机制造厂的存续，代表着中国自身维持空军作战能力的下限。1937年全面抗战的爆发，中央飞机制造厂无法在杭州运转，各方为工厂的搬迁准备多种方案。9月3日，国民政府先指示将工厂迁至武昌南湖机场；^②在鄱雷与中央飞机制造厂内部商讨下，11月改迁至汉口，使用标准真空石油公司的厂房。^③1938年1月1日，工厂复工生产，每月能生产三架轰炸机。作为中美合营的飞机厂，美国国务卿赫尔却认为“该工厂视为一家根本上不涉及任何美国实质性利益的中国企业，因此不能要求美国提供保护”。^④当日军明显威胁武汉三镇时，国民政府财政部长孔祥熙请中央飞机制造厂

^① William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.195.

^② 《空军沿革史初稿》，中国第二历史档案馆藏，档案号：787-581

^③ 《中央杭州飞机制造厂监理王助致孔祥熙》（1937年11月6日），*H. H. Kung Papers*, Box 91, Folder 19.

^④ ‘*The Secretary of State to the Consul General at Hankow (Josselyn)*’, 1938.1.19, FRUS, 1938, Vol. IV, P.240.

副总裁布鲁斯·莱顿 (Bruce G. Leighton) 调查将飞机工厂搬到昆明的可能性。^①

鄱雷起初也支持把工厂搬到昆明,但有几个因素改变其决定。首先,工厂在昆明仍会受到日本的空袭;其次,为工厂提供物资的滇越铁路可能将关闭;第三,从海防到昆明的铁路运输的费用太贵。^②鄱雷最终决定将新厂址选在垒允,他还拜访法属印度支那政府、海关和铁路当局,以便安排今后的物资转运。^③1938年8月中央飞机制造厂与中方签订新协议,中方将向中央飞机制造公司保证每年100万美元的生产订单。11月,中国政府批准鄱雷的计划,30名美国技术人员和500名中国员工,连同家属约1500人,随厂搬迁到云南。^④

除垒允厂外,各方也希望能在缅甸设厂。1938年12月中旬,孔祥熙和英国驻华大使卡尔会面,探讨在仰光建立一家中国独资运营的飞机制造厂的可能。英国经过争论,最终反对建厂,认为这些飞机可能“立马就被摧毁,不管是由于中国的无能,还是日本的攻击”。^⑤1939年1月中旬,英国外交大臣哈利法克斯勋爵 (Lord Halifax) 和首相内维尔·张伯伦 (Neville Chamberlain) 决定,反对“任何在缅甸建立为中国组装飞机工厂的计划”。^⑥

1939年,中央飞机制造厂与中国政府再订新约。^⑦6月签订的第一份合同为工厂提供价值550万美元的材料,9月签订的第二份合同要求出售价值约750万美元的飞机材料和部件。^⑧1939年9月,欧洲战争爆发,法国向美国柯蒂斯-莱特公司预订大量订单,这影响了联洲公司从美国进口配件的订单。中央飞机制造厂的未来也因为国民政府没有承担他们在垒允工厂的投资份额而受到损害,而建造

^① Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, PP.293-294.

^② Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.294; 《中国的新飞机厂设于西内森林中》,《新青年(上海)》1939年第1卷第2期,第15页。

^③ 《空军沿革史初稿》,中国第二历史档案馆藏,档案号:787-581

^④ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.296.

^⑤ “Telegram from Japan R. Craigie,” 1939.1.13, FO 371/23462, F408/118/10. P.51.

^⑥ Minute by N. B. Ronald, 1939.1.20, FO 371/23462, F408/118/10. P.50.

^⑦ 《孔祥熙呈蒋中正中美合办中航飞机制造厂新合约改订经过并列表附呈补充合约修正条件文电日报表》(1939年6月6日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00516-030

^⑧ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.297.

垒允工厂及其他设施的费用是鄱雷所承担。作为一名商人，他对自己工厂前景产生担忧。^①

中央飞机制造厂的困境有如下几种情形：一、由于中方依赖苏制飞机，中央飞机制造厂的产品没有价格竞争力。1938年4月，莱顿注意到苏联提供的飞机按成本计算远远低于美国联洲航空公司所能提供的任何一架飞机。二、中央飞机制造厂的实际产能远远不足。按照设想，新工厂的年生产能力设计在250-300架飞机之间。^②然而到1940年9月只生产了30架霍克III驱逐机。^③

在滇缅公路封闭前，鄱雷就已经感受到运输的困难，因而希望英方能允许他将物资空运到垒允。在英国外交部，约翰·亨尼克-梅杰（John Henniker-Major）认为此举对日本人来说是极具“挑衅的”，“可能导致各种事件”。^④1939年，英国首相内维尔·张伯伦（Neville Chamberlain）颁布一项禁令，禁止在缅甸架设军用飞机出口到中国，以避免日本的不满。^⑤在英国关闭滇缅公路以后，由于缅甸禁止从其港口再出口特定的军事物资，垒允飞机制造厂的材料即将耗尽。尤其是中央飞机制造厂的燃料全部从缅甸采购，占去美国出口到中国的燃料的40%。^⑥没有燃料，飞机无法进行测试，增加了工厂生产可能会停止的可能性。^⑦在英国政府的指示下，缅甸还在禁运物品清单上增加“飞机和部件”。中央飞机制造厂的库存已经耗尽，几乎处于闲置状态，工厂关闭只是时间问题。^⑧好在英国根据国际形势，于1940年10月17日解除对缅甸运往中国的武器、弹药和其他战争物资的

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.20.

^② "Thrice-Moved Airplane Plant Now Turns Out One Plane Daily", *The China Weekly Review*, 1940.1.6, P.199.

^③ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.299.

^④ "Proposed aeroplane service between Hong Kong and Loiwing in connexion with factory at Loiwing", 1939.8.30, FO 371/23462, F9709/118/10; "The Intercontinent Corporation to the Harbor Master Hong Kong", 1939.7.28, FO 371/23462, F9709/118/10, PP.191-195.

^⑤ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, PP.211-212.

^⑥ *American consul at Rangoon (Brady), memorandum to secretary of state*, 1940.3.9, Diaries of Henry Morgenthau, Vol.246.

^⑦ *American vice consul at Rangoon (W. Leonard Parker), telegram to secretary of state*, 1940.7.20, Diaries of Henry Morgenthau, Vol 284.

^⑧ *American vice consul at Rangoon (Parker), dispatch to secretary of state*, 1940.8.12, Diaries of Henry Morgenthau, Vol.324.

禁令。随着中央飞机制造厂的复生产，引起日军的注意，工厂成为日本空军的主要目标之一。1940年10月26日，36架日本飞机轰炸这家工厂。^①对建筑物、设备、机械、材料和工具的损害并没有太大，但还是大大延误了生产。^②

除在垒允建设中央飞机制造厂之外，鄱雷个人为追逐商业利益，在积极开拓与英属缅甸、印度的合作关系。这也在无形之中，打开与英国的沟通渠道，与英国官方、缅甸当局有着良好的合作基础。在1937-1939年期间，鄱雷通过一系列在香港组装或制造飞机的提议，与英国及香港当局相识，不过英国拒绝批准在香港开展此类业务，以避免日本的负面反应。^③由于对垒允厂的情况感到焦虑，鄱雷试图在印度开展新业务。1940年8月21日，印度方面向英国政府提交鄱雷在印度工厂计划的全部细节。^④日军对垒允的轰炸，也改变了各方对中央飞机制造厂的态度。在日本轰炸之前，英国政府历来遵守禁止在英国领土上组装飞机并将其飞入中国的禁令，并对鄱雷通过印度设厂向出售中国飞机的计划犹豫不决。然而，由于日本轰炸，英国外交部有充分的理由要求废除限制。英国外交部现在看到通过帮助中国企业开展组装业务而获得信誉的机会。^⑤孔祥熙也提议与英美磋商交涉，以将中央飞机制造厂迁至缅甸，^⑥蒋介石亦望能赶紧办理缅甸飞机制造厂。^⑦1940年12月底，缅甸政府进一步允许联洲公司在仰光附近的明加拉顿机场为中国空军建造72架飞机。1941年1月4日，英国当局正式批准从垒允移走这些机器，并允许中国飞行员将飞机摆渡回中国。^⑧

在全面抗战初期，美国教官也参与到空军作战指挥中。宋美龄曾安排两名有

^① 'Governor of Burma to Secretary of State for Burma', 1940.10.19, FO 371/25194 W10349/8101/49.

^② Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.301.

^③ 'Proposed erection in Hong Kong of factory for manufacture of commercial and military aeroplanes', 1938.3.26, FO 371/22157 F3284/3284/10.

^④ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.214.

^⑤ 'Loiwing Aircraft factory', 1940.11.5, FO 371/25194 W11578/8101/49.

^⑥ 《孔祥熙电蒋中正与英美磋商交涉中央飞机制造厂迁缅情形》（1940年11月15日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00293-045

^⑦ 《蒋中正电孔祥熙周至柔限期催办缅甸飞机制造厂》（1940年12月14日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00041-022

^⑧ *Aide Memoire from British Embassy Washington*, 1941.1.7, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

轰炸机经验的运输飞行员，朱利叶斯·巴尔(Julius Barr)和罗伊尔·伦纳德(Royal Leonard)，负责中国轰炸中队——总共大约有 40 架美国制造的轻型轰炸机。^①美国顾问发现，中国轰炸机飞行员的技术水平较低，并且缺乏团队合作意识。^②另外两名美国人斯特林·塔图姆(Sterling Tatum)和比利·麦克唐纳(Billy McDonald)分别协助观察机和驱逐机部队。美国机械师也被指派负责监督飞机修理的特殊职能。负责仓库维修的西布尔·史密斯发现，中国人普遍不愿意也不善于学习西方人传授的维修方法。^③

当然，中国空军也对美国教官颇有微词，1937 年 11 月就有军官认为空军一蹶不振之因素在美国顾问陈纳德的措施欠妥。^④而随着苏联顾问与志愿队的到来，美国顾问的话语权逐渐丧失。1938 年 2 月中国空军会汇报称空军顾问陈纳德对空军战略见解及敌情判断，与苏联顾问见解不同，双方对作战主张未能协调。^⑤最终，陈纳德离开了空军作战的决策层，只负责航空学校的训练工作。

1937 年 10 月，中央航空学校从杭州迁至昆明，更名为“空军军官学校”，只培养飞行军官。1938 年 1 月 16 日，蒋介石指示中国空军总指挥周至柔向陈纳德咨询，并要求陈纳德对中国飞行员进行为期两年的培训。^⑥尽管陈纳德不再参与前线，但蒋介石仍时不时召见他，关系不算疏远。^⑦但在美国大使詹森看来，陈纳德自此远离中国空军的决策层。^⑧

^① Royal Leonard, *I flew for China: Chiang-Kai-shek's personal pilot*, Doubleday, Doran and Company, Inc., 1942. PP. 72-132, 144.

^② Royal Leonard, *I flew for China: Chiang-Kai-shek's personal pilot*, P. 262.

^③ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P23.

^④ 《汤卜生电蒋中正空军一蹶不振之因素在陈纳德措施欠妥等文电日报表》(1937 年 11 月 30 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00487-053

^⑤ 《黄光锐等电蒋中正据报空军顾问陈纳德对空军战略见解及敌情判断与苏俄籍顾问见解不同故双方对作战主张未能协调等情报日报表等四则》(1938 年 2 月 9 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00510-011

^⑥ 《蒋中正电周至柔前批定空军两年训练计划应即定期实施请与陈纳德切商并请其负责主持对于训练器材之购办与训练地点及其设备等皆应切实规定详报》(1938 年 1 月 16 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090106-00013-153。

^⑦ 《蒋中正电周至柔请陈纳德顾问下月初五前来渝一叙》(1938 年 12 月 29 日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00018-057

^⑧ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.215.

陈纳德于1938年夏天前往云南履职,学校里的美国教官还有:约翰尼·普雷斯顿、弗兰克·希格斯、吉姆·布莱索、L·G·霍斯顿、埃米尔·斯科特、哈罗德·约翰逊、比利·切里米森、哈罗德·穆尔、波特纳·卡尼等,他们都是有多年飞行经验的教官。^①陈纳德继续从美国引进少数前空军飞行员,其中包括克劳德·布莱恩特·阿岱尔(Claude Bryant Adair),他后来在招募志愿队中发挥重要作用。^②

为更有效地训练中国飞行员,1939年6月,陈纳德向蒋介石提交关于训练计划的报告,建议美国教官应该在航空学校拥有更多的权力,^③并对飞行训练提出新的意见。^④先前,陈纳德曾申请调动一些学员,但中方“为顾虑学校人事行政系统起见仍以周至柔办理为妥”^⑤。

纵然陈纳德等美国教官十分努力地工作,但如果以西方航空训练的标准来看,仍存在不足与缺陷。首先是飞机数量不足。1938年一份报告指出,中国航空学校的基础训练是在30架道格拉斯飞机上进行的,但“所有的训练飞机都很旧,无法使用。他们人数不足,设备简陋,无法培养学生。”^⑥第二,学员飞行时间不足。尽管这些学校的课程与美国陆军航空训练学校的课程是平行的,但有报告指出“学员完成训练后大约有200个飞行小时”,仅及美国本土“学员的五分之一”,而最大的原因是训练飞机和材料短缺。^⑦第三个问题是教官数量少。1939年5月,驻菲律宾美军司令部的美国陆军情报官员彼得·勒托尼(Peter LeToney)对云南的飞行训练进行评估,观察到中国教官负责所有教学,而美国人则充当检查和试飞员,并提供一般的咨询服务。“如果他们能亲自指导学员,可能会取得更好的成绩,但这是不可能的,因为缺少足够的美国人”。最后,外国观察家认为中国学

^① Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.74.

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.66.

^③ 《陈纳德呈蒋中正霍克机训练责任作战训练及建议》(1939年6月7日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00007-041

^④ 《周至柔呈蒋中正顾问陈纳德建议关于飞行训练各项意见及航空委员会分别处办情形报请鉴核文电日报表》(1939年6月18日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00516-099

^⑤ 《钱大钧呈蒋中正以陈纳德函请调蔡锡昌等调服作战任务为顾虑学校人事行政系统起见仍以周至柔办理为妥等文电日报表》(1939年2月23日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00514-101

^⑥ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.177.

^⑦ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, PP.177-178.

员中存有纪律问题,影响了学校的成效。“虽然中国学员一开始取得良好的进步,但由于与中国老飞行员的接触,他们很快就被‘毁掉了’:徇私舞弊、护‘面子’、贪赃枉法、缺乏纪律,从而不听劝告、不听指挥、不服从命令;所有这些都不利于中国建立令人满意的空军。总之,中国特色是不适应现代空军的。”^①陈纳德在向美国国务院汇报时,曾指出“中国当局对外国顾问的态度通常是傲慢、嫉妒和不合作,至少对相关中国军官而言是这样”。^②为此,蒋介石还多次提出要让中方教官与美国教官“虚心合作”。^③

学界对于抗战中航空学校的成效就有三种不同的说法,其一认为这是成功的,尤其是得到陈纳德等美国教官的协助,成功培训约 900 名优秀学员^④;其二认为这是彻底的失败;其三认为在苏联的干预下,成效不大。^⑤本文认为,如果从中方对空军飞行员的作战要求来看,昆明航校的成果是成功的,至少能缓解中国飞行员的燃眉之急。但若从打败日本飞行员,夺取中国战场的制空权角度来讲,则依靠这所航空学校培养人才,确实杯水车薪。几年来与中方的合作与摩擦,也让陈纳德越来越相信在更多的中国飞行员与地勤人员接受美式训练以前,自己没有办法克服文化与技术的代沟,从而指挥他们有效投入对日作战,也因此除向美国政府要求飞机外,还应该争取更多的美国飞行员与地勤人员来到中国。

从中国空军危机以及中国政府历次所采取的策略来看,美国志愿队计划的起源,是两大利益需求结合下的产物。第一条是“自上而下”的,即美国政府发现用空中援助是能最快与最大限度实现对盟友的帮助,而中国政府则迫切需要得到外界实质援助来增强国民士气。另一条是“自下而上”的,来源于民间航空业人士的推动。空军发展到 1940 年,其飞机的质量与数量都面临巨大的变革,连带的是培养飞行员的质量与数量的成本也在悄然上升。而在此过程中,代表着美国航空工业利益的鄱雷,和代表着美国在华空军“顾问”利益的陈纳德,一方面在自下而

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, PP.181-183.

^② *The Chargé in China (Peck) to the Secretary of State*, 1939.1.10, FRUS, 1939, Vol. III, P.641.

^③ 《蒋中正电周至柔继续聘用昆明航校美国教官顾问如有不妥应待陈纳德返回时商议解决并令张治中与美教官虚心合作》(1940 年 2 月 1 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-090106-00014-300

^④ Guangqiu Xu, *War Wings, the United States and Chinese Military Aviation, 1929-1949*, P.138.

^⑤ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.183.

上的过程起到促进作用,另一方面在两国高层推动自上而下的实践中发挥了桥梁的重要作用。中美两国高层对空战援助形式的探索,以及盟国间一系列空军志愿队的行为,是推动美国志愿队计划的主要助力。

第二章 志愿队的筹划与招募

1940 年中美两国对空中援助的认知均发生巨大改变。对中国而言,由于中国空军与苏联志愿队逐渐丧失制空权,日军的轰炸对中国后方军民士气的打击显而易见,中国渴望更多的空中援助;而对美国而言,以罗斯福为代表的美国高层,在太平洋战争爆发前即不断加大对空军建设的投入,使其能利用飞机援助作为外交策略,来支援世界上反法西斯作战的各国。中美两国政府的上述改变,为双方走向空中合作奠定基础。太平洋战争爆发前,中美两国围绕军事合作展开的交涉与努力,主要聚焦于如何落实“飞机援助”与“志愿队组建”两个问题。

在美国志愿队筹划过程中,鄱雷与联洲公司的角色不可忽视。中美双方对联洲公司“中间商”从中牟利的身份并不认可,但却又不得不借用其民间代理的优势。基于各方利益的考量,中方最终选定由联洲公司参与控股的中央飞机制造厂作为志愿队的代理运营机构。鄱雷、莱顿等人积极参与志愿者招募工作,在美国官方的授权下,招募第一批志愿队员来华助战。

第一节 志愿队计划的两条路径

关于美国志愿队计划的具体提出者,学术界尚有争议,并无定论。本研究认为志愿队并非由中国或美国单方面组建,而是建立在盟国空军大规模招募美国志愿者的基础之上,以及中美战略利益相互利用与合作的进程之中。

有关美国“志愿队”构想的提出者,学术界有几种看法。大多数人认为最早有此构想者应该是陈纳德,而且他在自己的回忆录中也是持有这样的看法,认为除非有美国的飞行员与地勤人员在自己的指挥下投入战斗,否则中国空军将难以在战场上应对日本人的挑战。^①本文认为,志愿队计划的实现,存在两条路径,即“自下而上”的民间招募,与“自上而下”的官方合作。

一、“自下而上”的策划:“志愿队”计划之雏形

1938 年,陈纳德就和鄱雷讨论组建一支新的志愿队。当国际中队解散之际,

^① 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第 20 页。

前飞行员吉本 (Elwyn Gibbon) 询问陈纳德有无新工作, 陈纳德回答说有一个“正在讨论中的项目”。后来, 吉本收到从中国寄来的圣诞卡, 上面写着“W·D·鄱雷, 香港联洲公司, 应聘特种飞行队飞行员一职。”^①1939 年底, 陈纳德在返回美国休假的期间与鄱雷、莱顿两人会面, 他们三人花了相当长的时间一同巡视美国各地的飞机生产线。

中国官方对志愿队行动的主要推动者则是孔祥熙。1939 年 5 月, 孔祥熙邀请鄱雷与联洲公司的副总裁 B. G. 莱顿会谈。孔祥熙指出, 中国最迫切的需求之一是建立由美国志愿飞行员组成的外籍志愿队, 给予中国军队空中支援。孔祥熙同样引用第一次世界大战期间由美国飞行员组成的拉法耶特中队 (Lafayette Escadrille) 法国所做的壮举。^②根据鄱雷后来的描述, 他承诺“尽一切可能将中国的问题摆在美国各种有影响力的人面前”。^③钱昌祚也在其回忆中谈到孔祥熙曾告诉鄱雷请他招募一批飞行人员, 掩护中央飞机制造厂及滇缅公路, 对中国抗战做出贡献。^④

1940 年 1 月, 作为前美国海军军官, 莱顿联系海军部旧友, 向他们解释中国的情况。在向美国政府展开“游说”的过程中, 莱顿的要求比孔祥熙在 1939 年 10 月提出的纯粹的商业需求更进一步。他提出创建一支驻扎在垒允中央飞机制造厂的空中游击队。^⑤1940 年 1 月 16 日, 莱顿拜访海军情报局局长、海军上将沃尔特·安德森 (Walter Stratton Anderson) 等人。莱顿在致海军高层的备忘录中说, 如果派遣飞机轰炸日本在中国最重要的水运补给线, 日本的军事部署将变得脆弱; 中方支持这样的战术, 但认为中国空军部队缺乏开展这样空中行动所需要的飞行员、装备、训练以及组织工作; 如果美国银行 (在美国政府的支持下) 向国民政府贷款 2500 万美元, 中方就能购买到 100 架轰炸机、100 架战斗机以及 50 架运输机。莱顿说, 如果美国允许招募飞行员, 联洲航空公司将通过与中国的

^① Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.61.

^② Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, PP.283-284.

^③ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, PP.106-107.

^④ 钱昌祚:《浮生百记》, 台北: 传记文学出版社, 1975 年, 第 58 页。

^⑤ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.23.

私人合同雇佣飞行员，“不需要美国政府的直接参与”。^①为提高美方的信心，莱顿描述中央飞机制造厂在垒允工厂的产能为每年 200 架飞机，有 15 名美国专家和大约 1500 名中国雇员。他计划扩大到 3000 名中国人，并雇佣 10 名美国专家。联洲公司还曾向美国订购材料，在重庆的一家政府工厂制造 60 架苏联飞机。^②

美国海军部门负责人欧内斯特·金(Ernest King)在 1940 年 1 月 29 日致莱顿的信中对其所述中国情形表示认可。莱顿得以代表联洲公司与美国海军部不断交涉。1940 年 5 月 6 日，海军部备忘录描述联洲公司已经奠定的特殊空军部队的基础工作：该部队正在向中国运送大约 270 架飞机，并能以同样的方式处理组装两到三倍的飞机。联洲公司通过现有的人员和设施已经具备接待访问部队的手段。所需要的只是私人银行的信贷，以便在“纯属自发的商业基础上，在我国政府没有直接的正式计划的情况下，进行持续的计划”。^③

莱顿方案终究搁浅，主要原因在于中央飞机制造厂的产能限制，以及无法兑付正常的商业采购。英国外交部的档案披露，孔祥熙曾经要求鄧雷将 50 架伏尔提 V-12 远程轰炸机转卖给英国。孔祥熙将此形容为是他和蒋介石为“与盟国的国际关系”而做出的巨大牺牲。^④英方指出，中国决定卖掉伏尔提轰炸机的原因是，他们“无法履行向鄧雷支付现金的义务”，鄧雷现在正试图“把自己的精力投入其他地方”。^⑤从 1940 年夏天起，垒允的中央飞机制造厂遭到重大打击，联洲公司也出现越来越多的财政、后勤和战略困难。由此可见，以纯粹的商业形式来招募志愿者组建志愿队，并不可行。而如要美国官方出马，则需要美国高层改变孤立主义的政策，以及法律对志愿者的约束。而正是欧战爆发后盟国招募志愿者的行为，为中国的志愿队计划献上“助攻”。

就空军而言，当时中国面临着僵局：一方面，苏联的空中援助正在逐渐减少；

^① “The Origin of the Air Program for China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^② “The Origin of the Air Program for China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^③ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, PP.210-211.

^④ “Production of aeroplanes for the Allies at Loiwing factory”, 1940.5.31, FO 371/25194, W8101/8101/49; “Governor of Burma to Secretary of State for Burma”, 1940.6.21, FO 371/25194, W8101/8101/49, P.219.

^⑤ “W. D. Croft to Nigel Ronald”, 1940.10.7, FO 371/25194, W8101/8101/49. P.243.

另一方面,原先准备通过美国联洲航空公司下单采购的美国飞机,变得既买不起又不能正常提货。随着孔祥熙与鄱雷之间的旧协议走向失效,蒋介石也在寻找其他能采购到飞机的方法,既不需要销售佣金,也不需要和像鄱雷这样的“中间人”协商。1940年3月,他派遣王家骥和王承斌前往美国,探索如何绕开鄱雷获得美国的战斗机。^①

二、中国政府争取美国飞机援助的努力

中国政府争取飞机援助的努力主要包含两个方面,一方面是通过鄱雷、陈纳德等人从民间争取飞机订单与招募志愿者;而另一方面则是通过外交攻势,以取得飞机购买的优先权。全面抗战爆发后,美国政府限制本国飞机对华销售,1937年至1940年间共向中国出口了279架飞机。在1937年,中国在购买美国飞机的国家中排名第一;1938年中国跌至第三位;1939年,由于对苏联飞机的依赖,中国跌至第21位;直到1940年中国才再次上升到第三位。^②

根据美国飞机与军火贸易的一般性规定,飞机制造商及其外国客户要出口任何军事装备需申请许可证,其步骤首先需要向财政部总统联络委员会提出申请。财政部长摩根索藉此拥有掌控国外军事飞机订单的特殊权力,人称“航空沙皇”。在这套程序中,中国作为采购方非常吃亏,在飞机份额上远远不敌美军和英军的激烈竞争。中方采购代表欲得更多飞机,只可期待美国政府内支持者的全力帮助,以提升采购的优先级。^③

1940年以来,日军南进意图愈发清晰,中美战略利益日渐趋同,蒋介石于1940年6月特派宋子文为代表赴美,授予商洽一切之全权,争取军经援助。^④蒋介石请宋子文在面见罗斯福时注意说明,“美国若旁观到底,不速干涉,则于我抗战不利,甚想美政府必能为我国设法援助”。^⑤对宋子文而言,此行需要运用与

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, PP.28-29.

^② 'Secretary of State to the Ambassador in China (Johnson)', 1940.10.24, FRUS, 1940, IV, PP.679-682.

^③ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.30.

^④ 《蒋委员长自重庆致美国总统罗斯福告以己派宋子文先生为代表赴美全权商洽一切函》(1940年6月14日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第274页。

^⑤ 《蒋介石致宋子文囑见罗斯福时须说明各点电(1940年6月26日)》,吴景平、郭岱君主编:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第39页。

美国高层政要的良好关系，抵美不久便向财政部长摩根索寻求帮助，始终“强调飞机援华的重要性”。^①

7月6日，蒋介石指示宋子文交涉军火，订购驱逐机以150架为准。^②同时命令宋子文与王承斌担任飞机采购联络人，渴望获得法国飞机份额。蒋介石指出，如中国能得到美国已运往法国军事装备的“十分之一”，就能大有所用。^③7月10日，蒋介石再次希望美国能向中国出口300架最新型的战斗机和50到100架远程重型轰炸机，强调“我军之所以不能得到最后胜利，完全在我空军数量对日不及百一之故”。^④蒋介石更称“可因美助华而得复兴，是中国历史上永不能遗忘美国之盛情高义”。^⑤7月12日，宋子文向美国政府递交蒋介石的援助要求：5000万美元以稳定中国的货币；300架战斗机和100架轰炸机，总价大约4000万美元；其余价值3000万美元的军用物资，可在美国或苏联采购。蒋介石还要求美国提供资金和专业人士帮助改善中国的交通运输，当务之急是铺设滇缅公路。^⑥

此刻英国飞机订单压倒中方的迫切需求，挤满了美国的工厂。7月23日，美国军种和英国采购委员会代表举行会议，一致同意“在接下来的两个财政年度采购飞机和发动机应协调一致，共同努力”，英国已经在美国订购8275架飞机，并且规定应允许他们额外订购6118架飞机。这意味着英国甚至比美国陆军或海军获得更高的飞机生产优先权。^⑦在这种情形下，中国以常规方式购机几无可能。

除宋子文在对美高层外交运作外，中方还由财政顾问杨格和王承斌一起寻找可供采购的飞机。前中国空军首席教官裘伟德时任美国航空商会（the American

^① 《与美国财政部长摩根索谈话记录（1940年6月28日）》，吴景平、郭岱君主编：《风云际会——宋子文与外国人士会谈记录（1940-1949）》，上海：复旦大学出版社，2010年，第27页。

^② 《蒋委员长自重庆致驻美代表宋子文指示订购军械与飞机之数量电》（1940年7月6日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第409-410页。

^③ 《蒋介石致宋子文指示军械飞机定购数量及借款数目请兄相机决定电（1940年7月7日）》，吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第41页。

^④ 《蒋介石致宋子文指示向美国接洽驱逐机轰炸机电》（1940年7月10日），吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第40页。

^⑤ 《蒋介石致宋子文密示借款事不必与胡适相商请兄径自进行电（1940年7月12日）》，吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第41页。

^⑥ “Aid to China, received from T. V. Soong”, 1940.7.12, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol. 282, PP.293-295.

^⑦ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, P.267.

Aeronautic Chamber of Commerce) 主席, 指出瑞典飞机订单中的大约 300 架飞机适合中国。^①1940 年 8 月初, 王承黻和杨格向美方询问中国能否直接从瑞典政府手里买下全部订单, 美方未有明确答复。^②在待定的瑞典合同外, 王承黻和杨格制订一份采购总计划, 旨在让中国空军的飞机总数在此后数年里稳定在 300 架战斗机和 100 架轰炸机。考虑到每个月的飞机损坏率可能要占到全部飞机总数的四分之一, 王承黻估计中国在接下来的两年里共需要 2100 架驱逐机和 700 架轰炸机, 平均每个月的飞机交付量是 117 架。王承黻指出, 滇缅公路存在运输问题, 所有飞机只能依据各自的航程从菲律宾或缅甸飞往中国。两年周期的采购计划需要花费 33900 万美元, 其中包括用于支付 2000 名中国飞行员在美国的交通费和培训费约 1300 万美元。^③在美方看来, 这个采购计划完全难以实现。^④

1940 年 9 月, 经宋子文的外交努力, 美国给予中方新的贷款援助。9 月 27 日宋子文又亲自参与到飞机采购计划。^⑤在蒋介石看来, “如美国果有意与我合作, 则我所望其接济之武器惟飞机而已, 而主要之接济乃在经济与金融, 以安我抗战之民心与军心, 使能持久抗战为惟一要求。此外无何要求”。^⑥并且由于局势紧张, 蒋介石更是指出运送飞机的紧迫性。^⑦10 月 4 日, 蒋介石发给宋子文的航空需求清单包括 300 架驱逐机与 200 架轰炸机, 要求他交给美国政府“切实洽商, 早日决定为要”。^⑧

尽管瑞典合同存在不确定性, 中方仍按裘伟德的计划行事, 争取供应商共和

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.31.

^② “Huang Memorandum”, 1940.8.1, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation; 《王宠惠函陈布雷关于瑞典在美订购飞机转让我国事美政府答复瑞典政府可不置问等情》(1940 年 8 月 10 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-080106-00044-002

^③ “Estimated cost of Airplanes”, 1940.10.2, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.33.

^⑤ “Draft of telegram: substance sent in Chinese TVS to CKS”, 1940.9.27, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation.

^⑥ 《蒋介石致宋子文告以三国同盟已证实美对我必有更进一步协助电》(1940 年 9 月 28 日), 吴景平、郭岱君主编:《宋子文驻美时期电报选 (1940-1943)》, 第 44 页。

^⑦ 《蒋介石致宋子文告以借款签字事请相机处理及购办飞机计划电 (1940 年 10 月 1 日)》, 吴景平、郭岱君主编:《宋子文驻美时期电报选 (1940-1943)》, 第 45 页。

^⑧ 《蒋介石致宋子文指示应够飞机及油料弹械电 (1940 年 10 月 4 日)》, 吴景平、郭岱君主编:《宋子文驻美时期电报选 (1940-1943)》, 第 45 页。

航空公司到 1940 年 10 月中旬至少准备 60 架战斗机运往中国。美国军方基于自身利益诉求, 阻扰这次交易。10 月 17 日, 瑞典代表却正式提出备案, 规定飞机只能交给美国政府, 不能交给其他客户。^①10 月 18 日, 美国陆军参谋长马歇尔将军出面介入, 要求共和航空公司的飞机能转交菲律宾。10 月 23 日, 罗斯福授权陆军部扣押这批飞机, 共和航空公司最终将其运往菲律宾。^②

此时中方尚不知情, 10 月 27 日蒋介石仍希美国当局能将瑞典飞机全数让中国, “总期今年之内能有三百架美机到华, 以坚军民抗战心理”。^③为安抚中方, 美国提出中方可以先制定 25-50 架飞机的小订单, “见缝插针”加进英国、加拿大和美国政府已订购的同机型飞机的大订单之中。^④很显然, 这与中方的预期相差甚远。

为摆脱商业合同的束缚, 获取美国政府的直接援助, 蒋介石多次提出中国空军的迫切需求。10 月 7 日蒋介石指出苏联援助未能达标, “性能亦不能与敌现用之飞机作战, 徒使我空军死伤而已”, 故寄希望于美国, “非由美国更新式飞机接济殊难持久”。蒋介石指出, 如果“美在陆军与空军上如有与我合作诚意, 我即可派员来美洽商”, 以获得美国新式飞机为惟一急务。^⑤

10 月 18 日, 蒋介石与美国驻华大使詹森的会谈中强调中国对美国飞机需要之殷切, “美国此后对华之援助, 必随时日而加增, 所不能不顾虑者, 唯时间问题耳”; 中国预期在大战来临之际, 滇缅公路必会遭到封锁, 希望在海运尚未切断之前能够获得大批战斗机, 而向“厂家订购, 时间已不许可”。蒋介石希望中国政府能够获得美国援助英国飞机数量“十分或二十分之一, 即可消耗日本海军之

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.44.

^② “Stimson and Morgenthau”, 1940.10.23, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol. 324, P.197; “President Takes 110 Planes”, *The New York Times*, 1940.10.23, P.13.

^③ 《蒋中正电宋子文转美国当局美机务期其前售瑞典飞机全数让中国等情》(1940 年 10 月 27 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-020300-00032-009

^④ 《驻美大使胡适自华盛顿呈蒋委员长报告美外交部军械出口管理局表示外交部已通知各主管机关给予我国购机特别便利电》(1940 年 11 月 4 日), 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》, 第 414-415 页。

^⑤ 《蒋介石致宋子文告以俄机终未来急需美国新式飞机接济电(1940 年 10 月 7 日)》, 吴景平、郭岱君主编:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》, 第 47 页;《蒋中正电宋子文此时以获得美国新式飞机为惟一急务》(1940 年 10 月 7 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-020300-00032-008

实力，此实美国惟一替代对日作战之方策”。蒋介石进一步说明，即便美日之战无可避免，中国如能获得足够飞机装备，则美国海军可无须到远东作战。^①

从数量与时间上而言，蒋介石希望“二三月内能得美国大量装制齐备之飞机”，“每年需机数只五百至一千架，但须于交通未断二三个月内能先运到五百架以济眉急”。蒋介石同时也提及“除供给上述飞机外，美国空军志愿飞航人员能来华助战则更佳，否则中国空军人员稍加适当训练亦可驾驶新式飞机”。^②在这样情形下，按照美国以往的订购流程是不可行的，“必须于美国已经制成或美国军部现有之飞机分拨来华”。^③

蒋介石暗示仅有美国加大援助，才会使苏联积极支援中国。^④他指出虽然苏联的政策没有明显的改变，但在 1940 年下半年，要获得任何对其援助请求的明确承诺越来越困难，苏联对中国的态度是“模棱两可”的。到 10 月底为止，1940 年中国空军只收到 80 架苏联飞机，且苏联不愿提供中国新式飞机，所供应机种性能落伍，不适合需求。^⑤为解燃眉之急，蒋介石为美方提供应急方案，希望将“前售与瑞典飞机全数让售中国，并望在售给法国或越南的飞机中，拨购二百架，尤以新式驱逐机为最急，务期于年底内有三百架美机来华”。^⑥之后蒋介石又与宋子文考虑说服美国将给泰国的飞机合同转售中国。^⑦

总而观之，蒋介石对飞机援助极为迫切，面对无法通过美国厂商下单的困境，

^① 《蒋委员长在重庆接见美国驻华大使詹森盼美给予空军与经济之援助以固民心谈话纪录》（1940 年 10 月 18 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 100-102 页。

^② 《蒋介石致宋子文并转胡适告以十八日与美大使会谈内容电（1940 年 10 月 20 日）》，吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 49 页。

^③ 《蒋中正电宋子文补述与约翰逊谈话要点美国现有飞机分拨来华》（1940 年 10 月 20 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00028-043

^④ ‘The Ambassador in China (Johnson) to the Secretary of State’, 1940.10.24, FRUS, 1940, IV, The Far East, P.429.

^⑤ The Ambassador in China (Johnson) to the Secretary of States, 1940.11.5&7, FRUS, 1940, IV, The Far East, PP. 684-685, 687-688.

^⑥ 《蒋委员长自重庆致驻美代表宋子文嘱转告美当局除将其前售予瑞典之飞机全数让我外并望其在售予法国或安南之飞机中拨购二百架电》（1940 年 10 月 27 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 413-414 页。

^⑦ 《蒋中正电宋子文美国售与泰国飞机闻为美国取消此批飞机望能售中国》（1940 年 10 月 28 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-010；《宋子文电蒋中正泰国被扣飞机可先交中国并允雇美籍后备队机师来华参战》（1940 年 11 月 4 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-011

蒋介石的理想目标是由美国官方提供维持每年 500 架飞机的份额，而底线目标，则是在年底立刻有 200-300 架驱逐机。^①

三、中美高层关于飞机援助设想的拓展

面对蒋介石的迫切需求，美国由于飞机产能的限制，不可能完全照单满足。而依靠商业合同购买飞机的道路已被堵死，唯一能够支援中国空军的办法，便是由美国高层主动分配新的飞机援助份额，直接干预对华飞机援助。中美之间如何达成援助共识，需要彼此对飞机的战略用途有新的认知与谋划。

1940 年 10 月初，罗斯福及其内阁首度讨论对华提供空中援助的问题，美方试图利用“少量”飞机以迅速鼓舞中国或希腊等弱小盟国的士气，而将“大量”飞机援助英国的战事。^②10 月 24 日，国务卿赫尔指示詹森回复蒋介石对援助的请求，强调美国的政策是在战争时期外“避免结盟或卷入纠缠不清的承诺”。尽管如此，美方会与宋子文和中国驻美大使胡适商量蒋介石提出的购买飞机请求，国务院在现行的法律和政策框架下会尽其所能帮助中国。^③10 月 31 日，美方向中国驻美大使胡适建议“在英国、加拿大和美国政府已经下的类似类型飞机的大订单上，可再增加 25 架或 50 架这样的小订单”。^④

在美国内阁高层中，除摩根索对颇表中国同情外，中方还得到陆军部长史汀生与海军部长诺克斯的有利支持。史汀生对日本的强硬立场，支持使用最新的波音 B-17“空中堡垒”轰炸机，从阿留申群岛出发轰炸日本，随后降落在菲律宾，此举将美国的新型轰炸机技术作为外交政策的强制工具。^⑤史汀生的这份战略轰炸计划，与蒋介石利用中国机场轰炸日本的计划有“异曲同工”之妙。

海军部长诺克斯长期以各种方式支持中国建设空军。他曾亲自从陆军部获得

^① 《蒋中正电宋子文向美国政府交涉望接济飞机三百架》（1940 年 11 月 1 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00028-046

^② Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.200.

^③ “The Secretary from Philip Young”, 1940.10.25, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.325, P.60; “Planes ordered by Thailand,” Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.325, P.61.

^④ ‘Memo by chief of the Division of Controls (Joseph Coy Green)’, 1940.10.31, FRUS 1940, IV, P.683.

^⑤ Jeffery S. Underwood, *The Army Air Corps Under Franklin D. Roosevelt: The Influence of Air Power on the Roosevelt Administration, 1933-1941*, PP.304-305.

有关飞机维修程序的技术信息，并将其转交给中国空军。^①诺克斯认为政府应该支持允许“相当数量的美国飞行员自愿在中国进行战斗飞行”的计划，他建议援引英国皇家空军的美国志愿者的方式来处理援华志愿者的问题。^②诺克斯发表谈话主张美国应给予英国和中国同等数量的援助。^③

时值美国大选，罗斯福总统第三度当选，不再受限于孤立主义势力的影响。11月8日，在胜选后的首次内阁会议上，罗斯福政府原则上通过援华决定，包括“借款一亿元、飞机五百架、其他机器的供给”等三项内容，但碍于美国传统政策为不与任何国家缔结同盟或作有束缚性的允诺，只能在美国现有政策与法律范围内给予中国建设性的援助。^④美国政府这笔援助借款与飞机武器的承诺，极大改善中国求援的环境。^⑤

为更好地协助宋子文开展空军求援，同时也是受到美方态度的鼓舞，尤其对“美空军义勇队来华”甚为欢迎，蒋介石即派遣更为专业的空军代表团前往美国商讨具体事项。^⑥代表团的两个关键人物，分别是毛邦初与陈纳德。毛邦初既是中国空军高级将领，更是蒋介石的亲戚，是空军高层军官中少数懂英文的人才。^⑦陈纳德一直颇受蒋介石与宋子文信任，宋子文认为新式飞机需要美国机师，主动提出招募志愿者工作需要陈纳德援助。^⑧蒋介石于10月19日在重庆召见陈纳德，

^① Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P75.

^② 'The Secretary of the Navy (Knox) to the Secretary of State', 1940.10.19, FRUS, 1940, Vol. IV, The Far East, P.671.

^③ 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第272页

^④ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告美阁议原则通过援助中国方案电，民国二十九年十一月九日；蒋委员长在重庆接见美国驻华大使詹森商谈关于日本承认汪伪组织对中国与国际之影响及日本承认汪伪组织时英、美应如何表示等问题谈话纪录》，（1940年11月21日）秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第113、116页。

^⑤ 《宋子文胡适电蒋中正美外长表示盼一万万元借款于中国抗战有所补助及政府将予订购飞机之便利及关于中国政府拟雇用美机师事及美不与他国缔结同盟等》（1940年12月4日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00003-255

^⑥ 《蒋介石致宋子文告以美空军义勇队来华甚为欢迎电（1940年10月12日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第23页。

^⑦ 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第272页

^⑧ 《宋子文电蒋中正中国机师对于新式飞机无驾驶能力可否派陈纳德来美协助请求英美航空队用义勇军名义来华助战》（1940年10月9日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00293-009

并于两日后正式指派他与毛邦初一同前往美国，支援宋子文的工作。^①

毛邦初与陈纳德为求援作充分之准备，携带中国空军情况的详尽资料与日军的近期数据。^②11月，基于对中国战场双方空军的分析，陈纳德制定一份“特别空军计划”的援助方案，阐明空中援助中国的必要性，计划需要200架轰炸机和300架驱逐机，并配备足够的人员和人员，“虽然有部分中国飞行员和机械师可供使用，但很明显，为获得最高效率，英国和美国培训中心的人员应该被利用”。^③11月17日二人抵达美国，即引起美方媒体关注。^④

毛邦初一面与海军部长诺克斯谈抗战情形和所需采购轰炸机驱逐机；^⑤一面又与财政部商议，如何让美英各让购若干飞机，中国新机之订购如何设法挤入英美大量订购之中；^⑥甚至还寻求美国参、众议员在国会的帮助。^⑦11月23日，毛邦初代表中国官方建议以美国现用飞机让购办法，由海军部让购驱逐机200架，陆军部让购现用驱逐机50架，以及原配给英国的轰炸机100架，约需1000万元；又每月耗损数之补充，驱逐机每月25%，计88架；轰炸机每月15%，计25架；每月新机补充，年需1亿2300万元，加上油弹及地面设备合共5000万，四项总计2亿1950万元。^⑧11月25日，宋子文向美国总统联络委员会提出航空援华计划，希望美方支援200位飞行教官及150位技术人员。^⑨11月28日，毛邦

^① 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第15页

^② （美）阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945年的外国援助与中日货币战》，第147页。

^③ *Notes on situation in China*, no date (Maybe November, 1940), Chennault Papers, Box 6, Folder 2.

^④ *Chinese Air Force Official, Adviser Visiting America*, *The China Press*, 1940.11.17, P.4.

^⑤ 《毛邦初电蒋中正谒美海军部长诺克斯谈采购轰炸机驱逐机事等》（1940年11月19日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00003-247；《毛邦初电蒋中正抵美与美海军部长诺克斯谈抗战情形和所需飞机等事》（1940年11月20日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080102-00095-007

^⑥ 《毛邦初电蒋中正二十日与美财政部巴洛克里谈购买军机事商讨美英各让购若干飞机及我新机之订购应设法挤入英美大量订购数目中等》（1940年11月23日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00003-249

^⑦ 《毛邦初电蒋中正陈纳德往晤阿诺德将军谈及中日空军现状与交通运输补给情形及美订购飞机分配法我尚未挤入分配与购买P四十驱逐机事及参众议员多愿帮助等》（1940年12月8日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00003-256

^⑧ 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告在美购机困难之原因及拟定推动办法呈请核定电》（1940年11月23日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第416-418页。

^⑨ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, P.11.

初与美国总统联络委员会主席菲立浦·杨（Philip Young）再行商讨，顾及飞机性能与生产关系，将最新需求下调为六种驱逐机共选 350 架，两种轰炸机合计 150 架。^①

由上观之，无论哪一方案，中方的总数指标都是维持一线作战飞机 500 架的规模。中方代表各方求援，宋子文提出要“怂恿英使与我共同向美要求给我大批飞机，竭力促其决心，盖英如不助我催促，则交货期必甚遥远”。^②而毛邦初则指出“在美购机欲获速效，必须由罗斯福总统交部办理，因美国系民主国家，内在困难尚多，除罗斯福总统外，无人敢毅然决定让机于我国”。^③美国陆军航空队负责人阿诺德，认为美方“未便由彼出让我飞机，现正英、美两国在美订购各飞机之分配法”，而中国“尚未挤入分配，此事只有最高当局能决定之”。^④故而，要实现中方的空军援助计划，罗斯福的观点格外重要。

11 月 28 日，蒋介石进一步写信给罗斯福，说明“至今我空军消耗已尽，再无法起飞应敌”，“中国今日已无空中防务可言”，民心、士气大受影响，作战也因缺乏空中支援而难以克敌制胜，日军因此获得相当的机动，可轻易抽调兵力南下。而 500 架飞机的空军能牵制四倍于己的敌方空军，并以中国沿海机场为基地，直接威胁日本本土、台湾及新近攫取的海南岛的打击力量，亦可成为对日本夺取新加坡与荷属东印度企图的最为有效的威慑力量。^⑤蒋介石希望美国 and 英国政府能提供飞行员和飞机，组成中英美三国联合空军，阻止敌人针对新加坡发动春季攻

^① 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告已将我国需机数量、种类列表送交美财政部飞机生产统制委员会及该表之内容电》（1940 年 11 月 28 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 420-421 页。

^② 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告美政府已允下月予我最新式驱逐机五十架及现正怂恿英使与我共同向美要求予我大批飞机电》（1940 年 11 月 26 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 419 页。

^③ 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告菲利浦杨表示如欲提前交机须请美陆、海军部或英国让给且此事只有罗斯福总统能决定电》（1940 年 11 月 29 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 421 页。

^④ 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告阿诺德将军表示英、美所订购飞机我尚未能挤入分配及建议我自制飞机电》（1940 年 12 月 8 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 422 页。

^⑤ 陶文钊、杨奎松、王建朗：《抗日战争时期中国对外关系》，北京：中共党史出版社，1995 年，第 273 页。

势。^①

罗斯福再次当选总统后,密切关注日本的南进态势。美国驻泰国大使休·格兰特(Hugh Grant)发来泰日“合作”的情报,随后又有其他情报表明日本将在1941年春天向新加坡发起进攻,罗斯福和赫尔确信需要采取先发制人的措施。^②11月28日,罗斯福告诉摩根索,正计划在新加坡向中国、荷属东印度群岛和英国分发150架飞机。在11月29日星期五的内阁会议上,罗斯福讨论拟议的稳定贷款以及中国使用飞机“轰炸日本”的可能性。根据摩根索记载,该会议认为中国人使用飞机可对日本造成巨大的破坏;如果日本被轰炸,将影响日本本土之民心。^③11月30日,罗斯福和内阁成员进一步讨论用燃烧弹轰炸日本的可能性,摩根索提出以轰炸迫使日本投降的方案,打乱其进攻新加坡的计划,从而不必派遣美国海军增援远东。^④

利用日本南进与东南亚的局势,宋子文告诉英国驻美大使,“敌明春必攻新加坡,现正抽调在华部队南进,中国如非反攻,不能牵制其兵力,惟反攻不能无飞机,故供我飞机,实为防卫新加坡惟一良方”。宋子文进一步指出中国要求飞机,并非长期计划,“实为英、美、华共同牵制日本之目前必须设备”;并指出“中国如有五百架飞机,除反攻克复广州、武汉外,并可威胁日本领土”,中国有牵制二千架敌机之力量。依照宋子文的盘算,他希望能够说服英国大使支持中国向美国政府要求获得更多的战斗飞机。^⑤

1940年12月,为突出援助中国的重要性与紧迫性,蒋介石进一步把空中援助与阻止日本南下密切联系起来。12月11日,蒋介石接见麦克休,请美国接济飞机以牵制日本南进。^⑥12月12日,他写信给罗斯福,提醒他“为中国建立空军

^① 《蒋中正与卡尔谈话纪录:三国合作方案共同声明组织中英美三国联合空军》(1940年11月30日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00039-051

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.55.

^③ Harold L. Ickes, *Secret Diary of Harold Ickes, Vol. III*, New York: Simon & Schuster, 1954. PP.387-388.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.61.

^⑤ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告现正怂恿英使与我共同向美要求予我大批飞机电》(1940年11月26日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第419页。

^⑥ 《蒋中正与麦克休谈话纪录:请美国接济飞机以牵制日本南进等》(1940年12月11日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00032-015

以防止战争向南亚蔓延的建议”，并鉴于形势的危急，要求美方尽快行动。^①蒋介石亦提到，援助飞机需要一次性运到，“如每次只能得到数十架至一二百架之飞机，不独绝无整个反攻之力量，且陆续接济，则彼对我新到飞机反可陆续轰炸，不断与我以消耗。如此我在发动反攻以前，即有受其分次击破之可能，而外来之接济与援助反成为虚耗”，^②最新式飞机五百架要“整批供给”。^③

在获知摩根索“轰炸日本”的方案后，12月16日，蒋介石又直接给摩根索写信，强调为应对日本占领新加坡产生的威胁，有必要把战争直接打到日本，美国可提供中方最新的“空中堡垒”轰炸机。^④这表明中方对空中援助的定位，正从“防守”走向“进攻”，而这恰好切中美国高层此时对远东局势的需求，故而对华飞机援助逐渐走上实质化进程。

第二节 志愿队计划之确立

1940年底美国对华援助与“特别空军计划”的出台，是美国政府与中国政府各自调整外交政策与空军策略的结果，也标志着罗斯福政府对外空军政策演变的最后一步。正如前文对盟国招募美国志愿者的描述，美国政府逐渐允许美国公民参与外国空军。而美国高层对轰炸日本计划的讨论，也彻底放开对中国的“中立”姿态，对华飞机援助走上“快车道”。

既往研究对联洲航空公司（The Intercontinent Corporation）与美国志愿队组建的关联，或“隐而不见”，或呈现“负面形象”居多。少数涉及联洲公司的叙事亦不完整，对中美两国如何选择联洲公司的过程鲜有涉及。在“飞虎队神话”叙事模式中，美国志愿队员招募过程是由陈纳德个人主导，在美国高层（主要是罗斯福总统）的支持下，克服军方的反对意见而完成的。这种个人英雄主义叙事不仅淡

^① 'The President of the Chinese Executive Yuan (Chiang) to President Roosevelt [Chungking]', 1940.12.12, FRUS, 1940 Vol. IV, P.711; 《蒋中正电宋子文设法请罗斯福赞助我空军计划以解决远东日本问题》（1940年12月12日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00041-016

^② 《蒋介石致宋子文嘱译转致罗斯福函稿电（1940年12月13日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第58页。

^③ 《蒋中正电罗斯福为阻日本南进扩大须获最新式飞机五百架整批供给》（1940年12月13日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-017

^④ 'The President of the Chinese Executive Yuan (Chiang) to Secretary of the Treasury (Morgenthau)' [Chungking], 1940.12.16, FRUS, 1940 Vol. IV, P.712

化招募过程的程序性问题,也使得诸多人物的贡献与意见被“湮没”。从档案中可知,中美两国决定以“非官方”模式开展志愿队援助计划时,选择一家两国高层皆认可的“代理机构”势在必行。美国商人威廉·鄱雷主导的联洲航空公司,及其控股的中央飞机制造厂,最终成为美国志愿队计划的“代理机构”。相较于许多著作仅将联洲公司与中央飞机制造厂视为美国志愿队计划的“白手套”或“空壳机构”,本文主张该机构在美国志愿队筹建阶段,发挥了不可替代的作用。

一、援华飞机方案的确定与“特别空军计划”的探讨

在整个对华飞机援助中,首先被提到的是轰炸机援助方案。12月8日,摩根索告诉宋子文,有可能向中国出售三、四架远程轰炸机并带上在美国训练的机组人员,中方可用来轰炸东京和大阪。^①摩根索可以敦促美方从拨给英国的B-17轰炸机中,抽调一部分派赴中国战场。^②在该方案中,因为中国空军没有能够驾驶重型轰炸机的飞行员,摩根索表示,轰炸机将在1941年1月投入使用,“有可能安排雇佣有驾驶此类轰炸机经验的飞行员”^③。

中美高层都对“轰炸日本”充满兴趣。宋子文向蒋介石表示“此项计划如能实现,则其他当无问题,惟最要者为我飞机场之设备,如布置不妥,反为误事”。^④由于对杜黑“空权论”的认知,以及抗战期间日本轰炸的经历,蒋介石个人也偏爱战略轰炸机。蒋相信借由对日本本土实施战略轰炸,将会为日本民众带来强烈的反战情绪,进而迫使东京方面停止其扩张行动。12月19日,罗斯福批准对中国的军事援助,并要求摩根索、赫尔、诺克斯和史汀生四位内阁成员为此制定一项计划。^⑤毛邦初获得令人振奋的消息,称美财政部长拟建议每一百架飞机美英中

^① Henry Morgenthau Jr. and John M. Blum, *From the Morgenthau Diaries: Years of Urgency, 1938-1941*, Vol. II, Boston: Houghton Mifflin, 1965, P.366

^② 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告毛财长表示若我欲即行轰炸东京、大阪彼可代向总统请求以英所订已制成之七十二吨轰炸机先予我若干架电》(1940年12月9日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第423页。

^③ “China: Bombers”, 1940.12.3-22, *Diaries of Henry Morgenthau*, Vol.342-A.

^④ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告毛财长表示若我欲即行轰炸东京、大阪彼可代向总统请求以英所订已制成之七十二吨轰炸机先予我若干架电》(1940年12月9日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第423页。

^⑤ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P.1-10.

分配比为 45 比 40 比 15。^①

然而,轰炸机方案存在明显缺陷。12月7日,英国洛锡安勋爵告诉摩根索,英国外交部认为轰炸日本的想法不切实际并且具有挑衅性,认为日本受到攻击,一定会更强硬地反击。^②摩根索则询问宋子文是否担心会遭到日本的报复,宋子文回答说日本一直都在轰炸中国,轰炸东京正好给中国“反击”的机会。^③

对于战略轰炸机的使用,陈纳德有不同的想法,认为驱逐机才是当务之急。但陈纳德想要 130 架驱逐机来保护轰炸机基地,毛邦初则想要 100 架驱逐机来保持滇缅公路畅通。12月21日,陈纳德得知美国战略轰炸机计划后,认为战略轰炸机固然重要,但驱逐机也是必要的。^④摩根索同意最低限度是给 100 架轰炸机,而 10 到 20 架战斗机并无用处。^⑤获知这种情况后,蒋介石也指出“飞垒非先有驱逐机充分掩护准备不可,否则未用飞垒以前被敌机毁灭,故必先有驱逐机相当数量方能从事”。^⑥摩根索在与毛邦初、陈纳德等人商议时提出“飞行堡垒可由菲律宾飞中国内地。每机派飞行员一人,轰炸员一人,其余人员由中国空军充任”,毛邦初则“要求加派机械士五名”。^⑦

由此可见,在轰炸机方案中,美国高层忽略了战略轰炸机的执行问题,尤其把中国空军的情况,用英国经验来套用。对中国的飞机如何采购、如何配备人员、如何部署,中美两方俱无经验。美方认为,只要得到美国顾问的帮助,中国空军

^① 《毛邦初电蒋中正自罗斯福返华府国防部等将开联席会议决定助英与援华大政方针有助我军机采购美财政部长拟建议每一百架飞机美英中分配比为 45/40/15 等》(1940 年 12 月 18 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-090103-00003-259

^② “December 7, 1940,” Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.342A, P.2.

^③ “December 8, 1940,” Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.342A, P.2.

^④ 《毛邦初电蒋中正二十一日与陈纳德宋子文谒美财长摩根索谈美可先让购飞行堡垒十二架并允设法筹划分配驱逐机及罗斯福授权海陆财外四部会商援华问题等》(1940 年 12 月 24 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-090103-00003-260

^⑤ “Notes on a Conference at Home of the Secretary”, 1940.12.21, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.342A, P.25.

^⑥ 《蒋介石致宋子文指示须先有驱逐机相当数量电(1940 年 12 月 23 日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第 61 页。

^⑦ 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告晤毛财长商谈关于请美让购飞行堡垒与驱逐机等问题之经过情形电》(1940 年 12 月 25 日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第 432 页。

就能应付任何飞机的供应。^①因此,当美国军方的专业人士加入到轰炸机方案的讨论后,对于中国飞机援助的计划,便很快从轰炸机转向驱逐机。

当摩根索在推动轰炸方案的时候,中国代表团催促要更多的驱逐机(战斗机),总统联络委员会便指出可将 20 架 P-40 驱逐机卖给中国政府。P-40 驱逐机是柯蒂斯-莱特公司的新型驱逐机,全力生产以满足英美空军订单。1940 年 12 月,柯蒂斯-莱特公司向总统联络委员会和英国采购委员会保证,可额外生产 300 架 P-40 驱逐机,提货时间为 1941 年 5 月至 6 月,英国采购委员会希望独占今后生产的全部飞机。^②摩根索认为,通过延长 P-40 的生产周期,或可满足中国的空军需求。^③

美国军方亦对英国独占产量感到不满,准备逐步平衡各盟国飞机之需求。由于对英飞机援助数量大于物流速度,运送到英国的货轮短缺,导致飞机并未完全运走,从而造成某种“浪费”。^④在 1940 年最后季度,美国陆军航空队收到 66 架战斗机,海军收到 148 架,而英国足足收到了 675 架。12 月 20 日,摩根索与海军部长诺克斯讨论新产能的分配问题,希图同时解决中国、希腊等“准盟友”的需求。^⑤

在陆军部长史汀生的邀请下,陆军参谋长乔治·马歇尔也参与到飞机分配以及对华援助计划的讨论中。^⑥12 月 22 日晚上,摩根索、马歇尔和诺克斯在史汀生家中开会。马歇尔历数援助“轰炸机方案”的弊端,并提出替代方案,即让英国让出一部分驱逐机给中国。摩根索同意制定新方案,用“驱逐机方案”取代“轰炸机”来实现阻止日本南进。^⑦12 月 23 日上午,赫尔与诺克斯、摩根索、史汀生及其参谋长举行会议,讨论 300 架 P-40 的分配额度。赫尔建议 150 架给中国,120 架给南美,还有 30 架给希腊人;诺克斯则认为至少 150 架必须给英国人;史汀

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.219.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.71.

^③ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.20.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.73.

^⑤ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.225.

^⑥ 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第 30 页。

^⑦ “December 22, 1940,” Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.342A, P.27.

生认为战争是在欧洲和远东而不是在南美，因此飞机应该只给英国和中国。^①

中方起先并未得知取消“轰炸机方案”，仅于 12 月 25 日获知美方对华飞机援助讨论应限于提供驱逐机，而“未提及飞行堡垒问题，有无变卦，尚不得知”。^②直到 1941 年元旦，中国从摩根索处得知美国陆军部和海军部向政府建议取消“空中堡垒”派赴中国的计划，美方理由是没有足够的驱逐机可以执行护航任务。^③

美国高层对从英国手中收回部分飞机达成一致，但却不得不为英国提供补偿作为交换。第一种方案是给英国提供大型轰炸机。由于没收英国 P-40 驱逐机可能违法，马歇尔指出“必须和英国人讨价还价”，“卖给英国人大型轰炸机，换来一些驱逐机给中国”；^④第二种方案则是英国立即转让 100 架 P-40，后续将获取 300 架 P-40，即以长期置换短期利益。美方最终决定选择第二项方案。^⑤但英国授权转让的交涉并没有特别顺利，由于 P-40 驱逐机在 1940 年末至 1941 年仍旧是当时主流的新式战机，英方绝不放过任何补充战力的机会，到 1941 年 1 月初，英国外交部和其他部门仍未妥协。1 月 3 日，英方代表强烈要求摩根索撤回请求，摩根索态度坚决地指出，美国已许诺向中国提供 100 架 P-40，“承诺必须兑现”。^⑥摩根索指出美国政府认为“远东事务”至关重要，面对日军对新加坡的威胁，“非常急于给中国人 100 架 P-40”。^⑦

1941 年 1 月 10 日，英国人最终妥协，作为补充，皇家空军将在 1941 年的前三个月放弃 100 架 P-40B 型驱逐机，而作为回报，他们将获得所有在预定生产周期结束时制造更新型的 P-40D 型。^⑧援华驱逐机方案得以落地。

在中国寻求飞机援助的过程中，无论是蒋介石、宋子文还是陈纳德，都曾多

^① Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.21.

^② 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告晤毛财长商谈关于请美让购飞行堡垒与驱逐机等问题之经过情形电》（1940 年 12 月 25 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 431-433 页。

^③ 《毛邦初电蒋中正飞行堡垒如无驱逐机掩护不便使用并请英让出驱逐机百架》（1941 年 1 月 1 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-022

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.76.

^⑤ “Hull P-40 conference”, 1940.12.23, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.342, P.49.

^⑥ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.227.

^⑦ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.228.

^⑧ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.21.

次提到过由美国派员来华驾驶飞机,但中方对飞行员需求的提出,比飞机援助计划要更早。飞行员援助最终从教官任务变成战斗人员,则得益于美方“设想”中的轰炸机方案。由此意义上来讲,飞行员招募是从属于飞机援助计划的。

全面抗战初期,中国一直寻求聘用美籍航空教官。1939年,美国陆军部建议中国政府向为中国生产飞机的美国工厂派遣航空技术人员和机械师。陆军部甚至建议中国可以向美国的民用飞行学校派遣航空学员,但拒绝在军事设施训练中国学生。^①随着中国战事的发展,美国国务院遂采取比1937年更宽松的态度,并在1940年1月表态,有关美国人在国外担任航空教官的政策被视为“私事”,只要美国飞行员不参加战斗。^②然而美国陆军部又在1940年7月通知退役军官,宪法禁止他们以平民身份担任外国军事人员的教官。^③这就引发陈纳德是否有资格继续为中国服务的问题。^④华盛顿方面亦望陈纳德留在中国,最终提议陈纳德受雇于私人组织,即中国银行,而不是中国政府。^⑤

对于飞行员的缺额,宋子文等在美人员寻求“老朋友”裘伟德帮助,向蒋介石提出权益之计,“顷请裘伟德上校拟三年计划,在美训练中国飞行人员两千名,一部分由华侨中挑取,另一部分由国内初级飞行毕业生选送。华侨为美国籍者,或可商请美国免费训练,拟请飭航空学校陈纳德顾问拟一训练大纲,俾得与裘伟德商洽,转请美国协助”。^⑥

另外值得重点讨论的便是飞行员和地勤人员的问题。法律禁止美国公民在外国交战国的军队中服役;这样做的人可能会被罚款、监禁或失去公民身份。1940年11月27日,陈纳德和杨格试图通过使用“教官”一词来避免困难,他们必须“准备保卫学校的财产和人员”,因此会有战斗任务。国务院表示,它可能会向美国

^① Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P61.

^② 'Memorandum by the Chief of the Division of Far Eastern Affairs (Hamilton) of a Conversation With the First Secretary of the Chinese Embassy (Tsui)', 1940.1.3, FRUS, 1940, IV, The Far East, P.251.

^③ 美国宪法(第一条第九款第8项)规定,在美国政府担任“任何有俸给或有责任之职务”的人,未经国会许可,不得“接受任何国王、王子或外国的任何礼物、薪酬、职务或爵位”。

^④ (美)阿瑟·N·杨格:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,第156页。

^⑤ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.115.

^⑥ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告拟洽请将我所需之飞机加入英、美制造飞机计划内及请飭陈纳德顾问拟一训练中国飞行人员之大纲电》(1940年9月27日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第411页。

公民发放护照,以担任“航空教官”。^①10月18日,蒋介石与詹森大使会谈时指出,中国政府希望美国飞行员能够来华助战。詹森回应称,美国政府不能公开派遣飞行员,但如果部分美国飞行员愿单独帮助中国,美方不会阻拦。^②詹森的声明反映了美国政府对美国空军为美国人服务态度的某些变化。

正如前文在志愿队计划起源中描述,鄱雷与莱顿一直在推进民间招募志愿者的计划,他们的努力从另一角度来推动中国招募飞行员的进程。1940年9月,鄱雷通过与驻扎在夏威夷的一群美国飞行员讨论计划,试图招募飞行员来组建美国志愿队。^③鄱雷与莱顿的努力,得到美国海军部长弗兰克·诺克斯的回应,彼此讨论中国是否有使用美国飞机之能力。莱顿向诺克斯表示,除非向中方提供美国“技术人员”来协助空中行动,否则拟议项目将会失败。^④10月19日,诺克斯为此向国务卿赫尔表示“相当数量的美国飞行员试图前往中国与日本作战”,可否参考美国在英国志愿者的先例处理好美国飞行员前往中国的事情。^⑤赫尔于23日回应表示,“目前的政策部门拒绝护照的人的状态,他们渴望出国的目的争取外国武装力量的状态”。关于美国志愿者在英军服役,声明解释说,美国飞行员参与英国并未违反美国的法律。^⑥11月5日,宋子文向蒋介石告知,诺克斯愿将泰国被扣飞机10架先交给中国,并愿意雇用美籍预备队飞行员驾驶参战。^⑦

12月4日,由于美国高层已经决定一项支持和扩大对华军事援助的计划,并声称美国政府不再阻扰志愿飞行员受雇于中国。在赫尔的指示下,汉密尔顿和霍恩贝克通知驻美大使胡适和宋子文,“国务院可能会向有意前往中国担任航空

^① *Plan I, Employment of American Pilots*, 1940.11.27, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation.

^② 《蒋委员长在重庆接见美国驻华大使詹森盼美给予空军与经济之援助以固民心谈话纪录》(1940年10月18日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第100-102页。

^③ Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.65.

^④ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, PP.11-12.

^⑤ 'The Secretary of the Navy (Knox) to the Secretary of State', 1940.10.19, FRUS, 1940, Vol. IV, P.671.

^⑥ "The Department of State to the Department of the Navy", 1940.10.23, FRUS, 1940, Vol. IV, PP.677-678.

^⑦ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告美海长允将泰国被扣飞机十架首先交我并允特雇美籍后备队飞机师驾驶来华参战电》(1940年11月5日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第425页。

教员的美国公民发放护照。”^①12月11日,当蒋介石会见美国海军部长诺克斯的私人代表海军参赞麦克休,询问向中国派遣美国飞行员的可能性。麦克休表示训练空军人员,并派美国志愿人员来华助战是可行的。对于招募人员之事,美国政府只能默许,“一切招募手续应由宋先生所部机关办理。至所发护照则当伪称商人以为掩护,俾免引起国际纠纷”。^②

招募志愿者以及编组志愿队的工作,存有不少特点。12月8日,摩根索已经意识到训练中国飞行员需要花费太长的时间,因此他向宋子文保证他会找到美国飞行员来担此重任。^③摩根索指出“人员之聘请,可得军部之默许,在现役中以高薪聘请之,外交部准其出国,不以美军部命令行之,以免引起国内外之纠纷与注目”。^④美方基本上为中国招募飞行员打开绿灯,并在以轰炸机支援中国时,默认由美军人员来华的可能。

“轰炸机”志愿者的月薪也颇得关注。12月21日,陈纳德和宋子文前往摩根索的家中讨论计划,陈纳德认为美国飞行员和机组人员可以得到大约1000美元的月薪。^⑤这个薪水,比起后来美国志愿队的月薪要高得多。考虑到轰炸机驾驶员的稀缺性,这也不值得惊奇,这使得这些志愿者在某种意义上也是属于高薪的“雇佣兵”。

在美国援华飞机计划的讨论时,蒋介石起初对中国飞行员资质颇为自信,他曾向麦克休表示美国志愿人员“可以空军教练人员名义来华。目前敝国空军人员除空中堡垒及四发动机大机外,皆能驾驶,只须稍加训练即可应战”。^⑥美国高层

^① 'The Department of State to the Chinese Embassy', 1940.12.4. FRUS, 1940, Vol. IV, PP.705-708.

^② 《蒋委员长在重庆接见美国海军参赞麦区商讨关于请美接济大量飞机及在美或菲岛训练中国空军人员等问题谈话纪录》(1940年12月11日), 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第424-427页。

^③ "December 8, 1940," Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.342A, P.2.

^④ 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告晤毛财长商谈关于请美让购飞行堡垒与驱逐机等问题之经过情形电》(1940年12月25日), 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第432页。

^⑤ Samuel Kleiner, *The Flying Tigers: The Untold Story of the American Pilots Who Waged a Secret War Against Japan*, P.65.

^⑥ 《蒋委员长在重庆接见美国海军参赞麦区商讨关于请美接济大量飞机及在美或菲岛训练中国空军人员等问题谈话纪录》(1940年12月11日), 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第424-427页。

所抛出的轰炸机方案，彻底改变了飞行员派遣的资质与责任。由于中方缺乏轰炸机飞行员与机组人员，而由美方教官来培训更是耗时甚久，由美方飞行员直接驾驶轰炸机进行战斗，成为美国高层执行其轰炸机方案的不二之选。一旦这种选择做出，那就再度打开先例，即便“轰炸机方案”最终演变为“驱逐机方案”，但飞行员执行战斗任务的讨论便已成为个中选项。考虑到美国政府并未表态，宋子文和陈纳德在招募美国飞行员上措词仍颇为谨慎。^①

1941年1月2日，陈纳德提交了组建一支美国飞行员队伍援华的具体方案。该方案同时包括飞行员和地勤人员，总数约250人。他在备忘录中总结强调“一支美国飞行员队伍无法有效并成功地在中国操纵飞机，除非有美国技术人员和文职人员的支持，且操作设备和设施供应充足。”^②

从1940年6月宋子文访美起历时半年后，美方终于有了实质上的援助方案。100架飞机来之不易，却与中方预期的轰炸机方案依旧相去甚远。1941年1月6日，蒋介石礼貌地感谢摩根索提供了100架飞机，同时也提醒摩根索要对敌人开展大规模反攻和轰炸日本，中方需要远不止于此。^③在这段时间的公开电报中，蒋介石和宋子文都没有提到过滇缅公路，他们始终强调的是拥有远程轰炸机去轰炸敌人在华或在日军事目标的必要性，而不是用于在云南开展战术演习的少数几架战斗机。^④故而在整个1941年，中方的诉求仍然是由美国提供至少500架规模的飞机，从而重建中国空军实力，进而反攻日军并轰炸日本本土。

正所谓“万事开头难”，100架P-40飞机的援助，打开了中美空军合作的大门，为中美军事的全面合作，以及形成同盟关系，奠定良好的基础。美国志愿队计划便正脱胎于此，进入筹建阶段。

二、联洲公司的授权问题与 P-40 驱逐机的合同

在转移 P-40 驱逐机订单的过程中，商业代理问题难以回避。鉴于美、英、

^① ‘The Chief of the Division of Far Eastern Affairs (Hamilton) to the Adviser on Political Relations (Hornbeck)’, 1940.12.23, FRUS, 1940, Vol. IV, PP.712-713.

^② (美)阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945年的外国援助与中日货币战》，第156页。

^③ “Translation of Chinese telegram from General Chiang Kai-shek to Secretary Morgenthau”, 1941.1.6, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.346, P.50.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.81.

中三国的法理关系并非战时盟友,一切军火装备的采购仍需按照贸易往来进行交接。程序的第一步是由美国制造商柯蒂斯-莱特公司从英国手中“回购”这批驱逐机,接着由柯蒂斯公司与中方在美国设立的代理商来执行交易。根据此前的采购代理,联洲公司长期拥有柯蒂斯公司在华独家代理权,原则上任何该公司销售给中国的飞机都需要支付 10%的佣金给联洲公司。美、英、中三方围绕佣金问题展开一波激烈的讨论。

1940 年 12 月初美方计划将 20 架 P-40 驱逐机卖予中方,中美两方对中间商代理佣金问题便有所预见。12 月 5 日,杨格与乔·格林 (Joe Green) 讨论时,提及中方更望直接与飞机制造商打交道,而不通过联洲公司作为中间商。当美方向柯蒂斯-莱特公司的总裁盖伊·沃恩 (Guy Vaughan) 咨询时,被告知联洲公司有独家代理权,中国政府必须与联洲公司签订合同。^①当 100 架柯蒂斯 P-40 驱逐机订单从英方转移至中方后,联洲公司总裁威廉·鄱雷便要求得到合同规定的 10%的佣金。菲利普·杨 (Phillip Young) 认为由于联洲公司是唯一能够处理所有与向中国交付飞机相关的业务的机构,理应获得一笔服务费,但不是销售佣金。而联洲公司坚持认为要按照程序来获得这笔“佣金”。^②

各方在佣金问题上的妥协上,体现鄱雷与联洲公司在志愿队计划中的重要性。诺克斯曾指出美国政府可以像处理一战时期在英国的志愿者那样,处理在华飞行志愿者问题。^③1940 年 11、12 月,联洲公司副总裁莱顿与诺克斯、宋子文、陈纳德都有联系,对志愿队员招募方案上颇为深入。^④由于在此前“自下而上”推动志愿队计划中,联洲公司的鄱雷与莱顿占有重要的作用,而中美两方想要“自上而下”贯彻志愿队方案,联洲公司作为“商业渠道”的代理作用是必不可少的。1 月 18 日,美方基本承认联洲公司拥有佣金的原则,但诺克斯认为 10%是“过高的”,而中方宋子文仍然不愿承认佣金。莱顿表示他与鄱雷都愿意讨论金额,前提是必须同意有销售佣金。为避免争端,美国财政部官员甚至希望英国直接向中国出售这些飞机。1 月 20 日,莱顿代表联洲公司,告知中美双方,单独个人并不能承担起

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.64.

^② Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.235.

^③ “The Secretary of the Navy (Knox) to the Secretary of State Washington”, 1940.10.19, FRUS 1940, Vol.4, P.671.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.84.

招募与运行“志愿者”活动的责任，而只有联洲公司有能力和资源来完成，因此联洲公司也必须从中获得佣金以作为其运营的资金来源。^①莱顿的反对，使中方最终接受联洲公司及中央飞机制造厂作为志愿队项目中间代理的安排。

1941年1月25日宋子文向蒋介石发电报确认志愿队项目的基本内容，便已提及由中央飞机制造厂与志愿者签订类似于其雇员的合同。^②由此可见，在解决飞机代理佣金问题的同时，联洲公司同样被中美双方选择为志愿队项目执行的代理机构。

在柯蒂斯公司的合同中，除因佣金问题而加入交易的联洲公司以外，中国政府也不能以官方身份参与，仍需选取“代理商”。抗战以来，中国在美购置物资的一般流程，中间机构便是世界贸易公司（Universal Trading Corporation）。该公司于1939年由中方代表陈光甫在美成立，以应对桐油借款的签署、运用与偿还，后来中美滇锡、钨砂、金属等战时借款，皆循此易货借款之例。^③

在100架P-40驱逐机援助意向达成后，宋子文照例向蒋介石提出“关于飞机购买及运输”，因“人手不足，拟委之财政部所办之纽约世界公司办理”。^④但蒋介石却认为此事重大，指出“购机事不可委托世界公司”，请宋子文“要以此为重要任务，全力以赴之”。^⑤但至1月10日，蒋介石还是决定让宋子文“托世界公司出面办理，手续自可招办”，宋随即确定由世界贸易公司负责此事。^⑥

1941年1月29日，由菲利普·杨召集会议，参与方包括美国政府代表、中国空军驻美代表、柯蒂斯-莱特公司、世界贸易公司、联洲公司代表。^⑦在该会上彻

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.236-238.

^② 'Draft telegram to the Generalissimo sent-CKS approved', 1941.1.25, Arthur Young Papers, Box 105, Folder 5.

^③ 陈鸿明：《战争与物资：战时中美桐油借款之协商》，《台湾师大历史学报》第65期，2021年6月，第57页。

^④ 《宋子文电蒋中正飞机购买及运输拟委财政部所办之纽约世界公司办理（1941年1月5日）》，“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-024

^⑤ 《蒋介石致宋子文囑购机事不可委托世界公司电（1941年1月7日）》，吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第64页。

^⑥ 《蒋介石致宋子文答复托世界公司办理手续可照办电（1941年1月10日）》，吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第65页；《宋子文致蒋介石（1941年1月10日）》，“国史馆”馆藏档案，档号：002-080106-00044-007

^⑦ "Agreement by 'Universal', 'Curtiss' and 'Intercontinent'", 1941.2.10, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

底落实柯蒂斯-莱特公司向世界贸易公司出售“P-40”驱逐机事宜。与此同时,柯蒂斯-莱特公司和世界贸易公司同意分摊一笔支付给联洲航空公司的费用(以替代佣金),前者拿出10万美元,后者拿出15万美元,合计25万美元。^①

据签署于1941年2月10日的合同,可得见本次贸易的基本情况。签署三方分别为世界贸易公司、柯蒂斯-莱特公司、联洲航空公司。合同中不仅明确指出该交易的缘由,并清晰注明这批飞机从英国转移到中国过程中,所产生的费用细节。根据协议,这批100架飞机的机体总价4360022美元,环球贸易公司此外还需支付运输费、配件费等开支。合同在注明给予联洲公司25万费用的同时,也标注其承担的任务,即提供专业队伍,负责这批飞机的拆箱、试飞与维修。为明确联洲公司的义务,合同详细规定联洲公司负责的范围,即仅限于今后柯蒂斯公司的产品,不得向中国政府额外加收费用等。^②对于总费用436万美元,有学者指出,是因为美国财政部参与贸易谈判,使得报价要比柯蒂斯原先的低10%。^③

世界贸易公司虽然是中国政府的“代理商”,但性质上仍属于美国公司,故从程序上而言,这批飞机要运往中国,还需要由世界贸易公司“卖给”中国复兴贸易公司(Foo Shing Trading Corporation)。1941年2月8日美国国务院确认授权由世界贸易公司对中国复兴贸易公司提供飞机的贸易许可证。^④至此,这100架P-40驱逐机正式成为中国资产,将成为后续美国志愿队组建的根基。

美方代表菲利普·杨在联洲公司佣金问题未决之前,便已经力主加快柯蒂斯的生产线,从英国订单中转移给中国。根据2月10日合同协议中描述,从1941年1月13日起,柯蒂斯将把P-40(Hawk 81-A2)型飞机从纽约布法罗的柯蒂斯工厂交付给世界贸易公司,先以每日2架飞机,每周五天,直到交付36架飞机,

^① “Group Meeting, January 30, 1941, 9:30 a. m.”, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.353, PP.20-21.

^② 下引合同内容均出自 *Agreement by “Universal”, “Curtiss” and “Intercontinent”*, 1941.2.10, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

^③ Henry Morgenthau Jr. and John M. Blum, *From the Morgenthau Diaries: Years of Urgency, 1938-1941, Vol. II*, P.368; Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.305; 另有研究记载购机费用为890万美元,与合同数字不同,或许统计口径有异(包括其他开支),特此于此注明,参见 Edward R. Stettinius, *Lend-Lease: Weapon for Victory*, New York, 1944, P.117; Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.77.

^④ *Department of State, Washington*, 1941.2.8, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

后续改为每天 1 架飞机，每周五天，直到 45 架飞机完成交付；预计到 1941 年 3 月 15 日将完成 100 架飞机的交付。^①

在此有必要再交待 P-40 驱逐机以及柯蒂斯-莱特公司飞机型号的历史。在既往研究中，对于这批飞机的代号，或称 P-40B，或称 P-40C，或称 Tomahawk，更译为“战斧”，这些叙述既未阐明出处，更存有争议。

柯蒂斯公司是美国驰名已久的飞机制造商，其生产的飞机长期以来均以鸟类名称命名飞机，1923 年起“Hawk”为代号的驱逐机系列在公众界获得认可，但从未成为美国官方称呼。^②中国战时文献多直译为“霍克”机，少许意译为“鹰”。根据文献记载，抗战前期，共有 50 架霍克 II 型（1933 年 3 月至 9 月），102 架霍克 III 型（1936 年 3 月至 1938 年 6 月）卖给中国。^③ P-40 驱逐机被美国陆军航空队所采购，由于是陆军采购的第 40 款（通用前缀代号 P），故代号 P-40。^④此外，柯蒂斯-莱特公司对于自家的产品，还有自己的代号，例如在全面抗战前期，在中国战场出现的柯蒂斯-莱特的 Hawk 75 型。柯蒂斯-莱特公司喜欢将自己的产品用 Hawk，或者在 Hawk 上加前缀，而且有些单词并无对应的含义，只是单纯的代号。由英国转让给中国的这批 P-40B 型驱逐机，其代号为“Tomahawk”，由英国人所起。^⑤因其单词却恰好与印第安语中的“战斧”相同，不少中文著作中，都称呼为“战斧”型驱逐机。本文认为这种翻译失去了“鹰”的含义，并不贴切，故在后续行文中，仅用 P-40B 或 Tomahawk 作为称呼，不会使用“战斧”的译称。

P-40 驱逐机，是柯蒂斯公司最为“畅销”的产品，是美国在进入战争时生产最多的飞机型号。基于各方反馈与技术改进，P-40 驱逐机亦有所区分。在 1941 春以前，主要分为三种：（一）**P-40 (Tomahawk Mark I)**：最初型号的 P-40 在 1940 年的夏季和秋季共生产 342 架。法国亦订购此型，但在飞机到达之前，法国本土沦陷，英国皇家空军接管这批飞机，并将其命名为 Tomahawk Mark I，被分配到

^① Agreement by “Universal”, “Curtiss” and “Intercontinent”, 1941.2.10, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

^② Peter M. Bowers, *Curtiss Aircraft, 1907-1947*, London: Putnam & Company Ltd, 1979. P.240.

^③ Peter M. Bowers, *Curtiss Aircraft, 1907-1947*, London: Putnam & Company Ltd, 1979. PP.281, 284.

^④ 柯蒂斯公司获取正式订购合同的日期为 1939 年 4 月 26 日，参见 Ernest R. McDowell, *Curtiss P-40 in Action*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 1976. P6.

^⑤ Peter M. Bowers, *Curtiss Aircraft, 1907-1947*, London: Putnam & Company Ltd, 1979. P497.

皇家空军“鹰”中队的美国志愿者用作训练机。(二) **P-40B (Tomahawk II)**: 1940年10月,柯蒂斯公司根据英国和法国飞行员欧洲战争的实战教训修改机型,美方称为P-40B型,英国空军则称为Tomahawk II型,并将其用于装备在北非的英联邦中队。(三) **P-40C (Tomahawk II B)**: P-40C则在P-40B的基础上微调,使其油箱有更有有效的内部密封膜,与更好的无线电设备等。美方将一批P-40C型机送往夏威夷和菲律宾,英军则将其命名为Tomahawk II B,装备北非空军。^①

援助中国的这批P-40的具体型号应从柯蒂斯公司的工厂流水线上寻求答案。柯蒂斯-莱特公司为运往中国的P-40型提供独特的工厂型号:H81-A3,机身是从为英国组装H81-A2S的生产线上随机抽取的,本应与具有内部密封燃料箱和其他改进的Tomahawk II B型没有区别。但与此同时,柯蒂斯-莱特公司为部分运往中国的驱逐机安装用于Tomahawk II A型的部件。^②如按照与英国同批次生产的逻辑,援助中国的这100架理应称为P-40C,但由于配件的不同,从实际意义上来讲,则更接近P-40B。^③后来美国志愿队内部,多使用P-40B的代号。

P-40驱逐机是否“落伍”,向来有所争议。根据当时中方对其评价,毛邦初称“该式飞机在欧作战似已稍嫌落伍”,^④宋子文则仍称为“最新式驱逐机”。^⑤根据实际情况,P-40于1940年5月进入陆军航空队服役,1940年底对美军而言仍是一款新式战机,在军队训练中都鲜有经验。^⑥到太平洋战争爆发时,美军的主力机型仍多是P-39和P-40(前者性能要比P-40更差)。^⑦P-40是美国参战第一年最重要的战斗机。^⑧

^① Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, PP.14-15.

^② Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.62.

^③ Ernest R. McDowell, *Curtiss P-40 in Action*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 1976. P14.

^④ 《航空委员会副主任毛邦初自华盛顿呈蒋委员长报告为向美购机事与毛财长商洽经过情形电》(1941年1月1日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第434页。

^⑤ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告英国已允让我最新式驱逐机一百架电》(1941年1月2日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第434-435页。

^⑥ Carl Molesworth, *P-40 Warhawk Aces of the CBI*, Oxford: Osprey Publishing, 2000. P.7.

^⑦ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, P.232.

^⑧ Jeffrey L. Ethell, *P-40 Warhawk in World War II Color*, Osceola: Motorbooks International Publishers & Wholesalers, 1994. P6.

多数人将 P-40 视为“落伍”机型，主要有两个原因：（一）在中美英三方谈判时，美方给予英国的交换条件，是以更好的 P-40D 为条件，换取英国放弃 P-40B/C 的订单给中国。这在当时给各方的感观便是英国“舍旧换新”，中方得到的是“老旧”的。其实 P-40D 的技术不算“彻底换代”，而 P-40B/C 型号同时期也都刚刚进入英美序列，此时售予中方，绝对属于新式战机。（二）P-40 驱逐机进入中国后，未立刻投入实战，美国志愿队首战在 41 年 12 月 20 日，而直到次年 7 月 4 日改编前，志愿队都是以此机型为主力。故而以 1942 年的节点而言，P-40 确实属于“老旧”。但此问题并非销售时产生，故不可错乱归因。

回顾此次 P-40 驱逐机合同签署与生产的谈判过程，这种雷厉风行的执行方式，在太平洋战争爆发后的中美合作中绝无仅有。一方面，当时中国向美国寻求援助的努力甚久，美方必须要有足够的诚意来回应中方的迫切需求。另一方面也是美国当时对远东局势做出的强硬表现，希望中方最快速度得到援助，从而在中日战争中扭转局势。

中美高层，甚至包括陈纳德等具体执行人员，在整个援华空军计划之中所忽视的最严峻的问题，无疑是飞机与飞行员到达中国所耗费的时间。例如根据陈纳德的日程设想，“特别空军”将在 1941 年初春之前部署在昆明，开展训练计划，并计划于夏初在重庆上空进行防空作战。^①揆诸事实，光是 P-40 型第一批到达缅甸的时间就已经是 1941 年夏季，这让不少计划的目标与实际过程产生巨大的落差，也间接导致了 P-40 飞机的“落伍”。

三、居里来华考察与志愿队招募方案的推动

中国空军招募美国志愿者的行为，比欧战爆发后盟国招募行为更加“激进”。如何在美国现有的法律体系与军队管理中，招募到适合参与志愿队行动的飞行员与地勤人员，需要“自上而下”与“自下而上”两条路径的助力。“自下而上”即由鄯雷、莱顿、陈纳德等人所致力非官方机构招募人员的方案；“自上而下”，则由罗斯福总统等政府高层通过授权与许诺，使美国陆军与海军同意这项行为。同时

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.78-79.

在法律层面,罗斯福等一方面沿用先前各国其他志愿队的模式先例,一方面也创造了新的条款。在此过程中,美国总统特使居里来华考察,更是加速中美高层在空军援助上的交流与合作。在多方要素的合力之下,志愿者的招募从“层层遇阻”转向“加速开放”。

在法律层面上,美国军队的飞行员和维修人员在外国的武装部队中服役,是不符合美国法律的;英国皇家空军鹰中队的大多数人从未在美国武装部队中担任过飞行员,即使作为平民,如果他们宣誓效忠外国武装部队,会被罚款、监禁或失去公民身份。^①1940年美国《国籍法》第401条指出,如果宣誓效忠他国军队,即丧失国籍。^②然而当局却对前往加拿大与英国皇家空军中服役的美国志愿者其置之不理。海军部长诺克斯便认为,援华志愿队自可援引英国的先例。1940年11月27日,陈纳德和杨格试图通过使用“教官”一词来避免争议,“教官”必须“准备保卫学校的财产和人员”,因此会有战斗任务。美国国务院也表示,它或可向美国公民发放护照,以担任“航空教官”。^③杨格在1941年1月29日的备忘录中写道:“实际上美国当局准备睁一只眼闭一只眼,只要避免挑起他们不得不处理的事端就行了。”^④

1941年1月2日,陈纳德即提交组建一支美国飞行员队伍援华的具体方案,该方案同时包括飞行员和地勤人员,总数约250人(非常接近后来美国志愿队的人员需求)。随着联洲公司佣金问题的解决,中方代表与鄯雷、莱顿等人直接合作,此时需要解决的问题是由哪个组织进行代理。联洲公司是由鄯雷掌管的公司,是彻底的美国公司,而中央飞机制造厂则是由中国政府与联洲公司共同控股的合作企业,且中方占股更高。经由宋子文与鄯雷的商议,在托马斯·柯克伦的协助下,最终决定由中央飞机制造厂来执行代理。^⑤

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.83; *Draft*, No date. China Defense Supplies records, Box 26, Folder 10.

^② *Provisions of American Law Re Service of Americans in Foreign Military Forces*, 1941.1.29, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

^③ *Plan I, Employment of American Pilots*, 1940.11.27, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation; Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, PP.115-116.

^④ (美)阿瑟·N·杨格:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,第156页。

^⑤ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

关于志愿队的指挥官，鄱雷与陈纳德有不同的意见。从飞行员招募计划的脉络来看，鄱雷、莱顿这条属于民间路线，而中美高层的互动是官方路线。在与诺克斯的会谈中，鄱雷反复表示，如果陈纳德参与该项目，他将不会参加。鄱雷建议让托尼·弗兰克将军或拉尔夫·罗伊斯将军担任志愿队的军事指挥官；鄱雷甚至提议直接由莱顿担任志愿队指挥官。^①根据钱昌祚的回忆，“双方美员间，难免齟齬”。^②尽管如此，宋子文还是坚持要陈纳德担任指挥，鄱雷与莱顿最终只好妥协。^③与此相对，陈纳德起初不愿由中央飞机制造厂负责代理，希望为此特设一个新机构，但也未为中方采纳。^④可见鄱雷和陈纳德对与彼此合作都不热心。杨格和麦克休等人劝说两人搁置个人敌意，由鄱雷处理行政事务，而陈纳德负责军事事务，从而达成初步共识。^⑤蒋介石与宋子文对鄱雷负责招募亦有不同态度，宋子文向蒋汇报招募志愿队由中央飞机制造厂鄱雷负责，^⑥蒋介石指出鄱雷“代募义勇队是否可靠，政府应派员主持”。^⑦宋子文则解释到，仍用鄱雷代募，“惟挑选人员由陈纳德主持”。^⑧

1941年1月25日，宋子文向蒋介石告知招募志愿者的基本原则：由联洲航空公司/中央飞机制造厂以雇佣员工的方式，雇用来华志愿者并与他们签订合同；“根据根据美国的法律”，这些任务将通过“口头解释”并且在他们到达中国后才详细阐述。宋子文希望一旦美国志愿者教会中国飞行员和机械师驾驶和维护新装备，中方就能“在行动中承担更多的任务”。对于美国志愿队的组建前景，宋子文指出这将成为中方的模范空军，成为中英美联合空军特种部队的基础，激发英美政府

P.10.

^① 周光祚：《民国政府招募组建飞虎队的经过》，《文史精华》，2006年第12期。

^② 钱昌祚：《服务航空界的回忆（下）》，《传记文学》第23卷第6期，1974年，第116页。

^③ Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.69.

^④ Romanus and Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, PP.11, 17-18

^⑤ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.116.

^⑥ 《宋子文电蒋中正募航空义勇队事由中央制造厂潘雷代募现正积极进行中》（1941年3月21日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-004

^⑦ 《蒋中正电宋子文注意潘雷代募义勇队是否可靠政府应派员主持》（1941年3月23日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-070200-00009-084

^⑧ 《宋子文电蒋中正航空义勇队仍用潘雷代募惟挑选人员由陈纳德主持》（1941年3月25日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-005

对中国空军的兴趣,减少将来的阻力。^①关于指挥权限,宋子文强调由陈纳德担任指挥官并仅对蒋介石负责,而由航空委员会、中国空军向美国人员提供合作与服务。^②1月27日,蒋介石回复宋子文,他同意宋子文电报中提到的一切,但建议他确认合同中关于雇用志愿者的条款必须表明需要“注意其权利与义务之详细规定,并须绝对服从统帅之命令为要”命令。^③有关志愿者来华的具体任务并非明细,究竟是教官还是战斗员,仍处于变化之中,但中方试图彻底掌控志愿者的意愿,从未变过。可以说,这是中国从过去国际志愿航空队以及苏联援华志愿队的经验中得来的。

志愿者招募活动最初并无起色,这使得蒋介石与中国军方颇为焦虑。3月5日,蒋介石给宋子文询问美国空军志愿者何时能启程前往中国;^④6日周至柔亦望宋子文尽快促成美国志愿队来华;^⑤13日蒋介石得知陈纳德组建志愿队事务停顿,再次催促宋子文尽力促成美国志愿队。^⑥至4月12日,蒋介石仍不断在询问代聘昆明航校教官与招集空军志愿兵事是否两事,志愿兵有否招募的问题。^⑦

志愿者招募行动的不顺利,关键在于美国陆海军方的不配合。1941年2月3日,鄯雷和陈纳德向海军部汇报和美国政府要求的合作。国务院也已经表示愿给所有人颁发护照以担任中央飞机制造厂的雇员,但仍未获得军方的授权。^⑧当时美国陆军、海军的航空队都在进行扩编,没有任何飞行基地的指挥官愿意轻易放

^① *Telegram from Dr. Soong to General Chiang*, 1941.1.25, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

^② *Draft telegram to the Generalissimo*, 1941.1.25, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.

^③ *Telegram from General Chiang*, 1941.1.27, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9;《蒋介石致宋子文关于美国志愿军条件原则可照办电(1941年1月27日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第67页。

^④ 《蒋介石致宋子文指示待居里到美时速接洽高级空军军官来华电(1941年3月5日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第70页。

^⑤ 《周至柔电蒋中正望宋子文以能促成美国空军志愿队来华为妥》(1941年3月6日)，“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00025-003

^⑥ 《蒋中正电宋子文办妥各种援华案及决定空军志愿队等方案》(1941年3月13日)，“国史馆”馆藏档案,档号:002-010300-00042-044

^⑦ 《蒋介石致宋子文询问代聘教官与招集空军志愿兵事宜电(1941年4月12日,附宋子文注)》,吴景平、郭岱君主编:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第101页。

^⑧ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.239.

人。缺乏美国军事领导层的支持使陈纳德在人事方面“更难解决”。^①

陆军和海军都不愿放弃现役飞行员，必须由白宫来介入周旋。为消除招聘人员可能会从某一方招聘更多飞行员的担忧，柯克伦代表罗斯福向诺克斯和马歇尔保证，名额将由陆海军共同承担。^②而美国总统特使劳克林·居里来华，则成为推动美国志愿队计划在白宫层面的最大助力。

1941 年初，罗斯福在国会推动《租借法案》通过，使得白宫能主导对外援助，向“准盟友”提供大量军事援助。就在《租借法案》草案提交美国国会不久，宋子文便代表中方请求罗斯福派遣私人代表前往重庆与蒋介石会面，希冀在新一轮的援助中争取主动。^③1941 年 1 月 20 日，宋子文密电蒋介石，指出聘请居里短期来华，考察经济币制情形；居里“回总统府原任后，日常在总统旁，此后美国经济财政上或能加强援我，且可在钧座及总统间做一私人联络线”。^④邀请居里访华可以密切蒋介石和罗斯福之间的联系，加强争取美国援助。^⑤与此同时，美国驻华大使詹森亦认为“派遣一个或多个这类使团，将证明我们（对中国）的善意”。^⑥

居里在白宫顾问的职责是为罗斯福分析一系列贸易、金融和财政问题。1940 年 12 月 4 日，他在远东危机的备忘录指出如果日军攻占新加坡，日本将很快控制印度洋大部分地区，危及英帝国的生存。^⑦居里也支持中方提出请求，即以一

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.83

^② William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.215

^③ 有关居里来华起因的不同说法，可参见周乾：《论 1941 年美国总统特使居里访华的起因和由来》，《抗日战争研究》，2006 年第 1 期。

^④ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告已代聘居里先生来华考察经济币制情形电》，1941 年 1 月 20 日，秦孝义主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 533 页。

^⑤ 彭敦文：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第 4 卷·太平洋战争爆发前国民政府外交战略与对外政策》，第 368 页。

^⑥ “The Ambassador in China (Johnson) to the Secretary of State”, 1941.3.3, FRUS, 1941, Vol. V, P.605.

^⑦ “The importance of Singapore to the defense of the British Isles and the British Empire and to the interests of the United States”(December 4, 1940, revised April 23, 1941), FDR's President's Secretary's File, Box 27, Folder China 1941. PP.32-39.

支大规模空军力量阻止日本进攻新加坡。^①

国民政府对居里此次来华寄予厚望,事先作了精心周密的准备,给予其极高的礼遇;中国舆论媒体也非常关注居里的在华言行。居里于2月7日到达重庆,在华期间与蒋介石会谈12次,^②并与军政、外交、交通、经济、财政各部门负责人以及外国在华人员见面晤谈。^③居里于2月27日离渝后,有较为全面的访华观感和建议转呈蒋介石。^④

蒋介石与居里会谈期间对有关空军与飞机问题展开充分讨论,包括购机与飞行堡垒问题。^⑤居里对中国的军事力量和装备持肯定态度,认为如果给予中国充足的物资援助并取得对日空中优势,则可保证中国获得胜利的机会。他赞赏大后方建设机场工作和士兵的高昂士气。他向美方转述蒋介石希望美国提供更多的军事援助的要求,尤其是供给驱逐、轰炸机和军火弹药。^⑥蒋介石与居里达成共识,重提摩根索曾提议的“轰炸日本”方案,蒋介石认为“美国在三、四月之间,如果能照前所允许我供给飞行堡垒,则中国即能在四、五月间向东京、大阪及其各海军根据地施行轰炸,使日本受严重之打击,因而必不敢冒险南进,乃可遏止太平洋战争”。不过蒋介石依旧轻视轰炸机机组人员的难度,认为“此种飞机之驾驶,并不困难”,只要中方飞行员在美国训练两个月,再请美国派遣部分飞行员协助即可。^⑦居里在离开中国后,仍与蒋介石保持联系,并不断为中方提供指导建议。^⑧

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.106.

^② 蒋介石与居里历次会谈的记录可参见秦孝仪主编,《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第542-595页。

^③ 陶文钊主编:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》,武汉:武汉大学出版社,2010年,第172页。

^④ 彭敦文:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第4卷·太平洋战争爆发前国民政府外交战略与对外政策》,第368页。

^⑤ 《蒋中正致居里向美国购机及供给飞行堡垒事备忘录》(1941年2月27日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00033-026

^⑥ 陶文钊主编:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》，第174页。

^⑦ 《蒋委员长自重庆致居里先生关于美国空军援华事项中有关购机及供给飞行堡垒二事之备忘录》(1941年2月27日)，秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》，第596-597页。

^⑧ 《居里函蒋中正晤庞特提供航空迫切问题及补充外汇问题未尽意见》(1941年3月1日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00033-027；《蒋中正电宋子文有关居里行前建议美国派高级空军军官来华考察》(1941年3月5日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-002。

居里于3月10日返回华盛顿,此时《租借法案》在美国正式生效。3月15日,他向罗斯福提交秘密报告,向美国高层转达蒋介石在军事和航空领域的观点,尤其指出如果中方能在本土组织一次重大的军事行动转移日本人的注意力,或者从中国出发轰炸日本,就可阻止日本入侵欧洲国家在亚洲的殖民地。^①居里将麦克休提出的飞机援华方案,作为新的对华政策核心——通过向蒋介石出售飞机,美方能激发蒋对美国善意的信任,使其战斗到最后一刻。^②

1941年3月19日,居里与罗斯福当面会谈并得到总统的口头同意,继续推进为中国招募飞行员的流程。^③海军部长诺克斯根据居里的提议,决定派遣一位海军航空事务高级军官前往中国,视察中国空军部队的情况。^④无论是居里、诺克斯还是麦克休,其在向中国提供飞机援助的问题上看法一致,即给蒋介石些许飞行员和飞机以展示美国的善意,“而不去考虑中国人怎么使用这些援助”。^⑤相比于太平洋战争后中美军事合作经历,可见这与后来美国陆军对华准则大为不同。

与美国陆军相比,海军援华的积极性明显更高。海军部长诺克斯的助手莫顿·L·达约于3月29日向陆军航空队哈普·阿诺德介绍海军的政策:中方的招募人员将被“提供给海军航空站指挥官的介绍信”;每一站的指挥官都将事先收到一封绝密信,解释为什么招募人员要访问基地,并授权预备役军官自愿参加;志愿者将提交他们的辞呈,他们将被“不带偏见”地接受;在与中国完成一年的合同后,这名飞行员可以恢复海军预备役。阿诺德随后表示“陆军航空队已被指示在这件事上采用海军的程序”。^⑥陆海军经过协商,为给中国空军提供100名预备役军官飞行员,海军和陆军的航空部队要各出50名飞行员,另外则需要一些现役机械师和文职人员,一同前往中国。阿诺德写信给陆军参谋长马歇尔,表示陆军在这些问题上均可采用海军的程序。马歇尔和陆军部长史汀生批准陆军航空队参与志愿者计划。^⑦

^① Currie Report, 1941.3.15, FDR's President's Secretary's File, Box 27, Folder China 1941. PP.27, 30.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.108.

^③ "John K. Fairbank, Memorandum on Air Program for China, 1942", Currie Papers, Box 5, Folder 1.

^④ "My dear Major [McHugh] from Frank Knox", 1941.3.22, James M. McHugh Paper, Box 1, Folder 7.

^⑤ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.114.

^⑥ Henry H. Arnold, *confidential memorandum*, 1941.3.29, RG 47, Adjutant General File 220.81, NARA.

^⑦ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.114.

既然陆海军对征募机制已经明确,剩下就是需要总统批准。大多数文献都提到4月15日罗斯福签署一项行政命令,授权中方招募飞行员,但这份文件本身的内容却未有提及。在罗斯福总统于1941年发布的381项行政命令的编号和连续清单中,并无该计划。^①在斯坦福大学所藏居里文件中,则明确使用罗斯福“口头答应”的字句。^②可见当时并无书面的行政命令,这也证明志愿队在行动之初,仍处在法理程序的“模糊地带”。

回顾美国高层在志愿队组建上的决策,可以看出美国在对外行动上“层层递进”。授权招募前往中国志愿队,无疑是英国、加拿大在美征募人员行为的“加强版”。美国司法部长办公室对罗斯福允许英国飞行员在美国训练的决定发表意见,大致解释总统的权力:“根据这一宪法规定,[罗斯福]对国家的陆军和海军拥有最高的指挥权,可命令他们履行他认为保卫美国所必需的或适当的军事职责。这些力量既存在于和平时期,也存在于战争时期。”根据这一解释,罗斯福有权指挥陆军或海军去做任何“旨在保护美国安全和实现国防”的事情。^③

为能减少派遣美国军人到中国的法律障碍,美国陆海军曾要求废除《中立法案》,从而有利于政府做类似招募志愿队的行为。司法部长杰克逊表示《中立法案》只适用于平民,并没有适用于美国政府。^④新闻舆论报道零星地提到美国人飞往远东保护滇缅公路,美国官方也公开表示“陆军部的政策是不阻止美国公民加入英国或中国的武装部队。”^⑤在美国高层的允许,以及法律框架内的重新解释后,中国空军招募美国志愿队一事才真正提上日程。

第三节 第一批志愿队员的招募

首批美国志愿队员的招募,从人数结果上看尚属顺利,基本上达到陈纳德对

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.3-4.

^② “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.10.

^③ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, PP.218-219.

^④ Harold L. Ickes, *Secret Diary of Harold Ickes*, New York: Simon & Schuster, 1954. P.522.

^⑤ William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, P.222.

志愿队人数需求的预期。既往研究多数将该批志愿队员的招募过程概述为一蹴而就,这掩盖了招募过程中的复杂性与曲折性。实则招募过程中,遭遇如下问题:一、招募的周期超过陈纳德等人之设想,使美国志愿队的备战进度严重滞后。二、招募团队审核的标准、尺度不一,导致飞行员质量不及预期。三、不少志愿队员应聘动机存疑,志愿队抵达远东后即面临辞职风波而导致缺员。导致这一切问题的主要原因,在于招募工作并非陈纳德亲力亲为,志愿队项目中人事部门与执行部门存在隔阂。

一、志愿队员的合同与职责规定

在得到美国高层授权,解决招募美国志愿队的“程序正当性”后,志愿队项目参与各方便着手拟定相关合同,确定志愿队员职责,从而真正筹建一支援华武装。3月21日,在居里与罗斯福会谈后不久,宋子文便与联洲公司起草协议,由中央飞机制造厂来招聘和管理援华飞行员。4月7日,陈纳德在致鄱雷的信函中,详细列出招募志愿队员所需的表格、工资表、条款。^①4月15日宋子文向中央飞机制造厂表明关于中方协议内容的情况。^②在协议内,志愿队项目被表述为“建立高级培训和指导单位”,对此中方特别指出:(1)陈纳德被任命为主管。(2)尹仲容(K.Y. Yin)被任命为政府代表^③,而Ha先生被任命为候补代表。(3)项目的周转基金将在纽约欧文信托公司设立。(4)已向中国银行发出长期指示,向上述周转基金支付400000美元,并按协议规定在必要时予以补充。宋子文在信中进一步规定“美国人员的人数、种类和资格及其支付标准,应在根据本协议开始运营之前,由政府和中央飞机制造厂商定,并可通过双方协议随时更改”。^④而这些内容的基准便是4月7日陈纳德致鄱雷的信函。^⑤

4月15日,宋子文与莱顿分别代表中国政府与联洲公司签署中央飞机制造

^① Extract from Letter of April 7, 1941, from Colonel C. L. Chennault to Mr. W. D. Pawley, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^② T. V. Soong to CAMCO Federal Inc., 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^③ 尹仲容,又名尹国镛(Kwo-Yung Yin),时任资源委员会国外贸易事务所纽约分所所长,见《资源委员会国外贸易事务所纽约分所来往函件 Foreign Trade Office》,“国史馆”馆藏档案,档号:003-020700-0379

^④ T. V. Soong to CAMCO Federal Inc., 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑤ Bruce Leighton to T. V. Soong, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

厂招募美国志愿者协议。^①同一天，联洲航空公司最终确定与志愿者签署员工合同的措辞。^②宋子文同时致中国银行纽约办事处，交代与中央飞机制造厂的协议以及汇款说明，^③此举在于设立周转资金账户定期向联洲公司及中央飞机制造厂返还相关费用。^④

根据合同，中央飞机制造厂将为“三个高级培训和指导单位”聘用志愿队员，签署合同并支付报酬；中央飞机制造厂从 40 万美元的循环基金得到偿还，当它低于 25 万美元时，将得到补充；中央飞机制造厂为组装、维护和修理设备提供技术援助，接收运往仰光的材料，“提供技术人员协助‘培训和指导单位’的运作”；中央飞机制造厂接受该单位“美国主管”之指示；中央飞机制造厂没有被要求违反其经营所在国的任何法律。^⑤根据 4 月 15 日起草的中央飞机制造厂员工合同格式规定：雇佣关系从雇员在登船港报到时即刻生效，工资也从报到时发放；雇佣关系从抵达中国入境口岸（待指定）之日起持续一年，此后直到任何一方提前 30 天通知终止。在合同结束时，员工将获得 500 美元的差旅费。雇员每年可休假一个月，因完全伤残或死亡可领到 6 个月的工资，并可因各种原因免职。^⑥

想要招募足够的飞行员前往中国，提供的待遇必须有吸引力。根据事后各方协商，招募人员将在口头上保证，凡在空中击落敌机，可从中国政府手中取得每架 500 美元的赏金。^⑦美国志愿队的地勤人员将以每月 300 美元的待遇签约，也大大高于正规军的工资。^⑧由此可见，美国志愿者优厚的报酬不但远超中国军政长官的薪水，即使较之当时美军同阶官兵的薪金也高出 2-3 倍。这和蒋介石一贯

^① “John K. Fairbank, Memorandum on Air Program for China, 1942,” Currie Papers, Box 5, folder 1, P.18; Draft, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^② *Employment Contract Form*, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6; *Contracts for all employees...*, 1941.4.2, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^③ *T. V. Soong to the Bank of China New York Agency*, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^④ *T. V. Soong to Central Aircraft Manufacturing Company*, 1941.5.1, Chennault Papers, Box 2 Folder 9.

^⑤ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.10.

^⑥ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.10.

^⑦ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第 37 页

^⑧ Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, Barnsley: Pen&Sword Military, 2006. P17.

以高薪访求外国优秀军事专家的作风符合^①，同时也和国际志愿队运动以来各国雇佣人员的薪水在同一量级。然以彼时西方空军志愿者的标准来看，此待遇甚至并不突出——西班牙内战中的雇佣军飞行员每月能得到 1500 美元，每击落一架飞机还能得到 1000 美元的奖金（当然西班牙共和派并非全部如期支付）^②；而美国向英国运送轰炸机的“平民”飞行员每月薪金 1500 美元，副驾驶员是 1200 美元，若成功运送十架飞机，则主驾驶员获得 2500 美元奖金，副驾驶员为 2000 美元。^③

4 月 17 日宋子文向蒋介石汇报与中央飞机制造厂签订合同内容及函示中央银行纽约分行设置流动基金指派代表等文件，^④同时他乐观地表示“空军志愿兵现在在进行招募中，约一月内可募集完成”。^⑤但志愿队招募工作仍有不少困难，进展并不如期，存有几个意外的“矛盾点”：

第一点，在于招募飞行员标准落差以及在美训练的落空。1941 年 3 月底，美国陆军在制定招募飞行员作为志愿者时的标准，考虑到美军中实际掌握 P-40 驾驶经验的人员稀缺，建议在美国先行训练一部分飞行员再前往中国。陈纳德和莱顿表示，他们希望招募有经验的 P-40 飞行员，但会为没有 P-40 飞机经验的飞行员提供培训。^⑥3 月 28 日阿诺德建议将中国购买的 P-40 战斗机中的 10 架留在美国的某个民用机场，让志愿飞行员训练驾驶。然而 3 月底，无论美方还是中方都没有多余的飞机，因此大部分志愿者离美前并无 P-40 经验。^⑦

对于飞行员缺乏 P-40 飞机经验的处理方法，蕴含着中美双方最初对志愿队

^① 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第 349 页

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.85-86.

^③ Daniel Ford, *Flying Tigers*, P.60; *The Air Corps officers civilian pilots employed*, 1941.6.14, Chennault Papers, Box 6, Folder 2; *Memorandum for Mr. W. C. Sanders*, 1941.6.14, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^④ 《宋子文函蒋中正与美中央飞机制造厂签订合同内容及函示中央银行纽约分行设置流动基金指派代表等文件》（1941 年 4 月 17 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00294-069

^⑤ 《宋子文电蒋中正空军志愿兵现在进行招募中约一月内可募集完成》（1941 年 4 月 15 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-006

^⑥ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P105.

^⑦ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.119.

计划的预期，是迅捷的、即用的，而非长期的招募计划。这种情况，不仅在美方意料之外，更不在中方以及陈纳德等人的考虑之中。这为后来志愿队训练的困境埋下伏笔。揆诸事实，无论是当时政策执行方，抑或后来的历史学者，都对此时美国空军（陆军航空队）的质量有所“高估”。实际上，当欧战爆发时，美国陆军航空队曾被描述为“五流空军”，截至 1939 年 8 月底有 2720 名军官和 23779 名士兵（包括 860 名飞行学员）；在约 1500 架战术飞机中，仅有约 800 架被列为标准或一线飞机。相比之下，1939 年 9 月的德国空军拥有超过 50 万名人员和 3750 架一线飞机，并有 10%至 25%的一线飞机储备支持，英国皇家空军则拥有超过 10 万名官兵和至少 1750 架一线飞机。^①

第二个“矛盾点”在于飞行员训练的时间成本。中方代表显然沿用苏联 1937 年以来的援华经验，但在那几年中，苏联援华的机型变化不大，且中国尚有足够的熟练飞行员可以适应变化。但是 P-40 驱逐机作为新式的、具有操作难度的陆军飞机，显然中方飞行员不能马上适应，从而形成即战力。况且更脱离实际的是，作为陆军飞机的 P-40，在美国海军中没有实装，这使得援华的飞行员中大部分均无驾驶经验，更遑论教导中国飞行员。^②此时中国空军遭遇决定性的失败，大量有经验的飞行员和飞机损失惨重，中国空军已经缺少足够的飞行员，而依靠飞行教官来训练飞行员已经太迟，美国志愿队只能是战斗人员而非训练教官。^③

中方高层，尤其是蒋介石，对于美国志愿队来华后的职责没有固定的想法，仅坚持指挥权绝不允许落入外人之手，需绝对服从统帅之命令。^④1941 年 2 月蒋介石在就昆明遭遇轰炸一事电慰龙云，表示美国援助飞机先用在滇，掩护重镇与据点。^⑤5 月 8 日，蒋介石告诉英国驻华大使，美国志愿者将驾驶“P-40B”驱逐机，除每个月工资外，“每击落一架敌机，将得到 500 美元”，这表明蒋介石在 5 月初

^① Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, PP.173-174.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.96.

^③ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.106.

^④ 《蒋中正电宋子文美志愿军事条件原则照来电办理但注意权利义务规定》（1941 年 1 月 27 日），“国史馆”馆藏档案，档案号：002-010300-00042-015。

^⑤ 《蒋中正电慰龙云昆明被炸并示美助我飞机先用在滇掩护重镇与据点》（1941 年 2 月 4 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00042-023

时期望部分志愿者能担任战斗机飞行员，而不是飞行教官。^①

相较于中美高层在志愿队定位上的反复与模糊，作为未来指挥官的陈纳德，则从始至终就以打造即战力为目标来组建志愿者团队。1941年4月1日，在美国陆军和海军就招募问题达成一致后三天，陈纳德即起草一份详细的岗位说明和军事装备清单，并得到宋子文的批准。^②陈纳德估计在中国组建和管理三支驱逐机中队共需要264名美国志愿者。^③他在文件中描述作战行动中除飞机外所需机械设备的类型，以及各种岗位的工作简介，包括军械士、技术人员、文职人员和医务人员。^④陈纳德还希望中国政府额外提供600名人员，提升这些空军中队的“战斗力”，包括口译员、机械师、降落伞专家、氧气处理员、司机、厨师、服务员、警卫和劳工等等。^⑤如果陈纳德能自主行事，他将指挥一支至少800人组成的航空队。

值得注意的是，这份备忘录中同样没有任何关于转机型训练的规定。此后数月，间接参与“志愿队项目”的英国人默认这些飞行员在抵达远东前接受过充分的训练，可以驾驶他们的“P-40B”战斗机以形成战斗力。^⑥1941年6月2日，15名中国飞行员抵达仰光，他们打算等第一批P-40驱逐机完成组装，就将其运回云南。这使当地英国官员大为惊恐，提出中国飞行员没有驾驶此类高速飞机的经验，不应接收。^⑦

对于志愿者在中国的具体任务，各种官方文件中的表述变化多次。本文认为，以蒋介石等中国高层基于以往在华空中力量运用的经验，认为应由志愿者担任一

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.116.

^② “Extract from Letter of April 7 1941, from Colonel C. L. Chennault to Mr. W. D. Pawley”, 1941.4.7, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation; “Exhibit ‘A’ Employees Required”, 1941.4.1, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation.

^③ “Extract from Letter of April 7 1941, from Colonel C. L. Chennault to Mr. W. D. Pawley”, 1941.4.7, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation.

^④ “Exhibit ‘A’ Employees Required”, 1941.4.1, Arthur Young Papers, Box 105 folder Military Aviation; *Plan for Organization of Provisional Group of American Pilots*, 1941.4.1, Chennault Papers, Box 6, Folder 5. 该文件标题后面手写改为“*Organization of American Section*”

^⑤ Exhibit “A”, *Employees Required*, 1941.4.1, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑥ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.121.

^⑦ “Burma 2240 1941 from Governor of Burma to Secretary of State for Burma Rangoon”, 1941.6.14, FO 371/27640.

线战斗员参与战斗。然为防止过于直白地向美方表露出中方缺少战斗力的现况，中方“被迫”采用飞行教官的称谓。1941年6月，中国空军、英国官员等各方意见，都认为P-40在当下并不适合中国空军形成战斗力；而在中、美、英对P-40战机的运用处于紧迫状态下，由美方志愿者担当战斗员是不二选择。因此，宋子文和蒋介石最终决定在中国空军中成立美籍志愿大队，直到这一刻，美国志愿队的组建才真正进入历史的叙述之中。

中美双方关于志愿者的任务职责要到1941年6月才真正达成共识，这使得在此之前开展的招募工作显然“超前”于规划，而“滞后”于需求。这也成为志愿者后续招募工作出现种种困难与问题的主要原因。

二、中央飞机制造厂纽约办事处与志愿队招募团队

根据1941年4月15日宋子文与莱顿签署的合作协议，中央飞机制造厂将承担招募志愿队员为其“雇员”的责任，而具体的执行部门，便是中央飞机制造厂的纽约办事处。

为完成招募工作，活动经费必不可少。根据4月15日的协议共识，中国政府将设立“志愿队项目”特别周转基金，以供联洲公司、中央飞机制造厂在招募工作中的开支。由于宋子文本人身居高位，在美任务繁重，故需特设一名代表，以执行监理职责。1941年4月15日，宋子文分别致信中央飞机制造厂与中国银行纽约办事处，任命K. Y. Yin（尹仲容）为中国政府代表以执行职责。^①为防止代理人因故缺席而导致的滞后，宋子文还指定中国银行J. T. W. Ha作为尹的替补人选，进一步保证项目进行的顺畅性。^②

对于周转基金的初始金额，根据各方4月15日的协议共识，需要涵盖下述内容：（1）员工从美国前往中国的交通费用，计20万美元。（2）员工的雇佣费用，计18.5万美元。（3）至少两个月的津贴费用，计1.5万美元。以上合计40

^① T. V. Soong to K. Y. Yin, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6. Hoover Institution Archives, Stanford University; T. V. Soong to Bank of China New York Agency, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6; T. V. Soong to K. Y. Yin, 1941.4.17, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》，P.119，“国史馆”馆藏档案，档号：003-020700-1839

^② T. V. Soong to K. Y. Yin, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6. Hoover Institution Archives, Stanford University

万美元。^①中国银行在接到宋子文的指示后，即向指定的欧文信托公司汇款 40 万美元作为招募工作的启动资金。^②上述经费中，只是规定雇用志愿队的费用，而中央飞机制造厂为搭建招募团队，势必还要必要开支。故而中央飞机制造厂向宋子文指出，根据双方协定第二款（b）项规定，除专门雇用在中国执行任务的人员的工资和费用外，“执行本协定的一切必要费用由中央飞机制造厂支付，并从政府设立的专项基金中偿还”。^③中央飞机制造厂特地解释称，为聘用员工，有必要聘请某些特殊人员与美国各地的潜在员工联系，职责涉及广泛的旅行以及支付交通和酒店费用、电报和电话费等。莱顿表示上述发生的合理费用将包括在从周转基金中报销的费用中，但前提是这些费用有适当的凭证来说明费用的性质，并且还提供如此聘用的特殊人员的姓名和薪金。这一切都将事先由派往中央飞机制造厂办公室的政府代表批准。^④

如此一来，周转基金的开销势必要超过初始金额，故而在 4 月 15 日的协议里规定，每当周转基金金额少于 25 万美元时，即由中央飞机制造厂向中国政府代表提出申请，继而补充至 40 万美元准线。^⑤宋子文在向中国银行纽约办事处谈及相关事宜与汇款说明时，也指出后续将由尹仲容长期指示以补充相关金额。^⑥根据上述经费安排，中央飞机制造厂纽约办事处下设针对志愿队招募的文职人员专司此事。

表 2-1 纽约办事处 1941 年 6 月 25 日相关人员与职责

人员名称	职责
爱丽丝·H·伦纳德夫人（Mrs. Alice H. Leonard）	鄱雷（W. D. Pawley）的秘书，协助奥尔德沃斯 ^⑦ 履行志愿

^① T. V. Soong to Chennault, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^② Bank of China New York to Irving Trust Company, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^③ Bruce Leighton to T. V. Soong, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^④ Bruce Leighton to T. V. Soong, 1941.4.15, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》，P.120,“国史馆”馆藏档案，档号：003-020700-1839

^⑤ T. V. Soong to Chennault, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑥ T. V. Soong to Bank of China New York Agency, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑦ 即志愿队招募团队负责人，详情见后。

	队计划的秘书职责
海伦·诺森小姐 (Miss Helen Northorn)	运输部门。(预订、轮船安排)
伊娃·卡罗尔夫人 (Mrs. Eva Carroll)	负责档案管理, 协助速记工作
海伦·吉尔伯特小姐 (Miss Helen Gilbert)	打字员兼总机操作员
哈罗德·梅西先生 (Mr. Harold Massey)	打字员兼文员
哈兰·格雷厄姆先生 (Mr. Harland Graham)	邮寄运送员
赫伯特·肯尼迪先生 (Mr. Herbert Kennedy)	协助准备表格、现场工作、一般文书和速记

(资料来源: *Richard Aldworth to T. V. Soong*, 1941.6.25, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.84, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839)

因经费使用自周转资金而出, 故该办公室所有雇员的任用程序, 均需莱顿或中央飞机制造厂代表向尹代表提出, 由宋子文最终授权。^①这也使得办公室的规模不至于无序“膨胀”。

与纽约办事处文职人员相配合招募工作任务的, 便是活跃在招募前线的招募团队成员。陈纳德计划招募有经验的 P-40 飞行员, 但军方早已“供不应求”。陈纳德便要求招聘人员寻找年龄在 22 到 28 岁之间, 至少有两年工作经验的飞行员。^②经宋子文口头批准, 中央飞机制造厂于 4 月 14 日即聘用两名军官拉特利奇·欧文(Rutledge Irvine)和“斯基普”阿代尔 (“Skip” Adair)^③为招募团队成员, 二人每月薪水均为 500 美元。^④在莫斯利上校的建议下, 鄱雷联系理查德·奥尔德沃斯(Richard Aldworth)为招募团队负责人。当时他正在华盛顿特区的沃尔特·里德医院(Walter Reed Hospital)康复, 鄱雷约他在纽约见面后, 奥尔德沃斯同意充当招聘代理。4 月 21 日, 莱顿致宋子文, 推荐聘用理查德·奥尔德沃斯为招募成员,

^① *Chennault to CAMCO New York*, 1941.6.11, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^② Russell Whelan, *The Flying Tigers: The Story of the American Volunteer Group*, P.33.

^③ 阿代尔是陈纳德的朋友, 也将是后来美国志愿队的中层领导。

^④ *Bruce Leighton to T. V. Soong*, 1941.4.15, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.120, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

计划每月薪水 500 美元。^①除上述三人外, 招募团队还有哈里·克莱伯恩 (Harry Claiborne) 和森顿·L·布朗 (Senton L. Brown) 协助。^②由于健康原因, 奥尔德沃斯不能立即上岗, 一度在医院房间里设立办公室以处理事务。^③

根据团队成员出身的不同, 负责的军种亦有区分。拉特利奇·欧文是退役海军中校, 故负责海军与海军陆战队的招募工作。^④阿代尔出身陆军, 此前在中国云南航校工作, 由陈纳德分派负责陆军航空队的招募工作。^⑤陆军方面需前往博林、塞尔弗里奇、麦克迪尔、马奇、米切尔、兰利、汉密尔顿、埃格林、克雷格、麦克斯韦、巴克斯代尔和兰道夫等陆军机场。同样, 海军方面则前往诺福克、圣地亚哥、彭萨科拉和杰克逊维尔海军航空队基地, 以及海军陆战队匡蒂科航空基地, 寻求潜在的志愿者。^⑥

陈纳德本人并未前往一线招募, 但他与招募团队仍联系密切。首先, 招募志愿队员的基本需求均是由陈纳德提出, 且在招募过程中, 陈纳德会实时更新需求。例如 1941 年 4 月 29 日, 陈纳德就向招募团队提出部分飞行员的录取指标:

A. 在驱逐 (战斗机) 中队服役一到三年, 即至少服役一年。

B. 如果申请人在 P-40 飞机上有至少 30 小时飞行时长, 则在驱逐 (战斗机) 中队服役可不满一年, 但服役时间至少仍需六个月。^⑦

陈纳德也会对其他岗位提出新需求。1941 年 6 月 11 日, 陈纳德向招募团队要求新设一个“速记打字员”岗位, 员额 3 人, 薪水 175—225 美元 (三人总计限额 600 美元), 有军事经验者优先, 必须有能力处理文件并担任行政秘书。陈纳德进一步指出: “一般而言, 宜聘用年龄在 25 岁至 45 岁之间、曾服过兵役、

^① B. G. Leighton to T. V. Soong, 1941.4.21, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.111, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^② Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, PP.102-103.

^③ Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.40; Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.87.

^④ John Toland, *The Flying Tigers*, P.25.

^⑤ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.87.

^⑥ Braxton Eisel, *The Flying Tigers: Chennault's American Volunteer Group in China*, P.10.

^⑦ Chennault to CAMCO New York, 1941.4.29, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.33, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

性格习惯稳定的有能力的男性。患有轻微身体残疾而失去义务兵役资格的男子将被接受。请仔细测试申请人的技术能力、个人外表和性格”。^①

陈纳德在个人回忆录指出，曾计划对每个飞行员进行最后的个人检查，但为从速工作，不得不放弃。^②但陈纳德会通过向奥尔德沃斯推荐的方式，使其录用自己信任的人选。1941年5月16日，陈纳德便向招募团队推荐弗里尔曼（Paul Frillman）担任随队牧师，并建议其薪水为350美元。^③5月21日，陈纳德又主动向奥尔德沃斯推荐几名工程师。^④7月18日，已经前往远东的陈纳德，仍主动向奥尔德沃斯推荐几名员工；陈纳德本人聘用的参谋，如卡尼（Carney）、威廉姆斯（J. Williams），也需要向奥尔德沃斯报备，请其登记姓名与汇款银行账号。^⑤在回复几位“毛遂自荐”者时，陈纳德讲述个人与招聘团队的关联，“中国项目（即志愿队）的所有飞行员都受雇于中央飞机制造厂。我今天通过航空邮件写信给公司，推荐您就业，并要求向您发送完整的信息以及一份空白合同。一旦您收到公司的信件，请立即按照其指示采取行动”。^⑥

作为招募团队负责人的奥尔德沃斯，他在对陈纳德组建志愿队挑选优秀飞行员时，同样有着指导建议。1941年10月7日，奥尔德沃斯在信中指出，需要格外注意柯蒂斯·E·史密斯（Curtis E. Smith）与格雷戈里·博因顿（Gregory Boyington）。他特别提到博因顿的能力出众，只因家庭问题而错失晋升机会，招募团队对其多次调查，认为其颇为可靠——故而向陈纳德推荐他们为中队指挥官。^⑦

^① Chennault to CAMCO New York, 1941.6.11, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.31, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^② Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.103.

^③ Chennault to CAMCO New York, 1941.5.16, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.27, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839; Chennault to CAMCO New York, 1941.5.16, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

^④ Chennault to Richard Aldworth, 1941.5.21, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

^⑤ Chennault to R. Aldworth, 1941.7.18, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

^⑥ Chennault to Lt. Grant Mahony, 1941.7.18, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.28, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^⑦ Richard Aldworth to Chennault, 1941.10.7, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

三、招募工作的进程与结果分析

宋子文在 4 月 15 日的合作协议签署完后乐观地向蒋介石表示空军志愿兵约一月内可募集完成。^①即便得到美国高层的授权许可，中央飞机制造厂招募团队的工作进度，仍大大落后于各方之预期。

表 2-2 应聘志愿者需要准备的申请资料

1	申请表（1 份） A. 军官 B. 士兵
2	A. 辞职信（3 份）生效日期 B. 解雇申请（3 份）生效日期 (1) 背书（Endorsement） (2) 送往华盛顿
3	A. 64（1 份） B. 医疗证书（1 份）
4	请假申请（1 份）
5	(1) 保险数据（3 份） (2) （保险）授权书（2 份）
6	护照申请书（1 份） (1) 公民身份声明（2 份） (2) 照片（5 份） (3) 确认并转发 (4) 签证 (5) CAMCO（中央飞机制造厂）的来信

^① 《宋子文电蒋中正空军志愿兵现在进行招募中约一月内可募集完成》（1941 年 4 月 15 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-006

7	合同（4份） 签署并公证
---	---------------------

（资料来源：Application Form, *China Defense Supplies records*, Box 31, Folder 11）

1941年5月3日奥尔德沃斯对目前申请情况作了第一次汇报。^①他指出，“迄今为止，已收到73份飞行员申请和170份地勤人员和行政人员申请。其中18名飞行员和58名其他人员已被公司和监事接受。剩下的是必须完成的辞职、解雇、护照、合同签署等必要的文书工作”。剩下的申请表将在5月5日进行，审查人员包括监事（陈纳德）、公司代表以及奥尔德沃斯。奥尔德沃斯还对几名美军军官的合作给予赞扬，他提及4月30日会议上，各方决定要给所有雇员购买1万美元政府保险的举措。^②

5月24日招募工作的汇报指出，每个申请人都有过多的细节工作。如果没有政府服务机构的密切合作，如此迅速地清查这么多人员是不可能的，因此特别感谢国务院护照司与陆军航空队人事科的全力合作。^③6月15日的汇报指出，招募团队在西海岸的洛杉矶与圣地亚哥招募到不少优秀成员，并准备先送到印第安纳波利斯的艾利森分部参加短期培训课程。除此之外，招募团队收到来自全美各地的大量信息请求，既有正规军人和平民，团队对每次询问都尽可能委婉和感激致谢。^④6月28日招募团队完成医疗团队的招募，而此时飞行员的招募才刚刚过半。^⑤

表 2-3 1941 年 5 月 3 日至 10 月 18 日志愿队人员招募进度表

日期	飞行员		其他人员			总计	
	申请数	接受数	申请数		接受数	申请数	接受数
5/3	73	18	170		58	243	76
5/24	49	11				171	46
5/31	55	19				210	85

^① *Letter from R. Aldworth*, 1941.5.3, *China Defense Supplies records*, Box 29, Folder 1.

^② *Letter from R. Aldworth*, 1941.5.3, *China Defense Supplies records*, Box 29, Folder 1.

^③ *No Title*, 1941.5.24, *China Defense Supplies records*, Box 29, Folder 1.

^④ *No Title*, 1941.6.15, *China Defense Supplies records*, Box 26, Folder 8.

^⑤ *No Title*, 1941.6.28, *China Defense Supplies records*, Box 26, Folder 6.

6/7	52	21				200	87
			医疗组	行政组	技术组		
6/15	60	29	5	22	60	227	116
6/21	77	36	(达标)	22	78	282	142
6/28	88	49		27	92	286	175
7/11	100	64	7	29	101		
7/19		61	7	33	111	278	222
7/25		60	7	43	111	278	221
8/2		64	7	51	116		238
8/9		84	7	55 (达标)	117 (达标)		263
8/15		101	7	56	117		281
9/6		101	7	56	118		282
10/18		92	7	56	124		289

(资料来源: “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.)

从这些表格可以看出医务人员的招募(7人)于6月21日完成, 行政人员(55人)和技术人员(117人)于8月9日完成, 100名飞行员于8月15日完成, 至10月18日, 共有289人加入该小组。^①

美国官方战史记载, 志愿队行政和技术人员于8月9日完成招募, 但飞行员招募工作在一个月內尚未完成。^②然从进度表中看8月15日的人事均已满员, 那么原因何在, 抑或战史记载错误? 从8月15日的人事表及说明来看, 可知当时“该项目已完成相关人员的辞职和解职申请。但有27名飞行员辞职请求被搁置。在上级部门确定涵盖辞职的广泛政策前, 无法提交准确的报告”。^③因此, 在居里资料中有关志愿队飞行员招募进程的完成日期, 亦定为9月6日, 而非8月15

^① “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.10.

^② Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, P.18.

^③ *Table of Personnel*, 1941.8.15, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

日。^①

10月11日的人事报道中指出“由于6人辞职和2人伤亡，现在有8个飞行员空缺。正在采取措施填补这些空缺”。^②对于这6名飞行员辞职导致的缺额，想要重新招募并不容易，美国陆海军最初的授权名额就仅有100人。对此居里向奥尔德沃斯表示，“任何进一步的更换都必须得到新的授权，我希望在几天内通知您。我建议在替换6名飞行员时，只接近美国的陆军（招募）”。^③因此10月18日汇报的总人数为289人，缺额为8名飞行员。^④

10月25日的报道指出，除先前的8个飞行员职位空缺外，还收到3名文员返回的消息。同时新雇用11名地勤人员，还有1名军械师和1名行政主管，这使得志愿队总人数增加至286人。^⑤至11月1日，又有1名飞行员辞职，1人牺牲，这使总人数为284人，缺额为13人。^⑥

表 2-4 1941 年 11 月 1 日所统计各批次起航的志愿队员人数

批次	起航日期	人数
第一批	1941 年 6 月 9 日	30 人
第二批&第三批	1941 年 7 月 10 日	123 人
第四批	1941 年 7 月 22 日	28 人
第五批	1941 年 8 月 26 日	38 人
第六批	1941 年 9 月 4 日	28 人
陈纳德上校于远东自行招募		2 人
第七批	1941 年 9 月 24 日	26 人（另加 1 名航校教官）

^① “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.10.

^② Table of Personnel, 1941.10.11, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 5.

^③ Currie to Aldworth, 1941.10.8, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

^④ Table of Personnel, 1941.10.18, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

^⑤ Table of Personnel, 1941.10.25, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 5.

^⑥ Table of Personnel, 1941.11.1, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

第八批	1941 年 10 月 14 日	6 名（另加 3 名文员替补以及 5 名额外文员和 9 名航校教官）
-----	------------------	------------------------------------

（资料来源：Table of Personnel, 1941.11.1, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8）

除上述计划外，志愿队还雇用 11 名地勤人员和 1 名军械士。这些人将和第二志愿队的部分成员于 1941 年 11 月 22 日从洛杉矶出发。^①至此，志愿队项目的第一阶段（即“第一志愿队”）的招募工作基本完成。

在招募过程中，亦有不少困难与意外。在后世的叙事中，对于志愿队飞行员的招募标准，美国军方、中央飞机制造厂与陈纳德各执一词。美方认为这是“飞行员中的精英”，心中暗含被招募时的不舍；中央飞机制造厂则认为完成指标最优先；陈纳德则对部分飞行员表示不满，认为并未达到他心目中的作战水平。

招募过程中存有不少困难与意外。第一，美军各基地的阻扰对招募工作有很大的影响。例如招募团队在美国海军诺福克航空站，一次招募三名优秀俯冲轰炸机飞行员，让当地长官感到惊慌不已，下令阻扰。美国大西洋舰队的亚瑟·库克海军少将，同样要阻止中央飞机制造厂从自己手中“挖人”。尽管上述行为被海军部方面告知必须依照指令请求放人，但志愿队招募行动并不顺畅。^②陈纳德曾在回忆录中提及，在汉密尔顿机场，他被告知他将被锁在警卫室直到离开机场。许多志愿者在要求允许从美国军队中“辞职”时遇到近乎敌意的不信任。^③几名指挥官愤怒地打电话给华盛顿，要求招募者离开——结果却被告知要配合该项目。^④

第二，随着志愿队招募工作的进展，美国陆海军的态度渐趋消极。预计到飞行员和机械师的进度迟滞，居里便寻求美国陆军部的许可，将招募范围扩大到波多黎各、巴拿马运河区、菲律宾群岛和夏威夷，使拥有 P-40 经验的飞行员数量

^① Table of Personnel, 1941.11.1, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

^② 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第 41 页

^③ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*. P.117-118.

^④ Jack Samson, *The flying tiger : the true story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, Guilford: Lyons Press, 2005.

更多。^①与此同时，居里再次获得美国陆军部的同意，允许中国政府雇用 20 名飞行教官前往昆明航校工作。不过，陆军部拒绝志愿队招募团队从飞行教官进行招募，也反对从驻扎在菲律宾或夏威夷的飞行员中招募志愿者。^②进入 8 月份以后，向来积极配合援华志愿队项目的美国海军，也倾向阻止飞行员辞职，理由在于招募团队从海军招募的飞行员已经比从陆军多——尽管海军飞行员参与志愿队的意愿确实更高。居里于 8 月 18 日会见诺克斯部长、斯塔克上将、尼米兹上将等海军高层。居里提出招募推迟的问题，海军上将们认为这超出了他们的权力范围。诺克斯最终遵循他先前的决定，接受志愿者的辞职，但海军认为其名额仅限于 63 名飞行员，这得到了居里的同意。^③

第三，由于难以招募到足够的 P-40 驾驶员，使得志愿队招募标准下降。对于正在进行扩编的陆军航空队与海军航空队来说，一线飞行员弥足珍贵，自是不许中央飞机制造厂予取予求。最初招募团队在进入美军基地时，只强调要有驱逐机经验的飞行员；后来招募人员便表示愿意开放名额给鱼雷机还有俯冲轰炸机的飞行员；最后则表示任何想要去中国的飞行员都可与中央飞机制造厂签约。^④有学者指出，这些招募团队似乎将那些在美国军队中没有良好晋升机会的人引向志愿队，这当中容易有潜在的麻烦制造者和不合群者。^⑤100 名飞行员中，仅有鲍姆勒有实战击落一架敌机的经验，其余均未上过战场。^⑥

一位志愿队成员后来回忆，大部分的陆军航空队志愿者从未坐进过一架 P-40 机。^⑦有学者统计，只有 14 名陆军航空队飞行员有驾驶 P-40 机的经验，其中 8 人来自纽约米切尔空军基地，5 名来自密歇根州的塞尔弗里奇空军基地，1 名

^① Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, PP.107-108.

^② "4. The American Volunteer Group", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.11.

^③ "4. The American Volunteer Group", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.11.

^④ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第 40 页

^⑤ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.117.

^⑥ Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.43.

^⑦ Charles R. Bond Jr. and Terry H. Anderson, *A Flying Tiger's Diary*, College Station, TX: Texas A&M University Press and the Texas Book Consortium, 1984, P.38.

来自加利福尼亚的汉密尔顿空军基地。^①剩下的许多飞行员，由于技术欠缺，其训练的过程及费用远远超过预期。^②

随着越来越多的飞行员抵达中国，问题逐渐发酵。第一批 10 位飞行员抵达缅甸时，有 3 位在报到当天即声称被“欺骗”，要求立即辞职返回美国，而剩下的 7 位则完全不合格。1941 年 9 月，陈纳德称此时约有 15% 的美国志愿队员在抵达中国后声明遭受“欺骗”，并且提出辞职要求回国。^③陈纳德认为招募人员在招聘过程中采取的方法并不规范——招募人员向应征者宣称志愿队唯一任务是攻击日本没有护航的轰炸机，而不需与驱逐机进行搏斗，不承担任何攻击性任务，无须夜间飞行，而其飞行范围只限于滇缅公路。^④陈纳德告知奥尔德沃斯，太多飞行员抱怨没有在招聘时被告知有战斗任务。^⑤在向居里抱怨时，陈纳德指出选拔过程不充分降低了美国志愿队的作战效率，更是浪费了装备。^⑥

11 月 7 日，陈纳德在给中央飞机制造厂的第二封信中，谴责整个招募过程，并特别指出对 10 名 10 月 29 日抵达东吁的海军志愿者的处罚。陈纳德声称：“愿意为新飞行员提供一定数量的转机型训练，但没有能力提供一套完整的进修课程。让那些仅仅熟悉四引擎水上飞机的人在一夜之间成为驱逐机专家，这实在是痴人说梦。”^⑦由于该时期志愿队训练事故频发，陈纳德特地向宋子文解释，正是因为飞行员质量问题才导致困扰组织的训练事故。^⑧

陈纳德要求招募团队在招募第二批志愿者时必须更加坦诚：“向招募对象介绍美国志愿航空队的情况时，不能有所隐瞒。志愿航空队的任务绝不仅仅是保卫滇缅公路和对抗没有护航的日本轰炸机，还需要对抗日本战斗机、进行夜间飞行

^① Carl Molesworth, *Curtiss P-40 Long-Nosed Tomahawks*, Oxford: Osprey, 2013. P.42.

^② Chennault letter to Central Aircraft Manufacturing Co., 1941.11.7, China Defense Supplies records, Box 50, Folder 6.

^③ Letter from T.H. Shen, China Defense Supplies, Inc. to Captain Richard Aldworth of CAMCO, 1941.9.26, China Defense Supplies records, Box 50, Folder 6.

^④ Chennault letter to Captain Richard Aldworth, Central Aircraft Manufacturing Company, 1941.11.5, Chennault Papers, Box 1, Folder 12.

^⑤ Chennault letter to Captain Richard Aldworth, 1941.11.5, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑥ 'C.L. Chennault to Central Aircraft Mfg. Co', 1941.11.7, Currie papers, Box 2 Folder 4.

^⑦ Chennault to Central Aircraft New York, 1941.11.7, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑧ Chennault to T. V. Soong, 1941.11.7, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

以及在合适的飞机送到后执行进攻任务(指第二美国志愿航空队的洛克希德和道格拉斯轰炸机), 这些情况都要介绍清楚”。^①

在志愿队员招募过程中发生的情况, 与中美高层所设想的一次性派出 100 名飞行员有着很大的出入。志愿队员分批次前往远东, 以及对 P-40 飞机经验的缺乏, 严重影响志愿队的训练与备战计划。这使得志愿队形成战斗力的时间大大晚于预期。

以往关于美国志愿队的招募描述中, 大多提及 100 名飞行员(从前文可知, 这 100 人并非定值)以及百余名地勤人员。而未对这些人员的来源与类别有深入分析。对于一支航空队而言, 除了必须的飞行员, 同样需要机工长、机械士、军械士、无线电操作员、螺旋桨技术人员、降落伞装配员、摄影师、气象人员以及勤务人员, 才能维持飞行员与飞机的正常运作。

如从美国正规军航空部队相比, 一支规模相当的空军战斗机(驱逐机)部队需要近千名维护和支援部队, 但美国志愿队最终雇用 184 名。而他们也将在未来证明其作用不可或缺。^②

表 2-5 1941 年 11 月 1 日志愿队各部门人数及来自海空军的比例

类别	需求数	招募情形			总招募数	缺额
		海军	陆军	平民		
飞行员	100	58	32	—	90	10
医疗组	7	—	5	2	7	0
行政组	54	8	45		53	3
技术组 (地勤人员)	124	35	86	3	124	0

(资料来源: *Table of Personnel*, 1941.11.1, *China Defense Supplies records*, Box 30, Folder 8)

如果将之前辞职人员的招募情况包含在内, 海军贡献 58 名飞行员, 43 名其

^① *Chennault to T. V. Soong*, 1941.11.7, *China Defense Supplies records*, Box 26, Folder 5; *Chennault to Central Aircraft New York*, 1941.11.7, *China Defense Supplies records*, Box 26, Folder 5.
^② *Braxton Eisel, The Flying Tigers: Chennault's American Volunteer Group in China*, P.10.

他人员；而陆军则贡献 42 名飞行员，136 名其他人员；整个志愿队仅有 5 名平民出身。^①居里资料中对该比例则略有不同：海军飞行员 59 人，陆军飞行员 43 人；其他海军人员 43 人，陆军人员 139 人。^②

飞行员的比例与美方高层所设想的完全相反，但亦可看出海军部长诺克斯在推动招募飞行员计划的态度上，显然是比陆军有更高的热情。相比于飞行员的比例，来自陆军航空队的地勤人员中则占有四分之三。^③

传统的飞虎队叙事中，往往突出志愿队员“大公无私”的属性。然而仔细分析其动机，志愿队员并非全然一致渴望帮助中国，而是出于各种原因加入“远东冒险”。^④他们中的一部分，确实与中国有情感渊源，如詹姆斯·霍华德，由于他们的传教士父母，与中国有着特殊的联系，因而计划加入保卫中国的战斗。但更多人是为高额薪水而加入。由于美国经历过经济大萧条，国内经济并未完全恢复，高薪的诱惑是远渡重洋到中国的首要考量。^⑤

正如志愿队合同所示，机械师平均每月收到 350 至 400 美元。一名僚机飞行员每月收入 600 美元，一名中队指挥官每月收入 750 美元。更不必说中国政府“口头承诺”每摧毁一架日本飞机，就向飞行员提供 500 美元的奖金。这种报酬比美军飞行员的收入高出两到五倍。而在美国正规军中的一名军士长每月经仅有收入 72 美元，加入志愿队足以使工资翻了两番。大多数飞行员也能使他们的薪水增加了一倍多。^⑥

总而言之，志愿队成员团体构成颇为复杂，不能一概而论。东方的魅力，改善财务状况的机会，以及战斗和证明自己的机会，都使得加入美国志愿队成为这些年轻人的绝佳选择。部分志愿队员开端虽有动力，但无法忍受热带生活的挑战

^① *Table of Personnel*, 1941.11.1, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

^② “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.11.

^③ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.113.

^④ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, PP.117,123; Braxton Eisel, *The Flying Tigers: Chennault's American Volunteer Group in China*, PP.10,13; Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and His American Volunteers, 1941-1942*, PP.47-55.

^⑤ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第 38 页。

^⑥ Braxton Eisel, *The Flying Tigers: Chennault's American Volunteer Group in China*, P.10.

或艰苦的训练而退出。剩余成员将在陈纳德等人的训练下,最终取得不俗的成绩,为中美军事合作以及抗日战争的伟大事业做出贡献。

第三章 志愿队的成立

美国志愿队计划“一期”项目，以 100 架 P-40 驱逐机与第一批招募的志愿者为基础，仅从数量上而言，仍未达到中方的预期需求。1941 年 3 月，美国通过“租借法案”，这为中方进一步争取飞机援助创造了条件。罗斯福的经济顾问劳克林·居里在中方争取飞机援助、谋划美国短期援华飞机计划的过程中，发挥至关重要的作用。由于短期援华飞机计划与美国志愿队的运转联系密切，居里籍此成为志愿队组建的主要助力。

在“第一志愿队”筹建备战前后，英国与缅甸当局发挥了不可替代的作用。首先，“第一志愿队”最主要的武备 100 架 P-40 驱逐机来源于英国转让的订单，且英国后续参与了 P-40 驱逐机部分设备的援助。其次，在英方协助下，100 架 P-40 驱逐机得以在缅甸组装，“第一志愿队”更得以在缅甸训练备战。第三，英缅当局与“第一志愿队”达成初步合作意愿，为中英军事合作奠定基础。

第一节 居里与美国“短期援华飞机计划”

美国志愿队计划本身脱胎于 1940 年底中美空军援助的初步合作，而随着美国《租借法案》通过以及远东局势日趋紧张，中美空军援助势必走向更深入、更全面的阶段。加强正在筹建中的志愿队项目，成为中美高层此刻的共识与首选。1941 年初居里成功访华，并成为中国在美国高层中所寻最为尽责之合作伙伴。

一、《租借法案》与美国援华加速

进入 1941 年以来，中国战场的空军危机日益加重，从 1940 年 7 月至 1941 年 2 月底，日机侵入中国后方共计轰炸机 1642 架次，驱逐机 110 架次，侦察机 8 架次，而中国应战的驱逐机为 503 架次。^①由于美国的飞机援助未到，中国空军仍由苏联补充，1941 年初补充轰炸机 100 架，驱逐机 140 架，然因性能所困，对日空战损失颇大。据詹森大使的报告，1941 年 3 月 14 日成都中日空战，中国空军之败因如下：（1）苏联所提供飞机性能太差，尤其机枪配备欠佳；（2）一般

^① 张北根：《全国抗战时期蒋介石争取美国军机的援助》，《军事历史研究》，2022 年第 3 期。

飞行战斗员之素质不够,训练失当。^①在租借法案通过以前,中国向美方一再要求,应于1941年3月以前补充最新飞机500架,并在美招募志愿飞行员来华。

相比中国焦急求援的需求,美国尚在确定如何参加“两洋作战”的战略部署。1941年1月中旬,罗斯福在部长联席会议表示美国应通过舰队驻守夏威夷来对日本采取防御态势,陆海军代表同意“美英都应阻止日本进入战争……如果日本进入战争,美国在中太平洋和远东的作战应是有助于在大西洋或地中海的首要军事努力”,^②会上进一步确定“先德后日”的战略原则和大体行动方向。^③

1941年3月起美国考虑在全球战略范围内的对华军事政策。3月15日,罗斯福在赞扬英国抗战的同时,再次指出“中国也同样表现出千百万普通老百姓抵御肢解他们古老国家的卓越意志……中国一定会得到美国的援助”。^④罗斯福政府同意居里带回的援华物资清单,并开始审议军事援华事宜。^⑤3月28日,驻华大使詹森通知中方,罗斯福已批准提供首批价值4510万美元的租借物资,且“其余正在逐批审查中”。^⑥

1941年4月,远东局势再起变化,《苏日中立条约》的签署使日本“南进”态势昭然若揭。国民政府加紧对美外交,促使美国加快援华步伐。4月14日,蒋介石致电宋子文,指出《苏日中立条约》使“俄对华外交方针自当更恶也”。蒋介石要宋子文急问美国当局的对华方针,希望美国就援华问题,迅速提出具体有效的整个计划与保证,以安抚中国民心。^⑦

罗斯福亦认识到《苏日中立条约》的不利影响,于4月15日约见宋子文与驻美大使胡适。宋子文再次陈述中国面临的严峻形势,希望罗斯福于近期发表援

^① *The Ambassador in China (Johnson) to the Secretary of State[Chungking]*, 1941.4.10, FRUS, 1941, Vol. V, PP.620-621.

^② Maurice Matloff and Edwin M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, P.31.

^③ 韩永利:《战时美国大战略与中国抗日战场:1941-1945年》,第38页。

^④ (美)富兰克林·德·罗斯福著,关在汉编译:《罗斯福选集》,北京:商务印书馆,1982年,第288页。

^⑤ 韩永利:《战时美国大战略与中国抗日战场:1941-1945年》,第38、45页。

^⑥ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告罗斯福总统批准之第一批援华物资共四千五百十万美元其余正逐批审查中电》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第450-451页;陶文钊主编:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》,武汉:武汉大学出版社,2010年,第177页。

^⑦ 中国人民抗日战争纪念馆编著:《抗战时期苏联援华史论》,第211页。

华具体方案,以明确声明中国将得到租借援助。罗斯福在白宫的记者招待会上宣布,美国政府援助被侵略国家的政策已无变更,“中国所需各项物资已加以分析考虑,现正在筹办中”。^①罗斯福致信蒋介石,对中国的援助是《租借法案》不可分割的一部分。^②随后罗斯福解释说,美国政府迄今未能采取更坚定的公开立场,以免日本采取更激进的行动,再次向蒋介石保证给予中方大量的战争物资。^③

鉴于居里访华时在中美高层之间建立的特殊联系,罗斯福任命居里负责监督对华租借计划,包括在中方和美国陆军部之间建立联系,以加快传递中国的请求。得到中美双方高层的认可之后,居里正式协助中方的援华空军计划。^④居里由此成为中国在美国高层中最尽责的合作伙伴,亦使美国政府在长期承诺提供大规模官方援助方面迈出关键的一步。

1941年3月11日美国国会正式通过《租借法案》,又于4月17日决定以价值4500万美元的军用器材援助中国,此为美国对华军援之始。4月25日,中美“平准基金”5000万美元借款合同在华盛顿签署;同时签署的还有中英“平准基金”500万英镑借款合同。合同签署后,国民政府拨款2000万美元,合组中美英平准基金委员会。^⑤

对中国政府而言,租借援助可解决获取美国军事物资的资金支付困难问题。《租借法案》通过后,美国政府规定,各国政府不得直接与美国厂商洽谈军用品订单,须经美国专管租借事务的防御援助汇报处(Division of Defense Aid Reports)审批,再由美方代办订购。中方委派宋子文全权代表处理租借事务,由其在美国设立中国国防供应公司(China Defense Supplies, Inc.),并从国内调派相关兵工与交通技术专家前来襄助。原先在《租借法案》范围外的军需品也一并由国防供应

^① 陶文钊主编:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》,第177页。

^② ‘The President of the Chinese Executive Yuan (Chiang Kai-shek) to Mr. Lauchlin Currie, Administrative Assistant to President Roosevelt’, 1941.4.25, FRUS, 1941, Vol. V, The Far East, P.635.

^③ ‘Mr. Lauchlin Currie, Administrative Assistant to President Roosevelt, to the President of the Chinese Executive Yuan (Chiang Kai-shek)’, 1941.5.2, FRUS, 1941, Vol. V, The Far East, P.641.

^④ “1. The Origin of the Air Program for China. ”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1, P. 7.

^⑤ 彭敦文:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第4卷·太平洋战争爆发前国民政府外交战略与对外政策》,第369-370页。

公司办理，陈光甫主持的世界贸易公司，则专门经办商业物资。^①

4月26日，罗斯福向蒋介石表示已批准一份价值近4500万美元的物资清单，囊括铁路和通信设备、卡车、汽油和原油、军用物资以及纺织品，不过飞机供应尚属吃紧。^②28日，这批援助中国物资得到正式批准。^③5月6日，罗斯福正式宣布对中国适用《租借法案》，并根据该法宣布，保卫中国“对美国国防至关重要”。^④一周后，美国再次批准援助中国价值4540万美元的武器弹药，包括大炮、机关枪子弹等。^⑤5月18日，首批7552吨，包括300辆汽车在内的、价值110万美元的租借物资从纽约启程运往中国。（至当年12月，共有66675吨物资装运赴华）^⑥

尽管《租借法案》通过，但当时“美国军火及一部分兵工材料出品甚少”，第二年才能大量制造，大有粥少僧多之虞。中方须与英国、希腊、南美各国竞争，更要向美国海、陆、空军各部沟通争取，中国的军事援助之路，仍是一波三折。^⑦

1941年2月，中国空军飞机仅余105架，作战飞机只剩49架，包括苏联补充的30架驱逐机及7架轻轰炸机，故而中方希望能对空军加大投入。根据1941年拟定《国军三年建设方案》，中国陆军与国防军需工业部门的经费合计2亿9217万美元；空军建设经费方面，向国外购机费为美金2亿1023万美元，购各种械弹费为2279万美元。可见中国空军建设经费，几乎与陆军经费持平。^⑧蒋介石指示宋子文与美方交涉军事援华的三个重点项目之一，便是由美国提供训练与技术援助，帮助中国建立有1000架飞机的现代化空军。^⑨2月18日，蒋介石向宋子

^① 吴景平：《抗战时期中美租借关系述评》，《历史研究》，1995年第4期。

^② *The President of the Chinese Executive Yuan (Chiang Kai-shek) to Mr. Lauchlin Currie, Administrative Assistant to President Roosevelt*, 1941.4.25, FRUS, 1941, Vol.V, PP.635-637.

^③ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告罗斯福总统批准之第一批援华物资共四千五百十万美元其余正逐批审查中电》（1941年4月28日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第450-451页。

^④ （美）阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945年的外国援助与中日货币战》，第151页。

^⑤ 陶文钊主编：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》，第178页。

^⑥ Arthur N. Young, *China and the Helping Hand, 1937-1945*, PP.142-143.

^⑦ 杨雨青：《宋子文与中国国防供应公司》，《抗日战争研究》，2006年第4期。

^⑧ 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，第231页。

^⑨ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P. 14.

文提出希望“仿照英国在美购机办法，组织中美委员会，以美国财海陆三部，我国财部及航委会各派一员组织之”，从而能“提出整个补充计划，决定器材及付款办法”。^①居里访华期间，蒋介石亦多次与其交流空军合作方式，这成为中方后续提出航空援助之基准。^②蒋介石指出的，新近采购的 100 架 P-40 驱逐机，只是为满足中国的迫切需要而做出的临时安排，他希望美国应该按照承诺如期交付 12 架飞行堡垒，以实现“轰炸日本”的计划。^③

1941 年 3 月 27 日，中国提出 1941 年至 1942 年所需的飞机数量。这包括总共 1250 架各种类型的飞机，旨在建立一支由 700 架战斗机和 300 架轰炸机组成的部队，加上大量的配件、卡车、弹药和防空炮等。（如果算上大量替换的飞机，该计划要求到 1942 年底总共向中国交付超过 3900 架飞机。）^④3 月 31 日，宋子文向美方提交详细的援助申请，除空军援助外，还需要装备 30 个师所需现代化武器、改善滇缅公路和规划中的滇缅铁路的交通状况，以及军备材料、药品和布匹。^⑤4 月 14 日，居里向陆军部长史汀生提供更为详尽的中国空军援助计划。该计划以 18 个月为限，援助中国 2800 架驱逐机、856 架轰炸机、1056 架教练机和 66 架运输机，总计 4778 架飞机。实际上，当时美国飞机“产量极缺”，美英空军需要占用飞机工厂的全部产能来弥补缺口。^⑥美国军方对中国的各项军需申请仔细研究，于 4 月 22 日向居里提交初步报告，列出“对美国军方和英国的计划影响不大、如有便可向中国提供的”物资明细，反映了高层的政策导向。^⑦

美国陆军部认为，中方提供的许多物资缺乏详细说明和具体规格，总体感觉

^① 《蒋中正电宋子文应组织中中美委员会提出在美购机计划办法且将补充器材列入分配或输入材料并派飞行员赴美训练再请美飞行员担任任务》（1941 年 2 月 18 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00002-027

^② 《蒋中正致居里向美国购机及供给飞行堡垒备忘录》（1941 年 2 月 27 日），台北“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00033-026；《居里函蒋中正晤庞特提供航空迫切问题及补充外汇问题未尽意见》（1941 年 3 月 1 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00033-027；《蒋中正电宋子文有关居里行前建议美国派高级空军军官来华考察》（1941 年 3 月 5 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-002

^③ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.311.

^④ “5. The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P. 31.

^⑤ （美）阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945 年的外国援助与中日货币战》，第 150 页。

^⑥ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.94.

^⑦ C. F. Romanus and Riley Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, PP.13-16.

“含糊不清”，仅航空方面的请求是例外，但短期内的缺货问题依旧难以解决。^①因此，如何使中方的愿望与美国的现实相协调，成了居里最大的任务，这也将是居里在中美合作中的主要贡献。

二、“短期援华飞机计划”的提出

居里利用个人掌握的信息渠道，通过与美国军方的沟通，认识到现成的飞机份额难以获取，则可不从重要的“产能”或“订单”中寻找支援中国的部分。由居里主导谋划的“短期援华飞机计划”（A Short-Term Aircraft Program For China），成为中美空军合作中的关键一步。

“援华空军计划”的驱逐机份额，居里首先考虑的是英国的伏尔提（Vultee）驱逐机，该设想最初来自英方主动提议。1941年3月6日英方提出可转让144架伏尔提驱逐机以增援缅甸地区的“国际空军”。^②这批飞机本为瑞典空军生产，美国为避免落入德军手中，取消该合同并由英国接收。英国不少有识之士，意识到相比于欧洲战场上飞机与飞行技术的不断迭代，将“相对使用标准”降低的战机转移到远东分配给中国是更为妥善的选择。若将其移交给中国，则英国可节省数百万美元的开销，而中国方面也在租借法案授权的范围内处理开支。为满足法律条文的规定，“伏尔提”驱逐机应先由美国陆军接收，编号为P-48。^③5月1日，英国航空委员会（British Air Commission）亨利·赛尔夫（Sir Henry Self）向美方代表霍普金斯表示，只要中方提出正式申请，英国和加拿大将不反对转让飞机到中国；5月5日，美国陆军航空队司令阿诺德亦对此表示支持。^④

居里第二批考虑的驱逐机是在美军看来相对“落伍”的共和P-43型驱逐机。共和公司（Republic Company）为满足美军最新要求，设计了后世更为著名的P-

^①（美）阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945年的外国援助与中日货币战》，第150页。

^② 国际空军（International Air Force）是英国方面对潜在的美国志愿航空队（American Volunteer Group）的最初称呼。

^③（美）丹尼尔·福特著，叶蔚然译：《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者，1941-1942》，北京：北京联合出版公司，2017年，第42页。

^④ “5. The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941. ”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P. 31.

47“雷电”战斗机。^①多余的 125 架驱逐机似乎无处可去，故而美国军方希望中方能帮忙消化这些略显“鸡肋”的订单，而使中国不再“挤占”美方“未来”的新式飞机订单。^②

5 月 6 日，罗斯福正式通知陆军部“中国的防御对美国的防御至关重要”，从而合法授权向中国转让租借货物。^③在此基础上，居里得以在 5 月 8 日为中国起草“初步的飞机计划”。^④内容如下：

- (1) **驱逐机**：1941 年底运达 144 架伏尔提 (Vultee) P-48，加上 1942 年上半年 147 架共和 (Republic) P-43。1941 年下半年有 100 架 P-40B，1942 年上半年再增加 100 架。(P-43 和 P-40 都将从美国陆军中转让。)
- (2) **轰炸机**：初步有 50 架 B-18，到 1941 年底还有 75 架轰炸机。(同样是从美国陆军中转让)
- (3) **训练机**：340 架高级和初级训练机。(都是即将退出军队生产的) 另有 22 架运输机。

对于陆军转让的依据，居里推测“陆军会让出 100 架 P-40B 型战斗机，因为陆军航空队很快就会收到更先进的 P-40 战斗机——D 型和 S 型”；至于轰炸机，由于美国陆军本身拥有 258 架过时的 B-18 轰炸机，居里认为“拨给中国应当也不成问题”。^⑤

为增大该计划的可行性，居里根据中方的提议，赋予其更高的战略价值。居里指出中国空军可在保卫新加坡、滇缅公路和菲律宾发挥积极作用；同时可对日本在东南亚任何据点的发展构成持续的威胁，甚至还能对日本本土发起进攻；居里强调战略轰炸的经济后果，轰炸将削弱日本进行军事扩张的意愿和能力。^⑥5 月

^① “5. The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941. ”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.32.

^② (美) 丹尼尔·福特：《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者，1941-1942》，第 42 页。

^③ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.96.

^④ “5. The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.32.

^⑤ “A Tentative Aircraft Program for China”, 1941.5.9, FDR’s President’s Secretary’s File, Box 27, Folder China 1941. PP.46-47.

^⑥ Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, *American Quarterly*, Spring, 1976, Vol. 28, No. 1.

9日,居里在提交给罗斯福关于这项“初步”计划的备忘录中,强调给予蒋介石一支可靠空军的“心理重要性”。居里认为,他所提出的飞机数量是中方能够应付的,并保证这种适度分配不会减损美国陆军或英国的采购计划。^①

然而上述轰炸机的分配方案遭到美国陆军航空队阿诺德将军的明确反对,他认为美国军方还需要大量的轰炸机来进行训练。既然美方自身的需求不能挪用,各方又打起英国订单的主意。陆军部负责航空事务的助理部长罗伯特·洛维特(Robert Lovett)向居里透露,英国有大约100架洛克希德·哈德逊(Lockheed-Hudsons)轰炸机,已超过英国现阶段可以使用的数量;而道格拉斯DB-7轰炸机的优先级最低,都适合拨给中国。^②

根据上述讯息,居里于5月19日编写修改后的计划:驱逐机部分仅剩144架伏尔提(Vultee)P-48与125架共和P-43;轰炸机则是33架洛克希德·哈德逊(其中12架从英国人手中一次性转让,此后每月转让3架)和33架道格拉斯DB-7型(同样一次性转让12架,从6月起每月再转让3架)。这样,144架伏尔提P-48和全部66架轰炸机都可从旧的英国商业合同中接管,既减轻英国的财政压力,中国也可用租借物资的方式接收。该计划做出进一步的补充说明,表示如果一个月不能有10架教练机转到中国,则可允许300名中国飞行员前往美国培训学校,到1942年就可为中国培养出大量的飞机驾驶员。^③

在居里起草飞机援助计划的同时,也已在设想招募配套的空地勤人员。根据英国缅甸当局的情报,他们在关注以P-40为基础的“国际志愿队”时,亦在打探144架“伏尔提”机队信息,其情报显示:“美国政府已接受144架伏尔提飞机加强给志愿队的提议,目前正在为这支部队招募地勤人员和维护人员”“部队的组织和招募得到居里先生的积极协助,但美国政府并未公开参与其中”。^④6月10日,英

^① “Memorandum for the President, Aircraft program for China”, 1941.5.9, FDR’s President’s Secretary’s File, Box 27, Folder China 1941. P.45.

^② “5. The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.34.

^③ “5. The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.34.

^④ From Washington to Foreign Office, 1941.5.26, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.181.

国大使在向蒋介石汇报时，指出英国政府已将 144 架伏尔提飞机让予中国，并希望这些飞机将应用于“国际空军”。^①

5 月 28 日，居里向海军部长诺克斯正式提交修订后的“短期援华飞机计划”。居里所依仗的资金，主要是中国可得到的租借拨款，内有 5300 万美元是用于购买飞机。^②该计划是一系列商讨的最终成果，在此梳理成表如下：

表 3-1 短期援华飞机计划（A Short-Term Aircraft Program For China）

计划内容	居里的注解	
1. 驱逐机 (a) 144 架伏尔提（Vultee） P-48C 和 D 型。最终交货将在 12 月或 1 月完成。 (b)125 架共和（Republic） P-43 型。1941 年 11 月至 1942 年 3 月交付。	1. 驱逐机 (a) 伏尔提（Vultee） 48 C 和 D 型。英国已表示愿意转让这些飞机。某些额外的设备，枪支和备件将需要从美国生产。 (b)共和（Republic） P-43。共和航空公司通知说，收到这一订单将使 P-47 能够扩充人员和增加初期生产。但在发动机和材料的转让上仍存在问题。	3. 驱逐机和轰炸机联合计划 中国现在正在接收 100 架 P-40 驱逐机。此外，目前的计划还需要 144 架 P-48C 和 D 型以及 125 架 P-43 型，即总共 369 架驱逐机。轰炸机方面要求提供 66 架中型和轻型轰炸机。如果这个计划被采纳，在 1942 年初，中国将拥有一
2. 轰炸机 (a) 洛克希德·哈德逊（Lockheed Hudsons)型，立刻交付 12 架，本年度余下转让 21 架。 (b)道格拉斯 DB-7 型或 A-20 型，立即交付 12 架，本年度	2. 轰炸机 (a) 洛 克 希 德 · 哈 德 逊（Lockheed Hudsons)型。大约有 100 架已完成的哈德逊飞机在等待交付。公司代表表示，他们希望能在 5 月、6 月和 7 月的计划中增加 50 架飞	

^① 《英国驻华大使卡尔自重庆上蒋委员长报告英政府将以在美订购之弗力提战斗机一百四十四架让予中国以显示其竭力援助中国之意函（译文）》（1941 年 6 月 10 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编一对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第 158 页。

^② Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, PP.20-21; Michael Schaller, *The U. S. Crusade in China, 1938-1945*, PP.80-81.

转让 21 架。	<p>机。根据报道，英国既没有足够的飞行员来立即运送这些飞机，也没有足够的飞行员在飞机到达后为其配备人员。</p> <p>(b) 道格拉斯 DB-7 或 A-20 型。这些飞机在英国的优先级名单上排名靠后，建议取消英国订单中的很大一部分。这些飞机是中国的理想选择。</p>	<p>支震慑性的空军，以远东的标准来判断，它应该足以(a)保护战略要点，(b)允许地方军队的进攻行动，(c)允许轰炸日本在中国和印度支那的空军基地和补给站，以及轰炸沿海和河流运输，以及(d)允许偶尔对日本进行燃烧弹轰炸。</p>
<p>3. 教练机</p> <p>(a)本年度（1941 年）剩余期间，每月提供 10 架初级教练机，总共 70 架。</p> <p>(b)接受 300 或 400 名中国飞行员在美国接受高级培训，参照正在为英国飞行员制定的计划进行。</p>	<p>4. 培训人员</p> <p>中国现在不具备足够的训练设施。由于目前无法抽出足够数量的训练员和教官在中国进行良好的训练计划，因此最好能提供美国的设施进行高级训练，以便在 1942 年能够提供的大量飞机由中国飞行员驾驶。这同样有利于在美方后期从中国调回美国自身的飞行员。</p>	
<p>4. 运输机。</p> <p>35 架 DC-3 型。</p>	<p>5. 运输机</p> <p>建议组织与滇缅公路平行的空中运输线。35 架飞机每月可运输 4000 吨。其中 10 架飞机便可以运输足够的航空汽油，为 300 架驱逐机提供服</p>	

	务。
--	----

（资料来源：“5. *The Short-Term Aircraft Program for China, May 1941.*”, “*Memorandum on Air Program for China*”, Currie papers, Box 5, Folder 1. p. 36-38）

三、空军军官来华考察与短期援华飞机计划的确定

居里访华前后与蒋介石交流，不断提议美国空军军官团来华考察，以加快空军援华进度。^①应蒋介石之请，美国同意派遣空军军官访华以便对中国空军进行考察，美国政府可根据考察资料细化对华航空援助与志愿人员方案。^②在罗斯福批准后，陆军部于 3 月 29 日决定由菲律宾空军指挥官亨利·克拉格特（H. B. Claggett）领衔的空军代表团前往中国进行考察。^③然而克拉格特刚在菲律宾就任新职，致使空军代表团许久未行。居里于 4 月 17 日向陆军部再三催促，空军代表团直到 5 月 17 日才飞抵重庆，并于 6 月 7 日返回。^④

在华期间，克拉格特代表团除与蒋介石会谈数次外，还和何应钦、周至柔、毛邦初等官员会谈。^⑤代表团仔细调查民用和军用机场以及新机场的选址，包括在重庆、成都和昆明等地及其周边地区的中国空军训练活动和设施。^⑥此外还考察中国东南部、垒允中央飞机制造厂及航空学校。^⑦面对外界对美国志愿队的热议，克拉格特起初表示“一无所知”，后续又表达这与前往英国的志愿者一样。^⑧

^① 《蒋中正电宋子文有关居里行前建议美国派高级空军军官来华考察》（1941 年 3 月 5 日），“国史馆”藏蒋介石档案，档案号：002-020300-00025-002.

^② “*The United States Air Mission to China*”, “*Memorandum on Air Program for China*”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.80.

^③ “*The American Air Mission to China*”, “*Memorandum on Air Program for China*”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.16.

^④ “*The American Air Mission to China*”, “*Memorandum on Air Program for China*”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.16.

^⑤ 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第 344 页

^⑥ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.117.

^⑦ “*The United States Air Mission to China*”, “*Memorandum on Air Program for China*”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.81.

^⑧ *Claggett Knows Nothing About U. S. Volunteers For Chinese Air Force*, *The China Press*, 1941.5.20, P.3; *U. S.*

根据空军代表团的调查和与中方的会谈，克拉格特向蒋介石提出若干建议，为提升中国空军飞行员质量，建议可派遣部分飞行员前往美国本土或菲律宾训练。^①克拉格特认为，美国志愿队的成败将对美国在亚洲的威望和安全产生重大影响，建议加强志愿队，使其配备 1000 架飞机。他认为分配给中国的轰炸机不能令人满意，建议用远程 B-25 轰炸机代替，这些飞机可从中国中部东部的机场轰炸东京和横滨。如果美国在 1941 年运送 150 架 B-25，那在 1942 年只需 300 架，此外 35 架运输机可支持整个行动，使空军独立于滇缅公路。^②

克拉格特的考察对美国军方有所裨益，但其提出飞行员培训问题也遭到质疑。美国军方向中国提供航空援助之前，更侧重保卫菲律宾的能力。^③克拉格特空军代表团是珍珠港事件前，美国军方对中国抗战最仔细而全面的调查，此后再无如此大规模地的检查工作。^④

美国高层在对华空军援助的决策层面极为拖沓，不像 1940 年底通过 100 架 P-40 驱逐机方案时果决。1941 年 5 月 15 日，罗斯福向居里暗示中国的空中需求已经远远落后于美国 and 英国，对进一步向中国提供空中援助犹豫不决。^⑤5 月 21 日居里向财政部长摩根索征求其有关根据《租借法案》为中国购买飞机的建议。居里认为，最好是劝说英国人“从他们旧的合同，而不是根据《租借法案》提供的新供给中”让出部分飞机。一向关注中国事务的摩根索，却直到 6 月 10 日才予以回复，表示“不希望任何人向英国人施压”，而迫使“他们放弃除他们自己选择要提供的战斗机以外任何的其他装备”，这使得居里原计划的轰炸机份额陷入困境。^⑥居里修订的计划早在 5 月 28 日提交给海军部长诺克斯，并于 6 月 6 日提交给联合规划委员会（Joint Planning Committee）。霍普金斯试图行使他的权力，但

Aid Including Aircraft Said On Way To China, The China Press, 1941.5.29, P.1.

^① “The United States Air Mission to China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. PP.82-83.

^② *Memorandum, Lieutenant Commander E. O. McConnell to Lauchlin Currie, 1941.6.24, RG 407, Adjutant General Files, 380.3, 4-4-41, NARA*

^③ *Grunert to Marshall, 1941.6.29, RG 407, Adjutant General Files, 580.7, China, NARA*

^④ 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，第 346 页

^⑤ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*. P.248.

^⑥ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.158.

仍未能加快审查程序。但直到 7 月 9 日,联合规划委员会将计划推送至陆海军联席会议(the Joint Board)。^①

论证“短期援华飞机计划”,主要有三大困难之处。第一,除决策层的拖延之外,对于美方所言最大的困难仍是飞机的严重短缺,尤其是轰炸机,以及训练有素的机组人员的缺乏,使军方不愿向中国提供或在中国使用。

第二个困难在于受制于英国之需求,美国军队各部门和政策制定者必须讨论任何让飞机转向中国的建议,并与英国协调决定。^②周至柔在向蒋介石汇报时,便指出当前英美所需飞机数量甚大,只能依靠居里的方法从“英货中抽应我急需”者,直到“明年情况可望转佳”。^③

第三个困难在于美国自身发展空军之需求。1941 年 6 月,美国空中力量也进一步优化与改革,其陆军航空队的编制,从美国陆军航空兵团(United States Army Air Corps,简称 USAAC)正式成为自主的美国陆军航空部队(United States Army Air Forces,简称 USAAF)。这使得资源逐步向美国自身军队倾斜,从而减少对美国志愿队以及对华援助的资源转移。^④

为劝说美方重视中国战场的空军力量,尤其是获得宝贵的轰炸机资源,陈纳德与居里在 6 月 11 日拜访阿诺德,提出部署道格拉斯轰炸机可破坏日本补给线,洛克希德·哈德逊轰炸机则有“足够的航程,能够执行攻击日本本土目标的任务”。美国海军部爱德华·O·麦克唐奈(Edward O. McDonnell),在 6 月 24 日备忘录中概述美国航空援助计划的最低要求,认为“居里博士所设想的驱逐机的数量和类型是足够的”,“洛克希德-哈德逊型轰炸飞机 150 架是最低要求”。^⑤

^① “6. The Decision of the Joint Board, June-July 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P. 39.

^② Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, American Quarterly, Spring, 1976, Vol. 28, No. 1.

^③ 《周至柔呈蒋中正关于居里建议派人赴美接受飞行训练美国援华军机案因英美所需军机数量甚大需至明年方可进行其他空军器材均可望贷得等》(1941 年 6 月 10 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080200-00295-041

^④ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.86.

^⑤ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.11.

在轰炸机尚无着落,居里“智穷力竭,无计可施”的情形下,中方高层也加大求援力度。宋子文向蒋介石表示,现在必须要用“我国所处之陷境、军事之危机,例如最近山西战况失利,非我官兵不忠勇,飞机缺乏实为最大原因,历举事实,率直密告,进以危言,晓以利害,用政治方法促动总统之决心,或可于英美需要之中,抽让若干”;^①宋子文亦亲自向罗斯福请求“设法促进飞机之供给”^②。1941年7月1日美方仍未通过援助计划,宋子文便以蒋介石名义代拟一电,由居里转呈罗斯福,深刻表明轰炸机对中国战场的重要性:

(一)遵删电所示,告以入夏以来,敌机肆虐更甚,任意轰炸,我军民无法抬头反击。中条山失利原因,即在飞机缺乏。……(四)我方提出之五百架飞机,为数极微。闻克拉克少将来我国视察后,完全赞成我方计划。(五)驱逐机一项,经过十二个月,仅得百架,其他二百五十架,虽允供给,交货迟缓。据闻英方所有驱逐机目前已可敷用,希望迅予提前拨给。(六)轰炸机问题,至今尚未解决,仅有驱逐机,焉能成军。轰炸机不但可以破坏敌人机场,即所以抵抗敌机轰炸,进一步尚可攻击敌人城市。(七)钧座以为美方给我一百五十架轰炸机,对于大西洋战局无大关系,而我方则影响极大。经过四年苦战之军民,可以吐气,战况必可逆转。……^③

在美国内部对援华进行重新讨论时,国际形势的变化起到助推作用。1941年6月22日,德国进攻苏联,而日本也入侵法属印度支那南部,第二次世界大战规模进一步扩大。日本不仅控制了重要的资源,摆脱对美国供给的依赖,而且还威胁到新加坡和缅甸通往中国的补给线。^④东南亚脆弱的军事僵局在6月和7月开始瓦解,增援中国空军的提议受到重视,终于使得联合规划委员会在7月9日建议陆海军联席会议批准援助中国的空军计划。^⑤联合规划委员会在作出有关政

^① 《宋子文致蒋介石报告我最迫切需要之飞机尚无确实把握电(1941年6月13日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第89页。

^② 《宋子文致蒋介石报告已向总统设法促进飞机供给电(1941年6月18日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第90页。

^③ 《宋子文致蒋介石报告代拟转呈总统申请飞机电稿内容电(1941年7月1日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第93页。

^④ Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, *American Quarterly*, Spring, 1976, Vol. 28, No. 1.

^⑤ Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, *American Quarterly*, Spring, 1976, Vol. 28, No. 1.

策的决定时，提出下列各点：

由于美国 and 英国海军对大西洋的关注，中国对日本的军事行动变得更有价值。而援助中国的最佳方式是飞机。但由于英国和美国的需要，唯一可以提供给中国的飞机应该是“所需的数量，以允许组建一支小型的、平衡的空军力量，能够对日本的通信线路进行骚扰行动，对缅甸公路进行无争议的轰炸具有行动威慑。拒绝向中国提供确保这些飞机有效配备的手段，只会造成材料的浪费。”由于情况不断变化，数字无法确定。但无论如何，“美国的政策要想有效，就必须包括由训练有素的军事飞行员提供咨询援助，以及对中国机组人员的培训，再加上由美国志愿机组人员或英国机组人员进行初步操作。”

陆海军联席会议决定为中国提供飞机的政策是有必要的，因为只有从美国或英国调转飞机才能提供给中国。^①

对居里的短期援华飞机计划，联合规划委员会只批准 269 架战斗机和 66 架英国分配的“洛克希德-哈德逊”和“道格拉斯”中型轰炸机，并指出“根据具体情况，从美国或英国索取备件。装备和弹药来自英国。运送取决于调转足够的武器和弹药。”^②值得注意的是，联合规划委员会在其建议中避免官方支持美国志愿队作为其建立中国空军力量的代理人的用语，而转向支持军事代表团的形式。另外，在“短期援华飞机计划”中关于运输机的提议以供应不足为由被拒绝。对于中国飞行员培训的问题，最终也未给出任何建议。^③

在得到联合规划委员会、陆海军联席会议与陆军部长、海军部长的一致同意后，居里带着这份计划请求罗斯福批准，方案中对美国志愿队在中国的职责定位仍较模糊，指出“美国在中国提供一支美国教官飞行员队伍，并由可能需要的技术人员和设备来协助完成对中方人员的飞行和维修人员的培训。这支教官队伍将在维护和使用美国政府提供给中国的所有训练和作战飞机以及相关设备方面提

^① “6. The Decision of the Joint Board, June-July 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. PP.39-41.

^② “6. The Decision of the Joint Board, June-July 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. PP.41-42.

^③ “6. The Decision of the Joint Board, June-July 1941”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. PP.43-44.

供咨询援助”。^①这份文件直到7月18日才正式推荐给罗斯福，他在7月23日批准这一文件时指出“中国的继续抗战至关重要，以此可遏制日本南下的军事扩张。”美国这一空军援华目标是使中国空军“足以对付日本在中国及其领国陆上、水上的陆海军活动”，为此美方打算派出军事顾问团和空军教官团。至此，在经历近一年的求援工作后，中美军事合作，尤其是空军合作拥有了明确的空军支援计划，即“短期援华飞机计划”，或以文件号代称为“J.B.355号”计划。^②宋子文随即向国民政府汇报驱逐机与轰炸机的商定情况。^③

计划虽已制定，但要想真正落地成为现实，却异常困难。1941年8月，宋子文认为500架借贷飞机虽然已经申请，但“惟生产所限，美机又供不应求，将来实交机数有无变动，甚难逆料。现正多方设法切催，早日交货”。^④这确实预言了计划执行的困难与意外。短期援华飞机计划在飞机援助的核心内容，便是将英国订单中的轰炸机份额转让给中国。然而这是由美方单方面决定的，事前英方并未知晓。8月18日，当英国采购人员参加飞机制造联合委员会会议，方得知罗斯福已批准将66架原属英国的轰炸机重新分配给中国，这导致英方的后续态度影响了计划的执行进度。^⑤

在官方文件中，志愿队项目与飞机援助看似处于并列平行的关系。本文认为这两项计划，实则属于“一体两面”。志愿队计划侧重于飞行员，而短期援华飞机计划侧重于飞机。如果从广义上讲，P-40驱逐机援助及配套招募的志愿者，可视为志愿队项目的“一期”工程。而短期援华飞机计划，与未来即将招募的第二批志愿者，可视为志愿队项目的“二期”工程。相较之前的“非官方模式”，志愿队的“二期”项目已是彻底的“官方援助”。从这一刻起，美国志愿队的组织性质已经大为不同，中美空军合作走向更为紧密的阶段。

^① Mr. Lauchlin Currie to President Roosevelt [WASHINGTON], 1941.7.19, FRUS 1940, Vol. V, PP.679-681.

^② Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P.23.

^③ 《宋子文致蒋介石呈报新批准驱逐机种类数量电（1941年7月15日）》、《宋子文致蒋介石报告总统已批准轰炸机情形电（1941年7月23日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第97、99页。

^④ 《宋子文致蒋介石报告贷借案内飞机已申请情形电（1941年8月22日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第105页。

^⑤ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.161.

第二节 英国对美国志愿队计划的支持

当 100 架驱逐机从英国订单中转移到中国后,英国便已与美国志愿队项目产生必要联系。在中国寻求美国空军援助的同时,蒋介石也一直策划将英国拉入其中,以组建“国际空军”。英国的军事力量面对欧洲战场已是捉襟见肘,故对远东危机自是力不从心,一向反对中国“挪用”美国援助欧洲之资源。但英属缅甸当局相当欢迎中国空军与美国志愿队来加强当地的空中力量,并努力向上级争取授权。这种矛盾的心态,始终贯穿中英两国军事合作之议程中。

一、英国在远东的空中力量情况

英国作为老牌殖民帝国,在远东有着极大的利益。缅甸是连接英属印度与远东诸殖民地的桥梁,更是中国获取抗战援助与物资的重要窗口。随着商业航空的发展,缅甸已成为英国至澳大利亚航线上的重要一环。^①1939 年 9 月欧战爆发和 1940 年 6 月法国投降,使英国缺少足够的力量来保障其全球利益。英国皇家海军致力于保证跨大西洋补给生命线的畅通,无法为远东地区提供实质力量,因此空中力量成为远东战略的重心。^②

由于缅甸内部的矛盾形势,英国在 1937 年允许缅甸自治,并在军事国防上将缅甸与印度区分。英军在 1940 年 11 月在远东建立统一指挥部,总部设在新加坡,缅甸则被纳入其中,行政管理则直接由战争办公室负责。^③当新加坡的主要防御策略从海上转为空中,需要在马来亚和新加坡部署一支由战斗机、轰炸机和鱼雷轰炸机组成的空军部队。英国的参谋长们一致认为,为保卫其远东利益,理论上总共需要 582 架飞机,但考虑到财政困难和其他方面的限制,规模可缩小到 22 支中队 336 架飞机。然而事态的发展比预期还要糟糕,欧洲战场对飞机的消耗巨大,英军几乎所有新型飞机都被保留下来用于国内防务。1940 年 11 月,马来亚可用的前线飞机数量仅为 88 架,与计划相差甚远。^④

^① S. Woodburn Kirby, *The War Against Japan, Vol II: India's Most Dangerous Hour*, London: Her Majesty's Stationery Office, 1958. P.5.

^② Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, Barnsley: Pen & Sword Military, 2006. P.2.

^③ S. Woodburn Kirby, *The War Against Japan, Vol II: India's Most Dangerous Hour*. PP.5-7.

^④ Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, P.5.

除数量的缺失之外,英军在远东战机的质量也是堪忧。当时新加坡只有过时的“维尔德贝斯特”(Vickers Vildebeest)鱼雷轰炸机,后续增援的大部分原材料和飞机的某些完整部分仍需从英国或美国运来,且新机时常延误。^①到1941年初,新加坡方才得到战斗机的支援,大量单翼布雷斯特“布法罗”(Brewster Buffalo)飞机从2月开始从美国运来,初步组成两个中队。^②第一批“布法罗”战斗机在欧洲战场的反馈不佳,远低于欧洲对前线战斗机的要求。除在埃及和克里特岛服役的几架外,其余的订单都被转移到远东。出于对日本空中力量的一贯偏见,英方仍认为这款飞机要胜于日机,这为太平洋战争后的英军败况埋下伏笔。^③

确保飞机供应后,英国从现有的中队中抽调具有丰富飞行经验的飞行员,在新加坡成立两个战斗机中队——第67中队和第243中队,并在1941年4月中旬达到备战标准。5月30日,英国空军部又批准两支“布法罗”战斗机中队,分别是澳大利亚皇家空军第453中队和新西兰皇家空军第488中队——这是在飞行员短缺的情况下,从澳大利亚和新西兰引进新的飞行员。飞行员大部分是直接从飞行训练学校毕业的,对于这些新型号的飞机完全缺乏了解。由于时间紧迫,新飞行员需要花更多的时间才能达到完全的作战效果,直到12月太平洋战争爆发后,两支英联邦中队仍未达到作战效果。^④随着训练的进行,第67中队于10月迁往缅甸,而其余“布法罗”中队则留在新加坡和马来亚防卫。珍珠港事件前,英军在远东总共大约200架随时可参加战斗的飞机。^⑤

英国空军进行扩张的同时,也遭遇到备用飞机的空缺问题。参谋长们将可供使用的飞机数量确定为336架,其中飞艇的储备量按50%计算,其他类型的飞机按100%计算,需要327架飞机,总计663架。而1941年12月来临,实际却仅有104架后备飞机——缅甸只有布伦海姆(Blenheim Mk I)4架,与布雷斯特“布法罗”(Brewster Buffalo)16架。^⑥

^① Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, P.6.

^② “水牛”是美国设计的一种航母搭载战斗机,1938年进入美国海军服役,随后先是被比利时订购,后又被英国采购委员会订购为陆上战斗机。

^③ Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, P.9.

^④ Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, PP.10-11.

^⑤ Grehan and Mace, *Disaster in the Far East*, Barnsley: Pen & Sword Military, 2015. PP.127-128.

^⑥ Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, P.13.

由此可见,英国在远东空军数量紧张,而缅甸更是最为薄弱的环节。^①如此巨大的飞机缺口,使得英缅方面期待美国志愿队到来,能够填补缅甸方向的防御漏洞。故而英国在支援美国志愿队方面,有着十足的动力与利益诉求。

二、中英两国空军合作商议

早在 P-40 项目与美国志愿队方案还在策划之际,宋子文便积极在华盛顿与英国代表协商,以讨论达成中英空军合作的可能性,这是中方在中英外交上寻求建立军事同盟的延续与尝试。

1939 年春,中方既有意向英国提出军事合作之建议,但由于英国总体上未摆脱对日绥靖妥协政策而告吹。1940 年秋,英国鉴于本土受到入侵的威胁与空中打击,通过海上生命线从远东获得物资支持的重要性增大。英国在远东的殖民地受到日本的潜在威胁,这使得英方认识到要将中国抗日战争与自身联系,以利用中国战场拖住日军,逐渐改变对日妥协的政策。^②1940 年 10 月 14 日,英国驻华大使卡尔向中方提出军事合作方面的问题,11 月 9 日中方则就建立中美英联盟、英美物资联合援华抗日、英美派遣军事经济交通团来华协商合作等问题提出完备建议。^③中方对美表示,希望美方支持中英结盟,而由英美支持中国的军事经济。英方尽管同情中国的结盟建议,但坚持结盟应是中美英三国,而非中英两国,而且如果美国不参加,则难以实现。^④11 月 28 日,宋子文向蒋介石汇报称,英方虽不赞成另组“特别空军”,但已允许中方购置的飞机从印缅飞运内地。^⑤此为中英空军合作之开端。

蒋介石一直设想将中美英三方绑定,他向英国驻华大使卡尔表示,希望“三

^① S. Woodburn Kirby, *The War Against Japan, Vol II: India's Most Dangerous Hour*, P.10.

^② 韩永利:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第二卷·中国抗战与美英东亚战略的演变》,第 137-138 页。

^③ 章伯锋、庄建平:《抗日战争·第四卷·外交(上)》,成都:四川大学出版社,1997 年,第 730 页。

^④ ‘*The Chinese Minister for Foreign Affairs (Wang) to the American Ambassador in China (Johnson), Sino-Anglo-American Plan of Co-operation*’, 1940.11.9, FRUS, 1940, Vol. IV, PP.690-692; *The British Foreign Office to the British Embassy*, 1940.11.21, FRUS, 1940, Vol. IV, PP.700-701.

^⑤ 《宋子文电蒋中正对英文说帖拟稿及英不赞同我方另组特别空军仅允我机可由印缅飞运内地与美驱逐机将陆续交货》(1940 年 11 月 28 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080106-00015-004

国合作方案共同声明组织中英美三国联合空军”。^①至1940年12月中旬，蒋介石仍不断重申建立国际空军或英美空军的构想。^②英国航空委员会(British Air Commission)代表斯莱索尔(Slessor)认为英国参与国际空军是不太可能，一方面在于从缅甸到中国的通信线路困难，另一方面则是英军对德战争所致人员短缺。不过英国代表团仍对宋子文的计划视为“战略上非常重要”。^③由于供给飞机与组织飞行员皆不可能，英方便在装配与运输飞机上为中方打开绿灯：^④

(一) 将全部机器由垒允迁至印度之某地点，可在该处为中国政府制造或装配飞机。

惟包兰先生^⑤今正进行谈判，规定在印度为印度政府制造飞机之计划，兹拟建议，上项工程与此项计划合并实施。

(二) 印度可将军用及民用飞机出口赴中国，如有取道缅甸之必要，亦予以过境之便利，惟军用飞机在途中不得有可能战斗之状况。因此，敝国政府要求各机不得载弹药或炸弹，起程前不得装置枪炮与炸弹架。此项条件实因希望在可能范围内尽量遵守一九二三年海牙空战规条草案之规定。

(三) 只须缅甸境内有装置飞机之设备，中国政府得在缅甸装置军用或商用飞机，但非指制造言。该项飞机并得以自己发动，出口飞赴中国，惟应遵守第二项之规定。

(四) 中国驾驶员、战斗员或商用飞航人员得入英属境内，驾驶飞机赴中国，惟应遵守第二项之规定。

(五) 中国驾驶员、战斗员或商用飞航人员得入英属境内，驾驶飞机赴中国，惟应遵守第二项规定。

鄱雷作为联洲公司与中央飞机制造厂的经营者，始终与英国当局保持良好的

^① 《蒋中正与卡尔谈话纪录：三国合作方案共同声明组织中英美三国联合空军》(1940年11月30日)，台北“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00039-051

^② ‘Memorandum of Conversation by the Under Secretary of State (Welles), [Washington]’, 1940.12.14, FRUS, 1940 Vol. IV. P.711

^③ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.242.

^④ 《英国驻华大使卡尔自重庆上蒋委员长表示英国无法以空军协助中国惟愿协助迁移垒允飞机厂函(译文)》(1941年1月2日)，秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》，第136-137页。

^⑤ 即鄱雷。

合作关系。在中英空中援助的合作中，鄱雷及联洲公司在缅甸组装飞机的需求，得到英方的许可。1941年1月7日，英方构想中英空中援助的初步建议，考虑到中国政府欲将垒允飞机厂迁至更安全的地方，英国政府愿尽可能地帮助中国政府，并与鄱雷先生以及负责在印度生产飞机的垒允工厂的经理讨论的方案结合起来。^①1941年1月，中方66架美国教练机将在仰光组装，这将成为英方允许中国工厂组装飞机的重要先例。^②而中央飞机制造厂则担任此次组装任务，为下一步接受P-40驱逐机积累经验。^③

对中方而言，在美国人无法帮忙实现壮大空军的短期目标下，欲竭尽一切办法，进一步增强中国战场的空中实力。1941年2月，中方希望英国能仿照美国，向中国出售飞机并组织招募志愿飞行员。中方代表贺耀祖指出这批飞机会“涂上中国的标志，而且只会在中国非沦陷区上空行动，因此英国和美国飞行员不可能落到日本人手里”，但英方认为此方案难以实现。^④2月10日，蒋介石接见英国驻华武官丹尼斯，论及英国派遣飞机来华及协助中国游击部队作战，希望当日本进攻云南时，英国可以派驻新加坡的空军支援中国。蒋介石明确表示“中国空军中之外籍志愿兵，固不只英国人而已，焉知在滇境之外籍机师，必为英人而非俄人乎”，“日本对英开衅与否，固毋须决于英机师之是否在华作战也”。英方回应，仅有当英日开战之后才能实施中英军事合作。^⑤

对于远东军事力量本就十分稀缺的英国而言，不愿在与日本开战之前将自身羸弱的兵力再分给中国。但是英国不排除在开战后，与中国在缅甸与云南方面实现空军合作。英国驻华武官丹尼斯建议一旦与日本开战，就应该将英国的空军中队调到中国，因为这是“坚定中国的决心”最有效的方法；如此行动则需要预先在缅甸与云南之间建立燃料、弹药和食品供应网。^⑥

^① *Aide Memoire from British Embassy Washington*, 1941.1.7, *China Defense Supplies records*, Box 28, Folder 9.

^② *The Consul at Rangoon (Brady) to the Secretary of State*, 1941.1.8, FRUS, 1941, Vol. V, PP.598-599.

^③ 《缅甸装机》，*H. H. Kung Papers*, Box 94, Folder 12.

^④ “Third Discussion Held on 3rd February, 1941”, 1941.2.3, FO 371/27615, F/3176, P.119.

^⑤ 《蒋委员长在重庆接见英国驻华大使卡尔、英国使馆陆军参赞戴尼斯讨论中英军事合作办法之实施及空军志愿军之派遣等问题谈话纪录》（1941年2月10日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第137-144页。

^⑥ *Eugenie Buchan, A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.129.

3月18日,丹尼斯向蒋介石汇报其与波普翰的讨论结果,英国远东空军捉襟见肘,不仅不能满足支援中国之需求,甚至对保护滇缅路亦力不从心。当丹尼斯提出英日战事发生后英国空军活动问题,波普翰则指出需要在缅甸及中国境内提前准备汽油与军需品。^①在中英军事合作实行的立场上,中方立场在于以日本攻击昆明或新加坡为起点,两者同样重要;而英国认为只有新加坡受日军侵犯,中英军事合作方能开始,这使得中国只负单方义务。^②

面对中国希望中英合作的诉求,英国因全力应付德国,故在远东对日采取防御战略,一方面坚守新加坡,一方面加强英、美对日经济封锁,从而减少日本战时工业之重要原料,加速消耗其积储之军备。至于中国方面,英方建议应运用游击战术以消耗日本之人力与物力,再俟机以正规军队发动反攻。^③而蒋介石则希望向英国首相与外长直接表示“中英军事合作之实行应在日本攻我昆明或攻新嘉坡为起点”。^④

英国在远东的领地广阔,而英国远东空军却仅只有250架左右实战的飞机。这不仅意味着防御力的严重不足,更显得中国空军美国志愿队100架P-40驱逐机的弥足珍贵。相比之下,日本海军和陆军联合空军部队共有3500架作战飞机部署在远东,虎视眈眈地盯着英国和欧洲大陆国家在该地区的殖民地。^⑤中方籍此作为筹码,与英国在缅甸云南防务方面有了合作谈判的进展。

1941年4月2日英方就中英空中援助事宜汇报进度,谈及中央飞机制造厂计划聘请美国飞行员驾驶最近交付的P-40型飞机事宜。中方希望这些飞行员能

^① 《蒋委员长在重庆接见英国使馆陆军参赞戴尼斯听其报告赴新嘉坡与波普翰总司令讨论中英军事合作与保卫滇缅路等问题之情形谈话纪录》(1941年3月18日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第145-148页。

^② 《蒋委员长自重庆致驻英大使郭泰祺嘱切商英政府无论敌先攻昆明或星岛中英军事合作皆应即时履行电》(1941年4月17日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第157页。

^③ 《蒋委员长在重庆接见英国使馆陆军参赞戴尼斯听其报告赴新加坡与波普翰总司令讨论中英军事合作与保卫滇缅路等问题之情形谈话纪录》(1941年3月18日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第145-146页。

^④ 《蒋委员长自重庆致驻英大使郭泰祺嘱向英揆与外长表示中英军事合作之实行应在日本攻我昆明或攻新嘉坡为起点电》(1941年3月25日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第151页。

^⑤ Alan Axelrod, *Encyclopedia of World War II*, vol. I, New York: Facts on File, 2007, PP.470-471.

在缅甸仰光附近接受过渡性培训。根据此授权,预计培训的飞行员总数不会超过 100 人,每名飞行员的平均飞行时间不会超过 10 小时。培训可以在某一机场进行,并可与该机场的日常活动协调安排。^①随着美国志愿队招募计划正式开始,而日军南进态势凸显,蒋介石向英国首相丘吉尔请求派驻新加坡空军支援昆明方向,以防止日军进攻。丘吉尔认为日本兵力不足以攻取昆明,但将仔细研究增强国际空军援助办法和陈纳德志愿队三支中队。^②为此,蒋介石希望进一步拓宽中美英三方对美国志愿队的信息共享,他请宋子文从速告知美国政府,由其明告英国政府援华志愿队实情。^③蒋介石请美方转告英国,让英方也可组织空军志愿军助华。^④

1941 年 6 月 21 日,拉杰曼向宋子文汇报英方对陈纳德需求的回应,并指出英国驻新加坡总司令渴望尽早与陈纳德会面,与他讨论整个政策和共同计划。英方远东空军考虑是否给陈纳德一些重型轰炸机中队来执行战术行动。^⑤英国方面愿在美国志愿队方面与中方进行更深入地合作,但在英国空军援华方面仍无法作任何确定的承诺。^⑥

三、志愿队与 P-40 驱逐机的对接

对于整个志愿队计划而言,首当其冲的问题在于 P-40 驱逐机抵达中国的时间远比预期为迟,大大迟缓志愿队的成型时间。而导致飞机迟滞最关键的因素是 P-40 驱逐机的备件问题,英国最初订购 P-40 时,还未确定枪支、弹药、收音机和其他备件。当订单转移到中方后,中方还需要不停保证备件是否齐整,能否一

^① *Aide Memoire, Washington, 1941.4.2, China Defense Supplies records, Box 28, Folder 9.*

^② 《蒋中正函丘吉尔日军已定攻昆明南进军事步骤请以驻新加坡空军支持及丘吉尔回复日兵力不致攻昆并研究增强国际空军援助办法及陈纳德将领飞机三队入中国等》(1941 年 4 月 15 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080106-00059-006

^③ 《蒋中正电宋子文速商美政府明告英政府空军援华志愿队实情》(1941 年 5 月 8 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-010300-00043-031

^④ 《蒋中正电宋子文详复请美转告英可组织空军志愿军助华结果》(1941 年 5 月 17 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-070200-00010-044

^⑤ *Rajchman to T. V. Soong, 1941.6.21, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.*

^⑥ 《英国远征军总司令波普翰自新加坡上蒋委员长说明无法对空军援助作任何确定之许诺之原因函(译文)》(1941 年 6 月 23 日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第 159 页。

同运送。^①

1941年1月,第一批36架P-40从生产线上下来,于纽约装入一艘挪威货船。起初宋子文对运送路线并不确定,在向蒋介石汇报时,只谈及“应由太平洋运华或取道大西洋”。^②宋子文担心日军可能会破坏这艘船,希望英国先以自身名义将飞机运到新加坡或仰光,以防止日军拦截。但英方表示既已放弃这批飞机的所有权,就不能再承担运输的额外风险。^③最终该船于2月底起航,途经南非和印度洋前往缅甸。^④

由于这条路线比“巴拿马运河—太平洋”的路线慢了两周,宋子文3月初向美方提出申请,要求剩余的批次用美国货轮经“巴拿马运河—太平洋”路线运送,然而遭到美国国务院的拒绝。缅甸是英国的殖民地,英国又处于战争状态,故《中立法案》禁止美国船只向任何交战国的港口运送战争物资。因此后续批次运输的货船,需要同样繁琐的路线和中立国的旗帜。^⑤在货船运送过程中,中方始终与英国保持联系,挪威货船要经过好望角时,宋子文就希望开普敦方面给予特殊航线的指导。^⑥

根据后续记录,第一批36架P-40驱逐机于1941年1月份运出,于5月23日从纽约抵达仰光;第二批33架则于2月份运出,6月份抵达;最后一批则是3月份运出,于7月12日抵达仰光,只携带大约一半的武备与无线电设备。^⑦在飞机抵达远东后,由鄯雷的联洲公司与中央飞机制造厂承担组装和维修飞机的任务。

经由前期交涉,英方对鄯雷等人在缅甸组装飞机持支持态度。根据2月10日柯蒂斯—莱特公司、世界贸易公司与联洲公司所签署合同而达成的协议,联洲

^① "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.6.

^② 《宋子文电蒋中正询飞机三十六架已装船应由太平洋运华或取道大西洋》(1941年2月15日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00032-028

^③ 'Release of US aircraft to China': Viscount Halifax to Foreign Office', 1941.2.18, FO/371/27638 F1073.

^④ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, PP.22-23.

^⑤ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.23.

^⑥ *From The United States of America, Viscount Halifax*, 1941.3.26, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.238.

^⑦ "4. The American Volunteer Group", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.11.

公司与中央飞机制造厂将承担飞机的运输与组装工作。由于目前飞机的运送，已由世界贸易公司负责，故其于 3 月 7 日，与联洲公司重新确认彼此的联络与义务：

1. 贵公司同意执行的上述协议第 V 条所涵盖的服务清单中，第 I 项“安排适当的海上运输”，将由我们自己负责。贵公司应按照协议履行第 II 至 XI 项所涵盖的所有服务。
2. 中华民国国民政府航空事务委员会已任命 WG Loo 先生为委员会在仰光的代表，他的地址是 Post Office Box 514, Rangoon, Burma。贵公司将根据 Loo 先生的指示就提供的服务采取行动。
3. 本公司在仰光的代表是 Foo Shing Trading Corporation 的 PVZ Loch 先生，他很乐意向贵公司代表和 Loo 先生提供有关装运文件和其他货物细节的任何信息。^①

鄯雷与其兄弟共同负责监督运营的大部分行政细节。^②驱逐机的安装地点在英国空军位于仰光的明格拉顿机场(Mingaladon Airport)。中央飞机制造厂聘用印度籍劳工进行组装，中国空军第五路司令王叔铭率领一批中国空军地勤人员进驻仰光，协助中央飞机制造厂进行飞机的组装工作。他们聘请柯蒂斯-莱特公司的试飞员拜伦·格洛弗(Byron Glover)指导工作人员组装飞机。^③1941 年 6 月 12 日，首架组装完成并在格洛弗驾驶下完成试飞。^④另有学者指出，第一架飞机花了三个星期才组装完毕，直到 8 月 3 日才交付。^⑤最后参与组装的地勤人员包括 165 名中国机械士，在组装完前 10 架飞机后，效率愈发娴熟，一天就能组装一架飞机。^⑥据美国顾问杨格的回忆，对于 P-40 驱逐机到达缅甸的对接情况并非乐观。他称其 6 月 18 日抵达仰光时，发现首批运抵的飞机大部分还没有拆箱，只是原样堆放在码头上。杨格立即协助将这些飞机疏散到安全地点，直到可以完成组装。

^① *Universal Trading Corporation to Intercontinent Corporation*, 1941.3.7, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 4.

^② Paul Frillman and Graham Peck, *China: The Remembered Life*, P.57.

^③ Byron A. Glover, 'Assembling and Testing P-40s in Burma,' *Aviation*, 1942(December).

^④ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第 60-61 页

^⑤ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.125.

^⑥ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.113.

①陈纳德对装配进度缓慢非常不安，故多次催促中央飞机制造厂与鄱雷兄弟。^②

中方代表钱昌祚在 8 月 29 日汇报时指出，当前仰光的装配能力可从每天两架提升至三架，但工作受到备件缺货的严重影响。钱指出“在缅甸等待组装的飞机比在美国等待的面临更大的危险。建议进一步的飞机运输随附完整的安装零件”。钱还提及，缅甸当局已批准在马圭（Magwe）的一个机场进行组装，而他本人更建议在印度加尔各答商议作为备用组装地点，当然这需要与英国政府的进一步交流谈判。^③

P-40 驱逐机的使用权分配，也是影响志愿队与中国空军协作的重要问题。美方在志愿队项目中，一向将 P-40 驱逐机视为基础，然而当时中方却尚未决定 P-40 是否全部转交给志愿队使用。中国空军在得知这批飞机组装完成后，派遣第三大队的大队长罗英德少校率领 19 人代表团前往仰光视察 P-40 飞机。对于当时缺少飞机的中国空军而言，能补充战力必然也是首选。在居里推动的伏尔提（Vultee）驱逐机援助确定后，中国空军试图让本国飞行员接收 P-40 飞机，而由尚未到达的美国志愿队接收后续到达的伏尔提驱逐机。^④

此设想直接遭到陈纳德反对。他表示 P-43、P-66 驱逐机未能如期运到，第一批美国志愿队员将无飞机可以作战，这批运到的 P-40 战机必须先给予志愿队，而罗英德再去印度接收将运到的 P-43、P-66 战斗机。罗英德回应中方也需要补充新飞机——此事必须要由高层决断。^⑤

在重庆方面，由宋美龄主持召集航委会主任周至柔、空军总指挥部总指挥毛邦初与会，商讨 P-40 战机配置问题。罗英德建议 75 架给予志愿队配置：25 架给予三大队配备，否则中国空军年轻军官无机练飞，将影响战斗意志；陈纳德则要求全数 100 架都给他。宋美龄力排众议，将 100 架悉数交给美国志愿队。^⑥6 月 6

①（美）阿瑟·N·杨格：《抗战外援：1937-1945 年的外国援助与中日货币战》，第 159 页。

② Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.48.

③ *Telegram from R. C. Chen by Chien*, 1941.8.29, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

④ 《毛邦初电蒋中正英军近来自需飞行员甚多一时难抽调赴华拟由中国飞行员接飞美国志愿队 P-40 机而该队改飞英国伏尔提机》（1941 年 6 月 20 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00295-049

⑤ 卓文义：《宋美龄对空军的情感与贡献》，胡春惠、陈红民：《“宋美龄及其时代”国际学术研讨会论文集》，香港：珠海书院亚洲研究中心，2009 年，第 434 页。

⑥ 卓文义：《宋美龄对空军的情感与贡献》，第 434 页。

日，宋子文同样向蒋介石汇报 P-40 应全部归属志愿队：^①

P40 飞机卅六架已到仰光，第二、三批亦已起运。周至柔主任已派我队员准备接收。窃查此种飞机，速度甚高，性能特出。我队员未尝熟练，万一稍有疏虞，必为美方借口，与两国空军合作问题，不无关系。且该机之枪及弹随带在二、三批内，一时尚不能实用。愚见此百架新机统先交由美志愿军驾驶，并训练我方驾驶员，俟有相当经验之后，再由我队接收，以昭慎重。

1941 年 6 月 21 日，缅甸总督也得知中方想要让中国飞行员驾驶 P-40 的决定。他一直以来得到的情报便是由美国志愿队配备 P-40，因此他向英方表示，需要让美国政府向中方澄清这一情况，主张由美国飞行员来驾驶。^②

在各方的支持下，美国志愿队获取全部 P-40 飞机作为自身作战武备，而中国空军只能延续“没有飞机、无法训练”的尴尬局面。这一方面固然保证了志愿队能最大限度提升战斗力，一方面也使得中国空军重组继续延后。为此蒋介石、宋子文等继续向美方加快寻求飞机援助的力度。

第三节 志愿队的组织架构

志愿队组织的范围定义，可有三种取值区间。第一种，仅包含 100 名驾驶 P-40 驱逐机的飞行员——此说法多见于简易版的志愿队介绍，或飞虎队神话。第二种，包含所有招募的美国志愿者，如地勤人员、行政文员——这见于较为系统的美国志愿队研究。第三种，则包含中国空军为美国志愿队所特设的各种机构与组织——此说在中方叙事中颇为强调。

美国志愿队，中方对此正式称呼为“中国空军美籍志愿大队”，其从军事组织上而言，与中国空军必然产生关联。为解决中国因素在志愿队叙述中的“缺位”现象，本文将系统阐述中国空军为志愿队所设的各类组织，以及双方的互动关系。

^① 《宋子文致蒋介石报告 P40 飞机已到仰光电》（1941 年 6 月 6 日），吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 88 页

^② *Foreign Office, S. W. L, 1941.6.21, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.159.*

一、志愿队计划的中方机构

在寻求美国空军援助之际，中方即已准备空军合作的相关组织与设施。而当志愿队计划正式启动后，陈纳德向中方提出志愿队在中国的需求，而蒋介石以最高规格介入此事，力求完备。

1941年3月，蒋介石通知俞飞鹏提前运输空军在滇缅路所需汽油，以应急需；^①随后电告周至柔，要求昆明附近各场站准备陆空军联合作战。^②此时昆明附近各场站状况不佳，王叔铭汇报称“人才及具有作战经验者缺乏”，场站“多不合作战要求”且“警卫薄弱”，要求“派相当兵力，作空陆警卫”，来防御日方闪击。^③除场站外，蒋介石还要求周至柔限期完成云南各空军站空军医院。^④

随着志愿队招募计划的进行，志愿者即将前往中国战场，故陈纳德向中方就志愿队成立之前提出若干准备之需求。在1941年5月17日致周至柔的函电中，陈纳德指出，“首先，必须有一段时间用于人员的集结、组织和单位训练，才能进行常规的大规模作战。这些人员来自陆军和海军部队。很少有人认识超过三四个同伴，海军人员从未接触过这些装备，而且战术上的细微差异必须在单位训练期间进行调整。尽管所有人都是经过培训的飞行员，但没有人有过实际的作战经验”，陈纳德此时对训练时长颇为乐观，“估计需要四到五周的时间来完成组织和最低限度的单位训练”。陈纳德第二个考虑是必须提供足够的住宿，以保持高昂的士气并在单位中建立团队精神，他指出“有利于士气高涨的因素是礼貌的待遇、愉快的生活条件和适当的食物。”第三个考虑因素是确保装备和物资的持续供应。彼时中英关于缅甸合作事宜尚在商谈中，因此陈纳德主张集结和组织基地应该设在昆明，“如果修建跑道，部队可在7月和8月的天气条件允许的情况下进行组织和单位训练，同时在晴朗天气的间隙可以使用最有经验的人员进行当地防御。

^① 《蒋中正电告俞飞鹏提前运输空军在滇缅路汽油以应急需》（1941年3月11日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00042-040

^② 《蒋中正电周至柔昆明附近各场站准备陆空军联合作战》（1941年3月12日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00006-042

^③ 《王叔铭呈复昆明附近场站准备各情》（1941年3月17日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00006-042

^④ 《蒋中正电令周至柔限期完成云南各空军站空军医院》（1941年5月8日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00043-030

在这两个月期间，大量必要的装备应该运抵内陆。此后，部队可在任何想要的地区施展作用”。^①

根据陈纳德的需求，蒋介石条谕周至柔，要求招待美国空军志愿队之负责人员与翻译人数及训练以及各种生活设备都需要作全盘切实计划，并限期完成；^②蒋介石尤其要求对美国志愿队生活卫生与医务设备应特别周到。^③中方为志愿队的各种准备工作便以高标准、高规格的形式启动。

在中方设立的配套组织中，最重要的便是空军第五路军。根据该部历史沿革自述，其起源一方面在于越南被占，滇越边境“弓张弩拔之势，西南战备刻不容缓”；另一方面美国志愿队准备来华，中方对其“驻防滇省之准备，遂成急务”，于是设立专门的空军机构以应对此时。1941年3月24日，周至柔请示蒋介石，定于昆明增设第五路空军司令部，派空军官校教育长王叔铭兼任。^④新组织于成都“决定必要之干部人员”，4月12日到昆明积极筹备，遂于5月15日在昆明东乡之凉亭正式成立。^⑤

1941年8月，在志愿队组织成立后，中方就陈纳德与王叔铭在美国志愿队中的职权和职责提出建议并经蒋介石确认：

1. 王叔铭将负责向志愿军提供信息，并就相关事宜提出意见和建议。
2. 陈纳德将负责指挥战时的志愿者工作。
3. 志愿队需要承担的地面工作由陈纳德来制定，但在王叔铭的监督下，由中国工作人员来执行。
4. 在陈纳德的建议下，王叔铭可以随时调动任何隶属于志愿队的中国军人，并在向委员会报告确认前完成调动。

^① Chennault to C. J. Chow, 1941.5.17, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^② 《蒋中正条谕周至柔招待美国空军志愿队之负责人员等事宜须作全盘计划》（1941年6月17日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-007

^③ 《蒋中正电示周至柔美国志愿军生活卫生与医务设备应特别周到》（1941年6月18日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00044-035

^④ 《周至柔电蒋中正拟于昆明增设第五路空军司令部派王叔铭兼任》（1941年3月24日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00006-045

^⑤ 《一、本部沿革》，《空军第五路司令部业务状况报告书》（1942年4月3日），中国第二历史档案馆藏档案，档号：787-16848

5. 如果出于战时行动的需要, 美国志愿队需要购买装备或进行一项工程建设, 费用不超过 20 万法币, 王叔铭有权在向委员会报批前先行支付这笔费用。^①

除在军事组织上搭建与志愿队的指挥链, 中方后勤工作亦需跟进。1941 年 8 月 24 日, 蒋介石即手令黄仁霖负责筹划办理滇缅公路食宿站与该路美籍人员招待工作。^②黄仁霖自 1941 年 5 月便历次接到蒋介石的指示, 至此在昆明筹备第一期工程已粗具规模。为增进效率, 所用干部人员由励志社等四机关内抽调 100 人展开工作, 以“一人须做二人事, 一钱须作二钱用”的训示进行建设战地服务团招待所。^③

除招待所以外, 译员工作也是志愿队项目乃至中美空军合作的重要组成部分。黄仁霖根据蒋介石的指示, 与航空委员会协商先设立干部训练班培养翻译人材。1941 年 7 月上旬在重庆、成都、昆明等处招考译员集中昆明受训, 于 8 月 4 日正式上课, 第一批学员人数计 34 人。^④

根据军事委员会战地服务团干部训练班服务自述, 所有招收译员的待遇定为每月薪金 140、160 及 180 元 (米贴在外), 主要由学校或机关当局负责介绍并保证其能服从命令、思想纯正、体格健全、无不良嗜好者, 经本团考试委员口试笔试认为合格即予录取。^⑤为培训好这批译员, 以及“加强其爱国情绪促进其宣传技能并使其了解中美文化背景俾便与外员联谊”, 干部训练班的课程非常扎实, 现罗列如下:

航空术语组

一、空军常识 (12 小时) 林文奎 (航校主任秘书); 二、场站常识 (4 小时) 罗中

^① C. J. Chow to Chennault, 1941.8.10, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^② 《蒋中正手令黄仁霖滇缅公路食宿站与该路美籍人员招待希即负责筹划办理及黄仁霖呈蒋中正报告遵办并招待美籍志愿空军英美军事顾问团介绍译员等》(1941 年 8 月 26 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-080200-00295-084

^③ 《蒋中正手令黄仁霖滇缅公路食宿站与该路美籍人员招待希即负责筹划办理及黄仁霖呈蒋中正报告遵办并招待美籍志愿空军英美军事顾问团介绍译员等》(1941 年 8 月 26 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-080200-00295-084

^④ 《黄仁霖呈蒋中正已与航空委员会协商于昆明培训美国志愿空军所属翻译人员现计三十四员》(1941 年 8 月 10 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-080200-00295-071

^⑤ 《军事委员会战地服务团干部训练班概括》(1941 年 8 月 10 日), “国史馆”馆藏档案, 档号: 002-080200-00295-071

扬（五路司令部秘书）；三、航空机械常识（10 小时）欧阳绩（第十修理厂厂长）；四、航空用语（6 小时）舒伯炎（美国志愿军翻译长）；五、译员须知（2 小时）舒伯炎（美国志愿军翻译长）；六、军械防护法（6 小时）王叔铭（航校教育长）；七、航空气象（8 小时）刘衍淮（航委会测候班班长）；八、航空通讯（4 小时）周洪涛（五路司令部参谋）；九、我国空军组织与系统及公文程式（5 小时）姚志宣（航校顾问室主任翻译）；十、场站业务（5 小时）曾宪琳（航委会编译）

中美文化组：

一、美国史地（8 小时）皮名华（联大教授）；二、中美政治比较（6 小时）王赣愚（云大教授）；三、中美民族性比较（5 小时）吴泽霖（联大教授）；四、日本研究（6 小时）王信忠（联大教授）；五、国际关系（6 小时）崔书琴（联大教授）；六、文件翻译（6 小时）待聘；七、美国土语（16 小时）李文初（青年会干事）；八、美国风俗概述（2 小时）安奈而（青年会西籍干事）

生活指导组：

一、总理遗教（6 小时）崔书琴（联大教授）；二、总裁言论（6 小时）赵公望（云南省党部书记长）；三、人格修养（6 小时）陈维屏（成都励志社总干事）；四、卫生常识（6 小时）汤飞凡（昆明中央防疫处处长）；五、欧美社交礼节（6 小时）黄仁霖（本班班主任）；六、精神讲话（8 小时）请当地党政长官担任；七、小组讨论（8 小时）；八、课外活动（每星期六下午）；九、体育（每星期三小时）马约翰（联大教授）；十、军训（每星期三小时）沈思雄（航校高级班学生队总队附）^①

历经两个月的艰苦训练，这批翻译人材将成为中美空军合作沟通的重要桥梁。而军委会战地服务团干部训练班的开启，更为提供大批盟军青年译员提供基础。

二、志愿队组织的成立

志愿队招募进程的迟缓，使志愿队员到达缅甸的时间大为迟滞。在既往研究中，许多叙述常常把第一批志愿者视为“统一招募、统一出行”，这与史实大相径庭。宋子文于 6 月 19 日向蒋介石汇报时，志愿队仅有 31 人“启程来华”，^②中方

^① 《军事委员会战地服务团干部训练班概括》（1941 年 8 月 10 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00295-071

^② 《宋子文致蒋介石报告美志愿军已启程来华电（1941 年 6 月 19 日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美

继而得知下一批九十人将于6月30日离美,“其余视船位情形而定”,^①这使得志愿队组织的正式成立日期不断延后。

第一批志愿队员搭乘“贾格斯方丹号”前往远东,各方努力掩盖美国志愿队的存在及其行动,但仍瞒不过日本。东京广播电台对此事进行报道,宣称“贾格斯方丹号”将连同其美国雇佣兵特遣队一起被击沉。^②6月21日,居里向罗斯福建议给“贾格斯方丹号”提供保护,最终由一支美国海军舰队护航——该舰队白天保持间距,晚上则靠近护航。^③

联洲公司和中央飞机制造厂人员在仰光接待所有美国志愿队小组。第一组于7月1日抵达香港时,中央飞机制造厂原以为该组中有飞行员,在与航委会主任周至柔会谈后,决定租用一架中国航空公司(CNAC)的道格拉斯飞机将他们直接送往仰光。结果发现第一组都是地勤人员,便安排乘船经新加坡改搭“槟城贸易者”号(Penang Trader)于7月28日抵达仰光。^④

第二批志愿队人员搭乘“贾格斯方丹”号于8月15日抵达。第三批志愿队如同第一批,先搭乘“布隆方丹”号(Bloemfontein)抵达新加坡,再改搭“槟城贸易者”号于9月15日驶抵缅甸。第四批志愿队的成员于10月10日由“赞丹”号(Zaandam)载运进入仰光。最后三批分别搭乘“克勒普方丹”号(Klipfontein)、“布隆方丹”号与“赞丹”号,于10月29日、11月16日与11月25日抵达缅甸。^⑤

1941年7月8日,陈纳德从美国启航返回远东。7月20日,蒋介石接见陈纳德谈美国空军志愿兵援华等事,志愿队组织成立提上日程。^⑥

在有关志愿队组建前夕的备忘录中指出,中方由蒋介石严令航空委员会,关于供给器材,修理机件,运输通讯及军事情报等项,与美国志愿队切实合作,关

时期电报选(1940-1943)》,第91页。

^① 《毛邦初电蒋中正美志愿军三十一人已启程来华另九十人将于六月三十日离美其余视船位情形而定又陈纳德将于七月八日乘机返华》(1941年6月20日)，“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00003-273

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.100-101.

^③ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^④ C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^⑤ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第46页

^⑥ “事略稿本”，1941年7月20日，“国史馆”馆藏档案，档号：002-060100-00154-020

于房屋、伙食、修筑、机场，及委派中国人员等事，照既定训令办理。同时商议派在志愿队内之中国人员俸给一律增加百分之五十。由王叔铭为志愿队中国事务及人事有关之服务管理主任。^①

对此，各方协议志愿队运营的初步计划，在 7 月 20 日至 10 月 10 日，需（1）在缅甸的设备组装；（2）组建团队；（3）团队个人过渡训练和单位训练；（4）完成云南的飞机报告网和站间无线电通信网；（5）完成云南供团队使用的建筑和机场；（6）运输供云南团队使用的物资、汽油、油、弹药和备用零件；（7）组建和培训云南的维修仓库，以维修设备。在 10 月 10 日至 15 日则需要（1）将部队从缅甸转移到云南的机场；（2）开始“警戒”以准备作战行动。^②

在志愿队第一批先遣队于 7 月 28 日抵达仰光后，1941 年 8 月 1 日蒋介石正式给陈纳德下达命令，成立中国空军美国志愿队。根据这项命令，美国志愿队以及配合志愿队作战的中国空军单位与人员的指挥权都将授予陈纳德，这大大地扩张了这位美国退役“上尉”在中国的影响力。^③

由于美国志愿队员法理上只是中央飞机制造厂的雇员，当志愿队员抵达缅甸基地后，需额外签署文件以确定彼此的指挥隶属关系：

我在此自愿为美国志愿队服务，从（抵达之日）到（一年后）在远东服役。

在此期间，我承诺忠诚地为该组织服务并服从上级军官的命令。

据了解，我自愿为美国志愿队提供服务不会以任何方式使我与中央飞机制造厂的合同无效或受到影响。

在我的服务终止后，我不会透露在服务期间获得的任何与军事事务有关的信息。^④

当然，蒋介石的命令只是从“法理”上宣布了中国空军美国志愿队的正式成立。但志愿队组织的搭建与运营仍需要一定时间。根据陈纳德向蒋介石的汇报，其遵照 8 月 1 日第 05987 号命令，如今第一美国志愿队的初步组织于 8 月 25 日生效。

^① 《组织及管理第一次美国义勇队之命令格式及关于雇用美国义勇队之备忘录》（1941 年 8 月 1 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00295-061

^② ‘Notes on Employment of American Volunteer Group’，“国史馆”馆藏档案，档案号：002-020300-00025-008

^③ 《组织及管理第一次美国义勇队之命令格式及关于雇用美国义勇队之备忘录》（1941 年 8 月 1 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00295-061

^④ Bill Of Rights Requesting Veteran Recognition By Congress For The Original Flying Tigers, Frillmann papers, Box 2, Folder 1.

直到更多的美国志愿者到达，整个志愿队都在中国集结后，才能完成志愿队的最终组织。^①8月26日陈纳德向宋美龄解释志愿队的完整组织和培训进展缓慢的因素：“1.每天下大雨和低云。2.无线电设备、枪支弹药等基本技术材料的到达延迟。3.美国人员，尤其是飞行员延迟抵达”。关于最后的因素，陈纳德指出“目前只有37名飞行员，现有信息表明到10月1日将不超过60名。这个数字勉强足够两个中队的行动，而不是最初计划的三个中队”^②。

在志愿队指挥系统的顶层设计里，陈纳德将直接听命于蒋介石，这也意味着陈纳德与蒋介石应建立直接的沟通渠道。当中方要求陈纳德与蒋介石直接交流时，陈纳德则表现出不适，他请宋美龄担任与蒋介石之间的沟通人，这将有利于志愿队活动的开展。

1941年11月27日，陈纳德在致宋美龄的信中指出，对与“蒋介石直接联络，而非通过宋美龄”而深感不安，陈纳德指出宋美龄的“帮助和支持对美国志愿队的成功至关重要”。为能让宋美龄保持信息畅通，陈纳德将自己与宋子文过去两个月里的所有通信副本全部寄送宋美龄，并再次强调陈纳德是依靠宋美龄作为和委员长之间的联络人来承担目前职责的。^③由此可见，在陈纳德与中方高层的沟通渠道中，宋美龄起着至关重要的作用。这也使得宋美龄成为志愿队组织顶层设计的隐藏人物，代行蒋介石的职责。

三、稀缺的参谋：志愿队总部组织之构成

8月23日，美国志愿队总部发布其“一号命令”，正式标志着美国志愿队投入运营。

表 3-2 志愿队运行初期管理层

姓名	职务
C·L·陈纳德(Col. C. L. Chennault)	志愿队司令(Group Commander)
B·R·卡尼 (B. R. Carney)	参谋长兼执行官 (Chief of Staff & Executive Officer)

^① Chennault to Chiang Kai-shek, 1941.8.26, Chennault Papers, Box 2, Folder 8.

^② Chennault to Madame Chiang, 1941.8.26, Chennault Papers, Box 1, Folder 13.

^③ Chennault to Madame Chiang, 1941.11.27, Chennault Papers, Box 1, Folder 13.

C·D·莫特 (C. D. Mott)	第一科科长 (Chief of 1 st Section, G-1)
J·M·威廉姆斯 (J. M. Williams)	第二科科长 (Chief of 2 nd Section, G-2)
J·H·霍华德 (J. H. Howard)	第三科科长 (Chief of 3 rd Section, G-3)
R·W·怀特海德 (R. W. Whitehead)	第四科科长 (Chief of 4 th Section, G-4)
P·W·弗里尔曼 (P. W. Frillmann)	牧师兼娱乐 (活动) 管理员 (Chaplain & Recreation Officer)
R·J·桑德尔 (R. J. Sandell)	第一中队·中队长
J·V·K·纽柯克 (J. V. K. Newkirk)	第二中队·中队长
A·E·奥尔森 (A. E. Olson)	第三中队·中队长

(资料来源: *General Orders: No.1*, 1941.8.23, *Chennault Papers*, Box 3, Folder 4. Hoover Institution Archives, Stanford University; *General Orders: No.1*, 1941.8.23, *Chennault Papers*, Box 6, Folder 11)

既往研究中,学者们往往重视作战部队,对三支中队颇多着墨,而忽视了志愿队总部架构与参谋团队的运行情况。对于一支作战部队而言,除执行实际作战与后勤任务的官兵外,最重要的就是要依靠强大的参谋团队来协助指挥官维持部队的正常运作。

根据志愿队内部安排,其总部四个部门主要职责安排如下:^①

1. 第一科(或称行政科 **Administration**、辅助科 **Adjutant**, 记作 G-1 或 S-1), 主要管辖业务为医疗管理、牧师、仪式、守卫、金融收支、人事、管理、口译员与翻译员、日志与史事等。
2. 第二科(或称通信情报科 **Communications Intelligence**, 记作 G-2 或 S-2), 主要管辖业务为气象、情报、防空情报网、照相、密码破译、电报通讯等。
3. 第三科(或称行动训练科 **Operations Training**, 记作 G-3 或 S-3), 主要管辖业务为降落伞、武器、航空发动机、指挥所操作、地图、军事行动等。
4. 第四科(或称军需运输科 **Quartermaster Transportation**, 记作 G-4 或 S-4), 主要管辖业务为建筑、杂物、运输、商品销售、住宿、航空物资供应等。

早在陈纳德离开美国返回远东之前,他就希望从美军现役中引入参谋人才以

^① *First Pursuit Unit*, *Chennault Papers*, Box 6, Folder 5. PP.34-36.

充实团队。7月7日,陈纳德向居里提出在中国执行任务的参谋人员的详细信息以及进一步的人员请求。他希望美军可以“预期派若干正规军军官担任观察员和参谋工作”,陈纳德更是主动提名三名现役军官以担任第一、第三、第四科科长。对于志愿队参谋长与第二科科长的缺额,陈纳德提出相关要求,如“在大部队有参谋经验”、“年龄 25-45 岁”、“军衔在中校至上尉”、“渴望前往中国志愿活动”等。陈纳德认为“这些参谋官员将为中国政府提供有价值的服务,此外还将有助于经济有效地分配和使用美国政府提供的航空材料”。^①

然而美国军方,尤其是陆军航空队并不允许陈纳德从军中带走参谋人员,陈纳德只得自行搭建属于自身的参谋团队。在离开旧金山后,陈纳德前往马尼拉拜会陆军航空队驻菲律宾司令亨利·克拉格特(Henry B. Claggett)寻求支持。克拉格特刚从中国考察而归,不仅非常了解陈纳德的计划内容,而且也表达支持的立场。其幕僚哈洛德·乔治(Harold H. George)上校,身为美军驻菲律宾战斗机部队的指挥官,甚至申请要加入志愿队,然则未能得到阿诺德的批准。^②

在这样的情况下,陈纳德只能找寻民间人士来担任自己的幕僚,这些人主要是来自于过去陈纳德在昆明航空学校担任总教官时的老部下,或者是其他有中国或者远东经验的退役军人。在香港,陈纳德招募到曾追随裘伟德在笕桥航空学校担任教官的哈维·格林劳(Harvey Greenlaw)^③。陈纳德还聘用威廉·戴维斯(William Davis),他自称于第一次世界大战时服役于英国皇家飞行队,而且又有在中国从商的经验。^④1941年8月志愿队成立后,陈纳德回到内地寻找其他的幕僚人员,昆明航空学校的飞行教官博特纳·卡尼(Boatner Camey)成为志愿队负责作战事务的幕僚,他自1938年以来一直与陈纳德共事。^⑤后来卡尼在作战分队安排上惹人不满,外加其利用滇缅公路从事走私活动,最后迫使陈纳德命令卡尼离开志愿队,

^① Chennault to Currie, Subject: Detail of Staff officers for duty in China, 1941.7.7, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^② 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第52页

^③ 尽管他有西点军校的背景,但他后来被证明并不能胜任作战军官的任务,并赢得了“将军所诅咒的最糟糕的执行官员之一”的评价。Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.117; Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.127.

^④ 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第52页

^⑤ Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.46.

回到飞行学校继续担任教官，志愿队作战官的任务由格林劳接替。^①

在志愿队组建后，除陈纳德在远东招募的幕僚人员外，还有些民间人士主动寻求加入志愿队。^②美国大使馆曾收到远东地区公民想参军的应用，大使馆指出美国陆军不会在美国、夏威夷和菲律宾群岛以外的地方征募人员，因而建议其以平民身份报名参加陈纳德领导的美国志愿队。^③有一位德籍犹太人，因为昆明车库的关闭而导致经济危机，因其与志愿队卡尼、威廉姆斯等中层官员相识，故而向陈纳德申请在志愿队工作。^④

在申请的人群中，也有中国人的名字出现。一名中央飞机制造厂的员工，自述两年前曾受陈纳德相助，介绍入厂担任无线电操作员。如今他被调离岗位，新岗位不是其兴趣与研究方向所在，故而想要托熟人介绍，跳槽到志愿队当无线电操作员。^⑤但陈纳德对此也无能为力，因为蒋介石严令志愿队直接雇用中国人，所有在志愿队服务的中国员工，都需要由航空委员会抽调派遣。^⑥

1941年10月，美国武官詹姆斯·麦克休在有关美国志愿队的长篇报告中强调，“美国志愿队的许多缺陷中最严重的是在人员方面，尤其是缺乏任何训练有素的参谋。”^⑦麦克休和陈纳德将这一失败归咎于联洲公司，而真正的责任完全在于美国当局，因为其不希望剥夺陆军航空兵和海军的高级军官到中国执行任务。^⑧马格鲁德代表团来华后，陈纳德希望能从中获得空军参谋。^⑨与此同时，居里仍带着陈纳德给定的名单向陆军航空队负责人阿诺德要人。11月19日，居里被告知“正式参谋人员不可用”，只能“从空军预备队获得替补人员”。^⑩阿诺德到12月3日更是“委婉”拒绝，指出“被点名要求与陈纳德上校一起执勤的军官，我很遗憾

^① 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第53-54页

^② *Chennault to Woo*, 1941.11.7, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^③ *Everett F. Drumright to Harrison H. Woo*, 1941.10.17, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^④ *Gerhard Neumann to Chinese Air Force*, 1941.11.23, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^⑤ *S. H. Freeman Tong to Uncle Koo*, 1941.11.8, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^⑥ *Chennault to D. Z. Koo*, 1941.12.21, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^⑦ *'The History and Status of the First American Volunteer Group'*, 1941.10.19, James M. McHugh Paper, Box 4 Folder 5.

^⑧ Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.252.

^⑨ *Message from Chennault*, 1941.11.12, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑩ *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.11.19, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

地通知你，兰德尔少校、齐尔特少校和达西少校目前都在战术部队执勤”，“这样做可能会打乱国防指挥官对受过专门训练的中队或小组的任务计划”。马格鲁德代表团既已来华，阿诺德并指出由该代表团中抽调人员以平民身份加入志愿队。

①

当珍珠港事件爆发后，这些补充计划便全部取消。陈纳德一直以来对其参谋团队的特点心知肚明，“获悉我行政人员的不足之处。我从未隐瞒过我的参谋人员没有经过特殊培训，而且他们在服务方面的经验很少。然而不能以任何方式将设备和供应不足归咎于参谋人员”。陈纳德指出“我的参谋班子是在 8 月组建的，没有一个参谋人员知道在美国采购了什么。我认为他们能够如此迅速地确定持续作战所需的备件是值得赞扬的”。②

也正因为美国军方在参谋人员上未能给予陈纳德帮助，当陈纳德在率领美国志愿队取得优异成绩后，陈纳德的个人贡献将进一步被拔高。而陈纳德则对美国军方长期持批评态度，这也延续到战后的“飞虎队神话”叙事之中。

① *Arnold to Currie*, 1941.12.3, Currie Papers, Box 2, Folder 5.

② *Chennault to Marshall Pulford*, 1941.12.14, Chennault Papers, Box 2, Folder 16.

第四章 志愿队的基地与训练

1941年8月1日中国空军美国志愿队奉命成立，然而无论从组织架构还是人员训练上，仍处在起步阶段。为使其成为一支有战斗力的志愿队，不仅需要志愿飞行员进行训练，更需要在组织上统筹安排，并确保物资的供给。飞机运送的延宕、弹药备件的迟滞，以及志愿队员招募上的缓慢，都使得志愿队成型时间晚于预期。

在既往研究中，英国与缅甸当局对志愿队的互动情况，涉及不多，这使得不少行为缺乏“合法性”解释：中国的P-40驱逐机运往缅甸组装，外交与法理上是否合规？中英既非军事盟友，身为中国武装的志愿队何以在缅甸训练？志愿队既属美国项目，又为何由英国供给物资？美国志愿队在缅甸的身份究竟如何？这些问题都将需要透过史料进一步研究与解答。

第一节 中英军事合作与志愿队作战训练

由陈纳德主导的备战训练，是志愿队形成战斗力，并取得优异战果的重要因素。志愿队的训练过程并非一帆风顺，由于人员延误、装配缺乏等因素，进度一再滞后。陈纳德本身事务繁多，并不能长期待在训练场地；志愿队员本身对P-40机型的不适应，也导致飞行事故频发。因此，需要对志愿队作战训练中的积极与消极因素进行重新探讨。

一、志愿队获得缅甸的训练基地

1941年2月，英国方面提议让志愿者进入中国前，在缅甸接受一定程度的作战训练。在中美双方尚未明晰志愿队定位之前，英方向来希望志愿队是即战力，不遗余力地推动其备战进程。在志愿队获得机场问题上，哪些人起到关键作用，不同研究的结论不同。“飞虎队”传记研究类叙述中主张陈纳德或志愿队员与英军的交涉获取英军谅解而获缅甸凯道机场；^①另有研究则认为是鄱雷的努力起到关键作用。^②本文认为，此事涉及到跨国主权上的法理问题，非个人因素能解决，

^① Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, PP.106-107; (美)陈香梅：《陈纳德与飞虎队》，第64-65页。

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*.

需要中英美高层之间的沟通与合作。

志愿队的训练基地之所以需要选在缅甸，而不是昆明，有两个原因。第一是志愿队飞机与飞行员的双重延误，这使陈纳德的时间表推后三个月。他原计划在春季完成在昆明的训练，并打算在夏季之前在重庆上空进行防空作战。^①雨季导致机场难以使用，按照中方提法，“滇缅路附近各机场，在每年雨季六个月以上，因其地势低洼，虽有跑道，亦不能用，而过雨季之后，则各场地坚土实，虽无跑道亦可使用”。^②第二个原因，则在于缅甸训练相较于云南更为安全，不在日军作战范围内。当时昆明的巫家坝机场正处于日本轰炸机打击范围内的原因，陈纳德判断不适合使用。^③

美国志愿队拥有 100 架 P-40 驱逐机，纸面上已不亚于英国皇家空军在新加坡和缅甸拥有的空中力量。美国志愿队此刻无疑是远东地区重要的航空资产，一旦英日交战，美国志愿队和英国空军可协调行动，保卫云南和缅甸。故英方即便对美国志愿队所知甚少，亦当全力支持。^④5 月 8 日，缅甸当局得知志愿队可能会把训练基地放在中缅边境的垒允。然而垒允仍在中国境内，各方希望减少作战飞机在完全做好战斗准备之前被日本人摧毁的危险。^⑤英国军方的斯莱瑟对美国志愿队计划兴趣浓烈，他建议伦敦上级，志愿者在进入中国前可先在缅甸组建飞行中队并接受一些作战训练。他认为仰光附近的明格拉顿机场既已完成扩建，正适合该行动。他希望英国驻华大使安排皇家空军远东总司令罗伯特·布鲁克-波帕姆与威廉·鄯雷的弟弟埃德·鄯雷商讨这件事。此举为几个月后英国在缅甸为美国志愿队提供住宿奠定基础。^⑥

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.108.

^② 《蒋委员长自重庆致驻美代表宋子文嘱积极进行交涉空中运输计划及所需运输机数量电》（1941 年 5 月 8 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 451-452 页。

^③ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P.18.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.126.

^⑤ *From Secretary of State to Governor of Burma*, 1941.6.9, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.172.

^⑥ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.131.

1941年6月21日,陈纳德在华盛顿与英国武官会谈,他指出美国驻东京海军武官报告称日本完全了解中国组建所谓“国际空军”的计划(英国人对美国志愿队计划的代称),因此P-40驱逐机不会离开仰光,仅有一切准备就绪才会在中国行动。中方原先打算是一旦P-40飞机测试完毕就送到中国,现在则希望在仰光停留以确保飞行员和机械师完全熟悉飞机的操作和维修。陈纳德指出,这一计划的改变涉及到驻扎在仰光的美国航空人员人数比原先预期的要多,在200到300人之间,因而希望英方能协助解决住宿问题。^①6月25日,毛邦初在新加坡向罗伯特·布鲁克-波帕姆坦言,中国空军已缺少足够战力。蒋介石与英国武官兰斯洛特·丹尼斯决定,为保护美国志愿队及其资产不被日军摧毁,部队应先驻扎在缅甸。志愿者可以安全地接受训练,并且与英国皇家空军建立协调。一旦英日开战,该部队可更好地开展保卫滇缅地区的联合作战行动。^②

除中方努力寻求缅甸基地外,英国缅甸当局也根据自身国防需求,向英国高层汇报相关事宜,希望志愿队可以在缅甸训练备战。由于缅甸本地官员的反对,缅甸总督R·多尔曼-史密斯爵士于5月8日提议志愿队依旧在云南垒允进行武装和作战训练。但随着得到更多有关志愿队的信息,他希望能制定更合适的计划推动缅甸作为志愿队基地。根据1940年12月19日英国内阁决定“允许从印度或缅甸向中国出口军用和民用飞机,但军用飞机在飞往中国的途中不处于敌对状态”,缅甸方面向内阁申请变更此项禁令,为志愿队飞机武装提供便利。^③

英国缅甸事务部在分析利弊时指出,英国高层援助中国并支持美国志愿队,已是确认的原则,故应为此提供必要的帮助。在提及允许志愿队在缅甸训练,会导致日方反对时,该事务部提出,“至于引起日本方面反应的危险,我们建议,如果日本决定开展敌对行动,日方将在它认为最合适的任何时候发起进攻。在这种情况下,似乎没有必要过分重视日本方面对我们可能向国际空军提供的援助作

^① *From Washinton to Foreign Office, 1941.6.24, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.157-158.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.141.

^③ *From Mr. Walton, 1941.6.26, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.155-156.

出不良反应的危险”。^①缅甸事务处决定向战时内阁提出建议：在多尔曼-史密斯与陈纳德讨论时，应给予他自由裁量权（1）如果他认为没有其他可行的办法，如在垒允等中国机场安装武器，则允许飞机在从仰光飞往中国的飞行之前安装枪支和携带弹药。（2）允许在陈纳德认为必要的情况下对飞机进行使用和维修方面的指导。^②

英国内部对于如何处理此事，仍有一定的矛盾。1940年12月，英国内阁曾作出决定，军用飞机不得从英国领土进入中国进行战斗（即就战斗机而言，在抵达中国机场之前不应安装枪支或携带弹药）。1941年3月，参谋部还作出决定，不应在缅甸对这支部队的人员进行业务训练，应仅限于在飞机组装后对其进行测试。^③但在得知中方与美国志愿队的需求后，7月8日英国远东事务处在一份备忘录内认为或可给予一定的作战训练（而且在英方看来，美国志愿者都是退伍军人，这个适应性训练或许不会持续太久）。英国空军部则极力反对此决定，其理由仍是害怕日本军方的反应。远东事务处认为日本反应不足以影响大局，况且英国政府本身就在考虑应该对日本侵略计划的行动作出强烈反应，作为威慑日本的最佳手段。随后空军部并未强调他们的反对意见，但仍然表示不允许飞机携带他们的弹药。^④

根据各方讨论要点，英方决定按照之前缅甸事务处的建议，由缅甸总督在陈纳德到达缅甸后，讨论飞机机枪与作战训练问题。同时要求内阁撤销先前禁令时，建议指出变更的理由：“（1）我们的政策是向中国提供一切可能的援助，而这样做的最好办法之一就是鼓励国际空军。（2）拒绝陈纳德上校的请求可能会给美国当局留下不好的印象。（3）一旦日本人认为对他们有利，他们就会立即开展针对性敌对行动，不等待任何借口，而且不太可能受到我们在武装飞机或作战训练方

^① *Draft Memorandum, Burma Office, 1941.7, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.140-143.

^② *Draft Memorandum, Burma Office, 1941.7, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.140-143.

^③ *Secretary of State, 1941.7.8, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.133-136.

^④ *Secretary of State, 1941.7.8, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.133-136.

面所做的或不愿做的任何程度的影响。(4) 据报道, 缅甸大臣们现在很可能会同意总督和陈纳德上校之间的任何安排”。^①

7月14日缅甸事务处再次向战时内阁报告磋商, 指出1940年12月19日的第308(40)号决议中, 内阁批准军用飞机可以在缅甸组装并自行出口到中国, 但前提是这些飞机在途中不处于敌对状态, 即战斗机不安装枪支不携带弹药。这一条件, 一方面是为消除与缅甸当地官员之间的困难, 一方面是为避免日本方面发生暴力反应的危险。由于当时建立国际空军的计划尚未践行, 考虑的主要问题是位于垒允的中央飞机制造厂提供一个备选地点, 为防止受到日军轰炸并决定将其迁到印度某地。如今缅甸事务处认为, 缅甸当局的认知已有变化, 缅甸总督等人都不反对志愿队在缅甸作战训练的要求。缅甸事务处再次强调“现在比以往任何时候都更有必要保证中国有办法继续对日作战, 而援助中国的最好办法, 就是使中国能从其他来源取得我们自己所不能提供的飞机”。至于引起“日本方面反对的危险”, 缅甸事务处建议, “如果日本决定开展敌对行动, 它将在它认为最合适的任何时候这样做, 作为其更广泛计划的一部分。如果是这样的话, 似乎就没有必要过分重视日本方面对我们可能向国际空军提供的援助作出不利反应的危险”。空军部大体上同意上述观点, 但坚持认为, 除非内阁愿冒额外风险, 允许国际空军在缅甸开始飞行训练, 否则应遵守现有政策, 限制飞机在飞往中国前在缅训练, 只允许在飞机安装后进行测试所必需的飞行。^②

7月16日英国内阁讨论上述内容, 认为“最初反对装上枪炮弹药(准备战斗)的飞机飞入中国的理由是, 它们在飞越缅甸上空时极有可能被日本飞机拦截, 从而可能引起事故”。如今看来, “这在短途飞行中是个很小的风险; 即使真的发生, 考虑到尽可能避免与日本开战的政策, 政府也可能会忽略这一事件”。现在的政策是, “对据信日本人目前正在考虑的任何前进行动, 采取任何适合我们的防御性质或其他性质的对抗措施, 作出强烈反应。关于在必要时略微增加对国际

^① *Draft Memorandum, Burma Office, 1941.7, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.145-146.*

^② *International Air Force for China, Memorandum by the Secretary of State for Burma, 1941.7.14, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.94-95.*

空军的援助程度的建议，似乎与目前对日的总体政策十分吻合”。因此，英方将允许志愿队在缅甸进行必要的训练。^①

缅甸总督在 7 月 17 日表示，目前同意志愿队飞机安装机枪，但仍不会批准携带弹药的问题。^②7 月 18 日英方对缅甸总督有关国际志愿队在缅甸备战情形的磋商中，同意由缅甸总督、远东空军总司令与陈纳德等人酌情商议，以制定最后的政策。^③

在第一批美国志愿队小组抵达之前，中央飞机制造厂工作人员已经做了大量准备工作。当中央飞机制造厂美方代表亨特于 6 月初返回仰光时，志愿队原计划打算直接前往中国。宋子文指示亨特调查并报告当时在航委会指导下建设的住房和机场设施的状况。亨特发现进展甚微，中方并没有准备充足设施来处理大规模的志愿队员，机场状况不佳，中国地勤人员也组织得不够好。因此，中央飞机制造厂决定，如果缅甸有设施，最好让志愿队留在缅甸。通过皇家空军和仰光的曼宁上校，亨特等人发现东吁的皇家空军机场即将完工。1941 年 7 月中方正式委托威廉·鄯雷的弟弟爱德华·鄯雷前往新加坡，向英国远东司令部提出在缅甸借用机场的相关事宜。^④除机场和机库外，英国皇家空军须提供办公楼、营房、电灯、电力、水和其他便利设施，使美国志愿者得以在东吁居住。^⑤

7 月 23 日，陈纳德抵达仰光，与缅甸总督、缅甸总司令还有空军高级军官曼宁上校等会谈，内容涉及如下方面：“一、为装配飞机及美籍驾驶员之过渡训练而使用各机场问题。二、各部队上十八架飞机一中队驾驶员之训练。三、各机在缅甸时机枪之装置。四、驾驶员射击训练。五、美籍部队在各机场地面无线电

^① *International Air Force for China*, 1941.7.16, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.106-108.

^② *Governor of Burma to Secretary of State for Burma*, 1941.7.17, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.104.

^③ *Secretary of State to Governor of Burma*, 1941.7.18, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.101-102.

^④ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P.18.

^⑤ *C. W. Hunter to John B. Nason*, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

台之装置及使用。六、弛禁英国检查邮件章程，准许美籍部队之邮件免予检查。七、弛禁海关及警察章程，以便美籍人员通过该埠时，得免留难。八、在缅甸境内准予设置监视哨，庶日机飞越缅上空时，即可发见”。陈纳德对会议总结指出“英国官员态度显示极愿彻底合作，不仅对于美籍志愿军如此，即关于援助中国之各事，亦皆深愿合作”。同日，联洲公司已获当局许可，在仰光飞机场附近设立装配工厂及工人宿舍，并已在该飞机场从事最后之装配与试飞。陈纳德指出谈判还有部分内容需要进一步磋商：“一、使用各机场以装配飞机，并作美籍人员过渡训练之用。桐梧附近将近完成之皇家空军站及所有之建筑物与设备让与美籍部队使用，并经立即接受。马革维新机场亦让与本大队作为训练或装配飞机之用。该场无建筑物，现正研究建筑房屋及设备之费用，俾作最后之决定。二、在缅甸境内各机装置机枪，已获许可。三、在美籍人员所占用之各场，已准建筑，并使用地面无线电台（须受英国检查）”。^①7月30日，商震等中方代表与英国武官丹尼斯达成意向，希望缅甸当局为中方予以多种便利。如中方进行飞机装配，“其人工及器材，由中国方面自备，惟请缅政府给与充分之空地，以便建立必需之房屋及棚厂”。为使中方训练驱逐大队与轰炸大队，“请英缅当局借给中国必需之营房及机场，以供人员及飞机之使用”。^②

在各方努力下，缅甸便成为志愿队的备战训练基地。而实弹训练的批准，则需要中英进一步的磋商与谈判，蒋介石向居里称“倘能得缅方当局之同意，同时希望在缅实施战斗训练”。^③7月26日缅甸总督多曼·史密斯报与陈纳德会议后，他同意P-40驱逐机应在缅甸充分配备武器和弹药，飞行员可以执行必要的低空射击练习。布鲁克-波帕姆在7月28日的会议上明确表示，由于伦敦的命令，美国志愿队不能在缅甸进行作战训练。他建议，如果日本人进攻滇缅公路，就可解

^① 《陈纳德函宋美龄报告在缅甸及新加坡与英国官员会商各节情形》（1941年8月5日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080102-00095-010

^② “第二次记录”（1941年7月30日），《军事委员会办公厅主任商震、参谋次长林蔚、航空委员会主任周至柔会同英国使馆陆军参赞戴尼斯等陆续举行中英联合军事行动四次谈话之纪录》，秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第170页。

^③ 《蒋委员长自重庆致居里先生告以请其转陈罗斯福总统电之内容及请转催轰炸机以供反攻之急需电》（1941年7月21日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第624-625页。

除禁令。^①

7月30日,陈纳德前往新加坡,与布鲁克-波帕姆等英国官员会商。布鲁克-波帕姆称,伦敦内政部已明令禁止美籍人员在缅甸举行战斗训练。他曾数次建议修改此政策,准予中队训练及有限制的射击练习,但原政策未获修改。根据英方之意,美籍人员之训练可限于单独飞行,三机以内之编队飞行,及无线电通讯训练。布鲁克-波帕姆深知较大之部队战斗训练及个别射击练习之需要,但在内政部未改变政策之前,未便擅决。陈纳德向宋美龄汇报称,“综观目前之情势,美志愿队之编队战斗训练,不得超过一分队,即三架飞机。射击训练亦不准实行,检查邮件仍须继续”,陈纳德认为英国远东总司令及在缅英国官员均无权修改此等规定,故须“对伦敦内政部加以压力,以求达到修改之目的”。^②

除陈纳德、鄱雷等人与英国会商外,中国军方亦就缅甸问题与英国方面展开细致的会谈。1941年7月24日至8月12日,中国军事委员会办公厅主任商震、军政部次长林蔚、航空委员会主任周至柔会同丹尼斯等英方人员,先后四次举行中英联合军事行动的磋商会议,达成初步协议,这是太平洋战争前中英最具体的军事合作方案。协议指出,英方同意缅甸政府在缅境内应予中国以诸种便利,准中国飞机在缅装配,并增借东吁、马圭等机场,供中方使用;垒允、腊戍间由英方架设有线电话,俾便通信联络。作为合作的交换,中方将在“日本进攻缅甸时,中国军队自滇境出击攻侵缅甸远东方面敌人之侧背,此项部队须在战前向滇境内普洱一带集结,首先与英缅方取得联络;中国在缅甸机场储备战斗机之汽油、弹药,以应情况需要时,中国机队协助缅甸防御之用;中国云南及湘桂路沿线指定之机场根据地,准予英方储备汽油、弹药材料,并在战时借与英国机队使用”。在四次磋商会后,各方仍未决定能否允许志愿队训练时进行机枪射击及用水炸弹作轰炸练习。^③

在英方看来,英国尚未与日本正式开战,希望避免挑衅,故对志愿队能否实

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, PP.250-251.

^② 《陈纳德函宋美龄报告在缅甸及新加坡与英国官员会商各节情形》(1941年8月5日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-080102-00095-010

^③ 《唐保黄参谋自重庆呈蒋委员长报告中英联合军事行动四次谈话之结论报告》(1941年8月18日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第177-179页。

弹训练一事仍未解决。毛邦初向英国代表指出,由于日本没有对中国正式宣战,不能将美国志愿队视为交战方。8月22日,英国政府审查以前的政策,并决定允许在缅甸的美国志愿队进行全面训练,唯一的限定条件是志愿队不从缅甸机场起飞对日作战。^①直到1941年10月,英国政府终于同意了中国的意见,志愿队最终得以进行实弹训练。^②自此,在太平洋战争前两个月,志愿队才算是能够真正进入训练备战的正轨。

总而言之,英方认为美国志愿队具有战略价值,但他们也“担心”日本对于英国援助的潜在反应,故而有必要“尽可能地掩饰在缅甸提供公开援助”,认为在避免日本挑衅时“承担了相当大的风险”。^③而中方代表提出建议是足够诚恳的,使英方考虑并接受美国志愿队在缅甸开展作战训练。1941年10月14日,中英有关联合军事行动有关事项商讨中,就提及一条“将来中国派往缅甸之空军,战时须受缅甸军总司令指挥”。^④因此,志愿队的实际用途已完全偏离中国在1940年下半年所要求的航空援助需要达成的目标,但中英合作确实大大推进志愿队的训练进程。

二、陈纳德与志愿队的备战训练

从1940年底到1941年8月,中美双方克服多重困难,方才招募到一支部队,如不能训练以达到作战指标,各方近一年的努力便将付诸东流。志愿队的战前训练及成果,是陈纳德在志愿队组建历史中起到最重要的作用,是其“飞虎将军”之根本。

陈纳德在美国陆军航空队时期,便有丰富的实践经验与理论创新。尽管他因与主流观点相悖而被排挤出军方,但经过其在中国战场的观察经验与总结,陈纳德的理论非常适应东方战场的空中形势。陈纳德多年来仔细研究日本飞机和战术,

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, PP.250-251.

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.108.

^③ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.142.

^④ 《军事委员会办公厅主任商震在重庆会见英国使馆陆军参赞戴尼斯等洽谈中英联合军事行动有关事项谈话纪录》(1941年10月14日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第179页。

常将日本航空队的情报包括日本零式战斗机的数据发给美国军方。^①这些信息对美国军方而言是石沉大海，但对陈纳德与志愿队而言，却是宝贵的经验。

陈纳德从战略的角度出发，认为在一次空战中只要将敌方机群摧毁 10%，将迫使日军思考是否要再发动第二波空袭；而如果日军有 25% 的损失，就会完全打消再度来袭的念头。在战术角度而言，陈纳德认为可以利用 P-40 的优势来对付日本飞机的弱点。P-40 有更高的最高速度，更快的俯冲，和优越的火力，尽管“日本战斗机有更快的爬升率，更高的上限，和更好的机动性。他们可以在一瞬间转弯并几乎直线上升。如果他们能让你进入转弯战斗，他们是致命的。”此外，P-40 也有自封油箱和驾驶舱重装甲保护的优点。^②从根本上说，陈纳德的研究指明，零式战斗机虽可在机动上击败美国和英国的战斗机，但无法与 P-40 一起俯冲，这是双方交战的关键点。^③

陈纳德的战术绝非独创，在志愿队参战以前，英国便已使用同样的战术，而英国战术又来自德国空军的轮式编队。但这些战术确实在美军中未曾使用，对美国而言是陌生的。陈纳德将他所知道的关于飞机、飞行和处理人员的一切与他所能了解的地区和敌人的一切结合起来。^④陈纳德对第一次世界大战的研究主要集中在奥斯瓦尔德·冯·布尔克和曼弗雷德·冯·里奇托芬男爵，这些一战飞行员从单机追击战术转变为双机攻击战术；相比之下，美国陆军和海军更喜欢三机作战部队。陈纳德持续研究驱逐机战时，并结合在特技飞行队中的经验，最终确定双机战术版本。他认为该战术提供了明显更大的机动性并且更加流畅，僚机可以轻松改变位置而无需担心另一架僚机。此外，领队和僚机都对敌人有更强的警惕性，不必担心飞行中的其他成员。^⑤

和陈纳德不同的是，美国陆军航空队官方层面并未从西班牙或中国战场吸取经验以更正空军学说。^⑥正如陈纳德个人所期许的，志愿队的教学与训练，是其

^① Boyd Heber Bauer, *General Claire Lee Chennault and China, 1937-1958*, P.86.

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, P.120.

^③ Malcolm Rosholt, *Days of Ching Pao*, Amherst, WI: Palmer Publications, Inc., 1978. P.7.

^④ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, PP.126-127.

^⑤ Malcolm Rosholt, *Days of Ching Pao*, P.7; Philip N. Brown, *Claire Lee Chennault: Military Genius*, P.20.

^⑥ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early*

个人理论施展的绝佳时期，志愿队的胜负成败是其个人抱负之所向，必将全力以赴。

志愿队开始训练的时间，要晚于蒋介石命令组织的成立时间。一方面是飞机装配速度以及志愿队员迟缓所致，另一方面是陈纳德自身的忙碌。7月16日，陈纳德抵达香港，开启他与各方官员进行商谈的第一站。23日，他前往仰光，面见缅甸总督及英国军官。28日，第一批30名志愿者抵达仰光。陈纳德会见这批志愿者后第二天，即启程前往新加坡，会见罗伯特·布鲁克-波帕姆，随后前往重庆。直到三个星期后，陈纳德于8月21日才回到东吁基地。

由于飞机、人员和补给品都是零星到达的，陈纳德感到不能再拖延训练，东吁机场不佳，士兵们对军事纪律、糟糕的食物和原始的生活条件产生反抗。^①次日，陈纳德会见第二批、第三批小分队成员——大约160名志愿者，其中50名是飞行员。根据他1941年8月22日的日记描述，他不怎么喜欢自己眼前所见：“煽动者”已经激起志愿者对军纪和战斗勤务的不满，当晚他便向这些志愿者解释了部队的组织情况。^②

美国志愿队面临严峻的训练问题，尽管P-40是美国志愿队的中流砥柱，但大多数飞行员在抵达之前从未驾驶过P-40飞机。而且东吁基地设施条件较差，不利于标准化运营。^③而且志愿队员面对训练还有如下困难：（1）陈纳德与志愿队员彼此对训练标准的认知不一。陈纳德认为几乎没有一位飞行员达到他想要的标准，而且一半以上根本没有驾驶过战斗机。大多数飞行员对自己的评价很高，因此不太确定“在中国埋了多年的疲惫不堪的老陆军上尉”能教给他们什么。^④

（2）志愿队员需要接受训练，尤其是体能训练。志愿队员在海上航行了近两个月，每天吃四到五顿饭，许多人体重增加，身体变得不健康。这需要陈纳德制定体能计划，迫使士兵们步行或骑自行车去他们想去或必须去的地方。他还鼓励健

Operations Jan 1939-Aug 1942, P.84.

^① Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.125.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.151.

^③ Malcolm Roholt, *Days of Ching Pao*, P.7.

^④ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, PP.110-111.

美操、棒球和排球。^①

陈纳德正式教学的课程包括 72 小时的课堂训练和 60 小时的飞行训练。教科书是皇家空军、美国和日本的飞行和参谋手册，后者被缴获、翻译和分析，以便美国志愿队能够像日本飞行员本人一样了解日本的战术。^②陈纳德用他自己积累的观察和结论来补充这些手册。他分发油印的表格，详细介绍各种日本飞机的规格和性能，并将 P-40 的相应数据并列在一起。陈纳德在课堂黑板上的练习确定日本飞机的脆弱区域，直到飞行员们本能地被吸引到这些区域。^③有人指出，志愿队作战“一切都是计划和实践的，直到只剩下最微小的错误的可能性。”^④

美国志愿队飞行员的每天训练从早上 6 点或 7 点起，由陈纳德或一位特邀嘉宾进行演讲。陈纳德大量借鉴他自 1937 年以来在中国担任顾问的丰富经验以及传闻中的抗日作战经历。^⑤他进一步寻求演讲者的经验，主题范围从发动机专家到皇家空军飞行员。^⑥在开场发言后，他将讲述日本战斗机的弱点，描述脆弱区域和最佳攻击角度，以及日本的战术和如何应对它们。陈纳德彻底研究中国空军回收的日本飞行手册，并为这些教学课程绘制被俘飞机的详细图纸。^⑦

根据陈纳德战时观察，他认为日本人一贯在严格的飞行纪律下作战，导致会重复他们的战术。^⑧他详尽的研究得出结论，可以通过打破阵型并根据美国志愿队而不是日本的实力进行战斗来击败日本人。^⑨

陈纳德在教学中还打破美军对日本人的固有偏见。在美国空军部队的飞行训练中，教官告诉飞行员，日本人是“不协调的小二流飞行员，眼睛近视”。根据空军部队教官的说法，日本人是世界上最差的炮手，而且行动如此机械，他们永

^① Charles Bond and Terry Anderson, *A Flying Tiger's Diary*, PP.38-42

^② Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.114-115.

^③ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, PP.125-126.

^④ Robert B. Hotz, *With General Chennault: The Story of the Flying Tigers*, P.75.

^⑤ James H. Howard, *Roar of the Tiger*, New York: Orion Books, 1991. PP.87-88.

^⑥ Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and his American volunteers, 1941-1942*, P.77.

^⑦ Jack Samson, *The Flying Tiger: the true story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, P.78.

^⑧ Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and his American volunteers, 1941-1942*, P.111.

^⑨ Philip N. Brown, *Claire Lee Chennault: Military Genius*, P.19.

远无法做出飞行手册中没有的动作。而陈纳德则教导志愿队员要抛弃这些成见，日本人的那种机械式飞行在与适当的纪律相结合时非常有效。但他相信美国志愿队可以通过卓越的主动性和判断力击败这种组合。

每个美国志愿队飞行员都收到日本零式战斗机的图纸副本，他们必须了解所有关键区域的位置并凭记忆重现它们。陈纳德的理念很明确，他们必须不假思索地了解这些内容，因为在战斗中“重要的是训练和反应”。^①在他的板书中，他利用黑板上的图表引导飞行员进行学习。^②他将这些会谈建立在四个原则的基础上，以保持P-40的优势，并与日本的缺陷相匹配。(1) 飞行员需要从上方俯冲敌人；(2) 用机枪向目标扫射，穿过敌人；(3) 穿过敌人到较低的高度并摆脱他们的转弯能力；(4) 然后从另一方向迂回，使太阳处在背后，并高于敌人的高度。^③

陈纳德最重要的便是在志愿队训练中实践自身的双机编队，在基本但完整的规则下构建框架，从根本上要求志愿队灵活，了解自己的最强点并利用它；^④要保持双机编队配合，采用俯冲战术来发挥飞机性能，以及准确射击的重要性。^⑤他不断地指导强调要保持团结，打了就跑，及时撤退，集中兵力，认识自己。最重要的是，他警告说：“不要为了勇敢而做任何愚蠢的事情。”^⑥这些指示是基于他的知识，即飞行员必须知道如何战斗并活到第二天^⑦

课堂教学结束后的飞行训练中，陈纳德会拿着双筒望远镜站在控制塔里，仔细地听写笔记，批评他们的表现，认真地检查每个细节。^⑧除追击战术训练之外，志愿队教学课程中还包含中国地理、中日战争历史、中国错综复杂的空袭系统以及日本飞行员和飞机等科目。^⑨陈纳德经常重复说，他“拒绝让一名飞行员加入战斗，直到我个人确信他接受了适当的训练”。^⑩

^① Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.113.

^② Philip N. Brown, *Claire Lee Chennault: Military Genius*, P.20.

^③ Malcolm Rosholt, *Days of Ching Pao*, Amherst, P.7.

^④ Robert H. Shoemaker and Leonard A. Paris, *Famous American Generals*, New York: Crowell, 1946. P.168.

^⑤ Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.157.

^⑥ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.159.

^⑦ Stanley M. Ulanoff, ed., *Fighter Pilot*, New York: Prentiss Hall, 1986. P.148.

^⑧ Robert H. Shoemaker and Leonard A. Paris, *Famous American Generals*, P.165.

^⑨ Duane Schultz, *The Maverick War: Chennault and the Flying Tigers*, PP.112-113.

^⑩ Stanley M. Ulanoff, ed., *Fighter Pilot*, P.149.

英缅当局最终同意美国志愿队在缅甸上空进行实弹训练,但每一次训练的时间与地点都需要向英缅当局报备。例如 10 月 28 日,美国志愿队向缅甸警署报告,将从早上 7 点至下午 5 点,在指定区域进行射击训练。志愿队将在射击位置悬挂红旗,并在危险区域安排警卫值班。^①11 月 1 日英军对志愿队实弹射击亦有指示,例如要求志愿队“立即划定新的危险区域”,需要准备“一份新的计划并提交区专员批准,其中包括射击练习的日期和时间、警卫安排和警告信号的详细信息”,“区专员将通过其民事当局提供的信息。警卫在开火前至少 1 小时进行巡逻和竖旗”。而且志愿队在进行训练时必须遵照英国皇家空军有关空对地射击的条例。^②11 月 8 日英方规定志愿队实弹训练的时间,“除周六和周日外,每天 07:30 至 12:30 之间将进行射击,直至另行通知”^③

志愿队员对陈纳德训练计划,并非“奉为圭臬”。根据罗伯特·T·史密斯回忆,在后来的几场空战中,他们若遭遇到经验不足的日本飞行员时,在空中缠斗仍有取胜的机会。史密斯认为维持双机编队的计划在实战中根本无法做到,另外志愿队飞机的数量不足,在客观上让志愿队无法频繁采用这招有效的战术。^④当然,志愿队的训练绝非一帆风顺,仍存在各个问题,延缓了其战斗力的形成过程。

三、志愿队训练中的问题

陈纳德在回忆录多次强调志愿队训练不易,这一方面体现了其个人能力的重要性,但另一方面仍可发现志愿队存在些许固有问题。首要问题仍旧是志愿队组建中反复提及的“延迟”现象。陈纳德在 10 月初的报告中指出:志愿队的训练工作速度太慢,飞行员只有一半已抵达,许多设备仍然缺乏,无法进行基本阶段的训练。各种各样的工具普遍短缺,除发动机以外,所有设备的备件都短缺,而且没有足够的空间来快速处理大量的飞机,最致命的是志愿队仅有一条跑道。^⑤

志愿队训练的另一问题便是陈纳德并不能长期指导。由于陈纳德需要为志愿

^① *Chennault to Pilot Officer H. V. Ellison*, 1941.10.28, Chennault Papers, Box 2, Folder 17.

^② *H. V. Ellison to Chennault*, 1941.11.1, Chennault Papers, Box 4, Folder 7.

^③ *H. V. Ellison to Chennault*, 1941.11.8, Chennault Papers, Box 2, Folder 17.

^④ 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第 64-65 页

^⑤ *Chennault to Madame Chiang*, 1941.10.3, Chennault Papers, Box 1, Folder 13.

队备战的多种问题所操心，尤其是为志愿队所缺的备件而四处奔走：8月剩下的日子和9月的一段时期，他周转于仰光、重庆、昆明和新加坡，与各个级别的军官会谈；9月15日，第三批飞行员小分队抵达仰光，而陈纳德先在重庆，后往昆明，直到9月18日经由仰光回东吁。他注意到有6个人想要辞职，而且每个人都在抱怨食物。^①

人员的短缺阻碍了备战进展，飞行员分批次直到11月下旬才到齐。陈纳德不可能对他们每个人都进行工作，只能挑选优秀飞行员担任中队队长，对中队队员负全责，并委托他们对晚到的飞行员进行训练。一旦志愿队有了足够的飞机，就着手中队对轰炸机和地面目标的攻击练习。^②因此，大部分志愿队飞行员在学习与训练驾驶P-40战机的过程，主要是由个别有经验的“老手”来指导完成。由于陈纳德长期不在，哈维·格林劳作为副官，是志愿队组织的管理者，被部分队员称为“老板”。^③虽然这与陈纳德回忆中自身主管训练的形象不符，但却更为真实地反映出志愿队当时所处的困境。没有美国军方真正支持的作战力量，只能由各方相互帮衬形成最终战力。

另一显而易见的问题，便是部分飞行员的训练时间不够充分。训练伊始，许多志愿队的飞行员还在搭船赶往仰光的途中，只能够分梯次开始进行，而当最后一批志愿队飞行员抵达仰光时，距离珍珠港事变爆发也只剩下12天。当志愿队于12月开始投入作战时，很多晚到的飞行员的训练其实是没有完成的，从而无法参加初期的战斗。^④在12月战争爆发时，志愿队大约有60名合格的P-40飞行员。^⑤由于训练未及时完成，陈纳德甚至设想在主力前往云南时，能继续借用英方的东吁机场作为接受与训练基地。^⑥

珍珠港事件后，陈纳德的训练计划并未停止。当战斗行动进行四个月后，仍有18名飞行员因尚未做好准备而未获得认证。^⑦甚至在1942年晚些时候，当陈

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.151.

^② Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.127.

^③ Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, P.34.

^④ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第63页

^⑤ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.72.

^⑥ *Chennault to Captain Manning*, 1941.11.10, Chennault Papers, Box 2, Folder 14.

^⑦ Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.111.

纳德接收训练有素的陆军航空兵飞行员后,他还负责处理这些训练不足的替代人员。他评论道:“他们充分证明,无论紧急情况多么紧急,战斗飞行员都不能像午餐汉堡一样被淘汰。”^①

由于大多数志愿队飞行员并非完全是驱逐机飞行员出身,他们在接受训练时难免有所意外。尤其是许多海军飞行员习惯了航空母舰的降落模式,对陆军飞机难以适应。训练中发生的飞行事故导致志愿队尚未参战,其战斗力就折损近三分之一。^②

1941年9月8日,海军出身的约翰·阿姆斯特朗与吉尔平·布莱特所驾驶的P-40飞机在空中相撞,布莱特紧急跳伞保住了性命,阿姆斯特朗却不幸殉职,成为志愿队在训练期间第一位不幸牺牲的飞行员。志愿队为其举办葬礼,当地的英军军官亦参与。^③9月23日与10月25日又发生两起死亡事故,分别是来自于陆军航空队的飞行员马克斯·哈默与彼得·阿特金森。当这些拥有P-40飞行经验的队员牺牲,是志愿队早期无法弥补的损失。而志愿队牧师弗里尔曼一面负责主持葬礼,一面向志愿队家属致函吊唁。^④

为调查与处理事故,志愿队设计一套处理事故的程序。第一,在机场坠毁时,(1)只有以下人员会前往事故现场:a.志愿队工程师(负责尽快清除残骸);b.医务科人员;c.志愿队首席机械师;d.受影响飞机的机组长;e.中队检查人员;f.志愿队摄影师。(2)所有其他人员将保持正常,并继续履行其日常职责。(3)飞行员将离开坠机区域。第二,(1)程序与现场坠毁的程序相同,除上述人员外,事故调查委员会的1名飞行员成员和装备和无线电科的1名代表将前往现场。

(2)志愿队工程师将采取必要的步骤来打捞残骸并将其运送到基地机场。^⑤

面对早期的死亡事故,陈纳德并未做好充足的准备。当宋子文提出要为志愿队部分成员向美国发布讣告时,陈纳德没有预料到在训练中会发生致命事故。陈纳德与董显光安排就这类事故发表声明,事先拟订一项关于新闻发布的一般性政

^① Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.179.

^② 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第65-66页

^③ Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, P.43.

^④ 具体案例可见 Paul W. Frillmann Papers, Box 2, Folder 6 & Folder 8.

^⑤ *Memorandum No.10: Crash Procedure*, 1941.10.1, Chennault Papers, Box 2, Folder 30.

策，并制定实施所通过政策的程序。^①1941年10月27日，陈纳德向奥尔德沃斯表示，志愿队的训练已稳步提升，在许多条件缺陷的情况下，正在形成一支“真正的团队”。陈纳德还认为“事故和不幸发生在预料之中；即使三起致命事故，哈默、阿姆斯特朗和阿特金森，在美国的任何训练场都可能发生，不能归因于远东的任何特殊情况”。^②

当然面对这些事故，志愿队还是有些认定与批评。例如11月8日，由志愿队队员委员会讨论11月3日涉及P-40型8146号飞机的事故作出决定，该事故是由于判断不力和飞行员的冲动行为，因此要对该行为进行批评。^③11月18日，鉴于过去的飞行报告粗心大意，缺乏一致性，志愿队开始建立执行飞行报告的统一程序，并提供准确的样本来促进程序。^④

为防止更多的P-40驱逐机在训练时受损，陈纳德在凯道机场的跑道上画上一条白线，指出任何飞行员若要是落在降落时超过这条白线的话，就要接受罚款的处分；这项政策颁布后，虽不能彻底排除意外事故的发生，但确实强化了飞行员的注意力，从而减轻飞机的折损率。^⑤

而地勤人员需要额外的备件来修理受损的飞机，许多的坠机事故中，飞行员幸存下来，但飞机难以幸免。被撞毁的飞机残骸被收集堆放，地勤人员可从残余物中抢救出零件，然而备件仍旧短缺。^⑥综观志愿队整个训练与作战的历史，其一线飞机从未超过60架。R·M·史密斯回忆称：到了1941年12月，美国志愿队已经损失了12架飞机，发生52起重大事故，其中许多是由于飞行员或机械师的错误，而美国志愿队尚未与敌人交战。^⑦

影响志愿队训练结果的重要因素，便是志愿队飞行员招募时“不符预期”的结果。对于志愿队飞行员的招募标准，美国军方、中央飞机制造厂与陈纳德各有意见。主管空军的美国战争部助理部长罗伯特·洛维特认为美国志愿队中的飞行

^① Chennault to Madame Chiang, 1941.10.3, Chennault Papers, Box 1, Folder 13.

^② Chennault to Richard Aldworth, 1941.10.27, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^③ Subject: Carelessness in Handling of Airplane, 1941.11.18, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

^④ Memorandum No.1, Office of the Operation Officer, 1941.11.18, Chennault Papers, Box 3, Folder 2.

^⑤ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第66、68页

^⑥ Terrill Clements, *American Volunteer Group "Flying Tigers" Aces*, P.94.

^⑦ R. M. Smith, *With Chennault in China: A Flying Tiger's Diary*, PP.28,35,108.

员是“战斗机中队中的精英”。^①许多既有研究甚至将志愿队员称之为“天才飞行员”。^②

实际上在陈纳德看来，他们是不入流的飞行员（the dregs in a half-empty glass）。1941年11月初，陈纳德给中央飞机制造厂发去两封措辞激烈的投诉信，认为招募人员歪曲了他们的招募任务。“大多数飞行员都是在不了解航空队真实性质的情况下申请成为志愿者的，他们对我而言毫无用处。”^③

志愿队研究学者巴肯则认为，转机型训练任务上的失误，主要应由陈纳德来承担，其在回忆录中甩锅中央飞机制造厂的行为是不正确的。^④但这一切源头，归根结底还是中美双方高层对招募飞行员标准的忽视，或者说对飞行员适应新型战机的“时间成本”，完全没有考虑在内。这既是美国军方的失策，也是中国对空军技术发展的落伍感知。

1941年11月24日飞行员状况统计^⑤

飞行员人数：一中队21人，二中队28人，三中队27人，总计76人。

飞行总时长：一中队857时25分，二中队1098时，三中队943时30分，总计2898时55分。

飞机状况：一中队服役16架，未服役10架，合26架；二中队服役17架，未服役9架，合26架；三中队服役12架，未服役14架，合26架。

飞机服役总数45架，未服役总数33架，合计78架。

另有13架飞机检修，所有已分配飞机总数为91架。

装配有无线电的飞机数为57架，装配武器的飞机总数为57架。

注：飞行时间超过40小时的飞机将停飞，等待更换轮胎

随着备战训练的进行，三个中队也愈发进入作战状态。到1941年11月，志愿队配属的P-40驱逐机终于可以分配与涂装。最初，这些飞机一直使用工厂出厂时

^① “To Lauchlin Currie from Robert Lovett”, 1941.8.7, Currie Papers, Box 2, Folder 8.

^② John D. Plating, *Keeping China in the War: the Trans-Himalayan "Hump" Airlift and Sino-US Strategy in World War II*, The Ohio State University, Ph.D Dissertation, 2007. P.61.

^③ “Claire L. Chennault to CAMCO New York”, 1941.11.7, Currie Papers, Box 2, Folder 6.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.153.

^⑤ *Status Report of Pilots, Aircraft and Equipment as of November 24, 1941*, Chennault Papers, Box 7, Folder 1.

的英国涂装，第一中队分配的飞机编号是 1-33，第二中队是 34-66，第三中队是 67-99。在 11 月下旬，各中队不仅给飞机涂上本中队的特色涂装，还加上中国空军的青天白日徽章，以及后来闻名天下的“鲨鱼嘴”。^①

尽管遇到诸多困难，但在中美英三方的共同努力下，到 1941 年 11 月下旬，美国志愿队的训练环境基本成熟，这个时间点也确保志愿队能够在 12 月珍珠港事件爆发后，能够以较为满意的状态投入战斗。

当然，历史不能假设，更不能以“事后诸葛”来看待志愿队训练与备战的过程。毕竟战前并没有人能够准确知悉日美开战时间，故而志愿队形成战斗力的时间，并无“绝对”的“早”与“晚”。在志愿队正式参战前，曾有不少专业人士声称志愿队坚持不了几周，尽管陈纳德在回忆录对这种说法嗤之以鼻，但若从志愿队备战情况来看，亦不无道理。本文以为，正确看待志愿队备战时期存在的问题与训练，方能更好地理解志愿队参战后的作用，以及更理性地看到陈纳德在志愿队组建过程中的价值与贡献。

第二节 志愿队员在缅甸基地的生活与管理

在志愿队备战期间，其训练、生活主要都在缅甸东吁基地。学者们对于志愿队在缅甸的生活，尤其与缅甸当局的互动，缺乏深入研究与分析。战时中美民间关系的互动是宣传主轴，而中英、英美在飞虎队神话叙述中处于“隐秘状态”。由于志愿队并非“法理”上的军事组织，故其管理上仅适用“民法”而非“军法”。与此同时，缅甸当局对志愿队的管理问题，也是不可回避的互动关系，这也是中美英在缅甸合作发展的重要一面。

一、东吁训练基地的生活环境

中英双方商定将东吁作为志愿队的训练基地后，志愿队员们陆续抵达缅甸。对于漂洋过海的志愿者而言，东吁的生活环境十分艰苦。第一，热带气候难以适应。缅甸地区天气炙热，人员常受当地昆虫的骚扰。一名队员回忆，到处是各类蜘蛛、蜈蚣和蝎子，睡前必须仔细检查床铺，以免被咬伤。每人晚上须躲在蚊帐中以保护安全。无论志愿者如何做好预防措施，许多人仍会患上疟疾、登革热以

^① H.C. Bridgwater, *The Curtiss P-36 and P-40 in USAAC-USAAF Service 1939-1945*, P.6.

及腹泻等疾病。^①撰写《夫人与猛虎》的奥尔加·格林劳直接称其为“昆虫学家的天堂”，生活“苦不堪言”。^②

第二，基础设施落后。东吁基地的凯道机场建设简陋，缺少足够的休闲娱乐设施。志愿队员的娱乐活动，或至东吁市场购买各式纪念品，或至戏院观看电影（当地每周会播放三次来自好莱坞的过时电影）。此外可带上随身的各式枪械，到丛林里去猎杀野生动物。保罗·弗里尔曼作为该部队的“牧师”，同时承担各种各样的任务，包括带领士兵做体操。^③志愿队还经常组织棒球比赛，陈纳德亦会参与投球。由于球场泥泞，志愿队员会脱去短裤乃至内衣，只身在泥泞中飞奔抢夺飞球。^④

第三，凯道机场存有间谍与安全问题。日本利用缅甸本地民众中痛恨英国殖民主义的情绪，来帮助收集情报，在凯道基地外围活动的个别缅甸僧人便是日本间谍。凯道机场初期没有布置警卫，很多缅甸人甚至可“自由”地进入志愿队的作战室。在志愿队的强烈要求下，英方同意派遣廓尔喀卫兵进入机场担任保安工作。^⑤

由于旱季降水问题和设施简陋，志愿队还时常遇到缺水问题。1941年11月21日，志愿队就曾对该问题作出节约应对的部署：“1. 由于旱季此时缺水，请集团全体成员合作，尽可能节约用水；2. 建议每个人在给自己打肥皂的时候把花洒关掉，这样在整个团队中使用时，可以节省大量的水”。^⑥

志愿队员的购买导致东吁小镇的物价上涨，引起当地人的不满。^⑦由于东吁环境的落差，使得志愿队员在前往仰光休假时，往往有不守秩序之举。他们花时间在街上喝酒和举办水牛牛仔竞技表演，当地媒体刊登谴责美国“流氓”的社论。正如英国空军军官曼宁所警告的那样，这些“飞行雇佣军”的存在证明了对法律

^① 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第58页

^② Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, P.32.

^③ Paul Frillmann and Graham Peck, *China: The Remembered Life*, PP.71-72.

^④ Samuel Kleiner, *The Flying Tigers: The Untold Story of the American Pilots Who Waged a Secret War Against Japan*, P.91.

^⑤ 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，第59页

^⑥ *Memorandum*, 1941.11.21, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

^⑦ Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, P.41.

和秩序的威胁。^①至此管理志愿队的纪律问题,成为中方与英国当局的共同问题。

二、志愿队的管理与纪律问题

与志愿队生活环境恶劣所伴随而来的便是志愿队的纪律与管理问题,首当其冲的便是志愿者的离职情况。志愿队员的离队辞职行为,在志愿队尚未完成招募时便已经同步发生。在前往仰光的途中,有部分志愿队员趁船只停靠在港口休息时“开小差”。在招募者看来,这批队员参加志愿队的原因只为离开美国军方的管束。^②另一批成员则有些可惜,在招募者看来,“他们的行为在这次旅行中表现出色,与其他入伍人员相比,他们的表现远高于平均水平”,但因为“再也无法忍受离开他们的妻子和家人”而离队返回美国。^③

另一离职高峰,则是对生活环境的不满所致。当首批志愿队成员抵达凯道机场,目睹当地恶劣的生活环境后,即有5人向陈纳德递出辞呈。当第三批志愿队进入基地时,已有15人离开美国志愿队。^④1941年10月21日,陈纳德对志愿队的离职现象汇总:“第一类人,在我看来是人数较少的一类人,他们要么过于乐观,要么过于目光短浅,以至于无法设想他们自愿服务的条件,尽管他们已经被仔细地向他们解释过。一到缅甸,这些人就彻底失去斗志,变得一文不值,我很高兴让他们走”;至于第二类人,陈纳德认为包括所有更聪明的“毁约者”,尤其是飞行员,他们的动机似乎更多种多样,但总的来说是不光彩的。陈纳德指出,“有充分的证据表明,有几个人使用志愿队组织,作为逃避国内兵役的途径。至少有一个人,根据他自己的证词,为偿还债务而加入美国志愿队,并且似乎在他积累了足够的现金以缓解他的尴尬之后就回家。还有些人,当面临实际战斗的前景时,却无法挺身而出参战”。^⑤

然而,还是有离职的志愿队对此提出异议。他认为招募时的条件与志愿队后来的职责不符,因此选择离职。他指出,“第一,与未受保护的轰炸机作战将是

^① Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, P.50.

^② 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第59页

^③ E. T. Goyette to Aldworth, 1941.8.10, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^④ 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第59页

^⑤ Chennault to the Chief of Naval Operations, 1941.10.21, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

该组织的唯一任务，并且不会要求该组织的任何成员与日本人的追击作战”；“第二，该组织的任何成员都不会被派去执行进攻性任务”；“第三，该组织不需要夜间飞行”；“第四，该组织的战略使命仅限于保护滇缅路”。该队员还指出“直到我离开之前，陈纳德上校都没有提到协助中国地面部队或其他任何事情”。^①可见，志愿队前期招募标准的“宽松”，再次收到负面效果，令陈纳德对招募团队颇为责备。

美国志愿队作为非官方组织而运营，其与正规军最大的区分，在于没有军事条例可循。所有成员与组织的关系，仅凭中央飞机制造厂的合同进行约束，这为志愿队的管理提出巨大的挑战。

志愿队成立之初，英军方面的报道便已注意到整个管理问题，指出“目前只能通过纪律手段来表现陈纳德的个性，并以开除撤职为威胁”，并建议“通过中国立法赋予陈纳德特别的处罚权”。^②

在陈纳德自身的叙述中，他认为在人员管理方面，是延续美军的治军传统，又有特殊办法，既强调铁的纪律，又尽可能地发扬民主风格。部队的很多日常事务大多是通过大家开会讨论、举手表决，最后以少数服从多数的方式决定，每个人都有权发表自己的意见。陈纳德指出，志愿队通常每周召开一次例会，讨论的话题包括酒吧的营业时间、宿舍熄灯时间等。志愿队制定一套完善的罚款制度，罚金最高数额为 100 美元，由一名参谋军官和各中队指挥官组成的委员会负责。^③

由于在纪律管理上，采取与在正规军中迥然不同的管理方式，不少志愿队员在回忆中都高度赞同这种“自由散漫”的方式。R·T·史密斯回忆称“没有‘军衔’，这就允许有更加民主的氛围”；特克斯·希尔写道“不得不佩服陈纳德对部队纪律的处理方式”，他指出在美国志愿队中，有很多人是因为不愿参与军队强加给他们的规则和制度而“逃离”军队；然而，其他人还是喜欢军队的结构和纪律——他们希望陈纳德能执行更多的规则。陈纳德认为士兵们自己制定的规则会

^① *Information from LT. Estes Swindle*, 1941.12.6, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^② *C.-in-C. Far East to The War Office*, 1941.8.1, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.82-83.

^③ (美)陈纳德：《战士之路》，第 117 页。

更有效，而且执行得更好。^①

表 4-1 美国志愿队日程表

1941 年 9 月 12 日（周五）起生效	
起床	05:30
早餐	05:45-06:15
点名	06:30
开始飞行训练	07:00
结束飞行训练	12:00
召回	12:30
午餐	13:00
晚餐	19:00
注意：09:30 至 10:30 期间，机库和飞行员准备室提供茶点；从 14:00 至 16:00，军营区将有一段静默期。	
从 9 月 8 日起，酒吧将根据以下时间表开放销售酒精饮料，包括啤酒：工作日 16:00 至 21:00;周六 12:00 至 23:30;周日 12:00 至 21:00	

（资料来源：Memorandum No.7, 1941.9.8, Chennault Papers, Box 2, Folder 30;
Memorandum No.8, 1941.9.11, Chennault Papers, Box 2, Folder 30.）

当然，执行军纪不可能全靠自觉。为保证合同中的各项规定能够得到切实执行，志愿队专门设立委员会。委员会的成员并不固定，主要由级别较高的飞行员和参谋人员组成。在某种意义上，起着“法庭”和“工会”的作用。对于各种违反纪律的行为，设置相应的处罚措施。^②

1941 年 9 月 3 日志愿队对调查委员会的行动规定程序，指出“对被认定犯有任何罪行的个人进行处罚的建议”应限于下述内容：（1）谴责；（2）权限限制；（3）罚款；（4）因合同规定原因开除。^③由于美国志愿队的特殊性质，这些措施主要以罚款为主。例如：所有无法保证自己的身体状况满足作战、飞行需要的飞行

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.118-119.

^② （美）陈纳德：《战士之路》，第 152 页。

^③ *Subject: Procedure prescribed for action of Board of Inquiry*, 1941.9.3, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

员，罚款 100 美元；所有在执行任务期间故意丢弃电台的电台操作人员，罚款 200 美元；所有在执行任务期间酗酒且屡教不改的飞行员，直接开除；所有歧视中国战友的人员，罚款 100 美元。^①

即便志愿队的纪律管理已颇为轻松，然因各种不名誉行为解雇飞行员并不鲜见，且始终困扰着这支部队。在“珍珠港事件”爆发前，就有 12 名飞行员及 6 名其他勤务人员被开除。^②下文仅列举部分违规与处罚现象：

11 月 11 日，志愿队的机组长罗伯特·A·史密斯和另一名通讯部员工，“未经适当许可擅自离开本站”，被处罚以活动限制，即只能在机场范围内走动，并等待进一步的纪律处分。^③

11 月 15 日，志愿队的一名食堂主管（Mess Supervisor）科贝特·J·史密斯（Corbett J. Smith）因违反合同第 5 条中的（a）和（f）款（即“不服从”与“装病”）^④而被从“第一志愿队”与中央飞机制造厂开除。^⑤

11 月 19 日，根据志愿队的调查，当天第二追逐中队副指挥官 J·霍华德乘坐分配给第一追逐中队的第 13 号飞机从机场起飞，此行为没有得到第一驱逐中队的行动授权，严重违反组织纪律，该飞行员即被调查并采取适当的行动。^⑥

12 月 2 日，来自第三驱逐中队的地勤人员威尔弗雷德·R·塞普尔，因多次未经授权离开基地，被罚款 75 美元。根据这份记录，可知志愿队的罚款是从队员下月的工资中扣除金额，而这笔钱则保留在志愿队的经费中，用于支付其他人事费用。^⑦

志愿队员的性关系问题也是受到部分学者关注。在志愿队档案中，亦有不少与性病有关的记录。8 月 22 日，首席外科医生金特里（Gentry）便报告称，“由于性病，飞行员罗伯特·史密斯今天被发现不适合执勤”。^⑧9 月 4 日金特里还

^①（美）陈纳德：《战士之路》，第 152 页。

^②（美）陈纳德：《战士之路》，第 152 页。

^③ *Special Orders: Number 42*, 1941.11.11, Chennault Papers, Box 3, Folder 7.

^④ *Employment Contract Form*, 1941.4.15, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑤ *Special Orders: Number 45*, 1941.11.17, Chennault Papers, Box 3, Folder 7.

^⑥ *Subject: Request for Investigation of Unauthorized Flight*, 1941.11.19, Chennault Papers, Box 3, Folder 2.

^⑦ *Special Orders: Number 55*, 1941.12.2, Chennault Papers, Box 3, Folder 7.

^⑧ *Memo to Executive Officer*, 1941.8.22, Chennault Papers, Box 5, Folder 10.

发现一名志愿队员是麻烦制造者，且感染梅毒，建议开除。根据他的报告，这位志愿队员还有酗酒的习惯，是组织的负担。^①

在奥尔加·格林劳看来，“如果没有一丝浪漫，你就无法成功地管理一支军队太长的时间”。^②志愿队员的性关系问题甚至产生谣言，有报刊称中国政府准备一个特殊的地方，“聘请”两三百名会讲英语的女性，为志愿队员服务。^③而志愿队内部的纪律，则是对携带女性回基地的队员予以罚款。如 11 月 21 日的报告中，就有 4 名队员因此事各被罚款 25 美元。报告还指出这些队员为“自己的行为感到由衷的羞愧，对这份罚款没有异议”。^④

表 4-2 1941 年底志愿队组织每月的性病案例汇总

病名	10 月	11 月	12 月
淋病 (Gonorrhea)	4	3	0
梅毒 (Syphilis)	0	2	0
软下疳 (chancroid)	0	0	1
腹股沟淋巴结炎 (Inguinal Adanitis)	0	2	0
总计	4	7	1

（资料来源：*Report of Sick and Wound for October, November, December, Chennault Papers, Box 5, Folder 11*）

对于志愿队管理方式，使得志愿队员在基地之外，纪律基本上是不存在的。“因为在非工作时间没有事情可做，所以男孩们遇到相当多的麻烦。”^⑤一些人认

^① *Memo to the Commanding Officer*, 1941.9.4, Chennault Papers, Box 5, Folder 10.
^② Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, P.56.
^③ *Sumoured Recruitment by Chinese Government of Female Companions for the American Air Force in China*, 1941.11.19, Chennault Papers, Box 7, Folder 4.
^④ *J. M. Williams to Chennault*, 1941.11.21, Chennault Papers, Box 1, Folder 16.
^⑤ Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*,

为陈纳德的自由放任纪律在大多数情况下都很有效。^①中方则很早就注意到美方的纪律情况，王叔铭于11月10日，就曾向蒋介石指出志愿队内部情形不佳：

据本军人员由缅甸汤古返校称，美志愿队情形不佳：

- 1、内部飞行员有海军、陆军及海军陆战队之派别，不相合作。
- 2、多数人员对陈纳德之左右，不甚满意。
- 3、多数现役飞行军官，对陈纳德以其非现役军官，且离部队甚久，不甚服从。
- 4、飞行人员对P-40飞机不满意，均愿俟另有新机后，方愿内飞。
- 5、飞机发动机性能均欠佳，时有失事，现有被损之飞机十余架，待器材修理。
- 6、士气不甚振作，愿内飞后最好没有警报，且力求舒适。
- 7、对内调后之作战，迄无具体计划，各种意见亦不一致，每当令其内调时，则必托词推诿。生为志愿队熟练其技术计，已由本校拨借其北美教练机一架应用。
- 8、陈纳德亦想做好，恐驾驭力差及因以上之关系，恐难如愿。^②

在有志愿队员入驻昆明以后，中方秘书林文奎亦对志愿队组织纪律问题提出若干建议，以维持美国志愿队人员军事纪律之必要。林文奎指出在过去的几个星期里，发现美国志愿队的部分人员在宿舍里总是喝醉。甚至有醉汉抓住厨师的菜刀，打算用它杀死一名女子，幸而被另一人阻止；还有些人醉酒驾车。林文奎认为这类个案对公众及有关人士无疑是一种危险，应采取有效措施，在宿舍外制止这类不当行为。林文奎指出“军事组织不允许把女孩带进旅馆的卧室，这是不符合习惯的。这可能会引起公众的误解，同时也会损害声誉。应按此方向作出修订，并应传阅有关的规则，以便更容易和更妥善地管理宿舍”。林文奎最后还提到一些中国人与志愿队员合作走私的非法业务，希望能将其扼杀在萌芽状态。^③

在陈纳德对林文奎的回复中，陈纳德除表示自身已经对志愿队纪律进行管理之外，还将相关责任推给中方，表示中国人员的热情以及中方警卫的失职，也是

P.119.

^① Samuel Kleiner, *The Flying Tigers: The Untold Story of the American Pilots Who Waged a Secret War Against Japan*, P.95.

^② 《王叔铭呈蒋中正请飭驻昆明参谋团等商妥布置沾益等地站区警备及美国志愿队内部情形不佳》（1941年11月10日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00296-031

^③ Lin Wen Kuei to Chennault, 1941.12.6, Chennault Papers, Box 1, Folder 15.

以上错误发生的重要因素。例如陈纳德曾表明“我发现在这些不当行为中，这一群体的成员通常与中国人员有联系，无论是男性还是女性。在城市里，志愿队员经常被急于招待的中国朋友鼓励喝太多的酒。在喝太多酒之后，大多数美国人都试图从事某种暴力行为”。^①尽管并不能从此事中完全得出结论，但美国志愿队员在与中方人员相处的天然优势在此显露无疑，而战时中美军民相处的某些矛盾也就此埋下伏笔。

除违规而导致的处罚以外，志愿队同样有升职加薪与平调职位的现象。由于志愿队并非正式军事组织，无严格的军衔晋升机制，职位均由陈纳德任免；且由于备战期间，并无战功可立，所以调动岗位者多以文职为主。

1941年11月22日，陈纳德就向中央飞机制造厂纽约办事处报告一起人事调动，一位名为康纳斯·C·桑德尔（Konnoth C. Sandor）的行政文员，自称是经验丰富的无线电操作员，但没有行政文员的经验。而且该文员还称，当时在美国招募时，招募团队称可以让其转移到适当类别。陈纳德指出，这种岗位调动自然是有益的，否则这些员工无法履行其个人职责。陈纳德还强调招募计划指标是恒定的，希望招募团队尽可能招募符合标准的人员。^②11月26日，又有一名文员从志愿队本部调到第一驱逐中队的军备部。报告指出发现该文员以前在步兵部队有装配经验，适合新岗位的工作。^③

由于在志愿队内部，主要是月薪高低来标志级别，故而有文员尝试提出加薪申请。阿尔伯特·V·凯林（Albert V. Kaelin）为提高薪水，以三个理由毛遂自荐：1、自身月薪150美元，而以前招募的成员是200美元；2、相信有正当理由要求：将自己的工资提高到与第一美国志愿队其他职员的财务状况相同的数额；3、在第一驱逐中队的工作令人满意足以加薪。^④陈纳德驳斥其前两条申请理由，因志愿队曾有指示，“不得以他人获得更多工资为由批准加薪”；陈纳德指出可凭借第三条理由，由第一驱逐中队来申请。^⑤12月6日第一驱逐中队申报，认为该文员

^① Chennault to W. K. Lin, 1941.12.12, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^② Chennault to CAMCO New York, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^③ Subject: Transfer of Personnel from..., 1941.11.26, Chennault Papers, Box 6, Folder 8.

^④ Subject: Increase in Salary, 1941.11.22, Chennault Papers, Box 6, Folder 8.

^⑤ Chennault to Squadron Leader, 1st Pursuit Squadron, 1941.12.2, Chennault Papers, Box 6, Folder 8.

“表现出相当的能力、主动性和合作态度，感觉工作值得加薪”。^①12月13日陈纳德批准加薪，“从1942年1月1日起增加到每月175美元”。^②

三、英国与缅甸当局对志愿队的法律管辖权

美国志愿队获取缅甸训练基地，但由于中英、英美皆非军事同盟关系，且志愿队亦非正规军队，故其还需要受到英缅当局的“民事管辖”。7月23日陈纳德在与在缅英国官员商讨时，已谈及部分涉及志愿队的“管辖权”问题。例如，要求“弛禁英国检查邮件章程，准许美籍部队之邮件免于检查”以及“弛禁海关及警察章程，以便美籍人员通过该埠时，得免留难”。^③

第一种管控便是对枪支弹药的管控。在志愿队的一份指示中指出，“英国（和中国）法律对于因开火造成的意外或故意伤害或死亡或动物或私人财产的伤害非常严格。除非服从上级命令或在作战期间为保护自己的生命，否则该组织的任何成员犯有上述任何罪行，将受到英国法律的审判。即使是无意的人身伤害或财产损失的后果也可能相当严重”。由于志愿队本身的弹药储备非常稀缺，故而志愿队对队员的枪支弹药严格管控。^④

缅甸警察根据其自身法律，有权对志愿队员在外遗失的枪支弹药进行调查与搜集。由于是1941年10月25日，志愿队的一场飞行事故，导致飞机在外坠毁，机组人员由于事故而丢失的武器或弹药，都在缅甸警方的管控范围。^⑤

除枪械外，志愿队还需要配合缅甸当局对摄影进行管控。因为当时志愿队员“滥用关于邮寄的拍照特权，且对胶卷和照片的粗心处理”，这使得“有必要建立摄影监管系统”。在志愿队与当局配合下，志愿队员拍摄的照片都由专门的摄影部门统一审查并冲印。从1941年10月29日至11月5日，所有队员上交照相机，只有拥有照相许可证方可照相。对于下述情况，照片将接受特殊审查：（1）邮政布局；（2）建筑物的规划或布置；（3）机场布局；场地和跑道状况；（4）维

^① *Subject: Increase in Salary of A. V. Kaelin*, 1941.12.6, Chennault Papers, Box 6, Folder 8.

^② *Chennault to Squadron Leader, 1st Pursuit Squadron*, 1941.12.13, Chennault Papers, Box 6, Folder 8.

^③ 《陈纳德函宋美龄报告在缅甸及新加坡与英国官员会商各节情形》（1941年8月5日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080102-00095-010

^④ *Subject: Use of firearms*, 1941.8.26, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

^⑤ *From Police of Toungoo*, 1941.11, Chennault Papers, Box 2, Folder 20.

修和机库设施；(5) 警卫和机关枪哨所；(6) 飞机的装备；(7) 坠毁；(8) 除非得到口头许可，否则不得露出飞机的人物或时间。^①

11月5日，陈纳德向缅甸方提出协助申请，调查志愿队相片被复制出售事宜。原来是志愿队飞行事故坠毁的照片被志愿队员冲洗后，流入当地市场。陈纳德希望缅甸方可防止相关事件再次发生。^②缅甸方面相对配合，对当地所有摄影工作室进行搜查，并望志愿队派员协助审查。缅甸方面还指出，今后将“警告镇上所有的摄影工作室等，他们以后不应该接受美国志愿者小组成员的任何冲洗或印刷工作”。^③

除对摄影的管控，另一重要内容便是对信件的审查。一封10月20日由志愿队员寄给美国的信中，详细讲述其测试飞机的情形以及当地的生活情形。缅甸审查方发现内容后，立马就向陈纳德咨询，认为“上述信中的信息是否不应该被作者披露”。^④经过缅甸信件审查方的提醒，陈纳德为保证志愿队基地的“私密性”，向志愿队所有部门与员工发出严格命令，以后地址不得写东吁，而是采用仰光第2000号邮箱作为唯一的邮件地址。^⑤

志愿队另外面临英缅当局的海关问题。当时志愿队所需物资较为紧缺，需要频繁从仰光往中国昆明运送。然而滇缅公路管理的各种繁文缛节，大大拖慢运输速度。有些卡车甚至在半路燃料耗尽，严重滞后。^⑥

缅甸海关面对美国志愿队的货物时，指出没有当局授权则卡车不得离开。因为海关为出口志愿队用品货物，同样需要填写常规表格，除非仰光的海关总署发出特殊命令。^⑦为防止此类事件再次发生，志愿队决定与缅甸海关和缅甸道路管制办公室一起安排对志愿队物资和车队的特殊处理，使志愿队物资可以免于海关

^① *Memorandum No.17: Photographic Regulations*, 1941.10.28, Chennault Papers, Box 2, Folder 30.

^② *Chennault to Major Wilson*, 1941.11.5, Chennault Papers, Box 7, Folder 4.

^③ *Office of the District Superintendent of Police, Toungoo, to Chennault*, 1941.11.5, Chennault Papers, Box 7, Folder 4.

^④ *Note by A.I.C.*, 1941.10.25, Chennault Papers, Box 7, Folder 4.

^⑤ *Chennault to M. C. Raymond*, 1941.10.30, Chennault Papers, Box 7, Folder 4.

^⑥ *Memorandum for Chennault*, 1941.10.22, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

^⑦ *Memorandum for Chennault*, 1941.10.22, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

审查，加快运输，有助于志愿队的备战。^①

第三节 志愿队昆明基地的建设

从 1941 年 8 月志愿队成立，到珍珠港事件爆发，志愿队的主力均在缅甸。按照预定的组织规划，昆明才是志愿队的总部所在，昆明基地设施的完备性是其作战的保障。蒋介石从 1941 年上半年便积极督促，要求全盘布局招待事宜，昆明基地的建设仍滞后于预期。在中方各组织的协作援助，以及志愿队下属中方人员的努力下，志愿队的组建与运营得以积极运转。这为志愿队昆明首战的成功，打下良好的基础。

一、陈纳德对昆明基地的要求

陈纳德在 1941 年 5 月 17 日时向中方提出一系列后勤需求。^②志愿队组织成立后，陈纳德任命威廉姆斯为志愿队与中国空军的联络员，督促中方加快昆明基地的建设，以准备志愿队入驻昆明。^③

关于对志愿队员宿舍的安排，陈纳德有详细的需求列出，来给 100 名飞行员与 170 名地勤和文职人员提供宿舍、食堂和卫生和设施。^④

- 1、每个飞行员应该有单独的房间。房间可能很小，但应该有足够的空间放一张单人床、写字台、抽屉、挂衣服的壁橱、洗脸盆和两把椅子。
- 2、地勤人员和文职人员应按两人一房的比例分配房间。供两个人居住的房间应该有足够的空间放两张单人床，两个抽屉柜，两个小壁橱或衣柜，写字台或桌子，一个洗漱架和三把椅子。在紧急情况下，地勤人员和文职人员可住在长而开放的病房或营房。在这种情况下，床与床之间必须有四英尺的空间，每个人应该有一个衣橱或衣柜。每人应配备一把椅子。每个这样的病房或营房应提供一间单独的书写阅览室。
- 3、应为所有员工提供独立的浴室和厕所。浴室应同时提供淋浴和浴缸，热水和

^① *Memorandum for Chennault*, 1941.10.22, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

^② *Chennault to C. J. Chow*, 1941.5.17, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ *Chinese Bases*, no date, Chennault Papers, Box 4, Folder 6.

^④ *Building for Housing Personnel*, no date, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

冷水。每 10 人应有一间淋浴间和一个浴缸。每 5 人配给一间盥洗室。应提供适当的设施，使浴室和厕所设施保持良好的卫生状况。

- 4、应该为每个单元建立一座食堂。志愿队总部单位将和一支中队分享食堂。因此，在目前的计划下，应该有三座食堂。食堂应该有两个部分：一个是飞行员和参谋人员，一个是地勤和文书人员。一个厨房可以同时供应一个食堂的两个部分。因此，按照目前的计划，需要三个厨房和六个就餐区。这里所指的食堂和厨房是医疗区和医院之外的。
- 5、食堂和厨房应提供足够的设备，如炉灶、盘子、餐具、桌子和座位，以供所有员工一次用餐。因此，每个食堂应该有足够的设备来准备和提供大约 90 人的食物。
- 6、所有的食堂和厨房都应进行筛选，并作出适当的规定，以保持最高的卫生条件。
- 7、只要可能，游戏室和娱乐室应按一室五十人的比例提供。这些房间应该配有桌椅、其他游戏和乒乓球。^①

从上述规格来看，这些建筑与配套设施，远远超过中国国内自身的招待设施，需要中方竭尽所能，加班加点完成配套项目。

在陈纳德的个人空军理论中，无线电台与防空网络是极其重要的环节。陈纳德多次指出“云南地面无线电台指挥网，及为人员需用之各种设备，尚未完备，请速准备，尤以无线电指挥网为急要”。^②中方在空军第五路军的努力下，积极完善昆明相关设施。在情报总站方面，“路区原有昆明官校情报总台一处，辖分支台七十座，另有垒允中杭厂情报总台一座，辖支台十一座”。因“昆明总台辖区过大，因划分为两部，一部仍隶昆明总台，另一部则增设总台于保山，计昆区辖台五十二座，保山区辖台十八座，垒允区仍旧”。^③此外，围绕以昆明为中心设情报总台一座、分台四座、监视队四队、监视哨三十二所。监视队哨间有线电话情

^① *Building for Housing Personnel*, no date, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^② 《陈纳德电蒋中正已到汤固飞行员人数及请速备云南地面无线电台指挥网》（1941 年 10 月 27 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-009

^③ 《划分情报总台区域》，《空军第五路司令部业务状况报告书》（1942 年 4 月 3 日），中国第二历史档案馆藏档案，档号：787-16848

报网,“现已完成通话”。^①对于美国员工所在营房,“每驻大队营房配置十门总机,每驻中队营房配置五门总机”,以供联络使用。^②除此之外,空军第五路军还在扩修机场及增筑跑道、增添夜航设备、增筑各场飞机掩体等方面予以美国志愿队协助。^③

美国志愿队的油气供应是其飞机参战的能源保证,为此中方积极准备,各处抽调。在8月28日准备100号油(辛烷值100)74200加仑和120号油8000加仑。^④当然,美国政府对油气的后续供应最为重要。1941年6月,美国政府已决定向中国分配500万加仑天然气、25000吨润滑油和5000吨原油。由于中国空军急需天然气和润滑油,其中500万加仑天然气均指定给空军。^⑤8月12日美国财政部与德士古公司签署合同,于在仰光交付4685000加仑的100号汽油。从9月起,每月将交付20000桶,相当于1060000加仑。^⑥

关于交通工具的需求,周至柔在10月27日指出,“(1)坐车,原定十八辆,已照数运至昆明。近又要求增加至六十辆,已拨八人乘坐之公共车十二辆,当可足用。(2)自行车,原定四十八辆,已照拨。(3)卡车,原定十辆,已照拨。(4)三轮卡车,原定十四辆,因新车未到,已拨给六辆。”至10月底,各场站已组织完妥,昆明、云南驿、霑益三处招待所均准备完成;氧气、保险伞、充电机、医院已准备,其药品亦可够用;救护车现有八辆,如仍不敷用,可以卡车改装。^⑦周至柔总结道,“除飞机零件因国际关系未能立即补充外,其余主要事项大体具备,不致妨碍作战”,指出要以蒋介石名义“严令总指挥部、军政厅及防空监切

^① 《昆明区六十公里作战指挥情报电台及监视队哨之组织》,《空军第五路司令部业务状况报告书》(1941年4月3日),中国第二历史档案馆藏档案,档号:787-16848

^② 《美员营房电话》,《空军第五路司令部业务状况报告书》(1942年4月3日),中国第二历史档案馆藏档案,档号:787-16848

^③ 《空军第五路司令部业务状况报告书》(1942年4月3日),中国第二历史档案馆藏档案,档号:787-16848

^④ *Mail Telegram from P. T. Mow re Col. Chennault's Notes on Bombardment Preparations*, 1941.8.28, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^⑤ *Extract of Letter from Dr. T. V. Soong*, 1941.6.23, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^⑥ *Telegram from General Shen The-tsi*, 1941.8.12, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^⑦ 《周至柔呈蒋介石关于昆明方面准备情形》(1941年10月27日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00025-009

实准备，严密检查，务于11月10日前准备妥善，不得贻误”。^①

由于美国志愿队训练基地在缅甸，而预定的作战基地在昆明。这使得志愿队运输与转移成为项目的关键。1941年9月23日，陈纳德就此联络中方主管运输的俞飞鹏，就志愿队转移运输事宜表示合作期许。^②在滇缅公路的运输中，由重庆运输管制委员会来决定运行车辆的优先次序。由于志愿队同时肩负保卫滇缅公路的作战职责，故而格外关心这套运输系统的安全性。故而志愿队希望“至少收到关于真正具有关键战略意义的货物的警告”，因为如果把每个大型维修站和铁路站都作为中国某一特定战区的调度点，“如果其中某个站点在关键地方被攻击，运往战争前线整个地区的全部战略物资供应可能会被摧毁或损坏”。^③

在志愿队物资的运送中，另一明显的问题便是缅甸与中国海关的审查问题。这导致相关车辆通行上造成不必要的延误。因此志愿队方面向中国政府提出申请：(1)与仰光海关安排，指示腊戍放行所有美国志愿队货物，只需持有签字的证明即可。腊戍的海关只接受仰光的订单，任何与海关文件有关的事情须在仰光完成。(2)信件连同详细的装载清单，应寄给中国畹町交通管制办公室总督察，协助车队进入“中国边境”。^④1941年12月1日，中方由孔祥熙指示，准许志愿队货物可未经审查而通过海关。^⑤

中方积极承担这些项目，但进度并不如意。陈纳德亦多次催促，对机场跑道、宿舍、食堂等进度密切关注。^⑥1941年11月，志愿队内部的报告指出，“虽然战地服务团在为美国志愿队成员准备伙食和护理方面做得很好，但昆明的其他设施都不完善。机场上的跑道要到次年春天才能完工。供应中的保护装置阻碍通讯和指挥网，而战场附近的建筑物如所示尚未完工”，“过去几周唯一取得的进展是操作中心的布线。然而即使如此，它显然仍然缺乏防空洞”。^⑦

^① 《周至柔呈蒋介石关于昆明方面准备情形》（1941年10月27日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-009

^② *Chennault to Yu Fei-P'eng*, 1941.9.23, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

^③ *Memorandum for Colonel Chennault*, 1941.10.10, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

^④ *Major T. S. Lin to Chennault*, 1941.10.21, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

^⑤ *Chennault to C. W. Hunter*, 1941.12.15, Chennault Papers, Box 7, Folder 5.

^⑥ *No Title, no date*, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^⑦ *Chinese Bases*, no date, someday after 1941.11.6, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

二、志愿队组织与中方组织的关联

美国志愿队、空军军官学校与空军第五路军同处昆明，彼此间人事均多常发生联系，尤其志愿队地位特殊，中国军队上下级机关凡与发生人事关系之文件均假空军第五路军办理承转。美国志愿队业务分为两块，一是美国志愿队本部“直属军委会受委座直辖”，“所有航会或部厅监与该队人事文件”均下由空军第五路军承转；二是美国志愿队的中方员工，设“华员办公处”，“凡该处调补员士或层峰及路区辖属单位与该处一切有关人事案件”均假由空军第五路军代为承转办理。

①下辖秘书室，军务、机务、通译、经理、人事、总务六组以及会计室，负责有关警卫、机械、翻译、杂项等工作，通信情报、军需补给则由参谋长所辖第二、第四组负责。②

通过中方在 10 月底的报告可知晓志愿队中方员工的大致情况：“（1）机械士，原定 117 名，已到 68 名，余可由官校抽用无问题。（2）通讯人员，原编制 63 员名，后经要求加派，计增至 165 人。现报务员均已派齐，仅缺机务士 30 人。惟因本军通讯机务人员异常缺乏，已由总指挥部电令王叔铭就地物色调补中”。③从数字来看，中方员工的总数已经超过美方员工的数量。

在昆明的中方组织中，空军军官学校与志愿队有着密切的联系。在志愿队员招募的时候，为稳妥起见，中方又招募 10 名美国陆军飞行教官，为空军官校中国飞行员提供美式的高级培训。飞行教官的工资为 600 美元，并没有志愿队飞行员的薪水高。④由于陈纳德同时指挥美国志愿队和中国空军军官学校，彼此成员可以相互交换，一名志愿队飞行员在到达后不久就转到空军军官学校。⑤1941 年 12 月 28 日一名空军军官学校教官转而为志愿队飞行员。⑥在美国志愿队“人员替补”来源断绝时，空军军官学校教官便成为美国志愿队飞行员的唯一替补来源。

① 《三、与官校及美志愿队人事业务之联系》，《空军第五路司令部业务状况报告书》（1942 年 4 月 3 日），中国第二历史档案馆藏档案，档号：787-16848

② 程玲、刘孟信：《全面抗战时期的空军保障工作》，《军事历史》2015 年第 4 期

③ 《周至柔呈蒋介石关于昆明方面准备情形》（1941 年 10 月 27 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-009

④ Chennault to C. J. Chow, 1942.1.13, Chennault Papers, Box 2, Folder 5.

⑤ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.71.

⑥ *Special Order: No. 69*, 1941.12.28, Chennault Papers, Box 3, Folder 7.

与陈纳德兼理航校事务类似,中国空军第五路军司令兼任志愿队参谋长的王叔铭,也是空军学校教育长。为更好地应对志愿队事务,中方调整王叔铭的职责重心,将空军学校事务交由他人承担。^①

随着战地服务团招待所的建设,黄仁霖与陈纳德议定招待所的收费问题。按照最初标准,每人每天的费用是 29 法币,军官和地勤人员的收费一致,每人每天支付 1 美元,约 0.50 美元的余款将由中国政府支付。此时陈纳德在美国购买的食物和其他物资已运抵仰光,由战地服务团接收。黄仁霖还与陈纳德商议相关商品的定价,如香烟与酒类。^②陈纳德认为战地服务团的香烟与酒类定价过高,他在纽约批发购入的要便宜很多。并且由于低关税政策以及运输便利,志愿队的商品具备价格竞争力。同时,陈纳德希望每人每天 1 美元与实际开支之间的差值,由中国政府支付。^③

自 8 月 15 日以来,昆明便很少遭遇空袭,这给昆明基地建设创造条件。10 月 15 日,第一批译员培训班毕业,据称其毕业典礼比美国“四年的大学毕业典礼还要严肃得多”。^④起初译员们大部分毕业但未分配,^⑤陈纳德便积极向中方表示,以“促使最近毕业的译员迅速入职”。^⑥为协调工作,空军第五路军在中国军队的正常编制之外增设“编译股”,“所有往来函电、报告、计划等项,均须使用英文以资便捷”。该股工作“分为内勤与外勤二方面,内勤工作为翻译函电,情报,作战计划,报告,条例以及著述等六项,外勤工作为外出担任口头翻译”。^⑦

情报与间谍工作,历来为陈纳德所注重。中方首先将自身的情报与志愿队共享,并告知中国空军场站的基本情况。^⑧志愿队希望能由军事委员会特别训练一批特工,前往中南半岛、暹罗(泰国)、日本本部及占领区。在中南半岛日占区

^① C. J. Chow to Chennault, 1941.11.8, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^② Huang to Chennault, 1941.11.25, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

^③ Chennault to J. L. Huang, 1941.12.6, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

^④ Robert Dunn to Chennault, 1941.10.28, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^⑤ J. M. Williams to Chennault, 1941.10.29, Chennault Papers, Box 1, Folder 16.

^⑥ Chennault to Major Poyen Shu, 1941.11.3, Chennault Papers, Box 1, Folder 14; Chennault to Robert Dunn, 1941.11.6, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^⑦ 《编译股之产生》,《空军第五路司令部业务状况报告书》(1942 年 4 月 3 日),中国第二历史档案馆藏档案,档号:787-16848

^⑧ A List of Aerial Communication Stations, 1941.2, Chennault Papers, Box 6, Folder 2.

建立无线电台。同时请求在广西、云南、广东三省边界线上设立气象站，以便更准确、更方便地推断或预报敌国境内的天气情况。除此之外，反间谍工作也迫在眉睫，志愿队希望在仰光多部署秘密特工进行反侦察。^①

在一份由中方拟定的联合作战计划中，陈纳德毫不客气地予以批判，认为没有很好地考虑驱逐机与防空部队的配合问题。陈纳德指出，“除非有密切合作，否则飞行员很快就会失去士气，不愿在自己的炮火下冒生命危险”。^②

总而言之，在美国志愿队正式入驻昆明基地前，陈纳德向中方提出大量要求，也得到中国空军及相关组织的高度关注与配合。这都奠定了志愿队在昆明取得首战大捷的基础。

三、志愿队组织中的中方员工

在中国空军的编制中，志愿队需要中国空军第五路司令部的协作，司令官王叔铭兼任志愿队的参谋长，监理中方员工事务，^③又派遣林文奎少校出任志愿队的机要秘书与作战情报主任。^④与此同时，志愿队并无主动招募与组织中国员工的权力。而陈纳德则希望拥有对隶属于美国志愿队的中国人员的管辖权，尤其是他有权在必要时改变中国员工的任务或转移到新的职责。^⑤

林文奎接到命令后向陈纳德表示，虽有官方的授权，以“陈纳德秘书”身份行事，但不确定能否自行雇用 12 名员工为助手。林文奎也表示困惑，不明白自身是仅为陈纳德的“首席秘书”，抑或是美国志愿队中方成员的首席秘书。因此林文奎希望陈纳德能授权舒少校指派两名口译员，将每天收集到的所有信息翻译出来。林文奎同时希望能在美国志愿队中方秘书处工作两到三个月，以便更密切地接触相关信息，增进工作。^⑥

由于隶属于志愿队的中方员工均由王叔铭领导，陈纳德只能以提议的方法，请其分配相关人员的工作。11 月 25 日，陈纳德向王叔铭提议，“请将所有被分

^① *Espionage and Counter-Espionage*, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^② *Chennault to Col. Wang Shu-ming*, 1941.11.25, Chennault Papers, Box 1, Folder 14.

^③ *C. J. Chow to Chennault*, 1941.8.10, Chennault Papers, Box 4, Folder 3.

^④ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.71.

^⑤ *Chinese Personnel*, Chennault Papers, Box 6, Folder 11.

^⑥ *Chief Secretary of A.V.G. to Chennault*, 1941.11.4, Chennault Papers, Box 1, Folder 15.

配到美国第一志愿大队的中国技术人员组织起来,以便他们可以随时分配到三个战术中队。技术人员包括飞机机械师、飞机发动机机械师、武器机械师和无线电机械师。希望这些人在他们自己的军官的领导下做好充分的准备,在第一、第二或第三追击中队到达机场后立即与这些中队一起报到。在他们与战术中队的工作开始时,不应该有延误或混乱”。^①而中方员工在被分配任务后,如果要调动工作,也是需要由陈纳德向中方申请。被派往缅甸东吁协助志愿队组装工作的军械师,因手头工作结束,且不习惯当地饮食,故而向陈纳德申请调动回仰光工作。^②

由于中国员工的人事与财务不归志愿队本部管辖,当志愿队得知有些中国广播员和译员有两、三个月没有收到工资而辞职,陈纳德便称“情况非常严重”,请求周至柔“紧急下令,立即向所有在志愿队的中国员工支付全部工资。”^③周至柔随后称,志愿队员工的工资不会滞后,但这些人员是10月1日编入志愿队,之前的工资应由借调的单位发送。^④故而工资问题可能出在人事单位管理的衔接上。

陈纳德也为中外员工工资的巨大落差而提出改进建议。比如由航空委员会雇用司机与机械师,陈纳德认为他们的工资过低,难以维持基本的生活需求,如果不提高工资,则会“铤而走险”,选择在滇缅路上走私,对中方而言反倒得不偿失。^⑤在谈及司机工资问题而带来的风险,陈纳德指出,“在我看来,把价值1500美元到3000美元的‘黄金’汽车交给那些工资还不够维持生活的人来打理,是非常不经济的,尤其是当有价值的零件或几加仑汽油被偷到黑市上出售后,他们的月收入就会增加一倍以上。事实是,如果司机和机械师的工资这么低,恐怕国内运输将会瘫痪”,“我希望向志愿队提供的司机和机械师用品可从世界汽车协会借用,或者由委员会或该集团按世界汽车协会的比额表支付”。^⑥

中方员工在志愿队组织的运营中起着十分重要的作用,得到陈纳德的高度认

^① Chennault to S. M. Wang, 1941.11.25, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^② C. K. Woo to Chennault, 1941.12.6, Chennault Papers, Box 6, Folder 11.

^③ Chennault to C. J. Chow, 1941.12.14, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^④ C. J. Chow to Chennault, 1941.12.26, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^⑤ Chennault to Ross, 1941.10.30, Chennault Papers, Box 7, Folder 6.

^⑥ Chennault to Madame Chiang, 1941.10.28, Chennault Papers, Box 1, Folder 13.

可。尤其当志愿队进入战争后，面对官方改编的提议，陈纳德便反驳称改编将会削弱中方与志愿队的联系。他指出，

志愿队是一个精简的组织，除飞行员外，由最少数量的美国人员组成，而有足够的中国人员支持，使其能够日夜有效地运作。除人员外，中国还提供燃料、弹药、维修服务、运输、电话和无线通信、广泛的飞机报告服务、餐饮和洗衣、警卫、劳工、宿舍和其他特殊情况下的服务。很难想象中国会继续为美国空军的正规军提供所有这些服务。这个单位如此依赖中国的援助和合作，没有中国的协助，它将无法运作。单是维修设施（现在由中国提供），就需要大量的人力和数量惊人的机器运到中国并在那里进行远程操作。美国志愿队的所有外部运输都由中方提供。如果改建成正规的空军部队，中方可以理直气和地要求报销营房和其他设施的建设费用。^①

陈纳德的这段话，便是中方员工对志愿队组织贡献的最佳注脚。

综上所述，美国志愿队表面上的精简，但实际上需要许多平级组织来维持必要的功能。中方划设的第五路军，其辖区内的所有资源，几乎全部用于美国志愿队的建设。中国空军从航空委员会、军政部再到战地服务团，抽调大量的精英员工，支援美国志愿队的组织运营与基地建设。从这一角度而言，美国志愿队名义上是一支“大队”的编制，但其实际享受的是“军”乃至“集团军”的配置。这也是评估志愿队备战情况，以及影响志愿队战果的重要因素。

正如陈纳德反复督促的那样，中方组织也有不足与缺陷。昆明基地的相关设施建设是滞后于预期，加上中方财政紧张，部分未能按时达到要求。这也是整个志愿队项目时刻面临的迟滞现象。

^① *Chennault to Magruder*, 1942.1.20, Chennault Papers, Box 7, Folder 6.

第五章 志愿队的增援计划

日本南进态势的逐渐明朗,整个东南亚局势剧烈升温。美国与英国的全球战略布局中已走向“先欧后亚、先德后日”的格局,未来盟军在东南亚的力量显著不足。美国志愿队原本只是中方为增强中国战场空中力量援助的备选计划,随着国际局势的变化,“意外”成为远东战场举足轻重的“军事力量”,在战略上颇受重视。中美英三方都倾向于加强美国志愿队(“国际志愿队”)作为增强滇缅方向军事力量的首选。从马格鲁德代表团到达中国后,美国志愿队实际上已被美国军方所“限制”,这使得中方原先设想的“进攻性”计划,逐步转变为“防御性”。理解各方对志愿队战前的定位与备战情况,有利于更好地评判志愿队在开战后的预期目标与现实表现。

第一节 志愿队的战略定位与马格鲁德代表团来华

中方自1940年6月宋子文访美起,持续加快空军求援力度,美国志愿队计划,既是中美空军合作的阶段性产物,也是唯一可预见的军事成果。中方对其预期在于加快建设,渴望美方为其投放更多资源;在美方与英方看来,志愿队计划原本只是应付中国求援的“权宜之计”。随着志愿队备战训练并逐渐显现出战斗力,英美亦对其“战略地位”发生改观。一支“非官方”军队,逐步被官方赋予更多的战略设想。

在美国远东战略的调整中,派遣马格鲁德军事代表团来华便是重要一环。随着租借事务在中国的深入开展,美国陆军部试图占据援华物资的主导权,以绕开美国国务院相关人员的控制。由于美国志愿队是“美国人”在中国战场的重要力量,马格鲁德也因此深刻介入美国志愿队与中国空军援助等相关事务。

在美国志愿队计划筹建时期,美国军方始终对志愿队保持距离,视其为“计划外”的部队,生恐美国志愿队占用正规军“珍贵”的资源。而当美国短期援华计划不断推进之际,美国军方则又试图掌控这支志愿队的发展与作战。当马格鲁德代表团进驻中国后,志愿队与美国军方的联系日益紧密。

一、各方对志愿队的“预期”

1941年6月，为使美方更主动地参与空军援助行动，中方代表与陈纳德希望宋子文向美国最高当局强调，由美国陆军航空队派遣联络官，使中国空军与志愿队“可以通过适当的渠道获得所需的各种技术信息”。^①在志愿队来华前夕，媒体曾猜测志愿队的主要任务是保卫重庆与滇缅路不受空袭。^②在8月1日志愿队组织成立前后，陈纳德对完整的志愿队有过全盘考虑：他设想144架伏尔提飞机于10月陆续到货，供中国空军部队使用；共和P-43战斗机将于1942年1月起交货并分配给中国空军部队和志愿队，但在1942年1月前无法得到备用的零部件。在轰炸机方面，陈纳德延续此前“轰炸日本”的设想，认为“志愿队将把这些洛克希德·哈德逊轰炸机保存在中国中部的某个地方——在对日本发动空袭前，它们将从那里出发，在中国东部的机场加油”。^③在陈纳德的乐观估计中，志愿队应在10月15日前做好战斗准备，但事实上并未做到。^④

1941年11月，中国向美方要求保卫滇缅路的飞机军械仍无回音，宋子文向蒋介石表示，“惟有请总统毅然决定济我急需”。宋子文向美方强调志愿队备战不足，“决不足以抗敌，万一被敌摧残，影响至为重大。若因漫无把握，暂时不参加作战，则中国内部人心作何感想，国际信誉何以维持”，“美国应增飞机协助陈纳德队，因时间急迫，并请派航空母舰输送”。在具体方法上，宋子文经与各方商议，决定“因俱系美陆海军现用品，惟有总统始能加以裁决耳。飞机一项，拟请拨给SBD八十架，为航空母舰所用。飞机可由母舰运菲律宾或星加坡、仰光后，直飞中国，驾驶甚易”。^⑤从宋子文的想法可知，中方认为志愿队绝不容有失，而加强其组织最有效的办法，便是由罗斯福总统亲自出手，加以增援。

1941年3月返美后，劳克林·居里便把有关“特别空军计划”的细节透露给

^① T. H. Shen to T. V. Soong, 1941.6.17, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^② 《美国加紧援助，飞机分批来华，飞行员已陆续抵华投効》，《大公报（香港）》1941年6月5日第3版。

^③ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.144.

^④ *Formation and Early Days, The American Volunteer Group*, Stilwell papers, Box 17, Folder 1.

^⑤ 《宋子文致蒋介石报告为胡适所准备之军事及美贷问题说帖电（1941年11月10日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》。

专栏作家约瑟夫·阿尔索普。阿尔索普记录道，中国需要几十架轰炸机和 200 架战斗机的支援和补充，“中国人认为他们可以彻底击败日本侵略者”；此外这些飞机可“向日本人口密集的地区投掷燃烧弹，那里的工业区都是些毫无防护的纸皮和火柴杆房子”。^①阿尔索普不仅成为志愿队的忠实拥趸，而且还亲自加入志愿队，为增援志愿队而多方奔走。1941 年 11 月 13 日，阿尔索普致信美国陆军部主管空军事务的洛维特，希望美国军方能为志愿队提供更多的帮助。阿尔索普指出志愿队存在的问题，称志愿队的许多需求都可在马尼拉、新加坡或中东得到满足，但没有对应机构可以申请，“现在的采购努力就像跟‘幽灵’打‘拳击’一样”。阿尔索普希望洛维特和英国做出决定在新加坡设立机构，使许多备件由美国或英国的远东或中东部队转移给志愿队，以提高效率。阿尔索普也谈及目前志愿队备战不顺、可能失败的结局，但他指出“考虑到政府的政策，这项冒险活动能组织起来简直是奇迹。美国志愿队指挥官没有任何称职的工作人员，没有任何储备物资和备件，许多完全不合格的飞行员使他苦恼。居里和宋子文尽了最大的努力，但许多警告还是白费。政府一贯坚持尽可能避免由于错误、疏忽或委托而造成的一切困难”。因此阿尔索普呼吁美方以正规军事力量来增援志愿队。最后阿尔索普强调需要“立即指派称职的幕僚增援”，志愿队指挥官陈纳德“现在承担着战时远征军领导人的全部责任，并管理着自马尔伯勒以来最复杂的外交关系体系，无人分担这项工作”。阿尔索普赞扬陈纳德的努力，但强调缺少本土人员支持带来的危机，“从未听说过一个人被要求独自完成部队的所有工作”，要求美国军方派员协助陈纳德。^②

11 月 25 日，出于对美国志愿队现状的忧虑，阿尔索普再次向美方强调，“现在既无立即作战的力量，也没有维持作战的预备队。根据新飞机交付时间表，如果要避免最终失败，战斗必须持续至少三个月。因此，美国在远东的空中威望以及巨大的人力和物力投入每天都处于危险之中”。阿尔索普指出，完整的采购计划，包括立即需要的采购申请单和三个月的储备，并制定空运计划，以尽快解决问题。在志愿队看来，美国志愿队能否维持战斗力，将是英方决心增援的前提条

^① （美）丹尼尔·福特：《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者，1941-1942》，第 38 页。

^② *Alsop to Robert Lovett, 1941.11.13, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.*

件，只要美方增援，英方必将配合。阿尔索普坦言，“半途而废并不比完全不采取措施好多少。然而有迹象表明，（目前的）政策仍是半途而废的措施之一”。根据其看法，现在要么加大对志愿队的支援力度，使其取得成功；要么就半途而废，直面志愿队的失败。而增援志愿队只需要 9 艘运输船上的物资而已。^①

中方将志愿队增援成败视为整个空军计划成败的关键，然而英美对远东地区战略定位的调整，使增援志愿队的选项并不处在“优先位置”。美国之所以在 1940 年底支持中方并迅捷转移 P-40 项目，在于应对 1941 年春可能的远东危机。而当 1941 年 2 月所谓的新加坡远东危机“解除”后，美方对成立美国志愿队的意愿也不牢固。正如 1941 年 5 月给居里的一份说明，罗斯福在对蒋的空中援助问题上变得非常矛盾：当暂时的危机解决后，美国志愿队的优先级落到英国和美国军队之后。^②1941 年美国的整体战略布局，仍希望在太平洋方向消极避战。直到 1941 年 8 月，日本进兵越南南部，美国才被迫停止对日本的石油供应。美国消极避战的总体意向，一方面，美国希望中国尽量拖住日本南进步伐，给予中国一定的援助；另一方面，只要能延缓日本南进，也做好牺牲中国部分利益与日本做局部妥协的准备，以换取首先对付德国战略的成功。^③美国在远东方面采取的消极守势，是日本发动对中国侵略战争以来美国远东政策的逻辑延伸。美国学者拉塞尔·韦格利认为：“整个 30 年代的大部分时期，美国陆军都不相信美国可能为中国走向与日本的战争，日本的野心也不会超越中国之外。直到珍珠港事件前夕，在东京的军事参赞和在华盛顿的参谋将军们都坚持相信这一点，或者希望日本更可能进攻苏联。”^④按上述战略思路，马歇尔和斯塔克不赞同对日本采取强硬政策，甚至反对谨防日本南进准备而采取的禁运措施。在战略判断上，罗斯福和军方首脑到 10 月还持有希望日本可能首先进攻苏联而不是南进的看法。但罗斯福同时也知道，尽管如此，美国 and 英国也仅有两个月的缓和时间。^⑤在 1941 年 8 月对日石油

^① *Telegram from Alsop to Lovett*, 1941.11.25, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^② Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.256.

^③ 韩永利：《战时美国大战略与中国抗日战场：1941-1945 年》，第 49 页。

^④ Dorothy Borg and Shumpei Okamoto, *Pearl Harbor as History*, P.186.

^⑤ *Roosevelt's letter to Churchill*, 1941.7.26, Warren F. Kimball, *Churchill and Roosevelt: The Complete Correspondence, Vol. II*, Princeton University Press, New Jersey, 1984, P.250.

禁运成为事实后，罗斯福仍希望不关闭与日本谈判的大门。为避免爆发太平洋战争，以集中力量对付德国，罗斯福试图通过与日本的谈判减缓来自太平洋方面的战争压力。^①

1941年6月苏德战争爆发后，美国军方对英国和大西洋方面的担忧减轻，在远东方面的态度变得相对积极起来。9月25日，美国与英国的参谋长联席会议通盘考虑远东地区战略，正式确认英国的“普遍战略观点”，即以新加坡为核心的太平洋防御，“中国陆军和空军的进攻作战可给予日本进攻马来防线以重要影响”。有鉴于此，联席会议指出英国军事当局在分配军事物资之时应深入考虑分配适量的物资给中国军队。^②在此背景下，美国志愿队项目从而得到英美高层更多的重视。

二、马格鲁德代表团来华与美国对华空军政策

美国派遣军事代表团的背景源自居里的最初构想，1941年3月居里向罗斯福提交报告强调军事支持中国的必要性，建议向中国派遣军事顾问团。^③居里指出，美国对中国的军事援助几乎为零，而对英国和希腊的援助向来慷慨，对比之下应派海军和陆军的几名高级官员前往中国进行“视察和磋商”。^④

美国军方内部对军事代表团项目亦早有谋划，由克拉克少校(Major Clark)和博特纳少校(Major Boatner)发起。克拉克是陆军与居里和中国国防物资供应公司的联络官。1941年6月16日，克拉克在给美国陆军部的备忘录中陈述向中国派遣军事代表团的理由：克拉克首先强调滇缅公路的重要性，需要对滇缅公路的交通进行整顿和监督；其次指出目前美国军方尚无宣布任何援助中国的战略政策。他建议：(1)这样的行动并不违反国务院的功能；(2)从中国撤离的德国军官顾问给美军提供填补的机会；(3)与日本的战争的可能性使它可以研究日本军队；(4)“所有与中国打交道必须认识到汉字和历史背景”。他敦促“陆军部应该至少

^① 韩永利：《战时美国大战略与中国抗日战场：1941-1945年》，第54页。

^② Grace Person Hayes, *The History of the Joint Chiefs of Staff in World War II, The War Against Japan*, P.15.

^③ Richard M. Leighton and Robert W. Coakley, *Global Logistics And Strategy: 1940-1943*, Washington, D. C.: Department of the Army's Office of The Chief Of Military History, 1955. PP.85-88.

^④ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P.31.

指定 100 名军官，在中国从事与防务援助有关的工作”，这些受过训练的人员对于监督美国援助物资的有效订购和运送至关重要。该代表团将分成两个分队，华盛顿的特别分队将处理美国的供应问题，而中国分队将针对中国的需求提出建议。代表团还应该帮助训练中国军队使用现代武器。^①克拉克本人在苏芬战争时，曾担任芬方驻美的军火采办人，又曾任兵工处之军职，掌管外国政府在美之采购事宜，因而在参加讨论研究援华问题上，有较高话语权。^②

同样在 6 月 16 日，美国陆军助理参谋长雷伯德准将给马歇尔的一份备忘录中也提出类似的论点。这份文件认为，如果要避免巨大的浪费和严重的国家误解，中国需要经过专门培训的人员，“目前中国驻华盛顿使团无法准确地征用中国军队所需的物资，因为使团中只有一名成员有过军事经验”，“政府必须监督所有运往中国的设备的装运、接收、储存、分配和使用。这需要美国军官驻扎在仰光、滇缅公路以及中国军队之中”。^③

马歇尔对派遣人事颇有考虑。他担心宋子文、居里、中国国防供应公司及其他错综复杂的人际脉络，将使得美国无法切实掌握对华军援的主控权，而这也将会减损陆军部所颁命令的执行力。在派遣美国顾问团一事上，马歇尔认为必须确保美国能主导援助项目的供应。^④6 月 24 日美国陆军部基本同意克拉克等人的建议，指出由于正规军军官短缺，建议军事代表团尽可能使用预备役军官。^⑤

在讨论驻华军事代表团的团长人选时，美国军方考虑从几位曾有驻华武官经历的将军中挑选。1941 年 7 月 11 日，美国陆军代理助理参谋长谢尔曼·迈尔斯准将通知正在考虑三名将军出任驻华代表团的领导人：马格鲁德、A·J·鲍利和约瑟夫·史迪威。^⑥马歇尔对史迪威另有重用，认为其对美国陆军的价值应该被

^① “7. Military Mission to China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^② 《克拉克致美国在华军事代表团参谋长麦克马伦关于如何实施对华军事援助问题备忘录（译文）》（1941 年 6 月 6 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 453-457 页。

^③ “7. Military Mission to China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^④ Ed Cray, *General of the Army: George C. Marshall, Soldier and Statesman*, New York: Cooper Square Press, 2000. PP.560-582.

^⑤ “7. Military Mission to China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^⑥ William George Grieve, *Belated Endeavor: The American Military Mission to China (AMMISCA) 1941-1942*, PP.14-15.

用来领导一个师或军参加战斗；^①而另外的候选人鲍利，则被认为经验有限。^②陆军部副部长帕特森在7月19日向马歇尔建议任命马格鲁德将军为拟议的特派团团长，而非任命他为驻中国武官。^③于是马格鲁德正式被选定为代表团团长。^④7月23日，罗斯福从程序上批准美国驻华军事代表团的成立。^⑤

中方在军事代表团事宜的讨论上亦有所参与，宋子文曾与美国陆、海军参谋本部商洽，其对马格鲁德地位略有高估，认为马格鲁德将“派升中将”，但马格鲁德到中国后却一直保持准将身份。^⑥由于中方在获取信息上的滞后，7月24日宋子文认为陆、海军部与国务院“意见参差”，“若仅加派武官，于事何济”，要求以蒋介石名义向罗斯福表示，希望“其人数、技能、职务至少与前德顾问团相同，不但裨益军事，更足振奋中外人心”。^⑦8月底，美国国务卿赫尔向英国驻美大使馆表示，驻华军事代表团的目标是让中方认为自己是同盟国的一部分，并向日本发出某种“猝不及防的打击”。^⑧有学者认为这是一种鼓舞士气的姿态，而不是提供真正的军事建议或运输援助物资。^⑨

根据美国陆军部给驻华军事代表团分配的任务，马格鲁德将负责向中国提供建议，并协助加快租借物资的有序流动，暂时隶属于大使馆，以确保大使的协调管辖权并避免外交争端。^⑩在陆军部长史汀生的批准下，马格鲁德在华盛顿设立

^① Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, PP.179-180.

^② Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, P.70.

^③ “7. Military Mission to China”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^④ William George Grieve, *Belated Endeavor: The American Military Mission to China (AMMISCA) 1941-1942*, P15.

^⑤ Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stillwell's Mission to China*, PP.29-30.

^⑥ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告美陆、海军参谋本部呈报总统有关派遣军官团赴华等各节建议之内容电》（1941年7月22日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第459-460页。

^⑦ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长建议以委员长名义请罗斯福总统遣派军官团赴华协助电》（1941年7月24日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第461页。

^⑧ “United States Military Mission to China: Sir R. I. Campbell to Foreign Office”, 1941.8.28, FO 371/27642, F8572/145/10.

^⑨ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.169.

^⑩ *Instructions for Military Mission to China, Memorandum to Brigadier General John Magruder*, 1941.8.27,

联络组，协助中方提出租借援助请求。马格鲁德军事代表团，将在缅甸和印度设有分支机构，由 43 名军官和一些士兵组成。^①其任务有五个方面：（1）在军事物资、装备和军火的采购、运输及利用方面，为中国政府提供咨询和支持，以适应其军事努力的需求；（2）在训练和维护物资、设备和军火方面为中国提供咨询和支持；（3）支持中国政府迅速协调与美国行政当局行动，这一行动需要确保物资和军火有序地从租借机构调拨给中国军队；（4）调查关键港口、道路和铁路设施，以建立和维持完整的军事交通线；（5）支持美国其他政府部门实施推进与中国有关的租借目标的职责。^②

马格鲁德代表团的派遣，代表着美国陆军部开始争夺租借物资的主导权。中方意识到美军代表团的进驻，将减低中方在华盛顿对美国政府施加的影响力。宋子文报告蒋介石称，马格鲁德“虽属军人，亦娴政治，故不能以纯粹军人视之”。宋子文先行在美国与马格鲁德交谈告知中方需求，认为“我军队之质量俱不成问题，所缺乏者，惟飞机及军械耳。将此种情形，报告美国政府，俾得尽量供给武器，迅速运到中国”，宋子文认为马格鲁德代表团是否能成功，就在于这部分能否做到。^③马格鲁德军事代表团来华，标志着美国援华抗日政策发展到太平洋战争爆发前的最高点。但无论是美国陆军部给马格鲁德的原始命令，还是在马格鲁德本人的通信中，都没有证明美国此举是为提前适应进入对日战争的说法。马格鲁德没有被指令与中国商谈任何军事合作计划。美国志愿队的战略布局，仍需中美进一步协商与补强。^④

马格鲁德在华工作多年，对远东局势有更清晰的认知。1941 年 9 月中旬，美国驻华军事代表团离开旧金山途经马尼拉，马格鲁德与刚担任美军远东总司令的麦克阿瑟举行会谈。麦克阿瑟概述一份情报收集计划，希望马格鲁德与英国陆军准将兰斯洛特·丹尼斯、苏联驻重庆军事顾问团团长瓦西里·崔可夫（Vasily

Joseph Warren Stilwell Papers, Box 17, Folder 4.

^① Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.125.

^② Grace Person Hayes, *The History of the Joint Chiefs of Staff in World War II, The War Against Japan*, PP.20-22.

^③ 《宋子文致蒋介石报告与马格鲁德谈话情形函稿》（1941 年 9 月 4 日），吴景平、郭岱君主编：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 111 页。

^④ 韩永利：《战时美国大战略与中国抗日战场：1941-1945 年》，第 57-58 页。

Chuikov) 取得联系, 三方应当定期会面, 确保任何一方给予中国的建议事先都能得到所有人的同意。此外, 麦克阿瑟要求马格鲁德研究用 B-17 轰炸机轰炸日本的可能性, 例如从中国东部的着陆场加油, 经由海参崴和中国腹地返回菲律宾。这显然是此前被遗忘的“轰炸日本”方案的延续。^①

马格鲁德于 10 月 10 日抵达重庆, 正式履行其职能。蒋介石自是对其非常重视, 多次记载与其会面情形。蒋介石对中国空军建设一向不满, 在 1941 年 10 月本月大事预定表中, 最后一项便为“空军之整顿与改造”。^②10 月 3 日, 蒋介石“晨起即对毛邦初电话中训斥其无耻无能甚烈, 每谈空军, 几乎痛愤不能自制”^③, 次日即预定“复建空军之具体有效办法之研究”。^④蒋介石一面为“空军腐劣怯弱之故, 忧惶愤怒, 不知所止”^⑤, 一面决心“空军改造之研究”。^⑥10 月 27 日, 蒋介石与马格鲁德初次会晤, 即谈及空军合作为最重要最急切之事。蒋介石望美国能“派遣负责军官来华, 彻底训练空军”。^⑦10 月 31 日, 蒋介石与马格鲁德相谈两小时, 据其日记载, 提及“对于英、美空军参加昆明作战, 及将来中美军事合作等事”。^⑧马格鲁德则向美方报告称蒋介石要求美国派遣一名高级航空军官和一名参谋, “接管”中国空军的指挥, 对其进行重组, 并监督其训练。蒋介石向马格鲁德保证, 该军官将获得完全的权力, 不受任何政治上的干涉。马格鲁德强烈赞同蒋介石的要求, 并建议组建 500 架飞机的空军部队, 由美国军官指挥。^⑨

蒋介石的利益潜在诉求, 其实质在于利用美国军方人员来训练中国空军并使其现代化, 从而为中国战场带来更多飞机援助。11 月初, 美国陆军部要求马格鲁德就此次空中援助提出建议, 马格鲁德认为蒋介石的计划是合法和必要的。马格

^① Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.172.

^② 《蒋介石日记》(手稿本), 1941 年 10 月, 本月大事预定表。

^③ 《蒋介石日记》(手稿本), 1941 年 10 月 3 日。

^④ 《蒋介石日记》(手稿本), 1941 年 10 月 4 日。

^⑤ 《蒋介石日记》(手稿本), 1941 年 10 月 4 日, 上星期反省录。

^⑥ 《蒋介石日记》(手稿本), 1941 年 10 月 4 日, 本星期预定工作课目。

^⑦ 《蒋委员长在重庆接见美国军事代表团团长马格鲁德听其报告代表团来华之目的与任务及商谈关于如何阻止日本南进与改善滇缅路交通等问题谈话记录》(1941 年 10 月 27 日), 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》, 第 469-470 页。

^⑧ 《蒋介石日记》(手稿本), 1941 年 10 月 31 日。

^⑨ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, PP.126-127.

鲁德建议美国派一名“高能力”的陆军航空兵将军和至少5名军官到中国,该指挥官将立即接管志愿队的指挥权,继而着手重组空军。马格鲁德也支持蒋介石关于建立空军的建议,他认为由于志愿队对人员和设备的“零星”替换,永远不可能成为一支“有效的力量”——志愿队将永远只是“暂停”的组织。^①

向中国空军提供贷款租赁支持是马格鲁德主要考虑的因素,他希望美方继续支持中国对飞机和辅助设备的要求。和考察中国空军的克拉格特代表团一样,他认为美国应首先考虑加强中国的轰炸部队,相信中国可有效使用美国武装力量的成员,并建议用现役的陆军航空兵部队来加强美国志愿队。陆军部和海军部对此不予理睬,严令马格鲁德和所有其他美国军官,停止对让中国人使用美国人指挥他们的军队、或在中国使用美国军队的方法上发表意见。^②

1941年12月1日,蒋介石又一次向马格鲁德商议美国协助训练中国空军的问题。马格鲁德指出美方仍以全力支持陈纳德加强志愿队为主,鉴于美国新一批飞机到华,“即须有熟练之官员指导装制训练事宜”,马格鲁德向美方要求派遣军官8员,士兵28名来华。对于蒋介石要求美国派人助练空军一事,马格鲁德仍有“因有种种困难,不易做到”,建议先改造一部分空军,而非中国全部空军。^③

蒋介石希望美方能有更多资源帮助中国空军,而美方则只想优先增援陈纳德,此乃双方重要之分歧。马格鲁德曾向蒋介石询问高级军官来华所需要承担的责任,蒋介石认为陈纳德身兼数职,不便助练空军,他指出“余所期望其助我改进者重在空军之组织与司令部之业务方面,技术尚在其次”,“一如作余之参谋长,致力于中国空军之组织与业务之改进”。当马格鲁德指出高级人才不易得时,蒋介石便表示“如高等人才不易得,其次亦可。但期愈速愈妙。至随来助理人员若干,以后再说”。^④从蒋介石的观点来看,陈纳德从战术上指挥志愿队,已无大问题,只需要“次等”人才来协助他改造空军。这一方面说明蒋介石对中国空军现状极

^① William George Grieve, *Belated Endeavor: The American Military Mission to China (AMMISCA) 1941-1942*, PP.126-127.

^② Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.127.

^③ 《蒋中正与麦克鲁德谈话纪录:美国协助训练中国空军问题等》(1941年12月1日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00032-081。

^④ 《蒋中正与麦克鲁德谈话纪录:美国协助训练中国空军问题等》(1941年12月1日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00032-081。

其失望，从在 11 月的日记中屡次写到改造空军之要点可见得；^①另一方面也是迫切希望美国派员来华，将加速飞机援助的力度。

马格鲁德作为美国军方试图掌握租借物资渠道、介入中美合作的楔子，其职权受到宋子文、居里、陈纳德等人的质疑。宋子文向蒋介石汇报时曾称“关于事权问题，未免非分越俎，一切将听其个人支配，钧座无直接要求之余地。再，美国内部，党派甚多，非但马古德与居里意见分歧，即马古德与军部供应租借案武器机关，亦不能合作。马将军如能包揽一切，实心援我，亦未尝不可，但彼绝无包办能力”。宋子文建议蒋介石向美方表示“关于申请供给等事，一切照旧办理。盖代表团仅备咨询及从旁协助，不便代表我政府之要求”。^②宋子文早就注意到美国代表团与居里之间的可能矛盾，并希望陈纳德借此提醒宋美龄。^③10 月 28 日陈纳德便指出马格鲁德的任命是为断绝中方对“租借法案”款项的影响力，美国的决策者重欧轻亚，只会给中国最低限度的援助。陈纳德进一步向宋美龄表示，马格鲁德代表团是“希望打破居里博士对中国租借援助的控制”，“陆军部对居里博士怀有敌意”。在陈纳德看来，马格鲁德代表团对志愿队的评价颇为正面，将支持美方加大对志愿队的增援力度。^④

11 月 8 日，根据与蒋介石的交谈，马格鲁德向军方建议由一位美国陆军航空队的高级军官和至少 5 名军官组成的团队管理中国空军部队，并直接指挥美国志愿队；随着美国志愿队与中国空军部队指挥权的整合，或将组成一支拥有 500 架飞机的“庞大空军”。^⑤向来关心中国事务的霍恩贝克对此方案表示担忧，认为如果马格鲁德完全掌控中国的军事航空，并让他的代表团只对美国军方负责，那他终将与蒋介石发生冲突。^⑥

^① 《蒋介石日记》（手稿本），1941 年 11 月 1 日；11 月 5 日；11 月 8 日；11 月 10 日；11 月 15 日（本星期预定工作课目）。

^② 《宋子文致蒋介石报告马格鲁德致史汀生最密电内容电（1941 年 10 月 27 日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 123 页。

^③ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.10.24, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^④ Chennault to Madame Chiang Kai-shek, 1941.10.28, Chennault Papers, Box 1, Folder 13.

^⑤ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.173.

^⑥ “To Max Hamilton Far East desk from Stanley Hornbeck”, 1941.10.30, RG 59, Central Decimal File 893.248/252, NARA; “Cordell Hull to AMEMBASSY”, 1941.11.10, RG 59, Central Decimal File 893.248/252, NARA.

居里则在国务院的支持下,决心让陈纳德继续负责该队伍,让美国军方无法插手。11月12日,居里写信给陈纳德说:“有人建议为包括美国志愿队在内的整个中国空军部队的重组和运行提供人员”。^①居里提出对马格鲁德先发制人的主意:陈纳德应当挑选最好的中国飞行员在他的战术指挥部服役,并且居里设法派遣一些美国参谋来帮助陈纳德履行“更大的职责”,让出更多飞机给中国空军部队,或者由美国陆军航空队来负责指挥中国空军部队的作战行动。^②

三、美国军方对空军援助与志愿队的指挥权问题

1941年7月15日,当居里还在为美方通过“短期援华飞机计划”而努力时,美国陆军参谋长马歇尔便要求居里提供一份志愿者计划的“附加条款”。马歇尔建议由一位“合适的美国政府代表”来决定美国志愿队战斗准备状况。^③通过这种方式以及其他方式,马歇尔透露出他对于美国对华空中援助的矛盾心理。一方面,他不愿让出任何美国陆军的飞机或弹药给志愿队;另一方面,他希望能控制这支队伍及其装备。^④

马歇尔的意见与国务院相左,其在8月5日的备忘录中指出应通过各部门“适当授权代表之间的直接会议”寻求保障,而要求中国政府正式同意由美国空军司令作为战备状况的唯一评判标准是“不合适也不可行的”。国务院认为这种预防措施应通过“会议、持续合作和有效联络”来实现……这些事项可由军事特派团团长马格鲁德将军处理。^⑤8月30日,马歇尔结合上述想法与意见,决定应从中国军方取得下列保证:(一)美国志愿队能否作战纯由美军事代表团或另一特别指定的代表团来决定;(二)美国志愿队应由美有经验的航空人员指挥和担任。将指示马格鲁德与中方进行会谈以确保取得上述保证。^⑥

^① “For Chennault, from Currie”, 1941.11.12, RG 59, Central Decimal File 893.248/252A, NARA.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.173.

^③ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^④ Jack Samson, *The Flying Tigers: The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, P.91.

^⑤ “4. The American Volunteer Group”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^⑥ Jack Samson, *The Flying Tigers: The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, P.92.

美国陆军航空队司令阿诺德通知居里,从1941年10月1日起空军将支持训练500名中国学生飞行员的所有飞行阶段。他暂时作出训练轰炸机机组人员和地面人员的其他承诺,但希望居里从中国政府获得以下方面的保证:

- 1、中方不会试图在菲律宾进行培训;
- 2、中国政府保证有经验丰富的美国飞行员指挥和管理美国志愿队;
- 3、在1943年1月1日之前,美国空军的轰炸飞机将不会转向中国;
- 4、“中国政府同意,即将被派遣的美国空军司令将是美国志愿航空队战备状况的唯一评判者。”^①

因此,从马格鲁德代表团来华以后,美国志愿队的一部分指挥权,实质上已经掌握在美国军方手中。

1941年11月,志愿队为寻求物资与更多援助,多方求援。在马尼拉会谈中,马格鲁德表露出对志愿队指挥官(指陈纳德)非现役军人的担忧。他谈到“志愿队进一步扩张所带来的问题,并表示志愿队指挥官正式不是现役军官;如果不从空军部队的更高级别招聘人员,该组织很难扩大,因此陈纳德很难继续担任目前的全权职务”。由此可见,在美国志愿队尚未投入实战之前,美方已有改编志愿队的预兆。^②

1939至1940年,美国军方内部“未雨绸缪”,提议加强菲律宾空军基地建设。曾有推算如从菲律宾起飞轰炸日本,陆军航空队需要至少200架B-17轰炸机和150架侦察机。这比后来中方向美方要求的空军援助还要大,陆军部拒绝这个建议及其后续版本,理由是出于战略考虑以及缺少资金和飞机。长期以来美国都认为菲律宾难以防御,因此拒绝投入物力和财力,建设其陆军和空军及相关设施。^③美国军方认为在太平洋上采取守势战略是可行的,这使得美国不能对日采取断然措施和对华加强援助。在这种判断的指导下,美国军方实际上已经准备将菲律宾作为代价牺牲。^④

道格拉斯·麦克阿瑟作为菲律宾政府军事顾问和美国陆军前参谋长,于1941

^① Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, PP.122-123.

^② *Daily* 1941.11.23, *Record of Mission to Singapore*, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^③ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.99.

^④ 韩永利:《战时美国大战略与中国抗日战场:1941-1945年》,第56页。

年7月26日被召回现役,并被任命为远东美国陆军的指挥官。成为新司令部一部分的菲律宾空军部,于8月4日获得更灵活的组织和新名称,即美国远东陆军部队。^①到1941年11月,美国军方着手调整远东战略,认真考虑以菲律宾为“轰炸日本”的重要基地。随着基本作战计划的修改,为凸显远东空军在美国战略中的重要性,华盛顿空军参谋部承诺加快向菲律宾派遣重型轰炸机,11月中旬计划将“所有现代化的”B-17从美国运往远东,几天之内该计划扩大到包括所有B-24轰炸机。^②宋子文向蒋介石表达美方态度的变化,“六个月前,(罗斯福)认为菲律宾不可守,毫无防御设备,现在炮台工事,俱已坚固,飞机足以控制菲律宾华南间之航线矣”。^③然而美国远东军方白赖德对菲律宾有缺陷的基地部署B-17轰炸机深表怀疑。他认为这些基地完全暴露在敌人的攻击范围内。菲律宾群岛没有足够的战斗机中队,空军人员不足,并无空中预警系统,在质量上和数量上都无法与日本陆军和海军联合空军部队相比。^④

美国参战前对日消极避战的总体战略思想,淡化和限制美国远东政策向积极方面转化的趋势和步伐,也制约了美国实施援华制日政策的力度。正因如此,尽管美国认识到必须支持中国拖住日本南进,但英美在太平洋上无统筹安排,美国的援华思路明显局限在美国不首先与日本发生冲突,避免与日本的战争范围之内。美国军方对中国抗战的战略意义未能正确认识,对军事物资援华并未下最后的决心。^⑤

1941年10月底,蒋介石向马格鲁德表示日本可能攻击云南占领昆明的担心,只有空军支援才是对中国的惟一帮助。马格鲁德对蒋介石的估计完全同意。美国陆、海军部和参谋长联席会议讨论马格鲁德的估计和蒋介石的观点,认为日本不

^① Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.177.

^② Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.185.

^③ 《宋子文致蒋介石报告与罗斯福谈日美交涉情形电(1941年11月3日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第126页。

^④ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.176.

^⑤ 韩永利:《战时美国大战略与中国抗日战场:1941-1945年》,第57页。

太可能马上进攻昆明，但“牵制大量的日本军队于中国是合适的”，“应在每一处运用政治和经济的手段有效地阻止日本的行动。”军方还认为，关键在于加强菲律宾的防务，特别是空军基地的建设，而“最有效地援助中国，恰如增援新加坡和荷属东印度，现在都由于对菲律宾的增援而得到保证”。^①可见太平洋守势防御战略必须先服从于美国自身需求，中国此时仍得不到急需的空军支援。^②

面对中方要求美方抽调飞机援助中国的计划，美国陆军部长史汀生于11月6日告知宋子文，指出“美对菲律宾军事上计划，已九成成功，幸日本尚未发觉，该地海陆空军乃专以对付日本，尤以空军力量，足以控制日舰队南进企图无疑，但如抽派机队援助中国，分散力量，是违背军事原则矣”。为安抚中方，史汀生指出“五星期最多六星期之内，军事准备即可告成，如以日期计算，下月（12月）十日为最重要之关键，一过此日，美国可有制裁之方法”。^③罗斯福敦促蒋介石继续加强云南的防御，同时美国将尽最大努力加快向中国提供《租借法案》物资，以及为美国志愿队提供更多装备和人员。罗斯福再三保证，强调对菲律宾和夏威夷的增援是“在整个局势中始终存在的重要因素”。^④

美方虽然向中方告知最新战略构想，但宋子文仍认为补充飞机最为要紧，而且史汀生虽说12月10日后“可以最大力量援助中国”，宋子文认为“军事政治情形，千变万化，我急需之飞机等项，不能坐待时机”。因此中方仍不断透过各方渠道，要求美方派一部分飞机协助中国作战，以提振士气。^⑤11月10日，中方向美方表示，如今美国志愿队规模太小，“不足以抗敌，万一被敌摧毁，影响甚为重大。若因漫无把握拨济，不参加作战，则中国内部人心作何感想，外交部信誉何以维持”。^⑥罗斯福因而表示，将“对于建立美国志愿空军，无论在人事或设

^① Maurice Matloff and Edwin M. Snell: *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, PP.74-75.

^② 韩永利：《战时美国大战略与中国抗日战场：1941-1945年》，第57-58页。

^③ 《宋子文致蒋介石报告与史汀生谈话情形电（1941年11月6日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第127页。

^④ “President Roosevelt to the President of the Chinese Executive Yuan (Chiang Kai-shek)”, 1941.11.14, FRUS 1941, Vol. V, PP.758-759.

^⑤ 《宋子文致蒋介石补述与美海军部长会谈情形电（1941年11月7日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第127页。

^⑥ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告托胡大使递美总统有关请美供我飞机、军械等问题之说帖内容电》（1941年11月10日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外

备方面,予以便利”。^①11月16日居里与陈纳德向马格鲁德上交一份详尽的报告,列举志愿队所遇到的困难,这使马格鲁德得以向陆军部通报志愿队的现状。^②到11月底,马格鲁德不断要求美国陆军部为志愿队提供装备,并且他认为应该把这些装备空运来远东,而不是通过航运。^③居里也得到消息,指出美方将加快后续援助的投放,向陈纳德表示其在军方中的分量在不断提高,“确信您将获得比现在更多的支持”。^④

因此,就在珍珠港事件的前夜,美国军方逐渐加大对美国志愿队的援助,其具体表现体现在对志愿队物资问题的解决,“第二志愿队”招募工作的推进,以及支持英国参与“国际志愿队”行动等。

第二节 志愿队的物资困境与应变

“兵马未动,粮草先行”,对于任何一支作战部队而言,物资与后勤都是必不可少的。美国志愿队作为空军,其物资难题更为突出。由于中国缺少制造与补给P-40驱逐机的能力,故而志愿队从一开始就必须为物资的获取而努力。与此同时,由居里牵头的“短期援华飞机计划”亦遇瓶颈。英美调整远东战略、逐步增强远东空军力量,向远东空军求援借调物资成为志愿队解决物资困难最快捷的方法。各方的共同努力,使美国志愿队在珍珠港事件到来之际,得以有显著的战斗力。

1940年底,中国向美国寻求飞机援助,原先设想是短期内由美国援助一批“生力军”,并不时予以补充后备机件。然而在各方妥协下的“P-40”项目中,美国仅仅只是将原本属于英国的飞机份额让与中国,并未考虑飞机备件等问题。美国官方战史中亦指出“仓促制定的计划的实施有其自身的特殊困难”。^⑤当志愿队

交(一)》,第485-486页。

^① 《美国总统罗斯福自华盛顿致蒋委员长陈述对当前局势及应付方法之意见电(译文)》(1941年11月14日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第487-488页。

^② *Draft for General Magruder*, 1941.11.16, Chennault Papers, Box 7, Folder 6.

^③ William G. Grieve, *The American Military Mission to China, 1941-1942: Lend-Lease Logistics, Politics and the Tangles of Wartime Cooperation*, Jefferson, NC: McFarland, 2014. P.171.

^④ *Lauchlin Currie to Chennault*, 1941.11.22, Chennault Papers, Box 2, Folder 26.

^⑤ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.488.

组建并进入运营后,飞机战备与损耗,都对物资与备件产生更多的需求。为此,中方必须在志愿队物资方面多方求援以克服困难。

一、志愿队的物资难题

1941年3月11日,美国通过租借法案,中国便可依法要求美国提供各式各样的武器装备。在援华计划开始后,宋子文延揽美国有影响力的人物新办一家军事采购公司,以替代世界贸易公司来购买军火。1941年5月1日,中国国防供应公司(China Defense Supplies, Inc.)正式成立,它名义上是一家根据特拉华州法律成立的美国公司,以此作为中国的采购机构。^①

挂名在该公司的成员包括前白宫官员、前联邦动力委员会(Federal Power Commission)成员、前空军将领、前驻华外交官员以及与几个大企业有合作关系的商人,其核心成员有柯克伦、杨曼、陈纳德及负责公关工作的罗斯福远亲阿尔索普。^②柯克伦曾私下提及宋子文的隐藏目的,是让他去与陆军和海军交涉,命令某些人加入中国空军。^③而蒋介石在国防供应公司尚未成立时,更是直接希望“如能聘请居里为经理人更好”,足见其对该公司能有效服务于中美合作的期盼之大。^④

支持美国志愿队建设是中国国防供应公司接洽美国租借援助过程中的一项延伸工作。陈纳德在美期间,亦在中国国防供应公司以非正式雇员身份开展活动。他就志愿队所需飞机、飞机零部件、医疗器材等物资的规格等,为公司制作物资申请单提供参考。陈纳德与沈德燮两人先后考察伏尔提、道格拉斯与洛克希德的飞机制造厂,了解P-48型歼击机、道格拉斯轰炸机及洛克希德-哈德森远程中型轰炸机的性能与各项技术要求,提出适合中国空军使用的飞机选择方案或改装办法。^⑤

^① Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.322.

^② Barbara Tuchman, *Stilwell and the American Experience in China, 1911-1945*, PP.220-221.

^③ “Conversation H. M. Jr and Tom Corcoran”, 1941.2.21, Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Vol.374. P.164.

^④ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告为便利采购军械起见已与美财部商定组织中国自卫供给公司并决定订货统一办法三项电》(1941年3月某日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第439页。

^⑤ *Daily Summary Report, China Defense Supplies, Inc.*, 1941.5.22/23, Arthur Young Papers, Box 89, Folder 5.

中国国防供应公司先后为志愿队购买医疗物资、摄像器材、无线电通讯器材、治疗疟疾用的奎宁药片等重要物资。中国国防供应公司还负责与美国政府及联洲公司联络,成为志愿队项目执行的信息中介点。宋子文明确要求陈纳德在遇到问题时直接与他联系,及时告知要求与建议。^①在缅甸,由陈长桐与中国国防供应公司仰光办事处充当宋子文与陈纳德的联络人。^②陈纳德由此与宋子文的联系始终畅通,从而保证美国志愿队项目内部信息交流的通畅。

在现代战争中,枪支弹药的补充与粮草同样重要。对于战机这种现代科技武器,没有子弹则如失去獠牙的野兽。为美国志愿队争取足够的弹药储备,也是志愿队能否完成训练,形成战力,进而在实战发挥作用的关键。

中国购买的 P-40 驱逐机在备件上不完整,导致 P-40 驱逐机的弹药和备件的问题一度拖了三个月。1941 年 3 至 4 月,美英两国政府不同意提供 P-40 武备援助,由于 P-40 驱逐机的型号众多,导致转移到中国的 P-40 驱逐机在子弹口径上存在混乱。^③3 月 10 日,美方告知英方,从柯蒂斯-莱特直接运来的飞机缺乏武器,而且中方无法在美国购买到合适的枪支,因此要求英国航空委员会授权为这些飞机提供机关枪。英国“不情愿地”再次同意与美国政府合作,“尽管他们自己的需求非常迫切”,^④仍表示“同意供给适当之机枪”,“装配英国在美国订购之枪炮”。^⑤然而到 4 月 5 日,有关 P-40 驱逐机上弹药来源尚无解决之法。宋子文认为,“0.50 口径机枪子弹仍是由英国提供,但只有口头协议”。宋子文又表示“英国人或美国人是否将提供 0.30 口径机枪弹药尚不确定”。这显然是两国政府都不同意提供这一援助的委婉说法。^⑥

国防供应公司成立后,中方加紧向英美两国寻求解决弹药问题。5 月 10 日,

^① 《宋子文致陈纳德》(1941 年 8 月 19 日),吴景平、林孝庭主编:《战时岁月——宋子文与外国人士往来函电稿新编(1940-1943)》,上海:复旦大学出版社,2010 年,第 45 页。

^② R. C. Chen to Chennault, 1941.10.4, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^③ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.22.

^④ 'To Sir A. Blackburn (Chungking) from Foreign Office', 1941.3.21, FO 371/27638 F1073.

^⑤ 《外交部长王宠惠自重庆呈蒋委员长报告英国同意将美国分配给英国之 P40 战斗机一百架转让予我希我接纳代电(摘要)》(1941 年 3 月 25 日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第 150 页。

^⑥ "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.6

中国国防供应公司的大卫·科克伦告知美方伯恩斯将军美国志愿队的需求,包括120万发0.50口径弹药,同时需要0.50口径机枪争取200套备件,为0.30口径机枪争取270套备件,为P-40驱逐机争取20%备件,为P-40驱逐机的艾利森发动机争取15%备件,此外50个螺旋桨和20%螺旋桨备件。他建议把这些基本的最低要求提交给英国国防援助要求委员会。5月17日,宋子文请求居里帮助获得上述的120万发0.50口径的弹药,以及3600万发0.30口径弹药。宋子文重申,关于0.50口径弹药问题,英国采购团成员此前就承诺将从英方订单转移到中国。关于0.30口径的弹药,宋子文则认为“没有做出这样明确的承诺……但在财政部长说将以某种方式找到它,因为飞机没有弹药将是无用的”。居里于是在6月3日给马歇尔的信中解释P-40的弹药需要,还列出P-40在6月至9月四个月期间装运所需的弹药。^①

美国军方始终认为应由英方来解决供给问题。马歇尔在6月16日给居里的答复中说:“一项为满足陆军和海军的最低需求(包括某些特殊紧急需求)而进行的弹药需求研究表明,陆军部无法满足您的要求。”备件问题正在进一步审议中。关于英国的弹药责任,马歇尔指出“当时决定重新分配300架P-30飞机,分配100架给中国,200架给英国,英国同意为分配给中国的100架飞机提供枪支和弹药。我已通知财政部长,美国陆军将无法为上述飞机提供枪支和弹药。”^②

美国政府对中方请求的敷衍,使中方获取弹药的过程历来不顺。7月16日,居里向摩根索提交马歇尔前一个月发表的声明,称英国已承诺提供弹药。他请摩根索先生核对这份声明,结果并无记录。经居里进一步发现,出现误解的一种解释在于美国军方在1940年12月代表“单方面同意”,英国应该提供P-40的弹药供应,但从未就此通知过英国。^③

1941年7月,子弹的缺失令志愿队的处境相当尴尬,居里不得不向美国高层求援。7月3日,居里向哈里·霍普金斯和罗斯福求助,希望他们能向陆军部施压,发放一些弹药。居里与宋子文认为如果没有足够的弹药,就会有国际丑闻,

^① "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.6

^② "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.7.

^③ "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.7.

抵消租借法案的积极影响。^①7月12日,霍普金斯写信给詹姆斯·伯恩斯称总统提出“一个象征性的数额,以向中国人证明我们是认真的”。^②在中方与居里的努力下,罗斯福于7月中旬正式授权陆军部长移交0.30口径和0.50口径的弹药。^③有了这道保证,居里通过美国陆军作战计划处(War Plans Division)的L·杰罗(L. T. Gerow)成功获得P-40的弹药。^④根据租借程序,第一批90万发弹药由新泽西州的军火库提供,海事委员会允许美国“勇士”号为中国运输租借物品到缅甸仰光,并于8月14日从纽约启航。^⑤中方记录显示“40万发0.50口径子弹和500万发0.30口径子弹正运往中国。这些子弹中有一半是普通类型,三分之一是曳光弹,六分之一是穿甲弹”。^⑥第二批60万发弹药于9月16日从马尼拉船运出,“这部分地减轻弹药方面的困难”。^⑦

除美国军方外,无论是中方的要求,还是英国远东当局的军事部署需要,都要求英方为志愿队提供一些弹药。不仅如此,在支持志愿队的人看来,必须要让志愿队在进入云南之前,就在缅甸完成实弹训练,以形成战斗力。

1941年8月5日,英国驻华盛顿大使馆报告说,美国陆军部认为缺少弹药将导致“国际空军部队”无法开展作战行动。与此同时,尽管远东空军自身弹药目前勉强够马来亚的空军中队使用,英国空军部哈利法克斯勋爵询问罗伯特·布鲁克-波帕姆能否让出部分弹药。在重庆,英国陆军准将兰斯洛特·丹尼斯全力支持陈纳德提出的150万发0.50口径弹药的请求。他希望英国作战部可以干预这件事,要么英军提供一些弹药,要么施压美国陆军请其提供弹药,“以纠正这种可悲的局面”。为提振中国士气,丹尼斯强调“必须给陈纳德志愿队一切可能的机会去(赢得)第一场战斗”。^⑧

英国方面不断给美方加压,从而使美国陆军部同意,于9月中旬从驻扎在菲

^① Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.114.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, PP.146-147.

^③ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.114.

^④ "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.8.

^⑤ "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.7.

^⑥ General Shen Teh-tsi to Chennault, 1941.8.12, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

^⑦ "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.8.

^⑧ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.147.

律宾马尼拉的美国亚洲舰队转移 60 万子弹给在缅甸的志愿队。9 月 16 日, 伊朗号装载着 60 万发指定给美国志愿航空队的子弹离开马尼拉, 开往仰光。^①燃烧弹方面, 由于美国没有相关储备, 最终由英国人解决。^②

1941 年 10 月的几份备忘录表明志愿队弹药供应的现状:

美国政府向志愿队提供的弹药如下:0.50 口径, 50 万发; 0.30 口径, 100 万发; 7.92 毫米, 0.505 口径, 则没有在这些弹药中。1941 年 10 月 10 日关于从美国和菲律宾运来的弹药的备忘录, 根据发票, 表明有 145000 发 0.50 口径的弹药和 502000 发 0.30 口径的弹药已运抵仰光, 所有 0.50 口径的弹药和 170000 发 0.30 口径的弹药已准备运往东吁。这份由美国政府提供的弹药是完整的链接。^③

对于 7.92 毫米口径、0.303 口径以及 0.50 口径和 0.30 口径的额外供应, 志愿队目前必须依靠中国的库存。1941 年 10 月 10 日第二份备忘录描述从中国寄给该组织的小批货物状况相当良好, 但中国的库存较旧, 因此不能完全可靠地用于作战目的。^④

1941 年 10 月 25 日从英国皇家空军获得 20 箱 7.92 毫米 (20000 发) 弹药。^⑤

除美国军方支持外, 当时志愿队的幕僚群与地勤人员也在为志愿队找寻缺乏的重要配件而奔走。在中国国防供应公司人员的努力下, 志愿队取得两个中队的 7.62 毫米机枪子弹, 而其余一些口径的子弹, 后来则由英军在缅甸的基地协助提供。^⑥

中国空军与中央飞机制造厂也给美国志愿队提供过弹药。1941 年 12 月 5 日中央飞机制造厂向志愿队出具过一份清单, 显示存储在垒允的所有 0.30 和 0.50 口径机枪。除拦截器的机枪外, 所有列出的火炮要么是用于出售给印度的霍克 (Hawk) 75A, 要么是由联洲公司为中国航空委员会购买的。后者将被征用给志愿队使用。^⑦由于中国空军发现一些弹药的储存问题, 使部分弹药存有腐蚀情况,

^① "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.14.

^② General Shen Teh-tsi to Chennault, 1941.8.29, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

^③ Memorandum, 1941.10.18, Chennault Papers, Box 4, Folder 7.

^④ Memorandum, 1941.10.18, Chennault Papers, Box 7, Folder 6.

^⑤ Memorandum, Office of the Group Armament Officer, 1941.10.25, Chennault Papers, Box 4, Folder 7.

^⑥ 许剑虹:《飞虎雄风: 中国空军美国志愿援华航空队战史》, 第 61-62 页

^⑦ Hunter to Chennault, 1941.12.5, Chennault Papers, Box 4, Folder 7.

也影响志愿队的弹药储备。^①

美国官方战史指出,美国战前整个航空生产计划最严重的错误是忽视提供足够的备用发动机和零部件。短缺的根源在于 1939 年提供的资金被错误使用,所有拨款都用于购买整架飞机。由于珍珠港事件前英国在分配中的高度优先以及飞机在战斗中的严重磨损,短缺现象进一步加剧。由于引用的产量数据是指整架飞机,飞机制造商不愿在备件上投入太多精力,而且需要来自战区司令部不断施加压力。^②该问题也出现在中国制定的求援计划,以及志愿队计划的早期方案,这使得志愿队飞机的备件短缺非常严重。

由于英国空军和美国陆军航空队使用的无线电频率不同,英方订购的战斗机没有预装通讯设备,而计划在北非安装他们自己的设备。所以中方获得这批飞机时,既不能获得英国皇家空军的装置,也不能获得美国陆军航空队的设备,只能自行购买为轻型民用运动飞机设计的 RCA 无线电台。^③宋美龄向居里转达陈纳德请求,希望立即分配二十套新的无线电测向设备,用于定位飞行中的飞机,“如果没有美国的设备,则需要英国的设备。要求雇用有经验的志愿者操作人员来使用该设备”。^④

相较之下,关于燃料汽油问题上,志愿队进展相对顺利。早在 5 月 8 日,鄯雷兄弟与联洲公司便已准备在仰光的相关事宜。与其合作的陆运有限公司已将超过 100 万加仑 100 辛烷值航空汽油经缅甸运往中国。而这部分航空汽油绝大部分供将来的志愿队使用。^⑤1941 年 6 月 23 日,美国政府决定向中国分配 500 万加仑天然气,用于空军和汽车运输,25000 吨润滑油,和 5000 吨原油。由于中国空军急需天然气和润滑油,500 万加仑天然气已指定给空军。^⑥而根据英军的报道,

^① Chennault to W. G. Loo, Liang Ye Trading Company, 1941.11.5, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^② Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, P. xx.

^③ Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, P.22.

^④ 《宋美龄电居里请立即准备二十台能找寻方向设备的新收音机并安置于飞机上等英文电稿》(1941 年 8 月 5 日),“国史馆”馆藏档案,档号: 002-080106-00053-007。

^⑤ *Governor of Burma to Secretary of State for Burma*, 1941.5.8, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.196.

^⑥ *Extract of Letter from Dr. T. V. Soong*, 1941.6.23, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

中方为志愿队准备大约 7 万加仑 100 辛烷值的汽油。^①

除汽油外,飞行员的氧气设备也是重要的备件。1941 年 10 月 22 日,陈纳德指出志愿队没有来自美国的军用氧气,商业用氧虽然在这里和中国都可免费获得,但它们没有经过充分脱水,在高空会结冰。到目前为止,志愿队还没有成功地制造出脱水器,因此陈纳德向缅甸当局寻求帮助。^②11 月 6 日爱德华·鄯雷也指出商用氧气瓶的困难之处,首个困难是“普通商用氧气含湿量过多,除非除湿,否则不适合高空飞行”,“第二个困难在于从大圆筒中重新灌装小瓶子,未有合适的设备”。^③

备件问题难以解决的重要原因在于柯蒂斯公司已不再生产 P-40B 型驱逐机,工厂自然缺少配件。1941 年 10 月 6 日,陈纳德提出柯蒂斯 P-40B 型飞机附带的电磁阀寿命很短,需要提供备件。^④然而得到的回应是 P-40B 型飞机在一年前交付,许多备件已经是改进型,这使得备件获取更为困难。^⑤陈纳德建议多用美国设备而非英国设备,以减少适配所花费的时间。^⑥另一困难是中方采购物资程序繁琐,效率不高。例如购买轮胎,需要联洲航空公司发给复兴贸易公司、国防供应公司,再由其发给世界贸易公司采购。^⑦这些步骤大大延缓了备件的采购与运输。

随着 P-40 飞机的组装以及飞行员飞行训练的进行,志愿队备件的损耗加剧。而后续提供备件不断出现困难,8 月 25 日美方表示“价值超过 670 万美元的原始设备却由于无法获得价值不到 22000 美元的小零件和工具而延迟使用,目前这些零件和工具的交付时间还需要 30 至 90 天”。^⑧由于备件的缺乏,美国陆军当局表示,志愿队 P-40 在 1942 年 1 月之前不会做好战斗准备。这引起中方担忧,宋

^① C.-in-C. Far East to The War Office, 1941.8.1, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.82-83.

^② Chennault to C. W. Pulford, 1941.10.22, Chennault Papers, Box 2, Folder 16.

^③ E. P. Pawley to Chennault, 1941.11.6, Chennault Papers, Box 5, Folder 2.

^④ Telegram from R. C. Chen by Chennault, 1941.10.6, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^⑤ General Shen to R. C. Chen for Chennault, 1941.10.13, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^⑥ Chennault to Lauchlin Currie, 1941.10.6, Chennault Papers, Box 2, Folder 26.

^⑦ Col. W. G. Loo to Chennault, 1941.11.12, Chennault Papers, Box 5, Folder 2.

^⑧ "2、Supplying the P-40's", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.8.

子文便急迫地询问陈纳德确认由于缺少设备是否对志愿队行动造成延误影响。^①

由于上述种种原因,从美国本土购买与运送备件存在诸多困难,美国志愿队对备件问题的解决,转向直接求援于新加坡与马尼拉的英美远东当局,以获取最直接的可用资源。

二、求援新加坡与马尼拉:志愿队获取备件的努力

1941年11月中旬,志愿队因缺少备件而遭遇严重的危机,有26架飞机因缺少轮胎而停飞,有16架飞机需要进行小的组装,另有16架需要大的装配或重建。^②志愿队工程部门对飞机整備情况进行大梳理,如能及时提供所需的零配件,志愿队还是能重回正轨。^③由于从美国运送物资明显已经来不及,故而各方将求援的目标,盯上近在咫尺的菲律宾美国空军与新加坡英国远东空军。

1941年11月4日陈纳德向英方提出轮胎备件问题的严峻性,指出“气候严重降低轮胎寿命,首次投入使用的飞机从未更换过轮胎”,作为解决方法,陈纳德认为志愿队P-40飞机可以使用英美空军布雷斯特“布法罗”(Brewster Buffaloes)飞机相同的轮胎,可就近从新加坡等地获取备件。^④11月12日陈纳德提出备件的整体需求,指出志愿队目前“7架坠毁;23架暂时不能用;26架由于缺少轮胎而停飞(轮胎寿命在缅甸气候下很短);1架飞机在交货时被水锈,其余的正在服役或即将交货”,因而要求在马尼拉、中东或美国获得下述零件并空运:“25个螺旋桨;100个主轮轮胎;7左翼;12副翼;20套飞机液压系统橡胶件,包括制动器、减震和回缩支柱;25个真空泵驱动轴;50发电机驱动齿轮;50个发电机和真空传动轴;25燃油泵驱动齿轮”。陈纳德还指出志愿队需要替换,要求从马尼拉或中东提供至少25架额外的P-40飞机,以防止在新的伏尔提和共和飞机到达前,现有P-40耗尽中断。虽然陈纳德承认他目前的前景黯淡,但他相信只要有必要的人员和补给,志愿队任务仍可成功。^⑤

^① Telegram to R. C. Chen for Chennault, 1941.9.10, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^② Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.131.

^③ Report of the Engineering Section, 1941.11.15, Chennault Papers, Box 5, Folder 2.

^④ Chennault to Air Vice Marshal Pulford, 1941.11.4, Chennault Papers, Box 5, Folder 2.

^⑤ Message from Chennault, 1941.11.12, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

11月15日志愿队内部起草当前情况报告与物资求援方案,认为“如果不作出重大努力来弥补该部队的不足,志愿队进入中国时将十分虚弱,只需几日战斗就有精疲力竭的危险。由于其对士气、组织和供应线的影响,这将威胁到志愿队的生存”。该报告指出,如果想要有效解决志愿队的采购问题,就必须利用就近的资源。报告内详细地介绍如何从马尼拉与新加坡获取物资的路线:首先,从马尼拉和中东提供所需的物资;第二,将大部分物资从供应地空运到仰光;第三,在授权和执行第1条和第2条时要尽最大努力。成功的真正障碍不是所需的物资无法获得,或者在实际情况下不可能在规定的时间内将它们运送到缅甸;安排物资的发放和快速运输是一项极其复杂的任务,需要不懈的努力和最高当局的不懈支持。根据内部商议,志愿队将派员作为陈纳德的代表,前往新加坡谈判以获取支援。^①

11月16日陈纳德向宋子文汇报,以志愿队目前的装备,“只能维持战斗不到一星期”,再次强调美国政府应作出安排:(1)提供必要的物资;(2)用轰炸机将物资运往仰光。陈纳德估计,P-40飞机能运行3个月的储备武器和机械备件,只需要10艘飞艇即可载完。陈纳德相信如果美国承诺替换,马尼拉和近东地区将更愿为志愿队提供备件。同时陈纳德希望中方获得美国 and 英国政府的批准,在新加坡建立一个中央机构,与志愿队持续合作,从美国 and 英国远东和中东供应基地转移物资,以提供充足的供应和保障与及时的运输安排。^②11月17日,宋子文积极地和英国空军代表讨论把新加坡的柯蒂斯P-40让给中国。^③陈纳德和新加坡英军司令达成初步协议,由英国转让柯蒂斯P-40给美国志愿队时,英方的交换条件则是从马尼拉得到美方武器。宋子文一并向美国陆军部主管空军事务的洛维特转陈纳德有关零件以及新加坡作为补给中心的请求。^④

除了电报往来,志愿队更派阿尔索普作为代表,于11月15日前往新加坡与马尼拉,试图协助中方获取备件。^⑤陈纳德为提高获取备件的可能性,要求宋子

^① *Report of the Procurement Committee*, 1941.11.15, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

^② *Cable from Chennault*, 1941.11.16, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^③ *Soong letter to J. Alsop*, November 17, 1941, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^④ *T. V. Soong to Robert Lovett*, 1941.11.18, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑤ *T. V. Soong to R. C. Chen for Alsop*, 1941.11.15, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

文与马格鲁德再派遣技术人员前往马尼拉,协助确保必要的援助。^①

阿尔索普提醒居里,如果美国志愿队能得到足够数量的轮胎,至少能让 68 架飞机升空;如果马尼拉或者夏威夷向志愿队提供 P-40 需要的轮胎和其他零部件,则可用美国志愿队 12 月订单中的供货作为补偿。阿尔索普警告居里,正如陈纳德以前所做的那样,如果因为缺少轮胎而导致这支作战部队无法开展行动,“美国的威望和中国的士气都将下降”。^②

但情况比设想的更为糟糕,11 月 19 日陈纳德汇报称“新加坡没有 P-40,英国不能从中东提供零件”。^③11 月 21 日,宋子文获悉无法从中东为志愿队获取物资,因此将主要的努力都放在菲律宾,他致信霍普金斯,认为“马尼拉是目前附近能够获取这些装备的唯一地方”,望其能“设法要求菲律宾的指挥官迅速协助提供这些所需装备”。^④各方认为当前志愿队疲软状况,应直接归因于华盛顿的支持不足,只能依靠自己积极与远东军事代表展开合作。^⑤

11 月 26 日,陈纳德联络菲律宾美军最高指挥官麦克阿瑟,向其介绍阿尔索普,指出志愿队目前面临的严峻问题,希望提供力所能及的帮助。^⑥意识到美国志愿队训练期间轮胎供应耗尽的问题,麦克阿瑟同意在菲律宾借给美国志愿队备用轮胎,即刻向仰光转运。^⑦联洲公司的鄱雷也参与马尼拉的谈判,在其协助下,志愿队从马尼拉得到急需的备件,主要是轮胎、管子和无线电部件,使用海军提供给新加坡的三架 PBY 水上飞机进行运输。^⑧

作为志愿队计划最有力的支持者,居里仍在美国本土为志愿队的物资、备件而四处奔走。在其协助下,志愿队取得了四千磅的轮胎与副翼,并且将其分三批运离美国。第一批于 11 月 25 日在“银星”号(Silver Star)游轮的运送下出发,

^① T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.21, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^② “Cable received from Joseph Alsop”(1941.11.20), Currie Papers, Box 2, Folder 6.

^③ Telegram from R. C. Chen, 1941.11.19, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^④ 《宋子文致霍普金斯(1941 年 11 月 21 日)》,吴景平、林孝庭主编:《宋子文与外国人士往来函电稿(1940-1942)》,第 164 页。

^⑤ Daily 1941.11.19, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^⑥ Chennault to Douglas MacArthur, 1941.11.26, Chennault Papers, Box 2, Folder 21.

^⑦ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, P.115.

^⑧ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.12.3, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

第二批则在12月3日运抵夏威夷,最后一批物资则于12月7日离开旧金山。^①

为加快采购进度,宋子文则于11月28日建议陈纳德将未来所有对设备供应的请求都发送给中国国防供应公司,以便直接采购或转让给世界贸易公司。^②中国国防供应公司通过租借渠道为美国志愿队申请到瑞安公司生产的PT-22型教练机以及P-40驱逐机用轮胎、副翼及其他部件。这些物资与招募得来的飞行员、地勤人员一起,由美国总统轮船公司货轮或泛美航空公司的“飞剪号”(Clipper)运送来华。^③

为解决备件难题,志愿队的地勤人员不仅在物资极度缺乏的情况下,保障每架飞机的飞行,还在困难的环境下从无法修复的损毁飞机上拆除可用的零件以备修复。^④陈纳德多次对志愿队员与军备科予以表扬,指出“一名飞行员已经设计对英国防弹挡风玻璃和美国反射瞄准器的调整,这是相当令人满意的”,“经过这么多的挫折,最后的成功,非常归功于军备科的毅力和聪明才智”。^⑤

综上所述,在各方所预感的远东危机降临之前,志愿队的利益相关方,寻求新加坡、马尼拉等远东英美军方的支持,以极大的努力,填补备件问题的窟窿。当珍珠港事件爆发后,志愿队能相对“从容”地面对作战。

三、“短期援华飞机计划”执行之困难

与志愿队物资与备件运送相似,“短期援华飞机计划”也在执行中一再拖延推迟。其所遇到的阻碍,基本上是执行层面的困难,而另外最值得关注的一点在于中美之间信息交换的不对称,这使得中国官方无法获知援华空军计划的具体进展,从而也加剧了对美方的指责。

援华空军计划执行的困难,首当其冲是海运困难与迟缓问题。以援华空军计划中唯数抵达的100架P-40驱逐机为例,该计划从1941年2月开始运输,直到

^① "10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease.", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1. P.24.

^② T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.28, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^③ Status of Current Shipments to China, December 7, 1941, Currie papers, Box 1, Folder 3.

^④ 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第62-63页。

^⑤ Chennault to Lauchlin Currie, 1941.10.25, Chennault Papers, Box 2, Folder 26.

7月才陆续运齐。^①除这100架飞机以外,援华空军计划中的其余驱逐机是在7月23日由总统通过,轰炸机直到9月初才由英国同意转交,以如此短暂的时间,在珍珠港事件爆发前海运至中国,几无可能。

第二个困难是零部件问题。战机是一台微型战斗平台,除机体外要搭载各种武器装备。这些和其他武器一样都是损耗品,其零件设备需要更换与备份。由于中国战场本身缺少补给,要想让这些飞机抵达中国就形成战斗力,不得不准备“万全之策”。

驱逐机迟滞的原因主要有两方面:(一)中方和陈纳德希望在这些飞机在交付前安装炸弹架、某些油箱和特种装备。有必要对“设计进行修改,……使远程作战可行”。1941年6月6日,美国采购与物资处赖特(T. P. Wright)的备忘录提到,采购与物资处认为“如果有任何改装,将不会批准中国购买P-43”。P-43订单原本就是美国军方与共和公司想通过提升产能,以加速P-47以后的生产,如果中方希望改装P-43反而会造成延误;^②(二)飞机生产商的生产赶不上预期。截止10月2日,伏尔提工厂的生产落后于计划,而与飞机配套的电台生产更为落后。飞机制造商认为“太多的人参与采购这些飞机”,国防供应公司、陆军部、陆军航空队和其他采购人员都参与其中,“造成想法和目标的混乱”。伏尔提公司在10月10日承诺加快他们的无线电生产,在11月底发出25架,争取在1942年3月7日之前全部运送完成。^③

轰炸机延误的原因则更为深层,主要在于美国高层谋划时未充分考虑英国意见。每当美国试图从英国的份额中转移飞机给中国时,不可避免地会面临英国的阻扰。美国陆军之所以对居里主导的“短期援华飞机计划”不加阻扰,源于计划中主要从援助英国的飞机中抽调飞机,而不影响陆军本身的备战情况。宋子文也建议蒋借“国际情势突变”,劝英国“应与美彻底合作,尽量协助我飞机”。^④故

^① 许剑虹:《飞虎雄风:中国空军美国志愿援华航空队战史》,第60页。

^② “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease.”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.57.

^③ “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease.”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.57.

^④ 《宋子文致蒋介石关于商请英国于美所供飞机抽让部分予我电(1941年7月2日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第94页。

而轰炸机方案能否顺利执行,关键点仍在于英国方面是否愿意转让 66 架轰炸机。而这一切在居里向美方高层提交计划时,均未考虑在内。

居里在 7 月底便通过国务院的渠道向中方宣布总统批准 66 架轰炸机,并决定这次空中计划。^①但无论是陆海军联席会议的建议,还是陆军部长与海军部长甚至总统本人批准,军方都认为不足以授权轰炸机向中国的转移,坚称需要从英国得到许可。为此,中美高层都试着寻找解决之道。霍普金斯曾建议寻找可从美国陆军中转移的轰炸机,以替代英国方案。而居里几经周折,认为除让英国释放轰炸机外,别无他法,只能向英国提出直接呼吁。^②

1941 年 8 月,居里在轰炸机问题上遭遇“先斩后奏”的困境。宋子文在向美方表示蒋介石对轰炸机项目致谢,表明中方已将此事视为板上钉钉。^③8 月 18 日,居里意识到自身的困境,他曾设想总统批准这项计划,援华飞机就能立刻实现。然而陆军却需要英国人放弃飞机的声明,居里无奈向霍普金斯表示“在这期间,我已经告诉中国人,总统批准了这项提议……我陷入了怎样的困境”。^④

在志愿队研究专家巴肯看来,居里几乎是以强横的态度,借用美国官方权威,试图压迫英方使之让步。^⑤居里在 8 月 26 日给罗斯福发了一份备忘录,指出美国陆军要求英国先将这 66 架轰炸机让出给他们,随后他们再将这些轰炸机重新分配给中国。居里为罗斯福起草一份发送给丘吉尔的电报:罗斯福会在电报中解释说,由于较早前已经通知蒋介石关于这些轰炸机的事情,他本人会因为“提供不了这些飞机而感到难堪”;他还要求为这些飞机配备全套武器。^⑥居里借用观察人士的证据表明,这 66 架轰炸机的转向不会对英国的阵地造成重大影响,因为英

^① “The Acting Secretary of State to the Ambassador in China (Gauss)”, 1941.7.23, FRUS, 1941, Vol. V, The Far East, P. 683.

^② “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease.”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.59.

^③ “T. V. Soong to Colonel William Donovan”, 1941.8.16, FDR’s President’s Secretary’s File, Box 91, Folder Administrative Assistants - Currie, Lauchlin, June 1940-1945. P.64-67.

^④ “Memorandum for Mr. Hopkins”, 1941.8.18, Currie Papers, Box 5, Folder Harry Hopkins.

^⑤ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.164.

^⑥ “Memorandum for Mr. Hopkins”, 1941.8.18, Currie Papers, Box 5, Folder Harry Hopkins; “Memorandum for the President: bombers for China”, 1941.8.26, FDR’s President’s Secretary’s File, Box 91, Folder Administrative Assistants - Currie, Lauchlin, June 1940-1945. P.58.

方缺少足够的轰炸机机组人员。^①

英方最终做出妥协,在8月31日承诺将66架轰炸机转交给中国。英国皇家空军副参谋长阿奇博尔德·辛克莱爵士(Sir Archibald Sinclair)认为,与其将已在皇家空军服役的飞机转交给中国,不如移交这66架目前仍在美国的轰炸机。^②9月2日,霍普金斯代替罗斯福给丘吉尔发电报,并在9月2日和6日给居里发了备忘录。^③9月12日,英国正式准备将全部66架轰炸机及其附件——炸弹、枪支和弹药移交给美国政府,供中国使用。^④9月23日英国驻美大使告诉国务院:“租借物资”的对华海运能力远远超过中国的陆运能力,大量物资因而堆积在缅甸港口。一旦发生战争,后果不堪设想。因此希望美方减缓援华的速度,分清轻重缓急。美方则为中国辩护说,时局多变运输能力难以定量。滇缅公路已有改善,情况只会好转,同时美方也告诉中国应设法解决积压问题。^⑤

解决完英国的许可问题后,轰炸机亦同样存在和驱逐机一样的装备配件问题。由于轰炸机最初是要运到英国,要配备英国的武器装备和无线电设备。被美方征用后,又要改用美国的军备和无线电。但其中一项陆海军联席会议指令要求使用英国设备,在浪费很多时间后,计划不得不改变。^⑥洛克希德-哈德森轰炸机是美国专为英国空军定制的远程中型轰炸机,若要在中国使用,必须进行适当改进,比如加装380加仑的辅助燃料箱,减轻在装备与载弹量方面的负荷,以适应夜战需要。这一改装工作由中国国防供应公司航空事务部完成。^⑦9月27日美方相关人士建议,“为节省时间,建议在新加坡而不是在美国装备飞机;将英国的无线电设备从英国转移过来,在工厂安装;如果配备这种装备,它们就飞越太平洋”。

^① “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.60.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.164.

^③ “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.61.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.165.

^⑤ *The Department of State to the British Embassy*, 1941.10.6, FRUS, 1941, Vol. V, The Far East. PP.734-735.

^⑥ “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.62.

^⑦ 曹嘉涵:《抗战时期中美租借援助关系》,第95页。

^①除此之外,居里也未考虑到这些轰炸机所用的全部弹药都在英国,必须先将它们从英国运往美国。直到1941年11月底,英国人才将这些弹药装上货船。^②上述这些问题无疑都迟滞援华飞机的运送进程。

1941年进入下半年,中国对美国飞机援助迟迟未来而愈发焦虑。中方念兹在兹的500架飞机计划,除100架驱逐机和尚在口头承诺中的“短期援华计划”外,其余支援仍未有进展。中国高层对美国“施舍”式援助愈发不满。面对仍未收到美国飞机的窘况,宋子文虽认为“因英美各有急需,以致供不应求”,仍觉得中方应提出有力的新说辞,去刺激美国采取更积极行动,强调中国士兵之所以屡遭失败其原因并非他们缺乏战斗意志,而是缺乏空中支持。^③宋子文阐述他认为实现500架飞机计划的“三步”设想:第一步是7月100架P-40驱逐机与美国志愿飞行员及地勤人员同时抵达中国,开展保卫中国国际交通线尤其是滇缅公路的行动;第二步是美方在5月拨发100架驱逐机与100架轰炸机,以便9月时能形成一支由200架驱逐机与100架轰炸机组成的航空队,投入作战行动;第三步是由美方在6、7两月继续拨发150架驱逐机与50架轰炸机,从而确保在11月1日前完成500架飞机的申请计划。^④

美国援华飞机的迟缓,以及对美英两国内部商讨细节的缺失,使宋子文等中方代表无法忍受这种拖沓,多次提出不同于居里“短期援华飞机计划”的主张,改用以美国军队现有飞机直接援助中国的形式。1941年8月,援华飞机不仅10月前不能拨交,计划中的进度更将展延至1942年春季,宋子文为此于8月16日向美国政府表示强烈不满,“中国需要飞机的援助刻不容缓,迫切的程度需要从最近的补给来源,如菲律宾、新加坡或荷属东印度等地拨给”。^⑤

此时美国内部也在起草新的飞机分配计划,维持对飞机短期分配的坚定和公

^① “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box 5, Folder 1. P.62.

^② “Aircraft for China”, 1941.11.25, FO 371/27645, F12972/145/10.

^③ 《宋子文致蒋介石报告我最迫切需要之飞机尚无确实把握电(1941年6月13日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第89页。

^④ T. V. Soong to P. H. Ho, 1941.6.13, T. V. Soong papers, Box 4, Folder 13.

^⑤ “Mr. T. V. Soong, of China Defense Supplies, Incorporated, to the Coordinator of Information (Donovan)”, 1941.8.16, FRUS, 1941, Vol. V, PP.705-708.

平承诺的任务变得越来越困难。在8月中旬的罗斯福—丘吉尔会谈上，马歇尔将军和阿诺德将军与英国人就通过租借提供的飞机数量达成协议。在9月份起草的分配比例中，英国占50%，苏联占30%，中国占10%，其余国家占10%。^①而根据10月29日由参谋长批准、并由阿诺德将军颁布，作为“确定飞机分配优先级的基础”的时间表，到1942年6月30日为止的生产将分配如下：6634架提供给英国，1835架提供给苏联，407架提供给中国，109架提供给其他国家。^②然而这个给予中国10%份额理论的分配方法并未真正落实。

宋子文和蒋介石正在对美国的施舍失去耐心。9月18日，宋子文在给蒋介石的一封电报中评论说，到目前为止，美国政府“似出乎情义居多”而提供军备，现在是时候让他们相信，他们必须与中国建立军事合作，而“非关乎情面交谊”向中国提供物资。^③战云密布之际，宋子文再次代表中方向罗斯福催促美国立即交付“分配”给中国的飞机与军械。10月23日，宋子文认为应乘日本未动以前，抢运飞机。而对于此前计划，宋子文认为“无论美方观察是否准确，拟于最近期内向美当局提议，惟有中国抗战反攻，始能牵掣日敌之进攻苏联，关系世界局势，非常重大，美应积极助我完成任务”，“乘日敌未动以前”，抢运飞机，勿使美方“借词推诿”。^④

表 5-1 1941 年 10 月 24 日宋子文催促罗斯福的备忘录列出中方的最新需求

	驱逐机	轰炸机
蒋委员长所需数量	350	150
已运出数量	100 P-40's	0
目前分配数量	269	66
承诺在 1941 年起运数量	83	24
需要立即转拨数量	186	126

（资料来源：《宋子文致罗斯福（1941 年 10 月 24 日）》，吴景平、林孝庭主编：

^① Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.134.

^② Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, P.403.

^③ 《宋子文致蒋介石报告此间各事函稿（1941 年 9 月 18 日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 115 页。

^④ 《宋子文致蒋介石报告最近期内拟向美当局提议武器电（1941 年 10 月 23 日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 121 页。

《宋子文与外国人士往来函电稿（1940-1942）》，第 157-158 页）

另外值得注意的点是，中方在涉及中美英三国的转让事项中毫无知情权。在前述美国与英国的交涉过程中，中方对于交付轰炸机的技术细节几乎一无所知，宋子文在 11 月 7 日一封电报讲到“英方且已同意为该批飞机配备英式武器。（然而）近几个星期来，为这批英方答应立即交付的武器与英国空军代表团的谈判毫无进展。我方人员有理由认为英方实为敷衍拖延”^①；而至 11 月 15 日，宋子文突然得知最新进展，“顷得英空军代表团通知，英方移交之 66 架轰炸机所需机枪与瞄准器已运抵西海岸，此事颇为意外，而事先亦无任何信函或电报通知。其余物资有望于周末前起运”。^②

1941 年 11 月，亚太形势更为紧张，中方已意识到“短期援华飞机计划”的各类飞机难以在年底抵达。宋子文向蒋介石汇报时称“美方已允拨给之六十六架飞机，因转动炮位及其他武器来自英国，非数月之久不能装竣，拟要求由航空母舰上飞机，抽让若干，以济急需”。^③11 月 10 日宋子文再次提出请罗斯福总统就“飞机一项，拟请拨给 SBD 八十架，为航空母舰所用。飞机可由母舰运菲律宾或星加坡、仰光后，直飞中国，驾驶甚易”。^④

美方当然不会同意用航母飞机援助的应急方案。随着解决英国的武器装备问题，以及中方的不断求援，轰炸机向中国转移才正式提上时间表。10 月 31 日，梅耶斯上校通知英国航空委员会，美国陆军航空队将为中国接收道格拉斯轰炸机，10 月为 21 架，11 月 7 架，12 月 5 架。英国设备将安装在萨克拉门托，而美国陆军将从那里运送飞机。而哈德逊轰炸机将在 11 月、12 月和 1 月以每月 11 架的速度交付。^⑤

^① 《宋子文致罗杰斯（1941 年 11 月 7 日）》，吴景平、林孝庭主编：《宋子文与外国人士往来函电稿（1940-1942）》，第 161 页。

^② 《宋子文致罗杰斯（1941 年 11 月 15 日）》，吴景平、林孝庭主编：《宋子文与外国人士往来函电稿（1940-1942）》，第 162 页。

^③ 《宋子文电蒋中正谓罗斯福与赫尔讨论准备侧击日军攻滇计划等情（1941 年 11 月 4 日）》，“国史馆”藏蒋介石档案，档案号：002-020300-00032-077。

^④ 《驻美代表宋子文自华盛顿呈蒋委员长报告托胡大使代递美总统有关请美供我飞机、军械等问题之说帖内容电（1941 年 11 月 10 日）》，秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 485-486 页。

^⑤ “10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease”, “Memorandum on Air Program for China”, Currie papers, Box

1941年12月7日,日本联合舰队偷袭珍珠港,太平洋战争爆发。中国终与美国走向军事同盟。宋子文赴美请求援助飞机,交涉14个月,除100架柯蒂斯P-40型驱逐机于6月间运抵仰光,后来交付美国空军志愿队使用外,其余飞机均未运达。有学者指出,自抗战以来,美国对中国虽一再承诺支持中国,总是口惠而实不至,不论财经方面或军事方面,几经波折,最后的结果,都不能符合中国的需要。^①由于进入战争状态,“短期援华飞机计划”不仅未能按事前的计划如期运到中国,而且部分飞机直接被美国陆海军以战时状态接收。中美空军合作计划进入新的阶段。

第三节 “第二志愿队”的计划与预期

东南亚局势不断紧张,使中、美、英三方都意识到加强空中力量的重要性。在陈纳德训练美国志愿队的同时,各方也都注意到这支部队可成为维持区域安全的重要力量。为现有的美国志愿队提供后续支援方案,组建第二志愿队便是当务之急,但其招募并不如首批志愿队顺利。首先,按照美军组织规制,轰炸机大队需要的机组人员与地勤人员,远远超过驱逐机大队;其次,美国军方对飞行员的需求较之前期更大,这使得获取军方授权更为困难;最后,在战争爆发前,第二志愿队的招募进程缓慢,计划最终夭折。

一、第二志愿队计划的拟定

第二志愿队,即“轰炸机志愿大队”,其意图源自1940年底由中美高层协商畅想的“轰炸日本”方案。故而,其对轰炸机以及机组人员的需求,更高于第一志愿队(驱逐机大队)。但在国际局势发展下,第二志愿队的计划的筹划与执行难度,要大大超过预期。

英缅当局对“国际志愿队”的后续援助非常关心,早在“短期援华飞机计划”尚未正式敲定前,英方就已经在分析“国际志愿队”的整体情况,并指出陈纳德打算“动用轰炸机对日本采取直接行动”,“陈纳德上校全权指挥这支部队。中国

5, Folder 1. PP.62-63.

^① 王正华:《抗战时期外国对华军事援助》,第208页。

空军只负责准备机场、住宿地勤和某些情报”。^①8月1日，英缅当局对“国际志愿队”现状情况更新，指出100架P-40现在都在仰光，大约有20架已配备。在仰光，“伏尔提”的交付可能从10月开始。而P-43将于1942年1月交付给仰光，分给国际志愿队和中国。关于轰炸机方面，英方获知哈德逊414型提供给国际志愿队，而道格拉斯DB-7轻型轰炸机将是给中国的。根据英方的认知，国际志愿队中的战斗机首先将负责昆明和向西保护缅甸公路，其目的是在中国中部建立哈德逊基地，并在中国东部的登陆场进行燃料补给，用于攻击日本。P-40将组成三个中队，每个中队18架，即留下46架备用飞机。预计这些中队要到10月份才能有效运作。陈纳德司令部首选在昆明。^②

在各方的关注下，第二批美国志愿人员的招募提上日程。8月8日，陈纳德向宋美龄正式阐述组织第二美国志愿大队的建议：一、组织第二美志愿大队，使用中等速度长程轰炸机；二、将高速度短航程之轰炸机，拨归一中国大队；三、第二美志愿大队之主要目标，为日本之工厂及海上运输；四、中国大队之主要目标，为日本在中国之机场、军队及运输队（舰）。陈纳德指出“因轰炸机将到达，中国国防供应公司，曾请雇用数量充分之美志愿驾驶员及机械士，以便成为一轰炸大队之基本人员，至于为完成此轰炸大队而所需之其他人员，可由具有经验之中国人员中抽调”。对于各项筹备工作，陈纳德指出最重要的包括：一、须向美国购置各类炸弹；二、应将100号燃料油、其他油料及滑油、弹药、经选择之另件，及技术精良之机械士，运送至远程作战之机场；三、多设无线电台，为轰炸通信及方向测定之用；四、预备袖珍（可以折叠）目标图，包括内有日本工厂区域之巨型地图；五、建造房屋及其他设备，以供作战人员之用。^③

各方最初拟定的人员需求，标准参考美国正规军的组织架构。以美国军方1941年7月1日颁发的组织架构为基准，轻型轰炸机大队下辖的司令部与司令

^① Warburton Chungking to Air Ministry (R) A. O. C. Far East, A. O. C. Burma, 1941.7.22, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.86.

^② C.-in-C. Far East to The War Office, 1941.8.1, China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. PP.82-83.

^③ 《陈纳德函宋美龄组织第二美国志愿大队之建议》（1941年8月8日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080102-00093-010。

部直属部队，合计需要 18 名军官、245 名地勤人员，另加 5 架轻轰炸机。而一支前线作战的轻轰炸机中队，则需要 25 名军官、211 名地勤人员，另加 13 架飞机。一架轻轰炸机应由 1 名飞行员（军官）、1 名投弹手兼炮手、1 名装甲士兼炮手组成。^①

根据上述标准，按照“短期援华飞机计划”分配给中方的轰炸机有 66 架，以美国标准编制计算需 335 名军官和 1530 名士兵（地勤人员）。中方与中央飞机制造厂商议削减人数，沈德燮的版本如下：飞机有 33 架洛克希德-哈德逊与 33 架道格拉斯 DB-7；编队有 2 大队（6 中队），每支中队辖 8 架飞机，另有 3 架后备；人员包括 200 名机组人员。一个完整机组含飞行员 1 名，投弹手兼领航员 1 名（此人也应是飞行员），无线电操作员兼机枪手 1 名；另有 20 名参谋人员（服务于大队与中队）、300 名地勤人员、17 名医护人员、135 名文职人员、7 名食堂人员，合计 679 人。而中央飞机制造厂招募团队奥尔德沃斯上尉的建议，则需要招募 254 名军官和 768 名士兵（地勤人员），以组建 1 个轰炸机司令部，2 个大队，2 个中队，每个中队有 12 架飞机，指挥中队有 6 架，后备中队有 12 架。^②8 月 17 日，奥尔德沃斯计算出更为详尽的版本，总数为 276 名军官和 783 名士兵（地勤人员），以及 64 名医务人员（12 名军官和 52 名男子）。奥尔德沃斯称与上一版本相比，多了 22 名军官和 15 名士兵，且最初的估计数没有显示医疗人员。^③他指出可以削减人数的方法：为节省人员，考虑轰炸机司令部（联队）将直接与中队打交道。取消中级指挥部或集团指挥部后，人员节省估计为 46 名军官与 476 名士兵（地勤人员），再削减人数的话，他认为就不是明智之举。此外，奥尔德沃斯认为“如果预备役中队不活动，只用于替换，则可裁减 48 名军官和 119 名士兵”。^④最后，他指出，“军官的薪酬至少应与后勤指挥部的军官人员的薪酬相等”。^⑤为节约招募人数，奥尔德沃斯指出大量岗位将用中国人员来替代，他指出“这个估计是基于这样的假设，即看守、食堂服务员和劳工将由中方提供”，

^① *Table of Organization, Air Corps...*, 1941.7.1, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^② *T. V. Soong to Chennault*, 1941.8.15, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ *Richard Aldworth to T. V. Soong*, 1941.8.17, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^④ *Richard Aldworth to T. V. Soong*, 1941.8.17, Chennault Papers, Box 6, Folder 5.

^⑤ *Richard Aldworth to T. V. Soong*, 1941.8.17, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

“虽然这些表中估计的军官人数远少于美国组织表中所示的人数，但他相信这些单位可用所示的兵力有效运作。然而，美国组织表所要求的地勤人员数量并不能节省”。^①

奥尔德沃斯的分配方案，显然对人员的需求量过大，不仅难以获得美方高层通过，而且招募难度巨大。因此，在中方与陈纳德的协商后，决定将 33 架远程轰炸机分配给第二美国志愿队，将 33 架短程轰炸机分配给中国空军，这与 8 月 8 日陈纳德向中方提议的分配方案相同。^②对于第二美国志愿队，陈纳德对需求的人数大减，只要求“(1) 45 名经验丰富的领航员和投弹手；(2) 37 名发动机机械师；(3) 37 名飞机机械师；(4) 37 名无线电操作员；(5) 20 名军械员；(6) 60 名文员行政；(7) 10 名医务人员；(8) 5 名训练有素的参谋人员”，陈纳德还指出，剩余的岗位名额由中国员工填补。^③

9 月 4 日，陈纳德在思考运送远程轰炸机时想到一个新方案，即将部分远程轰炸机直接飞到中国，以节省时间和费用——该思路与 1940 年底美国摩根索的设想如出一辙。陈纳德在致宋子文的信中提到一位中国航空公司(CNAC)的老飞行员，计划于 1941 年 12 月 1 日左右返回美国休假，他可在 1941 年 12 月底左右率领一支轰炸机编队沿泛美航线返回，或向北飞越阿拉斯加-西伯利亚航线，到达中国境内的任何指定地点。该飞行员愿意接受指挥轰炸群进行随后的战术行动。陈纳德指出“由于这位飞行员是一位非常熟练的领航员，并且熟悉中国的大部分机场，他的服务将是相当有价值的”。对于雇用志愿人员将轰炸机从工厂飞到中国，陈纳德认为“轰炸机应配备炸弹瞄准具、无线电测向仪、导航仪器、氧气装置和炸弹架。枪支、弹药和炸弹不应该携带，而应该在飞行前运到中国”；“通过檀香山、哈克、关岛和马尼拉的航班必须获得美国政府的许可”。陈纳德认为这些轰炸机可在夜间从马尼拉起飞，以便在黎明前抵达中国任何指定的机场，上述方法比每月用轮船运送六架飞机并派出同样的小批人员更经济、更有效。^④

1941 年 9 月 23 日，陈纳德仔细研究沈德燮与奥尔德沃斯编制的轰炸机组织

^① *Appendix, Richard Aldworth to T. V. Soong*, 1941.8.17, Chennault Papers, Box 6, Folder 5.

^② *Telegram from R. C. Chen by Chennault*, 1941.8.31, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^③ *Chennault to T. V. Soong*, 1941.8.31, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^④ *Chennault to T. V. Soong*, 1941.9.4, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

和作战所需人员的编制表。在此之前，陈纳德亦就此事也同宋美龄和航空事务委员会的高级官员详细讨论，重申将哈德逊轰炸机分配给志愿队，而道格拉斯 DB-7 则分配给中国空军（陈纳德相信中方有足够的训练有素的轰炸人员来操作道格拉斯轰炸机群）。对于第二志愿队的人员需求，陈纳德提出 A 与 B 两个方案。^①A 方案，即不计成本招募训练有素的美国人员。根据这一计划，所有的飞行员、副驾驶员、机械师、无线电、武器、文书和行政人员都将是来自美国军队的志愿者。仅有卫兵、服务员和劳工是由中方提供的。根据这一计划，集团组织将严格遵循奥尔德沃斯上尉提出的计划。B 方案，只有关键人员是志愿者，小组的大部分成员由中方提供。组织类似于第一美国志愿者队（驱逐大队）的组织。陈纳德指出“航空事务委员会向我保证，训练有素的中国人员可派往这个小组，以完成所需的全部兵力。这一组织将比另一组织经济得多，而且只要能够消除中国各派系人员之间的摩擦，其运作将几乎同样有效”。由于第二志愿队的成立，为协同指挥，在第一、第二两个志愿大队之上，陈纳德还需要额外再组织一个综合联队的参谋部，这将需要雇用少量额外的人员（部分成员现已在第一志愿队工作）。^②9 月 29 日宋子文批准根据方案 B，预计从美方招募 82 名飞行员与 359 名地勤人员。^③掌握这些岗位要求和总统的授权，居里便再找陆军部助理部长罗伯特·洛维特商议，以获取美国军方的“放人许可”。^④

就在招募第二志愿队之际，第一志愿队面临缺额，这使得招募工作同时有两项任务。9 月 29 日，宋子文向招募团队的奥尔德沃斯，请教如何来提供 15 名更换驱逐飞行员的每月配额，以及对轰炸机飞行员的需求。^⑤10 月 17 日，宋子文正式致信奥尔德沃斯，发布志愿队第二阶段的招募指标：“兹请贵方于 1941 年 11 月 1 日起雇用 106 名飞行员和 181 名地勤人员，并作出必要安排，自 1942 年 1 月 1 日起再雇用 100 名飞行员和 181 名地勤人员”。^⑥陈纳德在得知宋子文的这批

^① Chennault to T. V. Soong, 1941.9.23, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^② Chennault to T. V. Soong, 1941.9.23, Chennault Papers, Box 6, Folder 6.

^③ Chennault to T. V. Soong, 1941.9.29, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》，P.4，“国史馆”馆藏档案，档号：003-020700-1839。

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.170.

^⑤ T. V. Soong to Richard Aldworth, 1941.9.29, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^⑥ T. V. Soong to Richard Aldworth, 1941.10.17, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》，P.36，台北“国史

授权指标后，认为根据其 9 月 23 日拟定的组织需求，100 名飞行员比 181 名地勤人员的比例是不正确的，应该是 82 名军官比 359 名地勤人员。陈纳德进一步指出，“申请以每月 10 个而不是一批 100 个的速度更换扩展第一驱逐大队”。陈纳德提出新的招募标准：（1）严禁已婚男性；（2）明确告知每个人是为执行战斗任务，将成为军事单位的成员；（3）不承诺调任其他职务或晋升。陈纳德并敦促从现役人员名单中任命训练有素的参谋人员。^①

根据陈纳德的最新需求，招募团队拟定新的计划，首先立即招募 10 名驱逐机飞行员、10 名机组长和 10 名操作机械师（根据陈纳德 1941 年 10 月 19 日需求）；此后每月招聘 20 名驱逐机飞行员，作为驱逐大队的替补。（在 1941 年 10 月 25 日，陈纳德要求以每月 10 人的速度不断更换和扩大第一大队的驱逐机飞行员。招募团队建议将这一数字增加到每月 20 人，因为当驱逐大队开始行动时，可能会有相当多的伤亡。最后为洛克希德·哈德逊轰炸机大队招募 82 名飞行员和 359 名士兵。^②11 月 3 日，经再三确认，招募团队还是认为要使用美国飞行员作为哈德逊轰炸机的导航员，他们认为这些军官是必不可少的，尽管陈纳德未将他们包括在组织表中。这将使轰炸小组的军官人数从陈纳德预估的 82 人增加到大约 100 人。^③

二、招募计划的通过与修改

在中方商议第二志愿队招募计划人数之际，居里亦向美国高层与军方争取获得新一轮的招募授权指标。9 月 11 日，居里寻求罗斯福的同意，授权成立第二（轰炸机）志愿队。居里向罗斯福提到，根据总统“早前的授权”，联洲航空公司已经雇用 101 名飞行员和 181 名地勤人员。^④9 月 15 日，罗斯福让居里“马上和马格鲁德将军取得联系，和他一起解决问题”。^⑤然而在 18 日，居里向罗斯福承认，他不能与马格鲁德一起“解决这个问题”，后者不会与他的部门讨论轰炸

馆”馆藏档案，档号：003-020700-1839。

^① *Chennault to T. V. Soong*, 1941.10.25, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^② *R. W. Bonneville to Dr. Soong*, 1941.10.30, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^③ *R. W. Bonneville to T. V. Soong*, 1941.11.3, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.169.

^⑤ *Fairbank memo*, Currie Papers, Box 5, Folder 1, P.65.

机机组人员问题。马格鲁德对居里建议说，总统必须对军方再发出一份指令。居里询问罗斯福是否“介意签署附件中措辞相当温和的指令”，罗斯福最终按照他的要求签署。^①

在经历过第一轮招募后，美国军方对另一轮招募几乎没有表现出任何热情，居里只得从总统获得第二个指令，以克服各军种人事部门的阻力。^②居里建议陆军从10月起接受进一步的辞职，海军从1月开始接受。^③罗斯福于9月30日同意主张，但改为“不超过100名飞行员，以及相应数量的地面人员”。^④罗斯福给海军部长（陆军部长）的备忘录如下：

我获悉，中国政府已经雇佣100名飞行员和181名地面人员来为100架P-40配备和服务。在接下来的几个月里，将向中国交付269架追击机和66架轰炸机。这里的中国飞行员培训计划要到明年夏天才能开始培养出训练有素的飞行员。因此，在此期间，我认为应该为中国政府在这里雇用更多的志愿飞行员提供便利。因此，我建议，从1月份起，您应该接受额外的飞行员和地面人员的辞职，作为在中国接受工作的谨慎态度，最多100名飞行员和相应数量的地面人员。我正在指示劳克林·柯里先生确保中国代表在对海军造成不便的情况下执行招聘计划，并确保不聘用不必要的人员。^⑤

与1941年8月相比，美方更不愿交出陆军航空队的“精英”。第二志愿队招募时间显然太晚，10月3日居里告知罗斯福，考虑到飞行员对眼前的飞机的迫切需求，希望陆军部能立即执行。^⑥

任何美军进行的招募都需要授权。9月24日，由于一些队员违背合同离开，另有队员在训练事故丧生，队员人数骤减，因而陈纳德报告希望招募替换队员。

^① "Memorandum for the President Re: Pilots for China from Lauchlin Currie", 1941.9.18, Currie Papers, Box 2, Folder 9.

^② 'Memorandum for the president: re: Pilots for China', 1941.9.18, Currie papers, Box 2, Folder 5.

^③ "10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1.

^④ "10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1.

^⑤ 'Memorandum from Roosevelt for the Secretary of the Navy(Army)', 1941.9.30, Currie papers, Box 2, Folder 5.

^⑥ "10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease", "Memorandum on Air Program for China", Currie papers, Box 5, Folder 1.

^①奥尔德沃斯需要为第一志愿队招募替换已终止合同的 6 名飞行员时,居里指出“任何进一步的更换,必须有新的授权”。^②美国陆军部洛维特深刻地感受到此次招募的困难,他于 10 月 17 日写信给居里说,陆军航空队的培训中心早已被招揽走许多人员,“失去了很多经验丰富的军官”。此外,陆军部正在为海外行动筹备军队(夏威夷和菲律宾),主要培训学校的任何人员减少都将扰乱这一计划。为此,洛维特提供一份全国范围内小型机场的清单,奥尔德沃斯可以前往这些机场,为轰炸机志愿队寻找适合的人员。海军到 11 月后急缺人手,因此拒绝参加这次招募行动。^③11 月 7 日,海军部长诺克斯表示,海军对飞行员的需求是如此之大,以至于他们只能在选择刚从海军学校毕业三个月内的飞行员给志愿队。双方交涉从 11 月 8 日起,商定可以在 1 月 1 日前开始非正式的征募工作。^④

对于招募计划的困难,洛维特总结道,“几个星期以来,陆军航空队直接参与解决问题的尝试。‘你的孩子’不再是孤儿了,但我们的工作是在政府政策造成的相当大的困难和明确的限制下进行的”。^⑤轰炸大队的人员招募工作正在进行中,而飞机的实际交付仍无确切的交货日期,再加上在派出飞机和人员穿越太平洋以及一旦物资和人员到达所带来的延误,这表明新的轰炸机大队还需要几个月的时间才能行动。^⑥

面对招募志愿队员所导致的巨额开销,蒋介石一直希望志愿队的经费可从租借方案内拨发。^⑦宋子文则向蒋介石介绍成立志愿队的重要性,“美航空志愿队开支浩大,招募困难,俱系事实”,“将来作战成绩虽未可逆料,然国际视听,政治影响,则所关甚大,麦寇马古德辈屡言该队失败,与美国威望感受打击,足征彼方之重视”。对于招募第二志愿队,宋子文认为“至新到飞机,本应交由航空委

^① *Telegram from R. C. Chen by Chennault*, 1941.9.24, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^② *Lauchlin Currie to Captain Aldworth*, 1941.10.8, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

^③ *Fairbank memo*, Currie Papers, Box 5, Folder 1, P.66.

^④ *"10. Pursuits and Bombers Under Lend-lease", "Memorandum on Air Program for China"*, Currie papers, Box 5, Folder 1.

^⑤ *Robert A. Lovett to T. V. Soong*, 1941.11.17, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^⑥ *Preparations for a Bombardment Group*, no date, Chennault Papers, Box 4, Folder 6.

^⑦ 《蒋中正电询宋子文中国空军美志愿队经费可否由租借案内拨发抑由中国支付》(1941 年 11 月 21 日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00025-010。

员会全权处置。因恐人机损失，归罪于中国飞行员之无能，文乃极力主张另组一队，俾无遁辞”。之所以需要由中方来支付费用，是因为“美政府避免此时与敌冲突，不愿居直接指挥派遣之名”，第二志愿队经费仍将由中方担任。^①

三、志愿队新一轮招募的困境

人手短缺一直是美国志愿队项目组建最严重的困难。中方请陈纳德让步，考虑让轰炸机飞行员兼任领航员和轰炸手，而无线电操作员也兼任机枪手，以加快第二志愿大队早日组建。^②陈纳德在做出让步的同时，仍渴望美方选送的无线电员要有能力兼任机枪手，而且他一再强调，选拔的人员一定要符合标准，以便在短期内能够成立轰炸大队。^③陈纳德指出“要确保招聘是有选择性的，只招聘合格者。无线电操作员的选择应着眼于在紧急情况下用作机枪手”，“计划使用中国机枪手执行常规任务，除非战斗需要，否则不建议将无线电操作员和机枪手的职能结合起来”。^④

招募经验丰富的飞行员，尤其是经验丰富的轰炸飞行员的困难越来越大，奥尔德沃斯的建议提高轰炸机飞行员的薪资水平。^⑤陈纳德立马回应道，“不能增加轰炸飞行员的工资，除非所有驱逐机飞行员的工资都同样提高”，作为替代方案，陈纳德同意轰炸机飞行员“每完成一次任务，所有轰炸机机组成员从最后一个友军机场到第一次降落返回的每英里奖励 5 美分”。^⑥陈纳德指出，他更希望招募的是“志愿者而不是报酬过高的雇佣兵”。^⑦

根据陈纳德的意见，宋子文于 11 月 24 日，再向招募团队下达指示：

根据上述规定，授权你除已授权轰炸大队的 112 名军官和 359 名男子外，再增两名军官，月薪 500 美元，增增八名地勤人员，月薪不超过 300 美元，作为两支志愿大

^① 《宋子文致蒋介石覆美空军志愿队经费事》（1941 年 11 月 24 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-010。

^② *Soong letter to Chennault*, 1941.11.6, Chennault Papers, Box 2, Folder 6.

^③ *Chennault letter to Soong*, 1941.11.8, Chennault Papers, Box 2, Folder 6.

^④ *Telegram from R. C. Chen by Chennault*, 1941.11.10, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑤ *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.11.13, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^⑥ *Telegram from R. C. Chen*, 1941.11.19, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^⑦ *Telegram from R. C. Chen*, 1941.11.19, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

队的宪兵部队。为已经在中国的第一驱逐大队招募一名军官和四名男子应立即进行，为轰炸大队招募另一名军官和四名男子应在轰炸大队的大量核心部队抵达中国时立即进行。

根据陈纳德上校的建议，已决定不向轰炸飞行员或参加轰炸任务的其他机组成员提供额外的基本工资。然而，你可以提醒美国志愿队的申请者，从最后一个友军机场出发到第一次降落在中国防线后，所有轰炸机机组成员完成成功任务的每英里五美分的奖金正在考虑中，并且很可能在轰炸准备好行动时生效。^①

宋子文与陈纳德在招募美国领航员上仍有争议，陈纳德认为需要 48 人，而宋子文核准只需 30 人。在原先 82 人基础上，新的志愿队飞行员需求为 112 人，并且可使用中国人员作为副驾驶和炮塔炮手。^②宋子文同意陈纳德为轰炸机飞行员设置里程奖金的方案，但不得不承认“招募有经验的飞行员越来越困难”。^③

战争阴云越来越近，陈纳德对志愿队未能达到预期而紧张。他一方面向中国空军要求紧急调遣所有能够充数的技工，取代他原本指望的美籍熟练人员，支持他驱逐机大队下的三个大队，以便飞机到达后可以立即派上用场。^④另一方面，为加速第二志愿队的组建，他指出在第一志愿队有 15 名经验丰富的轰炸飞行员，“他们可以调到第二志愿队”，缺额由经验丰富的驱逐飞行员代替。^⑤

按此标准，有不少飞行员毛遂自荐优先为轰炸机队成员。僚机飞行员乔治·T·伯加德称，自己虽然被雇用作为驱逐机大队成员，但招募者阿代尔称“在组织轰炸大队时，他将得到优先考虑”，而他本人有美国陆军航空队的重型和中型轰炸机累计 982 小时的飞行经历。^⑥

在招募第二批志愿队员时，为加速招募流程，招募团队施展各种巧劲。例如，曾有约翰·C·诺兰少尉非常愿意加入美国志愿队，但其目前的地位很特殊，他已经从驻扎在弗吉尼亚州诺福克的 82 巡逻中队调任到亚洲舰队的指挥官飞机中

^① T. V. Soong to CAMCO New York, 1941.11.24, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^② R. C. Chen to Chennault, 1941.11.26, Chennault Papers, Box 2, Folder 6.

^③ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^④ Chennault letter to Colonel S. M. Wang, 1941.11.25, Chennault Papers, Box 1, Folder 14.

^⑤ Chennault to R. C. Chen for T. V. Soong, 1941.11.30, Chennault Papers, Box 2, Folder 6.

^⑥ Subject: Request for priority consideration in selection..., 1941.12.5, Chennault Papers, Box 6, Folder 11.

队。他现在正在休假，定于 1942 年 1 月 5 日乘交通工具离开旧金山。这使他处于没有指挥官可以批准他辞职的地位。而按照既定的招募流程，必须要有辞职或解雇申请。招募团队为此想出一妙招，指出“合乎逻辑的做法是取消诺兰对指挥官飞机中队亚洲舰队的命令，并将他转移到附近的岸上任务。阿纳科斯蒂亚，弗洛伊德贝内特或任何类似的海军航空组织，然后给他一个直接的指挥官，有权批准他的辞职”。诺兰所在的 82 巡逻中队配备洛克希德哈德逊直升机，诺兰向招募团队保证，至少还有 4 名拥有 50 小时或更长时间的飞行员非常渴望参与这一项目。^①

该方案很快就被美国军方浇了冷水。由于海军部在为中国招募人员方面的限制，招募团队将不能使用 J·C·诺兰少尉或任何其他表示愿意前往中国的 82 巡逻中队飞行员。这是由于海军部长不久前写信给居里先生，表示海军想将招募限制在任职三个月或更短时间的飞行员。居里在给海军部长的答复中表示同意这一限制，海军正在着手执行。^②海军航海局局长尼米兹上将指出，志愿队征聘活动只能限制在(a)海军航空训练中心(彭萨科拉、杰克逊维尔等)新任命的军官；(b)在弗吉尼亚州诺福克和加利福尼亚州圣地亚哥的作战训练学校和中队接受额外训练的军官。^③招募团队随即向尼米兹海军上将指出，从上述(a)项所列训练学校毕业的飞行员没有足够的经验来满足需要。即使是那些在作战学校和中队接受额外训练的人也勉强符合资格(即飞行时间不超过 300 小时)；然而，他们将拥有在现役飞机上飞行时间的优势，包括多引擎飞机。估计目前约有 1500 名军官在上文(b)项所列的作战训练学校和中队接受额外训练。^④

在招募过程中，招募团队发现，“由于一名指挥官没有花时间或麻烦告知应募者任务目的，造成相当大的延误”，导致“向下级军官提出请求时，他们反过来又必须与指挥官联系，以获得帮助我们的权力。在许多情况下，下级指挥官坦率地不赞成该计划，因此只有在明确指示时才会采取行动”。在这种情况下，招募团队拟定出示说明函，在前往基地时，向陆军航空队指挥官与海军舰船、基地

^① F. L. Brown to R. W. Bonneville, 1941.12.1, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^② R. W. Bonneville to Harry C. Claiborne, 1941.12.5, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^③ R. W. Bonneville to Harry C. Claiborne, 1941.12.5, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^④ R. W. Bonneville to Harry C. Claiborne, 1941.12.5, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

指挥官出示解释，向招募团队提供一切协助，包括当地交通、办公场所和文书协助；指示下级指挥官在采访军官和士兵的问题上予以合作；摄影科指挥官、人事副官、医务干事和财务干事也在提出要求时予以合作。^①

由于应征者的资质被限制，招募团队很难获得有经验的飞行员，这是招募中的最大难题。为此，招募团队希望可以招募一些队员，转而派去专业的机场培训，再前往中国。^②

表 5-2 志愿队招募工作第二阶段进度表（截止 1941 年 11 月 15 日）

级别	已招募人数
1、飞行员	0（第一志愿队候补人 1 员）
2、医护人员	0
3、文职人员	15
4、机械人员	43
总数	58
第一志愿队补充人员	18
截止本日雇用数	76

（资料来源：Table of Personnel – November 15, 1941 (Second Phase of Program – Army), China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8)

表 5-3 志愿队招募工作第二阶段缺额表（截止 1941 年 11 月 15 日）

类别	定额	目前招募	缺额
飞行员（含 10 名第一志愿队补充）	106	1	105
地勤人员（含 20 名第一志愿队补充）	181	75	211
总数	287	76	211

（资料来源：Table of Personnel – November 15, 1941 (Second Phase of Program – Army), China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8)

以上已招募人员中的 67 人乘坐 11 月 21 日的轮船从旧金山出航，被标记为美国

^① H. C. Claiborne to R. W. Bonneville, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^② H. C. Claiborne to R. W. Bonneville, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

志愿队第九组出航人员。

表 5-4 原定 1941 年 12 月 11 日成行的志愿队第十组出航人员组成

组别	人数
飞行员	5
导航员兼投弹手	2
文职人员	25
机械人员	39
总数	71

（资料来源： *Recapitulation of sailings – Second phase of Program*, 1941.12.6, *China Defense Supplies records*, Box 30, Folder 5）

从表格可以发现，成行人员中，真正的飞行员非常少，缺额很大。而当珍珠港事件爆发后，第九组、第十组两批志愿队员，最终都未能抵达中缅战场。第二志愿队的计划即告“夭折”！

第四节 英国飞行员的增援方案

正如前文所言，英国在为中国提供飞机、备件等方面发挥协助与促进作用，而中英空军合作交流的顶峰便是由英国飞行员参与的增援计划。该计划一方面与美国志愿队组建备战息息相关，另一方面也是广义的美国志愿队项目的一部分。珍珠港事件爆发后，国际志愿队“胎死腹中”，因其与后续战事发展并不挂钩，而被主流叙事所“遗忘”。本文特此依托相关史料，还原该计划的起因、经过以及执行的困难。

一、英方对美国志愿队的援助与战略构想

到 1941 年下半年，英国已经满足美国政府关于合作对华空军援助的大部分要求，向中国调拨 100 架 P-40 飞机，并承诺提供武器装备；同时英缅当局为美国志愿队以缅甸机场为基地铺平道路。在此基础上，英国人逐渐对美国志愿队产生兴趣，试图将这些中队留在缅甸，编入资源不足的远东防御系统。^①

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.245-246.

1941年7月25日,英方设想志愿队将有244架飞机,并“确认”指挥官是陈纳德。在认为援助美国志愿队与英日关系上,英缅当局便认为“如果日本决定开展敌对行动,它将在它认为最合适的任何时候,作为其更广泛计划的一部分采取行动,因此不必过分重视日本对我们可能给予国际空军援助的反应”,缅甸政府被赋予酌情权,允许在缅甸期间对飞机的使用和维修提供任何必要的指示。^①

抗战全面爆发后,中英关系长期处在紧张的边缘。1939-1941年,中国对英国独享美国武器与具有飞机购买优先权感到愤愤不平。英国人则怀疑中国军队对日联合游击战或空中作战行动的能力。尽管如此,在中英空军合作交流上,显示两国以其有限的手段互相帮助的真诚努力。飞虎队研究学者巴肯甚至提出“极具争议”观点,即“没有英国人的推动,飞虎队永远不可能冲向天空”。^②

随着日本南进态势已成定局,中英在空军合作方面渐渐达成一致。英国远东空军自身大致有4支战斗机中队和1支轰炸机中队,连同其他飞机共200架作战飞机。1941年10月中旬,英国远东军总司令布鲁克-波帕姆得到陈纳德的保证——如果仰光受到日本的攻击,美国志愿队将保卫这座城市。彼此同意美国志愿航空队的两个中队将驻扎在位于仰光以北的兹尤特金(Zyaukwin)基地,第三个中队则驻扎在明格拉顿基地。^③

为更好地促进合作,志愿队与英军达成以下协议:1)建立直接的情报联络,设立一名官员为志愿队提供英军的信息,并在双方情报官员之间建立永久的工作关系;2)加强皇家空军和美国志愿队之间的通信链接,告知皇家空军电台的频率、呼叫号码和名称。^④志愿队已经在基地警戒,实战训练,因此陈纳德还要求英军告知其飞机的动向,以免刺激战斗神经。^⑤1941年11月,英国皇家空军驻新加坡参谋部司令达维尔在特别指示下访问志愿队,准许英国皇家空军的所有设施供志愿队使用,以响应蒋介石要求英国和美国提供援助以保卫云南的请求。^⑥

^① *Assistance to China*, 1941.7.25, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library, IOR/M/3/1078. P.93.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.192.

^③ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.175.

^④ *J. W. Alsop to Group Captain Manning*, 1941.10.24, Chennault Papers, Box 2, Folder 14.

^⑤ *Chennault to Group Captain Manning*, 1941.10.24, Chennault Papers, Box 2, Folder 14.

^⑥ *Message from Chennault*, 1941.11.12, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

在英美双方视角下,“美国志愿队”与“国际志愿队”(或称国际空军, International Air Force)是同一单位的两种表述。美方(如马格鲁德)坚称其本质是美国单位,质疑其为“国际”组织的这种说法没有根据,而英方则始终以“国际”呼之,并提出“中国人无法运营和管理现代空军……这样一支部队必须是受国际控制的国际空军”。^①随着中英军事合作不断升温,以英国志愿者补充“国际志愿队”方案再度引起英国高层之关注。

二、中英高层谈判与国际志愿队设想

在英国的协助下,志愿队租用缅甸训练基地,逐渐形成战力。但正如前文所述,志愿队在备件上遭遇困难,只得求援于新加坡与马尼拉方面;由于第二批飞机与第二志愿队的进度缓慢,中方亦将求援目标放在近在咫尺的英国远东空军,可解燃眉之急。中方希望英国也能派出志愿队,将英国飞机与飞行员编入这个“国际志愿队”之中。

中国军方对英国志愿者的直接构想,在于填补 144 架伏尔提战斗机飞行员的缺额。7 月 30 日商震向丹尼斯提出此议,双方商议“为驾驶英政府让与中国之 144 架驱逐机起见,中国需要英籍志愿军,该项志愿军在中国空军内之地位与待遇,将与美籍志愿军相同”。^②

蒋介石对英国志愿者的设想,与美国志愿队的模式略有不同。蒋介石为回应英方“以其自用不足不能为华组织志愿队”的理由,提出直接调用新加坡空军在滇缅路担任志愿队工作,与美志愿队一致行动。蒋介石特别指出,“如新嘉坡有战事,仍可调用于新嘉坡也。如此一举两得,无须另增人员,中国所希望者乃在英国援华,凡其力之所能及者,能与美平行表现其援华之精神,而且使其志愿队能并顾中英二方,并不单于中国有益也”。^③蒋介石尤其指出,如果“以少数空军

^① “I. The ‘International’ Air Force”, *The American Volunteer Group*, Joseph Warren Stilwell Papers, Box 17, Folder 1.

^② “第二次记录”(1941 年 7 月 30 日),《军事委员会办公厅主任商震、参谋次长林蔚、航空委员会主任周至柔会同英国使馆陆军参赞戴尼斯等陆续举行中英联合军事行动四次谈话之纪录》,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第 167-170 页。

^③ 《军事委员会委员长蒋中正电驻英大使顾维钧为英籍空军人员不能为华组织志愿队请再重新交涉》(1941 年 8 月 26 日),“国史馆”馆藏档案,档号:001-066220-00012-001。

军官由我另招志愿队，此实无益，不必举行”。^①换言之，蒋介石更希望的是“苏联志愿队”的“派遣军”模式，而非美国志愿队模式。

英方认为相比重新招募，该提案似乎比较简单，但“空军虽易调动，然变更驻扎地点所需设备繁复，尤以调动轰炸机队为甚”，^②然而这点遭到中方质疑。英方又指出，“如遇事与美队一致行动，无异对日作战。钧谓英之任务，无逾美方，彼谓英美处境不同”，驻英大使顾维钧便认为英方调动困难只是托词，实际还是顾虑英日开战问题。^③

美国志愿队的实现，成为蒋介石推动中英军事合作的“催化剂”。蒋介石曾指出“就国境之距离言，中英近于中美不知若干倍，近者赴援必易于远者，是为常情，然美国未作若何鼓吹，今已派遣军事代表团来华矣。美国空军志愿兵之来华者亦纷纷首途矣。新加坡之距我国境，不可谓不近也，英国空军亦有未参加战役者也，何未见一人之派遣耶？此实我因国境接近，亟盼与英国加紧合作之国人所大惑不解者也”。^④

英国不愿在空军援助上走得太远，而希望与美国援助保持同步。因此，蒋介石又向美方求助，希图由其促成中英进一步合作。1941年10月31日，蒋介石与马格鲁德深入讨论英军参加云南作战事宜。蒋介石指出，英方暗示，“美国如不能派遣较陈纳德上校部下志愿兵更强有力之空军，英国即不愿再加考量。测英方之意愿，欲预留后步，俾异日不能派遣新加坡空军驻华之责任，由美国负之”。马格鲁德即指出，假设英美空军联合援华，更需要中方提供机场等设施，而且马格鲁德对联合空军作战的作用表示怀疑。为展现联合空军的价值，蒋介石阐述其对空军作战理论的观点，“予仍以为给敌人以致命打击，并无困难。在空战中，

^① 《蒋中正电示顾维钧与英交涉在远东空军中就近拨志愿队与美共同援华》（1941年8月26日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-010300-00045-049。

^② 《顾维钧电蒋中正与英外次重新交涉要求英指拨新加坡空军一部担任志愿队工作与美队一致行动表示援华精神等情》（1941年8月29日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00011-052。

^③ 《顾维钧电蒋中正据英外次谓驻新空军担任志愿队工作事经报告政府尚在研究等语似系托辞实为顾虑对日作战》（1941年9月9日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-090103-00011-051。

^④ 《蒋委员长在重庆接见英国驻华大使卡尔讨论康印公路之测量、游击队之中、英、美之联系等问题谈话纪录》（1941年9月13日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编一对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第87页。

最重要之因素有二，是为‘质’与‘量’。倘我机数较少而各机速度极高，上升能力极大，投炸复异常准确，则敌空军机数虽较我为多，我亦有战胜之之可能”。蒋介石还举 1939 年中苏空军轰炸汉口机场，以及苏联空军在诺门坎战役表现为例。马格鲁德继又提及，“目前英美在远东之空军，实不足以消灭日本空军。欲调集巨大空军，必须配合以精良之交通设备。新加坡空军不能以缅甸为活动之根据地，苟然者，则必引起对日战争。故其活动根据地必在中国，则必须以大量汽油运送至中国各飞机场。即此一事，已为一规模巨大之工作”。^①

从上述中、美、英三方交谈可知，中方希望英美以最大程度援助云南战场，但其高估英美远东空军的力量。而英方正是注意到这点，故而希望美方也能同步加大援助，否则认为仍将难以对付日军。这种信息不对称，也是彼此军事合作预期不同的重要因素。英国驻华大使卡尔指出，“盖伦敦如闻美国除目前在训练中之中国国际空军外，另派空军来华助战”，英国就可将派遣空军，“亦不惜与日一战”。^②

1941 年 10 月 31 日，宋子文向蒋介石汇报与罗斯福会谈情形，提及“英人不便由新加坡派飞机与我会同作战，否则英日战事，即行爆发”。罗斯福随即表示，可由美方提议劝说英国“应可将飞机改我徽号，英空军改充义勇队，一同作战”。^③11 月 2 日，蒋介石同时向罗斯福与丘吉尔呼吁更多的国际空军援助，指出美国志愿队虽好，但规模太小，“总数不过只有四十人而已”，需要英国驻扎新加坡的空军协作，“尽可用中国空军名义，或用国际义勇志愿军之名义，均视英方之便利而定”。^④11 月 4 日，宋子文向澳洲公使请其电告政府，促动丘吉尔援

^① 《蒋中正与麦克鲁德谈话纪录：新加坡英空军参加保卫云南作战》（1941 年 10 月 31 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-073。

^② 《蒋委员长在重庆接见英国驻华大使卡尔说明日本即将攻滇亟盼新嘉坡空军协助御敌谈话纪录》（1941 年 10 月 30 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第 183 页。

^③ 《宋子文致蒋介石报告与罗斯福会谈情形电（1941 年 10 月 31 日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第 124 页。

^④ 《蒋委员长自重庆致美国总统罗斯福说明日本即将攻滇此为其南进计划之开始希望英国在新加坡之空军尽量出动与美国助我之空军及我国原有空军配合使用以击灭日本侵滇之陆军及彻底消灭集中越南之日本空军请向英当局力为促成电》（1941 年 11 月 2 日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，第 480-482 页；《蒋委员长自重庆致英国首相邱吉尔说明日军即将攻滇希

助。^①11月11日,蒋介石又请驻美大使胡适关于英国空军协助提议之事,要求他向美国政府催促英方作确定之回复。^②

在中方积极呼吁,以及美方的建言下,英方开始认真思考国际志愿队的计划。而在此之前,法国志愿队的提案颇得关注。1941年9月6日,中方从英国大使馆收到法国戴高乐将军之信息,提到法国志愿者的信息。戴高乐希望英方告知中国大使“愿意向中国政府提供15名飞行员,这些飞行员将尽可能从熟悉印度支那的飞行员中挑选出来。这些飞行员将分组,并将以法国人身份服役”。^③尽管法国志愿队并未成行,但这也大大刺激到英方参与国际志愿队的决心。1941年11月,英国在重庆和伦敦的官员都同意,云南的危难时刻即将来临,他们将希望寄托在美国志愿队身上,望其能具备一定的威慑力。罗伯特·布鲁克-波帕姆同意情报报告中所指出的,“为在中国西南某地开展行动所做的准备”。鉴于这种威胁,11月5日英国作战部联系布鲁克-波帕姆,明确表示“能够及时帮助中国人的唯一希望就是向陈纳德提供援助”,应当派遣一些有经验的军官作为志愿者在志愿队中服役,并且“加快这支国际志愿队的作战准备”。布鲁克-波帕姆表示,一旦美国志愿队达到作战标准,他就在缅甸组建另一支布鲁斯特“布法罗”战斗机中队,加入国际志愿队。然而,在致力于开展这项计划前,布鲁克-波帕姆打算评估陈纳德的“确切情况”和需求。^④蒋介石向美方呼吁“英国应该向美国志愿队提供所有援助”,“英国将是能够拯救中国的唯一空中支援。这将是维护太平洋和平的不二途径”。^⑤

蒋介石对英美高层的求援,引起英国首相丘吉尔的关注与支持,丘吉尔决定

望马来亚之英国空军支援美国志愿兵及中国空军御敌作战电》(1941年11月2日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编一对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,第185-186页。

^① 《宋子文致蒋介石密告美军部拟采侧击日敌攻滇之计划电(1941年11月4日)》,吴景平、郭岱君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第126页。

^② 《蒋中正电询胡适要求英国空军协助我防守滇省之提议有否覆电》(1941年11月11日),“国史馆”馆藏档案,档号:002-010300-00046-028。

^③ *General de Gaulle to British Embassy*, 1941.9.6, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^④ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.177.

^⑤ Mr. Lauchlin Currie, Administrative Assistant to President Roosevelt, to the Adviser on Political Relations (Hornbeck), 1941.10.28, FRUS, 1941, Vol. V, PP.737-739.

“准备派遣飞行员，甚至一些飞机前往中国”。而霍恩贝克则在备忘录里指出，“如果英国派遣飞机前往中国，那美国政府可以向新加坡释放与英国派往中国同等数量的飞机”。^①11月6日，在丘吉尔的授意下，参谋长委员会起草关于建立由布鲁斯特“布法罗”战斗机和澳新军团（ANZAC）飞行员组成的志愿中队的指示。11月11日丘吉尔向参谋长委员会表示，再也没有必要为从新加坡前往缅甸派遣另外一支空军中队而权衡利弊。^②他更向英国远东空军总司令布鲁克-波帕姆发出指示，要求他组建一支新的空军中队，并派遣另外两支空军中队前往缅甸，在陈纳德领导的所谓国际空军部队中服役。两天后，英国作战部也批准布鲁克-波帕姆，以为美国志愿航空队提供补给的名义，向中国运输燃烧弹和其他炸弹。丘吉尔致电蒋介石表示正设法“协助增强国际空军，而使国际空军得以尽速以人员与器材供给中方”。^③

11月16日陈纳德告知宋子文，“新加坡远东地区总司令已提议派一支布法罗中队，可能还有一支布伦海姆中队在我的指挥下进入中国”。^④11月17日，蒋介石获知新加坡与英国当局的决定，便正式告知陈纳德，并授权其参与组建一支英国志愿队，作为国际志愿队之一部，以“尽最大努力”。^⑤

三、国际志愿队的“难产”

国际志愿队的构想固然简易，执行速度却不快捷，归根结底还是英方并无十足的诚意，始终希望国际志愿队能为其所用，而非中国战场。由于日军进攻珍珠港而开启太平洋战争，国际志愿队的大前提消失，该部队也未能真正成行。

1941年11月15日，英国志愿队的组建第一次进入实质讨论阶段。陈纳德指出，“新加坡皇家空军准备接受其人员的辞职并允许他们加入该组织。是否有权向他们授予与美国人员相同的合同，并支付相同的工资。为此提供的资金是否

^① Memorandum by the Adviser on Political Relations (Hornbeck), 1941.11.3, FRUS, 1941, Vol. V, P.751.

^② Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, PP.179-180.

^③ 《英国首相邱吉尔自伦敦致蒋委员长告以正设法协助增强国际空军使其能尽速以人员与器材供给中国电（译文）》（1941年11月13日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编一对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第188-189页。

^④ *Message from Chennault*, 1941.11.16, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑤ *C. J. Chow to Chennault*, 1941.11.17, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

会以同样的方式提供？”^①根据新加坡远东总司令的提议，英方将派遣一支“布法罗”中队，另有一支“布伦海姆”中队待定。^②而中国驻英大使顾维钧，在与英国外长与航空部长交涉时，亦探知英方此时“仅言驾驶员，未提飞机”，认为英方仍无十足诚意。^③

11月19日，志愿队特别代表阿尔索普前往新加坡求援，有关英国志愿者的谈判也是其主要任务之一。根据阿尔索普汇报，“除1名中队指挥官和1名副官外，拟议的组织还包括1名医务官和25名飞行员，其中7名是中士飞行员”。^④英方仍认为布法罗中队尚未得到伦敦批准，问题核心在于美国志愿队能否将至少两个能够在三个月内维持运营的中队投入战场。^⑤在这种情形下，英国志愿队的前提是美国志愿队的可持续性，于是各方籍此加速对美国志愿队的备件援助。故而英国志愿队谈判也是美国志愿队援助项目的重要部分。^⑥

根据初步的协商结果，英国志愿队第一支布法罗中队，将有24架飞机、26名飞行员和大约120名地勤人员；第二支布伦海姆轰炸机中队，则有12架飞机，飞行员与地勤人员数量将与第一支相同。^⑦志愿队员的待遇问题与合同协议，成为谈判下一阶段的焦点。1941年11月20日，鄱雷与英方相关人士商讨合作事宜。首先双方讨论在英国或其他地方继续支付家庭津贴、家属津贴、拨款、汇款等问题。鄱雷认为中央飞机制造厂在各地都有汇款合作业务，此事不成问题；其次，关于志愿队员伤残抚恤问题，鄱雷则认为美国志愿队是有保险合同，故英国志愿者需要进一步磋商；在薪金问题上，鄱雷指出如果待遇高于普通员工可能招致不满，要尽量保持统一；而且只有真正的飞行员，才能享有美国志愿队飞行员的待遇。最后双方达成合同的初步意见。^⑧

^① *Telegram from R. C. Chen, Message from Chennault*, 1941.11.15, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^② *Message from Chennault*, 1941.11.16, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ 《驻英大使顾维钧自伦敦致外交部报告访英外长商谈关于空军驻华事之谈话情形电》（1941年11月18日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第189-190页。

^④ *Daily 1941.11.19, Record of Mission to Singapore*, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^⑤ *Daily 1941.11.19, Record of Mission to Singapore*, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^⑥ *Alsop to T. V. Soong*, 1941.11.20, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^⑦ *Chennault to R. C. Chen for T. V. Soong*, 1941. 11.21, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^⑧ *Note on Meeting between C. A., ORG.2, ORG.5, and Mr. W. Pawley*, 1941.11.20, Chennault Papers, Box 4,

关于中央飞机制造厂与英国远东军的谈判,空军部将根据远东司令部或空军指挥官的决定,出借这些飞机和设备;空军部根据协议释放某些人员供中央飞机制造厂雇用。双方达成条款如下:

1. 空军部同意租借这些飞机和设备,这些设备可能由远东总指挥部或空军指挥官和公司(即中央飞机制造厂)归还或更换。
2. 空军部应释放由空军指挥官决定由本公司雇用的人员,而本公司应与每一人员单独或个别签订协议,根据其协议中规定的条件雇用该等人员。
3. 交付飞机和设备的日期和地点由航空指挥官指定。由空军指挥官指定的人员释放和开始聘用的日期和地点。
4. 公司应空军指挥官或其代理人的要求,在不另行通知的情况下终止和释放人员或其中任何人员,并应将他们送回空军指挥官确定的地点,不得有可避免的延误。
5. X 应是空军指挥官的代理人,与空军指挥官的通信以及由空军指挥官进行的通信应通过 X 进行,并且公司应允许 X 在个人负责人员时行使纪律。
6. 除个别协议第(5)、(6)、(10)条规定的原因外,公司不会终止员工的雇佣关系。
7. 公司应向员工的亲属和受抚养人支付或安排向他们支付由空军指挥官随时指定的金额,无论他们在哪里,公司应从他们的月薪中扣除所支付的金额,并应按照要求的方式向员工和空军指挥官提供扣减金额的账目。
6. 本公司同意承担由寡妇和/或孤儿抚恤金、残疾抚恤金和/或酬金以及以后由本公司和空军指挥官共同确定和商定的类似费用所产生的 non-effective 费用的所有经济责任。
9. 公司同意根据航空指挥官的要求,将员工的伤亡或事件(如死亡、受伤、危险疾病等)通知航空指挥官和作为员工法定代表人的其他人。
- 10、公司应保证上述供应等。^①

经英方默里与鄯雷同意,双方拟定英国志愿队员合同草案。^②11月24日,宋子文收到鄯雷从马尼拉打来的电话,获悉英军希图通过中央飞机制造厂与英国

Folder 11.

^① *Colateral Agreement*, Chennault Papers, Box 4, Folder 11.

^② *Agreement (As agreed by Group Captain Murray and Mr. Pawley)*, Chennault Papers, Box 4, Folder 11.

志愿者签署招募合同的决定。^①11月27日宋子文正式授权鄱雷，令其在“陈纳德上校的指导下与布鲁克·波帕姆或其代表签订合同，以与美国人员非常相似的薪资水平雇用英国皇家空军人员”。^②

英方最终决心将所属一部分空军加入国际志愿队，但其在使用原则上，仍有自身的设想。在联合作战的原则上，布法罗中队有三大条款：第一，除联络官Watts上尉将隶属于该集团外，不会对其附加任何条件；第二，布法罗中队永远不会分裂，只被允许作为“完整”的中队服务；第三，布法罗中队的成员将在英国和日本之间的战争中恢复他们以前的服务。^③

英方对开战的部署期望，则强调集中所有可用于防御仰光的追击力量的重要性。布鲁克-波帕姆计划是把驱逐机中队留在明格拉顿机场，并将轰炸中队转移到另一机场（可能是塔沃伊，可近距离攻击泰国敌军基地）。他继续表示，希望美国志愿队的一支中队能够填补英国皇家空军轰炸中队在明格拉顿留下的空缺，另外两个中队将转移到位于明格拉顿以北约20英里处的新机场。^④不过布鲁克-波帕姆也小心地强调他没有任何“指挥”美国志愿队的愿望，他的建议仅仅是美国志愿队应该成为战斗机组的一部分系统，并与总体战略计划联系起来，但美国志愿队仍是个独立的单位。^⑤

英方始终坚持一支完整中队雇用的要求，颇使陈纳德犯难。他指出，“英国坚持接受一支驱逐中队完整的16架飞机与208名人员，相比下美国部队54架飞机仅需280名人员，而英方还坚持召回整个部队的权利”。此举在陈纳德看来，会“支付更昂贵的费用”。^⑥

对于英方这种使用原则，中国高层并不在意。12月1日，蒋介石向马格鲁德请教英国志愿队的进度，马格鲁德表示“将来志愿军派遣以后，如英日开战，仍须调回英国，改编为正式空军，其时英国空军自当与中国合作，并利用中国机

^① T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.24, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^② T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^③ Daily 1941.11.19, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^④ Daily 1941.11.24, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^⑤ Daily 1941.11.24, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.

^⑥ Chennault to R. C. Chen, 1941.12.3, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

场，此无问题，如英日不致战争，则派遣英志愿军来华，亦必使知其任务，无异为英国作战”，而蒋介石只望能快速实行，并不在乎细节问题。^①12月3日，蒋介石更在日记里焦虑写下“问英空军志愿队究竟来否”^②，足见其期盼之深。

12月3日，陈纳德表示，“英国志愿队的谈判进展缓慢，因为尚未收到空军部的授权。英国人坚持要把所有人员包括在整个中队中，这将比美国单位增加更多的工资支出”。^③为此，负责志愿队项目的最高负责人宋子文表示，“鉴于确保英国积极参与至关重要，请接受他们的条件”^④，授权陈纳德“不计成本地按照英国的建议带走所有人员，包括整个中队”^⑤

作为发起援助的一方，蒋介石深知计划执行之缓慢，故希望有更多“提前量”，他指出“中英合作办法之实施，毋须等待英日开战之后，事先必须准备，否则将无济于事。日本不进攻云南则已，如攻云南，英国必须以空军援我。盖就敌我之装备而言，敌人如进攻云南，英国驻防新加坡之空军不来助战，则日军之略取昆明，非不可能。彼时中英间之联络已被敌人切断，根本上无从合作”。^⑥

12月7日日军偷袭珍珠港，太平洋战争全面爆发，英国志愿队尚未加入中国空军，即因合作协议而回归英军。按照先前合作精神，美国志愿队反倒加入到保卫缅甸作战中来。从英军援助美国志愿队，到共同协商英国志愿队组建国际空军，都是中英空军合作的关键部分。双方能从“中立”状态步向“盟友”，志愿队项目是重要的载体与促进剂。

回顾英国飞行员参与增援的国际志愿队方案，可见其执行并不容易。一方面英国对国际志愿队的“诚意”与美国志愿队备战状况绑定，英方不愿做“亏本买

^① 《蒋中正与麦克鲁德谈话纪录：美国协助训练中国空军问题等》（1941年12月1日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00032-081。

^② 《蒋介石日记》（手稿本），1941年12月2日。

^③ *Telegram from Chennault*, 1941.12.3, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^④ *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.12.5, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^⑤ *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.12.3, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑥ 《蒋委员长在重庆接见英国驻华大使卡尔、英国使馆陆军参赞戴尼斯讨论中英军事合作办法之实施及空军志愿军之派遣等问题谈话纪录》（1941年2月10日），秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，第140页。

卖”。而当英日开战之际国际志愿队即返回英军，故其在中国战场参战的概率本身就不高。可见“国际志愿队”方案远不如英国对志愿队备战训练的支持程度高，其战略意义亦不如夭折的第二志愿队。而从组建的过程可见，美国志愿队的成功反而是国际志愿队得以推进的前提，正如宋子文所表示“美航空志愿队，开支浩大，招募困难，俱系事实，但英国现由星加坡拨两队参加，不能不归功该队之成立。将来作战成绩，虽未可逆料，然国际视听、政治影响，则所关重大”。^①英国对于志愿队项目支持的两面性，以及美国志愿队项目对中美英在远东军事合作的积极影响，都值得从大历史的角度深入探讨之。

^① 《宋子文致蒋介石报告美航空志愿队开支浩大电（1941年11月22日）》，吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，第132页。

第六章 志愿队民间运营模式与组建的中止

美国志愿队组建活动的结束，一般以珍珠港事件爆发志愿队参战为止。^①本文认为，在决定组建活动结束的关键点上，中央飞机制造厂民间运营模式的结束以及“第二志愿队”的改编更具标志性。陈纳德与鄯雷在美国志愿队组建过程中地位之争，不仅影响志愿队参战后的运营情况，更影响战后对于志愿队组建叙事。

中央飞机制造厂自1941年4月15日起是美国志愿队项目“法理”的执行机构。在过往研究中，中央飞机制造厂的重要性被大大低估，仅被视为“空壳”或“白手套”。中央飞机制造厂及背后的联洲航空公司，均由美国商人鄯雷主导，其与陈纳德均为抗战以来美国在华推动航空事业的代表。然而鄯雷与陈纳德素有分歧，多有龃龉，这使得中央飞机制造厂与美国志愿队的运营呈现“令出多门”之象。太平洋战争爆发后，中美正式走向军事同盟，由中央飞机制造厂担任“非官方军事承包组织”已不合时宜。鄯雷与陈纳德歧见不断，最终退出志愿队项目，而陈纳德自此确立在志愿队中独一无二的地位。随着第二志愿队接受改编，第一志愿队的后续补充计划皆告中止，美国志愿队民间运行模式走向终结。

参战后的美国志愿队取得巨大成功，在各方共同宣传下，获得“飞虎队”的美名。1942年7月，美国志愿队被改编入美国陆军航空队，广义称呼的“飞虎队”一直延续至战争结束。美国志愿队战前的筹建工作，为中美战时军事合作奠定重要基础。

第一节 联洲公司、中央飞机制造厂与志愿队的组建运营

陈纳德参与美国志愿队项目之际，其“资本”一为个人技能（对驱逐机等空军战术的独特见识），二为中国高层的信任与赏识。然除此之外，他并无其他“稀缺资源”，更无法“单枪匹马”搭建一支生力军。鄯雷身为联洲航空公司总裁，中央飞机制造厂的美方话事人，其与各国政要的合作渠道以及掌握的工厂资源，成为中美两方在志愿队项目中不得不选择的合作对象。随着志愿队项目的推进，陈纳德作为志愿队的指挥官“顺理成章”地掌握着组织运营主导权；鄯雷与中央

^① 尤金妮·巴肯的《少数给中国的飞机》，谈及“美国志愿队”诞生过程，即以珍珠港事件为收尾。

飞机制造厂，仅是志愿队项目的服务部门，而无决策之权。这种“落差”，导致陈纳德与鄯雷在运营上，既有合作，亦有矛盾。

一、北得辛合同事件与鄯雷、陈纳德的矛盾源起

鄯雷与陈纳德，本来均为美国在华航空事业之代表，且一为商人，二为教官，并无交集。然而空军发展，其核心在于飞机的购置，而飞行的型号选择，则成为“商业利益”与“军事利益”的交汇点。鄯雷、陈纳德因出发点不同，在北得辛（A. L. Patterson，又译帕特森）合同事件中走向对立，影响二人后续合作关系。

北得辛合同事件发生于 1939 年，正处在中美两国飞机贸易转变的关口。中方在发展空军与购机业务上，擅长分散投资的技巧，联洲公司副总裁布鲁斯·莱顿曾指出“中国人喜欢挑拨供应商与供应商之间的关系——一个国家与另一个国家之间的关系，或者一个美国人与另一个美国人之间的关系”。通过 1939 年春夏两季的飞机谈判，蒋介石、孔祥熙等中国高层选择让美国商人在飞机订单上“竞标”。^①

1939 年 2 月 8 日，陈光甫签署美国进出口银行和世界贸易公司之间的协议，为中方提供 2500 万美元信贷，即“桐油贷款”。^②但美国明确表示这笔资金不能用于购买军用飞机，因此中方在向美国航空制造商谈合同时，还得考虑购机的经费问题。^③彼时中国航空贸易市场主要是飞机的销售和组装，几家美国航空公司的授权代理相互竞争，也同其他外国厂家竞争。有报道指出，部分飞机型号中方没有仔细检查，无法确保购买的飞机符合规格，故而经常购买到“不需要的”或“废弃的”型号。^④因此中方需要提升飞机的质量与数量，参与此次“竞标”的包括鄯雷与北得辛（A. L. Patterson，今译帕特森）。

鄯雷与中国有着长期的合作，是联洲公司的总裁，柯蒂斯·莱特公司在中国的经销代理，中央飞机制造厂的负责人。而北得辛是代表美国钱斯-沃特（Chance

^① Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, P.195.

^② Arthur Young, *China's Wartime Finance and Inflation 1937-1945*, P.103

^③ 'Acting secretary of state (Benjamin Sumner Welles), telegram to chargé d'affaires in China (Peck)', 1939.3.21, FRUS, 1939, Vol. III, PP.744-745.

^④ Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, PP.57-58.

Vought) 和其他飞机公司在中国的联合航空公司 (Consolidated Aviation) 的负责人。尽管鄱雷在中国经营多年, 北得辛相比有两个重要的优势。第一, 鄱雷长期以来与孔祥熙走得过近, 这引起宋美龄等人的反感, 蒋介石也担心把所有飞机都交由一方的隐患。^①其次, 北得辛推荐的机型得到陈纳德的支持——陈纳德向中方推荐谢夫斯基 P-35, 认为这是单座战斗机中唯一“具有足够的速度、射程和火力”, 最远可达上海的日军基地。^②

为解决中国政府的购机经费问题, 需要给中方安排贷款, 北得辛首先接触大通银行 (Chase National Bank) 和国家城市银行 (National City Bank), 遭到这两家美国银行的拒绝后, 北得辛找到英国资本汇丰银行, 并成功地与之进行信贷安排。^③1939 年 2 月 24 日双方签订购买飞机的贷款协议;^④3 月 25 日, 孔祥熙与北得辛签订购买合同, 价值 883 万美元的合同, 包括 50 架瑞恩教练机, 20 架瑞恩高级追击教练机, 50 架北美基础教练机, 25 架钱斯-沃特俯冲轰炸机, 以及陈纳德想要的 54 架谢夫斯基 P-35。该订单包括 20% 的备件, 25% 的合同以现金支付, 其余部分在 30 个月内分期付款。^⑤

北得辛合同最终未能履行, 其中最关键的因素便是鄱雷与联洲航空公司的介入。^⑥从孔和北得辛谈判开端, 鄱雷就一直试图阻止合同签署。1939 年 2 月, 他同样向中方提出一项贷款计划, 用于购买柯蒂斯-莱特公司的飞机。贷款总额为 1170 万美元。鄱雷合同中, 中国政府可全额使用贷款, 而北得辛合同则无此条款。^⑦

^① Arthur N. Young, *China and the Helping Hand, 1937-1945*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1963.

^② Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.98.

^③ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.269.

^④ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.285.

^⑤ 'Chargé d'affaires in China (Peck), telegram to secretary of state', 1939.3.28, FRUS, 1939, Vol. III, P.745; Anthony R. Carrozza, William D. Pawley: *the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.57; 《我向美厂订购, 大批飞机》, 《申报 (香港)》1939 年 3 月 31 日第 3 版、

^⑥ 有关北得辛合同的详尽档案, 可见 *China Airmotive Company (中国航空机械贸易公司) 1938-1941*, H. H. Kung Papers, Box 92, Folder 19-26.

^⑦ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.270.

鄱雷“攻击”北得辛没有能力履行合同，并指控北得辛合同中飞机的单价比美国政府采购价还高。当汇丰银行得知这些传言后，便试图退出与合同有关的信贷安排。^①北得辛合同中的主力机型塞弗斯基 P-35 的性能也遭到“质疑”，陈纳德也因推荐而受到“非议”。美国武官麦克休受此影响，对陈纳德抱有敌意，有谣言说陈纳德本人从出售的飞机中收取佣金。^②

孔祥熙委托身处美国的陈光甫与李国钦调查合同细节，发现不少纰漏，^③其中包括严重的金融问题，以及报价高于美国出厂价等方面。^④北得辛合同背后牵扯到中方空军高层的腐败问题。宋美龄当时身为航委会主任秘书，指派澳洲籍航空顾问迦内·马里（Garnet Malley）调查内情，马里查出北得辛提高价格数倍卖给国民政府，再从中收取巨额回扣；航空委员会主任周至柔以及宋霭龄在飞机采购上都参与收取回扣。^⑤麦克休给华盛顿的详细长篇报告则表明，这场风波受到宋子文和孔祥熙之间的竞争的极大影响——宋子文支持陈纳德，而孔祥熙则与鄱雷合作。^⑥

1939 年 5 月 20 日，孔祥熙与鄱雷签署一项新协议，中国政府将以 450 万美元从联洲公司购买 100 架柯蒂斯·莱特飞机，而替代北得辛合同。美国国务院试图维持北得辛合同，敦促中国政府履约，制止鄱雷的“不正当竞争”。^⑦5 月 23 日美方与孔祥熙交涉，孔祥熙反而指出美方援助的不厚道，指出中方与一家美国公司的交易，却需要英国银行的资助，而美国政府给予的商业信贷不仅不能用于购买军用飞机，甚至连民用飞机也不能购买。^⑧1939 年 9 月，陈光甫和北得辛的最

^① Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.271.

^② Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.98.

^③ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.21.

^④ Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.287.

^⑤ 李台珊（Laura Tyson Li）著，黄中宪译：《宋美龄》，台北：五南出版社，2010 年，第 143-145 页。

^⑥ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.99.

^⑦ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, PP.271-273.

^⑧ Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, P.273

后谈判陷入僵局。^①中国最终取消全部合同,但仍同意根据北得辛提供的合同购买部分教练机。^②

北得辛合同在中美航空合作中产生不少的影响。尤其是两位对中国空军有重要影响的陈纳德与鄱雷之间,产生隔阂。陈纳德指责鄱雷的商业策略“有效地排除了所有竞争”,认为“一家独大”并不利于中国空军发展。^③至于陈纳德关于阻止竞争的观点,鄱雷则指责陈纳德偏袒他人。^④为进一步指责陈纳德,鄱雷散布谣言说陈纳德从北得辛的合同中得到一笔费用。^⑤鄱雷对陈纳德的指控更激怒了陈纳德,他觉得“我的推荐不会局限于他卖的飞机”。^⑥

由于北得辛合同的失利,使部分美国顾问认为中方失去购机的良机。杨格认为在这件事上,航空委员会的人和其他高级官员存在懈怠和无知的问题。美国飞机销售商之间的竞争,导致其在国民政府内部的支持者的争斗。^⑦在北得辛合同事件中,鄱雷的介入使得美国政府对其有了不少偏见。1940年12月5日,当时中方向美国寻求飞机订单时,中方顾问杨格向美方表示中方更希望直接与飞机制造商打交道,而不通过中间商,基本指向联洲航空公司的鄱雷。^⑧在100架P-40驱逐机转让合同事件中,中方多数倾向不支付鄱雷佣金。^⑨联洲公司另一重要人物莱顿没有太多负面形象,这使得莱顿成为联洲公司与美国政府合作的重要代表。

在志愿队计划执行初期,鄱雷和陈纳德对彼此合作都不热心。鄱雷告诉诺克斯,他与陈纳德的分歧较大,合作几乎不可能。杨格和麦克休劝说两人搁置个人敌意,由鄱雷处理行政事务,而陈纳德负责军事事务。在与两人就许多细节进行

^① Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, P.290.

^② 《王承斌、王家骥就联成公司案呈孔祥熙》(1939年9月28日), H. H. Kung Papers, Box 94, Folder 12.

^③ Chennault to Burdette S. Wright, 1938.12.13, James M. McHugh Paper, Box 2, Folder 14.

^④ Jack Samson, *The Flying Tigers: The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, P.165.

^⑤ Anthony R. Carrozza, William D. Pawley: *the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, P.56.

^⑥ Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, PP.99-100.

^⑦ (美)阿瑟·N·杨格:《抗战外援:1937-1945年的外国援助与中日货币战》,第145页。

^⑧ Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, P.64.

^⑨ 详见本文第二章相关内容。

密切接触后，杨格作证说，“在各方面都遇到了最大的善意”。^①

蒋介石与宋子文对鄱雷负责招募亦有不同态度，宋子文向蒋汇报招募志愿队由中央飞机制造厂鄱雷负责时，^②蒋介石指出鄱雷“代募义勇队是否可靠，政府应派员主持”。^③宋子文则解释仍用鄱雷“代募，惟挑选人员由陈纳德主持”。^④鄱雷与陈纳德在美国志愿队计划上的合作，既是中美双方对两者能力的重视，也因彼此的“宿怨”而埋下偏见与分歧的种子。

二、中央飞机制造厂的运营保障

本文前述章节，均提到不少联洲公司以及中央飞机制造厂为美国志愿队组建与运营提供的相关服务。本节将对联洲公司、中央飞机制造厂相关活动，再做简单梳理与归纳。

1941年3月下旬，中央飞机制造厂总装主管萨金特（A. J. Sargent）和80名中国工作人员和工人（包括计时员、会计等）从垒允被派往仰光，为中国航空委员会组装瑞安（Ryan）教练机，并为P-40的到来做好准备。4月和5月期间，联洲公司与中央飞机制造厂提供的人员承担所有美国志愿队建设的准备工作。在中央飞机制造厂方看来，4月15日被视为参与志愿队事务的起点。^⑤当时的工作人员由三人领衔：爱德华·鄱雷（E. P. Pawley）、丹·古利（Dan Gourlie）和波里特（Porritt），总员工人数约为20至22人。中央飞机制造厂的亨特于5月从美返回后，也将大部分时间用于美国志愿队活动。^⑥

在第一批美国志愿者小组抵达之前，中央飞机制造厂已经做了大量准备工作。包括通过谈判协商以租用英国空军机场和机库。此外还与英国空军达成协议，由英军提供办公楼、营房、电灯、电力、水和其他便利设施，使一群美国人得以在

^① Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.116.

^② 《宋子文电蒋中正募航空义勇队事由中央制造厂潘雷代募现正积极进行中》（1941年3月21日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-004

^③ 《蒋中正电宋子文注意潘雷代募义勇队是否可靠政府应派员主持》（1941年3月23日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-070200-00009-084

^④ 《宋子文电蒋中正航空义勇队仍用潘雷代募惟挑选人员由陈纳德主持》（1941年3月25日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-020300-00025-005

^⑤ C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^⑥ C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

东吁居住。^①从7月起,联洲公司和中央飞机制造厂人员在仰光陆续接待分批到达的美国志愿队小组。接待工作包括处理所有个人行李通过海关、获得个人持枪证和相机许可证、在酒店预订房间、租用火车车厢将人员和行李运送到东吁,以及支付抵达时应支付的工资和费用。^②

除此之外,中央飞机制造厂还在明格拉顿机场建造一个机库和几个有遮盖的区域,以便P-40的组装工作可在整个雨季继续进行。所有使东吁全面投入运营所需的当地采购都是由中央飞机制造厂仰光办事处进行的。由于美国志愿者多数不习惯国外生活,中央飞机制造厂员工花费大量的时间和精力来满足美国志愿队抵达后提出的个人要求。^③换言之,中央飞机制造厂仰光办事处,承担着后期中国战地服务团在昆明接待美国志愿队的相同任务。

此时中央飞机制造厂与志愿队的重要矛盾,便是因缺乏备件无法维修而多次受到批评。亨特指出,美国志愿队飞机的备件采购从未由联洲公司或中央飞机制造厂负责,所有备件均由中国政府各机构采购,中央飞机制造厂方面一直认为任何这方面的批评都是不公平的。^④亨特指出,要公平看待联洲公司与中央飞机制造厂的贡献,他相信至少95%的P-40维修工作都是由中央飞机制造厂人员完成的,一度有四个独立的团队在缅甸工作,以处理因各种迫降而导致的坠机事故。许多飞机在坠机现场进行维修,安装新的起落架、翼板、尾翼等。在某些情况下,它们在坠机地点被拆卸,随后装上拖车和卡车,运到进行维修工作的中心位置;如果飞机损坏严重,则会被带到垒允进行大修。^⑤

1941年9月1日,在仰光联洲公司办公室召开会议,旨在讨论并在要求装配100架P-40的合同下,使联洲公司的责任和义务一致。因为这些细节没有涵盖在4月15日的合同中,而从这份备忘录中,亦可探知联洲公司与中央飞机制造厂在美国志愿队运营中所承担的责任。^⑥

^① 该部分详见本文第三章第三节。

^② C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^③ C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^④ C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^⑤ C. W. Hunter to John B. Nason, 1942.11.13, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^⑥ Appendix XI, Copy, 1941.9.1, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 10.

- (1) 所有技术解决方案和人力均由联洲公司提供并支付费用。
- (2) 联洲公司提供装配工具。
- (3) 联洲公司承诺提供必要的土地、机库、仓储设施和其他必要的固定设施，并由联洲公司支付费用。但可以理解的是，在装配计划结束时，联洲公司将从中央飞机制造厂纽约特别循环基金中偿还这笔费用。
- (4) 双方理解，根据合同，货物从轮船运到码头以及从码头运到集结点的运输均由政府承担，但该运输的总体监督将由联洲公司免费承担。双方理解，装配地点将构成联洲公司正式交货的地点。
- (5) 当在组装点打开箱子时，联洲公司负责检查短缺和损坏情况，并将上述费用报告给保险公司、柯蒂斯-莱特公司和世界贸易公司以及航空事务委员会驻仰光的代表。如果是短缺，联洲公司作为柯蒂斯-莱特的代理商将立即采取措施，以柯蒂斯-莱特的名义替换短缺。如缺货已投保，应立即通知世界贸易公司，以便从通用公司获得缺货，以便立即更换。如果在运输过程中发生了损坏，将通知保险公司和世界贸易公司，如果保险公司在缅甸有代表，将要求该代表检查损坏的部件。
- (6) 联洲公司负责将飞机交付给第一美国志愿队的飞行员和航空委员会指定的其他飞行员，进行组装和飞行测试。飞机起飞前装上船的汽油和机油费用由中国政府承担。
- (7) 迄今为止，飞机滞留费已高达 50000 至 75000 卢比，滞留费的产生原因是卸货设施和起重机不足以将货物从飞机装上卡车，部分原因是仰光的卡车和拖车数量不足。.....
- (8) 在与陈纳德上校和航空委员会的其他成员以及联洲公司的成员讨论后，由于大批飞行员尚未抵达仰光，决定最好将其中的 30 至 40 架飞机保存在原来的箱子里，待其他飞行员抵达后再组装。鉴于上述情况，兹建议立即通过纽约联洲公司电告世界贸易公司，通知其目前尚未组装的飞机的数量，并告知其应投保的上述飞机的位置。
- (9) 100 架通常称为 P-40 的 81A 鹰式飞机的保险范围。据了解，任何可能由联洲公司购买的涵盖飞机飞行测试的保险，或任何可能由联洲公司或其子公司购买的其他保险，都包括 100 架 P-40。据了解，由于上述飞机的任何损坏而收取的任何款

项，即使由联洲公司收取，也应由中国政府负责，并应立即支付给中国政府。

(10) 我们知道，需要额外的备件、材料和其他物品来维护和操作 100 架 P-40，会议成员一致认为，为了加快这一进程，钱昌祚上校将向仰光联洲公司订购上述材料或设备，以电报形式发往纽约。上述订单的副本将通过仰光复兴 (Foo Shing) 贸易公司提供给世界贸易公司。联洲公司将立即订购上述材料或设备，并在宋子文先生批准后，从中央飞机制造厂纽约特别循环基金中筹集上述材料或设备。

1941 年 9 月 8 日，鄱雷向宋子文详细阐明 P-40 和其他尚未到达的飞机的维护、大修和修理构成最大的问题。^①鄱雷首先指出垒允附近的机场未曾动工，“即使在最有利的条件下”，也需要三到四个月的时间才能让机场准备好投入使用。因此鄱雷建议莱顿与宋子文会面，建议将垒允工厂的准备工作交由中央飞机制造厂。鄱雷认为他们与缅甸总督有着“充分合作”，缅甸政府在境内建设的两三个新机场，中央飞机制造厂都可从其工程部获得确切的规格和成本。鄱雷认为陈纳德对志愿队项目的评估过于“悲观”，他认为当前所取得的成就比陈纳德设想的要多得多。他指出爱德华·鄱雷与英缅当局的合作，不仅提供两个机场和建筑物，而且协助联洲公司在仰光机场获得土地和建造小型建筑物，以便组装和测试飞机。^②

当然，鄱雷依旧指出当前工作缺少必要的物资，如装配工具、拖车、汽油车、飞机和发动机备件、弹药、降落伞和许多其他类似物品的延误。鄱雷指出麦克阿瑟向志愿队运送 500 万发 0.50 口径子弹和 100 万发 0.30 口径子弹。用于运输飞机和设备的拖车已经在仰光建造，并且仍在建造中。上周，几辆汽油卡车抵达仰光，中央飞机制造厂也借出一些工具。缅甸承包商正在根据 PWD 的计划和规格建造营房和机库。鄱雷指出，这是在罗伯特·布鲁克-波平爵士的要求下以这种方式进行的，故而困难正在一点一点地被克服。^③

9 月 27 日鄱雷与陈纳德的会面，就周转基金问题与钱昌祚等一起讨论。在鄱雷的建议下，陈纳德向钱昌祚提交书面申请，要求中国当局立即拨付 20 万卢

^① W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.9.8, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^② W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.9.8, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.9.8, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

比,此后每月补充 15 万卢比,作为志愿队的开支经费。陈纳德认为志愿队在地方的开支急需这笔资金,而鄱雷根据涉及使用美国租借资金的协议,不能使用租借资金款项,因此必须由中国政府提供这笔外汇。^①

除此之外,鄱雷也参与志愿队其他事务的讨论。例如志愿队副指挥官格林劳要求鄱雷加快汽油和润滑油的运输,否则志愿队不得不从皇家空军当地仓库借用。鄱雷表示,石油和汽油必须用卢比兑换购买,目前已向石油公司欠了巨额账单,这个问题必须等到卢比周转基金问题解决后才能解决。关于坠毁飞机残骸,经由鄱雷和钱昌祚讨论,决定不按照原计划将废铝提供给缅甸的英国当局,废铝可被送往垒允工厂。鄱雷还同意查明购买机枪瞄准具等事项,加快交货速度。^②

三、“民间运营”的经费、人事与限制

美国志愿队的运营保障,皆由中央飞机制造厂开支;而中央飞机制造厂的经费来源,则由中方所设特别基金予以保障。这从经济层面,决定志愿队项目的执行架构。中央飞机制造厂,作为联洲公司与中国合营的制造商,本以生产飞机与零件的利润为运营保障。然而参与志愿队项目后,其一切运转皆仰赖中国政府支付,经费的不充足,是后来联洲公司仰光办事处难以维系的重要原因。^③

当志愿队员抵达远东后,中央飞机制造厂的开支明显增大。7月7日,中央飞机制造厂的循环基金余额已减少至 233854.35 美元。^④根据 1941 年 4 月 15 日的协议,循环基金必须要保证在 250000 美元以上,故由中国代表尹仲容向中国银行提请转账补充。^⑤7月17日,循环基金余额为 189939.17 美元^⑥,尹仲容则要求中国银行向欧文信托公司存入 210000 美元,使总额达到 400000 美元,避免频繁报销。^⑦

^① *Memorandum: Visit of Mr. William Pawley*, 1941.9.27, Chennault Papers, Box 4, Folder 11.

^② *Memorandum: Visit of Mr. William Pawley*, 1941.9.27, Chennault Papers, Box 4, Folder 11.

^③ *R. W. Bonnella to T. V. Soong*, 1941.12.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^④ *K. Y. Yin to Bank of China*, 1941.7.8, China Defense Supplies records, Box 27, Folder 9.

^⑤ *K. Y. Yin to Bank of China*, 1941.7.8, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.82, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^⑥ *K. Y. Yin to Bank of China*, 1941.7.17, China Defense Supplies records, Box 27, Folder 9.

^⑦ *K. Y. Yin to Bank of China*, 1941.7.17, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.75, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

除设在纽约账户的特别循环基金外,由于缅甸方面开支愈加频繁,9月5日鄱雷致信奥尔德沃斯,请求宋子文授权将40000美元从特别循环基金转移到仰光办事处的循环基金,以支付正在记录的杂项货物的关税、手续费、中央飞机制造厂的杂项采购和支出,以及仰光的建筑费用。鄱雷提出,还需要5万美元用于支付志愿队用于训练时的燃料油。^①还有一些开支,多用卢比结算,11月6日宋子文应周至柔要求,指示每月向欧文信托公司的循环基金项目存入200000卢比,用于支付在缅甸期间美国志愿队的工作费用。^②11月26日,陈纳德紧急要求周转基金400000卢比用于支付自7月以来在当地购买的燃料油工具和材料产生的账单,^③宋子文即于次日批准发放。^④截止12月9日,向中央飞机制造厂仰光办事处共转账60万卢比,其中20万卢比通过国民城市银行,40万卢比通过中国银行。又向中央飞机制造厂仰光办事处转账98500美元,向香港办事处转账20000美元,全部供美国志愿队使用。^⑤而陈纳德对这笔经费也是非常谨慎,他交代下属“在为任何目的支付资金时,请小心谨慎,在每种情况下都获得经过适当认证的收据”。^⑥

除垒允工厂的维修团队外,中央飞机制造厂在统筹项目运营上,亦有不少机构与人事参与其中。由于经费支出受到宋子文及其代表的监督,人事权限亦受到限制。首先便是负责招募工作与人事关系的纽约办事处,该部门在志愿队招募工作后期发挥着重要的文书与档案整理工作。1941年8月15日,奥尔德沃斯致宋子文,纽约办事处有必要雇用5名额外的人员来协助工作。^⑦对于新聘人员问题,中方驻纽约办事处代表尹仲容指出,按照宋子文的指示,须在实际雇用人员前与之沟通以获得批准。^⑧其意不准“先斩后奏”,这也是宋子文希望“抑制”规模,

^① W. D. Pawley to CAMCO, 1941.9.5, China Defense Supplies records, Box 27, Folder 9.

^② T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.6, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^③ Telegram from R. C. Chen by Chennault, 1941.11.26, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^④ T. V. Soong to R. C. Chen, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑤ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.12.9, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑥ Chennault to J. M. Williams, 1941.12.8, Chennault Papers, Box 1, Folder 16.

^⑦ Richard Aldworth to T. V. Soong, 1941.8.15, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.68, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^⑧ K. Y. Yin to Richard Aldworth, 1941.9.4, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.52, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

控制“支出”的运营思路。10月6日,奥尔德沃斯指出,由于志愿队在缅甸训练事故引起的伤亡,涉及到员工的保险问题。“由于与该项目相关的大量文书工作,会计部门无法快速准确地处理这些保险费的支付,而在阿姆斯特朗中尉的案例中,他的10000美元保单几乎失效”,奥尔德沃斯希图招募两名新员工,并指出“由于情况的紧急和速度的需要,我冒昧地雇用这些人,相信你会立即授权”。^①然而宋子文认为“在现有6名全职员工和7名兼职员工的情况下,不应再增加员工”,不认可为保险问题而增聘人员。^②10月21日,为让自己充分了解美国对中国的航空人员招聘计划,宋子文安排博纳瓦勒(R. W. Bonneville)担任其与纽约办事处之间的联络官。^③博纳瓦勒随后对中央飞机制造厂纽约办事处进行彻底考察并撰写报告,^④此举大大加强宋子文对纽约办事处的人事控制,而奥尔德沃斯也向宋子文称赞博纳瓦勒在沟通中的作用。^⑤

1941年10月31日中央飞机制造厂纽约办事处的人事颇为复杂,其中12人作为中央飞机制造厂项目雇员,5人作为联洲公司雇员,但100%为志愿队项目工作,故由联洲公司向中央飞机制造厂收取费用;还有5人是兼职联洲公司与中央飞机制造厂工作,合计500美元工资开支。^⑥11月18日,奥尔德沃斯对目前招聘团队情况进行汇报,再次提出扩大人员的必要性,尤其需要处理保险问题的专职员工。^⑦奥尔德沃斯提到这些文职人员的重要工作内容:“平均每天收到来自申请人、参议员、国会议员、各州和地方当局、空军军官和其他军官军事人员的50封信——这些都必须以外交和及时的方式答复。陈纳德上校还在华盛顿时曾写信通知,那些关心的人希望每位询问、申请等都得到认真的关注和承认,以维护公众的善意”,“与个人有关的每一封信函都必须记录下来。对于相关部门——

^① Richard Aldworth to T. V. Soong, 1941.10.6, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.41, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^② T. V. Soong to Richard Aldworth, 1941.10.9, 《资源委员会与宋先生往来机密函件》, P.37, “国史馆”馆藏档案, 档号: 003-020700-1839

^③ T. V. Soong to Richard Aldworth, 1941.10.21, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 15.

^④ R. W. Bonneville to T. V. Soong, 1941.10.25, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 8.

^⑤ Richard Aldworth to T. V. Soong, 1941.11.3, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 15.

^⑥ Roster of CAMCO-New York Office Personnel, 1941.10.31, China Defense Supplies records, Box 31, Folder 1.

^⑦ Richard Aldworth to T. V. Soong, 1941.11.18, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

例如会计、保险、运输等，必须准确地保存在个人的文件夹中”，“这涉及大量的复制工作，因为一封信可能涉及多达十几个人……现在大约有 2800 个单独的文件，全部文件都必须仔细索引、交叉引用和准确归档”。^①

对于奥尔德沃斯的请求，宋子文只能部分答应其请求。12 月 2 日，宋子文在回信中指出，其原则是在不妨碍工作的前提下，尽量节约开支。他同意聘用保险专家的申请，但指出该项工作一经完成，即将解聘。^②

除纽约办事处的人事问题受到监督外，中央飞机制造厂在云南与缅甸工作的人事权限，也在宋子文与陈纳德的关注范围。1941 年 8 月 29 日，亨特向陈纳德汇报邝上校（Lawrence Kwong）在云南省工作所需的工程师、现场人员和办公室人员名单以及拟议的薪水。^③陈纳德对此的意见是，“邝上校将立即前往昆明，在那里获得资金和交通，进行初步调查并报告某些项目。如果报告获得批准并授权进一步开发，邝上校提议的人员将获得授权。如无进一步的工作指示，他将不需要配备特殊工程仪器的人员”。^④10 月 14 日，陈纳德致仰光办事处，认为邝先生聘用人员未经授权，且依据蒋委员长指示“禁止雇用中国人员以美元支付工资”。^⑤此时邝上校与一名李姓博士签约合作，以美元支付，^⑥该合同随即遭到陈纳德拒绝，指出“邝上校无权招聘人员并支付美金”。^⑦

按照志愿队组建前的分工，陈纳德专司部队训练与指挥之权，而鄯雷与中央飞机制造厂负责处理维修与行政事务。然而志愿队毕竟是军事职能至上的组织，一切事务皆应围绕提升其战力为准则。当陈纳德以各种要求中央飞机制造厂，提升维修、行政等事务的服务质量时，双方之间的矛盾与龃龉便不可避免。

陈纳德研究专家伯德指出，“随着行政问题占用他越来越多的时间，陈纳德不仅表现出对细节和长期规划的不耐烦和粗心，这些弱点可能会因为人员和设施有限而被原谅，而且还无法承认任何困难都是他自己的责任”。因此，陈纳德很

^① Richard Aldworth to T. V. Soong, 1941.11.18, China Defense Supplies records, Box 31, Folder 1.

^② T. V. Soong to CAMCO New York, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 31, Folder 1.

^③ C. W. Hunter to Colonel Chennault, 1941.8.29, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^④ Colonel Chennault to C. W. Hunter, 1941.8.30, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑤ Colonel Chennault to Central Aircraft Rangoon, 1941.10.14, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑥ E. P. Pawley to Chennault, 1941.11.7, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑦ Chennault to E. P. Pawley, 1941.11.7, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

快就与鄱雷和其他中央飞机制造厂人员发生争执。伯德认为,在这种情况下,陈纳德是很难对付的——他经常固执己见,有时不是故意装糊涂,就是痛苦地缺乏人际沟通技巧。陈纳德和鄱雷之间的关系不断恶化,陈纳德指责垒允工厂仍在制造大量的教练机出售给中方,并称鄱雷等人不愿在志愿队飞机上工作,是为了商业利益最大化。^①

12月15日,陈纳德向鄱雷表达对志愿队财务状况混乱的批评意见。他认为,迄今为止有38起志愿队员对薪水的投诉案件,至少有20%的工资账户存在差异。陈纳德言辞激烈地表示“无法理解为什么训练有素的办公室人员无法避免犯这么多错误”,“在中国工作的美国人对他们的工资非常敏感,而差异会立即导致士气低落”,“相当多的个人因保险单失效而遭受经济损失”。陈纳德直接向中央飞机制造厂的员工开炮,称“应该谴责或解雇造成这些差异的员工,而不是报告这些差异的人”。^②

对于陈纳德的批评,鄱雷只能回应称,人事支付混乱的原因是戈耶特(E. Goyette)在马尼拉丢失工资支票,由于没有记录支付表格,很难调整由这种混乱导致的所有差异。^③从这件事可以看出,由中央飞机制造厂负责美国志愿队的行政与财务等事务,在当时有限的交通与交流条件下,存在着十分巨大的沟通不便。这使得美国志愿队与中央飞机制造厂的管理团队从“空间”上渐行渐远。战时组织,以效率角度而言,前线指挥官必然要求更多的权限,鄱雷与陈纳德最终分道扬镳,也是这一原则的必然。

第二节 参战前后中央飞机制造厂与美国志愿队的分歧

随着志愿队备战状态的深入,陈纳德已不满足于中央飞机制造厂所提供的服务。为确保志愿队在入战后的运营与维修保障,陈纳德对鄱雷与中央飞机制造厂提出更高的要求。和陈纳德不同,鄱雷本人对志愿队的设想并没有“求胜心切”,而是以保证运营为前提。故而当中央飞机制造厂自身的运营,与志愿队相关事务不可兼得时,鄱雷面临“利益”上的取舍。太平洋战争爆发后,志愿队的

^① Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, P.129-130.

^② *Chennault to W. D. Pawley*, 1941.12.15, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^③ *W. D. Pawley to Chennault*, 1941.12.22, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

战争属性盖过一切需求，鄱雷难以维持个人、公司与志愿队事业的平衡，最终选择关闭联洲公司仰光办事处，以退出志愿队事业。而此举加深了陈纳德与鄱雷的固有矛盾，并深刻影响后世对志愿队组建的叙事结构，以及对陈纳德、鄱雷二人贡献的评议。

一、鄱雷的“价值”诉求

与陈纳德相比，鄱雷对志愿队的“价值”诉求并不唯一。他一方面希望能将自己的商业利益与志愿队的军事价值匹配与绑定，另一方面始终向旁人“证明”自己对志愿队有着重要作用。

1941年9月，中央飞机制造厂在垒允恢复全面工作。在此之前，工厂因遭日军轰炸，导致生产停滞。鄱雷于9月8日提出，当日军发现垒允复产后必将派机轰炸，他指出“鉴于此，我认为有两件事对于保护这一财产和保持工厂运转至关重要，不仅要制造新飞机，还要让工厂成为美国中队使用的大量飞机的大修和维修基地”。在垒允布防问题上，鄱雷并非军事人士，却提出诸多军事部署建议，例如“首先，在垒允建立一座高效的广播电台，该电台至少有一台主设备和一台辅助备用设备。该电台由美国第一志愿队的两名无线电工作人员操作”，“第二，18架P-40战斗机应在垒允驻扎……我几乎确信，只要有18架战斗机在这里执勤，轰炸袭击的可能性至少会降低95%”。鄱雷的理由也很充分，那便是“如果不能真正维持这一网络，就不可能有效率地工作，为该工厂的运营所花费的资金对中国政府来说将完全是浪费，而且还存在人员伤亡的风险，以及数百万美元的飞机损失”，“这些飞机和人员不仅可以保卫中国政府在垒允的财产，使该工厂能够有效地作为志愿队飞机的主要维修基地运作，还能制造29架截击战斗机，这对这一国防计划来说非常有价值”。^①当然，由于志愿队始终未能达到合适的备战状态，在太平洋战争前并未进入中国，因而也无法驻扎垒允。

中央飞机制造厂由于生产停滞，手上能交付的仅有3架CW-21歼击机，故而鄱雷希望由中国政府或志愿队将其购入。9月22日，鄱雷在重庆见到周至柔，

^① Letter from W. D. Pawley to Col. Claire Chennault re: re-activation of the P-40 factory, 1941.9.8, *Flying Tigers Collection*, Box 1, Folder 1. San Diego Air and Space Museum Special Collection.

得知陈纳德愿意得到这三架 CW-21, 他立马翻找先前准备的合同, 并且提出“这份合同的价格是 1939 年的报价, 尽管更换价值要高得多, 但我相信, 如果这些飞机立即投入使用, 对政府和自己都是有利的”。^①陈纳德对此表示赞同, 认为“使用柯蒂斯 P-40 飞机表明, 战术上迫切需要补充一些比日本驱逐机爬升速度更快的飞机”。虽然中方愿意收购, 但资金早已“捉襟见肘”, 故而希望用租借款项来购买 CW-21。^②9 月 27 日, 鄱雷亲自前往东吁与陈纳德会谈, 他表示, 目前联洲公司在仰光持有的三架 CW-21 机中, 有一架已被中国航空委员会购买。鄱雷同意拆箱、组装并试飞, 并将两架飞机的旧合同(包括完整的描述)交给陈纳德。^③为促使中方购买这两架 CW-21, 陈纳德向宋子文告知, 只须资金购买两架, 而且飞机的价格以 1939 年价格提供, 是“远低于目前的报价, 这是对飞机存在和准备就绪的巨大优势的额外激励”, 而且从战术的角度来说, 三架飞机是编队的“刚需”。^④陈纳德又接连向居里以及美国驻华大使高斯求援, 并最终让中国政府“买单”成功。^⑤

由于滇缅公路的运输成为中美英物资通道的重点, 派遣美方监管是当时讨论的重点, 而鄱雷便被美国驻华大使高斯举荐为监管人选。^⑥因此, 鄱雷有志愿队以外的“个人诉求”。本文在志愿队物资困境的叙述中曾讲到, 1941 年 11 月阿尔索普曾奉命前往新加坡为志愿队求援, 而鄱雷却在此时“自作主张”同样前往谈判。对于鄱雷的行为与“目的”, 阿尔索普对陈纳德曾有分析与汇报。

首先, 阿尔索普认为鄱雷对当前局势不是很明细。因为志愿队的形势变化很快, 尤其在备件问题上, 陈纳德与阿尔索普本身已经与华盛顿方面进行漫长、复杂和微妙的谈判, 而鄱雷上个月人在印度, “不可避免地使他与志愿队事务脱节”。其次, 阿尔索普从内心并不认可鄱雷对于志愿队的组建叙事。阿尔索普称, 鄱雷自称“构思了美国志愿队的想法, 并通过他在华盛顿的影响力和工作实际建立它;

^① W. D. Pawley to Chennault, 1941.9.22, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^② Telegram from R. C. Chen by Chennault, 1941.9.25, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^③ Memorandum: Visit of Mr. William Pawley, 1941.9.27, Chennault Papers, Box 4, Folder 11.

^④ Telegram from R. C. Chen by Chennault, 1941.9.29, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑤ Chennault to Gauss, 1941.10.3, Chennault Papers, Box 2, Folder 24.

^⑥ The Ambassador in China (Gauss) to the Secretary of State, 1941.9.23, FRUS, 1941, Vol. V, PP.730-731.

他又提议再次运用同样的影响力，召集诺克斯上校和居里博士来拯救志愿队”。第三，阿尔索普认为鄱雷完全打乱了志愿队求援的策略。按照陈纳德的指示，其在新加坡与马尼拉的谈判原则，应在马格鲁德将军的控制之下，从而保持谈判的连续性与统一性。“由于鄱雷先生已经表明决心，要做的正是马格鲁德将军所警告过的事——鼓动诺克斯上校和居里博士向陆军部施压，很明显，如果让鄱雷先生自己去干，他很可能会惹出相当大的麻烦”。最后，阿尔索普对鄱雷的个人野心进行“揣测”，认为他想要成为“滇缅公路的主管”，故而需要“美国志愿队的创始人和拯救者”的头衔。^①事实证明，鄱雷确实不愿被马格鲁德的想法束缚住，打算以个人判断来行事，这立刻就造成志愿队主导权的争议。按照阿尔索普的叙述，他在11月21日会见新加坡的英军主官时，其态度较前日大为改变，“提示很难知道谁的权力在美国志愿队中被控制；提到设置的复杂性等”问题。阿尔索普立马推测，认为是鄱雷向英军表达出，美国志愿队从属于中央飞机制造厂，而中央飞机制造厂又由鄱雷主导。这引起英军对志愿队主导权的怀疑，从而担忧国际志愿队的地位问题。^②

11月22日，阿尔索普与马格鲁德一同会见英国远东总司令罗伯特·布鲁克-波帕姆。波帕姆再次提及中央飞机制造厂与美国志愿队的特殊性，对此阿尔索普便明确提出，美国志愿队由陈纳德指挥，并且也是中央飞机制造厂的监管。这令英方非常震惊，因为他们默认中央飞机制造厂是由鄱雷完全控制。在阿尔索普与马格鲁德的努力下，英军打消“私人控制”国际志愿队的疑虑，从而推进了合作进程。^③

在获知阿尔索普的报告后，陈纳德立马向宋子文汇报情形，并希望由宋子文来确定志愿队的主导权问题。陈纳德指出鄱雷没有得到谈判授权，并且有理由相信他可能造成危险的局面。陈纳德认为鄱雷“在新加坡代表自己在志愿队中占主导地位，以便从远东总司令那里获得信息，向麦克阿瑟寻求帮助”。同时陈纳德要求宋子文通知居里、洛维特以及华盛顿其他人士，即鄱雷未获授权进行谈判，

^① *Daily 1941.11.20, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.*

^② *Daily 1941.11.21, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.*

^③ *Daily 1941.11.22, Record of Mission to Singapore, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 5, Folder 3.*

并要求立即向新加坡传达陈纳德是唯一的志愿队指挥官。陈纳德最后表示“鄱雷也可能只是在说大话。但即使他说大话也是危险的,希望避免丝毫风险卷入他的私人野心后果”。^①对此,宋子文反应迅速,于11月29日通告新加坡方面,志愿队是在陈纳德指挥下,鄱雷一直在帮忙招募人员,但仅在陈纳德的指导下,而物资采购方面,其他权力也属于陈纳德。^②

陈纳德与阿尔索普对鄱雷的“自行其是”非常愤怒,但又不得不“感谢”鄱雷的贡献。因为他确实在前往马尼拉与麦克阿瑟谈判时获取志愿队的稀缺资源。而且鄱雷于11月22日在马尼拉提出,中央飞机制造厂在垒允本身还有些库存可以提供给志愿队,这使宋子文要求陈纳德要与鄱雷保持必要的合作。^③陈纳德也表示,人们误解鄱雷为志愿队物资问题所做的努力,“这种误解是表面的,而不是真实的。虽然我实际上并没有授权鄱雷前往马尼拉,之所以没有这样做,是因为马格鲁德将军表示麦克阿瑟将军会尽其所能为我们服务,而无需我的代表亲自敦促。鉴于麦克阿瑟将军的性格,我完全同意这一点。事实上鄱雷确实成功地安排麦克阿瑟将军提供的设备的快速运输,如果他不马尼拉,志愿队就无法在那里获得补给”。^④

从上述事件可知,鄱雷始终是以“商业头脑”来经营志愿队,尽管他确实取得了一定成功,但其理念与陈纳德的分歧,终究导致双方的冲突,合作亦走向尽头。

二、志愿队与中央飞机制造厂关于进一步合作的争论

志愿队备战进入关键阶段,如何在维修问题上与中央飞机制造厂达成合作成为各方的焦点。在鄱雷看来,中央飞机制造厂愿参与到志愿队的事业中,但“巧妇难为无米之炊”,各种备件尚需采购。在P-40驱逐机组装工作完成后,中央飞机制造厂在志愿队方面的主要业务便是维修工作。为此,志愿队需要得知中央飞

^① *Telegram from R. C. Chen by Chennault*, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^② *T. V. Soong to the Commander-in-chief in the Far East at Singapore*, 1941.11.29, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^③ *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.12.8, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^④ *Chennault to Robert Brooke-Popham*, 1941.12.14, Chennault Papers, Box 6, Folder 3.

机制造厂维修和保养 P-40 飞机的能力的问题。由于信息的不通畅,中央飞机制造厂不仅不能告知维修速度,反倒需要志愿队提供更多 P-40 驱逐机交付的信息,“飞机交付时的状态对飞机的修复速度有着重要影响,发动机也是如此”。^①

根据中方的设计,志愿队作战需要进入云南,故对维修业务范围进行划分:保山以东由航空委员会负责,而保山以西交由中央飞机制造厂负责。10月23日,中央飞机制造厂美方主管亨特表示“愿意提供大力合作,甚至愿意为破损的飞机提供从保山以西任何地点到垒允的运输服务”。^②亨特进一步需要航委会提供艾里逊发动机大修工具,以及提供一些发动机零件和备用发动机、飞机零件和材料供其使用;亨特表示不需要人员增援,如果人手不够,将会自行招募。^③

1941年11月,陈纳德提出合理的备战状态尚需更稳定的发动机大修系统。他同意亨特的观点,立即明确分配工具和备件非常重要,但首先应就总体维修计划达成一致并制定大致的维修时间表。此时志愿队有5架飞机损坏情况超出地勤人员的维修范围,陈纳德指出要迅速将这些飞机转移到垒允,再次强调迅速采取行动的重要性。^④既要修复目前受损的飞机,又要将未来的发动机大修和维修工作组织成一个连续、可靠的系统。^⑤

11月20日,在面临志愿队对中央飞机制造厂维修能力询问下,亨特再度表示无法给予明确回答,其最重要的因素在于“目前在垒允的组织中没有任何人有过任何 P-40 或艾里逊发动机的经验”,换言之,中央飞机制造厂本身有相关经验的人,均被派往缅甸支援志愿队维修工作,垒允工厂能力不足,需要“志愿队经验丰富的人员的协助以及由志愿队和艾里逊公司专家培训的中国机械师的协助”。^⑥12月12日,联洲公司工程师向志愿队地勤人员介绍关于飞机一些限制的修改,并且指出其困难性,将由联洲公司派出一名机械师来协助工程。^⑦

对于中央飞机制造厂维修能力“预期”与“现实”之间的落差,陈纳德表现

^① C. W. Hunter to Colonel Chennault, 1941.10.23, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^② C. W. Hunter to Colonel Chennault, 1941.10.23, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^③ C. W. Hunter to Colonel Chennault, 1941.10.23, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^④ Chennault to C. T. Chien, 1941.11.1, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑤ Colonel Chennault to C. W. Hunter, 1941.11.3, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑥ C. W. Hunter to Government Representative, 1941.11.20, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑦ Buffalo to Group Engineering (Mr. Peret), 1941.12.12, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

出些许不满。他在向英国空军将领普尔福德（Pulford）表示，在最初与鄱雷及其公司的协议中，陈纳德是希望由中央飞机制造厂来提供维修与其他服务的，然则现实是，“中央飞机制造厂并没有准备做这项工作，实际上没有工具和材料来做”，无法满足陈纳德设想的维修需要。^①

在中央飞机制造厂与志愿队的合作中，联洲公司仰光办事处起着代办机构的作用，而其权限相当之低，彼此业务信息并不互通，这使得解决志愿队运营问题效率低下。各类决策都需要陈纳德、鄱雷、钱昌祚、陈长桐乃至宋子文参与决定，在局势“瞬息万变”之时，显得不合时宜。各方都期望有个统一机构可以统筹安排。

信息差带来的效率低下，可从鄱雷前往新加坡、马尼拉为志愿队寻找物资一案可看出。按照鄱雷的叙述，其到达新加坡才看到陈纳德提供的志愿队完整的短缺清单。鄱雷表示如能早看到清单，就能根据宋子文或中国政府的指示，从垒允向陈纳德提供一些出现在短缺清单上的物品。鄱雷还特意提到其在印度合办的印度斯坦飞机制造厂，那里有不少备件与维修工具可空运给志愿队，而垒允厂本身可为志愿队提供大量螺线管。^②

鄱雷指出，垒允遭到轰炸后，接到指示拆除工厂，将全部材料、机床和设备运往缅甸一侧。如今工厂已在分散的基础上重新建立，且拥有相当齐全的工具和设备库存，几乎可以完成 P-40 可能需要的任何类型的工作。鄱雷明确提出，“如果我能更好地了解第一美国志愿队的问题和困难，许多问题可能会得到解决”。鄱雷进一步指出，“如果飞机运输设施如上所述可用，印度斯坦飞机公司在班加罗尔的工厂将提供更好的维修设施——从东吁或垒允只需一天的航程”。鄱雷希望宋子文向陈纳德建议彼此合作，处理所有维护、维修和供应事宜以提高效率。鄱雷暗示，陈纳德在“操作、维护、通信以及类似的内部组织问题”上排斥联洲公司与中央飞机制造厂，而鄱雷愿为志愿队事业提供力所能及的帮助。^③

在这种情形下，各方于 1941 年 12 月 2 日举行会谈，以决定进一步合作事

^① Chennault to Marshall Pulford, 1941.12.14, Chennault Papers, Box 2, Folder 16.

^② W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

项。陈纳德首先提出要向中方要求调整垒允工厂维修的优先级。陈纳德指出,垒允工厂的工作优先级如下:第一,修理和大修 P-40 和美国志愿队的其他飞机;第二,维修和大修艾里逊发动机和美国志愿队其他飞机发动机;第三,生产 CW-21 等新型飞机。^①

由于美国志愿队项目已扩展为“国际志愿队”,故而参与讨论的也包括两名英国皇家空军军官。鄱雷在讨论中提出,建议在仰光设立中央飞机制造厂办事处,并指出自 1941 年 5 月以来,联洲公司仰光办事处其实被迫充当这一职能。鄱雷进而提出需要更多的资料,来为中央飞机制造厂从事维修购买原材料。陈纳德随即对购买原材料之事表示反对,鄱雷则称联洲公司在美国有非常优秀的采购办公室,并将以成本价加 5% 的价格为中央飞机制造厂和美国志愿队进行采购。鄱雷还称 5% 的费用其实无法覆盖运营费用,并没有利润空间。^②

在是否购买原材料问题上,彼此分歧非常明显。陈纳德的观点认为,随着美国推出新型飞机,这些飞机将增援并供美国志愿队使用。他指出,他的目的不是考虑长期维护飞机,而是考虑快速维修和保养,以便能够使用它们,直到新型飞机取代旧飞机。他指出,在将原材料制成飞机零件方面投入大量资金将导致时间损失和无用材料过剩,而这些材料不适合用于新型飞机。陈纳德强烈主张购买制造的备件。然而鄱雷、亨特等人表示反对,他们认为如果有原材料,其工厂可以毫不费力地制造备件。^③英方毕晓普上校则表示,皇家空军的立场不同,一旦他们得到飞机,就必须保留它们一段时间,而不会像陈纳德认为的那样,在更现代的新设备可用时获得更新。他认为,在陈纳德的制度下,不期望对飞机进行任何重大检修工作,因为当新设备到达时,旧的将被搁置一旁。^④

亨特与鄱雷再次提到运用原材料大修飞机的重要性。亨特指出目前 11 架需要大修的飞机只要有原材料即可大修,而英方毕晓普也指出印度政府已批准购买原材料供应,用于维护皇家空军的飞机。鄱雷认为当飞行员加入时,保留老飞机可供训练也是可行的。亨特称“如果能花五万美元修理一架飞机,而不是把它扔

^① Chennault to General Wang Kuang Yue, 1941.12.2, Chennault Papers, Box 5, Folder 2.

^② W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^④ W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

掉，就会有更多的飞机”。^①

陈纳德依然希望只购入备件而非原材料进行重建。英方则质疑没有足够的维修组织如何作战，鄱雷将获得 P-40 备用零件的前景告知会议各方，即柯蒂斯公司备件交付时间非常缓慢，有可能“直到 1942 年 12 月才会交付”。陈纳德便希望向美方施加更大压力以获取备件。^②

经各方在东吁会谈，中央飞机制造厂与美国志愿队、国际志愿队成员达成协议，并起草一份备忘录，其核心便在于由中央飞机制造厂接管联洲公司的仰光办事处，并确定运营经费，扩大经营权限。^③

陈纳德在向宋子文汇报时，提及仰光机构太多所造成的混乱，尤其是复兴贸易公司提供的零件无法找寻。陈纳德提议授权建立中央飞机制造厂仰光办事处，以“控制所有志愿部队的收货、分发和运输全部物资”。^④对此宋子文请陈长桐与国防供应公司仰光办事处，参与到中央飞机制造厂仰光办事处的讨论中。^⑤为提高效率和消除误解，鄱雷向陈纳德建议，未来美国志愿队/国际志愿队的所有性质的指示都应以书面形式记录，甚至要通过电话联系，以速记方式记录电话指示，并将其记录为书面形式，并将副本转发给收到指示的人员，以供确认。^⑥

12 月 7 日，就在珍珠港事件的前夜，陈纳德将其与鄱雷等人商议的两份备忘录上交中国空军高层，以表示其合作的基本形式。^⑦第一份备忘录提议在仰光组织一个办公室，专门为美国志愿队和其他相关单位提供服务，包括为美国志愿队申请或购买物资，并安排快速清关和将物资运送到指定地点。陈纳德表明“由于相关物资由仰光的三四个不同的办公室处理，导致大量延误和混乱。如果能建立办公室，这样我就可以对其进行总体监督和控制，效率将大大提高。如果需要，同一办公室可以处理中央飞机制造厂、垒允的航空物资和某些中国航空委员会物

^① W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^② W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.11.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^③ W. D. Pawley to Chennault, 1941.12.3, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^④ Telegram from R. C. Chen by Chennault, 1941.12.4, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑤ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.12.6, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^⑥ W. D. Pawley to Chennault, 1941.12.7, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑦ Chennault to C. J. Chow, 1941.12.7, Chennault Papers, Box 4, Folder 5.

资”。^①

第二份备忘录即提议改变垒允工厂的优先计划,以便首先考虑美国志愿队设备的维修和大修。提议垒允工厂获得某些设备、工具和材料,以方便大修现在和将来的设备。“就目前的情况而言,中央飞机制造厂和中国的任何维修厂都没有设备、工具和材料来高效、快速地完成这项工作”。^②

在太平洋战争爆发后,陈纳德仍继续其主张。12月17日,他致信鄱雷,一方面要其推进中央飞机制造厂仰光办事处建设,并提供仰光办事处组织结构图^③,另一方面,则希望中央飞机制造厂承担更多工作,担任维修责任。^④陈纳德也向宋美龄敦促航空委员会立即批准中央飞机制造厂的两项计划,以便及早采取行动支持美国志愿队。^⑤

太平洋战争爆发后,国际局势突变,中美各方战略皆有调整。面对陈纳德提议的新计划,中方并不热心。12月12日,宋子文向陈纳德表示,中央飞机制造厂与美国志愿队的安排暂时继续按照现有基础进行。宋子文向陈纳德与鄱雷表示,由于美国对空军人员政策的调整,难以预期,但中方希望美方以整编部队予以增援,所以宋子文有必要将中央飞机制造厂招聘人员削减到基本水平,以维持远东地区人员的行动。^⑥从宋子文的观点可知,中方之立场在于不愿再用更多经费来维持民间组织。12月18日,钱昌祚提及联洲公司仰光办事处,将由国防供应公司接管,对于联洲公司原先的订单,要加快谈判,以免延误。^⑦

面对陈纳德12月17日向中央飞机制造厂提议的两项推进计划,鄱雷表示,除非能提供12月3日备忘录中的条件,即由中央飞机制造厂收到艾里逊发动机的零件、图纸、工具、P-40夹具、原材料、备件等,中央飞机制造厂才有能力进行大修任务。^⑧由于战时信息的紊乱,陈纳德直到12月31日才收到这条信息,

^① Chennault to C. J. Chow, 1941.12.7, Chennault Papers, Box 4, Folder 5.

^② Chennault to C. J. Chow, 1941.12.7, Chennault Papers, Box 4, Folder 5.

^③ Chennault to W. D. Pawley, 1941.12.17, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^④ Chennault to W. D. Pawley, 1941.12.17, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑤ Chennault to C. J. Chow for Madame Chiang, 1941.12.17, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^⑥ R. C. Chen to Chennault, 1941.12.12, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^⑦ Telegram for General Shen from Chien, 1941.12.18, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑧ W. D. Pawley to Chennault, 1941.12.19, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

这意味着谈判的先决条件已不成熟。^①

鄱雷向航空委员会要求获取中央飞机制造厂采购订单的优先权,并且需要立即准备价值约 50 万美元的原材料与备件,这是其开展业务的关键。^②鄱雷陈述中央飞机制造厂目前的困境。第一是资金困难。鄱雷提到,对于东吁会议中提到的购买声明,如今联洲公司只能用自己的资金购买,“并且背负许多难以偿还的债务,结果现在无法进行额外的购买,除非在购买时以现金支付”。^③第二,运送困难。鄱雷表示对于损坏的 P-40 转移到垒允,目前没有任何设施来保障运输,需要中国政府提供卡车支援。^④

12 月 19 日鄱雷再次向宋子文表达联洲公司的难处,将协议历来“矛盾”和盘托出,提到在仰光办事处重组背后,联洲公司所承担的责任与收益。^⑤鄱雷重申,联洲公司仰光办事处,自 1941 年 4 月 15 日签订合同以来,一直致力于美国志愿队、中央飞机制造厂垒允厂和航空委员会的工作,监督装配计划。鄱雷认为仰光办事处的运营费用应由美国志愿队承担,并且指出这是宋子文前所应允的。鄱雷再度明示,之所以要将办事处整合,是因为受到“陈纳德的反复投诉”。^⑥鄱雷向宋子文表达陈纳德在“招募参谋人员”上的失策:

在离开美国之前,陈纳德上校、阿代尔、莱顿、亨特、奥尔德沃思上校、欧文上校和我本人在华盛顿举行了一次会议。在这次会议上,我努力争取陈纳德上校的批准,在就业计划一开始就雇佣参谋人员(非飞行人员)。我建议这些人驻扎在纽约办事处,那里有设施可以帮助他们准备每个类别的需求清单,例如武器装备、维护和大修、运输、医疗、通信(无线电和电话)操作等。我们的想法是,这些清单准备好后,提交给陈纳德上校批准,然后提交给阁下,以便您采取您认为合适的任何行动。在中国进行几年的行动后,觉得有资格建议聘用这样的人员。陈纳德上校否决这个想法,他说他计划在抵达中国后使用飞行人员来做(参谋)。莱顿、阿代尔、亨特和我都认为使用飞

^① W. D. Pawley to Chennault, 1941.12.19 (Received 1941.12.31), Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^② Douglas (Intercontinent Rangoon) to Leighton Cuevas (Intercontinent Miami), 1941.12.18, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

^③ W. D. Pawley to Chennault, 1941.12.20 (Received 1941.12.29), Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^④ W. D. Pawley to Chennault, 1941.12.20 (Received 1941.12.29), Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑤ W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.12.19, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^⑥ W. D. Pawley to T. V. Soong, 1941.12.19, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

行军官不够，都非常担心部队抵达中国时地面工作准备不充分，导致各种物资短缺，这将使实地行动几乎不可能进行。然而，由于我们的职责似乎仅限于陈纳德上校指示聘用的人员，所以这件事被搁置了。^①

鄱雷指出，在最初的合同中，联洲公司与中央飞机制造厂没有完全承担维修任务，且希望相关工作不会干扰中央飞机制造厂既定或未来生产计划。而当鄱雷得知志愿队的维修工作将全由中央飞机制造厂承担时，他感到严重的“准备不足”。因此，鄱雷提出只有遵照 12 月 3 日备忘录所言，为中央飞机制造厂提供大量经费与原材料，才能完成任务。^②根据鄱雷提出的中方接管仰光办事处的条件，陈长桐汇报如下：

1. 从 1942 年 1 月 1 日起，中央飞机制造厂支付联洲公司的所有费用，鄱雷声称每月费用为 10000 美元，包括试飞员格洛弗的工资。
2. 联洲公司过去为美国志愿航空队、中央飞机制造厂垒允厂和航空委员会提供服务的费用由我国政府另行承担。鄱雷声称，你在华盛顿特区告诉他，所有此类费用都应由美国志愿航空队承担。
3. 中央飞机制造厂保留所有联洲公司人员，中国政府应派一名代表，权限与中央飞机制造厂垒允厂相同。^③

陈长桐提出：（1）每月的开支必须仔细核查。（2）过去为组装 P-40 所支付的开支需要彻底审计；（3）有关政府代表的更详细信息，请您的提名人指示。^④

该条件在宋子文等人看来，难以接受。一方面，宋子文认为接管联洲公司仰光办事处的可行性应由航空委员会决定。鉴于美国志愿队暂停进一步招募，并且联洲公司已完成其与 P-40 组装和测试相关的工作，中央飞机制造厂和联洲公司在美国志愿队的费用应降至最低。由于仰光办事处“将仅充当美国志愿队的财务办公室，因此每月 10000 美元对于这项工作来说过于高昂”，“如果仰光办事处从联洲公司接管任何人员，则应仅限于仰光办事处未来缩减运营所需的人员。如果

^① *W. D. Pawley to T. V. Soong*, 1941.12.19, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

^② *W. D. Pawley to T. V. Soong*, 1941.12.19, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 6.

^③ *Telegram from R. C. Chen*, 1941.12.23, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^④ *Cable from R. C. Chen*, 1941.12.23, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

仰光办事处有中国政府代表，则应由航空委员会提名”。^①

由此可见，尽管陈纳德希望能与鄯雷达成“有限度的合作”，但中方不愿加大投资，这最终导致鄯雷、联洲公司与志愿队计划的“分离”。

三、仰光办事处的中止与妥协方案

1942年1月，美国志愿队已在昆明与仰光取得优异成绩，声名远扬；而鄯雷却因中方未能满足其合作前提，选择放弃业务合作，而关闭联洲公司仰光办事处。此举一方面出乎陈纳德意料，另一方面亦加剧陈纳德对鄯雷的偏见。尽管联洲公司将关闭仰光办事处，但鄯雷与志愿队项目仍“藕断丝连”，并未真正“分道扬镳”。直到涉及志愿队组建中的“历史叙说”，陈纳德与鄯雷的矛盾彻底公开化。

1941年12月28日，陈纳德仍望鄯雷能继续配合工作“作出必要安排，以方便中国空军航空部队成员的工作，并确保所有人员的舒适和安全”，需要鄯雷“将采取一切可能的措施，确保与皇家空军进行最密切的合作”。^②

然而鄯雷并不愿在“不利条件”下继续合作。他指出其方案在12月31日前尚未获得批准，已超过谈判的最后期限。他与陈长桐进行长谈，请其告知美国志愿队、中央飞机制造厂垒允厂、航空委员会和仰光的其他活动将如何分配。鄯雷称“账目将在几天内完成；悬而未决的问题将尽快得到令人满意的解决”。联洲公司的人员正在转移到印度、垒允，还有一些人被转移到美国。鄯雷称“虽然我认为中国政府未能采取行动对他们来说是个巨大的错误和损失，但我大大减轻这项代价高昂、不被重视、在许多情况下受到批评的责任”。^③对于过渡期，陈长桐指出联洲公司将在在两三周内将未完成的事务移交给中国政府。^④

中国政府之所以被鄯雷批评为“不作为”，本质上是中方仍望借由志愿队改编，而由美方接管。从1942年1月2日宋美龄的指示看出，她对“修复P-40和在仰光设立中央飞机制造厂办事处的计划”指示暂时搁置，等待有关美国志愿队

^① *T. V. Soong to R. C. Chen*, 1942.1.1, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^② *Chennault to W. D. Pawley*, 1941.12.28, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^③ *E. T. G to Chennault*, 1941.12.31, Chennault Papers, Box 1, Folder 11.

^④ *Cable from R. C. Chen*, 1941.1.2, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

加入美国陆军的问题的最终决定。^①陈纳德则对此颇为焦急,他希望联系宋美龄,保留中央飞机制造厂仰光办事处的计划。他指出“中央飞机制造厂负责财务、分配供应、加快设备通过海关、从美国申请供应,并为美国志愿队紧急进行本地采购”,“将这些事务转移到新办公室并由缺乏经验的人员处理时,会出现延误和混乱”。^②

鄱雷首先对各方误会联洲公司仰光办事处的努力,作进一步解释。他指出“联洲公司已完成 P-40 飞机组装工作。如果今后仅担任美国志愿队的财务办公室,这样做的费用约为每月 800 美元,如果不需要更多费用,我们愿意继续这项工作,即使没有报销费用。然而这项财政工作只是我们一直在做的其他非财政工作中的很小一部分”,鄱雷认为,如今陈长桐、陈纳德等人敦促联洲继续承担大部分“非财务工作”,而这迫使联洲公司大幅扩张仰光办事处,每月 10000 美元甚至不足以支付这笔费用,而不像宋子文指出的“那样过于高昂”。鄱雷称宋子文的电报表明对联洲公司“缺乏信心”而感到遗憾,但相信宋子文的意见“必然是基于不完整的信息”。在仰光办事处扩大项目被叫停的基础上,鄱雷认为需要停止相关合作业务。他声称 12 月 31 日即将关闭办事处,但经过妥协,愿意继续工作到 2 月 15 日,或在此之前由中方人员接管。^③

在劝说鄱雷妥协的过程中,陈长桐起到重要的沟通作用。他向宋子文表示,联洲公司所作的工作,确实不仅仅是一个财政办公室,“在仰光最近的混乱中,鄱雷兄弟提供宝贵的服务,特别是在这里为美国志愿队提供物资”,因而希望宋子文与中方能给鄱雷一些积极鼓励。^④

当得知鄱雷不合作的信息后,陈纳德便在对鄱雷的回应内含“讽刺之意”:
“虽然很遗憾您无法履行 1941 年 4 月 15 日与中国政府签署的协议书所规定的义务,也无法履行您之前做出的全力合作的承诺,但我相信可以做出安排,让美国志愿队继续令人满意地运作”。^⑤而在向宋子文汇报时,陈纳德则公开称鄱雷做

^① C. J. Chow to Chennault, 1942.1.2, Chennault Papers, Box 2, Folder 5.

^② Chennault to C. J. Chow for Madame Chiang, 1942.1.2, Chennault Papers, Box 2, Folder 5.

^③ Greenlaw to Chennault, 1942.1.9, Chennault Papers, Box 1, Folder 12.

^④ Telegram from R. C. Chen, 1942.1.8, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑤ Chennault to W. D. Pawley, 1942.1.11, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 7.

事“反复无常”：

关于保留 W·D·鄱雷和联洲人员的服务，我得出的结论是，如果能以中央飞机制造厂的名义在仰光设立自己的办事处，而不是继续与鄱雷打交道，那将更为令人满意。到 2 月 15 日，应该有足够的时间雇用所需的人员，并学习最有效地处理这项工作所需的办公室程序。过去三十天里，鄱雷给我的信件和无线电记录显示，他的做法非常反复无常——有一天他似乎很想协助这项工作，而第二天他似乎只想脱离这项工作。由于他反复无常的行为，已经造成相当大的延误和混乱。

我不相信可以指望他在未来遵循合乎逻辑、始终如一的方针，而且我确信美国志愿队和中国国防供应公司在没有他的服务的情况下可以继续运营。试图陈述和否认鄱雷在他的信件和谈话中所做的许多虚假陈述是徒劳的。……^①

陈纳德为此还指责鄱雷收费的“矛盾点”。首先，陈纳德指责鄱雷从未向任何其他人展示过联洲公司实际支付的费用详细说明，以区别于中央飞机制造厂支付的费用。第二，陈纳德认为鄱雷已经从 P-40 上获得丰厚的佣金，按照协议，联洲公司将完全组装这些飞机并进行试飞，然后将其交付给中国政府。但陈纳德指出，志愿队飞机的安装工作大约三分之一是由志愿队地勤人员而不是联洲公司人员完成的。第三，陈纳德指责鄱雷和联洲公司始终拖延对美国志愿队在缅甸的开支和账目进行审计。这是个相当严重的问题，陈纳德认为应该编制一份审计报告和一份完整的财务报表，以便将联洲办公室和美国志愿队的开支分开。我担心这两个组织的开支可能会非常混乱和复杂，以至于以后不可能将它们分开。最后，陈纳德公开评论，“鄱雷先生不会与任何不承诺丰厚利润或其他奖励的工作合作。我还得出结论，除非对他的财务运作进行密切监督和频繁审计，否则不应让他控制周转基金”。^②

中方对仰光办事处的处理亦产生分歧，宋子文此前不愿继续仰光办事处，而航空委员会则于 1 月 5 日提议由钱昌祚监督设立仰光办事处。陈长桐指出，鉴于陈纳德 1 月 11 日“在仰光设立办事处处理美国志愿队需求，而不是继续与鄱雷打交道”的提议，他建议任命马特森（Matteson）负责中央飞机制造厂仰光办事

^① Chennault to R. C. Chen, 1942.1.11, Chennault Papers, Box 2, Folder 9.

^② Chennault to R. C. Chen, 1942.1.11, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 7.

处, W. G. Loo 上校为主管。^①宋子文依旧不支持设立一个单独的办公室来处理美国志愿队的要求, 他提出“为消除可能的误解, 我想解释一下中央飞机制造厂是由联洲公司全资拥有的, 而联洲公司又由鄱雷控制, 鄱雷可以任命像马特森这样的新官员”, 由此可见宋子文希望志愿队改编后由美方接管, 而不愿再由民间力量参与业务,^②甚至他也对联洲公司在仰光的开支表示怀疑, 需要进一步的调查与解决。^③

根据航委会的通知, 宋子文获悉蒋介石任命钱昌祚为中央飞机制造厂仰光办事处的主管, 宋子文便不再坚持己见, 认同钱昌祚作为“垒允工厂的前政府代表, 因此熟悉中央飞机制造厂业务”。^④钱昌祚此时仍在垒允, 迟迟未上任, 而 2 月 15 日的期限越来越近, 陈长桐不得不催促仰光办事处的接管。^⑤尽管如此, 宋子文仍多次向陈纳德解释, 由于美国志愿队面临改编问题, 设立仰光办事处解决志愿队需求并非上策。^⑥

仰光办事处即将接管, 而陈纳德对鄱雷的怨气不断上升, 两者的矛盾逐渐公开化。1942 年 1 月 12 日, 陈纳德一面向宋子文汇编美国志愿队当前的取得的战果, 也提及志愿队情形的“不确定性”, 很快将矛头指向鄱雷:

关于 W·D·鄱雷及其活动的情况非常复杂。尽管在 1941 年 10 月、11 月和 12 月期间我与他多次发生分歧, 但我仍继续建议他保留在仰光的供应和财务办公室(按成本计算), 并敦促中央飞机制造厂配备设备以进行重大维修工作。在过去的一个月里, 他已经改变了两三次他的立场和计划, 我现在确信, 他和他的组织都不能指望得到任何真正的支持。自 1940 年 10 月以来, 工厂没有生产任何东西, 我得知他最近撤回了一些手下, 并将工厂完全移交给中国管理。……^⑦

陈纳德指出, 鄱雷现在诉诸于给各种各样的人写信, 试图证明志愿队缺乏备件和参谋人员完全是由于陈纳德的“疏忽和没有听从他的建议”。陈纳德对此辩解到:

^① Telegram from R. C. Chen by Chennault, 1942.1.18, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^② T. V. Soong to R. C. Chen, 1942.1.20, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^③ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1942.1.20, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^④ T. V. Soong to R. C. Chen, 1942.1.23, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^⑤ Telegram from R. C. Chen, 1942.1.26, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^⑥ T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1942.1.30, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^⑦ Chennault to T. V. Soong, 1942.1.12, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

“在 7 月离开美国之前，我已尽一切可能获得备件和训练有素的参谋人员”，“无论我们的缺点是什么，我都很愿意把这个组织的战术记录与 1914 年至 1942 年之间作战的任何其他空军单位的战术记录进行对比”。^①陈纳德在军事上的成功，成为其获得话语权的最大资本，这也使得陈纳德在与鄯雷的争论中，他必然处于优势地位，获得中美高层的认可。

由于财务合同事务，鄯雷与联洲公司仍与志愿队业务有过关联，陈纳德于 1942 年 3 月 23 日向中方提出，“敦促切断与鄯雷和联洲公司的所有联系，因为他的影响完全是阻碍性的”。^②而这件事，显然在中方看来，与志愿队改编问题同属“当务之急”。^③

鄯雷也对陈纳德的“攻击”不断回应，3 月 16 日，他对陈纳德提及“关于中央飞机制造厂使用联洲公司为美国志愿队购买物资的事情”，认为是诋毁与不实。他认为该事情的源头反倒是志愿队员、陈纳德的下属福布斯（Fobes）所为，其潜台词有反击陈纳德之意。^④鄯雷通过各方途径，批评陈纳德未能很好地履行领导职责，“解雇”47 名飞行员，并因垒允工厂撤离问题，造成中央飞机制造厂的巨大损失。宋子文则认为，陈纳德的声誉需要维护，希望陈纳德向其提供证据，以制止鄯雷的“谣言”。^⑤回应中，陈纳德便再次指出两人的分歧，并指出鄯雷放弃中央飞机制造厂合作，是因为他对修理 P-40 飞机没有兴趣，“因为他没有利润”^⑥；对于志愿队因训练事故而损坏 P-40 飞机，陈纳德则指出，从比例上讲，志愿队训练事故还要低于美军，鄯雷的批评站不住脚。^⑦

1942 年 6 月，志愿队改编已进入尾声，鄯雷在志愿队上的声量也逐渐消散。此时他的诉求仅有两项，第一是希望中方接管中央飞机制造厂的清算业务，即目前仅存的“负责保管账簿和仍在执行的其他职能”；第二，鄯雷还望能保留他为

^① *Chennault to T. V. Soong*, 1942.1.12, Chennault Papers, Box 2, Folder 7.

^② *Chennault to T. V. Soong*, 1942.3.23, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^③ *T. V. Soong to Madame Chiang Kai-shek*, 1942.3.25, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

^④ *W. D. Pawley to Chennault*, 1942.3.16, Chennault Papers, Box 1, Folder 12.

^⑤ *P. S. Kao to Chennault*, 1942.5.13, Chennault Papers, Box 2, Folder 7.

^⑥ *Chennault to T. V. Soong*, 1942.6.1, Chennault Papers, Box 2, Folder 7.

^⑦ *Chennault to T. V. Soong*, 1942.6.1, Chennault Papers, Box 2, Folder 7.

志愿队所做的“出色工作所获得的声誉”。^①

鄱雷回顾他与志愿队的关系。首先，他表示他“不想做这份工作”，但诺克斯、科克伦和其他人或多或少“强迫”他做这份工作，鄱雷被告知“他是唯一能胜任这份工作的人”。他曾想让陈纳德安排一些助手、负责供应和行政事务的参谋人员，但陈纳德一度拒绝，而会指派不同的飞行员负责行政任务。这是两人分歧的起点。^②

接着鄱雷表示，到达远东后，陈纳德没有做任何修建机场的事情，除中方在昆明修建机场，而鄱雷则修建东吁和马圭的机场。联洲公司组织飞机组装工作，出色地组装并交付了 100 架飞机，“但陈纳德把很多飞机都弄坏了”。鄱雷还是表示，彼此在维修工作上的沟通还是有很大的差异，最终导致矛盾冲突。鄱雷承认“陈纳德是世界上最好的飞行员教练，这一点人尽皆知，但陈纳德在解决供应问题方面却不擅长”。鄱雷表示“他并不是想贬低陈纳德的荣耀，但他不想让自己受到污蔑”。^③

为了最大程度保持个人利益，鄱雷在太平洋战争爆发后，即将主要业务转移到印度，但鄱雷在与《时代杂志》交流时，仍旧声称“他所做的一切都比不上他组织飞虎队的作用……毫无疑问，我是中国国防的主要贡献者之一”。^④由于联洲公司、中央飞机制造厂与志愿队的财务问题一直延宕到战后，故而鄱雷与志愿队仍有“藕断丝连”的联系。1943 年，鄱雷兄弟之一爱德华·鄱雷与钱昌祚等人会谈，他们再次祈望中方能认可联洲公司与鄱雷兄弟在志愿队业务上的贡献。^⑤战时亦有报道认为鄱雷是美国志愿队的策划者。^⑥1946 年，美国总统杜鲁门授予鄱雷勋章，表彰其在组织美国志愿队中的贡献。^⑦然而，从后续的历史发展来看，

^① *Memorandum re conversation with W. D. Pawley*, 1942.6.30, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^② *Memorandum re conversation with W. D. Pawley*, 1942.6.30, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^③ *Memorandum re conversation with W. D. Pawley*, 1942.6.30, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 2.

^④ *Aviation: China Swashbuckler*, Time, 1942.9.2.

^⑤ *Memorandum: Separate Conversations with Mr. E. P. Pawley and Col. C. T. Chien*, 1943.10.4, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 9.

^⑥ O. D. Gallagher 著，吴熙祖译：《我所见的美空军志愿队》，《天下文章》，1943 年第 5 期，第 34-38 页。

^⑦ Harry S Truman, *Citation Accompanying the Medal for Merit Awarded to William D. Pawley*. Online by Gerhard Peters and John T. Woolley, The American Presidency Project.

鄱雷兄弟与联洲公司终究因与陈纳德等人的矛盾，而淡出主流叙述，成为飞虎队组建神话中的“真空”地带。

第三节 志愿队组建活动之中止

1941年12月8日日军偷袭珍珠港，太平洋战争爆发。美国志愿队虽未主动出击，但无论是“母国”美国还是驻地英属缅甸，均已进入战争状态。曾经困扰志愿队参战的“中立”问题早已散去，而志愿队员的“民间”属性，反而成为推进军事合作的“阻碍”。随着第二志愿队的改编，第一志愿队也失去补充增援之可能。志愿队招募组织工作的中止，标志着志愿队组建过程之终结。

一、第一志愿队的参战与大战略的变更

珍珠港事件爆发前，志愿队的备战并未达到预期。尽管在1942年1月，陈纳德在回溯备战过程时声称“11月20日志愿队已可随时进入战斗状态”。^①然而根据其本人在1941年11月24日的汇报，“12月1日将有40多架P-40和两架CW-21飞机以及约55名飞行员准备投入全面战斗状态”，“但昆明的飞机报告网、作战指挥室、电话线和其他必要设施尚未完工，12月1日将无法完工。保山机场扩建和罗伊温机场及建筑物竣工应尽快完成”。^②可见志愿队进入云南作战条件并未成熟。

博纳瓦勒(R. W. Bonneville)是宋子文派往中央飞机制造厂纽约办事处的监理人员，也是宋子文对志愿队相关政策的最主要参谋，从胡佛档案馆藏“国防供应公司资料”中可见不少以宋子文名义发布的电报或文件，是由博纳瓦勒起草的。1941年12月2日，博纳瓦勒针对纽约办事处目前设立的招募机构的观察，认为美国志愿队招募程序需要很大改善，这“不仅对中国有利，而且对美国武装部队也有利”。^③

博纳瓦勒先着重分析现行招聘程序的缺陷。首先，他认为用中央飞机制造厂

^① Chennault to T. V. Soong, 1942.1.12, Chennault Papers, Box 2, Folder 7.

^② Chennault to C. J. Chow, 1941.11.24, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^③ R. W. Bonneville to T. V. Soong, Suggested change in recruitment procedure, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 31, Folder 4.

来充当中国政府和美国志愿者之间的中介机构的做法,未来或将给中国政府带来相当大的困难。因为心怀不满或效率低下的志愿者,返回美国后可能会以中央飞机制造厂未履行合同为由起诉。从程序上讲,无论陈纳德采取什么行动,最终决定是否让志愿者留在中央飞机制造厂的工资单上,都将由中央飞机制造厂的负责人和董事会做出,这使得“一家美国商业公司在决定解雇或留用所有美国志愿者方面拥有最终决定权”。第二,博纳瓦勒认为上述情况削弱了“指挥链”,而指挥链对于维持军事组织的纪律和效率至关重要。博纳瓦勒指出,在需要对美国志愿者采取纪律处分的情况时,陈纳德或任何其他负责监督美国志愿队的人都没有这种权力。第三,博纳瓦勒认为目前的招募方法并不确保选出合格的人员。即使在招募时非常谨慎,仍有相当多的志愿者在抵达中国后被认为不适合这项工作。“很明显,根据目前的安排,志愿者的类型总体上属于冒险型,但并不总是具备这项工作最需要的资格”。第四,博纳瓦勒认为目前陆军部和海军部的政策对飞行员和士兵的招募施加限制,即不允许接触被分配到战术部队,或正在组建和训练此类部队的精英人员。因此招募经验丰富的人员,尤其是飞行员和领航员变得越来越困难,“在轰炸机大队所需的飞行员和领航员人员的招募方面尤其如此”。第五,博纳瓦勒认为志愿者是单独招募的,以小组的形式被派往中国,而在抵达仰光后,仍需要相当长时间的组织和训练,才能使他们适应战斗服务。“值得注意的是,虽然驱逐大队的第一批成员于6月被派往中国,但该大队尚未投入现役。人们认识到这种延误的部分原因是缺乏设备和补给,但即使所有设备和补给都已到位,也需要相当长的时间来组织和训练一群从未接受过训练或合作过的、缺乏协调的个人”。最后,博纳瓦勒认为在这种情况下,任命大队和中队指挥官及其参谋人员、士官等变得极其困难。陈纳德只能在对相关人员知之甚少的情况下任命指挥官和士官,而这种任命中难免会出错。“这反过来又会导致剩余人员的失望和不满,在极端情况下,可能会导致极其严重的情况”。^①

有鉴于此,博纳瓦勒建议宋子文对招聘程序进行变更。他认为随着国际形势的变化,考虑到美国对中国建立的巨大善意,没有必要再将招募活动隐藏在中央

^① R. W. Bonneville to T. V. Soong, *Suggested change in recruitment procedure*, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 31, Folder 4.

飞机制造厂或任何其他类似复杂程序之后。为支持这一论点，博纳瓦勒指出如下事实：“英国和加拿大空军的招募在美国是相当公开进行的，甚至有穿着这些国家制服的人员在纽约等城市和其他地方公开活动”。^①博纳瓦勒认为取消中央飞机制造厂充当中介的时机已经成熟，可向美方提出一个完全可行的计划，即陆军部或海军部组织一支完整的大队，而不是派遣个别志愿者前往中国，“经过短暂的组织和训练，他们将作为整体被派往中国，并在抵达中国时做好战斗准备”。要实现上述目标，博纳瓦勒指出必须采取以下步骤：

- (1) 首先，总统和军队必须“相信”向中国派遣完整战术部队的好处，这些部队虽然在中国作为“志愿者”服役，但仍在美国战争和海军部门拥有正式组织地位。
- (2) 志愿者的招募将不是由中央飞机制造厂招募代理或中国政府的任何其他代表进行的，而是由美国空军司令和/或美国海军航空局局长直接要求招募志愿者参加“海外危险任务”。我确信，以这种方式招募数千名志愿者不会有困难。最合适的人将被选中并转移到训练中心。完整的战术单位，即军队总部、战斗中队和总部中队、补给中队、医疗单位等，将被组织并纳入战斗大队。所有指挥官和下属军官都将得到明确的任命和任务。士官和士兵将知道他们的确切军衔和职责。该团体将全面完备，一到达目的地就做好战斗准备。
- (3) 上述所有工作都将在人员仍在军队服役期间进行。在出发时，或者甚至在实际抵达中国之前，志愿者们必须提交辞呈，以使他们受雇于中国政府（而非中央飞机制造厂）并成为中国空军志愿成员的职务。届时，中国政府将承诺按照先前商定的费率向这些志愿者支付工资和其他报酬；每月一次性支付给先前指派给该团体的一名常规财务官员，该财务官员将担任该团体的财务主管。
- (4) 该大队将使用的飞机（轰炸机或追击机）以及所有其他必要的设备和补给将前往中国或随行。当然，除非确保大队的所有必要设备和补给在抵达中国时都已到位，否则大队的任何成员（除少数参谋和补给官兵）都不会启程前往中国。在获得这些设备之前，大队将使用该国暂时提供的训练设备作为战术单位进行训练。
- (5) 此类团体的“指挥链”将通过先前任命的士官和中队及大队指挥官建立，在驻华期间，他们将接受中校（陈纳德上校）的监督。该团体将受到隶属于马格鲁德军事代

^① *Suggested change in recruitment procedures*, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

表团的美国空军联络官的密切监视。该团体所有重要事件的记录都将保存下来，并通过报告系统提交给美国军事代表团团长，以便转交给战争部和海军部。

(6) 该大队的替换将以类似的方式通过武装部队进行，即由美国空军司令或美国海军航空局局长选择志愿者，以在需要时填补该大队的明确空缺。

(7) 该大队将作为完整的战术组织运作，不会受到未经大队指挥官建议、未经战争和/或海军部门上级批准的人员变动或调动的影响。

(8) 完成在中国的任务后，该大队将作为一支部队返回美国，并作为一个完整的战术部队编入陆军部或海军部空军。^①

博纳瓦勒认为，无论是从中国还是美国的角度来看，这种“集体招募系统”的优势明显。特别是对美国而言，在中国“参加实战”的战术空军部队（类似于在西班牙战场的德、意、苏联空军）的经验弥足珍贵。本文认为，在美国正式参战之前，博纳瓦勒的提议仍然有“合法性”的争议，但从其根源上证明了现行志愿队组织结构的缺陷。故而一旦美日正式交战，志愿队参战后所面临改编的局面便顺理成章。

太平洋战争爆发后，身处东吁的志愿队即被卷入战争之中。陈纳德废除先前有关志愿队值班表的指示，推出战时时刻日程表，以备敌军来袭。^②除此之外，陈纳德在12月8日当天即发布应对空袭的紧急措施：“1. 未经指挥官许可，任何指挥人员不得离开哨所；2. 发生空袭警报时，行政和行动人员将收集所有重要文件并将其移至安全的地方。在发生正常警报时，文职人员将前往主干道，乘坐最先到达的交通工具。在发生紧急警报时，人员将清理建筑物并前往丛林，平躺，利用任何可用的庇护所。3. 随时严密监视敌方伞兵。”同时志愿队驻地附近部署14台电话，一部分是由早至晚工作，另一部分则是昼夜不歇。^③

英缅当局因空中力量薄弱，非常担忧志愿队撤离缅甸，故而从中英两国高层动议，争取志愿队保留一中队在仰光。^④12月8日，陈纳德与英空军指挥官曼宁

^① *Suggested change in recruitment procedures*, 1941.12.2, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^② *Memorandum No.32*, 1941.12.11, Chennault Papers, Box 2, Folder 30.

^③ *Memorandum*, 1941.12.8, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

^④ *From Governor of Burma to Secretary of State for Burma*, 1941.12.17, *China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group*, Burma Office Records, British Library,

达成协议,将由奥尔森带领一支中队接受英军指挥,但“志愿队大队对该中队保有召回的权力”,并且英军应“保障该单位的运营,并负责其供应和运输,还需有限的维护和维修设施”,除中队自身人员外,英军还应提供一些人员。^①

志愿队本部与两支中队于12月18日至19日进驻昆明,很快于20日在昆明打响首战,“一战成名”。而留守仰光的中队,亦在23、25日接连取得优异成绩,“飞虎队”的声誉就此流传。为增援仰光地区,志愿队再次调遣中队予以增援,但在中国看来,美国志愿队必须考虑作为中国空军的一部分被派往仰光,并随时可被召回中国,以“阻止整个大队被派往到缅甸”。^②

志愿队进入战时状态,先前松散的组织形态与管理纪律,越发难以维持一支“军事组织”。1941年12月31日,陈纳德重新阐释志愿队的军事规则与条例,从性质上而言,其逐步接近“真正的军队”。志愿队在组织关系中的关键问题,在于“飞行员与地勤人员”的特殊关系。由于志愿队没有军队的军衔制度,理论上都是“雇员”,并无上下级关系。但飞行员的薪金明显超过地勤人员,这使得组织中出现“试图煽动阶级嫉妒和仇恨的行为”,陈纳德表示,将严令这种煽动行为,违者将受到严厉的纪律处分。^③

陈纳德重申,“为这一特殊目的而精简的团队所雇用的所有人员都接受某些非常明确的类别的职位,每个类别都有规定的资格。甚至飞行员也被分为三类。预计只有经验丰富的人、真正的专业人才、能够在困难的情况下和没有密切监督的情况下完成工作的人才会被录用”。为此,陈纳德呼吁,组织成员要自尊自爱,志愿队组织之所以没有设置“军事条例”,是因为他相信“绝大多数人都不需要遵守这些规定,而这些人已经证明自己有能力和能力、高效、忠于职守、自尊心强、彬彬有礼”。陈纳德指出,所有成员的任务与职责都来源于指挥官的任命,“任何不服从或不尊重这些任命者的行为都是对集团指挥官的不服从和不尊重——并且被正确地归类为“不服从命令”(insubordination)”。此外,志愿队从未“保证或承诺过该团体成员享有平等的职位、职责、级别、特权、工作时间或其他类似权

IOR/M/3/1078. PP.46-47.

^① *Chennault to Captain Manning*, 1941.12.8, Chennault Papers, Box 2, Folder 14.

^② *C. J. Chow to Chennault*, 1941.12.28, Chennault Papers, Box 2, Folder 4.

^③ *Subject: Military Rules and Regulations*, 1941.12.31, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

利”，因为每个人的工作类型与职责是不同的。与此同时，不同组员承担着不同的风险，飞行员面临战斗风险是最高的，并有明确的阵亡者。陈纳德强调，志愿队已受到中、美、英各国高层的赞扬，各位成员应为自己身为其成员而自豪。最后，陈纳德在志愿队内重新引入“军礼”，为维护志愿队的声望，增强军事纪律。由此可知，美国志愿队的组织性质，在参战前后悄然发生变化。^①

二、志愿队招募工作的暂停与改编提议

太平洋战争爆发后，志愿队面临两种困境，其一，由于美国已进入战争状态，再想招募新的志愿者前往中国已无可能；其二，志愿者自身的身份，颇为特殊，中美两方皆有改编之意。

除已经备战成型的第一志愿队，第二志愿队是当时志愿队招募工作的重心。第二志愿队的首批人员，是整个志愿队远航的第九小组，于11月21日时从旧金山乘坐布隆方丹号（S. S. Bloemfontein）启航，共有1名飞行员、2名行政主管、5名文员打字员、1名财务文员、1名气象文员、2名操作文员、1名军需军士、1名线路长、28名机组长、10名军械员、7名无线电操作员、3名汽车机械师、1名摄影师、3名降落伞装配工、1名供应官，共计67人。其中1名飞行员、10名机组长、7名无线电操作员为驱逐大队的替补，其余为轰炸大队成员。按照设想，志愿队员将在新加坡下船，由中央飞机制造厂仰光办事处安排从新加坡到仰光的交通。抵达新加坡的日期不确定，预计于12月12日左右抵达马尼拉。^②

1941年12月8日，太平洋战争爆发，美国志愿队招募政策随即面临重大变动。博纳瓦勒即向宋子文通报当前的情况，首先便是要讨论已成行的第九组成员与未成行的第十组成员的身份问题。^③第九组即上文所述67名士兵已于11月21日乘坐布隆方丹号起航。第十组成员含71名士兵（包括4名飞行员和2名导航轰炸机驾驶员）计划于12月11日从旧金山乘坐赞丹号起航，这是第二批被派往轰炸机群的士兵。博纳瓦勒怀疑美国海军不会允许第十组志愿队员按计划起航，

^① *Subject: Military Rules and Regulations*, 1941.12.31, Chennault Papers, Box 3, Folder 1.

^② *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^③ *R. W. Bonneville to T. V. Soong, Problem relating to recruitment policy for American Volunteer Group*, 1941.12.8, China Defense Supplies records, Box 31, Folder 4.

陈纳德则指出如果这些士兵在飞机到达之前到达仰光，情况将“非常糟糕”。马格鲁德将军则建议陆军部在美国组装和组织轰炸大队，然后将其作为一整体连同飞机一起派出。^①

鉴于上述情况，博纳瓦勒建议宋子文设法阻止第十组成员启航，并与陆军部商定让他们暂时返回部队，一方面确定陆军部和海军部的政策，另一方面确定未来交付该组配备的洛克希德·哈德森轰炸机到位后，再决定是否召回。博纳瓦勒认为如果要推迟第十组的离开，就必须立即采取行动。^②至于第九组已在布隆方丹号航行的 67 名成员，18 人是第一驱逐大队的替补，其余 49 人是轰炸大队的成员。在未来的政策尚未确定之前，博纳瓦勒建议将这 49 人全部吸收到第一驱逐大队中，并按照马格鲁德的建议重新组建轰炸大队。同时在政策明朗之前，博纳瓦勒建议暂时搁置轰炸机大队的招募工作，直到能够确定陆军和海军部的对华战略。博纳瓦勒认为，目前存在两种“截然相反”的可能性：第一种可能，美国志愿队的任务将全部由美国和英国的正规空军接管，在这种情况下，这些部队可能会反对组织更多的志愿者；第二种可能，美国和英国空军目前无法腾出部队援华，这将会促使考虑为中国组织更多的志愿者部队。最后，博纳瓦勒再次重申不需要中央飞机制造厂作为招募计划的中介，他认为维持目前由中央飞机制造厂组建的“无效招募组织”的成本将是巨大的。博纳瓦勒指出可以考虑制定程序，由中央飞机制造厂将与美国志愿队有关的“全部合同和义务”都由其转让给中国政府设立的机构，新机构从中央飞机制造厂接管部分关键人员，并清算该单位的剩余人员。如果在确定将为美国志愿队组织更多单位后，新机构可以通过扩充其招募人员来进行进一步的招募。^③

除博纳瓦勒以外，陈纳德也希望中方探索将装备齐全的正规空军大队派遣的可能性。^④而对于尚未运到的洛克希德-哈德逊轰炸机，陈纳德鉴于最近的事态发展，建议将其组装并全副武装后运往澳大利亚，经荷属东印度群岛飞往缅甸，避

^① T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^② T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.11.27, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^③ R. W. Bonneville to T. V. Soong, Problem relating to recruitment policy for American Volunteer Group, 1941.12.8, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 1.

^④ Message from Chennault, 1941.12.9, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

开战区；如果该方案不可行，建议在美国将其全副武装后，飞越南大西洋、非洲、印度，再飞往中国。^①

宋子文根据博纳瓦勒的提议，立即向陈纳德表示“暂停有关美国志愿大队的招募”。建议暂时吸收 49 名预定抵达的轰炸大队组员。^②与此同时，居里告知中方，美国空军司令阿诺德将军希望将本应于 1941 年 12 月 11 日出发的第十组成员，按照退伍时的军衔或等级重新加入美国空军。因此宋子文向奥尔德沃斯指示最新政策，“鉴于战争状态，双方均无法履行中央飞机制造厂与这些士兵之间的合同。这些人的入伍仪式很可能在加利福尼亚州的马奇菲尔德或洛杉矶附近的其他空军基地举行。在准备过程中，将向这些人员入伍的基地指挥官发出必要的指示”，宋子文要求奥尔德沃斯等人尽快前往洛杉矶，以保护中国政府以及中央飞机制造厂的利益。为便于应美国政府因当前战争状态提出的要求将这些人员重新纳入美国空军，宋子文授权奥尔德沃斯采取以下行动：^③

(a) 在每日津贴的基础上，按比例支付这些人的工资，从他们到达登船港口之日起至他们加入美国空军之日止。（如果任何人因任何原因拒绝或不能重新编入美国空军，则自该人员被告知本函内容之日起，立即停止支付薪金和每日津贴。）

(b) 从洛杉矶到即将入职的美国空军岗位的旅费。

宋子文指出，在国际形势和美国武装部队未来政策尚未明朗，美国志愿军的所有进一步招募都将暂停。在有关中央飞机制造厂招募组织的进一步指示之前，要求采取一切必要措施，将该组织的开支降至最低。^④

除奥尔德沃斯负责的纽约办事处以外，中央飞机制造厂的两位负责人鄱雷与莱顿也是需要交流与沟通。宋子文向鄱雷表示对中央飞机制造厂的政策，希望将来人员和飞机将作为完整的美国陆军部队派出。^⑤关于减少志愿队招聘机构规模方面，奥尔德沃斯告知中方，已向员工提前两周发出解聘通知，这些员工的解雇

^① *Message from Chennault*, 1941.12.10, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^② *R. C. Chen to Chennault*, 1941.12.11, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

^③ *T. V. Soong to Aldworth*, 1941.12.11, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^④ *T. V. Soong to Aldworth*, 1941.12.11, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑤ *T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault*, 1941.12.12, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 4.

将于 1941 年 12 月 31 日生效。^①“招聘机构缩减到维护目前在中国运作的美国志愿者小组的会计和人事记录所需的最低限度的工作人员,并削减该组织产生的管理费用,如租金、电话费等”。^②纽约办事处在 12 月底经历大裁员,累计终止服务者达 14 人。至 1942 年 1 月,剩有 12 名员工,其中 4 名是全职从事这项工作的联洲员工,4 名是兼职投入到志愿队工作的联洲公司员工,4 名是全职的中央飞机制造厂员工。对于进一步的裁员,奥尔德沃斯则认为很困难。他指出在目前的情况下,两名女员工每天要花上全部时间来处理(志愿队员的)父母、亲戚和朋友的询问。所有这些询问都需要跟进和仔细记录。在目前的工作压力下,剩余的员工承受着相当大的压力。会计部门的员工至少需要几个月的时间来保持记录最新,处理保险和/或其他应付款项。^③

博纳瓦勒建议宋子文向莱顿提议,1942 年 1 月 1 日以后将美国志愿队所需的中央飞机制造厂骨干人员迁往华盛顿。此举目的是为进一步减少组织的开支,并以个人名义协助确保充分控制该部门代表中国政府的开支。^④

除削减招募机构,暂停招募工作外,当务之急是处置还停留在洛杉矶的第十组志愿队员,即第二志愿队的第二批人员。1941 年 12 月 11 日,居里得到阿诺德的口头决议,即由美国陆军立即重新吸收那些已获准从陆军辞职、自愿到中国服役、目前聚集在洛杉矶的前士兵和军官。^⑤

出人意料的是,这批人员的善后问题成为纽约办事处的一件“难事”。1941 年 12 月 16 日,第十组成员在洛杉矶解散,不少队员对中央飞机制造厂和中国政府有很深的不满。志愿人员声称花费大量个人费用购买各种服装和设备,准备用于东方之行。“该大队中有许多人拥有汽车,他们亏本出售,而要重新购买这些汽车,需要花费大量资金。他们购买的衣服和设备是在陈纳德上校的建议下购买的”。奥尔德沃斯认为公司和中国政府负有道义上的责任,恳请授权向相关人员支付两周的工资,工资标准与他们受雇时的工资相同。奥尔德沃斯还指出该风波

^① T. V. Soong to Bruce G. Leighton, 1941.12.13, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^② T. V. Soong to Bruce G. Leighton, 1941.12.13, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 15.

^③ Richard Aldworth to T. V. Soong, 1942.1.7, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 4.

^④ T. V. Soong to Bruce G. Leighton, 1941.12.13, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 6.

^⑤ Lauchlin Currie to T. V. Soong, 1941.12.11, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 8.

可能引起的弊端：“这些军官和士兵驻扎在美国各地。你可能和我一样熟悉谣言的传播方式。在我看来，与这群人可能造成的损害相比，所涉及的金额微不足道，所有人都说着同一件事，即公司和中国政府‘让他们失望了’。”^①除此之外，中央飞机制造厂还需要帮忙为志愿队员联系军队复员命令，例如中尉达波扎就称从未接到指示，^②中方即附上居里致宋子文信件副本，以向当地美国军队证明，安排入伍。^③

对于奥尔德沃斯的“道义安排”，宋子文有不同意见，他称“虽然我非常感激这些人自愿到中国服役，但我认为中国政府不应该为这些人未能离开洛杉矶前往中国而承担任何责任。正如我在1941年12月11日的信中指出的那样，鉴于战争状态，中央飞机制造厂与这些人之间的合同双方都无法履行。我认为中国政府充分履行对这些人的义务”。宋子文认为向这些人额外支付两周的工资将涉及约10000美元。虽然这笔钱相对较小，但中国政府的资源有限，这笔开支是不合理的。^④在各方劝说下，宋子文最终改变主意，同意奥尔德沃斯“额外发放两周的工资”的请求。^⑤宋子文特别规定该酬金的支付仅限于重新编入美国空军的官兵，拒绝入伍的人将不支付任何费用。^⑥

三、第二志愿队的改编问题

相较于洛杉矶未出行的第十组志愿者，已经航行一半的第九组志愿者，面临更纠结的选择。对志愿队本身而言，这是最后可以补充的生力军；而对中方而言，这笔薪金支出较大，很有可能“得不偿失”。

根据美国陆军航空队的最初指示，布隆方丹号上的美国志愿军人员（共67人）将被编入美国远东空军，宋子文向陈纳德表示，“目前您无法指望您的团队得到任何替换”。^⑦唯一的可能是陈纳德或可从马格鲁德代表团获取某些参谋助理。

^① Aldworth to T. V. Soong, 1941.12.30, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^② R. W. Bonneville to Aldworth, 1942.1.2, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^③ R. W. Bonneville to Colonel Goodrich, 1942.1.3, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 5.

^④ T. V. Soong to Aldworth, 1942.1.5, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 7.

^⑤ T. V. Soong to Aldworth, 1942.1.6, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 7.

^⑥ T. V. Soong to Richard Aldworth, 1942.1.6, China Defense Supplies records, Box 30, Folder 4.

^⑦ R. C. Chen to Chennault, 1941.12.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 3.

①

尽管美国军方决意要改编这支部队，但行动却颇为迟缓。这些人员于 1941 年 12 月 20 日到达澳大利亚，随后滞留未行，引起美国驻澳外交人员的关注。1942 年 1 月 16 日，美国驻堪培拉公使致中央飞机制造厂，提出目前这批志愿队员每人每月可获 30 美元的宿舍补助，以协助支付入伍前的生活费用。整个团队“完好无损，无所事事”，公使要求催促陆军方面加快改编。^②

博纳瓦勒获悉后，于 1 月 17 日要求中央飞机制造厂将 1942 年 1 月上半月的工资发放给这些人，并按照队员要求，告知亲属他们的健康状况。对于美国军方的改编需求，居里再次与美国空军参谋长讨论这些人的入伍事宜，目的是让这些人在不久的将来入伍，或派他们加入驻华美国志愿队。^③博纳瓦勒指出，这批队员已在澳大利亚待了将近一个月，仍在候命。迄今已向美国远东空军负责人布雷特发送电报催促，以加快他们的编入速度，但尚未得到任何进展。博纳瓦勒指出“支付这些士兵的薪水等费用对中国政府来说是一笔不小的负担”。^④

居里个人倾向把这批队员重新派往中国，而博纳瓦勒则有相反意见，他一方面怀疑从澳大利亚到仰光的交通在未来是否畅通；其次，由于官方正计划将整个志愿队重新编入美国武装部队，博纳瓦勒认为目前不惜一切代价将这些人派往中国似乎毫无意义。^⑤

如何调整合同，遣散志愿队员，博纳瓦勒亦有特殊处理。在中国的第一志愿队，其改编策略，是由“中国政府将支付这些人员目前所领薪水与美国武装部队军官派遣士兵所领薪水之间的差额，直到他们的合同到期”。博纳瓦勒指出，“对于那些在中国工作一段时间的人来说，这似乎是个公平的解决方案，但似乎完全没有必要向在澳大利亚的这群人支付几乎一整年的薪水，因为他们没有为中国政府提供任何有用的服务”。博纳瓦勒选择以类似于处理 1941 年 12 月于洛杉矶重新加入美国空军的第十小组的方式处理，即支付这些人直到他们入伍之日的薪水，

^① T. V. Soong to R. C. Chen for Chennault, 1941.12.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 5.

^② Taylor to CAMCO, 1942.1.16, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^③ R. W. Bonneville to P. A. Mathews, 1942.1.17, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^④ R. W. Bonneville to T. V. Soong, 1942.1.19, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^⑤ R. W. Bonneville to Dr. Rajchman, 1942.1.21, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

外加两周的薪水作为遣散费 (gratuity)。^①

1月22日,宋子文即向美国陆军部主管空军的助理部长洛维特致信,讨论中国政府因“解除合同而遭受的任何经济损失”,提出这批人员“合同已经解除,将重新加入美国军队,并进一步表示,中央飞机制造厂将代表中国政府继续支付他们的工资,直到他们入伍之日”。宋子文指出这批人员滞留澳大利亚逾月,尚未被编入美国陆军航空队,因此他们的工资和生活必须继续由中国政府支付。宋子文请求洛维特进行斡旋,使此事得到解决,宋子文格外强调“不仅是因为中国政府要付出的代价,而且是因为这些人所掌握的技术知识对目前在远东的美国陆军航空队将非常有用”。^②洛维特则从马格鲁德处收到建议,暂时不采取进一步行动。^③

居里对此仍持不同意见,他劝说宋子文同意将这批人员再运到中国,作为陈纳德的后援。博纳瓦勒估算这批人员的费用,如果这批成员从1月26日从悉尼出发,3月初到达仰光,需要支付该成员2月份的工资,外加一个月的生活费,以及每人370美元的旅费。另外船票共需25000美元,合计51000美元。^④洛维特在得知居里希望志愿队员前往中国,亦不准备干预此事。^⑤宋子文则向中央飞机制造厂授权通过美国驻澳大利亚公使转交交通费和生活费。^⑥

这批成员并未按照居里的设想发展,最终于2月26日重新编入美国陆军航空队。博纳瓦勒并不觉得惋惜,认为“由于这一小组的大多数人都是计划中的轰炸大队的行政人员和地面人员,他们对陈纳德上校目前的驱逐大队来说用处不大”。他反而认为中国政府将免除照顾这些人的剩余合同期限的责任,并将“节省近20万美元用于支付他们的工资和交通费”。^⑦

有关志愿队组建工作,已因招募机构的中止,以及第二志愿队的改编而宣告终结。然而第二志愿队改编问题的延伸,却并未结束,尤其是财务问题,以及设

^① R. W. Bonnevalle to Dr. Rajchman, 1942.1.21, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^② T. V. Soong to Robert A. Lovett, 1942.1.22, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^③ Robert A. Lovett to T. V. Soong, 1942.1.26, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^④ R. W. Bonnevalle to T. V. Soong, 1942.1.29, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^⑤ Robert A. Lovett to T. V. Soong, 1942.1.30, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^⑥ T. V. Soong to CAMCO New York, 1942.1.30, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

^⑦ R. W. Bonnevalle to T. V. Soong, 1942.3.14, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 6.

计合同的权益问题。1942年3月3日,博纳瓦勒在审计中央飞机制造厂账户时,注意到在总计403793.64美元的预付款中,有66884.84美元是预付给西海岸代表和其他人的差旅费、工资。这批钱的核算与审计成为志愿队账户的当务之急。^①

另外,个别志愿队员对于自己“被迫解约”后的收入有所不满。博纳(Boner)中士是志愿队第十组成员,于1941年12月18日重新入伍,并被分配到加利福尼亚州里弗赛德市的第32空军基地,他的妻子对其在中央飞机制造厂的收入提出异议。中央飞机制造厂对其妻子回应指出,“战争爆发时,陆军部命令您丈夫所在团体的人员报到服役。这项命令终止彼此之间的雇佣关系,因此他们重新入伍。我们尽快对工资进行令人满意的调整,并向个人支付所有应付款项。根据记录,我们给您丈夫的支票于3月2日从本办公室寄给加利福尼亚州里弗赛德市当地机场的指挥官,由其交给您的丈夫。”^②

然而博纳中士的问题还不止于此。1942年11月,他的妻子根据其来信指出,博纳中士根据他自愿在中国服役的合同,当他应该重新加入美国陆军时,合同规定他将获得与以前相同的军衔和地位。而重新入伍后,虽然他获得相同的军衔,“但他没有获得相同的地位和相同的工作类型,并且被安排在他无法继续从事相同工作类型的组织中,他被安排在物资供应单位,而不是通讯部门”。按照他的请求,中央飞机制造厂能出具“一份他自愿在中国服役的合同的认证副本或影印件,或者至少是中央飞机制造公司的一份宣誓书”来证明此事,改变他所属的单位。^③由于美国志愿队组织此前已于7月4日改编解散,该事便由国防供应公司处理。^④

国防供应公司负责清算志愿队业务的纳森(John B. Nason)表示,“博纳中士以书面形式请求获得本合同的复印件,我们将予以接受。按照惯例,合同的复印件不会向其他人公布”。按照纳森的意见,由于合同是与一家私营公司签订的,而不是与美国陆军签订的,合同中并无任何内容表明博纳中士将恢复到他自愿在

^① *Bonneville to Mathews*, 1942.3.3, China Defense Supplies records, Box 27, Folder 8.

^② *R. G. Malone to Mrs. Everett E. Boner*, 1942.4.1, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 8.

^③ *Little to William H. Spurgeon*, 1942.11.9, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 8.

^④ *Alice H. Leonard to Little*, 1942.11.18, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 8.

中国服役前相同身份和相同类型的工作。^①

到 1943 年, 不时仍有曾经的志愿队员向中央飞机制造厂提出索赔事宜。一位名为沃德 (James P. Ward) 的队员, 他于 1941 年 11 月 19 日与中央飞机制造厂签约, 分配到第九组, 该组于 1941 年 11 月 21 日从旧金山启程前往中国。在澳大利亚接受改编后, 他在海外为美国陆军航空兵服役后于 1942 年 11 月返回美国, 遇到原先在缅甸和中国作战后返回的第一志愿队队员。他得知“对于那些加入空军的员工, 贵公司已补偿他们在合同期内陆军工资和合同工资之间的差额”, 他表示没有得到任何合同补偿。而退伍后, 他个人承担从澳大利亚墨尔本前往康涅狄格州的旅费(墨尔本是其入伍之处)。故而他希望中央飞机制造厂支付补偿, 或者能否因“合同未到期, 继续受雇于公司”, 乃至“战争结束后, 继续受雇于公司直至合同期满”。^②

纳森表示, 第九小组的成员都被征召加入美国陆军航空队, 这当然终止与中央飞机制造公司的合同, 因此在该日期之后中方无需支付任何费用。纳森提到那些补偿待遇, 是“对那些在战斗中或在战区服役一年多后入伍的美国志愿队成员的一种宽待”, 原第九组成员是不能获取的。^③

沃德这样的例子还有不少, 甚至在两三年后都有人提出“索赔”。1945 年 8 月 27 日, 名为拉萨特 (Lasater) 的前志愿者向中方提出申请, 称自己是 1941 年 11 月 10 日与中央飞机制造厂签约, 于 1942 年 2 月 28 日在澳大利亚墨尔本加入美国陆军, 从未收到过该合同规定的全额工资。1945 年 7 月 10 日他于美军光荣退役, 认为根据上述合同, 现在有权获得一年的全额工资。^④中央飞机制造厂表示, 已履行签订的雇佣协议, 从 1941 年 11 月合同生效之日起至 1942 年 2 月底应征入伍之日, 中央飞机制造厂已支付工资, “此后我们对支付您的工资不再承担任何责任”。^⑤

从第二志愿队改编前后, 有关志愿队员的合同与薪金发放问题, 已经清楚地

^① Nason to Little, 1942.11.20, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 8.

^② James P. Ward to CAMCO New York, 1943.2.20, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 8.

^③ John B. Nason to James P. Ward, 1943.2.26, China Defense Supplies records, Box 29, Folder 8.

^④ Milton K. Lasater to CAMCO New York, 1945.8.27, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 10.

^⑤ Cuevas to Lasater, 1945.8.30, China Defense Supplies records, Box 26, Folder 10.

看到中央飞机制造厂与志愿者因“民间协议”所产生的困难。这验证博纳瓦勒在志愿队参战前请求改革征募程序的设想,同时也向后人展现了“私人军事承包商”的局限性。因此,美国志愿队在参战后便需改编成为正规军,这是历史的必然。

四、“成为飞虎队”:第一志愿队的战绩与改编

从1941年12月20日至1942年7月19日,^①美国志愿队员在中国战场与缅甸战场上空参与众多场空战,并曾主动出击轰炸越南、泰国等境内日军机场,取得辉煌战果,进而被中外媒体冠以“飞虎队”的美名。

历来美国志愿队、“飞虎队”之研究,最不缺其“辉煌”战斗的精彩过程。尤其是包含着诸多志愿队队员战时回忆的详细描述,得以对“风驰电掣”之空中格斗,能如临现场般感受到旋转上升的气流与震破天际的轰鸣。这些有关“飞虎队”细致入微的研究,为贴近读者、走向大众,对各个战斗鲜有注明准确之出处,不利于后来者研究考证,难辨真伪。这些论述过于追求“战术”层面的“细节”,而忽视全局部署乃至对整个战略上的影响。

在交战双方中,夸大己方战绩是十分正常的,而对自身的损失情况则相当真实。如果要探究真实的战斗记录,则以彼此的损失为基础。一方面,对于日方资料,本研究未能彻底的掌握,故而无法开展彻底的对照研究;另一方面,鉴于第二次世界大战各战区、各国在统计胜利战绩时,一般程度都有夸大,但不至于极端。

各版本中,对飞虎队的战绩并不相同,但大致可从其资料来源分为几类。第一种即以陈纳德回忆录,或陈香梅译著为主,采取击毁、击落299架飞机(可能击落153架)的说法。^②由于广大飞虎队通俗作品多取此说,故影响最为深远。第二种以中国的官方通报为基准,多数中方抗战史通史作品引用。如何应钦:《日军侵华八年抗战史》附录《第二次世界大战中美军事合作纪要》所言“自1941年12月至1942年6月的7个月中,志愿队参与缅北、滇西战役和仰光、昆明的空防战斗,作战百余次,击落击毁敌机250余架,志愿队损失飞机73架,牺牲22

^① 美国志愿队虽于1942年7月4日解散改编,但不少志愿队员在过渡期仍志愿为华作战至7月19日,过渡期间更有1名志愿队员牺牲。

^② Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter*, P.174.

人,被俘3人。”^①台湾“空军抗日战史”则称“飞虎队,在服役期间缔造辉煌战绩,总计:击落与击毁日机共二百六十八架,击伤四十架”。^②

相比前两种记载,美方在战后有关飞虎队战绩的记载也有差异,有的称“击落286架日本飞机,非官方标记总数达到500多架”,^③而胡佛研究所出版有关陈纳德资料的前言介绍中则称美国志愿队“击落250架敌机,而它自己只损失19架”。^④而在“飞虎神话”中,这些数字“膨胀”到1000至1500架日本飞机,丹尼尔·福特指出“日本空军在东南亚战场上参战的飞机少于750架,这些飞机除要对付中缅上空的飞虎队和英国皇家空军,还要和海军航空部队一起对抗马来半岛的英联邦空军中队、爪哇岛和婆罗洲岛上的荷兰空军中队,以及吕宋岛上的美国 and 菲律宾空军中队。所以,飞虎队不可能击毁1000架或1500架日军飞机,因为日方本来就没有那么多飞机参战”。^⑤而他作为研究飞虎队战绩的权威,指出“志愿队击毁了约115架日本陆军航空队的飞机,上下浮动5架”,^⑥这成为当今挑战“飞虎队神话”的重要论据,而在民间颇为流传与引用。

美国志愿队在参战后取得优异成绩,然其在筹建中遇到的物资补给困境以及人员缺额问题,不但未能解决,反而愈发加重。而更为复杂的是,身为志愿队指挥官的陈纳德,其地位介于“志愿”与“雇佣”之间,则志愿队的改编便碰到诸多问题。美国志愿队,既非正规军编制,又需要美国提供援助,这使得美国军方并不情愿。尤其当太平洋战争爆发后,美国军方获得租借物资的主导权,志愿队只有“改编”方能有继续作战之可能。纵观志愿队改编的全过程,实际上是美国军方“强制收编”,只不过顾及到中国政府的意见,以及当时战场形势,而未过于强硬。这种做法,使得以“雇佣军”形式服务的志愿队员大为不满,这使得志

^① 何应钦:《日军侵华八年抗战史》,台北:黎明文化事业股份有限公司,1982年。

^② 《外籍空军志愿队参加抗日战史》,台北:“国防部史政编译局”档案,档号:B5018230601/0026/152.1/2320。

^③ Steven Marcus, *Tiger Tale: Flying Tigers were once vicious fighters; now they're fairly tame transport pilots*, Leatherneck, 1954, Vol. 37, No.5.

^④ Hoover Institution Press: *General Claire Lee Chennault: A Guide to His Papers in the Hoover Institution Archives*, Stanford, California: Hoover Institution Press, 1983.

^⑤ (美)丹尼尔·福特著,叶蔚然译:《飞虎队:陈纳德和他的美国志愿者,1941-1942》,北京:北京联合出版公司,2017年,“前言”第2页。

^⑥ (美)丹尼尔·福特:《飞虎队:陈纳德和他的美国志愿者,1941-1942》,第320页。

愿队改编后,仅有少数作战人员留在部队,这大大出乎美方的意料,可见其对志愿队未能有通盘之考量。^①

美国志愿队的改编,在于中美双方在战略规划上的分歧。从美国方面来讲,它认为志愿队的一切都是美方出力,故将其归并甚至解散都无可厚非。而美国真正需要做的是,是派遣一支正规部队进入中国战区,以实现与中国共同抗战的同盟目标。但碍于“先德后日”的大战略部署,以及中缅战场交通线的困难,使得美国重新派兵在短期内难以实现。而美国志愿队在中缅战场名声大噪,这使得收编这支部队成为美方“投资”最少的方案——既有现成的飞机、又有现成的作战人员。因此,美方只需要派遣一名高级军官来统率改编后的航空队即可。故而收编志愿队成为“权宜之计”。尽管罗斯福了解中国军队应该更新装备,但美国同时要向20个国家提供援助,还要满足自身日益紧迫的防务需要,马上满足中国政府的要求颇不可能。马歇尔以及罗斯福都决心尽可能向中国提供援助,但由于其整个政策的基础是先欧后亚,因此不论中方这时如何焦急,在美国的整个援助计划中,中国还是只能被排在靠后的位置上。当然,考虑到陈纳德在中国已形成的“亲密”关系,如何处理他与美国正规军来华官员的关系,也是中美各方考虑的焦点。^②

对中国而言,接受志愿队改编同样也是“权宜之计”。在单独对日抗战多年,军队损失奇惨,如今有了新战友加入,自然希望战争能够早日结束。在美国无法派出陆军增援的情况下,中方对空军援助的需求极为迫切。在与马格鲁德谈话时,蒋介石一再强调:“中国今日所最急要者,仍为空军。”^③但中方并不是只想要志愿队力量的补强,或者是美国更多军队的进入。例如在宋子文得知美国要用毕塞尔高于陈纳德来指挥驻华空军时,就指出接受毕塞尔有利于美军更好的援助。^④

^① 有关美国第一志愿队改编的情况与问题,可参见徐亮:《“权宜之计”:美国援华志愿航空队之改编》,《抗日战争研究》,2019年第1期。

^② *Subject: The Military Mission to China, Memorandum for Lieutenant General Hugh Drum, 1942.1.5, Joseph Warren Stilwell Papers, Box 16, Folder 14.*

^③ 《蒋委员长在重庆接见美国军事代表团团长马格鲁德听其报告代表团来华之目的与任务及商谈关于如何阻止日本南进与改善滇缅路交通等问题谈话纪录》(1941年10月27日),秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(一)》,第467-473页

^④ 《宋子文致蒋介石密告美方嘱意俾索威担任联军最高空军职位电(1942年2月5日)》,吴景平、郭岱

而蒋介石则无时不在思考空军整顿的问题,“为空军腐劣怯弱之故,忧惶愤怒,不知所止。”^①

对中方而言,改编志愿队“解决目前扩大与补充之困难问题”,其实是中美空军合作的最低目标。且中方认为“专事扩充该队,我国空军将无充实之望”^②,因此提出美国在改编志愿队时,能够有更多的飞机、人员与物资援助中国空军,从而大大增强中国战区的空中力量。而当美国不能满足于这几点,使中国的处境比单独作战时并不见显著好转时,失望之下,双方的摩擦便不可避免。^③美国志愿队的改编,看似是中美空军合作中最“顺理成章”的过程,但早已暗含双方不同的利益诉求与行事策略。这些矛盾一方面是美国志愿队筹建时期的隐患,亦为后中美军事合作的“曲折起伏”埋下伏笔。

1942年7月4日,美国志愿队正式被改编为美国陆军航空队第十航空队第23战斗机大队,又称“美国空军驻华特遣队”(U.S. Army Air Forces China Air Task Force),指挥官仍为陈纳德,总兵力包括54架战斗机和8架中型轰炸机。将物资运输到中国向属头号问题,此时仍是扩大中国空军组织的限制因素。^④1943年3月,陈纳德被晋升为少将,而驻华特遣队扩编为美国陆军航空队第十四航空队。在很长一段时间,美国驻华空军部队及其补给部队,就是美军在中缅印战场的唯一军事存在。^⑤

截止1944年11月时,第十四航空队共有17437人、战斗机535架、轰炸机156架。在整个抗日战争期间,如以广义的“飞虎队”名称来计,从美国志愿队、美国空军驻华特遣队到美国陆军航空队第十四航空队,累计击落、击毁敌机2500

君:《宋子文驻美时期电报选(1940-1943)》,第147页。

① 《蒋介石日记》(手稿本),1941年10月4日及该日后“上星期反省录”

② 《宋子文电蒋中正中国空军美志愿队改编为美国正式空军办法》,1942年1月1日,“国史馆”馆藏档案,档号:002-020300-00025-013

③ 齐锡生:《剑拔弩张的盟友——太平洋战争期间的中美军事合作关系1941-1945》,第712页。

④ *Report on Fourteenth Air Force Activities, 1942.7.4-1944.10.31*, Joseph Warren Stilwell Papers, Box 15, Folder 11.

⑤ *The Army Air Forces Section of the Report of General Stilwell to the Secretary of War, on his mission in China-Burma-India*, Joseph Warren Stilwell Papers, Box 15, Folder 10.

架，自己损失 568 架，为中国人民抗日战争以及世界法西斯战争的胜利，做出重大贡献。^①

^① 参见李庆安：《中国空军美志愿大队战史纪要》，《民国档案》，1985 年第 1 期；金光耀：《陈纳德航空队与中国抗日战争》，《军事历史研究》，1986 年第 1 期；冯玉荣：《美国飞虎队援华抗战纪实》，《抗日战争研究》，1993 年第 4 期；殷相国：《飞虎将军陈纳德与中国抗日战争》，《社会科学战线》，1993 年第 5 期；马毓福：《抗战中的陈纳德及美国航空志愿队》，《百科知识》，1995 年第 11 期等。

结 语

通过对中美各档案馆所藏珍稀史料的挖掘,以及对抗战史、中美关系史、空军史等领域最新成果的吸收,本文对美国志愿队筹建问题进行系统而全面的梳理与解析。志愿队是中美、中英军事合作的开端,而透过志愿队筹建问题,可见中国人民抗战得到盟国的认可,英美在正式结盟之前便已深度支援中国空军。与既有叙事不同的是,美国官方全面参与志愿队的组建过程,而不是一味对日绥靖。英国对志愿队计划的参与向来为学界所忽视,本文亦对此做深度分析。从美国志愿队筹建的过程来看,志愿队是个“大工程”,而中央飞机制造厂承担着远比想象要大的运营责任。关于中央飞机制造厂的地位与美国志愿队的组织性质问题,都值得进一步探讨与分析。

一、美国志愿队组建的必要条件与充分条件

美国志愿队发展的“必要条件”,主要体现在中国空军发展的“必然结果”。对中国而言,由于工业基础薄弱,航空工业发展滞后,这使得中国飞机基本依赖于外贸。国民政府财政艰难,即以“航空救国”理念优先发展空军,其经费依然难以维持足够强大的飞机数量。中方虽借助外籍顾问开展航校教育,但在全面抗战爆发之前,所能培训的飞行员数量极为有限。中方欲使中国战场的制空权不致完全丧于敌手,寻找外援,便是燃眉之急。

美国志愿队发展的“充分条件”,还在于国际志愿队运动的发展态势。自空军出现以来,空军志愿队成为“空军强国”支援或干涉“空军弱国”的重要手段。美国作为西半球的唯一强权,本土极少面临战争危险,加上国内孤立主义盛行,参与战争机会甚少。空军的出现,加上美国国内飞行员数量庞大,使得这一群体能比先前的陆军志愿队形式更为隐蔽与有效地参与到外国军队中。从国际上讲,在二战前无论是雇佣军还是志愿军都已普遍存在。一战中的美国派遣到欧洲的拉法耶特中队、西班牙内战中的各国空军志愿队,以及全面抗战初期中国空军的外籍志愿队,都说明空军志愿队是具备一定实践经验的组织形式。而飞机与飞行员的形式非常适合志愿队的隐蔽方式,对于空战局势作用大,是性价比极高的行为。

可见美国志愿队并非独创，确有先例可循，中美两国都有空军志愿队的经验与教训，甚至连日本也有德意的志愿队。^①

从 20 世纪 30 年代以来，美国国内政治、法律与孤立主义者就海外志愿者问题多次讨论与博弈。随着国际局势的变化，英国等国在美国征募志愿者的努力，使得美国高层最终默许盟国志愿队的形式。因此中国空军美国志愿队的发展，便是建立在其他国际志愿队发展的脉络之上。

二、战时中美英军事合作的发端

太平洋战争前，蒋介石为首的国民政府，一直尝试孤立日本，寻求外援，尤其在于推动中美英三国军事同盟。而“美国志愿队计划”便是这一战略在实践与执行中的重要载体与产物，是中美英三国军事合作的开端，各方都为此做出努力与贡献。由于美国志愿队计划缺乏统一的上层协同机制，在大国合作过程中，呈现出中美、中英、美英三种双边合作的重叠情况。

中美合作是志愿队筹建的核心。在中国向美求援的过程中，中方求援的目标中，一方面在于通过增强空军力量，扭转中日战局，另一方面希望通过轰炸日本，扩大战线，从而拖住日本，避免日本南进或美日开战。在此设想中，美国援助中国，即为保护自己的利益。在美国志愿队筹建过程中，除美方向中方提供飞机、飞行员、物资补给外，中方也为志愿队提供大量资源。以空军第五路军、战地服务团以及译员培训为代表，中方为志愿队而设的机构，成为太平洋战争爆发后中美正式军事合作的基础。

太平洋战争前中英军事合作向为史家所忽视。在美国志愿队备战过程中，英缅当局发挥的作用至关重要。由于交通线封锁与运输困难，缅甸成为援助物资进入中国的重要窗口，而缅甸基地的提供，为中央飞机制造厂组装飞机以及陈纳德训练志愿队飞行员作战提供便利与安全保障。除此之外，当美国志愿队面临物资补给危机以及兵力不足的困境，英方不仅在物资上提供帮助，而且有计划派遣“英国志愿者”加入美国志愿队以组成“国际志愿队”壮大兵力。当然中方为双边合

^① 《贺耀组等电蒋中正日敌编组国际航空部队情形并有德义志愿队加入等情报提要等二则》（1939 年 7 月 12 日），“国史馆”馆藏档案，档号：002-080200-00521-080

作亦有代价，中国基本接受英日开战后，中方支援缅甸作战的承诺，而实际上美国志愿队在参战后，其主要兵力亦用于缅甸。这与中方对志愿队计划最初设想夺取中国战场制空权的目标有所偏差。

在美国志愿队筹建过程中，美英合作也是重要因素。美国志愿队的 100 架 P-40 驱逐机，即是美国要求英国转让订单完成，而作为交换，美方将在后续给予英方更多飞机援助。在居里制定的“短期援华飞机计划”中，大量驱逐机、轰炸机的份额亦来自英方订单。英国方面虽极不情愿，但在美英合作的大局中，亦予以配合。在志愿队缅甸备战期间，美国军方对志愿队并不重视，而英方出于加强远东空军力量之目标，多次劝说并施压美方，使志愿队某些困难得以缓解。由于美英合作的细节仅在双边体现，而中方未能及时获知，这也是太平洋战争后中方急于参与盟军合作机制的重要因素。

美国志愿队筹建过程中各国合作还有几个特点。第一，志愿队计划交涉对象不是中美两方，而是“支援中方”的一方与“反对支援”的一方。在交涉过程中，“支援”一方的团队不断扩大，这一方面体现中方的外交努力，另一方面也体现英美高层基于战略，愿意暂时放弃短期利益以支援中国。传统外交史或者财经援助史的研究，往往将中美两国的援助来往，简单归因为高层领导人之间的互动与决策。实际上，一项政策的计划与执行，是由不同的具体职能部门来完成。高层决策，需要下级落实执行，而执行部门的对接非常重要。最关键的是，美国陆、海军部并未特别设立“美国志愿队”计划相关的管理部门，这使得计划的执行“举步维艰”。在居里访华后，居里几乎以一己之力，充当美国内部执行该计划的负责人，成功串联各环节，此功不可没。只有将这些步骤清晰梳理总结，才能对复杂历史现象背后的逻辑有真正的认知与理解。志愿队项目在进入备战阶段后，正是因为中美英三方合作，在物资、场地、人员方面给予补充，从而逐步形成战斗力，不至于“功亏一篑”。

第二，整个计划是折中的权宜之计，从预期目标来看，参战前的美国志愿队只能勉强达到最低标准。美国志愿队不单是中美两国的援助计划，至少包括中国高层、美国高层（内阁）、美国军方、美国生产商、英国军方等多个决策主体。而作为飞机援助的实体，也不仅仅是飞机而已。飞机作为作战系统，首先是飞

机本身以及各种零部件,包括无线电等设备;第二是武器弹药,包括燃烧弹;第三是驾驶飞机所需要的飞行员问题。这都是作为一个完整系统的援华飞机计划所必须要考虑的要素。如果不对这些因素进行理解,就很难明白中美在飞机援助问题上的困难,以及各方所作的努力与妥协。无论是当时各决策方,还是如今历史叙述者,皆只关注飞机与飞行员而对后勤补充关注甚少,这导致英缅当局以及中央飞机制造厂的作用被忽视。仅就志愿队组建工作而言,如无联洲公司与中央飞机制造厂,美国志愿队难以成行;如无英缅当局之协助,美国志愿队难以成军。当然如无陈纳德的训练与志愿队员的奋勇精神,美国志愿队难以成功。然此三者为层层递进之关系,不可仅归功于最后一层,直致归功于陈纳德一人。

第三,中美高层对志愿队执行情况存有高估倾向。美方高估了中方接受航空援助的承载能力,总以英国模式为经验;而中国有意无意间高估自身能力(包括对中国飞行员驾驶美式飞机能力的“自信”);中美双方都高估了运输速度与备战情况(在计划之初,美国志愿队应在三个月内从美国抵华并参加战斗,而实际时间将近一年)。高层人物对“可行性”的高估,从而对计划的执行时间与效率有“严重误判”。由于各主要决策者皆非空军与航空业出身,显然有“纸上谈兵”之嫌。无论是“轰炸日本”计划背后的庞大后勤需求,还是蒋介石对中国飞行员的高估,以及美方对中方进攻能力的评估,都是远远高于计划之设想。因此,仅从策划角度而言,美国志愿队计划的前身“特别空军计划”,本身就是“空中楼阁”。珍珠港事件爆发前,各方对日军空军水平仍有所低估,这也是美国志愿队计划未以“百分百”状态执行的内因。根据美国学者研究,美国高层在战略决策中并未认识到情报部门提供的日本空军的变化,依然存在种族偏见。^①在美国志愿队计划中,各方认为美国飞机一定优于日机,而美国飞行员一定能战胜日本人。若非陈纳德对日本空军的正确认知与对志愿队的严格训练,志愿队计划的失败是“大有可能”。

志愿队计划的最大价值,在于给予中、美、英三方在军事合作与援助交流上,有一个可以聚焦的实体。这种“务实”的操作,比“务虚”的空头谈判,价值更

^① Greg Kennedy, *Anglo-American Strategic Relations and Intelligence Assessments of Japanese Air Power 1934-1941*, *The Journal of Military History*, 2010, Vol.74(3).

大。假设没有志愿队项目，中英在缅甸的合作与交流，将远远低于预期。而且以后续的远征军为例，中国军事力量在缅甸战场的投入，其涉及的各方面要素，需要的准备工作就更繁琐。志愿队筹建就像一条鲶鱼，盘活了中、美、英三国军事谈判，从中英在国际志愿队互助的谈判中来看，除了没有书面的官方承认外，这已与军事同盟无异。中方凭借志愿队计划，成功拉进与美国军事同盟的进度。而美国也藉此安抚中国军心，予以保证。

三、被忽视的历史叙事

回溯美国志愿队既有叙事模式，宏观上多为“静态”论述，缺乏“动态”变化。美国志愿队组建通常被简述如下：“陈纳德在中美两国高层的支持下，于1941年8月成立美国志愿队。志愿队共有100架飞机，110名飞行员，160名地勤人员等”。“静态”论述难以弄清志愿队内部的运行架构，无法体现“计划”与“执行”的区分，进而无法理解志愿队在战争中遇到的压力与困难。例如志愿队账面虽有百余架飞机，但“同一时刻可用飞机”没有超过60架，遇到物资补给困难等问题，而且飞行员因战斗减员与辞职等情况，人数不断减少。

以陈纳德回忆录《战士之路》为核心的飞虎队叙事，经各种通俗作品的传播与通史论述的不断转引，逐步演变为“飞虎神话”。不少作品介绍志愿队时仅谈及100名飞行员，忽视其他相关人员的战时贡献。有些研究虽已兼顾飞行员与地勤人员，却又忽视为志愿队服务的、编制上不属于志愿队的中方人员的贡献。这使得志愿队组织的“中国”属性，被大大掩盖。对于志愿队的组织情况，既往研究多将功劳集中于指挥官陈纳德，这种情况的产生便是学界对志愿队指挥架构缺少研究所致。本文认为，在志愿队组建过程中，陈纳德并非是志愿队的单一发起人，像美国商人鄱雷、莱顿等人也起到非常重要的作用；中央飞机制造厂是志愿队员的“合同方”，是广义上志愿队组织的一部分。如果把这些部分的历史忽视，就会导致志愿队组织的性质产生争议。

长期以来，美国志愿队组织性质有三种认知，其一是志愿军，其二是雇佣军（或称雇佣兵），其三则是（美国官方的）特种部队。实现美国志愿队共有两种路径，分别为“自上而下”的官方路径与“自下而上”的民间路径（商业代理路径）。前者决定“志愿队”质量的上限，而后者则保证了“志愿队”质量的下限，

使其得以组建和运行。而回顾整个美国志愿队的组建过程,可见其是两条路径的合力,由“大国”中美英合作,而由“民间组织”中央飞机制造厂予以代理实现的。而这使得美国志愿队同时具备“雇佣兵”与“志愿军”的组织性质。

由于雇佣军在现代语境下的“贬义化”,这使得飞虎队在较长时间内是被“冷落”的。因为美国本身在二战叙事中,将自身的正规军描绘为正义之师,“秘密作战”的飞虎队,反而不属于正规军。^①而中国在 80 年代以后,基于自身的政治立场,也是完全否定雇佣军的,飞虎队的宣传就机械地被视同为“志愿军”,并使人联想到朝鲜战争中的中国人民志愿军。可见与美国的立场相反,中国视角反而无限拔高飞虎队的“正义”属性。厘清这些概念,有助于史学家对历史细节的考订与历史发展逻辑的理解;同时,也有助于分清各自词汇内涵下的情感寄托是否“错位”,希望能在一个漫长的历史趋势中,摆正空军志愿队发展定位,从而更好地理解特殊时期所起到的历史作用。

在许多美国学者看来,志愿队作为美国秘密军事干涉的先例,其人事与组织结构安排上,为美国后来的政治与军事活动提供范例。^②本研究认为,美国志愿队组织结构的形式,并非由美国政府所主导,其核心固然都是美国人,但均非美国政府代表,且没有能与美国政府直接沟通的渠道。美国志愿队在组建过程中,完全是为中方服务,且中方提供大量配套组织。这显然不能与美国后来的军事承包商所提并论。志愿队组织不应仅是志愿队军事组织,还包括为其服务的几个组织,如中央飞机制造厂的仰光、纽约、垒允办事处,中国空军第五路军的相关人事。而美国官方战史则将参战后的美国志愿队直接视为“美国武装部队”的一部分,这显然与参战前的志愿队组织状况并不相符。^③

由此可见,志愿队组织的复杂性,导致其成功具有偶然性,更不可复制。从各项机制的“勉强运作”来看,各方都低估了空军援助在操作上的衔接性。这从

^① Aki Liao, *The Flying Tigers: A Study Of Popular Perceptions*, University of Hawaii at Manoa, Master's Dissertation, 1993.

^② Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, *American Quarterly*, 1976, Vol.28(1); Alan Armstrong, *Preemptive Strike: The Secret Plan That Would Have Prevented the Attack on Pearl Harbor*, Guilford, Delaware: Lyons Press, 2006.

^③ Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, P.490.

侧面证明中国战前空军建设是成功的。如果中国是空军建设一片空白,美苏在抗战中即使给予巨大的飞机与飞行员支持,其战力转化也将大打折扣。

在执行机构上,尽管历史不能假设,但如果没有联洲航空公司与中美合营的中央飞机制造厂,美国志愿者在美国的招募以及在缅甸的训练将“举步维艰”,异常困难。甚至可以推定,假设没有中央飞机制造厂,那美国志愿队计划就和英国“国际志愿队”一样,是停留在纸面上的“难产”计划。本文认为美国志愿队的组织性质是雇佣军、志愿军、同盟军三种要素的交集。从中美双方高层的战略安排而言,美国志愿队就是“志愿军”。从志愿队员与中方的组织关系而言,美国志愿队就是“雇佣合同”关系。从“军”的层面,志愿队是志愿“军”;从“兵”的层面,志愿队是雇佣“兵”。厘清志愿队的筹建问题与组织性质,对于了解飞虎队宣传与神话,有着重要意义。

对美国志愿队作战与战绩的研究,还需要更为细致的量化研究。^①但就美国志愿队筹建过程对作战的影响,则可注意几点:一、陈纳德对于美国志愿队的最大贡献,即在于在筹建阶段,以个人对驱逐机战术以及日军战术的理解,传授给志愿队员,使志愿队在与日军作战时,占有优势。二、英缅当局提供缅甸基地,是美国志愿队得以备战的重要前提。英国远东空军即予美国志愿队物资支援,并在开战后并肩作战,这都使美国志愿队取得“主场”优势。三、中国空军为美国志愿队提供优先待遇。100架P-40驱逐机交予中国后,中方高层经协议,全部让予美国志愿队使用,而中国空军仍无飞机可用。此外,中国基地、中国人员为美国志愿队备战与作战均作出相当的贡献。因此美国志愿队筹建过程各国军事合作,是美国志愿队取得优异成绩的重要因素。

“中国”、“空军”、“美国”、“志愿队”四个关键词中,“中国”一词为西方学界最易忽视,也是本文需要强调与深化的内容。从美国志愿队的筹建过程来看,中国自身的主动性不可忽视。中国政府在抗战前期便倾注大量资源于空军建设,积极寻求外援协助空军发展。如果中国自身的空军无力担负运转一个空军体系,

^① 目前最具代表性的是丹尼尔·福特的研究,参见 Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and his American Volunteers, 1941-1942*, Washington: Smithsonian Press, 1991; (美)丹尼尔·福特著,叶蔚然译:《飞虎队:陈纳德和他的美国志愿者,1941-1942》,北京:北京联合出版公司,2017年。

盟国援助中国的可能性就会大大降低。各国空军中为什么是中国有“美国志愿队”，这是中国政府与军民抗击日本，在发展空军中不遗余力，同时积极寻找外部援助的结果。任东来指出，中国人民的英勇抗战成为国民政府寻求美援的最大资本，它凭借这一资本，已不再是请求美国的恩赐，而是理直气壮地要求自己应得的那份收益——援助。而美国方面这时正好倒了过来，援助成为它对中国战场的投资，它的收益则是中国抗战的继续存在。这种互利关系构成未来中美外交的基础，并由战争进程作为“市场机制”来调节。^①

中国抗战的正义性不容置疑，中国军民的英勇牺牲感染着全世界热爱和平人士，故而有不少国际主义战士前往中国。中国政府在争取空军支援的努力上，是绝对值得称赞的。美国为什么选择中国，这既有美国传教士般对中国“教化”的使命感，也有中国积极游说美国，争取友好人士协助的努力。

中国政府对于战时空军合作的诉求始终为史家所忽视。在美国志愿队计划的背后，中方希望自身空军得到强化与发展，包括获取飞机与培训飞行员。根据蒋介石的设想，中国渴望靠自己军队打败日本空军，由美军在中国战场执行任务实为权宜之计。如以更大的视角来考察美国志愿队的作战，中方的因素影响就越发明显。从战略层面角度来看，本文以“中国空军美国志愿队”来称呼与研究美国志愿队，而非许多研究者与历史爱好者使用的“美国援华志愿队”的名称，这便是中国在志愿队计划行动中的“主动性”的表现。美国志愿队在指挥系统上始终是属于中国的，而且在组建时是不受美国军方看好，全靠中国政府以及陈纳德竭力运营才取得成就，故而美国志愿队的功绩不应绑定于美国。蒋介石为代表的国民政府，在抗战立场上是以打到日本帝国主义为根本主旨，而尽一切可能寻找国际支援。对于英美，蒋介石一开始竭力祈望获取英美援助，但随着愈发深入的交往与了解，蒋介石也意识到所谓民主国家，也是口惠而实不至，在支援力度甚至不如苏联。蒋介石始终把主权放在首位，空军建设也一直希望能够建成中国自主的空军，这是英美盟军的指导思想是相抵触，这也是整个战时中美合作矛盾的一个缩影。

^① 任东来：《争吵不休的伙伴——美援与中美抗日同盟》，第72页。

四、美国志愿队研究的启示与展望

有关中国空军美国志愿队的研究,可从大历史的角度,结合军事、外交、政治等多方面复杂因素予以全面研究。但碍于能力与篇幅所限,本文只能关注与美国志愿队直接相关的话题与内容。历史并非片面孤立,而是有机结合的整体:对其他历史领域的研究,能丰富认识美国志愿队的研究;而美国志愿队的研究,同样能对更多的历史话题起到拓展作用。

志愿队筹建问题、组织问题的解决对志愿队作战、影响、宣传研究的拓展有着重要意义。在历史纪念与宣传中,客观因素与史实如被掩盖或剥离,必然导致主观因素成为唯一主导条件,美国志愿队的故事就会走向神话与虚无主义。例如陈纳德与组建这一块:如果不把组织架构搞清楚,就会导致其个人作用与地位的拔高。志愿队研究不是倒放电影,在研究志愿队组建问题时,要暂时抛开志愿队作战改编以及后续影响,回归到筹建时期的历史现场当中,才能更加看清历史事实。历史研究与战时宣传不同,后者在于稳定军心,提升作战意志,而前者需要寻找历史规律,总结历史教训。

志愿队组建问题研究可以拓展抗战史与中美关系史的范围。官方宣传以及学术主流将抗日战争的起始定为“九一八事变”,“十四年抗战”已是社会共识。研究国民政府空军的发展,就成为认识国民政府在“备战”与“应战”战略得失的重要一面。从苏联志愿队到美国志愿队等形式,也可从侧面看出国民政府积极寻求外援以作持久抗战的努力。著名学者齐锡生先生将抗战时期的中美关系,先后形容为“从舞台边缘走向中央”以及“剑拔弩张的盟友”。在抗战时期,国民政府寻求美援时,多次提及飞机援助与财经支持并重。因此,美国志愿队的研究有助于深化中美军事合作乃至战时中美全面合作的理解与认知。^①以往的外交史研究,往往关注领导人物以及外交人物之间的“言谈”,而对外交背后的决策行为与执行情况缺少深入细致的论述。这使得外交史如同“切片”,是跳跃的“点”,而不是连缀成“线”或“面”。例如太平洋战争前中美英军事合作,有研究者即选取不同时期蒋介石向英、美领导或外交人物的谈话,即提出中国向英、美争取

^① 齐锡生:《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变(1937-1941)》,北京:社会科学文献出版社2018年。

同盟合作之主张。而在具体措施上,虽然也提到“罗斯福颁布法令,允许美国飞行人员离职到中国作战”,“组织起美国志愿航空队”等点,^①但都是静态的而非线性变化的,这很难看出中美英军事合作推进的细节。如蒋介石从1940年底即向英美呼吁组建“国际空军”,1941年每次会见英国大使即谈及此事,然至太平洋战争爆发亦未组建成功,仅从“口号”上而言,此事“毫无进度”。^②从具体细节上,“国际空军”或“国际志愿队”项目却是确实有所推进的,且助力颇多。如果仅从大历史的尺度来看,这些历史叙述与合作成果就将被“掩盖”。

志愿队研究可以深化空军史的研究。在以往的研究中,虽然也介绍中国与外国的空军合作与来往,都其视角过于集中空军的发展,并未看到其中的曲折与矛盾。而透过中国空军与外国顾问、外国志愿队的合作形式,可清楚地看到中国空军的先天劣势,以及中国各界人士为弥补这一劣势的努力与挫折。更可作为后进国家在新兴军事科技上如何发展与追赶列强的典型案例研究。美国志愿队之所以闻名于世,其本质是在太平洋战争初期取得远东战场少有的光辉战绩。但作为一支战术单位,其本身在空战战斗上的地位也值得进一步的讨论与思考。陈纳德作为在华多年的美国顾问,亲眼见到日军航空队的战斗形式,同时也借鉴苏联志愿队的战术方针,有“针对性”制定对日战术,从而在“数量”劣势,“质量”不占优的局面下,取得超乎想象的成功。这不应该用过于主观的“神话”来吹捧,而应用具体的战术执行与双方对弈来予以展现。

美国志愿队的个案研究可以推进世界范围内志愿队发展史研究。正如本文所叙述,中国空军美国志愿队在志愿队发展史上,是几种要素的合力结果。反推之,则美国志愿队的发展对这几种要素有着怎样的影响,也是值得探讨。首先是中国空军的影响,美国志愿队是直接承接自苏联志愿队与国际志愿队,对中国空军而言,在配合指挥、保障后勤方面,有足够的先例可以借鉴;而美国志愿队的发展,也为后续中美混合大队以及中国空军与美国空军的合作打下见识的基础。鉴于本文的篇幅与能力的限制,美国志愿队的对比研究仍有深入探讨空间。学界仍可继

^① 关培凤:《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第三卷·中国与世界反法西斯联盟》,第76-77页。

^② 详见蒋介石与卡尔1940-1941年历次会谈,秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交(二)》,台北:中央文物供应社,1981年。

续对苏联援华志愿队、美国援英志愿队“鹰中队”等志愿队开展对比研究。而且美国志愿队对二战战后国际上的“雇佣军”、“志愿队”形式有怎样的影响。美国志愿队是国际志愿队发展形式中的一朵美丽之花,其对战后“雇佣军”、“志愿队”等国际干涉有怎样的影响与借鉴,是否“善花结出恶果”?

通过美国志愿队研究,可将传统中国视角的抗日战争史与世界视野的第二次世界大战史、反法西斯战争史结合起来。美国志愿队不仅仅是中国空军发展以及中国抗日战争发展的产物,而是整个世界空军技术革新与国际战略局势所决定的。在西方主导的话语体系中,中国处在二战史的边缘;而中国国内传统抗战叙事也局限在“抗战”、“存亡”这样的民族主义叙事。以中国视角来观察第二次世界大战前后国际各阵营之间的博弈,以及中国自身(包括国民政府与中共高层的思索)对世界局势的判断与影响,这会是弥补西方史学局限的突破口。拉纳·米特形容西方视角下的中国是“被遗忘的盟友”,赞扬中国为世界反法西斯战争胜利的贡献,逐步改变对中国战时地位的偏见。而通过中国空军美国志愿队的研究,得以进一步思考中国与盟友的关系,考虑中国的利益诉求,以及盟友对中国带来的利弊。

一切历史都是当代史,推动“飞虎队新研究”,正当其时。过去抗日战争史之书写,很大程度上以“受害者”的视角所写就,历史研究的视角需要进行转变。近年来随着国际局势的动荡,中美关系趋于紧张。凡谈及中美关系之“甜蜜”回忆,“飞虎队”往往能占有一席之地。如今中美关系正处在紧张之中,而不少美方人员,利用飞虎队作为美国对华“无私援助”的符号,来进行“过度宣传”,这本身也是值得正面回应。美国志愿队是中美关系史上绕不开的一节,飞虎队在传播领域乃至国家交流与意识形态塑造方面,是值得深入探讨的新领域。还原美国志愿队与飞虎队的历史叙事,补充第二次世界大战的“中国视角”,既是启示,亦为展望!

参考文献

一、原始档案

Chiang Kai-shek Diaries, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏《蒋介石日记(手稿本)》)

Claire L. Chennault Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏陈纳德资料)

Lauchlin Bernard Currie Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏居里资料)

T. V. (Tzu-wen) Soong Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏宋子文资料)

H. H. Kung Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏孔祥熙资料)

China Defense Supplies Records, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏中国国防供应公司资料)

Joseph Warren Stilwell Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏史迪威资料)

Albert C. Wedemeyer Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏魏德迈资料)

Arthur N. Young Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏杨格资料)

Paul W. Frillmann Papers, Hoover Institution Archives, Stanford University (斯坦福大学胡佛档案馆藏弗利尔曼资料)

Flying Tigers Project: Oral History, Rare Book & Manuscript Library, Columbia Center for Oral History, Columbia University (哥伦比亚大学巴特勒图书馆哥伦比亚口述史中心和善本及手稿图书馆藏“飞虎队口述史资料”)

Papers of Anna Chennault, Schlesinger Library on the History of Women in America, Harvard University (哈佛大学施莱辛格美国妇女史图书馆馆藏陈香梅资料)

Record Group 59 - General Records of the Department of State, NARA (美国国家档案与记录管理局(NARA)馆藏 RG59 文件美国国务院文件)

Henry Morgenthau, Jr. Diaries, Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum (罗斯福总统图书馆藏“摩根索日记”)

FDR's President's Secretary's File, Franklin D. Roosevelt Presidential Library and Museum (罗斯福总统图书馆藏“罗斯福总统秘书档案”)

Flying Tigers Collection, San Diego Air and Space Museum Special Collection. (圣地亚哥航空航天博物馆藏“飞虎队收藏”)

China: Formation of International Air Force and Supply of Aircraft Activities of American Volunteer Group, Burma Office Records, British Library (大英图书馆缅甸事务部资料,《中国:国际空军的组建和美国志愿队的飞机供应活动》)

Foreign Office Files for China, 1919-1980, The National Archives (英国国家档案馆藏《英国外交部档案:中国,1919—1980》)

中国第二历史档案馆藏“国民党中央党部国际宣传处档案”,全宗号—718(4)

中国第二历史档案馆藏“军事委员会外事局”档案,全宗号—763

中国第二历史档案馆藏“空军与防空档案”,全宗号—787

台北“国史馆”馆藏“国民政府档案”

台北“国史馆”馆藏“蒋介石档案”

台北“国史馆”馆藏“资源委员会档案”

台北“国家发展委员会档案管理局”藏“国防部史政编译局”档案

二、报刊与资料汇编

The China Press

The China Weekly Review

The North-China Daily News

The Shanghai Times

The New York Times

《大公报(香港)》

《东方日报》

《福尔摩斯》

《光明日报》

《力报》

《立报》

《人民日报》

《申报（香港）》

《铁报》

《新闻报》

《中国商报》

《中央日报》

Foreign Relations of the United States (FRUS) (《美国外交文件》，美国国务院出版)

秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·绪编（一）》，台北：中央文物供应社，1981年。

秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第二编·作战经过（三）》，台北：中央文物供应社，1981年。

秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（一）》，台北：中央文物供应社，1981年。

秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编—对日抗战时期·第三编·战时外交（二）》，台北：中央文物供应社，1981年。

章伯锋、庄建平：《抗日战争·第四卷·外交（上）》，成都：四川大学出版社，1997年。

中国第二历史档案馆编，《抗日战争正面战场》，南京：江苏古籍出版社，1987年。

中国第二历史档案馆编：《抗日战争正面战场》，南京：凤凰出版社，2005年。

三、研究著作

Alan Armstrong, *Preemptive Strike: The Secret Plan That Would Have Prevented the Attack on Pearl Harbor*, Guilford, Delaware: Lyons Press, 2006.

Alan Axelrod, *Encyclopedia of World War II, Vol. I*, New York: Facts on File, 2007.

Aleksandr Ya. Kalyagin, *Along Alien Roads*, New York: Columbia University East Asian Institute, 1983

- Andre R. Zbiegniewski, *AVG 1941-1942*, Lublin: OW KAGERO, 2004
- Anna Chennault, *A Thousand Springs: The Biography of a Marriage*, New York: Paul Eriksson, 1962.
- Anna Chennault, *Chennault and the Flying Tigers*, New York: Paul Eriksson, 1963.
- Anthony R. Carrozza, *William D. Pawley: the extraordinary life of the adventurer, entrepreneur, and diplomat who cofounded the Flying Tigers*, Washington, D.C., Potomac Books, 2012.
- Arthur N. Young, *China and the Helping Hand, 1937-1945*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1963.
- Arthur N. Young, *China's Nation-Building Effort, 1927-1937*, The Stanford University: the Hoover Institution Press, 1971
- Arthur N. Young, *China's Wartime Finance and Inflation 1937-1945*, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965.
- Barbara Tuchman, *Stilwell and the American Experience in China, 1911-1945*, New York: Macmillan, 1970
- Bernard C. Nalty, *Tigers Over Asia*, New York: Elsevier-Dutton, 1978.
- Bill Yenne, *When Tigers Ruled the Sky: The Flying Tigers: American Outlaw Pilots over China In World War II*, New York: Berkley Caliber, 2016
- Bradford A. Lee, *Britain and the Sino-Japanese War, 1937-1939*, California: Stanford University Press, 1973.
- Braxton Eisel, *The Flying Tigers: Chennault's American Volunteer Group in China*, Washington D.C.: U. S. Government Printing Office, 2007
- Carl Molesworth, *23rd Fighter Group 'Chennault's Sharks'*, Oxford: Osprey Publishing, 2009
- Carl Molesworth, *Curtiss P-40 Long-Nosed Tomahawks*, Oxford: Osprey, 2013
- Carl Molesworth, *P-40 Warhawk Aces of the CBI*, Oxford: Osprey Publishing, 2000
- Carl Molesworth, *P-40 Warhawk vs Ki-43 Oscar, China 1944-45*, Oxford: Osprey Publishing, 2008.
- Charles A. Beard, *President Roosevelt and Coming of the War*, New Harver: Yale University Press, 1948.
- Charles F. Romanus and Riley Sunderland, *Stilwell's Mission to China*, Washington, D. C.: Office

- of the Chief of Military History, Department of the Army, 1953.
- Charles R. Bond Jr. and Terry H. Anderson, *A Flying Tiger's Diary*, College Station, TX: Texas A&M University Press and the Texas Book Consortium, 1984.
- Charles R. Kitts, *The United States Odyssey in China, 1784-1990*, New York: University of America Press, 1991.
- Christopher Thorne, *Allies of a Kind: the United States, British and the War Against Japan, 1941-1945*, New York: Oxford University Press, 1978.
- Claire Lee Chennault, *Way of a Fighter: The Memoirs of Claire Lee Chennault*, New York, the G. P. Putnam's Sons, 1949.
- Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and his American Volunteers, 1941-1942*, Washington: Smithsonian Press, 1991
- Daniel Ford, *Tales of the Flying Tigers*, Durham: Warbird Books, 2016
- Dick Wilson, *When Tigers Fight: The Story of the Sino-Japanese War, 1937-1945*, New York: The Viking Press, 1982.
- Dorothy Borg, Shumpei Okamoto, *Pearl Harbor as History, Japanese-American Relations 1931-1941*, New York and London: Columbia University Press, 1973.
- Dorothy Borg, *The United States and the Far Eastern Crisis of 1933-1938*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press. 1964.
- Duane Schultz, *The Maverick War: Chennault and the Flying Tigers*, New York: St. Martin's Press, 1987
- Earle Rice, *Claire Chennault: Flying Tiger (Famous Flyers)*, Chelsea House Publications, 2003.
- Ed Cray, *General of the Army: George C. Marshall, Soldier and Statesman*, New York: Cooper Square Press, 2000
- Edward R. Stettinius, *Lend-Lease: Weapon for Victory*, New York, 1944
- Ernest R. McDowell, *Curtiss P-40 in Action*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 1976.
- Eugene L. Rasor, *The China-Burma-India Campaign, 1931-1945*, London: Greenwood Press, 1998.
- Eugenie Buchan, *A few planes for China: the birth of the Flying Tigers*, Lebanon: ForeEdge, 2017.
- F. J. Hatch, *Aerodrome of Democracy: Canada and the British Commonwealth Air Training Plan*,

- 1939-1945, Ottawa: Department of National Defence, 1983.
- F.F. Liu, *A Military History of Modern China, 1924-1949*, Princeton University Press, 1956.
- Frank J. Cameron, *Hungry Tiger: The Story of the Flying Tiger Line*, New York: McGraw-Hill, 1964.
- Ger Teitler, Kurt W Radtke, *A Dutch Spy in China: Reports on the First Phase of the Sino-Japanese War (1937-1939)*, Brill Academic Pub, 1999.
- Giulio Douhet, *The Command of the Air*, New York, NY: Arno Press, 1972.
- Grace Person Hayes, *The History of the Joint Chiefs of Staff in World War II: The War Against Japan*, Maryland, Annapolis: Naval Institute Press, 1982.
- Greg Kennedy, *Anglo-American Strategy Relations and the Far East, 1933-1939*, UK: Imperial Crossroads, Joint Services Command and Staff College, 2002.
- Grehan and Mace, *Disaster in the Far East*, Barnsley: Pen & Sword Military, 2015.
- Guangqiu Xu, *War Wings, the United States and Chinese Military Aviation, 1929-1949*, Westport CT: Greenwood Press, 2001.
- H.C. Bridgwater, *The Curtiss P-36 and P-40 in USAAC-USAAF Service 1939-1945*, Guideline Publications, 2001.
- Hanson W. Baldwin, *Great Mistakes of the War*, New York: Harper, 1950
- Harold L. Ickes, *Secret Diary of Harold Ickes*, New York: Simon & Schuster, 1954.
- Henry Morgenthau Jr. and John M. Blum, *From the Morgenthau Diaries: Years of Urgency, 1938-1941*, Boston: Houghton Mifflin, 1965.
- Herbert Feis, *The China Tangle: The American Effort in China from Pearl Harbor to the Marshall Mission*, Princeton University Press, 1953.
- Hoover Institution Press, *General Claire Lee Chennault: A Guide to His Papers in the Hoover Institution Archives*, Stanford, California: Hoover Institution Press, 1983.
- I. B. Holley, *Buying Aircraft: Materiel Procurement for the Army Air Forces*, Washington, DC: Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1964.
- Jack Samson, *The Flying Tigers: The True Story of General Claire Chennault and the U.S. 14th Air Force in China*, New York: Doubleday, 1987.
- James H. Howard, *Roar of the Tiger*, New York: Orion Books, 1991.

- Jeffrey L. Ethell, *P-40 Warhawk in World War II Color*, Osceola: Motorbooks International Publishers & Wholesalers, 1994.
- Jerome Klinkowitz, *With the Tigers over China, 1941-1942*, The University Press of Kentucky, 1999.
- John F. Kreis, *Piercing the Fog: Intelligence and Army Air Forces Operations in World War II*, Washington, D.C.: Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, 1996.
- John K. Fairbank, *The United States and China*, Cambridge: Harvard University Press, 1983.
- John L. Frisbee, *Makers of the United States Air Force*, Washington, D.C.: the Office of Air Force History, United States Air Force, 1987.
- John Toland, *The Flying Tigers*, New York: Random House Children's Books, 1963.
- Jonathan D. Spence, *To Change China: Western Advisors in China, 1620-1960*, Boston: Little; London: Bodley, 1969.
- Jonathan G. Utley, *Going to War with Japan 1937-1941*, Fordham University Press, 2005.
- Joseph Archibald, *Commander of the Flying Tigers: Claire Lee Chennault*, New York: Messner, 1966.
- Joseph W. Alsop and Adam Platt, *"I've Seen the Best of It": Memoirs*. New York: Norton, 1992.
- Keith Ayling, *Old Leatherface of the Flying Tigers*, Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1945.
- Lou Drendel, *P-40 Warhawk*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 1996
- Malcolm Rosholt, *Days of Ching Pao*, Amherst, WI: Palmer Publications, Inc., 1978
- Martha Byrd, *Chennault: Giving Wings to the Tiger*, Tuscaloosa: University of Alabama Press, 1987
- Maurice Matloff and Edwin M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942*, Washington D. C. : Center Of Military History United States Army, 1990.
- Michael Pearson, *The Burma Air Campaign*, Barnsley: Pen & Sword Military, 2006.
- Michael Schaller, *The U. S. Crusade in China, 1938-1945*, New York: Columbia University Press, 1979.
- Michael Schaller, *The United States and China in the Twentieth Century*, New York: Oxford University Press, 1979.
- Nicholas R. Clifford, *Retreat from China: British Policy in the Far East, 1937-1941*, London: Longmans, 1967.

- Olga S. Greenlaw, *The Lady and the Tigers*, New York: E. P. Dutton, 1943.
- Paul Frillmann and Graham Peck, *China: The Remembered Life*, Boston: Houghton Mifflin Company, 1968.
- Peter M. Bowers, *Curtiss Aircraft, 1907-1947*, London: Putnam & Company Ltd, 1979.
- Philip Caine, *American Pilots in the R.A.F: The WWII Eagle Squadrons*, Washington: Brassey's, 1993.
- R. Modley, et al., *Aerospace Facts and Figures, 1962*, Washington, DC: American Aviation Publications, 1962.
- Richard M. Leighton and Robert W. Coakley, *Global Logistics And Strategy:1940-1943*, Washington, D. C.: Department of the Army's Office of The Chief Of Military History, 1955.
- Richard S. Dann, *P-40 Warhawk in Action*, Carrollton: Squadron/Signal Publications, Inc., 2007.
- Robert A. Divine, *Roosevelt and World War II*, Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1969.
- Robert B. Hotz, *With General Chennault: The Story of the Flying Tigers*, New York: Coward-McCann, 1943.
- Robert Coram, *Double Ace: Robert Lee Scott Jr., Pilot, Hero, and Teller of Tall Tales*, New York: St. Martin's Press, 2016.
- Robert H. Shoemaker and Leonard A. Paris, *Famous American Generals*, New York: Crowell, 1946.
- Robert L. Scott, Jr., *God Is My Co-pilot*, New York: Scribner's, 1943
- Robert Lee Scott, *Flying Tiger: Chennault of China*, New York: Doubleday & Company, 1959.
- Robert M. Smith, *With Chennault in China: A Flying Tiger's Diary*, Tab Books Inc., 1984.
- Robin Higham & Jacob W. Kipp, *Soviet Aviation and Air Power: A Historical View*. Boulder, CO: Westview Press, 1977.
- Royal Leonard, *Iflew for China: Chiang-Kai-shek's personal pilot*, Doubleday, Doran and Company, Inc., 1942.
- Russell Whelan, *The Flying Tigers: The Story of the American Volunteer Group*, New York: Viking, 1942.
- S. Woodburn Kirby, *The War Against Japan, Vol II: India's Most Dangerous Hour*, London: Her

- Majesty's Stationery Office, 1958.
- Sam Mims, *Chennault of the Flying Tigers*, Philadelphia: Macrae-Smith, 1943.
- Samuel Kleiner, *The Flying Tigers: The Untold Story of the American Pilots Who Waged a Secret War Against Japan*, New York: Viking, 2018
- Stanley M. Ulanoff, ed., *Fighter Pilot*, New York: Prentiss Hall, 1986.
- Tang Tsou, *America's Failure in China, 1941-1950*. Chicago University Press, 1963.
- Terrill Clements, *American Volunteer Group "Flying Tigers" Aces*, Seattle: Osprey Publishing, 2001.
- Tony Holmes, *American eagles: US fighter pilots in the RAF 1939-1945*, South Yorkshire: Pen & Sword Aviation, 2015
- Vern Haugland, *The Eagle Squadrons: Yanks in the RAF, 1940-42*, Blue Ridge Summit, Penn.: TAB Aero, 1992
- Vern Haugland, *The Eagle's War: The Saga of the Eagle Squadron Pilots, 1940-1945*, Blue Ridge Summit, Penn.: TAB Aero, 1992.
- Wanda Comelies and Thayne Short, *Ding Hao: Americas Air War in China, 1937-1945*, Pelican Publishing Company, 1980.
- Warren F. Kimball, *Churchill and Roosevelt: The Complete Correspondence, Vol. II*, Princeton University Press, New Jersey, 1984.
- Warren I. Cohen, ed. *America's Response to China: An Interpretative History of Sino-American Relations*, America and the World series. New York: Wiley, 1971.
- Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume One): Plans and Early Operations Jan 1939-Aug 1942*, Washington, D.C. : Office of Air Force History, 1983(first edition 1948).
- Wesley Frank Craven, James Lea Cate, *The Army Air Forces in World War II (Volume Six): Men And Planes*, Washington, D.C. Office of Air Force History, 1983(first edition 1955).
- Wesley M. Bagby, *The Eagle-Dragon Alliance: America's Relations with China in World War II*, Cranbury: Associated University Presses, 1992.
- William G. Grieve, *The American Military Mission to China, 1941-1942: Lend-Lease Logistics*,

- Politics and the Tangles of Wartime Cooperation*, Jefferson, NC: McFarland, 2014.
- William Koenig, *Over the Hump: Airlift to China*, New York Ballantine Books, 1972.
- William M. Leary, *Perilous Missions: Civil Air Transport and CIA Covert Operations in Asia*, Tuscaloosa: University of Alabama Press, 1984
- William M. Leary, *The Dragon's Wings: the China National Aviation Corporation and the development of commercial aviation in China*, Athens, Georgia: The University of Georgia Press, 1976.
- 《卢沟桥事变前之海军作战》，《日军对华作战纪要丛书》第 15 册，台北：“国防部史政编译局”译印，1988 年
- 《关内陆军航空作战》，《日军对华作战纪要丛书》第 17 册，台北：“国防部史政编译局”译印，1988 年。
- （日）防卫厅防卫研修所战史室：《海军航空概史》，《战史丛书》，东京：朝云新闻社，1976 年。
- （日）防卫厅防卫研究所战史室：《中国事变陆军作战史》第 1 卷第 1 分册，北京：中华书局，1979 年。
- （美）阿瑟·N·杨格著，李雯雯译：《抗战外援：1937-1945 年的外国援助与中日货币战》，成都：四川人民出版社，2019 年。
- （美）芭芭拉·塔奇曼著，陆增平译：《史迪威与美国在华经验（1911-1945）》，北京：商务印书馆，1984 年。
- （美）布莱恩·威廉·特纳、布鲁克斯·洛巴兹著，曹玥译：《美国空军史》，长沙：湖南人民出版社，2010 年。
- （美）陈纳德著，曹磊译：《战士之路》，长春：时代文艺出版社，2014 年。
- （美）陈纳德著，陈香梅译：《陈纳德将军与中国》，台北：传记文学出版社，1978 年。
- （美）陈纳德著，王湄等译：《飞虎将军陈纳德回忆录》，杭州：浙江人民出版社，1998 年。
- （美）陈纳德著，李平译：《我在中国那些年——陈纳德回忆录》，北京：中国工人出版社，2013 年。
- （美）陈香梅著，石源华、金光耀译：《陈纳德与飞虎队》，上海：学林出版社，1988 年。
- （美）丹尼尔·福特著，叶蔚然译：《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者，1941-1942》，北

- 京：北京联合出版公司，2017 年。
- （美）富兰克林·德·罗斯福著，关在汉编译：《罗斯福选集》，北京：商务印书馆 1982 年版
- （美）马克·皮蒂、爱德华·J·德利亚、（英）方德万等编著，陈力行译：《为中国而战：1937-1945 年中日战争军事历史论文集》，上海：文汇出版社，2021 年。
- （美）萨姆森著，石继成，许忆宁译：《陈纳德》，北京：东方出版社，1990 年。
- （美）舒尔茨著，于力译：《陈纳德与飞虎队：独行其是的战争》，昆明：云南人民出版社，1989 年
- （美）舒尔茨著，陈方明等译：《美洲飞虎队》，北京：中国工人出版社，1992 年。
- （美）威廉·马修·利里著；徐克继译，《冒险的任务，民航空运队和中央情报局在亚洲的隐蔽活动》，沈阳：辽宁大学出版社，1988 年。
- 步平、解琛主编：《共同的记忆：中美抗战纪实》，北京：外文出版社，2015 年。
- 曹必宏：《光辉历程：中国第二历史档案馆六十年》，北京：九州出版社，2011 年。
- 曹嘉涵：《抗战时期中美租借援助关系》，上海：东方出版中心，2015 年。
- 陈雁：《抗日战争时期中国外交制度研究》，上海：复旦大学出版社，2002 年。
- 陈应明、廖新华：《浴血长空——中国空军抗日战史》，北京：航空工业出版社，2006 年。
- 陈永祥：《宋子文与美援外交（1931—1945）》，北京：世界知识出版社，2004 年
- 大陆桥出版编辑部：《飞虎传奇：援华美国空军纪事（1941-1945）》，广州：广东人民出版社，2016 年。
- 范长江：《陈香梅与陈纳德》，南昌：二十一世纪出版社，2005 年。
- 傅镜晖：《战史入门》，台北：麦田出版社，2003 年
- 高晓星、时平：《民国空军的航迹》，北京：海潮出版社，1992 年。
- 关培凤：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第三卷·中国与世界反法西斯联盟》，武汉：武汉大学出版社，2009 年。
- “国防部”史政编译室编：《国民革命建军史·第二部：安内与攘外》，台北：“国防部”史政编译室，1993 年
- “国防部”史政编译室编：《国民革命建军史·第三部：八年抗战与戡乱（二）》，台北：“国防部”史政编译室，1993 年

- “国史馆”审编处编：《国民政府对日情报及意见史料（下）》，台北：“国史馆”，2002 年。
- 韩永利：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第二卷·中国抗战与美英东亚战略的演变》，武汉：武汉大学出版社，2010 年。
- 韩永利：《绥靖与抗衡：太平洋战争爆发前美国远东政策研究》，武汉：武汉大学出版社，1994 年。
- 韩永利：《战时美国大战略与中国抗日战场：1941-1945 年》，武汉：武汉大学出版社，2003 年。
- 杭州市政协文史委员会编，《起飞在杭州：中央杭州飞机制造厂史料图辑》，杭州：杭州出版社，2018 年。
- 何理：《抗日战争史》，上海：上海人民出版社，1985 年。
- 何理：《中国人民抗日战争史》，上海：上海人民出版社，2005 年。
- 何应钦：《何上将抗战时期军事报告》，上海：上海书店，1989 年。
- 何应钦：《日军侵华八年抗战史》，台北：“国防部史政编译局”，1985 年。
- 何应钦：《日军侵华八年抗战史》，台北：黎明文化事业股份有限公司，1982 年。
- 胡德坤、韩永利：《中国抗战与世界反法西斯战争》，北京：社会科学文献出版社，2005 年。
- 胡德坤：《中日战争史》，武汉：武汉大学出版社，1988 年。
- 胡耀忠：《中国抗日战争战场全景画卷 空中飞虎队 美国援华空军抗日影像全纪录》，北京：长城出版社，2015 年。
- 胡之信等：《中国革命中的国际关系（1919-1949）》，哈尔滨：哈尔滨工业大学出版社，1996 年。
- 黄蜀云：《陈纳德与飞虎雄风》，昆明：云南教育出版社，2012 年。
- 姜根金：《民国空军》，北京：中国文史出版社，2017 年。
- 姜长英：《中国航空史》，北京：清华大学出版社，2000 年。
- 金光耀，石源华：《陈纳德与陈香梅》，北京：中国青年出版社，1994 年。
- 金桂兰：《中国抗日战争 60 件大事》，北京：国防大学出版社，2005 年。
- 军事科学院军事历史研究部：《中国抗日战争史》（三卷本），北京：解放军出版社，1994 年。
- 军事科学院军事历史研究部：《中国抗日战争史（下）》，北京：解放军出版社，2015 年。
- 李德顺、赵景增主编：《航空兵与空战》，北京：航空工业出版社，2007 年。

- 李建丰：《飞虎将军陈纳德》，武汉：长江文艺出版社，2005 年
- 李厚全主编：《飞虎队柳州旧影集》，昆明：云南民族出版社，2005 年
- 李蓉：《中华民族抗日战争史》，北京：中央文献出版社，2005 年。
- 李世安：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第七卷·战时英国对华政策》，武汉：武汉大学出版社，2010 年。
- 李树山：《世界空军史》，北京：军事科学出版社，1998 年。
- 李树山、王叶红：《中国空军战史》，北京：华夏出版社，1996 年。
- 梁又铭：《中国空军抗战史画》，上海：正气出版社，1947 年。
- 刘凤瀚：《国民党军事制度史》，北京：中国大百科全书出版社，2009 年。
- 刘俊：《空防与国防》，台北：中央文物供应社，1982 年。
- 刘毅夫：《空军史话（共三册）》，台北：黎明文化事业公司，1976 年。
- 吕芳上主编：《中国抗日战争史新编·貳·军事作战》，台北“国史馆”，2015 年。
- 马建国：《抗日战争时期的中美军事合作》，北京：解放军出版社，2007 年。
- 马毓福：《陈纳德和飞虎队》，北京：五洲传播出版社，2003 年。
- 马毓福：《英雄的天空：中国空军抗战纪实》，北京：蓝天出版社，2015 年。
- 马毓福：《中国军事航空：1908-1949》，北京：航空工业出版社，1994 年。
- 彭敦文：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第 4 卷·太平洋战争爆发前国民政府外交战略与对外政策》，武汉：武汉大学出版社，2010 年。
- 彭光谦、彭训厚：《援华抗日的美国飞虎队》，北京：中共党史出版社，2005 年
- 戚厚杰、刘顺发、王楠：《国民革命军沿革实录》，石家庄：河北人民出版社，2001 年。
- 齐锡生：《从舞台边缘走向中央——美国在中国抗战初期外交视野中的转变（1937-1941）》，北京：社会科学文献出版社，2018 年。
- 齐锡生：《剑拔弩张的盟友——太平洋战争期间的中美军事合作关系 1941-1945》，北京：社会科学文献出版社，2012 年
- 钱昌祚：《浮生百记》，台北：传记文学出版社，1975 年。
- 渠长根：《笕桥中央航校史话》，北京：中国言实出版社，2009 年
- 渠长根：《民国杭州航空史》，杭州：杭州出版社，2012 年。
- 任东来：《争吵不休的伙伴——美援与中美抗日同盟》，桂林：广西师范大学出版社，1995 年。

- 沈庆林：《中国抗战时期的国际援助》，上海：上海人民出版社，2000 年。
- 石源华：《中华民国外交史》，上海：上海人民出版社，1994 年
- 石源华、金光耀、石建国：《中华民国史》（第十卷），北京：中华书局，2011 年。
- 舒德骑：《苏联飞虎队：苏联空军志愿队援华抗日纪实》，重庆：重庆出版社，2016 年
- 苏光文主编：《抗战时期重庆的对外交往》，重庆：重庆出版社，1997 年
- 孙昌建：《长空万里凌云志：笕桥中央航空学校小记》，杭州：杭州出版社，2021 年。
- 孙官生：《陈纳德与陈香梅》，昆明：云南人民出版社，2002 年
- 孙官生：《难忘飞虎队》，昆明：云南人民出版社，2011 年
- 孙官生：《威震敌胆的昆明航校》，昆明：云南教育出版社，2017 年
- 谭立威：《寻找梦想的边疆》，北京：金城出版社，2016 年。
- 唐成云主编：《飞虎队在芷江》，北京：民族出版社，2003 年
- 唐培吉主编：《中国近现代对外关系史》，北京：高等教育出版社，1994 年。
- 唐学锋：《中国空军抗战史》，成都：四川大学出版社，2000 年。
- 陶文钊、杨奎松、王建朗：《抗日战争时期中国对外关系》，北京：中共党史出版社，1995 年。
- 陶文钊主编：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第六卷·战时美国对华政策》，武汉：武汉大学出版社，2010 年
- 万仁元，方庆秋，王奇生编：《中国抗日战争大辞典》，武汉：湖北教育出版社，1995 年
- 王成志等编：《北美藏中国抗日战争历史档案文献提要》，上海：复旦大学出版社，2017 年。
- 王道平：《中国抗日战争史（第 2 版）》，北京：解放军出版社，2005 年。
- 王国玉、曾繁军、卢天貺、郭伟等编著：《空中较量——20 世纪空战实况》，济南：黄河出版社，2000 年。
- 王建朗：《反法西斯战争时期的中国与世界研究·第五卷·太平洋战争爆发后国民政府外交战略与对外政策》，武汉：武汉大学出版社，2010 年。
- 王建朗：《抗战时期的远东国际关系》，台北：东大图书股份有限公司，1996 年
- 王建朗：《中国抗日战争史·第五卷：战时外交》，北京：社会科学文献出版社，2019 年。
- 王淇：《从中立到结盟——抗战时期美国对华政策》，桂林：广西师范大学出版社，1996 年。
- 王晓华、徐霞梅：《国殇·第三部：国民党正面战场空军抗战纪实》，北京：团结出版社，2011 年

- 王秀鑫、郭德宏主编：《中华民族抗日战争史（1931-1945）》，北京：中共党史出版社，1995年。
- 王振德：《第二次世界大战中的中国战场》，北京：社会科学文献出版社，1991年。
- 王正华：《抗战时期外国对华军事援助》，台北：环球书局，1987年。
- 文闻：《旧中国空军秘档》，北京：中国文史出版社，2006年。
- 吴东之主编：《中国外交史：中华民国时期（1911—1949）》，郑州：河南人民出版社，1990年。
- 吴景平、林孝庭主编：《宋子文与外国人士往来函电稿（1940-1942）》，复旦大学出版社，2009年。
- 吴景平、林孝庭主编：《战时岁月——宋子文与外国人士往来函电稿新编（1940-1943）》，复旦大学出版社，2010年。
- 吴景平，郭岱君：《风云际会——宋子文与外国人士会谈记录（1940-1949）》，上海：复旦大学出版社，2010年。
- 吴景平、郭岱君：《宋子文驻美时期电报选（1940-1943）》，上海：复旦大学出版社，2008年。
- 武育文、单富粮等：《陈纳德将军传》，沈阳：沈阳出版社，1993年。
- 奚纪荣等：《中国空军百年史》，上海：上海人民出版社，2006年。
- 萧一平、郭德宏主编：《中国抗日战争全史》，成都：四川人民出版社，2005年。
- 肖璞韬：《血色苍穹：民国时期的中国空军》，北京：中国社会科学出版社，2015年。
- 小叶秀子：《虎啸九天 抗战中的陈纳德将军》，北京：中共中央党校出版社，1995年。
- 徐蓝：《英国与中日战争（1941-1941）》，北京：北京师范学院出版社，1991年。
- 许剑虹：《飞虎雄风：中国空军美国志愿援华航空队战史》，武汉：武汉大学出版社，2015年。
- 雪融开：《正义之剑：苏联空军志愿队援华抗日史话（1937-1945）》，成都：四川人民出版社，2016年。
- 杨公素：《中华民国外交简史》，北京：商务印书馆，1997年。
- 杨耀健：《虎！虎！虎！：陈纳德和他的第十四航空队》，北京：中国青年出版社，1989年。
- 姚峻主编：《中国航空史》，郑州：大象出版社，1998年。
- 要秋霞：《历史不能忘记系列·中国空军抗战》，北京：中国民主法制出版社，2015年。
- 袁成毅：《抗日战争时期国民政府对日防空研究（1931-1945）》，中国社会科学出版社，2016年。

年。

云南卫视《经典人文地理》:《飞虎传奇:美国志愿援华航空队影像档案》,北京:中国友谊出版公司,2013年

曾景忠等:《血色长空——空军抗战与抗日胜利纪实》,北京:团结出版社,2005年。

张军:《陈纳德与飞虎队在华抗战纪实》,台北,灵活出版社,2015年。

张青松:《中国上空的鹰:苏联援华航空志愿队战史:1937-1941》,北京:中国致公出版社,2018年。

张宪文、曹大臣:《图说中国抗日战争史 1931-1945》,上海:学林出版社,2005年。

张宪文、左用章等:《中国抗日战争史·第3卷·抗日持久战局面的形成(1938.10-1943.12)》,北京:化学工业出版社,2016年。

张祖堯:《蒋介石与战时外交研究(1931-1945)》,杭州:浙江大学出版社,2013年

章百家:《抗日战争前期国民政府对美政策初探》,《中美关系史论文集》第2辑,重庆:重庆出版社,1988年。

赵家业:《陈纳德》,沈阳:辽海出版社,1988年

中国人民解放军空军指挥学院研究部编:《世界空中作战八十年》,上海:上海科学普及出版社,1988年

中国人民抗日战争纪念馆编:《抗战时期苏联援华史论》,北京:社会科学文献出版社,2013年

中央航空学校编:《航空生活》,杭州:中央航空学校,1934年。

周弘主编:《对外援助与国际关系》,北京:中国社会科学出版社,2002年

朱力扬:《中国空军抗战记忆》,杭州:浙江大学出版社,2015年。

宗承康主编:《百年中国对外关系 1840-1949年》,南京:南京大学出版社,1993年。

四、研究论文

Elbridge Colby, *Review 'Way of a Fighter'*, World Affairs, 1949, Vol. 112

Frederick W. Marks, *The Origin of FDR's Promise to Support Britain Militarily in the Far East: A New Look*, The Pacific Historical Review, 1984, Vol.53, No.4.

Gordon K. Pickler, *Antithetic American Experience in China: Stilwell and Chennault*, Airurev, 1972, Vol.33.

- Guangqiu Xu, *American-British Aircraft Competition in South China*, Modern Asian Studies, 2001, Vol.35(1).
- Guangqiu Xu, *The Chinese Air Force with American Wings*, War & Society, 1998, Vol.16(1)
- Guangqiu Xu, *The Issue of US Air Support for China during the Second World War, 1942-45*, Journal of Contemporary History, 2001, Vol.36(3).
- John Garver, *Chiang Kai-shek's Quest for Soviet Entry into the Sino-Japanese War*, Political Science Quarterly, 1987, Vol.102, No.2
- John H. Jouett, 《美国顾问论训练中国空军》，《国际问题》1938 年第 1 期。
- John R. Craf, *General C. L. Chennault*, The Social Studies, 1944, February.
- Kwong Chi Man, *Intellectual Officers, Professional Journals, and Military Change in the Northeast and National Revolutionary Armies, 1928-1937*, Journal of Modern Chinese History, 2017, Vol.11(2).
- Kwong Chi Man, *Debating 'Douhetism' Competing Airpower Theories in Republican China, 1928-1945*, War in History, 2021, Vol.28(1).
- Matthew D. Johnson, *Propaganda and Sovereignty in Wartime China: Morale Operations and Psychological Warfare under the Office of War Information*, Modern Asian Studies, 2011, Vol.45(2);
- Michael Schaller, *American Air Strategy in China, 1939-1941: The Origins of Clandestine Air Warfare*, American Quarterly, Spring, 1976, Vol. 28
- Nicholas R. Clifford, *Britain, America, and the Far East, 1937-1940: A Failure in Cooperation*, The Journal of British Studies, 1963, Vol.3, No.1.
- Ray Wagner, *The Chinese Air Force, 1931-1940*, The Journal of the American Aviation Historical Society, 1974, Vol.19.
- Rebecca Grant, *Flying Tiger, Hidden Dragon*, Air Force Magazine, March, 2002
- Richard E. Lauterbach, *Review 'Way of a Fighter'*, Far Eastern Survey, 1949, Vol. 18.
- Robert E. Van Patten, *Before the Flying Tigers*, Air Force Magazine, 1999, Vol. 82, No. 6.
- Rong (Aries) Li, *Wartime Storytelling and Mythmaking: Interpreting and Remembering the Flying Tigers in the United States, 1941-1945*, The Journal of American-East Asian Relations,

2020, Vol.27.

Steven Marcus, *Tiger Tale: Flying Tigers were once vicious fighters; now they're fairly tame transport pilots*, *Leatherneck*, 1954, Vol.37(5).

Wang Xiaofei, *Movies Without Mercy: Race, War, and Images of Japanese People in American Films, 1942-1945*, *Journal of American-East Asian Relations*, 2011, Vol.18

William M. Leary, *Wings for China: The Jouett Mission, 1932-1935*, *Pacific Historical Review*, 1969, Vol.38

陈存恭：《中国航空的发轫》，“中央研究院”《近代史研究所集刊》第7期，1978年6月。

陈鸿明：《战争与物资：战时中美桐油借款之协商》，《台湾师大历史学报》第65期，2021年6月。

陈开科：《中国史学中的苏联空军援华志愿队》，《湖南社会科学》，2015年第4期

陈开科：《中苏外交战略协调背景下的苏联援华空军志愿队》，《抗日战争研究》，2015年第4期

陈开科：《俄国史学中的苏联空军援华志愿队问题》，《俄罗斯学刊》，2018年第3期

陈开科：《档案里的历史真相：苏联空军志愿队的几个问题》，《俄罗斯东欧中亚研究》，2018年第3期

陈永祥：《胡适、宋子文与抗战时期美援外交》，《抗日战争研究》，2011年第2期

董栋：《抗战时期中国空军战场述评》，《民国档案》，1993年第3期

冯玉荣：《美国飞虎队援华抗战纪实》，《抗日战争研究》，1993年第4期

付辛酉：《抗战时期中美之间陆空战略之争再探析》，《西南大学学报(社会科学版)》，2015年第5期

傅宝真：《在华德国军事顾问史传》，《传记文学》第24卷第1期，1974年1月。

高萍萍：《“飞虎队”援华始末探析》，《档案与建设》，2020年第1期

顾学稼、姚波：《美国在华空军与中国的抗日战争（1941年8月—1945年3月）》，《美国研究》，1989年04期

郭启瑞：《抗战前中国空军的战力整备——兼论笕桥精神的形成背景》，（台湾）《人文社会与医疗学刊》，2016年第3期。

华中兴：《抗战前中央航校的飞行教育（1932-1937）》，《中华民国史专题第三届讨论会论文

- 集》，台北“国史馆”印行，1996年。
- 金光耀：《陈纳德航空队与中国抗日战争》，《军事历史研究》，1986年第1期。
- 金光耀：《宋子文与陈纳德和战时美国驻华空军》，栾景河、王建朗：《近代中国、东亚与世界》，北京：社会科学文献出版社，2008年。
- 孔庆泰：《抗战初期杨杰等和苏联磋商援华事项秘密函电选》，《民国档案》，1985年第1期
- 劳家彦：《伊宁空军教导队杂忆（一）》，《中国空军》第560期，1986年。
- 李洁之：《陈济棠主粤始末》，全国政协文史资料委员会主编，《民国风云人物（二）》，合肥，安徽人民出版社，2000年
- 李静杰：《苏联援华抗日及其历史启示》，《俄罗斯学刊》，2015年第6期
- 李庆安：《苏联空军志愿队援华抗日史料一则》，《民国档案》，1985年第1期。
- 李庆安：《中国空军美志愿大队战史纪要》，《民国档案》，1985年第1期。
- 李湘敏：《陈纳德与中国抗战》，《福建师范大学学报》1990年第3期。
- 刘莲芬：《抗战期间中美的战略合作与驼峰空运的发展》，《军事历史研究》，2007年第4期。
- 刘维开：《空军与抗战》，《抗战胜利四十周年论文集》，台北：黎明文化事业公司，1986年。
- 刘祥锋：《抗战初期空军战列部队兵力问题（1937年）》，《中华民国史专题第三届讨论会论文集》，台北“国史馆”印行，1996年。
- 刘怡：《志愿队大战正规军：陈纳德与“飞虎队”的诞生》，《同舟共进》，2018年第12期
- 马毓福：《抗战中的陈纳德及美国航空志愿队》，《百科知识》，1995年第11期
- 买买提祖农：《抗战时期新疆在中苏关系中的地位》，《西北民族学院学报》（哲学社会科学版）1993年第3期。
- 孟庆龙：《美国陆军军史中的中国抗日战争》，《河南师范大学学报（哲学社会科学版）》，2017年第1期
- 齐世荣：《中国抗日战争在第二次世界大战中的地位和作用》，《历史研究》1985年第4期
- 钱昌祚：《服务航空界的回忆（下）》，《传记文学》第23卷第6期，1974年。
- 阮家新：《抗战时期驻华美军部署及作战概况——兼谈中国战区在美国战略棋盘上的地位》，《抗日战争研究》，2007年第3期
- 上海图书馆整理：《申报丛书 贰 日本的陆军 日本的海军 日本的航空》，上海：上海科学技术文献出版社，2012年

- 深町英夫：《奢侈的保镖？——飞虎队的日常生活》，王建朗、栾景河主编《近代中国：政治与外交（下卷）》，北京：社会科学文献出版社，2010年。
- 唐华元：《美国第14航空队与中国抗日战争》，《中国及太平洋抗战与战俘问题研究——中国及太平洋抗战与战俘问题国际学术研讨会文集》，2008年。
- 唐凌：《桂柳会战前后的美国“飞虎队”》，《抗日战争研究》，2007年第3期。
- 唐学锋：《“飞虎队”名称由来考证》，《红岩春秋》，2018年第12期。
- 唐学锋：《飞虎队在滇缅战场激战长空》，《红岩春秋》，2021年第5期。
- 唐学锋：《因飞虎队而设的空军第五路》，《红岩春秋》，2021年第12期。
- 陶文钊：《缅甸战役与中美英关系》，《美国研究》，1994年第4期。
- 陶文钊：《中国战场、缅甸战役与盟军战略的转变》，《抗日战争研究》1991年第2期。
- 田钟秀：《中国航空发展（一）》，《中国空军》第457期，1978年2月。
- 王建朗：《二战爆发前国民政府外交综论》，《历史研究》1995年第4期。
- 王正华：《抗战前期的苏联空军志愿队》，《中华民国史专题第二届讨论会论文集》，台北“国史馆”印行，1993年。
- 吴景平：《蒋介石与战时美国对华财经援助》，《史学月刊》，2011年第1期。
- 吴景平：《抗战时期中美租借关系述评》，《历史研究》，1995年第4期。
- 徐亮：《“权宜之计”：美国援华志愿航空队之改编》，《抗日战争研究》，2019年第1期。
- 杨奎松：《抗日战争研究理应重视战争史研究》，《抗日战争研究》2016年第1期。
- 杨雨青：《宋子文与中国国防供应公司》，《抗日战争研究》2006年第4期。
- 叶肇坦：《国民党政府中央杭州飞机制造厂始末记》，《航空工业史料(近代史专辑)》，1986年第6期。
- 殷相国：《飞虎将军陈纳德与中国抗日战争》，《社会科学战线》，1993年第5期。
- 袁成毅：《国民政府防空建设史料整理与研究述评》，《抗日战争研究》，2011年第3期。
- 袁成毅：《抗战前中日军事航空力量的不同发展轨迹与差距》，《抗战史料研究》2016年第2辑。
- 袁成毅：《全面抗战前国民政府空军建设评析》，《杭州师范大学学报（社会科学版）》，2013年第2期。
- 袁成毅：《日本陆海军对华航空初战及其影响（1931-1932）》，《历史研究》，2014年第3期。

- 袁成毅：《中国抗日战争军事史史料整理与利用》，《社会科学战线》，2020年第7期。
- 张北根：《全国抗战时期蒋介石争取美国军机的援助》，《军事历史研究》，2022年第3期。
- 张建华：《再造苏联形象：抗战初期苏联空军援华及其影响》，《史学月刊》，2017年第1期。
- 张力、陈廷湘：《中国军队入缅作战与盟国战略的复杂关系》，《近代史研究》，1989年第3期
- 张宁静：《〈史迪威日记〉与胡佛档案馆藏史迪威日记稿的比较研究》，《近代史研究》，2016年第2期
- 周光祚：《民国政府招募组建飞虎队的经过》，《文史精华》，2006年第12期。
- 周乾：《论1941年美国总统特使居里访华的起因和由来》，《抗日战争研究》，2006年第1期。
- 朱寰，程舒伟：《二战时期第一次缅甸战役与中美英三国战略述评》，《思想战线》，1995年第4期
- 竹杰：《赞抗战中的美军飞虎队》，《铁军》，2019年第12期。
- 卓文义：《宋美龄对空军的情感与贡献》，胡春惠、陈红民主编，《“宋美龄及其时代”国际学术研讨会论文集》，香港珠海书院亚洲研究中心，2009年。

五、学位论文

- Aki Liao, *The Flying Tigers: A Study Of Popular Perceptions*, University of Hawaii at Manoa, Master's Dissertation, 1993.
- Anthony B. Chan, *Chinese Warlords and the Western Armaments Trade, 1920-1928*, York University, Ph.D Dissertation, 1979.
- Boyd Heber Bauer, *General Claire Lee Chennault and China, 1937-1958: A Study of Chennault, His Relationship with China, and Selected Issues in Sino-American Relations*, The American University, Ph.D Dissertation, 1973.
- Bruce Alan Ashcroft, *Why We Wanted Wings: American Aviation and Representations of the Air Force in the Years before World War II*, The University of Texas at Austin, Ph.D Dissertation, 2003.
- Chi-Hsin Kang, *The military modernization of China in the war against Japan Impacts of American aid and US-China military cooperation*, St. John's University, Ph.D Dissertation, 2015
- Chris M. Wachter, *Balancing Act: Synergy Of Combat Airpower Functions*, Air University, Thesis, 2011.

- Daniel Jackson, *Fallen Tiger: the Fate of America's Missing Airmen in China*, Sam Houston State University, Master's Dissertation, 2017.
- Darryl Vernon Lundgren, *General Joseph W. Stilwell and Colonel David D. Barrett: Their Influence on the American Military View of China and Sino-American Relations*, University of Southern California, Master's Dissertation, 1978.
- Donna Sload Vaught, *Modern Mercenaries of the Twenty-first Century: Professional Military Consultants a Modern Tool of Foreign Policy*, Naval War College, Paper, 1999.
- Eric Setzekorn, *Professional Hubris: Chinese Officers, the United States and a Failure of Army Building, 1942-1955*, The George Washington University, Ph.D Dissertation, 2014.
- Eugenie Buchan, *The Politics of Airpower in US-China Relations, 1928-1941*, Ph.D Dissertation, University of Exeter, 2013
- Gordon Keith Pickler, *United States Aid to the Chinese Nationalist Air Force, 1931-1949*, Ph.D Dissertation, Florida State University, Tallahassee, 1971
- Gregory Thomas Markey, *The United States in China, 1941-1944: the Perspective from the State Department*, Georgetown University, Ph.D Dissertation, 1985.
- Guangqiu Xu, *The Eagle and the Dragon's war wings: The United States and Chinese military aviation, 1929-1940*, Ph.D Dissertation, University of Maryland, 1993.
- Jack Lund Schofield, *Flying Tigers' 22nd Bomb Squadron, 1942-1945 An analysis of management and leadership practices*, Ph.D Dissertation, University of Nevada, 1995.
- James Alan Fetzer, *Congress and China, 1941-1950*, Michigan State University, Ph.D Dissertation, 1969.
- James Larry Durrence, *Ambassador Clarence E. Gauss and United States Relations With China, 1941-1944*, University of Georgia, Ph.D Dissertation, 1971.
- James Richard Hinz, *The Stilwell Mission to China, 1942-1944*, University of Southern California, Master's Dissertation, 1965.
- Jeffery Scott Underwood, *The Army Air Corps under Franklin D. Roosevelt: The influence of air power on the Roosevelt administration, 1933-1941*, The Louisiana State University, Ph.D Dissertation, 1988.

- John Alexander Lance, *Icarus in China Western aviation and the Chinese Air Force, 1931-1941*, M.A. Dissertation, Western Carolina University, 2014
- John D. Plating, *Keeping China in the War: the Trans-Himalayan "Hump" Airlift and Sino-US Strategy in World War II*, The Ohio State University, Ph.D Dissertation, 2007.
- John J. McLaughlin, *General Albert Coady Wedemeyer 1897-1989: Soldier, Scholar, Statesman*, Drew University, Ph.D Dissertation, 2008.
- John M. Kelley, *Claire Lee Chennault: Theorist and Campaign Planner*, United States Army Command and General Staff College, Monograph, 1993.
- Jonathan Legree, *Icarus in America: the Pilot in American Culture*, California State University, Master's Dissertation, 1998.
- Joseph G. D. Babb, *The Harmony of Yin and Yank: The American Military Advisory Effort in China, 1941-1951*, University of Kansas, Ph.D Dissertation, 2012.
- Joseph W. Boler, *Private Security Contractors in the War on Terrorism: Men of Honor or Dogs of War?* Georgetown University, Master's Dissertation, 2010.
- Kaho Yasuda, *The Flying Tigers: Transnational Memories of a World War II Collaboration*, Oberlin College, Honors Papers, 2018.
- Michael B. Kublin, *The Role of China in American Military Strategy from Pearl Harbor to the Fall of 1944*, New York University, Ph.D Dissertation, 1981.
- Paul Harris Larson, *The Struggle for control of American Military Aviation*, Kansas State University, Ph.D Dissertation, 2016.
- Philip N. Brown, *Claire Lee Chennault: Military Genius*, Air University, Paper, 1995.
- Robert Gillen Smith, *History of the Attempt of the United States Army Medical Department to Improve the Effectiveness of the Chinese Army Medical Service, 1941-1945*, Columbia University, Ph.D Dissertation, 1950.
- Stephen James Valone, *"A Policy of Such Common Interest": The United States and the Diplomacy of the China Arms Embargo, 1919-1929*, University of Rochester, Ph.D Dissertation, 1989.
- Stephen P. Joca, *"Ensuring Operational Readiness: Private Military Contractor Support for the United States Air Force"*, United States Army Command and General Staff College,

- Monograph, 2017.
- Thomas Eugene Graham, *Getting right with China: Membership, scandal, and weaknesses of the China Lobby*, Northern Illinois University, Ph.D Dissertation, 1994.
- Todd Eric Jahnke, *By Air Power Alone: America's Strategic Air War in China, 1941-1945*, University of North Texas, Master's Dissertation, 2001.
- William George Grieve, *Belated Endeavor: The American Military Mission to China (AMMISCA) 1941-1942*, Ph.D Dissertation, University of Illinois at Urbana-Champaign, 1979.
- William M. Smith, *Mercenary eagles: American pilots serving in foreign air forces prior to the United States entry into the Second World War, 1936-1941*, Ph.D Dissertation, University of Arkansas, 1999.
- William P. Head, *America's China Sojourn: United States Foreign Policy and Its Effects on Sino-American Relations. 1942-1948*, The Florida States University, Ph.D Dissertation, 1980.
- Xiaoming Zhang, *Toward arming China: United States arms sales and military assistance, 1921-1941*, The University of Iowa, Ph.D Dissertation, 1994.
- Zach Simcha Fredman, *From Allies To Occupiers: Living With The U.S. Military In Wartime China, 1941-1945*, Boston University, Ph.D Dissertation, 2016.
- 安德：《“正义之剑”：苏联空军志愿队在中国（1937-1941）》，（台北）国立政治大学博士论文，2016 年
- 曹嘉涵：《抗战时期中美租借关系研究（1941-1945 年）——以中国国防供应公司为中心》，复旦大学博士论文，2011 年。
- 范瑞婷：《抗战时期“驼峰”航线与美国援华物资的营运》，广州大学硕士论文，2009 年。
- 傅海辉：《抗战时期空军航空研究院科研工作之研究》，上海交通大学博士论文，2015 年。
- 高伟：《论抗战时期美国对国民政府的租借援助》，安徽大学硕士论文，2011 年。
- 郭倩：《论抗战时期中国寻求美国租借援华的外交努力》，安徽大学硕士论文，2010 年。
- 李佰娜：《中国国防物资供应公司研究》，辽宁师范大学硕士论文，2011 年
- 李青：《美国志愿援华空军“飞虎队”在昆遗址保护与开发研究》，云南师范大学硕士论文，2016 年
- 刘俊平：《抗战前国民政府空军建设研究（1931-1937）》，南京大学博士论文，2014 年。

- 马建国：《抗日战争时期的中美军事合作（1937—1945）》，华中师范大学博士论文，2004 年。
- 秦程：《中国航空公司早期发展研究（1929-1937）》，河南大学硕士论文，2012 年
- 全振华：《二战期间美国在华军事投入研究》，河北师范大学硕士论文，2011 年。
- 王建明：《留学生与近代中国军事航空研究》，南开大学博士论文，2012 年。
- 王跃如：《太平洋战争时期的中美空军合作》，西北师范大学硕士论文，2009 年。
- 吴岳俊：《试析太平洋战争前后中美军事合作》，山西大学硕士论文，2008 年
- 徐飞：《二战期间美国政府对“飞虎队”态度的演变》，安徽大学硕士论文，2014 年
- 许剑虹：《全面制空：陈纳德将军在中国战场的理论实践（1937-1945）》，台湾淡江大学硕士论文，2011 年。
- 邹星桥：《论美国空军建制的设立（1907-1947）》，西南大学硕士论文，2018 年。