

· 何邦立 ·

劉崇佺、高志航、八一四

空軍 劉崇佺與中國

劉崇佺（生於一八九九年，卒於一九三八年）年少赴日美留學，一九二八年大學畢業於麻省理工學校，同年赴紐約長島寇提斯飛行學校學習飛行技術，兼學發動機製造及機械製圖。後從事商業飛行迄一九三三年底，幾達五年之久，回國期以所學之長報效國家。一九三四年四月入空軍中央航校，此時年已三十五歲，因有留美機械專長，且有發動機製造維修製圖實務經驗，遂擔任航空機械教學工作。劉崇佺有報國之心，又有雙發動機商業駕駛背景，課餘之便，情商航校高級組教官於戰術訓練時帶飛，熟悉轟炸機駕駛及投彈技術，一年後附加於航校四期畢業，任官空軍少尉。

初華中國慘烈，意黃就信是同仇復仇。日本侵略，我死傷激發，所有子孫只念為同胞復仇。兒女烈國上抗敵，那死的難。



寬橋中央航校正規班，一年九個月畢業，學生入學之初，需先通過半年中央軍校入伍生基本軍事訓練，再回寬橋就學，並於地面課程完成後，始進入飛行線。初級組在本場放單飛，進行基本飛行訓練；中級組則至外場操作越野飛行等課目，進入高級組後，教官將依學生飛行狀況，區分驅逐、偵察、轟炸三組，分開施訓，教授飛行動作科目。學校畢業任官後，分發部隊才正式開始戰術訓練，逐步成為成熟有戰力的飛行軍官。

經研判劉崇佺在航校已是基本課程教官，無須接受半年入伍生的基本訓練，他又有美國商業飛行駕駛資格

，為一成熟飛行員，條件早超過航校畢業生許多。只要對該轟炸機種進行熟飛訓練，帶飛兩次戰術投彈課目，即可出任務。因此劉崇佺帶藝投效，在航校可說是個特例。

過去中央航校亦有各種特例，如航校副校長蔣堅忍，雖為政戰背景，但因工作領導統御關係，需要具備飛行專長，便由四期的吳紀權烈士擔任帶飛教官，在航校完成單飛訓練結束，故蔣堅忍名列航校第六期畢業。

一九三三年底，當時空軍為了保密發佈新規定——「空軍不得與外籍女子結婚，否則不得任職軍官。」高志航早在一九二八年與白俄女子嘉莉亞結婚，並育有子女高麗良、高友良兩人。照說法律不溯既往，但軍中鐵板一塊。對東北青年而言，高志航報國心切，不得已以離婚收場，可謂國已



率領空軍健兒創下「八一四」空戰大捷的高志航大隊長。

破、家又散。據高家子女言，高志航在離婚後情緒非常不穩定，直至一九三四年底，高志航再婚，娶葉容然女士後，兩子女有人照顧，情況才有好轉。

劉崇佺一九三四年四月入空軍算橋航校時，空軍已有此規定，且劉崇佺亦曾報備。然劉崇佺於一九三五年夏畢業任官後，空軍發現劉妻Adelle爲美籍，仍將之除名；換言之，劉崇佺任官不及數月，不得已被迫轉到中美合資的中國航空公司任職副機師，也才會憤憤不平地對家人說：「何以能入學而不能入軍也！」

劉崇佺本來就是附加於航校四期畢業的，任官未數月即被除名，因此未列入正式的航校畢業名冊，亦可理解。他真正的飛行經歷甚早，一九二八年紐約長島寇提斯飛行學校習飛結業，回國報效空軍前，在美已從事商

業飛行近五年。

航空公司正、副機師間待遇、地位相差本極大，中國航空屬外籍公司，當時對華人無形中有所歧視壓榨。劉崇佺雖飛行年資時數夠，但初入公司仍以副機師起薪，月給僅一百五十元，逐年追加到兩百二十元，蓋當時因全公司並無華籍正機師，要爭取不易。劉崇佺性不喜結納、不多議論、無嗜好、無享受，從不爲自己而爭，認真負責又盡職，此爲個性與人格特質使然。

感謝航空史研究者高興華先生的尋根究底，發現航校六期的劉崇漣實另有其人，他是籍貫湖北黃安縣人，與劉崇佺的福建閩侯縣人完全不同而有所釐清（見《傳記文學》第六六五號讀者書簡）；他又遍找官校所附南苑航校、保定航校、廣東航校、廣西航校、雲南航校、山東航校、山西航

逃亡弟崇祿之生平

[illegible]

〈述亡弟崇儉之生平〉
節錄之一。

[illegible]

〈述亡弟崇佺之生平〉
節錄之二。

校、湖南航校、四川航校、東北航校，均查不到劉崇佺的學籍資料。也難怪，如前所述，劉崇佺在美習飛，查不到資料實屬應然。蓋最早學飛的華人皆為美洲華僑，九一八瀋陽事變及一二八第一次淞滬會戰後，大量愛國華僑飛行員回歸祖國投效空軍，抵抗日寇鯨吞蠶食我中華大好河山。

一九三七年平津失陷前，日機縱橫華北，公司派遣劉崇佺冒險飛平津滬航線，與日機有所接觸。他的飛行技能高超，雖不知飛行總時數，但此時的他擔任民航駕駛已有八年經歷，

日寇鯨吞蠶食我中華大好河山。



九一八瀋陽事變及一二八第一次淞滬會戰後，大量愛國華僑飛行員回歸祖國投效空軍，面對性能較優異的日機，我空軍健兒毫無懼色，戰志昂揚，爭相凌空禦敵，以衛河山。

九及淞量員空較我懼，，

概略也有近萬飛行小時，而其儀器飛行的能力亦遠優於當時的驅逐機飛行員。劉崇佳曾在惡劣天候下躲避日寇戰機攻擊，並有擊落敵機一架的戰績。劉崇佳認為我空軍飛行員的技術水平，遠較日軍為高。

高志航飛某地取件辨疑

劉崇佳於淞滬會戰前一日，十二日由滬飛漢，十三日奉命飛南昌又回漢，十四日又由漢飛滬，因上海機場雲低能見度極差關閉，在南京停留時，巧遇高志航大隊長，蓋兩人在航校時為舊相識，故高大隊長喜曰：「大好，速為我飛某地取件。」當時日本不宣而戰，美國採中立立場，正機師為美國人，拒絕高志航之所請。高志航拿出手槍相逼，副駕駛劉崇佳相勸解圍，並語正機師曰：「我願意去。」因原機上有旅客，故換架飛機調轉機頭，改變航向飛向西南，在雲霧中飛行，看不到外界地標景象。

高志航曰：「速為我飛某地取件」，究竟到何處取何件？過去有的記載為，高大隊長由南昌乘空運機至寬橋；另有記載為大隊長高志航也剛從長興搭運輸機趕到寬橋；三有記載只說，就在此時一架雙引擎大型飛機居然在機場降落，機艙內跳下一個人後

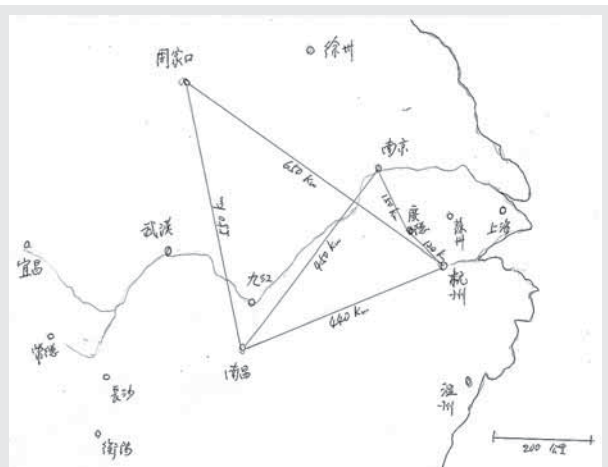


飛機馬上掉頭再度起飛而去。那人奔向飛行管理室，王蔭華及曹世榮認出是高志航大隊長本人，但未說明從何處而來。

劉廣定教授在〈八一四寬橋空戰八十年紀念：兼記關鍵人劉崇佳〉一文中指出，「先父滋業（生於一九一〇年，卒於二〇〇四年）於一九九〇年赴上海探親時，得以重閱此文，返臺北後，回憶半世紀前親聞先叔祖之言：『某隊長即高志航，某地為廣德機場，而取件是取機槍架。』惟據何邦立先生指出，某地宜為四大隊原來的訓練基地南昌，才有取機槍架之可能，故先父之記憶可能部分有誤。高志航是由先叔祖劉崇佳駕民航機自南京先到南昌，取得機槍架後再飛抵寬橋。也就是說，高志航之所以能及時趕到，率隊破敵，造成八一四寬橋空戰大捷，先叔祖乃重要的關鍵人。若

非他仗義冒險，憑藉高超技術，駕機相送，高志航將無法及時趕到寬橋，八一四空戰史或將改寫。」（見《傳記文學》第六六三號）

《中國空軍抗戰記憶》一書作者朱力揚，認為高大隊長和劉崇佳於八一四南京出發前的對話，完全符合當時國人喜迎抗戰的心情；另外，「一個人覺得令尊有關『廣德』的記憶應該是『對的』。」以當日戰況的緊急，高大隊長是不太可能為了「機槍架」經由南昌飛杭州（一千兩百公里）。究竟是路經廣德還是南昌又起爭議。朱力揚君認為應是由南京飛廣德



高志航大隊長取件飛行航路示意圖。



劉崇佺（後）與侄劉滋業
攝於一九三〇年（照片為
劉廣定教授提供）。

（一百五十公里）取件後再飛到杭州（一百二十公里），合計兩百七十公里的距離，以當日戰況的緊急，較為合理。若由南京先飛南昌（四百五十公里）取件，再到杭州（四百四十公里），合計近九百公里（非上述一千兩百公里）。至於四大隊的成員，由周家口（今周口市）飛寬橋的距離則為六百五十公里。

再說取件自是飛回原基地南昌機場，修護廠才有霍克Ⅲ型機的機件可取。而廣德機場當時是轟炸司令張廷孟的大本營，所屬第二大隊所飛的機種是諾斯羅普輕轟炸機，待料的組、配件與霍克機完全不同。

八一四中日首度空戰，日軍另一支九機分隊來襲廣德，被三十四隊隊長周廷芳（又作周庭芳）駕霍克Ⅱ型機發現，進行奇襲，並用各種特技動作，盼能引開敵機群，期使廣德免受

轟炸。劉毅夫在空軍勵志社服務，曾為文於《中央日報》刊載，廣德上空周廷芳空手入白刃的故事，膾炙人口。從空手入白刃又延伸為周廷芳試飛的是剛檢修完的霍克Ⅱ型機，未裝機槍架，只能用特技動作衝散引開敵機。後來此情節也寫在劉毅夫的《空軍史話》上，還被日本中山雅洋《中國的天空》一書引用。但真實的狀況是，周廷芳的霍克Ⅱ型配有機槍，並用一顆子彈擊中九六轟炸機的油箱，該機漏油，返回臺灣本島時油量不足，落海於基隆港外和平島燈塔附近。

至於劉廣定教授大作〈劉崇佑述亡弟〉文中並未指明取件為何物。但其父劉滋業八十歲重閱此文時，回憶半世紀前親聞先叔祖之言：「取件是取機槍架。」他並在文中加上高志航、廣德、機槍架、高持手槍逼之等的眉批。機槍架是否劉崇佺與高志航親手取件時回憶的敘述？抑或也受到劉毅夫廣為流傳報導的影響？或是劉滋業晚年回憶時，已滲入空手入白刃無形的影響？亦未可知，無法排除。

惟據劉廣定教授的函覆，「弟曾查舊時申報，並無類似空手奪白刃之報導。先父一九九〇年五月返中國大陸探親前

後，亦無閱讀軍事雜誌的習慣，故其批註應係純屬回憶舊事。換言之，也就是親聞崇佺叔祖當年之敘述，取件為取機槍架。」

吾友徐振桐先生為兵工專家，對高志航赴南昌取機槍架另有看法，蓋機槍架需維修人員才能安裝，還須試槍校正；高氏所取應是機槍瞄準器，余亦認同此看法。

結語

由於劉崇佺的義助，高志航大隊長乘坐中國民航飛機順利由南京轉經南昌取得機槍瞄準器，再趕回寬橋，開展八一四空戰勝利的序幕。

備註

一、劉廣定教授曾提供筆者其先祖劉崇佑（生於一八七三年，卒於一九四一年）於一九三八年九月十日所撰〈述亡弟崇佺之生平〉，該文尾附有滋業赴中山縣認殮亡弟遺體筆記。此為劉崇佺（生於一八九九年，卒於一九三八年）留世僅有的資料，該檔案現存福建永安東南抗戰文獻資料庫館藏。

二、本文節錄自《傳記文學》〈八一四寬橋空戰關鍵人劉崇佺事蹟考〉。