

· 歐陽漪菴口述，高興華整理節錄 ·

我的軍旅生涯歲月之四

六期全體同學罷課，大家離校到寺廟或空屋等地方待著，學校眼見事態擴大，只好報請總部派員來處理，總部派出劉牧群將軍來校調查，召集全校同學集合在大操場，告誡此種行為的嚴重性及所帶來的後果。當時我們到底還是個孩子，經由總部長官及校方隊職官的調查，將帶頭的幾名同學予以退學，此一風波才逐漸平息下來，詳細情形因牽涉到人的名節，且已事過數十年，所以不在此贅述（補充說明）。

屏東東港空軍預備學校

學潮事件平息後不久，因局勢危殆，社會人心惶惶，政府各單位陸續撤往臺灣，那時四期已畢業，升入官校三十期，幼校師生也奉命遷往臺灣的屏東東港，我們先搭乘O-15運輸機自成都的軍機場飛到廣州停留，我還趁此機會去了一趟香港，和已住在香港友人處的父親見了一面。那時溥綏弟已因身體檢查不合格遭淘汰，人在上海，後參加了孫立人將軍的第四軍官訓練團總隊，隨該單位到了臺灣。父子三人各在天一隅，不知何年何

月才得以團圓，這是當年那個動蕩時代中，許多家庭都會發生過的事，令人不勝感慨。

屏東東港的大鵬灣原係日本人設立的海軍水上飛機基地，日本戰敗投降後，臺灣重回中華民國的懷抱，大鵬灣的基地也移交給中華民國空軍，我們隨政府來臺後，就和五期的學長一起在此繼續未竟的學業，此時空軍幼校已更名為空軍預備學校。

初來屏東東港，對這位處南方的小鎮，處處感到新奇，來到新環境，學校爲了讓我們收心，安排了許多勞動服務，好讓大家藉由整理學習環境，進一步凝聚向心力。校園環境在大家同心協力下煥然一新，也讓同學們逐漸適應了這個和成都迥然不同的新環境，雖然有極少部分的學生心中不舒服，但是絕大多數的同學已能堅持自己當初隨政府撤退來臺的決定，並隨遇而安地開始埋首於課業了。

或許因爲受到在成都時那次學潮的影響，學校遷到東港後，實施了學生自治幹部的制度，由各區隊選出實習幹部，揀著紅色的值星帶管理同學

，校方的隊職官從旁督導，實施成效良好，學生與隊職官之間已無對立的情形出現，同學們也樂於接受此種管理方式，彼此皆大歡喜。

基於在成都時的學潮係因伙食而起，來到東港之後，學校特別注重此事，學生自治會也選出了我和同學儲晉清擔任伙食委員，負責全校的伙食。因爲東港鎮上市場不大，各種蔬果、副食品種類有限，所以我常和儲晉清隨著廚房的伙夫們搭火車前往高雄採買，有時還可忙裡偷閒，看完早場電影，才帶著採購好的物品返回東港，這可說是擔任伙委的一個小福利。

畢業前，學校還會對全體的畢業生再進行一次空勤體檢，未能通過的同學通通被集中到潮州附近名為坎頂的一處軍營中，大家俗稱坎頂待命，集中在那兒的同學們，會思索著未來將何去何從。有的選擇了由政府輔導，去投考外界的一般民間大學，後來學有所成，成了知名學者教授的也多在多有；更多的同學選擇了繼續從軍報國的志願，轉入空軍通校、機校、防空學校、陸軍官校、海軍官校就讀，後來他們有許多人在自己專業的領域中有很突出的表現，晉升爲將領者也很多，可說是圓了當初立志報國的夢想。



進入空軍預備學校就讀的學子們，個個都揣懷著衝上雲端的報國豪情，怎奈飛行夢並非人人都能如願。多年後回看這個時期的照片，歐陽漪茶教官內心滿溢著對同窗深誼與單純生活的無限眷念。

記得在與他們分別的惜別會上，兩百多名同學大家彼此均依依不捨，從蒲陽場到東港大鵬灣建立的深厚同窗情誼，一朝驟然要各奔前程，心中真是格外難受，於是大家紛紛建議要推選出聯絡人，以便日後能再繼續維持彼此的友誼。

盛情難卻下，我被選為官校的聯絡人，畢業後在飛行部隊服務，又和許多當年堪頂待命的蒲陽娃兒重逢，大家不斷努力，各單位、各軍種，社會上的各行各業，甚至海外各地區，幼校六期的同學們都陸續在後來的歲月中取得連繫，並定期分區舉行聯誼，這是後話。惜別會後，大家在彼此互道珍重下，就此分別。

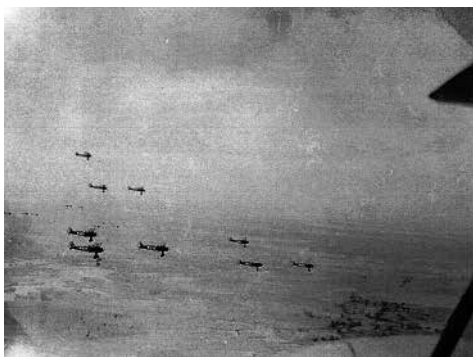
高雄岡山空軍軍官學校

當年臺灣的許多機場，在二次大戰末期時，都曾因遭受美軍的轟炸而受到破壞，空軍遷臺後，各空軍基地雖陸續整修中，但仍有場地與設施不足的窘境。我們剛到東港的預備學校時，即會有段時間在整修已經荒蕪的原日軍水上飛機基地，官校二十七日、二十八期的學長，也在到達岡山後，隨即投入跑道炸彈坑填平、開闢聯絡道路等整修校園的工作，所以學校將初訓大隊移至雲林的虎尾機場，以減輕校本部的負荷。

我們升入官校三十二期的飛行生，到虎尾的初訓大隊報到後，被編成兩個學生隊，訓練班的班主任是空軍官校六期的張光蘊，他的學識淵博、口才便給，擁有美好的名聲，學生們都很敬佩他。在虎尾受訓期間，學習過程畫分為半天地面學科訓練，介紹飛行原理、PT-17飛機的構造，半天術科實際空中飛行兩個單元，每隔一天，兩個單元上下午互相錯開，每週六天。術科飛行時，由教官壓前座，學生在後座，開飛後，教官會先對每位飛行生實施三個小時的感覺飛行鑑定，來測試學生的體能適應能力。許多人初次坐上飛機升空，身體極度不適應，於是大吐特吐者有之，對教官

所下的指令毫無反應、呆若木雞者亦大有人在。返場後自覺無法成為飛行員者紛紛打了退堂鼓，到了飛行時數第五個小時之後，許多被教官鑑定不適合飛行的同學們一臉悻悻然，卻又必須接受在晚點名時，被宣布已遭淘汰，明日起不用再參加飛行訓練的結果，這些同學們也是被集體送到坎頂去待命，個人將如何面對未來，端看各自的選擇。

PT-17型教練機是以木頭、鋁合金、蒙布組合而成的雙座初級教練機，沒有啟動器，必須由同組的同學互相幫忙，以人工手搖方式，將飛機發動帶動後，由另一位同學將傳動軸接上，供油、點火、爆發後，才能開俾，因此同組的飛行生彼此要有良好的默契，才能做好飛行時的各項準備工



歐陽漪茶教官於空軍官校初訓大隊受訓時，與同學們在雲林虎尾機場上空，接受教官的指導，操作PT-17教練機。

作，以確保能順利讓飛機升空。在一連串逐步學習各科目的過程中，若被教官開出紅單子，那就表示該科目不合格，必須要「送進度考試」，進度考試及格了，才能接續後面的飛行訓練科目。因此接到紅單子的同學，心裡壓力之大，往往使他們輾轉難眠、焦躁不安，當教官於晚點名宣布淘汰名單時，悲喜之情立刻顯現。

通過教官的層層考驗，已經被允許第一次放單飛的飛行生，教官會在他駕駛的飛機翼尖繫上一條紅巾，昭告場上所有的師生，這架飛機的駕駛員是剛放單飛的學生，提醒大家要特別注意，似乎有點像時下剛拿到汽車駕照，開車上路者，在車後標示出新手上路的告示一般，不無提示的意味。還記得當時有個約定俗成的傳統，第一次放單飛，飛到空中時要大聲呼喊、放聲高歌，不過飛到五百英尺的空中，根本就沒有人聽得到空中傳出的歌唱聲，因為發動機的聲音已將其它的聲音掩蓋掉了。之所以會有此種舉動，純粹是情感的投射作用，藉此來抒發我已經可以自行駕機上天，翱翔天際的那份喜悅感。第二次以後的放單飛，則在翼尖改綁上白巾，以示與第一次放單飛有所區別。

虎尾機場是一大片草地，沒有水



飛行生與PT-17型教練機之合影留念
(照片右一為歐陽漪棠教官)。

泥跑道的機場，為了防止大雨後，水漫機場，造成土地泥濘，影響機場的運作，因此場地上挖了兩條彼此平行的大排水溝，跑道就修築在各排水溝之間，並無其它地面的管制，起降都是在排水溝之間的跑道上。在這段初級飛行訓練時，我個人曾發生過一次失誤，因為飛機降落時打地轉，處置不當，發生嚴重、差一點讓我遭到停飛的失事意外事件。

所謂打地轉是指飛機降落後，在不由自主的情形下，自行在地面轉圈。當時那種後三點的Pitts教練機，前面兩個是主輪，後面一個尾輪，在地面上有個仰角，飛機落地後被側風

一吹，就很容易發生轉彎的現象，因為只有一個尾輪，遇此情形會左右擺動，若無法加以改正，就會打地轉，若此時任意踩煞車，飛機會往前倒扣過來，繼而翻覆，俗稱拿大鼎。

那次放單飛，飛機在降落時，降在較外側的那條跑道上，落地後飛機打地轉，因為跑道旁堆滿了空的油桶，為了怕飛機會拿大鼎，本應蹬舵並以煞車來修正，但一時心慌，竟誤踩了油門，於是飛機便加速前進，飄到油桶上方，螺旋槳被打斷，飛機翻覆，人倒吊在翻過來的飛機上。同學張光風持滅火器匆忙趕到，幸虧飛機翻覆後並未起火。我趕緊將飛機的總開關電門關掉，欲自行解開皮帶脫困；但因遭受撞擊，頭部受了皮肉傷，流出鮮血，於是被同學擡上救護擔架，送進基地醫務所醫治，好在只是輕傷，腦部並未受創，頭部縫了幾針，經觀察並無其它大礙，就回到隊上休養。休養期間，訓練班召開停飛檢討會議，成員們討論我此次飛行失事是否該判定予以停飛。我的飛行教官劉好忠力保我，提出我在初級飛行上一直保有良好的飛行技巧，學科常識也均有優異的表現，他認為我絕對可以飛得出來，應該再給機會，不宜猝爾做出停飛的決定。我在劉教官的堅持保

證下得以能繼續學飛，心中對他充滿了感激，慶幸能遇到這樣的良師，而我卻不是高徒，反而給他添了麻煩；然教官一再地安慰我，才讓我稍微寬了心，多年後，我仍對劉教官當年的教誨念念不忘。

事後自己反省檢討所犯下的錯誤，是因為當天午休時偷懶，不想弄亂寢室中已整好的內務，沒有把棉被打開，就胡亂躺在床上假寐，沒有充分休息，因此下午參加飛行訓練，上場後精神不濟，飛行時做了幾個簡單的科目，大約是二十多分鐘，就準備落地返場，降落時飛機打地轉，本以為自己已對教官所傳授遇到飛機打地轉時，該用蹬舵及煞車來修正方向的技巧駕輕就熟，不意一時慌亂，致發生此一意外事故，幸好機損人傷，沒有機毀人亡。張光風同學及場上的其他人員機警的反應，也讓我非常感激，這次意外讓我受了教訓，也上了寶貴的一課，是一次難忘的飛行經驗。

目一新，讚不絕口。

這時已開始改為操作AT-6型教練機，我的高級飛行基本訓練教官是麥寶宏，仍如初級訓練時一樣，半天學科，半天術科的飛行訓練，通過了基本訓練後，就開始進入到編隊、儀器飛行、炸射的諸多科目。這時的教官有官校二十五期的殷恆源學長以及幼校一期、官校二十六期的鄧耀華、陳宗誠兩位學長。殷恆源學長擔任我的儀器飛行教官，他人非常細心，又很有耐心的帶我學習，使我獲益匪淺。鄧耀華、陳宗誠兩位教官也使出渾身解數，對我傾囊相授，使我對自己在高級飛行訓練階段充滿了信心，絲毫沒有怯場的心情。可惜的是，鄧耀華教官後來任職於空軍三十五中隊，民國五十年，駕駛C-1偵察機做夜航訓練，返航後在桃園本場上失事，殉職於跑道上，令人不勝欷歔！

虎尾初訓階段，只有基本科目和編隊飛行兩個科目，總飛行時數是六十小時，回到岡山校本部接受高級訓練，則多了儀器、炸射的科目，總飛行時數也增加為一百二十個小時。此階段被淘汰的飛行生也可以選擇去空軍的航炸訓練班繼續學習，而不會像初訓階段被淘汰後，被限定只能去坎頂待命，那些轉去學習航炸的同學，爾後有很多人也是在部隊服行空勤務，在出任務時為國犧牲，悲壯的事蹟也載入了青史，足堪告慰他們的英靈忠魂。

高級飛行訓練，在基本訓練科目完成後，又分成戰鬥及轟炸兩個科，戰鬥科的同学操作AT-6型教練機，轟炸科的同学操作AT-11型的運輸機，同學們都戲稱全金屬、密封、雙發動機的AT-11飛機是鐵棺材。談到棺材，似乎讓人有些忌諱，很怕失事殞命的事情會再度發生，因為在虎尾的初訓階段，閻永正同學在放單飛時，螺旋槳意外飛脫掉落，飛機開始俯衝，因為高度不夠高，飛機瞬間墜地，致使其來不及跳傘而殞命。而高級飛行訓練階段，又發生了一件憾事，張忠玉同學為了安慰、鼓勵在坎頂待命的同學，竟然在單飛時，駕駛AT-6飛機私自飛到坎頂營區去做超低空的飛行，當他俯衝結束後，要拉起機頭時，因為飛機已失速，心慌意亂，一個不留神，就摔在當地，機毀人亡。張忠玉和我是同一間寢室的室友，他的驟然殞命，給我們帶來很大的震撼，所以提到棺材這個字眼，人人心中都有一種很複雜的情緒。

高級訓練後期的炸射科目中，有一項打影靶的訓練，這種訓練是教導



空軍官校高級飛行訓練時期，戰鬥科同學與AT-6型教練機之合影留念（照片右二為歐陽漪荼教官）。

我們駕駛飛機時射擊的要領，有點類似後來民國六十年代電動玩具遊戲場中的那種射擊遊戲。訓練的教室中，設置一銀幕，受訓學員的座位面對銀幕，好似座艙，前有瞄準具，座位駕駛桿上有射擊開關，連通電源到銀幕上，銀幕播放出飛機的飛行影像時，學員以手握駕駛桿向左或右飛行轉彎，或向前推駕駛桿下降，向後拉駕駛桿爬升，瞄準具會隨著駕駛桿的操作追蹤敵機，當瞄準具套住敵機後，就扣下扳機射擊，若命中銀幕上的敵機，會發出閃亮的光束，代表敵機已遭擊中，這種單純的動作，並沒有考慮前置量，只是讓受訓者對射擊有個基本的認識，了解射擊的要領。在射擊

時要將瞄準具套在目標上，當然真正的實況並非一定如此，因為在對地射擊固定的目標時，目標並不會移動，可是對空射擊時就不一樣了，在射擊空中移動的目標時，要如何掌握住要領，那是另外的科目，因為在高級訓練時並無空對空射擊的科目，只有對地射擊，因此打影靶的訓練，只能當做是了解射擊的基本素養而已。

俗話說：日月如梭，光陰似箭，還真一點不假，彷彿才剛乘飛機降落在臺灣，東港大鵬灣的惜別會也好像昨天才結束，虎尾初級飛行緊張又興奮的日子似乎才剛開始，轉眼間，岡山高級飛行的所有科目竟已完全結束，那意味著我和其他七十多位通過層層考驗關卡的老同學，就要畢業離校，成為真正的飛行軍官了。想不到，就在我已完成一百二十小時的高級飛行訓練，學科術考試都通過後，某天竟然又出了一場意外。那時飛行教官陳宗誠看我已完成了所有的訓練科目，考試也超過及格標準的要求，閒在那兒沒事，於是，某天就讓我再駕AT-6升空去熟飛，想不到我又在落地時打了地轉，連那架AT-6的主起落架都受損了。虎尾初訓時駕駛AT-6時有過一次打地轉的紀錄，那次歸咎於我午休沒睡好、精神不濟，想不到這次

已是畢業在即，即將成為飛行軍官了，竟然又來了一次落地打地轉。這次的意外令我感到納悶，因為我在飛行、降落時都精神飽滿，全神貫注，為何會打地轉，竟說不上來。好在教官們認為我已通過各項的學術科考試，沒有將我這次的意外列入紀錄，此事遂不了了之。如今回想，還是非常感謝當時的教官，心中並對自己當年學飛時，遭遇到的兩次打地轉事件有些懊惱，又感到很不可思議。（未完待續）

補充說明

六期的孫材敏教官補充說明如下：當時鬧學潮是幼校四期學長，他們離校落荒後我們六期也尋跡入伙，立刻被學長們怒斥回校。學長關懷後期的愛心和一肩扛責的勇氣令我們感動，但後來被上級查處，學長們被開除了一半。遷臺時他們還在高三並未畢業，後來當他們畢業進官校時，有一批通校入伍生來到東港大鵬校區，讓正在擔心四期人數太少的長官找到了機會，就在這批入伍生中挑選出身體合於飛行的一批加入四期，進入官校成為空官三十期。六期除了少數被以整頓為名退學，以及沒有來臺的之外，來臺續讀高一的同學仍有兩個中隊三百餘名。