

論中華民國空軍在大陸的初期發展（六）

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。

成立飛機製造廠

眾所周知，建設發展空軍必須要有強大的航空工業為後盾。正如周至柔所言，「航空為科學事業，欲展大成，必先求得國內科學工業等高度發達，乃克有濟」。然而近代的中國，國勢衰頹，科學和工業發展的水準十分低下，因此發展航空工業無異於「紙上談兵」，乃不得不求助於外國，向國外購買飛機。然而仰仗外國來建設我國的空軍實非長久之計，國民政府軍事委員會在《空軍建設及防空計畫》中，反思此前空軍建設存在的問題指出：「我國自創設空軍以來，各方逕向各國購買，耗費亦屬不貲，而空軍實力仍微弱不堪。究其故，實因我國無法自行製造，所購之飛機兩年之後即已陳舊不堪，使用不經濟莫甚，故此後必自行設廠製造，始足以言

空軍建設」，中央飛機製造廠正是在此情景下應運而生。

民國二十三年六月，中央飛機製造廠在杭州成立，並於同年十月正式開工生產。根據美國中央飛機製造公司和國民政府簽訂的合約，該工廠是由美國公司投資二十五萬美元用以建造廠房及購買機器設備，由美國公司負責管理營運，中方則派遣一名監管人員代表國民政府監督工廠生產業務。五年後，中方全額償還美方資金，工廠產權交還中國。民國二十六年七月，在美方代表威廉·帕利（William Pawly）的專業經營下，工廠生產組裝三十架伏爾提飛機公司（Vultee Aircraft）的單引擎水平轟炸暨攻擊機V-1，並於七月十二日試飛成功，該機飛行速度比諾思羅普同款飛機更快，全廠員工為之驚嘆歡呼。工廠預估每週可生產兩架飛機，且生產成本僅為從國外購買的百分之二十。

七七事變爆發後，作為當時中國最大的飛機製造廠——中央飛機製造廠，首當其衝地遭受日機的輪番轟炸，

製造廠正常運轉變得非常困難，工廠向大後方遷移勢在必行。民國二十六年九月，國民政府敦促航空事務委員會將工廠轉移至武漢南湖機場，工人將工廠設備拆散打包，把價值二百萬美元的機器設備運至南京裝船，取道長江運往武漢。十一月工廠轉移至漢口，接管了原來標準原油公司的廠房，隨著中日戰爭局勢的膠著，國民政府乃下令工廠加速生產組裝飛機，以供應戰場需要。民國二十七年一月一日，工廠以每月裝配三架飛機的速度開始恢復生產，隨著日軍逼進漢口，國民政府決定再次將工廠向西南轉移至雲南昆明，工廠於民國三十八年一月開始重新組建。同年五月當工廠籌備組建工作仍在進行時，生產裝配工作已經提前開始了，新工廠預計每年產量可達二百五十至三百架飛機，為同期美國生產同款飛機的四倍。

經過數年以來的航空工業發展，到抗戰爆發時，國民政府空軍的實力確有著明顯的擴大增進，無論是在飛機數量上、飛行員在空中的操作技



▲馬克斯·鮑爾為我國第一位德籍軍事顧問、中德軍事合作先驅【照片由作者提供】。

術以及機場建設等各領域，均有大幅度的提升。當時國府空軍共有九個大隊，三十一個中隊，其中第一、第二及第八等三個大隊為轟炸大隊，第一大隊的防守駐地為南昌、第二大隊為廣德、第三大隊以句容為駐地。第四、第五大隊為驅逐大隊，兩隊皆以南昌為駐地。第六、第七大隊為偵查大隊，其中第六大隊駐防南京、第七大隊駐防西安。駐守蚌埠的第九大隊為攻擊大隊，此外還有四個直屬隊：如

駐守襄陽的第十三隊、駐守廣州的第十八隊和第二十九隊、駐守孝感的第二十隊。

德國顧問團援華

早在南京國民政府成立之前，先總統蔣中正即派遣後來留學德國的朱家驊和張靜江出訪德國，物色優秀的軍事顧問，用以取代蘇聯顧問，為其接下來的反共行動做準備。經德國工程師協會主席康得·麥契奧斯的介紹，德軍前上校馬克斯·鮑爾（Max Bauer）接受了國民政府的邀請，於民國十七年十一月底帶領一支由二十五人組成的顧問團出訪中國，此後相繼有克里拜爾、蓋爾格·佛采爾、馮·塞克特以及法肯豪森為總顧問的德國顧問團訪問中國。當時湧現出許多熱衷於為中國航空事業發展及提高我國國防建設而做出卓越貢獻的人物，我國當時的主要兵工企業依靠德國設備進行生產，甚至連防禦計畫也都是由德國軍事顧問制訂的。

被派往中國擔任首任德國軍事總顧問的鮑爾，雖然其長期服役於陸軍，但他的軍事素養和建軍理念仍十分創新。鮑爾高度重視空軍在現代戰爭中的作用，他積極向先總統蔣中正介紹世界空軍發展的最新趨勢，強調陸、空協同作戰所能起到的重大效益。

德國前陸軍軍務局局長佛采爾將軍，為鮑爾的繼任人選，他認為我國在建設陸軍的同時，也應該發展「有實戰訓練」的空軍，同時研發製造戰鬥機，他認為：「無論如何，中國的飛機在速度和品質上必須要強於日機，如此在戰鬥力上才能占據優勢。若無堅強優越的空軍，即使陸軍再優秀，面對武裝精湛之敵如日本者，作戰亦難期取勝也。」此外，針對當時空軍指揮系統，佛采爾主張設立前敵司令官，監視各前敵航空大隊，並聽從最高司令官指揮；在飛行員訓練方面，佛采爾建議將「在前敵認為不必要及較次等之駕駛員」集中於南京，在德國顧問的指導下，選派可靠空軍軍官負責單獨訓練。

第四任總顧問是德國國防軍的元老漢斯·馮·塞克特將軍，他深受先總統蔣中正的器重和信任，並對南京首都防空演習的策劃與指導，甚至對於整體國民政府防空事業的規劃都曾經有巨大的貢獻。

民國二十三年十一月二十一日至二十二日國民政府在南京舉行了第一次防空演習，塞克特選派防空領域的專家施太秋中將實施原則性指導，同時又派顧問多人分組視察。演習結束後，塞氏評論道：「空軍在第一次世

界大戰時，在軍事戰略上開闢了一條新穎的道路，在未來戰爭中必將有更大的發揮空間，有矛即有盾，有航空即有防空，此一任務將來在國防上極為重要，此次中國首次防空演習已有相當成就，期望各部門負責人員，根據此次演習的經驗與教訓，繼續改進，以精益求精，日新又新，方可適應現代國防之需要。」

除此之外，航空顧問福克斯建議籌建飛機工業學校；萊曼提出在南京甚至全國修建提供飛行員訓練的設施及機構，從而提高國民政府在全國的威望；毛倫霍夫中尉協助中國成立航空偵查隊；阿德霍爾特從事防空理論方面的教育；阿德霍爾特協助中國開展航空偵照方面的工作；魏克斯波斯基協助建立現代化空軍，並在陸軍大學教授航空飛行科目。據統計從民國十八年到抗戰初期，相繼有十六位航空領域的德國專家訪問中國，他們對中國空軍教育、南京城市防空、飛機場站建設等領域貢獻良多。

除了向中國派遣空軍顧問外，德國還積極謀求與國民政府在飛機製造方面的合作。民國二十三年經塞克特和航空顧問施太秋的引薦，德國軍工企業容克斯公司與國民政府談判建造飛機製造廠及訓練中國技術人員，商

定最初資本為四百萬馬克，分別由南京政府、中國各銀行和德國公司各出資三分之一，先總統蔣中正於民國二十三年三月同意這項計畫，並於九月二十九日簽訂初步合約。容克斯公司承辦包括飛機發動機在內所有飛機材料的供應，並負責訓練合格的中方工程技術人員，該廠計畫第一年生產五十四架單引擎轟炸機和二十四架多引擎飛機，此後年產量逐年增加。德國在初期階段預計可提供價值八百萬馬克的飛機零件，在協議執行後的最初三年內，生產二百至二百五十架飛機，裝備廠選址一開始為南昌，後定在杭州。然而，由於義大利在華顧問的干預，致使該項工程一再延誤，直至民國二十五年十月國民政府與容克斯公司的合約協議方能簽訂，工程立即開始進行。七七事變後，工廠設備被迫轉移，民國二十六年訂購了約七百萬馬克的飛機器材，其中價值二百五十七萬馬克的器材，於十二月三十一日前交付中國。

相較於德國顧問團對我國陸軍建設的重大建樹與影響，德國顧問團對我空軍建設的協助略顯微弱，其主要原因在於，我政府對德國航空工業技術仍心存質疑。在第一次世界大戰後，德國的軍事實力受到很大的削弱，

其國內不允許擁有空軍和海軍，只保留一定數量的陸軍。民國十八年國民政府向德國購買的容克斯教練機，在一次飛行任務中意外墜毀，造成兩名飛行員喪生，此事件加劇了國民政府對德國航空技術的不信任度，負責洽談中德合作建立飛機製造廠的李耀煌認為，雖然「（容克斯）飛機工廠係製造運輸機之先進，全金屬機即由其首先提倡，各國飛機的生產受其影響頗大。但是德國的軍用機因戰敗條約限制久不能研發生產，非其所長。」當時參與中德航空合作的官員們均抱持著如此的態度，更遑論其他對德國瞭解不夠深的人了。

（未完待續）