

P-51野馬式戰鬥機

· 蕭文 ·

一、前言

在歐洲戰場，英國倫敦到德國柏林的直線距離為九百三十餘公里，戰鬥機主要任務是護航轟炸機，空戰都發生在高空，因此，它必需是長程戰鬥機，並有靈活的高空性能。一九四〇年九月，北美飛機公司針對此項需求，推出一種新型戰鬥機，它的續航力遠，型號為P-51野馬式。以後逐步改良，P-51D僅使用機內油箱時，續航力為九五〇英哩，攜帶可拋式油箱時續航力為一千三百英哩，絕對續航距離為二千餘英哩，其航程足以全程掩護轟炸機隊往返柏林間。它的火力強，其機翼裝有六門十二點七公釐機關槍與六枚空射火箭掛載點。

Discovery節目《軍武科技排行榜——十大戰機》將P-51選為歷史上十大戰鬥機的第一名，同時也是螺旋槳戰鬥機的最終型。飛過這型飛機的人，都對它讚不絕口，我一位鄰居葉富根，他是四大隊P-51D飛行員，一

提到P-51，他豎起大姆指，認為飛P-51是他的榮幸。另一位空軍飛行員祖凌雲在《凌雲御風：一位空軍飛行員的生涯》書中表示，P-51是一流的戰鬥機，它的操作靈活，它的速度不若噴射戰鬥機，若空中纏鬥，任何噴射戰鬥機不見得會佔到多少便宜。

II、「P-51野馬式」的戰史

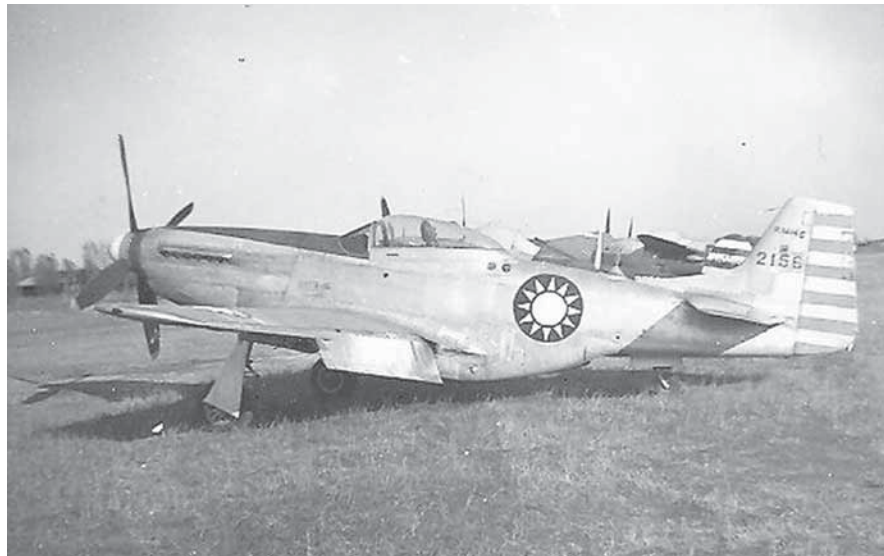
(一) 歐洲戰場

P-51的續航力遠，成為B-17執行轟炸德國任務的主力護航機種，而大大的減少轟炸機的戰損率，德國空軍司令赫爾曼·戈林在戰後接受訪問時曾說：「當我看到P-51在柏林上空時，我知道大勢已去。」

二次大戰末期，德國首先使用噴射戰鬥機，P-51開啓螺旋槳飛機擊落噴射戰鬥機的先例。一九四四年七月十八日，P-51首次遭遇

德國的Me-163彗星火箭戰鬥機，兩架Me-163掠過一架P-51，P-51立即追擊，但沒有結果。一九四四年八月十六日，第三五九戰鬥機大隊的約翰·墨菲(John B. Murphy)中校擊落一架Me-163。

一九四四年十月初，德國出現第



昔日我國使用之P-51D野馬式戰鬥機。(圖由筆者提供)



二種噴射戰鬥機Me-262。Me-262的高速令美軍飛行員驚訝，但他們也發現，Me-262從更高的高度俯衝攻擊轟炸機群，若P-51被一架Me-262咬尾，P-51可以使用轉彎方式輕易的擺脫，並適時的切入敵機內圈，利用Me-262轉彎時速度較慢，在Me-262飛出射程前，開槍密集射擊，擊

歐洲戰場在高空擔任B-17轟炸機護航的P-51野馬式戰鬥機。（圖由筆者提供）

落Me-262，此外，該機起降時較不靈活。一九四四年十月七日，有美國飛行員用P-51擊落第一架Me-262。德國機場多在美軍活動範圍內，美軍飛機在德國機場上空附近盤旋，攻擊正在起降的Me-262，或摧毀停在地面的Me-262。因此，美軍擊毀不少Me-262，獲得不錯的戰果。

（一）亞洲戰場

太平洋戰區方面，自從美國海軍陸戰隊在一九四五年初攻下硫磺島後，P-51D就以此做基地，護航B-29超級堡壘轟炸機轟炸日本各主要城市。

一九五〇年，韓戰爆發，P-51參戰，成為聯合國軍的對地攻擊機；韓戰期間，美軍的P-51面對北韓的MiG-15噴射戰鬥機有力不從心之感。此時，美國成立獨立的空軍軍種，而將P-51改爲F-51。

（二）中國戰場



五大隊大隊長鄭松亭。（圖由筆者提供）

一九四三年十月十七日，首批八架P-51運抵昆明巫家壩基地，交給美國陸軍第十四航空隊第二十三大隊第七十六中隊，該中隊成為第一個在中國使用野馬機的部隊。我空軍第三與五大隊於一九四四年十一月接收野馬機。第五大隊第二十八中隊是中國空軍第一個使用野馬機的部隊，首任飛野馬機的中國飛行員是鄭松亭隊長。以後我空軍派員赴印接收P-51D，返國後，先後參與豫西、鄂北及湘西會戰，在武漢、南京、上海、杭州、南昌上空都可以看到P-51的蹤影，P-51攻擊口軍軍事設施與補給線，最後奪回制空權。一九四三至一九四四年間，我國接收約一百架P-51B/C。一九四五年，我空軍第四大隊、



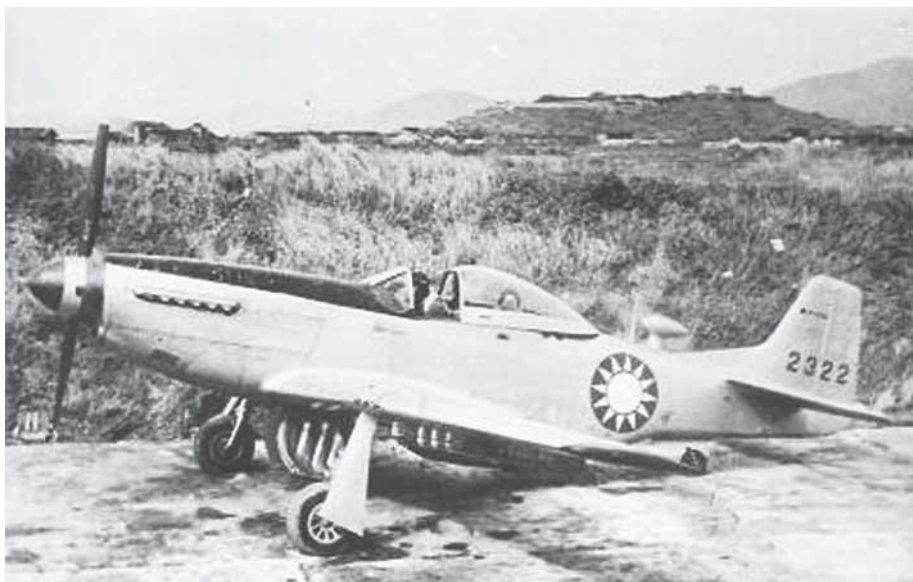
1947年，停在北平南苑機場的 P-51 機群。（圖由筆者提供）

中美空軍混合團第三大隊、第五大隊都換裝 P-51。

一九四三年十一月廿五日，P-51 參與中美混合團轟炸臺灣新竹

機場的護航任務。一架美軍的 P-51 在低空掃射時，撞到樹木墜毀。P-51 共擊落十四架敵機，在地面摧毀約十二架敵機，這場空襲日軍受傷很重，無力支援菲律賓以及臺灣沿海的作戰。

一九四五年五月十八日，第三大隊 P-51 機四架，從陝西安康起飛，攻擊河南信陽的日軍，與日本零式戰鬥機遭遇，張大飛在空戰中陣亡。張大飛已結婚，太太姓朱，浙江人，有一個小女孩。有一次，他攻擊沙宜公路上的日軍車隊，回航落地後，才發現飛機油箱上纏繞著一條電線，因為他飛得太低。多年後，張大飛的弟弟張大翔回憶：「父親死時，哥哥只有十四歲，他對我說，等我們長大了，就去打日本，為父親報仇，日本人的飛機在天上橫行霸道，我們就去參加空軍。」齊邦媛在《巨流河》中提道，張大飛犧牲前，給她留下一個大包裏，裡面是這些年齊邦媛寫給他全部的書信，並給齊邦媛的哥哥留下一封絕筆信：「你收到此信時，我已經死了。八年前和我一起考上航校的七個人都走



1950年，駐防在舟山群島準備出擊的 P-51。（圖由筆者提供）

了。三天前，最後的好友晚上沒有回航，我知道下一個就輪到我了。」上述文字說明，那個時代年輕人的心聲，以及他們投效空軍的目的，是把敵人趕走。

一九四五年八月廿一日上午九時，五大隊大隊長鄭松亭指派周天民、



1953年停在嘉義機場的P-51。（圖由筆者提供）

婁茂吟、林澤光、徐志廣以及兩位美籍飛行員駕P-51野馬式從芷江機場起飛，十時十五分，在洞庭湖畔的常德上空，與日本陸軍航空隊的百式運輸機會合，這架運輸機在機身兩側各畫一個兩公尺長寬的白色十字，兩翼末端各繫一條長兩公尺的紅布條，機翼上的日本國徽畫上白框，這是日本受降機的標誌。上午九時整到達洞庭湖邊的白螺磯上空。

雖然日本天皇已公告日本投降，部份日本軍人不接受此項決定，因此我方不敢掉以輕心，一路上各機以高度警覺性的對空蒐索，惟恐發生意外。我方三架P-51在前方引導，三架在該機後上方監視，所幸一路平安無事。

機隊到達芷江機場上空，一架P-51先降落，百式運輸機第二架降落，日機滑行到指定位置，日軍總參謀副長今井武夫少將恭立機門口，詢問地面人員「可否下機？」我國接待的陸軍軍官點頭允許，同時查核名單，憲兵檢查其隨身攜帶的物品，將全體七人用吉普車送至洽降地點。鄭松亭解下百式運輸機機翼上的一條紅布，請四位中國飛行員簽名，這條紅布現在收藏於五大隊隊史館。

國共內戰期間，P-51活躍於東北、綏包、集寧、大同、徐州、濟南、膠濟鐵路沿線、豫北以及隴海鐵路沿線，參與江防、上海、平潭、衡邵、金廈及登步諸戰役，又在保衛上海及海南戰役中擔任主角；一九四九年，政府在舟山群島修建岱山與定海兩個機場，P-51派駐這兩個機場，負責封鎖長江口及攻擊上海的任務。從對日抗戰末期



遨翔於我國領空的P-51D野馬式戰機。（圖摘自徐華江、翟永華著《天馬蹄痕－我的戰鬥日記》）

到臺灣初期，P-51都是我國的主力戰鬥機，是老一輩的飛官喜歡與難忘的機種。

三、結論

二次大戰末期直到政府遷來臺灣初期，P-51為我空軍的主力戰鬥機，它擔任中華民國空軍主力戰機的時間很長，是老一輩飛官的最愛，也是最難忘的機種。