



# 空軍空運機部隊史

## 第二篇 空運部隊參與重要作戰史

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。

### 第一章 「東山島突襲作戰」 之空降作戰

1953(民42)年7月盛夏酷暑，國軍於大陸

福建東南隅的東山島實施三軍聯合的「東山島突襲作戰」。此役的空降作戰為國軍撤退來台後首次以傘兵進行空降突襲行動，突襲作戰總指揮胡璉曾表示，百分之六十的傘兵

在此次作戰中傷亡、被俘<sup>44</sup>。這場戰役對國軍而言並非一場漂亮勝仗，戰後雖進行作戰缺失檢討，但有關東山島空降作戰檢討史料軍方從未公開過，因此內容至今都不為外界所知，相關作戰過程與結果暫不予討論，本文僅就公開的資料探討空運機部隊在這場空降行動中的作為。

1950(民39)年6月25日「韓戰」爆發，國際戰略情勢丕變，美國政府體認到中華民國牽制中共的重要性，立即宣布台海中立下令第七艦隊巡防台灣海峽，並恢復對我國軍事援助。由於國軍並未放棄反攻大陸準備，隨著美援陸續到來，國軍積極整軍經武，伺機發動沿海的游擊突襲作戰，以牽制干擾共軍。1952(民41)年10月10日至13日，國軍對南日島襲擊作戰極為成功。1953(民42)年5月韓戰仍未結束，美國為減輕韓戰戰場上美軍壓力，冀望國軍持續在東南沿海一帶實施牽制性作戰。當時西方公司成員漢彌頓中校提出突擊大陸的計畫，我方責由胡璉將軍策劃與執行。規劃在海、空軍的支援下，運用陸軍、陸戰隊、空降部隊及反共救國軍等實施突擊東山島的「粉碎計畫」。整個計畫的節奏極快，7月2日空運部隊與傘兵部隊，於桃

園八塊靶場實施空降實兵演練。7月4日國防部下達「粉碎計畫」實施命令後，5日至7日聯合任務指揮部對「粉碎計畫」進行研究。8日作戰指揮官金防部司令胡璉分別召集各參戰單位徵詢意見。9日至11日為各參戰單位計畫與準備時期<sup>45</sup>。

突擊東山島的D日原定於15日，但因金門登陸部隊未按預期時間完成裝載作業，乃將D日延至7月16日，空降作戰P時訂為0610時<sup>46</sup>。「東山島」，位於閩粵兩省交界處，原為福建第二大島，與大陸相隔一條約500公尺寬的八尺門海峽<sup>47</sup>。東山島靠近大陸地區雖有丘陵，但臨海地區地勢平坦適合空降。空軍空運梯隊由新竹基地的第二十大隊C-46型機約20架編成(其中可能含預備機1-2架)，空降部隊則由駐龍潭的游擊傘兵總隊派遣傘兵支隊編成，下轄2個中隊及附加編組共計487員，依計畫傘兵支隊於7月6日進駐新竹機場。空運部隊編成後即展開訓練課目，根據當時任職第二十大隊的分隊長馬載平回憶，不知是美方建議或其他原因，竟要求第二十大隊操練類似美軍於諾曼第空降作戰時，採用的三個品字隊形組成的9機大品字編隊隊形，而非空運部隊已熟練的三機品字縱列隊

44 劉忠勇，《空降東山：中華民國傘兵作戰史最後樂章》。

45 高智陽，「塵封的東山島戰役真相之一」戳破反攻大陸的幻想，兩岸史話，中時電子報，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20131004001062-260306>。

46 依據第539期《陸軍學術雙月刊》，潘世勇著「國軍突擊東山島作戰研究」一文，D日P時為7月16日0610時。但根據劉忠勇著《中華民國傘兵作戰史1945~1953落葉成泥》一書98頁記載，作戰時間原為0530時，7月15日下午5點，傘兵總隊和空軍20大隊協調，空軍要求把行動時間延後至0547時，理由是0530時天色仍暗，空軍對於夜間編隊飛行尚無十足把握。由於上述兩來源關於P時時間不一致，本文暫以前者時間0610時為準。

47 東山島現在已經和大陸相連，成了一個半島。



圖二五 C-46機空降傘兵演練

形，馬載平當時訓練飛的就是九號機位置。9機大編隊隊形適合運用於大型空降場，然而因編隊群機數較多，故於集合時須耗較多時間集結整隊，為不影響空降跳出時機，故起飛的時間勢必得提前。

7月16日0200時，新竹機場的傘兵支隊開始登機、空投包實施裝載，0300時登機裝載完畢。每架空降機搭載29-31員不等的傘兵，空投機則裝載23個空投包。各機開車後，約有三架飛機故障無法執行任務，其餘17架空運機依序滑向跑道頭。16日0328時，空運梯



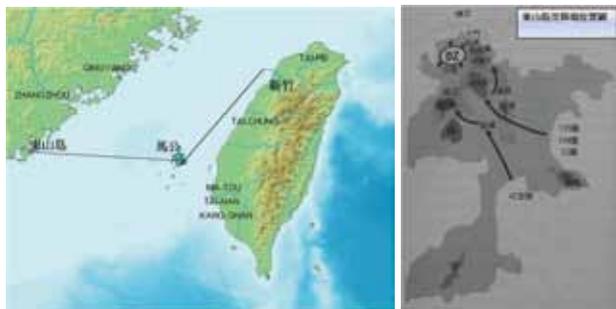
圖二六 傘兵登C-46機情形，非東山島空降照片。  
(四三九聯隊提供)

隊長機從新竹機場起飛，第17架機於3時41分離地。17架運輸機分別以9機與8機組成前後兩個梯隊六個分隊，第六分隊則由兩機組成。完成集合後之空運梯隊，依任務航線經馬公定向目標東山島，在空中運動階段，11號機因發生機件故障返降新竹機場。

當編隊飛經澎湖馬公附近時，遭逢惡劣天候<sup>48</sup>；直至接近東山海岸時，編隊群仍面臨大片雲幕，因這時天色仍暗又逢進雲狀況，無法目視保持基本編隊隊形，各機僅能暫採疏開隊形，俟出雲後再實施集合。儘管如此，空運梯隊各機仍勉力向目標區飛行。依據當時擔任游擊傘兵總隊總隊長顧葆裕將軍指出，空運機受天候影響造成空降次序紊亂，第一架運輸機飛臨空降目標點上空，到最後一架的傘兵跳傘完畢，前後竟長達22分鐘，造成傘兵四處飄散<sup>49</sup>。筆者判斷由於受低雲幕及南風影響，空運梯隊出雲後，囿於空間不足，無法再重整隊形；第一分隊到達空降時因無法判定八尺門空降場確切位置，故均未跳出。2號機機長則回報因能見度不高，無法確定空投區是大陸本土或東山島，決定返航。0603時，梯隊第二分隊目視空降場開始跳出傘兵，這時第一分隊長機及3號機亦目視空降場決定重新加入編隊實施空降。空降高度原律定600呎，但受因遭敵火射擊，部分飛機飛行高度超出律定；加上隊形欠整影響，致使傘兵著陸時過於分散。0625時15架C-46機空降完畢，共計跳傘兵出425員，空降

48 孔令晟，《孔令晟先生訪談錄》國史館出版。

49 高智陽，《塵封的東山島戰役真相》顧葆裕檢討書吐怨氣(之三)，兩岸史話，中時電子報，<http://www.chinatimes.com/news/perspectives/20131006000882-260306>。



圖二七 東山島空降突擊作戰航線示意圖<sup>50</sup>

梯隊隨即在空軍F-47N型機掩護下返航。

此役為國軍遷台後，空運及空降部隊首次聯合空降作戰，整體而言，本次作戰係屬陸海空三棲行動，涵蓋層面極廣，但迫於時間壓力，計畫與執行略顯倉促，處處顯現計畫不周延，陸空協調欠佳等不利狀況。此外，就空降行動觀察，從已披露的作戰經過等資料，充分凸顯出空運機部隊，欠缺空降作戰之實戰經驗；另外對於夜間大編隊，飛行時遭遇真天氣情況，應變作為亦有加強之處。不過，空運梯隊雖處不利情況，但基本上仍達成投送傘兵的任務。再者空降梯隊採9機大編隊隊形，相對於八尺門空降場的面積，明顯超出作戰運用需求，反而讓先前遭遇低雲天候，才剛出雲的編隊機群難以重整隊形。

總而言之，透過東山島空降作戰的教訓，強化了空運部隊機組員面對臨戰狀況的能力，提升部隊在夜航、編隊的整體戰力；不但為日後聯合空降作戰確立程序與準據，也為八二三砲戰空運投作戰打下勝利基礎。



圖二八 C-46機編隊空降示意圖並非東山島空降作戰

## 第二章 台海戰役(八二三砲戰)空運作戰

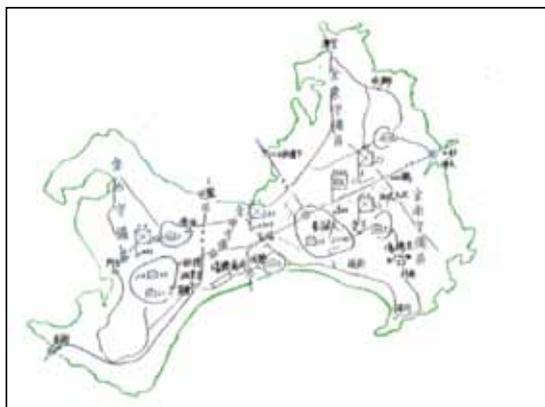
一位曾參與八二三空投的老師曾驕傲的說道：「夜色寂靜，無線電保持靜默，只有單調的引擎聲。我們十餘架C-46型機，保持著跟蹤隊形，大家都目視到遠處，忽明忽暗之處的閃光，那不是雲中閃電，也不是煙火，而是正承受共軍砲擊的金門島；由於目標明顯，所以根本不需特別導航，只要對著它飛就沒錯。對岸的敵人早就知道我們要來，也早就備妥砲火對準空投場上空，準備熱烈「歡迎」我們到來。說我們不怕是騙人的，但只要想到這段期間金門潮濕的坑道中，正承受共軍砲擊的友軍弟兄，這點敵火算甚麼呢？身為空軍我們是驕傲的，因為我們可以用最快速有效的方式補給前線，就像前期老大哥在大陸戡亂作戰時，冒險空投支援前線友軍一樣。這是空運機部隊的傳統責任與榮譽。」

50 左圖為筆者自繪，右圖摘自劉忠勇著《中華民國傘兵作戰史1945~1953落葉成泥》，頁112。

## 第一節 「台海戰役(八二三砲戰)」爆發

1958(民47)年七、八月間，中共陸海空軍於大陸東南沿海集結重兵，準備對我外島地區進犯。金門當面共軍部署36個砲兵營，敵空軍及海航大批MiG-17機陸續進駐福州、龍田、漳州、晉江、惠安、連城及路橋等機場，金門、馬祖外島情勢緊張，戰事似乎一觸即發。8月23日1830時，中共駐金門當面的砲兵部隊，以迅雷不及掩耳之勢，突然對金門、烈嶼(小金門)、大擔及二擔等島各指揮所、砲兵陣地、港灣碼頭及機場等實施瘋狂砲擊，瞬間，金門地區煙霧沖天，硝煙四起，史稱「台海戰役(八二三砲戰)」就此展開。

中共對金門砲擊猛烈，僅前三天內即射達十餘萬發，並對金門各港灣碼頭實施封鎖性射擊，威脅海運運補。空軍原以空運方式補給金門，由於降落料羅機場，不但使空運機暴露於敵軍火炮威脅下風險極高，且空運量有限。9月5日國防部下令空軍，除必要任



圖二九 金門島圖摘自追憶金門砲戰50周年



圖三十 砲戰期間依序待命起飛空投運補的C-46機群<sup>51</sup>

務仍採空運著陸外，為爭取時效、彌補海運補給難題，即刻以空投方式補給金門戰區。任務期間，空運部隊為增加空投作戰的質與量需求，要求C-46型機以換人不換機方式日夜間出勤，各機起飛間隔原來為五分鐘一架，隨著戰況及補給需求先縮短至三分鐘，最後再減至一分鐘一架。空投機群自台中水湳機場起飛後，採跟蹤編隊經馬公直飛金門空投，俟接近空投場再下降高度至600呎執行傘投或不用傘的自由投。初期以料羅機場為空投場，由於距共軍砲陣地較近敵火猛烈，基於安全考量空投場後改至尚義機場實施。

## 第二節 砲火中空運補給「金門戰區」

砲戰前幾個月，金門馬祖前線中共軍方兵力調動頻繁，國軍盱衡局勢研判，共軍近日定將有挑釁行動，考量金馬外島孤懸海峽另一端補給困難；國防部未雨綢繆，下令空軍進行夜間空運金門訓練計畫，當時第二十大隊各中隊，各派一批C-46型機固定編組，飛赴金門料羅機場，演練夜間空運著陸。砲戰期間，空軍第十及第二十大隊的C-46型

51 圖摘自：八二三砲戰：30週年紀念文集，國防部史政編譯局



圖三一 C-46型機

機，除執行空投作戰外，並與松山專機中隊的C-47型機，多次在激烈敵砲火中，冒險降落金門料羅及尚義機場，實施重要物資與人員運輸、傷患後送及記者專機等緊急空運任務。其中尤以8月24日夜間，由第二十大隊第11中隊分隊長馬載平，駕駛的C-46型機於砲火中降落金門料羅機場，執行後送金防部三位副司令官趙家驤、章傑及吉星文將軍殉職忠骸的任務最為驚險。

23日下午1830時，共軍第一波攻擊砲火企圖以「斬首行動」，擊殺於餐廳用餐的國防部長俞大維先生，以及我金門防衛司令部指揮中樞，部長及胡璉司令官雖躲過攻擊，但卻造成金防部三位副司令官吉星文、趙家驤及章傑將軍殉職。8月24日金門砲火仍然猛烈，為表彰三位殉職的將軍的英勇犧牲，國防部密令空軍派遣C-46型機，專程飛至金門戰地運送三位將軍忠骸返台。由於任務極其艱鉅，因此第六聯隊特別挑選，經驗與技術均深獲肯定的馬載平少校機組擔此重任，冒著砲火執行這幾乎不可能的任務。基於保密緣故，馬少校事前並不知要空運回台的是金防部副指揮官忠骸。當天上午馬少校機組先

由水湳飛至松山機場，裝載一批心戰喊話器材，原先預定0900時起飛，但因敵砲火猛烈多次開車滑出又滑回停機坪待命，直到入夜後才起飛。正當飛機經由馬公轉向金門方向時，組員很快就目視金門各島，完全籠罩在密集的火網之中，透過夜幕的襯托與成串的曳光彈閃躍，金門顯得特別清楚。組員於是回報狀況請示是否繼續前進？戰管回復暫盤旋待命，旋不久即指示「繼續任務」。這時副駕駛問道：「教官真要飛進金門嗎？」馬少校堅定的回答：「這任務很可能來自高層的命令，去了還不一定死，但若抗命不去，回來必定死」。

料羅機場跑道呈東北西南走向，西南端跑道頭瀕臨料羅灣，停機坪亦建於西南端這頭。馬少校心想，從東北頭進場落地雖然較接近圍頭，好像風險較高；但若採西南方向進入降落，落地後仍要掉頭再滑至西南端的停機坪，於戰區風險重重分秒必爭，故決定改由東北端進入落地直接滑至停機坪作業，再起飛。飛機接近金門時，共軍砲火突然靜了下來，全島一片漆黑，根本看不到任何景象，馬少校記起之前夜間演練時，料羅機場臨海灣這端跑道頭，海浪拍打海岸激起的白色浪花特別明顯，故以此研判相關方位轉入三邊航線，大約進入航線五邊時，由於仍無法目視外界景物，為確定是否對正跑道，馬少校瞬時開啟、關閉落地燈確認，約2200時安全降落料羅。飛機關車後共軍發現動態，立即對料羅機場射擊干擾，當貨艙裝卸完畢後，馬少校顧不得共軍砲火，毫不遲疑跳上飛機立即起飛，保持低空大速脫離金門戰

區。

飛機原預劃經馬公飛返松山機場，於馬公附近時戰管突然下令改落馬公機場，這架C-46型機依令降落馬公，並卸下包括三位副司令忠骸在內共四具軍用棺木。當飛機返回水滴之後，經機務室詳細檢查，發現右機翼竟有7處翼樑被打斷，貨艙內還留有手掌大的砲彈碎片，機務長驚訝地對馬載平說：「飛機這樣子還敢飛回來！」，馬少校雖然回說：「晚上太暗看不清楚」。但事實上那時空運部隊就是靠著這不怕死的衝勁，冒險運補達成任務。

砲戰初期，空運機部隊每天利用砲擊空檔與夜色，掩護冒險執行空運行動，共軍則靜候我機到達時，再以空炸彈藥攻擊，8月26日夜終於肇致一架C-46型機被擊中無法再飛行；由於落地補給方式風險高效益低，故自9月5日起改採以空投為主、空運為輔的方式運



圖三二 砲戰期間於金門機場C-46機執行傷患後送任務<sup>52</sup>

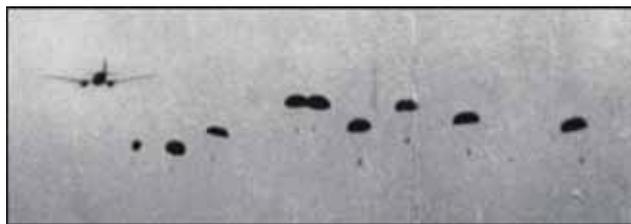
補金門，空運著陸專門提供人員或重要物資運輸。砲戰期間(自8月6日至10月8日)第十及第二十大隊的C-46型機及專機中隊的C-47型機，冒著激烈砲火，共計執行台金專機74架次，載運人員1929員，補給品122噸<sup>53</sup>，這群空中勇士他們勇敢執行任務無畏犧牲的決心與勇氣令人敬佩。

### 第三節 空投作戰執行概況

金門戰區自8月23日以來，全島各陣地遭共軍猛烈砲擊後，防禦工事急需加強，故這階段空投的物資，大部分為沙袋，少部分為急需軍品。空軍總部每日以臨時任務方式派遣，空運機部隊受令任務後，分由第十及第二十大隊輪流執行，任務實施時間均為黃昏及夜間。

#### ★第一階段依令機動實施空投補給

9月5日第二十大隊接獲空總空投命令後，立即派遣11中隊隊長李政功與飛行官許浩然執行首批空投試航任務。飛機於終昏之際從台中水滴起飛，採低空航線經馬公飛金門料羅機場，到達目標區後高度保持300呎，以自由投方式投出物資，隨即右轉脫離返航



圖三三 砲戰期間空軍C-46機金門空投補給品<sup>54</sup>

52 同註51。

53 國防部軍務局，《國軍戰史叢書》〈四〉八二三台海戰役，頁232。

54 圖摘自，林文山劉國傳查台傳編/著/譯，行政院退輔會出版《追憶金門砲戰50周年》，頁33。

圓滿達成任務。本階段自9月5日至9月20日止，空投任務均由空軍總部依金門戰況臨時下令執行，兩個大隊C-46機共計實施57架次，空投軍品95,800公斤，其中單日最高架次為7架次<sup>55</sup>。

### ★第二階段「中屏作戰計畫」

共軍持續猛烈砲擊金門，攻擊頻率未曾稍歇，國防部為確保金門前線持久戰力與部隊士氣，遂令海、空軍規劃持續性補給計畫，要求空軍每日派遣30架次，空投物資40噸<sup>56</sup>。空軍迅即制定「中屏作戰計畫」，令第六聯隊統一指揮所屬第二十大隊及第三聯隊的第十大隊，兩個部隊每日各整備C-46型機15架執行空投任務。考量空投物資與機載燃油比例，律定每機酬載量為8,000磅；為提高空投補給量，由陸軍空降團抽調一個加強連支援軍品包裝作業。同時為減輕敵砲火威脅，作戰後半階段改以尚義機場為主空投場。

兩個空運大隊C-46型機妥善機，均集中於水滴機場，9月21日起執行空投任務。當時任職空投中隊空投兵的謝高昭回憶，自中午開始從早到晚就在打包，將物資及補給品裝載於C-46型機上，一上飛機就去空投<sup>57</sup>。時任第十大隊的機工長許家祥也記述，頭幾天，糧草最要緊，所以空投米、麵和小鍋、小灶、煤油爐等廚房用具，分配各防空洞，自

行烹煮，幾天後改運軍火、砲彈等。各機以每5分鐘間隔起飛，向料羅機場空投。一組人出任務，另一組休息待命，飛機著地，立刻換人，加油、裝載物資，24小時不停出動<sup>58</sup>。空地勤人員雖疲累，卻不以為意仍全心全力執行空投任務以支援前線。「中屏計畫」實施期間為自9月21日至30日，總計出動C-46型機203架次，空投軍品物資539,755公斤。

### ★第三階段「中屏二號作戰計畫」及「神鷹作戰計畫」

砲戰持續已超過一個月，隨著戰況激烈彈藥消耗日增，國軍對金門地區雖海空兼施運補，但在敵砲火阻撓下仍未能達成需求，為滿足作戰需求突破敵封鎖，勢必須增加每日空投量。9月27日空軍總部頒布「中屏二號作戰計畫」，由第六聯隊聯隊長王龍德上校統一指揮所屬第二十大隊，及第三聯隊的第十大隊C-46型機隊，預劃每日空投60架次，對金門實施空投作戰。為提升空投效率，10月2日第六聯隊成立「空運聯合指揮中心」，駐日美軍第549空投連亦進駐水滴基地，協助軍品包裝裝載業務。由於空運聯合指揮中心效能發揮，在指管統一下，軍品包裝效率獲大幅提升，國防部隨即要求，將每日空投架次增至120架次。

10月4日空軍再頒布「神鷹作戰計畫」，要求提升每日空投量。空運部隊全體空地勤

55 第四三九聯隊隊史館提供資料。

56 同註55。

57 同註54，頁165。

58 榮民文化網，「老兵憶往」，許家祥，空運金門險象環生，<http://lov.vac.gov.tw/Memory/Content.aspx?i=34&c=3>



圖三四 砲戰期間於金門機場受損的C-46機<sup>59</sup>

人員繼續咬緊牙關打起精神，出勤效率迭創高峰，曾創下間隔一分鐘起飛一架飛機，及單日執行93架次的紀錄。10月6日中共宣布，對金門的砲擊暫停兩週。總計「中屏二號」及「神鷹作戰計畫」期間，C-46機計執行空投399架次，空投物資共115萬5,497公斤。自砲戰爆發以來，我空運機部隊運用空運機，具備跨越空間，爭取時效的優點，於第一時間奉令投入空運、空投作戰支援，並先後實施「中屏」、「神鷹」作戰計畫，冒著敵人猛烈砲火攻擊，終於成功補給前線確保最後作戰勝利，作戰期間共計執行659架次，空投軍品1,791噸又52公斤<sup>60</sup>。

### ★烈嶼(小金門)空投

空軍自9月5日起開始對金門本島實施空投作戰行動，當時烈嶼因離大陸近，因此共軍的火砲射擊也更猛烈，根本無法進行搶灘補給，隨著戰鬥持續，烈嶼的糧食與彈藥消耗日增，小金門於是提出空援申請，空軍遂於9月14日夜間開始對烈嶼實施空投。自此



圖三五 C-46型機

成批的空運機每晚都不懼共軍猛烈砲火，經由金門古寧頭上空，再轉向烈嶼西北角，進入后頭地區實施空投。曾有人形容，八二三砲戰最驚險的場面要算空投小金門，因為小金門距對岸共軍砲陣地很近，甚至機槍火力都可以涵蓋，尤其夜間時機槍的曳光彈看得非常清楚。C-46型機空投時，從金門本島向小金門望去，當空投的飛機推機頭下降高度實施空投時，可以很清楚的看到對岸，共軍射過來的機槍曳光彈構成了一片火網，只見C-46型機對著火網勇敢衝下去，不一會兒飛機就被地障山形擋住了視線範圍，在金門觀看的官兵都以為，飛機躲不過那麼多子彈射擊，可能遭敵火擊中，大家只能低頭默禱飛機安全脫離，沒多久只見飛機又在火網中爬升，重新出現在眼前，現場頓時響起歡呼與讚嘆聲。整個過程讓看得人的心情，隨著飛機上下起伏而緊張不已。

共軍對我空運機的攻擊，係採用空炸引信彈藥，企圖透過空炸彈片殺傷人員，及

59 同註51。

60 四三九聯隊隊史館提供。



圖三六 烈嶼與金門相關位置圖<sup>61</sup>

擊落我空投機，因此當我機接近空投區時，共軍即密集射擊空炸彈，在空投區上空形成彈幕。在烈嶼經歷過八二三砲戰的方清波先生，曾多次親眼目睹空軍空投行動，他表示：「空軍是冒死執行空投補給，那種視死如歸不怕死的精神實在偉大。」這樣的場景每晚都幾乎要重演好幾遍，不得不佩服中華民國空運機部隊的勇敢與決心，因為這已經超出了飛行技術的層面。

#### 第四節 勇往直前的大無畏精神

密集的空運行動對所有參與的空地勤人員而言，都是一場嚴重的挑戰。透過空運、空投行動，確保了砲戰期間金門的補給線，穩穩的打下最後勝利的樁子，但他們也為之付出了巨大的代價，整個空運、空投期間，發生了6起機毀人亡事故。空運、空投作戰風險極高，由於空運機無武裝，所有空間都以裝載軍品為主，面對敵人地空攻擊時，只能仰賴飛行員的技術與勇氣；尤其當「中屏」、「神鷹」計畫實施後，不但激勵守軍

士氣，空投補給量亦明顯提升，因此共軍視我空運機群為眼中釘，決定加強對我空投機隊的襲擊強度，企圖阻斷空投運作，除了原來地面砲火外，共軍空軍甚至派遣米格機精銳部隊，於日夜間偷襲我空投機隊，使我空運機戰損日益增加。

- 8月26日夜間，C-46型機268號機執行台金空運任務，於料羅機場落地後，遭共軍砲火擊中無法飛行，被迫留置於料羅機場。

- 9月24日，第十大隊102中隊C-46型機008號機，由分隊長任廷榮駕駛，閻寶森任副駕駛，領航官陳為孝等執行金門空投任務，於尚義機場時飛機突感震動並大幅向右偏側，機長以為遭遇砲擊使右發動機失效，遂將右發動機順槳關車，這時飛機仍處於低空，難以操控幾乎無法維持高度飛行，幸賴飛行員機智與技術掌握動力控制技巧，與機組員同心協力，終克服萬難驚險飛返台中水湳機場，落地才發現整個右水平安定面及升降舵被打斷，只剩翼根一小部分<sup>62</sup>。

- 第六聯隊依據「中屏二號計畫」每日120架次要求，遂提高每日空投補給金門架次。9月29日，第二十大隊第2中隊C-46型機223號機，執行金門空投任務時，由於側風大加上夜間視線不良，導致航線偏離進入敵軍空域，1900時遭敵砲火擊中墜海，造成通信官李森杰、領航官葛廣白及機工長王隆庭殉職。

- 10月2日，由於金門戰地當天日間天

61 同註54。

62 事後研判原因，右水平安定面可能於空投時遭軍品擊中斷裂，導致飛機向右偏側。

氣未達標準，無法實施空投任務，故當夜間天氣符合標準時，六聯隊「空運聯合指揮中心」為達成上級要求，即下令待命中的飛機，實施夜間空投作業。於是近十餘架空投機隊，又續航向金門，是夜第十大隊第102中隊中隊長黃義正，駕C-46型機199號機執行空投任務，當飛機接近金門海域正欲進行空投時，疑因機艙內空投軍品鬆動，導致飛機重心失控墜海；造成中隊長黃義正、飛行官彭超群、通信官喻友仁、領航官郎德馨及機工長黃孝富等殉職。

• 10月3日1615時，空運機群執行空投糧食及藥品，於金門東南上空，遭共軍沙堤機場起飛MiG-17機4架偷襲，編隊機群中一架隸屬第十大隊第102中隊的C-46型機279號機，遭擊中機翼油箱導致起火，該機組包括正駕駛劉文燦、副駕駛彭宏疆、領航官何世光、機工長毛瀛洲及通信官與空投兵等；劉文燦衡量狀況決定緊急迫降料羅機場，飛機安全降落，組員中包括領航官何世光等二人受傷。

• 10月3日2210時，第二十大隊第11中隊C-46型機244號機，執行空投任務，於起飛10分鐘後因電器系失效返航水滸，因能見度不佳誤判機場位置，不幸擦撞台中大肚山，導致正駕駛劉錫麒、副駕駛朱偉潭、領航官雷榮國、通信官劉殿秋、機械士曾瑞章及空投兵等受到不同程度的傷害。

面對接二連三的作戰損失，空運部隊機組員毫不畏懼，依然義無反顧地執行，日夜

間空投與空運任務。機組員內心的深處，基於強烈的責任感與同理心，只盼望多飛幾架次，讓前線官兵多些補給品，有足夠戰力與體力對抗敵軍，取得作戰勝利。砲戰期間，參與空投的空地勤人員，雖任務地點不同、勤務內容不同，但他們與金門戰地軍民的心是一致的；正因為如此，儘管他們經歷多次飛機及人員戰損，仍然打起精神勇敢的執行日夜空投任務。誠如當時擔任空軍第二十大隊大隊長張麟德所說：「每當巡迴各部門督導工作時，目睹停機線上有辛勤終夜之機械人員忙於修復，作戰室通宵作業掌控飛勤狀況，且到處是川流不息的飛行員，和金門戰場相較，整個機場與戰地宛如相連一氣，始終沸騰不息，全力投入戰役空投整備」<sup>63</sup>。長達44天的金門八二三台海衝突，是政府遷台後空運機部隊，最大規模的空運作戰行動，第十及第二十大隊所屬的空勤人員，不論飛行、領航、通信官及機工長，幾乎全都出過不只一次的空投或空運任務。這群默默犧牲奉獻勇敢的空運機組員，冒著槍林彈雨或空投或空運著陸，戰鬥中不分日夜，往來於台灣與金門之間，雖然沒有像當時戰鬥機部隊，擊落米格機的空戰英雄們，廣受媒體報導與大眾矚目，但完全無損這群無名英雄的無畏精神與榮譽，他們的表現可說無愧於空軍忠勇軍風。

### 第三章 「國雷演習」

「國雷演習」是中華民國政府第二次自

63 空軍冒險空投物資振奮戰地軍民士氣，青年日報，2008年8月20日。

滇緬邊區撤軍的代號，1961(民50)年3月17日至4月13日，空軍空運機部隊出動C-46及C-119型機，實施「旋風計畫」，自泰國清邁運送4,297員滇緬孤軍及眷屬返回台灣，這是第二次撤回滇緬孤軍；年輕的官兵編入國軍部隊，繼續保衛台灣，年幼的被安排就學，年長的有被安排就業，有直接解甲歸田。第一次撤台的人數約7,280人，兩次撤台的總人數超過一萬一千多人，這些撤到台灣的官兵，都已經有了豐富的實戰經驗，編入國軍部隊是一批難得的生力軍，對於風雨飄搖時期的台灣而言，他們具有一定的貢獻。這次大規模撤軍行動，即為世人熟知的「國雷演習」。任務代號的由來，是因為第二次撤軍的主事者，蔣經國先生及美國中央情報局駐台辦事處主任克雷恩先生，因此而各取兩人名字中的一個字來組合。

事實上在「旋風計畫」之前，空軍已多次奉令執行空援滇緬孤軍的艱難任務；這項鮮為人知的增兵滇緬邊區空運行動，軍方將之命名為「和風計畫」<sup>64</sup>，有趣的是此行動的命名與後來的旋風竟相互呼應。

### 第一節 空援「滇緬孤軍」任務

1953(民42)年11月到1954(民43)年9月止，滇緬孤軍第一次撤軍，先後由緬甸經泰國南柳機場分三批，共空運撤出7千餘官兵與眷屬。但仍有5千多名官兵不願放棄反共基地，我政府亦願維持這個反攻據點，因此將

剩下官兵改編為「雲南人民反共志願軍」。

這批部隊係由柳元麟將軍所領導，經我政府秘密補給支援及訓練下逐漸形成戰力，不但多次擊退來襲的緬甸部隊，更於1958(民47)年9月間，對中共發動「安西計畫」的作戰行動，期間攻克了雲南鎮越、佛海、瀾滄等縣。雖然該次作戰因後援等因素，而在10月終止，但當台海正值八二三砲戰之時，仍對中共形成相當的壓力。因此這支孤軍就像一根刺似的，挺立在滇緬邊區，對緬甸政府言它是肉中刺，對中共言就如芒刺在背的威脅。

### ★「興華計畫」

1959年(民48)初，政府提出了一個「興華計畫」的方案，擬把柳元麟部隊所駐守的滇緬邊區，建立成為「陸上第一反攻基地」，並計畫在這個基地上，擴建出一支可用的武裝力量，向雲南車里、佛海、南嶠、瀾滄、雙江等縣推進，略取瀾滄江以西、怒江以東的中間地區，而以保山為中心向滇南、滇北各縣擴張，以略取雲南全省為西南反攻基地<sup>65</sup>。為增強滇緬邊區的軍力及彈藥補給線，國軍計畫將由台灣部署一個總隊的特種部隊至戰區，並運送可供一萬人運用的武器裝備到柳部。為達到此目標，建設一個可滿足空運需求的機場，就成了支撐這些行動的重要條件。1959(民48)年間在緬寮邊界湄公河岸的猛白了(MongPa-liao)<sup>66</sup>，利用原有的

64 覃怡輝著，《金三角國軍血淚史》〈1950-1981〉，〈年表〉，聯經出版社。

65 同註64，242頁。

66 音譯為猛白了、孟八遠或蒙白了，又稱大興碼頭。

一條簡陋跑道，著手興建機場，以利C-46型運輸機起降。由於建設機場耗時費日，但空投武器彈藥則不受此限制可直接實施。

### ★「黑旗計畫」

空投武器彈藥的行動稱為「黑旗計畫」，預劃實施50架次。任務由空軍三八三一部隊<sup>67</sup>的P4Y-2機執行，P4Y-2型機原設計是海上巡邏轟炸機，耐航能力本來就不錯，但要擔負長達17小時，來回台灣與緬甸之間不加油飛行，仍受燃油不足限制。於是空軍將機上活動砲塔、彈艙，及相關炸射所用裝備拆除，改加裝長程油箱，成為可實施空投的長程運輸機<sup>68</sup>。

1960(民49)年初猛白了機場完工，雖名為「機場」但實際上，僅是一條長約2,700呎的簡易跑道，為求保密對外稱為「大興碼頭」，由於地理條件及機場環境極為險峻，為安全起見，空軍決定先由C-47型機執行試降飛行。2月15日空軍專機中隊王秉琳駕C-47型機1037號執行試航任務，自台灣起飛，2月16日1000時到達大興碼頭(即猛白了機場)，因氣候惡劣無降落，改飛曼谷。17日由曼谷再飛大興碼頭，於1345時降落，1540時飛返曼谷，加油後於2310時飛回台北<sup>69</sup>。當C-47型

機完成首次試降後不久，屏東的C-46型機組亦在三八三一部隊支援下，成功達成試航任務。於是空軍在極機密情況下，調派一批空運部隊C-46型機及機組員展開空運行動。

### ★「和風計畫」

「和風計畫」即是空運特戰部隊前置兵力，赴滇緬邊區部署，以支撐「興華計畫」的行動。預計秘密運送「特戰第一總隊」幹部，和特戰部隊約一千二百人左右到滇緬邊區基地，以增強當地部隊戰力及訓練工作；這批部隊是政府「武漢計畫」培訓的特戰精銳部隊<sup>70</sup>。

基於當時國共敵對狀況及國際氛圍，為確保任務順遂，「和風計畫」全程採極機密行動；同時軍方考量空運人數、空運距離、空運機性能，及目標區地形與起降難度等因素，除特別挑選C-46型機飛行技術與本質學能俱優的飛行員，擔任正駕駛執行任務外，並規劃已對泰緬寮區域相當熟悉的三八三一部隊成員擔任副駕駛，俾利任務執行。空運行動預劃分三批次實施，首先運送訓練幹部至滇緬邊區以成立訓練中心，之後再空運特戰部隊赴邊區，「和風計畫」三階段行動簡述如下。

67 三八三一部隊係指，1958(民47)年8月，空軍第八大隊撤銷後，空軍以該大隊所屬遺留之P4Y-2型海上巡邏轟炸機及人員為基礎，於1959(民48)年3月1日成立的特種作戰部隊，該部隊主要任務為執行支援泰緬寮地區游擊隊空投。

68 依據覃怡輝著《金三角國軍血淚史》，1959年(民48)3月27日實施「黑旗計畫」第一次空投。

69 同註64。

70 「武漢計畫」是國軍於1958年冬至1959年，特別針對大陸敵後行動所組訓的特種作戰部隊計畫，由當時任國防部作戰計畫參謀次長室助理次長孔令晟將軍負責。摘自，遲景德、林秋敏訪問孔令晟口述《孔令晟先生訪問錄》，頁89。

第一號行動，預計先運送幹部階層500餘員到柳元麟部。

第二號行動，運送特戰第一總隊第6、7兩個大隊500員。

第三號行動，運送特戰第一總隊第8大隊250員<sup>71</sup>。

任務規劃：

空軍第六聯隊於受令後，因空運行動屬極機密，隨即秘密遴選機組員，除參考飛行技術與本質學能外，主要考量因素為忠貞度與可靠度，最後選出郭統德、梁丙戌及馬載平等三員擔任正駕駛任務。並檢整一批機務狀況穩定的C-46型機，於機身內加裝油箱，將機身外的國徽塗掉。

「大興碼頭」只是一條簡易跑道完全無夜航設施，因此依計畫要求任務機，必須在「日落天未黑時」完成降落與再起飛動作，所以律定每批次以一至二架C-46型機實施空運任務；每架次預劃裝載25至30名兵員及武器彈藥。為確保機密，這批專屬運輸機先停於屏北機場機堡內，機務整備與修維護工作，全交由修補大隊特別小組執行；俟聯隊受令後進駐新竹機場完成裝載，再直飛至滇緬邊區。

任務機航線設計，自新竹機場起飛通過台灣南部後，先向西南飛行進入南海，避開中共雷達範圍後，再定向西沙群島於越南峴港附近上陸，直飛目的地「大興碼頭」(猛白

了機場)，單程飛行時間約十小時。卸載完成後，再飛至泰國曼谷機場加油；返航時沿原航線經越南、南沙飛返台灣。

依據記載整個任務難度極高，此項任務最困難的就是「大興碼頭」的起飛與降落，風險極大；尤其當卸載完成後，考量跑道長度及飛機總重等因素，須洩放多餘燃油以提高再起飛時的安全係數。其次，是時機與時效的掌握，因機場跑道無燈光及夜航設備，飛機降落時間及再起飛時間，必須把握在天色尚未完全變黑之前行之，故降落後須迅速完成卸載工作，以便適時再起飛<sup>72</sup>。其三，為穩定的軍事外交關係，當時由於我們與泰國友善，使用曼谷機場無需事先申請許可，僅在我機進場時報以預先約定之暗號，即可獲准降落；並與當地石油公司訂約，暗中為我機加油，然後再由曼谷起飛返屏東基地。這些秘密後勤支援作業都必須仰賴密切穩固的軍事外交默契方能達成。

全體空運機組員群策群力，憑著高超的飛行技術、高昂的士氣、體力及適切的飛行計畫，冒著風險執行任務。各階層單位密切協助下，克服諸般困難分別於，1960(民49)年9月完成「和風計畫第一號行動」，10月20日至12月中旬完成「第二號行動」；12月26日至1961(民50)年1月中達成「三號行動」。共計空運1271員至滇緬邊區，圓滿達成空運增兵任務<sup>73</sup>。

71 同註64。

72 同註11，頁178。

73 同註64。

檢視整個空運行動極為成功，因此軍方計畫持續擴建機場，以利後續實施更多的空運行動，以建立滇緬邊區部隊穩定的後勤補給支援系統。但是，這些大動作作為，卻也驚動中共及緬甸政府，無形中啟動了後來的「旋風計畫」。空運機部隊在當時以簡陋的航行裝備，在艱困地區冒險起降，戮力達成任務，不僅證明了我空運部隊的實力與戰力，更突顯出這是一次極為成功的空運作戰。

「和風計畫」極為機敏鮮為人知，直到當年於空軍主其事的衣復恩將軍出版回憶錄，《我的回憶》一書才首次提及這段歷史；而後於2002(民91)年國史館出版，由遲景德、林秋敏訪問孔令晟將軍口述之《孔令晟先生訪問錄》，再次片段提到此次的運兵行動的敘述。再之後2009(民98)年，覃怡輝著的《金三角國軍血淚史》一書，則清楚提及此行動名為「和風計畫」。至此，這段史實雖較之前多些資訊，但仍是瞎子摸象看不清全貌，為免引用錯誤資料，期盼此文登出後，祈能由當年曾參與此行動的前輩指正及補充。

### 第二節 空運部隊實施「國雷演習」

我國於滇緬邊區興建機場及實施「和風計畫」運送部隊等行動，雖然都在極度機密情況下運作，但嚴格來說，如此大動作興建與增兵的行動，很難不被中共及緬甸的情報部門偵知。因此正當我們努力經營這反共基地之際，中共卻積極地欲除去活躍於中緬邊界的滇緬孤軍根據地，於是主動與緬甸政府聯繫，要求其協力清除境內威脅中共的「游

擊隊」。1960(民49)年10月1日中共與緬甸政府簽訂所謂中緬邊界協定，雙方隨即秘密協議聯合作戰計畫。

1960(民49)年11月22日，共軍正規軍及公安部隊三千餘人與緬軍兩個團兵力，對我孤軍發動第一波攻勢。1961(民50)年1月24日共軍再集結二萬兵力，加上緬軍五千餘人，合計約近三萬之眾，向我滇緬部隊實施大規模作戰。滇緬孤軍雖給予敵軍重創，但在眾寡懸殊下，被迫放棄江臘游擊基地及辛苦建設的猛白了機場，主力強渡湄公河退入寮國境內，伺機再起。滇緬邊區部隊被迫轉進寮國之後，補給更加困難。但是空軍三八三一部隊仍然利用天候，冒險執行夜間補給品空投。當時，為了避免補給品落入緬甸手中，形成引起國際糾紛的證據，要求各類補給品在裝運空投之前，所有相關中華民國的標幟都必須除去，並徹底檢查後再行包裝，然而百密一疏，終於出了問題，導致後來的全面的撤運回國行動。

1961(民50)年2月15日，三八三一部隊執行邊區空投任務時，由於雙方聯繫與時間上的失誤，當這架P4Y-2型機由機長梁棣中校率同七位組員，自新竹直航「大興基地」，到達目標區空域時天色仍亮，在泰緬邊境上空遭遇緬甸空軍三架戰機輪番攻擊。我機因無武裝僅能力圖迴避，在眾寡懸殊情況下，終被緬機擊中，墜毀在泰境清萊附近；除領航官劉朝臣及通信官王翔雲跳傘獲救外，其餘機組員包括飛行官梁棣中、程振高、陳震澤，領航官林升鴻、空投士曾思光及機工長林通等六員均不幸殉職。緬甸軍方事後搜尋

時，發現空投物資中標示有我國及美援圖案及字樣，緬甸政府以此向聯合國控訴我國侵略。面對這次國際糾紛與壓力，政府在國際壓力下，即以「國雷演習」的名義進行第二次撤軍<sup>74</sup>。

### ★執行「國雷演習」撤軍行動

1961(民50)年政府為了儘速將游擊隊接運回台，決定使用空軍運輸機空運所有人員；空軍總部特別指派副參謀長衣復恩將軍主持空運事宜，由第六聯隊聯隊長宋樹中負責執行任務。空運行動對外統稱為「國雷演習」，美國則稱「雷國行動」(Ray-KuoPLAN)，國防部以「春曉計畫」為專案名稱，空軍的空運撤運行動則定名「旋風計畫」，展開第二次滇緬孤軍的撤軍行動。

國防部於3月初頒布「國雷演習」實施計畫，律定空運行動實施日期為3月17日。第六聯隊於3月4日接獲計畫後，飛行、修護及基地勤務各單位，全面動員進行準備作業。下令兩個空運大隊空勤人員取消休假，駐隊期間嚴禁與外界聯絡，待命執行極機密任務。

就在空軍進行「旋風計畫」空運計畫前置作為的同時，以參謀本部空軍副總長賴名湯中將為首的協調小組，於3月5日搭乘由第六聯隊二十大隊馬載平中校駕駛的C-46專機，由台灣飛往泰國，約經過十個半小時的飛行，1930時左右抵達曼谷機場(DonMueangInternationalAirport)。協調小組

抵達後即馬不停蹄穿梭泰國與寮國，與當地政府及軍方領導階層，協調空運行動諸般支援事宜，3月15日晚間終於排除萬難，完成國際協調事務；透過這些事前作業，對日後空運行動順利進行助益極大。經溝通協調後，泰國同意以清邁(ChiangMaiAirport)為此次撤運行動之空運中心，我空軍先遣人員得進駐清邁機場，設立通訊聯絡電台及天氣小組；並獲泰、寮兩國許可分別以泰國清萊(ChiangRaiAirport)及寮國南他機場<sup>75</sup>(NamthaAirport)為孤軍轉運前進基地。確立屏東基地直飛泰國清邁的主航線，及清萊與南他機場的接駁航線的空運模式。

對六聯隊空運機隊而言，這次遠距空運行動堪稱前所未有，亦是臨危受命，因為真正的難題並不是只有航程遠一項而已；任務執行時不僅要顧慮敵情威脅，還要考量人員長途飛行能力、航路助航設施、天氣變化、後勤支援與人員負荷等因素，處處充滿挑戰與考驗。必須考量任務難度及因應作為：

### ★長途飛行計畫

屏東直飛泰國清邁中途不著陸飛行，來回距離約3,300公里，且航線必須飛經南中國海與越南、寮國及泰國山區，對於缺乏「洛蘭」(LORAN<sup>76</sup>)遠洋航行儀的空運機確有相當難度，尤其是以往從事類似遠航飛行多係單機操作的特種任務，不像這次動用的兵力遠勝以往屬機隊運作層次。因此六聯隊受令

74 第一次撤軍是指1953年11月到1954年9月止，自滇緬邊區先後共撤出7280名官兵與眷屬的行動。

75 由於退入寮國的游擊隊兵分多處，為便於空運行動運作，故律定較靠近泰國邊界的部隊向清萊集中，深入寮國的單位則向南他集結。

後，特針對飛行人員之氣象運用、領航官的洛蘭儀操作及通信官沿途電台運用與操作技巧加強複訓，確保任務順利。

### ★敵情威脅考量

此次撤軍行動係因滇緬戰事引起，中共極可能採取敵對態度與動作，干擾我空運行動，於我任務機飛經海南島附近航路時，派遣機艦進行攔截。為防範敵人可能的攔截或襲擊動作，國防部除派遣海軍作戰艦，於南海擔任中繼通信及待命搜救外，聯隊作業組於設計航行計畫時，考量中共空軍較缺少夜戰能力，故要求任務機盡量利用夜色掩護並避讓中共控制的海空域。

### ★掌握天氣資料

面對航路中不同天氣型態與可能變化，要求氣象部門詳實提供沿途高空風資訊，與地區性中長期天氣預報，俾使飛行人員參考運用以利避開危險天候。

### ★目的地助航設施與資料

由於清邁僅是簡易機場，並無助航電台與夜航設施，對於飛行操作頗有難度。聯隊計畫派遣前進基地小組，先期進駐清邁、清萊與南他機場，完成現地勘查、設立通信管制與天氣觀測等基礎能量，並要求建立三座機場簡易平面圖，及目視進場程序。結合敵情考量妥慎規劃航行計畫，使空運任務機清邁落地與再起飛時機，均在白晝實施，以避免夜間操作風險。

### ★後勤支援需求

撤運任務航程遠，單程約10小時左右，若遇逆風時則需13小時，一般狀況來回飛行約需20小時；且預劃空運人數眾多，因此勢



圖三七 執行國雷演習的C-46機



圖三八 執行國雷演習的C-119機

必動用多架空運機執行任務，方可於短時間內完成撤運行動，達成上級的要求，面對如此大規模遠程飛行，加裝機內長程油箱與維持穩定的機務妥善率益顯重要。由於聯隊加裝長程油箱的飛機有限，修護單位除立即加班檢整30架C-46及8架C-119妥善機外，並緊急提出需求向「民航空運公司」CAT(Civil Air Transport)採購400加侖長程油箱以補足機隊需求，全力支持任務達成。

### ★空運行動紀實

1961(民50)年3月15日，就在P4Y-2型機事件一個月之後，第六聯隊一架C-119型機928號，由參謀長尹世銳率領，搭載包括飛行、通信、天氣、基勤及機務等，專業的先



圖三九 滇緬游擊隊清邁登機返國



圖四〇 屏東機場落地後下機

遣小組共40員，由屏東飛抵達泰國清邁機場。

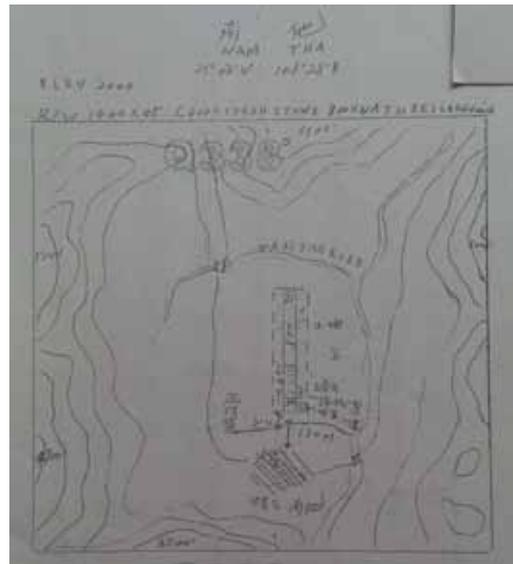
當時清邁機場僅剛新建完跑道，基地內設施簡陋水電油料供應均成問題，更遑論缺乏助航與通信設備。儘管環境惡劣，但先遣小組於落地三小時後，即迅速架設妥電台並與屏東基地完成構聯，同時編組妥清萊及南他前進基地小組，並立即進駐這兩處機場，規劃集中運送事宜，所有前置工作均在3月16日備便，效率奇高。隨著當地狀況漸獲掌握，3月16日起自國內飛抵曼谷的空運機數量亦日趨增加。

3月17日1540時，原來空軍的先遣機C-119型機928號，即成了第一架撤運機，載運滇緬游擊隊62員，依計畫自泰國清邁起飛

返回台灣，接著C-46型機起飛。經過約13小時飛行後，於子夜之際陸續安降屏東機場。撤運任務初期清萊與南他空運架次安排不當，影響整體撤運效率，副參謀總長賴名湯中將發現後，下令以2至3架C-46型機，專門擔任兩地往來清邁的中繼運輸勤務，其他飛



圖四一 手繪清邁穿降圖



圖四二 手繪南他穿降圖

機則執行撤運任務，很明快的解決游擊隊集中運送的問題。不論清邁、清萊及南他機場都僅是簡陋機場，飛行員手上根本沒有機場設施平面圖與地形地障資料，全靠先遣小組地勘後立即運用手繪製作完成三處機場平面圖，再提供飛行人員離到場飛行運用。為解決清邁當地加油難題，提升加油效率，我前幾批空運機由屏東飛清邁時，均自國內急運空用燃油，與橡皮輕便油池等補給器材，以解燃眉之急。

第六聯隊上上下下不分單位及階層，不論地處國內國外或遭遇何種困難，所有人都秉持群策群力、不眠不休工作的態度與毅力解決難題，大家只有一個念頭，圓滿達成接回滇緬游擊隊的任務，並向國際間證明我空軍的能力。隨著各項作業步上軌道，空運行動日趨穩定，3月20日至3月25日間，每日撤運架次均在7到9架次以上；3月26日進入高峰，當天計實施13架次撤運返台，其中C-119機3架次、C-46機10架次，空運人員462員



圖四三 手繪清萊穿降圖



圖四四 執行空運運補C-119機

裝備11,057公斤。4月1日後運輸架次逐漸減少，前進基地小組人員與器材陸續返台，截至4月12日C-46及C-119機各一架，執行最後一批游擊隊及眷屬撤運任務。4月15日聯隊奉令結束撤運行動，至此圓滿達成「國雷演習」任務。曾參與空運任務的許浩然老師回憶說：「這一趟任務雖是國際的決定，但並不保障安危，為避免中途遭中共派機攔截，空運機隊都是在黃昏或黑夜起飛，先繞過海南島外圍，從南越控制區北端的順化上岸，再經過寮國領空飛向泰國清邁。而且十小時不著陸的長途飛行，對我們來說不僅是首次，在國際間也不多見。當時先遣小組在當地機場只建通訊電臺，完全無助航及夜航設備，因此飛行員都必須靠目視進場。尤其在南海航行時，除了天上的星、空中的雲以及茫茫無邊的海，根本沒有任何標示可以作為飛行參考。上岸後端賴領航官盯著航圖參考地標，飛至目的地清邁。馬不停蹄來回二十多個小時的遠航飛行，任務機組員往往僅能在飛機落地加油，及游擊隊員登機中間的空檔，利用短短一到二個小時時間用餐與休息，俟乘客登機完成後立即起飛返台。因為

自3月15日至4月13日執行架次統計

國外			國內		
機型架次	C-46	C-119	機型架次	C-46	C-119
地點			地點		
屏東至泰國清邁	86架次	16架次	屏東至新竹	31架次	
泰國清邁至屏東	86架次	16架次	屏東至台中公館	8架次	
寮國南他至泰國清邁	30架次		屏東至松山	1架次	
泰國清萊至清邁	83架次				
共計	C-46 x325架次, C-119x33架次				
飛行總時間	C-46機 1889時50分, C-119 機308時55分				
空運人員4,297員含眷屬859員, 運送物資39,413公斤					

來回均需長時間夜航操作，對所有空勤人員而言，體力負荷程度相當大，但每位組員執行此次接運任務，基於職責與榮譽感，除飛行謹慎操作外，心情愉快、鬥志高昂，無形中克服了肉體上的疲累。」

#### ★幾近完美的行動，無任何意外事故

C-46及C-119機總計執行358架次飛行時間近2200小時，最難得的是任務過程中無任何重大飛安事件發生，僅在清邁時曾遭遇兩起C-46機305及240號機的臨時故障，以及C-46機359號機返屏時，遭遇無線電羅盤失效狀況。經全體空勤組員臨危不亂、處置得宜均平安降落。

當時C-46型機305號的機長覃志元少校回憶那時的狀況，3月22日0300時率領副駕駛錢駿上尉、領航官李國瑞上尉、通信官張少懷

上尉，及機工長傅清溪士官長等組員，由屏東飛往泰國清邁執行撤運任務。經過13小時飛行於當天1600時<sup>77</sup>左右落地，原來按預劃305號機組將於隔天返回屏東，但因為由清萊及南他兩地轉運清邁的游擊隊提前抵達，所以前進基地指揮官下令覃志元機組當天就須載運游擊隊飛返屏東。組員雖極度疲勞仍以任務為重，當地時間1830時載運44位游擊隊與滿載的燃油，頂著攝氏38度高溫起飛。起飛之後為避讓航線上標高4,000呎的地障，兩具發動機始終保持在最大馬力狀況，當到達5,000呎安全高度後，機工長建議機長暫改平飛幾分鐘讓發動機稍稍冷卻一會，然而就在第二次爬升通過地障時，機工長就發現二號發動機滑油溫度飆過紅線範圍，滑油壓力下降，滑油油量由原來的38加侖下掉至3加侖左右。機長立刻將二號油門收回慢車位置，監控儀表。由於前面航程仍遠且正處於泰寮山區，領航官很快算出至清邁的時間與相關位置，但是這時已進入全黑夜，清邁機場根本無夜航設備，而且當撤運機於清邁起飛後，機場已將歸航台及塔台通信關閉，在這重霾的夜裡，歸航台又未開啟的情況下，飛機只能依照領航官的推測航行繼續飛行；就在這千鈞一髮之際，還好正在清邁機場餐廳用餐的基地負責人劉世杰上校隱約聽到飛機聲音，雖覺奇怪但仍馬上下令開啟歸航台及塔台通信，305號機隨即收到歸航台信號，並與塔台構聯申請緊急落地。因為機場無夜航燈

76 LORAN是長程導航的縮寫。

77 泰國時間較台灣晚一個小時，當地時間1500時。

光，劉世杰上校立即下令將汽車停於跑道道肩邊上，打開車燈權充跑道燈。當飛機高度約1,500呎對正跑道準備落地時，機長心想早一點目視跑道狀況，遂打開落地燈，結果低空地氫層反射燈光，由駕駛艙向外看只見灰白一片，本來還可隱約可見的車燈反而看不清楚了，稍一遲疑飛機已以1,400呎高度通過跑道頭。覃少校判斷以當時的高度及速度已經無法安全落地，於是利用二號發動機仍於些許滑油的狀況，果斷實施重飛，終於在第二次進場時安全落地，全體機組員機智、冷靜，驚險的解除危機<sup>78</sup>。

### ★空運機部隊的歷史創舉

當時擔任參謀本部主導全案的副參謀總長賴名湯中將於回憶時表示，行動中空軍空運部隊展現出最高效率。空軍方面係擔任全部撤運的實際工作，除了策劃週詳以外，在如此遠渡重洋，以我C-119和C-46等型舊飛機，能安全而毫無損失的完成任務，真是空運史上的奇蹟，值得表揚<sup>79</sup>。

曾參與任務的劉道民將軍也說：「飛行生涯中印象最深刻的是清邁撤退任務。將國民政府軍從大陸逃到泰國的部隊運回臺灣。航程有高度風險，因清邁機場在山窩中，航程14個鐘頭不落地，飛機油箱不夠，要裝長途油箱飛過去。這是空軍一重大事件，美國都認為不可能。當時沒有導航系統，只憑幾個點飛行，非常艱難。成功達成任務後，美

方非常誇獎我國的飛行員實力<sup>80</sup>。」

「國雷演習」整個行動，第六聯隊動用大批空運機隊執行遠洋長途飛行，歷時近月沒有任何重大事故發生，不僅是空運部隊的創舉，對空軍而言亦是前所未有的紀錄與成功任務。成功的關鍵在於，部隊的核心價值「組員同心協力」的發揮與彰顯。因為每趟長途飛行都需飛經南海與東南亞山區，而多數飛機又缺乏遠洋航行的洛蘭儀，特別是在海上沒有一個電台可以供作航行參考的依據，飛行常常處於失之毫釐、差之千里的情況。面對這景況每位空運機組員深知，惟有透過飛行員精準的儀器飛行，領航官細心的航行計畫與精確的推測航行，通信官不斷的與基地構聯以及機務人員隨時掌握狀況，大家同心協力互助合作方可做為飛行安全保障與成功完成任務的準據。組員間所展現出來的向心力及凝聚力，就是空運部隊核心價值所在。

(未完待續)

### 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。

78 參考王立楨，《飛行員故事第二輯》，往事話旋風—覃志元暗夜迫降清邁，頁168-181。

79 摘錄自，賴名湯，賴名湯先生訪談錄，執行春曉計畫的經過。

80 同註38。