

抗戰前後的軍旅生涯（上）

· 徐康良 ·

戰前中國空軍的建軍

民廿二年至廿六年間中國空軍實力逐漸充實，飛機數目漸有增加，但機種很雜，大小各式均有。第一、第二隊為輕轟炸隊，改用諾斯羅普(Northrop)廠製造之輕轟炸機，第三至第五隊為驅逐隊，用霍克三式機(Hawk III)為主。至民廿五年秋冬時擴建為九個大隊，原六個隊成為六個大隊，每大隊有兩個至三個中隊（轟炸大隊有兩個中隊，驅逐大隊有三個中隊）。第七、第八為重轟炸大隊及運輸大隊，所用機種為德製亨克爾(Henkel)及義大利製之卡羅尼式機。第九大隊為攻擊大隊，所用機種為許來克(Sukhoi)機。此外另有少數義大利等國製的機種，如Hs-123，戰鬥機等等。

民廿二年我派至第一隊任飛行員，是年底升任分隊長，曾被指出任務多次，座機亦屢次受創。

廿四年升任新成立之第十一隊副隊長，廿五年調升第二隊隊長，是年秋擴建大隊，我隊新編為第一大隊，我仍任第二中隊中隊長。

廿三年春任分隊長時，被派率機三架赴徐州，協助山東省主席韓復榘追剿土匪劉桂堂，斃匪無數，我機尾部被擊中，有似蜂窩，駐徐州約一月後任務完成返南昌基地，接受由義大利顧問指導的空勤訓練。當時有一批義大利費亞特輕轟炸機抵達，空軍第一、二隊集中訓練接收此機。

八月間我一人駕可塞機派駐福州，受省府主席指揮，偵察福建省內土共活動情形。九月

一日出任務返回時天氣奇壞，厚雲覆蓋，已臨黃昏，看不見地面，飛機在天空環繞，油量將盡，正擬叫後座偵察員關廷祥跳傘之時，忽見一雲洞，下面恰是福州城燈光，立刻穿雲洞下降，在機場落地滑行後油即用盡，可謂吉人天相。

是年秋返防南昌，時第一隊已有四個分隊，改為新編制時，只有三個分隊，須減少一位分隊長。當時以任期論，先我出任分隊長者有同期同學黃正裕、張之珍，後我出任分隊長者有東北留法國航校出身之王常立。我要求隊長將我改為附員留隊，俾使王常立分隊長留任。但命令發表後仍留我為分隊長，王調為附員。後來抗戰發生，王常立調升第四大隊任隊附，迨高志航大隊長及王天祥副大隊長相繼殉國以後，王繼任四大隊長，某次出任任務負重傷，療養多年始癒。

來臺以後我任空軍訓練司令時，王仍為中校附員，經我推薦派任花蓮防空學校總務處長，升空軍上校，此是後話。

同年秋接用新機諾斯羅普輕轟炸機，曾短期派往重慶配合追剿長征之共軍，但因是國防新機，作戰轟炸任務少。有一次我被派偵察任務飛至川貴交界之綦江縣附近，山高雲深，飛機折回時高度約一萬呎僅掠樹梢而過，可謂險極。後座偵察員楊鴻鼎同學，五十年後，我與楊在臺相見時，大家都感餘悸，嘆息不已！

廿三年的義大利教官由准將階的軍官名羅第(Dotti)者率領，幫助訓練我空軍。當時學員

多由陸軍官校學生中招考而來（多為軍校九期至十一期學生），因為編班的时间略早於寬橋航校的第五期，故稱為五期甲班，在南昌接受義大利教官的訓練。義國教官訓練方式與航校美國教官很不一樣，不採用淘汰制，每一學員均繼續訓練至結束，其訓練的實效不如航校，而義國教官亦覺得中國空軍素質太差，故航校五期的畢業生很不願被稱為五期乙班，因為他們接受的是航校正規的訓練，淘汰率高，而且畢業的時間在甲班之前。甲班的訓練直至民廿五年始與第六期甲班同時畢業，當時我任第二隊隊長，有不少五、六期甲班畢業生派來隊上見習，由部隊上繼續施予作戰飛機之訓練。

廿四年我升新成立之第十一隊副隊長（隊長黃正裕），與第十二隊（隊長安家駒、副隊長沈延世）同駐防南昌。隊員多由航校第三、四、五期畢業生充任，常常由我帶飛隊員。當時飛機並無雙座駕駛桿之設備，我在飛機後座只是起些心理上的鎮靜作用，這種不安全的訓練，只有我奉命惟謹，並無第二人如此指揮，如此服從。

抗戰前幾年歐洲義大利及德國軍國主義興起，法西斯之風亦吹至中國，於是有藍衣社（復興社或力行社）之組織，民廿二年時空軍軍官有不少已秘密參加藍衣社組織，我同學中如狄志揚、胡偉克、張之珍、鄧志堅、黃正裕等均在內。記得是年我在福州因閩變不得脫身之時，曾見到街上有「打倒藍衣社」的標語，我問與我同被監視之黃正裕「什麼是藍衣社」，他即斥我不要多說，事後才知他加入藍衣社。後來駐在南昌時，有不少同學隊友亦已加入，有時談論問題亦半公開，並不十分保密。後來同學鄧志堅推薦我加入，我對此事並不熱衷，因為一向比較傾向民主、自由，不喜歡極權的

法西斯，即問加入藍衣社究有何作用，因我早於民十五年三月在浙江富陽高小當教員時，已由校中同事兩人介紹加入國民黨為黨員，如今又何必再加入宗旨不明的組織。鄧答以加入此組織可以成為核心小組，對將來事業有幫助。我總覺得爲了想升官而加入此組織，實無意義；另一同學張之珍反對吸收我入社，認爲我的思想及政治觀方面與他們不符合，所以我始終未曾參加過藍衣社。

廿五年秋末，我已升任第一大隊第二中隊長，當時因偽蒙軍事件發生，第一大隊與第四、第九大隊均奉派至洛陽、西安。事件解決以後仍留駐洛陽，至是年十二月西安事變發生當日，中央第十三軍萬耀煌部在陝西咸陽，我奉派偵察西安、咸陽、臨潼一帶情況，投通訊袋予第十三軍軍部。後中央部隊與陝軍楊虎城部在渭南縣發生衝突，我隊飛機奉命支援中央軍。數月以後，第一大隊全部飛機移交第二大隊，而本大隊等待接收新購之美機，但不久抗戰爆發，形勢突變。

抗戰發生與我空軍之應變

七七事變後不久，全面抗戰爆發，日本帝國主義以其絕對優勢的兵力大舉入侵，欲鯨吞我國。

中國空軍草創成軍，力量薄弱，又無工業基礎，自外國購得之各種飛機數目既少，性能上又遠不如日機；各種人員之訓練亦不足，真是有如以卵擊石。但是我空軍抱澤奮勇迎敵，在艱苦卓絕的情況下，很多優秀人員均爲國犧牲，如今回憶，猶歷歷在目，仍覺痛心。

抗戰發生之初，西方列強均採中立，我國孤立抗敵。幸而蘇聯以其戰略上的需要，助我而抵制日本，除供給相當數目的飛機外，亦派「航空志願隊」來華，與我並肩作戰，歷時年

餘。但是俄援受到地理的限制，須經中亞、新疆、甘肅、陝西、河南，數千里路程，耗時很久，實際上到民廿六年底廿七年初時，飛機及人員，物資始陸續到達。當時多由俄國飛行員將飛機飛至蘭州，途中亦有不少損失。在蘭州由我國空軍人員接收，經過簡單飛行訓練，再將飛機東飛經西安至漢口、南昌一帶備戰。

蘇聯之空軍志願隊派遣來華參加作戰之人數不少，約多過我空軍飛行人員一、二倍，飛機均由其自行帶來，因爲口徑及裝備之不同，彈藥亦多半由蘇聯運來。我國運輸工具缺乏，由蘇聯供給運輸卡車隊，移交中國陸軍部門使用。

俄志願隊人員在華全由勵志社招待，居住生活均與我空軍人員分開，只有在出任務時，臨時與中國空軍人員混合編隊，往往由俄國人員任長機。當時輕轟炸機隊之首席俄國指揮官的中文名叫馬慶，不知其俄文名爲何。他對於航空及機械方面的知識相當豐富，遠勝過我空軍一般部隊長的素質。此指揮官在華停留約半年後返回俄國。

勵志社爲了招待俄方人員之實際需要，曾招到大批通曉俄語的翻譯人員服務。我大隊中擔任翻譯之軍官爲王世鐸。王爲東北人，略諳俄語，曾隨一代表團至俄國接受短期訓練，回國後即分派至一大隊第二中隊爲附員。我空軍與俄國志願隊並肩作戰歷時約年餘（民廿七、廿八年），俄國飛行員人數多過我國，其出任任務架次亦多過我方，亦有不少人在我國陣亡。當時俄機種類約有四五種，戰鬥機爲I-5及I-16；轟炸機爲DB，後有DB-3；運輸機爲大型四發動機之伊留申式（Ilyushin）。

中國很多機場均緊急擴充備用。俄空軍人員除作戰陣亡者外，往往因地形、技術、機場

設備等因素，在運輸飛行中失事者亦不少，在合作作戰的一段時間內，俄方傷亡人數多過於我空軍。俄國人員受到嚴格管理，一切保密，與我方人員甚少接觸。

抗戰前期空戰有時很激烈，但日本常佔優勢，主要是因其飛機性能優越，尤其以攻擊戰鬥機零式機（Zero）爲最著名，此機航程遠，動作靈活，有「空中霸王」之稱。零式以前有九六式，轟炸機則多由臺灣爲基地之日本海軍陸上飛機爲主。不但我國空軍原有的飛機性能不及，俄國飛機亦不如，因此空戰時日本飛機屢佔上風。

抗戰發生時我在第一大隊任中隊長，當時大隊的飛機全部移交第二大隊，而第二大隊駐防安徽廣德，抗戰初期出任務次數多，傷亡亦大。我第一大隊後奉派至西北接收俄機DB，常往返蘭州、西安、漢口、南昌一線。廿七年初新機陸續到達，始參加作戰，基地在漢口及南昌。

我空軍當時主要任務，戰鬥機隊爲：一、掩護我方重要軍事基地；二、迎擊來攻之日本長距離轟炸機。

至於我輕轟炸機之主要任務爲破壞日本空軍之前進基地，通常趁日機大舉出擊之時前去偷襲。此一任務往往不能達到預期效果，一則因爲我方飛機數目太少，再則指揮不夠靈活之故。轟炸隊其他任務包括轟炸在長江航行之小型日本軍艦。

記得在春末夏初駐南昌基地時，發生一件令我很惋惜的事情。當時我一、二中隊的飛機幾乎全部維修，僅第一隊有一架可用。某日黃昏大隊長龔穎澄到我的寢室，告訴我上級命令派一飛機於夜間到日本佔領之下的南京去投通訊袋，他欲派第一隊隊長李賜禎執行此任務，

於晚十時起飛。我考慮此情況後，即告訴他此一任務有幾種困難：第一，我機無夜間飛行之設備；第二，我機油量僅夠四小時，由南昌至南京在白晝直線飛行即需兩小時，故油量極為緊迫。因而我建議改為後半夜起飛，抵南京履行任務後天即黎明，回程可向仍在我軍控制之安慶機場降落加油。我要冀將此建議向指揮官張廷孟陳述。當時因已晚，我即就寢。次晨龔穎澄再找我房，嘆息李隊長出任務未回，飛機很可能油盡撞毀。我即問何時起飛？遲了兩小時，半夜十二時起飛。我說十二時與十時有何區別？心中懊悔未親去見指揮官張廷孟詳細解釋，不然李中隊長不致無謂犧牲。

第一大隊從廿七年春開始，出任務頻繁，常常與俄志願人員混合出擊，由俄軍官為長機。我中隊隊員高威廉（航校五期畢業）在作空中疏散時，為日機擊落而首先殉國。隊員王景常、萬承烈出任務時座機被擊，跳傘而受傷。傷勢一癒立即返隊參加任務，報國之勇氣可佩。是年夏派駐漢口時，我軍與日寇為爭奪馬當要塞激烈戰爭時，我大隊出任務頻繁，犧牲亦大。我隊上隊員劉若谷曾在我座機任偵炸員，隨我出任務多次，隨後自己飛行出任務時即陣亡。

廿七年七月十七日，上級頒發給出任務次數最多之轟炸隊員十二人，每人得K金懷錶一隻，為特殊榮譽。我排名第一，後為衣復恩及王世鐸：第十二名為劉若穀，但他未領到此懷錶時已犧牲。頒獎品之當日，我曾兩次出任務，第二次任務跟隨一俄志願軍官往炸安慶機場（已為日佔據）及長江上日艦，任務完畢回航時為日機追擊，俄人飛機被擊中而被迫降落，我飛返漢口後即告知上級此情況。俄軍官幸而得救，以後輾轉回到漢口。

漢口的任務完畢後，我即升任第二大隊副大隊長，派駐南昌，大隊長孫桐崗一個月以後調職，由我升任大隊長。過後不久，第二大隊派赴蘭州接收部份S俄轟炸機，轉駐四川成都，訓練隊員。

廿七年冬，中央派軍訓部長白崇禧到成都校閱，我駐成都空軍轟炸及驅逐機隊均應編隊作分列式飛過，接受校閱。當時準備轟炸機出九架編隊，一大隊六架，二大隊三架，由一大隊的徐卓元中隊長領隊。在練習時隊形不佳，改為六架編隊，但是校閱時不成隊形，變作每機串越而過，甚為難堪。幸好驅逐隊二十七架飛機由董明德領隊飛過時隊形整齊，白部長對我空軍亦未苛責。

我自畢業以來一直在作戰部隊服務，由飛行員升至大隊長，出任務不計其數。抗戰初期任部隊長時尤為辛勞，每日清晨必將隊員叫醒起床，整日在機場及營房待命，常感睡眠不足。我當時年輕，體格素健，尚能應付。至民廿八年初奉命調為空軍官校高級班轟炸組組長兼學生隊長，在調差時有人問空軍指揮官毛邦初為何調我至官校服務，毛答我空軍少有部隊長如此辛勞，以身作則，歷次冒險參加作戰任務，置生死於度外，我空軍總也應該留下些種籽。

毛是一番好意，其實作官校轟炸組組長飛行時數不會比部隊中少，亦同樣辛苦。以我在抗戰時期服務經驗，覺得毛邦初及張廷孟兩指揮官均能體卹部下，愛護袍澤，是難得的好長官。以後空軍中對兩位均攻擊、詆毀甚烈，我始終不以為然。

空軍官校早已遷至昆明，據聞在遷校之時，甚得雲南省主席龍雲之合作與支持。我任轟炸組長時的學生是官校第九期，當時教育長初

為周至柔，後為張有毅。因為我兼任學生隊長，覺得責任上應該認識學生，於是在兩、三個月以內，將第九期一百三十多位學生的姓名、籍貫等完全記熟，我記憶力素佳，當亦有助。到了第九期學生畢業以後，我辭去學生隊長兼職，由胡偉克繼任。

在轟炸組為時約一年，迨官校第十期學生畢業時，我被調至航空委員會而離開昆明。記得任轟炸組長時，有一架雙座S型機交來作教練用，由我帶飛，當時教官中以熊恩德之飛行技術最出色。

民廿九年初奉調成都航空委員會訓練監部教育處副處長（時處長為南苑航校第三期畢業之王立序，資格很老），不及一月又調回官校任初級班主任，駐於雲南西部祥雲縣之雲南驛，受訓的學生為官校第十三期。當時因抗戰有年，通貨膨脹，軍公教人員之生活愈形困難，我空軍中尤以地勤修護人員為甚。於是工作情緒低落，飛機維護不佳，清晨開始飛行訓練時往往飛機不能準備就緒。我甚為擔心，但又無力改善人員的物質生活，只能動之以情理，強記機械人員之姓名，每日清晨親往散居於農家之維修士官，直呼其名，使其不得不起身上班，如此方法能略收效果。

是年十二月初清晨發生一件怪事，我走過營房時，突然一面國旗掉落在我前面，心中為之一怔，似感不祥之兆。果然十二月十二日中午學生飛行訓練剛結束，飛機排列停靠於機場之時，日機大批來襲。我方時間上來不及將飛機按疏散計畫散開，日機攻擊之下毀損了十五、六架教練機。我是班主任，理應負起責任，與官校教育長張有毅同奉召到重慶軍法執行總監部報到，接受調查。調查結果提交軍法審判，我立刻受到監禁，張有毅則因有人事關係，

保出在外候審。

當時審判官中空軍所派恰為第一路司令毛邦初，毛解說此一事故與班主任無關，因為在訓練期間，事實上不能將教練機每次疏散。在毛堅持之下，我被宣告無罪，坐了四十五日軍中監房後被釋，且升為中校，調成都空軍軍士飛行學校任教育處長，亦可說是因禍得福，時為三十年春。張有谷調為成都第三路司令，官校教育長則由王叔銘接任。我於是與張有谷、石邦藩三人同車由重慶到成都赴任。

是年六月廿二日（即希特勒下令攻蘇聯之曰），日機大舉襲成都，當時我空軍大部分飛機集中在成都附近，因為我機性能遠比不上日本，又飛機之補充困難，上級為了保全實力，採取疏散，命令各部隊及訓練單位實行「空中疏散」，即敵機來以前飛走，以避免遭遇。

實際上空中疏散之方法缺點很大：第一，當時沒有空中聯絡之裝備，空中疏散時指揮困難；第二，我機油量不夠，航程較短，日機利用其優點，往往盤旋不去或追擊我機。空中疏散之機群很容易出事，不是被日機擊落，就是油盡墜毀。

我方自戰爭開始即對日本之軍事情報不足，如對零式機之性能不明，無法研究出空戰時對付的辦法，空戰中經常受挫。其實到太平洋戰爭初期，美國飛機之性能亦不如零式機，直至P-40出籠後，研究出「一擊即逃」(hit-and-run)的戰術對付零式機，才逐漸挽回空中弱勢，佔據上風。

當日機來襲時，我空軍一個大隊飛機奉命向天水方向空中疏散，結果大禍臨頭：因為聯絡不佳，在一無防備的情況下遭遇到居高臨下的日本零式機，結果慘遭全軍覆沒。時任三路司令之張有穀再度送監受審，幾有性命之憂，

據聞後得白崇禧緩頰，始得釋放。我軍士學校中級科之美式訓練機亦奉命飛空疏散，本擬在成都西南之邛崃機場降落加油，但日機盤旋未去，我感覺事態嚴重，用電話與副處長毛瀛初商量，毛建議即電邛崃站站长鋪紅「字」警告飛機勿下降，後來機群飛往雅安機場加油以後歸來。我在地面一時不知機群何往，甚感緊張，幸而後來機群全部安然歸來。得此一經驗以後，我覺得不能再實行空中疏散，因為人、機之危險陸地太大。於是向上級力爭，改採地面疏散，終得上級允准辦理。此一改變很可能減少了不少飛行員的生命犧牲。

抗戰之前四年我國獨抗強敵，最為艱苦，我空軍自不例外。幸而在戰前之兩、三年內政府已做了些備戰的工作，汽油及彈藥已分散儲存，故在戰爭最困難之民廿九、三十年仍有相當油量備用，在運輸交通甚為落後之情況下，已屬難得。

我空軍最感缺乏的是性能優良的飛機，可以與日本一拚上下，然而當時因機種性能相差懸殊，飛行員技術無論如何好，仍處於挨打的劣勢。即在如此窘困的情況下，我空軍袍澤中可歌可泣之事亦不少。如原曾任第二大隊我的副大隊長之同期同學金雯即是一例，他後來曾兩度任大隊長，在第二次赴任時，即將家小送回家鄉（浙江溫州），有不成成功便成仁之決心，果然在出任務回程中遇難殉國，當時其家屬尚未抵達家鄉。

抗戰初起，我空軍之指揮不明確，常常不能發揮作用。雖成立指揮部，由周至柔及毛邦初擔任正副指揮官，但當局相信美國人，在蔣夫人的力薦下，指揮多由時任官校顧問之陳納德中校(Claude C. Chennault)代行。陳納德為美國退休中校，本人並不具有豐富的空軍指揮經

驗，同時亦缺乏有才幹者之輔佐，指揮作戰並不得當，造成一些優秀人員無謂犧牲，令人惋惜。空軍中自然亦不乏膽小者，往往設法怠飛、停飛，希能改派地面工作，以苟全性命。

三十年夏，張有穀免職後，由楊鶴霄繼任第三路司令，七月間我奉調繼楊為轟炸訓練總隊長（當時副總隊長為孫仲華，總隊附是徐煥昇），總隊設於成都，隸屬空軍指揮部。同時亦成立驅逐總隊，總隊長由士校教育長劉炯光兼任，副總隊長是毛瀛初。兩個總隊名稱雖好，但無實權，有同空設。我一向忙碌慣了，在此任總覺無所事事，頗感無聊，幸而半年後即調任重慶的空軍第一路司令部副司令兼參謀長（我繼當時殉職之同期同學丁炎，司令為劉牧群）。

不久珍珠港事件發生，太平洋戰爭爆發，我國成為同盟國成員之一，與英、美、蘇並肩作戰，不再孤立抗敵。我則再度調回官校任初級班主任，奉命將初級班遷往印度的Lane接受美國新機訓練，至卅二年春遷移完畢，在Lane的宿舍及其他設備等已大致就緒，卅二年初正式開訓。

官校第十六期生之第一班在我當班主任時訓練完畢，當時的教官多是官校十二、三期畢業，曾赴美接受短期飛行訓練歸國者。我在Lane僅住了三個多月就奉命回成都，抵成都時為卅二年五月，始知我已任命為總領隊，將率領大批空軍人員赴美接受長期訓練，以接收美國援助的B-24型重轟炸機群。

卅二年五月空軍從各部隊及機關中挑選了約三百名軍官，軍士，集中成都，分四批赴美接受飛行、通訊、領航、機械、轟炸、射擊等專業訓練。我被任命為總領隊，副總領隊兩人為洪養孚及王世鐸。（未完待續）