



空軍空運機部隊史—

第四篇 空運機部隊的核心任務

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。

空降作戰為空運機部隊相當重要的核心任務之一，依據第二次大戰期間德軍及美軍的空降作戰戰史證明，成功的空降作戰足以創造有利態勢，左右整體戰局發展，各國受

此戰例影響，競相籌建自身的空降兵力，我國亦於抗戰後期藉美軍的協助，組建傘兵部隊。政府撤守台灣後，基於反攻大陸的攻勢戰略思維，國軍長久以來一直維持相當的運

兵機隊與空降兵力。時至今日，國軍為強化聯合空降及反空降作戰戰力，每年仍於年度「漢光演習」中實施「聯雲空降操演」，實兵演練攻、守雙方戰術作為。

第一章 確保「空降作戰能力」

空降作戰是空運機部隊與傘兵部隊，密切協同的重要任務，由於傘兵屬攻勢性質武力，作戰時常須處於獨立作戰環境，因此一般而言傘兵在戰技及心理素質方面要求標準高，戰鬥力亦較強韌。但若無空運機投送，則空降部隊即失去原本作戰運用特性，戰力亦無法充分發揮，而與一般地面部隊無異。因此空運部隊可說是空降戰力發揮與否，不可或缺的重要關鍵。1951(民40)年1月30日，美國根據「中美共同互助協定草案」恢復對我國軍援，同年5月1日正式成立軍事援助顧問團。國軍重獲軍援之後，不僅空軍空運部隊狀況獲得改善，隨著中美雙方軍事合作日趨密切，1952(民41)年美方派遣傘兵顧問來台，空降部隊在美軍協助重整與訓練之下，戰力顯著成長，遂於1953(民42)年實施東山島空降作戰。東山島作戰時由於空運機隊於夜間遭遇惡劣天候，不利編隊隊型保持，肇致空降時隊形不完整，影響傘兵落地後的戰力發揮。空軍空運機部隊基於這次實戰經驗，於飛行訓練時除持續要求加強基本編隊操作外，特別置重點於夜間編隊飛行，及大編隊進雲緊急應變作為等課目。

第一節 強化空降演習

1946(民35)年6月空軍空運機大隊2架

C-47型空運機，即曾裝載約一個分隊的傘兵，於南京明故宮機場進行的傘兵跳傘示範，這次示範應該是最早的空降演練。傘兵跳傘訓練看似簡單，其實由於空降訓練時，飛機通常必須在低高度、低空速及傘兵全載重狀況下執行，而且傘兵跳出時，飛機的重心會隨著傘兵的移動一直在改變，正駕駛除維持安全操縱外還必須保持編隊隊形完整，因此傘訓實際上是項高風險的課目，唯有藉不斷操作與演練建立實質戰力。因此，良好的編隊及空降操作能力，通常是考核評鑑一位空運機飛行員，是否具作戰能力的重要條件。

* 空降演練的高峰期

國軍撤退來台後在反攻大陸的目標下，1950年代後期至1970年代是空降演練的高峰期，空運機部隊積極操練空降及編隊訓練。那個年代，南部天空常見五、六十架空運機，與傘花朵朵開的大規模空降的景象。1958(民47)年八二三砲戰之後，中美軍方關係益形密切，雙方陸續實施大規模聯合兩棲演習實施，例如1958(民47)年9月8日兩國海軍及陸戰隊，在枋寮舉行「陸吼」演習及1960(民49)年3月22日至27日兩國動員5萬兵力，舉行的「藍星」兩棲登陸演習等。除了兩棲登陸演習外，空降演訓亦是國軍當時的重要演訓課目，因此國防部不遺餘力的爭取，與美軍舉行聯合空降作戰演習的機會，終於促成名為「天兵」的中美聯合空降作戰演習。

* 空降傘訓中驚險意外

積極頻密的傘訓操演中，1969(民58)年

曾發生一次驚險的空降意外，最後靠著飛行組員高度技巧及機智應變，成功安然地化解危機。當年8月12日，空軍第十大隊依令派遣C-119型機2架及C-46型機3架執行傘訓任務。編成兩個梯隊，2架C-119型機在前採跟蹤隊形，3架C-46型機則以三機品字基本編隊在後，當天隸屬第103中隊的黃石江少校(官校31期)駕C-46型機8217號編在三號機位置。

黃石江少校記得當天的傘兵都是第一次跳傘，所以，黃少校在進入空降場前特別小心操控飛機，就是希望能讓飛機平穩進入，這樣至少讓那些傘兵不至於因為飛機抖動而產生心理壓力。不久，編隊機群進入空降場，各機傘兵陸續跳出，然而黃少校這架C-46機卻突然發生狀況，原來在第一梯次跳出的人員中，位於倒數第二位的傘兵，可能因為首次登機跳傘緊張，擔心主傘打不開，所以在跳出機艙剎那間，自行拉開副傘；沒想到副傘剛打開就由左安定面上吹過，而主傘的引導鉤卻在那時與副傘的傘繩絞在一起，主傘的引導彈簧架頓時將安定面前緣撞破一個寬約一呎半，深約一呎的洞，那位傘兵人仰著掛在安定面下方，由部分張開的主傘傘衣及傘繩連到機艙內，機上的跳傘長及幾位傘兵雖試圖奮力將他拖回機內，但是因為副傘的阻力太大，所以，根本動彈不得。

這時，飛機因為掛著傘兵及張開的副傘阻力很大，黃少校除擔心傘兵安危外，也憂心掛著傘兵的安定面結構承受不了強大氣流撕扯而斷裂。因此，黃少校努力維持飛機空速在80多到100餘浬之間，飛機就這麼忽快忽慢地飛向機場，狀況極其危急。基於飛機及

機上人員安危，有人建議割斷傘兵傘繩解除危機，機長考慮到傘兵生命安全斷然拒絕，並下令：「哪個人敢割斷傘繩，送軍法！」

黃少校判斷飛機飛行時，因副傘阻力太大，無法將傘兵拖回機艙，他指示後艙人員在落地之前，飛機速度慢下來的時候，把握時機將那位傘兵拖入機艙；萬一阻力過大仍無法拖入機內的話，他會在主輪觸地之後，盡力保持機尾騰空，以利後艙人員在尾輪觸地前將人拖進機內。終於，在機長高超技術、機智處置與前後艙人員同心協力下，就在飛機下滑的最後階段，千鈞一髮之際將傘兵安全拉回機艙內，成功圓滿的化解危機，安然落地。

事後檢查飛機受損情形，發現除左安定面破損外，左升降舵也已變形，最嚴重的是安定面內部有幾根肋條已經斷裂，但對於黃石江來說，能將那位傘兵救回是他最欣慰的事，因為飛機只要沒砸掉，所有的損害總是能修護的⁸⁵！



圖六三 示意照片C-46機8217號左安定面受損情形，及一位傘兵在落地後於地面模擬當時那位傘兵被拖在安定面下的情形。摘自王立禎著，《飛行員故事第3輯》，頁199。

* 空運機部隊能力

1966(民55)年以前，當時空軍兩個空運大隊的C-46及C-119型空運機合計約有一百餘架，其中以C-46型機為主，C-119型機僅16架。載運傘兵能力C-46機為25至30員、C-119機為40員，以飛機妥善率80%計算，一次空降投作戰最大能量，可投送三個空降營及其裝備約2,300員傘兵，故於演訓時通常一次空降，投一到兩個營兵力及其裝備。C-119型機是美軍基於第二次大戰實戰經驗，為提升空投效能而設計的機型，執行空投時軍品，可直接由機尾的貨艙空投門投出，故其空投能力與能量，遠超過C-46型機的側邊空投方式。此時空軍C-119型機換裝數量有限，故在兵力運用上C-46機以空降傘兵為主，C-119型機則以空投物資為主。

第二節 中美聯合空降演習「天兵演習」

1961(民50)年4月1日，國軍成立「國光作業室」秘密研擬反攻大陸的軍事作戰計



圖六四 C-119機低空拖曳空投連續畫面

畫，其中專門負責空降特遣作戰計畫的部門，代號為「大勇作業室」；在此同時為掩護「國光計畫」進行，避免為美軍察覺，軍方又成立一個強調中美聯合作業的「巨光計畫」以虛應美方。台灣海峽對國共雙方而言，既是天險也是地障，國軍欲實施反攻大陸作戰，勢必要實施跨海登陸，或投送空降兵力。由此可見，空降作戰在整個反攻計畫中的重要性，以及維持一支具備足夠運量的空運兵力的必要性。中美雙方在「巨光計畫」的架構下，於1960(民49)至1965(民54)年間曾以「天兵」為名，實施一系列的聯合空降作戰演習。其實對我空軍空運機部隊及陸軍空降部隊而言，不論是國軍自主或中美聯合實施的空降演習，實質上都等同於精進空降戰力，為反攻作戰做準備。

* 「天兵演習」

1961(民50)年9月25日，中美首次實施聯合空降實兵作戰演習「天兵演習」。駐琉球美空軍315空運師(315th Air Division)345空運中隊(345th Airlift Squadron)C-130型機及374空運聯隊(374th Airlift Wing)C-124型機，合計16架，載運美陸軍第173獨立空降旅(173rd Airborne Brigade -Separate)第503空降步團第2空降加強營及其裝備，於屏東高屏大橋附近實施空降突襲。美軍空降梯隊由C-130型機擔任，空投梯隊由C-124型機擔任。大約同時段我空運部隊C-46及C-119型機，亦於屏東里港附近實施空降突襲，兩軍於九如會師，繼續後續操演課目。

85 參考王立楨，《飛行員的故事第3輯》，「空降意外—黃石江智救傘兵」，頁188-201。



圖六五 C-46機編隊空降



圖六六 天兵一號美軍C-130型機空降

* 「天兵二號演習」

1962(民51)年10月18日，我第六聯隊空運機C-46、C-119型機50餘架，及美空軍315空運師C-130、C-124型機約18架，總計70餘架空運機，載運約2千餘名中美傘兵，分別於屏東社皮和東港附近地區，實施聯合空降作戰。

* 「天兵三號演習」

1963(民52)年2月24日至26日，我空軍第六聯隊計派遣C-46型機27架次、C-119型機7架次，美空軍315空運師C-130、C-124型機在臺灣南部地區聯合空降作戰演習。比較特殊的是此次美軍由C-130型機實施空投演練，C-124型機進行人員空降。



圖六七 美軍C-124型機空降

* 「天兵四號演習」

1963(民52)年10月20日至28日，第六聯隊計派遣C-46型機81架次、C-119型機23架次，美空軍315空運師則動用C-130、C-124型機，分別載運中美空降部隊各二個營兵力在岡山、台南等地大規模空降作戰演習。此次演習，第六聯隊的C-46型機群，以高效的妥善率及出擊率，一次空降超過2,000名傘兵，創下單一空降行動出動架次最多，及跳出兵員最多的紀錄，充分顯現部隊高昂士氣與堅實戰力。



圖六八 1963(民52)年天兵四號美軍C-130型機重裝備空投

由於越南戰場情勢升高，中美「天兵」系列演習在1964(民53)年10月間於台灣中部實施「天兵六號演習」後，美軍將空降部隊調往越南參戰後未再實施。1964(民53)年後，雖然沒有美軍參與聯合空降演習，國軍仍持續進行反攻大陸的準備，自行實施空降演訓，例如：1965(民54)年11月重慶演習及1966(民55)年10月19日南昌演習，均曾實施大規模的空降演練行動，其他屬於空降營級兵力的演習，亦未曾中斷過。

＊提出「軍購C-130型機」需求

歷次天兵演習中，美軍C-130型機歷經兩小時飛行，遠從琉球飛自台灣南部，迅速完成傘兵空降及重裝備空投後，再飛返原基地的能力，充分展現C-130型機跨越地障的遠距機動與速度，優異的性能令現場觀看的國防部部長俞大維、國防部參謀總長彭孟緝、副總長賴名湯、空軍總司令陳嘉尚、陸軍總司令劉安祺等，主管國防事務高級長官印象深刻。C-130型機為當時美空軍最新型戰術運輸機，具備大航程及高速運動能力，先進的設計使其空降、空投能力與彈性大為精進，不論傘兵及物資空運量，都明顯超過國軍的C-119及C-46型機。

1960年代正值我國積極準備反攻作戰之際，若獲得此機型，必可大幅增加未來空降作戰成功公算。故此之後我政府雖屢次提出軍購C-130型機需求，但美方一方面擔心我國利用此機遂行反攻作戰，另一方面又顧慮越南戰場及中共壓力，故遲遲未同意提供此機型，即使是後來我空軍第34中隊支援美CIA於越南戰場的「南星專案」，亦未獲得該機



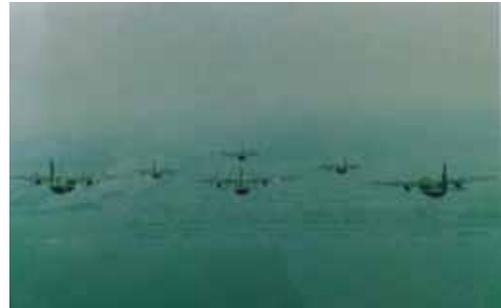
圖六九 C-130H型機

型。直到1984(民73)年方能如願。

第三節 國軍空降作戰演練

由於是空降作戰是反攻作戰中打第一仗的任務，因此空運機部隊對於空降，及編隊演練的自我要求標準極高。

考量未來空降作戰具備奇襲及隱密性，聯隊依據「國光計畫」訓練需求，特別規劃「龍光演習」，要求各飛行部隊加強夜間



圖七十 C-130型機基本編隊飛行



圖七一 C-130機空投訓練

大兵力編隊飛行演練；為精進各中隊任務組員，夜戰能力及應急戰力。「龍光演習」強調帶著敵情練兵，從訓練兵力到航線設計，都以實際反攻作戰需求規劃，預劃以不載傘兵方式，實兵模擬演練夜間空降作戰，為求狀況擬真，訓練時要求航線全程保持無線電靜默。

* 「龍光演習」

1964(民53)年7月27日夜間，由第十大隊副大隊長趙松巖擔任領隊，率領12架C-46型機分成兩個梯隊執行「龍光演習」作戰任務；依計畫正常的航線係由東港上岸，定向潮州飛行，但當晚不知是受到風向或其他原因影響，編隊機群卻在夜航中偏離航線，由較南邊的枋寮上陸，造成第一梯隊一分隊三架C-46型機(6008、6331及6340號)，於屏東春日鄉崇山撞山失事，人員均殉職的憾事。事後第六聯隊檢討，除要求飛行人員夜間與真天氣情況下，編隊與儀器飛行的飛行能力外，特別置重點於任務領隊的應變能力，以及所有空勤組員的相互協調與提醒，避免類似狀況再發生。

* 「聯步演習」

1965(民54)年8月6日，海軍劍門、章江軍艦運送特戰人員於大陸沿海，執行實施「國光計畫」所需情報時，遭中共海軍魚雷艇伏擊沉沒。受海戰失利的影響，國軍深刻體認未完全掌握制海優勢，發動兩棲登陸極為困難，「國光計畫」規模逐年縮減。1970(民59)年後國際局勢丕變，1971(民60)年10月25日我國退出聯合國，反攻大陸更難獲美國及國際間認同；1972(民61)年7月「國光



圖七二 C-119機空投物資及傘兵登機

作業室」裁撤。

「國光作業室」雖然裁撤，但國軍反攻作戰思維仍在，同時為防衛台海安全建立可恃戰力，空降演習並未成為絕響。1970(民59)年國防部統一規劃三軍聯合作戰訓練，將以往不同名稱的陸空及海空聯合演習予以制度化。陸空空降演習自此定名為「聯步演習」。空軍第六聯隊配合陸軍空降旅，年度營級單位進基地訓練時程，以每兩年三個營的訓量規模及流程，實施名為「聯步演習」的空降演習。每次演習六聯隊派遣30餘架C-119型機，載運一個空降加強營兵力，及其所屬砲兵、吉普車與重裝備等實施空降演習。



圖七三 C-119型機座艙

第六聯隊依據C-119型機運量(C-119機可載傘兵40員，實際空降演習時約載運35員左右)，要求所屬六個中隊每隊派遣7架飛機，通常實際空中兵力為37架C-119型機，其中測候導航機1架、空降梯隊30架、空投重裝備及再補給6架，預備機5架。聯隊受令後除仍然執行例行性空運任務外，並要求各部隊依計畫兵力，利用空檔進行編隊訓練。因此，在演習前這段期間屏東基地周遭空域，不論清晨、上午或下午各個時段，都可見到三架或六架，甚至好幾批的C-119型機，緊鑼密鼓的實施編隊演練，各飛行部隊都展現出強烈的企圖心與戰鬥意志。

實兵演習當天，當30餘架任務機群完成集合，航線通過屏東機場時，只見分別由6架飛機組成的梯隊，保持2,000呎間隔距離，分批以嚴整有序的隊形，以及轟隆隆的機聲劃破長空，無形中透出一股震撼懾人的感覺。

* 「聯雲演習」

1975(民64)年4月5日蔣中正總統逝世後，國軍重新檢討台海防務及演習成效，將「聯步演習」聯合空降訓練，更改為「聯雲演習」，惟演習執行內容與模式仍然比照「聯步演習」，一年約實施一至兩次演練，仍以空降投一個空降營的兵力規模為基準。只是由於C-119型機性能略為衰退，所以擔任空降梯隊的飛機架數亦略為減少。

1979(民68)年1月中美斷交後，自此台澎防衛作戰，全由國軍單獨承擔，為因應此狀況，空運機部隊8月間依令於澎湖地區，「漢聲演習」中合併實施「聯雲演習」空降突擊作戰；第六聯隊(四三九)派遣30餘架C-119型



圖七四 C-119型機實施空降跳傘

機分兩梯次分別於晨間及中午時段，在澎湖地區投送兩個空降營及其裝備。

* 「漢光演習」

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日首次命名為「漢光一號演習」於澎湖地區實施，第六聯隊(四三九)配合演習，合併執行「聯雲演習」空降突擊作戰。第二十大隊於當年2月1日裁撤，所屬第6及11兩個中隊亦隨之撤編；且因部分C-119型機除役，使得C-119型機總架數減少；故之後的「聯雲演習」兵力調整為25架C-119型機，其中測候導航機1架、空降梯隊15架、再補給及重裝備空投9架，預備機約4-5架。

隨著1987(民76)年6月C-130H型機擔負戰備後，「聯雲演習」人員空降梯隊就交由C-130型機隊實施。1997(民86)年12月19日空軍C-119型機除役後，空降、投任務全由C-130型機隊執行直到目前。即使在今天，陸空聯合空降作戰，仍然是具備奇襲與機動特性的戰略性威脅行動；為有效發揮空降突擊



圖七五 C-119型機實施空降跳傘



圖七六 C-130型機實施空降跳傘



圖七七 C-130機海洋長途航線示意圖

示此次行動，堪稱我空軍史上，航程最遠的飛航任務。但是就我空運機部隊而言，距離多長、多遠不是問題，反倒是我國軍機在1978(民67)年中美斷交後，還能飛越美國本土降落美軍基地，才是真正的突破和創舉。因為自中美斷交後，我空軍受限國際現實環境，很難飛出台灣地區執行任務，但空運機部隊一直以來不畏限制，積極持續訓練以維持海洋長途能力，因此對我空運部隊而言，遠航中美洲國家並非是創舉，而是早已具備的能力。

第一節 海洋長途訓練「月光計畫」

我空運機部隊自成軍以來，一直極重視長途飛行能力，以便隨時協助政府政務，及支援友軍作戰。尤其大陸戡亂作戰後期，空運機必須經常以海南島為中繼點，往來飛行於台灣至四川、雲南及西康等地，執行運送兵員及戰備物資等遠程空運任務。政府撤守台灣後，因四周環海對外聯繫及運補僅靠海空運輸，相較於海上運輸，空中運輸充分掌握時效性優勢，因此維持空運部隊海洋長途飛行能力就顯得極為重要與必要。

在反攻大陸的目標下，空運機部隊的長途飛行戰力，具有絕對的戰略重要性，因

戰力，空運部隊成員仍兢兢業業地透過平常的編隊與儀器飛行訓練，精練空降投能力，絲毫未放鬆。

第二章 海洋長途訓練

2010(民99)年1月13日海地發生強烈強震，1月16日空軍一架C-130型運輸機載運醫療救援物資，經美軍位於關島、夏威夷及美國本土等地的空軍基地中繼，降落多明尼加，將物資交我駐外單位轉運海地，1月31日達成任務返抵松山基地，此行動即為「慈航99-1」人道救援任務。

「慈航99-1」被媒體稱為創舉，紛紛表

為一支能執行遠距空運、空降作戰的空運機部隊，是極有用的攻勢戰略部隊。空軍為維持並運用此戰力，遂運用「中美協防條約」下協防的需求，以台海遭遇突發狀況時，便於美軍後勤及戰備增援，遂行防衛作戰的理由，協調美軍同意，我空軍戰轟機和空運機各部隊，平時以海洋長途的名義，運用位於東北亞及東南亞地區的美空軍基地訓練，達到寓訓練於作戰的目的。空軍稱之為「海洋長途訓練」，後來定名為「月光計畫」。

對空運機部隊而言，「月光計畫」是相當重要的戰訓課目，平時藉著海洋長途訓練，維持並精練飛行、領航、通信及裝載等空勤組員本職學能，透過與盟邦交流機會，汲取航行新知與實務經驗。而且是類訓練不但可結合戰轟機部隊海洋長途課目，適時提供後勤維護支援；若接獲友軍戰備急運需求，或特種空運任務，甚或援助友邦國家救災時，空運部隊於受令後，可立即出動以達到應急空運需求。

依據「月光計畫」我空運機定期往來於沖繩嘉手納(Kadena Air Force Base)、菲律賓克拉克(Clark Air Force Base)及越南西貢新山一(Tan Son Nhut Air Force Base)等美空軍基地。早期我C-46、C-119型機，雖然未全面配備海洋長途所需的洛蘭航行儀，但組員藉著事前周詳的航行計畫，與任務執行過程中密切組員協調，克服裝備上的不足，仍能圓滿達成歷次訓練與上級交付任務，為日後各類型海外空運任務，奠定了海洋長途飛行的堅實基礎。

中美斷交前這段期間，透過月光計畫建

立的遠航能力，空運部隊曾依令執行下列特殊任務：

一、1961(民50)年3月，第二十大隊第2中隊C-119型機，飛越南西貢新山一機場，支援空軍「雷虎小組」赴越南空軍節慶祝及表演活動。

二、1961(民50)年3月，聯隊依令派遣C-119型機赴日本東京，將駐日美軍贈送我空軍兩架除役水上飛機的器材接運回國。

三、1961(民50)年3月15日至4月13日的「國雷演習」，C-46及C-119型機自泰國清邁，執行撤回滇緬游擊隊任務。

四、1969(民58)年3月及7月，C-119型機奉令支援海軍空運火魚靶艇，赴菲律賓蘇比克灣美海軍基地(Subic Bay Naval Base)維修。

五、1969(民58)年7月，C-119型機奉令支援陸軍空運「鷹式」飛彈及發射架等裝備，赴韓國金浦機場(Gimpo Airport)維修。

六、1971(民60)年間，聯隊依令執行「惠遠演習」，派C-119型機空運軍備物資至高棉金邊機場(Pochentong International Airport)。

七、1972(民61)年4月，C-119型機奉令支援陸軍空運「勝利女神式」飛彈等裝備，赴韓國金浦機場(Gimpo Airport)維修。

八、1972(民61)年8月9日「慈航作業」，派遣25架C-119型運輸機，空運救援物資至菲律賓馬尼拉機場，協助連續遭逢幾個颱風肆虐的菲律賓呂宋島災民。

九、1975(民64)年4月23日，聯隊依令派遣4架C-119型機飛往菲律賓克拉克基地，接運自越南西貢搭乘美軍C-130機離開的忠

貞僑胞飛返台灣。1978(民67)年12月16日美國總統卡特宣布自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。與此同時「月光計畫」亦告終止，隨著月光計畫終止，空軍頓失海洋長訓機會，這對空運機部隊戰力影響極大，但空軍並未放棄維持此戰力的努力，仍運用計畫作業方式操練各兵科能力。中美斷交後，中共在國際上對我國處處打壓，整體國際環境對海洋長訓極為不利。然而在空軍獲得C-130H型機後情況終獲得改善，空運部隊又重啟海洋長途訓練。

第二節 「敦邦演習」與重啟海洋長途訓練

雖然中共企圖孤立我國的勢力日漸擴大，但我國以實質國力為後盾，積極與友我國家維持的良好關係，以突破外交困境；終於打開了自1975(民64)年6月中菲斷交之後，中斷15年的軍事交流及海洋長途訓練。

1990(民79)年10月20日，第四三九聯隊2架C-130H型機，以「敦邦演習」為名，自屏東基地飛往菲律賓馬尼拉艾奎諾機場(Ninoy Aquino International Airport)執行空運任務，重啟空運部隊海洋長途訓練。「敦邦」之後續以「中菲海洋長途訓練」運作。有關「敦邦演習」詳細狀況請參閱第五篇第十一章。

第三節 「展鵬計畫」

隨著中菲海洋長途訓練架次日趨穩定，空軍復積極開拓新的訓練航線，以提升空運部隊戰力，並備政府不時之需；經過一番周折，終於又獲得飛往東南亞的海洋長途訓練機會。空軍取大鵬展翅的意涵，以「展鵬計畫」取代之前的「海洋長途訓練」名稱，繼

續精練空運機組員，長途飛行能力與國際航路飛行經驗。

由於海洋長途飛行能力，亦為空運機部隊的核心任務之一，因此多年來，空運機部隊不畏外在條件的阻礙與限制，持續爭取與堅持海洋長途訓練課目；其目的不僅是維持住空運機隊傳統的越洋飛行能力，更重要者是確保我國空運機部隊，機動與彈性的戰略性空運戰力與能量，以隨時能承擔類似「慈航99-1」等各類型遠洋空運任務需求。

(未完待續)



圖七八 C-130機海洋長途東南亞地區航線示意圖

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。