

二战前期美国对跨南大西洋航空战略运输的准备

孔舰磊

上海师范大学, 上海, 200234;

摘要: 二战期间作为反法西斯阵营“兵工厂”的美国在全球范围内开辟了多条对外物资援助路线, 执行这些线路的运输方式有传统的陆运、海运以及新兴的空运。由于二战前中期的德军在西欧以及地中海地区具有显著的军事优势, 加之当时极地飞行的技术不成熟, 因此美国另辟蹊径, 准备开辟一条从美国南部出发经巴西东北部到非洲西部的跨南大西洋运输航线。对此, 美国于正式参战前就与泛美航空开展合作, 以“机场发展项目”分别在巴西东北部、非洲西部建设能够满足大规模飞机起降的机场以及相关的配套设施。在准备的过程之中, 美国也规划了战后商业航线的版图, 并通过航空的“现代形象”提升美国在非洲的国家影响力, 但其过于单边与垄断的一些行为却也体现出其霸权主义的一面。

关键词: 战略空运; 南大西洋; 泛美航空; 二战

引言

二战爆发后, 德国采用空军与地面装甲部队相互配合的“闪电战”在一年的时间内就击败占领了半数欧洲国家, 相继告急的局势让美国决策者意识到美国无法在这次新的大战中独善其身。当《租借法案》通过后, 美国高层需要真正认真地考虑如何将本土生产的战略物资运往抗击法西斯的前线。目前国内学术界对于二战期间美国对外援助的研究主要集中于美国通过多种方式援助苏联以及中缅印战区的“驼峰航线”; 国外学术界对于跨大西洋战略运输的研究主要集中于盟军海军护航队与德国潜艇编队的斗争, 而空运方面则主要集中于跨北大西洋航线与盟军多次的大规模空降行动。对于跨南大西洋航空战略运输, 无论是国内外都缺乏从准备、过程、历史意义三方面的系统性研究, 美国历史学家詹妮弗·范·弗莱克在《空中帝国: 美国航空业与美国霸权》一书中只是简短地提到了跨南大西洋航线的起始地点以及“机场发展项目”在南美与西非的部署。因此, 本文将依托于《美国对外关系文件集》(Papers Relating to the Foreign Relations of the United States)、《美国国家档案》(NARA)、《泛美航空刊物》(Pan American Air Ways) 等档案, 从为何要提前准备、准备的过程去诠释美国对跨南大西洋战略运输的准备工作。

1 美国准备跨南大西洋航空战略运输的缘由

从地理距离与二战前期的战争形式来看, 美国应当

选择传统的北大西洋航线将物资输送至英国与苏联。但美国为何要舍近求远, 选择开辟一条从美国东南部出发途径西印度群岛到巴西东北部, 再跨越南大西洋到达非洲西部的航空战略运输航线, 原因在于二战前期的局势与受到各种条件的限制。

1940 年 5 月, 纳粹德国实施“黄色方案”进攻西欧, 不到一个月的时间内西欧各国相继沦陷, 法国战败投降, 英国地面部队被迫撤出西欧, 英伦三岛也变得岌岌可危。加之德国海军的 U 型潜艇频繁地袭击商船, 德国空军航程在 3000 公里以上的侦察机、轰炸机相继研发服役, 这让远在大洋彼岸的美国决策者们逐渐意识到大西洋这个守护了美国一百多年, 让其远离欧洲政治纷争的“天然屏障”在新技术时代的战争面前显得尤为脆弱。因此, 必须所有行动保卫西半球的安全。早在德军进攻西欧时, 美国战争部向罗斯福提交了一份备忘录, 描述了当前以及将来可能出现的复杂局势, 其中包括德国很有可能入侵西半球, 建议优先考虑强化西半球的防御。1941 年, 经济学家尤金·斯塔利在《外交事务》杂志上明确地表示了德军会对南美洲东海岸发动入侵行动, 并从那里向巴拿马运河发动进攻, 最终把战火烧向美国本土, 因为南北美洲之间没有明确的地理障碍, 对美洲任何地方的攻击都会危及到整个西半球的安全。当法国投降后, 法国位于西半球的殖民地被维希政府所接管控制, 这加深了美国政府对德国入侵美洲的担忧。1941 年 5 月 22 日, 美国国务卿向驻巴西大使杰斐逊·卡弗里的信中表明了对马提尼克岛与法属圭亚那未来局势的担

忧,美国绝不能允许德国控制大西洋。6月17日,美国陆军参谋长马歇尔致副国务卿韦尔斯的备忘录中则是着重强调了德国与维希政权合作,法属西非就会成为轴心国入侵南美的海空军基地,U型潜艇会更加猖獗地袭击大西洋上的商船,而大批由具有跨南大西洋与南美国飞行经验的德国飞行员会驾驶战机袭击南美沿海城市。可美国在距巴西东北部1000英里的范围内没有任何水面舰艇或航空兵部队,最近陆军部队的距离甚至还要远出近一倍。因此,7月10日,美国务院向卡弗里拍去电报,希望他能够去拜访巴西总统巴尔加斯并转达罗斯福总统的口信:美国已经接替英国承担冰岛的防务责任,通过去年与英国的驱逐舰换取基地的计划,北大西洋的防御计划已有一定程度的保障。但是要防止德国利用达喀尔和佛得角作为基地,与欧洲德军配合对美洲地区发动钳形攻势。对此,巴西与美国需要开展合作共同进行防御任务。

其次,德军潜艇的“狼群战术”让盟国商船损失惨重与德军在北大西洋的军事优势也是导致美国准备跨南大西洋航空战略运输的原因之一。西欧战役之前,德军的潜艇只能从德国北部出发途径日德兰半岛再进入北大西洋。但战役之后,德国占领了比利时、荷兰、法国北部,夺得大量优良港口,至此之后U型潜艇加大袭击途径北大西洋商船的力度。在1940全年中,英法的货轮损失更是达到了245万吨,几乎是英国所有可用商船的六分之一。1941年末,即使美国参战也没有扭转这一被动的局面,自1942年1月到8月,同盟国共损失了609艘船只,总计310万吨。因为美国在参战初期,军事工业的潜能还未开发,而且当时美国海军的重心处于太平洋战场,没有多余的护航兵力。据数据统计,通过水面运输的飞机损失率高达33%,而空中运输飞机的损失率仅为3.7%。因此,海上运输的严重损失让美国不得不选择准备跨南大西洋的空中运输。其次,在1944年诺曼底登陆之前,德国在西欧近海区域具有明显的军事优势,德军福克-沃尔夫FW-200“秃鹰”侦察机的航程有3500公里足够覆盖大半个北大西洋,对盟军的运输机队是一个巨大的威胁。

北大西洋航线过长的航距与技术难题也是让美国准备跨南大西洋空中运输的原因之一。20世纪40年代飞机的各项性能参数几乎都不能满足不降落经停的跨洋飞行。从航距来看,跨南大西洋航线从巴西东北部的纳塔尔出发到西非的达喀尔、弗里敦、蒙罗维亚有大约

3000公里的航程,刚好是盟军运输机的里程上限。但跨北大西洋航线从美洲东海岸出发到达英国本土的距离有5500公里,并且在整个航线上几乎没有经停备降场。

而另一条从加拿大纽芬兰出发到达爱尔兰的航线,虽然其航距大幅度缩短且途中有备降经停场,但由于是极地航线,因而存在诸多飞行技术上的难题。第一个难题为气象条件复杂,因为航线处于盛行西风带,风力大使得飞机操纵困难;高纬度地区温度低,飞机的操作舵面与发动机容易结冰,在飞行的过程中如果不加以注意便会机毁人亡;此外,为了避免结冰,飞机会爬升至10000英尺以上,机组人员会因缺氧而导致意识丧失,而当时的运输机还未配备氧气设备。第二个难题为导航失灵,虽然当时的运输机已经配备了无线电,但接收的效果有限。靠近北极地区,受到磁场的影响加之罗盘处于飞机金属机舱内,因此罗盘的指向有较大的偏差。最后一个难题为飞越高纬度极地航线的飞机需要浪费大量的人力、物力与时间进行改装,需要加装防冻液压系统、特殊化油器、加热系统和其它数十种零部件。

1942年初,英美两国在代号为“阿卡迪亚”的会议上达成了“先欧后亚”的战略共识。而笔者认为“先欧后亚”战略的前提是将轴心国势力彻底驱除出北非,由此可以消除德意占领西非从而对美洲产生的危险,保障跨南大西洋空运的安全。同年四月,在英美讨论反攻法国的会上,丘吉尔十分担心中东与印度会落入轴心国的手中,但美国副总统霍普金斯和陆军参谋长马歇尔保证“美国会为印度洋和其他战场提供必要的人力和物资”。而这个重任就落到了跨南大西洋空中航线之上,因为空运物资到达西非对于东半球航段只是起点。接下来这些物资从西非出发运往埃及支援北非的反击作战,另一部分接着运往伊朗,到达后其中的一部分又飞越高加索山到达苏联南部的斯大林格勒,另一部分则最终去往中缅印战区(如图1)。



图1 战略物资到达西非之后运往战争前线

2 美国官方与泛美航空对跨南大西洋航空战略运输的准备

1939年8月,美国国务院、国防部、海军与民航局组成了一个跨部门委员会并制定了“西半球航空发展规划”,此计划强调了美国政府要与民用航空公司进行合作,其目的首先是保护美洲不被轴心国侵略,其次是确保美国在拉美地区的商业航空具有显著优势。泛美航空自1927年诞生之日起就被选择成为了美国官方的“睦邻工具”,二战爆发后其又继续配合军方的战时安全政策。1940年,战争部长亨利·斯蒂姆森还与泛美航空总裁胡安·特里普讨论中南美洲的机场发展计划。但是,由于拉美与非洲的落后国家普遍缺乏建造机场与维护设施的能力,并且美国还未介入到战事中,为了维护自身在拉美地区的“睦邻形象”以及在世界各国眼中的“中立形象”,抵消国内“孤立主义势力”的疑虑,美国只得选择泛美航空并在政策与经费上予以支持,让其充当政府与军方的“代理人”,以商业航空扩张为幌子在拉美的西印度群岛以及巴西东北部地区,西非利比亚沿海地区建设机场,为跨南大西洋航空战略运输做准备。

跨南大西洋运输航线的各个起降地点均匀地分布于沿着海岸线的走廊地带,巴西东北部从贝伦向东南延伸至纳塔尔、累西腓,西非地区从达喀尔向东南延伸至巴瑟斯特、弗里敦、利比里亚的渔人湖、罗伯茨机场、塔科拉迪。而做好跨南大西洋战略运输准备的前提是机场及其设施必须要能够保障飞机的正常起降以及货运工作的顺利运行。一个能够正常运转的机场需要数十种设施以及部门的通力协作,机场首先要具有跑道、停机坪、机库、油库、维修站、空中交通指挥塔台、气象站、无线电雷达站、货运站等最基本的设施,还要具有宿舍、医院、食堂、机场保卫军营等配套设施,而上述的巴西、非洲国家的城市大多缺乏机场或者已有机场的设施过于简陋。因此,泛美航空在美国官方的授权下开始在南美以及利比里亚建设机场

当德意联军攻击北非后,巴西、美国两国政府都担忧轴心国会以西非为跳板进攻美洲,于是双方开始通过各种途径商讨如何进行西半球共同防御。1941年1月,巴西海军与美国海军代表进行了一次会谈,在会中美国海军驻巴西首席代表布雷加德上校向大使馆提交了谈话的备忘录,确定了美海军部长即将前往巴西贝伦和纳塔尔考察机场发展设施与评估防御所需的物资。在会议

结束时,巴西海军总参谋部参谋长若泽·席尔瓦中将与美国海军代表团长A.T.贝罗加德达成了一份声明:倘若巴西遭到非美洲国家的进攻,美国同意派遣武装力量进行援助,但巴西的港口与机场必须保持开放;必要时,巴西同意美国支配海空军基地及港口并提前在纳塔尔地区进行秘密行动。1941年6月,美国战争部组织对巴西东北部进行考察,获得大量航拍照片用于军事基地的选择,并建议巴西将军事力量调往东北部地区,建设海空军基地。为了说服巴西军方同意美国将军事力量部署至纳塔尔,美国陆军以教导巴西军队使用其提供的武器与建设训练中心为由,向纳塔尔派遣了一千名士兵军官。

对于巴西而言,德国的威胁是迫在眉睫的。由于两国实力的巨大差距,巴西高层与国内舆论普遍认为只有美国才能保障巴西东北部以及南大西洋商船的安全。在战前的泛美会议上,罗斯福多次强调了巴西的战略重要性:巴西不仅在地理位置上十分重要,而且能提供大量的战略物资与农牧业产品。1941年3月美国国会批准了《租界法案》,授权总统可以向任何对美国国防至关重要的国家出售、转让、交换或租赁任何的国防物资。至此之后,美国可将大量军事装备援助给防卫巴西东北部的军队。作为回报,巴西将大量的矿产战略物资运往美国用于军事生产,其中铝土矿是生产飞机的重要材料;铬铁矿、镍铁合金主要用于生产车辆、坦克;而最多的则是钨精矿,因为它是生产枪炮膛线的必备原料。此外,橡胶是一种热带作物,是生产轮胎的必备原料,但是美国橡胶的主要来源地东南亚已经被日本占领。因此,美国与巴西就橡胶的生产、购买和分销的进行了多次谈判。而对于机场的防御与所有权问题,巴西政府承诺加快建设海空军基地的建设并授权给美洲国家使用,并在美国的援助下尽力保护海岸地区。由于机场建设在巴西本土,因而巴西政府极力争取机场的在战时与战后的所有权。总之,美国、巴西通过外交手段达成进行半球防御合作的共识是二战同盟国之间通过双边协作共同抗击法西斯势力一次的成功典范。

“兵马未动,粮草先行”,为了充分保障跨南大西洋航空战略运输在开通之后能够顺利高效地运行,硬件设施扎实完备的机场是必要的条件。1940与1941两年是反法西斯战争最为艰难的时刻,德意日的疯狂侵略让美国高层意识到必须选择一种快速且安全的办法将美援输送到前线,碍于身份的限制,已经充当了“友好睦邻”角色的泛美航空再次被美国政府选择,以商业扩张

的名义在巴西建立并改善机场设施。1940 年 11 月 2 日,泛美航空与美国国防部签署合同,由总统紧急基金会首次拨款 1200 万美元,支持泛美航空发展“为西半球安全防御所服务的基础设施与机场”,泛美航空由此开展“机场发展项目”(Airport Development Program)。此外,为了让项目有个平稳的开端,美国国内以及拉丁美洲的舆论纷纷声明“机场发展项目”只是“泛美主义精神内核的最佳体现”。巴塞爾·布鲁尔于 1941 年在其文章中提到:泛美航空在巴西建造的能够满足大型飞机起降的机场是没有任何的军事意义的。南北美洲的报纸新闻稿则将 ADP 项目描述为“美洲国家间团结一致的象征”。甚至泛美航空公司对基层员工进行了保密,他们被告知此项目是为了开拓未来公司在南美的业务。总之,在珍珠港事件前美国就评估了巴西东北部的突出地带不仅对西半球防御具有重要意义,而且如果在此地建设一条沿海的机场走廊与西非相连,那这座横跨南大西洋的“空中桥梁”将会为世界各个战区送去美国的援助。

1941 年 12 月 13 日,在珍珠港遇袭几天之后,罗斯福发布了一项行政命令,授权战争部长史汀生行使紧急权力,以动员民用航空公司来支持战争行动。在政府的进一步支持下泛美航空也加快了机场的建设,甚至只用时 61 天的就开发完毕了南大西洋的航线。由于 1941 年下半年世界形式发生了巨大的变化,美国战争部驻巴西代理秘书向国内建议:关于 ADP 项目的谈判应当由美国政府负主要责任,而不是泛美航空。并且参战后的美国国家的战争潜力被逐步地激发并成为了“同盟国的兵工厂”。因此,1942 年之后美国战争部逐步承担起 ADP 项目建设的主要责任以及成为跨南大西洋航空运输的主力军。1942 年 6 月,美国战争部希望国内以及美国驻巴西大使馆能够提供足够的人力资源去保障机场的高效运转,以及准许机场设施的改扩建。首先,由于运输机在日间通常要超负荷运转,因此在夜间必须对其进行维修保养以应对明天日间的任务。但是泛美航空目前的人手无法应对逐渐增多呈编队的飞机,其次泛美航空的机务人员平时维护民航飞机,在维护军用飞机上不是那么的得心应手。因此,战争部打算将没有武装身着制服的 300 人派往贝伦与纳塔尔的机场进行支援,另外的 150 人则被派往累西腓。其次,为了支持作战梯队向前线的调动以及军事空运活动,战争部也希望国内能够加快批准贝伦与纳塔尔机场的储油设施的建造。此外,位于纳塔尔东北部的费尔南多·诺罗尼亚岛是跨大西洋航

线起点的最后一站,因而需要延长机场跑道,完善配套的基础设施与派遣飞机放行检查人员。

当 ADP 项目在巴西规划完毕并实施时,泛美航空与美国政府的决策者们也开始在西非部署跨南大西洋运输的降落场。当时的西非国家基本上是英国与法国的殖民地,利比里亚作为西非唯一独立的国家,且美国在战前就对利比里亚展开了大范围的资本侵略。1926 年,美国橡胶垄断企业凡士通在利比里亚获得了用于橡胶生产租期为九十九年的四十万公顷土地,每公顷地租的价格仅须付给利比里亚 0.1485 美元与出口价值的百分之一,至此之后,利比里亚的经济被命脉被牢牢地控制在美国垄断资本的手中。因此,美国在正式参战前再次使用泛美航空并与凡士通橡胶公司合作充当官方的“代理机构”在利比里亚建设机场。

当 1941 年中旬轴心国封锁地中海后,美国军方召见了泛美航空总裁特里普商讨在利比里亚建设跨南大西洋战略运输降落机场的可能性。1941 年 7 月,刚结束英国访问的特里普立刻着手建立了两家子公司,其中一家公司负责将物资从南美 ADP 项目机场运往西非,而另一家公司则接管英国的塔科拉迪航线。罗斯福很快指示民航局批准了以上两条航线,因为其对《租借法案》的实施与美国国防利益有着至关重要的作用与意义。8 月 12 日,泛美航空、美国战争部与英国签约,授权泛美航空承担《租借法案》中向非洲的物资运输转运并向其给予大量的资金支持。签约之后,罗斯福公开发表声明:这些物资将会快速地运往抗击法西斯侵略的前线,但是具体的目的地与细节属于机密,我们完全不能低估这条美洲与非洲战略前哨站直通线的重要性。

1941 年 6 月 30 日,华盛顿方面委派驻利比里亚公使任务,希望公使能够尽快地在私底下与利比里亚总统埃德温·巴克莱见面,商讨是否允许美国海军陆战队提前部署于利比里亚为之后泛美航空的施工部队铺平道路、看守物资、并协助营房的建造。在会谈中,巴克莱总统先是表明了此举会不会影响到本国的中立政策,但又考虑到只凭弱小的国家实力根本无法独自面对轴心国的威胁,因而总统同意了将土地出租给泛美航空用于机场建设。而美国政府也表示了在租赁期间会坚决维护利比里亚的各项主权并向其提供保护与武器援助。此次会谈声明后,泛美航空立即开始了建设的筹备工作,凡士通公司主动表示在橡胶种植园周围规划了一个降落机场,之后再转租给泛美航空。但是巴克莱只同意直接

租赁法明顿河菲什克里克段的地段给泛美航空，租金为每英亩 50 美分。1942 年 4 月，利比里亚与美国正式签订了合同，准予美国在其境内建设、运营与保护机场。作为回报，美国需要主动承担利比里亚的防务并提供武器援助。自此之后，跨南大西洋航空战略运输的准备工作基本完成，位于利比里亚的降落机场有效地分担了其西非机场接受降落与转运的压力，因为距离巴西东北部更近的达喀尔机场直到 1942 年末法属西非的维希势力倒向盟军后，盟军才能正式使用。

此外，在跨南大西洋战略运输的准备工作中出现了一个“小插曲”——英美两国关于英国民航在利比里亚机场起降客运航班的争端。但为了维护同盟国内部的团结，美国秉持着一种务实的态度进行谈判并做了让步。如果英国只于利比里亚机场起降仅用于军事目的的飞机，那美国会予以支持，因为英国需要将大量的人员与军事装备运往北非前线与德意军队作战。1941 年初，德国组建了由隆美尔指挥的非洲军团进攻北非并让海空军部队加大对地中海盟军船只的袭击，地中海区域基本上被轴心国封锁。为了不让北非的英军沦为孤军，丘吉尔请求罗斯福在利比里亚建设海空军基地，并让英国军队能够使用。但英国还另有目的，英国希望能够为英国航空公司争取到在利比里亚进行降落经停、上客以及使用本国石油设施、机务人员的便利，当时英国航空公司运营着从塞内加尔至尼日利亚与从西非至利比亚、埃及的商业航班。对此，美国坚决地表示只允许军事目的的飞机起降，因为机场的运力已经趋于饱和，商业航班会影响战略运输的效率。而美国驻利比里亚军事部队指挥官伍德上校认为：英国航空公司使用机场会违背美国军事当局对利比里亚政府所作出的承诺；其次，美国政府支持泛美航空独家垄断跨南大西洋航线以及取代英国航空公司的非洲航线。但是，为了加快北非反攻的进程尽可能地早日结束战争，卡萨布兰卡会议后美国准予了英国航空公司在罗伯茨机场降落与加油的特权。

3 结语

在与巴西、利比里亚的谈判之中，美国并没有采用单边霸权式的胁迫施压，而是以利益的交换达成了协作，美国通过提供军事援助与防务保护获得了建造机场的许可；而美国以泛美航空为代理人修建的巴西东北部纳塔尔机场与利比里亚罗伯茨机场的各项设施十分完备，其有效地保障了跨南大西洋航空战略运输的进行。1943

年 1 月，巴尔加斯与罗斯福两位总统视察了纳塔尔地区的空军机场，优秀的设施为两位总统留下了深刻的印象。而这座“空中桥梁”不仅可以将援助运往各个战区的前线，而且还能为将来的战略反攻进行物资人员的调度蓄力。

1943 年 10 月 30 日，华盛顿方面向美驻巴西大使拍去一封电报：美国将为国内的航空公司争取到在巴西的平等地位，泛美航空所建造的机场设施将会开放。此举表明了战后美国政府会支持航空公司垄断从美国飞往巴西以及巴西国内的航空市场。此外，美国也打算通过航空提升其在非洲的影响力以此逐渐瓦解英法的殖民体系。1943 年 1 月，罗斯福与巴尔加斯谈到了战后法属西非与加勒比殖民地的未来，他表示：战后达喀尔应当由美国、巴西与其它一个美洲国家共同托管。此外，为了提升在非洲的国家影响力，美国再次选用了航空这个“温和的帝国主义工具”，因为 20 世纪的美国尤其擅长利用自己先进的技术工具来维护其在全球的影响统治力，并且 20 年代末美国通过航空改变并树立起了其在拉美国家中的“睦邻形象”。因此，在《大西洋宪章》公布后，美国资助西非的媒体报道美国陆军航空队中全员由非裔美国人组成的塔斯基克飞行中队的英勇事迹，宣传非洲在航空方面取得的成果可以视作“战后独立运动的前兆。”

当然也应注意的是，美国在对跨南大西洋航空战略运输的准备中也亦时常暴露出其霸权与帝国主义的一面。在 ADP 项目中，巴西政府明确表示了拥有新建设机场的所有权与管辖权，但在实际运营中泛美航空与美国军方未与巴西官方商讨直接管理机场。此外，美方也表示过战后会将 ADP 机场交给巴西，但战争还未结束时，美国的航空公司就垄断了机场的航班时刻，以及从美国南部飞往巴西东北部再飞往西非的航线。此外，在与英国就英国的商业航班是否能够在利比里亚机场起降加油的谈判中，美国甚至未让利比里亚参与其中，严重地忽略了利比里亚的国家主权诉求。其次，美国也忽视了利比里亚人民正常的客运需求，平民如果要乘机需要经过位于阿克拉美军总部的允许。因此，美国这种赤裸裸的霸权行为引发了利比里亚国内舆论的批评，其执政党报纸直接将凡士通公司、泛美航空形容为帝国主义的代言人，并与位于洪都拉斯的美国联合果品公司进行类比。

但不可否认的是，在盟国抗击轴心国最为艰难以及北大西洋盟国舰船损失最为严重的时刻，这条远离主要

战场的空中航线及时地将大量物资运往北非、苏联、中缅印各个战区的前线，有力地支援了伟大的反法西斯战争，为最终的胜利立下了不朽的功劳。

参考文献

- [1] John M. Curatola. Air Bridge to the Allies[J]. Army History, 2022, SPRING(123): 8, 9, 12, 14.
- [2] Jenifer Van Vleck. Empire of Air: Aviation and the American Ascendancy[M]. MA: Harvard University Press, 2013: 82-83, 84, 150.
- [3] Claude C. Erb. Nelson Rockefeller and United States-Latin American Relations 1940-1945[D]. Clark University, 1982: 16.
- [4] Eugene Staley, The Myth of the Continents[J]. Foreign Affairs, 1941, (19): 484-494.
- [5] Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1941, Volume III, VI[A]. Washington D. C.: United States Government Publishing Office, 1959, 1963: 492, 493, 495, 497, 499, 503, 504-505, 548, 508-509, 532, 534, 535-536, 537.
- [6] 韩毅. 试析拉美德国航空集团在拉美民航事业发育期的发展(1919-1934) [D]. 沈阳: 辽宁大学, 2015: 2.
- [7] Wragg David, The Royal Navy's War Against the Axis Powers, 1939-1945[M]. Barnsley: Pen & Sword Maritime Press, 2015: 315.
- [8] 戴博元. 二战时期德、美两国海军无限制潜艇战探析[J]. 军事史林, 2022(01): 72.
- [9] R. E. 舍伍德. 福建师范大学外语系编译室. 罗斯福与霍普金斯——二次大战时期白宫实录 下册[M]. 北京: 商务印书馆, 1980: 2.
- [10] [英] 温斯顿·邱吉尔. 第二次世界大战回忆录. 第四卷. 命运的关键[M]. 北京: 商务印书馆, 1975: 469.
- [11] PAAWUM[A]. : Box 132, Series II, Memoranda No. 52, November 16, 1940, Box 15, Series I, Box 259, Series I, January 14, 1942, Box 15, Series I, January 18, 1945, Box 25, Series II.
- [12] Carlos José Asumpção Pentead. The Brazilian Participation in World War II[D]. U.S. Army Command and General Staff College: 20, 23.
- [13] Basil Brewer. Lindbergh Omitted Something—When You Say ‘That’ —Smile[N]. Standard-Times Mercury, March 1, 1941.
- [14] Wesley Frank Craven and James Lea Cate. The Army Air Forces in World War II[M]. IL: University of Chicago Press, 1948: 351.
- [15] Reginald Cleveland, . Air Transport at War[M]. New York: Harper Press, 1946: 173.
- [16] 苏联科学院非洲研究所编. 上海五七干校译. 非洲史 1918-1967 下[M]. 上海: 上海新闻出版系统, 1984: 530.
- [17] Marilyn Bender and Selig Altschul. The Chosen Instrument: Pan Am, Juan Trippe, the Rise and Fall of an American Entrepreneur[M]. New York: Simon and Schuster Press, 1982: 348 - 350.
- [18] FDR, FDRPL. [A]: September 10, 1941, Box 5, OF 2 955.
- [19] NARA. [A]: March 17, 1942, CDF 882. 7962/70, RG 59.
- [20] Francis L. Loewenheim et al. Eds. Roosevelt and Churchill: Their Secret War Time Correspondence[M]. New York: Da Capo Press, 1975: 115.
- [21] Traveling by Air[N]. West African Pilot, October 17, 1942.
- [22] Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1942, Volume IV, V[A]. Washington D. C.: United States Government Publishing Office, 1962, 1963: 415-416, 649-650, 655.
- [23] Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1943, Volume IV, V[A]. Washington D. C.: United States Government Publishing Office, 1964, 1965: 645, 656, 708.