

我的軍旅生涯歲月之五

嘉義四大隊
畢業分發

那時空軍的飛行部隊分別是：臺南的一大隊、屏東的三大隊、十一大隊、嘉義的四大隊、桃園的五大隊、新竹的八大隊、二十大隊。我和其它十六位同學被分發到嘉義的四大隊，準備接受換裝訓練。四大隊素有皇家空軍的雅號，也保有許多優良的傳統，一切都按規矩來。

我們報到後，由二十九期的張錫霖學長擔任帶隊官，二十六期的鄭茂鴻學長任上尉分隊長，負責我們的日常生活管理，見習官住宿採集中管理，到飛行線上場、上餐廳都由張錫霖學長



至發分業畢教官茶漪陽，當官見習，為片照，訓練，接受換裝，於P-51戰機座艙內時攝。

· 歐陽漪茶口述，高興華整理節錄 ·

率領，列隊行進。因為是新進的資淺人員，所以大家在用餐時都很自愛，等前期老大哥都入座用餐後，我們才依序就位。

經過一段時間的講習之後，見習官們就開始上場了，部隊的長官們想了解我們飛行的能力、掂掂大家的份量，於是由分隊長和資深的飛行員帶飛P-10飛機，大家都通過了考驗，沒有丟官校教官們的臉。接著開始換裝訓練，十七名見習官分別被分到二十一、二十二、二十三這三個中隊，我和楊應池、魏白、于礎分發到二十二中隊，先是地面學科的學習，完成之後，大家就開始學習駕駛P-51或P-51型戰機。當時二十一及二十二這兩個中隊操作P-51，因為經過了戰損、報廢及補充零件等問題，全部的P-51飛機都集中在我們這兩個中隊，到了民國四十二年，大家都已放單飛了。記得P-51這型飛機，我還有約五十個小時的飛行時數。

沒多久，忽聞總部有令，要我們大隊準備甄選三十名合格人員，赴美學習換裝噴射機，這是繼民國四十一

年臺南一大隊已有人員接受噴射機換裝訓練後，空軍第二個即將接受噴射機訓練的飛行部隊，許多人都躍躍欲試。對於噴射機的印象，我們這些見習官並不陌生，記得在岡山接受高級訓練時，曾看見由美軍駐琉球基地派來的一組F-80噴射機，飛到岡山和我們的空軍P-51、F-47兩型飛機進行實兵對抗。從高空呼嘯而下的F-80，對付我們空軍派出的這兩款螺旋槳型飛機時，簡直如探囊取物，有如老鷹捉小雞，高下立判，令大家印象深刻，更體會到美國人擁有的先進武力確實不同凡響。

有機會參加赴美接受噴射機訓練的甄選考試，有志者當然不願錯過此一良機，因此，人人卯足了勁，接受二十六期施濟東學長的臨時補習，以增強個人的英文能力。我和其他二十九人通過了空軍總部的英語能力測驗，旋即辦理相關手續，總領隊是姚兆元副大隊長、副領隊是孟鳴岐中隊長，另有英文能力甚佳、時任作戰科高參、官校十七期的宋大綬教官，他擔任我們與美方溝通翻譯的聯絡官，後來在我們到美方基地接受訓練時出力甚多，替姚兆元、孟鳴岐兩位長官解決了許多和美方人員，因語言隔閡產生的問題，也在我們上課時協助我們

翻譯，使大家都能因他的適時解惑而理解知道美軍講授的地面學科中文意思，對大家有很大的幫助。

赴美受訓

赴美的三十名學員，每五個或六個人為一組，分別由自己的組長率領，我們這一組的組長是二十六期的鍾德泉學長，一行人於民國四十二年的夏天前往美國。第一個受訓學習的基地是美國德州聖安吉洛城的老好人（good fellow）空軍基地，美軍對我們這批來自中華民國空軍飛行員的底細並不清楚，因此要求我們先熟悉AT-6，美軍AT-6型機經過改良，尾輪可以鎖住，降落後不會再發生打地轉的情形。當我們得知要熟悉AT-6時，心中不免納悶，因為我們這批受訓者在嘉義的單位裡，連P-51或F-47至少都已有數十小時的飛行經驗了，對於老美要大家再回頭來重新飛AT-6的要求感到有些不解，美方人士得知詳情，在每個人飛了十來小時後，就停止了這項訓練。

來美一個半月，時序入秋，地處氣候乾燥的德州，大家的皮膚都不能適應這兒的氣候，渾身不舒服，經美方人員建議，大家到美軍PX買POND'S牌子的護膚膏來塗抹，想不到一開始還鬧了個笑話，大家興沖沖

買來的是粉狀的並不適用，經更換成油膏，才減輕了皮膚乾燥龜裂的情形，這也算是初來美國的一個小插曲。而當地好客的民衆對我們這批來自中華民國的空軍飛行人員非常友善，有位經營農場的百姓熱情邀請我們到他的農場參觀，同時大方的請我們吃牛排，同隊的兩位飛行學員還試著要騎農場的馬匹，一個不留神雙雙落馬，引起大家一陣虛驚，好在沒有大礙。這趟農場之旅消除了飛行訓練的疲勞，調劑了緊張的身心，來到異地國度能有此愉快的休閒旅遊活動，真是一次難忘的美好回憶。

結束了在老好人空軍基地的訓練後，全體人員隨即前往亞歷桑那州的威廉斯堡空軍基地報到，該基地是美國空軍的一處訓練中心，擁有T-28及T-33兩種教練機。我們先接受T-28的飛行訓練，T-28是全金屬、低單翼、單螺旋槳的教練機，座艙寬敞、視野很廣，它是前三點、鼻輪在前、兩個水平起落架、水平機身、新式設計的飛機，一改二次大戰時那種機頭翹起、後有尾輪、後三點式的設計，那時我國空軍尚未擁有此型教練機，因此，我們可說是中華民國空軍飛行人員中，最先以此型飛機練習飛行的一批學員，我心中不禁暗自竊

喜，以後飛行時，不會再發生打地轉的情形了。而岡山的空軍官校引進T-28型機，作為官校學生高級教練飛行時使用的機種，那已是幾年後的事了。

天不從人願，人有旦夕禍福，我們這批學員們操作T-28時，不幸發生了一件憾事，二十九期的司徒源在一次返場重飛時發生意外，機毀人亡，大家都很錯愕悲傷。司徒源是我幼校三期的學長，也是官校足球隊校隊的隊員，擔任守備球門的位置。我和他異常熟識，以前常在足球場上一起練球，如今他突然殞命，客死異鄉，一時間，我們真的很難接受這個殘酷的噩耗，但是又不得不面對他已經離開了大家的事實，只得振奮起精神，繼續未完成的訓練進度。因為司徒源的失事，使大家在接下來的訓練中都小心翼翼，深怕再有什麼閃失，幸好在全體神貫注下，終於平安的完成了T-28型機的所有訓練科目。

T-28的訓練結束後，重頭戲隨即登場，我們開始接受T-33型噴射教練機的高級訓練，噴射機和螺旋槳機的操控方式截然不同，因此，在地面學科的學習上，對學員的要求非常嚴格。因為噴射機的原理、動力、結構、性能和螺旋槳飛機都大相逕庭



歐陽漪棠教官在美受訓
與T-33教練機之合影。

，在動力的配置上是有別於螺旋槳飛機的新式設計，所以學員們都聚精會神的努力吸取學習這一方面的專門新知。教官在課堂上，一再不厭其煩的講解噴射機和螺旋槳飛機兩者之間的差別，並先以螺旋槳飛機來解說，當螺旋槳飛機的駕駛員加大飛機油門時，油料被注入汽缸裡，爆發力馬上增強，加強了螺旋槳的轉速，原本每小時約兩千轉的轉速，立即瞬間增加了馬力，幾乎是一推油門，馬力就來了。噴射機則和螺旋槳飛機不一樣，當油料被注入汽缸裡，進入燃燒室，燃燒慢慢增加，產生爆發力之時，因為噴射機的渦輪葉片，每小時有一萬轉，因此它不像螺旋槳飛機，瞬間就增大了馬力，而是有所延遲，慢慢的使馬力逐步往上增加，等到馬力增加了以後，即使鬆掉油門，也不像螺旋槳飛機那樣，馬力立刻就會掉下來，也

就是說，兩者之間最大的差別就在動力的控制。因此，許多飛慣了螺旋槳飛機的老飛行員，在接受噴射機換裝時吃足了苦頭，甚至發生了無可挽回的悲劇。經過慘痛教訓的累積，也才得到了寶貴的經驗，那就是前置時間一定要增加，飛行員對速度的判斷要有立刻的反應，早幾秒做出反應，才有可能避免危險的狀況發生或化解危機。因此，駕駛噴射機降落時，很少是關死油門落地的，必須是帶著油門進場，因為有可能隨時要加速上去，絕不能收油門，以免在遇到突發狀況時，因為前置時間不夠，而發生不樂見的失事事件。

在這個階段的訓練過程中，很不幸地又發生了兩件意外。其一是二十七期的蔡啓宇學長，他在一次訓練返場降落時，落在場外，飛機受損，脊椎骨受傷，無法繼續接受飛行訓練，返臺後住在嘉義市白川町空軍的一間小屋中療養，前些年已去世。

第二件意外事件發生在我幼校、官校同期同學孫禮樂的身上，即使已事隔數十年了，但每思及喪命於美國亞歷桑那州沙漠中的老同學，心中總有份悵然，更覺得對不起那位和我在四川灌縣蒲陽場一同學習航空知識，立志從軍報國，懷抱一飛沖天理想的

蒲陽哥兒們。

我們這一班受訓的隊伍中，有一位德裔美籍、名為史奈特圖克的學生，某天因故請假，因此原本排定他的飛行序列空了出來，美籍教官遂要孫禮樂遞補，我是一號機の後座，美籍教官壓前座，二號機孫禮樂，三號機張克誠，當教官提示完畢，在領裝具準備上場時，孫禮樂告訴我，他昨晚一夜沒睡。他的話讓我大吃一驚，想到自己幾年前，在虎尾的那次失事就是因為午休沒睡好，精神不濟，才發生的。如今操作噴射機，危險性比螺旋槳飛機更大了，一夜沒睡，怎麼能夠勝任此次的飛行訓練任務。於是我準備向教官建議，取消孫禮樂這次的飛行訓練。孫禮樂聞言，情緒激動地對我大聲怒喝，並揚言若我向教官提及此事，他不惜與我絕交。我當時基於避免刺激他的情緒，同時又爲了顧及與他多年的情誼，竟被他一番情緒化的言辭給左右住了，沒有發揮道德勇氣，以致抱憾終身。出事那天，他因強烈的自尊心，完全不顧及自己的身體狀況與精神狀態是否符合當天飛行訓練的要求，堅決不願退出此次由他遞補的飛行訓練，悲劇於焉發生，令人惋惜。

記得當時我們三架飛機來到指定

的訓練空域後，練習編隊、翻筋斗，做完了幾個特技動作之後左轉時，耳機中傳來三號機緊急呼叫二號機，不斷提醒他飛機已偏右、下墜，趕快拉起來的呼叫聲，接著是呼叫他跳傘（Jale out）（跳傘）、Jale out的急促口吻，此時，我也同步將此危急情況翻譯給前座的教官，但終究還是慢了一步，只見孫禮樂的二號機已砸在沙漠中，地上立刻爆出一大團火球，濃煙往上竄升，剛才還在地面上活蹦亂跳的年輕小伙子，一瞬間，灰飛煙滅，血染黃沙。教官和我們目睹此一慘劇後已無心再進行訓練了，與地面進行通報此一失事意外後，即返航落地。

地面上的人員也已得知孫禮樂的飛機失事，並立刻派出搜救人員趕到失事現場處理善後，後續事宜全都由基地單位一手包辦，以基督教的儀式替他舉辦了一場安息禮拜。孫禮樂的失事殉職，讓同樣來自嘉義四大隊的我們受到了很大的打擊。

根據事後的調查，孫禮樂在飛機俯衝下墜後，已經清醒過來，並彈跳出來，奈何因為高度不夠，保險傘未及開傘，一命嗚呼！多年而後，只要回想起當年目睹孫禮樂的飛機下墜、爆炸起火的畫面，心中的羞愧感即油然而生，未能及時向教官報告、建議

取消他當天的飛行訓練，致使孫禮樂遠在萬里之外的美國沙漠中犧牲，我視為這一生最大的污點。

結束了T-33的訓練之後，我們就以「一九五四K」班的名義畢業了。當時美國各地的空軍飛行訓練班次衆多，所以均以西元紀年，再配上用英文字母A為首，依次按B、C等順序的編排，來做不同班級的區別。

當時我母親已改嫁到奧勒岡州，她先生在當地的郵局工作，當她們夫婦得知我在亞歷桑那州的威廉斯堡空軍基地受訓，就向當地的郵政單位提出申請，希望能調到威廉斯堡附近的郵局來工作，以便能常常和我見面，共享天倫之樂。沒多久，她先生很順利地調來離威廉斯堡不遠，名為「梅莎（MESA）」，居民幾全為摩門教徒的小鎮，自此，我幾乎天天住在她們家裡，度過了一段和母親在異地重逢、溫馨難忘的快樂時光。畢業時，母親特別來參加我的畢業典禮，讓我感到異常的高興，因為我是這一班受訓學員中，唯一有家人到場觀禮的幸運兒，她親自替我佩戴美國空軍的飛行胸章，好不風光，那張母親將飛行胸章別到我右胸上的照片，是我難忘的美好回憶。

因為我們是來自中華民國的戰鬥



歐陽漪棠教官（左）在美接受T-33結訓典禮，其母（右）為其佩戴美國空軍飛鷹胸章。

機飛行員，因此在威廉斯堡「一九五四K」班結訓畢業後，繼續到位於此基地附近名為「路克（LUKE）」的基地，學習E-84G戰鬥轟炸機的飛行及炸射技巧。我們是中華民國空軍第二批接受此種機型換裝訓練的飛行部隊，到達基地開始適應環境時，曾見到一種後掠翼設計，被稱為F-84H型的飛機，教官告知那種後掠翼上有擾流柵裝置的F型飛機，無論是體型、馬力都超過G型的超音速噴射機。聽得我們這些初來乍到的受訓學員好生羨慕，但礙於種種的規定，也只能臨淵羨魚了，後來我們桃園的空軍偵察部隊十二中隊，在民國四十五年即換裝了這種F型的飛機，用在偵照大陸的各項任務上，我曾一度有意想調往十二中隊，加入操作F-84偵察機的部隊陣容，但是上級不同意我的申請，此事遂作罷。（未完待續）