

那一天 我們在空中進行一場無聲的交接

· 吳慶璋 ·

那一天，短短二十四小時裡，空軍折損了四名飛行員，那是四位帥氣、對未來充滿希望的年輕人，如今，除了家人、同學、昔日同袍，還有誰會記得他們？

CAP海偵

民國六十六年三月一日，一個冷高壓自大陸向東南移動，臺灣在前一個冷高壓出海後形成了一個高壓迴流天氣，新竹地區這時吹的是西南風，起飛時是向南起飛，所以我們在北警戒室警戒，天氣預報次日將有個大陸冷鋒面出海，由於擔任警戒任務時有警戒起飛狀況，隊長方正指示我們注意天氣的變化，不得輕忽。

下午三點甫完成警戒交接，隊長隨即進行警戒與即將執行的公四任務提示，提示結束，我著手飛行準備，那是終昏前一個小時二十分起飛，是一個例行的北中航線巡弋任務，四架F-100自新竹基地起飛至基隆外海，轉東引，再返回海峽中線，由海峽中線向南飛至馬公，自馬公返航，隊長是這次任務的長機、二號機宋台生、

三號機錢超銘，我是四號機。

下午四點四十一分，四機兩兩編隊起飛，五十分鐘之後抵達馬公，在馬公東方十哩處，這時三號機發現距離我們東方十五海里處有兩個黑點，正朝我們方向飛來，戰管告知：嘉義公五的「朋友」來接替，我朝艙外看了看，我的九點鐘方向有兩架F-100，他們是來接替我們執行後續公五任務。公五是終昏前三十分鐘起飛，夜航落地，公四的四架和公五的兩架總共六架F-100戰機，在空中默默交接後，新竹四架F-100飛至巡弋航線的終點，經戰管指示左轉返航，於是長機下令二、三、四號機左轉脫離巡弋航線返航，長機帶領大家編隊返航，下午五點五十五分安全落地。

太康誤差

回警戒室，先是任務歸詢，任務歸詢結束，四人在警戒室用晚餐，晚飯才開動不久，值日官突接獲戰管來電，嘉義那批公五的兩架F-100於任務返降中撞山，後來知道是馮添池教官（機號〇一四三）和高仲華教官（

機號〇一六九），稍早才跟馮、高兩人在空中默默的進行一場無聲的任務交接，孰料一個多小時後，便發生飛安事件。

後來根據飛安事件調查結果，長機太康儀表示誤差四十度，太康儀表是提供飛行員機場方位與距離頗為重要的依據，此時卻出現要命的誤差；另外，從GCA錄音抄件中，得知飛行員與地面管制進場的GCA管制官通話過程中，延遲轉彎。我研判當時或許雲層也厚，兩人在雲中飛行無法目視地面，此時僚機在夜間專注的與長機在雲中編隊，無法提供任何資訊給長機參考，終造成兩機同時撞上關子嶺附近山頭的重大飛安事件，兩名優秀飛行員因此殉職。

次日，我在始曉完成警戒，上午十點三十七分，警戒室值日官突接獲戰管命令，下令三分鐘進座艙待命，隊長方正、宋台生、錢超銘和我四人拎著求生背心便向外衝，邊跑邊穿上求生背心，坐上停在機庫裡的戰機。我繫好安全帶，做了無線電試通，不久機庫警鈴大作，緊急起飛警示燈不斷閃爍，四機即刻開車，依序滑行至跑道上。當天天氣不佳，我擡頭看了看天空，雲高大約僅四百至五百呎，冷鋒面已抵達，雲層又濃又低，這樣

的天氣，起飛和落地對飛行員來說都是嚴酷的考驗，十點四十五分四架F-100分別開啓A、B，在兩三跑道由北向南，兩兩編隊陸續起飛。

其實前一晚嘉義曾經發生撞山事件，當時我心裡便有數，今天嘉義的任務應該會由新竹基地吃下來，果不其然。

臺掩

這回緊急起飛和前一晚公四任務的編組一樣，長機依然是隊長方正、二號機宋台生、三號機錢超銘，我是四號機，我們起飛四百呎之後便進雲，即使在濃濃的雲層中，我還記得保持與三號機錢教官做兩機編隊隊形，大約在兩千餘呎高度出雲，我倆這時候開始尋找長機，很快的與長機在空中集合，四機直飛待命區。

當天有前往金門的臺金空運機，我們是去執行空運機的護航任務，這當中，錢教官發現另有兩架不明機在距離我們不遠的西邊，當時戰管指示噤聲，長機帶著我們默默的執行掩護任務，直到任務完成後返航。

事後知那兩架是桃園的RE-104（又稱公洞四），正在福建廈門上空進行偵照任務，換句話說，我們這次既是為臺金空運機護航，同時也在掩護正在廈門上空進行偵照任務的兩架

公洞四。在任務區執行掩護前後四十分鐘裡，先是RE-104完成偵照任務脫離廈門上空，稍後臺金空運機也已安全抵達金門，此時戰管指示我們返航。

返場時，天候越來越糟，雲層比起稍早起飛時更低更厚了，側風也很大，通常在落地過程中，三、四號機先落地，間隔十哩一、二號機再落。

三號機錢教官帶著我編隊，兩機編隊時僚機得看風向決定進場時的位置是在領隊的左側或右側，當時是右側風，我飛在三號機的右側，因為是僚機，走的是內圈，轉彎時位置比三號機高半個機身，在側風的上風處，轉彎時錢教官回頭看了看我，當時雲層濃密，雲中隱約看到我這架老100的大肚子。錢教官的眼神顯露了他的心思：「咱倆啥時候能夠出雲，實在沒個準。」我想，錢教官的心裡是忐忑的。

其實這時錢教官的主狀態儀突然失效，但是他並未聲張，教官飛行技術佳，個性也沉著，CCA引導我倆轉向五邊對正跑道六哩時，開始下降。我自無線電中聽到錢教官與CCA之間的對話，知我倆始終保持在中心線與下滑航道上，心裡很踏實，於是專注保持與教官編隊飛行。

兩機直到三百呎才出雲，所幸的是一出雲就正對著跑道，此時距離跑道頭僅剩一哩，我們無需做任何修正，對準跑道。十一點五十五分安全編隊落地，之後隊長方正帶著宋台生也安全返回，落地以後錢教官方才透露他的飛機主狀態儀於進入CCA航線時便失效，想起剛才雲底三百呎，錢教官的飛機主狀態儀又失效，我們兩人是驚險落地。

已殉職好友約他合辦航空公司

四人卸下裝備回到警戒室進行任務歸詢，這時警戒室值日官突接獲訊息，指稱桃園有兩架RE-104返回桃園基地時失事墜毀，當時很擔心是否為之前我們負責掩護在廈門上空進行偵照的兩架，事後證實正是這兩架，兩架戰機教官是汪顯群、傅祈平。

在傅鏡平撰寫的《中國之翼F-100星式戰鬥機》一書中指出，長機汪顯群駕駛機號五六四〇與二號機傅祈平駕駛機號五六三六的RE-104，兩人完成偵照任務返航落地時，發生飛安事件。當時雲高僅四百呎，能見度不佳，第一次降落，無法成功落地，桃園基地通信車地面飛輔室值勤官帥立人，用無線電建議兩人轉落外場CCK（清泉崗基地）。汪顯群思忖偵照沖洗設備在桃園，如改落



十二偵照隊留下一幀編號1至4，機號依序為「五六四〇」、「五六二八」、「五六三六」、「五六三八」之四架F-104戰機編隊歷史照片（翻攝自傅鏡平著作）。

CCK，必須將底片送回桃園沖洗。當時尚無高速公路，從臺中到桃園舟車勞頓不說，他也擔心因此延誤交付偵照照片的時間，於是回答再試一次。這時天候更惡劣了，雲高突然降至兩百呎，編隊出雲後驚覺高度不夠，兩機雖然立馬開啓A/B試圖拉起飛機，但是為時已晚，兩機重重摔在機場跑道頭外面魚塢土堤上，最後翻在魚塢裡。帥立人第一個趕抵現場，他跳下魚塢欲搶救兩人，惜兩人已沒了生命跡象，當場殉職。

傅鏡平在書中描述，傅祈平摔機前一個星期，一次午休時，夢見幾位已殉職的好友來找他，說想合辦一間航空公司，就缺一名飛行員，醒來後

曾將此事告知同袍孫培雄，孫向隊長夏繼藻報告，隊長顧及傅祈平情緒，交代暫時不安排傅飛單座。

三月二日當天，這批任務原是由帥立人和孫培雄兩人負責前往進行偵照任務，因為目標區福建沿海天候不佳任務取消，後來原應落臺北的一架C-141因為臺北天候不佳，臨時改落桃園。C-141駕駛是孫培雄官校同期同學，孫因為任務臨時取消，於是至飛管分隊找同學敘舊，偏偏這時大陸目標區天氣好轉，作戰司令部指示即刻起飛執行任務，同袍四處尋找孫培雄不著，於是臨時改由傅祈平上場。

同時摔掉的汪顯群原本也不在執行這批任務的名單上，原本是由陸存仁和後來遞補上來的傅祈平兩人執行偵照，汪顯群是預備機，起飛前陸存仁的飛機發生故障，於是預備機汪顯群臨時上場遞補，誰知陰錯陽差，發生憾事。

桃園、新竹兩地距離不遠，每回變天，桃園會比新竹較早一些，想想就在不久前，新竹雲層僅三百呎，惡劣天候中，在CCK的引導下，此時錢教官主狀態儀又失效，所幸他的飛行技術佳，在低雲層中，精確地參考輔助儀表飛行，錢教官方能帶著我對準跑道，安全落地。

汪顯群和傅祈平就沒那麼幸運了，想想前一晚才發生嘉義兩架F-100撞上關子嶺山頭上，短短二十四小時內，空軍接連損失四架戰機和四名飛行員，心情是沉重的。

每年冬末春初季節交換時節，天氣變化大，飛行應更加注意，自我警惕。

這是四個帥氣、對未來充滿希望的年輕人，如今，除了家人、同學、昔日同袍，還有誰會記得他們？

當年的長機方正隊長後來以少將官階光榮退伍；二號機宋台生退伍後轉華航，機師退休；三號機錢超銘退伍後轉長榮航空，機長退休；我則於民國九十一年九月上校屆齡退休。



照片中由左至右依序為當年四架編隊的二號機宋台生、長機方正隊長、三號機錢超銘與四號機作者，光陰如梭，再聚首竟已是四十年之後了。