

永遠的「么洞四」

· 張健常 ·

F-104星式戰機，是距今六十年前，由美國洛克希德公司設計製造的超音速戰鬥機，它的外型尖銳修長，設計新穎獨特，當時被譽為最後

有人駕駛的飛機，推力大、速度快、飛得高是它優異之處，我的官校教官張玉山老師曾形容其機翼前緣鋒利足可削鉛筆。然機翼短小又是單發動機，一旦發生機械故障無法及時排除時，就像鐵塊一樣快速墜落，所以又有一些負面的綽號。我國空軍自一九六〇年起，總共接收兩百四十七架各型F-104戰機，曾在民國五十六年臺海上空締造首次擊落米格機的紀錄，戰果輝煌，也因此維繫臺海的和平穩定相當長的時間。在一九九八年五月廿二日全面除役前至少一百一十四架失事，造成六十六名飛行員喪生的記錄；儘管如此，「么洞四」仍深受軍事迷喜愛，是許多飛官非常激賞的空中座駕。

憶及民國七十九年臺東部訓

隊結訓前，作戰室某教官請同學填寫欲分發志願，我對F-104機情有獨鍾，分別選了當時么洞四駐防的兩個聯



臺中空軍清泉崗基地旁的鑽昇機（圖由筆者提供）。

隊：臺中清泉崗基地及新竹基地，又因家住臺北，第三志願則填了桃園，待結果分曉，收到調職人事命令時頓時傻眼，竟是又遠又苦的臺南，當時真是一個「萬念俱灰」的感覺。

當C-130運輸機載著六位同學降落這陌生的基地，小中尉的我，除了膽顫，也有點心驚，作戰組一位教官先帶我們上高勤官室報到，印象中值勤的副聯隊長對我們一一握手寒暄，並簡短問了兩個問題：編隊落地有無問題？以及家住哪裡？因為編隊落地是基本功，至於後者我答以臺北，只聞副聯隊長稀鬆平常地說：「啊！那回去最快了！」，當年國內航線頻繁，臺南至臺北除了好幾家航空公司聯營，也有交通班機，確實很快，但以當時尚屬資淺，根本想都別想。

幾年後調第十二偵照機隊，隨著移防桃園大園基地，回臺北方便，也算是接近理想了。民國八十七年間么洞四接連幾次飛安事故，全面停飛特檢，臺灣空防靠幾個聯隊老舊的F-16和成軍不久的F-16硬撐起來，部分飛行員則以向美租借的F-35維持飛行技能，在兩岸彼此節制下，臺海維持一段非常緊張窘迫的恐怖平衡。

停飛的么洞四讓天空頓時少了獨特的狼嚎音頻，為維持發動機運作效



筆者於試滑後與F-104合影（圖由筆者提供）。

能，機務室每週仍安排妥善機試滑一次，那天作戰長吆喝誰有空幫忙試滑，當下見機不可失立馬允答，去個裝室拎起頭盔便往機堡快步走去，向教官敬禮後登上後座，從啓動、滑行、試車，到進跑道開後燃器高速滑行，體會坐在火箭上的感覺，不過十來分

鐘，就燒掉約八百磅燃油，這也是飛行多年，唯一坐進么洞四座艙內的一次。

後來，調回空軍官校持續帶飛教學工作十多年，累積了三千多小時飛行時數，也經歷數次非常驚險的狀況，都能沉著處置化險為夷，

惟稍堪欣慰的是：重來沒有因人爲因素肇致任何飛安事件，婚後陸續在臺南購屋置產，兩個女兒從幼稚園到高中，都在臺南完成學業，回首軍旅生涯，若當時果真如願的分到F-104部隊，我的人生會比現在好嗎？也許會，但也可能入厝碧潭也不一定，但不論如何，我對國家的忠心熱忱永不改變。

一九九八年五月八日上午，由張玉山中校擔任長機，與田立杰隊長駕編號四一九六號機及萬勝隆中校、劉樹金上校駕四一八六的兩架F-104G自新竹基地起飛，執行F-104戰機最後一次飛行任務後，降落於臺中清泉崗基地。兩週後，在清泉崗基地舉行F-104戰機除役典禮，由胡瑞鴻教官與葛光越少將駕駛一架



筆者偕妻攝於臺中空軍清泉崗基地（圖由筆者提供）。

TF-104G，編號四一八六號機滑行至定點，加大發動機推力伴隨著狼嚎聲，隨即轉入停機坪加入六架展示除役機的行列。葛光越少將步下F-104戰機，向當時的空軍總司令黃顯榮總司令報告：「F-104任務完畢」，並親手將「么洞四」戰機模型交予總司令。自此星式戰機終於在中華民國空軍的歷史寫下句點。