

平凡的一生 並不平凡

· 徐冀安口述，蔣彤雲整理記錄 ·

民國六十一年底我進入官校，民國九十六年自空軍官校聘僱教官乙職退休，前後三十三年不曾離開飛行線，先後飛過PL-1、T-28、T-33、HH-1H、C-47、T-34等型機，總飛行時數超過一萬小時，這在我們那個階層前後期同學中，飛行時間算是多的，感到欣慰的是，在這麼長時間的飛行生涯中，雖曾多次歷經驚險關頭，但均能處置得宜，化險為夷，轉危為安，並未造成飛機任何損傷。民國七十一年起至空軍官校任教官，最令我引以為傲的是，教過的學生中，有兩人後來分別擔任二代戰機特技飛行員，這在空軍官校，也是創了教官的教學紀錄。

我的父親是嘉義基地第四大隊飛機修護士官長，待遇微薄，母親是嘉義中學國文老師，家中兄弟三個人，我排行老二，高二那年，大哥已是私立大學的學生，在臺北大都會裡，學費加上房租、生活費，對一個軍教家庭來說是不小的壓力，以我當時成績

是進不了國立大學的，我了解母親，只要我們肯讀書，她會很努力的兼課掙錢供我們三兄弟求學，不忍讓母親這麼辛苦，民國六十一年高中畢業，我選擇報考飛行專修班，成了飛專六期的學生。

官校一年半，經過基本組和高級組層層篩選、淘汰，入校時的五十七人，完訓掛上飛行胸章只剩二十六人，二十六人中成績好的前十名同學，包括張天柱、吳慶璋、徐國賢、張國富、官元和、盧繼莊、雷健駿、楊守仁、周志翔、崔海光去了臺東部訓練換訓T-33型機，馬寶山、張振華至臺南基地報到，飛OH-1觀測機，熊心信、游家星分發屏東基地北場飛S-1H型反潛機，吳仲豪、周燕初、匡天立、戚鳴、殷昭明、朱龍林六人去了屏東基地南場飛空運機，孟昭友、魏逸群、王伯庚、陸有緯、劉文忠和我六人分發嘉義基地救護隊，同學們兩年多的朝夕相處，自此各奔前程，寢室前相互擁抱，互道珍重，彼

此提醒飛行小心。記得嘉義基地派了專車到空軍官校直接接我們赴基地報到，當時救護隊有HH-1H型直升機和UH-1H型水鴨子兩個機種，我們六人私下討論後決定，孟昭友和我兩人飛直升機，其他四人飛水鴨子。

救護中隊，從副駕駛到後來任機長期間，曾經參與多次搜救任務。民國六十六年夏天一個中午，正在基地待命，忽接獲空軍搜救中心命令，指示緊急起飛，原來幾乎同一時間一架T-100型機在澎湖附近解體，只知飛行員跳傘，但是狀況不明。姚祖銘教官和我立刻駕機起飛，直奔澎湖方向



徐冀安教官空軍官校畢業後分發至嘉義基地救護隊，飛行機種為HH-1H型直升機。



HH-1H型直升機主要用於搜救、運補及運傷任務，照片為徐冀安教官於嘉義基地與HH-1H型直升機之合影。

。記得事發當時是上午十一時，天氣良好，但是茫茫大海中，欲一眼找到飛行員頗為不易。經過搜尋，忽見海面上有一股紅色信號彈，原來飛行員見有直升機，立即引燃信號彈求救，我倆迅速飛向飛行員落地地點。平時我們執行救護任務，如救護對象是一般民衆，為安全起見，是由醫務士下機至海面上，先將民衆安置在吊籃裡，再吊掛上機，如救護對象是飛行員，則先拋擲救生背心，再用吊掛方式將之救上來。

當我們抵達飛行員落地地點，見

海面上的飛行員比了個OK，於是拋擲救生背心，飛行員穿好救生背心便火速吊掛將他拉上來，飛行員進機艙時，全身濕透，姚祖銘教官為安撫他的情緒，跟他閒聊，後來才知道這位飛行員居然不會游泳，這讓我為他捏了把冷汗。茫茫大海中，人是非常渺小的，欲在短時間內尋找到飛行員極為不易，只能憑著飛行員引燃的煙幕彈定位尋人，所幸這回的搜救任務迅速且順利。過程中，如果海象惡劣，幾個大浪就能將飛行員吞沒，後來空軍官校規定，飛行學官欲完訓掛上飛行胸章，游泳是最基本的條件，不會游泳，恐怕飛機都沒機會接觸，早早就被淘汰了。

民國七十一年，正在嘉義基地待命，突接獲指示，CCK（臺中清泉崗基地之別稱）一架E-104型機飛行員跳傘，情況不明，我接到命令後立刻起飛，前往搜救指揮中心指定地點。機上曾聽到來自地面的求救信號，當時求救裝備簡陋，無法明確定位，只知信號位置大約在CCK和臺中港之間，我們抵達現場後降低飛機高度，機上四名組員四處搜尋未發現飛機，只見地面上一條很長，像是飛機迫降的剎車痕跡，循著剎車痕跡追蹤，只見沿著田埂一路上全都是飛機殘骸

，研判這架飛機沿著田埂迫降，經過壓縮擦撞，機身四散幾乎成了碎片，最大的一片機身面積不及一公尺見方，足見當時迫降力道之大難以想像，大家研判飛行員如果未能及時跳傘，後果難料。

經過搜尋，終於在一處田埂上發現飛行員，我們立刻將他救起，看名牌是五十四期學長伍克振，伍克振上機後驚魂未定，點頭並輕聲向組員道謝，我問：「教官（身體）有沒有問題？」他答：「沒問題。」便沉默不語，我們將他送回CCK，飛機停妥，救護車立即將他送往醫院，未料數年之後，再次聽到他的消息時，伍上校在進行IDF經國號戰機低空高速試飛時殉職。

為支援各基地搜救任務所需，救護中隊隊員平時輪調派駐各基地。民國七十一年駐防臺東基地時，一天，突接獲搜救指揮中心指令要我卸除所有裝備，進行搜救登山失蹤學生任務，目標大關山。原來有兩名成功大學學生登山，其中一名大學生因高山反應體力不支，另一人下山求救，兩人分手時，失蹤學生位置在中央山脈嘉明湖附近，事後警方與同學上山尋找，已不見其蹤跡，於是請求救護隊支援。事先接獲消息的成功大學總教官

和四名成功大學登山社學員，匆忙趕至基地，一同搭機前往大關山，尋找登山失蹤同學。

抵達嘉明湖上空，我將飛機停在一處空地上，機上人員立刻下機四出搜尋，找了許久不見失蹤學生，回報戰管，戰管指示我們轉至啞口山區繼續搜尋，我們再度起飛前往啞口，並沿途大面積搜尋。

啞口當地有個救國團山莊，山莊前有三根旗桿，當時準備落地，高落地前需先測試風向、風速，測試過程一切正常，正準備落地時，山中突然颳起一陣順風，這時飛機立馬失控偏向左側，眼看飛機螺旋槳就要撞上旗桿了，當時我並未顧及自己，只是懊惱自己怎會這麼糟糕，怎會把組員、成大總教官、四名成大登山社學生帶到這般危險境地，當機立斷，立即做了自動旋轉緊急處置，這時飛機不聽使喚上下彈跳三次，最後重重落下。飛機停止時，螺旋槳距離旗桿只剩數公分距離，有驚無險，機組員見這一幕面面相覷，盡無言語。

救國團山莊地形是三面環山，一面懸崖，當時若撞到旗桿，飛機勢必墜落到懸崖下，這讓我想起民國六十四年三月二十四日發生一起飛安事件的後續搜救任務，二架T-38型機六

位飛行員自臺南基地起飛，不久在大關山空域相撞。救護隊蔡喜康教官立即駕機前往搜救，機上還有一名美籍飛行員米勒隨行，飛機在啞口救國團山莊同一地點，同樣因為瞬間順風造成摔機，眼看飛機就要墜落懸崖，奇蹟的是，飛機墜落懸崖過程被一棵大樹卡住，沒有造成另外一起飛安事件，機上機組員和米勒安全脫困，算是命大。

在救護隊期間，為支援各基地搜救任務所需，前後輪調各基地，本島幾個基地先後都駐防過，後來空軍官校需要飛行教官，要求各部隊派員輪調支援，救護隊也不例外，中隊每年選派隊員前往，有一年連續指派的兩人均未完訓，空軍官校為此很光火，指稱救護隊選派支援的教官本職學能有問題，當時我正符合官校要求須具備噴射機飛行經驗、少教官階的條件，因此被基地選派去了官校。

初至官校，先在空運組帶學生飛C-47型機，後來C-47型機預備汰除，我與C-47型機其他教官一起換訓T-34型機，結訓後調至基本組。民國八十四年官校因為任務所需，建立聘僱教官制度，需要五位飛行教官，我遂辦理退伍轉任聘僱教官，直到民國九十六年。空軍官校明訂T-34型

機教官年滿五十五歲必須退休，於是當年辦理屆齡退休，正式離開空軍官校，也離開我熱愛的飛行線，距離民國七十一年調至空軍官校任職教官，期間前後二十五年。

官校一年有兩期新生，也就是一年有兩次的進階訓練，平均一位教官一個班次帶兩至三名學生，所以最多一年會帶六位學生，官校進階訓練分鑑定組、基本組、和高級組，飛行生淘汰率高，淘汰的學生往往是完訓學生的兩至三倍。我在官校二十多年教學生涯，招指數來，前後完訓掛上飛行胸章學生有六十多位。我深知學生會走進空軍官校，一心就是希望能站



徐冀安教官（中）擔任教官前後二十五年，作育飛鷹六十多位，其中兩位成為二代戰機特技飛行員，帶飛成績傲人。

在飛行線上，我有心助他們一圓飛行夢想，但是飛行勉強不得。

教學生最大困難是學生們雖然滿腔熱血，但是資賦各異，飛行是立體藝術，並非每個人都適合幹這行，各組擬定每個階段學生飛行訓練有既定流程，舉基本組為例，學生半年之內必須完訓，每位學生都是公平的，無人能例外，對於時限內無法完訓學生，教官最大權限只能讓學生再多練多飛幾個小時，有學生就是抓不住要領或是無法突破瓶頸，忍痛被退訓。

學生先經過鑑定組考核，通過考核進入基本組，在基本組前後飛行二十個小時之後，就必須完成單飛鑑定，官校淘汰率非常高，未完成單飛鑑定便淘汰，沒有人享有特例。短時間內必須從完全不懂飛行到通過單飛鑑定，對學生而言也是不容易的事，所以學生壓力不小。

學生無法完成單飛原因不一而足，例如身體無法適應三度空間、飛行技術不達標、領悟力待加強、或家庭因素等等，我帶飛過這麼多學生，有一位學生讓我印象最深刻，他原本是一位教官的學生，一心想飛的意願非常強烈，但是始終無法克服瓶頸深感挫折，這學生已經放了單飛，不過放了單飛以後的進度非常緩慢，起落單

飛沒問題，但是空域單飛科目包括性能特技、編隊飛行等等始終無法達到教官要求，他的教官說既然我有佛心，對學生有耐心，刻意把他轉到我的組裡，讓我帶飛試試看。

這學生轉來組裡不久，有一次考核他的單飛編隊，解散再集合與我編隊時，他的單座機忽地「蹭」快速貼上來幾乎撞到我，起飛前各種可能狀況我雖都曾經料想過，不過教官生涯這麼多年，第一次一個碩大的飛機影子突然貼過來，幾乎與我空中相撞，飛行這麼多年，從來沒有怕過，那次確實被他嚇了一大跳，事後檢討他坦承操作錯誤。

另一次飛行訓練跟之前發生的事故幾乎一樣，我是長機，帶一位學生飛雙座，另一位學生飛單座。當天訓練科目是編隊飛行和解散集合編隊，學生是單機操作，我用無線電指導他正確的編隊，我下達他右轉彎指令，學生集合的攔截角無論方位或速度都還正常，心想這學生有進步，還來不及高興，忽見學生突然加速朝我靠近，因為速度太快，我欲改變已來不及。平時在教導學生時，一再三申五令告訴學生編隊飛行，如果過於接近長機危及長機安全時，僚機必須從長機下方通過，長機亦然，當發現僚機危

及自身安全時，要拉高高度從僚機上方通過，我當時被他突來接近的舉動嚇了一跳，正欲拉高高度，卻看他從我的上方「蹭」！一聲飛過，當時我和前座學員霎時嚇出一身冷汗，再好的修養，當下也忍不住兇了一句。

落地之後，看學生臉色慘白，料他自己也嚇到了，實不忍苛責，學生主動上來道歉，謝謝我願意幫忙他原來的教官代訓，還爲了他冒了這麼大的風險，往後還有更艱難的高級組，別的教官未必願意再冒險耐心教導他，幾經掙扎與思考，決定放棄繼續訓練。他說很感謝我的寬容，當時我看他很沮喪，還安慰他，如果願意再試一次，我願意帶他再飛一次，他沮喪說知道自己能力有限，不想再造成我的困擾，只能忍痛放棄飛行。

我看著這學生沮喪離去的背影，說不出話來。

早年當學生時候，教官要求非常嚴格，我們也不以爲苦，只爲順利結訓，有朝一日能站在飛行線上，教官怎麼說我們就怎麼做。當了教官以後，因爲希望學生快速學會學好，最後都能如願以償地完訓，教學過程難免說話音量高了些、態度急了點，學生壓力大，教官壓力也不小。網路上瘋傳官校教官罵學生，是事實，退休後



徐冀安教官（右二）於民國九十六年五月三十一日退休，與妻子李麗珠女士（右一）帶著空軍的祝福，在教練機前為二十五年的教官生涯畫下完美的句點。

回想起來，雖覺飛行教學不應用罵的，但是當下很難不罵，畢竟每一趟飛行都與教官和學生的安全息息相關，那是命懸一線的兩條生命，能不處處謹慎、高標要求嗎？

多年教官生涯的感想是，教官要求學生建立正確的觀念和習慣，按檢查卡，一切按規定按部就班，每個環節都不能疏忽，每一批與學生飛行，都會提醒他們即便再熟練，都要很確實的執行每一項檢查，不得馬虎。十多年教官生涯，學生後來至各部隊表現都很優秀，與有榮焉。

禮讚

· 煌煌 ·

昨夜在我深沉的夢裡
你以艷麗的燈盞
在夜的高空
穿著梭子
守護
而今晨最初迎讚朝陽的
仍是你的歌唱！

高空的鐵鷹呀！
我是如此好奇的
看你在我的窗前演習翱翔
彷彿我幼年撫養的雀兒
在簷上對我喳喳地叫
對我顫抖著翅子
對我……

想到你無垠碧青的練習場
我倦於我狹窄的工作室
想到你飛翔的殷勤
我感到自己侷狹的羞愧

而你宏壯的歌聲
使我對高闊的藍天
多麼嚮往！

現在
在我工作之餘
我從工作室的窗間呆望你
現在
我以我禮讚的歌
和著你帶金屬聲的馬達的歌！

