

羈絆於螺旋槳邊的緣分與歲月

——空軍官校「老」老師朱偉民

· 蔡亞璇 ·

謝謝你對空軍廿七年來的鞠躬盡瘁，更是每對橘白色翅膀下的孜孜不倦；於一隻隻初展翼的雛鷹而言，有著春風和暖雨般的避風港。你是他們初飛生涯裡的師傅，亦是飛行上終其一生的父親。基本飛行訓練組，有你真好！

T-34C (Turbo

Mentor)「渦輪導

師」是直翼、雙座

單發、駕駛艙使用

泡型艙罩且配有可

收放前三點式起落

架的初級教練機

，是一款由美國

Beechcraft35型「

富豪」構改而來的

渦輪螺旋槳噴射發

動機，目前仍持續

在許多國家服役，

亦是空軍官校目前

使用的初級教練機

、更是朱偉民老師

自民國七十九年以

來，一直「相知相



空軍官校目前使用之初級教練機T-34C。

惜」的老戰友、好朋友。

朱偉民老師是空軍官校基本飛行訓練組的IP飛行教官（Instructor Pilot，教官飛行員），更為我國空軍目前單一機種飛行時數達一萬小時以上者，至今已累積超過一萬一千八百小時以上之飛行時數。IP飛

行教官是空軍官校獨有的約聘飛行教官，由於飛行教官需有豐富的飛行經驗，才得以瞭解學生在初學飛行時所有可能面對的問題，而給予準確指導與應變處理的方法，更重要的是，評估學生是否適合踏入飛行線。總是帶有燦爛笑容的朱偉民老師經常身著一襲如橘色飛行服，肩上兩側藍底白字的IP



朱偉民老師肩上兩側藍底白字的IP字樣，是他溫暖笑容以外最好的辨認。

字樣，是除了他溫暖笑容之外最好的辨認。朱偉民老師畢業於空軍官校六十六期（七十四年班），於民國八十五年轉任IP飛行教官。他在官校畢業之後，即在嘉義飛行T-1，後於民國七十八年轉回空軍官校飛行。他所畢業的六十六期共區分甲、乙班，編於甲班的朱老師所飛行之機型為中興號，乙班則為T-34C（當時為中興號教練機與T-34C教練機的轉換時期）。因此，他在學飛時期並未飛行



朱偉民老師細心地向學員實施飛行前任務總提示。

T-34C，直至七十八年回到官校後，由於自己的導師是飛行T-34C，因而毅然選擇了該機型，並開始密集地接受飛行教官訓練及換裝T-34C，並於民國七十九年開始任教帶飛，八十五年轉任P老師身分繼續教學生涯。

在空軍官校，對從未接觸飛行的學官而言，T-34C絕對是他們飛行生涯起點的「好夥伴與良師」。每位學員習飛之初，必須先從基本飛行訓

練組學飛T-34C初級教練機，完訓通過考核後再依個人特質、選擇及缺補等，分選戰鬥組或空運組。因此，T-34C可謂是飛行之母，無論之後飛行的機種為何，總是要在這一對對橘白色翅膀之下懵懵懂懂、跌跌撞撞地學習與成長，是它將一隻隻雛鷹引領至更廣闊無垠的藍天。一個好的鋼材，是經由煉鋼老師將鐵塊反覆敲打、淬鍊才得以鍛造而成。對於在飛行起點的他們更是如此，「基礎飛行」注重的是良好之飛行習慣，以及熟悉飛行的準備與操作，對初學者而言是無止盡的學習，他們就像永遠無法飽和的海綿般，瘋狂地汲取新知、拼命地將教官傳授的東西變成自己的累積果實，並得打破固有的觀念與習慣，重新建立一套屬於飛行員的生活方式與態度。因此，對於雛鷹們的學飛階段，他總有自己的一套方法與對飛行技術的堅持，他笑著說：「希望我學生的每一批飛行，都能穩穩當當、安安全全的，飛行素養都要很好，因此我在這方面的要求都會比較嚴格。此外，由於每個學生的個性與特質不盡相同，必須要因材施教，像有些人容易緊張，就不能給他過大的壓力；有些人擁有天才型的資質，教一



一個好的鋼材，是經由煉鋼老師將鐵塊反覆敲打、淬鍊才得以鍛造而成。

遍就會，但他就是不讀書，數據常常搞不清楚，就要給他一些壓力，促使他念書。」他更接著說：「我們除了教導飛行之外，還有做人處事。像是身為一位軍人的素養與儀態，站出來就應該有飛行員的樣子。這些是除了飛行技術以外，不容忽視的部分。除此之外，做事的方法更是重要，畢竟剛脫離學生身分的他們並不瞭解這些，必須在下部隊前明白如何做一位好軍官，該如何去領導別人、如何去做

事，最重要的是學習做人處事，而不只是飛行技術，如此才能稱得上是一位中華民國空軍的飛行員。」

官校的「師徒制」是充滿溫度的，每位飛行教官在各期班指導與帶領的「徒弟（學生）」約兩至三人，一年後則會有四至六位。因此，若一年概算有五位學生的話，以教學廿七年的朱老師來說，即擁有一百多位的「徒弟（學生）」，他更幽默地笑著表示：「我算是擁有了一個聯隊的戰力。」因此，在談及師徒間的點點滴滴時，他回憶：「以前我的師傅很著名，外號叫『小葉飛刀』，有事沒事腿夾（飛行員在腿間用來攜帶文件資料的鐵夾）就會丟過來，在我當學生的時候，他用腿夾扔過我一次，由於我的個性比較好強，便告訴師傅自己不想飛了，後來他便不再用腿夾扔我。」也因爲自己過去的學習經驗、歷程，深刻地影響了朱老師的教學方法，嚴格要求學生，卻堅持不發「太大的脾氣。」他說：「我曾告訴過學生『你再這樣下去，就叫你跳傘了』雖然生氣，但終究是爲了他們好。」話中帶有幾分幽默，卻希望學生能以此將教訓放在心底，促使自己能有所成長和進步。他也強調：「飛行無法勉強



朱偉民老師溫柔地輕撫著T-34C，像是搭著一位知心老友的肩膀般。

，必須要有興趣，且不要存有太大壓力去飛行。」因此，像朱偉民一樣的「導師」，除了要教導飛行技術，還得兼顧心理輔導的重要，深入瞭解學生所遇到的問題和窒礙，幫助他們解決壓力和「過不去的關」；並說：「如果遇到資質較差的學生，若他願意飛，我就會一直教，晚上有時間，就叫他來我寢室繼續加強。對我而言，學生跟我是一種緣分的羈絆，不到最

後一刻，我從不輕言放棄任何一個學生。」說著這般話的他，臉上浮現出難以描述的表情。是啊！是羈絆吧！抑或是緣分吧！無論是學生於他，或他之於學生及T-34C，都是一種難以輕易割捨與放棄的深厚情感，將之緊緊扣著。

採訪當天，朱老師溫柔地輕撫著T-34C機身說：「它是架很棒的飛機，輕巧可愛又十分安全，對它有一種無法言語的特殊情感，畢竟飛了一萬小時，他也陪伴了我這麼長的時光，光聽聲音，就能知道它的狀況爲何？」說著這番話的他，眼光中流轉的不只是時光回溯與回憶堆疊，更像是搭著一位知心老友的肩膀般，淡淡地語氣中滿是濃厚且化不開的情感交錯。在拍完照走回基本組的途中，他告訴我們：「飛了那麼久，機上十個警告燈都亮過，畢竟是機械，難免會故障，然而我都已經駕輕就熟，遇到什麼狀況都可以輕易地排除。」朱老師說得驕傲、輕鬆，但也同時詮釋了「老師傅」的經驗該是多麼寶貴的積累。官校的學生幫他取了個綽號，叫作「插管朱」。於此，朱老師自嘲著：「有些學員飛行能力不佳，快被淘汰了，便是進入『插管治療』的階段，就會請我帶飛看看，評估是否改善

，正因為如此，這個『插管朱』的名聲就不脛而走。」目前於飛行常備軍官班學飛的陳李孟軒中尉告訴我們：「對老師來說，飛行不只著重在技術操作的優劣，良好習慣的養成更是重要，畢竟飛行員是種高風險的職業，對於外在環境至飛機本身的狀態及儀表，必須保持高度上的注意與警覺，並且最忌諱的安全上的疏忽。因此老師總是叮囑我們要當一個『老飛行員』，而非帥氣的飛行員，這條路才能走得既安穩又漫長。」

他更表示：「朱老師常以『起司理論』叮嚀他們飛行安全的重要性。『所謂的『起司理論』，係指起司上有許多大大小小不一的孔洞，也許有的孔洞微小而難以察覺，然而光線一旦照射，透過不同的角度，外在的光線即可穿過那未曾發覺的孔洞而出，意謂從小疏漏而衍生、積累成大問題的意思。老師常教導學生，人非聖賢難免犯下差錯，然而必須知錯能改並從中記取教訓，使自己的安全習慣從那一刻起更加穩固，這才是應有之所為與態度。另說道：「老師最讓我印象深刻的『衝擊』是單飛考試期間，由於自以為有落地的能力，課程也練習的差不多了，卻遲遲未見師傅提出可以讓我送考；另一方面，眼睜睜看著

同學一個個地通過單飛考試，因此內心著急不已！然而經驗豐富的師傅看出我難掩的心急，便告訴我：『心急是吃不了熱豆腐的！』。雖然我能落地，但未全面穩定，寧願我有安全又穩定的表現，也不要還在還未穩定的情況下貿然嘗試。那番話讓我在往後的飛行上受用無窮，無論是面對任何課目，都告訴自己得逐步練習，使操作更臻紮實，而非學到皮毛便想一步登天。」

溫暖和煦的陽光毫無偏移地穿越T-34C的泡型艙罩折射而出，那樣的陽光顯得格外的耀眼與不同，如同朱老師面對形形色色、各別特質的學生總是用他那澄澈而帶有溫度的笑容與用心，引領他們飛向屬於自己的那片天空。朱老師說：「由於學生的選定是抽籤、隨機的，因此每位學生於他而言，都是最深刻的緣分羈絆，他很珍惜，也非常重視。」朱老師更表示：「飛行這段漫漫長路上，有著無數的汗水與淚水，痛苦與歡笑並行著，難分難離。」而學生們必須時時提醒自己莫忘初衷，更要懷抱著不服輸且勇往直前的精神，成爲一個頂天立地的飛行員、當一個「不後悔」的

中華民國空軍，而所謂的「不後悔」，就是曾經嚮往的遠方，現在就在自己的腳下。這樣的一段話，對於將近卅年的帶飛歲月，只是輕如鴻毛的其中一種叮嚀，卻是難以一言道盡的情感傾注，這是朱偉民老師超越一萬小時的堅持與付出，更是培育我國空軍雛鷹展翅飛行的寶貴資產。那是羈絆於螺旋槳邊的緣分與歲月，更是每一批起飛與落地之間，不曾爲時間所動搖和變質的一份摯愛——對引以爲傲的T-34C、對情感緊緊相扣的每一位學生。



朱偉民老師飛行T-34C滿一萬小時之證書。