

我願意用生命守護這塊土地

劉屏瀟口述歷史

· 劉屏瀟口述，吳慶璋、蔣彤雲整理 ·

民國四十年，我出生在屏東基地的北機場，父親是第十一大隊士官長，後來大隊移防新竹，母親帶著哥哥和我，跟著父親落腳新竹，當時我兩歲。

初到新竹，搬了幾次家，一家四口像浮萍一樣萍蹤浪跡，直到遷至三廠眷村才安定下來。最早眷村是竹泥巴房子，大人將竹子彼此交叉倒插在泥土裡，再將竹子和竹子之間糊上一層泥巴，克難著住。民國五十二年葛樂禮颱風襲臺，村子裡的房子倒的倒，屋頂掀的掀，颱風過後，家家戶戶頓時成了斷垣殘壁，先總統蔣中正先生夫人蔣宋美齡女士用婦聯會名義幫忙重建，我們才有堅固的房子住，地板也由原來的泥巴地換成了水泥地。

往後幾年弟弟妹妹陸續出生，當年眷村裡的孩子後來多半選擇就讀軍校和警校，除了立志報效國家，也是減輕家庭負擔，哥哥很早便離家讀士官學校去了。我從小嚮往飛行，常騎

單車到延平路看飛機起降，還隔著老遠和滑行道上的飛行員揮手打招呼。高中畢業報考飛專班，除了嚮往飛行，父親影響也極其深遠，父親是總班長，常常一早就到機坪檢查飛機，飛行員夜航落地以後，父親還得進行後續飛機檢查和修維護作業，技勤人員往往比飛行員更早在機坪幹活兒，並比飛行員更晚離開，非常辛苦。當年，我立志有朝一日能站在飛行線上，改善家境，讓爸媽不再那麼辛苦。

高中畢業那一年，同學們約了結伴報考飛行專修班，報考飛專班先得通過體檢和視力箱檢查，當時報名飛專班的同學不少，不過都在視力箱這一關被刷了下來，我一關關的通過體檢、入校測驗，成了同學中唯一獲錄取的學生，同學們都很羨慕。

民國六十年進官校從地面學科開始學起，接著是基本組，再接著是高級組，飛專班第四期當初共計一百四十四人入校，經過嚴格篩選和磨練，

結訓時僅有七十三名同學掛上飛行胸章，幾乎刷掉了一半。

我們那一期有兩位同學在基本組飛行時不幸殉職，包括我在內許多同學都目睹此一事件，但是並未影響我一心成為飛行員的信心。事件發生在民國六十年四月八日上午，教官帶我飛了一批迫降航線，下午五點二十五時，教官王玉衡，楊開山分別帶同學郭清耀、賈台華飛行，一架練習正常航線，另一架練習迫降航線，兩架都在三六跑道（方位向北）航線上。當時我剛運動回來，聽到一聲巨響，抬頭一看，兩架飛機已成一團火球，著了火的飛機碎片像下刀子一樣從空中不斷落在跑道附近，不少同學親眼目睹，兩架飛機在緊鄰岡山機場三六號跑道西側彌陀鄉螺底山上空相撞，心情都很沉重。

民國六十二年畢業至臺東部訓練隊，部訓練隊結訓後分發新竹基地第十七中隊，在第十七中隊換裝F-100型機，次年部隊番號從第十七中隊改為第四十一中隊。

飛行員隨時要打第一仗、立第一功，我們沒有鬆懈的權利，隨時Standby（待命），當時總司令部為測試各基地的戰鬥力，經常無預警進行考核。民國六十四年十二月二十二



劉屏瀟教官（右）與同僚著飛行夾克，於飛機前合影留念。

日中午，基地開進來一輛大巴，是總部督察室來基地進行戰術考核，一群人甫下車便拿出作戰計畫，下令第四十一中隊全員召返。中隊原本外出公幹和休假人員接獲召返命令，立刻兼程趕回基地，全員集合後進行任務提示。作戰計畫中的任務分配包括飛機擔任紅軍進行攻擊，也有本軍飛機攻擊敵人的某個目標，平時部隊便備有完整的作戰計畫，不過總部考核目的在測試部隊平時訓練是否精實，會臨時指定模擬攻擊目標。提示時說明，飛機出航便更換波道，出擊任務自起飛至目標區，無線電均保持靜默，避免洩漏飛機行蹤，所以我們從起飛、

超低空出擊、至目標區投彈、返場落地，沿途無線電均處於靜默狀態，非緊急狀況，飛機一律不作回覆，該次模擬攻擊目標是石礁靶場。

十六架F-100型機分兩批起飛，當時我已資深僚機，駕駛編號「〇二二一」的F-100A型機是第一批起飛的第六架機，「〇二二一」上午曾經飛過兩批，理應是妥善機，末料剛從五號跑道起飛至新豐山頭，關A/B（後燃器），發現儀表板正上方的前、後火警警示燈全亮，當時F-100A型機已是老飛機，後火警警示燈因為線路老舊經常出現亮燈的假信號，但是前方火警警示燈就非常少見。這時空域裡的八架F-100A型機已默默換了波道，我趕緊換回原來波道，並報告塔臺上述狀況。當時分隊長韋國經是我們八架中後四架的小領隊，我與塔臺對話時，空域中包括長機韋國經在內的七架F-100A型機完全不知道我的情況，我帶起機頭轉向機場準備即刻返降，長機韋國經感覺有個影子從他左邊拉上去，抬頭一看，「〇二二一」飛機著火，他立刻換回原波道，向塔臺報告，MOB指示長機回報我的飛機情況，韋國經答覆有火，這時聽到高勤官室通知：「〇二二一，你不要起飛了！我告知已在外三邊

。」，高勤官室爆出一聲：「啊？」那一聲啊之後，無線電裡再也沒有任何人告訴我下一步要如何處置，為減輕飛機落地重量，我冷靜的在海面上準備拋掉兩個副油箱，Salvo（拋擲）時，左右兩邊油箱不知何故無法同時脫落，左邊副油箱先行脫落，正欲處理右邊副油箱，右邊副油箱也掉了。當時剛起飛，兩個副油箱裡油量正多，很沉重，拋油箱時，飛機還曾經因為不平衡失去重量而搖晃不已，機翼震動很大。

外三邊在南寮外海三哩處，我對正跑道，準備迫降，研判確實能安全著陸無虞。調整進場速度過程中，火警警示燈始終處於亮燈狀態，我沉著的先將油門關掉後落地、拉阻力傘、待飛機停妥、用剎車把飛機帶至道肩，這時事先接獲通知在跑道待命的消防車一路鳴笛趕抵，並朝已是濃煙的機尾滅火，因為未發生重大飛安事件，跑道維持正常狀態，後面八架仍按照原作戰計畫起飛、超低空出擊、至目標區投彈後折返，圓滿完成戰術考核。

消防班將火熄滅，拖車班把飛機拖至廠棚檢查，發現「〇二二一」機A/B回油管的快拆接頭鬆脫，我在空中開A/B時，油從A/B油管提供A/

B使用，但是在關A/B時，原本應回到油箱裡的油並未回到油箱裡，卻從快拆接頭處與尾管之間大量流出機外，發動機因高溫引起自燃。當時飛機的油是發動機和後燃器同時在使用，F-100A型飛機身油箱是四千八百磅，檢查時打開油箱發現油箱幾乎快燒穿了，我從起飛到落地，前後在空中只待了八分鐘，油很快就燒掉了四千磅，油箱險些燒穿，油箱一旦燒穿後果就不堪想像了。

我在緊要關頭，將飛機平安飛回來，未造成任何飛安事件，部隊也圓滿達成總部無預警的戰術考核，事後部隊報到總部飛安組，飛安組發給我新臺幣一萬元飛安獎金。當時最高飛安獎金是一萬兩千元，我的月薪不過一千出頭，加上飛行加給四千元，月領五千，一萬元飛安獎金是我月薪的兩倍，是筆巨款，聯隊代領這筆飛安獎金後，直接撥了兩千元給消防分隊，獎勵他們滅火有功。

後來起飛八架中的一位學弟說起這次事件，當時他在跑道邊待命，看到「〇二三」機拖著一團火返航，不知道下一秒會不會爆炸，當時踩著刹車的腿無法克制的發抖；後來他進跑道試大車時腿還抖。事發當時我二十四歲，學弟低我一期，二十三歲，

兩位年輕的小飛官分別面臨和目睹生死一瞬，現在想想，那個年代的年輕人多半在極艱難的環境中成長，培養出堅毅果敢的性格，倘在今日，二十三、四歲，在父母和社會眼中還是個小孩子。

還有一次也是戰術考核，至目標區石礁靶場丟五百磅炸彈，天上看靶場就像顆小石頭一樣細小，要命中靶場並非易事，通常部隊是選優前往炸射。當天第四十七期學長黃國平擔任領隊，F-100A型機使用的跑道原本就長，這次攜帶五百磅炸彈，飛機更顯沉重，我們兩人從鬆刹車開始幾乎到跑道盡頭方才起飛離地。通常飛機多在跑道的三分之二處離地，如果中間加速沒有判斷好，「GO NO GO」（起飛判斷）的檢查點沒有處理好，後面加速如無法達到需要的速度，飛機拉不起來，易造成嚴重後果。所以每回戰術考核攜帶五百磅炸彈起飛，對飛行員而言，都有其挑戰性和危險性，這次幾乎在跑道盡頭方才起飛離地，是很驚險的。

多年的飛行生涯，我的體認是，飛行的過程一定要注意自己的位置，熟記沿途的地形特徵和地面燈火，一旦進入雲裡，就不會盲目的飛行。F-100A型飛機齡老、狀況多，一次

飛夜航，飛行路線從新竹起飛到臺南回頭，當時無線電是真空管材質，品質差，經常斷斷續續，有一聲沒一聲，只要距離基地稍遠就聽不見，抵達嘉義上空，就完全聽不到了。我們抵達臺南空域之後回頭，無線電在完全無法接收情況下，聽不到任何指令和訊息，爲了爭取更多讓飛機平安返回新竹落地的機會，平時我會沿路熟記地面燈火的多寡與形狀，判斷當時飛行位置，作爲下一步驟的參考指標。

每回夜航，在沒有任何助航設施可明確告知當時位置狀況下，我習慣從雲洞裡朝下看，再從地面的燈光和地形確定所在位置。從臺南折返途中，臺中一帶的燈光最璀璨，像一大盤的珍珠般耀眼，越往北飛腳下越黑，我們的下降點在後龍，夜裡的後龍一片漆黑，每當飛過璀璨亮眼的臺中地區，腳下出現一片漆黑景象，就知道距離基地不遠了。此時會將飛機朝西對準海的方向下降準備進場，這時無線電逐漸恢復正常，我自無線電中由塔臺引導，雲下，目視衝場落地。

F-104型機老舊，經常發生機械故障等狀況，有一回出任務回來落地，當時不覺有何異狀，第二天廠站修護人員告知，前一天飛的那架飛機發動機造成LOD（發動機內部損傷），

後段渦輪葉片被打傷兩百多片，渦輪葉片幾乎稀爛。我很訝異，前一天飛行時不覺得推力有受到影響，後來研判應是在五邊進場（飛行科目）時，金屬疲勞脫落，將渦輪葉片打傷，因當時已經落地，所以幾乎沒甚麼感覺，如果是在剛起飛或是飛行途中，渦輪葉片被打掉兩百多片，將嚴重影響飛機推力，是極其危險的。這次飛機落地過程發生金屬疲勞脫落，未造成嚴重飛安事件，是極其幸運的。

新竹從前曾經使用T-33型機，父親是T-33型機小組總班長，戰鬥機技勤人員經常沒日沒夜的工作，印象中父親常在我們起床前便已上場，晚上我們都睡了，父親尚未回家。以前修護士官長個個都是經驗老到的師傅，光聽發動機的聲音就知道飛機哪裡出了問題。有一回夜航，飛機甫落地，父親聽飛機的聲音知道有問題，當時時間已晚，父親交代班長這架飛機第二天不能派飛，要拖進廠棚檢查，第二天檢查結果發現發動機葉片確實破損好幾片，老班長的經驗讓飛行員和技勤人員很佩服。後來民間航空公司用高薪聘請自空軍退伍的技勤人員，基地裡許多老班長，不受高薪誘惑，仍堅持為戰機修維護工作盡心盡力，非常難得也教人感動。後來新竹

換裝F-104型機，於是將T-33型機移交給官校做為教學用。

飛行易受天候影響，造成突發狀況，甚至引起飛安事件，民國七十五年間，中隊在CCK（臺中清泉崗基地）進行F-104型機換裝，當時CCK有CCK本場的飛機、第三十五隊飛機和新竹聯隊前往換訓的飛機同時在飛，起降頻繁。四月八日，隊員楊嘉義任三號機，我是四架飛機的領隊，當天天氣不好霧霾很重，在天上垂直看地面很清楚，但是回來落地時，飛



劉屏瀟教官與愛妻李黛新的結婚典禮，由時任空軍總司令司徒福上將（中間）擔任證婚。

機呈水平狀態，水平能見度差，跑道就在前方，卻什麼也看不見，所以在霧霾中飛行，對飛行員而言是極大的挑戰。

原本是四架飛機編隊起飛，其中四號機起飛前發生故障放棄起飛，三架F-104型機才到空域，天氣突變，塔臺指示我們回來落地。當時我是中隊長，帶的兩架僚機都非常資淺，高勤官室長官指示我把他們兩人一個一個帶下來，我受令先把二號機帶回來落地，重飛再把三號機帶回來落地，再重飛。

這時天上一陣亂，後來才知道當我重飛第三次航線時，周自立同時在空域中訓練返場落地時飛機撞網，跑道因此關閉。當時我在天上不知道跑道已關閉，GCA（地面控制進場）叫我重飛，我莫名其妙的第四次重飛。此時之前起飛至新竹練GCA航線回來的王教官、孫永惠兩架F-104型機，因為跑道關閉，雙雙在空中盤旋等待跑道開放回來落地，待地面處理完畢跑道重新開放，大家油量已低，王教官、孫永惠兩架飛機急於落地；惟當時霧霾重雲層低，兩機第一次來不及對正跑道，重飛。我在五邊落地前，GCA通知我是否看到前方的兩個目標，我四處尋找未著，答覆能見

度差，未看到目標，GCCA要我再次重飛，我只好轉過來飛第五個航線，前後五個航線都在低空中飛行，耗油量太大，當時天氣不佳，知道跑道就在前方，因為霧霾卻看不到跑道，於是利用 TACAN（即「太康」，為非精確性進場方式）引導進場，TACAN 引導進場不久，GCCA又通知前面有狀況，要我再次重飛，我答油量已低，無法重飛，非落地不可，GCCA通知我前方有兩個目標，自行注意，這時我勉強看到跑道，立刻放起落架，正常 touch down，當時心中大石才剛放下，忽然發現前方有一團黑煙在蛇行，黑煙一坨一坨的噴出，再細看是一架 F-104 型機，我盯著前方扭動的飛機，心想這架飛機應該是落得緊急，來不及精準對正跑道，只見他不斷修正航向，最後以淚滴型緊急逆向落地。兩架飛機就這麼的一南一北迎面而來對頭向前衝，要命的是這架自三六跑道逆向落地的飛機，一路往左側偏，為避免兩機相撞，我也將飛機往左側偏，幾乎偏至道肩處了，我用剎車減速，只見越來越近、越來越近，就在千鈞一髮之際，眼看兩機就要撞成一堆了，兩駕機各自向左扭了一下，「轟！」兩機擦身而過，過程中，只要有一方遲疑造成兩機碰撞，便是一

團火球。

當天上午從起飛到落地，我在空中至少飛了一個半小時，落地之後檢查油箱不到三百磅，油量幾乎耗盡，再不下落，之後想落恐怕也「落不下來了」。飛行是立體藝術，從起飛到落地，過程全是立體作業，自然有其風險性，這回是老天保佑，有驚無險，很感恩。

飛行員因為工作特殊，回家時間原本就少，我在當了主管後，回家機會更少了，常常返家和家人吃頓晚飯便回到部隊處理公事，大部分時間都在部隊。太太很辛苦，當年為了讓我無後顧之憂，辭去工作，一心做好全職家庭主婦，專心照顧孩子，接送孩子上下學，照顧家人無微不至，對我，我是心存感激和不捨的。

我的父親是基地第十一大隊技勤士官，一直擔任飛機修維護工作，他的同事也都是維修的老師傅。我在飛專班畢業後，分發到父親奉獻一生的第十一大隊服務，每次飛行或試飛前，機務室裡的老班長，會陪著我為飛機進行三百六十度檢查，一再叮嚀注意安全。他們都是我的伯叔長輩，長輩的叮嚀讓我很感親切窩心，深信我們看到下一代也加入報國的飛行行列，想必也很驕傲。

我從小嚮往飛行，小時候便立志有朝一日能站在飛行線上，報效國家，很驕傲也很榮幸，我完成年少時期便擁有的飛行夢想，人生如果能夠重來，我依然還會選擇飛行。退伍後每當和朋友話當年，總有說不完的故事，也很為自己曾經是戰鬥機飛行員自豪，能在空中駕馭一架戰鬥機的感覺真的很棒，雖然過程充滿辛酸、挑戰與危險，我無怨無悔。

劉屏瀟教官愛妻李黛新與兩名愛女於F-100型機前合影紀念。

