

機號一〇二五

HU-16最後一

趙海巡任務

· 陸有緯口述，蔣彤雲整理記錄 ·

早年空軍官校是兩年制，學成之後進入飛校，進行飛行訓練，後來改制為四年大學教育，惟因通過嚴格體檢符合報考官校資格的學生不足，招生不易，為彌補飛行班缺額問題，民國五十八年成立飛行專修班，連續招了六期的飛專班學生。

我的父親原本是桃園基地修護士官，一次進行RE-101偵照機修護過程中，自機上摔落殉職，家中頓失經濟來源，生活艱困，為了減輕母親壓力，報考軍校是我唯一的選擇。進了軍校，至少有飯吃肚子餓不著，經過嚴格視力箱檢查、體檢、筆試，民國六十一年九月，背著內有幾件換洗衣褲的背包，前往虎尾新訓中心報到，成了飛專班第六期入伍生，我們這一期入伍生是五十七人。

新訓中心的種種魔鬼操練頗為辛苦，為了一圓飛行夢想，也為了減輕家庭負擔，我只有咬牙苦撐，三個半月新訓結訓後前往空軍官校報到，開始學飛行，這時已是民國六十一年底了，第二年過完農曆新年後開飛，邊

上課邊學飛行，最初是感覺飛行。感覺飛行是看我們有無懼高症，是否具備往後飛行的基本素質，轉彎、上升、俯仰會不會嘔吐暈眩，感覺飛行學程下來淘汰了八位同學，接著進入基本組，基本組飛的是T-28，待基本組結訓時，入校時的五十七人剩下三十一人。

基本組結訓，這時要分科，同學中六人分到空運組，我和其他二十五人分到高級組，高級組結訓，這時距離入伍已是一年半之後，當年五十七名入校生，最後掛上飛鷹只剩二十六人，刷掉了一半還多。

二十六名同學接著分送各基地，有十人去了臺東部訓隊，同學徐冀安、孟昭友分發嘉義基地救護隊直升機組，王伯庚、劉文忠、魏逸群和我則分發嘉義基地救護隊，飛俗稱「水鴨子」的HU-16。HU-16飛機是美國格魯公司生產的一種用於海上巡邏、搜救和執行有限反潛任務的水上飛機，能水、陸兩棲起降。民國三十八年七月開始服役，民國四十五年起，我

國空軍陸續接收美國HU-16，接收的HU-16在美已服役多年，主要執行海上搜救、補給運輸和離島傷病患接運任務。

部隊雖然進駐嘉義空軍第四聯隊海鷗救護隊，惟為因應各基地搜救任務所需，隊員是分駐各戰鬥機部隊基地待命，所以我們救護隊很少有機會全員到齊。

民國六十七年，奉派駐防新竹基地，當時是上尉飛行官，八月六日上午，駕駛機號一〇二五的HU-16飛機執行近海巡邏，正駕駛金玉生少校。這趟近海巡邏同時執行我的正駕駛訓練，除了正副駕駛、機上另有領航員林漢忠上尉、機工長張樹培士官、通信員及醫務士官等人。



HU-16信天翁水上飛機是我國軍使用的最後一型水上飛機，民國四十五年起我國空軍陸續接收，全部交由救護隊，用於海上搜救、補給運輸和離島傷病患接運等任務。



於民國三十六年十月二十四日首飛成功的美製水上飛機HU-16型機，有「水鴨子」之別稱，屬中大型「飛行艇」，曾服務於我空軍救護隊。

上午八點由新竹基地起飛，爬升至三千呎，換戰管引導，航線是沿海岸線三十海浬往東北飛行，經澎佳嶼，至斯堪海號鑽油船後回頭，再沿海岸三十海浬往西南方向飛至臺南、岡山外海，再回航至新竹基地落地，預計飛行時間兩小時三十分。

起飛後，我們按照既定航線沿著臺灣海峽往北北東方向，執行近海巡邏任務。這架機號一〇二五的HU-16水鴨子已經使用近三十年，零件多已老舊，平時就狀況連連，起飛不久便覺左發動機有異聲。八點五十分，距離澎佳嶼不遠空域，左發動機突然一聲巨響，金玉生教官立刻收回左發動機油門，這時飛機瞬間失去

動力且不停Shake（搖晃震動）。我和金教官研判應是左螺旋槳油箱遭到左發動機故障的汽缸碎片擊破，致槳葉無法順槳，造成槳葉風旋的阻力，致飛機失去動力。金教官立刻進行左發動機失效程序處理，他將右油門加至最大，保持最低安全速度，此時飛機不聽使喚，正以每分鐘三百餘呎速度，自三千呎高度急墜。

金玉生教官和我雖採取緊急處理程序，仍無法操控飛機至正常高度，我們兩人當機立斷決定海上迫降。金教官將飛機交由我控制，他則以無線電通知戰管飛機故障需緊急迫降，並標定海上迫降位置，便於後續搜救作業，同時指示組員們立刻做迫降前準備。

飛機很快從原先的高度降至三百呎，這時金教官接手準備執行迫降，不到一分鐘的時間，這架編號一〇二五的水鴨子因為沒了動力，重重摔在海面上。

當時海象惡劣，飛機在大浪中忽沉忽浮，忽高忽低，教官下令撤離。第一艘七人艇充氣放出，通訊員、領航員、機工長、醫務士四人陸續跳上救生艇，飛機這時開始大量進水，此時不得不做棄機處置。第二艘救生艇放出，我按照金教官指示先行跳上救

生艇，隨後金教官也跳上來，兩艘救生艇為避免被下沉的水鴨子吸入漩渦，在惡劣海況下，我們兩人拚了命不停地划槳，試圖逃出水鴨子所引起的負壓區產生之漩渦。

汪洋大海中，救生艇如滄海一粟，誰都無法把握下一秒將會如何，只能悶著頭死命地划槳，盡速遠離這架HU-16，直到距離HU-16安全範圍後，金教官和我回頭看著水鴨子因為進水正快速下沉，待飛機完全被大海吞噬，看了看腕錶，時間九點剛過。

不久，孫慶富教官駕駛HC-130自嘉義基地起飛，與自新竹基地起飛由王海生教官駕駛的直升機，先後抵達進行救援，惟因風大浪高，直升機無法執行海上吊掛，嘉義起飛的HU-16也因風浪過大無法接近救生艇，兩架飛機均因海象惡劣，無法救援、折返。

兩艘救生艇上的六人在茫茫大海中載浮載沉，見兩架飛機漸飛漸遠，救生艇在風高浪急中幾次被推向浪的高峰，幾次又從高峰重重落下，被大浪推向浪尖時，眼前是烏鴉鴉一片天空，重落下來時，海浪捲起的大浪前仆後繼不斷撲上救生艇。

金教官與我面面相覷，心生或被大海吞噬的恐懼，好幾回救生艇幾乎

被大浪打翻，我幾次被大浪襲擊摔倒，爲了保命，本能的死抓著救生艇上的護繩，不敢鬆手，深怕一鬆手就掉進海裡了。

當時海面上有四、五艘漁船在遠處作業，許久之後，終於有一艘漁船逐漸駛來，將我們六人一一撈起。

踏上漁船時，六人早已精疲力盡地說不出話來，漁民說他們原本以爲我們在演習，後來用望遠鏡看到水鴨子沉入海裡，驚覺事態嚴重，再後來看到兩架飛機離開，六人還在海上載浮載沉，趕緊駛來。當時海上風浪大，我們被大浪打得暈頭轉向，幸虧漁民趕來搭救，否則六人真不知道體力能撐多久。

漁船後來停泊基隆港，空軍總司令部事先接獲通知已派車守候，待六人一上岸便將我們接回，先至醫院進行體檢，隨即至總部協助完成初步失事調查後，令我們返回部隊。

事後，隊長指示我代表救護隊親赴基隆，前往漁港附近船長家裡，贈送「敬軍模範」獎牌，感謝船長搭救之恩。

飛機故障當下，金教官指揮若定，機上組員均能臨危不亂各司其職。當時組員年齡最大的機工長張樹培三十五歲，金教官三十四歲，通信員三

十二歲，領航員林漢忠二十八歲，我當年是二十六歲上尉飛行官，醫務士二十五歲，六個年輕軍士官先是歷經飛機自高空急速墜落，後在茫茫大海中與海浪搏鬥，這經驗一次就夠了，六人事後幾乎都不願提起和回憶。

民國六十三年三月自官校結訓分發至空軍救護隊，救護隊前後十年當中，HC-130飛行時數超過一千六百小時，參與搜救任務次數多到自己都記不清楚確實數字，最難忘也最心痛的是剛完訓，便參與民國六十四年三月二十四日一場重大飛安事件的搜救任務。

三架H-130六位飛行員自臺南基地起飛，分別進行儀器與編隊科目訓練，不久在臺東與高雄之間標高三千六百餘公尺的關山空域相撞。我和隊上教官奉派前往關山進行搜救，抵達關山山區失事現場，看到一名飛行員連人帶傘掛在一棵又直又高的樹上，人已殉職。

事後知這名飛行員是五十五期的任銘，其他五人同時殉職，五人大體隨飛機碎片散佈山區，範圍極廣，搜救任務無功而返。

我分發至空軍救護隊以前，東港大鵬灣水上機場已取消水上起飛、降落的訓練，原因是飛機底艙鏽蝕嚴重



陸有緯（右）退役後，帶著在空軍練就的一身飛行本領，轉任民間航空公司服務；雖已離開部隊甚久，但對於在救護隊任職期間的點滴回憶仍銘記於心。

，容易進水，爲了安全考量，不再實施水上起降訓練。民國六十七年八月六日那一次水上迫降之後，直到民國七十六年八月HC-130正式除役，那一回機號一〇二五是最後一架因故障迫降海上，又因爲浸水快速下沉，不得不棄機的飛機。

當時在驚滔駭浪中面對這位「老戰友」，棄機當下，難掩不捨，正駕駛金玉生教官下令撤離，第一艘救生艇充氣放出，金教官令通訊員、領航員、機工長、醫務士等四人先行離開，第二艘救生艇放出，金教官下令我先行離開並跳上救生艇，金教官是最後離開HC-130飛機的人，他置個人安危於最後，將空軍忠勇軍風發揮無遺。

彩

頁

彩

頁