

· 劉永尚 ·

口述歷史

練振綱老師(一)

官考試，共七十四人合格。我可能因學習能力比較強，教官帶飛六小時二十分後即可單飛。首次執行單飛的飛機都會綁上紅帶子，使其他人可以遠遠看見並讓出空間給這新鳥飛行。

三十四年四月二十日我們在軍營等待前往美國的船隻，領隊劉志漢（二期）每天在操場隨時召集學生上英

民國三十三年夏空軍官校二十二期一百二十人在昆明入伍。同年十一月二十八日其中九十八人乘美軍飛機飛越駝峰至印度。當時，空軍官校臘河分校已成立兩年多，主任是胡偉克先生，分校飛行教官全是本軍的老大哥，而我的啓蒙教官則是金仁山先生（十期）。許多國人未開過汽車，因此沒有速率感，故中籍教官教練四十小時，帶飛八小時後單飛，再飛完四十小時後由中美教官



印度臘河空軍官校分校大門。

萬三千噸的運兵船，一開始不習慣海上的風浪而暈船，後來久了也較適應了。六月八日至蘇彝士運河南端，次晨至運河北端塞得港後入地中海。六月二十三日天亮時見新大陸，並於半夜到達New Port News軍港，整個航程長達一個月。

三十四年十月十五日開始實施基礎(primary)教練(P.T-13)，基本(basic)教練飛AT-6。我是轟炸(機)組，進階(advanced)教練飛B-25。各階段教練時間約八十小時，爲了趕進度訓練期間淘汰率較高；若有學員進度落後，停訓後立即返國，故至完訓時僅剩下六十二人（轟炸機組三十四人和驅逐機組二十八人）。三十五年八月畢業，十二月於舊金山搭乘軍艦返國。

文課（日後船上亦如此），並在旁督課。課後他亦實施抽背和寫作。五月二十三日我們在加爾格答登上一艘兩

軍官二至三人住一間艙房，回想前往美國時因軍階仍爲士兵，住的是大艙，睡三至四層的吊床。

回到上海後，大家至供應司令部待命。某日，八大隊來了一位中校，要求大夥兒依高矮排隊，因爲B-25型機沒有液壓，要力大的飛行員，故個頭較高的同學分發至八大隊。當時我飛B-25時數已達八十小時，而駕駛B-25的一大隊在漢口，加上祖籍廣東的我已多年未回家鄉，所以希望自己可以分派至漢口。排隊時，雖然身高在前三分之二，但我縮至排尾，那中校也未看排列是否正常，直接表示前半部人員至八大隊，後半部人員至一大隊。

第一大隊

第一大隊第一、四中隊駐防於漢口，第三中隊則駐防於北平。出乎意料的是，我與蔣聲瀚同學被派至北平的第三中隊，而部分同學則派往西安的第九中隊。當時，第三中隊中隊長是李湘濤（六期），該中隊有十架B-25型機。半年後見習官期滿，李隊長表示我可以當正駕駛，我想可能是自己對於飛行還稍有點心得。在通過教官考試後，我正式獲得正駕駛的資格，當時其他同學還未通過正駕駛考試。

我執行正駕駛的首回任務是單機裝載五百磅炸彈八枚前往石家莊實施轟炸。我軍守的石家莊機場被共軍包圍，共軍砲火不斷射進機場，且挖了很彎曲的地道通往機場，所以很難炸斷地道。當時，共軍無飛機攻擊，但是地面上高射砲火仍在我飛機左右冒煙，可能是初生之犢不畏虎，我並不曉得害怕。那架B-25因為沒有瞄準器，目測相關點後按投彈鈕，第一個航線投兩枚，回頭查看時發現炸中空地，幸好未投入機場或村內。我從四千英尺降至三千英尺，分兩批投彈，並炸中村內，至今我仍不知村中是共軍亦或是老百姓。之後，每日去石家莊執行轟炸任務，我見共軍的地道愈來愈接近機場，塔臺發話時還帶著惶恐和哀求：「你們回去後趕緊來……已經被包圍了。」；但是直到最後，石家莊還是失守。

後來，第一大隊換飛蚊子機（註），該型機性能好，但是操縱與美製飛機不同。美國飛機的煞車踩方向舵板上端，而後三點起落架蚊子機的煞車踩舵板和手握把，則多了一個手握把的動作。因為短時間很多飛行員不習慣操縱蚊子機，很多優秀的飛行員砸飛機。某回蚊子機落地的時候砸斷一只主輪，發動機未停車，因此飛機

在跑道打轉，飛行員最後才從側邊逃離飛機。隊上由期別高的學長開始換飛，若輪到我換飛，應該還要一段時日。當時的隊長李衍洛很喜歡我，得知我將調任官校時，隊長表示如果我留在隊上，馬上排我換飛，更要找房子給我住。隊長還帶我飛蚊子機，蚊子機比B-25靈光，但前三點起落架的B-25比較容易飛。當時若爲了飛行，蚊子機的確令我心動；但當下我已決定調差，因此沒有接受隊長慰留，後來驚聞李隊長出事，我心中頗感難過與抱歉。

空軍官校

三十七年十二月一日我調入官校任初級班教官，並進入教官訓練班。當時的班主任黃雄盛（十三期）處事認真且非常嚴格。

回想當時，國軍部隊已陸續轉進臺灣，我們走的時候情勢已非常緊急了。雖然沒有完整儀器飛行裝備的PT-17不適合海洋任務，但要運送PT-17至臺灣別無他法。執行任務時，後座帶一位機工長，一批約三至五架從杭州起飛至福建建甌機場後加油，再目視飛行跨海至臺中登岸，目的地爲岡山。飛行的時候，只要發動機持續運轉，就還是安全。飛運的時候不成隊過海，但是靠很近。

我記得我前一批是前期老大哥，我看著他的PT-17下滑，因為發動機放砲。第二趟再乘空運機從岡山回杭州時已快過年，街店買不到食物，寬橋機場亦無剩下多少人了。飛運任務相當倉促，到岡山後顯得非常狼狽。遲撤的人分不到宿舍，在倉庫用毛毯區隔每家的空間，入睡後還有鄰居的腳伸進你家。之後，我則住在岡山醒村。

官校來臺後，教育長賴琳指定趙學長（十六期）與我研讀儀器飛行的課程。儀器飛行組成立後由楊興國學長（曾赴美受儀訓）兼任組長，過去飛行員很少飛無線電導航，那時包括我也沒受過扎實的儀器飛行教練，但儀飛組教練對於飛行安全確有很大的助益。

官校生半日實施飛行教練，半日爲學科授課。教官帶一組學生（四人），一天教練四回，每位學生飛一回約四十分鐘。儀飛組教練無聲帶航行，收電臺聲波的時候ADF指針不一定指著正確方向。若距某臺近，針指此臺方向；若距某臺遠，針左晃十度，或右晃十五度。ADF令你不知飛行軌跡何在，若偏右，聽到Di Da；若偏左，聽到Da Di。聽到沒有電波音的方向是無聲帶，此即是無聲帶航行。

針在無聲帶的角度正確地指向電臺（電臺指標線）。聽一個電臺不成，聽三個電臺後，很快畫三個無聲波的直線，三條直線的交叉點就是現在的位置。

楊組長未飛過畢奇(Beechcraft) AT-11，而我幾乎天天飛AT-11。某日組長令我陪他飛AT-11。該機屬後三點起落架的飛機，落地時如落的不好就會蹦蹦跳跳。組長頭一個落地飛機蹦蹦，可是我不能動手，但眼看就要偏離跑道時，我才將之修正並安全落地。某天，楊組長表示要我調至初級教練班，我想了一想後詢問組長：「調職的原因是初訓大隊要我去呢？還是組長覺得我不合適留在儀飛組？」，這位很有個性的組長馬上說：「我覺得你飛行不太好。那天我落地，你動了手腳。」；我明白他不滿意那天我動手，但我也坦然向組長報告：「此時我比組長熟悉AT-11的性能，那天我動手後是否安全無事？報告組長，若你懷疑我飛行技術有疑問，可請問學校我是個如何的飛行員？我是教官訓練班結業的教官且畢業名列轟炸機組第一名。」，組長調查完後將我找去，他說：「練振綱，我收回成命。我認為你講得對，你留在儀飛組，但是我隨時考核你。」。現在回想

起來，他真是一位令人佩服且負責任的長官。

某日，同學楊克夫對我說他飛行時會感到害怕，我要他趕快調任地勤工作，並表示若沒有信心，不可能沉著操縱飛機。但他沒來得及調差便出事了。還有一次，我帶學生盲目（儀器）起飛，在跑道四十五度試車後我滑至二十七號跑道，並交給在後座已拉上布罩的學生操縱。他踩住煞車，正專心調方向儀至零度，我猛然看到左後方一架黃機頭教練儀器的AT-10快速直線衝向我的飛機；我連拿話筒告訴學生鬆煞車都來不及，一手猛左右搖駕駛桿，一手推拉（前後）油門，同時大叫：「快鬆煞車！」，幸好學生即時鬆了煞車，避免了無法想像的碰撞發生。這是我飛行二十八年中第一次令我害怕的經過。我在儀飛組帶二十八至三十三期學生，也深刻瞭解儀飛教練對於空軍飛行安全的重要性。

民國四十二年，我離開官校調至十大隊第一〇四中隊（隊長為王秉琳）。第一〇四中隊和專機中隊隊部合用機場旁中泰賓館北面的一幢兩層木樓。空運隊到臺灣後沒有太大的任務，他們飛海洋長途往琉球和菲律賓克拉克。

救護中隊

約一年後第一〇四中隊解散，我調至新成立的救護隊，隊長為趙松巖學長。當時，美國軍援六架PBX及四架H-19。中隊則尊重飛行員的意願，讓我們自行選擇機種，因考量未來選飛的機型較多，所以我選飛雙發動機的PBX。

一般而言，陸機有速率後一帶桿就離地，但水機不同，且PBX沒有襟翼，也沒有反漿(Reverse)，升速九十英哩，下滑速亦九十英哩。水上起飛速率約一百四十至一百五十英哩。陸機左右駕駛盤不連動，而水機因起飛時副駕駛協力拉盤，故左右的駕駛盤會連動。

東港因為無風和無浪，非常容易起落，故美籍教官帶我在東港練習水上起落，規定在五百英尺高通過水上機場，轉三、四、五邊後落水。PBX落水前液壓放下兩個浮桶（若液壓系故障，則手搖下浮桶），副駕駛拋錨，PBX即變小艇。而浮桶前後向的支撐力比左右向較大，加上PBX機身很窄，因此易搖晃。

完成第一階段訓練後，教官帶我們前往馬公內灣練習起落，兩地的浪不可相提並論，浪頭頂起水機後馬上落入浪谷，水機上下起伏不停。PBX

機起飛時機為浪峰將頂起水機的時候，駕駛員須立即加滿油門（陸機則為慢慢加油門），同時抱滿駕駛盤（升降舵增加抬機頭的機會）；若浪頂水機時發動機未出全力，機頭抬不起，飛機便無法起飛。

飛行員都希望一個浪峰下去前水機站住（on step），若抬不起機頭，油門立即要收至慢車。高轉速旋槳打到浪花有如打到石頭，若頭一個浪不站住，水機進浪谷，浪寬完全不同，浪形更不一樣；水上起飛就是有上述的困難。PBX以六十海浬的速度觸水後，被起伏不停的浪彈起又重重落下三至五回，飛機像斷纜的電梯墜落一般，飛行員須全神貫注保持平衡，才得以控制。

某回一架PBX在馬公起飛的時候遭浪打斷一支槳葉，飛出的葉片打到近副駕駛機身水線，飛機進水後呼救，救援船隻將組員一一救上，這架PBX則沈入海底。還有一次，一架PBX起飛的時候偏了，轉向後速率愈大圈轉得愈小，飛行員手足無策；且內側浮桶支柱折斷後機翼無法平衡，無浮桶的翼尖點水後翼縫進水，一翼沒入水後翼翹起九十度，機員則被澎湖的魚船救出。

之後，救護隊換飛SA-16型機，

美軍教官實施訓練，由趙隊長與三位飛行員擔任種子教官參加訓練，我是其中之一。SA-16型機多了襟翼和反槳，整體性能較PBX好太多。當時，水機的飛行員已較多，完訓後因隊長公務繁忙，主要就由我們三位種子教官訓練同仁換飛新機。

復興航空公司

過年，孫以晨與我奉令借調至復興航空公司。復興的飛行員全從空軍調入，董事長是戴安國先生。總機師兼總經理為美國華僑陳文寬先生，西安事變後他駕蔣委員長專機回南京，亦曾任中央航空公司總機師。復興航空有PBX、C-46、C-47及DC-4各一架。復興航空的營收主

項為國防部和美國中央情報局以臺幣五萬元包PBX前往馬祖，其他的飛機如C-47的花蓮航線，乘客較少，難得滿坐；主要原因也是民衆經濟條件不足和普遍認為飛機不是安全的交通工具。

某年（我還沒去復興航空），美空軍從琉球飛往臺北的一架C-119，在距離目的地幾十海浬時，機長發現情況異常，下令



一架PBX正準備在海面上降落。



C-47「空中列車」式運輸機。

棄機。但在駕駛與領航員跳傘後，機長才又發現飛機恢復正常；於是他立即通知琉球基地落海人員位置，並將飛機平安降落於松山機場。美軍在琉球的三架SA-16試著落海，但浪打得飛機彈高十英尺，無法降落；於是，美軍向復興公司陳先生求救。沒有反槳的PBX如何接近落海者是一項本領，將人救上飛機的工夫太難，過去美籍教官在風平浪靜的東港教我們上飛機，我們學了半天也沒學會，但陳先生發揮其高超技術，將三位美軍救上PBX，亦轟動一時。

陳先生嚴格要求飛行員滑行和起降時鼻輪或尾輪壓在中（黃色）線上

。空軍飛行員在松山機場跑道（寬三百英尺）起飛的時候有人可能偏中線左，或右四至五英尺，沒有人會在跑道中線一百五十英尺。或許大家認為這沒有什麼，但陳先生告訴我：「民航機以安全為主，空軍戰鬥機爲了爭取時間和高度，多機成隊緊急起飛時僚機的輪子可能會擦跑道邊緣；若飛機起飛的時候在中線右一百英尺，右邊發動機故障，飛行員則少滑行跑道右邊一百英尺的時間改正偏向。」

我滑行時下意識看機側，陳先生表示若壓著黃線滑行，將不會有任何障礙物，場站已把翼寬納入設計。他說：「也許未來你在艙內看不見發動機的時候，你就必須看中線。」，彼時最大的飛機是四旋槳發動機的DC-6和洛克希德L1049，還沒有噴氣機，但他已料到新飛機發展的趨勢。

發動機有兩個油泵：自動供油的Drive泵和另一個備用的Forced泵。若起落的時候Drive泵故障，Forced泵則自動接替。空軍的習慣是升至五百英尺高時關閉Forced泵。陳先生則表示飛機轉彎（五百英尺高）後關閉Forced泵，比較安全；售價一百塊的Forced用一百回，一回花費一塊錢。對於他的指導，我相當的服氣，也因

爲陳先生教導我飛行時應嚴格遵守S.O.P.，讓我日後在華航多回化險爲夷，且後半輩子飛行未出過一件事，至今我仍十分感謝他。

每回飛國防部馬祖包機時，陳先生會在右側教官席指導，並不時提醒我落水時要運用浪的本性和防浪沖擊，看準浪的情況後起飛，拿捏要恰當。當時，我深知在救護隊學得一點點功夫是不夠用的，所以我認真仔細學習陳先生的教導，並很快抓住要點。

經過一段時間的訓練，陳先生對於我的表現很滿意。某日，他表示將不再陪我實施馬祖的包機任務，我想陳先生已認爲我可以獨當一面了。次晨，陳先生陪國防部俞部長搭乘PBY，我當下認爲陳先生可能上機或由他駕駛飛機（因爲空軍的習慣是由隊長或副隊長陪長官同乘），但陳先生與部長握手後並未登機，這次的任務令我信心大增。後來，他告訴我，他認爲我已夠資格保障乘客的安全，無論是皇帝或百姓。

某回，我隨陳先生至東沙群島接傷患，該次任務由我駕駛，陳先生領航。到達目的地時並未看見東沙島，陳先生說：「你往前飛五分鐘，若沒看見東沙，再往後轉。」，這是救護隊用的四方塊搜索，往回飛的時候看

見島了，剛才因爲太陽反光，故看不見島。東沙島沒有機場，若落水點離島遠，小船送病患上飛機較困難；但若落水點近島，暗礁則較多。以PBY而言，落水後吃水四英尺，且落水後看不見暗礁，須於空中才看得清海底。在繞飛東沙島二十分鐘後，我半調子問：「陳先生，這一塊不可以落嗎？」，他點點頭，但是沒理我。又飛四十分鐘後他落在我講的那一段水道。我還是錯了，因爲沒想到他講的重點「估算落水後滑多長，水道寬和起飛方向」。若起飛和落地方向不變，才是安全。我只想到能落的水道，卻忘了後段，相較他的老練、安全與穩當，我還是不成熟。（未完待續）

註：Graham M. Simons. Mosquito The Original Multi-Role Aircraft, Arms and Armour Press, 1990 145-146 頁。美國租借法供資源給加拿大製英國DH 98蚊子Mosquito轟炸機一千架。裝美國Packard製Rolls-Royce Merlin 225發動機的FB Mk 26是英製FB Mk XI的加拿大版和改良的FB Mk 21。戰爭結束前加拿大生產合計七百七十一架。FB Mk 26六百七十四架（KA-103至773）。中國買FB Mk 26戰鬥轟炸機和T Mk 27 / T Mk 29教練機合計一百八十餘架。