

# 經國號戰機首位試飛官

· 吳康明口述，本社整理 ·

## 吳康明老師口述歷史(三)

### 但願家和國長安，何懼出入 生死關——兩次空中驚魂記

飛行最危險的兩件事，就是空中相撞與爆炸。在長達三十餘年的飛行歲月中，我曾兩次與死神交手，在空中遭遇撞擊事件，第一次是我撞別人，第二次是別人撞我。

第一次事件發生在民國六十一年，當時我任中尉飛行官，飛的機種是F-100型機，由於飛行資歷最淺，在該次任務中擔任二號機，長機為空軍官校三十四期的副隊長王廣鈞，三號機是四十六期的黑幼明，四號機是一位外國人（美國空軍中校）。

民國四十四年到民國六十八年間，基於臺澎地區防衛需要，美國在臺北市立美術館現址成立美軍協防臺灣司令部，其轄下的航空部隊曾協助我國空中軍事防禦，並參與我空軍部隊的飛行訓練。因此，那段時間內，我國會依相關計畫，將外國飛行員納入

序列與我國進行組合訓練。

該次起飛科目為機種對抗，一號機與三號機進行對抗，二號機與四號機則保持戰鬥隊形跟隊。由於F-100型機後燃器進氣不佳，經常點不著，因此，跟隊開始轉彎時，我通常會切到內圈，等接近率太大時，再切到外圈。當天的情況是一次轉彎時，長機突然反轉，與我駕駛的二號機直接面對面，擦撞而過，擦撞面前有操縱鋼繩，後有氧氣瓶，幸好沒傷及機體重要結構！且落地發現，座機直尾翅上藍白相間一條條的鏈帶全被打散，僅剩一條與機體相連，才沒有打到方向舵。試想：要是當時所有鏈帶均斷裂散飛，勢必會打到方向舵，造成飛機無法操作而失控。事後想想，只能說自己的運氣真的很好！

當天天氣不佳，擦撞後返航時，長機由外國人帶飛，我則由黑幼明帶飛返回基地。由於F-100型機的翅膀是一塊實心的鋁板，夠重，讓我們得以在飛機負傷的情況下，安全著地。

第二次事件則發生於民國六十九年五月十九日，當時我甫調職至桃園基地，擔任中校作戰科首席作戰官，駕駛F-5E型機，帶飛五十六期的陳維基。

兩架F-5E型機從桃園出發，起



吳康明教官曾在空中事故發生，面對生死存亡時刻，把自己的人生回想一遍；跳傘獲救後，他克服恐懼，始終堅守在飛行線上，為空軍、為國家貢獻己身之力的無比勇氣，令人感佩。

飛後轉向海上，接著往北轉。可能是對科目不瞭解，當我轉向完成，發現陳維基的座機沒有出現在該出現的象限，回頭查看，他的座機竟然已貼近過來，見狀我立即改平，帶起機頭後，就聽到「碰」一聲！撞到了！他的機頭撞到我的機尾，造成發動機失效，飛機開始自轉。

撞擊後我整个人趴在座艙裡，看著所有的警告燈像電動玩具般不斷閃爍，然後昏了過去。

醒來後檢查，發現操縱系沒了！油門鬆鬆的，也撞斷了！準備跳傘卻又姿勢不對。明知道跳傘時姿勢要坐正，但頭已經抬不起來了，只好原狀實施彈射跳傘。手柄拉起後，人椅彈出去了機外，人昏暈了過去。

隨後，傘開的劇烈震動將人震醒，醒來發現脖子不舒服，應該是姿勢不對造成的傷害。動了動脖子，發現身後有一頂傘，這時心裡念著僚機，猜想他應該也跳傘逃生了吧！

跳出飛機後，因為姿勢不正確，牙齒咬到舌頭後方，滿口鮮血。此時顧不得嘴裡傷口，安全著陸要緊。隨著降落傘下飄同時，向下張望，看到海面上有一艘船，意圖拉動傘繩向船隻靠近，竟使不上力，拉不動傘繩，才知道整個人已經沒有任何力量了。

當時在空中晃動不舒服，心想把艇放出來，會比較穩定；但平時自認靈光的我，竟在那當下，忘了腿帶到底該解左邊，還是右邊？當時很緊張，因為腿帶與艇相結合，一旦解錯邊，艇就掉了。還好當時一解，對了！小艇開始自動充氣，但是小艇放出來後，反而晃動得更厲害。

記得求生班受訓時，教官特別強調，一定要注意解傘時機與高度，在落海前把傘衣脫掉，避免造成傘拖而溺水。因此，落水前，我按照所學依序把傘衣分離，扣子打開。在動作的時候，心裡很忐忑，想著萬一傘沒裝好，掉了怎麼辦？可以用手勾著呀！有了解套的方法，心裡踏實多了。記得跳傘的時間是早上八點十幾分，落海時見錶已是八點三十三分了。

落海傘衣分離後，上小艇，平常不太會暈、不太會吐的我，竟被樓房高的波浪顛得頭昏腦脹。大浪中，力氣盡失的身體隨小艇飄飄盪盪、高高低低，偶爾嘔吐個一、兩口。

成功落海上艇後，我推估查證時間約莫需時十分鐘，便把求生包裡物品全部拿出來，並把染色用的防霧粉撒到小艇周邊，看著海水被染成了黃色，隔一段時間就聽到F-104型機獨特的狼吼聲。

後來得知，當時駕駛該架F-104型機的是我十二隊任職的同學張行達，當天吹北風，張行達沿著黃色的海水往南邊找，在黃色海水的最前端看到了我，立刻回報戰管。

五月的海水竟是如此凍寒，等待救援的過程中，平常不太怕冷的我，顧不得慢慢分吃，一口六個薑糖直接往嘴巴裡塞。

大概在十點十分，聽到反潛機的聲音，我拉了一個信號彈，反潛機也丟了一個煙霧彈下來標示位置。十點



吳康明教官（前）於民國六十一年駕F-100型機發生第一件空中撞擊事件，卻未曾開飛行線。

半左右，我就聽到UH1H救護機的聲音，不久救護機飛過來，看我還會動，手裡拿著煙霧彈，便沒有派人下機來接我，而是丟了套具下來。

有感國家財務困窘，採購裝備不易，頭盔捨不得丟，無線電也捨不得丟，所有能帶的裝備我全抱在身上，套上套具，套妥，向救護機上的人員比了個OK的手勢，沒想到，一拉上去滑掉了，還好我的手快，拉住了繩子。由於小艇我沒解掉，一艇的水隨著我被拉了上去，拉到機邊，機工長一把刀子把小艇割了，進水的小艇迅速落海，接著我的頭盔和PRC-77（無線電裝備）也被機工長扔出機外，回頭機工長拿了件毯子把我包起來，問：「你要去哪裡呀？」

原先要把我送往臺北空軍醫院，但我說先回桃園基地，讓太太安心，落地後因為脖子不舒服，所以又坐直升機轉往松山空軍醫院醫治。印象很深刻，一直到轉送松山醫院，身體還在發抖，覺得很冷！

那次的跳傘傷到了脖子，不舒服了好幾年，同時也壓迫到腰部的兩節脊椎，造成永久變形，因此，我無法長時間保持同一個姿勢，必須時常更換動作。很幸運的後來遇到良醫，經過幾年的治療，現在脖子和腰部都沒

妻與官教明康吳  
跳，篤，甚，情，感  
寒，後，卻，救，獲  
念，仍，當，愛，迫  
護，「你？即，桃  
要，不，回，園，要  
不，刻，就，是，讓  
回，桃，的，安，心  
園，就，的，平，安  
是，先，的，報，安  
要，先，的，報，安  
讓，的，平，安  
妻，子，安，心



有太大的問題。

跳傘事件後，看到飛機會有深深的恐懼感，會害怕！但我從來沒想過要離開飛行線，只一心想著要如何克服心理障礙？要如何避免發生類似的碰撞情形？畢竟選擇了飛行這一條路，就沒有絕對的安全，難免會遭遇到類似的飛行事故；但我相信意外發生時，是可以透過本職學能的強化與基本功的培訓，把傷害降到最低，化險為夷，而這一切端賴平时的扎實訓練，點點滴滴，累積厚植。

後來檢討該次碰撞事故的肇因，

在僚機對於操作科目的不了解。當時我們做的科目是炸射班的科目，任務提示時，我以為已經講得非常清楚了，但因僚機沒有受過炸射班訓練，對於我所說的動作產生許多誤解，且未發問、澄清，才導致碰撞發生。

經過該次事件讓我學習到，操作任何科目前，一定要與所有任務成員做充分的溝通，確認所有疑點都釐清了，才能算完成提示。

（未完待續）



極其危險，僚機撞擊的  
飛行被僚機撞擊的  
在經歷被僚機撞擊的  
飛行事故後，吳康明  
教官（左）非常重視  
任務前的操作科目  
通與疑點釐清。