



空軍特種作戰史回顧(四)

第三部 「南星計畫」緣起

中華戰史文獻協會理事長 唐飛

提 要

1927(民16)年8月1日中國共產黨開始建立自己的武裝部隊力量，與國民黨政府為爭奪國家政權而爆發內戰，又稱國共戰爭，迄今已歷經八十餘年。國共戰爭期間，發生無數次大小戰役，幾乎波及全國各地，帶給整個國家、社會發展與人民生計難以估量之影響。然臺灣公開的戰史文獻中，對國共內戰重大戰役的過程紀錄，仍採用過去官方謹慎，且選擇性的說法，缺乏重新檢視當年這段歷史的壯烈史實著作；顯示臺灣對國共戰爭的話語權，有放棄之嫌疑，這將使後人僅能接受失真、片面的歷史，恐將難以斷定過去歷史的是非、曲直與黑白，事實真相也將會隨著時間漸漸流失。這對當年為執行命令犧牲的軍人們，及無數為主義、理念而奉獻生命的烈士們，他們的後裔將無法獲得當年事實真相的基本公平與正義。

歷史是國家、民族文化的重要支柱，也是世代子民的教科書，兼具教育與鼓勵功能，發現錯誤應及時還原，予以補正，因此忽略史政易造成扭(歪)曲的歷史。歷史亦是一種緬懷的尋根，不只是回憶懷念過去，更要展望未來。學會藉由第一本著作《空軍特種作戰史回顧》，希望能達到拋磚引玉之效果，讓國共戰史相關史料研究能重展新貌。

學會編撰兩岸國共戰爭史，採循序漸進、先易後難的方式進行。編撰本書過程，採嚴肅客觀的態度，核實印證國共雙方文獻紀錄或第一手資料。因此，本書是嚴肅的戰史，而非文學著作。內容中所編撰的黑蝙蝠及黑貓中隊戰史文獻，坊間已有相當多類似的書籍，不同之處在於：

- 一、本書屬非賣品，贈與曾服役於空軍第34(黑蝙蝠)、35(黑貓)中隊擔任特種作戰的成員，與為國捐軀的157位壯士們的主眷及子女們，作為紀念。
- 二、贈與空軍各單位，讓後進們深切了解，當年前輩們為達成國家賦予之任務，如何奮不顧身，發揚筍橋忠勇軍風之壯舉。
- 三、贈與全國公私立圖書館，讓廣大的閱讀大眾及知識青年了解空軍，進而支持空軍。學會也正賡續進行第二本戰史《空軍照相偵察部隊》的蒐整與編纂工作，將依序逐次推動，還原國共戰爭史內空戰史實的原貌工作，讓它成為民族軍史中具真實性及可信度高的一部，以正視雙方死難官兵與倖存人員的歷史價值，從而使兩岸人民達到互諒、進而互信的基礎。

第三部

空軍第34中隊—南星計畫
擔負越南運輸、空投任務

「南星計畫」緣起

1958(民47)年3月大陸發起「大躍進」運動，希望能夠「三年超英，五年趕美」；但過程中產生農工生產嚴重失衡，並於對外關係上，中、蘇之間也開始出現裂痕。這些情勢的發展使得中華民國政府覺得機不可失，計畫在1962(民51)年將高喊多年的「反攻大陸」口號訴諸實際行動。

1962(民51)年初中華民國政府透過美國中央情報局駐台站長克萊恩向美國甘迺迪總統傳達反攻大陸的想法，但是甘氏身旁的謀士卻認為反攻大陸毫無勝算，反而會給中、蘇兩大紅色巨人一個重修舊好的機會，最後蘇聯反而成為最大的受益者。美國政府這時陷入兩難，美雖不支持臺灣反攻大陸，但是如果向臺灣政府直言，將會嚴重損害台美關係，除擔心臺灣政府孤注一擲外，最後還是會把美國政府拖下水。

臺灣政府碰了美國不支持反攻大陸的軟釘子後，轉而希望美國能夠提供可以空降200人的C-123或C-130型運輸機給臺灣運用。因為美國先前同意臺灣可以執行每次20人為限的空投，但臺灣方面認為人數過少，難以產生效果，而空投較多的兵力才有可能引發較大規模的起義行動。

美國政府在1962(民51)年3月31日開會

討論援助臺灣空運機議題，與會人員都覺得不能直接拒絕臺灣，所以討論的重點是如何拖延臺灣政府的反攻計畫。甘迺迪總統提議「美國為臺灣準備2架C-123B型運輸機，並提供臺灣的飛行員訓練，準備時間需要6個月，而且只有在雙方共同認為時機成熟時，2架C-123B型運輸機才會提供給臺灣使用。」

C-123B型運輸機最早是切斯(Chase)廠設計的一種金屬結構滑翔機，後來加上二具螺旋槳發動機成為運輸機。C-123B型機是第一種大量生產的機型，從第6架開始改由費查(Fairchild)廠生產，發動機為二具R-2800-99W，每具出力2,300匹馬力。機內可以運載61名士兵或50具擔架。



C-123B型機

中華民國政府獲知美國要6個月時間做準備的答覆後，只得將原定的攻擊發起時間從4或5月往後推遲到10月，並在5月15日與美中央情報局駐台站長克萊恩會面時，請他轉告甘迺迪總統，臺灣政府希望美國能夠援助5架配有電子反制裝備的C-123B型機、16架B-57轟炸機及7萬5千到10萬噸的登陸艦(約20到25艘)；克萊恩在5月17日向甘迺迪總統轉述這些要求。

美國政府於5月22日開會，結論是拒絕轟炸機及登陸艦的要求，並請即將上任的駐華大使柯克(Alan G. Kirk)面告臺灣政府，美方同意準備5架C-123B機，但是必須留在美國，直到同意使用為止。

5月29日美甘迺迪總統在白宮與副國務卿詹森(U. Alexis Johnson)等人開會，詹森將22日的結論報告給甘迺迪總統；中央情報局副局長卡特(Marshall S. Carter)將軍及遠東處主管費茲傑羅於會中都表示，中央情報局也可以在其他地區使用這5架C-123B機，但是因為電子反制裝置需要研發，所以會耽誤一些時間。這兩人的發言顯示美中央情報局已經開始打這5架C-123B機的主意，為日後在越南地區使用留下伏筆。

美中央情報局局長麥空(John McCone)在6月5日覬見蔣中正總統說明2架C-123B機正在整備中，中華民國空軍飛行人員的換裝訓練也已獲准，至於臺灣額外要求的3架C-123B機，美方也正在考慮，新任駐華大使柯克到任後，將面告這3架C-123B機的事宜。

此時美方中央情報局正在越南執行一項代號為運乾草(HAYLIFT)的秘密行動，將南越特種部隊小組人員空投到北越，原使用的機種是C-47機，後來換成C-54機。美中央情報局對於C-54機並不滿意，原因是該機側開式的貨艙門，無法在短時間內快速將人員及物資投下，造成空投人員和物資的落地距離相隔很遠，增加任務失敗的可能性，所以正在尋找一種能夠取代該機執行空投任務的機種。此一問題最好的辦法，就是改用像

C-123B機這種具有後開斜坡式機門(rear ramp door)的機種。



C-47型機



C-123B機後開斜坡式機門

C-123B機另一項優點是短場起降性能不錯，需要的跑道長度很短，適合用來運補偏遠的地區，所以美中央情報局決定採用C-123B機，但是卻面臨一個技術上的問題。原先美中央情報局在越南使用的C-54機是以越南航空運輸公司(Vietnam Air Transport, VIAT)的名義在運作，這家公司就像西方公司一樣，都是用來對外掩人耳目，萬一出事，可以推說是民航機走私，但是C-123B機卻是純粹的軍用運輸機，沒有航空公司採用，不

易推卸責任。



越南航空C-54型機

美中央情報局此時急著要執行任務，這點顧慮也只好不管了。至於操作這種飛機的人員從何而來，中央情報局自然地想到合作多年的老夥伴—中華民國「空軍技術研究組」，所以C-123B型機連人帶機轉到越南戰場使用。

空軍派員赴美換裝訓練

一、第一次派員換裝訓練：

1962(民51)年6月5日，臺灣在獲得美國同意提供C-123B機的訓練後，選派15名飛行員、10名領航員、1名機械官及10名機工長到美國北卡羅來納州的Pope空軍基地接受C-123B機轉換訓練，由於當時空軍P2V機組人員忙於執行大陸任務，所以這一批人員大都是另外從空運部隊挑選而來。

這批受訓人員由童鳳生領隊，聯絡官張柱，飛行員陳永洊、毛強、莫漢士、姬衛國、杜兆鑿、張鶴華、沈裕立、劉緒光、陳典聰、龔光富、何亦棟、樊在明、林志培、武猷法，機械官丁樹棠，通信電子官蘭廷傑、歐居斌、杜志龍、龍秉富、王瑞、張在

邦等，領航官何光昭、孫材敏、黃滌生、杜銳、辜英傑、魯燦雲、沈康侯等。

因美空軍許多運輸機基地都已經換裝性能更好的C-130機，而Pope基地則仍然使用C-123B型機，因此換裝選定於美軍Pope基地受訓，且與美國陸軍訓練空降部隊的Fort Bragg基地相鄰。

1962(民51)年9月6日美新任駐華大使柯克表示，C-123B機的人員已經到美國受訓，等2架C-123B機的整備及人員訓練都完成後，就可以將飛機送來臺灣。

赴美受訓人員在11月29日結業，美軍頒給他們每人一張相當特殊的「皇家突擊者證書(Certificate of the Royal Order of Assaulters)」，證書中以詼諧的語調描述C-123機飛行員是如何在各種艱困的環境下完成空運的使命。

1962(民51)年底赴美受訓人員回到臺灣，但是飛機卻還沒到；實為美國高層對於要送幾架C-123B機給臺灣還尚未定案。

這批空勤人員於1963(民52)年6月15日動身前往越南，為了要與華航原先駐越的南星小組區分，行動就稱為「南星二號計畫」。

二、第二次派員換裝訓練：

1964(民53)年5月1日中華民國空軍選派七組人員，由副中隊長呂德琪帶隊，出發前往美國受訓。我方稱這次訓練計畫為「大鵬計畫」，完訓後派遣到越南的任務則是稱為「南星三號」，與之前中央情報局的「南星二號」加以區別。

受訓空勤人員包括宋宏森、吳育群、楊存厚、李英雲、趙成麟、王川高、趙之維、

方士拔、羅西樵、李金鉞、郭金山、董世昇、林才賢、劉玉華、曹春澄、黃放夷、何世光、李生鈞等40餘名人員。

人員先到德州聖安東尼市的美國空軍語言學校接受3週的語言訓練，接著前往佛羅里達Eglin基地第9輔助機場接受50小時的C-123B機空勤熟習訓練，亦即地面學科，於6月5日結訓。下一個階段是前往佛羅里達Hurlburt基地，由第一空中突擊聯隊第317空中突擊中隊執行C-123B機飛行訓練，同時還有3組越南空軍人員在此接受訓練。訓練在7月15日結束，學員每人除了獲頒正式的結訓證書外，也和南星二號學員一樣，獲頒一張突擊者證書。

三、第三次派員換裝訓練：

1966(民55)年空軍派遣二組人員前往美國接受C-123B機訓練，代號為大鵬二號。第一組受訓人員為飛行官徐文貴少校(正駕駛)、楊傳華少校(副駕駛)，領航官馬文援少校、范元俊上尉，電子官唐恢熾少校，機械員馬君正士官長，聯絡官李崇善中校。第二組受訓人員為飛行官盧維恆少校(正駕駛)、王以誠上尉(副駕駛)，領航官何祚明上尉、劉培鏞上尉，電子官莫奇奎上尉，機械員黃達新士官，聯絡官翁森中校。

當時空軍總部情報署特種作業室係由國際情報組副組長林士元上校負責，他對大鵬二號受訓學員特別叮嚀，出國後就是代表國家，因此要注重紀律及團結合作，努力學習。14名受訓人員於1966(民55)年3月啟程赴美，先在德州聖安東尼市的美國空軍語言學校接受英語訓練，接著在8月前往佛州Eglin

基地第4408中隊接受C-123機訓練。

每次飛行訓練平均為5至10小時，內容包括起落、山區飛行、低空訓練及戰況模擬等，飛行地區涵蓋佛羅里達州、阿拉巴馬州、喬治亞州及田納西州等地。

1966(民55)年10月12日完訓，全體學員成績皆及格，由聯隊長巴賽上校頒發結訓證書。學員於11月4日啟程返國，回到基地後納編服勤，由作戰室派遣到越南芽莊基地執行任務。

四、第四次派員換裝訓練：

1971(民60)年美軍研觀大隊為加強C-123機組的戰力，要求我方遴選飛行官4名，機工長2名，加上1名翻譯人員前往俄亥俄州諾本尼基地，接受8週的C-123K機訓練。

我方選派的名單為翁森中校、邱垂宇少校、高銘麒上尉、李中堅上尉、侯俊上尉，空勤士官長張林根，機械士劉世發。在這批人員之前還有一批人員前往美國受訓，包括張如友、簡添祿、陳宏傑及闕震培等飛行員。

空軍成立C-123機隊

一、接收C-123B型機：

1963(民52)年2月4日，甘迺迪總統與柯克大使會面，甘迺迪總統詢問臺灣最近空投情報人員是否成功，柯克大使回答說最近空投的9組人員，只撐了7到10天就全部被俘。中共政府根據被捕人員攜帶的美製裝備，指稱這些都是美國策劃的行動，對美國的形象不利。

柯克大使建議既然答應給臺灣2架

C-123B機，就只運交這2架，如果5架一起運交，他擔心臺灣軍方會硬塞250到300名人員到這5架飛機，並且將他們空投到大陸，屆時勢必會要求美國救援，而將美國拖下水。

甘迺迪總統並未完全聽從柯克大使的建議，他決定將5架C-123B機全部送到臺灣，條件是飛機由美國掌握，僅供臺灣機組人員於南越使用，只有在雙方同意的狀況下，才能將其運用在大陸行動，於是這5架無標誌的灰色C-123B型機在1963(民52)年的3月抵達臺灣。

由於C-123B機的到來，空軍第34中隊共分成3個分隊(Flight)，其中A分隊是2架P2V-7U機、1架P2V-5機及1架B-26機，B分隊是5架C-123B機，C分隊是1架C-54機。另外還有1架C-47機，是用來做為美方人員往來台北及新竹之間的交通機。

空軍第34中隊的人員接到飛機後，先在臺灣進行C-123B機的訓練，第一次任務是在4月16日，由呂德琪帶領飛行官陳永洵及陳典聰等人，在大陸沿海練習偵測作業。

二、接收C-123K型機：

1968(民57)年空軍第34中隊改用C-123K機，我方資料為3月，美方資料為年底。這型飛機與之前C-123B機最大的差別在於左右機翼下方各加裝一具J85-GE-17噴射發動機，推力2850磅，使得C-123K機的短場起飛性能更加提升。J85-GE-17可以使用與R-2800-99W相同的燃油，所以C-123K機不需要另外增設專供噴射發動機使用的油箱。

C-123K機改用較大的機輪及加裝防滑煞車系統。在電子作戰方面採用AN/APR-25

雷達訊號偵測裝置，可以接收S、X及C波段的雷達訊號。美方將這批C-123K取名為重鉤(Heavy Hook)，以與先前的鴨鉤機區別。

1970(民59)年時南星三號擁有C-123K機4架，每2週有1架回臺灣，先在新竹進行15小時左右的飛行訓練，接著飛到台北交由中華航空公司檢修，在越南芽莊則是經常保持3架工作。

中華航空公司的C-123K機檢修工作分成兩個階段，飛行滿200小時做定期檢修1次，飛行時間累積到1,200小時後則是做擇要檢修(IRAN)1次。在1970(民59)年中，中華航空公司總共進行15架次的定期檢修及5架次的擇要檢修。

三、C-123機進入大陸執行任務：

「大鵬計畫」換裝訓練人員仍於美國受訓期間，美方破例讓第34中隊以C-123B機執行一次大陸空投任務。

◎日期：1964(民53)年6月8日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：空投宣傳品

◎組員10員：

飛行官：陳典聰、張鶴華、賀威遠

領航官：許懷勳、孫材敏

通信官：李功瑩

電子官：龍秉富

機械士：劉洵、彭才源、馬君正

◎任務概述：一架C-123B機(編號為5636)於17：40從新竹基地起飛，前往海南島執行空投宣傳品任務，包括假路條、假糧票、食米及牙膏等。C-123B機腹還特別加裝增程油箱，直到次日7時30分才回到新竹落

地。

當初C-123B機交給我方的原意就是要用來執行大陸空投任務，但在美中央情報局掌控時，卻完全用來執行越南任務，直到交由美軍研觀大隊掌控後才得以實施大陸空投，但也僅限這一次。

「南星二號計畫」

空軍34中隊第一批赴美換裝完訓人員於1963(民52)年6月15日動身前往越南，由中華航空公司南星辦事處管轄，負責人葉振聲原先就是在空總情報署負責督導第34中隊的業務，所以隊員都感到很親切。不過由於任務性質特殊，他們全部隱藏軍人的身分，而且統一居住在華航位於西貢的宿舍內，接受葉振聲的調派。為了要與華航原先駐越的南星小組區分，空軍第34中隊前往越南的派遣人員，行動就稱為「南星二號計畫」。

一、借調C-54機組執行任務：

美中央情報局的特種任務小組主要是擔任情報蒐集任務，偶爾才會執行破壞，但是隨著越南情勢的惡化，決定增加對北越的壓力，所以派出的小組改成以破壞為主。

這些小組原先都是由戴樹清駕駛的華航C-54機組負責空投，一個架次最多只能裝載2個小組，但是美中央情報局希望一次能夠空投2個以上的小組，所以就徵調呂德琪機組來協助。

美中央情報局急於執行北越的任務，在C-123機組人員前往越南之前，就先將呂德琪的C-54機組人員及飛機借調到越南，並在1963(民52)年6月4日、7日及9日的夜間，執

行3次北越空投任務。

呂德琪在第一次執行任務前，負責任務講解的美軍指出北越部署數量眾多的高砲及地對空飛彈，務必要提高警覺，但是呂德琪發現河內及海防等城市並沒有實施燈火管制，也沒有飛機前來攔截，比起大陸任務可說是輕鬆許多。6月4日當晚2個小組登上華航的C-54機，另1個小組則登上這架沒有標誌的空軍C-54機。5日早上，二架C-54機都平安的回到新山一基地。這次是美中央情報局首次嘗試同一天空投3個小組，但是3個小組中只有代號BELL的小組發出電報，其餘2個小組就像先前許多小組一樣失去聯繫。

6月7日呂德琪駕駛C-54機執行第二次任務，空投7名人員及7,600磅的物資，根據《間諜與突擊隊》(Spies & Commandos)一書指出，當天美中央情報局是將2個小組登上同1架C-54機，分別空投到寧平及清化兩地，應該就是指這次行動。

6月9日中央情報局又以一架C-54機空投2組人員到Ha Tinh及Nghe An，對照呂德琪的紀錄，當天他空投14名特種人員。這二天內空投下的特種人員全部失去聯絡，據研判應當都被北越俘虜。

二、C-123機組首次越南執行任務：

◎日期：1963(民52)年7月2日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：空投特種人員

◎組員：飛行官陳永洵、陳典聰及龔光富

◎任務概述：C-123機組人員第一次在越南執行任務，一個代號為GIANT的8人小組

登上一架沒有標示的C-123機，準備空投到榮市。他們先在東京灣上空飛行，接著在榮市北方進入，空投之後再繞從榮市南方出海返航。西貢方面隨即掃描無線電的波段，但是仍然沒有消息。

三、目標區遭敵埋伏、任務機驚險脫困：

◎日期：1963(民52)年8月10日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：空投補給物資

◎組員：飛行官陳永洙、陳典聰及龔光富

◎任務概述：駕C-123機前往北越，準備將補給物資及增援小組空投到河內西南方EUROPA小組的所在地。他們遠遠地就看到地面用火把排成的T形標示，兩名飛行員不禁起了懷疑，要在地面燒多大的火才能在這麼遠的距離就看得見，但是在無法與地面聯繫的狀況下，他們還是按照計畫朝向目標飛去。

不久之後，電子反制官突然喊出接收到雷達高砲的訊號，砲彈旋即就在機身附近爆開。這時空投人員本來已經將6個貨盤推上機尾的滾輪準備空投，只得緊急將貨盤向前推，以免重心太偏後面，使飛機難以操縱，至於已經準備要跳傘的越南特種小組人員也趕緊協助推送。

在駕駛艙中的飛行員發現中伏後，顧及飛機位於山區，不能向左右脫離，所以就立即收起襟翼，推上油門，等後艙貨盤安置好後，將機頭一推，向地面俯衝，試圖逃離北越的火網。如此做法的原因是如果拉起機頭向上爬升，反而容易為雷達高砲的目標。

除了高砲之外，小口徑武器也加入射擊。在滿天曳光彈的包圍下，這架C-123機只得以貼近樹梢的高度試圖脫出重圍。這時機內乒乓做響，2位飛行員不曉得到底是機身中彈還是擦到樹梢。陳典聰突然看到前方有條略有反光的帶子，他們曉得那是目標區附近的一條河流，於是就飛到河面上，將飛行高度降的更低，終於逐漸脫離火網，平安回到西貢。

我方人員認為這次遇襲絕非偶然，EUROPA小組必定已經變節，但是一週之後，這個小組又向西貢發出電訊要求增援，而且表示根本沒有聽到飛機飛過。我方人員拒絕再度出動，至於美中央情報局則是不願承認失敗，還是堅持將EUROPA小組視為仍然在運作的小組。

其實早在1962(民51)年12月，北越已調派4個14.5公厘高砲排前往當地設伏，並且由俘獲的EUROPA小組發出電訊，但是空等了兩個星期，沒有飛機前來。到了1963(民52)年中期，美中央情報局密集展開空投，北越再度以EUROPA小組為餌，調派10個高砲連到當地，想要擊落一架空投的飛機，但仍然讓機組驚險逃脫。

越共的軍民聯防工作可說相當成功，許多小組才空降下去沒多久就被居民發現，隨即連同守軍進行圍捕。此外，北越的保密也相當成功，都是等到河內方面在日後公開審判捕獲的特種任務小組時，西貢方面才知道這些小組的確切下落。

美軍研觀大隊接手越南空投任務

美中央情報局對北越工作成效不彰，美國在1963(民52)年底決定由軍方來接手這項工作，轉移的作業稱為轉向線行動(Operation SWITCHBACK)。1964(民53)年1月24日美軍在越南軍援司令部(Military Assistance Command, Vietnam, MACV)底下成立一個新單位，稱為特種作戰大隊(Special Operations Group, SOG)，後來改名為研究觀測大隊(Studies and Observation Group，以下簡稱研觀大隊)，主要任務為敵後小規模奇襲及破壞，此外也執行心理戰，解救被俘美軍及情報蒐集等任務。

美軍研觀大隊成立後，從美中央情報局手中承接第34中隊派駐在越南的人員與4架C-123B飛機，美中央情報局並派出1名美空軍的官員做為美軍與中方人員之間的連絡官。美中央情報局人員將任務移交給軍方，心中並不是很舒服，甚至發生過在研觀大隊軍官進行完空投任務講解後，美空軍官員私底下告訴第34中隊人員不要相信美軍的說法，讓我方人員難以適從。

美軍研觀大隊在1964(民53)年4月23日執行第一次空投任務，一架C-123機飛到奠邊府附近的山區，空投一個3人小組，增援先前空投到當地的REMUS小組，隨後該小組發報員發出電報，人員平安抵達，任務成功。

美軍研觀大隊希望能夠由裝備更為先進的C-123B機來取代中央情報局的4架C-123B機，就以「鴨鉤計畫(Project DUCK HOOK)」為名，準備換裝6架裝有都普勒導航雷達及改良電子反制裝置的C-123B機。這6架飛機和P2V-7U一樣，都是由洛克希德公司的

Burbank廠區負責改裝，除了加裝電子裝備之外，還在機內增設一個電子官席位。中華航空公司總共進行15架次的定期檢修及5架次的擇要檢修。

「南星三號計畫」

1964(民53)年7月「大鵬計畫」人員結訓返回新竹基地待命，每位人員拿到一張華航的員工證，用意是一旦在越南被擊落，可以謊稱是華航的員工。1964(民53)年8月鴨鉤計畫的第一架C-123B機抵達越南，進行實際評估，赴美受訓的7組中方及3組越南空軍人員也來到越南，編為第一飛行分遣隊(First Flight Detachment)，駐地位在海邊的芽莊。任務則是稱為「南星三號」，與之前中央情報局的「南星二號」加以區別。

在南星三號人員還沒完成戰備之前，駐在西貢的南星二號人員還是繼續執行任務，從上述4月的第一次任務到8月底一共執行10次人員空投，其中有5次成功。後來這批人員合約期滿之後就回到臺灣，南星二號計畫正式結束。

一、研觀大隊開始執行任務：

1964(民53)年12月14日南星三號人員第一次執行空投任務，出發地點改為芽莊。任務成功之後，研觀大隊轉而寄望越南組員也能獲致相同的成效。

◎日期：1965(民54)年1月21日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：空投特種人員

◎組員：

飛行官：楊存厚、宋宏森

領航官：唐本華、林才賢

通信官：段石

電子官：朱崇仁

機械士：郭仁甫

空投士：呂志剛、李惠傑

◎任務概述：駕C-123機前往奠邊府北方，空投4名越南特種人員增援REMUS小組。任務完成之後，這架C-123就轉向寮國空域，返回峴港，完成研觀大隊在1965年的第一次空降任務。

二、遭敵伏擊、任務機重創迫降泰國：

◎日期：1965(民54)年2月14日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：空投特種人員

◎組員：

飛行官：李金鉞、方士拔

領航官：熊民壽、何世光

電子官：蔣明軒

通信官：呂銘鼎

機工長：李生鈞

空投士：湯先富、歐湯超

◎任務概述：他們的任務是前往北越將一個代號為GECKO的7人小組空投到安沛，增援當地的BELL小組。當他們接近目標區時，發現目標區為密雲遮蓋，看不到地面的T字燈號，依照規定此時必須放棄空降並且返航，並且不得第二次進入，以免暴露地面特種小組的位置。

當這架C-123機正在轉向脫離時，突然遭到砲火攻擊，機身多處受損，隨即導致失速，經飛行員努力改出時，距離地面只有幾百呎的高度。這時通信官帶傷發出緊急信

號，飛機則是朝270度方向飛行約2分鐘後轉向180度。

由於空度表指示不準確，飛機再度失速，亦由飛行人員改出。綽號Master的機工長李生鈞發現發動機馬力不足，所以就將二個加力幫浦打開，注水降低汽缸溫度，增加馬力，同時還拋掉二個副油箱，減少重量及阻力。

飛機的液壓系統也遭到擊中，液壓油漏光，襟翼掉下約30度，飛機的速度只能達到90到100浬之間，加上山間氣流不穩，使得飛機操縱更加困難，而且油路也被擊壞，油量不足以回到南越，所以機長決心飛往泰國的南康福南(Nakhon Phanom)空軍基地迫降。

當時機上有2名機員及2名小組人員受傷，沒有受傷及傷勢較輕者除繼續執行本身的職責外，也抽空為重傷者包紮。其中傷勢最嚴重的是領航官何世光，他的左腳為機槍彈打斷，整個人從領航員席位掉到機艙地板上。他之前在1958(民47)年823砲戰期間空投運補金門時受過傷，這次又再度在空中掛彩，可說是政府遷台以來少見的個例。

熊民壽本來坐在正駕駛後方，擔任機首領航員。當何世光受傷後，他就坐到領航員的席位，接替何世光的工作。忙於領航工作的熊民壽覺得背後濕濕一片，就問機工長李生鈞，他的背後是汗還是血。李生鈞一摸是血，但是怕影響他的情緒，就告訴他是汗。

這架C-123機在凌晨3時降落，由於左輪胎被擊破，所以偏出跑道，經使用空氣緊急煞車將飛機停止，此時機內燃油僅剩200磅，大約只能再支撐10分鐘的飛行。機員落地後

檢查機身，總共中彈300餘發，所幸都沒有擊中關鍵性的部位。

南康福南的守軍發現這架迫降的飛機沒有標誌，機上除了黃皮膚的機組人員外，還有7個全副武裝的士兵，不敢大意，派了一卡車的武裝士兵監視，先把受傷人員包紮後，把機上人員集中到餐廳，等到身分確認之後，馬上供應食物及醫療。

美軍派遣一架C-47運輸機前來，將機組人員送回芽莊，機上還有醫療人員隨行。到了芽莊後，還受到軍樂隊英雄式的歡迎。機組人員在越南療傷完畢之後就回到臺灣，機組9人全部當選第16屆的國軍戰鬥英雄，每個人都獲頒助獎章，其中飛行官李金鉞及領航官熊民壽獲頒七等雲麾勳章。時任國防部長的蔣經國在前來新竹參加同樂會之前，還先與這批人員個別及集中會談，在3月29日則是正式接見機組人員。

三、C-130機空投、C-123機運補：

美軍研觀大隊發現C-123機速度較慢，機上的電子反制裝備面對北越日益加強的防空系統也顯得落伍，所以在1965(民54)年春要求換裝C-130型機，但遭到美華府拒絕。同年9月研觀大隊再度提出申請，終於獲得美國防部的同意，4架MC-130E機及組員在1966(民55)年10月來到芽莊。

除了MC-130E機之外，美軍研觀大隊也認為定翼機的空投不夠精確，所以也開始採用直升機來運送特種小組，使得空軍第34中隊的在越南的任務性質發生改變，比較偏向運補任務為主。

四、發動機故障迫降東沙島：

- ◎日期：1968(民57)年1月3日
- ◎機種：C-123B機1架
- ◎任務：補給品運送
- ◎組員：機長宋宏森及機組人員
- ◎任務概述：C-123B機(美軍序號54-0704，呼號WB)從新竹飛往芽莊，當飛機飛在南中國海的雲層上空，左發動機突然發生故障，這時二位領航官表示，他們從雷達上看到飛機不久前才通過東沙島，所以建議迫降東沙島。

機長宋宏森決定轉向東沙島，由於之前沒有降落過東沙，無線電也叫不通，所以宋宏森先接近跑道觀察，發現跑道上竟然有幾排攔阻物，他將飛機轉了一圈，選定最長的跑道間隔降落，所幸在下一排攔阻物前將飛機煞停，沒有造成損傷。事後東沙指揮官告訴宋宏森，如果他當初沒有轉圈而是直接通過跑道上空，島上的防空火力按規定是要開火的，所以宋宏森機組可說是幸運躲過一劫。

後來庾傳文副隊長駕駛另一架C-123機攜帶維修器材及人員來到東沙，飛機修好後，二架C-123機依序起飛，不料左發動機再度故障，隨即折返落地。這時只好由美軍C-130機攜帶發動機前來更換。

五、任務機改採戰術落地：

1968(民57)年初越南溪山戰役開打，美軍加強對溪山基地的空運，就連研觀大隊的C-123機也加入運補的行列。黃文驥記得一落地越共的迫砲就打過來，他們趕緊將機上二個大木箱推下飛機，這時忽然有一個滿身是土的美軍衝上飛機，就隨著他們回到西貢。

後來越共佔領北邊的山頭，第二天就有一架C-130機及二架直升機被擊中，第三天開始運輸機就不落地，改採空投的方式。

由於小口徑武器的射高是2,300英尺，所以C-123機在越南的飛行高度不低於3,000英尺。降落時則是以戰術落地的方式，飛到接近跑道頭處將油門收死，放下襟翼及機輪，推頭俯衝，接近地面時才拉起機頭落地。

C-123機前往落地的地點經常是特種部隊的前進基地，所謂機場就是一片平整泥土地，沒有塔台，有時會有直升機起飛指示C-123機落地。美軍每個月會提供各個機場的空照圖，供C-123機組參考。

美軍保證在指派任務時前進基地還在美軍手中，但是飛機落地時還是不是就無法保證，所以落地時要先在空中看清楚基地掛的旗幟。即使安全落地之後，發動機通常也不關，以便一旦狀況生變，油門一推就可以盡快離開。

「南星計畫」殉職人員

一、C-123機訓練時撞山失事：

◎日期：1963(民52)年5月10日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：本島飛行訓練

◎組員：

飛行官：沈裕立、林志培、劉緒光

參謀：羅恩廣

領航官：周文淵、沈康侯、穆錫民

電子官：屈建勛、韓宗文

通信官：陳運龍、任樹奇

空投士：張積文

◎事件概述：C-123機接收以來發生第一起嚴重飛安事故，該機組在進行訓練時由海上進入臺灣陸地，不幸在屏東大武山撞山，機上12名人員全部罹難。

二、防越共突擊、轉場遭地面砲火擊中墜毀：

◎日期：1965(民54)年6月27日

◎機種：C-123機1架

◎任務：自芽莊疏散至新山一基地

◎組員：

飛行官：楊存厚、周有壬

部屬軍官：蘇平財

領航官：唐本華、臧宗賢

通信官：段石

電子反制官：趙飛

機工長：王繼序

空運士：曾國才

空投士：黃德萬

華航報務員：徐芳隆、戴邦仁

◎事件概述：美軍得到越共即將攻打芽莊的情報，因此下令芽莊的飛機疏散到西貢。當天芽莊除原先3架C-123機之外，另有1架C-123機剛在臺灣修護完成飛回越南，準備替換另1架C-123機回台。基地的人員就分批登上這4架飛機飛往新山一機場。

宋宏森見到同一機組的領航官許懷勳準備要登上楊存厚的那架C-123機，就叫許懷勳過來搭他這架飛機，許懷勳回說飛機都一樣，沒有差別。宋宏森堅持要他回來搭自己這架飛機，沒想到這樣就救了許懷勳一命！楊存厚的C-123機在五邊準備要降落新山一機場的時候，突然被地面砲火擊中墜毀，機

上人員全部罹難。機組人員的遺骸運回臺灣後，於次年3月29日公葬於碧潭空軍公墓。

根據美軍的失事報告研判，越共將墜落美軍A-1飛機上的20公厘機關砲拿來埋伏在新山一機場的降落路線上，攻擊降落新山一機場的飛機。

當天機上還有2名美軍，分別是傑克森(Carl E. Jackson)上尉及羅斯(Billie L. Roth)士官。根據美軍檔案，當天機上有14名中國人及2名美國人，救援人員在失事現場只找到大約12具遺骸，這些遺骸後來都共同火化。

三、飛返回臺灣時失蹤：

C-123機隊通常有1架飛機在臺灣訓練及維修，其他的飛機則都留在越南執行任務。空軍第34中隊的組員通常在將飛機飛回臺灣時就順便回臺灣休假。

1965(民54)年對於空軍第34中隊的C-123機隊人員來說，是最悲慘的一年。除了2月被擊傷1架及6月被擊落1架之外，到了8月又發生1架C-123機失蹤的意外。

◎日期：1965(民54)年8月31日

◎機種：C-123機1架

◎任務：自芽莊飛返臺灣

◎組員：

飛行官：何亦棟、王川高

電子反制官：狄鎮昌

領航官：嚴中、石秉慈

通信官：毛國柱

機工長：杜慶讓

空運士：張銘生、呂志剛

◎事件概述：一架C-123機由從芽莊飛回臺灣，這架運輸機在南中國海失蹤，原因

不明，美軍派出多架飛機搜救，但都無功而返。

C-123機上的領航官嚴中於任務執行前向呂德琪隊長報告，希望不要參與這次飛行任務，但是呂德琪從隊長的角度來看，認為一旦任務名單確認之後，就不能隨便更動，否則更動名單之後如果失事，更難向失事家屬交代。

四、訓練失事墜毀：

◎日期：1967(民56)年5月10日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：臺灣新竹基地飛行訓練

◎組員：

飛行教官：樊在明

正駕駛：唐本祥、趙宏頤

機工長：趙懷璧、張鴻勳

◎事件概述：C-123B機在新竹本場練習單發動機落地重飛，當時為上午10時41分，飛機落地重飛後突然墜毀在竹北，飛行官趙宏頤重傷，唐本祥輕傷，教官樊在明毫髮無傷，後艙機工長趙懷璧及張鴻勳則不幸殉職。

五、海上迫降、聯軍搜救：

◎日期：1967(民56)年8月22日

◎機種：C-123B機1架

◎任務：臺灣新竹基地飛行訓練

◎組員：

正駕駛：仝德山

飛行官：邵傑

電子官：杜志龍、余汝江

領航官：孫祥麟、張清如

士官長：李元中、周榮林

◎事件概述：兩架C-123機從新竹起飛執行訓練任務，在香港東南方的海域，飛機發動機發生故障，正駕駛本來想返回臺灣，後又改變主意再度轉向，最後迫降於海上，組員飛行官邵傑，電子官杜志龍，領航官孫祥麟、張清如、士官長李元中及周榮林殉職。

機組人員中有正駕駛全德山及電子官余汝江2人倖存，分別在海上漂流待援，其中余汝江的雙腿泡在海水中，一度想放棄求生，都是靠著全德山的鼓勵才支撐下去。

當這架C-123機未在預定時間回報位置，地面隨即展開救援行動。位於菲律賓Sangle Point的美國海軍第10艦隊航空聯隊值日官接到Clark基地第13航空隊聯合搜救中心的電話，指出有一架國軍的C-123機在香港東南方海域失蹤，請他們派機搜救。

值日官隨即下令第5巡邏中隊(VP-5機)第12組組員出動。當空勤軍官接受任務簡報時，地勤人員則是將飛機的油料加滿到最大起飛重量。在聯合搜救中心通知後不到1小時，這架P-3A機已經以350節的速度趕往目標區。

當天的搜救現場指揮官位於1架C-130機上，共有3艘英國驅逐艦，1架英國空軍Shackleton巡邏機，及3架美國空軍飛機正在目標區域搜救或是趕往現場當中。P-3A機長朱利(M. A. Jullie)上尉接到現場指揮官最後的指示，並且確定機上每一個觀察位置都有人就位後，就將飛機轉向搜救航線的第一段。

這架P-3A機被指定的搜索區域達到1,800平方哩，就在搜索展開一個半小時後，副駕駛喬丹(L.H.Jordan)發現海上有1個救生筏。

朱利上尉將飛機轉向並下降到200英呎的高度，確定在救生筏上有2名存活者正在向飛機招手。在投下2枚煙標定位後，組員通知現場指揮官。30分鐘之後，1架美國空軍HU-16水上飛機降落在存活者附近，將他們接上飛機，接著飛往香港。

這2名存活者向組員表示，飛機迫降海面之後，看到4人逃出飛機，甚至可能是5個人。在許多英美船艦及飛機的搜索下，只有領航官張清如的遺體被美軍驅逐艦U.S.S. Hollister (此艦後來成為我海軍DDG-929邵陽軍艦)尋獲，他的遺體後來土葬在碧潭空軍烈士公墓，其他同組殉職人員則只能以衣冠塚的方式埋葬。電子官余汝江的雙腳雖然長時間浸泡在海水中，所幸及時被送往香港醫院救治，免於被截肢的命運。

「南星計畫」尾聲

1970(民59)年3月1日呂德琪卸下將近6年的隊長職務，接替他的是副隊長孫培震上校。「南星三號」的任務範圍原在南越及北越，後期則較少前往北越，到1970(民59)年時已無執行北越任務；但從1970(民59)年5月開始增加柬埔寨任務，到年底前執行14次任務，10月也開始寮國任務，到年底前執行2次。整體來看，C-123機組的任務主要還是以南越地區空運為主，在1970(民59)年總共執行468架次，至於訓練任務則是123架次。

經過數次部隊名稱改變，這4架C-123K機在1981(民70)年撥交到屏東基地，編入空軍第101中隊運作，屏東基地還為其構築4座土機堡。但是這批C-123K機機務狀況已非常不

佳，最後在1981(民70)年除役。目前只剩一架C-123K機展示於空軍軍史館，是國內唯一一架留存的特種任務飛機，為空軍第34中隊的傳奇歷史留下見證。

結語

空軍第34中隊及第35中隊執行「特種作戰」期間，深入大陸地區實施低空電子偵蒐及高空偵照任務，過程中共有157位空勤人員殉職(空軍152人、陸軍傘兵5人)，經過這樣重大的犧牲，我國政府所獲成效分析如後：

- 一、參與特戰工作的人員，皆能體認自身責任重大，不畏犧牲，以達成任務為職志，這些英雄們為「空軍忠勇軍風」做了最佳註解；戰史的重要性及可貴之處也在於此。
- 二、透過與美國情治單位合作，藉由向大陸空投傳單及敵後工作人員的手段，對大陸同胞進行心戰工作，宣示中華民國政府仍然關心他們；並強化大陸敵後游擊的活動區域，持續為反攻作戰建立力量而準備，這對當時政府而言非常重要。
- 三、國防部藉任務執行的機會，了解中共重要軍事目標情報，探測解放軍防衛力量的強弱點，並掌握解放軍兵力部署情況及其軍事潛力、科技發展趨勢，有助於台澎防衛作戰計畫之擬定。
- 四、深化當時台美雙方軍事合作實質關係，不但確保了美援的供應，也獲得重要的軍事裝備援助，如F-104戰機之獲得，空軍掌握海峽上空之空權優勢，使臺灣地區的安全得以確保，中華民國能夠持續

發展到今天。

- 五、藉由合作執行特種作戰之機會，空軍完成籌建電子戰基本能力，進而充實部隊電子戰能力，並使空軍戰術戰法也獲得精進。

國際上國與國之關係，除受血緣、文化和利害等影響外，基本上都是以本國利益為考量，「道義」是不存在的。韓戰驚醒美國，應視共產國家為主要敵人，重新檢討原已放棄中華民國的政策，並給予經、軍援助，雙方在某些方面亦具有密切合作的關係；我國空軍這兩個特種作戰部隊，因和美方攜手採取聯合行動，寫下了一篇值得永垂青史的空軍戰史。

過去中共以「解放臺灣」為目標，共軍兵力部署、三軍基地設施、觀通陣地、交通建設與電子據點、軍事電子參數等，無一不與台澎防衛作戰有關，因此均為我空軍優先蒐集項目。美國推圍堵政策，使台美合作掌握共軍電子參數也形成重點，大陸軍事情報蒐集自然也是高優先工作。電子作戰在軍事運用上，地位日見重要，範圍也無限擴大，掌握敵電子參數亦成為重點中的重點。進入核武和長程導彈時代後，通信電子的重要性與「情報、作戰」無二。依據所掌握的敵電子參數程度，就能瞭解敵軍結構、部署、能力和動態。當時國軍除在通信截收有相當基礎與成效外，其餘較先進國家皆瞠乎其後。空軍藉黑蝙蝠、黑貓兩中隊與美方合作的機會，跨入了電子戰的門檻，勇士們以生命換來空軍現代化的代價，是何其難得與沉重？

1949(民38)年由於我空軍領導人與幕僚

之前瞻判斷及完善的計畫，全軍安全撤退至臺灣並部署妥當。當時國家陷於孤立無助，財力有限，軍力維持尚難之際，面對中共軍力提升迅速之壓力極巨，後雖有美國提供的軍、經援助，但我方所獲之武器裝備皆屬美軍汰換者，如F-47、F-84型機。當美方認知我空軍經驗和能力後，提出合作之議，我雖明知必將付出相當代價，但此既是以我之長換我之所需，與美合作互利前提下，毅然挑起重擔，終於完成階段性任務；也深化美對我軍援，在質量上產生正面效應。

我國防會議副秘書長蔣經國先生，與美國中央情報局駐台北站長克萊恩先生，分別代表台美雙方主持兩個特戰部隊之任務執行。空軍先後指定當時的空軍總部作戰署長羅英德、情報署長衣復恩(後晉升副參謀長)和參謀長楊紹簾三位將軍督導計畫執行，期間經國先生和衣復恩將軍為時最久，所付出心力最多。黑貓中隊駕U-2高空偵察機執行偵蒐中共核武發展進度之任務計畫，均先經過先總統蔣中正先生審核，足見受重視的程度。

擔任特戰任務之我機雖未攜帶武器，但這屬性是挑釁的攻擊行為。解放軍動用的攔截機、防空飛彈或高砲，採取的防衛行動，卻又改變成為攻擊角色，我任務機為自衛，必採取逃脫與迴避被攻擊，通常利用夜暗在山區低空順地勢迂迴脫逃，追逐的共機集中注意於攻擊，忽略週遭地形致撞山。過程中前者是置之死地而後生，後者是在為努力達成任務的決心，置危險不顧；皆是智、勇、戰技和服從的整體表現。

共軍使用SAM-2地對空飛彈攻擊我U-2偵察機時，藉訓練人員壓縮飛彈射擊程序時間、延遲我機電子反制啟動、選擇設伏地區及耐心守候、集中火力等作為，是集智慧、紀律、嚴格之結果，都是足以提供為最好的教材和示範。

黑蝙蝠與黑貓兩個中隊在擔起特種作戰任務後，面臨驚人的戰損，但仍出現前仆後繼從無畏縮現象，這是筧橋建軍已奠定之精神，再度發揚光大。中隊的眷屬們長年承受巨大的心理壓力，卻無怨無悔，成為他們的堅強支撐，更為不易。空軍對所有人員和眷屬們盡最大努力所給與的關懷和照顧，也得到最佳的回饋。

我空軍獲得軍事史上首開的地對空飛彈實戰，和相關的電子戰經驗，認識到導引飛彈正迅速的向面對面、面對空、空對面及空對空，各方面擴張，影響到戰爭面型態也正變化中。國防工業自主也找到新方向，換言之，無當時之特種作戰，國軍現代化觀念引進還要等很多年。

隨時光流逝，機密資訊解密，媒體通路寬廣，國際間與兩岸關係的變化，及社會開放等因素，致台、美與大陸三地坊間，涉及我空軍歷史書刊、報導，如雨後春筍出現，分別以各種角度下筆，可讀性很高；衣復恩將軍家屬透過「立青文教基金會」與香港鳳凰衛視台合作，推出「臺灣天空的秘密」專集；「龍應台文化基金會」假清華大學舉辦「黑蝙蝠在新竹一向勇敢的人致敬」座談會更引起社會的注意。

軍事史政因限於人力、財力，及部分

未解密等因素，迄今尚未完成戰史整理還原工作，對執行「特種作戰」有光榮事績貢獻者、不幸犧牲的志士及家屬們、及受到遺漏者顯非公允。特戰史料迄今尚未全數解密，為此本學會同仁師法「歷史研究法」，多方蒐集、整理及驗證完成本書，力求完整無漏，謹以本書獻于兩部隊前輩與眷屬、子弟。並俟全部資料解密再行補正。

「特種作戰」任務執行過程中，空軍所投入的人力、物力及裝備，共同為達成軍事需求任務而努力，這些付出在中華民國空軍的歷史中，絕對有其不可抹滅的一頁。學會藉此次重新整理空軍特種作戰史的機會，檢視當時的時空與背景因素，對疑惑之處能得到印證，重整的戰史內容，希望能使讀者開拓視野，啟發對戰術戰法有創新的思維，達到溫故而知新的效應。

兩岸在對峙期間處於敵對狀態，雙方為執行任務而犧牲生命的人員與事蹟，理應載入史冊，我們應以哀矜勿喜態度對待彼此，期能化解仇恨，共創未來。

敬請指教！

後記

學會秘書處編撰《空軍特種作戰史回顧》之內容，係依據國防部、空軍司令部對外公開資料或書籍，以及參考坊間著作刊物，還有網路刊載文章等。在此特別感謝協助整理編撰的單位及個人：

魏啟林教授：指導學會成立及出版戰史文獻叢書。

理事長分別登門拜會呂德琪將軍、戴述

清先生、朱震先生、李崇善先生等人，渠等均曾為「空軍第34中隊」隊員，邀請前輩們提供資料，供學會編撰本書。

「北京社科院近代所」：提供共軍戰法之研究。

「中華戰史文獻學會」會員：

李崇善先生：協助對本書「空軍第34中隊」編撰內容審查。

沈宗李先生、范鴻棣先生：提供「空軍第35中隊」資料，並協助編撰內容審查。

張力教授：協助本書之內容審查及諮詢。(中研院近代史所研究員)

劉永尚先生：協助本書之內容審查及諮詢。

傅鏡平先生：提供本書「南星計畫」全文內容，並協助對本書內容審查。

王力齊先生：協助本書插畫編撰及資料整理。

作者簡介

唐飛先生，出生於上海市，戰後隨政府移居臺灣，為中華民國空軍一級上將，曾任空軍總司令、參謀總長、國防部部長與行政院院長；現任社團法人中華戰史文獻學會理事長。

敬請
踴躍投稿