

我的丈夫

經國號試飛官伍克振



· 鄭慧菱 ·

雖然不能偕手共老，但曾經相知相惜的幸福，始終伴著作者，不曾遠去。三十年了，他們的誓言、他們的愛，依然存在！

克振民國三十九年八月三十日生於桃園空軍基地的空軍眷村，隨父母遷居臺中，次第就讀空軍子弟小學、臺中省二中初中及高中部一年。因受到父親伍卓駟先生投筆從戎進入空軍航校之影響，克振從小就立志當飛將軍。民國五十五年，獲得雙親同意後報考空軍幼年學校，成為空軍幼年學校第十五期學生，在大鵬灣畔的優美環境中，除了每天沐浴著大武山上透雲而出的朝陽，沉醉於海邊碼頭霞光輝映的暮靄，薰陶於大鵬灣的椰林、清風及明月中，這裡更堅定了他向上飛揚的性靈。克振在長官的呵護下成長，也在落潑血汗中茁壯，在校期間就展現出他多元的才華，他是聞名中

外的鼓號樂隊首屈一指的「美國號」手，同時也是游泳代表隊一員、英文演講比賽的代表、小型康樂的演員兼製作……，他是如此的多才多藝，卻總以團隊榮譽為重為先，與同學們相互共勉。

民國五十八年順利進入空軍官校五十四期，進入官校後，他在德、智、體、群、仁、勇各方面表現都非常積極，且自我要求甚高；不但成績名列前茅，待人耐心、熱心、無私心，也讓他的人緣奇好，無論是同學、同事、朋友，無一不是他可談心的摯友，同時也是長官眼中的資優代表。在校期間值得一提的是，他曾以學生代表身份參加黨中央全會，民國六十一

年代表中華民國空軍官校赴美國空軍官校，參加國際航空學生交換活動，民國六十二年以優異的成績畢業。他剛正不阿、擇善固執，加上圓融的處事風格，塑造了學長愛護、同學欣賞、學弟尊敬的典範。

官校畢業、臺東基地部訓練結訓後就分發到臺中的清泉崗基地，接受及完成了F-104單座機的飛行訓練，並曾歷練作戰官、分隊長等職。他在三聯隊飛F-104時，曾因機械故障跳傘兩次，其中一次還因為怕墜於鬧區，盡量控制到最低高度時才跳出來，最後墜落點無民衆傷亡，這膽大心細的處置作為成為他後來轉入航發中心擔任試飛工作很重要的要件及能力。

民國七十二年，調任航空工業發展中心擔任試飛組歷任試飛官、小組長、副組長，他對工作具有強烈的使命感，與他共事過的同仁都知道，他對工作的執著與細膩，就連他的離開也是如此戲劇化。

出事那天，他其實已經完成預定的測試科目，可是當他聽到試飛同仁的報告，為了確認情況，臨時決定親自試飛，就這樣，在民國八十年七月二十日，一個那麼熱愛生命的人，在執行他所熱愛的工作——F-104試飛時，求仁得仁，為國捐軀了。

克振一生令人回憶的事蹟無數，以下僅就他擔任試飛工作以來的事蹟略述：民國七十四年至民國七十六年期間，赴美國加州的國家試飛學校（NTPS）一九八七年班受訓，參加先進戰機試飛訓練；曾試飛F-16戰鬥機，連外籍人士亦大表讚揚先夫具備了世界第一流的飛行技術。回國後，飛行紀錄接近四千小時，試飛經國號A-1戰機測試各項功能計一百五十七架次，並成為創下第一位飛IDF機九G之試飛紀錄的試飛官。

克振對經國號戰機的投入與貢獻是有目共睹的，從試飛綱要計畫到詳細試飛作業流程，從系統設計到技令審查，從試飛技巧訓練到試飛官及試飛工程師之專業培訓，從空中之試飛儀電到地面之測試場籌建，無一不投入大量的心力、智慧與時間。

民國七十四年初，克振和研發中心的長官一起赴美國參與戰機研發計畫之規劃，當時各系統均尚在構想設計的草創階段，飛機還停留在紙上的階段（初步設計）。真可謂千頭萬緒，百事待舉，克振日夜不休的將由GD公司得來不易的有限資料，在融合他自己的心得筆記彙整，而成為極有系統的寶貴資料。短短的三個月內，擬訂了整套的試飛作業程序、試飛

計畫初稿、試飛課目安排以及各機試飛儀電參數的安排等重要工作。

民國七十八年五月二十八日，第一架經國號原型機在吳康明組長操控下得以順利升空，除了研發中心全體之努力外，克振在製定試飛計畫、試飛程序、擬訂時程、採購測試裝備、人員訓練、進度管制及確保飛安等各項準備上是貢獻極多的。

民國七十八年十月二十九日，IDF首度對外公開試飛，A-1機的鼻輪在高速衝過攔截索時，鼻輪架受衝擊力過大，主輪爆胎衝出跑道。當時克振駕A-1機在跑道頭待命，他臨危不亂，受命升空，展現出了無比的沉穩與冷靜，憑藉著對IDF的瞭解與信心，順利完成IDF首次公開試飛，使得中科院研發高性能戰機的成果，得以展示在總統與國人的面前。

IDF研發是一項極具挑戰性的任務，在當年國家如此艱難的處境中，自主性國防需求是必要的，此一研發工作更是一件歷史性的任務，克振在此一意義重大的計畫中，發揮了他個人的智慧，展現了他負責認真、規劃縝密的工作態度與不屈不饒的精神。

在長官與同仁的眼中克振是一位「能讓生命發光發熱的人」，怎麼說呢？他深具了一些特質：

一、務實求精的科學精神：因為參與戰機的研發工作，他不斷的充實自我，對飛機研製專業知識全心投入，大至各種性能，小至座艙設計、登機梯的研製工作，都經由他與製造人員反覆地討論、修改、測試而成。

二、重視協調合作的團隊精神：他對「忍」的修養非常道地，他忍得住別人對他的牢騷，忍得住別人的閒氣，忍得住比別人多做些事。克振他寬以待人，設身處地為他人著想，對部屬是用鼓勵代替責罵，以合作的態度與人溝通。

三、關心國家福祉，熱心公益，對鄰里、同事、朋友非常友愛。

四、做事沉穩、言語幽默、勇於面對艱難，是他的人生態度。

「民國六十三年十月二十日，我來到了空軍清泉崗基地，以八個月的時間完成了F-104G基礎及作戰訓練，真正成了中華民國空軍第一線的戰鬥機飛行員。我接受了國家將近九年的培養，才終於成爲一個能執干戈以衛社稷的軍人，而今而後，我將付出我的一切，來報效我的國家，完成幼時的心願。」這一段話是克振F-104G放單飛時所寫下的座右銘，他的確做到了。他真是做到了勇者無懼的風範，如此要求完美的人，身爲

妻子的我永遠以他爲榮。

後記

一天，接到《中華民國的空軍》編輯的電話，表示希望我能在克振殉職三十週年，寫些文字談談克振，讓空軍後輩知道克振做了些什麼、成就了什麼。我把以前的舊作拿出來整理，回想起我們第一次的見面。還記得那是在我父親的辦公室，我父親是當時空軍幼校的校長。克振離開辦公室後，父親告訴我，克振是一位優秀的好學生，因此，他在我心裡留下的第一印象非常好。

我大學畢業後，到遠東航空公司擔任空服員，在一次同事的婚宴中，有了克振的消息。當時他在三聯隊清泉崗基地服役，不久，我們就聯繫上了。經父親的同意，我們開始交往，很快的在民國六十九年七月二十六日就結婚了。結婚不久的同年十月九日，他因爲駕駛的T-10引燃起火而跳傘，當時的我莫名其妙被隊員接到二十八中隊去給克振慶生（他的生日是八月三十日），到了隊部才知道事實真相。我真的嚇到了，也才意識到當一個戰鬥機飛行員的太太要很勇敢。後來有一個機會讓他轉調到航發中心試飛室，從此克振就離開了戰鬥部隊，轉而向試飛領域發展，跟著有

了「鷹揚計畫」要發展高性能的二代戰機，身爲試飛官的克振也就一同參與了研發的工作。

在T-10戰機研製的那段期間，克振幾乎都是每天傍晚下了班後回家吃晚飯，吃完後又趕回航發繼續加班，在作業室裡跟著工程師們討論，加班完回家大概十一點左右，日以繼夜的不停運作，就是爲了讓IDF戰機能順利研發生產。

民國七十八年十月二十九日，經國號戰機第一次在國人面前公開展示——「飛翔演習」，由於T-10機的事故發生，克振臨危授命駕駛T-10機順利起飛，成功的完成了任務，也讓國人看到自製的戰機性能是優越的。

日後試飛的日子中，航發中心團隊發現經國號戰機在穿音速時，機體會因不明原因產生顫震現象，研發團隊認爲要以實際試飛才能找出原因，於是克振就義不容辭的扛下此艱巨的任務，也就是在民國八十年七月十二日的那天，他爲了找出原因，爲了有更多的數據，他犧牲了。但也因爲他的犧牲，讓工程團隊終於找到了導致顫震現象的原因，以複材取代鋁合金作爲水平尾翼的材料，並在後緣襟翼上下各加裝一條橫向擾流板，終於解決了顫震現象，讓經國號戰機能順利

進入量產。

克振入伍時的座右銘：「我們無所畏懼，隨時準備迎戰來犯敵機，殲滅敵人。我們保證我們社會的安全，也保證我們將永遠保有這份寧靜，哪怕是拚上我們的生命。」他做到了。

自「經國號戰機」開始研發，一直到移交給空軍至今，總共失事五架中，出事率最低的。

這一點首先要感謝上帝，從起初到現在的保守（護佑之意），還有研發人員的任勞任怨、夙夜匪懈的精神、試飛官們大無畏的精神、先夫克振的犧牲等等，以至於能有此卓越的成績，能夠持續的守衛臺海上空。同時也因爲經國號的研發，提升了我國科技業的一大進步，當然也包括了民生企業，甚至到現在的國機國造，勇鷹號成功的研發、試飛、到量產。

雖然，克振在三十年前就離開我和孩子，但是，至今看來，他的犧牲是值得的，兩個兒子在事業上都有所成就，也都在各自的崗位上兢兢業業、努力奮鬥，盡一己之力爲社會貢獻付出，而且現在全家投懷在神的眷顧之中，充滿著幸福與喜樂。我祈禱、我盼望，我誠摯的希望所有的人都能受到神的祝福及照顧，阿們！