

我在空軍服務的歲月

· 葉文欽 ·

前言

民國五十六年的八月底，我從臺灣最北部的基隆市，獨自南下高雄岡山「空軍通信電子學校」報到，民國八十一年九月一日由空軍氣象中心副主任退伍；在空軍的歲月正好四分之一個世紀，這與教師、公務人員可服務至六十五歲才退休相比，大致是二十到四十五歲左右的生涯，那絕對是每一個人，人生黃金歲月的精華，不管在這份職場上是得意或不如意，這期間可回憶的事一定很多。

當年「三軍八校」聯合入伍生教育，在臺中大坪林的第三訓練中心舉行，基地指揮官是苟雲森少將。民國六十三年，陸軍一次嚴重的直升機失事事件，苟中將多年後還有人為文懷念，稱他是陸軍著名的「儒將」。因這次事件多少也改變後來軍中的人事發展，著名的陸軍總司令于豪章上將全身癱瘓，他的侍從參謀就是後來的國防部長高華柱；而當時參謀總長賴名湯上將也曾搭乘直升機，但一起飛就發覺「天氣」很不對勁，立即回航

。

入伍結訓之後，軍事院校有很大變化，陸軍、海軍及聯勤三所技術學校，合併成為「中正理工學院」（現國防大學理工學院）；政治作戰學校的學生，之後改與三軍官校生一起入伍，培養彼此革命情感；高階的軍事進修教育，則合併分散的陸、海、空三所參謀大學，成立「三軍大學」。在我們入伍教育快結束之前，空軍派員到三中心，為全體的空軍入伍生舉辦「性向測驗」，以決定兩校學生返校後的專長訓練，同時告知只要「空勤體檢」通過，可轉到空軍官校就讀。

而專業完訓畢業前有兩週的「反共復國」教育，印象最深是到三軍官校的「交互教育」，除與官校生共進午餐，在陸官參觀黃埔校史館，海官參觀陽字號驅逐艦，空官則分批安排大家上C-119感覺飛行，這是我生平第一次搭機升空。

民國五十九年三月七日上午，空軍訓練司令胡莊如中將，為機校三十

八期、通校三十七期及氣象班二十二期的學生，舉行聯合畢業典禮並授階，之後則併為「空軍航空技術學院」，共同受訓兩年半一直維持迄今！

實務工作

空軍強調「為用而訓」，畢業就要馬上投入工作。我畢業後除進修專長訓外，曾服務過的工作單位有：清泉崗、桃園、松山、作戰司令部的氣象中心、通校氣象班與氣象聯隊。

作為作戰基地的氣象官，白天值班有班長（現稱為預報長），壓力最大反而是清晨，這涉及各基地分配的「始曉任務」是否能起飛及落地。記得在桃園服務時，某次趙子清聯隊長突於清晨出現在天氣室查詢天氣狀況，事後得知原來是AL-104正在執行任務。

而在清泉崗服務期間，則是支援美軍天氣室內的值班，執行當時先進E2C-77氣象雷達的觀測任務。某次，郭汝霖聯隊長在沒通知天氣中心主任的情況下，便自行前來想要瞭解「氣象雷達」概況，顯見氣象的重要性。在清泉崗六星期的值班經驗，看到美軍飛行員一批批進來，聽取天氣簡報或氣象預報員對路過的在空機做「對空天氣簡報」，這對我往後赴美受訓及兩次前往琉球、關島的特別任務

，有很大的幫助。

至於松山基地就全然不同，它屬於空運基地，任務性質與戰鬥機場完全不一樣。這裡的「天氣觀測」由民航局負責，但由松山起飛的每架飛機都要經「天氣簽證」，飛管分隊才會放行。當時主要為C-47與C-119簽證，偶而會看到新購的B-720「中美號」專機，由嘉義飛回待命；春季裡，臺、金班機一遇大霧，在候機室等個三、五天也是常有的事。

當時，美軍偶有飛國外的任務，因會事先知會，所以都可向民航氣象中心請求支援，提供國外天氣，特別需製作一份「航行要覽」，這是別的機場所沒有的；現在回想起來，當時的「航行要覽」實在相當簡陋，如今只要有「衛星雲圖」，飛行員便可一目了然。在松山還有一項其他機場沒有的好處，那就是可看到外國元首、總理來訪，整個軍禮的「迎賓典禮」，就在天氣室前的大停機坪舉行。

談到作戰司令部氣象中心，是我投入最多精華歲月的地方，在還沒任職之前，我就先去認識王時鼎學長，他一直把我們當小老弟看待，終生維持著師生、朋友的關係，沒有特別長官與部屬的感覺。

民國九十九年空軍氣象退伍聯誼

會組團「江南遊」，行前王學長特別約他的老師林則銘、同學羅季康兩位聯隊長見面，並希望我也能出席；可惜的是他曾因病無法一同前往，大陸回來後我到醫院探訪，但因高燒不退最後竟然沒見到他的最後一面，惟王學長臨終前交代其子女要我為他完成「人在江湖老：氣象篇」出書的最後任務。

氣象中心與天氣中心差異很大，其「氣象工作」的種類很多，很少有氣象官可以歷練完各課不同性質的工作。對於氣象工作者來說，要深入瞭解或處理氣象業務最實際的工作，我認為是要能有機會在氣象中心，擔任過預報長或派進AOC值班的氣象官，這可能比以後有機會升課長、主任、組長等職務更重要。

預報長必須全面掌控處理值班期間的各種天氣狀況，特別是颱風處置、危險天氣電碼的發布，對外場的氣象官有指導作用，他還需處理「心戰空飄、臺電人造雨，桃園煉油廠油輪外海輸油，各水庫降雨」之特殊預報。AOC氣象官則必須向長官簡報或面報天氣，特別是「突變天氣」的預警和處理，整個在空機的管制，天氣狀況及起降機場的天氣條件是最重要的關鍵。但有機會在這兩種職務當班

，在氣象人員中還算是少數，如果由同一人長期擔任這職務也不適合，因為會減少對這種職務專長歷練的培訓，特別是氣象中心的預報長，值班最好不要少於一年，才能體會整年的天氣變化，但也不要超過三年，太久會產生較大的工作壓力，也減少培訓新人的機會。

軍售留美受訓回國後，在聯隊長的支持下，我回到通校氣象班擔任教官。初到任時，因氣象班剛搬新家，在班主任的指導下，我整理出兩套「氣象預報與分析」季刊，並建議將其中的一套回饋給氣象聯隊資料組。

此外，我也建議安排教官們分別前往氣象部隊、民航臺北氣象中心及中央氣象局見學，這是難得的機會，就連氣象聯隊的氣象官也沒有很多機會可以前往這兩個單位參訪；後來，我們也寫了一篇「赴中央氣象局及民航氣象中心觀摩見學兼談作業中心化」，登載於第一一六期的「氣象預報與分析」。

在擔任教官期間，我負責「氣候學」課程，因過去我空軍的教材相當老舊，且與我在國外受訓所學習的有很大的落差（當時國外氣候學是以「天氣系統」為論述，不再以「氣溫、氣壓、降雨量、相對濕度、……」的

（文接第21頁）統計平均為主），而正好明文書局出版了「中國氣候新論」一書，我立即建議將其作為取代教材，而同學們也同意自行購買運用。

事實上，氣候不再只是氣候值，它也是有變化的，所以近年來「災害性天氣」的發生，大家都推給「氣候變遷」，其對生命財產的損失常超過戰爭，導致現在國軍投入「防災、救災、復原」的兵力更多。

我當教官時間並不長，僅僅教了兩期的學生，雖然現在大部分也都退伍了，但其中有幾位後來相繼進修獲得碩、博士學位，留下來的已是氣象聯隊的高階主管。回想當年雖然每星期搭夜車南北奔波，但我很滿意當教官的這段歲月。後來，我調回氣象聯隊擔任新成立的「電腦暨研究發展組」組長，但在階段性任務完成後，該組又裁撤。

隨後，應聯隊長要求，我又回到氣象中心，讓新購的「氣象衛星站」裝備能順利展開人員操作訓練，投入正式運作；為此，「氣象預報與分析」季刊第一二五期，還特別出了「衛星氣象專刊」，其中聯隊長特別補助，指示該期之封面、封底及內面用彩色印製，以增加參閱價值。

最終，我就以氣象中心副主任，

正式告別空軍的軍旅生涯。

參與研究

彭立，民國三十八年六月在成都鳳凰山氣象班畢業的九期學長，來臺後曾是高考的狀況，後又考取第一屆中山獎學金出國，在Columbia取得碩士、MIT取得博士，如此優秀的人才回國後，以當時的條件，雖然有豐富的氣象知識，但空軍卻無法讓他發揮；而臺大錢思亮校長得知他是該校夜間部數學系畢業，出國前便發了地理系氣象組的教授聘書，當然他也在中央大學兼教；後來影響國內民間氣象教育的四大著名教授「蔡清彥、陳泰然、張隆男、洪秀雄」都是他的學生，而之後國內所培養出來的碩士、博士生，絕大部分也是他們四位指導。

彭立還有一個身分——國科會自然處氣象（大氣科學）審議人。民國四〇至七〇年代，空軍氣象因人才濟濟，並為國內氣象界之牛耳，彭立特安排國科會自然處王唯農、地球科學學門的汪群從兩位博士，到氣象中心參訪，使得空軍氣象部隊，成為當時受到國科會補（獎）助的三個空軍單位之一。

民國五十八年，王時鼎和俞家忠最早獲得個人獎助，後自民國六十年起又大力補助空軍氣象中心多年期的

團體研究，主題為空軍各機場「颱風破壞性風力之研究」，從資料之蒐集開始，可說全氣象中心的同仁均投入加班，而我也調至氣象中心後，才有機會參與研究。之後，則改為個人主持的「專題研究計劃」，我成為長官主持人的兼任助理，在擁有相關經驗後，我也利用值班休息時間，試著研究並發表。

在民國六〇至七〇年代，當時國內大學的氣象博士教授不多，氣象中心的人員也因此有機會，以「研究論文」送審得到獎助金鼓勵，再得到補助（獎學金）後於國內外就讀或研究。而民國七十年代則是國科會補助空軍氣象的全盛期，曾有一年氣象聯隊就有十個專題研究計畫，我個人也有機會，以「臺灣區探空氣象因子量氣候參考值之分析」報告，獲美國國會圖書館透過中央（國家）圖書館來函，要求致贈收藏。

此外，來自空總軍品研究、統計分析、中油委託等，均可參與不同專題之研究，其中個人認為發揮最大效益的，是民國七十八年度的總部軍品研究，本來已是沒有機會的，因為軍品必須是執行「實物」的研究，後來總部承辦人來電，告知尚有結餘經費但只有三個月的執行期，當時我是聯

隊電研組組長，因原本就有構想，故立即向聯隊長報告：「氣象的任務是為飛安作保障，若能以『飛行員為考量』，及以最具體之『天空的雲』著手，便可向總部提報計畫，並保證三個月完成。」獲得聯隊長同意後，便開始執行研究。

但是，如何去執行呢？經費核撥下來，分別發給聯隊所屬島內外各單位十卷底片，請測報員就當地觀測時，拍攝天空各種雲型，同時向國內相關氣象單位發文，請他們提供雲圖照片，交由電研組統一處理彙整。我們依據國際標準「各種雲的定義」，選出所需要的照片，當下一「國際標準雲相及特殊雲相圖集」就可順利編出。隨後，定出寫作大綱，先由我參考文獻來撰寫初稿，分章完成後立即呈由劉聯隊長親自修訂補充，再配上必要的圖、表，這本「大氣現象與飛行」也就完成了。

這兩本書均以彩色A4大小，委由「空軍印刷廠」印製，分發所屬各氣象單位及飛行聯隊、國內各航空公司參考。書發送不久後，劉聯隊長電話指示：一、準備十套送到駐部氣象聯隊，轉交三聯隊的王漢寧聯隊長。二、華航有意加印，作為他們的訓練教材。

而華航也函請空軍總部同意，如內容有需補充加強，可不變動內文的結構，以附錄的方式增加內容以利印刷；此外，華航也在封面加上當時最新購進的空中巴士(A-300)飛機及「中華航空公司」字樣，以全彩色印刷，雙方都很滿意這次的合作。其中，烏鉞董事長還特別加寫了新的「序」，以強調飛行「安全第一」，「舒適、準時」其次，當然除非真正發生戰爭，空軍的「飛行準則」亦當如是！

「氣象因素與軍事運作關係之研究」，為我獲得空總八十年軍事著作佳作獎，並核發獎金六千元，但這成績並不好，只是後來我再研究補充，增加資料、看法改寫成三篇文章，並獲得刊登於「國防雜誌」、「空軍學術月刊」等期刊；對我而言，比起獲得佳作獎，自己的文章登載於期刊上，較具實質上的意義。

從空軍準備要退伍時，約略統計自己完稿登於「大氣科學」等氣象期刊文章，共有三十六篇、「國防雜誌」等軍事期刊有十七篇、研討會及其他有二十一篇、參與研究成為專刊的也有二十本，在軍中以不是專職研究的單位，這「參與研究」的成績應尚可。而退伍後，有機會與「中空」再結緣，陸續也有近四十篇的文章被發

表出來。

進修學習

由三軍官校及各技術院校畢業受階的軍官，分發部隊見習後的正式工作，在漫長軍人生涯，會有不斷的專業訓練及進修教育，而作戰官科和後勤技術官科則有明顯的不同，除少數以徵選送訓、絕大部分還是要通過考試，才有機會獲派訓到「三軍（國防）大學各院所、軍援（售）留美、國內外民間大學修學位」。

民國六十八年，透過論文送審的方式，國科會補助我和謝維權同學，一起獲選國科會第十八屆進修計畫，並至臺大大氣科學系隨陳泰然教授在國內實施「專題研究」一年。我的論文題目是「影響臺灣地區冬半年天氣之低壓與鋒面之氣候特徵」，當時臺大還未成立研究所，不過我們還是聽了不少氣象課，以空軍氣象人員接受國科會補助「國內專題進修」來說，這是唯一的一次；但連同各大學、中央氣象局、民航局與氣象聯隊在內，則有不少人利用國科會提供的國外進修管道，獲得美國大學的碩、博士學位，也為國內氣象界培養不少師資及業務人才。

民國六十八年一月一日，臺美斷交後，前往美國軍事院校受訓的管道

一度中斷，之後才慢慢爭取恢復，但班次下降人員減少，氣象專長也只剩「觀測及電子維修」兩班的名額，並經過努力爭取恢復為期二十三週的氣象技術（預報）班。

有一天，副聯隊長來到氣象中心，提及當時新爭取到的留美班次居然無人報考，他說：「葉文欽你為何不報名呢？」的確，當時不知也沒特別想到要出國深造，但我還是詢問了人事官報考的相關資格，並接受初試進入外語學校「英儲班」受訓半年。

之後，經過幾次考試都順利通過，並於民國七十五年五月下旬，獨自搭乘華航班機出國，轉機到位於伊利諾州密西根湖西南邊的辛紐特空軍基地（Chanute AFB），美國空軍技術訓練聯隊（學校）受訓。當我轉機到達時，遇到機校畢業及氣象電子維修的兩位學員，並相處一段時間，這對初出國門受訓的我幫助很大。

當時，我寫信回氣象中心，請同事幫忙製作數個「氣象聯隊隊徽」，準備作為結訓時的紀念品，而班主任獲知此事後，便告訴我：「葉少校，你們這班的結業儀式，請基地的訓練聯隊長 Col. Buans 主持，你就將紀念品送給聯隊長，他會再轉交給我們。」，我回國後有前往同樣基地受訓的

同事表示，在該基地外國軍官服務處有看到我送的氣象聯隊隊徽及空軍便帽，聽到後心裡也倍感溫暖。

特殊任務

民國六十六年七月下旬，接連一星期之內，南部賽洛瑪、北部薇拉兩颱風，分別在高雄、基隆兩港登陸，這是「風災」的典型代表。而近年來，則是「颱風特大豪雨、土石流的災變」成為主流。

民國七十年五月二十八日，梅雨季幾個連續的雷雨胞由海上移入，重創桃園苗地區，是謂「五二八水災」。當時的行政院長分別是蔣經國和孫運璿，這短暫時刻的自然現象，嚴重折損了他們過去為國家經濟建設的投資。因此，在政府官員的重視下，加大對中央氣象局的投資，「氣象衛星接收站、超級大電腦、密集中尺度自動雨量觀測站、都普勒氣象雷達網」的建設，因此自民國七十年代起，空軍氣象就漸漸退出國內氣象界的龍頭地位，但氣象聯隊對空軍戰演訓及三軍聯訓的氣象支援任務不變，對國內、國際氣象界或社會需求的支援參與亦沒有缺席，且都有很好的表現。

民國六十六年雖有颱風重創臺灣，但那年春雨和梅雨均缺乏，氣象聯隊和屏東六聯隊執行「空中人造雨」

，該年度氣象中心第一次獲選為「空軍莒光連隊」；接著，更嚴重的大乾旱又發生在民國六十九年，這年春雨一開始就缺，接著又發生空梅，一直到八月份也沒颱風影子，「乾旱」以北部最為嚴重，碧潭見底沒水，臺北市自來水事業處，主動拜訪請求空軍實施人造雨，開始從南部曾文水庫上空飛四架次，後來全部兵力投入烏來（南、北勢溪）上空達一百零二架次；C-119 輪番北上，到八月二十七日諾瑞絲颱風登陸，才將全臺旱象完全解除，破天荒地這次的颱風災害沒人關心，「諾瑞絲」成為唯一最受歡迎的颱風。

也因此，參謀總長宋長志上將特別發布，增選空軍氣象中心為該年度的「國軍莒光連隊」，羅季康主任、劉廣英副主任，當年都代表受到全國的表揚，全體空軍氣象人員都「與有榮焉」（以後又有多次獲選，與造雨均有關）。

颱風（颶）風是全球共有的現象，西北太平洋為主要生成源地，但廣大的洋面氣象測站極少；國際間規劃在一九九〇（民國七十九）年於西北太平洋展開二個颱風觀測實驗，美國主導的稱「TCM-90」，蘇聯主導的稱「Typhoon-90」，世界氣象組織

主導的則稱「SPECTRUM-90」，這次實驗主要是探討「颱風如何受到環境場的影響而運動。」美國的Tropical Cyclone Motion實驗，是由美國海軍研究學院的Russ Elsberry教授主持，指揮中心設在關島的聯合颱風警告中心(JTWC，現已搬到夏威夷)。而臺灣位於颱風行進的軌道上，每年臺灣自然災害主要就來自颱風，因此針對侵臺的颱風，國科會也規劃臺灣地區颱風實驗(TATEX-90)配合加強觀測，同時爭取派三位氣象作業人員，分批前往關島指揮中心，參與工作以瞭解美方運作情形，並與國內設在中央氣象局的指揮中心聯繫。

相當幸運地，我又被指派代表空軍參加，這次是在戴特(Dot)颱風侵襲下，來到桃園中正國際機場，原來日航飛臺班機取消，但香港國泰航空經中正到成田的航班仍有飛行，可改搭前往；但到達成田後原本要搭乘的聯合航空直飛班機也取消，好在大陸航空有一班先經賽班島再飛關島的航班，因此到達關島已是零晨兩點多，只好在候機室等待天亮，並於早晨由相關單位接送我們前往指揮中心。

關島是美軍在全球部署海外最大的軍事基地，越戰期間這裡起飛的B-52重型轟炸機，就是由清泉崗起

飛的KC-135，在南海上空為它們加油。這次TCM-90也有一架NASA的DC-8研究飛機，飛來琉球的嘉手納機場，剛好碰到芙蘿(Flo)颱風生成並迅速發展。一九九〇年八月十六日作業指揮中心要求他們飛行後，降落在關島安德森空軍基地，十七日一大早包括我在內一群人趕去機場，原以為只是前往研究飛機的裝備，但因Flo已成為強烈颱風，若飛回嘉手納機場落地，正好會碰到颱風侵襲琉球地區，因此指揮中心要求DC-8飛進颱風眼觀測後，再向北飛行返回關島，沿途亦可觀測高空的環境場，因此我們有八個人就由著名季風氣象學家Ramage教授帶隊，跟著上飛機出任務去了！

上機後，飛機飛行高度超過四萬呎，而我也藉機拍到飛機兩次進入颱風眼的雲牆照片。當天在機上時，因他們已知我是空軍中校的身分，待飛機飛離颱風眼區，爬升至颱風雲層上空時，機上管理人請我第一個進入駕駛艙，並告知我直到飛機降落前，隨時可進入觀察。由飛機在颱風眼中所施放的投落送，測得Flo颱風中心氣壓低到八百九十一百帕(mb)，颱風最大風速推估一百四十五哩/時、最大陣風高達一百七十五哩/時，是道道

地地的超級強烈颱風。而Flo則是這次唯一有飛機觀測、蒐集資料最完整的實驗個案。

在關島時，我就將底片沖洗出來，並送給JTWC負責編著「颱風年報」的Frank Wells先生（為退伍後被反聘的顧問，負責颱風季後的「颱風年報」撰編任務）；由於我們與JTWC關係良好，他們出版厚厚的颱風年報，每年都會寄送空軍氣象中心三本，這次特別送我一冊，內選用我拍的「颱風眼雲牆」照片兩張。

而這次難得的特殊任務，我於回國後除撰寫專業報告送國科會，另一赴關島探測颱風記」的報導，也成為我投稿「中華民國的空軍」月刊第一篇被登載的文章（第六一期）。

感想結語

航機的安全在地安、機械、通信、引擎、油料與飛行員狀況，因此執行任務前，都應該在備妥狀態下，不能有一點差錯；而唯一隨時的變動因素，就是整個航程及空域的天氣變化，特別是在「起飛及降落」的短暫時刻最為關鍵，這大概就是機場必須要配置航空氣象人員的原因；氣象人員提供詳實的最新天氣狀況，這樣航空指揮管制人員，才能對航機實施最安全的管制調度。

今（一〇三）年是我國氣象學會創會九十周年紀念，過去每年年會中皆會表揚「特殊貢獻及資深績優」氣象人員，而其中空軍氣象的前輩戚啓勳、吳宗堯、曲克恭、林則銘、馮彭年、俞家忠、王時鼎、曾憲瑗等學長，都曾接受過大會表揚；而今年，在四位受到表揚的人選中，就有三位是空軍氣象的從業人員，分別是前聯隊長劉廣英教授、現任林得恩聯隊長和葉文欽（筆者），我想這是對於我們一直以來在氣象界付出與貢獻的一種肯定。

在空軍服務期間，我算是一位幸運的人，除執行過很多特殊的任務，亦創下不少先例；如今從空軍退伍已超過二十年了，過去在空軍服務的歲月歷歷在目，從民國八十六年起我就訂閱「中華民國的空軍」月刊，使我對國內及世界各國的空軍資訊有所瞭解。正式退休後，我以擔任志工、散步與看書為樂；近年，我整理出四十多年來購買的藏書，大部分贈送給由政府投資新落成的「國立海洋科技博物館」，但有關「氣象專業和航空軍事」書籍，我已送給空軍氣象中心和空軍官校圖書室，數量也許不多，這卻代表著我對空軍服務歲月的懷念及心意。

本刊啟事



一、為配合主計作業規定，欲訂閱本刊者，請將款項以匯款方式匯至「臺灣土地銀行南港分行，帳號：〇〇四〇五六〇二一〇九〇，戶名：九〇二五一—二一〇一專戶」，完成匯款手續後，請將訂閱者姓名、詳細住址及訂閱本刊起迄期數、冊數，併同匯款收據傳真或郵寄至本社，傳真電話：（〇二）二五三二〇三七六。地址：中華民國的空軍出版社臺北市中山

區北安路三八七號。如有不便，尚祈見諒。

二、邇來國軍各單位迭有投稿軍事期刊社之文章發生侵權爭議情事，為避免觸犯著作權法，請作（譯）者填寫著作授權書（格式如左，請以A4紙張自行放大影印），連同作品一同寄送本社（若為電子郵件投稿，請將著作授權書以書面或傳真方式送達）；翻譯稿需請譯者自行查證是否獲得授權。投稿文章如涉抄襲，請投稿人自行負責。空軍司令部 文宣心戰組 敬啟

著作授權書

一、授權內容：

本人 係 保證所著作（譯著）之「 為本人所創（譯）作（若為共同創作及譯著時，業已取得共同創作者及原作者之授權），並授權國防部空軍司令部將上述作品用於其所屬軍事期刊刊載及從事相關學術研究活動。另同意對該作品之所有權轉讓予國防部空軍司令部。

二、著作權：

本授權書為專屬授權，本人同意由國防部空軍司令部全權處理，並聲明及保證上述授權著作，均為合法之創（譯）編作品。被授權人有權依本授權書內容進行各項授權、使用，且未侵害任何第三人之智慧財產權，如有侵害，概由本人自行負法律上責任。

授權人（代表人）：（如為共同著作權人應填明為代表人，並應註明應占何個人資料）

姓 名：

身分證字號：

聯絡電話：

通訊地址：