

壯志凌雲

抗日作戰憶往

· 王殿弼 ·

日本侵華的野心，早在民國二十年「九一八」事變以前即已暴露無遺，有識之士都預感到，大戰隨時都有爆發的可能。當時投考軍校是準備報效國家的最佳途徑。我於是在民國二十年六月一日進入陸軍官校九期受訓，二十三年五月一日畢業，隨即再轉入空軍官校五期學習飛行，於二十五年十月十二日畢業，調到新成立的空軍第四大隊二十三中隊任飛行員，當時所飛的飛機是霍克三型(Hawk-III)。

民國二十六年七月七日，大戰終於爆發。八月十三日日軍進攻上海，八月十四日日本的本更津轟炸機隊空襲杭州，經我空軍迎頭痛擊，創下六比零的紀錄。空軍第四大隊進駐南京，其主要任務為保衛首都。當時敵人使用的飛機為九五式、九六式和水上起降的戰鬥機，不論在性能上或數量上，都居於絕對優勢。但我們憑藉著一腔熱血和不惜一死的精神力量，是故飛機性能雖不如敵人，數量也少，尤其缺乏實戰經驗，卻無人畏懼。

九月十九日，敵機四十三架進襲南京。最初還以為是轟炸機，不料一經接觸，才發現全是九五式、九六式和水上戰鬥機。在混戰中都變成各自為戰，我正在追擊一架敵機時，發現後方也有一架敵機，當即俯衝脫離，再度升高後，又被兩架敵機夾擊，於是又俯衝脫離。然後爬升至一萬五千呎，突然發現我機一架正在被兩架敵機追擊中，當即沖向該兩架敵機，迫使其脫離而去。這是自開戰以來最大的一次空

戰，我方損失飛機十餘架，人員傷亡七、八員。當天下午二時許，又有三十多架敵機來襲，我空軍指揮官下達指示，若遇敵轟炸機則攻擊，若是敵戰鬥機則避戰。

我跟隨隊長毛瀛初起飛，在一萬四千呎與敵機群遭遇。毛隊長即尾隨其後準備攻擊，卻被一架敵水上戰鬥機咬住，我立即轉向該敵機，隊長則趁機俯衝脫離。該敵機亦隨其編隊機群而去，等我回頭尋找領隊機時，已無蹤影。

不久在浦口上空發現敵機一架，決心向其攻擊，遂加滿油門增加速度，不料敵機竟轉向東方揚長而去。正當我向四面八方搜索之際，突然發現後下方有九六式機三架迅速接近。九六式機的性能遠勝於我所飛的Hawk-III，以一對一尚難以取勝，以一對三則非輸不可。

所幸Hawk-III機頭重，俯衝加速極快，當即倒飛拉桿，垂直俯衝。因下降太快，耳膜受空氣壓力刺痛難忍，直到一千五百呎才拉起機頭並向西直飛，如此可增加敵機對油量的顧慮而不敢戀戰。然三架敵機一直尾隨在後，一架對我採取攻擊姿態，一架在上方支援，另一架巡邏警戒，這是當時敵空軍的標準戰術。

我當時唯一能做的就是往後方看，判斷敵機即將射擊時，猛拉猛轉，使其無法命中，然後繼續西飛，拖延時間，迫使其因油量不足而脫離返航。此法果然有用，在閃避了大約五次後，三架敵機終於向東飛走，而我的高度已消失殆盡，幾乎是擦著樹梢在飛，落地後因極度

勞累，竟無法走下飛機。後來，大家都認為我被三架敵機攻擊，竟能生還是一大奇蹟，其實，是我自己冷靜、沉著、機警、耐力和強烈的求生本能救了我自己。回想當時如果我不是向西脫離，那後果可就不堪想像。

自十九日的空戰以後，所剩飛機已經不多，二十日敵機再度來襲遂未應戰。二十一日啟程赴蘭州接收俄製「I-15」和「I-16」戰鬥機。我們二十三中隊接收「I-15」機九架，每人練習兩次起落後，遂於民國二十七年元月三十日經平涼飛西安，二月一日由西安飛樊城集訓。

二月十五日練習九機編隊，我是第一分隊的二號機，爬升至一千五百公尺左右，跟隨領隊機做了三次九十度急轉彎。當時碧空無雲，但我的風擋上卻突然有雨水似的東西出現，經檢查發現，原來竟是汽油。緊接著發動機周圍起火，迅速燃及機翼，料已無法挽救，遂決心跳傘。當我剛離開座艙時，油箱立即爆炸，著陸後檢查飛行衣和手套均被燒破。若跳傘前略作猶豫，就難逃與飛機同歸於盡的劫運了。

我因跳傘扭傷了頸部，未能於十七日隨部隊飛往漢口。等我於十八日下午到達漢口時，始知該日上午曾發生激烈空戰，敵九六式機被我擊落十一架，但我方亦陣亡五員；大隊長李桂丹、二十三中隊長呂基淳均壯烈殉職。

我們除擔任武漢三鎮的防空任務外，同時亦經常奉命支援地面部隊作戰。四月初某日由漢口起飛，在歸德加油掛彈後，直飛山東台兒莊，轟炸及掃射地面部隊。四月十日吃過早餐後，三、四兩個大隊的「I-15」機共十八架，攻擊聚莊城外的敵軍，由四千公尺俯衝投彈並掃射，因速度太大，拉升時發現發動機蒙皮破裂，且爆發不正常，速度減小，到達微山湖上空才恢復正常。到達歸德附近上空，正準備落地

加油，突然發現大批九五式與九六式敵機約三十餘架，由右側方飛來。我當即鳴槍示警，長機立即爬高，於五千公尺左右與敵機接觸，開始一場劇烈的空戰。

我的油量太少，因爬升時仰角太大，發動機曾一度停車下墜，經開車後再爬升，發現我機一架被敵九五式機一架咬住，情況危急。我當即尾隨其後，接近至最佳之射擊位置時，扣下扳機，眼看一團火網將其罩住，然後拖著一縷白煙墜落地面。當我再度拉升時，又發現一架九五式敵機在追擊我「1」機，我於是轉向該敵機，敵機發現我進入其後方即拉升脫離。適於此時，又發現一架「1」機，被一架九五式機追擊，我立即半滾俯衝下降尾隨其後，敵機見我已將其咬住，遂放棄對「1」的攻擊，企圖脫逃，以小轉彎向左急轉，我則緊緊跟住。距離極為接近，敵飛行員的頭部清晰可見。他始終以回頭望月的姿態向後看我。我本已占盡優勢，但始終無法獲得足夠的瞄準前置量，經幾次試射均未命中。高度由四千公尺減低至一千公尺以下，我的發動機又突然停車，等我重新開車後，敵機已趁機脫逃了。而我機不久又再度停車，迫降於田野中，腰部扭傷，幸無大礙。

後來得知，此次空戰，我方有三人跳傘，三人迫降。二十三中隊飛行員孫金鑒陣亡，三大隊亦有兩人陣亡。

回到漢口不久，四月二十五日突然奉命改飛Hawk-III機前往南昌，準備轟炸廣州外海的三灶島。因敵人防守甚密，在敵機重重攔截之下，必然是有去無回，故大家都抱必死的決心以赴，後因天氣不好而奉命取消。

四月二十九日為日本的天長節，敵戰鬥機數十架掩護轟炸機二十七架空襲武漢。四大隊

與蘇俄編組之飛行員同時起飛迎擊，發生極大規模的空戰，雙方均遭受重大損失。

五月三十一日，日機又大批來襲，我機已所剩無幾，而由蘇俄補充之飛機又不足抵作戰之損失。地面戰事迅速逆轉，四大隊乃進駐四川梁山，飛行員則前往哈密接收飛機。在蘭州西古城集訓後飛往四川。我們於民國二十八年一月十八日進駐重慶廣陽壩，擔負保衛戰時首都的任務。

五月三日敵轟炸機群空襲重慶，我機全部起飛迎戰，擊落敵機兩架，我方亦有傷亡。五月四日敵機再度來襲，我曾起飛應戰，因機場無夜航設備，被迫於黃昏前降落。五月十二日我曾一度與敵機遭遇，時已接近黃昏，我曾攻擊兩次，惜無戰果。

因「1」速度太慢，連攻擊敵轟炸機都非常吃力，故連續三次在重慶上空的空戰都未獲顯著的戰果，致使重慶市民不滿，誤以為空軍懼戰，不敢飛。因此，在那一段時間內，我駐廣陽壩的空軍人員，都避免前往重慶市區，但我們仍在研究有效的戰法。

在一次會議中，隊長鄭少愚說：「我提議與敵機相撞，同歸於盡，不論白晝或夜間，只要捕捉到機會，我願意第一個撞敵人的領隊飛機，各分隊長撞敵機的小隊長，各僚機撞敵人的僚機。」當時在極為沉重的氣氛中，一致發下誓言，通過此一決定。這在當時是一個只有我們知道的秘密，外界無任何人知道。擔任會議記錄的是鄭松亭，幾經搬遷，那份紀錄現在不知存於何處。

五月二十五日，碧空無雲，黃昏前接獲情報，敵機二十七架來襲。我隨鄒廣續起飛任二號機，梁添成任三號機，於重慶西南方上空發現敵機群，由東北方進入轟炸航路。我們一面

爬高，一面準備攻擊。我第一次進入攻擊時，因仰角太大而失速，撞入敵機群後下方火網中，僥倖未被擊中。我判斷敵機投彈後勢必轉彎向東返航，於是決心於其轉彎之際切入其內圈進行攻擊。

第一次射擊後，再度占位作第二次射擊，兩次射擊距離都非常近，脫離時幾乎撞及敵機。當敵機群改平機翼向東返航時，有兩架拖後，其中一架的機翼冒出火苗，隨即爆炸，飛機裂為三段。另一架則搖擺不定，看來受傷甚重。我當即轉向其後上方準備作第三次攻擊，不料又撞入其機群火網之中，左脅下發出一個響聲，心想可能是中彈了，萬一流血過多人會昏迷過去，而天已漆黑，如何降落？

於是一面檢查飛機，一面依據重慶市區街在燃燒的火光尋找白市驛機場，由北向南，安全降落。關車後爬出座艙，在機身的左前方發現一個小洞，那個方向正與我左脅下發出的響聲相吻合，但我自己卻尚未感覺有任何痛楚。離開機場時，左腿走路稍有困難，走到一間草屋內，發現鄒廣續和梁添成也在那裏，原來他兩人早已落地，我這才解開衣服，察看究竟，在腰皮帶上找到了一粒彈頭，一半已燃燒扭曲，我所穿的白襯衣已燒了一個大洞，再掀開內衣褲，露出左脅下腰部，立即出現一個約六、七公分大的傷口，血肉模糊，如一個破開的番石榴。我這才感到驚恐，倒在門板上。一位醫官趕來為我敷上雲南白藥。當夜即搭車直奔重慶，次日下午抵達達黃山空軍醫院。

從航委會來醫院慰問我的人口口得知，被我擊落的兩架敵機中，一架是日軍的一位上尉小隊長，該機殘骸已拆運至重慶展覽；另一架墜毀於重慶東南山區。

我在醫院住了一個月，又去療養所休息了

一個月。於七月一日調往五大隊二十七中隊任副隊長，駐防成都太平寺機場，時桂南戰爭吃緊，第四、五兩個大隊奉命前往湖南芷江集結，支援地面部隊作戰。七月二十三日到達，二十五日黃昏即有二十七架敵機來襲，大家緊急起飛，各自為戰。

我於爬高之際發現敵機群，實施一次對頭射擊後，再回頭追擊時天色已晚，由於對芷江地形尚未熟悉，於盤旋準備降落時，差一點與一架迎面而來的友機相撞。後來等其他飛機都降落後，才回場落地。因天已漆黑，看不清楚，不幸翻覆，嚴重受傷。經輾轉送入成都四聖祠醫院就醫，在那裏住了七個月之久，至二十九年八月一日再度調回四大隊二十三中隊任中隊長。

民國三十年，我們換裝I-15-3式機，起落架可收上，除速度較I-15稍快一點外，其他性能亦未見如何優越。當時我們駐地在雙流機場，而敵人的零式機已出現，我們飛機的性

能更相形見绌，但仗還是要打。

十月二十八日奉命攔截空襲重慶的敵機，大隊長是總領隊，我是副領隊，於重慶市郊區與二十七架敵機遭遇，於一次對頭攻擊後，因速度變慢，再度追擊時非但無效，我的飛機反而被擊傷停車。當時正在西南山區，高度太低，既無法前往機場，跳傘亦非所宜，遂決心迫降。

在海棠溪西南面山區中發現一條數千公尺長的直線公路，當即正對公路下降，快著地時才發現下面是一幢房子，本能的拉了一下，飛機便落在房子上，再衝入前面的房子，整個飛機被埋沒在磚瓦木材中。下意識解開保險帶，企圖脫離飛機，但人卻昏了過去。不知過了多久才被救了出來，昏迷中被送往黃山空軍醫院，經檢查是嚴重的腦震盪，後來又轉到成都空軍醫院療養了半年，再調十一大隊四十二中隊任中隊長。

自開戰以來，我已受傷三次，除鄭少愚大

隊長曾受傷五次外，再沒有比我更多的人。我對鄭大隊長最為敬佩，他雖然五次受傷，但並不氣餒，一直保持著堅強的戰鬥意志和旺盛的攻擊精神。我們常在一起討論纏鬥戰術，意氣相投，是我最喜歡與他一同聯手作戰。我們兩個都不怕死，不幸他卻先死了，令人懷念不已！

人的一生，似乎在冥冥之中確有一個安排，任你如何聰明絕頂，都不可能預知其結局。當年與敵人作戰時，每次升空都是準備以死相搏，何嘗想過要活多大歲數。然而，我居然在擊落三架敵機、三次迫降、一次跳傘、三次受傷後依然活著，不知是何緣故？

大概就是古人說的，這就是命！命者，生命中不可知的因素是也。是故，與其往那不可知的因素裏去鑽牛角尖，自尋煩惱，不如任其自然，該做什麼，就做什麼。就如當年我們參加空戰一樣，勇往直前，不計生死，如果命不該死，終歸會樂享天年的。

抗戰前後的軍旅生涯（下）

· 徐康良 ·

該基地龐大，受訓學員多至萬人，每週有一次分列式，我亦曾輪到擔任分列式的校閱官。當時我見到如此龐大的空軍訓練基地，加以整齊嚴格的訓練方式，覺得對日本的戰爭必可獲勝，因為以我國落後的裝備及草率的人員訓練，尚可以單獨擋住日本四、五年，如今有資源及人員如此豐盛之美國為盟友，焉有不勝之理！

我空軍人員在Santa Ana受入伍訓練三個月，同時補習英語會話，由隨行之翻譯官及美國士官任教。受訓結束至一九四四年春未開始分組專業訓練，當時飛行人員訓練在美國的Advance Flying School，位於Douglas Arizona，領航員在St. Marcos, Texas的領航學校受訓，轟炸人員在Albuquerque, New Mexico的飛行轟炸學校受訓，通訊人員在St. Louis, Illinois，

機械人員在Mississippi，射擊人員在Kingmen, Arizona之射擊學校。我因為是總領隊，曾到各地視察受訓人員。

我政府原向美國提出的受訓人員名單中，沒有總領隊及副總領隊，我即向上級申請同訓，經華盛頓批准後，參加第一批飛行人員的訓練。

當時第一批二十人已經開訓兩個月，我因為遲來，美空軍派了一位專門教官姓Dye來教我，日夜趕訓，於一個月內飛滿七十餘小時，通過了嚴格的甄訓，且由美空軍特別發給我畢業證書。

我記得訓練之初，第一次進入Briefing Room（簡報室）時，室內有很多中國學員對

我立正致敬，發現這是另一批來美受訓原官校十六期的畢業學生，也正是在Lahore任班主任時帶的學生，可謂巧合。我即告訴他們現在我在這裡也是學員，不必再對我立正了。

第一批受訓的飛行人員二十人，有十六人合格，連我一起為十七人。訓練中遭淘汰或停飛者即先行送返回國。其他幾批飛行人員亦陸續於兩、三個月內接受訓練，飛行訓練結束以後，即進入B-24型機的過渡訓練(Transition Training)。我記得我第一次飛B-24時即是夜間憑儀器的飛行，很快就能習慣，教官說我夜間儀器飛行好過白日的視覺飛行。

在這一段訓練時期，我接到命令晉升空軍上校，當時的階級甚至高過訓練學校的美國校長卡特中校。全部人員的飛行及其他分科專業訓練均於一九四四年十二月結束。各組人員結訓時，我航委會副主任主持美國辦事處之毛邦初將軍親自蒞臨觀禮。毛將軍在華府交遊甚廣，活動力強，與很多美國政要熟識，與當時TWA的老闆Howard Hughes更是常常一同狩獵的熟友。

各科訓練雖已於一九四四年十二月全部結束，但因當時美國的B-29超級堡壘重轟炸機進駐中國後方各機場基地，一切優先補給。我們若於當時即接收B-24機群回中國，將無法供應。於是決定暫時繼續留在美國，接受重疊的機上作戰訓練(Air Crew Combat Training)，地點在Pueblo, Colorado。十一月十二日晚間我與其他四位同僚開車從Colorado Spring返回Pueblo基地的途中遭遇車禍，我及徐應鵬受重傷，我的頭骨在右眼上角裂開了約一寸半長的裂縫，但當時仍神智清楚，實也奇怪，遵醫囑在基地醫院長期療養，歷時三個月之久。

一九四五年五月出院以後，我率領接

收B-14的全部留美人員，奉命至長島(Long Island)某基地集中等候運返中國。當時美國租借法規定，移交的飛機必須由美國空軍人員輸送回中國，而我等訓練完畢的人員必須搭船或另乘運輸機離境。五月十三日我等全部人員分搭三十架B-24回國，我先輾轉回國報到，視察成都營房等各種設備。因為一時準備不足，B-24機群及人員暫留印度的Karachi待命，我亦暫住Karachi。八月初旬我奉命回國接任空軍第三路司令，故先離開Karachi，而B-24機群編成第八大隊，由洪養孚任大隊長，駐防成都，勝利後遷上海大場機場。

我於八月十四日回抵成都接空軍第三路司令之任，次日日本投降之消息傳出，萬眾騰歡，經歷了艱苦的八年，終於取得最後勝利。回憶我空軍在抗戰期間之貢獻，在國力薄弱、工業無基礎的情況下，亦盡了很大的努力，總算取得勝利。至於外國的援助，初為蘇俄，後為美國。早在抗戰以前我空軍航校即聘有一批美國教官，幫助飛行訓練，我空軍飛機亦多半購自美國。

美國總顧問原為裘偉德(John Jouett)，後為退休中校陳納德。陳氏很得蔣夫人賞識，抗戰初期曾參與對我空軍之指揮，後仍留官校任教官。珍珠港事變以前，美國曾運一批P-40飛機至仰光，擬交予我空軍使用。我空軍派飛行員前往接機，在仰光試飛時，或許因受炎熱氣候影響，覺得該機操作性不佳，不願接受。陳納德得知消息後，即邀約一批美國失業飛行員，成立志願隊，說服我當局接收該一批P-40，幫助我國抗敵。我空軍亦派人員支援美國志願隊（記得傅瑞瑗及石隱即曾擔任此類工作），志願隊初出任務時，即曾擊下零式機，建立聲譽。

美志願隊原以昆明為基地，太平洋戰爭爆發後，美國派第十航空隊駐印度，以原駐華空軍武官Clayton L. Bissell為司令(Bissell很快由上校升准將而少將)，而在華之志願隊改編為第十航空隊一支隊。後來因為蔣夫人大力支持及戰事的需要，擴充成立第十四航空隊駐華，任陳納德為司令，且升少將。該隊隊員以飛虎為標誌，故又稱飛虎隊(Flying Tigers)，派駐後方及華南各基地，飛機種類由P-40進而換裝為P-51。後來又與部份中國空軍成立中美混合聯隊，主要是一指揮機構，有時我空軍之驅逐及轟炸單位受其指揮。聯隊長初為蔣翼輔，後為徐煥昇。

太平洋戰爭發生後美國的軍援陸續到達，飛機的補給機種主要是P-40、P-51驅逐機及B-25轟炸機。美國的物資援助比較可靠，源源供應，不似抗戰前期俄援之時斷時續，時冷時熱。我空軍為了取得密切聯繫，派航委會副主任委員毛邦初長期駐華盛頓，主持中國空軍辦事處。

抗日戰爭勝利我回國之時，經過了幾年的美國軍援及人員的訓練與充實，我空軍的實力達到前所未有的強大。當時第二、四、五、十一、十四大隊為戰鬥大隊，所用機種多為P-47及P-51，每大隊編制上有七十五架飛機，實際上為五十架左右，其使用妥善率為百分之七十五，即三十五至四十架飛機；第一大隊改為運輸大隊，用C-46；第二大隊仍為輕轟炸，用B-25。第八大隊即原由我從美國帶回之重轟炸機三十架B-24編成。第十大隊為空運大隊，多用C-46及C-47，後又成立第二十大隊亦為運輸大隊。第十二中隊為偵察，照相中隊。一九四五年夏秋我空軍作戰用飛機約四百架，加上教練機等，全數接近五百架。