

「我的回憶」讀後感

· 葉文欽 ·

引言

「衣復恩」將軍的大名，筆者畢業分發到桃園大園機場（第五聯隊）後，就曾聽到老同志提起。因為當時黑貓中隊這個對大陸出任務的特殊單位與他有十分密切的關係。九十九年八月底，曾在第三十四中隊及早期的華航服務過的王振中學長寄給我一部與黑貓中隊有關的紀錄片；去（民國一百）年有機會去大陸，在北京購得「擊落C-130飛機密聞」、泉州安溪購得「臺海上空的對決往事」等書籍，相互對比之後，對過往兩岸空軍間對抗有更深入的認識，在此期間曾任空軍情報署署長的衣復恩將軍扮演了很重要的角色。

去年報上分別介紹兩位早年在財經（任顯群）、軍事（衣復恩）方面影響過臺灣的人物傳記介紹，因事關我國空軍歷史，想深入瞭解衣將軍的生平，經四處尋訪，才在「立青文教基金會」購得「我的回憶」及「臺灣天空的祕密」兩冊書。

建立接掌空運隊

人類真正以動力使載具升空，是一九〇三年十二月十七日，由萊特兄弟首先達成，從此人類由陸、海，進入空中的三度空間運動。直到第一次（一九一四至一九一八年）世界大戰的爆發，空戰改變了戰爭的型態，從此戰場和戰線再也沒有前、後方之分，「無空防即無國防」成爲一句至理名言。國民革命軍北伐成功之後，國民政府定都南京，我國在建軍過程就朝「獨立的空軍」方向規劃，民國十八年由南

京中央軍校選拔五、六期學生成立「航空訓練班」，這一批學生後來被迫認爲成立於杭州笕橋「中央航空學校」第一期的畢業生，其中有擔任過空軍總司令、參謀總長的王叔銘將軍，策劃空軍全部軍力轉進臺灣的劉國運……等等，而在笕橋首次招收的畢業學生就成爲第二期。衣復恩是民國二十五年一月二十日畢業於中央航校（抗戰內遷改稱「空軍軍官學校」）第五期，專攻「轟炸」。

當時「九一八事變」，日本進佔東北，中日關係非常緊張，但在「攘外必先安內」的政策下，經過五次井崗山的圍剿，共產黨只好竄逃轉進陝北延安，但民國二十五年十二月十二日發生的「西安事變」，的確改變近代中國的歷史。當時衣復恩被派往洛陽，主要對西安和隴海鐵路進行空中偵察。抗戰爆發後，直到民國二十九年年底，空軍所接收的蘇聯轟炸機，最後只剩下衣復恩駕駛的尙堪用，但也必須送廠維修。此時，周至柔將軍指派他「去中國航空公司把那架大達機接回來」。大達機就是DCC-3的空運機，它的來歷有一段曲折過程，因當時我空軍無人可駕駛及維護，於是將此機借給中航使用。衣復恩到重慶珊瑚壩機場，由陳文寬機長（後來復興航空的創辦人）帶飛，順利將這架運輸機飛回來，但不幸民國三十年八月十一日清晨，這架珍貴的飛機因未及疏散，在成都鳳凰山機場被日機空襲而全毀。但也因這接機的機緣，衣復恩從轟炸改飛運輸，從此影響他往後二十多年的命運。

在大達機被毀之後，抗戰雖尚在進行，但衣復恩被派往華府空軍組工作。不久爆發「珍珠港事變」，中美同盟關係確立，美國對華的軍援就此公開化和積極化。爲了長途飛行的安全，必須加強「儀器飛行及天文領航」的訓練，所以他分別前往伊利諾州辛紐特基地接受林克模擬機的儀器飛行、邁阿密美軍航行學校學習海上天文領航飛行。當他發現美國將提供三十架C-47(DC-3)運輸機支援中國戰場，但不是直接交給中國空軍，而是由中國航空公司（美國人掌控）接收。衣復恩認爲自己有操控這飛機的能力，希望能爲空軍爭取一架，由他自行飛回國。這構想獲得我方沈德夔將軍和美軍空運司令部喬治司令的支持，不但批准從中調撥一架飛機，還安排全套的訓練課程。民國三十一年十二月十日清晨，美軍特調派一組機組人員支援這次任務，由衣復恩駕駛這架C-47運輸機飛離美國，經加勒比海、南美巴西、大西洋、非洲大陸、印度、飛越駝峰，於十二月二十四日飛抵昆明巫家壩機場，加好油後立即起飛，於當天下午飛回成都，完成這趟接機返國的任務，整個航程共花了九十九個小時。民國三十二年一月二十九日，蔣委員長在重慶官邸接見衣復恩，並將他駕回的C-47命名爲「大西洋號」。同時，航空委員會周至柔主任，推薦他擔任委員長座機機長，任此職長達十年之久（一九四三至一九五二年）。

自抗戰開始，由於我空軍飛機數量有限，很快地，驅逐（戰鬥）、轟炸機都因戰損而損失慘重，我國飛行員也派往印度、美國受訓。自衣復恩飛回那架全軍獨一無二的C-47之後，任務實在繁重，航委會就向美國爭取同型運輸機，由衣復恩擔任培訓教官；同年，在成都太平寺機場成立空軍空運部隊，由航校二期王

漢勛出任隊長，衣復恩擔任副隊長。民國三十三年八月七日，王漢勛隊長不幸撞山殉職，由衣復恩接掌空運隊。除不斷增加的C-47，戰後又從美國購進C-46，空運隊擴編為空運大隊，大隊部設在南京明故宮機場，下轄專機組（後稱專機中隊）及一〇一、一〇二、一〇三、一〇四等四個中隊，隨C-46大量來華，空軍後來有第十及第二十兩個空運大隊，衣復恩從民國二十九年接收大達機(DC-3)，到民國四十年交棒，空軍的運輸機群(C-46、C-47、C-54……等)達兩百架。

我國空運機隊成立於抗戰末期，真正發揮功能是國共內戰及撤退來臺。抗戰勝利後，共軍林彪部隊進入東北並發展成百萬之眾的四野，是軍事勝敗的重要關鍵，所謂「三大會戰」，東北、華北是林彪打的，四野並一路兵下海南島，當時共軍沒有空軍，衣復恩認為國軍的運輸機在內戰期間不但運兵、空投，也從事轟炸任務。民國三十七年春，空總派人赴臺考察後，空軍就準備全部撤退到臺灣，當然兩個空運大隊扮演非常重要的角色，因有空運之便，空軍很完整的來到臺灣。第十(空運)大隊和第四(戰鬥)大隊進駐嘉義水上基地各自運作，C-47專機中隊在松山，以後換裝B-1900和EK-50，C-46後來集中屏東基地，汰舊換裝為C-119，現使用C-130。另總統座機C-54(DC-4)「中美號」，後來改為DC-6、B-720，現為B-737-800，大家也稱之為「空軍一號」。民國六十一至六十二年間我在松山機場服務，運輸機出任務均需要氣象官簽證，曾經歷過C-47(美齡號)去嘉義，再將B-720(中美號)飛回松山的任務；也見證過汪正中聯隊長(接替衣復恩將軍擔任總統專機座機長)親駕C-119回屏東。現在這些飛機都除役退休了

，目前安置在岡山空軍官校「空軍軍史館」的展示場中。

兩岸對抗扮演的角色

由於民國三十八(一九四九)年十月一日，中共尚無真正的空軍，國府轉進來臺不久韓戰爆發，中共藉這次機會建立了空軍，而且還是MiG-15噴射戰鬥機，當時我們尚使用P-51驅逐機，共軍也暫緩對臺武力進犯。韓戰一結束，他們空出手來就對舟山群島下手，「一江山之役」共軍的空中武力扮演很重要角色。對於「金門、馬祖」兩島，蔣有其堅持，毛也有其盤算，兩岸的對抗(迄今)，空軍的偵巡還是扮演很重要的角色。過去大規模的空戰發生在「八二三砲戰」時期，戰術偵察常常是引發空戰的導火線，最後兩岸空中的警戒線也打出「政治默契」來。在早期以民國四十至六十一九五〇至七〇年代冷戰時期為主，中共對我方不斷深入「其領空」的電偵、空照任務非常痛恨，欲除之而後快。這特種作戰飛行任務的空軍主導者就是衣復恩，大家很感和興趣，但在他的回憶錄中所談篇幅並不多，這包括支援中南半島的第三十三中隊、電偵大陸的第三十四(黑蝙蝠)中隊、空照大陸的第三十五(黑貓)中隊，連同華航初期在中南半島的任務在內，前後大約有近兩百位空軍弟兄為國捐軀。

由「立青文教基金會」和香港「鳳凰衛視」所製作的「臺灣天空的秘密」，記錄了衣復恩傳奇的一生。很多位出生入死的飛行員，描述他們在執行任務時，被攻擊的驚險過程，眷屬回憶她們等待及聽到出事的心境，也談到他們對衣長官的懷念。黑蝙蝠(一九五三至一九六七年)共出八百三十八架次任務，黑貓C-130(一九六一至一九七四年)共執行兩百二十架

次任務。有關「黑貓」，市面上有幾本專書可閱讀瞭解，黑蝙蝠的事蹟近年來則是由隊員李崇善教官經常為文發表在「中華民國的空軍」月刊。

「人要留名」需機運和某些特殊境遇，在空軍到現在還常常被提及的烈士是高志航、陳懷(生)。楊世駒隊長回憶，本來是他出第一趟任務的，因目標區天氣不佳，他和預備飛行員只好輪流等待，民國五十一年一直到一月十三日，陳懷終於完成第一次對大陸的偵照；大陸「擊落C-5飛機密聞」紀錄片提到，經過詳細分析發現，江西南昌是C-5常常會經過的通道，所以他們大膽地將「地空導彈」第二營，由北京秘密移駐到江西南昌，並從南京將轟炸機大舉移防到南昌附近的「向塘」機場，以為誘餌。果然當年九月八日，一架C-5由廣東入侵，眼看就要接近目標，突然又出海回桃園去了。主持人說：「這是C-5發生故障，楊世駒提前返航了」，第二天(九月九日)C-5又來了，果然進入射程範圍，SAM飛彈三枚連發升空、命中，陳懷從殘骸中被救出，但在送抵醫院前就因傷重不治。之後雙方的攻防戰，成了「電子、反電子」對抗賽及發展近戰戰法；葉常棣也是在南昌附近，被共軍導彈四個營一字排開的陣式所打下來；而共軍最得意的是擊落「國民黨王牌飛行員」李南屏。C-5任務期間，有十位飛行員殉職，兩位被俘。超低空夜間「入侵」的黑蝙蝠，我方飛行員：朱震、戴樹清、孫永慶……等，回憶如何閃避共機的追擊，但我機因經常「深入遨遊」而無事，深深惹惱了中共的最高層。鳳凰衛視「臺海上空的對決往事」紀錄片也證實，他們的飛機在跟蹤黑蝙蝠過程時，是如何不幸地在嵩山少林寺附近撞山的，這與我方飛行員的描述一致。由於

米格機很難在夜間，以高速對付黑蝙蝠的低空及慢速，共軍就將轟炸機加以改裝，裝上火砲和探照燈，這樣才可以長程跟蹤追擊，導致我方前後有一百四十八位機組人員壯烈殉職。民國六十八（一九七九）年起，兩岸關係起了變化，上海作家葉永烈在最新（二〇一一年）有關「臺灣」的書中，提及一九六三年六月十九日凌晨，共軍飛行員是如何在江西臨川市大窩坑山附近，擊落周以栗中隊長（P2V-7C），三十年後的一九九三年，周隊長夫人到上海，在葉永烈的協助下，始得知全體機組人員的眞正下落；民國九十（二〇〇一）年十二月十日，周以栗上校等十四位黑蝙蝠全體機組人員的遺骸，終於離開江西臨川，歸葬碧潭的空軍公墓。另紀錄片提及，我方戰術偵照飛行員余建華，四十年後，終於和當年死命追擊他的共軍戰鬥機飛行員劉玉堤見面。

開創我國眞正民航事業

如果說衣復恩對國家最大的貢獻為何？我以為他是「開創我國眞正民航事業」的人。八十多年前，德航爲開闢遠東航線，委託瑞典大探險家斯文赫定組織科學考察團，對新疆、甘肅及現在內蒙古一帶進行「氣象觀測」，這裡面與氣象考察有關的團員，德國有十位，其中八位是德航的飛行員、中方有六位，其中來自北京大學的劉衍淮和李憲之，建站觀測工作的時間最久，後來他們兩位一起到柏林大學獲得氣象博士，劉衍淮經推薦進入中央航空學校（空軍官校），教過五至十二期飛行生的「航空氣象學」，並在官校內創立「空軍測候（氣象訓練班）」，在西南聯大的李憲之、趙九章兩位教授也應邀來班任教。這考察最後促成中德合資的「歐亞航空公司」，但因第二次世界大戰爆發，（德、義、日）軸心國成立，我方已

無法與德國再合作了，後來的「中央航空公司」就是脫胎自歐亞航空。

衣復恩在回憶錄提及：「抗日戰爭前，雖有中美合資的中國航空公司及中德合資的歐亞航空公司，但管理主權均操之於外人。」歐亞航空公司還有計畫培養一批民航專才，也送人到德國受訓，後來改組爲中央航空公司。國共內戰後，兩航（中航、央航）的投共，實在是中華民國的一大損失，在香港訴訟的結果，最後得利的是「民航運隊（CAT）」。抗戰勝利前夕，衣復恩就將他有意於戰後，致力於我國民航事業的構想，向周至柔將軍提出，但蔣委員長最後裁示讓陳納德去辦，「以報答他在戰時對我國的幫助」。CAT就是源自陳納德的空運隊，CAT主要也是控制在外國人手中，最後在臺灣因B-77在林口撞山失事，而導致結束營運。

衣復恩主要致力於空軍本身空運隊的發展，民國三十五（一九四六）年他曾奉派去加拿大參加第一屆的國際民航組織（ICAO）會議，雖然收穫不多但還是有幫助。來臺後他交出空運隊及總統專機座機長（由汪正中接任）職務，出任駐美空軍武官，回國後接任空軍總部情報署署長，因眞正主導對大陸的「特種作戰」，使他成爲空軍「傳奇又神秘」的人物，但衣復恩並不這樣認爲，因爲他只是在執行上級所交付的任務而已。

越戰爆發前，「中華航空公司」創立有其背景，衣復恩奉令著手辦理航空公司成立事宜，「中華、華夏、中國」，蔣經國決定以中華做爲公司的名稱，民國四十八（一九五九）年四月，華航董事會成立，當年十二月十六日正式成立。當時國內營運規模一直很小，只開闢松山到花蓮的航線，及拆船業者運送海員返日

的包機，主要業務係承包美方在東南亞的危險空運任務，這也爲華航賺到初期創業的基金。

衣復恩雖然在華航沒有任何掛職稱位，但在華航成立三十周年紀念會上，烏鉞董事長請衣復恩出席致詞，並稱他是「中華航空公司的創辦人」，衣將軍表示「一個人十分樂意接受這一榮譽」，這篇致詞全文也是我國民航史的重要歷史文獻。「臺灣天空的秘密」紀錄片中，早期華航出生入死的相關人員，也持完全相同的看法和對他的崇敬。

人生的特殊經歷

衣復恩會排除萬難投考航校，是高三時聽了林文奎的演講。林文奎是誰？他畢業於清華大學，再以第一名畢業於中央航校第二期，抗戰勝利臺灣光復，他以空軍司令身分代表政府來臺接收，之後發現很多實質弊端，而敢於提出建言，導致後來在軍方並沒有很好的發展；他兒子中年後改學「戰略」，就是曾出任國防部文職副部長的林中斌教授。衣復恩曾考上燕京大學，但畢業於中央航校第五期轟炸科，在周至柔主任的指派和推薦下，對衣復恩往後的人生有很特殊待遇。

因爲擔任蔣委員長（總統）十年的座機長，使他有機會看清楚宋家的人，也認識經國、緯國兩兄弟，更與很多政壇、軍方的名人得以打交道。因爲有機會送周恩來回延安，所以他也見過當時（一九四四）的鄧小平、林彪、朱德、毛澤東；也因爲擔任駐美空軍武官（一九五二至一九五五年），使他有機會就近接觸並學習我國著名外交家顧維鈞博士的處世風範，並認識美國的人士和作風，這些都是其他飛行員少有的機運。

「電偵和空照」是所謂情報的範疇，所以這業務就由作戰署改歸情報署負責，特別是

「C」這一條鞭的領導，使衣復恩和已認識的蔣經國之間的關係更為密切。從民國四十四年底到五十五年間，他們密切相處達十年之久，所以有關「我與蔣經國」的內容，也是中國近代史重要的一章。

民國五十五年九月九日到民國五十八年八月十一日，是衣復恩失去自由的日子。這也很特殊，對一位高級軍官（中將）而言，並未成立比他高階的軍事法庭進行審訊，始終由一位上校軍法官問話，也向他的部屬黃惟敬、烏鉞問話，就以「圖利他人」請他走入「看守所」；後來所長又勸他去「體檢」，報告上說有「心律不整」，可以「保外就醫」。在這近三年的日子裡，很多軍中長官、美方朋友都出面關心，均無能為力。

衣復恩實際並沒坐過一天牢，但每兩個月會給一張「羈押延期」通知單，一千多個日子就在看守所度過。這些日子最大的收穫是「看書」，除聖經外還有中國古典文學、西洋歷史和名人回憶錄……等等，蘇東坡的境遇深獲其心、佩服湯恩比的「歷史研究」、喜讀李約瑟的「中華科技文明史」、推崇三本「羅素傳」，這些對他往後寫回憶錄一定很有幫助。當然他也在思索原因：會是他送「C」空照圖給陳副總統看嗎？好像不是，惟一的理由，可能是他與美方有關人士閒聊時，提及的「反攻無望論」，被人檢舉。衣復恩的部屬曾聽到美方朋友的關心：「衣將軍可能會有麻煩」，因為他觸動了最高當局「最敏感的一條神經」。

出來之後，當然心情鬱悶不佳需要調整，很多朋友都來關心，像擔任氣象局局長的劉大年同學，利用到全省視察的機會，邀他同行出來散散心。民國六十年衣復恩接掌弟弟所創家族企業「亞洲化學公司」的董事長，到民國八

十六年退休，這管理民營公司的投資設廠營銷經驗也很特別，他將公司的獲利盈餘，成立以他母親為名的「立青文教基金會」，從事文化教育事業回饋社會。民國七十八年五月，衣復恩收到國防部頒發，以民國六十一年十一月一日生效「空軍中將」復官的總統任官令，同年又收到臺灣軍管區司令部公函，也以民國七十八年十一月一日退伍並除役的公函，這證明從民國六十一到七十八年這十七年間他是「現職中將」，而這時衣復恩實際在自己家族企業任職，這樣特殊的經驗和遭遇，又有誰呢？

感想

經過四年的認真寫作，八十五歲的衣復恩完成他的回憶錄，是獻給與他結縭六十周年妻子蕭瑛華的紀念禮物，原本僅供子孫輩閱讀及好友們雅覽，並無意作為「歷史見證」。然作為軍人的衣復恩，其青壯年時期（二十一—五十歲）報效國家，正好是近代中國烽火大地，親身經歷：閩變、兩廣事變、西安事變、抗日戰爭、國共內戰、兩岸對峙保衛戰的時代，這樣的一本回憶錄，就是一片歷史的見證，何況正如傳主所說：「這本書如果有什麼優點，那就是誠實」。作為總統的座機長，衣復恩寫到：「一九四五年抗日勝利還都，我駕駛的飛機中，坐著英武雄姿的蔣委員長；三年後黯然下野，我的飛機載著淒然苦澀的蔣總統；一九四九年，我的飛機載著容顏黯淡的蔣總統來到了臺灣。烽煙十年，風雲十年，我的飛機做了一個大時代的歷史見證。」衣復恩民國五（一九一六）年出生於山東濟南，完成回憶錄後五年，民國九十四（二〇〇五）年，以九十高齡安祥地去與他的眾家弟兄們見面。本書是去（民國一百〇二〇一）年九月，第二版正式對外公開發行，新設計的封面非常有特色。

運輸（民航）機必須長程飛行，不像戰鬥機滯空時間短且要聽從戰管導航，所以運輸機的機長最重要的任務，就是「安全」。除儀器外、目視飛行也非常重要，衣復恩在美國學了相當深湛的「氣象學」。在華航創辦初期，烏鉞曾從空軍借調過去協助，後又回空軍當到總司令，在視察作戰司令部時，就親至空軍氣象中心聽取王時鼎主任的簡報。

衣復恩所處的時代，是個動盪不安的歲月，近三十多年來環境是改變了，兩岸的人民百姓有所來往，他也能透過公司基金會的運作，回故鄉貢獻心力。民國九十七年十一月，國光劇團和國家交響樂團合作，推出一部新編的京劇「快雪時晴」，從東晉王羲之以降跨越時空到現代，訴說著中國變遷的不幸歷史，劇中創造一位「裘母」，為其兩子「裘平、裘安」的各為其主，相互爭戰而致傷亡，裘母的悲痛可想而知。衣復恩「我的回憶」，也見證了這樣的不幸。

編者啟事

一、本刊為服務空軍官兵及海內外讀者，設立電子信箱（帳號：cam.chun@msa.hinet.net），如有任何建議或稿件提供，均可利用本電子信箱傳遞，以縮減信件往返時間，歡迎官兵、讀者多加利用；來稿請寫明真實姓名、身分證字號、詳細戶籍地址（含里、鄰）及聯絡電話。

二、稿件照片如需退還，請附上回郵信封，註明收件人及地址，以利作業。

空軍司令部文宣心戰組敬上

彩

頁

彩

頁