

第四章

抗戰後期—— 接掌空運隊

第1節 大別山空投鈔票

1941年10月，我派美工作，1942年12月底返國。十四個月的美國生活，固然提升了我的飛行技術，增廣了見識，英文也大有進步。但是人在海外，深深感覺到，烽火中國才是心頭的最愛；作為國家軍人，能重回戰場，才是最大的光榮。

我原先的DC-2機組人員孫基宗、王堃和、鄧必成等，已集合在成都太平寺基地，並接管了空軍第一架C-47。航委會為了表揚此次越洋駕機飛行成功，特別呈奉蔣委員長，將該機命名為「大西洋號」。我個人則於1943年1月29日，前往位於重慶中四路103號的官邸，接受蔣委員長的賜宴與嘉勉。

「大西洋號」除了接替原先DC-2的任務之外，周至柔主任又推薦我去擔當蔣委員長的座機駕駛任務。

C-47的另一項特殊任務，是空投鈔票給大別山區的國軍游擊隊。他們在牽制武漢日軍方面有重要作用；但因被孤立於淪陷區內，要想從地面直接提供補給，十分困難，所以只能利用空投鈔票，解決他們的補給問題。

那時空軍戰力薄弱，制空權完全操控於日軍之手。在沒有任何友軍可提供掩護的情況下，C-47唯有利用暗夜作為掩護。又為了航向精確，我們必須選擇在月夜出動，利用月光來辨別地形地物，以免迷航。

每月中旬如天候適當，成都的農民銀行就將網紮好

的鈔票送至鳳凰山，裝上飛機。起飛後先向北飛至陝西的南鄭稍停；或逕自成都起飛，經南鄭、安康而進入湖北淪陷區。沿途都是依靠目視飛行，雖有月光，但仍非常吃力。

在進入大別山區後，全體機員必須全神貫注，仔細尋找地面的火光記號。當時規定：在目標地立煌縣的城牆四角上，各放置一盞馬燈，我們對著它低空飛去。在地面聽見機聲之後，他們即在城外的一片空地上燃起一堆火，表示那裡即是空投場。C-47必須往來四、五趟，才能將近百包的鈔票投送完畢。

在那時，前方並無陸空通訊設備，只能與成都做地對地通訊。因此一切連繫，都靠立煌當地，先將資訊傳到成都，再由成都把消息傳給飛機。這種三角通訊方式也算迅速有效，在投完鈔票的回程中，我們經常可很快即由成都電台獲知他們所撿到鈔票的數目；總要等到全部撿到，我們才能放心。更重要的則是該電台供給我們的敵機情報，因為只要空投飛機的航線暴露兩三次，日軍即可推算出我們大概的位置。有一次明知兩架日機已離我們很近，但在月光下還是未能發現我們。為了躲避攔截，我們被迫偏南飛行，沿長江繞至四川遂寧才返回成都。在途中我曾告訴機員，必要時即準備跳傘，等到落地時已幾無存油，大家可真緊張了一場。我們每次返回落地時，總有空軍司令部的人在機場等候，可見那時長官對任務和部屬的關心。

大別山空投是我空軍最早的夜間特種任務，御月光而飛，與星子同遊；我們只有全神貫注，一點都不能大意，也已了無「詩意」了。

當時全軍其他部隊，大多已無作戰任務。唯獨這架C-47，不但平日輸送人員物資，十分頻繁，還必須經常深入敵區執勤。上級為給予本機組實質上的獎勵，特別明令將鈔票在銀行存放所生之利息，作為全組人員之出勤獎金。那時銀行利率很高，這項福利制度，在空軍可謂空前絕後。對我組作戰人員而言，不僅是鼓勵，也實際解決了生活上的困難。

第2節 空運隊成軍

有鑑於全軍獨一無二的這架C-47任務繁重，因此航委會進一步向美方要求增撥同型運輸機，並由我負責機員的培訓工作，另由交通部調來一位民航飛行員林大綱參加此項工作。他曾任職於「歐亞」航空公司，航委會臨時賦予他的階級則是「同少校飛行員」。

當我們初步培訓了少數機員後，即奉命前往印度加爾各答，接收四架C-47返國。但這批飛機並非全新，而是直接從美軍部隊移交過來。

飛機多了之後，我們又著手訓練更多的飛行員，以往「大西洋號」單打獨鬥的局面也開始調整。航委會將早先空運隊所殘存的兩架小比機（Beechcraft）也併

入C-47機隊。中國空軍嶄新的空運部隊於焉成立；由航校二期畢業的王漢勛出任隊長，我則擔任副隊長。所有人機集中至成都太平寺基地，利用那裡的營房，成立隊部。

1943年10月28日那天，我奉命和林大綱各駕一架C-47前往印度汀江，準備接運空軍官校十三期的畢業生，他們是自美國完成戰備訓練返國的第二批新血。由於C-47橫跨駝峰時，無法載重太大（不能超過二十人），所以安排他們分批登機。同時，為了避免在航線上遭到日機的攔截，所以飛行都在夜間。

當天晚餐時，我還特別和林大綱討論航行問題；因為汀江機場緊臨山邊，我認為起飛後應在原場上空盤旋一周，待取到足夠的高度後再向山區前進。然而林大綱卻認為C-47的載重減輕後，理應可直接對著山區爬升。

既然沒有得到結論，我們就各自按本身的計畫上路。當我順利抵達昆明之後，依命令要在當地等候一日，然後再行北返。不料在這一段時間卻始終沒有見到另外那架「峨嵋號」的蹤影。一分一秒地過去，使得情況愈來愈不樂觀；最後，在續航時間超過後，終於確定該C-47已凶多吉少，機上除了副駕駛井守訓之外，還有十幾位十三期官校畢業生，這是空軍一次極重大的損失。

由於這是空軍首架C-47的失蹤案，消息傳到成都，吾妻瑛華和林太太等眷屬都憂慮不已。直到我機返回當

地，才使吾妻從愁雲慘霧中解脫出來，而林等的下落至今仍成謎。

空運隊的第一宗慘劇發生不久，我們又奉命支援湖南境內的常德會戰。同年11月14日，胡碧天和王曾漢同駕C-47「華山號」，準備從成都載運第一路及第三路司令部的參謀人員，前往恩施前進基地。結果在雲霧中撞山失事，機毀人亡。

1944年1月19日，空運隊老牌的粵籍飛行員容章灝，駕著「2053號」小比機從四川梁山出發，運送第三總站總站長狄志揚前往恩施，準備視察當地中美混合團的營地工程。不料飛至利川時，卻因天氣惡劣，撞毀於柏楊壩的七洋山之上。

同年5月16日，我們又有一架C-47在印度飛返昆明之際宣告失蹤，飛行員是楊偉廉及吳人光。

同年8月7日，王漢勛隊長和唐元良隊附從雲南霑益起飛，準備向被圍困在湖南衡陽的守軍空投補給品。不料卻在中途的芷江附近撞山失事，機上還有孫鍾岳、許葆光兩位飛行員，以及通信長吳之驊、通信員賀瑞華等，損失甚為慘重。

每次有飛機失事，空軍太太都跑來機場等消息。這些年輕太太們大多新婚不久，日日夜夜擔驚受怕；飛機凌空絕塵，太太們的腎上腺指數也急遽爬升，一直要到機輪著陸，舒張壓及收縮壓才能安定下來。

最可怕的是類似「俄羅斯輪盤」賭博式的等待。兩機出任務，一機生還，那種在基地等待答案揭曉的煎熬，瑛華就嚐過這種苦頭。非身歷其境者，很難體會箇中滋味。

舉一例而言，1944年6月11日，汪正中少尉和美國籍的唐納德·基菲（Donald Keefe）分隊長，分別駕機飛赴長沙投彈，聽說一機中彈墜毀。由於汪正中初出茅廬，而唐納德為老資格的飛行員，大家都替汪正中捏一把冷汗，所有隊員和家屬都在基地等消息。最後，遠看飛機降落，滑到停機線，推開玻璃窗，眼尖的人大叫一聲：「是中國人！」幾家歡樂幾家愁，那種滋味，你一生永遠忘不了，也不會願意嘗試。

（事隔一個多月，7月13日，唐納德和他的組員在友軍協助下，竟然安全回到了基地，寫下九死一生的奇蹟。）

第3節 接掌空運隊

王漢勛隊長殉職後，我奉命接掌空運隊隊長。C-47飛機逐漸增多，我除整理太平寺附近鄉下新建的隊部外，還派人攜帶禮品，拜會地方上的「袍哥」——也就是幫會的頭兒。袍哥在四川的勢力很大，太平寺地區的袍哥是一位姓鄧的，據說就是當時四川省主席鄧錫侯的兒子。我雖然從沒有見過他，但我們的部隊和這些「黑道人物」相處得很和睦，大家也都相安無事。

我們的隊部有一間俱樂部，在物資缺乏的後方，卻是一處布置得很溫馨、很舒適的休憩場所。我們還有一位很會煮咖啡的隊員叫鄭雲（前台灣省主席魏道明太太鄭毓秀的姪兒），他把咖啡倒進一個大水壺中，待水煮開後，打兩個生雞蛋連殼也放入其中，不知是何道理，這樣煮出來的咖啡格外香醇。有一次我們開晚會，曾邀請航空委員會主任周至柔將軍參加，他也盛讚鄭雲煮的咖啡；並告訴隨同他來的官校校長等人，要學習我們俱樂部的布置，以及如何煮咖啡。會煮咖啡的鄭雲是廣東人，很隨和，但不幸後來在出任務到西北時，於甘肅撞山失事。

在工作方面，我的主要任務是訓練飛行員。因為任務不能稍有停頓，所以多半的訓練是「在職訓練」。在幾位飛行員放單飛後，就請他們訓練並帶飛新進人員，他們認為合格時，再由我親自考試。我統計一下：C-47的前三十到四十位正駕駛多為我帶飛或做單飛考試的，最早的有張光明、楊道古、楊榮志、劉大年、周伯源等。其後又有多位官校十三及十四期的同學來隊報到，包括汪正中、方傑臣、潘文炎、蕭振崑、鄭定澄、戴自瑾等人，他們原先都是在美國接受B-25轟炸機訓練，回國後有的人曾參加對日作戰；到了戰爭末期，中國空軍的戰鬥人員補充較為充裕，所以有些飛行員就轉到空運隊來。

到1944年，空運隊已擁有二十九架C-47。當時的航委會周至柔主任，又把剛從美國訓練完畢的官校十九期

驅逐科學員調到空運隊來，使空運隊的人力大增。這些飛行員，不但成為空軍空運隊的主要幹部，且在爾後民航方面也佔有先進的地位。

那時空運隊的任務，主要是政府人員及軍事物資的運輸。空域以四川為中心，涵蓋雲南、廣西，以及大西北——從鄭州到西安，而至甘肅的蘭州、武威，再沿古時的「河西走廊」直到嘉峪關，然後西行至哈密、迪化（烏魯木齊）而達伊寧；有時也飛南疆的庫車、和闐等地。

那時空軍在伊寧設有訓練基地，而新疆才歸附中央不久，所以空運隊經常要運送政府官員及物資至大西北。我們當時所用的地圖是翁文灝、丁文江等地質學家所編印的，對我國地質及人文圖都做得不錯；但有些地方則測得不甚準確，特別是西北一帶。因此空運隊的飛行員，在任務中就順便把這些錯誤糾正過來。其實這些航線在飛過兩三趟後，如果天氣良好，從成都起飛直到伊寧，都可不用看地圖，因為沿線的地形既清晰又簡單，非常容易識別。

中國空軍在戰後由美國購進一批C-46剩餘軍品，由美方負責把那批飛機飛到上海，空運隊也擴編為空運大隊，大隊部設在南京明故宮機場，下轄專機組（後改為專機中隊），組長阮堅煜。另四個中隊：一〇四中隊，隊長林冠群與專機組，駐南京明故宮機場；一〇一中隊駐防上海江灣機場，由楊道古及烏鉞分任正副隊長。一

○二及一○三中隊則駐防北平西郊機場，分由李廷凱、周伯源任隊長。

駐北平的兩個中隊先是由副大隊長楊榮志坐鎮，後由劉大年負責。每中隊編制飛機二十架，專機組也有約二十架：一○一、一○二及一○三中隊為C-46，一○四及專機組均為C-47。後來空軍總部又成立一個空運大隊，編號空軍第廿大隊，由空運大隊副大隊長楊榮志擔任大隊長，而原來的大隊則改名為空軍第十大隊，由我擔任大隊長，楊道古副之。

我從1940年接收大達機「36號」至1951年交棒，十一年中，中國空軍運輸機由兩架小比機、一架大達機及另一架忘掉型別的塞考司基（Sikorsky）運輸機的規模，擴充至兩個大隊，轄飛機約兩百架，訓練出無數優秀飛行員。這支部隊不但為空軍建立了空運基礎，進而對中國民航也有重大貢獻。

第4節 大西北航線

直到五十多年後的今天，我對西北航線記憶猶新。特別是從蘭州起飛後，不久就可看到烏鞘嶺，那是一座一萬呎的高山，上面很平坦，空軍在那裡設有一個氣象台，派有兩名氣象官及通信官。他們二位每一個月輪流到蘭州休息。我們平常在那一段的飛行高度是一萬一、兩百呎；而通過烏鞘嶺上空時，則等於低空飛行，可清

楚看見地面上那幾間土房及一個風筒，也常看見駐在那裡的工作人員跑出來向飛機招手，他們工作的艱苦是可想而知的。抗日戰爭中，不知有多少人在為國家默默打拼，但他們的奉獻又有幾人知道呢？

過了烏鞘嶺就可看見古浪，前面即是武威——那座當年的土城；把航線稍往左偏，老遠可看見龍首山，往下則可隱約看到沙漠中的公路，及稀稀落落的「左公柳」（當年左宗棠打回紇時所植的柳樹，其作用之一是可供部隊作行軍的指標）。西北晴空萬里時，直可看到百里之遙，因此左邊的祁連山也清楚可見。因為該山光禿，偶爾有一棵樹便成了我們的目標，可藉此知道我們的位置。龍首山的西面是山丹，據說王昭君就葬在那裡。稍往前飛，看到黑河兩岸的綠地，那就是張掖。再往前行約一小時，便到了西北重鎮酒泉（肅州），也就是「葡萄美酒夜光杯」的所在地。

在酒泉附近，緊鄰長城盡頭的是嘉峪關。抗日戰爭期間，它只是一座雄偉的城關，周圍什麼都沒有，只有成群的黃羊供我們狩獵，更無遊客。站在城樓上，遠望著無垠的大漠，蒼然暮色，壓著茫茫沙原，令人發懷古之思。這裡曾有呼呼的旌旗、驃壯的駿馬、勇猛的戰士，此刻卻靜悄悄的，四下無人，喧鬧已走入歷史，我在這裡不免追思古時朝廷派來守邊大將的威武和孤寂。

由酒泉往西北方向飛行，所見均是一片荒野，而地面則呈黑色，我常懷疑那裡是否蘊有豐富的礦產。途中

也有零零星星的小村落，但每處都只三、五戶而已。直到一處叫星星峽的地方，才稍見人煙，那裡大概是一所較大的驛站。再往前飛，則遠遠可見高大的天山山脈，山腳下面就是哈密，也就是出產哈密瓜的地方。再由哈密飛烏魯木齊，則有兩條航線，一是天山北麓經奇台，另一條是天山南邊經吐魯番；兩線在一個叫三角井的小鎮上空分叉，烏魯木齊就位在天山的山麓。從那裡往西飛，經過烏蘇，也就是烏蘇煤礦的所在地。從空中可看出那個城比較有規模、也很方正，曾被蘇俄經管過。

由烏蘇往西就到精河，在航線上那個地方很重要，因為飛過精河就得向南轉，越過科古琴山便可看到伊犁河，而伊寧就在伊犁河邊上。當年伊寧很小，街道很簡陋，但伊犁河兩岸的草原卻很美。可惜我在1992年重遊故地時，伊犁河岸的草原已不復見，當年在草原上成群的駿馬也不知去向。從成都經以上各點到伊寧，C-47的飛行時間大約是十三、四個小時，通常都需在蘭州、酒泉或烏魯木齊過夜。

提到烏魯木齊（迪化），使我不能忘懷的是那裡的寒冬。有一次，氣溫低到零下三十七度，飛機落地後，須即刻把滑油漏出，否則就會凝固；第二天起飛前，先在地面把滑油燒熱，同時用噴熱機烘烤，使引擎加溫，然後把熱滑油加入油箱，並即刻開動引擎。這對機務人員來說，是件很辛苦的事。有時稍一不慎，用赤手來開冰凍的機門，皮肉竟會黏在門把上，有時會剝落一層皮。我們通常都是住在機場的招待所，那裡的職工，在

獲知我們要來時，會在前兩天把取暖的「憋氣」爐燃起，如此室內才夠暖和。

大西北航線的飛行任務，常在我記憶中縈懷：一片孤城萬仞山，草原遠上白雲間。大漠西北，古人曾經千里跋涉，班超、張騫一路走來，我尋著前人的腳步飛行，看歷史的車印歷歷，「大漠孤煙直，長河落日圓」。西北的雄渾瑰麗，壯闊無邊，只有飛在青天上的人，才能真正領悟。我也常想：不到西北，不知中國之大；不到東北，不知中國之富！

第5節 新疆行

新疆督辦盛世才，於1934年在蘇聯援助下，取得新疆的控制權，並且全面推行親蘇政策，與國民政府關係疏離。但經過數年不平等條約的壓榨，盛世才對史達林大生反感，而於1942年轉向國民政府輸誠。蔣委員長於8月間派蔣夫人及第八戰區司令長官朱紹良前往迪化安撫，於是盛世才立即執行反共政策，驅逐蘇聯及中共在當地的勢力。

我們C-47機第一次到迪化時，盛世才曾親自騎馬，帶一群衛兵跑到機場來看我們。他用一口東北官話問我們需要啥？隨後並送來一大卡車哈密瓜和杏乾等，隨他來的還有一位宋姓副官；爾後又來迪化時，就都由他招呼我們。但有一次他沒有來，機場的人告訴我們：「宋副官不知何故，給督辦槍斃啦！」

盛世才治理新疆，全是靠高壓手段，迫使那些少數民族就範。他的「衙門」有東西兩大樓，聽說他常用東大樓開會，也常在那裡召見部屬，一言不對，即把人就地槍決；他也殺了不少左翼分子，特別是演藝人員。據說在新疆，他還定下一條不成文的法律，就是派駐偏遠少數民族地區工作的漢人，不論何故發生意外，如果漢人死了一人，就要叫十個土人賠命。因此在他督辦任內，大家都很畏懼，亂民也就不敢鬧事；他們不但不敢傷害漢人，對漢人的保護更是戰戰兢兢、無微不至。

在我飛新疆的多次任務中，最重要的一次，就是美國副總統華萊士（Henry Agard Wallace）來訪。

盛世才主持新疆，早期親共，傾向蘇聯；後雖回歸中央，但是新疆邊境由蘇聯支持之叛亂逐漸擴大。羅斯福總統唯恐中蘇邊界起衝突，減弱同盟國之力量，於1944年6月間，派遣其副總統華萊士前來遠東訪問。他於18日從蘇聯飛抵新疆境內的迪化。我國政府為表歡迎，即由我陪同外交部王世杰部長及羅家倫等人，飛往該地。我是奉派去充當華萊士專機的領航員，並在西大樓參加了盛世才歡迎華萊士的晚宴。

會場餐桌擺成U字型，幾十個侍應人員都是男士，一律著前長後短的白色制服，每個人腰間則都掛著兩枝「盒子砲」，走起路來，前後擺動，弄得我們的洋「國賓」面面相覷，這種怪異場面真是平生難得一見。倒是我們特使王世杰的歡迎詞說得不錯，其中一句是：「敞

國以最高熱誠歡迎閣下蒞臨，並希望下一次閣下來訪時，我們能在正門歡迎你！」（意指西北是中國的後方，因當時面對太平洋的前門，均已被日軍佔領）

華萊士在迪化耽了兩晚，盛氏招待備至。次日安排我們看表演，參觀農場、苗圃、學校等。華萊士抵達時，中蘇邊境衝突已經停止，但是他離開之後，邊境大規模騷動又起。

我們與華萊士一行，於20日抵達重慶。據聞華萊士在重慶勸蔣委員長改善中蘇邊境關係，並指盛世才是其中一項障礙。此說結果導致盛世才離職，調任農林部長。

後來盛世才到重慶，蒙蔣委員長召宴。據蔣經國先生告訴我，盛在用餐前曾問：上菜前是否都經他人口嚐過（意即防人下毒）？這可反映盛世才之多疑。聽說，他在新疆最後幾年，經常畏懼有人暗殺他，甚至家屬送的菜也不敢食。

盛世才於1930年10月離開北平，至1944年9月10日飛離迪化，就任農林部長，先後大約十四年時光，在新疆軍政舞台上，毀譽參半；他在當地的水利工程上曾有很大的貢獻，但是對人民的鎮壓則甚是嚴苛。

盛世才與我在新疆有多面之緣。來台後，他被派任為國防部上將參議，後病逝空軍總醫院。