空軍空運機部隊史

第五篇 空運機部隊輝煌戰績

જાજના સાજવાજના જાતના સાજવાજના સાજવાજના સાજવાજના સાજવાજના આ જાતના સાજવાજના સાજવાજના સાજવાજના સાજવાજના સાજવાજના જ

1930年代,隨著航空科技快速發展,國際上軍用及民用航空事業突飛猛進,由於受 到空權思維影響,各國空軍建軍方向,主要著眼於建設具攻擊能力的部隊及機種,如轟 炸機、攻擊機及驅逐機等兵力,另一方面民用航空,則著重商用空中運輸市場發展。當 時我國航空發展亦是如此。

1939(民28)年歐戰期間,德國空軍多次運用,具備奇襲與機動特性的「空降作 戰」,迅速取得勝利,一時之間空運、空降作戰的作戰模式,就如同德軍的裝甲部隊 「閃擊戰」一樣,震撼當時世界各國軍方。之後,德軍於俄國史達林格勒之役的空運作 戰,盟軍於法國諾曼第及荷蘭實施的空降作戰;以及中印緬戰區,維持中國補給線的 「駝峰空運」行動等戰例,交戰雙方的空運機部隊,充分展現多樣化的作戰能力與特 **性。**

我國空運機部隊亦隨著世界趨勢,於抗戰期間建立成長茁壯。成軍以來,歷經抗 日、戡亂及防衛台海諸戰役的戰火洗禮,與先進前輩們犧牲奉獻,數十年來對國家建 設,及國軍作戰貢獻極為顯著。因為這支戰略性空運兵力,始終在國家最危急需要之 時,毅然決然投入以支撐國家需求,達成艱鉅的空運任務,例如1948(民37)至1949(民 38)年政府退守臺灣時,計畫性撤運國軍有生力量,與空運黃金來台,1958(民47)年 「八二三砲戰」空運補給,1961(民50)年「國雷演習」撤運滇緬游擊隊,以及後來的 「慈航人道救援」等任務。

本書共分六篇,將分期轉載以俾利讀者閱讀。

第一章 突破封鎖「永年古 城」空投增援

里的小城,又稱「廣平府城」,是座有2000 多年歷史的古城,今稱廣府鎮。永年在春秋 時期稱"曲梁",隋朝時稱"名州",到明 「永年」,一個位於河北邯鄲東北25公 代才改稱"廣平府"。地處華北地區第二大 窪地,周圍環水屬旱地水域,城外築有護城河環繞,古城牆雄偉堅固,周長4.5公里,高10公尺,厚8公尺,築有四座甕城,四道城門;今天除城樓、角樓等建築已毀外,城牆及護城河仍保存良好。抗戰勝利後不久,就在這座古城,國軍與共軍發生一場歷時長達兩年多的激烈戰鬥,共軍圍城期間,我空運機部隊不畏艱險,在此寫下不朽紀錄。

1945(民34)年9月國軍計畫沿平漢路北上,接受日軍投降,由於河北南部許多地區,早已被中共盤據,為阻止國軍前進,共軍於10月下旬在邯鄲以南地區,對國軍發動攻勢,11月初國軍敗退,邯鄲周遭區域均遭共軍占領。唯獨「永年古城」例外,當時城內駐有國民政府編組的,保安第5旅第14團約1,500餘人的部隊,但當國軍大兵團被擊敗後,共軍對當地重重包圍,卻久攻不下,成為僅存的一個孤立據點⁸⁶。

1945(民34)年10月16日,「永年」守軍 面對來勢洶洶的共軍,充分運用四圍環水的 地理環境特點,在共軍來襲前,將城東南 的水閘門打開,使「永年城」周圍成為一片 汪洋。不過此舉雖成功地讓共軍無法長驅直 入,但卻也使「永年」與外界隔絕斷了補給 線。當國軍得知永年仍未失守的訊息,決定 不惜一切代價全力支援守軍,然而由於城內 無機場,故僅能仰賴空運機空投補給方式。 於是駐北平的第102及第103中隊,受令後立 刻展開行動,C-47型運輸機無懼共軍層層火 網,一批又一批,日復一日往來於北平與永年之間,空投糧食彈藥。當時任職第102中隊 機工長的許家祥描述:

飛機滿載大餅和彈藥,從北平南苑機 場起飛,一個多小時航抵目標上空,很遠就 看到永年縣,見城內房屋都不完整。自被包 圍後,永年縣被共軍砲彈打得千瘡百孔,逼 得走投無路,在城中央一空地上擺了四個大 字一「空軍救我」,下面寫了幾個小字一 「縣長許鐵英」。看了如此荒涼情境,聯想 「彈盡援絕」,不禁一陣鼻酸。飛臨永年上 空,空投兵將第一批糧食推出機門,來回穿 梭三次才完成。但飛行員汪正中上尉,繼續 進行偵察任務,仍在空中盤旋。降到五百呎 高度,地面情況看得非常清楚一共軍分幾 組,集中一起,頭頭平躺成圓形,舉槍對我 機射擊⁸⁷。

自1945(民34)年10月至1947(民36)年11 月,共軍圍城長達兩年餘,期間發動了三次 大規模進攻。1945(民34)年10月,共軍發動 第一次攻擊,守軍在空軍空投協助下,直至 1946(民35)年1月13日,國共雙方的停戰協議 生效止,成功堅守永年未讓敵越雷池一步。 6月,中共復下令其第二縱隊攻擊永年城, 以消除後顧之憂。惟透過空運部隊的空投補 給,守軍再次挺過攻擊,共軍只得對永年城 繼續實施包圍。這年12月,永年守城軍為感 念空軍空運部隊,於守軍困守經年危在旦夕 期間的冒險援助,特致贈參與空投的空勤人

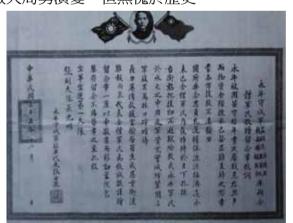
⁸⁶ 同註12, 頁77。

⁸⁷ 榮民文化網,老兵憶往,許家祥,「永年空投」,http://lov.vac.gov.tw/memory/Content.aspx?i=229&c=2&p=1。

員各一枚「救我永年」紀念章。

1947(民36)年下半年,戰局對國軍日趨不利,9月共軍再度集中兵力,對永年發動第三次攻擊,國軍基於戰略性考量,令守城部隊向安陽方向突圍,空軍不得不停止空投行動。空運部隊對永年的空投任務,前後歷時兩年餘,多數是裝滿了成袋的饅頭去空投,統計總共出動了一千零七十架次,投下糧彈十四萬四千八百八十五公斤。創下了對單一城市空投的最高記錄⁸⁸!

誠如守城軍致贈紀念章詞所言: 「・・・台衡熱忱援助不避艱險救我永年軍 民於水火之中用是軍資充實城防鞏固三軍腹 果萬牲口碑頌禱。鼎力賡續救援空輸勞苦生 成恩重銜環難報・・・」。空運機部隊這群 默默耕耘的無名英雄,冒著敵火不畏艱難, 戮力以赴,以救軍民之險為己任,最後雖不 敵大局勢演變,但無愧於歷史。



圖七九 永年守城軍民贈與時任空運第一大隊副大 隊長張光明的感謝狀摘自張光明著,《張 光明抗日空戰拾粹》,頁160。

第二章 執行「大陸空投」任 務

空運機部隊很早即開始執行大陸空投任務,甚至比第34(黑蝙蝠)中隊的前身「特種任務組」還早,基於保密緣故,任務過程多不為人知。政府自1949(民38)年遷台後,從未放棄反攻的準備,除支持大陸游擊武力外,亦持續派遣空運機,飛進大陸實施心理作戰。一方面鼓舞大陸民心士氣,另一方面對中共持續施壓,希望在軍事襲擊行動外,也形成一股政治作戰的影響力。

大陸空投任務,乃是空運機利用夜晚, 趁夜幕的掩護飛到大陸東南地區省份,空投 心戰傳單與賑災糧食⁸⁹。空軍第十及第二十 大隊,採輪流方式執行是項空投任務。飛機 派遣係以加裝有長程油箱的C-46型機擔任, 由於是敵後任務,基於安全需求保密程序極 為重要,因此人員派遣方式採臨時通知方 式。機組員(包括空投士)受令後,每人會分 配一份任務包,包內附乙套老百姓服裝,一 包錢,自衛手槍一支及子彈約3-40發。登機 前,檢查並調妥保險傘肩腿帶備用。

任務機起飛時間約在終昏前後20分鐘左右,入夜後依計畫自沿海某點進入內陸,任務範圍以大陸東南及南部省份為主。初期因中共防空能力有限,其地面防空兵力僅部署在如上海、廣州等重點城市。因此在夜色保護下,透過審慎的飛行路線規劃,以及機組

88 同註11,頁111。

89 郭冠麟編,李德元先生口述歷史訪問紀錄,《北斗星下的勇者》,頁134。

員技術和反應,空投任務尚能安全執行。機 工長許家祥曾有次特殊的空投經歷:

1952年(民41)年某日, C-46型機137號 原擔任大陸空投任務,該機機工長無意間, 聽到組員中的空投士談話,說中共怎會知道 今天的空投 俊務。 经 機長向上级 及應後,基 於安全理由,決定換機不換人,任務继續執 行,惟空投士不上機,空投勤務交由機工長 代為操作;於是許家祥管的C-46型機//6號就 接替任務。在全黑夜的掩護下,飛機由福建 廈門附近進入大陸,一路飛經廣東惠陽、廣 西梧州,同時将心戰傳單,及日用品陸續投 出機外;就在接近折返點湖南衡陽前5浬時, 整個城市燈火突然全都熄滅,隨後採照燈立 即射向夜空搜尋。這時想到之前空投士的談 話內容,心中不禁緊張起來,但手上動作並 未停止,仍继續将空投物品及傳單投出。在 不知不覺中,飛機通過江西南昌,接著後浙 江水嘉出海,時間為凌晨04/0時,飛行時間 已八個小時。出海後不久,突然定向儀及無 绿電都失效,约飛了一小時天色漸亮,發現 仍在海上;經一番折騰後,終於與戰管連絡 上,07/0時安降嘉義,這趟飛行總共飛了// 個多小時,真是令人難忘的一次任務90。

1953(民42)年韓戰結束前,由於中共空 軍殲擊機主力,均部署於韓國戰場,及北京

周遭地區。因此這段期間,共軍當局對於 進入大陸地區的航空器,不論是我空運部隊 的心戰空投,美方「西方公司」及我空軍特 種任務組,執行的人員物資空投,乃至後來 的第34中隊的低空特種任務。共軍除運用有 限的地面防空砲火,及燈火管制手段外,幾 乎別無他法。幾年下來,中共對於這些夜間 侵擾領空的不速之客相當頭疼; 即使韓戰結 束後,中共空軍殲擊機部隊,雖然已是歷經 實戰的機隊,但由於共軍具備夜間作戰能力 的飛行員仍嚴重不足;面對前述情況,短時 間內共軍殲擊機部隊仍力有未逮91。1954(民 43)年隨著共軍在情報、雷達預警、地面防 空火力,及飛行員夜間作戰能力提升後,至 1955(民44)年逐漸形成戰力,1956(民45)年對 空軍各部隊形成嚴重威脅92。

1956(民45)年11月10日,第二十大隊第6中隊C-46型機362號由副隊長李學修中校,率飛行官邱文道上尉、通信官高耀民上尉、領航官王俊成中尉、機械士陳鏞鋒上士、機械兵吳舜民上兵、沈長理上兵、施秉璋上兵及姜文義上兵等九員,執行大陸空投任務。任務機在浙江永康以北26公里處高度約一萬呎,遭共軍杭州空5軍指揮所預警雷達偵獲,空5軍立刻令駐嘉興機場的空3師派機起飛攔截,2216時MiG-17F型機1架起飛;經雷達

- 90 許家祥,《驀然回首》頁58-62。
- 91 參考中華戰史文獻學會叢書,《空軍特戰史回顧》,頁17。
- 92 1956(民45)年6月23日夜間,共軍空軍第12師MiG-17F型機X1在江西廣豐、上饒地區擊落我空軍B-17G型飛機1架,是中共空軍殲擊機首次於夜間擊落飛機的紀錄。8月23日子夜,共軍空2師MiG-17F型機X1浙江舟山上空擊落美軍P4M-1Q型電子偵察機一架。11月10日夜間,共軍空3師MiG-17F型機X1在浙江蕭山擊落我C-46型機一架。



圖八十 執行空投任務的C-46同型機

引導,共機藉著C-46型機發動機排氣管的火光,目視我機,隨即進行攻擊,我任務機左翼根著火,墜毀於浙江蕭山縣東方約三公里處,機組員全部殉職⁹³。事件發生後,空軍分析研判,中共空軍的夜戰及防空戰力已大幅提升,相較於特種任務組的電值任務,這類空投心戰文宣任務,並沒有絕對的必要性,考量再派遣空運機,執行此任務風險太高、犧牲代價太大;遂決定取消自1949(民38)年以來,派遣空運機飛赴大陸,執行心戰空投的任務。

第三章 空軍電子偵蒐「老牛 計畫」

第四三九聯隊於1993(民82)年,接收了一架名為「天干機」的電子作戰飛機,該機亦擔負電子情報蒐集任務Elint(Electronic intelligence)。談到空中電子情報蒐集,早在1956(民45)年,當時空軍也曾改裝一批

C-46型空運機,成為「簡易型電戰機」,執行蒐集通訊情報Comint(Communications intelligence)的任務,此計畫名為「東二計畫」又稱「老牛計畫」。1956(民45)年到1957(民46)年間,空軍利用C-46型運輸機,加裝監聽設備,前往距離大陸海岸20到30浬處的上空,監聽中共的陸空通訊,任務區域為臺灣對面的大陸沿岸,由於南來北往監聽就像老牛犁田一樣,因此稱為「老牛計畫」%。

當時空軍配備C-46型機的兩個空運大隊,都參與這項計畫,在第十大隊方面,目前僅知第102中隊參與,第二十大隊的第2、第6及第11中隊,則是各派出一組飛行員,其中第2中隊的副駕駛為張乃揚,第6中隊的正駕駛為梁內戍,副駕駛為陳每文,第11中隊的副駕駛為許浩然。第二十大隊三個中隊各選派一架C-46型機擔任任務機,在機身中裝設線路。出任務前,會有兩名來自空軍監聽單位⁹⁵的電子官,攜帶監聽設備來到基地,將設備接於機上線路即可出發執行任務。



圖八一 C-46型機

- 93 傅鏡平,《空軍特種作戰秘史》頁45。
- 94 同註93, 頁42-44。
- 95 應是「空軍電監中心」。

老牛計畫相當保密,不論是大、中隊每 日任務單,及基地的任務派遣單上都沒有紀 錄,只有在出任務前以口頭涌知。每架任務 機上只有五位成員,分別是正、副駕駛、兩 名電子官及一名機工長。任務實施通常會配 合戰轟機的行動,計畫利用共軍戰情系統, 對我戰轟機執行偵巡作戰任務時的反應,於 空中截聽、蒐集中共戰管單位的涌訊資料。 每次任務大約飛行四到五小時,實施的時段 日間及夜晚都有,任務頻率則是每週兩至三 次。由於飛行高度越高,接收通訊的距離越 遠,所以C-46型機的飛行高度都在1萬呎以 上。因為C-46型機沒有加溫裝置,所以冬季 執行任務時,高空溫度極低,讓組員相當難 受。任務結束落地後,兩位電子官將監聽設 備拆下帶走,這架C-46型機又回復成一般的 空運機。老牛計畫執行大約一年半的時間就 停止實施,原因可能是「技術研究組」%除了 蒐集電子情報外,也具有蒐集通訊情報的能 力,所以就交由技術情報組執行即可。

第四章 空軍「援越空運隊」

北越於1954(民43)年在中共援助下, 「奠邊府戰役」中對法軍取得決定性勝利。 後來法國和北越簽署《日內瓦協定》⁹⁷,法 國撤出越南,並以北緯十七度為界,自此, 越南就像分裂的朝鮮半島一樣,被分割為南 北越。法國撤出之後,美國為了阻止北越的 共產黨勢力向南擴張,全力支持南越建立反 共政權;1955(民44)年吳廷琰發動政變,建 立越南共和國,美國成立「駐南越軍事援助 顧問團」,派遣軍事顧問650人,正式介入越 戰。之後的十餘年間,各民主國家為避免南 越赤化危機,韓、泰、菲、澳、紐及義等國 均曾派軍支援。越戰戰況於1963(民52)年後 持續升高,至1966(民55)年底僅美軍部隊即 達40餘萬人。

我國反共立場堅定,一直未放棄反攻大陸,只要有任何打擊共黨勢力機會,都會積極爭取絕不放棄;當時我國甚至願意派遣地面部隊參與越戰,只是美國基於國際政治考量未同意。文字工作者楊靜文,依據曾瓊葉編著的《越戰憶往口述歷史》,摘要「臺灣人的越戰故事」記載,臺灣的援越任務分三方面:

- 一、「中華民國軍事顧問團」,協助越 軍建立政戰系統「奎山軍官團」,提供反共 政治作戰經驗。
- 二、「南星計畫」與美軍合作,先後派 遣中華航空公司人員,與空軍第34中隊(黑蝙 蝠中隊)軍官,協助北越敵後情報空投任務。
 - 三、「協修計劃」,協助美國越戰戰損

- 96 「空軍技術研究組」即為第34中隊。
- 97 1954(民43)年7月21日,在瑞士日內瓦的和談,美國、蘇聯、法國、英國、中共、北越、南越、東埔寨及寮國九國外長達成協議,稱為根據日內瓦會議的決議,南北越暫時以北緯17度線分治,越南北部由胡志明統治,南部由保大皇帝控制。
- 97 1954(民43)年7月21日,在瑞士日內瓦的和談,美國、蘇聯、法國、英國、中共、北越、南越、東埔寨及寮國九國外長達成協議,稱為根據日內瓦會議的決議,南北越暫時以北緯17度線分治,越南北部由胡志明統治,南部由保大皇帝控制。

武器修護98。

上述與空軍有關的援越行動中,「南星計畫」是由美國中央情報局及軍方主導, 我方派員支援的特戰行動。除此之外,我國空運機部隊亦曾派遣人員和飛機,赴越實施 軍事援助行動,即鮮為人知的「援越空運 隊」。

1965(民54)年8月15-19日,越南總理阮 高祺於訪台期間,曾請求我方派遣2架C-46型 機,暨隨機人員10名赴越從事運輸、空投物 資,及救助逃避共黨難民之工作。美國駐西 貢大使館認為該項派遣極有助益,華府亦擬 批准之99。由於此案具有政治上重要意義, 我行政院召集國防和外交兩部會商,決定派 出2架C-46型運輸機,以「華航」名義前往南 越服勤,擔任南越救濟物資的運送工作100。 越南政府迅速青由社會部,向我國提出空運 需求;我國政府基於反共及支持盟邦的立場 同意派遣,經協商後,我方所提條件包括: 「該等飛機名義上歸屬於中華航空,越方須 提供後勤及油料;飛機維護與組員薪資由我 方負責;經越方申請可再延期3個月101」。 「援越空運隊」首任隊長為趙任俠中校,全 隊有軍官7員,分別包括輔導長、作戰長、飛 行官及領航官等,機械士官長3員,任務初期 還曾向34隊借調兩員通信官。

1965(民54)年11月25日,「援越空運 隊」兩架C-46型機從台北松山機場起飛,這 兩架飛機機身沒有塗裝,也無任何標示,只 在垂直尾翼上漆有「CA-5」及「CA-6」字 樣,長機機長為領隊趙任俠,僚機機長為王 宿儒。當天下午降落西貢新山一機場,越南 社會部還為此,在機場舉辦正式的歡迎儀 式。隨後「援越空運隊」2架C-46型運輸機, 編入南越空軍第33聯隊服勤,並於12月8日開 始運輸救濟難民物資任務。空運行動3個月期 滿後,越方要求我方再延長6個月,我方也同 意,空軍因此訂出《援越飛機工作人員輪調 辦法》,確立本案為常態性的任務性質102。 當時越南地區已經有華航及第34中隊的空勤 人員執行勤務,加上來自屏東第六聯隊的這 批人員,使得空軍在越南同時有三批人馬, 也顯現出越戰特殊的一面103。

依原定計畫,空軍這兩架C-46型機, 是交由越南政府社會部運用,任務內容主要 係執行撤離與救濟難民之用;但實際上「援 越空運隊」赴越南後,任務幾由越南軍方調 度,參與越南空軍33聯隊戰區運補任務。任 務執行方式為,每日派遣一架C-46型機執行 戰地空運任務,另一架則維護保養,任務地

98 楊靜文,《臺灣人的越戰故事》頁32。

99 黃宗鼎著,「越戰期間中華民國對越之軍援關係」,《中央研究院近代史研究所集刊》第79期,頁158。 100 高智陽,「越戰中的臺灣飛行員援越空運不斷」(之五)兩岸史話,中時電子報,http://www.chinatimes. com/newspapers/20150807000984-260306。

101 同註99。

102 同註100。

103 同註93, 頁51。



圖八二 援越空運隊C-46型機降落西貢新山一機場,時為1966年。(許浩然老師提供)

點包括順化、峴港、歸仁、芽莊、百里居、邦美蜀、大勒、廣德、邊和及福隆等地,每次任務飛行時間6-7小時,機組人員採輪流執勤方式運作¹⁰⁴。主要任務擔任空運越南政府軍兵員、武器彈藥、難民、越共戰俘及傷患後送等運補任務;甚至運送殉職的南越政府軍遺體。

「援越空運隊」駐地為西貢新山一機場,由於機場為越共攻擊重要目標,一年到頭都有攻擊事件,輕則火箭突襲,重則面臨越共團營級兵力規模攻擊,美軍為確保機場安全,甚至曾以B-52型轟炸機攻擊機場周邊敵軍,徹夜轟炸感覺像地震一樣。基於安全顧慮,空運隊駐地周遭均設置防護掩體,機組員亦配自衛槍枝與鋼盔,隨時應變。特別是1968(民57)年越共春節攻勢期間,新山一機場遭越共猛烈攻擊,糧食補給都有困難,我空運隊成員僅能枯守近兩週等待戰事結束,情況極為艱苦與危急。

「援越空運隊」任務執行區域均在南



圖八三 援越空運隊隊員持槍,於西貢新山一機場 駐地擔任警戒。(許家祥老師提供)

越境內,任務危險程度雖不像第34中隊執行「南星計畫」那麼高,但處於烽火四處的越南戰場,執行戰地空運仍存相當風險;尤其飛機起落階段,為避免越共防不勝防的輕兵器襲擊,離到場時均採戰術起飛及落地方式操作。即便如此,飛機遭受戰損或被砲火追著打的情形仍是常有的事。據曾於1968(民57)年5月至1969(民58)年3月,派駐援越空運隊的機工長許家祥敘述:

1969(民58)年2月6日CA-5機,由機長朱允林率副駕駛鄭克儉及機工長許家祥等三人,執行福隆空運任務時,於五邊落地前遭越共炮火攻擊,飛機多處中彈,情況危急,機長發現俯仰操作困難,帶桿緊、推頭又無反應,迅即以發動機動力控制俯仰方式操作飛機落地;落地後檢查,發現機翼中彈12發、機身4發、升降舵2發,原來由於升降舵鋼繩被打斷繞絞在滑輪上,且操縱升降的唧筒也受損造成液壓油大量外漏,肇致升降舵操作失效,另外機翼油箱亦中彈漏油。千鈞

104 許浩然先生訪談紀錄。 105 同註90,頁136-137。 一髮,迅即落地關車化險為夷105。

華航在越南亦是使用C-46型機,於西貢 駐有常態性後勤維修部門,而且空運隊當初 也是以華航名義援越,故當「援越空運隊」 的飛機故障時,常需仰賴華航支援維修及飛 機接送組員。大家系出同門,相互支援協調 合作愉快,對空運隊的任務運作助益甚大。 「援越空運隊」隊員任期原則上為十個月到 一年左右,利用每季飛機換防時機,分批調 整替换的人員往返兩地。駐防任務結束時, 越南政府為表彰我飛行官,及空勤組員冒險 執行任務,於返國前舉辦贈勳儀式,頒贈榮 譽獎章及空軍飛鷹紀念章等。因任務艱辛風 險高,四三九聯隊多人返國後獲選次年度國 軍英雄,如吳起驤、史煥然、何枝元等老師 為18屆,林宗德老師為19屆,馬位文老師為 20屆,馮俊生、關比美老師則為21屆國軍英 雄。

依據首批參與「援越空運隊」任務的王 宿儒機長(時任空軍第十大隊第102中隊中校 作戰長)之日記,摘敘述如後:

 留直尾翅「CA-6」字樣。23日將該機飛返台 北待命出發:總司令召見訓勉。24日進行試 飛及出發前準備工作。25日由「CA-5」號機 長兼領隊趙任俠,率「CA-6」號機長五宿儒 両機共/2員,自松山機場起飛,抵達越南新 山一機場,受到越南政府隆重的歡迎與接 待。

经過數日的相關拜會、熟悉環境、瞭 解状况,並完成作業準備後,隨即展開各主 要空軍基地之試航飛行任務。在此後的任務 中,主要執行之空運項目包括:1.越軍彈 藥、武器、軍品、裝備2. 出擊部隊人員3. 物 資、糧食、與補给品4.捕獲之越共俘虜及武 器5.美軍與越軍傷兵或陣亡人員遺體棺木 6. 與越方相互支援救濟於場外故障之任務 機。此外,於任務期間,我空軍人員均置身 於極端嚴酷而危險的環境中,使執行任務更 加辛苦與艱難。諸多因素包括:1.越共之突 襲、爆炸與破壞無所不在2.越軍紀律渙散、 士氣低落3.社會治安混亂、人心動盪4.東南 更雨季天候惡劣5. 機場與航路過度雍塞6. 機 場塔台與航管十分忙碌、混亂,益增飛航困 難7.有關任務亡協調與聯繫均充滿變數,難 以掌握。

「CA-5」趙位俠機組於1966(民55)年6月 结束接越位務定行返台,「CA-6」機長五宿 儒接任領隊,續留越南執行任務,並帶領接 防人員「CA-7」機組員熟悉飛行各機場,直 到當年12月20日方结束接越任務返國。出發 前體重70公斤,返國僅餘59公斤,長期置身 於戰火中執行任務達13個月之久,身為機長 在身心方面所承受之壓力與煎熬,實非常人 所能想像。

駐越期間共計係務執行/29次、飛行時間達66/.20小時、起降計380次、降落/7處機場、戰績分達424分,榮獲越南政府領贈「彰美佩星勲章」及越南空軍「指揮榮譽獎章」各乙座:这國後,年度戰绩敘勛獲領「乾之勲章」乙座,並當選為/966(民55)年「國軍第/7屆戰鬥英雄」。

1969(民58)年,聯隊執行「天鵝計畫」 全面換裝C-119機,空運機部隊逐步汰除C-46 型機。由於該型機後勤維修補保能量漸縮, 而且隨著越南戰事升高,機組員所受威脅日 漸增加,空軍基於諸般考量,認為階段性任



圖八四 援越空運隊於西貢與駐越顧問團柯遠芬中 將合影,時為1968年。(李忠達老師師母提 供)



圖八五 越南空軍頒贈我援越空運隊的獎章。 (四三九聯隊隊史館提供)



圖八六 越南執勤曾獲選國軍英雄的馬位文少校。 (四三九聯隊隊史館提供)

務已完成。我方遂以「該兩架運輸機機型老舊且經核定汰除」為由,多次向越南提出終止「援越空運隊」計畫案。約於1970(民59)年下半年,「援越空運隊」C-46型機及機組員解除任務返台,圓滿達成五年支援越南政府及空軍的任務。

第五章 空運機部隊「慈航援 助」

人道救援(HumanitarianAssistance)是普世價值,亦是全球性議題,每當世界各地發生天然或人為戰爭災害,有能力的國家均會適時提供實質援助及支援。我國本著「人溺己溺」的精神,自1972(民61)年以來,曾多次派遣空軍空運機部隊,以「慈航」為名援助周邊國家。執行國際人道救援任務,不僅是善盡國際義務,亦能展現我國重大災害處理能力,進而拓展外交領域及宣慰海外僑胞,贏得國際友誼與尊敬。

第一節 「慈航菲律賓」

1972年(民61)夏季,菲律賓連續遭逢幾個颱風肆虐,造成呂宋島長達5個星期的水

患,災區廣闊,災民達數百萬之眾。我政府 基於人道立場及友邦情誼,決定實施救援行 動;空軍遂以「慈航演習」為名,派遣30架 飛機以空運方式, 淮行大規模援助, 預劃運 送24餘萬磅物資及百餘萬菲幣赴菲。8月9日 由屏東基地起飛,當時慈航機隊包括以六聯 隊為主的25架C-119型運輸機、新竹基地特 戰組1架C-123型運輸機、嘉義救護隊的1架 HU-16型水陸兩用飛機、2架UH-1H型直升 機,以及專機中隊1架C-47型運輸機。0530 時, C-123型機裝載著先遣小組、記者及後勤 維修等器材首先起飛。0630時,第一架C-119 型機由第六聯隊聯隊長汪正中少將領隊起 飛,其後各機採間隔5分鐘方式起飛,前往馬 尼拉機場(Manila International Airport)。單趟 飛行時間約3小時30分。

機隊抵達時,菲律賓的福利部長依樹 華德·林女士、軍方參謀總長依斯必諾將軍 及我國駐菲大使劉鍇等人在機場迎接。福利 部長依樹華德·林女士所說:「沒有比中華 民國25架空軍飛機帶來的食物更珍貴,也沒 有比這份珍貴的友誼,更令人值得回憶的 了。」而在場接機華僑親見來自祖國的軍 機,更是萬分感動¹⁰⁶。菲律賓總統馬可仕曾 致函感謝我國救濟援助,菲國國防部長更表 示:「這次空運行動是菲國接受救災以來, 最大的一次義舉¹⁰⁷。」菲律賓軍方為感謝我 空軍的援助行動,特頒贈每位參與空運任務 的六聯隊成員,一枚菲律賓空軍飛行胸章 作為紀念。完成救援物資卸載後,C-119及 C-123運輸機分別在當天及次日,飛返屏東 基地;特別是當天返航時,六聯隊近二十架 C-119機群以嚴整的基本編隊隊形飛越菲律 賓,陣容好不壯觀。

這次慈航飛行不僅對菲律賓提供立即與 實質的援助,更重要者是透過當地媒體大幅 報導無形中提高國家能見度,並撫慰當地僑 胞愛國思念之情,全體空運機組員均自豪參



圖八七 1972年8月9日空軍慈航演習,圖為C-119機 卸下救援物資。(四三九聯隊提供)



圖八八 1972年8月9日空軍慈航演習,圖為C-119機 編隊飛行於菲律賓呂宋島上空。(四三九聯 隊提供)

106 蔣天鐸文,中國空軍慈航萬里,《中華電視週刊43期》,頁79。 107 劉文孝編,《C-119紀念專輯》國軍空運聯隊史1958-1997,頁75。



圖八九 1972年8月9日空軍慈航演習任務後,菲律 賓空軍頒贈證書。(四三九聯隊提供)

與此次慈航行動。

第二節 「慈航二號」-援助南亞海嘯

2004(民93)年12月26日,當地(雅加達、 曼谷)時間7時58分發生印度洋大地震(又稱南 亞海嘯),震央位於印尼蘇門答臘島西160公 里,水下3公里處,地震規模達芮氏9.3級。 瞬時引發浪高三十餘公尺的海嘯,波及環印 度洋周邊國家,地震及海嘯對東南亞及南亞 地區,造成巨大傷亡,死亡和失蹤,人數估 計至少29萬餘人。由於災情慘重,聯合國立 即啟動國際人道救援行動,2005(民94)年1月 6日,當時的聯合國秘書長安南,在印尼雅 加達召開「救災高峰會」,因我國並非會員 國,雖極力爭取以觀察員身分與會,但未能 成行,我駐外單位仍排除萬難,於50小時內 完成重災區,亞齊省棉蘭災區的現地勘查及 任務評估。

我國與印尼雖無邦交,但私底下仍維持 良好密切關係,當印尼遭此重大變故,我國 主動表達願提供援助,印尼政府欣然接受, 唯希望我方保持低調,重新開啟中斷了三十 多年的國際性慈航行動。就在地震後隔天, 空軍總部基於保密的原則,以「精進海洋長 途飛行訓練合署作業」名義,電令第四三九 聯隊規劃赴印尼棉蘭的航行計畫。

外交部亞太司則在雅加達救災高峰會隔 天,邀集了國防部與各相關單位,由外交部 長陳唐山主持救災協調會。會議中,由於海 軍的方案需派遣兵力過大,及航行時間較久 而緩不濟急,因此被主席否決了。相較之下 空軍空運機在時效,及用兵彈性較符需求, 任務可行性較高,且空運部隊已有飛航新 加坡樟宜機場(Singapore Changi Airport)的經 驗;同時,駐星代表處回報,星方願提供我 國任務機落地加油服務,惟有架次的限制。 所以會中最後決定由空軍派空運機,執行人 道救援方案。關於任務名稱,當時總司令劉 貴立上將特別指示要延續1972(民61)年援助 菲律賓「慈航作業」的精神,定名為「慈航 二號」。

第四三九聯隊受令後,迅即要求飛行及修補大隊,同時進行任務組員派遣、「海外人道救援」的飛航計畫及機務檢整等前置工作。作業小組依據天氣狀況、飛機載重、航程、油耗、中繼站支援能量,及目的地狀況等因素,以及保密考量,選定新竹機場為出發基地,新加坡樟宜機場為中繼站,預劃任務機第二天於印尼棉蘭(Polonia International Airport)卸下救援物資,於樟宜機場加油後直接飛返臺灣。有趣的是,多年後的海地震災,空軍「慈航99」任務機也是從新竹基地起飛。

2005(民94)年1月14日,空軍2架C-130H

型機分別由李允堅及譚祥麟駕駛,自新竹機場起飛前往新加坡樟宜機場。不過基於外交因素限制,我方與新加坡和印尼達成默契,我運輸機係以保留機身編號,而不顯示國籍識別標誌的方式,執行慈航任務。本來一切均按計畫進行,然而就在新聞媒體,將一位新加坡航空迷於樟宜機場附近,拍攝到一架機號1316卻無國徽的C-130H型機照片,刊登後起了變化。

1月15日當我國2架C-130H型機完成印尼棉蘭人道救援任務,於新加坡樟宜機場進場之際,樟宜機場塔台突然取消2號機的進場及落地許可,僅允許位於短五邊的長機落地。由於事發突然,雖經長機與2號機多次申請澄清,仍不得要領,於是2號機只好申請轉降位於新加坡南邊的備降場,印尼巴淡島韓那丁國際機場(Hang Nadim International Airport)。

原來前述那張「機號1316卻無國徽的 C-130H型機」照片曝光後,新國受到來自中共方面的強大壓力,要求新方遵守「一個中國原則」,導致我C-130H型機分落兩地狀況。事件發生後任務長機,依指示仍按原定計畫先行飛返屏東,2號機於巴淡島落地後發現,當地僅有商用的JA-1航空燃油,並無軍用的JP-4航空燃油,經與國內修護單位查證,JA-1航空燃油雖非制式用油,但屬替代燃油性質必要時仍可適用。幾經周折,2號機終於在任務第三天1月16日,約經飛行7個小時飛行返抵屏東基地。此次行動雖然經歷一段意外插曲,聯隊仍然達成了國家賦予的「慈航任務」,將我國政府提供的人道救援物資,運到地震和海嘯災區。再次開啟慈航

空運任務契機,展現我國救災實力。

第三節 「慈航三號」—援助印尼日惹

2006(民95)年5月27日印尼當地時間5時54分,印尼爪哇地區發生芮氏規模為6.3級地震,震央位於爪哇島南部,日惹市南方的印度洋中。28日大約在離震央50公里以內的區域,確認的傷亡人數已達到數千人。由於災情嚴重,我國政府基於人道救援立場,主動表達援助之意。

5月29日,空軍四三九聯隊首批5架C-130型機於新竹基地起飛,運送救援物資直飛印尼日惹東部的梭羅(Surakarta,梭羅又名Solo) Adisumarmo國際機場,執行「慈航三號」人道救援空運任務。由於飛行距離比新加坡還遠,單程飛行時間約七個半小時,全程幾乎於海上飛行。飛機抵達梭羅並完成卸載後,由我國駐印尼代表,將救援物資贈與印尼政府。不同於「慈航二號」,這次我國軍機是帶著國徽往返執行人道任務,意義非凡。

第四三九聯隊共計派遣兩批10架C-130型機,在達成慈航任務後所有運輸機均安降屏東基地,這也是1972(民61)年「慈航菲律賓」後,再一次大兵力空運援助行動。四三九聯隊基於前次「慈航二號」的經驗,



圖九十 2006年5月29日慈航三號C-130任務機於新 竹機場加油整補。(四三九聯隊提供)

各項整備工作迅速就緒,在地震發生兩天後,第一架C-130H型機即於新竹基地起飛。空運部隊再次證明只要有需求,能在最短時間內做好準備,以完成政府交付的人道救援戰略性遠航空運任務。

第四節 「慈航98」-菲律賓援助

2009(民98)年夏季,菲律賓分別遭遇「凱莎娜」及「芭瑪」颱風侵襲,尤其9月底至10月初,強烈颱風芭瑪更創下三度吹襲呂宋島的特殊情形,使災情益形嚴重。我國政府與民間再次發揮人道救援精神。空軍四三九聯隊第十大隊奉令執行「慈航98」人道救援任務,分別於10月12日及10月26日,派遣C-130H型機空運救援物資,飛赴菲律賓馬尼拉艾奎諾國際機場(Ninoy Aquino International Airport),贈與菲國政府拯救遭水患的廣大災民。

由於慈航空運模式趨於制度化,故空軍 決定從這次空運行動開始,爾後任務代號命 名方式,一律以「慈航」為名,其後加上當 年民國年分,民國年分之後的數字則代表當 年慈航次數,例如此次即為「慈航98」人道



圖九一 空軍的C-130型運輸機,運送物資抵菲律賓 馬尼拉空軍基地援助颱風災民。(2009年10 月中央社記者林行健攝於馬尼拉)

救援任務。

第五節 「慈航99-1」 - 援助海地

2010(民99)年1月13日,我國友邦海地共和國(Republic of Haiti)發生芮氏地震規模7級強震,根據海地政府的報告死亡人數超過20萬人,國際紅十字會估計,受到地震影響的人口大約為300萬。包括我國在內的世界各國均感同身受,紛紛投入大量的救援人力與賑災物資。

由於空軍具備迅速、機動、彈性等特性,我政府立即指示國防部派機執行緊急援助任務。

國防部透過我駐美代表處和美國在台協會(AIT),向美國國務院提出請求,希望基於人道立場同意我C-130型機過境美國本土加油,運送救援物資前往海地;同時下令空軍四三九聯隊進行代號「慈航99-1」計畫,有關人員、機務及航行計畫等前置作業,14日聯隊完成機務整備及機組員選派與訓練。15日美國國務院同意我國人道救援請求,空軍依計畫2架C-130H型機進駐新竹空軍基地。

1月16日C-130H型機1314號於0610時自新竹基地起飛,途經關島美軍安德生基地(Andersen Air Force Base),飛抵夏威夷的美軍希肯基地(Hickam Air Force Base),隨後再跨越東太平洋,飛抵亞歷桑納州的美軍路克基地(Luke Air Force Base),此時因為機務及天氣因素,機組員於路克基地多待了幾天,俟狀況排除後,續飛佛羅里達州美軍麥克迪爾基地(MacDill Air Force Base),原定由此直飛海地,但因各國救援飛機湧入,造成海地機場壅塞管制,我國駐海地及駐多明尼加大

使館考量當地情勢,建議我空軍C-130H型機 改降多明尼加,再經由陸路將救援物資送至 海地災區。

1月24日1120時左右(當地時間),我空軍 C-130H機經過19,600多公里飛行,於多明尼 加的聖伊希德羅基地(SanIsidro Air Base)降落,隨即卸載5.3噸醫療物資,並進行救援物資捐贈儀式。捐贈儀式由我國駐多明尼加大使蔡孟宏先生,將物資轉交給海地駐多明尼加大使辛尼亞斯(FritzN.Cineas),辛尼亞斯大使表示:「非常感謝中華民國政府,慷慨熱情的捐贈救援物資,海地的人民會永遠記住」。1月25日0800時(台北時間),我空軍 C-130H型專機自多明尼加聖伊希德羅基地起飛,經美國飛返臺灣。1月31日0930時,空軍 C-130H型機1314號機降落松山機場,經過15天飛行超過37,000km的航程之後,圓滿達成「慈航99-1」這趟艱鉅任務。

「慈航99-1」任務,是我國空軍首度執行飛越太平洋的遠航任務,也是我國與美斷交之後,我國軍機首次過境美國本土。此次



圖九二 我C-130H型運輸機載運海地救援物資, 2010年1月24日(當地時間)飛抵多明尼加機 場,卸下6噸準備從陸路載往海地的醫療物 資。(中央社)



圖九三 2010年1月24日(當地時間)我國醫療物資捐贈海地儀式,由我國駐多國大使蔡孟宏(左 2)將物資交與海地駐多國大使辛尼亞斯(左 3)接受。(中央社)

任務飛經許多飛航情報區, 航程多在海洋 上飛行,任務壓力伴隨著時差和長途飛行的 精神消耗,確實面臨許多難度,然而經全體 機組員同心協力終能圓滿達成任務。空運機 部隊藉由這項人道救援任務,所累積的越洋 操作能力與難得經驗,將是製定爾後遠洋空 運作戰的標準作業程序的依據。事實上經過 多年的訓練,空運機部隊絕對有能力可執行 遠洋長途飛行,只是囿於國際現實環境與條 件不允許, 遑論過境美國本土, 幾乎是不可 能的情形。海地發生強震之後,空運機部隊 以行動證明只要有機會,必定可展現實質戰 力。如同高華柱前部長所表示,本次任務航 線橫跨太平洋,途經美國本土,深入加勒比 海地區, 航程達4萬公里, 歷經十五天的連續 飛行,任務的艱鉅不言可喻,是國軍空中長 途運輸前所未有的創舉,更是絕佳的訓練機 會,除了考驗空勤機組人員的決心、耐力與 毅力外,尤須縝密的航行計畫、飛航管制、 後勤支援與過境友邦等協調事宜,空軍平日 訓練整備成效與應變處置能力已由此次任務



圖九四 C-130H型機1314號圓滿達成任務 中獲得驗證¹⁰⁸。

第六節 「慈航102-1」 - 援助菲律賓

2013(民102)年11月8日,強颱「海燕」 重創菲律賓中部,嚴重的災情造成上萬民眾 死亡,無數人無家可歸。我政府本人溺己溺 之精神,除捐贈菲律賓政府20萬美元外,亦 決定迅速空運救災援助物資協助菲國復原。 空軍四三九聯隊接獲命令後,立即檢整飛 機、選派具有長途遠洋飛行經驗的空、地勤 組員。由於災區位於菲國中南部,因此以菲 律賓南部宿霧機場為目的地,飛往單趟飛行 航程約時3小時,每架C-130H型機約可裝載 7.5噸援助物資,預劃降落卸下救援物資後直 接返台,不停留過夜。

11月12日1200時,政府在新竹空軍基地舉行捐贈物資儀式後,四三九聯隊第一批2架C-130H型機,裝載民間社團與廠商捐贈的物資隨即起飛,經3小時飛行抵達菲律賓南部,宿霧國際機場,卸下物資後晚間返抵屏東基地。空軍為提高空運救援物資效率,改由屏



圖九五 空軍C-130型運輸機運送救援物資,執行人 道救援任務。

東基地起飛,繼續執行此次人道救援任務, 至23日止總計派遣18架次C-130型機,緊急運 送救援物資逾150噸,及時疏解菲律賓災民困 境。

由歷次慈航任務可證明,空軍空運機部隊是一支戰略性兵力,隨時可依國家需求,執行人道救援性質的空運作戰行動。這種由作戰行動延伸到「非戰爭軍事行動」的救援角色,已變成現代化軍隊的一大特色。因應此一災難救援行動,我空運機部隊透過慈航行動證明,平時從事於戰訓本務、強化戰備整備之餘,仍有足夠的專業能力援助友邦,



圖九六 慈航102-1,空軍C-130機於菲律賓宿霧機 場後由菲國軍方卸下救援物資。(四三九聯 隊提供)

108 國防部表揚官兵慈航海地救援優異表現,軍聞社,民國99年02月01日。

支持政府從事人道救援,拓展國際空間。

第六章「撤僑行動」

「撤僑」是一個國家對國民或僑民的 義務與責任,同時亦是宣示國家主權,與展 現國防能力的行為。「撤僑行動」是國家經 由外交手段,將僑居在他國的本國公民,撤 回國內的外交行為。我國的撤僑行動是由外 交部主導,若某個國家發生戰亂,或社會 動亂等重大事件,影響我國僑民安全時,外 交部依據狀況緊急程度,決定是否啟動撤僑 應變計畫,若需要則向國防部提出兵力派遣 需求。通常,政府認為派遣軍機執行撤僑任 務,不若派民航機彈性,因此撤僑行動多由 民航公司執行,但空軍空運機部隊基於職 責,仍隨時做好準備以應不時之需。我國空 軍空運機部隊亦曾執行過兩次撤僑行動,分 別是1975(民64)年4月越南「南越政府」淪陷 前及1998(民87)年5月「印尼排華暴動」。

第一節 1975(民64)年越南撤僑

1973(民62)年巴黎停戰協定簽訂後, 50萬的美軍陸續撤離越南。1974(民63)年雨季,北越發動南侵攻勢,南越部隊不堪一擊,節節退敗,情勢緊張。1975(民64)年2月戰況急劇惡化,面對北越的一波波攻勢,南越部隊除在西貢以北的春祿,曾進行有組織作戰外,多已潰不成軍。3月12日,北越正規軍十四個師,將西貢外團圍住。3月下旬,因應情勢發展我政府令駐南越大使館,將非必要人員及眷屬,撤離到泰國曼谷待命。同時 應南越政府協助海運撤退難民請求,令海軍執行「同濟計畫」,分別於3月28日和4月3日各派遣2艘LST登陸艦,駛往西貢外海伺機執行撤僑。

★空軍撤僑行動整備

除海軍外,國防部同時要求空軍,進行 撤僑行動整備與規劃,空軍總部令屏東第六 聯隊,迅即完成兵力派遣,聯隊受令後隨即 進行航線規劃、機務整備及人員派遣等任務 前置作業。4月上旬除美軍外,其他各國救難 及撤僑的機、艦、包括澳洲、印尼、伊朗、 波蘭、英國、法國等國的軍機以及菲律賓、 韓國的運輸艦陸續抵達南越,以撤離該國的 使館人員及僑民。4月16日晚,我駐越武官葛 光豫接到國防部電令:「我政府擬派機來越 支援難民撤退,即向越方協調安排一百二十 人機組人員食宿交通,安全及必要飛機修護 支援」。這時在屏東基地的空運部隊,已完 成了二十架C-119型運輸機的準備,人員採 取全日待命,只待越方同意,隨時啟程飛來 新山一機場¹⁰⁹(Tan Son Nhut Air Force Base)。 22日,越南副總理潘光旦主持中、美、韓、 菲及澳等國,臨時編組的「國際救難協調 會」,我國武官在會中請求南越政府,於新 山一機場提供我軍機及機組員,執行任務時 之必要協助事宜。

當時,西貢新山一機場的撤僑運作幾乎 是以美軍為主。自4月22日起,美軍每天都 有C-141及C-130型運輸機各20架,運送美國 僑民及越南難民至菲律賓克拉克美空軍基地

109 葛光豫,《我在空軍那些年》頁189。

(Clark Air Base)。然而因西貢戰況愈趨惡化, 判斷南越軍方此時焦頭爛額,根本無心亦無 能力提供我軍機來越的協助事項。會議後幾 日,武官葛光豫一直未見越方回應我軍機前 來的事,於是詢問南越國防部,越方回復因 我方飛機載運量有限,亦無法提供臺灣方面 飛機停放位置,及人員食宿和交通等行政支 援。

★尋求美方協助

隨著南越戰況不利,撤僑時機日漸消逝,因此我空軍運輸機赴越的撤僑計畫並未成行。然而在此期間,西貢情勢更趨緊張危急,我政府為撤離當地華僑、僑領和對我忠貞人士,駐越許紹昌大使與武官,積極聯繫美方協助,美方同意支援我大使館一架C-130機撤運專機。4月23日,共計128人於新山一機場搭上美軍C-130型機離開西貢,飛往菲律賓的克拉克基地¹¹⁰。在此同時,於屏東基地待命多時的第六聯隊空運部隊,迅即派遣四架C-119型機飛往克拉克基地接運僑民,接獲這批忠貞僑民後,隨即飛返臺灣。這是整個計畫中唯一的空軍撤僑行動。

1975(民64)年4月26日最後一架華航波音 727班機,搭載我駐越許紹昌大使、使館最後 留守人員和其他乘客自西貢新山一機場起飛



圖九七 C-119型機

撤離。4月30日西貢淪陷。

第二節 1998(民87)年印尼撤僑

1998(民87)年5月13日至16日,印尼雅加達、棉蘭及梭羅等城市,發生一系列針對華人社群的暴動,三天的暴亂,造成數萬名華人遭受到迫害與殺害。這次大暴動史稱「1998年印尼排華事件」(印尼語:Kerusuhan Mei 1998),又稱「黑色五月暴動」。根據記錄資料在這次事件中,僅在印尼首都雅加達市內,就有27個地區發生暴亂,約5,000多處華人商業建築、商店、銀行、購物中心和房屋,遭到破壞或燒毀,近1,200人死亡,400多名婦女遭到性侵;當時華僑、台商莫不人心惶惶恐懼異常,紛紛趕赴機場亟欲逃離印尼。

★國內應變作為

5月15日因應「印尼動亂」,行政院長蕭萬長指示儘速應變保僑。行政院迅即召開外交部、國防部、國安局及經濟部等單位跨部會協調會,對印尼華僑及台商進行的疏散作

110 美C-130型運輸機依技令可載92員乘員,於跨海飛行考量救生艇容量限制為80員。美軍於越南執行空運 撤離時原採「儘量多載」的方式。然而在4月4日一架載運了250名孤兒前往菲律賓克拉克空軍基地的 C-5A型運輸機於升空後因機械故障,返降新山一機場途中墜毀,造成153人喪生。美軍空運司令部因此 規定每位登機難民都要能分配到座位和安全帶,律定C-141型機94員、C-130型機75員。但在之後撤退速 度加快,難民眾多時,這樣的限制便逐漸放寬,至4月27日每架飛離新山一機場的C-130都載了240員左右。

業。國防部受令後立即要求空軍規劃撤僑計畫。1978(民67)年中美斷交後,我國外交環境日漸困難,自此派遣軍機出國執行任務,變得難度極高;因此,當國外華僑社會遭逢變局時,外交部通常優先以國籍民航機,擔任運輸僑民的任務。故於5月16日指派長榮、華航兩家航空公司,加派專機赴印尼雅加達撤僑。

5月16日國防部長蔣仲苓在立法院證實,空軍已備妥5架C-130型運輸機,隨時可以協助外交部撤僑行動。對此,外交部政務次長李大維表示,等到最後緊急狀況及民航機無法起降時,才會考慮用到這條軍方管道。然而隨著當地動亂加劇,雅加達機場逃難人潮不斷,整體情況仍極度不穩狀態;政府考量,於民航機輸送僑民之際,可適度派遣空軍運輸機前進部署新加坡,以因應突發變局。

★「僑安演習」撤運計畫

5月15日行政院協調會後,空軍總部即令屏東第四三九聯隊迅速擬訂撤運計畫,並完成五架C-130型運輸機檢整。聯隊長周夢白少將於第一時間,責成第十大隊完成人員整備,及兵力派遣待命應變。19日行政院核定國防部撤運計畫「僑安演習」,由空軍第四三九聯隊依令派遣二架C-130型機,由時任聯隊參謀長李公廉上校任總領隊,率第102中隊長楊兆偉及第101中隊作戰長陳篤咏等機組,飛赴新加坡待命執行撤僑行動。20日1110時,兩架C-130型機由屏南機場起飛,經6小時飛行於1713時降落新加坡樟宜國際機場(Singapore Changi Airport)。機組員於落地



圖九八 C-130型機

後,配合當地軍協組迅速完成應變作為,採 24小時待命姿態。此後幾天,因為長榮和華 航增派往雅加達的撤僑專機發揮成效。而且 新加坡政府傾全力的救援印尼華人脫困,新 加坡航空特增開一倍航班,加速撤運逃難華 人。同時,整個動亂亦漸受到印尼政府控制 逐漸平息。基於狀況解除,我空軍撤僑行動 待命機隊,奉令結束待命任務。5月26日中 午,撤運機隊自新加坡樟宜機場起飛返航, 1824時安降屏南機場,圓滿達成任務。這次 行動是空軍空機運部隊,自1975(民64)年高 棉及南越相繼赤化,時隔23年後再次飛越南 海,至中南半島地區的飛行任務;亦是空運 機部隊接收C-130型機後,第一次飛計新加 坡,不但證明空運機部隊的遠航執行能力, 同時對延續空運部隊「維持戰力隨時做好準 備」的傳統而言更深具意義。軍機是國家主 權的象徵,面對世界各地隨時可能發生的變 局或動亂,空軍空運部隊深知他們的責任, 因此必須隨時做好準備,依令執行撤僑或各 類型人道救援仟務。

第七章 執行「轟炸任務」

1975(民64)年4月21日,由越南邊和機場起飛的美軍5架C-130型運輸機,於春祿地

區投放120枚CBU55B型燃氣彈¹¹¹(每機各攜24枚),有效殺傷面積達500多萬平方公尺,攻擊效果驚人。其實,運用空運機執行空中轟炸任務,並非美軍的創舉,同樣也是4月21日,只是提前26年;即1949(民38)年的這一天,中共發動渡長江作戰,我空軍曾以C-47、C-46型運輸機,攜帶炸彈轟炸阻滯共軍。

大陸戡亂作戰期間,空運機部隊除了執行運兵,和空投作戰主任務外,為支援地面友軍作戰,曾以運輸機攜炸彈進行轟炸任務。判斷當時空軍利用空運機,擔任轟炸投彈任務,主要基於兩個因素,一是1947(民36)年時,戰況對國軍日趨不利,空軍為支援友軍地面作戰,卻面臨轟炸機兵力不足窘況,遂研究將運輸機作為轟炸機運用;其次,是因共軍欲躲避我空軍戰轟機日間攻擊,經常運用夜間進行攻擊行動、部隊運動及挖掘包圍坑道等戰術作為,對我陸軍形成嚴重威脅,為減輕友軍負荷,這時具備夜間儀器與空投能力特點的空運機,剛好可運用在夜間轟炸任務。

第一節 投彈操作方式

C-47或C-46型機並非設計從事轟炸功能,因此其投彈方式基本上係採取空投模式。以空運機登機門(跳傘門)當作投彈出口,由空投士於目標區上空,將炸彈視同空投貨物投出,以達到攻擊目的。依據衣復恩《我的回憶》記載,其操作方法簡述如下:

• 當飛機接近目標區上空時,空投土首

先拆除炸彈上的保險,飛行員則將空投信號 燈置於紅燈表示備便,空投士再將特製的活 動鋼板置於登機門處。通常C-47型機執行空 降、空投任務時,會於地面先行拆除登機門 以利操作。

- ·到達目標區上空時,兩名空投士將炸彈滾上鋼板並站在登機門兩側,前艙飛行員 則在戰場上空盤旋飛行搜索,若發現地面敵 軍有燈光或部隊動態時,便將空投信號燈置 於綠燈,下令炸彈投出,空投士依燈號指示 將鋼板後端掀起使炸彈滾下。
- 炸彈投出後,飛行員再繼續操控飛機進入同樣模式,盤旋飛行搜索及下令投出等程序。

除了空投炸彈外,後來亦有空投迫擊砲彈(Mortar)的攻擊方式,操作方法與空投炸彈方法相同。在戰場上空發現有敵軍活動時,空投士即依飛行員信號,投出迫擊砲彈一盒;攻擊效果頗佳。運用C-47或C-46型機執行轟炸任務,不論是空投炸彈或迫擊砲彈,在當時大概均屬世界創舉。

第二節 轟炸任務

當時雖然空軍握有制空權,但是考量空運機航速較慢,及體積較大的弱點,若日間出擊,極易成為共軍攻擊目標,威脅甚大。基於安全,故要求執行轟炸任務的空運機,需利用夜色掩護,採夜航方式執行任務;惟與一般夜航飛行不同的是,進入作戰區域前,須將飛機上的航行燈關閉,確保隱蔽與安全。

111 CBU-55B型燃料空氣炸彈,主裝藥是「環氧乙烷液體」。

夜間轟炸任務通常分為兩架次,第一架 空運機於黃昏起飛,到達目標區後執行夜炸 至午夜左右;第二架飛機按預定時間起飛, 於午夜前飛至目標區附近空域,與第一架機 進行空中任務交接,繼續執行夜炸至黎明前 返航。

依據現有紀錄空運部隊曾於下列作戰中 實施夜間轟炸任務:

- 1947(民36)年5月的第三次四平街作戰時, C-47型機於共軍圍城時,擔任夜間偵炸任務,所屬人員不眠不休,出動百餘架次,空投炸彈約在百噸以上。
- ·1948(民37)年3月間共軍進犯陝西洛川,空運部隊每日以C-47型機執行夜間轟炸,支援友軍第47旅作戰,使洛川得以堅守一個月之久。6月的河南南陽被圍期間,C-47型機亦於夜間投擲炸彈轟炸圍城共軍。
- ·同年7月至年底,國軍地面戰況日趨被動、失利,空軍分別於山西太原、湖北隨縣、河南鄭州、東北錦州及徐蚌會戰的碾莊等戰場,多次以C-47及C-46型機執行夜間轟炸任務協助友軍作戰。
- 1949(民38)年4月21日中共發動渡江作 戰時,空運部隊雖仍在執行空運主要任務, 仍依令於江西九江等地區,實施夜間轟炸以 阳滯共軍南渡長江。

第三節 威脅與風險

夜間轟炸任務使所有機組員,面臨極大 的威脅與風險。首先是生理因素,因為任務 採全黑夜飛行,飛行機組員雖都具備儀飛能 力,但必須克服長時間的夜航所產生的飛行 錯覺及生理疲憊等現象。其次是敵情威脅, 空運機暗夜轟炸對整體戰況雖影響不大,但 是在共軍頭上丟炸彈,不單具有實質殺傷 力,同時亦造成心理上的無形壓力,故共軍 將夜炸空運機視為眼中釘。因此當執行夜炸 任務的空運機飛抵戰區上空時,總要面對激 烈的敵軍防空火力威脅。對空勤組員而言, 長時間的夜間作戰也在考驗他們的壓力與耐 力承受度。

第四節 空運機戰損

1947(民36)年下半年戰場環境對國軍逐漸不利,各個主戰場敵我狀況懸殊攻守易位,國軍大多處於被圍困的態勢。即使任務前做了許多安全及保密措施,但戰場狀況瞬息萬變仍不免發生戰損犧牲的情形。

1948(民37)年7月10日,第101中隊C-46 型機166號,於錦瀋會戰期間,執行錦州夜 間轟炸任務支援友軍作戰,不幸遭共軍砲火 擊落;飛行官黃導民與林一岳,通信官王安 心、機工長王際雲及王興等組員均殉職。

同年10月14日,第102中隊C-47型機326 及332號,於錦州夜間轟炸任務時,發生空中擦撞導致墜毀,造成機組員陸家琪、陳靄庭、朱德雲、謝啟民、郭維城、王玄之及喬鶴亭等員殉職。

同年11月17日,第102中隊C-47型機309號,於徐蚌會戰期間,執行碾莊夜間轟炸任務時失蹤,飛行官蕭培榮、陳龍耀及機組員均殉職。

空運機部隊雖於各戰場,冒險執行轟 炸任務,惟成效有限,因為面對兵力處於絕 對優勢的共軍,空運機執行的轟炸任務,受 限於整體出擊架次不足,因此不易對共軍形 成威脅,僅可算戰場火力支援的層面。尤其 是執行東北錦州及正值隆冬的碾莊的偵炸任 務,因為空投時空投門已先在地面拆除,空 投組員必須長時間處在暗夜、高空、低溫的 環境中作業,與寒冷疲勞為伍。儘管如此, 空運機組員卻毫不在意,仍然每夜輪番上陣 執行轟炸任務。空運機冒險執行轟炸的作 為,充分展現出空運機部隊積極的變通思 維,無畏的冒險精神與支援友軍的袍澤之 情。

第五節 研製BC-119型機

空軍為增加空運機的戰術運用模式,在 1971(民60)年12月研製成功AC-119型機後; 1975(民64)年曾將C-119型機及其空投滑軌, 改裝為具投彈能力的空運機,以於戰時執行 阻絕任務。依據設計每機可攜載10餘枚500磅 炸彈,大約總數30架飛機,完成改裝號稱為 BC-119機。當時第十及第二十大隊各中隊, 均編配數組完成戰備的編組,每回於澎湖石 礁的實彈演練威力頗鉅。這批飛機的攻擊能 力遠超過早期的C-47及C-46型機,它們雖未 曾於戰場上使用過,但卻是不容忽視的嚇阻



圖九九 印度空軍AN-32空運機執行轟炸任務¹¹²

力量。

綜觀國際包含美軍在內,仍有多國空軍 積極改裝其所屬的空運機,使其具備轟炸能 力,增加作戰運用彈性。如此看來戡亂作戰 時,我空運機部隊以C-47及C-46型機,執行 投彈轟炸任務,也算開世界先河之舉。

第八章 「風起雁行」-防颱記

1977年(民66年)7月25日的賽洛瑪颱風,由於路徑詭譎,氣象單位於前一天(24日),預測颱風中心將在通過巴士海峽後,續向東沙島北面行進,沒想到因大氣系統迅速變化,颱風中心竟在通過臺灣南端後,突然北上回馬一槍直撲高雄屏東而來。這時屏東基地大批的C-119型機群,早依原先颱風路徑預報,均採就地防颱方式完成防護措施,對於威力強大的賽洛瑪突然轉向襲擊,幾乎無招架之力而損失嚴重,慘不忍睹,事後統計約八十架左右的C-119型機受到不同程度損害。賽洛瑪不但折損戰力,亦造成傘訓任務延後近兩個月,才逐漸恢復正常;更甚者是肇致一架C-119型機,於檢整後試飛時發生墜毀的不幸事件,自此空軍對防颱更趨謹慎。

第一節 飛雁防颱

「颱風」係指西太平洋區所出現的熱帶 氣旋(Tropical Cyclone),全年平均約有27個 颱風生成。其所挾的強風與暴雨使經過的地 方都發生極嚴重的災害。臺灣位於西太平洋 地區,正處於颱風路徑的要衝,根據統計資 料顯示,每年平均至少有3-4次颱風侵襲臺灣

112 摘自http://chinditsdefence.blogspot.tw/2010 02 01 archive.html

地區,最早出現在4月下旬,最晚則在11月下旬,通常每年的7~9月次數最多,可稱為臺灣地區的颱風季節。

由於颱風造成的傷害極大,因此空軍極 為重視防颱作為,因為空軍各型飛機,均是 國家重要資產與戰力所在,不容受到損傷。 防範措施通常是將飛機停放在,完成防風程 序的修護棚場內,然而因空運機體積較大, 基地內的修護棚廠數量及容積空間有限,無 法提供足夠的防護,所以當颱風來襲時空運 機無法像戰鬥機一樣,進入修護棚廠受到保 護。於是當颱風生成時空運部隊,必須與氣 象部門密切保持聯繫,以掌握颱風動態與路 徑及早因應。

空運部隊通常採取防護方式,為就地防颱或疏散防颱;取決的標準為颱風侵襲路徑與強度。若預判颱風路徑及強度,將直接威脅屏東機場即採疏散方式,反之則就地防颱。空軍將疏散防颱行動命名為「飛雁」出現,以俗稱「跑颱風」。當颱風來襲時,大批空軍運輸機通常採編隊方式,移防至其他機場疏散防颱,就像雁陣飛行似的,空軍大概基於寓意將兩者結合,將此行動取名為「飛雁防颱」。試想,當屏東機場數個飛行中隊約六、七十架的C-119型機,在各隊隊長領隊下,依序離場飛赴西線各機場防颱時,舉頭望向天空中,成批的空運機編隊隊形,不管是基本編隊或跟踪編隊,這「飛雁」之



圖一〇〇 C-119型機飛雁防颱離場示意圖 名還真貼切。

防颱本質上就是作戰行動,整個程序舉 凡掌握颱風動態、受令、任務編組、機務檢 整、人員緊急召回、任務總提示、待命、上 場、飛行操作與返場等,行動內涵包括情報 掌握分析,作戰指揮、管制及後勤支援等, 全程就像是執行作戰任務一般。行動是否成 功,其實也是在驗證各飛行中隊平時的訓練 成效。防颱疏散時,由於屏東的空運機數量 龐大,臺灣本島任一基地不可能完全收納所 有飛雁防颱飛機,因此空運聯隊通常會依據 年度「防颱計畫」考慮各機場鎖機樁容量, 以中隊為單位分配疏散目的地。飛雁防颱令 下達後,各中隊則在中隊長領隊下集體出



圖一〇一 C-130機飛雁防颱離場示意圖

113 大雁是國人熟知的遷徙性鳥類,牠們春天北去,秋天南往飛行時常成有序的排列,古人稱之為「雁陣」。當雁陣加速飛行時,隊伍會排成「人」字形,減速時,隊伍又由「人」字形換成「一」字形飛行極有秩序。

動。各隊成員也心知肚明,這是突顯部隊訓練績效,展現部隊精神的重要時機,莫不戰 戰兢兢全力以赴。

第二節 就地防颱

「就地防颱」其實也不輕鬆,必須要 將飛機「上樁上綁」,首先以鐵鍊或繩索, 將飛機繫於機堡的鎖地樁上,若是C-46或 C-119型機, 還必須要用夾板固定住各翼面, 以保護重要的升降、方向舵、副翼及襟翼等 操縱面。看起來就像是將飛機「五花大綁」 一樣。說得容易,事實上依據防颱規定的要 求,下令執行上樁上綁時,是預判颱風將侵 襲機場前某個時機點,此時涌常處於颱風前 沿陣雨不斷之際,而且依據經驗,這個關鍵 點又往往是夜間。這時基地內車馬奔馳、人 聲鼎沸,大家伙依序分組,不分空地勤、不 分官兵全面動員,無不在聚光燈下,冒著大 雨完成防颱程序,雖全身早已濕透但大家仍 士氣高昂。尤其,當回到作戰室或機務室喝 著熱騰騰的薑湯,談笑間分享彼此經驗時, 這種感覺與心情就像打了場勝仗一樣。

第三節 堅毅強韌的空軍眷屬

飛雁防颱主要目的,就是為了保護國家 重要裝備,避免飛機再次遭受如賽洛瑪颱風



圖一○二 C-46機上樁上綁示意圖

般的災害。弔詭的是,颱風往往在周四、周 五接近屏東基地,飛雁防颱則常在周六、日 之時下令行動。在颱風季節高峰期時,甚至 才剛剛避過一個颱風返回原基地,緊接著又 來一個颱風可能侵襲預警,基地又再次進入 飛雁警戒循環,提示、待命、起飛防颱。飛 雁行動的另一項事實,就是所有參與飛雁的 空勤組員,在颱風吹襲家鄉最嚴重時,他們 人都不在家。因為當颱風侵襲屏東基地時, 這些執行防颱任務的空勤組員位於屏東的住 家,同樣處於颱風威脅範圍內;所以正當颱 風肆虐屏東時,任務組員卻須以任務為重、 裝備為要,只能對家裡說對不起,在他們內 心裡其實對妻小極為不捨與擔心,若是家裡 發生任何損害時,完全幫不上忙、使不上力 亦無法安慰妻小。面對此情此景,在外場值 勤時只能默默禱告家裡一切平安就好!

身為空軍眷屬當然能體認、也了解,她 的先生基於戰備需求,必須時常出任務。眷 屬必須擔起維護家庭的一切事務之責,特別 是在每年颱風季節盛行之際。只是有個現象 讓她們極度不解與疑惑,同是夏秋季節,平 時在外站出差的先生,常常因為本場或外場 雷雨天氣,依規定必須待命,等候天氣好轉 而無法返回基地;但是當防颱飛雁時,即使 屏東機場正轟轟雷聲下著大雨,卻見飛機一 架架井然有序起飛離場,這時好像又不必遵 守危險天氣的規定。

這種以「任務為重」場景雖非真正戰時 狀況,但那種感覺卻好像戰時似的,因為飛 雁之後,保護國家裝備的老公們,都飛去遙 遠的外場,眷村的特殊現象就是村子裡沒男 人。這時獨自留守家裡的眷屬,不論結婚多 久、有幾個小孩或心裡願不願意,面對颱風 侵襲時,都必須毫不畏懼默默的強迫學習, 顧家、安家,還要安老公的心,展現空運機 眷屬堅毅強韌的一面。

空運部隊是國家不可或缺的戰略力量, 運輸機則是重要資產與戰力所在。不論是空 勤機組員及其眷屬均深刻體認,面對颱風 威脅,飛雁行動是空軍的必要之舉。時至今 日,空運部隊於每年颱風季節時,都特別提 高警覺,隨時做好執行飛雁的準備。每位空 地勤人員雖未經歷賽洛瑪,但他們深知防颱 視同作戰,亦深刻體認這份不同於其他飛行 單位的職責,因此每當氣象單位預判颱風可 能影響屏東機場,部隊下達飛雁編組時,空 勤組員除非人在國外,不然就算是遠在花蓮 休假亦會召回或主動返回基地待命出勤,自 然展現出對部隊的向心力與榮譽感。

第九章 實施「人造雨任務」

臺灣地區若春夏之際,發生春雨不足或梅雨遲到現象,極可能導致夏季缺水乾旱情形,因此規律的降雨量,對早期臺灣民生與經濟發展至為重要。因為嚴重的水荒,不但影響農業耕作造成農荒;同時因為水力發電的供電量,占整體的供電來源有一定的比重,若缺水情形嚴重,將連帶影響臺灣地區供電狀況,導致缺電恐荒。因此,空中人造雨行動就顯得相當必要。

為了向老天爭雨,解決國人缺水之苦, 空軍早在半世紀前就開始執行空中「人造 雨」任務,首次「人造雨」任務是在1951(民 40)年1月22日,派遣1架C-46型機到日月潭水 源區上空實施。任務名稱後來改稱為「人工 增雨」。

第一節 空軍第一次實施人造雨任務

1951(民40)年1月22日,空軍與臺灣電 力公司、臺灣省糧食局及中央氣象局等單位 合作,首開遠東各國先例,派遣一架C-46型 機,飛赴南投日月潭水庫上游流域,在空中 散布乾冰、噴射碘化銀乳液,及食鹽飽和溶 液等雨種,實施人造雨任務,共計實施6架 次人造雨任務,即時緩和日月潭旱象。由於 中部枯水狀況持續,日月潭水力發電量因缺 水大幅降低,台電感電力負載甚重,亟需人 造雨以補救枯水期中之發電用水,經空軍嘉 義基地第十大隊空運機20架次冒險飛行投放 雨種,日月潭流量急增,嚴重電荒乃宣告解 除。這之後造雨作業幾乎已成空軍例行任 務,據統計自1952(民41)年起迄今共有17年 114,每逢乾旱必定派遣空軍進行人造雨(人工 增雨)任務,以紓解臺灣地區旱象。

第二節 1980(民69)年前空軍實施人造雨紀 錄

一、1977(民66)年臺灣北部發生缺水情形,空軍因應「石門水庫管理局」要求,下令第六聯隊派遣C-119型機,載運乾冰1,000公斤、鹽水200加侖於條件較適合空域執行人

114 1952、1954、1977、1978、1980、1983、1984、1989、1991、1993、1994、2002、2003、2011、2013、 2014及2015年 造雨作業,透過有效降低雲層溫度及雲中凝 結核達成降雨之功效。

二、1978(民67)年夏季大台北地區缺水嚴重,8月5日空軍第六聯隊配合氣象聯隊,派遣C-119型機3139號及3191號機進駐松山機場,於北臺灣執行持續性人造雨作業,以紓解大台北地區缺水現象。

三、1980(民69)年春夏季北部地區大旱,大台北地區嚴重缺水。空軍奉蔣故總統經國先生「無限期待命」之指示,自當年6月23日至8月25日,先後兩個月期間,只要天氣條件許可,C-119型機即升空執行人造雨,總共連續執行27天人造雨任務,出動C-119型機達109架次,應是空軍第六聯隊與氣象聯隊,執行空中人工增雨任務頻率最高的一年¹¹⁵。

第三節 航空生理安全風險與要求

空軍以往運用C-119型機執行人造雨作業,飛行高度多在高度1萬呎以下;但自從改由C-130型機實施人造雨作業後,考量航空生理安全風險,機組員的安全因素不容輕忽,因為空中人造雨作業高度,通常於15,000呎以上,後艙執行作業時必須開啟跳傘門,此時高空中的低溫、低壓和缺氧,都可能造成機組員的潛在生命威脅。因此為確保安全,全體空勤組員作業時,必須配帶氧氣面罩。在人員派遣方面係以達成任務,與飛安為主考量因素,故每次任務除了前艙的飛行官、領航官之外,後艙有裝載長、空投士,負責開關艙門與灑水等工作,氣象聯隊則派有氣象官隨機觀測大氣變化,同時也有醫官隨機

待命急救行動以策安全。某次人造雨任務, C-130型機到達作業目標區、高度約18,000呎 左右,就在裝載長打開跳傘門時,原來已按 規定配戴氧氣面罩的隨機採訪媒體記者,當 他看到艙門一打開,為搶拍鏡頭即隨手拔掉 面罩,立刻趨近艙門拍照,不一會兒只見這 位記者就因缺氧動作緩慢、舉止極不自然, 裝載長見狀立即給予氧氣面罩才恢復正常, 還好裝載長反應快,即時避免了缺氧情況發 生。此外,為去除血液中的氮氣,防止血管 阻塞等高空減壓症狀況發生。任務機升空前 半小時,機組員必須呼吸純氧進行「去氮程 序」;飛行途中,規定後艙裝載長擔任後艙 安全官,隨時注意隨機工作及空投值勤人員 的意識變化,緊急應變。

第四節 氣候變遷全年造雨

近年受全球性氣候變遷與地球暖化影響,太平洋地區幾乎年年發生聖嬰及反聖嬰現象,降雨情況變得更不規律和協調。隨著氣候變化,臺灣地區缺水情形已不再僅限於夏季時節,因此後來臺灣春天,甚或至冬天也可能發生乾旱現象,需要實施人造雨任務。

- 一、2002(民91)年春季,北部地區久旱不雨,3月15日空軍因應缺水現象,奉行政院指示於桃園石門水庫,及新竹寶山水庫實施人造雨任務,共計派遣C-130型機6架次,圓滿達成紓困任務。
- 二、2013(民102)年開春,北部地區再次發生水情告急現象,3月24日空軍因應經

115 《中華民國氣象學會會刊》第51期,頁7。

濟部水利署需求,下令第四三九聯隊派遣2架C-130H機,載運8公噸清水,於當天中午1250時自松山基地起飛,利用春季鋒面雲帶於通過臺灣北部上空時機,於桃園、新竹及苗栗等空域,以密集且廣泛噴灑霧狀清水方式,實施人工增雨作業,以增加水庫集水區的降雨量。

三、2014(民103)年雖時值冬天,但本 島旱象拉警報,部分地區已開始實施限水作 業。12月初及月中,空軍第四三九聯隊趁 著鋒面南下,分別派遣1架次C130型機,前 往台南曾文及南化水庫上游1萬5,000英呎上 空,執行雲層灑水人工增雨作業,以增加山 區降雨量,紓解曾文水庫及南化水庫乾旱情 形。

四、2015(民104)年3月23日為紓緩北部 地區乾旱現象,第四三九聯隊派遣2架C-130 型運輸機,分別於1400及1430時自屏東機 場起飛,飛往新竹至苗栗沿海附近空域,以 「暖雲造雨」的方式來進行人工增雨作業, 以增加水庫集水區降雨量。

空軍人造雨任務,從早期增加水力發電紓解全島電荒,到後來協助民生及農業需求。不論哪個時期或什麼季節,飛的是何種機型,只要本島發生缺水旱象,空運機部隊機組員無不隨時待命,只要天氣條件適合造





圖一○三 C-130型機執行人造雨任務貨艙內情形





圖一○四 C-130機執行人造雨任務情況

雨,屢屢頂著惡劣之氣候,冒險飛行,完 成人造雨任務。機組員始終秉持著「軍民一 家」的精神,無怨付出,實為軍愛民的最佳 表現。

第十章 直航金邊-「惠遠演習」

1970(民59)年3月18日,位於東南亞的柬埔寨王國,發生軍事政變。當時親美國的首相龍諾將軍,趁國王施亞努出訪蘇聯及中共的機會,聯合政府和軍隊內的右翼勢力,發動軍事政變,推翻柬埔寨王國政府,建立反共的「高棉共和國」。1971(民60)年間我國政府為鞏固東南亞反共盟國邦誼,曾秘密援助高棉龍諾政權一批軍用裝備,這項機密任務國防部以「惠遠演習」為代號,由空軍第六聯隊派遣C-119型運輸機執行空運行動。

空軍總部接獲國防部指示後,秘密下令 屏東第六聯隊執行這項特殊「軍事外交」任 務。基於任務機敏性,空軍總部特別指示注 意保密作為,規定參與任務的機組員,恪遵 保密規定不得向任何人透露任務訊息,並要 求任務機於金邊機場(Pochentong International Airport)落地關車後,以最快速度完成軍品卸 載作業,卸載後不加油直接飛往越南西貢新 山一機場實施加油與留駐一晚。

選擇西貢新山一機場為中繼點的原因,

除任務機敏性要求不得久留金邊外,還有兩項關鍵因素,首先當時新山一機場仍有我空軍「援越空運隊」駐防,可適時提供必要支援;其二由美越軍防守的新山一機場防務較堅強穩固,安全係數較高。

第六聯隊受令後將任務交由第二十大隊 第11中隊執行,考量任務的重要及機敏性, 第11中隊隊長陽雲鋼選擇副駕駛時,特別將 具備東南亞地區及越洋飛行經驗者,列為主 要考量因素。因為許浩然老師執行過「國雷 計畫」,又曾於1966(民55)年至1967(民56)年 間,派赴越南戰地的「援越空運隊」服勤一 年,對東南亞一帶天氣、地形及敵情安全顧 慮較為熟悉,於是被挑選擔任副駕駛。

據許浩然老師記述,當時因為屛東空運部隊,經常接獲上級臨時交付的特殊任務,空勤組員基於職責,只奉令專心執行任務,從不會詢問任務性質或運送是何種物資¹¹⁶,他們僅關心或在意如何安全有效的達成任務,這也是空運機部隊自創立以來的傳統,不論任務風險多高,詳細規劃全力以赴,以完成任務為優先考量。

從屏東機場直飛高棉金邊機場,由於任 務航程遙遠且須越洋及夜航飛行,考量可能 遭遇的低油量狀況,除於C-119型機機內加裝 長程油箱外,並要求規劃航行計畫時,盡量 採直線飛行,避免過多轉彎耗損寶貴燃油。 同時考慮可能遭遇的敵情威脅,航線預劃先 行避讓海南島空域,再經西沙群島定向越南 峴港(DaNang),進入南越內陸後直飛高棉金邊。越洋飛行高度約9,000至11,000英呎,基於安全考量飛機完成攜氧程序並攜帶氧氣面單備用。

任務當天,陽雲鋼與許浩然駕駛C-119 型機約於0200時由屏東機場起飛,飛機進入 南海後,依據飛行計畫於繞過海南島後, 直飛西沙群島,一切似乎都按表操課般順 利,惟接近越南領空時,南越航管人員頒布 的許可,突然要求任務機由偏南部的芽莊 (Nhatrant)進入南越,經西貢後再飛金邊, 由於必須多轉兩次彎,增加的航線距離比預 劃要遠許多,因為計畫要求不在金邊機場加 油,計算油耗極可能遭遇低油量風險,影響 飛行安全及後續任務遂行。許浩然立即建議 機長,仍依原計畫申請由峴港進入越南空 域,再直飛金邊,最後越南航管單位終同意 依原計畫飛行,而避免低油量情況發生。 此一插曲證明,當初陽雲鋼隊長遴選副駕駛 時,特別針對東南亞及海洋長途經驗的考 量,是極具正確與明智之舉,因為許浩然的



圖一○五 執行惠遠演習的C-119同型機

116 關於空運的物資,依據林孝庭先生所著《台海冷戰解密檔案》一書記載為「81迫砲50門、機關槍50挺, 兩個營的通信裝備,以及一萬二千人份的軍服、軍鞋、子彈袋等裝備用品」頁300。 飛行經驗,此時果然發揮極大功用。

C-119型機自越南峴港上陸飛經越南、高棉山區定向金邊,在飛行約九個半小時後於1130時降落金邊機場,軍品卸載後續飛西貢新山一機場加油過夜,次日飛返屛東基地。整個行動縝密、敏捷及確實。之後,惠遠任務又持續執行了一段期間,空運部隊再次成功圓滿地完成國家交付任務。

第十一章「敦邦演習」

1986(民75)年9月,我國「大武山計畫」第一批C-130H型機,由美軍飛交至關島,空軍接機組員立即刷去機身上美軍標誌,重現我青天白日軍徽。9月22日,首批2架C-130H型機,由我空運機換訓人員駕駛,自美軍關島基地飛抵屏東基地。這次飛行可說是我空運機部隊,越洋飛行中斷八年後,重新開啟的海洋長途飛行紀錄,實屬難能可貴。由於C-130型機性能優越,故我空運部隊亟欲發揮該機能力,重建海洋長途飛行訓練。

第一節 支援軍事外交作為

1986(民75)年菲律賓親美的馬可仕政府 遭人民推翻,柯拉蓉·艾奎諾政府成立,柯 拉蓉上台後,菲國國內反美國聲浪日益高 漲,連帶使得美國與菲律賓軍方關係生變。 由於菲國軍方武器裝備多為美製,幾年下 來,後勤支援不繼的現象變得頗為嚴重,甚 至造成菲國軍方基礎戰力大幅衰退。1990(民 79)年當我駐菲律賓軍事外交部門知悉此情況 後,主動與菲國聯繫並表達支援之意;菲國 軍方喜出望外地表示同意,惟要求行動必須 保密,此舉不但打開了自1975(民64)年6月中 菲斷交之後,中斷15年的軍事交流,同時亦 開啟了空運機海洋長途飛行的契機。

第二節 敦邦演習

1990(民79)年10月20日,第101機隊副隊長顏闓運及分隊長桂紹富兩機組,分別駕1303及1305號兩架C-130H型機,以「敦邦演習」為名載運重要軍品物資,自屏東基地飛赴菲律賓馬尼拉艾奎諾機場,執行軍事外交任務,飛行時間約一小時五十分,兩架任務機分別於中午時段落地,落地後迅速滑行至機場內軍用停機坪,盡可能避開人潮以確保行動隱密。菲國軍方極為重視此次空運物資行動,其國防部副部長還特別到場接待並表示謝意。卸下軍品後,當天下午即飛返屏東基地。此次行動不但達到敦睦邦誼目的,更重要的是重啟空運機部隊,中斷多年的海洋長途訓練飛行,饒富意義與成就。以敦邦演習為名的軍事外交空運行動,後來又持續執



圖一○六 曾執行敦邦演習的C-130型機1305號



圖一○七 民83年敦邦演習於菲律賓巴塞基地



圖一○八 筆者於民91年中菲海洋長途訓練於菲律 賓宿霧機場

行了幾年;除了艾奎諾機場外,後來於馬尼 拉南部的菲律賓巴塞空軍基地(Basa Air Force Base),亦可見到我空軍C-130機的身影。整 個計畫直到空軍總部後來以計畫性運作的 「中菲海洋長途訓練」取代。

第十二章 「北辰計畫」-寮國 空投

1961(民50)年2月19日上午9點多,一架 機尾漆著中華民國碼B-1503的DC-3型運輸 機,滿載食米接近寮國東北部大汶地區,政 府軍外圍據點上空,機艙內寮國籍空投員正 預備推出空投補給品時,突然遭寮國叛軍地 面砲火擊中,飛機著火後墜毀在川壙以南的 山區,僅有一名寮籍空投員及時跳傘飄向寮 共占領區。此名僅存的生還者,被寮共俘虜 後說出一個秘密,這架DC-3型機身殘骸內殉 職的正副駕駛都來自中華民國¹¹⁷。

這架遭擊墜的B-1503 DC-3機,其實是

中華民國空軍專機中隊的C-47型機321號。 正駕駛是空軍專機中隊作戰長李鄉山中校, 副駕駛張聞驛中校隸屬空軍三八三一部隊; 他們當天的飛行即是執行「北辰計畫」空投 任務。中華航空公司於1959(民48)年12月16 日成立¹¹⁸,當初成立華航的目地,主要是為 執行特種作戰任務所需,其次才是商業空 運,所以空勤人員,幾乎都是暫自空軍借調 來的。1960(民49)年底,華航在慶祝首航一 週年活動後,由於國內外空運市場,長期遭 民航空運公司(CivilAir-Transport,CAT)壟 斷,華航營運不穩定的情況漸漸的顯露,當 月底,所有借調到華航的人員都接獲指示, 準備歸建原單位。就在這當下,事情有了轉 機。

第一節 「北辰計畫」的由來

1960(民49)年寮國上議院議長沙旺那尼 功來到臺灣,希望臺灣方面能夠提供人力和 技術的支援,協助他所經營位於永珍,名為 VEHA-AKAT航空公司營運。因為寮國境內 屬山地和丘陵地形,人民都散居於山中,國 內基礎建設極為缺乏,地面交通狀況不便, 僅有部分人口較集中的城市如首都永珍、南 部的素旺納曲等地才有公路建設,這些公路 也只有在冬季乾旱期能通行,夏天雨季來臨 時,道路也就隨即中斷,而且寮共叛軍又將 各城市間的陸路,破壞的柔腸寸斷,所以寮 國境內的交通,幾乎全靠空中運輸。

1961(民50)年政府正積極進行,滇緬

117 馮國震,馮國震文輯《中國航空史集5》,被隱藏的英烈歲月,頁106。 118 同註11,頁326。 邊區「華興計畫」的增兵行動¹¹⁹,認為在 三八三一部隊之外,正好藉這個機會,以華 航公司名義投入,冀望藉寮國民航公司掩護 下,開發另一個空運管道,以增加我國在東 南亞的活動據點與用兵彈性,遂同意了沙旺 那尼功的需求。政府同意後,空軍情報署長 衣復恩將軍派專機,將時任第六聯隊副聯隊 長鳥鉞接到台北,簡報未來寮國任務後,衣 復恩將軍對鳥鉞將軍說:「你回去之後報告 聯隊長,明天就來報到!」。就這樣鳥鉞將 軍帶著1架C-46及2架C-47型機,還有24員空 地勤人員,飛往寮國永珍,臨行前蔣經國先 生還在華航辦公室訓勉他們,好好經營這塊 大西南的轉運基地。「北辰計畫」就此展 開。

第二節 成立「飛霞航空」

1961(民50)年1月13日星期五,這批機 隊從松山機場出發,三架飛機為了準備這次 長程飛行,都在機艙內加裝副油箱。烏鉞 將軍一行到達永珍後,即設立「北辰」辦 事處,開始接掌VEHA-AKAT航空公司的航 務,並替它取名為「飛霞航空」¹²⁰。「北辰 小組」於短時間迅速成立,因兩架C-47型機 臨時成軍,機隊進駐寮國時間急迫,根本來 不及申請國籍民航編號,緊急採取應變作 法,借了華航的兩架PBY型機的編號B-1501 及B-1503,先提供進駐的C-47型機使用, 之後才正式申請國籍編號註冊為B-1509及 B-1505¹²¹ °

早期「北辰小組」成員與飛機均向空軍借調,1961(民50)年2月19日,犧牲的李鄉山中校及張聞驛中校與DC-3型機都來自空軍,雖臨時受命但他們仍毅然決然飛至國外值勤,因為對他們而言,這不僅是空軍任務更是國家的需要,就如同第34中隊成員,冒險執行大陸敵後任務的精神是一致的。

第三節 「北辰計畫」對華航的貢獻

「北辰小組」在寮國的營運及特種任務 頗為成功,最初支援的空勤組員除部分回軍 外,多數成員後來退役時均加入「華航」。 1969(民58)年「北辰小組」的華航飛行員, 逐漸離開寮國,轉戰至越南戰場,直到 1975(民64)年寮國陷共才撤回台北。

「北辰專案」在寮國的活動,並未對滇 緬邊區提供空運支援,但是對華航成立之初 的財務貢獻極大,靠著北辰小組以「飛霞航 空公司」名義在寮國的經營,華航在台北松 山機場蓋了首座飛機修護棚廠。最後,隨著 華航營運逐漸上軌道,華航亦具備獨立自主 的能力。

作者簡介別常

唐飛先生,出生於上海市,戰後隨政府移居 臺灣,為中華民國空軍一級上將,曾任空 軍總司令、參謀總長、國防部部長與行政院 院長;現任社團法人中華戰史文獻學會理事 長。

119 詳情請參閱本書,「國雷演習」。

120 翁台生,《CIA在台活動秘辛》頁237-239。

121 參考北辰小組,Sky Design 無名小站網誌,http://archive.fo/IMfH0。