



空軍空運機部隊史

第一篇 空運機部隊沿革與作戰史

中華戰史文獻學會理事長 唐 飛

提 要

1930年代，隨著航空科技快速發展，國際上軍用及民用航空事業突飛猛進，由於受到空權思維影響，各國空軍建軍方向，主要著眼於建設具攻擊能力的部隊及機種，如轟炸機、攻擊機及驅逐機等兵力，另一方面民用航空，則著重商用空中運輸市場發展。當時我國航空發展亦是如此。

1939(民28)年歐戰期間，德國空軍多次運用，具備奇襲與機動特性的「空降作戰」，迅速取得勝利，一時之間空運、空降作戰的作戰模式，就如同德軍的裝甲部隊「閃擊戰」一樣，震撼當時世界各國軍方。之後，德軍於俄國史達林格勒之役的空運作戰，盟軍於法國諾曼第及荷蘭實施的空降作戰；以及中印緬戰區，維持中國補給線的「駝峰空運」行動等戰例，交戰雙方的空運機部隊，充分展現多樣化的作戰能力與特性。

我國空運機部隊亦隨著世界趨勢，於抗戰期間建立成長茁壯。成軍以來，歷經抗日、戡亂及防衛台海諸戰役的戰火洗禮，與先進前輩們犧牲奉獻，數十年來對國家建設，及國軍作戰貢獻極為顯著。因為這支戰略性空運兵力，始終在國家最危急需要之時，毅然決然投入以支撐國家需求，達成艱鉅的空運任務，例如1948(民37)至1949(民38)年政府退守台灣時，計畫性撤運國軍有生力量，與空運黃金來台，1958(民47)年「八二三砲戰」空運補給，1961(民50)年「國雷演習」撤運滇緬游擊隊，以及後來的「慈航人道救援」等任務。

本書共分六篇，將分期轉載以俾利讀者閱讀。

前 言

空軍空運機部隊史即為六篇，分為六個部分敘述空運機部隊的發展進程：

第一篇：空運機部隊的創建與成長，因

受時空因素，在抗戰與剿共(民30~50年)過程中茁壯，難以分述，故以部隊沿革與作戰史，概述部隊發展與經歷，讓讀者建立基本脈絡。

第二篇：以1949(民38)年政府撤退來台

後，詳述空運機部隊主要實施的「東山島空降」、「八二三砲戰」及「國雷演習」三大作戰任務。

第三篇：敘述新機換裝訓練部分，希望透過空運機歷次換裝訓練經過，呈現空運機前輩們，不畏艱難為奠定部隊基礎戰力的貢獻與歷程，進而讓讀者明瞭我國空運機隊經由嚴格的換裝訓練，達到戰力成長的目的。

第四篇：詳述空運機部隊的空降演訓及海洋長途等兩項主要核心訓練課目，協助讀者了解空運機部隊，戰力成長的關鍵因素。

第五篇：以空運機部隊輝煌戰績為主要內容，一窺空運部隊任務的多功能與多樣化的特性；以及全機組員於任務執行過程中，展現出組員間相互協調、團結一致、互助合作、統一指揮，以達成任務為最終目標的部隊核心價值。

第六篇：以忠烈事蹟及人物側寫，彰顯並紀念過去數十年，空運機先進與前輩為國家犧牲奉獻的精神和偉大事蹟。

空運部隊組織雖歷經不同時代變化演進與人員更迭，但部隊的精神及底蘊仍未改變，本書希望透過空運部隊各個不同時期的紀錄，呈現這支部隊多采多姿、種種令人動容，又不為人知的作戰史蹟，以緬懷先進貢獻，激勵後輩。

第一章 空運機部隊組織沿革

1936(民25)年夏季，「軍事委員會」成立「委員長侍從室飛機管理室」¹，可說是我國官方最早的空運單位。當時，政府主管空中軍事作戰的「航空委員會」並未建立軍用空運單位，但隨抗日作戰需要，航委會有感於空運兵力的重要，遂逐步籌建自主的空運機部隊；透過美國的租借法案，我空軍第一支正式的空運隊終於成軍，故空運部隊可謂成長茁壯於戰火中。而後歷經數十年戰爭洗禮，及空運前輩們犧牲奮鬥終有今日規模。本書首先冀望透過部隊沿革的簡述，引領讀者見證我空運機部隊的發展與作戰經過。

我空軍目前主要空運機部隊為第四三九混合聯隊及松山基地指揮部。第四三九聯隊下轄第十空運大隊、第二十電戰大隊及反潛大隊；主要擔負國軍各項人員、物資的空運任務、空降、空投及空中早期預警電子戰及反潛作戰等類型任務。松山基地指揮部則轄有總統座機隊及專機隊，主要任務為總統座機及國防部軍務行政空運任務。其實，我國空運部隊除了總統座機隊前身「委員長侍從室飛機管理室」外，各部隊均源自1942(民31)年成軍的「空運隊」，之後逐漸發展成空運大隊、空運聯隊及專機隊等空運單位。以下分就空運隊、總統座機隊及專機隊分別敘

1 「委員長侍從室飛機管理室」原擁有包括Ford Trimotor、Junkers Ju52、Boeing 247及Savor S-43等各型運輸機，由法、義、美等外籍飛行員擔任專機駕駛，機隊任務派遣與管理均由一位德籍顧問史坦納司(Stennis)上尉負責，不過空地勤通信報務人員則由國人擔任；可能因為抗戰爆發零件籌補不易且管理不當，到1942年時所轄各型飛機全部毀損，飛機管理室只剩史上尉一人。

述。

第一節 空運隊演進

1937年(民26)年七七事變後，航委會成立「特務大隊」執行日益增加的空運任務。1941年(民30)年空軍「特務大隊」因飛機戰損及組織調整等因素裁撤，空運任務交由空運隊的前身「空軍轟炸總隊航行訓練班」執行。

※抗戰與建軍併行階段

1942年(民31)年美國依租借法案提供我國的14架C-53型空運機²，航委會以航訓班為基礎接收其中2架籌建「空運隊」。同年12月空軍「空運隊」正式成軍，首任隊長為王漢勳。1943年(民32)年7月，空運隊陸續接收5架C-47型機，空運隊戰力顯著提升，遂以四川為中心，闢建涵蓋雲南、廣西，以及甘肅及新疆等地的人員及軍事物資運輸航線。抗日戰爭後期，空運隊全力支援「長衡會戰」及「桂柳會戰」及「湘西會戰」的空運補給任務，支援友軍作戰。

歷經八年浴血抗戰我國終獲最後勝利，1945(民34)年10月1日空運隊因兵力增加奉令擴編為「空運大隊」，下轄空運第1、2、3、4等四個中隊，各隊裝備7至8架C-47型機；分駐重慶九龍坡、白市驛、成都太平寺及南京明故宮機場，大隊長由衣復恩擔任。

※兵力增長部隊擴充階段

抗戰勝利後，由於國土幅員廣闊，對於空運需求與日俱增，因此空軍成立第二支空



圖一 C-47型機

運大隊，1945(民34)年11月原隸屬第一大隊的2中隊，赴上海江灣機場接收換裝C-46型運輸機。1946(民35)年初，為因應空運部隊擴編，航委會避免空運各中隊番號混淆，將原空運大隊下轄4個中隊分別更改番號為第101、102、103及第104中隊。2月間空運大隊各中隊駐地重新調整，以有效支援全國各地空運任務；空運大隊部及第104中隊仍駐南京；第102及第103中隊移駐北平南苑，第101中隊移駐上海江灣，執行各地區復原工作及空運作戰。航委會將原派赴美國換訓的原第二大隊番號，5月1日改為「空運第二大隊」，大隊部設於上海江灣，並納入第2中隊，成為下轄第2、6、11及第30等四個中隊的新空運大隊，配賦C-46型機；同時原空運大隊亦改稱「空運第一大隊」。6月1日「空軍總司令部」奉令成立，8月16日正式編成兩個空運大隊均直屬空軍總部，統一集中運用。「第一空運大隊」12月1日於南京成立

² C-53型機(Skytrooper)是C-47型機(Skytrain)的衍生型，專門用來運送傘兵，兩者最大的差異是C-53沒有大型貨艙門，而是改成較小的人員用艙門。



圖二 C-46型機

「專機管理組」，執行元首專機及軍事單位行政專機任務。

1947(民36)年，空運第一大隊101及103中隊開始換裝C-46型機，隨著國共內戰情勢逐漸升高，空軍兩個空運大隊奔波各作戰區，頻密執行空運及空投任務支援友軍作戰。1948(民37)年1月1日「空運第一大隊」改番號為「第十大隊」；「空運第二大隊」則改為「第二十大隊」，避免與作戰部隊番號相混淆。2月間第十大隊第104中隊及專機組遷駐台北松山基地。11月國內各戰場戰局急轉直下，空軍總司令部奉令遷至台灣，第十大隊及第二十大隊奉令陸續移防至嘉義基地及新竹基地。各中隊依令自台灣嘉義及新竹基地經海南島執行大陸西南戰區空運作戰任務。1949(民38)年8月15日，第102中隊開始接收C-46型機，自此第十大隊除部署松山基地的104中隊仍裝備C-47型機外，均配賦C-46型機。

※來台重整階段

1950年(民39)年大陸戰局頹勢難挽，國軍主動撤離西昌及海南島，駐海南的第十及

第二十大隊空運機隊全面撤往台灣。由於台灣四面環海，同年駐嘉義的第十大隊奉令增編「救護分隊」，以擔負海上搜救任務。1953年(民42)年1月8日空軍組織調整，成立聯隊編制，駐防新竹基地的第二十大隊改隸「第二聯隊」；駐防嘉義基地第十大隊改隸「第四聯隊」。1954(民43)年2月1日，空軍「第六聯隊」於台中水湳基地成立，下轄原隸屬第二聯隊的第二十空運大隊及基勤、修補大隊。7月1日，原隸屬第十大隊的救護分隊，擴編為「空軍救護中隊」，並改隸第四聯隊。8月1日原隸屬第四聯隊的第十空運大隊依據空軍兵力部署調整計畫改隸第三聯隊，駐地由嘉義機場移防至屏東屏東機場。

1958(民47)年8月23日「金門砲戰」爆發，第十大隊空運機依令進駐台中水湳基地，與第二十大隊冒著共軍猛烈砲火共同執行戰地空運，及「中屏」、「中屏二號」與「神鷹計畫」等空投作戰。11月1日「C-119機空運暫編中隊」成立於台南基地，緊急換裝美援的C-119型機。1959(民48)年7月1日「C-119機空運暫編中隊」改番號為第2中隊，隸屬第六聯隊第二十大隊，於10月由台南基地進駐屏東基地。空軍感於八二三砲戰期間，金門戰地軍民空中傷患後送的需求與急迫性，9月1日於第六聯隊成立「空中傷患後送分隊」，專責執行離外島地區傷患後送任務。11月16日第六聯隊奉空軍總部令實施「陽明山計畫」，由台中水湳移防屏東基地，原駐防屏東的第十大隊同時改隸屬第六聯隊，自此兩支空運大隊成統一部署集中運用之勢。1960(民49)年7月16日第六聯隊成立

「空軍空運基地中隊」以統一管制全軍各基地人員及物資的空運業務，提升運輸效率。

1964(民53)年東沙機場完成整建，第六聯隊增編「東沙基地勤務分隊」。1965(民54)年10月1日第六聯隊成立「空軍反潛艇機中隊」，駐地為屏東屏北機場。1967(民56)年2月第六聯隊反潛機中隊接收S-2A型機，1968(民57)年3月31日完成換裝，開始擔任戰備任務。1976(民65)年10月4日反潛機中隊執行「壽山計畫」換裝S-2E型反潛機。

六聯隊空運機部隊執行「天鵝計畫」C-119型機換裝，自1966(民國55年)4月1日開始至1970(民59)年4月30日止，歷經四年的換裝，分別完成「天鵝一、二及三號」總計6個中隊完成C-119型機換裝計畫，原所屬的C-46型機汰除。

第六聯隊番號於1976(民65)年1月1日奉令改為「五〇一聯隊」，8月16日再改為「空軍第四三九聯隊」。1977(民66)年12月16日聯隊番號更改為「空軍第四三九運兵反潛混合聯隊」。1979(民68)年2月1日聯隊成立「反潛機大隊」，下轄駐地屏北機場「第33反潛中隊」及新竹基地的「第34反潛中隊」，使我國反潛作戰能力獲得大幅成長。



圖三 S-2E型機



圖四 屏東基地停機坪上待命的C-119型機

1980(民國69)年10月，第十大隊101中隊自34中隊接收4架C-123K機，以增強空運戰力。

美方同意供售我國C-130型機，空軍實施「大武山換裝計畫」，專案人員於1985(民74)年11月赴美換訓；同年聯隊所屬C-123K機，因維護不易除役。1986(民75)年7月1日第十大隊所屬101中隊改編為「空軍第101戰術運兵機隊」。第十大隊奉令修編下轄第102、103及2中隊等3個空運機中隊。同年，為確保國軍空中反潛戰力，聯隊實施S-2E機性能提升「天山專案」，改裝後的型號為S-2T機。

1995(民84)年6月1日「空軍第101戰術運兵機隊」改隸屬第十大隊。第十大隊下轄101、102及103等三個中隊；原第十大隊2中



圖五 C-123型機



圖六 S-2T型機

隊裁撤，新成立「預警電戰機隊」接收E-2T預警機。

1998(民87)年7月1日「金門基地指揮部」改隸第四三九聯隊。8月1日原空運中隊縮編為「空投分隊」改隸第十大隊。1999(民88年)3月1日金門基地指揮部縮編為「金門基地勤務中隊」。7月1日空軍反潛機大隊移編「海軍航空指揮部」海軍航空第一大隊。同日金門基地勤務中隊調整為「金門基地勤務隊」。



圖七 C-130型機戰術編隊

2000(民89)年1月1日，聯隊新增「第二十電戰大隊」成立，下轄第2預警機及第6電子反制機中隊。

2013(民102)年3月8日聯隊舉行「鷹眼三號」E-2K型機接裝典禮。7月2日原隸屬海軍S-2T及P-3C機等機型，改隸空軍四三九聯隊，部隊番號更改為「反潛機作戰大隊」。

第二節 總統座機隊的建立與成長

1936(民25)年夏季，國民政府於「軍事委員會」成立「委員長侍從室飛機管理室」，擔任委員長視導的空中運輸任務。這



圖八 E-2T型機



圖九 P-3C型機

個單位即是空軍松山基地指揮部「總統座機隊」的前身。1940(民29)年2月1日「委員長侍從室飛機管理室」外籍人員悉予遣散，飛機與本國人員則撥交航空委員會，後於1942(民31)年秋改編至空運隊。

※座機單位成立

1945(民34)年6月30日空運隊接收美國政府贈送的C-47B-DK專機(美軍序號43-48806)，空軍編號219號，蔣委員長命名為「美齡號」。1946(民35)年空運第一大隊於南京接收DC-4(C-54)型座機乙架，蔣總統將該機命名為「中美號」機尾編號001號，駐於明故宮機場由空運第一大隊負責保養維護。

1946(民35)年12月1日第一空運大隊於南京成立「專機管理組」，除編配C-54機「中美號」及C-47機「美齡號」之元首座機外，並自空運第一大隊第104中隊調入C-47機285「追雲號」、310「自強號」、231「天雄



圖十 C-47型機美齡號

號」及C-46機286號等飛機；另外編配兩架由B-25型機改裝之行政座機。1948(民37)年2月「專機組」移駐台北松山基地。

※座機單位傳承

1959(民48)年10月16日，專機管理組改編為「總統座機組」，轄C-47「美齡號」及C-54「中美號」機擔負元首之空中運輸任務³。1962(民51)年總統座機組接收C-118型機3536號，為第二代總統座機，取代原C-54「中美號」座機任務。1971(民60)年接收1架



圖十一 C-54型機



圖十二 B-720型機「中美號」

3 座機組駐防松山基地，但所屬C-47「美齡號」及C-54「中美號」機，仍駐嘉義機場9號棚廠。據說是因為蔣夫人指示：「座機必須與高志航的大隊部署在一起」。

波音B-720B型客機，擔任第三代「中美號」總統座機。

1991(民80)年9月27日松指部「總統座機組」波音B-720B型機「中美號」除役，總統座機任務暫由B-727型機2722號擔任。1992(民81)年3月接收福克50型機5003號執行總統專機任務。1998(民87)年9月28日，松指部B-727總統座機奉令除役，為填補總統座機任務間隙，空軍向美商租用B-737-400型機乙架執行專機任務。2000(民89)年3月20日採購B-737-800型機，賡續執行總統座機任務。

2005(民94)年1月1日「總統座機組」更名為「空軍座機隊」。2006(民95)年9月3日執行「群峰專案」，總統陳水扁先生搭乘B-737-800行政專機赴帛琉，參加「第一屆台灣與太平洋友邦元首高峰會議」，開創我國元首自民38年後，57年以來首次搭乘總統座機出訪紀錄。

第三節 專機隊發展

1945年(民34)年10月1日空運隊奉令擴編為「空運大隊」，下轄空運第1、2、3、4等四個中隊，其中第4中隊進駐南京明故宮機場。1946(民35)年，空運大隊4中隊更改番號為104中隊，仍駐南京。1948(民37)年2月空運第104中隊及專機組移駐台北松山基



圖十三 B-737-800型機

地。1955(民44)年3月1日駐松山基地的第十大隊第104中隊奉命撤銷，番號改為「專機中隊」，與專機組改隸屬松山基地大隊；專機中隊及其所屬C-47型機隊負責國防部等單位行政運輸任務。

1966(民55)年6月1日「空軍松山基地大隊」奉令擴編成立「空軍松山基地指揮部」，下轄總統座機組及專機中隊。1967(民56)年接收Do-28型機及2架EC-47查核機擔任各基地助航裝備及電台電子訊號查核任務。1972(民61)年8月1日編配C-54型機執行專機任務。1982(民71)年6月23日松指部專機中隊汰除C-54型機，8月31日中隊換裝波音727型機4架，執行台金班機及行政專機任務。1983(民72)年6月1日原隸屬通航聯隊的「查核組」移編專機中隊管轄，繼續執行助航設施飛行查核任務。8月1日專機中隊奉令擴編為獨立隊編制，更名為「專機隊」隊長編階上校，轄下有C-47、C-118及B-727等型飛機。

1988(民77)年5月松指部開始接收及換訓BH-1900C機，包含BH-1900機10架及EBH-1900查核機2架。1989(民78)年9月30日完訓，接替C-47型機擔負戰備任圖-15B-727型機務。1991(民80)年11月空軍向荷蘭福克公司



圖十四 C-118型機



圖十五 B-727型機

訂購3架福克50型機，1992(民國81年)3月23日松指部專機隊福克50型機完成戰備，加入專機任務。

第二章 抗日烽火中空運隊創建與成長



圖十六 BH-1900型機



圖十七 FK-50型機

第一節 烽火中創建的空運隊

我國空中戰力在航空委員會計畫性建設下，至1937(民26)年七七事變前已有九個大隊，其中第一、第二、第八為轟炸大隊，第三、第四、第五為驅逐大隊，第六、第七為偵察大隊，第九為攻擊大隊；另外第十三隊、十八隊、二十隊與二十九隊則直屬航空委員會，此時空軍並無空運部隊編制。

七七事變後國軍抗戰軍興，空軍隨著戰況轉戰各地，整體空運勤務及人員運輸需求複雜度日益增加，但此時空軍無專屬空運部隊，故航委會除利用轟炸機部隊的轟炸機兼任空運勤務外，並將各作戰部隊汰除的老舊飛機，較大型仍可用的機型編入「特務大隊」以執行空運任務，如Northrop Alpha、Junker K47、Caproni Ca.101及Ca.111等機型。嚴格來說這些飛機多不具運輸功能，且機型老舊，擔任空運勤務只是權宜之計；隨著空運需求逐步增加，空軍充分體認建立一支專屬空運部隊的重要性與必要性。

※獲得新型機籌建空運隊前身

早在抗日戰爭爆發前，我國即已有兩家民航公司運作，分別為1930(民19)年7月中美合資成立的「中國航空公司」(China National Aviation Corporation, CNAC)，及隔年(1931年)2月與德國漢莎航空合資成立的「歐亞航空公司」⁴(Eurasia Aviation Corporation)。

1941(民30)年3月11日美國政府租借法案生效，於4月間將中華民國納入法案援助國

4 「中國航空公司」(China National Aviation Corporation, CNAC)為我國交通部於1930年7月與美國柯帝士一賴特公司合組成立，交通部持有55%股份，美方持有45%股份；「歐亞航空公司」(Eurasia Aviation Corporation)是我國交通部於1931年2月與德國漢莎航空合資成立，交通部持67%股份，德航33%股份。

家。6月22日德國入侵蘇俄，原來支援我國作戰的蘇俄空軍志願隊陸續撤回國；之後我國對德國宣戰，8月歐亞航空被我政府收回。同年12月8日，日軍偷襲美軍珍珠港後太平洋戰爭爆發，歐亞航空在香港的飛機遭日軍攻擊損失嚴重。這時美國表達將依租借法案提供我國14架C-53型空運機，空軍遂於是年底乘勢展開籌建空運機部隊。

航委會所轄「特務大隊」因飛機戰損、基地遷移及組織調整等因素，逐漸將空運勤務交由「空軍轟炸總隊航行訓練班」擔任。這單位可稱為空軍空運隊的前身，基地設在成都鳳凰山機場，使用的機型為Beechcraft機，其中單發動機的叫「小比機」，雙發動機的叫「大比機」，均屬小型機，主要執行人員物資運輸、敵後空投和訓練等。任務航線北至甘肅、西到新疆、東至敵後的蘇北、魯南、南抵滇、桂等地區。而且空軍欠缺對C-53型此種新型空運機的操作經驗，故當時14架C-53型機僅有2架交與空軍，其餘12架都交由中國航空公司使用。

※新型機換裝奠定空運隊基礎

空軍的當務之急是空勤人員訓練，特別是儀器飛行經驗這是當時空軍較不足處；於是航委會向交通部借調當時無機可飛的歐亞航空一組飛行及通信報務人員⁵協助訓練。航委會賦予機長林大綱官階為「同少校飛行

員」，並負責整個航訓班訓練規劃與執行工作。(有關換裝訓練內容請參閱第三篇第一章說明)

1942(民31)年8月初空軍接收第一架C-53空運機並命名為「崑崙號」⁶(機尾編號：42-6500)，之後接收第二架C-53空運機即為「天山號」(機尾編號：42-6501)。航訓班換裝訓練在不到三個月時間在歐亞航空組員協助下空軍完訓第一批C-53型機飛行員及通信員，成功奠定空運隊發展的基礎，林大綱先生等人功勞可說是居功厥偉。

抗戰前幾年空軍大量接受蘇俄援助，空軍早已闢建以蘭州為中繼基地的西北航線，因此維持此航線暢通即成為空運隊初期主要任務之一，故此當空軍接收新機後很快即開始擔負空運任務。1942(民31)年8月29日蔣委員長飛抵肅州視察玉門油田時，航委會就是派遣這兩架C-53型機執行視導團隊空運任務。9月底，美國羅斯福總統特使威爾基(Wendell Willkie)訪問中國，根據航空史研究者賴國瑞的考證，他搭乘C-53型機天山號抵達重慶⁷。由於上述兩項任務屬重要任務且當時空運隊空軍組員經驗較不足，故判斷林大綱先生均有參與飛行；依據換裝訓練進度，空軍空運隊於12月正式成軍⁸，當時由於任務量逐漸增加，因此空運隊持續採取邊訓練邊執勤方式進行各項空運任務與飛行訓練。

5 歐亞航空空勤組員包括：機長林大綱、副駕駛盤明、機械員房蔭樞、報務員盛棣華等。

6 1942年6月29日飛抵印度喀拉蚩，當時中國空軍派員在此地接收新機，Lennart Andersson所著《A History of Chinese Aviation》，頁294。

7 摘自：中華民國空軍最早的兩架C-53，平心鏡氣軒，傳鏡平部落格：根據威斯康辛大學密爾瓦基分校圖書館的線上館藏，有一張威爾基下機的照片，看到機尾前四碼2650，所以是兩架C-53中的一架。

8 首任隊長為王漢勳，副隊長唐元良，通信長吳之驊，副通信長徐璉璋。



圖十八 C-53型機美國羅斯福總統特使威爾基訪問中國

第二節 敵後空投與開闢東南航線

1941(民30)年抗日戰爭進入中期，日軍雖已佔領大半的中國土地，但日軍控制區域主要為大城市、重要鐵路沿線及沿海等地區，無法全面掌握山地及鄉間區域。國軍部分地面部隊依軍事委員會訓示，暫時退守山區採游擊戰方式突襲日軍以削弱其戰力，這些部隊急須政府定期補給薪餉以維持運作。惟此時淪陷區制空權仍由日軍掌握且游擊區均遠離大後方，考量時空限制及敵情威脅，惟賴空投方式可行。最初空軍係運用轟炸機利用月夜執行空投任務，俟接收C-53新空運機後，即開始執行空投蘇魯及大別山敵後戰區薪餉任務。

1942(民31)年11月1日空軍C-53型機「天山號」，實施蘇魯戰區于學忠部隊夜間空投薪餉任務，回程降落蘭州時遭遇機場停電，無照明燈號參考失事墜毀；肇致機上包括第八大隊鄭長庚大隊長在內等多名人員殉職。

當時除了東北、華北及東南沿海大城市地區外，國土東南半壁亦仍由我軍控制。這一大片廣袤的土地包括湘東、粵東、皖南、浙南以及除九江、南昌以外的江西全省，和除福州、廈門以外的福建全部。由於日軍控制了粵漢鐵路沿線和長江中下游地域，這片土地和西南大後方的聯繫被隔斷，成為孤島。急需開闢一條從芷江到贛州的直達航線，以維持東南地區和大後方的聯繫⁹。

因此1942(民31)年空運隊成立時，除了敵後空投薪餉外，首要任務即是開闢通往贛南的東南航線。由於任務艱鉅重要，於是試航任務就交由衣復恩規劃執行。

1943(民32)年初，衣復恩首先接下敵後空投薪餉任務。因為任務航線沒有任何友軍可提供空中掩護，C-47型機唯有利用夜色作為掩護。夜航時為了航向精確，空運任務必須選擇在月夜出動，利用月光來辨別地形地物，以免迷航。空投薪餉的任務可謂空軍最早的「特種任務」；同時也因為空運隊成功的持續空投軍餉、糧食補給游擊區戰力，直至抗戰勝利國軍始終保有大別山根據地。

至於開闢東南航線，衣復恩事先慎重完成氣象及地面連繫工作，5月10日試航機組，預先從四川成都飛到湖南芷江等入夜，約2000時C-47型機「大西洋號」機自芷江起飛，組員利用月光辨識沿途導航點，不斷校正以保持航線，當確認安全地穿過粵漢鐵路參考點後，終於目視贛州機場，完成難度甚高的試航任務。

9 郭永凡，《我所知道的蔣介石專機機長衣復恩》，<http://mj1sh.usc.cuhk.edu.hk/Book.aspx?cid=4&tid=2948>

1943(民32)年7月空運隊接收5架C-47型機，空運隊戰力終獲提升，各項空運任務陸續上軌道；空運隊在衣復恩隊長的帶領下，大部分飛行組員都飛過贛南航線，統計1943(民32)至1945(民34)年三年間，總共飛行了300多架次平均每月10架次，成為空運隊一條主要航線¹⁰，對贛南行政區貢獻卓著，直到1945(民34)年2月贛州淪陷為止。

第三節 抗戰後期重要作戰的空運支援

抗戰後期空運隊的主要任務是政府、軍方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¹¹。執行各項空運任務期間，曾參與多項重要作戰任務及人員運輸的空運支援行動，說明如后：

※駝峰接運空軍新血、壯志未酬

1943(民32)年10月28日空運隊派遣C-47型機赴印度汀江，接運空軍第二批自美完訓返國空軍官校十三期新血；由於飛越駝峰的載量限制，每機不能超過20人，所以衣復恩隊長及林大綱先生分別駕駛「大西洋號」及「峨嵋號」C-47型機前往。為了避免日軍攔截，任務採夜航執行。由於汀江機場緊鄰高山四周均屬地障，起飛之前，兩人曾針對離場方式有所討論，衣復恩隊長認為起飛後

應在機場上空盤旋爬升，爭取足夠的高度後再切入航線；林大綱先生則認為依C-47機的性能減輕載重後，沿航線直接爬升離場應不成問題。由於未達成共識，便各自按自己的計畫方式離場，結果衣復恩隊長在昆明降落後，未見「峨嵋號」的蹤影，當超過續航時間後，確定該機凶多吉少；機上除副駕駛井守訓外，還有十幾位十三期官校完訓飛行員，這是空軍重大損失。

※空運支援常德會戰

11月上旬日軍集中優勢陸空兵力進攻湖南常德，國軍為突破日軍封鎖，空運隊奉令擔任四川成都至湖北恩施間人員及軍品運補任務，全力支援守軍作戰。考量日軍空中威脅及危險天氣，空運隊僅能掌握有限時機執行空運行動；儘管如此，11月14日胡碧天和王曾漢駕C-47型機「華山號」，執行載運航委會第一路及第三路司令部的參謀人員，前往恩施前進基地的空運任務時，仍不幸發生撞山事故，全機人員均殉職。

※支援衡陽保衛戰

1944(民33)年4月至12日日軍發動「一號作戰」，分別引發為河南中部的「豫中會戰」、湖南的「長衡會戰」和針對桂林與柳州的「桂柳會戰」。企圖攻佔平漢鐵路之南段、湘桂鐵路及粵漢鐵路，摧毀中美空軍基地，以阻止中美空軍對日軍中國戰線後方的攻擊，並削弱美軍攻擊海上交通線和轟炸日

10 郭永凡，青山----謹以此紀念在抗日戰爭中犧牲的空軍烈士，<http://mjlsh.usc.cuhk.edu.hk/Book.aspx?cid=4&tid=2947>

11 衣復恩，《我的回憶》，頁97。

本本土的威脅。

5月份日軍向長沙、衡陽地區進攻，6月18日長沙失陷。由於當時經由駝峰空運至中國的軍事物資及油料，主要供應美軍B-29機轟炸日本運用，因此我空軍雖資源有限，但空運隊仍以有限的兵力，傾全力冒險空運、空投作戰物資，支援衡陽保衛作戰。

衡陽守軍歷經一個多月苦戰，8月初日軍挾陸空優勢發動第三次總攻擊，衡陽守軍傷亡慘重，情況危急；8月7日，隊長王漢勳和副隊長唐元良駕C-47型機，率飛行官張鍾岳、許葆光及通信長吳之驊、通信員賀瑞華等組員，從雲南霑益飛湖南衡陽，執行緊急空投任務。不幸卻在中途的芷江附近撞山，人員均殉職。

※支援桂柳及湘西會戰

8月間日軍佔領衡陽後，又集中陸空兵力向桂柳發動攻勢。桂柳會戰期間，空運隊將補給基地設於廣西長安(現稱融安)傾全力支援前線，每天派遣2至3批空運機由長安機場空運武器彈藥及各類軍用品至桂林及柳州；其中柳州丹竹前進機場距離前線雖僅二、三十公里，但為使補給品能以最迅速方式支援友軍作戰，空運隊仍冒險起降。最後桂柳雖相繼陷落，但此役實為空運隊在抗戰期間持續空運時間最長，動用的飛機最多，空運規模最大的一次，其優異表現足以證明空運隊已具備持續性空運作戰能力。

抗戰中期，中美空軍為支援地面作戰沿著戰線興建前進基地及機場，但1944(民33)

年日軍「一號作戰」，讓空軍頓失衡陽、零陵、寶慶、桂林、柳州、丹竹及南寧等7個空軍基地和30餘個前進機場，對中美空軍的戰力發揮造成極大影響。

1945(民34)年初日軍為了進一步打通粵漢鐵路南線，並摧毀贛州機場，隨即對贛州地區發動攻勢，至2月中旬贛州失守。贛州失陷後，空運隊立即將原東南航線的終點轉移到福建長汀，繼續維持這條重要航線。長汀機場位於閩西武夷山腹地，機場周圍群山環繞，地形險要易守難攻，且日軍這時已是強弩之末，無力再發動攻勢，故長汀機場一直使用到日本投降為止。6月8日至10日，空運隊汪正中機組曾冒著被日機攔截的威脅，執行成都至長汀接送要員任務而獲頒三等復興勳章¹²。

1945(民34)年3月開始的豫西鄂北會戰，空軍在襄陽老河口前進基地被摧毀。湖南衡陽市芷江機場就成了中美空軍在前線的唯一的重要機場。該機場不但可攻擊在華的日軍目標，更直接威脅著台灣的日軍設施。因此，日軍於4月至6月發動湘西會戰，企圖摧毀占領芷江機場。這期間空運隊先後將基地設在陝西省的漢中機場和安康機場支援光化、老河口作戰；以重慶恩施和梁山(現稱梁平)機場支援宜昌、長陽作戰；再以芷江機場為基地全力空運補給支援作戰，終於成功確保芷江機場並獲得湘西會戰勝利。

第四節 抗戰勝利與空運部隊戰力提升

空運隊於1944(民33)年至1945(民34)年8

12 劉文孝，《中國之翼》第四輯，頁73-74。

月15日抗戰勝利前，又陸續接收12架C-47型機。統計空軍自1942(民31)年以來總共接收C-53/C-47型機計20架(C-53 X 2，C-47 X 18)，其中戰損9架，勝利時仍有C-47型機11架。1945(民34)年8月15日，日本正式宣布無條件投降。國軍為確保南京地區防務及交通線安全，俾利受降儀式順利進行，亟需快速部署國軍部隊進駐南京，我空軍空運隊除派遣7架C-47型機飛抵南京明故宮機場擔任運送軍政官員進駐外¹³，並配合美國14航空隊空運部隊，自9月5日起從芷江空運陸軍新6軍約3萬名官兵至南京部署的任務。

9月8日上午0800時，中國戰區陸軍總司令何應欽將軍搭乘空運隊「美齡號」專機，在9架P-51型戰鬥機護航下由芷江起飛，1200時降落南京明故宮機場，預備參加9月9日在中央陸軍官校的中國戰區日軍受降典禮。對空運隊而言，此次飛行是榮耀又值得紀念的重要任務，不但為受降典禮盡上一份功勞亦為抗日作戰劃下圓滿句點。同時間，空運隊派遣張光明將軍率接收小組飛赴台灣松山機場，接收日軍的7架L2D2空運機¹⁴，檢整後將之飛至南京大校場機場。

前於1944(民33)年9月派赴美國換裝B-25轟炸機的第二大隊三個中隊，為因應戰後復員工作需求，抗戰勝利後依令在美全員改換裝C-46型空運機。

回顧史實，空運隊以航訓班飛機為基

礎，自1942(民31)年接收2架C-53型機開始，於抗戰後期作戰中無役不與；以有限兵力冒著敵人陸空威脅，採日夜間空運空投方式執行各項人員及軍用物資任務，在戰火中從無到有建立的一支新興兵力，其飛機數雖然無法與同時間在華作戰的美軍空運部隊相比，對空軍而言卻極為重要且意義非凡。

第三章 「綏靖及戡亂作戰」 — 南北奔波

空運隊抗戰勝利後除11架C-47型機外，陸續接收美軍移交之同型機約18架，隨著飛機數量增加，為補充不足的飛行員額，經多方爭取，當時的航委會周至柔主任同意，將剛從美國訓練完畢的官校十九期驅逐科學員調到空運隊。1945年(34年)10月1日空運機隊總數達29架，奉令擴編為「空運大隊」直屬航委會，由衣復恩將軍擔任大隊長；下轄空運第1、2、3、4等四個中隊，各隊裝備7至8架C-47型機，分駐重慶九龍坡、白市驛、成都太平寺及南京明故宮機場。

1945(民34)年8月15日日本宣布投降後，因日軍占領中國淪陷區面積廣大，抗戰勝利後全國畫分十五處受降地點，蔣委員長命令日軍只能向國軍投降，並要求共軍「原地駐防待命」。空軍為確保國軍接收順利，分別在北平、徐州、西安等地設立指揮所，指揮受降空運行動。由於國軍部隊多部署於原

13 朱力揚，中國空軍抗戰紀錄，頁328。

14 L2D2運輸機是日本昭和和中飛機製造廠仿製的C-47機，這批飛至南京的L2D2機，之後均移交予中國航空公司。

交戰線區域，相較於在華北和東北日軍占領區活動的共軍，在時間與空間上明顯處於劣勢，國民政府與中共對於淪陷區的受降接收，隨即發生武裝衝突。

第一節 「綏靖作戰」之空運作戰

自日本投降至1945(民34)年9至11月間，共軍接連對歸綏、山西上黨及河北邯鄲國軍發動攻擊，阻撓國軍受降及收復戰略要地，國共戰爭有逐漸升溫之勢。1946(民35)年起共軍分別於東北、華東地區與國軍發生激戰；6月初共軍圍攻濟南、青島。7月中旬蘇北共軍發動攻勢，威脅南京、上海。8月上旬圍攻大同，攻擊隴海鐵路沿線要點。1947(民36)年初，國軍與共軍的衝突地點包括：山東、山西、陝西、河北、河南、江蘇、安徽、熱河、察哈爾等省份，華中的衝突則集中在江蘇省。

自1945(民34)年8月至1947(民36)年7月此段時間，國軍戰史上稱之為「綏靖作戰」。空運部隊在「綏靖作戰」期間，轉戰東北、西北、華北及華東等地區，先後參加包頭、永年、榆林、長春、四平街、徐濟灘、瀋陽、錦州、北平，以及魯東各地之運兵、空投與撤退等戰役。

※空援「包頭」國軍部隊

1945(民34)年10月30日共軍進攻歸綏及包頭，國軍憑藉堅固堡壘抵抗，正處狀況危急之際，以北平為基地的空運部隊C-47機，迅速空投彈藥和物資裝備增援，共軍兵力雖占優勢，但在即時的空中支援下，很快的使

包頭轉危為安。

※達成「長春」運兵任務

1945(民34)年12月20日，國民政府於遼寧長春設置市政府，國軍首要任務就是運兵至當地確保後續接收順遂，於是駐防北平的空運大隊，奉命緊急運送地面部隊至長春以增加兵力部署。長春當時仍被俄軍占領，由於俄國暗中支持共軍，於是藉故限制我空運機，每日僅可執行十架次空運任務。因為一架C-47型機約可載28位兵員，當時空運大隊大隊長衣復恩為提高每架次的運量，下令各機隨機機工長暫不登機，將機位留給需空運至長春的陸軍兵員，冀望於最短時間內達成空運國軍部隊部署長春的任務。

因此，空運第2及第3中隊約十餘架C-47型機每日以編隊方式執行空運行動，歷經半個多月疲於奔命，終完成空運3000餘兵員的任務。在頻密空運行動中，1946(民35)年1月9日不幸於長春附近發生「237」、「246」兩架C-47機相撞事件，造成空勤組員及陸軍成員全數罹難的悲劇。

※全力執行「永年」空投運補

1946(民35)年2月空運國軍至長春任務結束後，空運大隊隨即投入河北永年的空投作戰，史稱「永年空投」¹⁵。空軍的空投任務，前後歷時兩年餘直至1947(民36)年9月，此次作戰為「綏靖作戰」期間最大規模空投行動。

※空運投增援「大同」作戰

共軍於1946(民35)年7月31日對山西大

15 「永年空投」詳細作戰狀況請參閱第五篇第一章。

同發起攻擊，空軍第二軍區奉令全力支援友軍作戰，戰鬥近月，大同週邊陣地均為共軍占領，守軍面臨補給斷絕情形。大同被圍之初，仍可藉著機場實施空運著陸運補，旋不久機場失守，空軍僅能以空投方式支援；空投行動持續至9月中旬大同解圍。互大同被圍期間空運機計實施空運、空投90架次，運送械彈糧秣與油料約174噸物資支援作戰。

※空運增援「榆林」兵力

1946(民35)年10月14日共軍突對陝西榆林週邊據點發動攻擊，由於榆林地處山西、陝西及綏遠三省要衝，亦為國軍晉陝綏邊區總部所在，戰略地位重要。由於城內兵力不足，駐地北平的第103中隊受令，將胡宗南部28旅1個團的兵力空運至榆林，中隊長周伯源在接奉命令後，即率領十架C-47型機以及機組員先進駐西安附近的鄠縣，前後十多天上百架次的飛行，將3,000餘部隊和裝備安全運達榆林，順利達成增援任務¹⁶。

基於作戰需求，1947(民36)年2月又空運一團兵力至榆林，這期間除依令空運補給外，亦曾載運胡宗南及傅作義赴榆林督導防務，持續的運兵行動增強守軍士氣堅固榆林戰力，對日後保衛戰助益甚大。8月，第一空運大隊第101中隊派遣C-46型機10架進駐西安支援第三軍區作戰。8至11月期間，陝北共軍兩度對陝西榆林發動圍城作戰，尤其是11月7日起，空運部隊緊急由西安，空運友軍整編

83旅增援榆林行動，對防衛榆林作戰貢獻極鉅。

根據統計，第一次榆林作戰期間，空運部隊派遣C-46型機72架次、C-47型機27架次，執行空投補給任務，計糧秣258噸、彈藥4噸。第二次榆林作戰期間，空運部隊出動C-46型機80架次、C-47型機58架次，計糧秣104噸、彈藥49噸。C-47型機除空投補給外，並執行夜間轟炸任務計24架次¹⁷。

由於空運部隊及時運輸兵員、彈藥及醫藥等戰需物資支援，成功的協助國軍守住兩次敵人大規模攻擊，均未讓共軍得逞，在當時許多國軍各地失利作戰訊息中可說是少數的好消息；同時，榆林勝利的成果也終於讓疲於奔命於各戰場執行空運、空投作戰的空運部隊稍稍得著欣慰。

※「冀魯豫邊區」空運作戰

1947(民36)年4月共軍進犯河南北部湯陰、安陽等地，空軍第四軍區除派遣戰機執行密支作戰外，並實施空運空投作戰支援糧彈，使安陽守軍堅守陣地20餘日終於化險為夷，此役空運部隊C-47、C-46型機合計出動177架次¹⁸。7月共軍由魯北渡過黃河襲擊魯西地區國軍，為增援魯西友軍作戰，空運部隊於7月15日派遣13架C-46型機自安陽空運整編40師主力至開封增援；作戰期間C-47型機亦奉令於夜間實施偵察轟炸行動，予敵重創。7月初至8月底，空軍第三、第四軍區的空運部

16 參考國防部史政編譯局編印，《戡亂戰史》記載。

17 同註16。

18 同註16。

隊總計出動C-47型機46架次、C-46型機110架次¹⁹，充分發揮機動部署迅速支援特性，成功阻滯共軍攻勢行動。

※空運增援「西安」

1947(民36)年4月西北戰區烽火四起，為確保西安安全，8月16日空軍奉令將陸軍整編第83旅4,000餘兵力，由運城空運至西安增強防務²⁰；及至1948(民37)年3月陝西宜川失守，關中空虛，西安情勢復趨不利，空軍第三軍區奉令集中空運兵力，分別將臨汾陸軍整編30師(欠)，開封整編38師及徐州整編65師緊急空運至西安地區。於此期間，空運部隊除從豫、魯空運增援部隊外，仍以西安為基地對延安及洛川實施空投作戰，使友軍糧彈無缺。另外，1948(民37)年2月底風雪交加天氣惡劣，宜川戰情危急，空運部隊仍派遣C-47型機勉強起飛執行夜間轟炸任務，造成共軍重大損失。空運部隊充分發揮集中、機動與迅速等特點，在極短的時間內迅速將兩個師級以上部隊空運至戰區，不但奠定爾後作戰勝利的基礎，更展現空運部隊已具備穩定成熟的空運戰力。

※緊急空投支援孟良崗

1947(民36)年5月，華東共軍發起攻勢，將張靈甫的整編第74師，包圍在山東省中部沂蒙山區孟良崗；國軍除派遣地面部隊增援外，亦急令空軍各型戰機，提供孟良崗火力支援，駐南京及上海的C-47/C-46型機，亦迅

速空投補給守軍。

※增援「第三次四平街會戰」

1947(民36)年5月東北共軍亦大舉發動攻擊，占領大片國軍據點使永吉、長春及四平街等城市陷於孤立；6月11日共軍發起第三次四平街會戰，指揮官陳明仁率71軍固守待援。四平街會戰期間，駐北平及瀋陽的空運部隊全力支援守軍作戰，計出動C-46型機133架次、C-47型機286架次，其中C-47機除空運補給外並擔任夜間偵炸任務，所屬人員不眠不休，出動百多架次，空投炸彈估計在百噸以上²¹，終解四平之危。

第二節 「戡亂作戰」之空運作戰

1947(民36)年7月，因應戰爭範圍的擴大，政府公布「厲行全國總動員，以戡共匪叛亂」的動員令，全國進入「動員戡亂時期」。1948(民37)年為國軍處境險惡之一年，國軍在東北、西北及華東等各戰場均陷於被動。1948(民37)年春，共軍完成集結後在東北再啟攻勢，接連攻佔遼陽、四平街及永吉等地，國軍在東北地區主要兵力被困在長春、瀋陽、錦州三個地區，長春、瀋陽二地全賴空軍空運空投補給²²。

※「大別山區」清剿作戰之空投作戰

1947(民36)年9月共軍盤據鄂、豫、皖三省交界的大別山區大肆竄擾，空軍第四軍區奉令協助友軍清剿盤據山區的共軍，當我地面部隊向山區進攻時，空運部隊依令於山區

19 同註16。

20 同註16。

21 同註11，112頁。

22 同註16。

實施定點空投補給，任務雖頗具難度但均能順利達成使命，適時支援友軍糧彈物資。12月間共軍曾一度圍困河南確山，情況危急，空運部隊緊急對守軍實施空投補給作戰，作戰全程計出動C-46型機27架次²³，使守軍得以堅守陣地直至援軍到來解圍，空投行動功不可沒。

※空援「長春」圍城

長春位於東北腹地，是東北鐵路交通樞紐，戰略地位重要。1948(民37)年3月共軍攻陷四平街截斷瀋陽至長春間的地面運輸，長春形同孤城，共軍逐漸縮小包圍圈，糧食補給日益困難。當時城內陸軍新七軍、六十軍和部分民眾給養，均靠派駐北平及瀋陽的第十大隊空運機，每日至長春西郊大房身機場空運補給。

5月28日大房身機場失守，長春指揮官鄭洞國下令運用市內大馬路闢建臨時跑道及空投場，至此長春補給僅賴空軍空投支援。共軍決定對長春進行圍困及封鎖作戰，長春軍民陷入長達五個多月的悲慘局面；我空運部隊每日由瀋陽起飛十餘架次飛機，運送糧食彈藥至長春空投，共軍為阻滯我機實施空投補給²⁴，於長春週遭部署嚴密防空高砲和高射機槍火網，我空運機仍不畏艱難冒險持續執行空投任務直至10月下旬失守。

※「濟南、濰縣」空援補給

- 23 同註16。
- 24 同註16。
- 25 同註16。
- 26 同註16。
- 27 同註16。

華東戰區，1948(民37)年4月初共軍包圍了山東濟南與青島之間重要交通樞紐濰縣。空軍第二戰區緊急調派空運機進駐青島濟南基地，實施空運投作戰。共軍隨後攻占濰縣機場切斷國軍空運補給線，至此守軍僅能依靠來自空運機空投補給。直至4月底濰縣失守，C-47型機出動23架次，空投糧彈及各類補給品114噸²⁵。

是年夏季，共軍在豫東攻勢中奪取了濟南以南的鐵路，濟南頓時陷於孤立。國軍為增強防務，8月起空運部隊首先空運陸軍57旅增援濟南。及至9月中旬濟南戰事吃緊，空運部隊奉令自徐州緊急空運陸軍19旅一個團的兵力增援濟南，這時共軍已進擊至機場周邊區域，空運機仍不顧敵人戰火威脅冒險降落；直至9月下旬城陷，空運部隊計派遣C-46型機50架次、C-47型機27架次支援作戰²⁶。

※「太原、錦州」兵力增援

西北地區1948(民37)年7月下旬，共軍集結重兵完成對太原的包圍圈後，於年底前連續發動六次大規模攻擊，守軍僅賴空中補給支援。8月20日，空軍空運部隊出動C-46型機256架次，從西安緊急空運國軍整編第30師4個團，約1萬餘人兵力到太原增援；11月空運部隊復派遣C-46型機81架次，由榆林再次空運整編第83旅4500人增援太原防務²⁷。

同年9月12日，東北地區共軍向錦州進

攻，國軍為強化防禦戰力，決定空運陸軍第四十九軍增援錦州。空軍投入約50架運輸機執行任務，28日因共軍抵近機場並發動炮擊封鎖，當即擊毀空運機5架，致使空運行動停止，儘管如此空運部隊仍在極短的時間內運送第七十九師兩個團約6,000人的兵力²⁸。除此之外亦派遣空運機攜炸彈，對包圍錦州的共軍進行夜間轟炸，以支援友軍作戰，作戰期間第102中隊C-47型機326及332號兩架飛機不幸於夜炸任務中發生擦撞意外，機組員均殉職。

此期間第十、二十大隊的C-46、C-47型機不分日夜，每天傾全力分別從北平、瀋陽、西安、上海及南京起飛，對東北的長春、錦州，魯東濰縣、濟南及山西太原等地，實施緊急空運、空投補給及夜間轟炸等任務以支援友軍。然而這年4至9月國軍華東戰場失利，10月下旬錦州、長春陸續失守；11月共軍再陷瀋陽。我空運部隊三年多來冒著敵火及惡劣天氣威脅，人員雖極度疲累，但基於責任始終維持最佳機務狀況，穿梭全國各戰區執行空運投補給任務，提供地面部隊物質及精神上的支援。儘管結果卻如此令人難以接受，但空運機的弟兄仍打起精神，繼續以高昂的鬥志全力空運支援友軍作戰。

第三節 國軍戰局急轉直下

共軍攻陷瀋陽的同時，國軍於西北太原，華東徐蚌及華北及平津地區持續與共軍

陷入苦戰。空運部隊則馬不停蹄，兵分多路實施空運空投作戰。

※支援「徐蚌會戰」

1948(民37)年11月初華東共軍向徐蚌地區發動攻勢，此時國軍雖部署數個兵團，但因彼此缺乏聯絡，無法發揮統一作戰功效，反遭敵各個擊破。徐蚌會戰期間，空運第十、二十大隊約40餘架的C-46、C-47型機，每日從南京載運裝滿53加侖空油桶的大餅、饅頭及罐頭等熟食，冒險穿越共軍占領區及防空火力飛赴至碾莊、雙堆集及陳官莊等地執行空投行動²⁹。其中陳官莊狀況特別危急，友軍迅速於陳官莊北側開闢空投場，近三十萬官兵只有靠空軍空投糧食及物資補給，惟適逢冬季天候不佳，能見度不足，尤其12月9至16日及17至27日連日大雪紛飛，嚴重阻礙了空投作業進行；狀況儘管如此不利，空運部隊仍利用天候稍解空檔，實施空投糧食行動。此時天寒地凍，國軍尚掩護大批隨行難民，接濟困難，情況益趨惡化。

這段期間第十、二十大隊的空運機除支援空投任務外，每天亦利用夜間攜帶炸彈對共軍實施轟炸，以阻絕共軍攻勢，支援友軍作戰。1949(民38)年1月10日，陳官莊陣地遭共軍突破，國軍戰敗。徐蚌會戰中，空運部隊冒險執行空投及轟炸任務計出動C-46型機115架次、C-47型機109架次³⁰。

※奉命空運黃金來台

28 同註16。

29 同註16。

30 國防部史政編譯局編印，《戡亂戰史》〈八〉華東地區作戰〈下〉，頁261。

1949(民38)年1月初，國軍徐蚌會戰失利，全國各地戰況危急。時任空軍總部作戰處長張光明，突接獲命令規劃執行上海至台北的祕密任務。2月間駐防上海江灣機場的空運部隊，由當時擔任第101中隊分隊長張麟德領隊，9架C-46型機在極度保密狀況下，於兩天內完成數十架次空運任務，當時每架C-46型飛機約裝載六千磅黃金、大約二點七噸，經二個多小時飛行抵達松山機場；於停機坪卸完貨後，9架飛機又迅即返回上海³¹。張麟德後來回憶表示：「我只負責飛，其他一概不問」。

當時空運機組員根本不知道載運的是什麼貨物，只是依令達成空運任務，直到後來大家才了解，原來是載運國庫的黃金與銀圓。不過，事後歷史證明，這批重要資源對當時國軍軍費支用與穩定日後國家金融狀況助益甚大。空運部隊再次完成一次重要的戰略性任務。

※西北、西南地區的苦戰

平津會戰結束後共軍占領北平與天津，被共軍圍困的山西太原愈顯孤立，共軍自1948(民37)年7月下旬起連續對太原發動七次大規模攻擊行動，國軍糧彈接濟極度困難，自7月起至整個冬天圍困期間，全靠空軍第二及第三軍區駐西安及武漢基地的空運部隊持續不間斷實施空

運、空投行動。期間雖有空運機遭敵擊

毀情形，空運部隊均以冒險犯難精神照常執行空運任務；「太原保衛戰」全程，統計空運空投糧彈與作戰物資補給，由北平至太原計實施185架次、空運375噸，由西安至太原計執行232架次、空運472噸³²，對太原守軍支援貢獻良多。

1949(民38)年大陸各戰場狀況急轉直下，4月下旬南京及太原相繼陷落，5月中共軍占領武漢，5月下旬國軍撤離西安；東南地區國軍主動向舟山、台灣方面撤退，上海失守。至此空運部隊陸續自南京、漢口、上海及西安等基地陸續撤離，各中隊依令移防台灣。空運第十大隊遷往台灣嘉義基地，第二十大隊則進駐新竹基地。

8月下旬蘭州失守，10月12日政府西遷重慶。10月13日，廣州失守；11月30日，共軍攻占重慶。政府遷至成都。12月7日，政府



圖十九 中華民國空軍向太原守軍空投物資
File:1949kongtoutaiyuan.jpg，建立於：1948-1949

31 參考C-46型機上海直飛松山原以為要載蔣經國，9架美製運輸機總計空運約60萬兩來台，中時電子報，<http://forums.chinatimes.com/report/goldfile/series-cnt0330ct01.htm>

32 同註16。

決定遷設台北。此時，大陸西南地區仍由國軍控制，並於西康省西昌設西南軍政長官公署，成都設置防衛司令部，繼續作戰。因此空運機主要航線改由台灣經海南島至四川、西康等地區，空運部隊的弟兄繼續奔波大陸最後各作戰區，實施空運作戰物資支援友軍作戰的任務。

※「西昌」運補危機

西昌地區平均高度近5,000呎，由海南島飛西昌進入雲南省境後，沿途必須飛經高達8,000-12,000呎的拱王山及魯南山區地障，由於航線上高山地障多，又缺乏提供導航的助航電台，若遭遇空中突發情況，幾乎無緊急備降場，飛行風險極高。因此，國軍空運部隊設計航線時，首先於中途律定任務返航點，要求空運機依據任務返航點，參考飛機位置及空中狀況，決定繼續前進或返航；並採取美軍於二戰期間「駝峰空運」的經驗，執行空運任務時由5至6架C-46型機組成空運機隊，為首的第一架飛機擔任天候觀測及導航機，負責隨時廣播天氣狀況並引領後續機隊飛越地障到達西昌。

自1949(民38)年元月起迄3月23日止，空運部隊先後出動C-46型機86架、C-47機9架次，往來海口與西昌上空，歷經艱辛及危險執行運送械彈、油料、被服、作戰物資與銀餉等運補任務，除部分飛機因山區天候不穩復加上缺乏電台導航，導致迷航誤降敵區被俘外，各批次均能達成空運任務。

※獲頒「忠勇號機」

國軍雖退守大陸西南地區，但各地局勢不穩，中共地下組織活動積極，官員變節屢見不鮮，讓空運部隊防不勝防，但即使目的地情況不定、風險甚高，機組員基於職責所在仍得涉險行事，依令執行空運任務。1949年(民38)年9月，第十大隊第104中隊一架C-47型機303號，於寧夏遭共軍扣押，經機組員智勇應對處置，成功奪機飛回成都再輾轉赴台。總統為表彰機組員智勇精神，特頒該機為「忠勇號」；屏東基地空運第十大隊辦公大樓後來亦以「忠勇」命名以茲紀念³³。

※獲頒「忠貞部隊」

1949(民38)年12月9日空軍第二十大隊C-46型機9架奉命自成都飛昆明，預劃空運陸軍26軍至海口並撤出政府官員至台灣。組員任務執行前即接獲預警，當地守軍狀況不明



圖二十 空軍第四三九聯隊為紀念C-47型303號「忠勇號」機而命名「忠勇樓」，本樓曾為第十大隊大隊部及各飛行中隊辦公大樓，目前仍為101及102中隊隊部(四三九聯隊隊史館提供)

33 四三九聯隊隊史館提供資料。

有變節的可能性，但機組員以軍令是從，誓死達成任務不畏艱險的態度，仍依令前往；飛機落地後遇雲南省省主席盧漢叛變，人機均遭扣留管制，且潛伏共諜洩放各機燃油，並加派警衛看守，防我忠貞組員行動。次日，梁丙戌等機組員以上機拿取換洗衣物為由請求登機，梁員等人逐一通電檢查被扣各機，發現352號機餘油較多，組員把握機會機敏行動，擊斃監視衛兵擄敵毛瑟槍，緊急開車啟動脫險返台。二十大隊因而獲授與「忠貞部隊」殊榮；352號機獲頒「忠貞號」機名。後來屏東基地空運第二十大隊辦公大樓亦以「忠貞」命名³⁴。

第四節 撤離大陸的戰略作為

1950(民39)年1月共軍攻入西康，3月初



圖二一 空軍第四三九聯隊為紀念C-46型352號「忠貞號」機而命名「忠貞樓」，曾為第二十大隊部及各飛行中隊辦公大樓，目前為醫務中隊隊部(四三九聯隊隊史館提供)

進攻海南島。戰局頹勢難挽，國軍遂於3月底主動撤離西昌，5月撤離海南島，並主動放棄舟山群島，當時駐海南的第十及二十大隊空運機隊，直至4月29日最後一刻才撤離三亞基地。至此，大陸軍事全面失利，國軍退守台灣隔著台灣海峽繼續作戰。當時每一戰略重鎮失守前，空運機均奉命留至最後緊急撤運軍政要員、兵員及重要物資；每條航線淪陷前最後一架起飛的飛機，往往是在敵軍射擊下驚險離場，當返抵安全地區後機上彈痕疊疊，機內人員受傷是常有的事，雖然如此空運機組員仍本著軍人服從天職與責任感，冒險執行空運任務。

衣復恩將軍曾記述上海江灣機場撤離狀況，當時空運部隊奉命緊急疏運空軍供應司令部的人員和器材。機場的指揮官是毛瀛初將軍，他奉令留守江灣；規定在敵軍砲火未打進機場前，我機不准撤退。我們在機場，原已聽到隆隆砲火聲，判斷敵軍還遠。可是後來遠方的砲火突然平息了，一個多小時不聞動靜；剎那間一枚砲彈打進了機場，才曉得共軍已經悄悄地掩到江灣機場了。我們在千鈞一髮之際，奉令緊急起飛，全場幾十架C-46型機，幾乎同一個時候起飛升空³⁵。

大陸作戰範圍極大，空運機也完全發揮空軍「遠航程、大速度、高高度」特性，重要戰事無役不與，但檢視空運部隊這四年的任務型態與國共軍事局勢演變，可以發現不論在東北、西北、華北或華東戰場，空運部

34 四三九聯隊隊史館提供資料。

35 同註11，頁112。

隊的任務像是進入特殊循環模式，不斷在重覆；首先備戰時空運地面部隊增援，當國軍被包圍孤立時則空投糧彈補給，遇戰況不利時緊急撤運。不論戰況如何各機組員仍無怨無悔的執行交付任務，面對最後結局直令人不勝唏噓。對此衣復恩將軍也只能說：「我們雖已盡心盡職，卻目睹敗局，而無能為力。」

國軍撤守台灣，空軍的戰力保持最完整。空軍雖然具有跨越地障的特性與能力，但作戰運用與後勤支援仍受基地之限制，因此不得不佩服當時空軍總司令周至柔將軍的遠見。因他早在局勢惡化之前，便下令空軍有計畫、步驟的將各機關、學校及部隊等有生力量，透過兩個空運大隊遷至台灣。此一關鍵行動，我空運部隊貢獻良多，因為自抗戰勝利後四年間，空運機多半時間奔波於大江南北各戰場，執行空運空投任務以支撐友軍作戰；至戡亂作戰後期，除持續支援各戰場外，仍利用有限架次逐步將各單位及軍用物資撤至台灣。正因為空軍相當完整地轉移到台灣來，使台灣防衛實力大為增強；例如，空軍的高砲部隊移駐台灣後，曾有一段時間，蔚為海岸防禦的主力³⁶。由此看來，抗戰後期原派赴美國換裝B-25轟炸機的第二大隊，後來卻因抗戰勝利全面改換C-46型空運機的決策，使得空軍整體空運能量大幅提升，特別是戰後當國家百廢待舉及各戰場據點危急之際，空運部隊均能適時支援動員需求，提供空中運補給予被圍困的地面友軍。

尤其1949(民38)至1950(民39)年國家面臨危急存亡之秋，空運部隊堅持到最後一刻，及時撤出軍政領導階層與國軍有生戰力，充分發揮舉足輕重的戰略影響力，也為日後防衛台澎金馬戰力善盡實質貢獻。

第四章 空運機部隊遷台迄今 穩建茁壯

1949(民38)至1950(民39)年初大陸軍事局勢急轉直下，國軍退守台灣及金馬與浙東諸島。1949(民38)年8月5日美國發表「中美關係白皮書」，宣布停止對中華民國軍事援助。在這段風雨飄搖時期，國軍頓失美援，後勤補給嚴重缺乏，雖處境艱困，但空軍各部隊仍勉力擔負防衛台灣戰備任務。

第一節 風雨飄搖時期

第十大隊除所屬第104中隊，早於1948(民37)年初進駐松山，隨著大陸戰事失利，第101、102及第103中隊，分別於1949(民38)年5、6月間，由上海遷駐嘉義基地；第二十大隊所屬第2、6、11及第30等四個中隊，亦陸續遷駐新竹基地，值此內憂外患時刻，繼續遂行空運任務。

※近沿海偵巡任務

1950(民39)年6月25日韓戰爆發後，中共雖將重心轉移至朝鮮半島，但海峽情勢仍然緊張。國防部依據情資研析，共軍可能採用「機帆船偷渡模式」進犯台灣本島，為防範敵軍可能的偷襲行動，遂要求空軍實施沿海偵巡任務以預警敵情。由於這時尚未獲美

36 同註11，頁115。

援，各戰鬥機部隊缺乏燃油，7月空軍總部下令，由空運機部隊執行沿海偵巡任務，每日派遣三架次，分始曉、終昏及夜間，三個時段實施偵巡任務，故各空運機中隊除執行平日空運本務外，仍須擔負海峽偵巡作戰任務。不僅如此，C-46型機亦於執行島內空運任務時，適時提供副駕駛位置，予戰轟機飛行員熟悉飛行，以解決單位因油料短缺，而大幅緊縮的飛行訓練時數的窘境。由此可見，來台初期對各戰轟機單位而言，面臨後勤資源的困擾，減輕當時作戰警戒需求及任務負擔，空運機部隊極有貢獻。

美國因「韓戰」體認到中華民國，對國際戰略情勢的影響力與重要性，1951(民40)年1月30日根據「中美共同互助協定草案」，恢復軍援我國並協助國軍訓練。戰鬥機部隊因此再獲美援，而於1951(民40)年中接替海峽始曉及終昏戰鬥巡邏任務，空運機各部隊則續採輪流方式，擔負近沿海夜間偵巡。

※執行「特種作戰及心戰空投」任務

政府積極從事反攻大陸的準備，除了發動沿海的游擊突襲戰外，亦執行心理作戰。由於空運機具備長程耐航能力，而且大陸淪陷前幾年，共軍防空能力薄弱，空軍自1949(民38)年下半年起，持續派遣C-46型機執行心戰空投任務³⁷，利用夜幕的掩護對大陸東南省份，空投心戰傳單與賑災糧食等。

※「大陳島」空投任務

1953(民42)年韓戰停火，中共重新將焦點移到台海及沿海島嶼，特別是與台灣距離頗遠，位於浙江台州列島的大陳諸島便成為共軍的首要目標。中共海空軍在蘇聯的援助下戰力大幅提升，1954(民43)年11月我海軍「太平號」軍艦被共軍擊沉，共軍逐漸取得大陳地區海空優勢，國軍陷於被動，只能固守各島，情況極為不利。由於海上運補線嚴重受阻，空運部隊緊急受令，迅即派遣C-46機空投糧食彈藥等物資支援大陳島軍民作戰。時值東北季風強烈的寒冬，空運部隊C-46機編隊在F-47N戰機掩護下，冒著共軍米格機空中威脅及惡劣的氣象條件，往返台灣、大陳之間執行空投任務，任務雖極艱辛但非去不可。曾參與空投的劉道民敘述：「大陳那時時局很壞，再不去運補的話就要餓死人了³⁸。」

1955(民44)年1月18日共軍突擊一江山島，守軍浴血奮戰至20日一江山失守。最後國軍基於戰略考量決定於2月8日至24日，主動撤離大陳島；直到撤離前空運部隊C-46機仍持續空投補給行動，以確保近三萬名軍民於海運撤離時，船上糧食補給無虞。在撤離前後空運部隊幾乎成了大陳軍民唯一的糧食補給來源與精神支持。

※「八七水災」空投及支援「長橋演習」

37 空軍特種任務組於1953年起亦開始執行大陸空投任務，除空投心戰傳單外，亦空降情報人員。詳見本學會所出版《空軍特種作戰史》。

38 參考自榮民文化網，「口述歷史」，劉道民，空投運補氣候惡劣最艱難，<http://lov.vac.gov.tw/OralHistory/Content.aspx?i=323&c=2>。

1959(民48)年8月7日至8月9日臺灣中、南部發生的嚴重水災，災區範圍廣及13個縣市，其中以苗栗、臺中、南投、彰化、雲林及嘉義最嚴重，受災居民達30餘萬人，史稱「八七水災」。由於災區的交通幾乎全部中斷，致使災情慘重，特別是嘉義阿里山區，對外全面失聯情況危急。當時位於台中水湳的第六聯隊為爭取時效，下令C-46型機進駐嘉義機場機動待命，以利用短暫放晴的好天氣，及時飛臨災區空投救援物資，但此時山區天氣仍相當不穩定，且空投場幅員狹小，目視確認困難，但空運機組員本人溺己溺精神，任務難度雖高仍冒險執行空投任務，冀望迅速將民生物資及時送達災區。

因中南部水患持續不退，造成台灣西部鐵、公路交通系統全面癱瘓，南北交通僅靠空中運輸。面對此災情，國防部除空投救災外，另實施「長橋演習」，由民航局及民航公司負責地面票務及貨品業務，再調派第六聯隊派遣空運機執行客貨運輸，任務連續幾週時間直到交通狀況改善³⁹。

※支援雷虎小組赴越南表演

1961(民50)年3月上旬，空軍總司令陳嘉尚上將率領雷虎小組前往越南西貢，參加當月12日舉辦的越南空軍節慶祝及表演活動。第二十空運大隊第2中隊奉令派遣C-119型機7架及機組員，協助空運雷虎小組所需之器材裝備往返越南。

第二節 穩定茁壯時期

※慈航援助「菲律賓水患」

1972(民61)年這年夏季，菲律賓連續遭逢幾個颱風肆虐，造成呂宋島嚴重水患，災民達數百萬之眾。我政府基於人道立場及友邦情誼，決定實施救援行動，空軍遂以「慈航演習」為名，派遣30架飛機以空運方式進行大規模援助。8月9日以第六聯隊25架C-119型運輸機為主的慈航機隊⁴⁰，載運救援物資，由聯隊長汪正中少將領隊，自屏東基地起飛，前往馬尼拉機場，空運部隊圓滿達成援助友邦宣慰僑胞的人道救援任務。

※中南半島赤化「越南撤僑」

1975(民64)年春，中南半島戰況急劇惡化，3月中旬北越軍及越共已將越南首都西貢包圍，情況岌岌可危。3月下旬第六聯隊奉令，進行越南撤僑行動整備，規劃兵力、航線、機務及人員派遣等前置作業，完成待命姿態。4月23日西貢地區我忠貞華僑共計128人，於西貢新山一機場(TanSonNhutAirBase)搭乘美軍C-130型機，飛往菲律賓克拉克美軍基地(ClarkAirBase)。這批忠貞僑民落地後，隨即轉乘已於克拉克基地待命的第六聯隊4架C-119型機飛返台灣。

※「漢光一號」演習

1978(民67)年12月16日，美國政府宣布自1979(民68)年1月1日起，與我國斷交、廢除《中美共同防禦條約》並自台灣撤軍。

39 參閱李實強文，憶往事「八七水災賑災空投空運記」，《中國的空軍》，2002(民91)年7月版。

40 另外還包括新竹基地特戰組1架C-123機，嘉義救護隊的1架UH-6水陸兩用飛機及2架UH-1H直升機；以及專機中隊1架C-47機等，共計30架飛機組成。

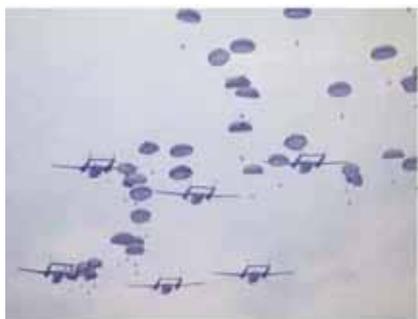
自此，國軍開始自行擔負台海防務，實施名為「漢陽演習」的大規模防衛作戰演訓，空運部隊屢次依演習規劃派遣30餘架C-119型機執行空降作戰演訓。1984(民73)年台澎防衛演習代號從「漢陽演習」更名為「漢光演習」。6月23日首次名為「漢光一號演習」於澎湖地區實施，空運部隊派遣20餘架C-119型機執行空降突擊演習。

※「搜救待命」任務

空軍空運機部隊平日除執行戰演訓一般任務外，尚有一個不為一般人所知的特殊任務，就是擔任陸、海搜救待命警戒任務機；此搜救待命任務的對象除國軍外，也含括一般百姓，如提出需求傷患後送，或是人員搜尋等突發人道救援事件，當然也含括國際間突發狀況向我國提出救援需求時。

1989(民78)年4月21日近中午時，第101機隊作戰室突然接獲上級緊急電話，要求立刻派遣一架C-130H機完成待命姿態候令起飛執行搜救任務。當天上午一架隸屬於美國空軍第9戰略偵察聯隊的SR-71型偵察機，

從沖繩嘉手納基地(Kadena Air Force



圖二二 執行漢光演習的C-119機群

Base)起飛，前往新加坡。SR-71型機起飛後即轉向西南方向爬升高度約36,000呎。飛機經過台灣外海正好通過巴士海峽進入南海海域時，突然遭遇機械故障無法控制，美軍飛行員於報告方位及緊急求救信號後跳傘，飛機則墜入南海。菲律賓美軍基地的救援隊立刻出動進行搜救。由於失事位置接近我東沙島海域，美軍除自行派遣駐菲律賓搜救兵力外，同一時間亦透過管道協請我國提供人道救援，國軍獲報立即循戰情及搜救系統下達搜救任務，當時第四三九聯隊考量搜救區域及飛機性能等因素，決定立即派遣一架C-130H型機，完成相關檢查程序，保持發動機運轉，於屏東機場跑道頭待命執行搜救任務。惟不久美軍飛行員獲救後，待命姿態取消⁴¹。這次行動雖僅止於待命而未起飛，但經由處置過程充分展現出空運部隊的機動及應變能力，更深層的意義則代表國軍的搜救實力已獲國際肯定。

2002(民91)年5月23日中華航空CI-611航班，編號18255的B-747-200型客機，於馬公東北外海失事，第四三九聯隊第十大隊跑道頭待命機，於第一時間奉令緊急起飛執行搜救任務，並於目標區首先發現失事飛機殘骸漂流物。為協助海面艦艇全天候搜救行動順遂，聯隊奉令自當天起連續八天，於每日終昏至隔日始曉前派遣三架次C-130型機，執行夜間空投照明彈任務，任務全程計實施25架次⁴²。

41 參考當時執行是項任務的高立川老師提供資料。

42 第四三九聯隊隊史館提供資料。



圖二三 C-130機執行華航空難夜間搜救任務空投照明彈

2014(民103)年3月8日，一架載有239名乘客的馬來西亞航空MH370號班機，由吉隆坡飛往北京，於當地時間0041時從吉隆坡國際機場起飛。該班機起飛後不到一小時便在馬來西亞與越南海域的交界處、土珠島以南約140浬處與馬國航管單位失聯。事件發生後國際間隨即進行大規模海空搜救行動。第十大隊依令派遣C-130機執行「0310」專案任務，參與國際間於南海相關海域搜尋馬來西亞航空失蹤人員及殘骸任務。

數十年來我空運機部隊始終依據國際間搜救職責及國軍相關戰備規定，每日採24小時待命姿態執勤，以擔負本島及周邊海域搜救及國際人道救任務，善盡普世價值。

※軍事交流「敦邦演習」

1990(民79)年10月20日第四三九聯隊第101運兵機隊兩架C-130H型機，以「敦邦演習」為名載運重要軍品物資，自屏東基地飛赴菲律賓馬尼拉艾奎諾機場執行軍事外交任務⁴³。此次行動不但恢復自1975(民64)年6月中菲斷交之後的軍事交流，達到敦睦邦誼目的；亦重啟空運部隊中斷多年的海洋長途訓

練飛行，饒富意義與成就。

※太平島首航「聯平演習」

2008(民97)年初，空軍司令彭勝竹上將在四三九聯隊長陪同下搭乘C-130型機，自屏東基地起飛至南沙太平島，執行「聯平演習」首航任務，任務來回全程1,600餘浬；是1946(民35)年國軍駐守太平島以來首次飛航任務。前總統陳水扁先生於2008年2月2日搭乘空軍C-130型運輸機，前往南沙太平島主持機場落成啟用典禮，是首位抵達國土最南端的國家元首；對宣示國家主權及表達捍衛領土決心可謂意義重大。

(未完待續)



圖二四 C-130機飛越小琉球上空

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及財團法人大鵬文教基金會董事長。

43 第四三九聯隊隊史館提供資料。