

論中華民國空軍在大陸的初期發展(五)

文·圖／黃祖申

本文所提及「中國」、「大陸時期」是指中華民國統治大陸時期；「中國空軍」則是中華民國空軍武裝力量，當時中共並沒有空軍編制、裝備與戰力，合先敘明。

當年我國空軍在發展建設方面，遭遇諸多限制，像是飛機數量少、航空人才缺乏、零附件仰仗於國外供給等，且政令無法執行，大多流於形式。淞滬戰役充分顯示出中日空軍實力的懸殊，戰爭失利的教訓讓舉國上下如夢初醒，主張唯有積極推動建設強大空軍，才能應對外國的侵略。先總統蔣中正也認為：「在尚武之今日，非武不能維持其國家之安全。而非航空之發展，又不能保障今日中國之安全；故今日中國之於航空，若非迎頭趕上，實不足以言救亡而圖存。」

論及中日空軍基本戰略，中國為弱勢空軍，唯須以旺盛的士氣，靈活的戰略、戰術來克敵制勝。中國空軍戰略計畫的設計係以持久戰、消耗戰為準繩，根據此一原則來指導空中作戰以增強自身實力為優先。淞滬戰役後，我國必須建立一支強大的空軍逐漸被提上日程，國民政府陸續制定和推行促進空軍發展的政策，使得空軍

在實力方面也有實質上的進步。

國民政府空軍早期發展史

南京國民政府成立後，國內地方軍閥割據，國外日本虎視眈眈，從「九一八事變」到「七七事變」，中國本有六年充裕時間為備戰作準備，然內亂頻繁，全國未能真正的實際統一。不過也利用了這六年屈辱時間，儲備訓練十幾個師的現代陸軍，培養了一支小小的空軍，以及足夠可應付數月戰爭的彈藥軍備。在內外交困形勢下，先總統蔣中正尤其重視空軍部隊的戰力。眾所周知，空軍為近代科學之產物，世界各國自從開始建立空軍後，過去陳舊之兵學原理均被推翻，此一新軍種赫然成為戰場上的尖端利器，支配戰爭之命運。第一次世界大戰（民國三年至七年）的空軍，雖只能協助陸軍，不能擔當獨立作戰任務，然予敵人精神威脅甚大。德國戰敗原因雖多，但飛機與英國發明之戰車為協約國致勝之絕對利器。戰場上若不能掌握制空權，陸海軍活動範圍會受到極大的限制，甚至還會遭遇慘敗命運。就國防論，若無制空權，國防安全很難確保。義大利杜黑將軍，他是「空權論」之宣導者，為現代空軍

理論權威，有鑑於空軍之重要，航空署及後來成立的航空委員會，逐步將全國分散的空軍部隊全面整合，同時關於空軍的建立，在戰術上，政府寧可暫緩海軍方面，而集中力量於空軍，就今日戰略觀點來看，是完全正確的。中國在短期間內，不急於建立一個強大的海軍，只有強大建設空軍才合乎當前迫切的需要。此外，借助美國等國家的幫助，積極引進先進機型，聘用外籍顧問來促進中國空軍的發展，也是當時亟需投入的工作。

國民政府對國內空軍實力的整合

南京國民政府成立之初，由於「各省因受軍事影響，大都各自為政，編制歧異，系統支離，補充訓練，頗感煩難，調遣指揮，尤生障礙」，國內空軍根本無法實現統一，國內各地方勢力將空軍視為己有私產，各自為政的發展空軍，航空建設缺乏全域觀念和長遠佈局，因此，航政統一迫在眉睫。

民國二十年四月，為統籌規劃中央與各省市航空建設，促進航空事業的發展，國民政府軍政部航空署在南京召開全國航空會議，參加會議代表出席的有國民黨和國民政府高級人員

，軍政部聘用的航空專家以及各省市航空機構派出的代表等，共計七十餘人，先總統蔣中正對召開全國航空會議寄予厚望，他認為「以國防與軍事而論，空軍力量比陸海兩軍的需要性尤為迫切，以交通與經濟而論，航空設備，比火車輪船電報的效率尤為迅速」，希望「此次會議能夠集中意見，以確定整體建設計畫，樹立中國航空工業革命性的基礎」，會議收到代表提案二百零五件，主要涉及統一航空隸屬和編制、培養飛行人才、發展航空工業等。這次全國航空會議的召開，對於統一全國航空力量、航空機構和發展空軍方面起到指導作用。

民國二十一年八月，航空署劃歸軍事委員會統轄，名義上仍為軍政部一署，其辦公廳由南京遷至杭州。此外，國民政府將有關航空的學校、工廠、醫院、航空掩護隊等都歸隸於航空署，我國航空政令系統乃至初步得到統一。

時隔一年後，民國二十二年十一月國民政府軍政部通令全國實施航空署擬定的統一空軍辦法四項，其內容大致為以下幾個方面：一、對於創辦航空的各省和各部隊應調查和統計其航空隊編制，航空學校和機場航站數量，必要時可進行改編；二、除中央

調撥分配外，各地方政府或部隊不得私設空軍機關和航空隊；三、各地方政府或人民團體，如有設立航空研究宣傳、航空運輸、航空教育以及航空製造機關者，應向中央說明興辦原因和計畫，以及籌集經費渠道等情況，並在其派員指導下進行開展；四、規定地方政府或民間團體在購置飛機時，須依照航空器件輸入條例規定和程式辦理。同時規定機種應以商用飛機及教練機為主，不得私自購置軍用飛機。從以上不難發現，國民政府一方面希望借此辦法來掌握各省航空器材的標準和規範，另一方面又通過規定各地方發展航空模式，從而達到限制地方私自擴充空軍和樹立國民政府的中央權威為目的。

民國二十三年三月，政府將航空署遷至南昌，並將航空署升格為航空委員會，先總統蔣中正兼任該委員會委員長，他認為空軍對於「國家民族的前途關係」尤為重要，需要他「全權負責」，因此對於空軍的建設和發展實施「直接領導」，同時告誡航委會職員和各飛行大隊官兵，要「明白所負責任的重大，無論在空軍機關或空軍部隊裡服務，隨時隨地須有國家民族觀念，立定為國為民犧牲一切的決心，鞠躬盡瘁於救亡復興的事業」。

，航空委員會另設辦公廳主任處理日常公務，廳下設參謀處、教育處、總務處、技術處、經理處和建築科，其中參謀處下轄作戰科、航政科、防空科、情報科和械彈科；教育處下轄教育科、編譯科；總務處下轄人事科、管理科、軍醫科、軍法科、統計科。航空委員會統籌領導全國航空建設機關，其成立標誌著國民政府空軍的發



◎抗日戰爭時期中國軍隊生活狀況，民國一〇三年作者親赴美國馬里蘭州國家第二檔案館掃描下來的原始照片【照片由作者提供】。

展進入了相對快速的階段。

此後，航空委員會提出「航空統一」的口號，希望對各省航空資源進行整合，以增強空軍的總體實力。就當時全國而言，各省空軍已有不同程度的建設和發展，其中尤以東北和廣東空軍實力最為雄厚。民國十年四月，東北軍成立東三省航空處，並任命喬賡雲為處長，由東三省巡閱使直接統轄。次年，張作霖在瀋陽成立東三省陸軍航空學校，率先任用英國和俄國人擔任飛行教官，根據教練機的飛行速度採取階段式訓練方法，東北航校成為當時著名的航校之一。民國十二年九月張學良擔任東三省航空總辦和航校校長後，銳意發展東北空軍，不僅從國外購置大量先進飛機，而且陸續派遣飛行員出國深造。從民國十四年至十五年這兩年間，東北空軍陸續派出三十六人赴法國學習飛行，五人學習飛行機械。這些人學成歸國之後，有十七人繼續從事航空事業，此後並在國民政府航委會中任職。歷經幾年發展的東北空軍逐漸羽翼漸豐，綜合實力在全國範圍內無出其右者。在「九一八事變」中，由於東北軍採取不抵抗政策，日軍輕易將飛機占為己有，並將其用於對中國的作戰。後來，國民政府航空署派員北上視察接

收東北空軍，當時東北航空司令部尚有官兵六百七十二名，其中包括官佐六十人、飛行員五十二名、技術人員三十八名、飛行學生五十二名、技術學生三十八名。

廣東空軍則是在國父孫中山先生的領導下成立發展的，民國九年他在廣州大沙頭成立航空局，任命朱卓文為局長直隸於大元帥府，初建時期的廣東空軍實力十分薄弱，僅有兩個飛行編隊和五架戰鬥機。隨著革命形勢的好轉，空軍實力逐漸增強，尤其是在陳濟棠執掌廣東期間，空軍獲得快速成長，擁有戰鬥機一百餘架、飛行員二百餘人的強大武裝力量。在民國二十五年六月陳濟棠聯合桂系李宗仁、白崇禧通電全國「北上抗日，收復失地」成立軍事委員會和抗日救國會，並任命自己為委員長和總司令，李宗仁為副總司令，史稱「兩廣事變」。在國民政府收買策略的誘惑下，廣州空軍司令黃光銳、參謀長陳卓林等宣布脫離西南，擁護中央，所屬飛行員駕駛七十四架飛機北上與政府空軍完成合併。在中日戰爭一觸即發的緊要關頭，廣東空軍的併入極大地增強了國民政府的空軍實力，同時也有利於戰時的統一指揮和協調軍事行動。

廣東航校訓練出來的飛行員在抗

戰時期英勇抗擊侵略者，並取得輝煌卓越的戰績，如陳其光擊落日軍「戰鬥機之王」三輪寬、鄧從凱擊落日軍「轟炸機之王」奧田喜久司等。此外，當時還存在著廣西空軍、湖南空軍、山西空軍和四川空軍等小規模空軍建制，他們大多採取聘用外籍顧問、向國外採購飛機等措施來發展。但由於種種原因的局限，就整體素質而言，這些省份的空軍無法與廣東和東北的空軍力量相提並論。截至抗戰爆發前後，各省空軍的飛機裝備、飛行人才大都被整合到國民政府航空委員會管理，此次整合打破各省份空軍各自為政發展的局面，確立航空委員會在建設發展空軍的領導作用，有利於國內空軍建設實施全面籌備，同時也有利於戰時空軍的指揮和統一調度。

為了慶祝先總統蔣中正五十歲生日全國各地發起募款獻機活動，並於民國二十五年九月十五日在南京上空以五十架飛機排出「中正」二字的祝壽隊形。迄十月底海內外共籌得募款六百五十五餘萬元，當時馬丁重轟炸機四十萬元乙架，國民政府承購九架；馬來西亞華僑陳嘉庚募款購得十三架，中國空軍整軍經武、煥然一新。

（未完待續）