

抗戰初期的空軍志願隊

(本文插圖刊第二頁)

李繼唐

最早的空軍志願隊

抗戰初期空軍志願隊

提起抗日時期的空軍志願隊，大家不期而然地會想起陳納德將軍所領導的美國航空志願隊 (AVG)，很少人知道在此之前尚有一個空軍志願隊。這個隊與陳納德的美國空軍十四航空隊，毫無關連，但她對抗戰也有一份汗馬功勞，謹就我親自參與記憶所及撰寫本文，在抗日史上作個見證。民國二十六年冬到廿七年春籌組成立的中國空軍志願十四隊，直隸於航空委員會。航委會主任為錢大鈞將軍，航委會辦公地點設在漢口舊日租界的日清公司，十四隊隊址在漢口公園內，隊上除隊長隊員外，還有翻譯官和少數幾位辦事員，外國隊員除供給吃住，每次作戰均有任務津貼，中國隊員則和普通飛行員一樣，並無特別待遇。外國隊員有美、英、法、荷等國人員，隊長為美人史密斯 (Smith)，年近四十，機務員叫司密時，是英國人，美人契棒 (Cabon)，是隊長的左右手，隊上訓練事宜，均由契棒一手負責，中國隊員有唐夏威、劉華郁等人，他們都是華僑，能說英語，因為語言關係，航委會特派他們幾位能說英語的飛行人員參加志願隊，有些隊員因不通英文，雖已接奉命令但始終未報到。地面工作人員，除機務員司密時係英籍外，餘皆本國籍人士，地面工作包括飛機維護，加油掛彈，通訊連絡，均有專人負責，站場勤務由漢口總站全

力支援，總站長為郝中和上校，對機場勤務作業，有極豐富的經驗。

駕駛美製伏爾梯機

我們全隊共有美製飛機九架，機名為伏爾梯 (Votter)。係一種地面攻擊機，座位有三：(一)正駕駛，(二)副駕駛，(三)轟炸員兼射手。飛機速度平飛約二〇〇哩，最快速度二五〇哩，在空中飛行時，很遠就可聽到飛機的聲音，因螺旋槳轉速比一般飛機都快，內行人一聽就知道是什麼飛機，後來有人替這種飛機取綽號叫「大聲公」，「大聲公」是一種長程飛機，裝滿油量，可以飛行八個多小時，本身重量重，失事率很高，一般飛行員均不喜歡「大聲公」，雖曾顯赫一時，創過戰功，不久便被淘汰了。中國空軍志願十四隊員均穿便服，沒有階級，也沒有任何識別，進出機場，全憑總站所發的通行證，中國隊員，軍服便服，任人自由穿著，隊長史密斯在管理方面十分鬆懈更屬外行，他除了交付隊員工作任務外，隊員有無到隊，一概不聞不問，中國籍隊員，因平時規定，必須住在隊上，非經請假或例假，不得自行外出，由於史密斯隊長管理鬆懈，我們乃自行約定，每日必須上班，不要給外人輕視。飛行訓練時，先在教室講解，美人契棒 (Cabon)，教學非常認真，對伏爾梯飛機性能，飛行手續 (Procedure)，必須待你完全了解，純熟之後

，始讓你登上飛機，有次他在上課時對著我們中國隊員說：你們必須按時上班，按時上課，否則就要報到航空委員會錢主任那裏去，把你們（他把食指勾一勾）槍斃。教室講完後，到機場停機坪去實習，有好幾位中國隊員都沒有通過學科測驗而遭淘汰，在飛行人員言，這是最嚴重的缺失和恥辱。機場實習時，飛機停在跑道旁，受訓的隊員和翻譯官圍在機旁，全神貫注的聽教官講解，某次一架雙發動機的巨型機正在我們旁邊跑道上著陸，一位姓黃的翻譯官驀然看見以為飛機係朝他而來，嚇得他竟倒地不起，值勤救護車開來施救仍然回天之術，這是機場罕見的一幕。訓練期間工作最忙的要算翻譯官，當時隊上一共有俄機人員進駐漢口機場，同駐一地，免不了彼此要有往來，翻譯官叫樊德潤，後被選為立法委員；兩位英文翻譯官，除被選死的黃翻譯官外，另一為曾憲琳，黃翻譯官去世後，全部工作落在曾憲琳翻譯官肩上，忙得不可開交，曾翻譯官後調空軍總部外事科長，政府遷臺後，曾擔任民航空運隊 (CAT) 的連絡代表。

降落牧場村民圍觀

訓練結果，全部外國隊員均獲及格通過，中國隊員僅有數人及格。我本人便是其中之一。至於轟炸員和射手，全部由航委會調用，他們都是其他部隊現職作戰人員，只要使他們稍加熟習情

況，不需從新再訓就可登機作戰。訓練與作戰，自七七事變抗戰開始之後，已經無法分開，尤其南京淪陷，日本飛機深入內陸，前方和後方全面對敵作戰，更是如此。民國二十七年春天，日機挾其數量上的優勢，不斷侵入武漢上空，幾乎天天警報，一次，我在機場以教練機練習飛行，正在空中轉到第三邊時，地上擺出了不許降落的紅十字符號，當時沒有辦法，只有將機頭朝西向宜昌方向飛行，以避日機的攻擊，因教練機上沒有武裝，自非日方戰鬥機的對手，所以只有遠離漢口機場，免被日機當作活的靶標，當我第二次飛回機場上空，見不許降落的紅十字符號仍未撤除，而油量已經有限，慢慢出現紅字，在此情況下，只好再向西飛，找到先前已看好的一座平坦的牧場降落，待我將機停好，立即有一羣羣的村民圍攔過來，小孩並高聲呼叫：飛將軍來了！村民愈來愈多，為著飛機的安全，我在地上劃了一條界線，要他們不要跨越線內，村民們非常聽話，還自動去找了繩子照著我劃的界線圍了起來。

他們知道我肚子餓了，就牽了一頭牛要我騎在牛背上回到他們家裏享用午餐。事有湊巧，就在村子旁邊漢（口）——宜（昌）公路上碰上電話查線工人，經我請求後，他即爬上電桿把線接通後，我即與漢口機場總站連絡，請他們趕快送油來，飛機加油後，就可起飛回來。從此次的迫降，使我覺得村民們的真情與可愛，就和自己家人一樣，他們說，如果日本鬼子降落到這裏來，就休教他還能活命。

首戰出擊淮南日軍

中國空軍十四志願隊對敵寇的出擊，就是在那不停的警報聲中準備完成的，志願隊首次作戰，地點在淮河南岸，蚌埠以南上空，那時日寇的作戰方針是：北部沿津浦路南下，南部則於佔領南京後沿津浦路北上，擬將我大軍前後夾擊，但其北上部隊，被國軍阻截於淮河南岸，我空軍志願隊的任務即在協助國軍陸軍部隊遲滯日軍的進展。當時蚌埠機場雖仍在國軍手中，但因過於接近前線，無法加以利用，我們祇好運用漢口機場，作為出擊基地。在出發作戰前，史密斯隊長集合我們於會議室作任務提示，當時，我被編在法國飛行員Yokou（域古）一小組，域古個子不高，是外國隊員中技術最好的一位，飛行時間已有三千多小時，我當時看見域古的名單後無異吃了一顆定心丸。隊長在一百萬分之一的航圖上指示來回的航路，以及航途中的警戒和到達目標後的攻擊行動。當時我舉手建議由我來負責領航，因為曾在蚌埠機場停駐過，史密斯隊長未予採納，他身為一隊之長，負有整個任務成敗的重任，當然不會輕易答應。飛行作戰任務提示完畢，我們即步行到停機坪，檢查飛機之後，立即登機。在隊長指示下，一架跟一架次第升空，大隊在機場上空繞了一大圈，然後成品字隊形向目標區進發。當日漢口地區碧空無雲，是一個良好的作戰天氣，我們沿著平漢鐵路向北飛，爬昇至一萬呎後，始將飛機拉平，飛至信陽附近，隊長把翅膀擺了幾下，然後向右轉朝東飛行，我知道第一目的地

是蚌埠，我們已一步步地接近，隊長採取的這個航線，大家都明白是盡量在我方控制的地區上空飛行，免被敵方發現，以便對敵人來個奇襲。

猛炸構工中的日軍

天有不測風雲，當我們東向飛行了一段時間之後，天氣慢慢變壞，太陽已躲進雲裏，我們一路推著機頭飛行，雲却愈來愈密，一堆堆向機旁漂逝，待我們快到蚌埠時，飛機的高度已不及二千英尺，不久，蚌埠機場已在前方出現，當我們的飛機接近機場時，機場上一片寂靜，未發現任何動態，我們繼續前飛，天色却越來越暗，緊張時刻立即來臨，隊長首先指示發動對淮河南岸日軍的攻擊，此時日軍正在南岸構築工事，對於我們飛機的光臨，顯然毫不知情，我機沿著南岸日軍陣地輪番施行攻擊，在灰暗的天空中看見地面閃爍的火花，證明敵人在慌亂中對我們還擊。我們對著停止的汽車，奔跑的馬匹和俯伏的日兵投彈和開槍，揚起的沙塵擋住了我們的視線，我們只好另找一個目標繼續攻擊。

當我們的飛機俯衝後拉起來時，常常鑽入雲中，結果並未自己發生碰撞，真是一大幸運。各人攻擊完畢，各自掉頭回航。恰好在沿河西向飛行時，意外地發現有一小隊日軍，行進在小山旁，每人牽著馬，在無法掩蔽的情形下，故作鎮靜呆呆地站著，我立即通知前面的域古回頭衝下攻擊，域古指著儀表意謂限於油量，不能再行久留。以致失却一個良好的攻擊目標——說不定在那小隊日軍中，有日方高級人員在內，真使我內心

特別任務轟炸臺灣

感到莫大的遺憾，這遺憾直到現在仍耿耿於懷。

回抵漢口上空，仍是碧空無雲，着陸後停機於跑道旁，始知我們正是最後回來的一批，我急忙跳下飛機，見地面仍在忙作一團。隊長史密斯見全隊飛機均已安全回來，喜不自勝，他告訴我們有二位射擊士身受輕傷，各機機身，機翼彈痕纍纍，無法計算。我們此次出擊的成果呢，尚有待地面部隊的回報，但我們當時確信，一定有豐碩的收穫。類此的任務會持續多天，不久又奉到一項特殊的任命。隊長接到這任命後，一直在保持機密，但見他戴着毛織的帽子，臉色沉重，不時除下帽子在頭上抓癢，他和契棒二人同進同出，不待他親口說出，我們已猜到幾分。

執行特別任務的那一天，隊長史密斯到隊之後，下令機場勤務人員立即完成戰備，然後召集部份空勤人員到會議室，此時室內空氣似比平時來得緊張，隊長史密斯和契棒二人站在主席前臺，以比平時特別莊重的語氣說，今天我們要執行一項特別任務，此項任務不再是攻擊淮河沿岸，而是要空襲臺灣。這一回除平時用的一份航圖外，還多了一份大比例的臺灣地圖。隊長所關心的為此次乃渡海作戰，各隊員海洋飛行能力，他未經親自考驗，其次是只要一進入臺灣本島，就會遭受地面防空火力的妨害，不比淮河沿岸的進出自如，所以他決定的戰術只作一次的突襲，就立即掉頭回航。當時日軍在全臺灣有大小機場四十餘處，在臺北附近地區，只有南機場和松山機場

二處，駐守的空軍兵力究有多少不甚明瞭，只知道日寇空襲我上海，南京杭州等地時，一部份飛機係自臺灣起飛。

日軍無備損失慘重

當日漢口正是一個晴朗的天氣，由漢口至臺灣，航程六百餘里，其間天氣的變化，證之第一次淮河沿岸的出擊，是令人多少會擔心的。所幸得天厚賜，飛機起飛後，一路風平浪靜，萬里無雲，法國飛行員域古回來後告訴我，此次出擊，獲得意想不到的成功，隊長史密斯的卓越領導，是此次成功的鎖鑰。他說：「史密斯隊長於起飛爬高至一萬二千呎後，即將羅盤取正角度直向福建的福州飛行，飛機未出海前半小時，我們即降低高度，在海上飛行時，只有一千多呎，待要望到臺灣本島時，只有數百呎，到達臺灣北部時，隊長領著我們沿著一道河流進去，（意指淡水河）兩旁的山比我們飛機飛向還高，瞬間望到機場，有二列飛機停在那裏，毫無移動的跡象，證明日軍沒有獲得國軍飛機來襲的警報。我們對著機場加大油門飛去，以停著的飛機為目標，投下飛機上所帶的炸彈後，即右轉爬昇返航，只看見機場一縷縷濃煙上升，其他什麼也看不見。接著飛機下面的河流、高山一步步離我機向後飛逝，我們深怕日本的戰機機會追蹤而來。所以我們都跟著隊長加大油門向大陸飛回，大家都安全歸來……好運，好運……」

為飛虎志願隊催生

次日早上到隊後，見史密斯隊長仍是戴著他毛織的絨帽，雙手捧著一份英文日報，面上喜形於色，露出得意的神情；中文報紙，只有簡短的幾行報導，那時南京失陷不久，前線到處發生大戰，漢口天天遭受日機空襲，和以後徐煥昇將軍率機遠襲日本所造成的震撼，一冷一熱，簡直不可同日而語。華僑唐夏威因多次出擊都沒有他的份，心裏非常憤懣，有一天夜晚，他獨自跑到漢口舊時日租界隊長史密斯住處，想要質問隊長，為什麼突擊無份，當天沒有見到隊長，以後也決沒有下文。就在民國二十七年春季前後半年多期間，空軍十四志願隊由成立、訓練而至作戰，隊員一共不到二十人，外國隊員來自不同的國家，我們當時是一些最起碼的低階飛行員，除了歡迎他們參加作戰外，其他均不願多問，但他們對中華民國的抗日初期作戰，確曾流過血汗，雖為時甚短，但對國軍士氣的鼓舞，民心的激勵，尤其在一年之後陳納德美國飛虎志願隊（A.V.G.）的成立，多少有啓示的作用。空軍十四志願隊最大的困難和缺點，是在人員補充和器材支援沒有充分的來源，因為飛機零件的缺乏，常令機務人員一籌莫展，當外國隊員先後離開漢口返國後，我也被調到航委會訓練處第九科，該科科長為才學兼備的劉炯光中校（後升空軍中將退役）。當時為便利接收伏爾梯（Voege）飛機中隊之訓練，他要我寫了「伏爾梯飛行要領」小冊子，印發他們參考，還有美國隊員契棒回國時，途經日本，為日方偵悉加以逮捕，控以助華對日作戰罪嫌，最後傳聞被日方處決，不勝令人痛惜。

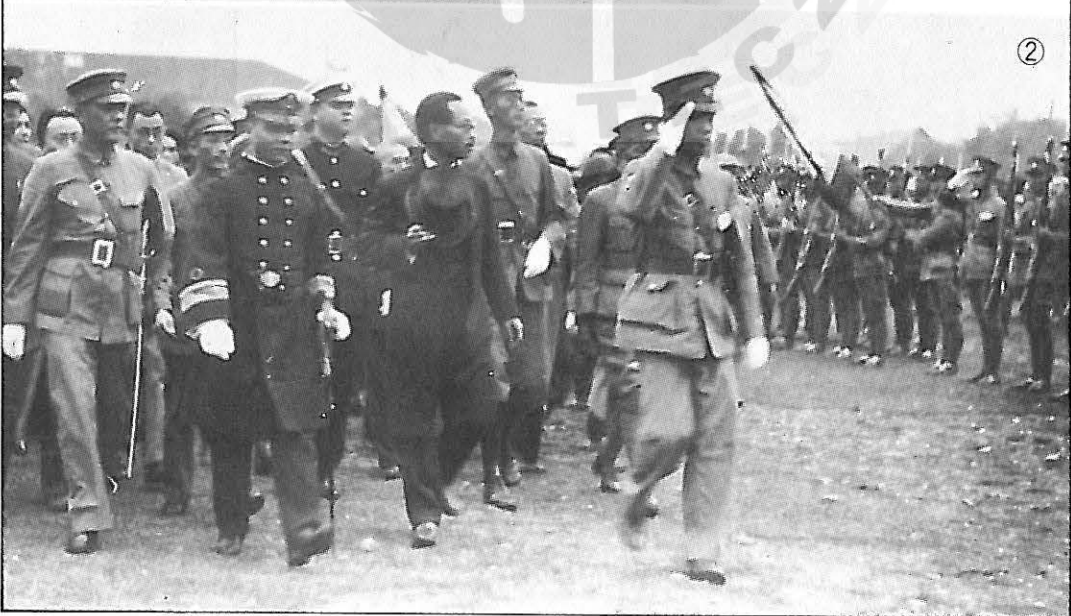


①

① 民國二十七年航委會主任錢大鈞(左二)陪侍蔣夫人慰勞駐漢口空軍

(文見第10頁)

② 民國二十年一月一日陳濟棠元旦閱兵之神情(文見123頁)



②