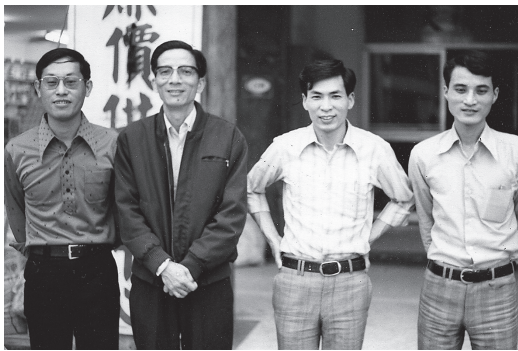


懷念陳毓雷教官

· 葉文欽 ·

今（民國一〇九）年四月十日晚，接到師母來電：「最近收到你寄來有關（軍事氣象）的書，但要告訴你，陳老師已在上個月二十日過世，因最近新冠疫情嚴重，後事已低調全處理好，就安置在臺北市南港的軍方墓園，學生現在只有通知你一人，陳老師享年九十二歲」。陳毓雷教授是我畢業後，少數探望過的老師；但陳老師近年特別提及，年紀大了身體非常不方便，要我們就不用再特別前往面探，可用電話書信聯繫就好。



陳毓雷教授（左二）於民國一〇九年三月二十日辭世，享年九十二歲，作者（左一）接獲師母通知後，難過不已，憶念舊往，遂成此文。

去（民國一〇八）年九月九日陳老師的來信提及：「昨晚子夜，推窗望月，已近團圓，不免想起九十年前，劉班主任駐立於庫車山城孤軍一人，必然也會望月思親，那年我才二、三歲之孩提而已；不意十九年後竟結師生之緣！」那是因為一九二八年中國與瑞典共同組成「西北科學考查（察）團」，進入新疆工作九十週年紀念。西方原來組團的目標很單純，是為德國漢莎航空公司，要開闢「柏林到北京」的航線做準備，就是要了解中國西北地區一帶的「氣象實況」做觀測。當年「五四運動」剛過，國人對國外的「侵權行為」無法忍受，北京學界群起反對，經過談判合組科學考察團，中方決定做自己的相關科學考察，有關氣象觀測也要求訓練中方的團員，劉衍淮就是當年考上的四位北京大學學生之一，而當年實際氣象觀測的重點，就是飛越廣大面積的新疆省；整個科考活動時程，北伐成功後，包括南京國民政府的委託長達八年（民國十六年至二十四年）。

因為「飛機」到一九〇三年十二月份，才由萊特兄弟以「人造動力」順利升空，並經過「人為操縱」而安全落地，經過第一次世界大戰後，民航事業才開始蓬勃發展起來，除了很輕的航空郵件輸送，已有載人的功能。隨運輸機的發展，內部空間加大加寬，載人裝貨的功能、飛行距離大大提升，國外著名航空公司要發展新航線是必然的。舉個例，查爾斯林白當年從紐約花了三十多小時，隻身橫渡大西洋降落在巴黎，固然是冒險、更是探索航路；後來他受委託帶新婚太太，一站站越過阿拉斯加飛到中國，當年還受到蔣委員長的接見，他當年飛行的路線就是遠東飛往北美最經濟的航路。

飛機在空最不定的因素就是氣象，我國「中央氣象局」是民國三十年才在重慶成立，可想而知，我國的「氣象事業」當年有多落後？德國早在清末就於我國西部地區探險組成考察團，主要目的在觀測氣象、考察地形，赫定知名度大，所以被拿來當人頭宣傳。德國人一共十二人，其中德國航空飛行員就有八位。當然這些飛行員是分批短期的，主持其事的郝德是位氣象博士。中方的抗議赫定也樂觀其成，我方特要求「氣象觀測」須有

中方人士參加，當然氣象觀測須連續不間斷才行，所以中方團十位中就招聘四位北大的學生，後來這考察團在「內蒙居延海附近、迪化（烏魯木齊）、庫車、若羌」四地，設固定站，連續觀測超過一年以上。劉衍淮當年就是負責在庫車建站觀測，以後才有機會去德國獲得柏林大學的「氣象博士」。其實就在劉衍淮和李憲之出國之前，我國交通部就與漢莎航空簽約，共組「歐亞航空公司」，就是後來二戰爆發改組的「中央航空公司」。

劉衍淮在民國二十三年學成回國，先在北平師範兼教於清華大學，民國二十五年十月，因空軍中央航校須加強飛行生的氣象知識，劉衍淮受聘南下杭州並兼覓氣象臺臺長；不料隔年「七七抗戰爆發」，航校內遷雲南昆明改名「空軍軍官學校」，戰事需求氣象人員奇缺，航空委員會責成劉衍淮在空軍官校內成立「空軍測候（氣象）訓練班」，劉班主任在昆明（一至五期）、成都（六至十期）、岡山（十一至十五期），前後二十年間共訓練十五期正科，還有其他不同班次的氣象專長學生，這期間他才升一級，以上校退伍。當年一起在航校的老鄉王叔銘中校，這時（民國四十九年）卻已是空軍一級上將，準備離

開參謀總長位置；雖然劉班主任官運不亨，但學生中培養出十一位將軍（一位中將主任、一位政戰主任、八位氣象聯隊長、一位學院副院長），衛國作育英才有成。

大家知道美國的空中武力，早年曾分屬其陸軍及海軍，第二次世界大戰之後的一九四七年「美國空軍」才正式獨立出來，也才在科羅拉多州成立「空軍軍官學校」，因此他們沒有如同海軍，有一所著名培養高階及研究人才的海軍研究學院。

劉廣英院長在為「氣象聯隊成立六十週年」，寫過一篇氣象人員畢業後的各種受訓管道。其中提到「軍援留美」，早在抗戰勝利後，就分批有二十多人，前往「辛紐特基地」接受各種專業訓練。回國後，亢玉瑾被派到成都的「氣象訓練班」，任第八期的主任教官，後來派接在大陸時期的氣象大隊長。來臺後，於氣象聯隊副聯隊長任內退伍，轉臺大地理系氣象組教授，並於大氣科學系獨立後成為系主任，又接任「中華民國氣象學會」理事長，於任內創辦「大氣科學」學術期刊，深耕大氣科學教育。

另一位受訓的戚啟勳回氣象部隊服務，來臺後，空軍氣象所有業務手冊、規範，都是在他手中完成出版，

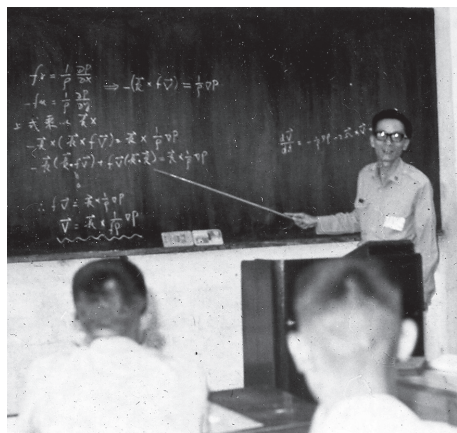
在副聯隊長任內退伍轉中央氣象局，專門負責年度的颱風年報，也在當時新創立的「中國文化大學」任教。最了不起的成就是退休後成立「季風出版社」，專門出版冷門的地球科學專書。他本人是編寫高手著作等身，最近在誠品書店看到再版的「大氣科學」這本教科書，是戚教授民國六十四年所出版的優良教材。

另有一批三人到加州理工學院（CIT）就讀研究所，共同以「中國區域天氣類型」之專題，同獲CIT的碩士學位。返國在氣象部隊之殷來朝，來臺退伍後，轉民航局負責航空氣象業務。另兩位分發氣象班當教官，鍾達三擔任第九期的主任教官，來臺退伍轉民航空運公司（CAT），負責航空氣象；萬寶康則負責氣象班的實習教室，在劉主任退伍後接任第二任氣象班主任。民國四十九年萬寶康將原於官校的氣象班，搬遷轉回空軍通校，因空軍官校改四年制，需萬寶康留在官校處理教育改革事宜，萬寶康遂長期在官校服務，升至負責教育訓練的副教育長退伍，並續留在官校擔任文職教授到年滿六十五歲，才正式離開空軍退休。

這「軍援留美」的氣象研究班次，抗戰勝利後只辦過這一梯；來臺後

曾有幾位氣象班畢業的學長分年前往，主要是到不同州的民間大學就讀。後來軍援留美研究班次於民國五十年代中期取消，只有到軍事單位的專業訓，斷交時曾一度中斷，後來恢復改為「軍售留美」。氣象專業去美國民間大學念研究所，管道改為國防科技（如：劉廣英）、中山獎學金（如：陳正利）或國科會經費。

陳毓雷是民國三十七年在四川成都畢業的，他們第八期畢業時超過百人，是氣象班有史以來最多的一期，來臺者不在少數，其前、後期均出過少將聯隊長，但他們同學在氣象部隊只有少數幾位在機場，當過天氣中心中校主任而已，也沒有人在聯隊當過組長升上校。而當年中華航空公司成立需氣象人員，均是他們八期同學退



陳毓雷教授解說「動力氣象方程式」之物理意義。

伍轉任的，所以這一期在氣象部隊並沒有特別發展，如果說對空軍氣象最大貢獻為何？應該是在「教育訓練」方面。

八期畢業當年有三位留校當教官，其中鮑學禮教過我們「特殊天氣預報」，這是針對飛航安全較有關係的「中尺度氣象現象」之探討，鮑學長一輩子在氣象班任教，當到第六任班主任以上校退伍。

來臺後，八期學長中曾有一位前往軍援留美的研究班次，陳毓雷是其中之一。民國五十三年從佛羅里達州立大學獲學位回國就調到氣象班。本來他有機會調回部隊服務的，在我國尚未退出聯合國之前的民國五十年代，空軍氣象中心的預報課長喬鳳倫，被世界氣象組織（WMO）聘為氣象顧問，到北非的利比亞服務，聯隊有意調他的同學陳毓雷來接這職務；但陳毓雷當時已是中校，且考慮自己的身體狀況，所以他向長官推薦剛從留美研究班回國的林則銘。林教官是七期一畢業就留校當教官，軍援留美去過專業訓也到民間大學的研究班，能回部隊接最重要的預報任務也是一種挑戰。林則銘也因北上接了預報課長，除一路升到少將聯隊長，最後還被烏鉞總司令看中，轉任中華航空公司

，請到華航擔任主任秘書。陳毓雷則安心地留在氣象班「作育英才」，就這樣一直擔任最重的「理論氣象」的教學，還有英文及新興的衛星氣象學。當年在校時因主持國科會的專題研究計畫，常有論文發表，後來被敘為通校唯一的教授缺，至中校時因限年退伍後才搬遷到北部來。

陳毓雷被稱為他們八期的「蘇州才子」，大家都知道空軍「氣象人員」的升遷很難，但他很早就任在東港的「英訓小組」當教官升中校了，後來考取軍援留美研究班次完訓後，才調回氣象班當教官。為何陳毓雷英文能力會這麼棒？據稱，當年他為了要訓練自己的英文能力，去看外國電影時，先看一遍內容後，再閉著眼睛仔細聽每一句對話。軍方留美都要參加「ECT」考試通過才行，C是指英文的理解（Comprehension），還是會話（Conversation）能力呢？均對，但以會話能力更重要，因為人與人溝通以語言對話為主。我記得當年軍售去美國，被安排到住宿的房屋，有人進來與我打招呼？但我一下愣住！不知他說什麼？我才知道美國道地的打招呼用語是「HOW ARE YOU DOING」，而不是「HOW DO YOU DO」，在離開時很少說

「GOOD BYE」，而是「HAVE A NICE (或GOOD) DAY」。

陳毓雷的理論氣象一共教了我們三個學期，包括「大氣熱力學」、「動力氣象學」、「大氣物理學」三大部分，理論的東西「難，解說不易」。民國六十三年才回國在臺大大氣系，被認為是國內動力氣象教得最好的蔡清彥教授，他後來當到「中央氣象局、民用航空局」局長、國科會副主任。蔡教授在「氣象聯隊隊慶紀念特刊」的一篇文章中提及，民國五十五年預官專業訓在通校，他認為氣象班有「完備的訓練教材及堅強的師資陣容」，且特別提到：「在受訓時給我印象最深的師長之一為陳毓雷老師，那時他剛從佛羅里達州立大學學成返國，教授動力氣象學的基本原理，不但深入淺出層次分明，對物理意義的闡釋尤為清晰，這對我自己在後來的進修及教學都很有幫助」。

最近碰到並問了氣象最後的少將聯隊長呂木村，他們的理論課並沒被陳毓雷老師教過，而是我們期上的陳正利同學。陳同學數理很好是我們班上第一名畢業就被留校，曾短暫調到氣象聯隊就考上「中山獎學金」，到科羅拉多州立大學拿到學位又回學校，正好陳毓雷教授限年退伍，就接下

這理論課程。陳正利以上校組長退伍，後又被聘為文職老師，一生都奉獻給空軍通校的教育訓練。

陳毓雷教授民國六十八年退伍那年，又將HOLTON的「動力氣象學」譯為中文出版，對國內氣象學子及技術人員之進修助益良多，本書四十年後還修訂到第五版，一直廣為氣象專業所學習應用。

陳毓雷老師退伍後，本來中國文化大學聘他當專職教授的，但據稱才一個月的光景就請辭，這完全是以「身體健康」為考量，安安心心地以保養為重，反而得能享高壽。

樹高千尺，不能忘根，人活一世，豈能忘本，陳毓雷老師，謝謝您！



陳毓雷教授（第一排右五）曾獲選軍援留美，專業和外語能力卓越，投入教育多年，培育出許多傑出的氣象人才（照片為出席空軍氣象訓練班教育六十週年紀念活動時，與歷任班主任之合影）。

也無關飛行

·王輔羊·

拜讀了師大附中學長溫德生兄的大作〈無關飛行〉，一篇補壁之作還請空軍前輩大德指教。

三層樓高的空軍新生社坐落在八德路一段的中崙，中文中「崙」常指高大險峻的意思，如「崙菌」；但在閩南語中則是指土丘、小山，如「中崙」、雲林縣崙背鄉等。中崙那裡是國光客運的一個大站、發車站，因此有名。

該社內部有寬敞的虎賁廳，賁，因奔，勇士的代稱。虎賁有三義：一、勇士之稱。《書經》：「武王戎車三百兩，虎賁三百人，與受戰于牧野。」孔傳：「勇士稱也。若虎賁獸，言其猛也。皆百夫長。」《戰國策》：「虎賁之士百餘萬，車千乘，騎萬疋，栗如山。」二、官名。掌侍衛國君及保衛王宮、王門之官。《周禮》：「虎賁氏掌先後王而趨以卒伍。舍，則守王閑。王在國，則守王宮。國有大故，則守王門。大喪，亦如之。」三、星名。在獅子座。唐人避太祖李虎諱，改作「武賁」。本文取第一義。