

· 李崇善 ·

黑蝙蝠中隊C-54型機空投中彈記

歷史背景

民國五十一年（一九六二）年初，黑蝙蝠中隊在中美雙方正式典禮中接收一架C-54型運輸機，機內的空間特別寬廣，是專門為方便裝卸人員、物資而有所改裝。從事任務之性質，與黑蝙蝠中隊內既有之其他機種，當然也就截然不同。

當年黑蝙蝠中隊內，有三個性質不同的作戰計畫，因此隊內成立甲、乙、丙三個飛行編組(Flight)，以因應不同的運作方式。而為方便指揮、任務派遣及與美方同仁溝通、聯繫，乃分別利用英文字母A、B、C作為區分及稱呼，簡介如下：

A Flight (甲飛行編組)：配合美國中央情報局臺北站，以P2V-7U型飛機，負責執行大陸地區電子偵察及心戰空投任務；另以B-26型機，負責執行大陸沿海各省市地區之心戰空投任務。

B Flight (乙飛行編組)：配合「美國軍援越南司令部」所屬之「第一飛行分遣隊」(1st Flight

Detachment)，以C-123 B/K型機為主，是負責在越南戰區，執行戰地空投、空降、空運等特種任務。

C Flight (丙飛行編組)：遵照我政府命令，以C-54型機為主，負責飛赴大陸特定之地區，執行「特種人員、物資」之空投、空降等任務。

嚴格保密 各司其職

由上可知，三個飛行編組(Flight)，分別屬於三個不同的作戰計畫，各司其職，但是所有行動，一律被列為機密。每個飛行編組(Flight)，必須接受各作戰計畫之約束，嚴格保密，閉口不談內容，忠誠執行任務。而本隊執行各項計畫的工作同仁，也必須嚴守紀律，保護各計畫之獨特性機密，且同仁之間亦沒有「相互瞭解」之必要，只須把自己份內工作作好即可，不必過問別人的工作內容。大家都各盡職責，忠誠信守，以達成保密要求！

C-54型機之任務特性

執行C Flight (丙飛行編組)任務的飛機，為C-54型運輸機。而為

方便物資裝卸、人員空降，其機艙空間經改裝過後較為廣闊，地板上又加裝可移動式之滑輪軌道，以利貨物搬運。飛機工作人員之編組及職務分配如下：

一、機長兼正駕駛，除負責本身飛行工作外，尚須督導本機全體組員，認真工作，奮勇執勤，並負任務成敗之責。

二、副機長兼副駕駛，協助機長執行飛行工作，掌握飛行安全條件，必要時可代行機長職務。

三、領航軍官兩員，分別負責操縱儀器，保持航線正確，精密計算「特定點」之位置，與機長間密切配合，掌握空投空降之適切時機。

四、電子作戰軍官乙員，負責空中防衛，以靈活之電子技術，排除敵方來自空中及地面之攻擊，與機長密切聯繫，妥善配合，以獲取任務安全之最佳保障。

五、通信軍官(士)乙員，負責與基地連絡，傳達命令，報告飛行狀況及空中遭遇。

六、機械軍官(士)兩員，負責空中機械服務，空中油料傳輸，及協助處理各種緊急狀況。

七、裝載士官兩至三員，負責物資裝載及空投，空降之安排與正確執

行。

任務編號 明顯區別

C-54型機之任務編號與P2V-7U、B-26等型機的任務編號，在英文字母的使用上，也有顯著之區別，三者截然不同。簡單說明如下：

P2V-7U型機之任務編號，係使用兩種方式：

一、當執行深入大陸電子偵察時，使用EAGLE（老鷹）為代表字，例如EAGLE-121或簡化為E-121。

二、當執行大陸沿海線之電子偵察時，則改用ROBIN（知更鳥）為代表字，例如ROBIN-124或簡化為R-124。

B-26型機之任務編號，使用PY（Psychological Warfare—心理作戰）為代表字，表示執行深入大陸空投「心理作戰」宣傳品的任務。例如PY-36。

C-54型機之任務編號，是採用DS (Drop Special) 為代表字，表示深入大陸地區，執行空投「特殊人員」(Special)、「特殊裝備」及「特殊物資」等特殊任務，例如DS-102。

驚險的一次C-54型機空投任務

這次空投特種情報人員任務，編號為DS-102。執行日期是在民國五十一年（一九六二）年十二月三日。機

組人員名單如下：機長為呂德琪中校，副駕駛為朱永華少校，領航官為劉朝臣少校及嚴中少校，電子作戰官為高蔭松中校，通信官為靳習經上尉，機械官為鄧文俊少校，機工長為陳宜輝士官長，空投員為呂玉昇士官，合計九位機員，每人都具有豐富的作戰經驗，體力堅強、技術優異，且都正處於士氣高昂的顛峰狀態，實為不可多得之優秀工作組合。

執行任務經過

當天下午五至七時，機長呂德琪中校與全體機員，進入任務講解室，接受任務前講解。離開後，大家都態度嚴肅，不發一言，行動機敏，攜帶飛行資料，逐步檢查個人飛行裝具，等待一切齊全後，馬上開始登機，進入各工作崗位。

首先調整個人飛行裝備，再檢查機內通話系統，分別向機長報告「裝備OK」。機長呂德琪一邊滑翔，一邊完成與各同仁間之通話。分秒必爭，掌握時間，準時於晚間七時五十二分由新竹機場起飛離地。起飛時與機場管制塔臺，遵守保密規定，以燈號聯絡，保持無線電靜默。

飛機離地後，機長當即依領航官之航向、速度、高度等飛行資料報告，操縱飛機，掌握天氣變化，奮勇前

進。因為這次任務，性質特殊，使命重大，機內裝載的人員、物資等項目，非常特殊，與其他一般性之任務，完全不同。

起飛後，C-54型機航向轉為一百八十度南下，海上低空飛行，漆黑暗夜，且有薄霧，視線不清，氣流不穩，在距海面僅有五百呎之高度，振翅翱翔，顛簸飛行，聚精會神，朝向南海方向，疾駛而去。

電子作戰官為高蔭松中校，作戰經驗豐富，精力充沛，一路上操作著精密又新穎的電子裝備，監視海域及大陸沿岸之敵情動向，與機長間保持密切聯繫，以便隨時掌握狀況，預估敵情，適時應變，確保任務安全。

掌握進口點

長程的海上飛行，一切平安，順利進行，約於次日（四日）零時二十分，改變航向進入廣東陽江海域，並由海岸線低空飛進大陸。在兩位領航官的密切合作與精確計算下，完全掌握航線的正确性，並依據地形變化，順勢調整高度。飛機繼續深入廣東內陸，先經「滑橋墟」，再達「下麻放」，又飛抵「卜基塘」。機長呂德琪乃命令空投員，遵照任務提示規定，沿途投下大量心戰宣傳品、口糧包以及特種裝備器材等項，空投員呂玉昇

，在兩位機械員的協助下，依序順利投出，並且向機長報告，空投任務完成。本次投擲總重量高達兩千六百一十四磅，投擲完畢我機繼續前進，以便實施次一重要任務。

抓住空降區

接著兩位領航官導引飛機，順利抓住位於「陽西」附近山區地帶之特殊「空降點」，並向機長呂德琪提出報告；此時飛行、領航雙方同仁均可清楚發現地面鋪設之「丁形」布板信號。驗證無疑後，機長立即下達命令，打開艙門並按下跳傘警鈴，機艙內早已待命多時之四位特種工作人員，完成準備，披掛齊全，迅速跳出飛機，無比英勇的進入大陸廣東夜空，執行他們身負的光榮使命。同時，機內空投員呂玉昇，亦完成相關特種裝備之投擲工作，動作迅速，執行徹底，與規定的時機、地點，完全吻合，毫無可議之處。

突發敵情

此一任務，方告完成，飛機尚未脫離目標區上空，忽然有探照燈光從地面向我機方向掃瞄照射，強烈燈光之光柱，迅即通過我機，機長呂德琪見狀，立即加大油門，拉高機頭，同時向右側方向實施大坡度轉彎，緊急避開強光，但在大動作之操控情況下

，機身偏斜，重心不穩，自己的耳機(Head Set)不慎滑落地。他馬上對副駕駛朱永華，高聲喊出：「You take over」。朱永華接受命令，立即全力掌控飛機，繼續脫離現場。待呂德琪戴好耳機，並佩戴上事先備妥之紅色防空護目鏡後，他立刻收回機長職權，再度掌握駕駛盤，沉著應付，發揮機智。此時，敵人地面砲火配合探照燈光掃瞄之光柱，迅速對我機開火攻擊，砲彈在我機之左前方連續爆炸，致使機身感受到連續之激烈震動，我機採取戰法變化，實施躲避飛行，迅速擺脫掉砲火光跡之威脅。

當前空中敵情之處置

當我機完全脫離地面砲火危急後，立即依航線規定，飛往「海陵山」一港，此時電子作戰官高蔭松中校，忽然偵測到敵方攔截機發出之電子信號，機長據報後，立即採取應變措施，偏離航線飛行。而在順利避開繼續向海岸飛行，正準備脫離大陸之際，忽然發現港口區域有小型對空砲火，向我機實施擾亂性之射擊，我機提高警覺，嚴密監視，隨時採取適切之機動迴避，終於安全通過。及至次晨零時四十七分，經由廣東電白東北方預定之出口點(Coast Out Point)，迅速低空脫離大陸，並以海上超低空飛行，

循規定航線，順利安全抵達新竹基地。結束了九小時又五十四分鐘的艱辛任務，總計航程達一千三百七十六海里。待返航落地後，詳細安全檢查，發現機腹有一破洞，判係遭受中共地面高射機關槍擊中之彈孔，但所幸未被擊中要害，不曾影響飛行動作，我機得能安全返航，使此一特殊任務，圓滿達成。

事後檢討

此次任務，得以達成，實為機組同仁，技術熟練，相互支援，配合得宜，而以致之。但是空投點之突發敵情，令人深感詫異，無法解釋，猛然間燈光與槍砲齊發，火花四處，造成空中震驚忙亂，誠屬機員們意料之外的突發事件。

至於我方空降人員之安危後果，本隊則無從知曉，亦非本文討論之範圍。黑蝙蝠中隊為任務執行單位，針對飛行安全，情況處理，予以充分檢討，不便多加猜測，造成視聽混亂，產生不良效果。

C-54型運輸機之服役經過

C-54型運輸機，自民國五十(一九六一)年初，飛來新竹基地，並於五十一(一九六二)年六月完成戰備，專門用以執行特定之空投、空降任務。旋於五十三(一九六四)年六

月一日，即奉命停止使用。在這短暫的三年時間內，共執行了八次特定空降任務（分別於五十一、五十二年各執行四次）。

在執行此DS-102任務中，不幸遭受地面高射機關槍擊中一發，雖並未傷及要害，安全返航，然而在空投點令人驚慌失措之遭遇，確實讓人大感詫異。其他七次C-54型機之任務，都能在艱辛飛行，機智合作下，平安飛返基地。如今思之，實為幸運之至！

C-54型運輸機之一般特性

C-54型運輸機，係美國道格拉斯公司的產品，動力為四具往復式普惠Pratt & Whitney R-2000-9螺旋槳發動機，每具發動機具有一千四百五十匹馬力(Horse Power)，機身長為九



經國先生（前1，走下扶梯者），偕美方克萊恩（後，機門左立者）及賴名湯將軍（後，機門右立者）蒞新竹視察，此為編號54002之C-54型機。(1961)



先總統蔣公於空軍桃園基地召見C-54機組人員。左起朱永華少校（飛行官），嚴中少校（領航官），陳宜輝士官（機械員），劉朝臣少校（領航官），呂德琪中校（飛行官），王日益中校（飛行官），高蔭松中校（電子官），呂玉昇士官（機械員），詹士俊士官（機械員），考振芬上兵（空投員），靳習經上尉（通信官）。(1961.11.9)

結語

圖充斥市面，在圖書館或普通資料庫中，均可輕易獲得。

C-54型運輸機，飛行動作緩慢，毫無靈活性可言，卻平穩舒適，安定可靠。其基本性能，

十三呎十吋，翼展為一百一十七呎六吋。飛機高度為二十七呎六吋，速度兩百七十五 mph（哩／時），航程為四千哩。空重為三萬八千九百三十磅，最大起飛重量為七萬三千磅，飛行高度為兩萬兩千呎。機員四員，可運輸武裝士兵五十名。

黑蝙蝠中隊主要為執行特殊任務，亦以任務性質及特殊需要為考慮重點，不受一般規定之限制。而為應付工作需要，增添工作人員，擴大空間，實乃必要之權宜措施，不能以一般觀點評估之。

C-54型運輸機，其民間型號為DC-4，機艙容量力求寬廣，以適合航空公司平穩舒適之要求。世界各國民航，廣為採用。飛機本身毫無機密可言，飛行手冊、一般特性及設計藍

根本達不到機敏條件，非常不適合於作戰「接敵」戰場之使用。其原始設計目的，就是要以適合航空運輸之舒適需求為準則。當年黑蝙蝠中隊採用C-54型運輸機，執行特殊空投任務，實係基於政府當年之時空背景，配合特殊狀況之需要而為者。如今時移勢轉，價值觀也完全改變，實在不適以現今觀點評判也！

C-54型運輸機實際執行任務時間，前後僅只三年，此其中雖然歷盡艱辛，仍屬成效有限，只能說是達到了階段性的作戰需求。筆者為留下歷史紀錄，特以此一編號為「DS-102」之任務為範例，把C-54型機在黑蝙蝠中隊三年時間內驚鴻一瞥之貢獻，簡單介紹於此，供軍事專家及各界先進們參考指教！