

第二章

抗戰前期—— 大達機的故事

第1節 虹口空戰，有驚無險

1937年7月7日，「盧溝橋事變」爆發，我們調往河南周家口，準備對華北日軍作戰。8月初已可看出日軍的真正意圖仍是上海，於是全大隊又火速趕回安徽廣德。

8月14日清晨，我們接到出擊上海的命令。我們九架飛機，由謝郁青隊長親自領軍，郭偉立同學擔任他的轟炸員。當天的天氣極壞，雲高只有八百呎，而我們仍舊保持緊密的編隊飛行。根據早先的演練，機隊通過真如電台的上空後，只要按照既定的方向飛行，就可以抵達目標上空，也就是日軍在上海虹口的海軍陸戰隊司令部（即所謂虹口日本兵營）。而這天因能見度太差，在對準羅盤所指示的方向後，機群卻並未準確通過目標，幸好我們仍能看到目標所在，而且地面還無任何動靜。

這時我們的瞄準高手郭偉立作了一個「重來」的手勢，表示航道並不準確，必須重新進入，於是諾司路普大編隊就盤旋一周，再行接近目標，不料這次仍然不夠完美，大家只好按照郭偉立的指示再飛一次。

第三次果然準確地通過目標上空，因我們的飛行高度很低，可清楚看到日本兵往返跑動，並已打開砲衣向我機射擊，而諾司路普機隊仍保持密集隊形扔下炸彈，幾乎全部命中目標。這時候周圍的地面防空火力也猛烈地向我們襲來，其中有顆子彈從我座機的右下方射入機艙，穿透了我的右腿褲管內側，斜向飛竄而出；而我竟

然毫髮無傷，真是十分幸運。這也是我參戰以來唯一被擊中的一次，而這一次也僅是飛行衣中彈而已。

投彈後為避免敵方射擊，我們都紛紛鑽入雲中，原有隊形即行解散，最後分別降落附近各機場。我降落在揚州，而閻海文不幸迫降敵陣，以手槍斃敵數人之後，自戕身亡。另外一架由祝鴻信駕駛，降落於龍華機場，其後座任雲閣則遭日軍水上飛機襲擊而壯烈犧牲。

我在揚州又奉命去炸日艦「出雲號」，當時諾司路普轟炸機只能攜帶一枚五百磅炸彈，雖然炸中「出雲號」，但破壞力很小。據報「出雲號」的甲板，是用十四吋厚的鋼板製成。我等自嘲：看到日本兵用掃把清掃甲板上的彈片時，心中真是又氣又好笑；同時也悲嘆我方的損失，及我轟炸機對日本軍艦破壞力之微弱。

第2節 沈分隊長，為國捐軀

傷亡原本是戰爭中無法避免的結果，但沈崇誨分隊長的出事，卻一直使我感到遺憾。因為他的諾司路普「904號」機，早就發現有馬力不足的現象；經過機務長調整後，我還自告奮勇，為他試飛了一趟，覺得情況並未改善。因此在8月19日上午出發前，我力勸沈分隊長改換另一架飛機，但他執意原機出動。當我們飛越杭州灣上空時，發現「904號」領隊機速度減緩。沈分隊長揮手示意我們兩架僚機，可脫隊先行前進，不要等

他。結果我和另一架僚機孫承謙在白龍港投彈完畢後，即返回廣德；但沈分隊長和他的轟炸員陳錫純則從此失去了音訊。我們四處打聽，並於次日派機去錢塘江一帶尋找，均無所獲，消息杳然。甚至戰後，遍訪日方資料，亦無所獲。

沈崇誨畢業於清華大學，後來考入中央航空學校，隨第三期畢業。在我們第五期進入笕橋習飛時，擔任我們的區隊長並兼飛行教官。沈待人寬嚴並施，學生都很佩服。有一次他帶我們去西湖龍井旅遊，歸途中派兩個學生先去茅家埠僱船。原已講好價錢，但等全體同學到達時，船家卻要漲價。經報告沈區隊長後，他竟說：「船家不守信用，我們去揍他！」當然船家最後還是老老实實地把我們划到了湖濱。此事令同學領教到沈區隊長之強烈是非感，以及敢做敢當的魄力。

我個人對這位區隊長非常敬佩，友誼也很深厚。初到杭州時，人生地不熟，就跟著三個學長跑，一位是二期的林文奎，前面已介紹過，我因聽他的演講，才投筆從戎的。另一位則是三期的張錫祐，身高六呎多，床鋪要特別訂製。還有一位就是沈崇誨。他們三位對我都很好照顧。

當時我們駐防安徽廣德，大隊長是張廷孟，山東即墨人，標準的硬漢，不作假，不賣帳。1945年9月3日，我國在南京正式接受日軍投降，當時張廷孟擔任空軍第一路司令，為空軍受降官，隨同何應欽總司令前往受

降。副大隊長則是孫桐崗，北洋軍閥孫桐萱的弟弟。

一天吃過晚飯，大家在戶外稍事休閒，見一架「霍克」（Hawk）驅逐機在機場上空俯衝，似在做特技，大家都有點莫名其妙；後來發現九架大型飛機，編隊飛向機場，我們以為那是我們的「馬丁」（Martin）B-10轟炸機。後來一想不對，我們只有六架B-10，那裡來的九架？就在此時，即突然聽張大隊長大喊：「快跑！是日本飛機！」

大家即刻向田野疏散；剎那間日機（鹿屋航空隊）飛來機場上空，對準兩座棚廠投彈，把棚廠炸得稀爛。

所幸那天我們的飛機出任務回來，沿場邊疏散，未進棚廠，故毫無損失，可算慶幸！被炸後那架「霍克」機才進場降落，原來是一位周庭芳教官由笕橋飛來，警告我們日機來襲；那時我空軍無陸空通訊，對周教官的警訊（特技）竟毫無反應。還好大家跑得快，並無任何傷亡，只是把伙伙嚇跑了，有好幾天都得去城裡買飯。

第3節 改飛「伏爾梯」，誤降邛崃

我們在前線激戰一個月，犧牲了很多袍澤，於是空軍第九中隊奉命移防。由於諾司路普轟炸機只剩下三架，已無戰鬥能力；我與幾位同僚，隨謝郁青隊長乘汽車至蕪湖，再搭船前往漢口待命。後來在王家墩基地，奉命接收一批「伏爾梯」（Vultee）V-11 轟炸

機。它們的馬力，甚至還比不上諾司路普，因此上級命令本隊將這些飛機送往四川成都，準備擔任航校七期畢業生的教練機。

我們在等待「伏爾梯」組裝的期間，也看過許多不同型的飛機陸續運達。其中大多數都是行政院長孔祥熙前往參加英皇加冕時，沿途向各國所訂購的。如今因為上海被日軍佔領，這些飛機都改從華南港口輸入，輾轉多時才抵達漢口。

有一批是從美國買來的「白蘭卡」（Bellanca），負責押運返國的，竟是我的昔日同期好友葛正道。他原來和我一同習飛，但中途遭淘汰，而考入機械科第二期，後又通過甄試，留美受訓。這次異地重逢，他的言行舉止，都甚為洋派；比起我們這些擔任基層飛行員的同學，似乎顯得更為春風得意。那批「白蘭卡」雖號稱「全能機」，但因為原本是郵務機，沒有任何武裝的配置；上了戰場，什麼作用也沒有。真是標準的「外行人做內行事」！既浪費國帑，也犧牲了一些同志的生命！

伏爾梯的組裝是逐架完成的。3月14日那天，隊友孫承謙同學在試飛新飛機時，不幸失事墜地身殉。為了爭取時間，謝隊長決定將試飛好的飛機不採取編隊，而以單機方式向內地進發。當輪到我臨走之前，他對我說：「飛過四川萬縣和遂寧，再往前飛，見到一片山，那就到達成都了。」

我就憑著這句話，帶著機工長趙紫堂上路。原本謝郁青口中的「山」，乃是指簡陽附近；但當我通過該地

時，能見度很差，從空中覺得那只是一片丘陵，所以並沒有放在心上。再向前飛則看見四支豎立的天線；但繼續往前，就發覺情況不對了，因為極目所見，都是高山峻嶺，我判斷一定是飛過了頭，眼看天色已晚，於是降低高度，找到一片平坦的河灘，將機輪放出，冒險迫降，希望藉以保全這架飛機，結果安全著陸。

降落不久，立即在當地引起了一陣轟動，連縣長也趕來向我們慰問。原來這已是四川與西康邊境的邛崃！休息一夜之後，我所要面對的問題：就是如何起飛？因為河灘並不是完全平坦，甚至它還跟著河道轉彎。但經過我仔細地測量，判斷「伏爾梯」在低油量情況下，應該可以載著我們兩人升空。在起飛之前，送行的縣長，央求我帶一個人前往成都，但我予以婉拒。我們將「伏爾梯」推至河灘頭，開足油門，順著河灘滾行；在轉彎的地方，看到預插的紅旗，我稍稍將機頭一偏，邊轉邊拉起，總算順利地起飛，謝隊長後來聽到這段波折，頗為驚訝；因為在河灘上起飛，恐怕還是中華民國空軍史上頭一遭，直誇我藝高人膽大。

抵達成都的鳳凰山基地之後，我辦好交接手續，就進城逛街。結果在華西壩又見到那四座巨大的電台天線，原來昨天我正從該地上空通過，卻因能見度極差，而沒有發現近在咫尺的成都。

我隊在成都擔任訓練航校七期同學的工作，一直到1938年的5月為止，才結束該項訓練。後來很高興知

道，那批七期同學中有很多優秀人才，為空軍貢獻不少。其間我曾有一次在訓練飛行中發現起落架發生故障，兩輪只放出一半就卡住了，但我最後還是靠這副傾斜的輪架完成降落，飛機也毫無損傷。事後檢查，才發現是輪架內的一截鐵塊卡住所致。

第4節 轉駐蘭州，接收俄機

上級後來又賦予本隊新命令，前往甘肅省接收蘇聯援助的新飛機。我們準備由漢口，駕駛那幾架碩果僅存的諾司路普，先飛往湖北老河口，再逐步向北移動。不料在臨出發前，我突然牙疼難忍，故向徐康良隊長報告，必須先就醫才能飛行。徐隊長因顧及部隊整體行動，而斷然拒絕。當時我年輕氣盛，火氣比他還大，我說身體屬於國家，有病必須醫治；並表示若不允許我治牙，乾脆辭職不幹算了！

隔日，部隊集合出發，我則依然堅持故我。後來走進空蕩蕩的隊部時，卻發現隊長留了一張字條給我，裡面不但沒有任何指責之意，反而告訴我已預留一架待修飛機，等到修好後，由我飛往老河口歸隊。我看後深自懊悔，並感佩長官對下屬的寬宏大量。次日在補好壞牙之後，立即趕往機場，駕機飛往老河口與大隊會合。

在當地住了一段時間，大家閒來無事，於是向吳泰廉同學（外號紅鼻頭）學會了打麻將，還背熟了諸葛亮的「前後出師表」。原來諸葛亮的老家南陽，就離老河

口不遠。我還特地去買了一套岳飛親書的〈出師表〉拓本，掛在睡覺的地方，每天躺在地鋪上就可看到；每次讀後，心中感觸總是特別深刻。多年後，曾與周至柔將軍談及此事，他在我的留言冊上寫道：「武侯之文，武穆之字，出師表遂為千古絕作，復恩同志告余：抗戰軍興，常攜此以自勵。今國際倡言民主，國內黨派林立，每讀漢賊不兩立，王業不偏安兩句，不勝感慨係之；誰是漢賊？何謂王業？周至柔書于重返笕橋之翌日，三十五年二月二十一日」。

過了一陣子，我們又奉命去西安，在那裡住了一段時間。有少部分飛行員就將開元寺旁的妓女戶當家，甚至娶妓為妻。後來，我們換搭一架波音247型客機去蘭州；那架飛機原先是東北「少帥」張學良的私人專機，十二人座，一直是由洋人駕駛，有時也為空軍運人，但並不常見到它。

到達蘭州後，除了我們第二大隊之外，還有第四大隊的飛行員已駐在那裡，徐康良和毛瀛初兩位大隊長也來了。上級安排我們住在一家紗廠內，每天接受俄文的基礎訓練。閒暇之際，我就到處尋幽訪勝，舉凡黃河鐵橋、五泉山、白塔寺、青龍山，甚至清代左宗棠在當地設立的闡場遺址，都曾留下我的足跡，但始終無俄機飛來的消息。

有一天，天際突然傳來奇特的聲響，大家紛紛跑出屋外張望，只見大批飛機從西北方，向蘭州飛來，

數量龐大，甚為驚人，為首的是一架四引擎的TB-3巨型機，後面則跟著一大批轟炸機和驅逐機；它們完全沒有隊形，抵達機場之後就各自進場落地，活像一群無頭蒼蠅。這是我們頭一次看到蘇聯人送飛機的方式，堪稱奇景！

從飛機裡爬出來的俄國飛行員都穿著便服，因為他們是以志願軍身分前來；那時蘇聯還未對日宣戰，依國際慣例，正規軍不能出現在我國戰場。他們幾乎沒有隨身行李，只有牙膏、牙刷等盥洗用具而已。

據說蘇聯機隊的調動，只有領隊及長機的領航員知道目的地，其他僚機只是跟著飛。若天候不佳，則絕不出動，因為他們必須依靠目視跟隊；也就是說在空中須能彼此看得到，才能一起前進。這就是他們遲至今日，才突然一窩蜂飛來的主要原因。

所有蘇聯人員都住在「戰地服務團」為他們準備的招待所中，我們的換裝訓練隨即展開。我雖然俄文才學了一點兒皮毛，但對術語已多半能懂，所以可勉強聽懂他們所講的操縱程序。由於這次送達的SB-2轟炸機中，都沒有教練用的型式，蘇聯教官也不能和學員同機指導，只能教我們在地面練習滑行，從中體會掌握直線前進和轉彎的要領。到最後階段，只待教官舉起白旗，我們也就加足油門飛離地面，自行去摸索飛行的技巧。這種放單飛的作法，照說應該是很危險的，但當時卻很少失事，不過時有飛到空中，盤旋多時才降落的險景。

與這批俄國人相處一段時日，我發現他們大多數雖有操控飛機的能力，卻沒有什麼文明的教養。進餐時，竟然可以一口氣嚥下十幾個雞蛋！或是一杯咖啡中放四、五塊方糖。入廁時甚至不知使用衛生紙，而是用木片、石頭來解決。這顯示他們是來自社會的低下階層，但在共產黨主政的國度裡，卻特意挑選這樣的人來擔任飛行員，似乎認為他們的黨性和服從性較高，也比較驍勇些吧！

但是他們的領隊人員程度都很好，我碰見的幾位高階飛行官，英文說得很流利，見聞也廣。至於真正的管理階層，則是共黨的政工人員；他們的表情嚴峻，不苟言笑，眾人見到他們時都懼怕三分，深怕不小心犯了過失，政工人員的手一指，就會被遣送返國。據說那些中途被調回的人，下場只有「管訓」一途，無怪乎眾人對他們畏懼有加。也因此，這些俄軍人員不敢跟中國人多所接觸，以免橫生誤會。

第5節 俄機交鋒，不敵日機

6月間，我們進駐到漢口，開始以SB-2機攻擊逆長江而上的日軍。這種蘇聯轟炸機所標榜的是高速，機上三挺機槍則嫌火力不足。7月8日那天，我奉命出擊馬當沿線的敵艦，在中途遭到日本戰鬥機的攔截，我估算SB-2絕非其對手，於是以高速衝向雲堆尋找隱蔽；但同行劉甫成所駕的「903號」機卻遭日機數度攻擊，結果

當我再飛出雲隙時，只見劉機已被擊落，甫成的降落傘還飄在半空中，我束手無策，只好飛返基地。

第6節 崑崙關之役

1939年9月歐戰爆發，歐亞兩個戰場逐漸從區域性的戰事匯流成一場世界大戰。日本趁英法等國無暇東顧的機會，加強對我國西南方運補線的封鎖，企圖進一步牽制我方兵力，以迫使我國屈服。

11月中旬，日軍從廣東省欽縣登陸，一路向廣西境內推進，最後攻佔了省會南寧，直接威脅我西南大後方。當時，我擔任空軍第九隊副隊長。有一天，航委會周至柔主任召見我和另一隊的隊長，詢問我們部隊訓練的情形；並告訴我們陸軍預定12月中旬展開反攻，亟需空軍的支援。那位隊長聞後面露難色，有所遲疑；而我則爽快地向周主任保證：「只要接到命令，九隊可立即出動。」

因此，本隊遂被指派為桂南會戰的轟炸機隊，我和顧彭年隊長帶領九架SB-2進駐桂林二塘基地，周至柔主任和空軍第二路司令部參謀長劉國運率幕僚坐鎮當地，甚至連蘇聯志願隊也派了一個中隊前來，準備和我們並肩作戰。

陸軍部隊於12月18日首次奪回戰略要地崑崙關，擊敗日軍一師團以上；不過隨後日軍立即反撲，兩軍於是在地面形成拉鋸戰。這時我們空軍與蘇聯的一個SB轟

炸中隊，對十萬大山沿線發動空中攻勢，這是我首度與蘇聯人協同作戰。令人不解的是，本隊與俄國志願隊所使用的都是相同機型的轟炸機，但是起飛後，他們的編隊總是很輕鬆地就超越我們，留下我們在後苦苦追趕，費盡九牛二虎之力也望塵莫及。很顯然的，蘇聯提供給我們的裝備，乃是「次級品」，從這一事例可看出俄共史達林之狡猾。

不過這個問題並沒有持續太久，因為日本動用陸海軍航空隊參加此次作戰，他們佔著數量上的優勢。經過連日作戰後，我方所剩的堪用機數已無法再編隊出動。到了最後階段，全隊竟然只剩下我的那一架SB-2還能飛行，但也到了需要進廠修理的地步了。

第7節 接收大達機

時值寒冬，有一天，桂林上空難得太陽露出雲端。我趁此機會，耽在空曠的機場上享受溫暖的陽光。正巧周至柔將軍一行也在那裡曬太陽，他問我爾後行動如何，我回答只有將僅有的那架SB-2機飛回成都，交廠翻修；除此之外，實際上已無事可做。周問我是否還想繼續從事飛行？當然，飛行對我來說，是一項終生的志業。周了解了我的意向後，就告訴我一個機會。他說：「你去中國航空公司把那架大達機接回來吧！」

這個安排，使我邁進了軍旅生涯中的另外一個階段，也影響了我爾後二十多年的命運。

說起「大達機」，又是一個曲折的故事。它是美國達格拉斯公司產製的DC-2空運機。周主任命我去接收的那架大達機「36號」，原本是由非洲阿比西尼亞（今衣索匹亞）所訂購，作為賽拉西國王的座機。由於該國與義大利作戰失利而未能交貨，故改售予廣東省余漢謀省長，並由廣東空軍保管，兩廣事變後則又被中央空軍接管。由於當時空軍無人能駕駛及維護它，於是就將這架飛機借給中國航空公司（簡稱中航），使用至今。

我將自己的SB-2飛回成都送修後，就前往重慶珊瑚壩機場，當地正是中航總公司的所在，而屬於空軍的那架「36號」DC-2機也停放在那裡。中航是一個由美國人掌控的公司，連機長也大多是美籍人員。這次應航委會之託，特別安排一位華裔的駕駛員帶我飛行，此人正是後來鼎鼎大名的陳文寬。

陳君是美國土生的華僑，他當初滿腔熱忱地返國報效，進入中航服務。然而該公司向來歧視華人，他們大多數都只能擔任副駕駛，即使升為機長，也只派去飛Loening那樣的小型水陸兩用機，因為該型機在抗戰初期，只沿長江飛重慶、沙市、漢口等地，比較不容易出大差錯。而陳文寬卻是少數的例外，因為他曾在一次空襲警報時，自告奮勇，搶救無人看管的一架DC-2（可能就是36號），他不但將那架大飛機避開了日機的攻擊，而且又順利地返場降落。經過此事，洋人對他刮目相看，讓他升任DC-2的正駕駛。

在這段學習期間，我與陳文寬相處融洽，成了好朋友。他是一位非常注重生活享受的人，但在工作上偶爾也不甚得意，因為每次看他和美籍機師開完會之後，神情總顯得有些沮喪，原來美籍的同僚還是超脫不了種族歧視的藩籬，華人的意見總是不被重視。

由於DC-2並非單人駕駛的飛機，而是雙引擎可搭十八位乘客的大型空運機，於是航委會又調來楊辛癸擔任我的副駕駛、王堃和為通訊員，機械員則有鄧必成、孫基宗及王英哉（後面兩人都是投效我國空軍的朝鮮人），我們這個機組從此就負責這架全軍唯一的DC-2。它相較於我們在航校所使用的達格拉斯O-2MC教練機而言，的確是「大」了許多，所以被稱為「大達機」。

大達機的主要功能是運輸，它的續航力及載重量，在當時都算是一流。但是起初卻很少人敢搭乘，而該機最早的乘客就是周至柔主任。那次DC-2正要前往昆明進行發動機的翻修，他堅持要搭乘該機。

「36號」機並不隸屬任何部隊，或委員長侍從室的飛機管理組；我所有的飛航任務，都直接聽命於航委會，因此經常要飛往重慶報到。所使用的機場，位於長江江中的珊瑚壩沙洲之上。飛機的保養維護，則是在成都鳳凰山進行。

DC-2和其他的長程民航機一樣，都裝有陸空通訊設備，但中國空軍的作戰飛機，卻普遍沒有這種裝備，因為在整個戰情系統上從不被重視。空軍雖然設有地面

電台，但值班人員平時都沒有戴耳機監聽的習慣，使我們在長途飛行時，經常無法得到及時的協助，而必須藉助於歐亞航空公司的地面電台。我為此曾向毛邦初總指揮力陳地面導航的重要，聽說他因此親下手令：「凡值班人員不戴耳機而貽誤軍機者，一律槍斃！」自此之後，中國空軍的陸空通訊，才開始邁上正軌；而我們也不必依靠他人，就可與自己的地面電台連絡了。

第8節 摯友楊天雄

1940年春，由於我在支援崑崙關作戰及大達機運輸的工作表現，而接到蔣委員長召見的通知，這是我從軍以來首次獲得的殊榮，也是我空軍生涯上的一件大事。

於是，我計劃趁此空檔結婚。由蕭伯母（我岳母）作主，婚期原本訂在該年5月24日。但是由於重慶在進入5月後，霧季結束，正是日機展開猛烈攻擊的時節；再者，因蔣委員長召見，必須在4月初前往重慶報到，於是決定將婚禮提前到召見之後的4月9日舉行。

婚後第二天，我和瑛華先飛宜賓，然後到成都住進東桂街的房子。當時能說善道的林文奎和好友楊天雄均為家中常客。天雄是我在潞河中學的同學，小我一屆，但與我交往甚密。此外，他的同班張廣基也成了我的好友。那時我尚不知廣基竟是吾妻的親兄，因過繼給姨父張明岡，才改姓為張。廣基曾留學日本，對照相發生興

趣，後來成為美國《時代》及《生活》雜誌駐台攝影記者；在1958年的八二三砲戰中，還因拍攝出許多傑出的作品，而馳名中外。

楊天雄在抗日戰爭之前，原本報考了陸軍官校，經我建議才轉而加入空軍，隨空軍官校十期畢業。剛開始，他未派部隊服務，因為那時空軍幾乎全無飛機，日機來襲，如入無人之境，因此國人對空軍嗤之以鼻。空軍人員在那段期間很沒有尊嚴，抬不起頭，甚至有一度還不敢穿軍服上街。在無仗可打的情況下，楊天雄成為我家常客。他的中英文俱佳，時常幫我整理航行資料，至今我尚保有他為我所畫的航線圖。後來中美混合聯隊成立，他才被派到昆明受訓，擔任分隊長，與美軍並肩作戰。

1944年6月7日，我在重慶白市驛機場碰到天雄，我告訴他有意把他調來空運隊，他說等他完成三十次作戰任務後再說。因為身為空軍軍官，又值中日戰爭，理應有相當的作戰記錄。在他的堅持下，我也只好作罷。誰知那次卻成了我和天雄的最後一次會面。命運弄人，莫此為甚。

那天之後，我飛回成都，他則帶領三架B-25機飛梁山，準備出發作戰。在我抵成都後，就接獲消息，說楊天雄所率的B-25機隊在惡劣天氣中集體撞山，所有機員全告犧牲。這是抗戰後期最嚴重的一次意外事故。為查明真相，我特別派了一位副官前往梁山一探究竟，數日

後他帶回來天雄唯一的遺物，一枝犀飛利（Sheaffer Lifetime）鋼筆，那是年前他託我從香港幫他買的，他向來視若珍寶，隨身攜帶，如今只見鋼筆，而人已歸天。

抗戰結束後，我把那枝筆送到天津，交給他父母，另外還有一些他留在我家的日記。天雄的父親楊豹靈先生，早年負笈美國，畢業於普渡大學，學成歸國後，與中國鐵路工程之父詹天佑，合力建設北京到張家口的鐵路。那是一條翻山越嶺的鐵路線，因有些坡度頗陡，所以車頭特大，而路軌設計也很特別，有些太陡的路段，為防列車無力爬過，故設計倒退到另一高坡，再藉衝力，越過陡坡。這一段鐵路建成後，詹氏名揚國際，至今還為後人所欽敬。楊豹靈先生的主要任務，則為進口大型車頭及有關周邊設備。

第9節 西北地區任務

DC-2機是當時國內續航能力最大的機種，如以成都為基地，向西北出發，則可儘量發揮此一特長。所以每遇這種出差任務，我都喜歡一口氣將燃油飛完，減少在中途落地的次數。如此既節省時間，又可避免多次起落的麻煩。為了此種長途飛行，每次我都請瑛華準備三明治，並且隨帶一個熱水瓶登機。

同行機組人員雖然知道我有這個習慣，但每次出任務時，他們總是兩手空空上機，等到飛了半天，我取出三明治填肚子時，駕駛艙裡的楊辛癸等人，就眼巴巴的

看著我吃，還流露出一副渴望的眼神，希望我能留一些給他們分享，讓我感到好氣又好笑。最後我乾脆一不做二不休，一手推開窗子，將剩下的點心全扔了出去。我之所以如此惡作劇，主要是想給他們一個教訓，希望他們養成凡事做好萬全準備的好習慣。

平常飛西北，多半是成都起飛，在蘭州落地，或逕飛酒泉（甘肅的肅州），然後飛迪化（烏魯木齊），也可能飛伊寧；有時從蘭州起飛，直飛烏魯木齊。這是一段相當長的飛行。在這段飛行中，常常接到安西機場的電報，請我們在那裡降落休息，並在電中說已備好136（指的是一百三十六張麻將牌）招待。有時長途飛行很苦，也就下去休息一夜。當時的縣長是一位山東礦業學校的畢業生。安西地處邊陲，非常貧窮；每次知道我們在那裡降落，縣長必親自出迎，並沿街敲鑼，請百姓出售乳豬，交招待所（為俄國人所設，但很少人去），為我們晚餐食用。招待所很會做西餐，因此每在安西過夜，均可大快朵頤。

我們機員中最有趣的一位，就是王堃和。那時他單身住成都，沒有早起的習慣，每次出發，我都要開車去接他。他老兄總是聽見門響才起床，邊走邊穿衣服。數日後，任務完畢，回到住所，發現牙刷上還沾有牙膏。原來，因為走得匆忙，連牙都來不及刷。我和王堃和的私交雖很好，但公事絕不馬虎，講好六點鐘出發，我一分鐘都不等。他每逢晚起，就只好在半清醒中，上車趕赴機場。

第10節 雷允被襲

當時國內最具規模的中央飛機製造廠，已遷到雲南邊境的雷允；該廠自從在杭州時期起，就一直由威廉·鮑雷（William Pawley）及他的兩個兄弟掌控，據說這兩兄弟著實發了不少我們的「國難財」。那時候的雷允被布置得有如世外桃源，蓋有豪華的俱樂部，家具都是由美國進口。鮑雷曾對我說，當地極為隱密，日本人絕對找不到。除了飛機工廠外，他還打算在當地做香料生意。但是在我看來，他實在過分樂觀，既然我們的DC-2可以順利抵達，日本人也就沒有理由來不了！

當我們飛到雷允在等飛機修理時，我突然得到成都來的噩耗——機械員孫基宗的一家老小慘遭日機炸死，無一倖免。那一次空襲，他們就近躲在一個老彈坑之內，但天下竟然有這麼巧的事，一枚炸彈竟落在同一個位置，因而造成這宗慘劇。得知此事，我內心煎熬許久，才向孫基宗說出實情。次日我們飛離雷允，經昆明返回成都。就在我們離開的當日，雷允即遭日機轟炸，我DC-2原來的停機位置，剛好被一枚巨彈擊中。我們逃過一劫，可謂大幸。但是誰也料不到，一劫剛過，下一個劫難正在前面等著我們。

第11節 大達機遇襲全毀

成都地處平原，不像山城重慶那樣可就地開挖防空

洞。因此每遇空襲警報，最安全的方式，就是儘量疏散到郊區。我們機組平常必須不斷地在外地出差，心裡則不時掛念著留在家中的妻小。

由於日軍對成都的空襲，越來越頻繁，所以每當我們完成日常的空運任務，也不能將大達機停放在機場。每逢月夜的日子，就必須將它飛往邛崃等地的偏遠機場疏散。然而這架DC-2就只有我們這一個機組，沒有其他替換人手；日以繼夜地不斷出勤，身心皆疲憊不堪，因此我向總指揮部要求在鳳凰山構築一座碉堡，以免這架寶貴的大型運輸機有所閃失，但卻遲遲未見動工。

1941年8月10日那天傍晚，我正巧從重慶送毛邦初總指揮返成都；當他下機時，我又將此事向他報告。他答應即刻命令場站辦理此事，並說：「今天天氣不好，日本飛機可能不會來，大達機今晚就停在這裡，不必飛出去疏散，你們回去休息吧！」

既然有了這樣的指示，我們終於可以回家睡一個好覺。不料第二天凌晨三點多，我忽然被電話吵醒，告知前線已經發出空襲警報，不過當時屋外正下著大雨，並不適合夜航；但我還是向總指揮部張廷孟參謀長請示，而他的判斷也是「敵機應該不會來此」。

我雖然又躺回床上，卻不敢閤眼，不時地細聽窗外的雨聲。約莫半個小時之後，雨勢有轉小的跡象，於是我立即起身，再打電話向張參謀長報告，建議還是將大達機飛離成都為妙。並隨即喚起瑛華，抱著襁褓中的治

凡，一同上汽車，火速駛向城外的鳳凰山機場。我必須在起飛前，先將他們母子安頓好，才能放心。

在路上，我盤算著時間，估算若是按我的計畫飛往綿陽，則抵達當地時必定還沒有天亮。那個小機場沒有任何夜航設備，到時候我可能無法找到降落場。想到這裡，在途經北門時，又下車在一警察局內搖了一通電話給張參謀長，請他指示綿陽的場站人員，預先擺好馬燈，準備夜間降落。

當我們趕到機場時，天尚未明。於是我先交代場兵，將掩蓋在DC-2上的竹葉移除。不料這時成都發出了緊急空襲警報，我趕緊將妻兒安置在場邊的壕溝內，然後快步跑向飛機，準備緊急升空。

在偽裝尚未完全除掉時，即發現四架零式機已低空衝進機場。它們正在尋覓攻擊的目標，我趕緊要士兵將DC-2重新掩蓋，希望能不被敵機發現。機場方面早先曾在機場內布置了一些用竹木編成的假飛機，此舉果然在當時發揮了一些欺敵作用，只見日機不停地在對它們反覆掃射。距離我不遠之處一個高砲陣地，砲兵們正用二十公釐口徑的蘇羅通（Solothurn）高射機砲向敵機射擊，但打了半天卻不見任何效果。我越看越著急，索性跑過去想扛下來自己打，但又想到由地面射擊高速飛機確也困難。就在此際，只見一架日機朝著大達機的位置衝去，僅僅一個派司，就將整架飛機打爆引燃；由於機上尚存有不少油料，火勢一發不可收拾，熊熊的火焰，

立刻吞噬了整架飛機。目睹這番景象，內心悲痛萬分，卻束手無策。

清晨五點多，日本飛機總算飛離成都上空。我將妻兒從壕溝中拉出，載著他們直奔總指揮部報告。抵達時，見到正在瀉肚的毛總指揮剛從茅房出來，他看見我即主動地說：「我都知道了，你回家休息去吧。」

後來我為此被記了一個大過。雖然有點冤枉，但我可以體諒毛將軍的處境，他心裡想必也不好過。不過我還是以開玩笑的口吻，自我解嘲一番：「我已記了兩次大過，記三個大過就可革職了。」當然，我知道他們不會確實執行的。



1938年任空軍第九中隊分隊長時，攝於俄機SB-2轟炸機前。



C-47空運機「天雄號」前留影，「天雄號」是紀念抗日戰爭中犧牲的故友楊天雄。



與抗日戰爭時代大達機同型的DC-2 1989年檔案照。該機目前由美國波音公司收藏，為全球僅存的古董機。中華航空前副總經理劉裕生先生取得此張照片送來存念。