

一次未圓滿達成之任務

黑蝙蝠中隊執行任務經過

· 李崇善 ·

前言

黑蝙蝠中隊，於深入大陸執行電子偵察任務飛行途中，偶然也會發生機械、電子、領航、通信等裝備故障，機長根據各專業機員報告，再下決心「放棄」或「繼續」任務之執行，同時請通信官（員）發電基地，說明狀況，完成報備。

蝙蝠中隊的維修費用，係由美方統一負責，平均說來，飛機妥善率會高於一般的飛行部隊，但仍無法保證不會有意外故障發生，造成未能圓滿達成任務之遺憾。此時機長必須及早下定決心，放棄任務，盡速返航，求取平安落地，繳交已獲得之電子情報成果資料，解除作戰責任。此為蝙蝠中隊正常的作業流程。

機長權責

中美雙方均同意授權機長，除兼任正駕駛



李邦訓中校於1965年，榮獲「美國飛虎協會」頒發之傑出飛行員成就獎。

職務，駕駛飛機，保證安全飛行外，還必須統御全組機員，戮力執行戰鬥，並負任務成敗之責。如果在空中發生任何足以影響安全之狀況時，機長必須冷靜評估，下定決心，通告機員，明示任務是否繼續執行，當機立斷，採取行動。如有下列任一狀況發生時，即構成放棄任務之要件，機長得以依授權規定，通告機員，下令返航，並向基地拍發電報請求報備。

一、飛機故障，影響任務執行，應立即返航。

二、機員生病，生命危急，應立即返航。

三、電子裝備故障，無法執行偵察作業，可立即返航。

四、電子防衛裝備故障，無法執行防衛作業，可立即返航。

五、重要領航裝備故障，無法作業，影響飛行安全，可立即返航。

六、通信裝備故障，無法與基地連絡，機長得權衡情況，逕行決定是否返航。

七、遭遇敵方攻擊，中彈受傷，機長得權衡情況，逕行決定是否返航。

八、其他突發性之意外，由機長權衡情況，逕行決定是否返航。

老鷹203-1 (Eagle 203-1)任務

這是一趟艱苦的偵察任務，地區深具戰略情報價值，也是中共防空部署嚴密區域之一，黑蝙蝠中隊奉命於民國五十三年四月十三日夜間實施偵察任務。一組由李邦訓少校率領的P2V-7U機員，前往執行。十三員機員名單如下：

下：

- 機長 正駕駛 李邦訓
- 飛行官 副駕駛 關伯平
- 飛行官 副駕駛 蕭建高
- 主領航官 古可模
- 領航官 羅蘭 歐陽可儉
- 領航官 機頭 楊美安
- 電子作戰防衛官 邱鈺鉉
- 電子作戰偵測官 鍾書源
- 電子作戰 偵測官 何家卓
- 通信官 無線電 汪鴻鈞
- 機工長 杜雲禮
- 空投員 彭才源
- 空投員 張治軍

任務中之分工合作

李邦訓少校機組，於當天（四月十三日）下午四時，駕駛P2V-7U機一架，由新竹基地起飛，執行任務。機組人員，必須分工合作，密切互動，環扣相鏈，宛若一體。在飛機起飛離地前，主領航官，必須立即向機長提出精確航行資料報告，大致如下：

一、起飛後，航向若干度，高度若干呎，速度保持空速(Air Speed)若干哩。預計幾時幾分到達進口點(Coast In Point)。

二、進口後，應立即報告飛往下一航點(Next Point)之新航向(New Heading)，高度(Altitude)以及飛行空速(Air Speed)。

三、預計幾時幾分到達下一個航點(轉彎點)，即航線圖中之第幾邊(Leg)第幾點(Point)。依此類推，合作無間，直到任務完成。

負責偵測之電子作戰官，利用飛行平穩狀態，精心蒐集航線四周兩百公里範圍內之電子信號，並予以分析鑑定，爭取任務成果。發現任何危急信號，應立即通告機長及相關組員。

負責防衛之電子作戰官，則須嚴密監視敵情，掌握機動性，預防攻擊，確保安全。在遭遇敵情威脅時，與機長密切聯繫，相互配合，緊急應變。

負責通信連絡之通信官，必須於規定之位置報告點(Position Report Point)，及空中之敵情遭遇，適時向基地報告位置或狀況，讓基地指揮官員，明瞭任務機之狀況。

機長要全盤掌握任務狀況，依照規定之飛行路線，循序前進，勇往直前，忠誠執行任務。這就是正常情況下的分工合作，全體機員的空中互動情況。

老鷹203-1飛行航線

在黃昏時刻，朝向北上方向，低空疾馳於東海上空，經過浙江外海之舟山群島後，再飛入黃海上空。一路上嚴密偵測敵情，掌握狀況，確保任務安全。及至夜色漆黑後，再經由命令規定之進口點(Coast In Point)進入大陸上空，並向基地以特定密碼，發出進口報告(Coast In Report)。

任務機之全組機員，精神貫注，準時於規定之進口點江蘇省鹽城縣王家港進入大陸，入陸後先轉往南下，奔向鹽城方向，半途中再向西向飛至阜寧，由阜寧經興化，直往鎮江方向飛去，抵鎮江後，航向西南，在敵情壓迫下，迂迴曲折的飛向高淳，再迂迴曲折的向東方疾飛，進入浙江省境後，飛向嘉興上空，於完成對南京、上海及杭州這一三角形區域之偵察後，飛向海鹽縣，以海鹽海岸之泥城為出口點(Coast Out Point)，於十三日晚間十二點整脫離大陸，保持航向九十度，以超低空進入舟山群島空域，直待飛越舟山群島後，再改航一百八十度，飛返臺灣。

次(十四)日凌晨五點二十五分降落新竹

基地。全航程總計飛行了十三個小時又二十五分鐘。安全著陸後，立即舉行歸還詢問，驗收成果。

敵情連續不斷

李邦訓P2V-7U機組，順利飛入大陸，當飛經興化上空時，電子防衛官即發現中共MiG-17PF(全天候攻擊機)發出之電子搜索信號，繼而向我機接近，電子防衛官乃通報機長及全體機員，共同加強警覺。我機於將進入鎮江市空域時，中共MiG-17PF之信號強力追蹤而至，我機立即發出干擾，予以反制，機長也採取適當躲避動作，曲折前進，此時機員發現砲彈光跡，由我機後側方掠過。我機在嚴密防衛下，奮戰不懈，繼續飛往高淳方向，此時又兩次發現中共MiG-17PF機向我接近之強烈信號，其中之一，曾經開炮射擊，砲彈光跡，由我機右後側飛過。我機由於反制得宜，未曾受到任何傷害。仍然繼續前進，執行未竟任務。當我機飛抵長興地區時，又有中共MiG-17PF機一架，前來對我實施第四次攔截，迅即向我機接近，信號轉趨強烈。我機掌握時機，再採取電子反制，機長李邦訓少校更以大坡度動作及時迴避，該MiG-17PF機，又對我作第三次之開炮攻擊。先後四次攔截，三次開炮，均經我機強烈反制，靈活閃避，應變得宜，終於逐步脫離險境，未受到任何傷害。

縮短航線 返航新竹

一陣忙碌過去，機組同仁，剛剛放鬆心情，機長李邦訓少校，突然接到機員報告，電子偵察裝備，顯示失常，繼而發現供應電源之主發電機(Main Inverter)故障，無法正常供應足夠所需之工作電力，偵察及防衛作業將被迫停工。機長乃依據授權規定，放棄任務，立即要求領航官擬訂新航線，儘速脫離大陸，出海返

航。同時要求通信官，發電基地，說明狀況，請求備案。

領航官依據機長命令，即刻規劃作業，縮短航線，選定轉航地點，我機乃由長興脫離原計畫之規定航路，轉頭飛向九十度，前往浙江省境，機長則以最低安全高度戰術，利用地形，盡量甩脫仍在我機尾後方一直窮追不捨之MiG-17PF機之微弱信號，復利用迂迴曲折的飛行方式，低空前進，終於抵達嘉興地區，再由嘉興轉航一百二十度方向，飛往海鹽縣之海岸線，抵達岸邊後則以低空三百呎之高度，緊急飛離大陸，前往舟山群島，待飛越舟山群島後，再改飛一百八十度，南向返防新竹。於十四日晨間五點二十五分安全著陸。

成果豐碩

這趟只完成原定航線三分之一的「未圓滿達成」之任務，真所謂險象環生。任務機在防衛森嚴的京、滬、杭三角地區內赴湯蹈火，計截獲大陸上高波段電子情報信號十七處，低波段電子情報信號十六處，空投心理作戰宣傳品一千零一十七磅。在遭受四次攔截，三次開炮的洗禮下，人機安全返航，機員們得以接受空中攻擊的實戰教育，加強了寶貴的作戰經驗，誠屬可喜可貴！



本次任務之航線略圖