

尘封69年首次独家授权中文版



[ FLEW FOR CHINA ]

# 我为中国飞行

蒋介石 张学良私人飞行员自述

罗亚尔·伦纳德 著 刘万勇 等译

昆仑出版社

# 我为中国飞行

——蒋介石、张学良私人飞行员自述

罗亚尔·伦纳德 著

刘万勇等 译



昆仑出版社

图书在版编目(CIP)数据

我为中国飞行:蒋介石、张学良私人飞行员自述/(美)伦纳德著;  
刘万勇等译. —北京:昆仑出版社,2011.1

书名原文:I Flew for China

ISBN 978-7-80040-967-7

I. ①我... II. ①伦... ②刘... III. ①伦纳德-回忆录  
IV. ①K837.125.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第237764号

书 名:我为中国飞行——蒋介石、张学良私人飞行员自述

---

作 者:罗亚尔·伦纳德

译 者:刘万勇等

责任编辑:王大亮

封面设计:赵光明

版式设计:一米

责任校对:焦金仓

出版发行:昆仑出版社

社 址:北京地安门西大街40号 邮编100035

电 话:66531659

E-mail:jfjcs@126.com

经 销:全国新华书店

印 刷:北京飞达印刷有限责任公司

开 本:1/16

字 数:279千字

印 张:19.5

印 数:1-10000

版 次:2011年1月第1版

印 次:2011年1月北京第1次印刷

ISBN 978-7-80040-967-7

定 价:28.00元

(如有印刷、装订错误,请寄本社发行部调换)







# 我为中国飞行

—— 蒋介石 张学良私人飞行员自述

罗亚尔·伦纳德 著 刘万勇 等译





献给我的中国朋友,愿他们美梦成真,实现自由与新生。



## 写在前面的话

我要把感谢的话送给我的朋友，是他们促成了这本书的问世。

首先，我当然要感谢少帅张学良先生和总司令蒋介石先生，因为他们赋予了我在中国各地便宜行事的权力，我才有可能按照自己的意愿写作和拍照。

我还要感谢我的妻子玛克辛女士，她一直在帮助我重新想起我们在中国的那些日子。

最后，我要感谢理查德 G. 哈伯勒，他为这本书的最后定稿和出版提供了很大帮助。

罗亚尔·伦纳德  
一九四二年七月



出版前言





本书是蒋介石、张学良私人飞行员罗亚尔·伦纳德抗战期间,在中国六年生活的回顾,纽约双日出版公司一九四二年出版。时隔六十九年后,我社获权首次独家出版中文版。

罗亚尔·伦纳德是美国人,一九三五年底应邀来中国,担任张学良私人飞机的驾驶员。一九三六年底西安事变爆发时,伦纳德在西安见证了事变全过程,后又开飞机送张学良陪蒋介石去南京。张学良遭蒋介石软禁后,伦纳德又成为蒋介石的私人飞行员。全面抗战爆发后,伦纳德应中国空军实际负责人宋美龄之邀,负责中国空军的轰炸机部队,参与中国空军的抗战。在中国六年间,伦纳德亲历了中国抗战史上许多重大事件。特殊的身份、特殊的经历、特殊的视角,使伦纳德在本书中叙述了许多波澜起伏、鲜为人知的中国历史细节,描绘了他所接触的那个时代中国社会各个阶层的精神状态和生存状态。伦纳德的叙述总体上不失客观,但他毕竟是用一双西方文化滋润下的蓝眼睛观察中国的,又受雇于张学良、蒋介石,出于个人情感、观察的局限性等原因,叙述蒋介石、张学良时见溢美之词,反映抗战战场态势也时有偏颇之处,为尊重原著,我们除了对个别明显偏颇之处做了删节外,总体上保留了这些叙述,相信读者自会明鉴。对书中若干历史、地理等方面的差错,我们做了必要的校正或注释。

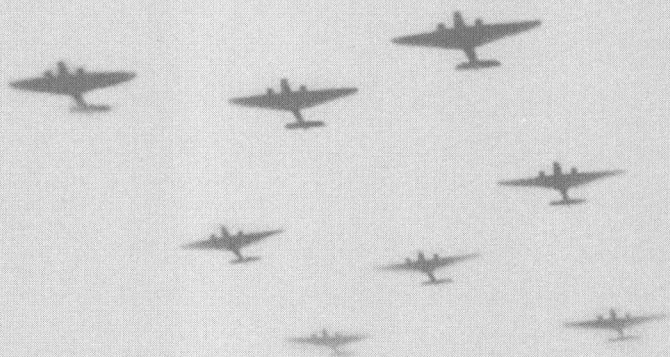
如今,崛起的中华民族正昂首前进在实现伟大复兴的大道上,此时出版伦纳德的这部自述,自有重要的历史和现实意义,它为今天的读者尤其是青少年读者,提供了深刻认识中华民族从黑暗到光明、从苦难到辉煌的伟大历程的又一种视角。愿我们的努力能得到读者的认可。

感谢中华版权代理中心、译者刘万勇先生及其小组为本书的出版所做的大量工作。

出版者

二〇一〇年八月一日

# 序 言





罗亚尔·伦纳德机长是世界上少有的几个对中国的地形地貌烂熟于心的人。他熟悉中国的峡谷、平原和山峰,就像熟悉自己的掌纹一样。

从一九三五年底到一九四一年底,他飞越了中国的大江南北,是唯一一位飞越过从外蒙古的旷野到上海的大都市之间所有城镇和乡村的人。在中国这片三百多万平方英里的土地上,只有他一个人熟悉中国的每一个飞机场,无论是公共机场、军用机场还是秘密机场。

在中国六年的大部分时间里,伦纳德给中国最著名的两个大人物当过私人飞行员。这两个大人物就是总司令蒋介石和少帅张学良。他给张学良开飞机期间,他的这位主顾在西安绑架了蒋总司令。后来,对他非常信任的总司令,让他在世界最复杂的地形上空运送很多来自每一个大国的外交官。

这个三十七岁的美国得克萨斯人获得了中国军队的上尉军衔。几乎每一种类型的飞机他都有超过一万一千小时的飞行记录,这为他赢得了极大声誉。伦纳德最早开创了盲飞的先河,同时他也是早期航空公司与航空邮政公司飞行的先驱。直到现在,他仍保持着商业航空飞行史上最年轻的高级飞行员的记录。

伦纳德还作为杰奎兰·寇世兰的副驾驶参加了从伦敦飞往墨尔

本的飞行竞赛。这项竞赛的奖金额度高达五万美元，总的飞行距离为一万二千英里。第一批横跨大西洋的航线，有一条就是他勘定的。他曾经为美国陆军航空队、中国军队、中国国家航空公司、西方航空快运和跨大陆及西部航空公司执行过飞行任务。

他在中国的最后一份工作是为著名的中国国家航空公司飞行。

罗亚尔·伦纳德身材不高，深色头发，讲起话来温柔而中听，还特别擅长讲故事。他咧着嘴笑的时候特别迷人。他特别擅长冒险侧滑，这时他可不是处变不惊的飞行老手，而更像一个乘公共汽车往返于郊区的上班族。现在，他正在按照美国空军情报部门的秘密命令执行飞行任务。他的长处就在于他是值得信赖的。

伦纳德出生在威斯康星州，四岁时举家南迁到了得克萨斯。他的父亲是英国人，是建筑包工头，母亲是德国人。他们家住在韦科，罗亚尔在那里读完了小学和中学。

飞行一直在他的血液里流淌。从他记事起，他就想成为一名航空工程师，而不是飞行员。即使是现在，他仍然从事着航空方面的设计与制造工作。他获得过航空方面的很多专利，还绘制了更多的设计方案。

十一岁时，他第一次接触飞行员这个职业。身材魁梧的“军帽”西奥多是世界上经营载客飞行观光业务的先驱。他当时正以十五美元一次的价格为韦科的市民提供飞行观光的机会。有一天，为了测试飞机的牵引力，西奥多在飞机的尾部系上一个巨大的磅秤，然后加快发动机的转速。这时，年少的伦纳德走到了他的面前。

“我要和你一起飞行，”伦纳德说，“如果你给我十五美元的话。”就这样，这个少年错过了第一次飞行机会。但他的态度一直没有改变。他永远不会花钱去飞行，通常都是别人付钱给他。

二十岁时，他又一次看见了飞机。在得克萨斯州圣安东尼奥的布鲁克斯机场，他被陆军航空队录取为飞行学员。在凯利机场，他接受了初等教育并顺利地 from 高等训练学校毕业。在最开始的一千五百人中，他过关斩将，一路坚持下来，成为最终脱颖而出的二十九人中的

一员。

有个飞行员的经历让他记忆深刻。一次，伦纳德的一个飞行员朋友正在侧风中驾机滑行，无意中加快了发动机的速度，结果飞机向飞机棚附近的教练以及他的飞机和小轿车直冲过去。

那名学员的飞机最后爬到教练的飞机和汽车顶上才停下来。教练冲刺一般地跑开了，又以同样的速度返回事发地。他紧紧揪着自己的头发，向那个站在残骸上不住发抖的学员挥动着拳头。

“我的飞机！”他哭喊道，“我的车！天哪！”

伦纳德的第一份工作是在科罗拉多斯普林斯当一名特技飞行表演助理。他驾驶着一架非常破旧的老式飞机。这是一架配有海丝配罗引擎的赫斯蓝鸟飞机。他的老板是一个靠在机翼上行走、在绳索上攀爬进行特技表演的老手。伦纳德能得到这份工作是因为自己的老板前不久刚刚丢掉一份空军飞行员的工作。当时他们驾驶的飞机抖动得很厉害，一直旋转着往下降，飞行员在飞机坠落时一下子撞到操纵杆上了，当场毙命。不过伦纳德的老板福大命大，在飞机坠落前一刹那，他被猛地抛了出去，捡回了一条命，仅仅是上面的牙齿磕掉而已。

伦纳德的工作就是将乘客载上空中，每次两个人，每人三美元。伦纳德平均每天赚三十美元左右。有一个周末，他在科罗拉多峡谷发了大财，两天内得到了二百五十美元。

他的特技飞行表演生涯结束得非常突然。他当时兼两份职，一个是一直在运送航空邮件，还有一个是运送旅客。那个蓝鸟飞机的主人史密斯威胁他说，如果他不放弃西方航空快运那份工作，他就要控告他。结果呢，伦纳德反而辞去了特技飞行表演的工作。

在西方航空快运工作时，他一直往返于科罗拉多州的普韦布洛和怀俄明州的夏延这两个城市之间。由于一年来的工作表现，伦纳德得到了一份正式工作。此后，他就一直为这家公司工作，直到它的法人地位终止为止。一九三一年公司合并后，他还继续为跨大陆及西部航空公司服务。算起来，他前后为这个顶级的民用航空集团



服务了六年。

在此期间，伦纳德为航空史上非同寻常的项目做出了自己的贡献。

到了洛杉矶，他开始着手向东部地区推广大型客机。在当时那个年代，没有副驾驶，没有整洁的制服，没有无线电波，没有紧急起落场，飞行的情况可以用这样一个事实来概括：保险公司要求每个飞行员记录下来的每次往返飞行时间不能超过七十五小时。

那个年代第一次令世人瞩目的是从密苏里州堪萨斯城出发向西航行的第一架载客飞机。伦纳德是这架飞机的飞行员。得到这个任务，他感到非常自豪，可是随后的一件事让他有点儿扫兴。他正在检查仪器，有个守卫喝住了他。

“你在这儿做什么？”那个守卫查问道，“快点儿，伙计，离开这里。”

拍新闻短片的记者正在给一个名叫杰克·丹普西的乘客取镜头，看到伦纳德正从镜头前走过，他们大声训斥他。伦纳德随后报复了这帮家伙。当 they 要找飞行员时，伦纳德劈头盖脸地狠剋了他们一顿。

作为一名高级飞行员，年纪轻轻的伦纳德似乎与他的职责并不相称。他二十四岁的时候，也就是在西方航空快运公司和跨大陆航空公司合并之前，被任命为 F-32 飞机的飞行员。这是一架福克飞机，重二万六千磅，配有四个发动机，可搭载三十名乘客，是当时世界上最大最好的客运班机。

这时，伦纳德已经有了比普通老飞行员还要多的经验、能力和知识，而且也获得了相当大的声誉。一九二八年，他不顾周围人的冷嘲热讽，开始进行盲飞，并由此证明盲飞不仅是可能的，而且是行得通的。

在此之前，大多数飞行员都认为盲飞无异于自杀。当时有一种广为流传的理论，认为云层会作用于罗盘，使得罗盘方位被扰乱，不知所向。伦纳德不相信这个观点，但他一直没有机会对这种针对盲飞而形成的偏见进行有力的反驳。后来机会来了。一天夜里，在从普韦布

洛到夏延的航线中，他迷航了。

周围的低温云层搞得护目镜上全是水汽。他擦掉水汽，尝试着通过凝视手指这一常规方法来寻找陆地上的界标。看到前面的云层中有一道光，他便认定那下面是夏延，于是松了一口气，开始下降。实际上那亮光的下面不是夏延，而是真实的光源反射而成的幻景罢了。

伦纳德再次升空。在幽暗不明的云雾中，他转着圈开始做螺旋飞行。他将操纵杆完全松开，再往外一拉，然后攀升到云层之上。接下来，他决定冒一次险，想完全靠固定式起落架的机轮整流罩的底座飞行。

他终于锁定了另一处亮光，开始盘旋下降。这一次的亮光可是真的，它来自去往夏延途中的格里雷。

飞机降落后，伦纳德发现油箱里的燃料只够飞三分钟了。

自那以后，他在练习找目标降落时故意不看有明显标志的界标，也不顺着公路或铁路飞行。遇到下雪的日子，当飞机飞到两千英尺的云幕高度且头顶仍然大雪纷飞时，伦纳德继续攀升，进入云层，开始漫无目的地飞行。飞机不止一次地在空中翻着筋斗，但最后还是用十分钟时间水平飞行到目的地，他就这样获得了不可思议的巨大成功。

他的仪器除了测高仪、空气速度显示仪、罗盘和转向指示仪，再无其他。他坚持着这样的练习，甚至两次将面部冻僵。最后，他终于成功地凭借盲飞完成了从普韦布洛到夏延的全程飞行。

两年以后，他驾驶着 F-32 大型飞机沿着加利福尼亚海岸来回穿梭，当时飞机上的舷窗全部用纸板遮挡住，只是为了证明盲飞是完全可行的。

大约就在这时，伦敦至墨尔本的飞行大赛开赛了。该项赛事会为首个飞越一万二千英里航程的机组提供五万美元的奖金。杰奎兰·寇世兰得到富商弗罗德·奥德鲁的赞助参赛了，而伦纳德和另一位飞行员韦斯利·史密斯作为副驾驶也一同参加了比赛。

伦纳德得到了一个月七百五十五美元的报酬并报销所有开支。他的第一个任务是为建立飞行基地而进行为期六天的环球飞行。为

了给在建的飞行基地配齐所需的机器零部件、技工和物资，他到过伊朗、印度、新加坡、澳大利亚等国家。

返回美国后，他用剩下的五天时间测试了寇世兰小姐的新飞机。这是一架造型优雅的诺斯洛普伽马飞机，配有一台一千一百马力的柯蒂斯征服者发动机。这种发动机是当时人们所知的最强大的发动机之一。不过事实也证明，这是寇世兰小姐和伦纳德所知道的最差劲的发动机之一。

在从加利福尼亚飞往纽约的途中，发动机向后喷出一团团巨大的火焰，火焰从机身和水平安定面越过。就在飞越大陆分界线时，发动机失灵了。伦纳德叫寇世兰小姐跳伞，但她却跳不了——降落伞剪裁得很适合她的体型，却无法承受她那厚重的衣服。他们只好驾驶着飞机往下降。

万幸的是，伦纳德将飞机安全着陆了。寇世兰小姐乘飞机提前离开了，而伦纳德依然顽强地驾驶着诺斯洛普再次起飞了。在飞越新墨西哥州时，发动机再次失灵。经过重重带刺的铁丝网围栏和几道河沟，伦纳德将飞机降落了。经过磕碰和擦刮，飞机被弄得“遍体鳞伤”。这是他飞行生涯中第一次也是最后一次把飞机弄成这般惨状。

这项任务真是糟糕透顶。伦纳德放弃了驾驶诺斯洛普的飞行，继续赶往纽约。寇世兰小姐这时已经搞到了一架飞机做备用。这架飞机是GB比赛用机，配有一台五百五十马力的发动机。伦纳德继续前往印度，他要到那儿跟寇世兰和史密斯会合，完成向澳大利亚的最后冲刺。

但他们再也没能飞到目的地。寇世兰小姐用船送往英国去修理GB比赛用机的那些机修工全都晕船。她因此很晚才起飞，而且在飞越阿尔卑斯山时，她发现油箱的阀门方向弄反了，座舱的舱门也卡住了，水平安定面的电线已经被严重腐蚀。在罗马尼亚着陆后，寇世兰小姐再也无法进行更远的飞行了。斯科特和坎贝尔·布莱克赢得了比赛，而伦纳德失去了赢得那份本该属于他的奖金的机会。

当他返回美国时，奥德鲁指派给他一项拓展大西洋航线的任务，