



一號發動機著火！

王立楨

民國53年5月2日是中華民國交通史上一個值得紀念的日子，因為連接台北與基隆之間的麥帥高速公路就在那天竣工通車，雖然它只有二十三公里長，但是那卻是一個起點，代表著台灣已從慢步調的農業社會開始步入分秒必爭的工業社會，此後二十多年間台灣成功的創造了令世人羨慕的經濟奇蹟。

在麥帥高速公路完工的同時，整個台灣的主要交通管道還是鐵路交通，而由高雄到台北即使搭乘當時最快的觀光號快車也要七個多小時，當時兩地之間雖然有民航空運公司的空中航線，但是一張機票的價格卻不是一般民眾所負擔的起的，所以絕大多數的民眾都還是搭乘火車往返南北。

軍人在那時是屬於低收入的團體，然而許多軍人尤其是空軍及他們的眷屬，卻能搭乘飛機在本島南北兩地間往返，那是因為空軍每天固定有運輸機往返台北與南部各地，國防部為了方便軍人與眷屬特別准許他們免費搭乘運輸機，這使那些平時生活拮据的軍人們偶爾也能享受快速交通工具的方便。

然而在搭免費飛機的同時也要擔當相當的風險，當時空軍所發給搭機人員的登機證上就有著這樣的文字：「……凡因搭乘本軍飛機而有任何事故導致乘客傷亡時，本軍概不負任何賠償責任。」

麥帥公路通車的第二天下午一點，一架空軍的C-46運輸機由松山基地起飛，目的地

是屏東，飛機上除了三十幾位普通旅客之外，還有一位韓姓的陸軍少將，他是金門防衛部的副司令，那天他是預備搭機前往南部晉見總統述職。

那天那架編號為289的C-46上面有五位組員，他們分別為正駕駛蔡厚安少校(官校31期)，副駕駛馮俊生上尉(官校36期)，通訊官魏精忠上尉，及羅仲言及曲元瑞兩位機工長。他們幾位都在空運隊任職有相當的年數，所以這種班機式的任務對他們來說是相當平常的。

飛機由台北松山機場起飛之後，在往拇指山方面爬升時，蔡厚安還特別將左翼壓下一些，由空中俯覽那條剛通車的全國第一條高速公路。

C-46是美國寇提思(Curtiss)飛機公司的產品，二次世界大戰時在各個戰場上都曾立下汗馬功勞，尤其是一直到了六十餘年後的今天仍被津津樂道的駝峰空運(Hump Flight)裡，它更是出盡了鋒頭。民國38年政府撤退到台灣的過程中它也扮演過不可缺少的角色。只是到了民國五十年間，因為補充零件的缺乏，機務狀況大不如前，飛行途中偶爾會出一些狀況讓飛行員及機工長們頭疼一下，但是即使如此，民國50年3月間空軍由屏東前往清邁接運李彌部隊的「國雷計畫」裡，C-46仍然創下了全載重越洋飛行十餘小時的紀錄，為它的服役史寫下了完美的一



章。

天有不測風雲，機械有旦夕故障，那天那架C-46剛通過台中不久，一號發動機(註1)突然開始放炮，蔡厚安立刻將視線掃向主儀表板，他發現一號發動機汽缸頭溫度增高，有超越紅線的現象，發動機轉速也同時開始下降，這不是好的現象，他的第一個反應是將一號發動機的油門收到慢車位置，同時將混合氣的手柄推到富油位置(Full Rich)，希望能減緩那種不正常的現象。

做完那些緊急處置之後，飛機的狀況並未好轉，放炮的頻率更加頻繁，於是蔡厚安讓副駕駛馮俊生上尉呼叫嘉義塔台，要求在那裡緊急落地。

就在馮俊生呼叫嘉義的同時，一聲巨響由一號發動機處傳來，機工長曲元瑞由後艙衝到駕駛艙來向他報告一號發動機的短艙頂部，氣化器部位已經炸了開來，一號發動機已完全陷在火苗及黑煙之中。

蔡厚安已碰到了所有飛行員的最大夢魘：空中著火！他必須在情況進一步惡化之前盡快落地。

在副駕駛的協助下，蔡厚安將一號發動機的油門及混合器推桿完全拉回，磁電機開關轉到OFF的位置，拉出滅火機的手柄，開始順槩手續，並將二號發動機的油門推上來彌補因一號發動機所失去的推力，但是這一連串的動作似乎對當時的情況並沒有任何的幫助，發動機的火勢依然猛烈，螺旋槳仍然在風的吹動下繼續旋轉著。二號發動機雖然已經推到最大軍用馬力，但是飛機在滿載的狀況下，仍然無法維持高度。

此時濃煙已從窗戶上的圓形缺口(註2)中蔓延進入後艙，飛機左側的旅客都驚慌的離開了座位在客艙中四處逃竄著，想避開那窒人的濃煙，但是小小的後艙卻已被濃煙完全籠罩，根本無處可逃，一時驚叫聲夾帶著幼兒的哭聲，混在一號發動機的風旋螺旋槳聲及二號發動機的吼聲中，譜成了一齣令人心碎的交響樂。

平時C-46在台灣本島上空飛行的高度只有七八千呎左右，那天飛機出狀況之後，高度因為無法保持，到彰化員林附近時飛機的高度已經掉到三千呎左右，那時嘉義機場仍在五十多公里之外，照當時的情況看來，飛機根本無法支撐到嘉義，而且根據發動機的火勢看來，火苗隨時可能蔓延到機翼上的油箱，如果油箱真的受到波及而開始燃燒的話，那麼勢必將會引起爆炸，飛機上所有人員將無一倖免！

為了拯救這三十幾條人命及那架四萬多磅的飛機，兩位飛行員必須立刻尋找適當的迫降場地，將那架飛機安全的落下去！

就在蔡厚安及馮俊生兩人在尋找迫降地點時，飛機突然的向右邊傾去，火光及濃煙也在那一瞬間消失了，蔡厚安回頭往一號發動機處看去，他這才發現一號發動機整個不見了，發動機防火牆處斷裂的鋁皮、撕落扯斷的電線在強風中抖動著，破裂的油管還在往外繼續的漏油。

原來發動機的支架本來就因年代久遠已經銹蝕，再加上大火的燃燒之後就更無法負荷發動機的重量，於是整個發動機及支架就由防火牆處脫落，向下墜去。

發動機脫落之後，頓時使飛機由爆炸的危險中脫身而出，但是飛機的左翼因為沒有了發動機的整形罩，增加了不少阻力，使飛機的高度喪失的更快。

就在那時，蔡厚安發現了濁水溪就在飛機正前方出現，河灘的沙地將是最好的迫降場地，於是他立刻讓副駕駛通知嘉義塔台表明飛機已無法維持到機場落地，將就近在濁水溪的河灘上試行迫降。

濁水溪是東西流向，而那時飛機的航向是往南，如果要在河床迫降勢必要將飛機作一個90度的轉彎，這對那架受了傷的飛機來說並不是一件容易的事，因為飛機的高度已經無法保持，而飛機在轉彎時因為昇力減少，會喪失更多的高度……

失去濃煙的威脅之後，後艙的旅客也沒有前幾分鐘的那麼慌亂，大家在機工長的指示下都將身上如鋼筆、皮帶等利器脫了下來，並都在座位上坐好並將安全帶繫緊。機工長將韓將軍請到駕駛艙內的領航員的座位上，並向他簡單的講解了一下落地後由緊急逃生門逃離飛機的手續。

飛機接近濁水溪時的高度已經不到八百呎，在駕駛艙內外望，蔡厚安發現西螺大橋正在飛機的右前方，這又是一個大問題，因為按照當時的情況來說，向左轉，沒有西螺大橋的障礙比較適當，但是因為飛機的左發動機已經脫落，左邊的阻力因此比右邊要大，向左轉時會導致左翼失速，造成更危險的後果。然而向右轉的話西螺大橋就正好擋在前面，已飛機目前的狀況能否飛過西螺大橋的鐵架都有問題。

本來飛起來就不是很靈活的C-46在失去一個發動機後就更加遲緩，蔡厚安坐在駕駛座上焦急的看著高度表的指針快速的向反時鐘方向迴轉著，他覺得他的心也快速的在他的胸膛中下墜，全機三十餘人的性命都操縱在他的手上，他從來沒有覺得身為機長的責任是那麼的重大，空軍官校畢業後十多年所累積的上千小時飛行經驗，就將在這一刻完全用上。

無論如何他必須將飛機安全的迫落在河灘上！

飛機距離大橋還有三公里左右的距離時，蔡厚安緩緩的踏下右舵，並將操縱盤也向右轉去，飛機的右翼隨即向下滑去，飛機也開始進入一個右轉姿勢，如果不是失去一具引擎的話那將是一個非常優美的畫面。那時飛機的高度已經掉到四百呎左右，空速也僅僅在失速的邊緣，他心中一直將空速及高度交換著盤算，同時手腳配合著操縱著桿舵，將飛機始終保持在可控制的空速範圍內。

當飛機的機頭對正濁水溪的流向時，飛機高度已快到一百呎了，而西螺大橋就在飛機正前方矗立著，飛機正對著它飛去，橋上的行人見狀已開始向兩岸飛奔，坐在領航員座位上的韓將軍看著直對著飛機衝過來的鐵橋，忍不住的叫了一聲：「啊！」

蔡厚安再看了一眼空速表及高度表，他胸有成竹的將飛機機頭往下壓了一些，飛機的高度向下掉的更快了，相對的空速也增加了一些，然後就在飛機即將撞上大橋的一剎那，蔡厚安將襟翼的手柄拉到底，飛機頓時



像是撞上一面牆似的慢了下來，但是因為襟翼放下而產生更大的浮力卻讓飛機像電梯似的垂直往上升了幾十呎，這個瞬間的高度變化剛好讓飛機擦著西螺大橋的鋼架頂端飛了過去！

飛機雖然躲過大橋，但是因為襟翼放下而喪失的空速，卻使飛機的雙翼像是打擺子似的開始發抖，蔡厚安知道飛機即將失速，於是他趕緊將飛機駕駛桿向前推去，同時為了避免二號發動機在觸地時著火，將二號發動機的油門及混合器推桿拉回並將磁電機關掉，做完這些緊急動作之後，飛機正以機首朝下的俯衝姿態，眼看即將撞在河灘的沙岸上。

面對著迎面撲來的河流沙岸，蔡厚安在飛機即將撞地之前將操縱桿拉回，這個拉桿的時機不是由書本或官校裡學來的，而是從蔡厚安一千多小時的飛行經驗中自己領悟出來的，在那天飛機飛過大橋與落地之前的短短十幾秒時間內，如果拉桿太晚飛機勢必以機頭撞地，那麼瞬間的撞擊必將造成飛機的重大損傷及機內人員的傷亡，拉桿太早必造成飛機失速，整架飛機以四萬多磅的重量由五、六十呎的空中落下，相當數量的機內成員必定會因而喪生，適時的將駕駛桿拉回會讓飛機以機腹落地，將向下的力量轉成向前的向量，這樣才會將傷害減到最少。

那天那架C-46就在蔡厚安的操縱下，在撞地之前機首抬高以機腹著地，當時的撞擊力雖然強大，但是經過一陣顛簸之後，終於在西螺河南岸的沙岸上停住了。

那次的迫降是一次最成功的迫降，除了

幾位乘客在飛機停妥後逃生時，受到一些輕微的擦傷之外，沒有任何人受傷。

事後韓少將在晉見總統述職時，曾親自向總統提及這一宗意外事件，並極力誇讚當時幾位組員的處置得當。空軍總部在事後檢討此次飛機失事時，也將此次安全迫降的原因歸功於全體組員的冷靜處置及合作無間。

註1：飛機發動機的排列順序是以駕駛艙最左方的發動機為一號發動機，然後順序向右排去，以C-46為例，一號發動機在駕駛艙左邊，二號發動機在駕駛艙右邊。

註2：C-46因為是二次大戰時的設計，飛機機身的窗戶上都有一個圓洞，士兵在必要時可將步槍由那洞口伸出對外射擊。平時那些洞是用一個像茶杯蓋似的蓋子堵住，民國五十年間那些飛機均已老舊不堪，許多蓋子都已不翼而飛。

作者簡介

王立楨先生，紐約市college of Aeronautics航空系畢業，康乃迪克州University of Hartford電機系畢業，加州Santa Clara University企業管理碩士，曾任職於洛克希德馬丁公司太空部門，擔任流程總工程師。