



我在上尉分隊長任內曾經帶著一個上尉、兩個中尉，「十根棍子」緊急起飛轉進大陸執行偵巡任務，這應是後臺海情勢下少見的偵巡紀錄，也是軍旅生涯中最風光的一次任務。

四歲立志當軍人

我家住在臺東縣省道邊，民國五、六〇年代，部隊經常演習，常看到軍人扛著槍，揹著彈藥鏈急行軍，我總是站在路邊定定的看，直目送隊伍走遠，才依依不捨回家。當時覺得軍人很威風，心想大丈夫當如是，四歲就立志當軍人。

那個年代，臺灣有美軍駐防，常有F-4幽靈式戰機從頭上飛過，F-4會冒黑煙，飛機飛遠了黑煙還在。我家是標準閩南三合院建築，每當聽到

遠方傳來飛機聲，立刻拔腿狂奔到院子裡，也知道要朝飛機聲音的反方向尋找，很小就知道聽音辨位，家裡兄弟姊妹七人只有我能捕捉到F-4的身影，對飛機充滿嚮往。

我是臺東鄉下長大的孩子，父親雖任職教育界，但是城鄉差距大，比起西部都會區，東部的文化刺激少多了。我每天跟著同學在田野裡撒野，手腕上曾因受傷留下一道疤痕，同學知道我想當飛行員，忙說不行不行，說身上有疤痕不能飛行，在高空，疤痕會爆裂，血流不止人就死了。想到不能當飛行員，這讓我很失望，但是我立志當軍人。民國六十八年，我不顧家人反對執意報考中正預校，成了預校四期學生，第一志願填的是海軍陸戰隊。

父親是校長，強烈反對我讀軍校，派大哥到學校抓我回家，連長跟大哥溝通，連長說我體格棒，可以轉空軍班就讀，他說服了大哥讓我轉空軍。如今想來，幸虧大哥奉父親之命來校抓人，否則恐無緣與連長溝通，今天的我大概就是「一日陸戰隊，終生掉眼淚」的陸戰隊員了。

中正預校畢業後直升空軍官校，官校四年級是按照成績和選科分班，成績好的去甲班，我原本在甲班，不

過體檢不及格，血壓高到一百四十、九十，立刻從甲班降丙班。一回，陪同航醫來體檢的是一位老媽媽護士，量血壓，一百二十、八十，正常，又把我從丙班調回乙班，就這麼從天堂掉到地獄，又從地獄回到天堂。後來又幾次體檢，發現只要年輕護士量血壓，血壓就莫名飆高，老媽媽護士量就回復正常，他們說這是白袍症。

分發

官校畢業，回到故鄉臺東基地換裝F-5E，完訓後面臨分發，每個人可以填三個志願，當時臺南號稱天下第一鐵桿聯隊，於是前兩志願依序填臺南、嘉義，第三志願隨便寫離家最近的花蓮，誰知當時花蓮基地剛成立不久，只要志願有花蓮，是優先分發，記得是民國七十六年聖誕節當天，悵然若失前往花蓮基地報到。

花蓮聯隊於民國七十一年七月一日成立，是空軍最晚成立的聯隊，初期以獨立隊型態編成。民國七十五年七月一日獨立隊裁撤，復編第八大隊，下轄第十四、十五、十六，三個飛行中隊。基地在花東縱谷北端，面臨太平洋，每當飛機起飛，機下是層層疊疊連綿不斷的山脈，一片濃濃綠意，花蓮有其他縣市沒有的原住民文化，待久了，反而深深愛上這裡的質樸

與原住民氛圍。我從小學官到分隊長，前後十一年，飛行技術成長和軍旅基礎歷練都在這裡完成，直到卸任分隊長，調至總部，較特殊的是民國七十九年至民國八十一年期間，曾隨著部隊在全臺包括馬公、新竹等各基地輪流駐防了一遍。

空中火警

車子在路上跑，有時不免拋錨，飛機亦然，每一位飛行員飛行生涯裡大概都會歷經命懸一線的經驗，飛行生涯中曾經數次在空中發生火警，均在一起飛後不久。民國七十九年，一次在花蓮警戒，我們是桃園預備兵力，



侯榮芳將軍（左區站立者第一排左起第四人）官校畢業後分發至甫成立的花蓮聯隊，照片中為剛到隊時的青澀模樣，時任中校隊長為周志翔（坐於前排中間者）。

正吃著便當，突然警鈴響起，四架飛機緊急起飛，因是友邦國王來訪，屬重要任務，任務提升，領隊是五十九期張明初、六十二期黃學明是三號機小領隊，因時間久遠，二號機已不復記憶，我是四號機。

四機自花蓮轉向東北宜蘭外海空域待命，並依戰管指示攔截專機，我大約在四十哩目視目標，隨即跟著長機就掩護位置，這時耳機傳來警告音響，檢查飛機發現主警告燈和左發動機火警燈亮，同一時間三號機黃學明按下麥克風：「四號機燒起來了。」

我趕緊按照程序關發動機，同時迴轉定向本場，聯隊長王文周將軍第一時間獲知飛機出狀況，囑咐必要時就跳傘，正猶豫中，腦中突然浮現曾經看過一部講述二戰期間空戰電影《英烈歲月》，片中一架轟炸機被砲彈擊中引起火警，處置無效後飛行員斷然採取俯衝，用速度形成絕緣和局部真空試圖滅火，劇情中火警後來因為氧氣不足自行熄滅。

我看了看下方，發現距離花蓮海岸遙遠，考慮跳傘萬一傘不開，是冒險，決定試試用高速度形成絕緣和局部真空方式滅火，於是從兩萬五千呎高度，以大角度向下俯衝。黃學明提醒我注意高度，並告知飛機正噴出大

量灰白色的濃煙。聽他這麼一說，我稍微放心，灰白色的煙表示沒有燒到燃油，若噴出的是黑煙就是燒到燃油了，如燒到燃油飛機會爆炸，那就不好了。我用最大速度往下衝，當時速度超過一馬赫。

當時並無把握這樣的方式能否將火熄滅，更無把握火是否會快速蔓延燒到燃油，我快馬加鞭飛向花蓮基地。不久，突然看到花蓮新城，新城是花蓮北面一個突出來的臺地，看到新城，表示基地就在前方，不禁叫出聲：「阿彌陀佛到了！到了！」

落地前起落架無法正常放下，趕緊用替用伸放，起落架下來了，但是，公用液壓系沒了，左邊發動機失效，想想至少飛機能落地，沒了煞車頂多撞網，心裡踏實不少。落地後，當時速度大，只能死馬當活馬醫，明知道沒有剎車卻當有剎車拚命的踩，這時MOB（飛行輔導室）不斷喊：「放阻力傘！放阻力傘！」

由於落地速度大，擔心阻力傘太早釋放，萬一失效反而不好，考慮在三千呎、速度一百一十哩放阻力傘最適當，於是在跑道三千呎處拉傘。這時飛機開始減速，奇蹟的是飛機竟然在跑道盡頭白線前慢慢停下來了，我不想佔住跑道造成在空機無法落地，

試著點了剎車，居然還有一點剎車，趕緊脫離。

聯隊長王將軍急忙趕來，關心的問：「叫你跳傘爲啥不跳？」，我：「報告聯隊長，我怕傘不開。」他要我下次注意，說這樣很危險，我連說是是是，這時消防車趕來，很快將殘火撲滅。

後來又碰到兩次火警，一次是民國八十四年，當時我是總部督察室考核組考核官，前往東指部考核，領隊是六十二期唐嘉象教官，我是三號機，長機小隊編隊起飛後，間隔十二秒我接著起飛，剛收完起落架，忽聽MOB大叫「二號機著火了」。因爲有叫錯的前車之鑑，我要MOB確認是哪一架機著火，MOB說剛起飛的那一架。我趕緊呼叫tennis教官回頭幫忙看，不久聽到他低沉、慢條斯理回答：「又，著火囉！」

我保持油門在最大位置，拖著一條長長的火龍，爬升到安全彈射跳傘高度，關後燃器，過程中高勤官劉屏瀟主任要我轉至花蓮港外跳傘，考量當時位置已在美崙山，猶豫一下，決定返航落地。當時飛機掛了中線二七五油箱，很重，往回趕的過程竟忘了丟掉油箱，幸好平安落地。二七五是制式油箱，極易漏油，後來檢查知是

起飛滾行過程因爲飆油（嚴重漏油），油箱漏油漂附在機腹上，起飛時開後燃器而引發火警。

指揮官王漢寧中將開著裕隆二點四長型車匆忙趕來，看我無恙如釋重負，說的第一句話：「小侯子，受驚了。」我：「報告沒有。」了解引發火警原因後，指揮官訓斥修護人員一番，我趕緊幫忙緩頰，向指揮官報告，MOB負責盡職，高勤官指揮若定，我運氣很好，平安落地，沒事。

指揮官邀我搭他的車回去歸詢，那次是我第一次坐中將的座騎，車上指揮官問剛才督察室劉主任叫跳傘爲啥不跳？我向指揮官報告，幸虧沒跳，剛才要是跳傘，指揮官這會兒就看不到我了，他問咋說？我說，北邊七星潭一帶下面都是定置漁網，漁網纏繞糾結複雜，跳下去，萬一傘被漁網扯住，不見得逃的出來。想想還是回來落地，萬一飛機掛網，敲敲打打還能再飛，我說大概自己太壞了，連閻王都嫌棄，才撿回一條命。

另一次，回來落地前，油門忽地卡住，無法減速，高勤官要我帶C轉彎先減速，放減速板、放起落架，關發動機。我考慮後認爲不能關發動機，速度大比沒有推力好，後來以兩百哩速度落地。落地後，關斷主燃油電

門，依序放阻力傘、放捕捉勾，死命踩煞車，當時速度大，原本以爲會掛網，誰知飛機竟在BACKIN攔機鋼索前方兩呎處煞住，停了。副指揮官王止戈匆忙趕來，見人機平安，大大吁了一口氣，不忘調侃：「小子，沒勾到，可惜啦！告訴你，我勾過。」

母親是虔誠的一貫道信徒，長期茹素，每天都在爲我這個路邊李子祈福庇佑，應是她老人家善心善行和虔誠感動天，又一次撿回一條命。

十根棍子出偵巡

我在上尉分隊長任內曾經帶著一個上尉、兩個中尉，「十根棍子」緊急起飛轉進大陸執行偵巡任務，這應是後臺海情勢下少見的偵巡記錄，也是軍旅生涯中最風光的一次任務。

民國八十二年，中隊進駐新竹基地，十月三日，擔任五分鐘警戒任務，上午九時，專線鈴響，AOD（警戒室值日官）覆誦指示，瞬間警戒室警鈴聲大作，四架飛機立刻緊急起飛。我覆誦塔臺指令，當下明白要執行大陸沿海偵巡，我是長機、七十一期孔祥偉中尉是二號機、三號機是六十八期上尉董世光、四號機是七十一期姚忠義中尉，兩個上尉兩個中尉肩膀上加起來十根棍子，就這麼緊急起飛執行大陸沿海偵巡任務。

四機自新竹起飛，爬升到兩萬五千呎，定向東引，再從東引轉馬祖，沿著大陸海岸線十五哩到金門，進行向南偵巡任務，在金門上空戰管叫我向右轉二七〇，心想轉二七〇是否進大陸繼續執行南偵，於是向戰管確認航向，戰管重複：「maintain（保持）向南轉二七〇，四機遂向南轉二七〇」，當時有一點小緊張，on speed（維持速度飛行）時，在駕駛艙內開始唱《空軍軍歌》，唱著唱著瞄了一眼油量表，發現油量不夠，爲了省油，無線電告知僚機爬升到三萬呎，心想，返航時恐怕得就近落臺南基地，這時戰管忽告知任務結束轉〇六〇返場。四機按指示轉〇六〇返航，在新竹外海，高勤官五十八期學長路啓明問油量多少，我回答：「六百。」戰管告知基地能見度一哩、雲高一千五百，換近場臺接管。我要求contact approach保持雲下目視衝場，這時大隊長陳仲中在高勤官室問任務執行情況，眼看即將落地，心情頓時輕鬆不少，我按下麥克風回報：「報告SIR，任務執行順利，榮獲作戰司令口頭嘉勉一次。」

當時衝場初始時還沒看到跑道，但是我有信心一定on course（在航線上），當我on break（解散）時，新

竹基地西側修護棚場清清楚楚的印在我的格框裡，這要感謝同學徐顯祥，他教我如何在新竹低能見度進場，駐防期間，受用無窮。從此我就從東部的七哩飛行員進階到具戰力一哩／三百呎飛行員。

通常返場落地進B（檢查）點要關掉空用雷達，但是當時霧霾重，完全看不到跑道，能見度低，我得參考雷達摸進來，於是保持雷達開啓狀態。之前的飛行經驗，新竹五邊零方位偏左一點有個黑洞，五邊八哩時，我將翼尖飛彈發射架壓在外埔雷達站一個拳頭寬度，航向〇四六正是進場航道上，基地西面有個棚場，壓坡度時將棚場白色屋頂放在格框裡，確定這種進場方式返航錯不了，因爲油量已低，四架飛機解散，衝場落地，圓滿完成任務。

以前進大陸偵巡，任務編組須具備雙四機領隊資格，且長機至少是作戰長以上具四機領隊資格的A、K、框（Q）、鈎（J）始可擔任，分隊長最多只能是三號機小領隊。當時，我甫任分隊長，雖已佔缺，但仍未晉任少校，惟必須輪值四機領隊警戒任務，當下警戒室警鈴聲突然大作，我們四人毫不遲疑在第一時間進入座艙緊急起飛，不到五分鐘，四機已經翱翔

在兩萬五千呎高空，十根棍子就這麼進入執行大陸沿海偵巡任務了。

後來隊長李玉山說：「侯子，你可威風了，頒給自己『獲得司令口頭嘉勉一次』，你不知道大座氣得把麥克風都給摔了。」隊長話只說了一半，後來聽說四架飛機轉進大陸執行偵巡任務時，他被大隊長叫去罰站。其實怎能怪隊長，前一天作戰長安排序列，原本我不在警戒名單中，隊長突被叫去開一個緊急會議，中隊重要士官當時都有任務在身，我被臨時叫去代理警戒，一旦有狀況，當然是義無反顧駕機起飛。

在上尉階段，大約有四次擔任四機領隊，執行類似的任務前往大陸偵巡。「緊急起飛，捍衛空疆」是飛行員基本職責與無上的榮耀，雖然民國八〇年代，砲聲已遠，但是「忘戰必危」，身爲空軍的每一份子，我們總是默默的付出，守護著臺海，守護著大家。這已經是三十年前的往事了，依稀記得當時情景，警鈴響起、衝出警戒室、跳上戰鬥機、交互啓動、最大推力、高空巡航、俯視大地，人機一體、緊繃的神經，一遍又一遍的回憶，至今想來仍有很深的光榮感，也有一點小驕傲，覺得這才是正港的飛行員。（未完待續）