

口述歷史

空軍特戰史之黑蝙蝠中隊(三)

官校生活

入伍訓練結束後，我們到岡山官校報到，再轉往虎尾進行初級訓練。回想第一次坐進PT-17由林希哲教官帶飛的感覺，到現在一閉眼睛都還想得起來；當時，只見到教官比手勢表示「走了喔！」，我下意識的點點頭，飛機踉了兩下就起來了，當我再往外面一看，心裡驚呼的「哇」了一聲，那是第一次從不同的角度看到自己腳踏的世界，起飛後教官一邊操作一邊手勢解說，落地時也依照正常程序，並沒有特別花俏的動作。降落後，教官告訴我，能起飛就要會落地，這是飛行過程中最重要的，「在飛行中若遇到故障，感覺到不安全，就要盡快找地方安全降落」，這觀念從第一次飛行開始就深烙在我的心中。對於我們飛行生力軍而言，即使迷迷糊糊起飛了，也要能夠清清楚楚的回到地上。到目前為止，我也依然認為一個成功的飛行員，在飛行時就必須處處警覺，注意周遭環境，建立隨時掌握何處有備份機場或緊急迫降的觀念。

前黑蝙蝠隊員朱震口述
· 晰文整理編輯 ·

而對於剛踏入飛行大門的我而言，一開始總也會有粗心大意的時候，畢竟也還是血氣方剛的毛頭小伙子，如在飛行訓練時未依規定於出停機線換油箱、或開車後滑油壓五十磅時螺旋未推前等，都似一些小小程序上的疏失，但看在教官眼裡，如從一開始便未建立良好、正確的飛行觀念，未

來造成飛安事件的機率將會大增，所以當時的章爾福教官發現我粗心，於課後便要我罰寫，以將自己漫不經心的錯誤牢記於心，這件事到現在我仍印象深刻。

AT-6失事

在官校就讀期間，曾經發生一件令人難忘的飛安事件，那時學校正舉辦運動會，所有學生都在操場集合進行體能競賽，一架正在執行照相任務的AT-6，不慎失速墜落在場邊燒毀，全體學生都看傻了眼。對於正值學習飛行的官校生而言，雖然也造成部分的心理影響，但大多是因一些如飛行訓練跟不上進度，沒有飛行意願或情緒不佳等，各種導致對飛行畏懼的原因。

古有明訓：「一失足成千古恨，飛行員的心理素質

朱震的飛行日記中清楚寫著當時章爾福教官的指導，以及為自己訓練時一時疏忽所犯下錯誤的罰寫。



相當重要，不僅要時時刻刻警惕自己，更要把握每一分鐘，不能犯任何錯誤，因為只要一次無心的失誤，就可能失去寶貴的生命，所以對於飛行員來說，我們只能將別人的錯誤作為自己的教訓與經驗。

而親眼見到AT-6失事後，雖然不減我對於飛行的熱愛，但也提醒了我要更嚴肅的看待飛行任務，並加深了自己要保持飛行時秉持「膽大心細」的原則，如此才能達到父親「明哲保身」的期待。對一般人而言，飛行是危險的工作，且飛行員要承受的心理壓力真的很大，但對於不服輸的我來說，愈危險才能突顯成功的可貴，如果不危險任何人皆可以承受，如此一來就與普通人沒有差別了。

所以，只要有一口氣，我一定要做人家不會做的、不願意承擔的，對我而言這種挑戰才是真正的成功，佛說：「我不入地獄，誰入地獄。」，愈難成功才愈有其價值！

在學習飛行的路上，我都戰戰兢兢、如履薄冰，但仍有兩次經驗，讓我印象深刻。第一次是我準備考單飛



AT-6失事當天，官校正舉辦運動會，所有學生都在操場目睹這場空安事件。

時，主考官是區隊長呂雲華，那時我正在機坪上等待著上一個考試的同學降落、下飛機，突然間他猛一跳下飛機，比預期時間快了一點，我一時也沒反應過來，直到教官大聲呼叫，要我快上飛機考試，

帶墊子就爬上座艙；因為自己個子較小，在駕駛艙裡需要座墊輔助，才比較能順利操控飛機，而教官亦沒注意到，便直接開始考試，少了坐墊輔助的我，連滑翔都滑不好。之後，教官也發現並直接要求我下次再考；下飛機後，對於自己犯的錯誤，我十分懊惱，哭著報告教官：「我來不及忘了帶坐墊。」，教官嚴厲地告訴我：「身為一個優秀的飛行員，平時就要做好萬全的準備，不能有任何一點錯誤，今天這種表現就是不及格，如果要淘汰這次就直接淘汰了。」；但最後，教官還是給了我第二次機會，而我記取上次的教訓，順利通過考試。

另一次是在駕駛AT-6時，發生「打地轉」的情形。AT-6最容易發

生「打地轉」的狀況，它的尾輪很靈活，只要方向稍微偏側，尾輪一開就會產生地轉情形，所以駕駛者一定要保持直線，直到沒有轉的力量時，才能打開尾輪鎖轉彎。對於官校生而言，只要發生地轉情形，就要受檢定考試，如未通過即可能遭停飛、淘汰處分。當時，我已經開始放單飛了，那天我在落地脫離跑道後，早了一些開尾輪鎖，發生近似地轉的情況，幸好速度已在操縱範圍內，未造成擦翅膀的地轉損失，但仍有其他人看到，下飛機後區隊長問我：「你打了地轉了？」，我坦白回答：「是，但僅只轉了一圈，並無造成飛安事故，不小心尾輪開早了。」，當下心理已有接受處分的準備，但出乎意料的是，區隊長並沒有處分我，到現在還是相當感激。

學習過程中的每一次錯誤經驗，都在告訴自己未來要更小心面對，要更不斷的努力為飛行做準備。在飛行世界中生存，最重要的就是要建立正確的飛行觀念，還有絕對成熟的飛行技術以及不譁眾取寵的飛行技巧；因為，飛行員在天空中的任何動作都是下意識所執行的動作，沒有多餘的時間思考，當然隨著科技日新月異，飛機也隨之具備精密的電子操作功能

朱震於官校就讀學習飛行時，在AT-6前留下官校生英挺的身影。



，但我始終認為飛行員的自律與自愛，永遠將會是飛行安全的必要條件之首。

赴美受訓

官校中級飛行時，我們準備接受分科訓練，歷年來在決定分科時，大多是以身高作為分組的標準，所有學生排好隊，前面的幾名飛轟炸，後面的則為戰鬥機組；但因當年為二十九及三十期一起畢業，人數較多，所以教官除召開評審會討論外，亦參酌個人意願後實施分科。

我從進入官校學習飛行後，就認為能有機會學習飛行已經是一種福氣，再加上自幼接受父親教育的影響，培養成溫和、不好鬥的個性，所以在面臨分科時，我毅然決然選擇了轟炸

科。

現在回想起來，入伍訓時能順利轉學飛行對我的人生來說的確是很大的改變，更是一種福報。而選擇握住轟炸機的盤子，或許與自己從小對未來所設定的目標較為接近。對飛機來說，飛轟炸機屬於運輸的一環，也是交通的一部分；以我這種較為保守、不愛表現自我的文弱書生而言，不一定非要飛戰鬥機到前線打仗才是報效國家，能執行各種類型的運輸任務也算造福人群的一種方式。不過，我自己也從未想過會進入三十四中隊，走上特戰這條路，雖如夢一場，卻也未曾後悔。

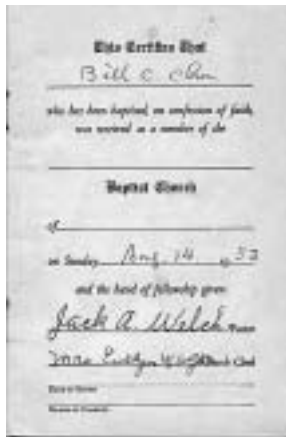
官校畢業後，兩期的同學經美方顧問考核飛行技術及英語能力評鑑，共評選出戰鬥組二十人、轟炸組十人，準備赴美受訓，我也憑著自己平時的努力被選入轟炸組名單中。我空軍自二十四期，也就是抗戰之後，便未派員前往美國受訓，直到我們這兩期，因為韓戰爆發，美方大量軍援臺灣，我空軍因換裝噴射戰鬥機，所以重新檢討派員受訓。也正因如此，各級長官對我們這一批受訓的學員都相當的重視，並規劃了一系列歐美禮儀課程，包括交際舞、餐桌及人際應對等生活上的基本禮節，並由專人如申滌

塵教官的夫人為我們展開為期兩個多月的訓練。

幾年前，我還曾遇到當時為我們授課的申師母，我告訴她當年在學習探戈的過程中一直踩到她的腳，真是不好意思，因為自己實在是太緊張了。師母現在是京劇名票，唱得很好，我還曾經跟她學習，給他拉過琴。

此期間，還有一段小故事，就是赴美的轟炸科正取生中，一位二十九期的同學周其幹，於放假時前往碧潭與女友相會，閒談間不小心透露了自己即將要出國赴美受訓的消息，而當時身旁剛好有保防人員在一旁聽到，並依規定向上級呈報，因此失去了出國的機會，由備取第一名的庾傳文同學遞補參訓。

禮儀課程結束後，我們到一大隊報到，並由俞育才、苟義德、嚴寶森等三位教官帶飛B-29型機，約一個多星期後隨即返回官校準備前往美國。一九五二年六月，在領隊劉萬才教官的帶領下搭乘美軍C-54飛機離臺北，中途先落琉球Naha機場，再轉飛日本換乘Transocean Air Lines的C-54民航機至美國舊金山，最後才到達德州Lubbock的 Reese 基地，該基地為美國空軍訓練B-29飛行員的基地。在美國訓練期間，我們已先看到國內



在美國教堂受洗時所時留下的證明書，筆者採訪時偶然發現朱震當年受洗的日期竟為814空軍節，或許這就是朱震與空軍密不可分的緣分。

多年後，Jack Batuman與Babe姑媽皆來到臺灣傳教，我亦曾分別於臺北及嘉義與他們倆相遇。雖然，我從美國回到臺灣後，因任務性質與家庭因素，上教堂的機會不多，但「主」一直存在我的心中，我也相當感謝多年來耶穌基督在戰爭期間陪伴我

在Lubbuck受訓期間會發生一件令我永生難忘的飛安事件，當時我與

Lubbuck是德州的一個小古城，星期天街上幾乎沒有什麼人，因為大家都會去教堂參加主日崇拜，而我們也在當地華僑Jack Batuman（中文名為劉俊才）的邀請下，逐漸認識基督敎並在教會受洗正式成為基督徒。Jack Batuman是一位就讀神學院的蒙古人，他和太太的姑媽，一位美國老

太太，大家都稱為Babe姑媽（其男友過去因打仗犧牲後便獨身致力於傳教，對於軍人則抱持著崇敬的態度。），由地方報紙上得知，有華人前來基地受訓後便主動聯絡我們，並熱情邀約至家中餐敘，我們幾個毛頭小伙子也就從當時開始真正認識基督敎，十個受訓的同學中，受洗的就有七位。



在美受訓期間已看到PB4Y-4型機，由左至右為朱震、趙廣華及萬熙元。



在美期間，接受各種不同的訓練課程，此為壓力艙體驗。

度過了那一段最艱困的時光。

談到在美受訓，一開始我們先實施AT-6飛行訓練、Altitude Chamber（壓力艙）實習，最後才

是B-25的課程。其中，B-25除了基礎學科外，僅實施一般性飛行訓練，包括編隊飛行、小長途飛行等各種訓練課目，最後一次的飛訓則是從德州直飛紐約，停留一天後再返程；在紐約時，美籍教官還帶領我們前往帝國大廈參觀。雖然，在美國期間我們並沒有排入投彈轟炸的作戰課目，但藉由美方飛機上各種新穎的儀器中，我們也獲得相當多新的相關知識；回國時，美籍教官並交給我們不少技令書籍，但都是國內尚未擁有的新式裝備，故回國後我也就將那些書籍摺在一旁，歷經幾次搬家後，用不上便捨棄了。

趙廣華（三十期同學）執行單飛訓練，機上除了我們則還有美方的機械員，開始時先由趙廣華擔任正駕駛實施飛行訓練，落地後換座由我擔任正駕駛，一切看似很正常、熟練的操作課目，就在我要放下輪子準備落地時，發現儀錶板上的紅燈亮起，經機械員檢查發現鼻輪無法上鎖固定。就前三點式起落架的機種而言，只要前輪有問題就會影響降落，更易導致飛機翻覆或起火燃燒，造成嚴重的損失。

報告塔臺飛機相關狀況後，教官要求我們在空中等待，即在機場上方盤旋，接著他駕駛一架T-10飛至我們下方作目視檢查，並判斷為鼻輪 Shimmy Damper（導正器）損壞，致使前輪無法自動擺正。

待問題確定後，教官依照S.O.P. (Standard Operation Procedure) 一步一步指導我們處理，第一是要求我們在空中共續飛行，以消耗燃料，直到最低油量才不會導致降落不慎觸發大火；第二則是在準備落地時飛機機頭儘量帶住，直到飛行速度減至最小時再將機頭放下，並盡力保持方向正直，直到飛機停止滑行，而因為無法確保前輪落地後的方向，所以我只能小心翼翼地操縱飛機。基地方面，則由指揮官 West 上校下令將跑道鋪上滅火

用的泡沫，以減少摩擦力及防火，然後告訴我一定要將飛機落在泡沫上，增加安全係數，避免發生起火情事。

當時，我腦海中一片空白，什麼都不敢想，並一度閃過「或許這就是我最後一次飛行、也許我今天就離開了！」的念頭；但我想起了上帝，並開始在心中禱告：「主啊，我已將一切都交給了你，寄託在您的身上了，我自己沒有能力，

希望您能給我勇氣讓我度過這一次的困難！」，禱告後我心情放鬆了很多，心中亦毫無雜念，只全心全力專注精神在降落上，我告訴自己要將飛機速度帶好並精準的將鼻輪放在泡沫上！

或許是心靈的感應，降落在泡沫上後，飛機持續向前滑行，直到靜止的那一剎那鼻輪居然已擺正，並可稱得上是一次成功的安全降落。幾天後



成功降落後，基地各級長官頒發的感謝狀（上圖）與當地的新聞報導（下圖）。

，不僅地方報紙大肆以「第一次外國學生在基地實施訓練，飛機故障後，仍安全降落」，同時基地還寫了感謝信給我；此外，教會亦邀請我於主日崇拜時與大家分享見證。

在美國受訓約七個月的時間，除了平時的訓練外，我大多利用休閒時間閱讀、聽音樂，比較特別的就是因為喜愛攝影，所以買了一臺當時剛流行的彩色相機，並隨處照相留下紀念相片。結訓後，我們回到臺灣就直接到新竹八大隊三十五中隊報到，開始我的作戰生涯。（未完待續）

註：本文部分圖片轉載自《兵器戰術圖解》雜誌。



在美受訓時，只要有空閒時間，朱震便把握機會閱讀、學習，以增廣見聞。



同期受訓的轟炸科同學與美籍教官在BOQ（光棍宿舍）前合影。



慶祝國軍建軍90周年暨「八一四」勝利77周年徵文啟事

「中華民國的空軍」月刊為慶祝國軍建軍九十周年暨「八一四」勝利七十七周年，特舉辦徵文活動，期廣邀佳作，以緬懷國民革命光輝歷史，宣揚國軍建軍史實與地位，藉以激勵官兵發揚「犧牲、團結、負責」之精神，戮力戰訓本務，進而強化整體精神戰力，凝聚全民國防共識，再創國軍新願景。歡迎本軍退役先進、官兵及眷屬踴躍投稿。

一、徵文主題內容：

- (一) 建軍九十——「薪傳·飛躍」。
- (二) 發揚黃埔精神，重現國軍榮耀。
- (三) 薪傳九十，永續榮光。
- (四) 繼志承烈創機造勢 塑建新世紀空軍。
- (五) 承繼忠勇軍風，發揚筭橋精神。
- (六) 我在空軍服務的歲月。
- (七) 有關官兵個人平日工作、執勤戰備，如在跑道頭、待命室、塔臺、掛彈或後勤補給等忠勇、忠烈事蹟，能結合「八一四」精神者。
- 二、題目自訂，文體不拘，文長兩千至三千字為宜，文稿若能配合提供相關圖片尤為歡迎。
- 三、稿酬：文稿每千字新臺幣四百元整，圖片每幀新臺幣一百二十元整。
- 四、徵文日期自即日起至六月十五日止，來稿請書寫真實姓名、身分證字號、地址及聯絡電話；另為使排版作業順遂，請附上文稿電子檔案或電傳本刊電子信箱。