

解開戴笠南京空難身亡之謎

不是人爲破壞，亦非天氣惡劣，乃連串錯誤所致

● 何邦立（美國航空太空醫學專家、空難事故調查及預防專長）

（彩色圖照刊第三頁）

夜尋戴先生骸骨

軍統局南京辦事處主任劉啟瑞記

得，一九四六年三月十七日當天南京天候惡劣萬分，整天雷電交加，濃霧彌漫。該日上午十一時四十五分，戴

雨農先生由青島乘專機南飛，目的地是上海。因為上海氣候非常惡劣，飛機不能降落，改飛南京。下午一時零六分，曾電告南京航空委員會電台，已經飛臨南京上空，正準備穿雲下降，以後消息中斷。所以上海、重慶都向劉啟瑞查詢，戴先生是否安抵南京。劉啟瑞徹夜未眠，次日南京辦事

處同志全體出動，展開搜索未果。十九日兵分兩路搜尋，李人士沿京杭國道前進。劉啟瑞沿京蕪線探查，傍晚

抵江寧線板橋，已天昏地暗，有一農民指左側叢山說：「前天下午，有一架飛機在那裏失事」。

走進區公所，有檢獲的手槍兩支，已經燒燬，還有一圖章尚可辨認，是龔仙舫的。到此已證實凶多吉少。於是連夜向叢山搜索前進。板橋距那座山頭，大概十里左右，道路崎嶇，泥濘難行，雖有火把照明，走來一步一滑十分吃力。費時兩小時才達山巔，舉目展望，遺骸橫陳，凌亂不堪！

除留人守護現場，劉啟瑞即刻折回南京，向重慶和上海電告尋獲失事現場的情形。（註①）

次日劉啟瑞偕同志再回現場，將戴笠遺體迎回南京辦事處。離開現場前他詢問鄉農，此山何名？始知飛機所撞的山叫做「岱山」。山下有一水潭，鄉民稱之為「困龍潭」。「岱」與「戴」同音，「龍」與「農」諧音，如此巧合，令人震驚！

衣復恩指飛行員有錯

一九四六年三月十七日，國府軍事委員會調查統計局局長戴笠將軍，

從北平搭機回南京，由於天氣惡劣，飛機在第二次穿雲下降時，不慎撞山失事，人機俱毀。一般人皆認為氣候惡劣是空難的主因。

二〇〇〇年十月承衣復恩將軍致贈《我的回憶》（註②）一書，內中記載接觸過的八位風雲人物，戴笠將軍為其一。在神秘莫測的戴笠這一章節中，披露當時失事空難的第一手資料，衣將軍認為這是飛行員的過失。

二〇〇八年八月廿一日李象三的〈戴笠搭機失事走得冤枉〉（註③）一文刊載於美國世界日報。作者以為其兄李博高，為戴笠中英文秘書，一定同機遇難，而趕往南京料理後事；始知陰錯陽差，另一位臨時替代的馬秘書難逃一劫，死的更是冤枉。

李象三最近讀到衣復恩《我的回憶》一書，頗有感觸：「就整個南京空難而言，空軍對此次任務調派之不當，而鑄成大錯，實難辭其咎，除了衣將軍外，就沒有人懷疑到那位『老

』飛行員的失職，可憐戴將軍豈不是死得太冤了？」意外的把老虎將軍王叔銘也扯上了。

我是一個專業能飛的航空醫官，服務空軍近廿年、民航又十載，參與空難事故的調查與預防多年，願為此無頭公案做一剖析。

空軍空運隊成軍過程

一九四二年底，衣復恩在赴美一載習得美軍標準的長途（民航）飛行技能後，成為第一位單機飛越大西洋後又再飛越駝峰航線的中國飛行員。隨後這架C-47被命名為「大西洋」號，也是中國空軍獲得的第一架C-47，並取代原先D-38的任務，成為蔣委員長的座機，衣復恩也就順理成章成為蔣專機駕駛的座機長。

一九四三年美方鑑於歐戰勝利在望，建議航空委員會成立空運部隊，先撥四架C-47運輸機，由航校二期

，另借調歐亞航空的民航駕駛員林大綱，臨時以少校軍階任命。同時王漢勛邀服務驅逐部隊五載五期的張光明（張原將派職八大隊任副大隊長）加入行列。這就是中國空軍空運隊成軍時之雛型與先驅。（註④）

空運隊的任務主要是政府人員及軍事物資的運輸。空域以四川為中心，涵蓋大西北、雲南、廣西等地。隊部設在成都太平寺基地。

一九四三年十月廿八日，林大綱、井守訓駕C-47前往印度汀江，準備接運官校十三、四期，在美完成戰備訓練，準備返國的第二批新血；為避開日機攔截，夜航駝峰時失蹤，十三期的彭成幹、林天彰、楊鼎珍，十四期的羅謹愉、高士恒等五位熱血青年，出師未捷身先殞，此為空軍建軍以來最慘痛的損失！（註⑤）

空運隊成軍於抗戰後期，發展頗速，駕駛員多由空軍官校十三、十四期，赴美接受過B-25轟炸機訓練者

擔任，少數則由戰鬥部隊轉任。至一九四四年，一年間中國空軍已有C47機廿九架，航委會周至柔主任，更將從美國剛完訓的官校十九期驅逐科學員，全數調到空運隊來，這股生力軍日後不但是中國空軍空運部隊的骨幹，也促進了日後民航的發展。

一九四三年十一月十四日，胡碧天、王曾漢駕C47華山號，飛往恩施前進基地，雲霧中撞山失事。

一九四四年一月十九日粵籍老飛行員容章灝，駕2053號小比機(Beechcraft)，飛至利川時，因天候惡劣，撞毀於七洋山上。

五月十六日又一架C47從印度飛返昆明途中失蹤，飛行員是楊偉廉及吳人光。

一九四四年八月七日，王漢勛隊長、唐元良副隊長，從雲南霑益起飛，準備空投補給品給遭圍困的衡陽守軍，不料卻在湖南芷江附近撞山失事，機上另有孫鐘岳，許葆光兩位飛行

員。(張光明因牙痛臉腫，由許葆光代出勤，幸與不幸、生死一線。)及吳之驊通信長、通信員賀瑞華。全機無人生還。

王漢勛隊長殉職後，衣復恩奉命接掌空運隊，但仍擔任委員長座機駕駛之責，平時從事隊員的訓練、考核工作。由於C47的飛機逐漸增多，張光明次年則奉派籌組一〇四中隊並第三度擔任中隊長職。(張曾任卅二中隊長、伊寧第一教導中隊長)

一九四五年九月三日，日本無條件投降，一〇四中隊首先奉命進駐南京明故宮機場，隨後國民政府遷都回南京，該隊連續三個月，夜以繼日完成復員還都之艱鉅任務。(註⑥)

戰後中國空軍由美國購進一批C46剩餘軍品，一九四六年初空運隊擴編為空運第一大隊，大隊部設在南京首都明故宮機場，衣復恩任大隊長，楊榮志為副大隊長。下轄四個中隊，每隊編制二十架飛機，飛機近百架

，除一〇四隊因兼任專機任務，飛的是C47機，駐防南京明故宮機場外，張光明隊長，阮堅煜副隊長，後為林冠群。一〇一、一〇二、一〇三，

三個中隊皆使用C46機。一〇一隊駐防上海江灣機場，由楊道古、烏鉞分任正副隊長。一〇二及一〇三中隊則駐防北平西郊機場，一〇二隊長李廷凱，一〇三中隊周伯源任隊長，馮俊忠為副隊長。駐北平的一〇二與一〇三兩個中隊，先是由副大隊長楊榮志坐鎮。戴笠事件後三月，人事檢討，楊榮志調職總部，張光明調升第一空運大隊副大隊長，駐守北平。(註④)

一九四八年元月空軍總部又成立一個空運大隊，編號為空軍第廿大隊，原空運大隊楊榮志升任大隊長，而原空運第一大隊則改名為十大隊，仍由衣復恩任大隊長。

來台後，一〇四中隊駐防台北松山機場，迄一九五四年七月更名為專機中隊。

戴笠搭機南京撞山

戴笠（雨農）將軍出事經過，經摘錄衣復恩《我的回憶》如後：

一九四六年三月十七日，濃密的雲層籠罩了整個南京上空，我在明故宮突然接獲電報，謂戴笠搭乘本大隊的C-47正從青島飛來，因此我特別登上塔台守候。在這段時間內，有八、九架空運機陸續進場降落，但偏偏不見那架編號「222」的飛機。等到超過預定抵達時間一小時後，我察覺有異，轉而詢問附近機場，也未獲任何消息。於是立即發電報向北平查詢該機的駕駛員為何人。

很快的，北平方面傳回了「馮俊忠」三字。看到這個名字，我頓時心中涼了半截！因為我對其飛行技術向來就不太有信心。

第二天，終於有報告說：在南京的東南方一個山丘上，發現飛機殘骸。我立刻派人驅車趕往處理，並自己

親駕飛機飛往現場。從空中，我可以清楚看見那架C-47墜毀在山頂上，而山腰中則排列著罹難者的屍首，已不可能有人生還。

由於戴笠身分的特殊性和敏感性，因此我親自趕往北平，追查失事的原因。楊副大隊長向我報告：前一天他接到王叔銘副總司令的電話，謂：「有重要任務，派一個老飛行員！」由於王副總向來嚴厲，楊副大隊長未敢進一步請示，即針對這兩句話作出調遣；但又未能了解長官所謂「老飛行員」之意，而將那些年輕而優秀的飛行員排除在外，真的奉命去找年紀最老的馮俊忠來出任務。

我根據失事現場的位置研判：該架C-47在進行第二次穿雲下降時操縱不當，未遵守「通過電台上方時，應將空速控制在一二〇哩／時以下，下降速度應在五〇〇呎／分」之規定，在超速的情形下，當它在預計轉回機場方向前，就已經衝過了頭而撞山

失事！我認為這是飛行員的過失。

馮俊忠來自廣東空軍，早先在成都時期負責駕駛小比機；在換裝C-47時由我親自考核，而未能放他單飛。後來他被調往一〇三中隊，我還特別交代周伯源隊長對他的考核要格外注意，千萬不可輕放單飛。過了不久，周伯源告訴我：馮已及格，並予單飛，我雖為馮慶幸，但心中疑慮並未全消。因為飛行的事很奇怪，能飛與不能飛，飛得好或飛不好，一個有經驗的教官對所帶飛的人，很容易察覺得到。飛行是需要點天才的；呆板的訓練，不會造就出高超的飛行員。

癥結在派個「老」飛行員？

李象三在《戴笠搭機失事，走得冤枉》一文中寫道：

參酌衣復恩將軍之回憶錄中有關飛機失事一節，可以確信，當時該機如非由「老飛行員」駕駛，而由「年輕優秀駕駛員」駕駛，當和早先安全降落

的八、九架飛機一樣，能平安的降落。但就整個南京空難而言，空軍對此次任務調派之不當，因而鑄成大錯，實難辭其咎。

首先，「派一個老飛行員」這句話，就是造成大錯的主因，不說派一個「優秀」的飛行員而說「老」的，可說糊塗透頂。中國人向來有一個很糟糕的觀念，總認為官大都是對的，既然副總司令王叔銘說派一個老飛行員，就找一個年紀最老的，誰敢有意見？加上王叔銘將軍治軍嚴厲，素有「王老虎」之稱，你敢囉嗦多問嗎？

此次空難發生之時由於天候確實十分惡劣，把失事原因歸咎於氣候惡劣，是沒有人敢說不對的，再加上傳說有人認為氣候惡劣不能飛航，但戴笠將軍因有要公，急需回京見蔣，堅持要飛，這種說法，也是說得通的。

因此，除了衣將軍外，就沒有人懷疑到那位「老」飛行員的失職上去，可憐戴將軍豈不死得太冤了？

李象三為陸軍袍澤，並不瞭解空軍術語與意義。王叔銘副總司令說「有重要任務，派一個『老』飛行員」，指的是老資格有經驗的或是老練、幹練的飛行員。說白了，就是有重要任務，派個飛的好的。任務指令已明確下達，若硬要解釋為找個年紀最老的，這是外行話，若非要卸責，此其中必有隱情。

釐清七個關鍵問題

空運隊成軍三年，由四架 C-47 飛機，迅速膨脹至百餘架 C-46、C-47 飛機，飛行人員數百人，其人員甄選、訓練、考核、航務、機務、通訊、氣象、健康管理等，各方面均必須從制度面深入，才能發掘原因。君不見空運隊成軍以來，大小空難不斷，亦反映出其特殊組織文化。

從衣復恩將軍所描述空難經過，我想有許多問題必須先行澄清，此有助事故原因之分析與事故預防應走之方向：

- ① 北平起飛的 222 號專機，目的地是南京，為何半途折返青島落地？
- ② 何時知道戴笠在 222 號專機上？
- ③ 何時知道該機正駕駛是馮俊忠？
- ④ 222 號專機，青島落地後，有無向隊部請示行止？
- ⑤ 當時南京機場的雲高、能見度為何？機場是否關閉？
- ⑥ 南京機場若已關閉，所有飛機（含 222 機）均應轉降他場，那又如何會有八、九架飛機陸續落地？
- ⑦ 戴笠搭機撞山，空軍當局又如何向蔣委員長報告交差？

就是因為南京濃雲密布，明故宮機場關閉（低於起降標準），222 號機才中途折返青島落地。換言之，南京機場不可能有八、九架飛機落地，連一架都不可能，這是空軍報告中自行矛盾之處。

再者衣復恩接獲電報謂「戴笠搭乘本大隊 C-47 專機正從青島飛來？」，顯而易見這是正駕駛馮俊忠所發

，要求特許降落。此時南京機場應該已經知道，誰駕駛222號專機，並非出事後才查出機長姓名。

至於第二天楊榮志報告衣復恩說：前天接到王副老總電話謂：「有重要任務，派一個老飛行員」，此說並無法推卸其派遣不當之責。事實上這也是空軍自己卸責的說法。

戴笠搭機失事，死的冤枉！事故真相空軍當局非常清楚。問題是殉難的是情報頭子戴笠，要如何的向蔣委員長報告，才不會被追究責任，這才是關鍵重點所在。

據當時的說法，航委會周至柔主任事後向委員長報告謂：「當日南京天候惡劣，雨農因有公幹，強逼飛行員起飛，在穿雲下降中不幸撞山失事」。蔣委員長聽了報告後，臉色鐵青、未置一語，事情就此帶過。

政治是高明的藝術，把事故的責任全推到死者與天氣，不但死無對證，只好無語問蒼天了！但戴笠殉職，

對半年後東北國共戰役，能說全無影響？又誰能相信，實乃國家之悲哀！

直到二〇〇五年遇到張光明將軍，他與衣復恩將軍是同班同學，亦曾共事。我把戴笠之死，空軍說法的疑點，請教之。無巧不成書，張亦是當事人之一，告以當日雲低不及百呎，南京機場關閉，並無飛機起降。馮俊忠222號專機亦轉降青島落地。隨後

接獲馮俊忠電報，謂戴笠急欲回南京，並請示行止。馮同時發電北平、南京大隊部請示，並有正駕駛馮俊忠署名。張光明接電報後轉交衣復恩，並口頭請示，要不要派架飛機去接替馮俊忠。衣告以就等等天氣吧！隨後又接到馮俊忠第二個電報，飛機正從青島飛來。兩人隨後在塔台守候，唯遲遲不見222號專機蹤影！（註⑦）

次日發現飛機殘骸，衣、張兩人駕著小比機，空中探勘墜機地點，並模擬、重飛222號專機失事航線，以查證飛機出事原因。逝者已逝，但張

光明心中留下永遠的遺憾！

我亦因誤打誤撞，在美國洛杉磯碰到張老將軍，而解開六十年前戴笠搭機事故之謎團！

連串錯誤釀成禍事

飛行失事八成五是人為因素，且其中又以飛行員操作錯誤為主。畢竟飛行員自己也付出寶貴的性命，怪罪責難皆無補於事；若從事故預防的觀點，應從制度面來檢討缺失，發掘問題，徹底改進，以收防微杜漸之效。所以說事故是可以預防的，事故預防的骨牌理論，就是從中抽掉任一骨牌（因素），就可防止一路錯到底（事故的發生）。衣復恩認為這是飛行員的過失，話是沒有錯，但不夠周延，對失事的預防助益不大。

我以222號專機失事的重要環節，來闡述事故預防之骨牌理論如後：
一、飛行能力考核未落實
馮俊忠在C47換裝訓練時，衣

復恩考核未放其單飛，認為有安全顧慮，並交代嚴加考核。雖然後來周伯源隊長通過其考核，但衣復恩並未複核查實。衣復恩說的好，像是「能飛不能飛？飛的好壞，教官一帶就知道。飛行是需要點天才，呆板的訓練，不會造就高超的飛行員。」

張光明是五期一班，不到六小時第一個放單飛的，他從戰鬥部隊飛單發動機的，改飛雙發動機的C47，在與王漢助隊長同出任務時，放他幾次落地，其他完全是靠自己花功夫，熟讀技令，無師自通的，所以說飛行是要天分，再加後天的努力與小心謹慎。

依我四十年的航醫經驗，換裝訓練對能力較差的飛行員 marginal pilot 是有很大的壓力。飛行有若其他技能，是熟能生巧的；但配合科技進步，航空器更形複雜，在換新機種訓練時，人員將承受很大的挑戰；能力不夠，跟不上被淘汰，對成熟的飛行員是很沒面子，無法接受的事實，嚴重的

還會發生精神官能症（因心理壓力導致身體功能器官的病變）而遭停飛。

（註⑧）

換言之，馮俊忠換裝C47勉強通過，已有預警。他儀器飛行的能力有問題，不是全天候的飛行員。

二、任務派遣輕忽又不當

對任務指示，有所懷疑時就該問清楚，這是溝通的基本技巧，長官已指示「有重要人物……」，派遣時並未在意，也未認真思考，平時對所屬組員的飛行能力、個性……等狀況的掌控似嫌不足；更談不上正副駕駛的搭配，所涉及座艙資源管理的考量（正駕駛馮俊忠，廣東航校七期（註⑨）副駕駛張遠仁，空軍官校十七期，兩人資歷相差過分懸殊，如此搭配副駕駛無形中會過分相信、依賴正駕駛的判斷），這均是失事預防必要的手段與措施。

簡言之，馮俊忠無儀飛能力，在天氣不佳的狀況下，就不得派遣！

三、電報請示應變無方

此時已知道22號專機正駕駛是馮俊忠，乘客有VIP戴笠，南京天候惡劣，機場關閉，原機折回青島。楊榮志若警覺性高，此時還來得及由北平另派機組人員替代馮，仍有機會挽救。無奈一錯再錯，又錯失機會。至於南京方面張光明想到此點，但意見未蒙採納，至為遺憾！

四、二度電報未指示轉場

知道馮已從青島飛來，南京方面應就近找天候尚許可降落的機場，如蚌埠、徐州等，明確指示轉場降落。五、穿雲下降未提供協助

穿雲下降時，高度、航向、航速等受風向、風速、空氣密度等的影響，須定時計算並做調整校正。已知馮的敏感性不夠，飛行能力有問題，就該利用地空協調，無線電指揮，一步步指導下降，亦可避過此劫！

所以說事故是一連串錯誤的結果，無論前述一至五關鍵點，任一階段

處理得宜，皆可消弭事故於未然。顯見空軍當局避重就輕，未就「輕忽命令、怠忽職責、派遣不當、應變不足」做深入的檢討改進。

換言之，此次天氣惡劣狀況下撞山，不僅是飛行人員的錯，更是督導指揮體系上的缺失！突顯出組織管理上的問題。

戴笠之死導致神州陷共？

衣復恩在《我的回憶中》，有如
下兩段記載：

戴笠因為統領全國的情報任務，向來神龍見首不見尾，因此外界有許多穿鑿附會的傳說。我有幸與其相識，他卻因搭我大隊飛機而身亡，這是我一直感到非常遺憾的一件事。

戴笠給我的印象是神秘、冷靜、機智，馭下及克己皆很嚴格。他在情治上的卓越貢獻，素為當局所倚重；甚至有人認為當年在大陸之失利，與戴笠之早逝亦有關係。此說是否正確

，見仁見智，難下斷語。依我個人的看法，情報固然重要，但大陸之失守，與戴笠之死，關係不大。

一九四六年中國內戰之際，毛澤東不是靠他領導的軍隊，更不是靠他毛澤東的思想，也不是全靠蘇聯老大哥的幫助，而是全靠中共地下黨和地下電台，將竊取政府的絕密政治軍事文件，上報中共中央，毛澤東因而事先洞悉蔣介石的一舉一動，對中共的政治軍事部署，得事先採取各種防範措施。

由於戴笠負責的重要情報工作，多屬單線佈局，他的突然殉職，時間點上，予共黨可乘之機，影響到蔣介石對部隊行動的掌控，對戡亂軍事實力的消長，有其重要關連。

美國華府中國現代史研究所前主任周谷，對這段歷史頗有研究，他在「抗戰剿共前後共諜無所不在，國府黨政軍機構早已百孔千瘡」（註⑩）一文中，有非常詳細的敘述如後：

中國國民黨由於早期聯俄容共的政策種下惡果，對日戰爭讓中共有機可乘。一九四六年三月十七日戴笠

、龔仙舫等人搭機失事喪生，從此對中共在政府區的活動及中共內部的情報均因而失靈。一年內中共在各地建立電台達六十座，三分之二皆為秘密電台，竊取政府機密。對共軍作戰的軍事大員，多為中共地下人員策反、叛變，數百萬大軍在二、三年間化為烏有。中共隱蔽、滲透、潛伏在政府中的絕密人員，可分為國民黨中央黨部、司法院、軍委會、國防部、戰區長官部、軍統局、調查局、剿匪總部、綏靖公署、空海軍、省主席、社會團體等十二大類。

蔣介石直到晚年才知道，他在國共戰爭中失敗的主因，由於他自己情報失靈或無確切情報，因而導致他指揮的大軍失去控制。

後記

在我的印象中，個人參與過的空難調查，有兩件分屬軍、民航，記憶特別深刻。且部分失事原因與戴笠事件雷同。

一九七五年十二月廿七日下午，陸軍總司令于豪章上將，視察昌平演習畢搭機失事。兩架陸航 JH-1H 直昇機 327、347 從楊梅基地升空在湖口與富岡間遭遇濃霧而空間迷向，因飛行錯覺而墜毀，導致死傷將近廿人的慘劇。究其原因陸軍輕航空隊成軍未久，飛行員均無儀器飛行的能力與訓練。總司令詢問這氣候可以嗎？革命軍人那有怕死的，在這種精神導引下，出了事！（註⑪）

一九八九年十月廿六日華航國內線二〇四班機由花蓮回台北，18:35 起飛，天色已全黑，錯誤左轉，不及二分鐘撞山爆炸起火失事，七名組員、四十七名乘客悉數罹難、無一生還。華航國際線的駕駛多人在國外看到國內夜航失事的消息，直覺反映的打

電話問正駕駛是不是吳慰平？至於副駕駛咎鴻奎，第一次轉業民航曾遭淘汰，五年後因人員短缺，才再度接受訓練，進入華航，半年新手於夜航中失事喪生。（註⑫）

空難事故在不斷的重演，所舉二例即為明證。他山之石可以攻錯，前車之鑑不可不防。一切必須誠實的面對現實，確切的檢討，飛行事故是可以預防的！

參考資料

1. 戴笠將軍和他的同志 喬家才 中外圖書出版社 台北 一九八五年再版。
2. 我的回憶 衣復恩 立青文教基金會出版社 台北 二〇〇〇、一〇月。
3. 戴笠搭機失事走得冤枉 李象三 美國世界日報 二〇〇八、八、廿一。
4. 空運隊成軍史之考證（尚未發表）
5. 空軍忠烈錄 空軍總司令部情報署 台北 一九五九、十一月。
6. 戡亂後期空軍執行金銀運台的經過 張光明 中外雜誌 台北 二〇〇七、一月。
7. 張光明將軍訪談 何邦立 美國洛杉磯 二〇〇五、八、一四。
8. 飛行、生理、醫學 何邦立 正中書局 台北 一九八〇。
9. 國父與空軍 蕭強、李德標 台北 一九八三。
10. 抗戰剿共前後共謀無所不在，國府黨政軍機構早已百孔千瘡 周谷 中外雜誌 台北 二〇〇八、七及八月。
11. 于豪章將軍墜機事件的軍方調查 習賢德 傳記文學 台北 二〇〇一年六月。
12. 華航二〇四班機（波音 737 B-180 機）空難失事航空醫學調查 何邦立 航空醫學會刊 台北 一九九一。