

被遺忘的臺灣滑翔機史(下)

三部曲 幼獅的誕生

談到臺灣近代史，可說是可歌可泣，十分值得深入探究；但是，要說到臺灣的航空史，可能就零散到連史學家都很難提出完整的考據與論述。

是經濟奇蹟改變了我們原有的價值觀與使命感？還是我們始終活在自己所構築的象牙塔內？其實，只要肯多付出一點深入探索的好奇心，相信一定不難找回與拼湊出更多以往所失去的熱情與記憶；而這才是臺灣這塊土地需要重拾的價值觀與真精神。

民國四十三年四月二十二日，「日本青年飛行聯盟」成員駕機來臺進行親善友好訪問，「臺北飛行社」以



「臺北飛行社」以三架 Piper PA-11 型「Cub」機編隊飛行迎賓。

· 賴適存口述，吉米整理記錄 ·



適者賴進翔隊員賴適存，新生報讀滑翔機「新中」駕駛單機表演。

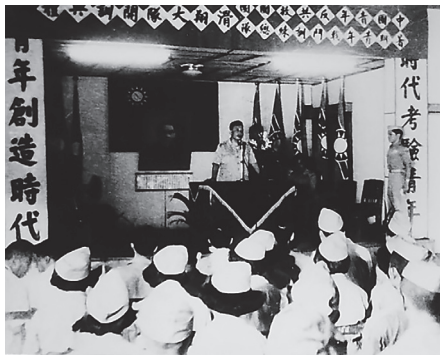
三架 Piper PA-11「Cub」型機編隊飛行迎賓，資深滑翔隊員賴適存還駕駛「新生報讀者號」中級滑翔機進行單機表演，促進了雙方民間航空技術與青年學習航空的文化交流。

八月一日，青年救國團暑期戰鬥訓練總隊滑翔大隊改於林口基地，進行為期一個月的基礎滑翔訓練。大隊下轄初級與中級教練組（隊），使用初級教練機六架、H-17 型中級滑翔機兩架、拖曳機有 PA-11 及 PT-17 型機各三架。在這一年也開始進行，由飛機拖曳牽引的中、高級飛行訓練。當時，由於林口機場設施不足，因此，僅擺放一架 PA-11 型機，其餘飛機仍停放松山機場。飛行教官利用每日清晨無民航班機起降時段，兩人

一機自松山飛至林口進行當日的訓練。當年還在中山北路的鄒容堂舉行開訓典禮，由救國團主任蔣經國親自主持，空軍總司令王叔銘將軍亦列席指導，足見活動受重視的程度。這是一個「時代考驗青年，青年創造時代」熱情洋溢的年代。

民國四十四年三月十五日，青年救國團撥款於滑翔會臺南分會棚廠內，施工建造初級滑翔機十架。同年，八月四日，這十架初級教練機如期完成，並在臺北中山堂前廣場舉行盛大命名啓用典禮，這就是「幼獅號」初級滑翔教練機的由來。

八月六日，暑期戰鬥訓練總隊滑翔大隊如期在林口機場舉行，並使用這十架新造完成的「幼獅號」初級滑翔機進行訓練。當時，空軍總司令王



民國四十三年，救國團主任蔣經國先生親臨主持，在中山北路鄒容堂舉辦的滑翔大隊開訓典禮，並校閱機隊。

叔銘將軍在軍中正雷厲風行的推展「虎風運動」，因此，滑翔大隊亦以「飛虎隊」稱之。



飛行教官呂焜於林口機場試飛新造的「幼獅八號」滑翔機。

民國四十五年一月七日，臺灣民航史上發生一起不可思議的「叛逃」事件。當時任職於「臺北飛行社」的飛行員章大衛與臺北市警局雇員翟笑梧，夥同陸軍總部第一署（人事署前身）管理處上士文書梁楓，三人事先預謀複製機上磁電機電門開關鑰匙，於七日凌晨六時十五分，趁機場警衛換哨時，竊取駕駛編號「B-1751」本屬蔣緯國將軍的西斯納170A（Cessna 170A）型私人飛機，自松山機場滑行道強行起飛，並於上午九時二十分，迫降福建省南安縣境內（該機目前陳列於北京大湯山航博館的山洞機庫內）。雖然如此，但政府並沒有因此而取消學生的滑翔機飛行訓練活動，只是在飛機的使用與管控上，較先前更為嚴謹。但「臺北飛行社

「爾後的一切飛行活動，卻因此而全面禁止。此舉讓臺灣民間爭取成立合法飛行團體與場地的熱情也凍結了數十年。

同年，五月二十日，菲律賓青年華僑回國服務團一行五十二人，在赴軍中進行參訪服務工作前，先由「中國青年航空協會」安排在臺南歸仁機場參加為期兩週的滑翔機飛行訓練。

八月一日，暑期戰鬥訓練滑翔隊在臺南歸仁機場實施，還首次使用空軍AT-16型高級教練機，讓學員進行感覺體驗飛行。

民國四十六年三月二十九日青年節，省教育廳於臺北中山北路鄒容堂舉辦太空科技模型展示會，由當時教育部部長黃季陸先生主持剪綵開幕儀式，報章雜誌等媒體莫不爭相報導，再次掀起一股國人學習航空的熱潮。



菲律賓青年華僑回國服務團一行五十二人，於臺南歸仁機場舉行滑翔飛行訓練，由「老虎將軍」王叔銘總司令親自主持開訓。



賴適存教官為菲華軍中服務團團員解說滑翔機飛行原理之歷史照片。

民國四十七年八月一日，暑期戰鬥訓練滑翔隊依然如期在臺北林口機場施訓。時值金門「八二三」砲戰期間，兩岸局勢十分緊張，但全隊教官與學員無不士氣高昂，積極訓練，甚至希望有機會也能上場報效國家。這是一個團結奮發、同仇敵愾的年代。

完結篇 飛行的省思

我們何時才能重新找回那股年輕



「八二三」砲戰期間，全體教官與學員的學習情緒特別高昂，莫不抱持著上戰場為國效力的心情，積極訓練。



因林口機場的飛行訓練已影響松山機場的民航機起降與桃園八德機場的軍機飛訓，民國四十八年的暑期戰鬥訓練滑翔隊遂改至南投草屯機場實施。

時代曾經洋溢的熱情與充滿的自信？當有一天你、我也步入「老兵」之列時，回首來時路，我們能為後世子孫做多少？留下什麼？

民國四十八年八月一日，暑期戰鬥訓練滑翔隊改在南投草屯機場實施，主要是因為林口機場的飛行訓練已開始威脅到松山機場日益繁忙的民航機起降，同時也對桃園八德機場的軍機飛訓頗有影響，因而改在中部較內陸的南投草屯地區實施，當時還選在省府所在地中興新村舉行開訓典禮。

當年，臺灣雖遭逢「八七水災」全臺一片汪洋，但初級與中級的滑翔訓練依然正常進行，並由空軍虎尾機場調派PT-17雙翼教練機支援飛訓任

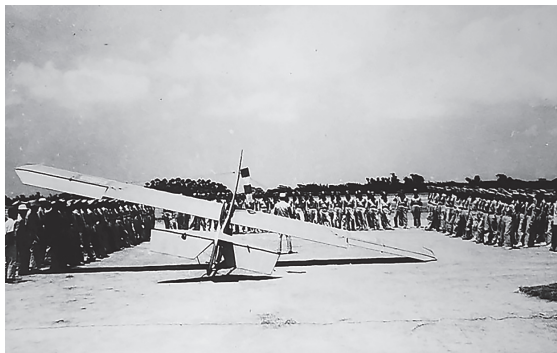


滑翔隊教官以三架PT-17雙翼教練機，實施編隊飛行，展現熟練的飛行技術與絕佳的團隊默契。

務。八月三十一日，滑翔隊結訓後，滑翔隊教官與官校飛行教官仍留隊持續以PT-17機孰悉飛行，並訓練編隊及特技等課目，隨後放單飛者有汪浩民、陳征與賴適存等三位原滑翔機教官。從民國四十九年至民國五十三年止，救國團的暑期戰鬥訓練滑翔隊都如期在林口機場舉行。期間，培育了一批批航空幼苗，當中更有不少人因此而投身軍旅成為捍衛臺海領空的飛將軍。

民國五十六年，「中國青年航空協會」業務結束，有關協會航空教育推廣的業務，轉交新成立之「中國青年航空指導研習委員會」（就是眾所周知的「青航會」）繼續辦理；但已逐漸轉向航空模型與遙控飛機的製作研習，載人飛行的活動因諸多因素影響，逐漸式微。

民國六十三年「中華民國航空事



泛黃褪色的照片，述說著逐漸被人遺忘，那段四〇至七〇年代，一群又一群莘莘學子仰望藍天，遨遊晴空，志在國家的滑翔機飛行歲月。

業協會」成立，載人飛行的活動再度復甦，青年學子對航空的興趣已轉移至超輕航機、滑翔翼、拖曳傘與飛行傘等新興航空戶外活動。

滑翔機飛行活動因需要經費、場地與參與者不畏艱辛、過人的膽識與勇氣，因此在臺灣也逐漸沒落，乏人問津。一張張泛黃褪色的照片，述說著那群莘莘學子當年那段被人遺忘的年輕飛行歲月，他們渴望有生之年，還能看見後輩青年學子駕駛著滑翔機在臺灣天空自在遨翔的蹤影。但是，要如何尋回那股飛行的熱情與夢想，在年輕學子身上得到傳承？我想這是時代的課題，值得我們共同深思。

（全文畢）