

還原中國空軍抗日戰史的原貌

● 何邦立

(航空醫學專家、航空史研究)

(彩色圖照刊第六頁)

前言

談到中國空軍的戰史，可分為抗日空戰史及台海空戰史，兩個主要部分。前者長達八年，為抵禦外侮，爭民族存亡之戰。後者乃國府遷台後，海峽兩岸對峙，達一甲子，為反共抗俄，爭民主與生存之戰。

抗日空戰與台海空戰，時空背景迥異。前者我空軍以五年建軍之基，仍屬襁褓階段，對航空知識與觀念皆不足，無論訓練、戰技、情報、指揮、後勤、裝備，樣樣不如人。而日本軍國主義早已處心積慮，先佔我東北

侵我華北，再度發動二次淞滬之戰。

挾十餘年航空工業基礎，以其海陸軍

航空部隊的絕對優勢，試圖一舉消滅

我在東南沿海的空軍新生力量，並嘗

妄語「一周滅我空軍、三月亡華」。

至於台海空戰時期，中國空軍接

受美援噴射機種的訓練，飛機有F-84

、F-86、F-100、F-104...，武器佔了

響尾蛇飛彈的優勢，此時期敵弱我強

，中國空軍一直掌握空優，從一九五八

年起，十餘次空戰，創下卅一比一的輝

煌戰果，粉碎了中共武力犯台的企圖。

由於台海空戰，可視為國共內戰

之延伸；其重要性與神聖性，自不可

與抗日空戰，爭的是民族存亡，相提

並論。尤有甚者，對日空戰，敵強我

弱，先烈的碧血灑長空，可謂驚天地

動鬼神，可歌可泣的故事，不勝枚舉

，因此抗戰八年的抗日空戰史，才是

中國空軍戰史的核心部分。

八年空軍抗日戰史，大致可分為

三個階段。

① 初期（一九三七·八～十二）

我空軍獨立作戰。

四個月中經歷杭州、上海、南京

、揚州及海面等空戰，我空軍原始裝

備力量消耗殆盡，至南京淪陷為止。

② 中期（一九三八～一九四一）

蘇聯援華聯手抗日。

其前段，包括南昌、武漢、蘭封、台兒莊等空戰。後段則包括重慶、成都、蘭州、璧山至雙流空戰為止。

由於日本飛機性能（前段九六艦戰，後段零式戰機）與數量的絕對優勢，初期與中期前段我空軍飛行員以血肉之軀搏強敵，犧牲最為慘烈！

③後期（一九四二—一九四五）美軍援華合作抗日。

太平洋戰爭爆發前，先有美軍自願隊（飛虎隊），後有美國空軍中國特遣隊及十四航空隊到中美空軍混合團。此時期P-40、P-47、P-51戰機性能遠優於零式機，日本處於被動挨打地位，至抗戰勝利為止。

幼鷹奮起碧血灑長空

一九三二年一月廿八日，第一次淞滬戰爭，在長達六週的戰鬥中，十九路軍不但無畏日軍優勢之砲兵與空軍，非但堅守住陣地並奮勇還擊。但

由於空中情報不靈，中國飛機大多被摧毀於上海、蘇州、喬司等機場，五月五日停戰協議後不久，南京政府就決定成立現代化航空學校，由美籍顧問裘偉德率工作團負責訓練，六月笕橋中央航校於焉誕生，蔣介石兼校長。至七七抗戰前五年間，中央航校共完成飛行員培訓七個班次（五、六期各兩班次）約五百人結訓，此即抗日空戰初期的生力軍。

一九三七年六月底毛邦初、陳納德晉見蔣委員長伉儷，提出中國空軍兵力提報。五百架飛機（多屬教練機）僅九十一架可以作戰，蔣氏聞訊大為震怒。當時空軍採美、義、法、日不同實驗性教學訓練方式，因而對南昌、洛陽義大利教官之訓練績效起疑。至八一三淞滬戰爭前真正適於作戰的飛機僅一六六架。

而日本侵華空軍兵力，陸軍有二十九個戰隊，三五〇架飛機。海軍七個航空隊，三艘母艦，五艘水上飛機

母艦，有五五〇架飛機，合計各式飛機九〇〇架。兩相比較中日實力懸殊。飛機為一與七之比。且日本有自造飛機能力年產量達八〇〇架，在作戰上有持續戰力。而中國空軍則相形見拙。飛機完全是從美、義、德、法、英各國採購而來且維修能力亦受限。中國空軍在質與量上雖居劣勢，但眼見國土淪喪，國仇家恨，激起飛行員強烈的愛國心，不畏強敵，浴血奮戰，且能以寡擊眾，以少勝多，讓世人不得不刮目相看。

笕橋、廣德中日首次交戰，由於日本自大輕敵，加上颶風天候惡劣，逼得日機低空進場轟炸，而遭受慘重損失。連續三日空戰擊落日機共四十六架。開戰最初兩週，日本引以自豪的鹿屋航空隊與木更津航空隊，九六重轟炸機共三十八架，損失達二十架，戰力損失過半，使得日本不得不改變戰略，由戰鬥機護航，並加夜襲。最後更採用人（機）海戰術，使我方

有限飛機逐漸耗損而失去戰鬥力。

初建成軍的中國空軍，初生之犢不畏虎，竟能在杭京滬奮戰三四個月，擊毀敵機兩百餘架，擊沉艦艇數十艘，炸射斃敵約萬人。此期間閻海文、沈崇誨、高志航、劉粹剛、樂以琴的相繼犧牲。次年武漢空戰中，又有呂基諄、李桂丹、巴清正、陳懷民；等先烈亦相繼陣亡。譜寫了中國空軍在八年抗戰中，最英勇壯烈的篇章。

由於空軍有我無敵，奮戰到底之決心與信心，喚醒了「東亞睡獅」，全國軍民同仇敵愾，奠定長期抗戰勝利的基礎。

中蘇飛行員聯手抗日

一九三七年七月平津失守後，八月日本再啟淞滬戰爭，美國保持觀望態度，並未及時援華，倒是蘇聯因自身利害，提供一億金元價值的飛機、坦克、大炮，以交換物質原料，及民生用品。同年十一月在中方戰機消耗

將盡時，蘇聯分兩批適時將E-16驅逐機及CB轟炸機總計一二四架運抵，後組成四個戰鬥機中隊兩個轟炸機中隊。十二月初第三批的E-15驅逐機亦抵華。蘇聯空軍志願隊由波利可波夫（Polikarpov）領導，連人帶機，直接參與加入南京的空防任務。

蘇聯人員之援華，協助中國空軍之運作、訓練，同時抵抗日本轟炸機之侵犯，即使在語言不通狀況下，雙方合作無間，共禦入侵者。由於蘇聯的參戰，造成日本飛行員在漢中、漢口一帶重大的損失。一次空襲中，日本一個大隊的三十六架重九六轟炸機幾乎全軍覆沒，在陳納德《戰鬥機之應用》（The Way of Fighter）一書中曾有明確記載。

坂井三郎為日方頂尖空戰英雄之一，漢口空戰當天，他也在被炸機場之內，在一本《武士》之書中，他敘述說：「兩百架日本海軍與陸軍的飛機，緊密排列停放在地面，均遭摧毀

或損傷，僅僅十二架俄機，就造成如此大的破壞力，實不可思議！」

布拉戈夫斯泰斯基（Blagoveshchenski）將軍在一九七〇年《紅星》雜誌文中，提及一九三八、二、廿三，這天蘇俄志願隊二十八架CB-2快速轟炸機分兩批出勤，由漢口起飛，遠征轟炸台灣台北的松山機場，由於出其不意，未遭任何抵抗，炸毀飛機十二架、兵營十座、機庫三座、人員無數，日方蒙受重大損失。

一九三八、五、卅一漢口再度大規模空戰，中國空軍四大隊與蘇聯志願隊共同出動三十三架E-15及十六架E-16迎戰日本來襲的十八架九六陸攻機（轟炸機）與護航的三十六架九六艦戰機。蘇聯志願隊的安東·古班柯（Anton G. Ubenko）擊落一架日機後，因子彈用光，他衝向敵機，螺旋槳斷敵機機翼，使之進入螺旋狀況墜毀。當彈痕累累的飛機滑回基地，加上過去擊落七架日機的記錄，安東

· 古班柯被蘇聯政府授予「蘇聯英雄」(Aero)之譽。這次空戰共擊落日機十二架，中蘇空軍各損失一架，我方張效賢少尉，中央航校五期，為國捐軀，時年二十五。

蘇聯空軍在中國活躍直至一九三九年夏，當德國入侵波蘭後，蘇聯將大部分在華飛機轉交於中國空軍，飛行員全數回國，投身抵抗德軍的東侵。究竟有多少蘇聯空軍人員參與援華任務，至今並無詳細的統計數字，但至少二三位蘇聯自願隊的忠骨，長埋華夏之土。

一九四五年八月八日，蘇聯出兵東北，六天後日本無條件投降，蘇聯將接收日軍武器轉交中共，使之坐大。大陸淪陷政府遷台後由於「反共抗俄」的國策，抗戰初期中蘇聯手抗日這段歷史，也就被掩埋，從此不見天日了！

飛虎隊與美軍援華始末

一九三七年六月初，陳納德抵上

海，透過航空委員會秘書長蔣宋美齡，從此陳氏擔任蔣委員長的高級軍事顧問，七七事變後，陳納德開始直接參與中國空軍的作戰指揮，制定作戰計劃，擬定作戰命令，也開始他隨後八年與中國軍民共同抗日的使命。

我空軍健兒初戰表現雖英勇，但歷時四個月飛機消耗殆盡，十二月南京終於淪陷。一九三八年初蘇聯援華，空軍有了飛機二五〇架，又再觸發武漢大空戰，迄十月下旬，武漢、廣州相繼棄守，此時英美唯恐陷入戰爭泥淖，對日採取姑息政策，對華施行武器禁運，加上沿海港口盡失，飛機零件無法輸入，空軍戰力日漸耗損，迄一九四〇年空軍已無飛機補充，戰局更形艱苦，四月起日軍對陪都重慶採「疲勞轟炸」，以杜絕我物質補充、打擊軍民戰鬥意志。九月零式戰機出現，其性能遠優於俄製B-15，B-16，造成重大傷亡，我機幾無還手機會。雖於一九四一年初再度補充俄機一

〇〇架，唯於三月十四日雙流空戰，五月廿六天水機場被打地靶後，為避免無謂損失，空軍改採「避戰」策略，直至一九四三年五月十一日荊宜空戰起，我空軍獲美援P-40、P-51，才逐漸扭轉劣勢，取回在華制空權。

羅斯福總統重歐輕亞的決策，直至一九四一年四月十五日，才密令，允准美陸、海軍備役航空人員參加美國志願航空隊 (America Volunteer Group, AVG) 納入中國空軍序列參戰，由陳納德負責召聘，於八月一日正式成軍，陳為指揮官，正式聘用二八九人，中國政府用四五〇萬美元購得一百架的P-40戰機，提供志願隊使用。

一九四一年十二月七日，日本偷襲珍珠港，太平洋戰爭爆發。日軍為應付東南亞戰場之需要，將其派駐中國之飛機，半數他調，此時日本對重慶已無餘力實施戰略轟炸。十二月二十美國志願大隊在昆明上空初露鋒芒，接著仰光空戰又獲佳績，隨後鏖戰

東南亞，參與怒江保衛戰，再轉戰華南，迄一九四二年七月四日因美日已正式開戰半年多，不需像以前暗地裡軍事援華，而有所顧忌。此時志願隊改納回美國陸軍正規部隊，陳納德改任美國駐華航空特遣隊（China Air Task Force, CATF）指揮官。次年一九四三，陳升任十四航空隊司令，至戰爭結束止。

美國志願大隊，實際上是中國政府出錢，由陳納德組建和訓練的一支小型現代化空軍，讓陳納德充分發揮自己的戰鬥機空戰思想與戰術運用的機會，利用P-51俯衝加速的特性，實施打帶跑戰術，半年多合計一〇二次的戰鬥，客觀的戰績為擊落日機一九三架，擊傷四十架，擊毀地面敵機七十五架。該隊損失飛機六十八架（包括自毀二十二架）陣亡十一人，失蹤四人，殉職九人，這就是二次大戰中的傭兵奇蹟，所謂「飛虎隊」的傳奇！

由於飛虎隊的歸建美軍體系，中

方接受陳納德建議於一九四三年十月成立中美空軍混合團（Chinese American Coalesced Wing）由第一轟炸大隊及第三、第五驅逐大隊組成。中方空軍官校十一至十三期畢業，赴美完訓的飛行員與美軍混合編組出勤，協助陸軍地面作戰，牽制打擊日本在華空中力量，並取得空優地位。中美混合團在抗戰後期中頻繁出動，與中國空軍其他部隊，及美國第十四航空隊並肩作戰，一起奪回了中國的制空權。

中美空軍混合團，最出名的戰績就是一九四三年十一月二十五日感恩節出勤，轟炸台灣新竹機場，取得豐盛戰果，這是繼杜立德空襲東京後，日本所謂「絕對國防圈」遭受空襲，令日方震撼。隨後又轟炸香港、廣州、海南、切斷日本水上運補線……戰功至鉅。該團於一九四五年九月，因日本無條件投降，戰爭結束而撤編。

此外打通滇緬公路前「駝峰航運」，是中國戰略物資補給的唯一管道

，其重要性不言而喻。其危險性，是飛行員用性命向自然（高山地形，惡劣氣候變化）的挑戰。美軍援華，駝峰空運中美犧牲人數高達二五七九人，損失飛機五一四架，遠遠超過戰鬥死亡。三年四月的駝峰空運，寫下世界航空史的奇跡，非柏林空運所可比擬。

廣東空軍與華僑飛行員

中國的航空飛行學校，以北京「南宛航校」成立於一九一〇年最早。廣東航校次之，於一九二四年成立於廣州。中央航校略晚，於一九三二年於杭州笕橋成立。

北洋軍閥張作霖，首建「東北空軍」，且頗具規模。以南宛航校為基礎，購買飛機，請外籍顧問，積極培訓飛行人才，高志航為代表人物，就曾被送往法國習飛行。由於日本於一九三一年，發動九一八「瀋陽事變」，東北空軍不幸毀於一旦。

國父孫中山先生，基於航空救國

的理念，於一九二四年成立陸軍黃埔

軍校的同時，在廣州成立「廣東軍事

飛機學校」，飛行教官初由德、俄籍

顧問擔任，後大多為美加華僑飛行員

返國投效。廣東航校於一九三六年已

培訓七期，計完訓四四三名飛行員，

其最後兩期，七期乙班與八期在學生

，併入中央航校七、八期生，後畢業

於昆明，總計培育飛行員五二七名，

連同海外回國投身抗日的華僑飛行員

百五十餘人，廣東航校合計參與革命

事業的飛行員大約七百名，為當時空

軍的主力。

一九三六年六月南天王陳濟棠的

「兩廣事變」與中央對峙，大戰有一

觸即發之勢。但年輕愛國的廣東空軍

飛行員，不甘為軍閥所用，反對打內

戰，決心駕機北上投身抗日陣營。於

七月初，在廣東空軍司令黃光銳和廣

東航校校長胡漢賢的率領下，一百多

架飛機，三百多名飛行員，集體北飛

南昌效忠中央。兩廣事件因「機不可

失」，就此消弭於無形。

中央空軍原有十四個機隊，由於

廣東空軍的加入，擴充至九個大隊三

十一個中隊，使中國空軍的實力倍增。

一年後，七七事變，所有南國飛

將全部參加對日作戰。八年抗戰中為

國捐軀的廣東籍飛行員就有二六〇餘

名，有三十九位華僑飛行員在空戰中

壯烈犧牲，更向世人展現出全球華人

子弟的赤子心與愛國情！

且其中不乏兄弟同心，相偕返國

投效空軍的例子，如黃毓沛、黃毓全

兄弟。黃毓全副隊長於一九三二年第

一次淞滬戰爭在上海虹橋機場迎擊日

機時不幸犧牲。

廣東空軍與華僑飛行員多隸屬於

三大隊或五大隊（均屬驅逐大隊），

驍勇善戰，戰績卓著，其中耳熟能詳

的有：黃新瑞大隊長擊落日機八架半

的個人記錄（兩人合擊算半架）、鄧

從凱副隊長擊落日九六轟炸機三架半

，日本四大天王轟炸天王奧田大佐就

是被其擊落的、陳瑞鈿副大隊長有擊

落日機五架半的記錄，自己亦遭擊中

油箱致嚴重燒傷，戰後返僑居地，半

世紀後終蒙美國會表揚為二戰的空戰

英雄（Ace）。

此外，王叔銘、毛邦初、張廷孟

是廣東空軍一、二期畢業生，對抗戰

、對中國空軍的發展居功至偉。周一

塵、雷炎均亦是廣東空軍的華僑飛行

員，最後兩人均任職中華航空公司董

事長，對我民航事業發展有所貢獻。

廣東空軍在國民革命的發展史中

，佔極重要之一頁，先後參加了國父

廣東平亂、蔣公領導的東征、北伐、

剿共、抗日、戡亂各戰役。唯廣東航

校於抗戰前一年（一九三六年春）併入

中央航校，因此後繼無人。在國府遷台

後，因歲月飛逝，逐步淡出中國的空軍

行列；唯其史蹟仍應加重重視並與整理。

空軍史話反成正史

抗日戰史，尤其是空軍部分，一

直未做積極有效整理，隨著抗戰勝利，緊接著四年戡亂時期（國共內戰）

烽火連天。隨後國府遷台，整軍經武，空軍進入換裝噴射機的時代，也面臨了台海空戰的另一新時空背景。因此，在台灣空軍的戰史，直覺的好像是一九五〇年以後的事。大陸往事已成過眼雲煙，「笕橋空戰」只在每年紀念八一四空軍節時，才再度被提到。

劉毅夫先生，本名劉興亞，東北人，抗戰初期服務於黃仁霖先生在南京主持的勵志社任幹事，也就是隨（空）軍戰地記者身分，除為文報導外，亦協助蔣宋美齡夫人，對空軍飛行官兵作慰勞服務。以其生花妙筆，撰寫有關空軍作戰、訓練、生活等報導，並刊登於戰時各大報紙，對當時民心、士氣鼓舞極大。唯那一代的空軍，認為他文章的可信度很低。

《空軍史話》一書，近百萬言，為劉毅夫先生追憶前塵往事所撰，記述抗戰之艱苦經過，與空軍之英勇報

國。出版於一九七五年，總司令賴名湯將軍為之序。

但是史話畢竟是史話，人事物有時道聽塗說，未加考證，有些小說情節，拼湊而成。就好像家喻戶曉的三國演義，我們不能把他當正史看，這不同於三國誌。

空軍總部來台之初，王叔銘任總司令時，由於美軍協防關係，總部計劃署下有編譯組，情報署下有史政組，編制甚大，美軍典籍規章皆翻成中文，以利訓練、維修、作戰之需要。隨著時間移轉，中美斷交，……：國軍不斷精簡，單位規模愈變愈小。如今變成空軍司令部，僅國防部仍有史政局，更奢言如何重視一甲子前的空軍抗日戰史。

《中華民國空軍重要戰役專冊》

二〇〇三年，空軍總部台北出版，錯誤極多，亦未做任何考證，只能當文宣品看，至為遺憾！

中國空軍對自己的建軍戰史，一

直未曾重視，借把《空軍史話》當正史。即使首日笕橋空戰的戰果，亦說法紛紜，筆者曾為文〈笕橋空戰的考證〉，發表於二〇〇七年八、九月份的《中外雜誌》，可做參考。

另外由於極少部分空軍官兵，由於大陸淪陷，不及逃離而遭迫害，或因個人因素未隨政府來台，其抗日戰績，也就被一筆抹殺。典型的例子為航校二期周庭芳，在台就沒被人再提起。經考證中日首次空戰，重創日本九六重轟炸機，使其返航時油盡墜入基隆港和平島外海的，就是周庭芳，以一顆子彈貫穿其油箱所致。畢竟這是抵禦外侮，民族存亡的戰爭，一切歷史，都應還原真相！

誰是抗日的主力軍

八年抗戰，國軍師級以上將軍陣亡兩百零二人，陸軍總共陣亡、負傷、失蹤三二一萬二四一九人。空軍陣亡四三二一人，毀機一四六八架。海

軍艦艇幾乎全軍覆沒。

從一九二九至一九三三年，從中央軍校畢業約二萬五千位軍官，但在一九三七年上海南京保衛戰中，四個月內，就有一萬名軍官犧牲。國軍和日軍有很多次大會戰，國軍官兵前後繼的整連、整營、整團地為國捐軀，淞滬戰爭中，國軍先後投入兵力達七十萬上下，傷亡竟達廿萬；主力各師補充兵源高達四、五次之多，旅、團長傷亡達半數，團級以下官兵傷亡達三分之二。其犧牲壯烈，在世界各民族抵禦外侮史中所罕見。

二次世界大戰中，共產主義利用民族主義，而達到奪取政權的目的，抗戰初期中共只有新四軍、新八軍各一萬多人，彭德懷向國民政府要求收編及四萬五千人的糧餉裝備，至一九四四年共軍主力已達九十二萬人，這就是利用抗戰機會，避開日軍正面交戰，保存實力，暗中發展壯大的結果。

中共採「一分抗戰，二分應付，

七分壯大」的策略，在奪取政權後居然說抗日戰爭是它們領導的，僅能例舉的是崑崙關之役與平型關之役。這哪是大戰役，前者只是搶了日本的運糧部隊，後者主要是我空軍的戰功。

誰是抗日的主力軍？但年輕的一代並不清楚。就似日本軍國主義政府使用的教科書，竄改二次大戰的歷史，年輕的一代無從知道其先人犯下侵略中國、殺人數千萬的歷史罪行，一直到國外接觸訊息才明白歷史真相。近年來大陸經濟起飛，對外也逐步開放，歷史的真相終將大白天下。

中共已從過去一黨領導抗日戰爭，改口為國民黨、共產黨共同抗日。去歲胡錦濤已定調八年抗戰，是國民黨為主（正面戰），共產黨為輔（游擊戰），這是可喜的現象，畢竟這是中華民族抵禦外侮，歷史的真相。

在南京紫金山北麓的「抗日航空烈士紀念碑」，鐫刻著八八四名中國空軍烈士的名字，還有美國空軍烈士

二一九七名，前蘇聯空軍烈士二二七名，韓國空軍烈士二名，共計三三二〇個名字。目前更規劃籌建航空紀念博物館，以慰中外烈士的英靈。

捍國驍長空，偉績光昭青史冊
凱旋埋忠骨，豐碑美媲黃花岡

結語

歷史就是歷史，不能加，也不能減，否則就不是歷史！由於過去一甲子國共對峙，使得美國、日本從中得利。抗日戰爭是中華民族為求生存、抵抗強權侵略的戰爭，先人們拋頭顱灑熱血，寫下的辛酸史蹟，做為中華兒女，早該拋棄成見，時時警惕，共同為還原這一段歷史做出努力！

本文僅是拋磚引玉，將八年抗日空戰史分階段作系統描素，點出戰史殘缺不實背景因素。如何從每一戰役搜尋海內外一手資料，考證後去蕪存菁，更有待民間戰史學家齊努力！

（感謝張光明老將軍核閱本文）