

· 宋孝先 ·

消失在夜空的星式機騎士



F-104係美國洛克希德（LOCKHEED）公司於一九五一年開始設計，一九五四年二月原型機首次試飛，一九五八年更創下二點二馬赫飛行速度，為超音速戰鬥機進入兩馬赫飛行領域的重要里程碑，十萬呎以上飛行高度之紀錄，被譽為「人類最後載人戰鬥機」，就因為可以飛上十萬呎以上的高度，飛上夜空就擠入群星的行列，所以又被稱之為「星式機」。

一九五九年我還是小六生，某一天，班導在課堂上跟我們這些小蘿蔔頭說：「今天的報紙上說，我們國家空軍換裝了兩倍音速的F-104星式機，今天會有四架F-104編隊飛過南部的天空，向國人顯示戰力……。」「兩倍音速耶！」在我幼小的心靈裡對F-104留下第一個崇拜的印象。可是陽光普照的國境之南，何其廣大？仰望天空，F-104星式機，你在哪啊？從此在內心的深處升起了一股渴望，如果有一天我長大了，希望也能駕著F-104星式機在空中遨遊，當我用兩倍的音速從天際呼嘯而過時，地上的人們將尋聲仰望，身為藍天的騎士及保國衛民的空中武士，是何等榮耀啊！

及長，我不但得遂凌雲願，而且還圓了我小時候的夢想，成了F-104星式機的騎士。在當年（約一九五九至一九六五期間，在MCC完成戰備任務前）F-104因為裝備空用攔截及射控雷達，所以可以在不良的天候下（雲霧中及夜間）作戰，是臺灣唯一的全天候戰鬥攔截機，也是夜間防空作戰的主力。因此在完成戰備訓練的飛行課目中，特重視夜間飛行訓練，尤其是各式各樣的夜間攔截作戰訓練，

為了能充分發揮單機作戰的能力，因此選派的F-104部隊飛行員都是各部隊一時之選（飛行時間需達八百小時以上，同時具備小長機的飛行能力，因為所有的夜間攔截作戰訓練都是單機操作）。筆者在一九七二年到隊受訓時亦復如此，除了必要的學術科外，案例說明也是少不了的，以為後來者前車之鑑。

那個時候因為夜航失事殉職的，除了一九六六年五月二十四日，曾龍雄駕四三三〇號機，在執行夜巡任務後，由GCA（Ground Control Approach）地面引導進場，於清泉崗基地西南十九哩處，飛機變動作失事墜毀殉職外；另一個常被用來解說的案例，是發生在一九六五年七月二十日的一次夜間攔截：長機是四三二六（機號）雷定國（後任三大隊大隊長及三聯隊隊長，退役前任空軍總部戰計會中將主委），僚機是四三二八李佳志，課目是夜間火箭射擊航線，採九十度的攔截角，因為只是航線練習，所以並沒有實際拖靶上陣。以長機當靶標的航線，攻擊機的位置會比正常稍前一些，加上當天僚機李佳志脫離過晚，撞及長機四三二六，雷定國被撞後立即跳傘，機毀人安，而李佳志當時被拋出機外，墜於中興新村民宅加蓋之臥室，頭盔破裂，人員當場殉職。其父李向陽將軍時任作戰副司令，當晚趕至失事現場，面對其愛子驟逝，仍甚為鎮定。隨後蔣總統聞訊，立即下令將其另一飛F-104機之子李佳木調離飛行部隊。

後來筆者在F-104部隊服役，從一九七二年起至一九九六年止也陸續遭逢幾次夜間飛行訓練的飛安事件，造成多少的星空騎士殞落，折損我空軍有形或無形的戰力，實在令人不勝欷歔！以下記錄憶之所及的往事，算是滄桑話裡說經驗，留供後來者參考吧！

一九七三年六月，已經到了會計年度的歲末，在飛行課目方面也到了全面檢討的時刻，落後的飛行進度也列入重點管制的序列，比較不容易達成的課目多半是夜航和對地的課目，只要機務和天氣情況都合乎規定的話，到了這個時候就沒有不飛的道理。六月十二日那天，預報會降水（下雨），天氣

情況仍合乎開飛的條件（有備降場），但不是理想的晴空萬里，加上當天有一批四架F-104G的夜間掩護任務，所以要配合著飛夜航。因為有天氣的考量，所以單座的夜間訓練取消，只排飛雙座夜航。當日排出來的序列是孔學敏（後以金防部中將副司令退役）／周治賢和機號四一四二邵倫／盛士禮等教官。此時，外面的天空雲幕越來越低，已經漸漸低過大肚山的山頭，同時也開始如預報漸漸下起雨來。此時四架任務機也返航回來落地，但是不巧的是屋漏偏逢連夜雨，精確性地地面引導進場的GCA又告當掉（Malfunction）。當天的這批任務很特殊，聽說掩護的區域是在釣魚臺附近的空域，所以派的都是很資深的教官，因此雖然精確性地地面引導進場沒有功用，但是他們還是決定分成兩批以「太康非精確性進場」的方式落地。第一批進場的是三、四號機孫國安（以中將政戰部主任退役）、汪誕嘉（後與汪健立於海洋低空飛行中墜海殉職）兩位教官，天

F-104除役典禮，1998(87)年5月22日於清泉崗基地。



氣雖然不是很理想，但是還很勉強的落了下來，同時也把天氣情況告訴通信指揮車。當時坐鎮通信車的是麥大座，立即通知後續的飛機改降備降場新竹，可是雙座機都是很資深的教官，而且是分成單機訓練，因為藝高人膽大，所以就企圖回來試試，如果進不了場的話，再改降外場。因此機號四一四二的邵倫／盛士禮（中校副隊長）也太康非精確性的方式進場，可是進場到了五邊後即失去聯絡，從通信車看過去，五邊靠大肚山的低雲裡閃起一團紅光，通信指揮車知道大事不妙，下令空中剩下的另外兩架單座和一架雙座立即轉降新竹。通信指揮車此時寧可不相信飛機失事的可能，希望試圖由各種管道與剛剛進入五邊失去聯絡的這架雙座機聯絡，可是音訊全無，GCA雷達也沒回波。最後附近陸軍營區有人打電話來，證實飛機已撞毀在大肚山的半山腰，標高約九百呎左右的地方（已低於Minimum Decision Altitude高度），兩人均殉職。

一九七四年六月二十五日，邵肇慶同學（五十一期），駕駛四三一二機擔任年度戰術考核夜間防攔任務的二號機，筆者當時任通訊車（Mobile）副值勤，該批任務在結束準備返降時，二號機在Tide off位置（在長機後方五呎的位置，用雷達鎖住長機，同時跟隨長機飛行），突然失去聯絡，長機請戰管幫忙定位及聯絡，也無法找到或聯繫上二號機，於是很快的把情形透過無線電跟通訊車報告，通訊車很快的把資訊傳給聯隊長張少達將軍。不一會兒，聯隊長張少達將軍陪同來督考的總部副督察長來到了通訊車，聯隊長張少達將軍站在通訊車外面的走道上，擡頭仰望當空皓月，喃喃自語說：「天空這麼亮，飛行員還要空間迷向變動作掉下去，我還能有什麼辦法？」（當時猜測是空間迷向變動作，後來經調查證實是返降時動力消失跳傘）邵肇慶同學跳傘後僅左手輕傷，在海上飄流九小時，後為漁船救起。漁船當時是出海打漁，所以救了人後，並沒有立即返回港口，又可能是艘近海小漁船，連無線電裝備都沒有。因此邵肇慶被救的訊息沒有人知道。海空不停的搜救，過了兩天幾乎都要放棄搜救了（一般搜救的黃金時間是七十二小時），這時

候漁船打漁回來進了馬公港，把人暫時先送到馬公的空軍戰管雷達站（不知為何不先送醫院或是馬公空軍基地？當時筆者官低職卑不得而知。）邵肇慶從戰管雷達站以通聯清泉崗基地跑道頭警戒室下達緊急起飛專用的熱線電話撥進來，接到電話的是跑道頭值日官葛光越（空軍副總司令退役）：「跑道頭，請講！」「喂！我是邵肇慶啦！」「邵肇慶？你別亂開玩笑。」葛光越心想：「我跟你往日無冤，近日無仇，你千萬不要來找我。」「我真的是邵肇慶，我跳傘後被漁船救起，跟著他們出海打漁，打了兩天才回來。」證實是邵肇慶後，警戒室裡響起了一陣歡呼，失而復得的雀躍傳遍了全基地。

一九八四年七月二十四日，三大隊七中隊隊員張琮田在夜航雙座機帶飛鑑定合格後，需要先飛一課單座的終昏飛行（太陽在地平面下六度，曰「終昏」），讓學員先熟悉太陽下了地平面，天將黑不黑之際落地，以增加學員即將夜航單飛落地的信心。當日夜攔課目結束後，長機楊少鈺（後轉業民航）在僚機最後一個攔截完成時，便呼叫僚機上來集合，於集合過程中當僚機逐步靠上來時，距離已近過一千呎了，此時長機發現僚機不但不靠上來，反而機翼的坡度越來越大，飛機整個變了動作，機頭開始向下俯衝。長機不斷呼叫僚機，卻不見僚機任何回答，於是長機楊少鈺也掉頭追了下去，差之毫釐卻失之千里，尤其是接近終昏，天色越靠近地表就越黑，長機在欲迫已不及的情況下，在僚機已經脫離視線看不見蹤影時，判斷僚機應已墜海失事，立即呼叫戰管雷達站標明位置，展開海空搜救。經過七十二小時的海空搜救，仍然一無所獲，最後標明的位置是於清泉崗基地太康戰術導航臺三百三十度四十五呎處，墜毀殉職，留下一個未完成的夜航單飛。

到了一九八六年的下半年，筆者時任三大隊副大隊長，基訓指揮部進駐清泉崗基地，對三大隊實施基地訓練，到了年底已經接近尾聲，只剩一些夜航課目的驗收。於十二月一日晚上，吳尚發駕駛四四〇二號機執行夜間攔訓任務，夜間攔訓是E-104部隊的重頭戲，E-104之被稱為全天候戰鬥攔截機

，就是因為E-104有能力在夜間或雲霧裡執行防攔作戰，即使在黑夜裡也不容許敵機飛越雷池一步，所以在驗收完飛行員夜間攔訓的能力後，基訓就要告一段落。是日夜航，我同大隊長周文沖（退役時官拜空軍中將副總司令）都到通訊車駐點，希望今年的基訓在忙碌了幾個月之後，就此畫下完美的句點。可是在夜航機一批一批回來落地時，最不願意看到的事還是發生了。此時，無線電裡傳來該批長機的報告：「CCK Mobile, XX ONE報告，TWO在攔訓中失去聯絡。」「XX ONE，這是Mobile，你現在位置？」「我現在位置在馬公附近，已經請戰管協尋中。」「XX ONE你現在油量多少？」「兩千五百磅」OK，你先回場落地，注意安全。

「隨後聽到戰管雷達站在無線電中不停的用緊急波道廣播，但仍然是音訊全無。等長機落地後表示，在最後一個攔截，僚機吳尚發在轉入攻擊點時，無線電有呼叫：「HARD TRACKING SIX」在轉進切入點後依稀可以看到防撞燈的閃光，在繼續轉向長機時，僚機的高度看起來是比長機要高些（原來正常的高度應該比長機略低），轉進來後遲遲聽不到僚機呼叫：「FIRE 1 FIRE 2」，更沒聽到呼叫：「BREAK FORTY 1」的脫離聲，等長機發覺不正常開始呼叫僚機時，僚機已無蹤影。根據長機的報告，僚機未曾保持應該比長機略低的高度，判斷僚機多半是缺氧或是已經變了動作，後來因為四四〇二號機的殘骸沒有尋獲，所以只能根據長機的報告，研判該機是夜間空中迷向變動作，墜機殉職。

這些消失在夜空的星式機騎士，除了邵肇慶喜獲生返外（邵肇慶同學離開空軍後轉業民航），其餘這些殞落的星空騎士，他們都在演訓中為當初投效空軍的抱負——保國衛民，獻上了一縷忠魂。勇士日已遠，他們曾經都是駕駛星式機翱翔在星空的騎士，所以他們的忠魂已經回到星星的故鄉，化為天際一顆閃亮的星星。仰望星空，他們忠勇愛國的典範，將在星空中永遠的閃耀。（事件的日期、機號，均參考傅鏡平先生的「E-104星式戰鬥機中國空軍服役歷史」一書。）