

華僑、抗日、空軍(下)

· 何邦立 ·

一九三六年十月，蔣介石五十壽辰（虛歲），國民黨當局發動「祝壽獻機」，捐款購得飛機百餘架。據首倡這一行動的上海市長吳鐵城在《航空雜誌》上撰文：「為蔣委員長五十壽辰募款獻機有兩種深刻重大的意義，一是在充實國防，二是在擁戴領袖。」全國各地發起募款獻機、祝壽運動，並於九月十五日在南京上空，以五十架飛機排列出中正、五十的隊形，飛行祝壽。迄十月底，海內外共籌募款得六百五十五萬元，當時馬丁重轟炸機一架四十萬元，承購了九架。十萬元一架的霍克戰機，南洋華僑陳嘉庚就募款購得十三架。中國空軍整軍經武，氣象一新。

有道是「有錢出錢，有力出力」，抗日戰爭是一場全民反侵略戰爭。捐款捐物就是後方人民參與抗戰的重要形式，陳嘉庚說：「『購機壽蔣』的目的是藉此喚醒同胞，使知國之當愛。」捐獻往往能激勵空軍健兒的抗戰鬥志，並形成良性互動局面。例如一九三九年六月，「緬甸華僑號」戰鬥機在重慶上空與敵空戰，功績卓著

，旅緬僑胞聞訊至為振奮，於同年十月十日再獻機十架。「華僑捐機為救國」，國內捐款民衆的愛國主義情懷同樣是高尚的。

就廣東而言，捐機抗敵運動相對踴躍，是多方面原因促成的。首先，「航空救國」歷史傳統的延續。廣東是中國最早發展航空事業的地區之一。早在清末，馮如就曾在廣州進行飛行試驗。民國初年，孫中山提出「航空救國」主張，主要實踐基地就是廣東。一九二三年八月，中國製造的第一架軍用飛機「樂士文號」在廣州大沙頭機場試飛。宋慶齡親自坐上飛機試飛。試飛成功後，孫中山題寫了「航空救國」四字，以資鼓勵。廣東的空軍相對發達，後來南京政府空軍的主要人物，大多設籍廣東或有在粵工作之經歷。除發展空軍外，國民政府於一九二五年還發起了群眾性組織——「航空同志會」，在一年之內就曾加入會員五千餘人，籌得大量航空建設資金。軍事委員會航空局航業處宣傳科還出版了《航空月刊》，刊載自撰、翻譯或介紹航空事業等論著。

一九二九年，廣東航空處長張惠長主持制定全省各縣分攤籌款購機四十架的計畫。因此，「航空救國」思想有著濃厚的群眾基礎，發動募捐的組織網絡也相對健全。

戰前敵我態勢之解析

一九三六年四月，蔣介石兼航空委員會委員長，並增設秘書長一職，由宋美齡擔任，以加強空軍建設，使國民政府空軍現代化。然而，購買飛機涉及專業知識、鉅額款項及外語溝通能力。因此，這位在美受過音樂、文學和哲學教育的宋美齡，便花許多時間在航空理論、飛機設計、以及各種飛機零件優劣比較的技术刊物上。她取得美國國防部的協助，並與飛機製造廠商洽談，訂購了價值兩千萬美元產品，她主掌空軍的建軍政策與後勤採購。對婦女而言，在全世界是史無前例的。

中央空軍原有十四個機隊，由於廣東空軍的加入，擴充至九個大隊下轄卅一個中隊，使中國空軍的實力倍增。次年爆發七七事變，所有中國飛行員參加對日作戰。八年抗戰中為國捐軀的廣東籍飛行員就有兩百六十餘名，有卅九位華僑飛行員在空戰中壯

烈犧牲，更向世人展現出全球華人士弟的赤子心與愛國情！其中不乏兄弟同心，相偕返國投效空軍的例子，如黃毓沛、黃毓全兄弟。黃毓全副隊長於第一次淞滬戰役在上海虹橋機場迎擊日機時不幸犧牲。

一九三六年十二月十二日，張學良與楊虎城發動了西安事變，國民政府攘外必先安內的政策，因而受到阻擾。迫使蔣介石採取了內部國共合作，外部則是聯俄抗日之策略。因此，一九三七年的「八一三戰役」，是我方主動在淞滬求戰，加速提前了中日間爆發的大戰。宋美齡出任航委會秘書長前，國府空軍曾在洛陽分校，由義大利提供飛機與訓練，然一無成就。宋美齡急需能幹的助手幫她整頓空軍，經由中央信託局美國顧問推薦，邀請美國退役陸軍少校陳納德來華，協助強化空軍戰力。一九三七年夏，在陳納德的幫助下，宋美齡在極短的時間內就掌握了空軍內部領導權。在南京保衛戰三個月期間，她不辭危險幾乎每日出入機場，給飛行員最大的鼓舞並振奮士氣，她還常在新聞稿上提到「我的空軍」，直到南京撤退之時。

當盧溝橋事變時，雖是華北地方性衝突，此時蔣介石尚未決心全面對

日抗戰，一則準備並不充裕，再則想利用歐美列強干預調停。然則美國置身事外，不願得罪日本強權，不但對中國採取禁運措施，還賣棉花、鐵砂等戰略物資給日本。英國居中調停，然無功而返。蔣介石有鑑於華北平原無險可守，在七月卅日英國終止調停後，乃迫使蔣決定聯俄抗日。

一九三七年八月十三日，蔣介石主動發起淞滬二次戰役，八十七師、八十八師發起攻擊上海日租界，將原華北對峙的主戰場轉移到華東地區。一週後，八月廿日在南京簽訂中蘇互不侵犯條約，自蘇聯購得大量T-26，T-28戰機，以為因應。當時蔣迫切希望購得蘇方快速重轟炸機百架，即使能買到五十架也好，做為轟炸日本本土之用，唯未獲回應。事實上，一九三六年底結束剿共戰爭，當時空軍的對敵攻擊計畫，就以肅清日軍在長江勢力、轟炸日艦、襲擊上海與漢口日租界地為目標，甚至有出擊九州、四國等日本本土軍港及重工業區之規劃。中國空軍正積極整軍備戰，可惜該戰略計畫一直未能實現。

抗日戰爭爆發時，中國空軍成軍不及五載，接收美式培訓的飛行人員約五百名，以中央寬橋航校第二至六期畢業生為抗日空戰之主力。當時有

飛機三百餘架，重轟炸機（馬丁、亨克爾）十二架，輕轟炸機（諾斯羅普、道格拉斯）九十架，驅逐機（霍克、波音、費亞提）一百一十三架，偵察機（可塞）五十五架，對地攻擊機（雪克萊）廿架等。中方無製造飛機的重工業基礎，戰時耗損難以補充。成軍短，飛機少、廠牌雜，人才荒，亦無實戰經驗。儘管中國空軍遠居劣勢，但飛行員的素質和愛國心卻是一流的。

當時空軍在全世界還不是獨立的兵種，相對應的日本空中武力，分別隸屬於陸軍航空隊和海軍的航空隊。一九三七年，日本陸軍航空隊已有飛機一千四百八十架，海軍航空隊擁有飛機一千兩百二十架。日軍飛機數量是中國的九倍之多。其中以海軍航空隊為侵華主力，裝備最多的是九六式陸上攻擊機、和九六式艦載戰鬥機，都是剛投入生產的新機型，效能為當時世界軍機之佼佼者。一九四〇年的零式艦載機為其後續機種，加上日本航空工業有三十年的基礎，飛機可源源不絕的製造，無匱乏之虞。雙方無論飛機效能數量、後勤裝備補給或人員訓練等，差距可謂極為懸殊。

日本軍國主義早已處心積慮，先占我東北侵我華北，再度發動二次淞

滬之戰。挾廿餘年航空工業基礎，以其海、陸軍航空部隊的絕對優勢，試圖一舉消滅我在東南沿海的空軍新生力量，並嘗妄語「一週滅我空軍、三月亡華」。而我空軍以五年建軍之基，仍屬襁褓階段，對航空知識與觀念皆屬不足，無論訓練、戰技、情報、指揮、後勤及裝備，樣樣不如人。抗日空戰長達八年，敵強我弱，先烈的碧血灑長空，驚天地動鬼神，寫下了無數可歌可泣的故事。

「中日之間的空戰，是一場完全不對等的搏殺！是抵禦外侮，爭取民族存亡之戰！」

笕橋幼鷹奮起碧血灑長空

一九三二年一月廿八日，第一次淞滬戰爭在長達六週的戰鬥中，十九路軍不但無畏日軍優勢之砲兵與空軍，非但堅守住陣地並奮勇還擊。但由於空中情報不靈，中國飛機大多被摧毀於上海、蘇州、喬司等機場，五月五日停戰協議後不久，南京政府就決定成立現代化航空學校，由美籍顧問裘偉德率工作團負責訓練，六月笕橋中央航校於焉誕生，蔣介石兼校長。七七抗戰前五年間，中央航校共

完成飛行員培訓七個班次，約五百人結訓，此即抗日空戰初期的生力軍。一九三七年六月底，毛邦初、陳納德晉見蔣委員長伉儷，提出中國空軍兵力提報。五百架飛機中僅九十一架可以作戰，蔣氏聞訊大為震怒。當時空軍採美、義、法、日不同實驗性教學訓練方式，因而對南昌、洛陽義大利教官之訓練績效起疑。至八一三淞滬戰爭前真正適於作戰的飛機僅一百六十六架。

而日本侵華兵力，陸軍有廿九個戰隊，三百五十架飛機。海軍七個航空隊，三艘母艦，五艘水上飛機母艦，有五百五十架飛機，合計各式飛機九百架。兩方相較下，中日實力懸殊。飛機為一比七之差，且日本有自製飛機年產八百架之能力，在作戰上有持續戰力，而中國空軍則相形見拙，飛機完全是從美、義、德、法、英等國採購而來且維修上受到限制。中國空軍在質與量上雖居劣勢，但眼見國土淪喪，國仇家恨，激起飛行員強烈的愛國心，不畏強敵，浴血奮戰，且能以寡擊衆，以少勝多，讓世人不得刮目相看。

笕橋及廣德空戰是中、日首次交戰，由於日本自大輕敵，加上颱風天候惡劣，逼得日機低空進場轟炸，而

遭受慘重損失。連續三日空戰擊落日機共四十六架。開戰最初兩週，日本引以自豪的鹿屋航空隊與木更津航空隊，九六重轟炸機共卅八架，損失達廿架，戰力損失過半，使得日本不得不改變戰略，由戰鬥機護航，並以夜襲方式進攻，最後更採用人（機）海戰術，使我方有限飛機逐漸耗損而失去戰鬥力。

初建成軍的中國空軍，以「初生之犢不畏虎」之膽識，竟能在杭京滬奮戰三、四個月，擊毀敵機兩百餘架，擊沉艦艇數十艘，炸射斃敵約萬人。此期間閻海文、沈崇海、劉粹剛、高志航、樂以琴等人相繼犧牲。次年武漢空戰中，又有李桂丹、呂基諄、巴清正、陳懷民等先烈作戰陣亡。譜寫了中國空軍在八年抗戰中最英勇壯烈的篇章。由於空軍有我無敵，奮戰到底之決心與信心，喚醒了「東亞睡獅」，全國軍民同仇敵愾，奠定長期抗戰勝利的基礎。另外，在中日首次空戰，重創日本九六重轟炸機，以一顆子彈貫穿其油箱，使其返航時油盡墜入基隆港和平島外海的，就是周庭芳。

中日空戰英烈千秋

廣東空軍與華僑飛行員多隸屬三大隊或五大隊，屬驅逐大隊，驍勇善戰，戰績卓著，其中耳熟能詳的有，黃新瑞大隊長擊落日機八架半的個人紀錄（兩人合擊算半架）；鄧從凱副隊長擊落九六轟炸機三架半，日本四大天王的奧田大佐就是被其擊落；陳瑞鈿副大隊長有擊落日機五架半的紀錄，自己亦遭擊中油箱致嚴重燒傷，戰後返僑居地，半世紀後蒙美國會表揚為二戰的空戰英雄(Ace)。此外，王叔銘、毛邦初、張廷孟是廣東空軍一、二期畢業生，在抗戰期間、以及對中國空軍的發展居功至偉。周一塵、雷炎均亦是廣東空軍的華僑飛行員，最後兩人均任職中華航空公司董事長，對我民航事業發展有所貢獻。

二一八武漢空戰誰之過

一九三八年二月十八日，日機由十一架九六艦載機護航，十五架九六陸攻轟炸機大舉來襲武漢，我方四大隊俄製T5機十九架、T5機十架，總共廿九架起飛應敵，由於緊急起飛令下達過遲，二一八武漢空戰，我方前兩梯次起飛的T5戰機，由李桂丹領隊的四架，及二十二中隊長率領的七架，先遭日本十二航空隊第一、二

小隊的突襲，後遭十三航空隊第三小隊的攻擊，我機因無高度，被打得抬不起頭來，幾至全軍覆沒。混戰中，吳鼎臣為援救友軍，不慎撞落李鵬翔機。此時由孝感趕來的二十三中隊八架T5進場解圍；由於先前戰鬥，至日機亦失高度，遂遭我二十三中隊生力軍的痛擊，空戰歷時十分鐘，雙方互有傷亡，日機迅速脫離戰場。

是役，大隊長李桂丹、隊長呂基淳、分隊長李鵬翔、隊員巴清正、王怡等五員陣亡，分隊長王玉琨負傷。中隊長劉至漢、隊員吳鼎臣兩人跳傘，張光明纏鬥中擊傷日方領隊機金子隆司（失蹤）後，座機中彈兩百餘發重傷，勉強迫降人安。分隊長王玉琨座機迫降全毀。副隊長鄭少愚座機輕傷迫降人安，飛機損毀總計九架。對照之下，來襲十一架日機，四架失蹤，兩架油箱被擊中幾乎無法返航，一人重傷，也凸顯日機效能之優越。

張光明是武漢空戰的參戰者，目擊戰友為國捐軀，其悲痛與感觸至深。空軍是攻勢的兵種，小兵力亦可主動制敵，若採防衛戰術已失先機。高階缺乏空軍戰技戰術背景，用陸軍作戰思維指揮，開戰半年，上百飛行員犧牲，代價慘痛。我方飛機效能不如日機，若能先占空優高度，足以彌補

。瞭解入侵的日機，滯空時間有限，廿分鐘上下，不敢久戰，可用T5機纏敵不放，就已取得先機！

空戰王牌張光明，對其僚機巴清正、梁添成評價極高，冷靜沉著，作戰英勇，編隊攻擊時從不脫隊，為長機做好掩護工作，以期發揮團隊戰力，對他們的英年早逝極為不捨。猶記公祭時，巴清正老父謂：「其子求仁得仁，只是走得太早，無法為國多殺幾個日本鬼子！」

梁添成為印尼華僑，祖籍福建南安，海外回國投效空軍，任二十三中隊分隊長。一九三九年六月十一日，重慶夜戰時不幸殉國，年僅廿六，各界人士為其舉行隆重追悼會，遺骨長埋南京紫金山抗日航空烈士公墓。

遠征東瀛壯士豪語

一九三八年五月十九日深夜，這次遠征日本定為雙機編隊，馬丁機（一四〇三號）為長機，由隊長徐煥昇任正駕駛、蘇光華任副駕駛、劉榮光為領航員、吳積沖為通訊員。一四〇四號為僚機，由副隊長修彥博任正駕駛、蔣紹禹任副駕駛、雷天眷為領航員、陳光斗為通訊員。行前，蔣委員長與航委會秘書長蔣宋美齡女士，親

自到武漢南湖機場，召集隊員點名，勉勵他們「死有重如泰山，輕如鴻毛，身為空軍應當為國奉獻，國家必不辜負」。大家同感興奮。當晚，徐煥昇、佟彥博等機組人員來到起飛線。黑暗中遙對西方發出莊嚴地宣誓：「為吾中華，抗日救國，飛渡重洋，遠征三島。以吾神鷹，警告日寇，喚醒人民，制止戰爭」，八名勇士踏上征途，正改寫著歷史。

這次跨海遠征，不丟炸彈改投紙彈。所謂的「人道遠征」，打的就是心理戰，要一舉打破日本領土固若金湯的神話。當時的組員陳光斗回憶往事道：「能參與這項任務是一種榮譽，感覺無比的光榮、興奮與驕傲，至於成功或成仁是同一回事，因為根本沒有想會活著回來，也就是置之死地而後生的態度，完成神聖之任務。」而此次任務八位組員中之一，負責飛行導航重要任務，香港華僑，就是領航員劉榮光。

壁山空戰英雄落淚

一九四〇年九月十三日，日機襲渝，我四大隊大隊長鄭少愚率T5機十九架，楊夢清中隊長率T5機九架，三大隊第二十八中隊長雷炎均率

T5機六架，中方合計出動卅四架飛機。事後得悉日機來了兩架偵察機、九架九七式機、十八架新出廠的零式驅逐機，接戰廿分鐘，我機一共被擊落十三架、損失十一架，中隊長楊夢青、分隊長曹飛、飛行官劉英役、何覺民、張鴻藻、司徒堅、余拔峯、黃棟權、康寶忠、雷庭枝等十人陣亡；鄭少愚大隊長、中隊長陳盛聲、雷炎均、分隊長王特謙、龔業梯、曾培復、王廣英、武振華、徐吉驤等八人負傷，對方卻毫無損失。我機只有招架之功，沒有還手之力，完全不敵「零式戰機」。

當天參戰的二十八中隊長雷炎均，為美國華僑，其率五名隊員戰死四名，下飛機後在機翼旁嚎啕大哭，悲痛地說：「飛機性能差太多了，根本沒還手機會。」此為零式戰機首次出現戰場，其優越之效能，操縱自如，即使在我方射程內，不過一秒就能逃脫；零式戰機時速五六〇公里，靈活性及火力在我機之上，而我機時速僅三四〇公里，除防禦外，幾無還擊之力。整場戰鬥中，我機取得射擊的機會極微。陣亡十人中，八位是兩廣籍，九位飛的是T5。

「九一三」大敗後，日軍再度來襲，蔣介石要求周至柔轉告四大隊再

戰，副大隊長劉宗武聞訊，面諫委員長：「飛機性能遠不如人，平白犧牲戰力，沒有意義。」委員長聽進去了，空軍暫改採避戰策略以因應。

雙流空戰血染長空

一九四一年，蘇聯簽署《日蘇中立條約》同時，決定再售中國一批T5III型百架。三月十四日，成都防空司令部接獲敵十二架飛機來襲的警報，即令剛從哈密密接收回來T5新式飛機卅一架升空雙流迎敵，結果第五大隊長黃新瑞、副大隊長陳澤鏐、飛行員林恆、江東勝、任賢五人陣亡；三大隊二十八中隊長周靈虛、隊員袁方炳、陳鵬揚三人捐軀，共犧牲八位飛行員；鄧偉殷分隊長，隊員許曉民、何德祥、余平想、沈木秀、陳世杰、史復新、金煒八人負傷。此役，我方雖士氣高昂，奮戰不懈，然空戰犧牲慘重，計飛機全毀十一架、受傷七架，人員八死八傷。而日機卻無一損傷。至此，空軍採避戰手段以因應。

一九三四年回國的黃新瑞，祖籍是廣東臺山，出生於洛杉磯，曾擊落七架日機而聞名。因戰績卓越，升任第五大隊長。三月十四日，日軍零式戰機及轟炸機撲向成都。黃新瑞在成

都雙流機場率領兩個編隊升空接戰。未料，上方的零式戰機穿雲而下，我方編隊被沖散，由於飛機效能遠不如敵，死傷慘重，黃新瑞也壯烈成仁。此役犧牲十名飛行員，兩廣子弟占了半數。可見早期廣東空軍，由隊長到隊員，多以華僑子弟為骨幹。

飛虎隊與美軍援華始末

一九三七年六月，陳納德抵上海，透過航委會秘書長蔣宋美齡女士引薦，陳氏擔任蔣委員長軍事顧問。七七事變後，陳納德開始參與中國空軍的作戰指揮，也開始他隨後八年與中國軍民共同抗日的使命。

我空軍健兒初戰表現雖英勇，但歷時四個月飛機消耗殆盡，在十二月十三日，南京終於淪陷。一九三八年蘇聯援華，空軍有了飛機二五〇架，再觸發武漢大空戰，十月下旬，武漢、廣州相繼棄守，此時英、美唯恐陷入戰爭泥沼，對日採取姑息政策，對華施行武器禁運，加上沿海港口盡失，飛機零件無法輸入，空軍戰力日漸耗損，迄一九四〇年，空軍已無飛機補充，戰局更形艱苦，四月起日軍對陪都重慶採「疲勞轟炸」，以杜絕我物質補充、打擊軍民戰鬥意志。

羅斯福總統重歐輕亞的決策，直至一九四一年四月十五日，才密令允准美陸、海軍備役航空人員參加美國志願航空隊(America Volunteer Group, AVG)納入中國空軍參戰，由陳納德負責召聘，於八月一日正式成軍，陳擔任指揮官，正式聘用二八九人，中國政府用四五〇萬美元購得百架的P-40，提供志願隊使用。

一九四一年十二月七日，日本偷襲珍珠港，太平洋戰爭爆發。日軍為應付東南亞戰場，將其派駐中國之飛機半數他調，此時日本對重慶已無餘力實施戰略轟炸。十二月廿日美國志願大隊在昆明上空初露鋒芒，接著仰光空戰又獲佳績，隨後屢戰東南亞，參與怒江保衛戰，再轉戰華南，迄一九四二年七月四日，因美、日已正式開戰半年多，不像以前暗地裡軍事援華，有所顧忌。此時志願隊改隸回美國陸軍正規部隊，陳納德改任美國駐華航空特遣隊(China Air Task Force, CATF)指揮官。次年，陳升任第十四航空隊司令，至戰爭結束止。

三〇至四〇年代，義大利杜黑將軍的大轟炸機理論盛行，以戰略轟炸來屈服敵人。其作戰思想以轟炸機為主軸，以驅逐機來護航，用偵察機高空搜尋敵目標，當時尚無戰鬥機這一

名詞。陳納德援華的飛虎隊，在二次大戰中期，對日機作戰的戰術演練中，發展而成掌握制空權的戰鬥機，改寫了空軍戰術應用的新觀念。直至一九四三年五月十一日荊宜空戰起，我空軍獲美援P-40及P-51等型，才逐漸扭轉劣勢，取回在華制空權。

美國志願大隊，實際上是中國政府出錢，由陳納德組建和訓練的一支小型現代化空軍，讓陳納德充分發揮自己的空戰思想與戰術運用之機會，利用P-40俯衝加速的特徵，實施打帶跑戰術，半年多合計一〇二次的戰鬥，客觀的戰績為擊落日機一九三架，擊傷四十架，擊毀地面敵機七十五架。該隊損失飛機六十八架（包括自毀廿二架），陣亡十一人，失蹤四人，殉職九人，這就是二次大戰中的「飛虎隊」傳奇。

由於飛虎隊的歸於美軍體系，中方接受陳納德建議，於一九四三年十月成立「中美空軍混合聯隊(Chinese American Coalesced Wing)」，由第一轟炸大隊及第三、五驅逐大隊組成。我空軍官校第十一至十三期畢業，赴美完訓的飛行員與美軍混合編組出勤，協助陸軍地面作戰，打擊日本在華空中力量，並取得空優地位。中美混合聯隊在抗戰後期頻繁出動，與中國

空軍其他部隊，以及美國第十四航空隊並肩作戰，共同奪回中國制空權。

中美空軍混合聯隊，最出名的戰績就是一九四三年十一月廿五日的轟炸臺灣新竹機場，取得豐盛戰果，這是繼杜立德空襲東京後，日本所謂「絕對國防圈」遭受空襲，令日方震撼。隨後又轟炸香港、廣州、海南、切斷日本水上運補線等，戰功至鉅。該聯隊於一九四五年九月，因日本無條件投降，戰爭結束而撤編。

駝峰戰略空運居功闕偉

中國戰場因滇緬公路的失陷，戰爭物資嚴重缺乏，亟待「駝峰空運線（Hump）」之建立獲得改善。駝峰空運線就是用運輸機，將戰略物資，從印度機場，飛越喜馬拉雅山，經過八百公里之航程送至中國境內。美國提供飛機、戰爭物資和飛行員，英國提供在印度的十三個機場，中國則擴大及趕建六個機場，以因應空運的需求。終於「駝峰空運線」在一九四二年四月開航。

早期的「駝峰空運線」都是用美籍飛行員，但是這個航線非常危險，在當時沒有導航、通訊及氣象資料的情況下，失事率非常高，四年多共摔

了六〇七架飛機，損失幾千名的飛航人員。所以訓練中國飛行員，成了當務之急的工作，重慶派胡偉克將軍至印度，擬定了中國飛行員訓練計畫，修訂了「駝峰空運線」的架構，使之更有效率。抗戰時「駝峰空運線」總共飛了十三萬架次，運送了六十五萬噸的戰略物資到中國，犧牲數以千計的空軍官兵，動用百萬計的民夫，修建機場和道路，使這條中國抗戰時最後的補給線，對抗戰做出了極大貢獻。此外打通滇緬公路，是中國戰略物資補給的唯一導管，其重要性不言而喻。其危險性，是飛行員用性命向大自然（高山地形及惡劣氣候）的挑戰。駝峰空運任務，中、美犧牲人數高達一千五百七十九人，損失飛機五百一十四架，遠遠超過戰鬥死亡。三年四個月的駝峰空運，寫下世界航空史的奇蹟，非柏林空運所可比擬。

結語

華僑是中國人飛上藍天的先驅，航空救國的先鋒，卻是鮮為人知的史實！

華僑先烈航空救國的忠勇行為，大無畏獻身精神，確實是驚天地、泣鬼神！

華僑青年性格開朗、智慧勇敢、富正義感。他們在祖國抗戰時期，回國從軍，英勇駕機迎戰，成績極為優異，功勳事蹟更不勝枚舉。犧牲更是重大。英烈千秋，永為國人崇敬。

廣東空軍在國民革命的發展史，占極重要之一頁，先後參加了國父廣東平亂、蔣介石領導的東征、北伐、剿共、抗日、戡亂各戰役。唯廣東航校於一九三六年夏，抗戰前一年併入中央航校，因此後繼無人。在國府遷臺後，因歲月飛逝，逐步淡出空軍的行列，其史蹟應加以重視與整理。

戰爭最是无情，戰鬥中每一個戰士無時無刻都在經受生與死的考驗。華僑飛行員英勇殺敵，為國立功。不少人在戰鬥中流血犧牲，用自己年輕的生命報效祖國。在南京紫金山北麓的「航空紀念博物館」內，抗日航空烈士紀念碑，鐫刻著八百八十四名中國空軍烈士的名字，還有美國空軍烈士兩千一百九十七名，前蘇聯空軍烈士兩百三十七名，韓國空軍烈士兩名，共計三千三百二十個名字，以慰中外烈士的英靈。

捍國聘長空，偉績光昭青史冊。
凱旋埋忠骨，豐碑美媲黃花岡。