

論中華民國空軍在大陸的初期發展（十一）

文·圖／黃祖申

本文所提及「中國」、「大陸時期」是指中華民國統治大陸時期；「中國空軍」則是中華民國空軍武裝力量，當時中共並沒有空軍編制、裝備與戰力，合先敘明。而照片為民國一〇三年，筆者親赴美國馬里蘭州國家第二檔案館取得的珍貴資料。

美對我國空軍的援助

太平洋戰爭爆發前，美國國內孤立主義盛行，相當長一段時間內奉行嚴格的中立政策。民國二十四年美國通過《中立法案》，禁止對交戰國出口軍火、軍械及貸款，以避免自身捲入國際戰爭。美國總統羅斯福（Franklin D. Roosevelt）雖然有意對中國採取較積極的支持行動，但《中立法案》的規定，仍在很大程度上限制了中國從美國獲取援助。

美國一方面必須遵循國內孤立主義與中立政策，另一方面也在思考，

若能藉由中國戰場牽制日本大軍，便可減輕其在太平洋其他地區的壓力。中國則因戰事艱困，不得不尋求各種方式獲取外援。民國二十六年抗戰全面爆發後，中國更迫切需要軍火物資，殷切期盼能獲得美國的支援。

因應抗戰初期的財政與軍需困境，行政院副院長兼財政部長孔祥熙奉派以特使身分出訪歐洲與美國，尋求外援。他先訪問歐洲各國，於六月底再趕赴美國，拜會財政部長摩根索（Henry Morgenthau Jr.）與國務卿赫爾（Cordell Hull），並亦獲羅斯福總統接見，就中日問題進行坦誠交換。孔並與美國進出口銀行（Export-Import Bank of the United States）洽商，初步獲得七十五萬美元貸款，用於購買鐵路機車（俗稱火車頭）。其後，經羅斯福總統特別示意，由商務部長兼進出口銀行董事長阿爾弗雷德·瓊斯（Alfred Jesse Jones）核准，再貸予中國一千萬美元，使中國得以透過商業貸

款，向歐洲國家採購軍事物資。

此時，日本侵略步伐加快，逐漸顯露出擴張領土的野心，並打壓其他國家在華利益，因而引發美國強烈不滿，美國遂轉向對日本實施商業制裁與戰略物資禁運。

民國二十六年九月十四日，美國總統羅斯福依據《中立法》頒布軍火禁運令，明令禁止美國政府及其所屬商業運輸工具運送軍火與軍用品前往中日兩國。當時，中國已於八月間向美國購進飛機十九架，正由美國輪船「威奇塔號」運往香港，卻因禁運令而被迫中途停運。美國海關進一步解釋，即使目的地為香港而非中國本土，仍屬限制範圍之內，此舉對急需外購裝備的中國空軍造成沉重打擊。

抗戰初期，中國空軍在對日作戰中損耗極為慘重，因無法獲得充足補給，空中戰力逐漸衰弱。與此同時，自民國二十九年春季起，日軍對重慶及西部各戰略要地展開長期且密集之

轟炸，尤其自五月起達到高潮，造成嚴重破壞與大量平民傷亡。

中國當時最迫切的需求，一在於穩定貨幣，另一在於購置軍需，尤其是戰鬥機與轟炸機，而兩者皆需巨額款項。為此，蔣中正委員長於民國二十九年六月派遣宋子文出任赴美全權代表，逕行向羅斯福政府爭取財經及軍事援助。他特別指示宋子文，全力謀求美國提供戰鬥機與轟炸機的援助，以緩解中國空軍困局。

當時歐洲戰場吃緊，英國急需大量飛機，美國各大飛機廠皆全力承製英國及美國政府的訂單，對中國的需求難以顧及。民國二十九年十一月三十日，宋子文經由美國財政部長摩根索轉達中國需求，經羅斯福總統同意，美國進出口銀行核准對中國提供一億美元貸款，主要用於穩定金融與購置軍需。十二月十七日，羅斯福總統更正式批准軍事援助中國。

同年十二月二十九日，羅斯福總統在「爐邊談話」中公開發示，美國將承擔「民主國家兵工廠」的重大責任，強調不僅對中國提供財政支持，亦將以大批軍需物資相助，此舉為中國抗戰爭取到重要的國際支援。

羅斯福總統多次在公開談話中，高度肯定中國在抗戰中的堅持與作用，認為中國的持續抵抗有效牽制了日本軍力，對民主陣營具有重大意義。民國三十年二月，當《租借法案》仍在美國國會審議之際，羅斯福總統派遣行政助理居里（Laughlin Currie）來華考察，瞭解中國的政治與經濟情況，並蒐集中國政府需求，為日後在華執行《租借法案》奠定依據。蔣中正委員長並藉由居里，轉交一份《空軍援華備忘錄》予美國總統羅斯福，強調中國急需美國援助，包括戰機供應、飛行員訓練以及基地建設等事項。

同年三月十一日，《租借法案》通過。宋子文與中國駐美機構立即列出援助清單：其一，要求供應一千架飛機並提供訓練與技術協助；其二，三十個陸軍師的武器裝備；其三，修建連接印度、緬甸與中國的鐵路與公路所需建材、車輛及修配設備。五月六日，羅斯福總統正式宣布《租借法案》適用於中國，美方隨即依貸款與租借安排展開物資供應。至五月下旬，美國實際批准對華軍援，價值約四千五百四十萬美元的武器與彈藥。

此外，經宋子文奔走，於四月

成功購得經由英國轉讓的一百架美製P-40驅逐機，由美國寇蒂斯萊特公司生產。這批飛機隨後交由美國志願援華航空隊使用（American Volunteer Group, AVG，簡稱「美國志願航空隊」，又稱「飛虎隊」）。關於飛虎隊的成立及參戰，其事蹟已有眾多著述，本文不再贅述，但在抗戰全局中仍具有其象徵性與重要性。



◎美國總統羅斯福透過「爐邊談話」向民眾闡述國家政策與戰時局勢，並對中國在抗戰的堅持與作用表達支持
【照片由作者提供】。

太平洋戰爭爆發後中、美空軍的聯合作戰

太平洋戰爭爆發後，中、美、英正式站在同一條戰線上，我國在戰爭中的國際地位隨之提升，開始受到美、英兩國的重視。民國三十年十二月至翌年一月，美國羅斯福總統與英國邱吉爾首相在華盛頓會商，決定在遠東設立兩個聯合軍事指揮部：其一為西南太平洋戰區，由美、英、荷、澳四國聯合作戰；其二為中國戰區，擬由蔣中正委員長出任最高統帥。

民國三十一年一月二日，蔣中正委員長回覆電報給羅斯福總統，表示「義不容辭，敬謹接受」，並建議由羅斯福遴派一位軍銜在中將以上的高級將領擔任中國戰區參謀長，另派一位高級空軍將領主持空軍的指揮與訓練。美方最後選定曾在華任職、熟悉中國事務的史迪威將軍出任此職。

民國三十一年二月史迪威將軍抵華履任，不久即面臨日軍進攻緬甸的嚴峻挑戰。中國遠征軍依盟軍要求入緬作戰，歷經數月激戰，終因盟軍戰局失利而不得不撤回。遠征軍一部分由史迪威率領撤往印度，另一部分則

艱苦撤回雲南，沿途因疾病、飢餓與地形險阻而損失慘重。滇緬公路亦隨之被切斷，使中國與外界唯一的陸上補給線中斷，局勢雪上加霜。

在緬甸戰役失利、滇緬公路被切斷的艱難時刻，美方作出一項頗為大膽的決定，將飛虎隊留用的飛機與人員整編為美國駐華航空特遣隊（China Air Task Force, CATF），由陳納德將軍繼續指揮，隸屬於總部設在印度新德里的美國陸軍第十航空隊。特遣隊指揮部設於昆明，初期裝備僅承繼自志願航空隊留下的約五十一架戰機，其中以P-40B型為主，另有部分P-40E型。當時中國戰場補給幾近斷絕，美國仍選擇在華維持航空力量，此舉不僅在軍事上承擔極大風險，也展現了對中國抗戰的支持。

在補給線中斷、物資須依「駝峰航線」空運的艱苦條件下，航空特遣隊仍持續奮戰，展現機動靈活的作風。陳納德感慨地說，這支部隊「可能是有幸由一位將軍來指揮的最小的美國空軍部隊」。

民國三十一年十二月起，中美雙方為發揮特遣隊與中國空軍協同作戰的效能，對戰區空軍配置重新規劃：

保持前線飛機五百架，中方二百架，美方三百架；中方負責長江以北的作戰防務，美軍則負責長江以南，雙方共用南北各地機場，而器材修護、車輛補充與通信設施均由美方承擔。依據協定，特遣隊須在自漢口經香港至緬甸，長達二千餘英里的弧形戰線上，對日軍展開機動作戰。

同年十月二十四日，特遣隊自桂林出動十二架B-25轟炸機，在十架P-40戰鬥機護航下空襲香港，這是香港淪陷後盟軍的首次轟炸。日軍出動二十餘架戰機攔截，美方戰報稱擊落敵機二十架，損失一架轟炸機。這次行動不僅打擊了日軍在華南的補給與據點，也向外界昭示中國戰場仍在持續抵抗，對提振國人及盟軍士氣具有一定意義。隨後，特遣隊的戰鬥機專門用於短程轟炸與掃射，克服補給與環境上的重重困難，在華南與滇緬一帶逐步建立起局部制空優勢，為日後第十四航空隊的成立與擴展提供了基礎力量。

在短短半年間，特遣隊擊落敵機近一百五十架，自損十六架P-40與一架B-25。陳納德感慨稱，這支部隊「留下了值得驕傲的記錄」。翌年三月

，羅斯福總統批准在中國戰區單獨設立第十四航空隊，由陳納德將軍出任司令，並將原駐華航空特遣隊納編其中，隨著兵力與裝備大量增加，中國戰場的美軍空中作戰力量由此大幅擴展。

自民國三十年八月飛虎隊成立，到民國三十二年三月航空特遣隊改編為第十四航空隊，歷時一年餘，為美國在華空中作戰的初始階段。在這段戰局僵持的時期，飛虎隊及其後續的航空特遣隊與第十四航空隊持續打擊日軍在緬北、滇西的補給線。民國三十三年夏，第十四航空隊掩護中國遠征軍強渡怒江，收復滇西失地，並與自印度反攻緬北的中國駐印軍在中緬邊境會師。

在這一階段，陳納德所指揮的航空部隊雖規模不大，僅依靠有限的飛行員、戰機與補給，仍以靈活戰術與日軍周旋，取得了一定戰果，並有效減輕中國所面臨的空襲壓力。這支部隊因此以「飛虎隊」之名為外界所知，在國際間逐漸建立起一定的聲譽。

然而，史迪威與陳納德在戰略思路上有所不同。史迪威主要專注於在印度整訓中國遠征軍，對加強中國空軍的主張則支持有限，這使得航空特遣隊在物資供應上時常感到捉襟見肘，不得不減少出擊次數，影響了作戰效能，這種分歧也反映了中美合作初期所面臨的複雜局面。

到第十四航空隊成立後，美軍在華空軍的指揮體系趨於統一，並在支援中國抗戰上發揮了空中支援的作用。



▲中國戰區的美軍地勤人員正為出擊前的戰機掛載炸彈【照片由作者提供】。



►B-25轟炸機是盟軍在華作戰的主力，廣泛投入對日軍補給線、港口與戰略要地的攻擊，在抗戰中發揮關鍵作用【照片由作者提供】。