

長機：

小虎子跳傘！快跳！

· 李虎口述，蔣彤雲整理記錄。



與戰機合影的李虎。

我的記憶是從三歲開始，在青島老家，記得一個下雪天，爲了玩雪，才開門就絆倒在雪堆裡。原來一夜大雪紛飛，院中的雪堆的跟門前臺階一般高，當時年紀小，一個踉蹌便掉進雪堆裡，家人趕緊把我從雪堆裡拉起來，這是我對童年最深刻的印象。

民國三十八年，當年我五歲，一個夜裡，母親帶著我從滄口搭船來到臺灣，印象中似乎沒有看過父親著戎裝的樣子。父親隨部隊來臺不久就退伍了，退伍後任龍山區公所里幹事。我是家中長子，會投考軍校多少考量家境並不寬裕，想減輕父母負擔；另外也是受到鄰居大哥哥的影響，小時候看到鄰居大哥哥穿著空軍幼校制服

回來，知道他們會是未來的飛行生，心裡很羨慕。

民國四十九年，如願以償進了幼校，成了幼校九期、幼校在臺復校第三期的學生。記得進校第二年正逢民國五十年，總統府舉行建國五十週年大閱兵，我是空軍幼校鼓號樂隊鼓手，預演時休息空檔，聽到一位長者感慨：「時間過得真快啊！我才看了清朝關門，可不是，這會兒建國五十週年了。」這位長輩看來年高德劭，後來知是文壇耆老齊如山。距離當年，空軍幼校鼓號樂隊雄赳赳氣昂昂通過司令臺彷彿昨日，細數已是一甲子之前的往事，如今換得自己有光陰似箭、日月如梭、歲月不過呼吸之間的領悟和感慨。

民國五十六年，空軍官校畢業先行在新竹部訓練隊換裝，結訓後分發至桃園五聯隊十七中隊，飛的是F-100，民國六十年，跟隨十七中隊移編至新竹換裝F-100。

嘉義基地自民國四十七年八二三砲戰期間首先接收美國六架F-100，

至民國五十九年，我國空軍前後接收百餘架F-100，除了早期嘉義基地接收的F-100均爲新機，惟後期新竹基地接收的F-100則均爲美軍除役機，零件撥補不易，因此故障率頗高。

民國六十二年六月二十日，四架F-100按照序列自新竹基地起飛前往F-100空靶區實施空靶射擊，長機是朱嘯天，我是十七中隊上尉飛行官，原本飛二號機，三號機是黃文新，四號機高王玉，黃文新、高王玉兩人是同學，當時規定三、四號機不能是同學，所以我改飛四號機，打完靶，四機集合返航。

四機編隊返航新竹，二三跑道進場，原本一切正常，就在接近新竹基地前，座艙裡頓時呈現完全靜默狀態，我心知不妙，這是飛機空中熄火。我用無線電報告長機，同時丟副油箱，只見副油箱在空中翻滾，這時我試著在空中啓動，幾次點火不成，無線電中長機問油量和高度，我答：「油量一千四，高度兩萬呎」，熄了火的F-100在空中飄降，兩千呎高度之前，我再次試著點火，發動機依然點不著，長機和三號機無線電中呼叫：「小虎子跳傘！快跳！」

我知發動機點不著，確定進不了場，於是準備跳傘，在空中尋找無人

煙的地方，不久看到一片稻田，確定沒有住家沒有人，於是將飛機擺平，拉起彈射座椅手柄。「碰！」一聲巨響，座艙罩彈開，接著毫不遲疑地擠壓手把上板機，「轟！」座椅下方的火箭將我彈出機艙，十G的彈射力道，將體內血液瞬間向下急速竄流，腦部因為缺血造成黑視，頓時眼前一黑，啥都看不見。

當座椅火箭推升至頂點，G力消失，我很快便恢復正常，這時發現座椅還背在後背，爲了保命，我拚了命地用腳又蹬又踹，試圖踢掉座椅。座椅如果踢不掉，降落傘就無法張開，降落傘無法張開，我將和駕駛座人椅俱毀。當時人和座椅在空中不停打轉，千鈞一髮之際，座椅終於被我踹掉，降落傘瞬間張開，飄降落地，從彈出駕駛艙到落地，前後大約三分鐘。

拉起彈射手柄時，我的一生像快轉影帶般在腦中迅速閃過。想到小小離家投考空幼，幼校畢業就讀官校，官校畢業開始飛行生涯，戀愛、結婚、妻子懷孕，孩子的預產期在十二月。當時閃過一絲恐懼，擔心孩子會成爲遺腹子，想到懷孕的妻子，一陣心酸；想到在青島老家，那一夜大雪紛飛後，一個跟踉掉進雪堆裡，最後影像在家人七手八腳把我從雪堆裡拉起

來的畫面中停格……。

我掉在距離飛機不遠的一個菜田裡，有菜農自遠處飛快跑來，他們告訴我這裡是老湖口。不久，駐防基地救護隊出動HC-119搜尋，我從求生背包裡掏出反光鏡，閃動反光鏡「告訴」救護隊位置，水鴨子發現後搖搖翅膀答覆「收到」。直升機隨即趕抵現場，由於地面開闊平坦，直升機落地後，我自行徒步上機，副駕駛湯水易是五十期的學弟，我們兩個原本就熟識，直升機起飛後，在空中，再看一眼趴在下方的F-100，心中五味雜陳，很是不捨。

民國六十三年十月底，四十一中隊F-104移編清泉崗基地，惟中隊番號留下，十七中隊即將返回桃園基地，裝備與部分隊員編至四十一中隊，部分隊員則隨十七中隊返回桃園。當時四十八中隊徐本南隊長說我是立功結婚，已在立功眷舍安頓妻小，建議我留在新竹。我於是請調四十八中隊，未隨十七中隊返回桃園。

兩年後，一天，飛行序列安排兩架F-100到馬公南部R-39靶場進行夜海炸任務。長機是雙座機，前座是四十七期學長黃國平，因為時間久遠後座是誰已不復記憶，由雙座機投照明彈，我是少校種子教官，飛的是單

座機，執行海上靶標射擊。

當天天氣很差，起飛時天已黑，長機和我起飛不久便進雲，在前往靶區空域途中，忽接戰管指令取消這趟任務，於是兩機雲中編隊調頭返航。不久，我的飛機全電氣系突然失效，機艙裡的儀表燈不亮，儀表板完全看不見。無線電沒了，無法向長機和戰管通訊，機艙外所有的燈瞬間全熄滅了，機艙內外一片漆黑。試了幾次無線電，靜默無聲。我當時慌了。

過程中，領隊黃國平幾次呼叫不見我答覆，回頭也看不到我的飛機。當時隊長方正在跑道頭通信車督導，黃國平難過地向隊長報告我失去蹤跡，方正抓起軍用電話一一向清泉崗、嘉義、臺南幾個基地打聽，詢問有無



民國六十二年李虎在空中遭遇發動機故障事故，九死一生，驚險脫困，留下了難忘的軍旅回憶。

一架T-100降落，幾個基地答覆都說沒有，隊長心知不好，脫口說：「完了！小虎子掉海裡了。」

當時兩架T-100始終在雲中飛行，夜裡雲中飛行，長機和我完全看不到彼此，我能看到的只剩長機的機身燈光，爲了保命，我得死盯著緊咬著前方長機的翼尖燈。我知道此刻自己絕對不能落單，一旦脫離長機，就回不來了。我緊緊地跟著他，當天雲層濃厚且雲幕非常低，雲中，我本能地緊咬著長機的所有動作，長機放起落架，我立刻跟著放起落架，就怕兩機速度不同而脫隊，兩架飛機在五邊兩裡的地方才出雲層，知道跑道頭就在前方，準備落地。

隊長方正在通信車焦急聯絡搜救事宜，希望盡速尋找我的下落，我緊咬著長機，隊長仔細一看雙座機後頭怎麼還掛了一架飛機，定睛一看，脫口叫出：「是小虎子！」

落地後，隊長開著吉普車趕到，我向隊長報告飛機全電氣系突然失效，無法與長機和戰管通訊。看到我平安無事，隊長一顆懸著的心終於放了下來，他拍拍我的肩膀，告訴我真擔心任內把我「弄丟了」，對不起我的家人。

夜海炸是海、空聯訓最後的演



北軍九。當年搭上一列從臺空進入了空軍幼生，成了空軍四十八期同學。李虎當年的火車，到了空軍四十八期，到這個大家家庭，成了空軍四十八期。

訓項目，通常在晚間八、九點執行，黑夜中由戰管引導搜尋海上目標，再由照明機投下照明彈。我得從微弱光線中先搜尋茫茫大海上的軍艦，對準軍艦所拖的浮靶射擊，瞄準和射擊都得絲毫不差，才能避免誤擊軍艦。夜間飛行，上有星光，下有海面上漁船透出的光點，極易讓飛行員產生海空不分的錯覺，科目實施中還要閃避照明彈，是多重考驗。夜海炸是飛行科目中難度最高的一項任務，因為危險性高，部隊均慎重選飛行員去執行這項任務，我飛行這麼久，也曾多次遭遇惡劣天候，但雲層又低又厚的惡劣天氣，且是夜航，這是首次，落地後發現身上的飛行衣全濕透了。

當年搭上一列從臺北到東港的火車，成了空軍九期幼校生，我們那一期同學兩百六十餘名，三年後幼校畢業不到兩百人，四年後自官校畢業只

剩一百零四人。官校畢業進入飛行學校，一年後三十六位同學完成飛行訓練，服役期間有五位同學飛行中殉職。同學徐有漢殉職後曾經發生一起說來很玄異的事情，原本官校畢業，戰鬥組學官至新竹部訓練換裝T-100，新竹當時正在修跑道，於是部訓練隊移至嘉義進行訓練。事情發生在嘉義部訓練結訓前半個月，一個早上，徐有漢比我早一批飛行，登機前，我們兩人還曾經短暫的對話，彼此鼓勵好好飛行，一定要完訓。

T-100是美軍汰除老飛機，沒有雙座全是單座機，學生坐上飛機，一起飛就是單獨操控飛機，飛行過程能否臨危不亂至爲重要。T-100尾管噴出的濃煙原本就很大，徐有漢起飛不久火警燈亮，從後視鏡看到機尾冒出大量濃煙，於是呼叫塔臺告知飛機失火要求返航。他將飛機改平之後先拋油箱，自嘉義機場三六跑道三邊轉四邊回來落地過程，因為油門收得太急，發現無法進場。這時已來不及處置，迫降場外，殉職。

徐有漢上午飛行出事，輔導長許耕寶帶領我們同學譚宗虎、曹世釗到虎尾眷村徐有漢家，向徐家父母報告徐殉職一事。嘉義到虎尾並不遠，吉普車甫停在村門口，他的母親似乎心

有所感不停哭泣，三人坐下，徐伯母指著譚宗虎、曹世釗兩人說：「你是譚宗虎，你是曹世釗」，兩人從未去過徐家，徐伯母與兩人不曾謀面，但是徐伯母很準確地說出同學的名字。

後來徐伯母突然變成徐有漢的口氣告訴他兩人，說自己不該太早收油門，飛機迫降時瞬間大火，他擡起右手護住頭，心知將死，最捨的是母親，叫了聲「媽」。「徐有漢」告訴譚、曹兩人，「我」走了以後請你們多多來探視我的媽媽。

譚、曹兩人聽徐永漢的母親娓娓道來失事過程，面面相覷。離開徐家，回基地前兩人至醫院太平間瞻仰同學儀容，掀開蓋著的白布單，兩人倒抽一口氣，徐的右手正是那個擡手護頭的姿勢。

軍中十年，累積飛行時間兩千三百多小時，我雖熱愛飛行，但總覺軍中一板一眼生活不應是我人生的全部，我呈上退伍報告，總司令司徒福上將親自到家裡來，遊說我留在軍中。基於個人生涯規劃，我在民國六十六年九月一日離開空軍，距離民國五十六年空軍官校畢業分發至戰鬥聯隊服務，前後十年。

我喜歡繪圖，退伍後，先後做過



李虎喜歡繪圖，常利用飛行空檔素描和寫生。

室內設計，做過包工，較知名的是為中正紀念堂兩廳院的鋼骨結構進行防火被覆工程，也做過廣告設計。

當時臺灣還沒有科學園區，但正趕上臺灣經濟起飛階段，許多中小企業崛起，常見臺灣中小企業主一個人拎著皮箱世界走透透，推銷自家產品，臺灣商人很古意又實在，大多不知道如何包裝，我的太太是飛利浦電子公司的英文祕書，深諳英文說讀寫，曾協助多家產品翻譯成英文，我則幫忙設計產品Logo及型錄，將資料登入外銷刊物廣發全球，因此幫了許多小企業主成交來自國外的訂單。

民國七十六年天空開放，以前很多軍中老長官邀我回老本行去飛行，當時國內有十來家規模較小的航空公司，航空業呈現的是百家爭鳴百花齊放榮景，幾經評估後我選擇落腳大華

航空，飛DHCI-8，後來大華和中亞、馬公航空等多家規模較小的航空業者被長榮合併，起名立榮航空，合併後換了機種，飛MD-80，延伸航線至大陸及東南亞。當時國內航空業一片欣欣向榮，北高、北南（臺南）、北嘉、北馬（澎湖）、北金（金門）都有航線，尤其北高航線班機密度比巴士還多，一個鐘頭四、五個班次，十幾分鐘就有一班飛機起飛，機票一票難求，好到連檳榔攤都在賣機票。高鐵通車以後，榮景不在，國內航線自此式微，僅往來花、東及離島為主，我回到飛行老本行，又飛了二十一年，直到退休。

當年搭上一列從臺北到東港的火車，成了空幼九期、官校四十八期學生，同學中不乏後來在軍中大放異彩的，前國防部長馮世寬便是其一。馮部長文武兼備，學科好、體育也在行，是田徑好手，經常代表學校參加比賽，我們都很以他為榮。

我曾經歷飛行官、工程包工、室內設計師、民航機師多種截然不同的角色和工作環境，我從未思及如果當年聽了司徒總司令的建議，留在軍中，後來的結果會如何。人生沒有如果，只有結果，審視我的人生，雖無功成名就，自覺活得精采，驕傲。