

軍、民兩用的松山機場

· 陳義文 ·

——建設於日據時代晚期和在二次大戰期間的數項特別軍史

日據時代中、晚期，由總督府和海軍部門所共同興建的臺北松山機場，由佔據臺灣的日本帝國政府所施工興建，以作為軍航和民航用途的機場，初時稱作「臺北飛行場」，軍事用途是供其海軍轄下之航空部隊使用，在歷經近約四年的施工後，於一九三六年二月完工。就其建造和完成的年代而論，該座機場係建於日本帝國軍力鼎盛之時代，且是其對外肆行侵略的中繼站。令人痛心者，該時駐守於機場內的航空部隊所進犯之目標區，乃是我中國大陸以浙江等沿海諸省分，以及杭州、上海等城鎮為主的華中地區。

就當時的整個大環境而言，日本早在甲午戰爭和日俄戰爭獲捷之後，便已萌興雄霸東亞、東南亞（即日本軍閥所合稱的「大東亞」），進而覬覦太平洋的狼子野心，而臺灣由於地緣位置接近東南亞，日軍爰擇於此，積極擴建軍事基地和添置軍備設施，俾可於時機成熟之際作為其西侵大陸

的跳板和劍指東南亞的基地。一九三〇年代後期，日本帝國眼見當時紛在東南亞殖民的歐洲列強，由於為了對抗納粹帝國而自顧不暇，遂乘勢掌握時機，戮力展開擴張帝國疆域、大肆掠取資源的策略。在此一時期，交通運輸和工業建設皆已具基礎的臺灣，自然扮演著充當對外征戰和前進南洋的重要角色。

斯時，充當帝國對外侵略先發軍種者，係擁有巨艦、火炮的海軍，而配屬於海軍之下的航空部隊，尤為臨陣居先、縱橫海空的急鬼前鋒。欲期麾下的海軍航空部隊發揮堅強戰能，勢需在膺當對外作戰跳板的臺灣境內，建設多處航空基地以供停駐戰機並從事整補。職是之故，臺灣爰在廿世紀三〇至四〇年代期間，由駐臺總督府協同海軍和陸軍部隊，在各地普建軍用飛行場。松山機場正是於此一時期，在火速整闢荒地和徵收民地之下所興建完工者，因其位址就在臺北城郊，且係由總督府和海軍部門所共同督造，又兼具軍航和民航功能，故係

日據殖民年間，規模、設施最為完備進步的機場。

繼於臺北松山建竣海軍航空部隊之基地後未久，日本海軍又廣續興建高雄左營海軍軍港、海軍燃料廠（其廠址即今位於左營半屏山下的中油煉油廠），以及於高雄岡山建造航空基地，並於岡山基地旁設置「海軍第六十一航空廠」，以強化戰時後勤支援的整備。日本海軍甚至還在今之屏東



現今之松山機場景觀（載自交通部政府網站）。

彩

頁

彩

頁



陳列於博物館之霍克三型(Hawk-III)戰鬥機。

(文接第17頁)

縣東港鎮靠海的「大鵬灣」畔(當時稱為「大潭」)，建造一座專供停駐可於水面上起降之戰機，亦有良好遮阻掩蔽設施(由於遮蔽良好，故大戰後期美軍亟欲轟炸該座機場時，極難發現其位置，註一)，還兼有維修整補功用的東港「水上機場」。無可諱言的，其迅速確實之整軍經武，著實大幅增長精良銳進之戰力。

自建竣起，爾後十年之間——松山機場所具備的軍事侵略用途和民航運載功能

日本於一九四一年十二月成功偷

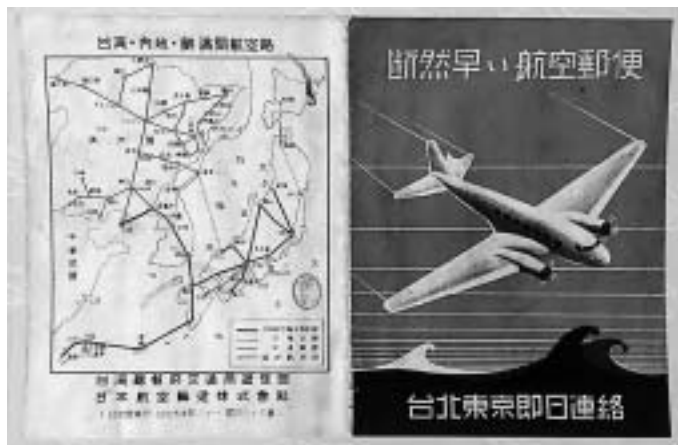
襲珍珠港後，其海軍部隊復出兵襲佔領近乎整個東南亞，還揮師逼近南亞(並曾在今之斯里蘭卡重創不列顛海軍)，另又派遣航空母艦兵臨澳洲達爾文(為麥克阿瑟將軍自菲律賓撤退轉進之地)港區施行轟炸，此時日本海軍如日中天一般的氣燄和轄下航空部隊的威勢，簡直銳不可擋。美國雖在珍珠港遭襲後立即對日宣戰，不過在短期內美國海軍之武力如航空母艦數量和配備，比起已於過去多年長期擴充發展的日本海軍，卻仍居於下風。直至一九四二年六月由海軍總司令——山本五十六指揮的日本海軍聯合艦隊，出乎意料的大敗於「中途島海戰」而轉露敗象，兼且戰備資源漸告不足起，日本海軍方才漸緩不斷擴張武力和擴建海軍飛行場之舉。

而本文描述的松山機場，正是昔時日本海軍自一九三〇年代後期起，所領先建成並且設施較完善，功能較齊備的軍民兩用機場。臺北既是當時的臺灣首府，必然須在雖已有之但是場址較小、設備亦較簡陋的陸軍附設「古亭莊飛行場」之外，另擇於臺北城北側的基隆河邊岸帶處，興建一處嶄新優規的飛行場，以彰顯其帝國南進基地的門面，並且從日本本土調集海軍航空部隊進駐至機場內，彌應對

外攻擊作戰上之需求。翌年(一九三七年)，日軍將原係駐紮於九州的一「鹿屋航空隊」調遷至臺北松山飛行場，並即對我神州華中地區進行一連串的隔海轟炸，該時停駐的戰機是以九六式攻擊機為主力。

然而於當年八月十四日在杭州寬橋上空的一次攻擊作戰中，日本海軍派出的轟炸機隊由於輕率疏忽，並未派出戰鬥機護航，而被我國空軍在制敵機先的情況下，由隊長高志航率領隊員駕駛霍克三型(Hawk-III)戰機升空攔截，旋以六比〇之比例擊落四架敵機，其他日本機群即返航潰逃。此役當中的部分編屬於鹿屋航空隊的日本戰機，便是從松山機場起飛、中停新竹機場加油，再會同原即停駐於新竹機場的「木更津航空隊」麾下戰機，一起駛赴浙江的杭州和廣德等地從事襲擊。

日軍雖於此次空中戰役中吃了敗仗，卻仍舊極為頻繁的從包括松山機場在內等數個設立於臺灣沿海之軍機場，派出機隊對我中國大陸空襲荼毒。在不計其數的轟炸行動中，出動任務最多、並且最為惡狠者，乃是隸屬其海軍麾下，原之主要基地建置於神奈川縣橫須賀軍港旁的「木更津航空隊」，但是我軍則發揮勇武威猛的戰



1936年10月1日發行之日本航空班機路線及封面圖（郭双富提供）。



1940年代，日本航空載送行李時所發放之標籤吊牌（吳餘德提供）。

技，在多次激烈交纏的戰役中將其擊退（註二）。

若就軍史溯源，於松山軍機場建成後奉調進駐場址的日軍鹿屋航空隊，在首次對杭州笕橋的作戰行動乃是吃了大敗仗。然近約半年之後、即在一九三八年二月時，松山軍機場更遭到來自遙遠北國，在大陸戰場上協助中國作戰的蘇聯籍航空兵駕機轟炸，除了實質的損失外，亦令總督府所在地的臺北城，以及號稱是對外戰無不克、攻擊必勝，對內防備堅實、固若

金湯的日本海軍頗覺汗顏。此時，窮凶惡極的日本海軍航空部隊諒亦當會省悟，明瞭中國睡獅終有醒覺振奮之日，邪惡帝國絕非長遠的天下無敵。相對的，刻正處於對日抗戰初期，傾力動員全國力量以從事作戰的我國，則因此等戰役的告捷而大覺振奮，深信只要舉國同心，必可擊退逞凶黷武的日寇。在過去大力強調「反共抗俄」的年代，這段曾經由蘇聯志願航空兵所擔綱，在一九三八年時協助我方空襲轟炸松山軍機場的捷役，遂

另作陳述。

且說松山機場的民航用途，在一九三六年初落成後未經多時，其民用航空業務便已立即開辦，主要用於連通臺灣之外如沖繩和屬於日本本土的九州等地。這在當時係被視為「國內航線」的的航運班次，乃自同年四月起，由彼時之「日本航空輸送株式會社」，首度開辦從臺北經那霸飛往福岡的定期航班，每週計有三次往返；接著，又次第開辦從臺北至大陸廣州和曼谷等數個東南亞大城的國際航線（至廣州的國際航線，於翌年之對日抗戰爆發後旋即中止航班）。兩年後，在日本政府的主導運作下，日本航空輸送會社與另家航空公司合併，成為「大日本航空株式會社」，一九四一年時大日本航空的國際航班，尚且增至被法國佔為殖民地的越南河內、西貢等城市。

若以日據時代晚期的臺北——那霸——福岡航線為例，每年可累達約一千三百航次、平均每日約有三、五六班的次數梭行於臺灣和日本列島之間，載客量共八千人左右。當然，就實務上觀之，在該年代必須達官顯要和商賈巨富，方有能力搭乘民航機以暢行天際，庶民大眾多半倚賴火車、汽車和當時仍然甚可常見的牛車以代步，

刻意被隱止而無從見諸世面，今則因為局勢的變化和應勇於面對歷史、軍史的緣故，而發布和正視，讓年青一代的國人盡能悉此典故，本文則將於下一章節

生計居於弱勢者則只能安步當車、端賴雙腿行走了。

對日抗戰初期，協助我方作戰的蘇聯志願航空兵，曾經駕駛飛機抵臺灣轟炸松山機場

對日抗戰初起，在以陳納德為首的美籍航空志願軍抵華協助我國作戰之前，便曾有來自蘇聯的軍事顧問與志願隊來華助戰，一則在於遏止日本的對華侵略，再則可以拖住日本的軍力，作為蘇聯得免遭日本直接威脅的緩衝，並自一九三七年起陸續發生過多次的空中戰鬥。來自蘇聯的戰機雖然不若日本戰機精良，飛行員亦未再

1936年10月1日發行之日本航空輸送株式會社班機時刻表，臺北至福岡間一周往返三次之航線（郭双富提供）。

1936年10月1日發行之日本航空輸送株式會社班機時刻表，臺北至福岡間一周往返三次之航線（郭双富提供）。

定期接受正規且嚴格的訓練，但卻能發揮若干的戰果，造成日軍的受創。而在著名的杭州笕橋空戰當日，高志航等飛官駕乘的霍克三型戰鬥機，即是蘇聯所製造。平心而論，蘇聯志願隊和由蘇聯提供的戰機、軍備，在抗戰之初對於我國空軍的協助，的確具有一定程度之裨益（註三）。

抗戰初際，有感於日軍經常空襲大陸，我方（含當時在華的蘇聯志願航空隊）在空中作戰上大都僅能採取防衛性的應戰，若未改採作戰方式恐將長居下風，所以蘇聯航空隊指揮官——帕維爾·李查戈夫（英文寫為 Pavel Rychagov）遂於一九三八年初，研擬派遣戰機轟炸日本陣營的策略，並選定以甬建竣兩年的臺灣松山機場為目標。之所如此，係鑒於屢有戰機自臺灣飛往大陸空襲，故採直搗黃龍之方式



1930年之蘇聯製造之圖波列夫 (Tupolev) SB-2 轟炸機（載自電腦網站）。

，展現「攻擊便是最佳防禦」的堅壯軍志；再則乃是該時的臺灣為被日本佔領已逾四十年之久，且係作為進攻大陸的跳板，若能成功的轟炸坐落於臺灣總督府所在地的臺北城松山機場，十分具有重創日本帝國惡佞氣勢的意義。

經召集會議審慎密商後，蘇聯航空隊定於二月廿三日的「紅軍節」（註四）進行此一攻擊行動，俾兼作慶祝此一節日的賀禮。指揮官李查戈夫下令編組成兩支轟炸機隊，以執行是項在當年已屬遠程飛航的渡海轟炸任務——一隊為從駐防於南昌的機隊，調派其麾下轟炸機群中十二架輕型單翼轟炸機，而組成中蘇混合編隊；另一隊為從駐留於漢口的機隊所調派，同為輕型單翼之十六架轟炸機，惟均由蘇聯飛行員所組成。議定的隔海轟炸任務，將落定於上述廿八架的SB-2輕型轟炸機之上，並因調度上的不易和飛行距離、油耗是否足夠……等安全因素的考量，是以並未派遣戰鬥機伴隨護航，冀盼得在極端保密下達成此項艱鉅的任務。

廿三日凌晨，展開任務的轟炸機群在刺骨寒風中，分別從南昌和漢口共同起航，執行既經開會決議所交付轟炸日本帝國後方堡壘的使命。不過

南昌編隊卻因為領航員誤判而致機群偏離預定航向，中途迫降福州機場，於錯失良機後黯然返航。漢口編隊在波雷寧上尉率領下，機隊先上升至五千五百公尺的高空，俾可節省油耗，那時的機艙並無供氧設備，飛行員皆秉具堅苦卓絕的毅力以克服缺氧的困厄，直到渡海趨近臺灣後，機群方漸降低高度好讓飛行員得以吸取充足的氧氣。

在歷經艱苦的飛航後，起航自漢口基地的機群亦計有半數，因為天候不佳導致迷航，或機件故障等原因而在中途迫降或折返，僅有八架轟炸機成功飛抵目標區——松山機場上方。在航抵臺北上空之際，機群又必須升高至三千公尺以上的空域，以避免被發現行蹤從而遭到戰鬥機的攔截攻擊或被地面砲火擊落，迄確定飛臨機場上頭之後則於數公里開外處俯衝急下，展現足令對方措手不及的猛烈轟炸行動。一直自認是所向披靡，交戰對方豈敢輕掠其鋒纓的日本，毫末料及竟有轟炸機群從海峽對岸，飛臨已屬後方地帶的松山機場施行攻擊。在近乎毫無戒備的情況下，可想而知松山機場只能束手挨炸，必定遭蒙重大的損失。

當日清晨時分，由波雷寧上尉領

軍先飛進預定施行轟炸的航路，並於轟炸機俯飛至低處投下炸彈，投彈後立即仰飛升空，遠颺返回對岸去。其他的飛機亦依序如法泡製，機群所投下的多枚炸彈，大都得以命中目標，先後炸毀數十架或十餘架停放於地面上的日本軍機，以及軍機場的跑道、多座機堡和油庫。整座松山機場燃起熊熊烈焰、飄散滾滾濃煙，並頻頻傳出爆炸聲響，新建啓用僅約兩年的松山軍機場，此時宛若陷於一片火海當中。

雖然那時猶未有精準的拍照或攝影等配備，日本官方又於事後封鎖消息，故實際被炸毀的戰機數目難以精確掌握，日軍傷亡人數亦無從得知，但是從飛行員目睹、描述及拍得的相片仍可查悉確已重創日方。而且，飛抵松山機場投擲炸彈的轟炸機和機員，未有一機一員折損於戰地，均於同日中午時段，安全飛返起程的漢口機場，在歡聲雷動下接受表揚。相形之下，日本海軍航空部隊松山基地的指揮官，則立即遭到撤職並被移送海軍軍事法庭審判。斯役，不但確已收致輝煌的戰果，並令我國軍民的人心士氣大感振奮，確信日方陣營絕非銅牆鐵壁般的堅不可摧，堅持抗戰必可獲得最後的勝利。



B-10B轟炸機（載自電腦網站）。

迨一九四一年，日本與蘇聯簽訂互不侵犯條約，以致蘇聯志願軍撤離我國領疆之前，來自美國的志願軍亦已分期投入戰場，連同我方建置、培訓的空中健兒一起對日從事空中戰鬥，同時創下多項彪炳的戰功，連被狂妄自大的日本戰地媒體私封為對華空戰「四大天王」的戰鬥機飛行員如三輪寬、山下七郎、潮田良平和南鄉茂章等人，亦均在一九三七至一九三八年不到兩個寒暑的短暫時間，被我國的空軍英雄陳其光……等，於空戰中予以擊斃或擊落其戰機而由國人俘虜之。蘇聯航空志願軍和裝備悉告撤離後近約八個月，由於夏威夷珍珠港



蘇聯志願航空隊轟炸機機群於飛臨臺灣松山機場上空之狀況（載自電腦網站）。

遭襲引起美國對日宣戰和正式開啓二次世界大戰，嗣後美國則在我國境內正式編成航空部隊（部分係收納由陳納德率領的志願軍兵團）和提供補給協助抗戰，在後勤愈加完備、資源愈加充沛的情況下，我國亦陸續獲致愈益耀眼亮麗的戰果。

此外，在受到成功渡海轟炸松山機場的激勵下，我國航空部隊亦亟思突破戰線，以創下飛臨日本本土作戰的璀璨實績，此一構思當然允宜勇謀兼慮，未可莽撞行事。在航空部隊考量需用裝備等多項具密切關連的因素和慎重研議規劃後，我方決定於同年

（一九三八年）五月十九日的日落時分派出飛行員，駕駛兩架經過改裝、航程可逾一千公里的美製馬丁D-10B型轟炸機，趁夜飛航遠赴日本九州的山崎、福岡等城投灑心戰傳單——《告日本人民書》，除了由時任我國航空部隊第十四中隊中隊長徐煥升，和第十九中隊的副中隊長徐彥博擔任飛行員外（註五），每機並各隨派兩名人員。

在經過歷時兩個月餘的嚴格訓練後，終於依照計畫完成這項史上首見，特稱為「紙片轟炸」或「傳單轟炸」的任務，各界為此深覺歡欣鼓舞，燃放鞭炮的慶賀之聲不絕於耳。相隔近約四年之後的一九四二年四月十八日，美國飛行員——杜立德(Doolittle)則開軍史之先的率領機群空襲日本東京，這兩項的空戰行動即「紙片轟炸」和「杜立德空襲」，係繼轟炸松山機場之後，在對日遂行空戰上的著名戰例與捷報。

日本國宣告敗降，但我國尚未正式接管之際，曾經發生於松山機場的一段懸疑事件

日本帝國之宣告接受波茲坦宣言，並對於二戰期間的「同盟國」之方無條件投降，係在亞洲時間的一九四五年八月十五日，之後則為兩個月餘

的過渡期，迄十月廿五日甫舉行交接儀式，由我國正式接收臺灣故土。然而，在日本甫宣告投降的三天之後，松山機場卻發生一件無法洞明真相的飛機起飛墜毀事件，最受矚目的罹難者乃是在二戰期間，依附日本侵略政權而擬欲實現脫英獨立的親日勢力領導者——錢德拉·鮑斯(Chandra Bose)，死時為四十八歲。

日本帝國在一九四〇年代初期便曾提出「大東亞共榮圈」的口號，誘導東南亞和南亞的被殖民地，起而驅逐來自歐洲的殖民宗主國，藉此削弱英、法、荷等國的力量，以加速達成佔領吞併的野心。此等宣傳確曾對於歐洲列強在亞洲的殖民地，產生相當程度的分化作用，幾乎各地皆有向日本帝國靠攏，冀望藉此擺脫殖民政權的反抗團體。這些反抗殖民、冀盼獨立建國的組織，常是在當地從事破壞或暴動，而得以有效牽制殖民政權調派部隊對日作戰的部署，此亦是後來日軍得以快速席捲東南亞並且逼近南亞的原因之一。

錢德拉·鮑斯乃是當時由日本所支持，挺身領導部分印度民衆對抗不列顛政權的印度獨立運動領袖。錢德拉自加爾各答大學畢業後，曾在英國劍橋大學留學，並於一九二一年投入

甘地所領導的非暴力不合作運動，但是後來因為理念過於偏激，而被以甘地為主的溫和派開除。錢德拉雖比甘地年輕十八歲，不過卻比甘地更早投入政界並晉取高位，他在一九三七至一九三九年間曾出任印度國大黨的黨魁。二次大戰爆發後，原本留在德國推展建國運動的錢德拉接受日本之邀請，於一九四三搭乘德國的U型潛艇啟程，在印度洋岸轉乘日製潛艦，取道臺灣海峽抵赴東京，出席由日本主導的「大東亞會議」。

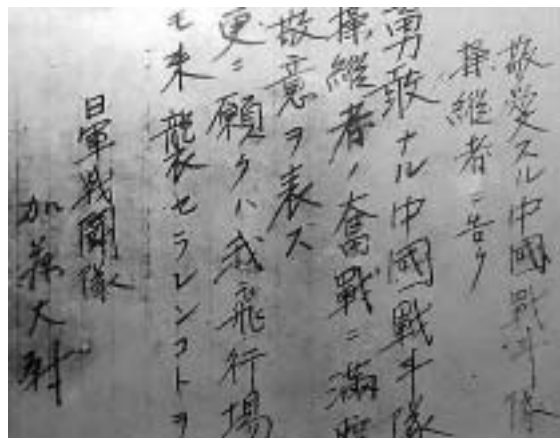
錢德拉並在激進派黨羽推舉簇擁和日方挹注資金協助之下，於一九四三年十月出面組成「自由印度臨時政府」，並號稱是臨時政府領導人兼印度國民軍最高司令官，在不惜投身「魔鬼陣營」之交易下輾轉於印度和東南亞各地，意氣風發的宣揚其獨立理念。他究竟係懵然無覺或不在乎委身為惡魔之俵爪，抑或是自信能夠暫時有效利用惡魔勢力、再於日後乘勢擺脫惡魔，則無從查悉其真正的想法。就錢德拉在重要關頭的選擇和作為以評述，實和華夏「末代皇帝」的溥儀，容有相似相合之處。

然而在日本於一九四五年八月十五日宣布投降後，錢德拉頓悉大勢已去，倏即攜帶幕僚和推展獨立運動的

資金，擬欲撤往日本，另圖舉事並逃避不列顛政權的追緝，其行程係於八月十七日中停臺灣一日，翌日再起身赴日。孰料在十八日下午從松山機場起飛時，竟然發生墜機事故，經送往松山機場旁的軍醫院救治後，錢德拉仍因嚴重燒燙傷而不治，其遺體在臺北市營火葬場火化後，先在臺北的西本願寺（位於今中華路一段和長沙街交叉口）舉行法會，骨灰並被運往日本東京杉並區的蓮光寺安放。

錢德拉之墜機身故，有多種未具證據的臆測，至於他之擬欲透過曲從東亞日本帝國以推翻西歐的不列顛殖民政權，達成印度獨立的意念，乃是與虎謀皮、毫無可能之愚舉，或謂是「為達目的，不擇手段」的劣品。但是，迄今卻有不少的印度人視其為英雄人物，還有人因為他比甘地更為强悍激烈的公然投身獨立運動，而對其愈加崇拜。現今，植立於印度國會議事堂前的三幅巨大塑像中，錢德拉便與甘地、尼赫魯並列，足見其受到印度人景仰的程度，惟其死因則容將是永世無解的謎團，此係二戰結束初期曾發生於松山機場的一段特殊史實。

在完成階段性使命後，松山空軍基地暨松山民用航空站現今之重要功能



抗戰時期日軍加藤大尉對我空軍之挑戰書（空軍軍史館收藏）。

臺灣光復後，原本位於松山之之「臺北飛行場」，則按既定的軍航、民航用途轉作為空軍基地和臺北航空站，通常則皆泛稱為松山機場。由於軍機場具有捍衛臺北都城領空的關鍵地位，因此在臺灣光復初期若干從日軍接收的軍機場，尚屬殘破毀敗、不堪使用的年代，松山軍用機場便立即被大力修葺整建，回復軍事基地的原有功能。在日本甫宣告投降但是我國尚未正式接收之際，為了防止松山軍機場的日本駐軍銷燬檔案和毀棄既有設備，我國旋即派員抵臨機場進行點交，以及預先推演日後應如何運作的常態模式。

當時正式接收全臺空軍基地的任務，是由奉中央政府指示，派駐於臺北的空軍第二十二地區司令部主理其事（一九四五年，臺灣以官方爲主的各業界對於日本政權原轄各業界，所應執行之正式接收任務，始於十月廿五日，後來即將該日訂爲「臺灣光復節」）。當時的松山航空站，尙肩負支援接收北臺灣數座機場如新竹機場之工作，並在萬事待舉、竟日辛勞忙碌之下，終於完成接收工作，並使松山軍機場得以率先回復正常運行的狀態。至於在臺灣光復之初，最先奉派至臺灣、旨在辦理接收工作的空軍第二十二地區司令部，則於民國三十六年奉示編整爲空軍臺灣地區司令部，俟政府遷臺後又再次改編，此係題外之話。

在兩岸對立時期，松山空軍基地長期配置有精良戰機和精銳部隊、防空火力，且是戒備極爲森嚴之要塞。八二三砲戰期間，當時的松山機場和左營軍港是自臺灣本島運載兵員和裝備、輜重前往金門戰區的兩大陣地，每日並皆有大批的人員、軍備自松山機場運往金門從事整補，散露之氣氛頻頻令人情緒緊繃，而中外媒體暨採訪人員亦常將松山機場擠得水洩不通。於該段長達數個月的砲戰期間，松

山機場在施行人力、物資上的運補和支援前線作戰上，具有厥偉之功，國軍則在全國軍民團結一致的奮力下，獲得了光榮的勝利。

在兩岸關係漸趨和緩之後，派駐於松山軍機場的部隊、人員和配置之戰機、軍力，則依據國軍精實、精進方案的施行而適當的調整新編，並配合相關節日和國軍募集軍源之需求適時舉辦展覽或開放供民衆參觀（二〇〇八年時曾對外開放參觀），此等作爲係力行保密防諜的過往年代難以想像者。惟爲確保首要都城領空上的安全，松山空軍基地依然配置有精優的部隊及精良的戰機、防空武器系統，以固若金湯的陣勢，戍守著臺北大都會區的空疆，絕無任何的鬆懈閃失，亦不讓與我對峙之方有任何可乘之機。

另以在二〇〇九年舉辦的「臺北國際航太暨國防工業展」爲例，主、協辦單位除了在世貿一館設置主展區之外，並首度與松山空軍基地合作開設戶外展場，推出包含我國空軍戰機及商務航空飛機在內的綜合展示。當時的地面軍事裝備靜態展示部分，計有F-16、IDF、M-2000、AT-3、T-34、FK-50、BH-1900、EB-1900、C-130、S70-C及E-2K等多

種款型的戰鬥機、運輸機、反潛機和空中預警機等機種，並亦展出有愛國者、鷹式、麻雀、車載劍一型飛彈、二〇機砲、三五快砲以及機動雷達車等防空武器裝備，足令參訪的貴賓、觀眾深感不虛此行。此外，還有空軍健兒進行主力戰機編隊低空飛越展場和空中分列式之精采操演，陸軍神龍小組亦蒞臨表演高空定點跳傘，觀者莫不慶幸大開眼界。

在民用航空領域方面，交通部民航局在臺灣光復後即核准開辦臺北至上海的航班，使松山機場再次展現欣欣榮蓬勃的朝氣。俟一九四九年國民政府遷移至臺灣後，松山機場再逐步擴建，同時逐漸增加國內線和國際線之航班，在那段身爲臺灣最大國際機場的卅餘年間，松山機場曾長期擁有一「臺灣之門」或「國境大門」的譽銜，直至「中正國際機場」（今已易稱爲「桃園國際機場」）建竣啓用後，已無國際航線的松山機場方才轉爲國內機場，但則可由航空公司經營具特殊需求的境外包機飛航業務。

自一九九〇年代起，由於國家在兩岸局勢、大陸政策方面，俱有連串的變化，諸如開放探親、開放民間業者前往大陸經商……等。此後，爲應對國人快速通航海峽兩岸以及加速貨

物的遞運，連續多年係以逐步擴增包機航次的方式，來應對旅客和商務上的需求。惟鑒於包機仍有不便且難以提早預作安排上的困難，爰自二〇〇九年八月卅一日起實施重大的改變，將原本行之於兩岸的包機業務，調整為兼含客運與貨運的定期航班和包機航次。松山機場雖非如桃園機場和高雄機場般，被選列為客、貨運輸定期航班的航點，但是之後仍將維持客運包機和國內航線的飛航業務，持續對社會大眾提供必要的民航服務。

結語

松山機場之建竣啟用，係以建成於日據時期的一九三六年起算，行將屆滿八十週年。對於國軍而言，它曾經是日寇停駐戰機肆行侵略和梭航於日本的基地；俟國土重光後，松山機場在民航業務上，則曾是國境首屈一指的大門，迄今仍然是國內航線和兩岸包機航線的繁要據點；在軍事用途上，松山機場更是長期捍衛北臺灣領空的空軍基地，是維繫國家長治久安的基礎設施之一。

雖然，若干團體或政黨每隔一陣子便會有遷移機場的提議，但是在考量提供民衆便利搭機、確保國家絕對安全，暨現有之機場難以被取代之下，咸信松山機場日後在民航方面仍將

承負飛航載運的重要使命，在軍用方面則持續由我空軍健兒巡弋藍天，長遠不怠的捍守我國的領空和疆域。

附註

一、該座水上機場原址，於臺灣光復由我軍接收後，曾作為空軍幼校，後因幼校於民國六〇年代後期併入新設於高雄鳳山之中正預校，遂停止設校教學。復經輾轉變更地目和經由軍、公部門的協調，原址現已改建為由交通部觀光局管轄的「大鵬灣風景區」。

二、在我方於一九三七年八月十四日創下空戰大捷，讓素來聲勢囂張的「木更津航空隊」頓覺狼狽萬分。同年九月廿六日，木更津航空隊旗下一支由山下七郎率領的戰鬥機編隊從上海起飛，以掩護日軍轟炸機群襲擊南京，但在我國航空部隊第四大隊大隊長高志航率領的戰鬥機群自江蘇句容機場起飛以迎擊之下，山下七郎的座機於激烈交戰中被我方擊中，倉皇迫降江蘇太倉並被俘捕（山下七郎之後並因越獄被捕，而遭政府審判槍決），此役我軍再度重挫日軍之攻擊和囂燄。

三、不過，基於蘇聯和日本的關係在一九三〇年代後期，始終尚無明確意向，故而斯時我國的「軍事委員

會」暨「航空委員會」，皆無從預判蘇聯的志願航空隊能夠在華停留至何時，且對於施行共產主義的蘇聯亦難以全面信賴。後來，蘇聯政府先自一九四〇年起和日本政府達成協議，分批撤離駐華的志願隊，繼之又於一九四一年四月十三日，和日本簽訂「互不侵犯條約」，在為期確保其利益之下，斷然置我方於不顧。所幸，由美籍除役人員組成的航空志願軍，立即填注此一缺口，並協助我國創下多次的空戰捷報。

四、一九一八年的十月革命後，蘇維埃共產政權受到眾多歐洲國家的圍剿，並在翌年第二階段的二月革命時與德國激烈交戰。由復員士兵和工人、農民緊急組成的紅軍，旋即開赴前線參戰，並擊退進犯的德軍。二月廿三日，正在當時首都彼得格勒舉行群眾大會的蘇維埃政權，收得自前方傳來的捷報後，遂通過臨時提案將同日制定為「紅軍節」。

五、我國空軍前輩徐煥升老師，即因以夜航方式締造「紙片轟炸」的功勳，而榮獲美國《生活》雜誌選列為二戰期間舉世知名的十二位飛行員。在民國五十二至五十六年間，徐煥升老師曾膺任空軍總司令，後再轉任中華航空公司董事長。