

## 口述歷史

· 劉永尚 ·

## 練振綱老師 (1911-)

不知復興航空公司如何取得支援印尼革命軍的合約，PRY執行看起來數量很少的機槍，子彈和迫擊砲空運任務。首次從臺北松山機場起飛的時候因為過重無法爬升，故經淡水河口往南，在低空使用掉部分汽油後才開始爬升，並改降臺南後加滿一千七百加侖，預計飛十五小時到達目的地，但航程中若不小心飛偏，預備油僅有兩個小時。

出海後海天一色，大海中沒有參考點，PRY沒有任何導航儀器，無領航員，無自動駕駛儀，甚至連航行桌也沒有，只有ADF收電臺波，全靠無線電羅盤領航。那時候空軍飛行員缺乏儀器飛行的能力，此時官校儀飛組那一套本領即發揮了作用，我在官校儀飛組教練學生無聲帶航行時經常動手做，因此非常熟練。每半小時做一回無聲帶交叉定位，每次定位大約花四至五分鐘。

因為菲印有邦交，菲律賓不准我們穿越領空。飛行十五小時中定位三

十回左右，將三十個定位點連成一線，就是航行軌跡。目的地則在雅加達西三百公里西李伯斯(Celbes)革命軍的蘇臘威西草地機場。距臺灣兩千兩百海浬。機場沒有塔臺和無線電，但有一個小功率電臺，只有靠近機場時才收到信號。若偏航二十英哩，哪看得到蘇臘威西島？PRY第一次落在西里伯斯（島形拐出來）附近海上，琢磨航圖後朝某向起飛，才找到機場，並在日落西山前幾小時落地。

落地後分別卸貨和加油，機場沒有加油車，因此五十三加侖桶倒入小鐵皮箱後傳給站在翼上的人，加一千七百加侖汽油耗時四小時，我們不眠不休，在加滿油後即起飛。機場沒有滑行燈、跑道燈和任何燈，天黑前滑到跑道頭中線，請人在跑道盡頭的左右角各拿一支火把，對著兩支火把中央起飛。因為回程無載貨，地速可能快一點，再經過十五小時的飛行後，回到臺北。

印尼的任務我一共執行了十八趟

。某次到達蘇臘威西後，機場的工作人員表示全島只有一千六百加侖的油，少了一百加侖。我心想，不成啊！PRY裝滿油是一千七百加侖，少了一小時的油量，且回程的風向和風速皆未知。若逢逆風，油可能不夠；若考慮飛行安全，我不可不起飛。日前印尼政府的P-51在拂曉炸掉也做相同任務的PRY（註），跑道旁燒毀的CAT殘骸令我不得不再思量。若我不走，次日後果很難講，如印尼政府逮到美籍飛行員，則沒有較大的關係，但沒有邦交的個人闖國境來援助反抗軍，則後果不堪設想。此時，我無法拍電報給陳先生，若我選擇走，可能有機會，且如遇順風，我可能不致於落海。

從蘇臘威西起飛後定位時，我發現地速慢了，這是頂風大的現象。空速指示一百五十英哩，若頂風速三十英哩，地速只有一百二十英哩。從美國飛往臺灣（東向西）的時候多飛兩小時，因為高空噴氣流速有時候高至兩百英哩。眼看十五個鐘頭到了，在鵝鑾鼻恆春上陸後我呼叫距離最近的屏東和岡山機場，但兩個塔臺均無人回應。這時，想起陳先生教導我，不論如何千萬別慌亂。快到岡山時叫通臺南機場，在過岡山時油表指零、指

針晃動與警示燈也亮了。我在雲中，艙外大雨，雖然雙腿發抖，但我不願意F.O看到我的腿發抖。想起陳先生平日告訴我，不管如何忙亂和緊急，一定要保持安定、輕鬆和膽大心細。對於PBY型機，我有一定程度的瞭解，只要鎮定地前往臺南，一定可以完成任務；鎮定是我跟陳先生學來的本領。

在叫通臺南塔臺後，塔臺人員要我落在十八跑道（北向南落地），我馬上表示來不及。當三千英尺高出雲時未對準跑道，看見地面燈光時相當高興，但能不能順利降落仍是未知數。我清楚此情況絕對不能轉彎，因轉彎時一翼抬起後油箱中的油會流往低翼，此時發動機將立即停車。於是我蹬舵，慢慢地側滑對準跑道，對正跑道時心裡的雀躍很難形容。當PBY脫離跑道未到停機坪時兩個發動機停擺，機工長將有刻度的木油尺伸入油箱，別說木油尺沒有溼痕，連汽油味也沒有。陳先生訓練我飛行令我十分受用，他過去對我的教導也發揮了極大的作用，救了我一命。

民國四十七年，伊朗國王巴勒維訪華，我奉令前往日月潭接國王下山。因日月潭標高兩千餘英尺，發動機馬力降，再者潭長度不足PBY直線起

飛，必須從一端加滿油門快速至另一端時轉一百八十度，讓飛機爬升。若轉過猛，內側浮桶受大壓力後折斷，翼尖進水則飛機下沉，所以要帶一些反桿來減輕翼的壓力。陳先生教我加滿油門和不在水道正中，並在潭邊快滑到岸時急轉一百八十度。他精心教導我善用舵和反桿的高難度，操縱要膽大心細和沉著穩定。

我在復興飛馬祖包機約一百餘趟，一天最多飛馬祖三回。但中共軍機駐福建機場後，復興的馬祖包機任務受到重大威脅，包機任務減少，環島航線亦維持不了復興公司的營運。復興花蓮航線勉強維持，花蓮班機二十四個座位，從來沒滿坐過。故復興退而求其次，班機到花蓮後不飛往臺東，因為花東間沒有乘客，但民航局不同意。不得已復興航空公司轉給林火登先生，七月二十四日復興航空公司結束，我又被調回空軍。

回到空軍後，總部調我去C-119直屬中隊。四聯隊聯隊長司徒福將軍來臺北開會時由救護中隊PBY送他往松山機場，我再從松山飛回嘉義，待聯隊長開完會後我再至松山接他回嘉義。我執行接送聯隊長的任務好幾趟，因此認識他。司徒聯隊長看到我的派令後說：「你怎麼去別的單位？你

趕緊回救護中隊。」，聯隊長曉得我借調至復興近兩年，我則向聯隊長表示人事調動非我決定，聯隊長則告訴我，他會幫我想辦法。不久，他就將我調回救護中隊。

到隊沒多久後，孫克昌副隊長於降落東港時栽進水中。他飛PBY前往東港水場機場練習起落，依規定五百英尺高通過機場後起落，不知為何他五百英尺通過時竟一直飛進水中。飛機一百五十呎空速衝進水中，機身折斷，機長與機械員皆死亡。飛機進水時副駕駛暈迷，甦醒後游出殘骸。手冊寫得很清楚，水平如鏡的目測高度差至五十英尺，大夥也告訴過副隊長此點。

某天，我在嘉義接到戴安國先生電話，他說他想找PBY兩架做馬祖包機。救護中隊換SA-16後汰除的PBY擺在機堡，我至機堡選狀況比較好的PBY兩架，用拖車將此兩架載往臺中三廠翻修並加二十四個小沙發椅的座位，但戴先生奉派至西德任代表後此事沒有下文。

情報署署長衣復恩提議用民航機空投在中南半島金三角的國軍，署長召集了二十至三十位空勤員，用化名考民航執照，但此議因故被取消。之後，衣先生推動成立華航，並打算用

PBY兩架接手國防部不定期馬祖包機的任務。而華航這兩架就是我日前依戴安國先生指示挑的那兩架飛機。

### 中華航空公司

第一〇四中隊中隊長王秉琳（十五期）在衣署長的指示下，推薦蔣彤及楊從田至華航飛PBY。衣署長與陳文寬先生交好，請陳先生訓練華航此兩位沒有落海經驗的人。陳先生表示水機和陸機是兩碼事，若飛C-46、C-47與DC-4，上課瞭解性能 and 飛八至十個鐘頭後則沒問題，但飛PBY便不是三至五天飛十至二十個鐘頭就可以。此外，陳先生亦說：「空軍練振綱在復興飛兩年了，他執行馬祖任務兩百餘趟」，如此一個電話我被調入華航。我不能說他們飛得不好，因為他們沒有機會受陳先生教飛水機。我去華航的時候三十六歲。

民國四十八年十二月十六日華航成立，全員含總經理楊道古共七人。楊總經理問我首航飛那兒？如飛高雄，華航花不起油錢，因為加油不能簽帳。我說：「華航廣告寫日月潭觀光和空中搜索，我載你飛日月潭」，大家質疑PBY能落日月潭嗎？我表示過去在陳先生的帶領下，我曾於日月潭成功降落過。當時PBY改二十四坐椅，機上貴賓有空軍總部、民航局的小

主管與記者合計二十四人。楊總經理沒上機，因為他認為華航開航後不知能撐至哪天。首航當天十點從松山機場起飛，十點半落日潭，在涵碧樓開酒會，總經理未到場，公司亦無重要人物主持酒會，因此我講了幾句話，雖然我沒有準備，但講場面話這種事我還是會的。

華航有PBY B-1501和B-1503兩架，開航後並沒有生意。於是留下我PBY機長、副駕駛與機械員等組員三人。另外兩位地勤修護員與一位辦事員，其餘人則回各隊。機長只有我一位，一個月飛七至八小時。那時候華航向空軍要一輛吉普車，但這輛是總經理車、採買車，也是接送組員的交通車。

公司租信義路四段的違章建築，有三間臥室供六人住宿，並雇一位男廚師。我家在嘉義，因此住宿舍。我們七人領空軍薪餉，因為華航發不出餉，華航每人每天僅發二十元零用錢，等於伙食費。某天衣署長與楊總經理至信義路的租房慰問，衣先生問我：「你們吃得好不好呀？」楊道古搶先說：「很好，他們領空勤伙食費。」衣先生再詢問早上吃什麼，我回答一碗麵、豆漿及油條。衣先生再問：「你認為如何？」我說：「空勤伙食

費的確比地勤伙食費高，部隊官兵較多，伙食一定辦得好。我們四個人還要找一位燒飯的，開門七件事全由伙食費支出，就無法和隊上比啦！」衣先生瞭解之後，表示一天二十塊不夠用，並很痛快地指示楊總經理，從今天起軍官每天零用錢六十元，士官每天五十元。

在華航有不少難忘的經驗，民國四十九年四月東南亞六國空軍司令前往日月潭。主導華航的衣復恩先生慎重地問我三回：「練振綱，我希望PBY能至日月潭接他們。你有沒有把握？車子準備好了，不要勉強。」，他不瞭解我的飛行能力，也從來沒有飛過水飛機，因此有點不放心。我瞭解他愛表現的個性。我說實話：「您放心，絕對沒有問題。」，衣先生搭我飛的PBY時，我一路上向他報告全部的重點。

四十九年四月某天PBY接到包機生意，半夜兩點一箱一箱的鴿子籠在松山機場裝進PBY。鴿籠塞滿機艙，清晨四點半我駕包機起飛，天剛亮即落蘭嶼東的海面。此時有風浪，因此小艇不易靠攏。弄到八點多卸完鴿籠後起飛返松山。這是PBY首回落蘭嶼海面，也可能是首次飛機送賽鴿。我聽晚間廣播兩百餘隻鴿子飛回臺北的

僅二十隻。

某回颱風，日月潭公路不通，香港萬金油老闆一家人被困在日月潭。他花一萬兩千元包PBY回臺北，這回包機對華航來說很有幫助。還有一次颱風警報時，楊道古先生因颱風動向不確定而拿不定主意，不知飛往屏東，還是在臺北安全。我們守機，最後確定颱風行經臺北。楊道古指示飛往屏東，但此時天已黑了，開車後坐艙燈不亮，手指遮住手電筒，光線從指縫照儀表，否則看不見艙外，就這樣飛到屏東。到達後塔臺表示不能落地，我回答：「臺北風雨更大，回不去了」，落地後三個人就在風雨中綁好飛機的固定索。

國防部包華航PBY落馬祖後，又飛往東引，東引因面積較小擋風面很少，落東引的任務實在危險。我多次向楊總經理報告東引任務相當危險，但他總是不瞭解，於是我利用機會請他與我一同前往馬祖與東引一趟。我告訴他，請他介紹馬祖和東引的空軍副指揮官，並多關照兩位副指揮官，除此之外也透過此次機會瞭解PBY起落海上的危險。第一次，落馬祖的時候剛好微風，風平浪靜。總經理問我：「落了？你不是跟我說落海很危險嗎？」，我表示託他的福，當天最

佳風速，落海時沒有風浪，很滑順(smooth)的確無感。又一次，再前往東引，那天東引風速二十五英哩／時，規定風速過二十英哩／時不落海。但我那天若不落海，楊總經理一輩子不知落海的風險。我請他坐FEO椅，並要求他栓好保險帶，不要動駕駛盤的任何部分。我說：「看好了，我估計落海後最少跳三回，接近失速（六十英哩）的速率落海時浪一定彈起PBY，就像斷纜的電梯墜地一樣。」果不期然，PBY彈跳五回後停下，左右搖擺不定，起飛時PBY亦彈跳兩回。這下他被嚇壞了，回臺北後楊道古立刻要我寫報告，要求不飛東引。從此即停飛東引，否則我的小命可能在東引就結束了。

某回下大雨時，雨透進PBY的蒙布。三廠翻修時塗漆的次數不足。我向汪積成副總經理報告，下雨穿過蒙布，要換蒙布了。之後，有一次執行任務起飛時，一個浪拍到蒙布，蒙布被打破裂口慢慢變大，我通知臺北航管和塔臺，要消防隊待命，落松山後PBY像掛萬國旗一樣。

某回華航首飛臺北往東京的海員包機，起飛後我升至約七千呎高的雲雨中。C-46發動機連續放砲，碰、碰的聲音，響得很怕人。海員們告

訴兼侍應生的機械員不必端茶和點心了，趕快回駕駛艙幫忙。因為雲的濕度大，發動機不停地放砲，兩小時後依然如此。我請其他在空機轉告臺北航管本機飛回松山機場，航管准許降一千呎後直飛臺北。落松山機場後華航無能力修復，因此請空軍協助。楊總經理來機場後謝謝空軍派人前來更換發動機的點火高壓線，他告訴我包機回航後沒有營收，我領不到四小時的飛行加給。

國防部馬祖包機是華航唯一的收入，但是馬祖包機為不定期任務。國防部為了保密每回包機起飛前兩小時通知華航，因此空地勤組員天天待命，全年無休。包機每月五至八班，有時一個月都沒有執行。飛得少，因此華航收入也少，組員更閒得發呆。（未完待續）

註：此架PBY-5A是CAT向亞洲航空(Air Asia)租的（我民航器碼B-819）。四十六年十二月我民航局要求用CAT的PBY-5A兩架（B-819和B-825）做搜索和救護機。四十七年四月中之後B-819和B-825在印尼Sulawesi做反抗軍(PERMESTA)的任務。五月十二日B-819在印尼Mapanget機場(Manado, Sulawesi)被印尼空軍B-25和P-51炸毀。