

## 1930年代國民政府對法國軍機採購： 以孔祥熙檔案為中心

陳昕劭

### 摘要

南京國民政府自建政後，即積極整軍經武，由於中國自製武器產能向來不足，必須對外進行採購，因此吸引了各國軍火商、捐客紛至沓來，希望能分一杯羹。飛機作為當時最新式的軍事利器之一，若能獲得中國的訂單，勢必能帶來豐厚利益，故美國、義大利等國先後派員赴華，並成功得到鉅額訂單。作為當時第一等軍事強國之法國，也試圖對華販售飛機，卻屢未成功，直到1937年孔祥熙赴歐，中日戰爭亦已爆發，雙方始訂定合約。本文將以孔祥熙檔案中，與法國軍火商歐迪南（Jean Audinet）往來函電資料為中心，討論1930年代中國對法軍機採購的決策過程與合約執行的波折。

關鍵詞：孔祥熙、歐迪南、對法軍購、地瓦丁戰機、中日戰爭、中國空軍

# Aircraft Procurement from France by the Nationalist Government in the 1930s: A Study Based on the H. H. Kung Papers

Hsin-shao Chen\*

## Abstract

After its establishment, the Nationalist Government in Nanjing actively pursued military reorganization and armament. Given China's longstanding insufficiency in domestic arms production, the government was compelled to procure weapons abroad, thereby attracting a multitude of international arms dealers and brokers eager to secure a share of the market. Aircraft, as one of the most advanced military technologies of the time, promised substantial profits for suppliers who succeeded in winning Chinese orders. The United States and Italy, among others, dispatched representatives to China and successfully obtained large-scale contracts. France, despite being recognized as one of the foremost military powers of the era, repeatedly failed in its attempts to sell aircraft to China, and it was not until H. H. Kung's mission to Europe in 1937 that a contract was finally concluded. This paper, drawing primarily on correspondence preserved in the H. H. Kung Papers between the Chinese side and the French arms dealer Jean Audinet, examines the decision-making process underlying China's military procurement from France in the 1930s, as well as the challenges surrounding the execution of the contract.

**Keywords:** H. H. Kung, Jean Audinet, French arms procurement, Dewoitine 510, Second Sino-Japanese War, ROC Air Force

---

\* Postdoctoral Research Fellow, Institute of Modern History, Academia Sinica

# 1930年代國民政府對法國軍機採購： 以孔祥熙檔案為中心\*

陳昕劭\*\*

## 壹、前言

提到抗戰時期的中國空軍，首先想到的可能會是一連串烈士的姓名，諸如高志航、沈崇誨、劉粹剛、李桂丹等飛行員，或是笕橋中央航校那段校訓：「我們的身體、飛機和炸彈，當與敵人兵艦陣地同歸於盡」，接著或許會是飛虎隊、駝峰空運、以及蘇聯航空志願隊等。而能說出名稱的軍機型號，不外乎美國製造的霍克二型（Curtiss Hawk II）、霍克三型（Curtiss Model 68C Hawk-III），以及P-26（Boeing P-26 Peashooter）、P-36（Curtiss P-36 Hawk）等；或是俄國製造的E-15（Polikarpov I-15）、E-16（Polikarpov I-16）等機型。但其實在中華民國空軍史上，還有其他國家製造的飛機曾翱翔在中國的天空，卻不能實質地融入中國空軍體系，其中法國製造的地瓦丁（Dewoitine 510C）飛機即是一例。因此，筆者希望藉由孔祥熙檔案中，與法國方面對於軍購的討論及合約的簽訂、後續的執行，討論此一軍事強國所製造的飛機，為何沒能在抗戰時期的中華民國空軍占有一席之地。

---

\* 本文曾宣讀於國史館2025年8月16日舉辦之「從中日戰爭到終戰接收」學術研討會。蒙陳鴻明教授與匿名審查人提供寶貴意見，特此致謝。

收稿日期：2025年10月23日；通過刊登日期：2026年1月23日。

\*\* 中央研究院近代史研究所博士後研究人員

為了解決此一問題，筆者嘗試梳理1930年代法國軍火商歐迪南（Jean Audinet）與羅伯特·華來得（Robert Vallet）等人，代表法國諸多軍工公司多次與中國方面進行交涉的過程，並著重討論1937年中法簽訂的購機合約，觀察中國對法軍機採購案之進行與交涉。孔祥熙作為行政院副院長以及財政部長，各部門進行的軍購案都歸其管轄，得以與聞各部會事務，並握有最後決定權，在當時多筆軍購案中都扮演著舉足輕重的角色。

1932年，孔祥熙以實業部長的身分赴歐訪問，對各國實業進行考察，實則進行軍事採購，這是他首次參與軍購案，也是往後與各國交涉軍火買賣事務的起點。1933年孔祥熙先後接下中央銀行總裁、行政院副院長、財政部長等重要職務，正式成為國民政府財政領域第一把交椅。在接任以上幾個重要職務後，孔祥熙陸續在中央銀行設立秘書處、整併國防設計委員會與兵工署資源司成立資源委員會、設立中央信託局，對軍事採購的影響力日深，但與法國軍火商的多次來往與交涉卻未得到太多關注。<sup>1</sup>

2023年美國史丹佛大學胡佛研究所將館藏孔祥熙檔案陸續整理上網公開，得益於此，本文將以孔祥熙檔案中，與歐迪南往來函件14卷、華來得相關卷宗4卷、宋子良關於越南運輸事宜電報2卷為中心進行研究，重新審視中法購機案。<sup>2</sup> 除此之外，國史館、國家發展委員會檔案管理局度藏之檔案也是本文研究與撰寫時，相當重要的資料來源。<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 李君山，〈抗戰前期國民政府軍火採購之研究（1937-1939）：以楊杰在俄法之工作為主線〉，《國立政治大學歷史學報》，第42期（2014年11月），頁86。

<sup>2</sup> 本文所引史丹佛大學胡佛研究所藏之孔祥熙文件，包含Jean Audinet歐迪南 [1 (-3) of 3]、Jean Audinet歐迪南 [1 (-9) of 9]、Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [1 (-4) of 4]、T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 (-8) of 8]、Industry inspection in Europe and the United States歐美考察團 [3 of 3]、Sino-Italian collaboration 中意合作 [1 of 14]等卷，徵引處將以Jean Audinet歐迪南 [1 (-3) of 3]後綴頁次之方式呈現，以簡篇幅。

<sup>3</sup> 如國史館度藏之《國民政府》、《蔣中正總統文物》；以及國家發展委員會檔案管理局（以下簡稱檔案局）所藏《國防部史政編譯局》之檔案。

關於國民政府對外軍購與外國援助的研究向為學界所關注，較早的著作包括曾任國民政府顧問楊格（Arthur N. Young）之《抗戰外援》，以外國在抗戰期間給予中國的各式援助進行討論，關注中國如何在國際協助下，強化自身力量堅持抗戰。<sup>4</sup> 王正華《抗戰時期外國對華軍事援助》以詳實的史料進行討論，觀察德、蘇、英、法、美各國對華援助的形式與局限。<sup>5</sup> 許文堂、孫若怡、吳圳義也都有專文討論中法之間軍購與運輸問題。<sup>6</sup> 此外，李君山之〈抗戰前期國民政府軍火採購之研究（1937-1939）〉以楊杰為主線，揭示其在1937-1939年間經手對法國及蘇聯軍購三大案件中的問題，其中牽涉外交、財政、軍事，在國民政府內部造成複雜的派系矛盾，透過「以人追案」，討論楊杰在外奔走卻失去國民政府高層信任、進而遭罷黜的歷程與其歷史意義。<sup>7</sup>

本文嘗試以孔祥熙與歐迪南、華來得等人的往來函電，以及雙方就軍購所進行的討論、合約的執行與面臨的問題進行研究，觀察雙方對於採購細節與價格、運送方面的討論。透過本文的研究，不僅可觀察1930年代中法雙邊交涉的過程與細節，同時也因軍購、貸款與財政方面的環環相扣，加之中法及越南間的多邊互動、相關談判與折衝，當可呈現1930年代中國空軍建軍過程中，在外交、財政、軍事上的複雜性，也可以對中法軍購案與孔祥熙的多面性有更深一層的理解。

<sup>4</sup> 亞瑟·楊格（Arthur N. Young）著，李雯雯譯、于杰校譯，《抗戰外援：1937-1945年的外國援助與中日貨幣戰》（成都：四川人民出版社，2019年）。

<sup>5</sup> 王正華，《抗戰時期外國對華軍事援助》（臺北：環球書局，1987年）。

<sup>6</sup> 如許文堂，〈第二次大戰時期中、日、法在越南的衝突與交涉〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第44期（2004年6月），頁63-101；孫若怡，〈抗戰初期法國對華軍售、軍事合作、過境運輸及其困境之探討——抗戰期間中法關係補遺之一〉，收入《國父建黨革命一百周年學術討論集》，第3冊（臺北：近代中國出版社，1995年），頁302-324；吳圳義，〈從假道越南運輸問題看抗戰時期的中法關係〉，《近代中國》，第40期（1984年4月），頁113-119。

<sup>7</sup> 李君山，〈抗戰前期國民政府軍火採購之研究（1937-1939）：以楊杰在俄法之工作為主線〉，頁79-136。

## 貳、南京國民政府的空軍建設與軍購

南京國民政府建立後，即面臨日本的強力挑戰，1931年在東北發生九一八事變，與1932年在上海爆發一二八事變，都為剛統一的中華民國帶來極大的壓力。日本的威脅使國民政府感到如鯁在喉，迫使中國必須以更快的速度整軍經武、富國強兵，應對日本的挑戰。甫結束長時間內戰的中國，正值最為虛弱的時刻，如久病初癒的病人，亟待諸多營養的補充。為使國家恢復強壯，國民政府除仰賴德國軍事顧問的處方，進行軍事改革，也積極與列強接觸，試圖購買新式武器以補充國家軍事力量。時任兵工署設計科科長李待琛曾言：「我們兵器，多屬舊式，威力微弱，且亂雜分歧……故兵工署有規定制式兵器之議。」而鑒於中國本身條件不足，若要規定制式軍備，有3個步驟可以參酌實行。第一，需要先蒐集世界上關於各種新式兵器的紀錄與圖樣，詳細考核比較；第二，選擇最適合者一、二種，並設法購置；第三，則是實地試驗考察，作為最後決定之準繩。<sup>8</sup>

由於中國形式上的統一，使行之有年的對華軍火禁運失去其施行的依據，列強遂於1929年4月正式委由荷蘭駐華全權公使歐登科（Willem Jacob Oudendijk）代表各國向中國政府致送照會，取消1919年以來對華軍火禁運的協議。<sup>9</sup> 在解除對華軍售限制後，各國軍火公司紛紛派員來華進行交涉，這也與中國蒐集各國新式兵器軍備的目的不謀而合。

飛機作為當時最為先進的軍事武器，當然也是南京國民政府整飭軍備的一環。雖然中國已擁有數百架飛機，但多是較早期的型號，或是在軍火禁運期間購置、武器系統遭到拆除的無攻擊能力飛機，因此若南京國民政府要建立現代化軍隊，就需有系統地建立空軍、更新裝備，才能跟上世界軍事發展的潮流。在當時曾向國民政府做出提案者，有德國、義大利、美國、法國等。<sup>10</sup>

<sup>8</sup> 李待琛，《規定制式兵器芻議》（南京：軍政部兵工署，1929年），頁1。

<sup>9</sup> 陳存恭，《列強對中國的軍火禁運》（臺北：中央研究院近代史研究所，1990年），頁163-164。

<sup>10</sup> 陳存恭，《列強對中國的軍火禁運》，頁168-171。

雖然1931年國民政府在軍政部下設立航空學校時，是由德國軍事顧問協助初期各項訓練，但因德國受限於《凡爾賽和約》，不能發展空軍之故，導致其空軍技術與相關資源都無法滿足國民政府的需求。<sup>11</sup> 為此國民政府必須繼續找尋可以滿足條件的合作者，其中美國與義大利因與中國淵源較深而出線。

南京國民政府的空軍與廣東空軍一脈相承，初期不僅南京國民政府空軍的飛機大多是自廣東空軍承繼而來，主持空軍事務者也多為廣東空軍的重要成員，例如林偉成、黃光銳、陳慶雲等人，可以說南京國民政府的空軍是在廣東空軍的基礎上建立的。廣東空軍所採購飛機，大多是美式飛機，最主要原因在於廣東創建空軍之時，並無太多資源，所幸有海外華僑踴躍捐輸，而廣東華僑中經濟能力較佳者多居北美，故所購捐之飛機當然以美式飛機為主。

1932年5月，軍政部航空學校改組為中央航空學校，以蔣中正為校長、毛邦初為副校長，並聘用美籍飛行員裘偉德（John H. Jouett）與羅蘭（Harry T. Rowland）、甘特（W. C. Foxy Kent）等為國民政府的顧問，協助國民政府建立中央空軍的工作。這群美籍飛行員多出身於美國航空學校，或是退役飛行員，他們將飛行教育分為初、中、高三級，為中國的中央航校建立了一套美式訓練方法，奠定中華民國空軍的基礎。<sup>12</sup> 除了有軍事顧問在華，美國的飛機製造廠也有聯洲公司（The Intercontinent Corporation）與合眾公司（United Aircraft and Transport Corporation）在中國相互競爭。兩家公司先後與宋子文洽談，並表示若中國政府向其訂購飛機，只要價值超過美金100萬元，即願意協助中國設置飛機工廠，且機器由廠商提供，中國只需要準備廠址相關事宜。由於南京國民政府的空軍有很大一部分是由原廣東空軍組成，而廣東空軍擁有一些由聯洲公司代理並引進的霍克飛機，加上總顧問裘偉德與中央航校副校長毛邦初的建議，國民政府遂決定與聯洲公司簽訂合約，一口氣訂購了32架霍克機，使美國飛機成為當時中國空軍主要的組成之一。<sup>13</sup>

<sup>11</sup> 陳頌閔，《飛上青天——太平洋戰爭時期中美航空教育（1941-1945）》（臺北：秀威資訊科技股份有限公司，2023年），頁87。

<sup>12</sup> 陳頌閔，《飛上青天——太平洋戰爭時期中美航空教育（1941-1945）》，頁77-78。

<sup>13</sup> 「美商代我設立航空製造廠節略」，Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [4 of

至於義大利和中國空軍早期建軍的關係，同樣發軔於1930年代初期。作為公認最早將飛機用於戰爭用途的國家，義大利不僅空軍概念先進，除了販售飛機外，還願意幫助中方在中國境內建立飛機製造廠，並提供訓練資源。如此不但可以使中方的成本大幅降低，更相當符合國民政府發展航空工業的目標，對國民政府而言，是不容錯過的機會。<sup>14</sup>

時任洛陽航校<sup>15</sup>代校長的黃毓沛，即認為中國應該全面效仿義大利教育模式。<sup>16</sup>原因在於他認為，中國「乃一科學落後之國家，航空幼稚，而航空教育所需之一切器材及原料皆仰給於外國」，僅原料與器材的使用已經足以使國家財政枯竭，而中央航校淘汰率過高，「正在萌芽時期空軍人員亟待培養，淘汰學生之舉自當審慎行之」，認為在資源不充裕的情況下，應該全面採取義大利的教育方法較為合宜，也更符合中國國情。<sup>17</sup>

自1932年起，國民政府先後派遣劉文島、孔祥熙、張學良、周至柔、楊杰等赴義參訪，實際上多少帶有採購軍備的性質，在檔案中也可以看到上述諸人出訪義大利後，多有購買飛機回國的實例。<sup>18</sup>而義大利對中國空軍建設影響較大者，應為協助建設南昌飛機製造廠，並主持洛陽航校訓練事務。

---

4]，頁5-6。

<sup>14</sup> 陳頌閔，《飛上青天——太平洋戰爭時期中美航空教育（1941-1945）》，頁89-90；「Draft of Project for the Establishment of an Aircraft Factory in China」，Sino-Italian collaboration中意合作 [1 of 14]，頁1-4。

<sup>15</sup> 洛陽航校為當時中央航校在外地最大分校。

<sup>16</sup> 陳頌閔，《飛上青天——太平洋戰爭時期中美航空教育（1941-1945）》，頁88-90。

<sup>17</sup> 〈整理航空教育意見案〉，《國防部史政編譯局》，檔案局藏，檔號：B5018230601/0024/400.2/5810。

<sup>18</sup> 例如劉文島即赴義購機20架、張學良所購義大利飛機已運達、孔祥熙也曾購先進義機1架回國測試等，詳見以下各卷：「孔祥熙電蔣中正義大利政府派飛機專家來華及購置新戰鬥機及向美國購機等情」（1933年4月1日），〈一般資料——民國二十二年（五）〉，《蔣中正總統文物》，國史館藏，典藏號：002-080200-00075-119；「劉文島電蔣中正向義大利購飛機二十架彈一批共價一千零五萬三千六百義幣及蔣中正轉知宋子文」（1932年10月3日），〈一般資料——民國二十一年（六）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080200-00058-023；「孔祥熙電蔣中正可否允義大利飛機團來華及張學良與宋子文分向義訂購之飛機已到又飛機廠址已定圖樣另寄呈等情」（1933年7月23日），〈一般資料——民國二十二年（三十八）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080200-00108-090。

1932年9月起，孔祥熙作為實業部長，赴歐美進行實業考察，實則擔負著對外尋求軍購的合作機會。1933年2月5-10日，孔祥熙在義大利做短暫停留，除拜訪墨索里尼外，並參訪了義大利境內各大飛機製造廠與兵工廠。<sup>19</sup> 停留時間雖短，但義大利軍工產業帶給孔祥熙極深刻的印象，相信孔也曾與義大利諸多軍政要人進行洽談。因此在孔祥熙返國後，義大利方面積極派員赴華進行拜訪與洽商，<sup>20</sup> 同年10月義大利籍顧問人員即抵達中國，國民政府方面也積極籌設航空署新址與義大利顧問駐地。隨著義大利人員與飛機的抵達，中國的航空建設基本上奠定了以美國顧問為首的中央航校，以及以義大利顧問為中心運作的洛陽航校之雙元體系。

但這種雙元運作的體系對當時中國空軍造成了一個極大的問題，即訓練品質及成效落差極大的情形。固然中國缺少足夠訓練機，必須要從不同國家採購，進而使現場教學情況需視分配到的教練機型號而做調整。同時為了避免集中一地訓練遭日軍轟炸，也希望由不同國家顧問對飛行員進行分級訓練，中央航校在洛陽、柳州、杭州等地分別進行初級到高級的教育訓練。這樣的做法不僅造成學制混亂，且各國顧問的訓練標準不一，如義大利式的訓練，100小時即可以完成，但美國訓練至少需要200小時，其落差顯而易見。<sup>21</sup>

在相關研究中就指出，洛陽航校不僅總飛行時數僅中央航校一半，且淘汰率較低，不免令人懷疑洛陽分校學生的素質。同時兩種訓練制度，在混成編隊作戰時，也將造成一大隱憂。最後洛陽分校於1936年改組為專辦初級飛行訓練的單位，將畢業生召回重訓，待完成初級訓練後，再到杭州繼續中、高級訓練，無形

<sup>19</sup> 「遊歐行程紀要」，Industry inspection in Europe and the United States歐美考察團 [3 of 3]，頁97-122。

<sup>20</sup> 如1933年4月義大利駐華公使就表示該國政府希望派遣飛機專家赴華，且相關費用可由該國庚款支應等語。見：「孔祥熙電蔣中正義大利政府派飛機專家來華及購置新戰鬥機及向美國購機等情」（1933年4月11日），〈一般資料——民國二十二年（五）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080200-00075-119；「徐培根電蔣中正歡宴義大利顧問來華擬在京遊覽數日並欲日內赴港接眷約十一月中來贛」（1933年10月30日），〈對英法德義關係（六）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-090103-00016-208。

<sup>21</sup> 〈整理航空教育意見案〉，《國防部史政編譯局》，檔號：B5018230601/0024/400.2/5810。

中已將義大利式教育方法排除在外。<sup>22</sup>

由此可以看出國民政府高層以及負責教育、作戰的飛行員，對於建立空軍體系的根本差異，在於蔣中正等人希望快速地自各國採購大量飛機，並施以速成訓練，可以以量取勝；但作為第一線作戰與訓練的空軍專業人士，則多採取較為保守的態度，希望將訓練方法統一，以免造成技術良莠不齊，在作戰中造成更大的危害。而這樣認知上的落差，也一直存在於國民政府空軍裝備的採購上。

1932-33年間，除了美國與義大利積極與中國接洽軍購事宜外，法國方面也透過法籍中國通與國民政府政要接觸，探詢對華軍購的可能。

### 叁、法國軍工產業與國民政府的交往

若提到1930年代法國對華軍售案，就不能不提到歐迪南這號人物。歐迪南是法國多家武器製造廠在中國的代表，據其自述，早在1906年就曾到過中國，返回法國後還擔任中法友好協會（Association Amicale Franco-Chinoise）的秘書長，專責接待到巴黎的中國留學生，因此在中國有相當豐富的人脈。<sup>23</sup>

在1913年的*The North-China Desk Hong List*（《字林西報行名錄》）中可以看到，上海一個名為百司（Audinet, Lacroix & Co.）的法國商號，行主之一為J. B. Audinet。<sup>24</sup>該商號於1909年4月12日開幕，經營項目以洋布、洋紗為主，雖然不能肯定這個歐迪南與販售軍火的歐迪南確為同一人，但因此姓氏較為少見，即使非同一人，出自一門的可能性也不低，這或許可以解釋歐迪南為何會與中國有如此多的聯繫。<sup>25</sup>

<sup>22</sup> 陳頌閔，〈飛上青天——太平洋戰爭時期中美航空教育（1941-1945）〉，頁88-96。

<sup>23</sup> Jean Audinet歐迪南 [1 of 9]，頁30。

<sup>24</sup> “百司”，North-China Daily News & Herald Co., *The North-China Desk Hong List: A General and Business Directory for Shanghai and the Northern and River Ports, etc.* (Shanghai: North-China Daily News & Herald Co., July 1913), p. 7.

<sup>25</sup> 〈上海新聞法商百司洋行〉，《申報》，上海，1909年4月19日，版9。

歐迪南最晚在1932年便又到中國，並與財政部長宋子文接觸。1932年4月25日，歐迪南代表巴黎通用航空公司向宋子文提出軍售案，雙方洽談結束後，歐迪南返國將詳情呈報法國政府與通用航空公司，<sup>26</sup> 並約定當歐迪南返國呈報後，若由通用航空公司發來確認電報，合約即生效力。從宋子文在同年5月4日致歐迪南的函稿中可以看到，國民政府此次向法國購買的飛機數量高達80架，分別為洛林——安里奧（Lorraine-Hanriot）生產的各級教練機30架、紐波爾（Nieuport-Delage）生產的驅逐機30架、以及亞美奧（Amiot）製造的轟炸機20架。<sup>27</sup> 但在諸多檔案中，都未曾見到中國有實際接收到這批飛機的紀錄。

1933年1月19日，歐迪南再次與宋子文聯繫，就販售軍機給中國進行磋商。歐迪南表示，無論從商業或是軍事的角度的來看，中國都必須要擁有一支強大的空軍。毫無疑問，中國的航空業不能完全依賴外國製造，畢竟中國與各國飛機製造中心距離太遠；但中國在此一時期也不需要自己製造飛機，反而應該先在外國航空產業的基礎上，培訓自己的工程師與技師。眾所周知，法國航空業為世界大量生產最好的商用和軍用飛機，世界各國都向法國採購，因此建議中國也與法國航空業進行合作，進而發展自己的航空業。相關討論持續了將近3個月，此次提案的主要內容是，法國方面將在5年內為中國政府生產300架飛機，中方則分3次付款。但此次軍售案未能締約，主要是因為歐迪南提供的飛機型號為紐波爾NiD 121，雖然較前一年宋子文希望採購的驅逐機更為先進，但該型號飛機的原型機NiD-120在1933年4月中旬，於法國政要面前與地瓦丁公司的D-500型飛機同場較勁時，於試飛時墜毀且導致飛行員喪生，因此未能為法國空軍採用。值此之故，中國政府便未與歐迪南就NiD-121型飛機進行採購。<sup>28</sup> 但僅在幾週之後，歐迪南再次與國民政府高層接觸，這次他選擇的對象是實業部長孔祥熙。

<sup>26</sup> 目前尚查無關於法國通用航空公司的資料，最有可能者係Compagnie Générale Transaérienne，雖然在1921年即遭併購，但因其是法國第一家航空企業，不排除歐迪南為打開市場，仍用此名稱在華兜售飛機的可能，故將西文名稱置於此處，希望得到專家學者指正。

<sup>27</sup> 「宋子文致法國巴黎通用航空公司代表歐德南預購飛機等事函稿摘要」（1932年5月4日），〈空軍後勤（二）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080102-00092-001。

<sup>28</sup> “SCHEME FOR THE MANUFACTURE OF AEROPLANES IN CHINA,” 1933年3月29日，Jean Audinet 歐迪南 [1 of 9]，頁38-41；Amaru Tincopa, “The Nieuport-Delage NiD-121C.1 in Peruvian Service,” LAAHS, accessed Oct 30, 2025, <https://www.laahs.com/nid-121c-1-in-peru/>.

在歐迪南給孔祥熙的信函中，他清楚說明了自己此前曾作為洛林（Motsors Lorraine）、格墨和羅納企業（Motsors Gnome & Rhone）、Motsors Hispano-Suiza、包台斯Potez、SECM、CAMS、紐波爾、安里奧、Société Aérienne Bordelaise等公司的代表，向宋子文提出過另外一份包含紐波爾121驅逐機、包台斯50 A2輕型轟炸機、以及SECM 123 BP3轟炸機的方案。此次前來是向中國提供法國空軍最新裝備的地瓦丁飛機，並再次強調法國航空工業的實力，中國若要建立自己的航空工業，無論如何都不應放棄這個大好機會。<sup>29</sup>

同時蔣中正也向孔祥熙表示，有收到法國飛機製造廠的提案，介紹法國軍用飛機，並表示若訂購30架以上，價款可在二年半至三年內領取。該提案中所列各式飛機之馬力、速率與美國飛機不相上下，若還未向美方訂購，可以考慮購買法國飛機。<sup>30</sup> 但此時孔祥熙甫從歐洲返國，正積極推動義大利派員來華擔任顧問、協助建設飛機製造廠。雖然歐迪南提供了更為新式的飛機，而且還是法國空軍正在換裝的飛機，可惜與義大利的提案相比較，未直接協助中國建設飛機製造廠，是其一大硬傷，這顯然是法國未能獲得訂單最主要的原因。

1934年4月16日，羅伯特·華來得作為法國各家飛機製造廠的代表，再次致函中國的財政部長孔祥熙，希望與國民政府洽談業務。華來得所代表的法國航空相關企業，希望在財政和技術上與中國完全合作，以分期付款方式向中國提供總價高達六億法郎的交易。<sup>31</sup> 華來得表示分期付款辦法適用於各廠未經出廠之一切貨物，除貨物本身價格外，其餘兩成費用則用於包裝費、陸運費、海運費及保險費等項目，且這兩成款項應以現款支付。<sup>32</sup>

<sup>29</sup> 「Jean Audinet to H. H. Kung」，1933年4月21日，Jean Audinet歐迪南 [1 of 9]，頁27-33。

<sup>30</sup> 「蔣中正由撫州回南昌電顧孟餘商籌借鋼軌築杭江鐵路玉上段和電孔祥熙探查法國飛機馬力速率如與美國機無異則不如買法機另電徐培根毛邦初限期完成溫州機場及擴充建甌機場並令葉楚傖汪兆銘整飭黨政」（1933年12月3日），〈事略稿本——民國二十二年十二月〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-060100-00075-003。

<sup>31</sup> 華來得為中國政府設計的方案是分六年攤還總價，每三個月付款一次，第一次付款日期依照第一次貨物出廠日期為標準。每次付款憑中國國庫券付款，並由中央銀行、商業銀行、浙江銀行等重要銀行或海關進行連帶擔保。其中國庫券之年息七釐，此項利息算至各券期滿為止，應加入各券之本額之中。Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [3 of 4]，頁5-6。

<sup>32</sup> 「致孔部長函譯文」，1934年4月16日，Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [3

華來得建議孔祥熙，由法國各廠承造中國空軍所使用的各式飛機，如驅逐機、偵察機、轟炸機及教練機等；同時向中方提出建立一支完全由法國飛機組成之機隊的計畫。華來得表示，他代表的法國航空企業所提供的飛機都是最新的產品，連法國空軍都要到1936年方能裝備這類飛機，比之歐迪南當時方案中的舊機型顯得更有誠意，這對中國而言，無疑是一大誘因。<sup>33</sup>

華來得強調，法國飛機的優勢在於發動機的穩定與機身之堅固，同時還以美國飛機作為對照，認為美國製造飛機時普遍使用電焊，雖然成本降低，但使用年限與安全性遠不及使用鉸釘與螺絲釘固定的法國飛機。有了前幾次歐迪南推銷失敗的前車之鑑，也為了確保中國向法方購買飛機的使用，華來得進一步提出當議定合約後，法國方面對於軍用飛機將會派遣有經驗的駕駛員與技師隨同來華，對於飛行學校與訓練使用之飛機也會派助教及技師一同赴華。<sup>34</sup> 這次法方提案較前而言更符合中方的需求，可以說是依照中國的需求客製了此份計畫，但最後「國民政府軍事委員會航空委員會」（以下簡稱「航委會」）主任陳慶雲仍以法機性能與中國空軍現有飛機性能相比，未必見優；加上若一時購買過多飛機，後勤儲存與技術人才卻不能到位，無法妥善存放新購飛機，將造成更多問題，因此建議暫緩對法軍購而作罷。<sup>35</sup>

根據華來得的說法，國民政府否決此次計畫的原因，先是南昌技術方面自始至終都向財政部提出法國飛機不佳，不適合中國的說法。經過蔣中正電詢後，又改口說是人才缺乏等理由，顯然是國民政府內部有不同意見之故。<sup>36</sup> 儘管沒能向

---

of 4]，頁6。

<sup>33</sup> 「致孔部長函譯文」，1934年4月16日，Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [3 of 4]，頁6-7。

<sup>34</sup> 「致孔部長函譯文」，1934年4月16日，Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [3 of 4]，頁8-9。

<sup>35</sup> 「華來得函楊永泰請轉呈蔣中正其對航空委員會主張緩購法國飛機之答解」（1936年6月19日），〈一般資料——民國二十五年（四）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080200-00266-150。

<sup>36</sup> 「華來得函楊永泰請轉呈蔣中正其對航空委員會主張緩購法國飛機之答解」（1936年6月19日），〈一般資料——民國二十五年（四）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080200-00266-150。

法國採購最新型的飛機，但1934年國民政府仍透過歐迪南向法國採購了10架布萊格機（Breguet），但確切型號與編制、用途均不可考。<sup>37</sup>

由以上說明可以得知，法國軍火商在華工作目標相當明確，即是向能夠決定軍購成敗的蔣中正以及宋子文、孔祥熙進行遊說。蔣中正認為「唯有盡量訓練空軍，方能制勝，不必限於美國也」。對蔣而言，擁有越多飛機，訓練越多飛行員，空軍力量自然更為強勁。<sup>38</sup> 因此只要各國軍火商代表向蔣中正提出計畫，他多半會傾向同意，交由專人評估辦理。

但宋子文對於軍事上的花費則錙銖必較，多次與蔣中正發生齟齬，具體行為包括不願隨意撥款充軍費之用，或是以財政困難不願支持軍事行動，這些從財政方面進行的杯葛，最後更導致宋子文自財政部長去職。<sup>39</sup> 而且宋子文並不贊同蔣中正對空軍多多益善的觀點，宋子文認為各國訓練辦法不同，不應奢望其在運用上可如臂使指，多頭馬車的情形在軍事上恐害多而利少。最好的方式應當是將軍用航空訓練全權交由美國顧問，民用航空訓練則交由義大利進行。<sup>40</sup> 但根據後續蔣中正派遣孔祥熙前赴義大利考察、交涉軍購，以及日後在義大利協助下修築南昌機廠等事觀之，蔣中正顯然沒有採納宋子文的建議。

相對宋子文的謹慎，孔祥熙顯然更以蔣中正馬首是瞻，比如1933年蔣中正希望透支200萬元充作軍費，孔即照辦，這在宋子文掌管財政時期是不大可能發生的情形，孔、宋兩人的差異由此可見。<sup>41</sup> 更遑論孔祥熙在1933年訪問義大利後，義

<sup>37</sup> 洪葭管編著，《中央銀行史料1928.11-1949.5》，上卷（北京：中國金融出版社，2005年），頁200；「航空署編製法國軍用飛機種類一覽表，日本航空站位置圖，英帝國航空路線圖」（1934年3月），〈空軍編訓（一）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080102-00086-003。

<sup>38</sup> 「蔣中正電宋子文軍用飛機應分數處訓練德義法皆可承辦」（1933年3月15日），〈革命文獻——國防設施（二）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-020200-00024-013。

<sup>39</sup> 陳昕劭，〈淞滬會戰中的稅警總團〉，《政大史粹》，第36期（2021年9月），頁153-154。

<sup>40</sup> 「宋子文呈蔣中正軍用飛機制度應劃一建議軍用航空訓練交予美國顧問民用航空訓練託付義大利」，〈空軍編訓（二）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080102-00087-004。

<sup>41</sup> 「孔祥熙電蔣中正接京行南昌支行稱準備二百萬元由經理處透支以充軍費當復令該行

國即派遣顧問團訪華，此間孔祥熙必然扮演重要角色，至少也是樂觀其成的。

至於中國主管航政事務的航委會，前身為「軍政部航空署」，歷任署長分別為熊斌、張惠長、黃秉衡、葛敬恩以及徐培根。在1934年改組為航委會後，又有陳慶雲、周至柔等人擔任主任。以航空署與航委會的首長經歷來看，有多位是曾赴美學習飛行者，例如張惠長、黃秉衡、陳慶雲等，他們在美國學習的經歷，勢必使其對美國飛機較為熟悉，在採購上對美國飛機有所偏好實屬正常。同時，將訓練單純化也必然是空軍高層所想，因此航委會屢次反駁對法購機事，是完全可以理解的。

在1934年以前，雖然法國代表歐迪南與華來得等人積極對宋子文、孔祥熙進行遊說，可是在國民政府已經與美國和義大利達成合作意向的前提下，難以與兩者競爭。但國民政府內部也有不同聲音，認為當前中國的空軍全恃美國與義大利的協助，萬一國際局勢發生變化，美國或義大利無法繼續供給飛機與零件，此時若有法國或其他第三方國家的飛機與零件作為補充，對於國家空防不無裨益。<sup>42</sup>

與此同時，國民政府為逐步將各地方軍系補充軍械的權力收歸中央，以減低各省倚仗軍勢對中央政令的掣肘，正醞釀統制軍火採購業務，由中央機關統一執行。為收攏權力，由兵工署長俞大維草擬「統制購買軍火辦法」，呈報蔣中正批可後，即準備實施。該辦法規定，除軍政部及軍事委員會外，各廠商不得與其他中國單位簽訂售貨合約；其次，售運軍火進中國海口需先經中國軍政部核准，呈領國民政府護照，否則不得進口。同時國民政府也通令全國，凡購買軍火或軍火相關原料，皆應由軍政部辦理；各地方政府因省防需要軍械時，應備價向軍政部請領；而軍政部購買軍火時，委託中央銀行特設信託部與各國廠商在華代表或經理洋行接洽。透過這項統制辦法，國民政府欲收回軍火採購權，除了在各海關積極檢查進口軍火有無請領護照外，也更為主動地與各外國廠商與軍火商、代理人進行聯繫，試圖建立中國唯一合法軍購機關的形象，這也是1935年以後，國民政

---

遵辦並轉知經理處與軍需署接洽」（1933年9月1日），〈一般資料——民國二十二年（四十八）〉，《蔣中正總統文物》，典藏號：002-080200-00118-062。

<sup>42</sup> Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [4 of 4]，頁26。

府一反常態積極與歐迪南、華來得等軍火商聯繫的主要原因之一。<sup>43</sup>

1935年9月24日，歐迪南直接致電蔣中正，表示該國政府仍希望與中國合作，此次欲提供2,500萬法郎借款給中國，作為發展航空購買飛機之用。蔣中正收到消息後，即將相關訊息轉給航委會主任陳慶雲，交其辦理。並表示，如果歐迪南的提案查核屬實，可以考慮購置法國最好的飛機，並協商由法方在四川、貴州等地設立飛機製造廠。<sup>44</sup>雙方的商談持續到1937年，孔祥熙赴歐參加英王喬治六世（King George VI of United Kingdom）登基典禮前夕。當時孔祥熙經過羅馬、柏林，抵達巴黎，由歐迪南接待，引導參觀了法國的軍工產業，這次孔祥熙終於答應歐迪南簽訂合約。<sup>45</sup>

## 肆、1937年孔祥熙與歐迪南簽訂的購機合約

1936年12月，英王愛德華八世（Edward VIII）退位，其弟阿爾伯特王子（Prince Albert of York）將於1937年5月12日加冕為王。孔祥熙作為中國代表，率領代表團前赴英國祝賀。孔祥熙一行在1937年4月1日出發，先後訪問了英國、義大利、德國、法國、比利時、捷克、荷蘭、瑞士等國，在6月中旬還趁隙趕赴美國洽談借款。1937年7月7日，中、日戰事爆發，孔祥熙又兼程趕回歐洲，希望能盡速爭取歐洲各國對華的支持。<sup>46</sup>

雖然孔祥熙在此前就已和歐迪南達成共識，但由於中日戰爭爆發，法國外交

---

<sup>43</sup> 「統制購買軍火辦法草議」，1934年4月25日，Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [4 of 4]，頁20-21。

<sup>44</sup> 「軍事委員會委員長蔣中正電陳慶雲為派員與法航代表歐迪南接洽買機借款事並選購法機」（1935年9月24日），〈蔣中正手令錄底（三）〉，《國民政府》，國史館藏，典藏號：001-016142-00030-060。

<sup>45</sup> Nicole Bensaacq-Tixier, *La France en Chine de Sun Yat-sen à Mao Zedong, 1918-1953*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 123, accessed May 4, 2025, <https://doi.org/10.4000/books.pur.65234>.

<sup>46</sup> 齊錫生，《從舞台邊緣走向中央》（臺北：聯經文化，2017年），頁37-38；鄭會欣，《延續與變革：民國經濟史論析》（香港：中華書局，2024年），頁79。

部副部長戈斯墨（Henri Cosme）唯恐對華軍售影響法國外交，因此試圖暫緩簽訂已談妥的合約。<sup>47</sup>但在歐迪南的堅持，以及其所代表各航空企業的支持下，孔祥熙終於還是成功與歐迪南簽訂了購機合約。

## 一、1937年購機合約內容與細節

1937年8月，中、法兩國代表先後在倫敦簽訂了3份合約。第一份合約在8月3日簽訂，是關於購買44架飛機的合約；8月12日則針對第一份合約所購置的飛機簽訂了兩份包含發動機、武器與備品的合約，儘管分為3份合約簽訂，但整個1937年中國對法購機案可以視為1份完整的訂單。這3份合約的甲方，為中華民國國民政府，簽字代表是中華民國財政部長、兼行政院副院長及中央銀行總裁孔祥熙，乙方則是法國航空材料出口辦公室（Office Français d'Exportation de Matériel Aéronautique），其簽字代表為該辦公室主管Mr. P. Crimault，和該辦公室駐華代表處的歐迪南，簽約地點則在英國倫敦。<sup>48</sup>合約分為採購內容、採購價格、付款、運送、驗收、罰則、不可抗力、以及仲裁等8個部分。以下將分別對合約內容作一簡述。

表1、1937年中法購機合約主要項目

機型	數量	動力（發動機）	數量	武器（機槍）	數量
地瓦丁	24	Hispano Suiza液冷增壓	24	Hispano Suiza 0.20mm	24
摩蘭	12	Hispano Suiza液冷增壓	12	Hispano Suiza 0.20mm	12
包台斯	8	Gnome Rhone氣冷增壓	16	Hispano Suiza 0.20mm	16

資料來源：「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁4。

<sup>47</sup> Nicole Bensacq-Tixie, *La France en Chine de Sun Yat-sen à Mao Zedong, 1918-1953*, p. 129, accessed May 4, 2025, <https://doi.org/10.4000/books.pur.65234>.

<sup>48</sup> P. Crimault與歐迪南所代表的法國航空材料出口辦公室，同時也是東南國家航空製造公司（SNCASE, Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est）、西部國家航空製造協會（SNCAO, Société nationale des constructions aéronautiques de l'Ouest）、北方國家航空製造公司（Société nationale des constructions aéronautiques du Nord）、Société Française Hispano-Suiza、格墨和羅納企業的代表。此外，歐迪南還與中法銀行（The Banque Franco-Chinoise）有合作。詳見：Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]。

首先，該合約的採購內容主要有3項，分別是24架地瓦丁驅逐機、12架摩蘭（Morane 405）驅逐機、以及8架包台斯（Potez 63）飛機，訂單上並註明各型號飛機的主要動力配置，以及各機型相對應的武器設備（詳表1）。合約中還提到，依照上述規定供應之設備、配件，包含所有飛機及其零件，賣方都應保證所有配件都是採用最新設計，且必須是全新品，僅有在為交貨而進行的測試得以使用。<sup>49</sup>

這批訂單總金額高達7,590萬法郎，1架地瓦丁機及其發動機、武器共需要147萬5,000法郎，24架即要價3,540萬法郎。1架摩蘭則需要花費167萬5,000法郎，12架即花費2,010萬法郎；最後的包台斯單架金額就高達255萬法郎，8架耗資2,040萬法郎。合約中還將法國航空材料出口辦公室分配給各相關航空企業的費用列出，比如需支付東南國家航空建設公司2,280萬法郎、西部國家航空製造公司1,380萬法郎、北方國家航空製造公司130萬4,000法郎、Société Française Hispano-Suiza公司2,090萬法郎、格墨和羅納企業5,360法郎等，共需支付5,751萬8,400法郎。此外還載明若因戰爭風險需要進行保險，相關費用則由中國政府承擔。關於這筆訂單的付款，則比照1933年5月孔祥熙透過歐迪南購買其他法式軍械的模式，在簽約時支付總價20%的現金，其餘80%則以120張本票的形式支付。法國方面強調，若付款延遲，則裝運與出貨也將依照相關比例推遲。<sup>50</sup>

這四十餘架法國製飛機將分14次出貨，運期起自1937年9月底，迄至1938年5月底止（詳表2），每延遲兩週出貨，法方將承擔總價款1%的罰則，但若是「不可抗拒之因素（cas de force majeure）」將不在此限。所謂不可抗拒之因素，法國方面列舉了對其相當有利的項目，諸如戰爭、罷工、火災等，以及其他因法國政府的法律、法令，或因相關命令中止、停止履行合約而導致的出貨延遲。1936年起，法國正經歷全國大罷工事件，因此將罷工列為不可抗因素，對法方而言，不啻為一項利多。<sup>51</sup>

<sup>49</sup> 「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁4。

<sup>50</sup> 「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁5-7。

<sup>51</sup> 「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁9。

表2、1937年中法購機合約出貨時程表

批次	型號	數量	出貨日期
1	地瓦丁510C	2	1937年9月底
2	地瓦丁510C	4	1937年10月15日
3	地瓦丁510C	6	1937年11月15日
4	地瓦丁510C	6	1937年12月15日
5	地瓦丁510C	6	1938年1月15日
6	摩蘭405	1	1938年1月底
7	摩蘭405	1	1938年3月底
8	摩蘭405	4	1938年4月底
9	摩蘭405	5	1938年5月底
10	摩蘭405	1	1938年6月底
11	包台斯63	1	1938年1月底
12	包台斯63	1	1938年3月底
13	包台斯63	5	1938年4月底
14	包台斯63	1	1938年5月底

資料來源：「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁7。

關於訂單的驗收，訂單內所載之飛機、引擎、配件與武器之建造和改進，除經法國空軍批准，相應性能也應接受軍事部門的監督。這批飛機與武器都將附有法國政府的認證，若在執行本契約期間，製造方針對交付給法國空軍的相關飛機、發動機或武器等部件進行改進，則賣方需提供買方同樣規格的品項。同時，若中方有所考量，有權派遣1名或多名代表前往法國，監督飛機與相關部件的製造。當這些飛機運到中國後，需要進行驗證飛行，以確認組裝與功能的正確。該項組裝後的試飛，將由賣方派遣的法國飛行員在虹橋機場或其他任一中國政府指定的中國機場進行。<sup>52</sup>

最後，關於合約的爭議與仲裁，合約上寫明「本協議雙方因本協議引起的任何分歧或爭議應透過在上海仲裁的機構解決。在任何此類情況下，雙方應各自指定一名仲裁人，如果仲裁人無法達成一致意見，則應按通常方式指定一名首席仲

<sup>52</sup> 「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁8-9。

裁人。第三方仲裁機構及首席仲裁人的決定應為最終決定，對雙方均有約束力」之字樣，但在後續檔案中即使法方屢屢因故延遲出貨，卻也未見中方有申請仲裁的紀錄。<sup>53</sup>

儘管雙方終於達成共識，並簽訂合約，但法國內閣交替與外交形勢，使其對華政策不斷搖擺，也對於此次購機合約的執行造成困難。

## 二、法國外交政策對此購機合約的影響

法國內閣更迭頻仍，使其國家政策無法延續，也造成對外關係不能維持在固定方向，除使法國人民有朝令夕改之感，對於跟法國有外交、貿易關係的國家，也感難以適從。舉要言之，法國在1930年代前後即經歷3個不同的時期，各內閣對華政策也有明顯差異。

1930年代的法國正值第三共和時期，雖然是法國議會政治奠基的重要時期，卻也是內閣頻繁更迭的不穩定時刻。主要輪替上臺的執政黨，大致可以分為三類，其一是以保守派為核心，屬於中間偏右的派系；其二則是中間偏左的激進社會黨（Radical-Socialist Party），雖然該派系的領袖對華較具同情心，但外交上多受保守外交體系的影響，實際決策仍優先考量法國的利益以及法屬印度支那的安全問題。最後則是人民陣線（Front Populaire），是中間派與左派的集合體，該陣營對中國最為友善，表現出極大的支持。<sup>54</sup> 以下將擇要概述之。

1928年南京國民政府建政後，就積極與外國交涉，希望廢除治外法權並重訂平等新約，但相關研究指出，法國在對華問題上一向惟英國馬首是瞻，儘管在1928年底總理普恩加萊（Raymond Poincaré）承認南京國民政府，使中法關係進入新的階段，但法國並不願輕易放棄在華的諸多利權，導致對華政策仍多採觀望態度，主要考量點仍是關注其在華投資利益與殖民地的安全。<sup>55</sup>

<sup>53</sup> 「法國航空器材合同」，1937年8月，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁9-10。

<sup>54</sup> 楊元華，《從黃埔條約到巴拉迪爾訪華：中法關係1844-1994》（福州：福建人民出版社，1995年），頁124-133。

<sup>55</sup> 楊元華，《從黃埔條約到巴拉迪爾訪華：中法關係1844-1994》，頁125。

此後白里安（Aristide Briand）、蕭唐（Camille Chautemps）、赫里歐（Édouard Herriot）等總理輪番上任，對華態度仍屬保守，對於中國希望將使館升格的提議也表現得極為冷淡，對遠東事務更消極視之。但1935-36年間，歐洲局勢動盪，使保守的執政黨漸有不改變則將失去政權之感，而使法國對華態度有所和緩。1936年起，屬於人民陣線的布魯姆（André Léon Blum）上任，開啟法國對中國最為友善的一段時期。在布魯姆任內，不僅準備向中國提供貸款，同時還得到法國空軍部長科特（Pierre Cot）的許諾，願意向中國提供最新式的飛機與專門訓練。而孔祥熙能夠在同年8月與歐迪南簽訂購機合約，購買法國最新式的戰機，也離不開科特的支持。<sup>56</sup> 同時，法國需要取得更多軍售合約，以增加外匯收入、創造更多工作機會，試圖挽救經濟頹勢，都是法國願意向中國出售飛機的重要因素。<sup>57</sup>

1937年6月至1938年3月，蕭唐短暫擔任總理時，因中日戰爭爆發，原先布魯姆任內向中國提供的諸多便利與協助，幾乎全數喊停，不僅對華立場轉趨嚴格，增加了軍品過境越南的難度，還中斷了中國在法國組裝飛機的便利。<sup>58</sup> 所幸在1938年，布魯姆再次上任，不僅放寬了過境運輸的許可，更加快了與孔祥熙所訂購機契約的出貨速度。<sup>59</sup>

但布魯姆的第二任任期相當短暫，而且此後人民陣線未能再掌握實權，反倒是激進社會黨的達拉第（Édouard Daladier）自1938年4月起展開長期執政，雖然在此次執政初期，延續布魯姆的外交策略，允許飛機及其他軍資運往中國。隨著1938年10月廣州淪陷，中國戰局持續惡化，連帶也使法國對於協助中國運輸物資、販售軍備給中國產生疑慮，唯恐日本對此心生不滿，進而對越南發動攻擊。

---

<sup>56</sup> 楊元華，《從黃埔條約到巴拉迪爾訪華：中法關係1844-1994》，頁135。

<sup>57</sup> 皮埃爾·米蓋爾（Pierre Miquel）著，桂裕芳、郭華榕等譯，《法國史》（北京：中國社會科學出版社，2021年），頁361-362。

<sup>58</sup> Alexandre Barthel, “‘Bad Luck for the Chinese’: France and the Transit of War Materiel to China During the Sino-Japanese War (1937-1939),” *Manusya: Journal of Humanities*, 25:1 (June 2022), pp. 1-18.

<sup>59</sup> Alexandre Barthel, “‘Bad Luck for the Chinese’: France and the Transit of War Materiel to China During the Sino-Japanese War (1937-1939),” pp. 1-18.

此後，法國內閣中除殖民部長曼德爾（Georges Mandel）仍試圖在權限中給予中國便利外，無論是總理達拉第或是外交部長博內（Georges Bonnet）、外交部遠東事務主管奧普諾（Henri Hoppenot）都對於中國過境越南運輸等問題持反對態度，不願冒與日本開戰的風險協助中國，而這樣的態度顯然對於孔祥熙與法方所訂購機合約的執行產生影響。<sup>60</sup>

## 伍、合約的執行與遭遇的困境

### 一、出貨延遲的問題

在孔祥熙與歐迪南等所簽訂的合約上，只註記了出貨的時程，雙方並未對於運輸路線做過多的規範。不過在合約中，原定驗收飛機的地點是虹橋機場，這表示中國政府原本是希望將飛機運到上海，但在合約簽訂之際，已是淞滬會戰爆發前夕，隨著中日戰局的變化，中國重要對外口岸相繼淪陷或遭日軍封鎖，法國方面擔心若仍照原定計畫運至京滬，可能有遭日軍截獲的風險，因此透過香港或越南運輸會是相對安全的路線。

顧維鈞在獲知中日戰爭爆發後，認為中國政府當務之急，是在日軍對華全面封鎖前，確認法國對於向中國提供越南過境運輸便利的態度。為此，顧維鈞在1937年7月底就陸續與法國外交部長德爾博斯（Yvon Delbos）、法國總理蕭唐、法國外交部秘書長萊熱（Alexis Léger）、亞洲司戈斯墨等人進行會談，確認法國政府對於中國訂購軍火經越南運輸的態度。法國高層均不願正面給予答覆，僅透露若法國協助中方運輸軍火，將牽涉到法國中立問題，並試圖將相關討論推遲到布魯塞爾會議（又稱九國公約會議Brussels Conference or The Nine-Power Treaty Conference）後再行答覆。<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Alexandre Barthel, “‘Bad Luck for the Chinese’: France and the Transit of War Materiel to China During the Sino-Japanese War (1937-1939)”, pp. 1-18.

<sup>61</sup> 顧維鈞，《顧維鈞回憶錄》，第2冊（北京：中華書局，1985年），頁519、539-565。布

但國際聯盟卻又未能對中、日衝突達成共識或提出任何有效制裁方式。法國雖同情中國的處境，可是既未能得到英、美的保證，又唯恐日方會對滇越鐵路進行轟炸，或是進攻西沙群島與海南島，導致法方畏首畏尾，最後對中國過境越南運輸物資既不能全力支持，卻又未完全禁絕。這樣模稜兩可的態度，使中國自法國訂購軍械的運輸產生極大的障礙，最顯而易見的影響，在孔祥熙與歐迪南簽訂之購機合約執行時即可看出端倪。依照合約內容所載，中方所訂購的地瓦丁機應於1937年9月底啟運，在4個月內就應完全交貨。而在1937年8月23日，歐迪南前往拜訪顧維鈞時，也表示空軍方面對於全部訂單的啟運，不會有任何留難或推遲。<sup>62</sup>但直到1938年3月底，仍只有6架地瓦丁機運到。不僅如此，在合約中載明，每架地瓦丁機都應有小砲1尊，在同一時間也只有5尊運到，法國方面出貨時程嚴重落後。<sup>63</sup>而這樣的延遲只是這份購機合約執行上的一個小狀況而已。

據歐迪南方面的解釋，交貨日期不斷延遲的最主要原因，是法國相關工廠的罷工問題所導致。此外，法國政治局勢的瞬息萬變，倒閣之事時有所聞，使法國官方的態度丕變、難以捉摸，也帶給相關人員極大壓力。顧維鈞曾探詢歐迪南口風，得知法國空軍部長尚布爾（Guy La Chambre）表態反對一切對華軍售，包含飛機在內的所有訂單。<sup>64</sup>儘管在對華較友善的內閣上臺後，法方終於陸續將中國訂購的地瓦丁機出貨，出貨時程已然嚴重落後，但由於法方的官方解釋，將出貨延遲歸咎於罷工問題，而罷工問題又是合約清楚提到不可抗拒之因素，因此中方既著急，卻又無法以違反合約向法方究責或求償。

在法方罷工事件平息後，出貨問題理應有所改善，中央信託局副局長張度自香港發出的電文指出，截至1938年4月30日止，法國方面出貨的地瓦丁機共有14架，其中已有4架運抵昆明並完成組裝、另4架在昆明尚未組裝、2架在河內已組

---

魯塞爾會議，是1937年11月由《九國公約》締約國在比利時布魯塞爾召開，希望以和平手段盡速結束中日兩國衝突的國際會議。

<sup>62</sup> 顧維鈞，《顧維鈞回憶錄》，第2冊，頁529。

<sup>63</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁170。

<sup>64</sup> 顧維鈞，《顧維鈞回憶錄》，第3冊（北京：中華書局，1985年），頁159；T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁156。

裝，並有4架正在運輸途中，預計5月下旬可到。但實際上這些未組裝或未抵達的飛機是否能如期交貨，仍是未知數，因為所有情況仍需遷就法方的裝機員與試飛員的工作狀況。

此前法方裝機員才因病請假，赴河內休養；試飛員則要到5月初方能抵達，種種狀況都預示著此批訂單的波折。<sup>65</sup> 5月初，4架正在運輸途中的地瓦丁機終於運達，但一開箱即發現第九號箱撞破，箱內裝載的地瓦丁機機翼裂損約2平方呎、第十四號箱內地瓦丁機的右翼，也在運送途中發生碰撞而略有損壞，幸好法國機械員表示能夠在昆明進行修復。<sup>66</sup> 5月中旬，總算有個好消息傳來，據西南運輸處駐越特別專員沈銘盤呈報，中國方面在法國聘用的法籍機師與機械師各8名即將赴華，協助地瓦丁機的裝配與試飛。<sup>67</sup>

1938年7月，中央信託局終於又接到法國方面的消息，指稱8月5日將有地瓦丁機2架、以及數十萬發子彈運抵海防。這艘法國輪船於8月7日到港，但直到11日，核准過境的只有子彈，並可即刻裝運昆明，2架地瓦丁機則仍被扣留在海防海關處。<sup>68</sup>

當接到所訂飛機遭越南政府扣留的消息，西南運輸處專員沈銘盤迅速展開聯繫工作，除了急電駐法大使顧維鈞探詢法國政府態度外，也持續與越南當局進行交涉。沈銘盤在8月10日詢問越南當局外事科長，對方表示此次扣留中國所購飛機，是奉法國殖民政部當局的命令，還告訴沈銘盤日後飛機均暫時列為禁運物品。沈氏得到這項資訊後，立即轉達給顧維鈞，而顧維鈞即在8月13日與9月8日，分別與法國外交部政治司司長馬錫里（René Massigli）、外交部秘書長萊熱晤面，

---

<sup>65</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁 152。

<sup>66</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁 136-139。

<sup>67</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁 134。

<sup>68</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁 114。

敦促放行中國訂購的飛機，但法國殖民部一直到10月中旬才下達放行的命令。<sup>69</sup>

在中法雙方終於達成共識，可以使孔祥熙向歐迪南所訂購的飛機正常出貨後，一批已運抵昆明、但尚未完成交貨程序的地瓦丁機，又遭到日機轟炸受損。

## 二、法國屢屢延遲交貨與帳務問題

依照孔祥熙與歐迪南所訂合約載明，在地瓦丁機出貨完畢後，包台斯與摩蘭兩款飛機也應隨即出貨。但地瓦丁機的出貨嚴重滯後，後續兩種機型的出貨時間也相繼推遲。由於訂單出貨時間的推遲，中國方面在急需飛機補充損耗的情況下，多次催促法國方面出貨，甚至還由駐法大使顧維鈞向法國總統面提此事。

1939年7月初，顧維鈞邀請法國總統勒布倫（Albert Lebrun）在駐法大使館晚餐，並邀請法國空軍部長作陪。席間顧維鈞便當面詢問飛機出貨進度及附件交貨日期，勒布倫當即表示會協助查明。7月12日，法國方面表示包台斯轟炸機3架若無武器系統，8月即可交貨，剩餘4架若不裝砲也即刻可運交，若要改裝機關槍則需要兩個半月的時間；而摩蘭機12架則預計自8月起每月交付3架。<sup>70</sup>

在勒布倫做出保證後，歐迪南卻又連續發來數封函電，先是表示巴黎方面已準備好4架包台斯飛機，但缺少機關砲，建議航委會授權歐迪南，將原採購機關砲改為其他型號；<sup>71</sup> 隨後法國廠商通知中國將於7月出貨，但直到8月底才通知孔祥熙，表示包台斯飛機的箱子過大，無法透過鐵路運輸方式運至昆明，因此將在越南交貨並進行試飛。儘管法方表示試飛的費用與風險都將由賣方承擔，但中方仍必需支付法籍試飛員在中國的薪金。而後法國又對交貨計畫進行變更，通知中國最後3架包台斯飛機11月中旬才能運抵海防。<sup>72</sup> 此後在相關檔案中都未見有相關討

<sup>69</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 of 8]，頁112-115；徐萬民，《戰爭生命線——國際交通與八年抗戰》（臺北：五南圖書出版公司，2005年），頁120。

<sup>70</sup> 「顧維鈞致孔祥熙電」，1939年7月14日，Jean Audinet歐迪南 [2 of 9]，頁20。

<sup>71</sup> 「歐迪南來函」，1939年7月13日，Jean Audinet歐迪南 [2 of 9]，頁8。

<sup>72</sup> Jean Audinet 歐迪南 [2 of 9]，頁35。

論，但可以肯定的是，直到1940年5月德法開戰之際，所有包台斯飛機都尚未交貨。

前曾述及，自1938年4月起執政的是以總理達拉第為首的內閣，該內閣直到1940年3月始卸任，其施政完全是以追隨英國綏靖政策為核心，試圖維持歐洲局勢的穩定，但這些努力無異緣木求魚，綏靖政策反讓德國有更多時間恢復實力，導致第二次世界大戰的全面爆發。<sup>73</sup> 達拉第內閣對於日本的態度也與對德國相仿，法國人似乎認為只要不得罪日本、予以口實，其在越南的殖民地就不會遭到日方攻擊，在這樣的情況下，法國找尋藉口停止原要售予中國的先進飛機出貨，似乎也就得到合理的解釋。

1940年5月9日，周至柔向孔祥熙報告，歐迪南稱包台斯飛機8架中，已有3架運至河內，但其中只有1架可以在3星期後進行試飛，另兩架缺件過多，已列清單要求法國方面配寄。另外5架則預計在3個月內於河內交貨。至於摩蘭機12架則預計在1個月後由法國裝運。<sup>74</sup> 但事已至此，中國政府已不再相信法國政府的相關言論，周至柔給孔祥熙的電報中，更有著「法商交貨素無信用」的評價，甚至建議孔祥熙責成歐迪南，將這批購機款項改換購其他軍火較符合中國需求，畢竟這批飛機即使在1940年能夠到貨，也早已不是最先進的戰機，加上法國本身又處在戰爭之中，日後要添購飛機零件耗材只會更加困難。<sup>75</sup>

孔祥熙收到這封電報的時間，正好是德國向法國發起進攻的日子，即使孔祥熙有任何調整合約的意圖，法國方面都自顧不暇，似應難以做出任何決斷。再加上法國只抵抗了一個多月，即宣告投降，中國自然更難收到原本購買的軍械，遑論更換為其他貨物。在中國方面的紀錄中，1937年孔祥熙與歐迪南所訂購機合約，共收到地瓦丁機20架，未交貨4架中，有1架在河內試飛失事待修，另3架在昆明未交接即被炸毀；摩蘭機完全沒有出貨紀錄、包台斯飛機則僅收到該機用無線電臺6座，其他飛機與配件一概未曾收到。<sup>76</sup>

<sup>73</sup> 陳文海，《法國史（修訂本）》（北京：人民出版社，2014年），頁422-425。

<sup>74</sup> 「周至柔致孔祥熙電」，1940年5月11日，Jean Audinet歐迪南 [2 of 3]，頁1-2。

<sup>75</sup> 「周至柔致孔祥熙電」，1940年5月11日，Jean Audinet歐迪南 [2 of 3]，頁1-2。

<sup>76</sup> 「Audinet合同交貨情形表」，Jean Audinet歐迪南 [3 of 9]，頁34。

查1937年8月孔祥熙與歐迪南簽訂的3份訂單，其價款分別是8,728萬5,000法郎、1,182萬2,650.56法郎、以及733萬2,000法郎，總計1億643萬9,650.56法郎，其中第一、二份合約規定20%簽約時付現，80%分24期付款，每期3個月，年息6%；第三份合約則是三分之一付現、三分之一啟運時付、三分之一於收到單據始支付，且各合約都規定若出貨延遲，則分期付款的部分得依相應時程推遲付款。截至1939年8月3日，國民政府總共付給法方5,185萬9,738.72法郎，餘款以歐戰爆發，由行政院核准暫緩支付，此後再無付款紀錄。而除了歐戰的影響之外，法國方面屢屢未能出貨，實為中方暫緩支付的主因。<sup>77</sup>

1941年3月，法國空軍部透過中國駐法大使館請求結算這份合約，法方認為中國還需支付五千二百餘萬法郎。根據中國財政部的統計，中國已為這份合約支付了5,185萬9,738法郎，而該合約所有價款包含利息總計1億643萬9,650法郎。<sup>78</sup>關於中國方面付款的詳細數字，可以參照表3，由表中數據可知，中國政府已支付5,185萬9,738.72法郎給法方，但法方實際交貨商品之價值，即使將中方不肯定是否到貨項目的數額全數認列，也僅值3,456萬8,132.4法郎，差額有1,729萬1,606.3法郎。若以法方聲稱以交貨商品價值計算，其價值也僅只4,718萬8,525.89法郎，中方亦已超額付款467萬1,212.84法郎（詳見表3）。<sup>79</sup>即便如此，歐迪南在1941年8月仍來函，向中方索求剩餘未付款項，並請求孔祥熙協助清算事宜，但孔祥熙是否有所回應，未見諸相關函電之中。

<sup>77</sup> 「財政部國庫署李儻致航委會王伯修函」（1942年2月27日），Jean Audinet歐迪南 [3 of 3]，頁16-19。

<sup>78</sup> Jean Audinet歐迪南 [8 of 9]，頁16-25。

<sup>79</sup> 「Audinet合同付款情形表」、「Audinet合同交貨情形表」，Jean Audinet歐迪南 [3 of 3]，頁14-15，34。

表3、Audinet合約付款情形與價值概算表（幣值：法郎）

	合約總金額	中方已付款項	法方函稱已交貨 商品價值	實際交貨 商品價值
1號合約	87,285,000.00	39,215,000.00	42,175,000.00	29,875,000.00
2號合約	11,822,650.56	5,312,738.72	2,734,020.70	待考
3號合約	7,332,000.00	7,332,000.00	2,279,505.19	1,959,111.75
總計	106,439,650.56	51,859,738.72	47,188,525.89	

資料來源：「Audinet合同付款情形表」、「Audinet合同交貨情形表」，Jean Audinet歐迪南 [3 of 3]，頁14-15、34。

總計孔祥熙於1937年8月與歐迪南代表的法國航空材料出口辦公室簽訂的合約，共訂購了地瓦丁510式飛機24架、摩蘭機12架、包台斯63式飛機8架等44架飛機，以及所屬武器、備用零件及耗材，但實際上中國政府接收到的飛機只有地瓦丁機20架，其餘3架在昆明巫家壩機場因缺乏螺旋槳、小砲尚未接收即遭日機炸毀，另有1架在越南河內試飛時失事，迄未修理完竣。包台斯飛機則「據稱」有3架自法國運出，但中方遲遲未接收到，其餘5架包台斯飛機與12架摩蘭機則從未自法國出貨。至於其他實際到貨的項目，中國僅收到部分小砲、機槍、照相機、發動機備件、以及地瓦丁飛機的備品若干（詳見表4）。

根據表3、表4的支付明細與實際到貨項目，筆者認為本次中法購機案的細節已相當清楚，但中方所支付的金額遠大於實際收到貨品之價值，法方實為理虧的一方，著實不應再向中國請領剩餘款項，中國在道義上也未有虧欠法方之處。

後續由於維琪法國（Régime de Vichy）實際上已是德國附庸，屬於被美國封存資金的國家與地區之一，正在向美國尋求援助與合作的中國，於情於理都不應再向維琪法國進行任何支付。而在1941年底太平洋戰爭爆發，中國與維琪法國成為交戰國，自不可能繼續付款，這份中法購機合約就此不了了之。

表4、Audinet合約交貨情形表

	原合約器材項目與數量		法方函稱到貨數量	實際交貨數量
一號合約	地瓦丁飛機	24	24	20
	Hispano發動機	24	24	20
	Hispano小砲	24	23	23
	摩蘭飛機	12		0
	Hispano發動機	12		0
	Hispano小砲	12		0
	包台斯飛機	8	3	0
	Ghome Rhone發動機	16	6	0
	Hispano小砲	16		0
二號合約	Hispano發動機備用件	45	一部分	不詳
	Hispano小砲備用件	42	一部分	
	Daren7.92機槍備用件	98	全部	
	Cine機槍備用件	12		
	Planiphote照相機備用件	6	一部分	
	其他			
三號合約	地瓦丁飛機24架備用件		全部	大部分
	摩蘭飛機12架備用件			0
	包台斯飛機8架備用件			0
	其他備件			0

資料來源：「Audinet合同交貨情形表」，Jean Audinet歐迪南 [3 of 3]，頁14；「Detailed Analysis of Aviation Contract No.1」，Jean Audinet歐迪南 [3 of 3]，頁38。

### 三、未完成交貨飛機被炸毀的歸責與討論

1938年9月28日，24架日本轟炸機由廣西方向起飛，其中9架飛往雲南昆明進行轟炸。當時中央航校已遷移到昆明巫家壩機場，並更名為空軍軍官學校，留在巫家壩校本部的，是教官與高級班的學員，以及聘自法國的法籍飛行員。<sup>80</sup> 因此

<sup>80</sup> 〈本校沿革簡史〉，收錄於「中華民國空軍官校」：<https://www.rocafa.edu.tw/content/index.asp?Parser=1,4,58>（2025/10/30點閱）。

當日機來襲時，巫家壩機場的中國軍機迅速起飛迎敵，在激烈戰鬥中擊落3架日機，但日機在昆明市西側學校、工廠地區，以及航校機場等地投彈，仍造成一定的損失，其中就包含3架尚未裝配螺旋槳的地瓦丁機。<sup>81</sup>

由於歐迪南並未常川駐渝，因此當空襲造成未接收的地瓦丁機毀損時，空軍官校第一時間通知航委會，並由航委會在海防的辦事處接手，由其就近聯繫歐迪南方的代表——河內中法銀行的經理朱塞朗（Jusserond）。<sup>82</sup>

航委會負責交涉後續事宜的是駐海防專員陳舜耕，他在空襲後數日內，就已完成相關調查、拍攝毀損飛機照片等工作，9月30日將相關事證提交給法國駐昆明領事館。法國駐昆領事Mr. P. Crepin於10月1日即回信表示，彼處也已由副領事進行視察，出具報告並與照片一併轉寄給朱塞朗。10月3日，航委會同樣也將相關事證提交給朱塞朗，但朱塞朗隨即函知西南運輸處河內分處處長黃強，表示這批飛機已運交中國，賣方無法擔負此項損失。<sup>83</sup>

於是雙方針對這3架地瓦丁機的歸屬權再次進行激辯，法方堅持認為飛機已運交中國，且無槳無砲的飛機停放於該處被炸毀，是中方的責任。但中方卻提出諸多具體事證進行反駁。

首先，該批地瓦丁機運抵巫家壩機場後，停放地點由法方機械師古欣（Couhin）選定，未裝配的地瓦丁機均由古欣裝配、沙都亞（Chautoire）試飛，待試飛完妥後才交給中方接收，期間任何中方人員都無法接觸這批飛機。且中、法雙方曾於7月15日召開接收會議，針對3架缺乏螺旋槳與小砲的地瓦丁機未能接收，聲明相關保管責任由法方負責。此外，空軍官校教育長周至柔亦曾探詢將該3架飛機移存他處的可能性，古欣表示不反對，但強調移動後一切損害與彼無涉。在法方負責人如此表態的情況下，中國有關人士當然無法將該3架飛機移存。但在陳舜耕提出具體事證後，朱塞朗甚至玩起文字遊戲，認為當時中方已對所謂

<sup>81</sup> 〈省港公路被炸 昆明慶賀擊落三×機〉，《大公報》，香港，1938年9月30日，版3。

<sup>82</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [3 of 8]，頁149。

<sup>83</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [3 of 8]，頁135。

Livraison文件簽發證明，但陳舜耕強調，Livraison跟Reception並不同，中方對Livraison簽發的證明，只是確認法方已到貨的物件清單無誤，並未進行接收。根據這些資訊，賣方似乎是理虧的一方。但由於中法銀行經理朱塞朗堅持法方不須負擔任何責任，雙方的討論只得回歸合約訂約時的條文進行責任釐清。<sup>84</sup>

由於法方一派事不關己的態度，航委會特地派員於10月7日到昆明就此事進行調查。並將事發經過與法國駐昆明領事館、航委會、空軍官校、昆明空軍總站相關交涉內容，以及航委會與正在巴黎的歐迪南、河內中法銀行經理往來函電等內容整理為一份調查報告，以便航委會後續向法方爭取權益。<sup>85</sup>

事發後，陳舜耕在10月5日即致函歐迪南知會此事，10月13日再次致函歐迪南，除重申中方立場與相關調查的結果，並對法國賣方代表通篇充斥推諉辭令的聲明表示不滿，希望歐迪南、法國駐昆明總領事Mr. P. Crepin、與河內中法銀行經理朱塞朗都能夠正視此事，畢竟3架未接收的地瓦丁機在日機空襲中毀損，是不爭的事實。<sup>86</sup>

但歐迪南則提出，合約中載明「若因戰爭風險需要進行保險，相關費用則由中國政府承擔」，而這次3架地瓦丁機因戰爭行為而毀損，顯然是中方需要承擔一切後果，因為中方並未對其進行保險。但歐迪南也表示，願意在道義上協助中國，盡量減少中國政府承受的損失。<sup>87</sup>

直至1939年4月13日，航委會王家驥的報告指出，歐迪南仍堅持將3架遭炸毀地瓦丁機歸咎為中國政府之責，中方的立場是法方應負全責並照數賠償；經過數次交涉，歐迪南雖有所退讓，卻也僅願意設法每機賠償約百萬法郎，然中國當初採購時，每架地瓦丁機要價一百四十餘萬法郎，賠償金額僅占原價款七成左右，

---

<sup>84</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam宋子良電報關於越南運輸事宜 [3 of 8]，頁144-148。

<sup>85</sup> T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam宋子良電報關於越南運輸事宜 [3 of 8]，頁144-148。

<sup>86</sup> 「陳舜耕致歐迪南函」，1938年10月13日，T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam 宋子良電報關於越南運輸事宜 [3 of 8]，頁142-143。

<sup>87</sup> 「Note for H. H. Kung」，1939年3月27日，Jean Audinet 歐迪南 [8 of 9]，頁7。

因此航委會未敢同意，決定繼續交涉。<sup>88</sup> 同時，由於法方極度拖延出貨與相關交涉，加上歐戰發生之故，中信局在1939年11月3日以後暫停支付後續款項，但在該時間點法國出貨項目的價值也遠不及中國方依照合約已支付的金額。<sup>89</sup>

在德國入侵法國前夕，歐迪南曾致函航委會，表示兩個月內會免費提供3架沒有發動機的地瓦丁510型飛機給中國政府。這封函電寫於1940年4月26日，兩週後德國即大舉進攻，經荷、比、盧缺口突破法國防線，6月下旬法國即宣告投降，因此這3架歐迪南答允給中國的飛機當然也未能順利出貨。<sup>90</sup>

至於國民政府已接收的地瓦丁機，多部署在昆明巫家壩機場，到1939年6月1日時，只有6架妥善可用，至少10架正在維修或待修中（詳見表5）。由於中國缺乏有經驗飛行員，加上中國航校對法國飛機相當陌生之故，孔祥熙在1937年11月間，就已委託歐迪南代為聘用飛行員，經多次洽商才決定最後人選，當時聘用法籍飛行員與機械人員各8名來華。這些人員多是經顧維鈞在法國親自面試後圈定、有西班牙實際作戰經歷的專業人員，除了1名飛行員抵華後，因身體狀況不佳而被解聘，其餘都順利得到聘用。<sup>91</sup> 國民政府將這批外籍飛行員編為第四十一中隊，配屬6架地瓦丁機，駐於昆明。由於外籍飛行員在1938年9月28日的空戰中表現實在令人失望，因此第四十一中隊很快就遭到解散，但這些地瓦丁機仍留在昆明，改隸屬於第五大隊第十七中隊。<sup>92</sup>

---

<sup>88</sup> Jean Audinet 歐迪南 [8 of 9]，頁14-15。

<sup>89</sup> Jean Audinet 歐迪南 [3 of 3]，頁17。

<sup>90</sup> Jean Audinet 歐迪南 [2 of 3]，頁5。

<sup>91</sup> 顧維鈞，《顧維鈞回憶錄》，第2冊，頁662。

<sup>92</sup> 〈外籍空軍志願隊參加抗日戰史〉，《國防部史政編譯局》，檔號：B5018230601/0026/152.1/2320，頁7-11。

表5、1939年中國空軍地瓦丁機接收情況表

機號	接收與否	地點	情況	機號	接收與否	地點	情況
1	收	官校	妥	13	未收	昆明	被炸毀
2	未收	河內	維修中	14	收	十廠	待修
3	收	十廠	待修	15	未收	河內	維修中
4	收	十廠	維修中	16	收	十廠	待修
5	收	十廠	維修中	17	收	十廠	待修
6	收	官校	妥	18	收	十廠	維修中
7	收	十廠	維修中	19	收	十廠	維修中
8	收	官校	妥	20	收	十廠	維修中
9	收	十廠	維修中	21	收	官校	妥
10	收	官校	妥	22	收	十廠	待修
11	未收	昆明	被炸毀	23	收	十廠	妥
12	未收	昆明	被炸毀	24	收	官校	未知

資料來源：「地瓦丁機現況表」，Jean Audinet歐迪南 [1 of 3]，頁24。

當時駐守成都的第五大隊下轄4個中隊，分別為第十七中隊、第二十六中隊、第二十七中隊，以及第二十九中隊。該大隊列裝的飛機多是甫自蘭州接收之俄援E-15、E-16兩個型號之飛機，與當時中國各空軍部隊裝備大致相同，惟第五大隊第十七中隊駕駛的是地瓦丁機。<sup>93</sup>

1939年11月4日，日軍為報復中蘇聯合空軍對武漢日軍航空基地的攻擊，動員武漢地區所有攻擊機大舉進犯成都。當時至少有54架日機發動進攻，第一批共27架於上午10時10分飛至鳳凰山機場投彈；第二批同樣是27架，於11時20分至溫江機場投彈。當時駐守成都的是空軍第五大隊，在接獲日機動向後，該大隊先後出動29架飛機捍衛領空，其中就包含第十七中隊的7架地瓦丁機。在第二十七中隊率先接敵之際，第十七中隊長岑澤鑾率領7架地瓦丁機趁機向日機發動進攻，除1架日機為岑澤鑾擊中墜落成都東南方，尚有多架日機被擊傷冒煙漏油。在這場以寡擊眾的戰鬥中，中方至少擊落日機3架，中方則有5架戰機遭擊落或擊傷，包括

<sup>93</sup> 〈空軍戰鬥要報（二十九年）〉，《國防部史政編譯局》，檔號：B50182306010029543.623010.3，頁33。

岑澤鏗的地瓦丁機，也在纏鬥中遭日機擊中發動機迫降於太平寺一帶，其餘地瓦丁機均安然降落。<sup>94</sup>

1940年2月，第十七中隊能夠正常起降執行勤務的地瓦丁機仍有7架，1940年4月起僅剩下4架，到了該年10月初，這批地瓦丁機改隸第三大隊第二十八中隊，並移駐太平寺。該年11月底再改隸第三大隊第八中隊，多是用作教練機作為訓練之用。到1941年5月，中華民國空軍的編制中已不復見地瓦丁機。<sup>95</sup>

## 陸、結語

本文以孔祥熙檔案為主要史料基礎，重構1930年代法國軍火商歐迪南、華來得代表法國航空工業，與國民政府之間反覆交涉的歷程。並以1937年中法購機合約為核心，分析其簽訂背景、合約內容及後續執行所遭遇的困境和現實。此次中國對法軍事採購，原先的動機便是希望在中日戰爭爆發之際，盡可能地採購軍備，以備急用；同時也是作為後續訂購武器的依據與參考。透過這個個案研究，筆者希望能夠具體回應為何一項由兩個國家代表簽字、付款、已開始出貨的軍購合約，未能如約完成的原因。

本次軍購案未能完成，不僅是某一單一問題所造成，而是多個問題相互影響下的綜合結果。在有限的材料中，固然難以完整而全面地重現事件當時的情境，但卻可以透過相關史料的梳理，歸納出幾個決定性因素。

首先是這項對法軍購的簽訂背景，是中方為因應戰爭需求，而與法方締約，本質上就是有求於人，合約內容當然會對於法國較為有利。在缺乏履約保證的基礎上，中國長期以美式空軍體系為軸心運作，法國軍機的引入並未同步伴隨完整的訓練計畫、後勤條件或技術移轉方案。儘管合約中有提及派遣技師與飛行員等

<sup>94</sup> 空軍總司令部情報署編，《空軍抗日戰史》，第3冊（出版地不詳：空軍總司令部情報署，1950年），頁127-129。

<sup>95</sup> 〈空軍戰鬥要報（三十年）〉，《國防部史政編譯局》，檔號：B5018230601/0030/543.62/3010.3，頁39。

配套措施，但其內容並不足以撼動中國既有空軍體系的制度，使得該案在實際執行層面，始終缺乏明確的接收與整合機制。

其次，在合約履行上，中、法雙方未保持同樣步調。中國對法採購軍機，是為迅速強化戰時空軍戰力、避免過於依賴單一供應國的權宜之計；但法國卻將此軍購案視為增加國家外匯收入的一個方式，同時也是進入中國市場、打破美、義壟斷局面的契機，對於雙方而言都沒有非完成合約不可的動力，也缺乏長期經營的推力，因此關於這份合約未能有一個明確的完結，中、法雙方都有一定的責任。

再者，國民政府內部決策圈的分歧，削弱了合約執行所需的政治支持。雖然孔祥熙在1937年促成合約成立，並承擔相關財政與外交交涉，但空軍建設的實質決策權，仍掌握在以蔣中正與航委會為核心的圈子之中。因此孔祥熙雖然在法國簽訂購機合約、僱用飛行員，但這都不在中國空軍的長期規畫之中，不僅不能強化中國空軍的實力，也因出貨延宕，導致中方無從規劃後續使用與部署，無法形成有效戰力。

而在整體合約的執行與爭議處理上，法國內閣更迭頻仍、並受國際局勢和外交策略的影響，導致法國未有一以貫之的對華方針，使中國難以適從，更進一步影響到合約的履行。至於法國軍火商展現出極度消極與推諉卸責的態度，更嚴重損害雙方合作基礎。作為合約主要推動者與代表的歐迪南，雖對外宣稱軍購進展順利，但實際面對問題時卻一再以合約文字細節作為卸責藉口。1938年，3架尚未完成裝配的地瓦丁機在昆明遭日機轟炸毀損，中方期望獲得賠償或協助處理，法方卻堅稱損失應由中方承擔，理由僅是飛機並未投保。法國駐昆明總領事與中法銀行經理亦持同樣立場，使中方交涉無果外，還感受到法方的輕視。更為嚴重的是，中方在此軍購案中不僅未獲得合約中所承諾的裝備，反而承受鉅額財務損失。根據中國財政部統計，截至1939年8月，中方已支付逾5,185萬法郎，然實際交付裝備價值遠遠不符。而法方竟於1941年向中國主張仍須補付超過5,200萬法郎，完全無視實際履約情況與中方損失，更令人啼笑皆非。

大體而言，本次中國對法購機案的失敗，是1930年代後期中、法雙邊與國際政治環境所形成的多重影響之結果。透過對孔祥熙檔案的分析，本文不僅補充了

中、法軍購史上一個被忽略的具體案例，也顯示軍事技術的跨國流動，往往深受外交、政治與制度的制約，而非僅是取決於軍械本身的優劣或價格的高低。

更廣泛地來看，本文的分析指出，抗戰時期中國空軍的建設並非線性或單純的技術擴張過程，而是在列強競逐、戰時動員與內部制度選擇交互影響下形成的結果。國民政府在軍購決策上所面臨的，不僅是政策選項，同時受限於既有建軍路線、外交結構與戰爭條件等因素。抗戰時期中國空軍建設的複雜性，以及國民政府要在波譎雲詭的國際局勢中進行軍購，所面臨的現實情況，都對軍購案的進行造成影響。本次購機合約的失敗，恰好具體反映了，法國地瓦丁機最終未能進入中國空軍體系，是當時國際政治環境與戰爭的瞬息萬變，彼此作用所導致。

## 徵引書目

### 一、檔案

《國民政府》（臺北，國史館藏）

〈蔣中正手令錄底（三）〉。

《國防部史政編譯局》（新北，國家發展委員會檔案管理局藏）

〈外籍空軍志願隊參加抗日戰史〉。

〈空軍戰鬥要報（二十九年）〉。

〈空軍戰鬥要報（三十年）〉。

〈整理航空教育意見案〉。

《蔣中正總統文物》（臺北，國史館藏）

〈一般資料——民國二十一年（六）〉。

〈一般資料——民國二十二年（五）〉。

〈一般資料——民國二十二年（三十八）〉。

〈一般資料——民國二十二年（四十八）〉。

〈事略稿本——民國二十二年十二月〉。

〈一般資料——民國二十五年（四）〉。

〈空軍後勤（二）〉。

〈空軍編訓（一）〉。

〈空軍編訓（二）〉。

〈革命文獻——國防設施（二）〉。

〈對英法德義關係（六）〉。

H. H. Kung孔祥熙papers, bulk 1925-1947. (Palo Alto, California, Hoover Institution, Stanford University)

Industry inspection in Europe and the United States 歐美考察團 [1 (-3) of 3]

Jean Audinet歐迪南 [1 (-9) of 9]

Jean Audinet歐迪南 [1 (-3) of 3]

Robert Vallet and Avion Nieuport法國紐波特飛機 [1 (-4) of 4]

Sino-Italian collaboration中意合作 [1 (-14) of 14]

T. L. Soong telegrams on transportation in Vietnam宋子良電報關於越南運輸事宜 [1 (-8) of 8]

國史館

Academia  
Historica

## 二、史料彙編

空軍總司令部情報署編，《空軍抗日戰史》，第3冊。出版地不詳：空軍總司令部情報署，1950年。

洪葭管編著，《中央銀行史料1928.11-1949.5》，上卷。北京：中國金融出版社，2005年。

## 三、回憶錄

顧維鈞，《顧維鈞回憶錄》，第2冊。北京：中華書局，1985年。

顧維鈞，《顧維鈞回憶錄》，第3冊。北京：中華書局，1985年。

## 四、報紙

《申報》，上海，1909年。

《大公報》，香港，1938年。

## 五、專書

王正華，《抗戰時期外國對華軍事援助》。臺北：環球書局，1987年。

李待琛，《規定制式兵器芻議》。南京：軍政部兵工署，1929年。

徐萬民，《戰爭生命線——國際交通與八年抗戰》。臺北：五南圖書出版公司，2005年。

陳文海，《法國史（修訂本）》。北京：人民出版社，2014年。

陳存恭，《列強對中國的軍火禁運》。臺北：中央研究院近代史研究所，1990年。

陳頌閔，《飛上青天——太平洋戰爭時期中美航空教育（1941-1945）》。臺北：秀威資訊科技股份有限公司，2023年。

楊元華，《從黃埔條約到巴拉迪爾訪華：中法關係1844-1994》。福州：福建人民出版社，1995年。

齊錫生，《從舞台邊緣走向中央》。臺北：聯經文化，2017年。

鄭會欣，《延續與變革：民國經濟史論析》。香港：中華書局，2024年。



- 皮埃爾·米蓋爾（Pierre Miquel）著，桂裕芳、郭華榕等譯，《法國史》。北京：中國社會科學出版社，2021年。
- 亞瑟·楊格（Arthur N. Young）著，李雯雯譯、于杰校譯，《抗戰外援：1937-1945年的外國援助與中日貨幣戰》。成都：四川人民出版社，2019年。
- North-China Daily News & Herald Co. *The North-China Desk Hong List: A General and Business Directory for Shanghai and the Northern and River Ports, etc.* Shanghai: North-China Daily News & Herald Co., July 1913.

## 六、期刊論文、專書論文

- 吳圳義，〈從假道越南運輸問題看抗戰時期的中法關係〉，《近代中國》，第40期（1984年4月）。
- 李君山，〈抗戰前期國民政府軍火採購之研究（1937-1939）：以楊杰在俄法之工作為主線〉，《國立政治大學歷史學報》，第42期（2014年11月）。
- 孫若怡，〈抗戰初期法國對華軍售、軍事合作、過境運輸及其困境之探討——抗戰期間中法關係補遺之一〉，收入《國父建黨革命一百周年學術討論集》，第3冊。臺北：近代中國出版社，1995年。
- 許文堂，〈第二次大戰時期中、日、法在越南的衝突與交涉〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第44期（2004年6月）。
- 陳昕劭，〈淞滬會戰中的稅警總團〉，《政大史粹》，第36期（2021年9月）。
- Barthel, Alexandre. “‘Bad Luck for the Chinese’: France and the Transit of War Materiel to China During the Sino-Japanese War (1937-1939).” *Manusya: Journal of Humanities*, 25:1 (June 2022).

## 七、網路資料

- 〈本校沿革簡史〉，收錄於「中華民國空軍官校」：<https://www.rocafa.edu.tw/content/index.asp?Parser=1,4,58>（2025/10/30點閱）。
- Amaru Tincopa. “The Nieuport-Delage NiD-121C.1 in Peruvian Service”. LAAHS. Accessed Oct 30, 2025. <https://www.laahs.com/nid-121c-1-in-peru/>.
- Nicole Bensacq-Tixier. *La France en Chine de Sun Yat-sen à Mao Zedong, 1918-1953*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2014. Accessed May 4, 2025.

<https://doi.org/10.4000/books.pur.65234>.