

飛虎八十 抗戰後期

· 劉守仁整理 ·

AVG與CACWPH中作戰回顧（下）

民國三十一年六月雲南雨季來臨，而緬甸戰事趨緩，因此大隊移防到湖南、廣西各基地，爭取空優同時支援地面作戰，由於美國已對日宣戰，所以正式派遣作戰部隊到達中國戰區作戰，因此名義上是民間的志願大隊已沒有必要，所以在民國三十一年七月四日裁撤志願大隊，併入美國陸軍第十航空隊第二十三戰鬥機大隊，至此抗戰時期的外藉空軍志願隊參戰史正式畫下句點。

美國志願大隊從成立到解編不到一年時間，卻創下輝煌的戰績，參戰期間共出動一百零二次任務、飛機五百一十二架次、陣亡十一人（飛行員十人、機工長一人）、失事九人、失蹤四人、受傷六人（以上均為飛行員），飛機損失六十八架，戰果方面：被證實極有可能擊落、擊毀、擊傷之日機有三百七十二架、卡車一百一十二輛、倉庫十五座，這麼亮麗的戰績歸因於陳納德充份發揮P-40的特性，完整的訓練讓隊員在遭遇日機時，利用馬力大、裝甲厚、火力強的優點，採取接近、射擊、再俯衝脫離的戰術，不做近距離的纏鬥，而這作戰技巧在後來發揮無比的功效，中國空軍也逐步掌握空優。

駐華特遣隊的成立

美國志願大隊於民國三十一年七月四日裁撤後，美軍正式派遣正規部隊來華作戰，負責擔任中國、緬甸、印度戰區空中作戰任務的是第十航空隊（10th Air Force），同時在其旗下成立駐華航空特遣隊（China Air Task Force, CATEF），由原編的第二十三戰鬥大隊（下轄七十四、七十五、七十六等三個戰鬥機中隊），加上原屬第五十一戰鬥機大隊的第十六戰鬥機中隊、第十一轟炸機中隊，再加上第九照相中隊組成（註一），由陳納德將軍擔任指揮官（此時陳納德已回役為美國軍人）。

駐華航空特遣隊為美國航空部隊正式駐華的開始，陳納德將軍除了仍負責中國戰區的空中作戰外，另也從戰略上考量，規劃了許多有利未來作戰的機場，如隊部所在的昆明，不但掌握了駝峰航線（印度加爾各答至四川重慶）進出中國的控制點，往東與

桂林、零陵、衡陽幾個機場成為一條軸線，可以攻擊由廣東至香港間的海岸，攻擊線可以向北延伸到漢口。就特遣隊整體而言的主要任務為：

一、保護「駝峰航線」的東面及南面航線，包括空運路線終點站的昆明。

二、攻擊與破壞在中國地區活動的日本飛機及沿海的日本船艦。

三、支援我國的地面部隊作戰。

特遣隊即以上述目標為任務部署，七十四中隊及第十一中隊駐防昆明（隨任務需要駐防至各機場），負責西南後方及駝峰航線的空域；第七十五中隊駐防衡陽、第七十六中隊駐防桂林為戰時最前線；第十六中隊駐防雲南驛負責該區防空，成都至重慶一帶的防空則由我國空軍負責，此種部署同時兼顧防空與攻擊性，加上陳納德將軍瞭解中國戰場特性及靈活調度，所以特遣隊的P-40戰機僅三十至四十架（B-25轟炸機也僅有五至八架堪用），飛機數量遠遠落後日機駐防在中國戰場的三百五十至四百五十架，但特遣隊卻仍能屢創佳績，讓日軍逐漸採取守勢。

從民國三十一年七月特遣隊成立至民國三十二年三月解編為止，九個月的時間，作戰空域從漢口、廣州、

香港外，甚至到達河內及泰緬等地，更確認擊落日機一百四十九架及可能擊落八十五架的輝煌戰績，而特遣隊本身僅損失十六架P-40戰機及一架B-25轟炸機，華中、華南地區的制空權也大多由特遣隊所掌握。

響 第十四航空隊的成立對抗戰之影響

民國三十二年三月美國決定在中國戰區投入更大的空中武裝力量，由羅斯福總統下達特別命令，民國三十二年三月十日於昆明正式成立第十四航空隊，仍由陳納德將軍擔任指揮官。第十四航空隊成立後，旗下各部隊陸續編成，主要部隊包括第六十八混合聯隊、中美混合聯隊、第三一二戰鬥機聯隊、中國戰區勤務指揮部等單位，還有其他轟炸機分遣隊、照相、偵照等部隊，形成一支不可忽視的空中打擊力量。

第十四航空隊的作戰範圍東到臺灣西到成都與緬甸薩爾溫江、南到中南半島、北到黃河流域與西安，幾乎涵蓋了半個中國，民國三十二年十一月二十五日第十四航空隊出動了十四架B-25轟炸機，在七架P-51戰鬥機、八架P-38戰鬥機護航下，於上午十點五十分在四川遂川機場上空會合後，前往轟炸臺灣新竹機場，到達後發

現機場內停有日機約百餘架，於是按作戰計畫，先由P-38低空掃射後，再由B-25進入低空投彈，最後由P-51再進行低空掃射，該任務戰果為空中擊落轟炸機六架、戰鬥機六架、運輸機兩架，地面擊毀轟炸機十四架、戰鬥機一架及可能擊毀轟炸機一架，低空轟炸確認炸毀十六架以上敵機。此為第十四航空隊美軍參與中國戰區以來第一次轟炸臺灣，此次行動給予日軍一個警訊。在第十四航空隊成立及獲得新機後，其強大的續航力及戰鬥力（P-51戰機作戰半徑約兩千公里、P-38戰機作戰半徑約一千七百七十里、B-25轟炸機作戰半徑約四千三百公里）可由中國西南任何基地起飛攻擊臺灣日軍後備基地。

根據美國陸軍航空隊統計戰果，第十四航空隊在華參加抗戰期間，共計摧毀了日機兩千三百一十五架、橋樑三百六十五座、機動車輛一千兩百二十五輛、火車七百一十二列。

中美混合聯隊（CACW）的成立與結束

民國三十年三月十一日美國國會通過《租借法案》，授權美國總統售賣、轉移、交換、租賃、借出、交付任何防衛物資，予美國總統認為與美國有至關重要的國家政府，五月六日

羅斯福正式宣布《租借法案》亦適用於中國，經中美兩國政府磋商，美國決定幫助中國培育飛行員，並提供各類訓練飛機，以重建中國空軍。當年十月第一批學員計五十員（官校第十二期）出發，到十六期第八批出發，共計五百九十五員，第一批學員在民國三十一年十一月回到印度，加入抗戰行列。

美國正式參戰後，戰區遍及歐洲、北非、中國、中南半島及太平洋列島，必須同時與軸心國的主要成員德國、日、義三國作戰，基於美國的戰略考量，美國將多數的兵力及資源用於歐洲戰場，希望能與英、法等國先將德國擊敗，再轉用兵力於太平洋戰場，中國戰區僅居於戰略牽制的地位。

自民國三十年起，我國空軍官校十二期開始即分批至美國訓練，到民國三十一年完訓人員陸續返國參加作戰，如果人員分散至各單位，將無法有效發揮戰力，於是開始有了組成一支以我國空軍為主、美國空軍為輔的作戰單位構想。民國三十二年五月，陳納德將軍及史迪威將軍參加美軍「制海權」會議，在會中陳納德將軍對這種中美人員混合編成的組織詳細報告，組織中美混合聯隊（當時中國沒有聯隊的編制，而團為一集合體，所

以中文名稱就用中美混合團的名稱了）的任務代號為「蓮花」，由戴維森准將負責組建，位於印度（現巴基斯坦）喀拉蚩附近的馬里爾基地，此地原本就是我國飛行員接受訓練的基地，六月底改名為「中、緬、印空軍教練隊」，專責訓練中美隊員。

中美混合聯隊（Chinese-American Composite Wing, CACW），在編組與訓練基地獲得進展後，民國三十二年十月正式於馬里爾成立，隸屬第十四航空隊的指揮體系，聯隊部設有美籍司令一人、中方副司令一人，並設有四個科及若干特業參謀部門，在聯隊部之下有三個大隊，分別為第一、三、五大隊，各大隊下設有四個中隊，第一大隊為中型轟炸機大隊，下轄第一、二、三、四中隊於民國三十二年十月至民國三十三年八月編成，第三與第五大隊均為戰鬥機大隊，第三大隊下轄第七、八、二十八、三十二中隊於民國三十二年十月至民國三十三年一月編成，第五大隊下轄第十七、二十六、二十七、二十九中隊於民國三十三年一月至四月間編成。

中美混合聯隊成立初期，每個中隊美籍飛行員約有七至十名（主要是主官職務，如隊長、分隊長等），在

作戰後期派來的美籍隊員較多，已並非全部是主官（管）職了，美籍隊員均是從當時的美國部隊中指派而來，有些隊員是剛從訓練基地出來，尚無任何的作戰經驗，但也有一些是從其他戰區調過來，且身經百戰的資深飛行員；而我國飛行員的來源也有兩種，一為在抗戰開始時即與日軍作戰的資深飛行員，這些人都是在國內本土受訓為空軍官校十一期（含）以前的畢業生；另一種為空軍官校十二期至十六期的畢業生，於國內完成短暫訓練後，即送到美國接受完整且嚴格的飛行訓練。赴美受訓之各期班人員不一，第一批自民國三十年十月赴美，第八批回國時抗戰已結束（註二），赴美返國的飛行員是中美混合聯隊的主力，經過抗戰的淬鍊，這批人員逐漸成為中華民國空軍的重要力量。

顯赫的戰果

中美混合聯隊各大隊任務區域各有不同，基本上第三大隊任務區域為長江以北的華北地區，民國三十三年至民國三十四年間，駐地分布在梁山、恩施、安康、漢中、老河口等地，第五大隊則以長江以南的區域為主，駐地最初進駐桂林，再到遂川、衡陽、零陵。民國三十三年月以後，大隊則全數進駐湖南芷江，而第一大隊的

B-25中型轟炸機則依任務需要分駐各基地，由戰鬥機護航以進行轟炸。

中美混合聯隊主要任務，在爭取空中優勢時，同時協助地面部隊對日軍的作戰及阻絕戰場敵之增援。事實上，自從美國志願大隊參戰以來，歷經駐華特遣隊、第十四航空隊至中美混合聯隊的努力奮戰，已經充份掌握中國領空的制空權，所以從民國三十三年中原會戰時，日軍戰機早已不見其在空中的蹤影。

在對地作戰方面，則以打擊日軍交通線及運輸工具為主，轟炸主要區域在平漢、津浦、粵漢鐵路沿線橋樑、車站、倉庫以及在長江航行的船舶運輸，這使得日軍無法迅速調動軍隊到達所望地區及獲得所需的補給，就整體而言，中美混合聯隊執行的任務具有戰略及戰術的雙重功用。

中美混合聯隊參加的重要戰役，計有民國三十二年十一月的常德會戰及轟炸新竹機場之役，民國三十三年一至四月的粵南掃蕩戰、四至七月之中原會戰、六至八月的第四次長沙會戰、十至十二月的桂柳會戰，民國三十四年三至五月的豫西鄂北會戰、四至五月之湘西會戰及轟炸海南島之海口機場、三炸白螺磯及三炸黃河鐵橋等，均給予日軍重大打擊。

中美混合團的解編及後續發展

民國三十四年八月十五日抗戰勝利，中美混合聯隊開始進行解編及重整的工作，指揮官班乃德（T. Ann Bennett）將軍命令聯隊內達到輪調標準（在國外服務二十四個月或是戰鬥積分達八十五分）的美籍隊員調回美國，部份人員留下來擔任中國空軍顧問，九月二十一日中美混合聯隊及所屬大隊及中隊均奉命解散，原有各部隊番號亦回歸中國空軍並進行整編，主要併編如下：

一、第一大隊將第二中隊撥歸空運第二大隊，原屬第二大隊的第九中隊則改轄至第一大隊。

二、第三大隊的第七、八、二十八中隊保留，第三十二中隊解散並將人員分散至其他三個中隊；第五大隊亦採取同樣的併編方式，保留了第十七、二十六、二十七中隊，解散第二十九中隊並將人員分散至三個中隊。

美軍將所有裝備飛機零附件移交給我國空軍，美籍顧問並開始協助我國空軍進行重建工作，中美混合聯隊的任務正式結束。

結語

陳納德將軍對我國空軍的貢獻

陳納德將軍於民國二十六年四月於美國陸軍航空隊以上尉軍階退伍，

旋即被航委會秘書長蔣夫人聘請來華擔任中國空軍顧問，授以上校階，其間參與官校訓練及改制、淞滬戰役、武漢保衛戰、俄式飛機的戰術戰法訓練、美志願大隊成立、官校生赴美訓練、領導美駐華特遣隊、領導第十四航空隊、成立中美混合聯隊，中國空軍就因為他而有了翻天覆地的改變，也因為他讓空軍在戰後有了領導的人材。但至民國三十四年八月一日，陳納德將軍卻被美國解職返國，中國抗戰整整八年時間陳納德將軍全程及全心投入在中國協助中國抗戰，然卻因美國國內軍方的派系鬥爭，而讓他在抗戰勝利前黯然下臺。

雖然美國政府在民國四十七年七月十五日由艾森豪總統提名晉升陳納德為中將，七月十八日獲美國會通過晉升他為三星中將。然而，陳納德將軍卻在七月二十七日過世，表面上是美軍給予陳納德將軍增加了一顆星的榮譽；但平心而論，美國軍方當年在抗戰勝利前調他回國，以致他無法在密蘇里艦光榮的接受日本投降，此事美國軍方欠陳納德將軍一個道歉！

經過八十年的今天「飛虎隊」已成為一專有名詞，就因為名氣太大，有太多的人員及單位想要蹭飛虎隊的名，甚至只要當年在中國參加過作戰

的美空軍及參加CACW的中方，無論空地勤人員都以飛虎隊自居，這些解釋無非是因為飛虎隊的成就非凡；但我個人認為美籍志願大隊（AVC）飛虎隊的榮耀並不專屬於任何人，而是中美雙方共有的珍貴歷史資產。

註釋

註一：被分發至美國十四航空隊的中國空軍飛行員分別在二十三驅逐大隊的三個中隊和三〇八轟炸大隊的三個中隊服務，每個中隊各派有中國四名飛行員，所以共有二十四名中國飛行人員曾在美國的十四航空隊服務，詳細名單可見於空軍軍史館特展。

註二：第十二期第一批五十員於民國三十年十月赴美起，至第八批返國，共計五百九十五員，詳細名單亦可見於軍史館特展。

主要參考資料

《飛虎薪傳：中美混合團口述歷史》，國防部編印。



作者提供之P-40戰鬥機模型（上圖）與陳香梅畫傳、陳納德皮革軍裝畫（下圖）實品照片。