

我的軍旅生涯歲月之八

· 歐陽漪棻口述，高興華整理節錄 ·



民國四十五年七月二十一日閩海空戰大捷後，先總統蔣中正先生於總理紀念週活動大會後，與立功英雄們合影留念；然而，敵情尚未解除，我空軍健兒仍持續戮力備戰。

換裝F-100

當時，空軍桃園基地的F-86以及新竹基地的F-86都常常在空中與中共的米格十七交手，那時米格十七為中共的主力，米格十五已經被淘汰了。米格十七總數約上千架，F-84C已經不足以應付共軍的威脅了，嚴重的性能差異讓F-84屈居下風，美國人那時是怎樣幫助我們的呢？

突然之間，我們就接到命令，謂經過雙方高層秘密協商的結果，老美已從美國喬治空軍基地派了六架雙座的F-100F飛到嘉義，經過七次空中

加油，不落地直飛，一路飛了幾千裡，從美國西岸的加州基地，由六個教官各飛一架雙座的F-100F，降落在嘉義基地。

飛機降落之前，我接到聯隊部的命令：「歐陽漪棻，你到塔臺去協助通話。」因為我們這個基地從來沒有降落過其他的美軍飛機，我們平常使用的通話都是中文，為了確保溝通上不會有差錯，聯隊派我去，一旦塔臺人員有需要我協助的時候，我就拿起話筒來幫助他們。後來一切都很正常，那天我在塔臺上，看著六架雙座F-100F，一架一架地降落在機場，我就引導他們進到滑行道，最後安全停放到停機坪。

空軍總部決定F-84即將退役，嘉義的四聯隊要換裝F-100，先期以六架雙座的F-100F教練機，帶飛十位種子教官，組織成一個教官團，成員有十個人，由大隊長舒鶴年負責。陳燦齡當時是作戰科科長，擔任教官團的副組長，十個人中，我們官校三十二期的有兩位，我、徐經綸，由一位叫做Miller的年輕教官帶飛，他的

階級雖然是中尉，卻很有自信，美國飛行員當教官的人很多都很年輕，只要飛行技術合格，他們並不太重視階級，像他們這次帶隊來臺灣的領隊，階級也只是上尉而已。

他們預計在嘉義停留的時間是三個月，在這十二週的時間裡，要把F-100飛機所有需要了解的、學習的都傳授給我們這十位種子教官，然後四大隊就要進入換裝訓練階段。在此同時，F-84仍繼續擔任正常戰備的任務，換裝訓練只是先由我們十個種子教官向美國教官那兒學習操作F-100，大概飛了兩個月，通過了他們的鑑定考試，他們這次來臺灣的任務就算結束了。

我記得在練飛F-100時，還有個小插曲，頗值一提。

那時候的聯隊長是司徒福，老美的顧問組組長看到我們在學習操作新的機種有點吃味，就提出要求，要我們向美國教官說項，說他也要來學飛F-100。那些美國教官一口就拒絕了，並說：「我們是奉派來給中華民國空軍換裝的，由種子教官帶他們飛，不是帶飛派駐在嘉義的美籍顧問。」一句話就拒絕了這位中校組長的要求，弄得他灰頭土臉，頗為難堪。

從這件事可以看出，美國人做事



桃園第五聯隊第六偵察大隊至嘉義基地接受F-100型機換裝人員之合影。

就是一板一眼，不管你是誰，你官階大我也不要聽你的，我接到的命令就是來帶飛中華民國空軍的飛行員，使他們十個人完訓，我們六個人帶他們十個人。

結束以後，他們自己再去訓練他們部隊其他的飛行員，因此，美籍教官拒絕了這位顧問組組長的要求。不過，後來這位美軍顧問組組長還是由我們的陳燦齡科長帶飛，也摸熟了F-100的性能。

我們完成飛行訓練，考試及格，美國空軍授權這六位教官的領隊發給我們每人一張E-100完訓證書。有了這張證書，大家就開始帶飛其他的飛行員，陳燦齡帶飛顧問組的那位組長

，我帶飛另外一位上校，E-100的換裝可以說相當成功，後來我們種子教官陸續帶飛聯隊裡的其他飛行員。

F-100是性能比較好的飛機，是美國空軍所製造的飛機中，第一種平飛就可以超音速的戰機，它最大的速度大概是一點四五馬赫左右，雖然沒有到兩個馬赫；但是具備有後燃器，我們原本的F-84根本不能和它相比啊！兩者相較，第一，E-100機型比較大；第二，它的性能比F-84強太多了，使我們在操作時就增加了滿滿的信心，假如再讓我們駕駛E-100去出任務，與敵人作戰，包準又會贏得漂亮。後來美軍的航空母艦把單座機運來了，接受E-100F雙座的飛行員完訓後，就可以去飛單座型的E-100A了。

說到E-100A這型飛機，講起來也很有意思，美國人在工作上非常有效率，民國四十七年臺海空戰一爆發，老美就先把六架雙座的E-100F教練機飛到臺灣來，空中加油七次，安全降落臺灣，隨即密集訓練我們的種子教官；另一方面，在美國本土，把已經封存在Davis-Monthan Air Force Base，就是在亞利桑那州Tucson城旁邊的E-100A啟封，進行一系列的檢測，準備運往臺灣。

Davis-Monthan Air Force Base是美國最有名的飛機儲存基地，美國空軍的飛機生產了很多，除了任務需要，多餘剩下的怎麼辦呢？爲了節省納稅人的錢，有關部門會把發動機卸下來，然後將飛機封存起來，他們叫作Cacon，好像結個繭一樣，把它整個包起來，使它內部的機件不會受到損壞，同時，將它擺在有沙漠的地方。在亞利桑那州最南面的Davis-Monthan Air Force Base，那兒光是儲存的飛機就有幾千架，都是美國空軍沒有用到的飛機，連二次大戰過後的飛機也有，如：B-17、B-24、B-25都有，也有很多的B-52，完全是新的，封存在那兒。

E-100A啟封後，大概有七、八十架重新改裝，將直尾翅加大，從性能上調整，提升改良後的E-100A，發動機有一萬六千磅推力，後燃器則爲一萬六千磅，飛機全載重大概三萬多磅，推力增加很多，使飛機平飛就可以超音速，性能有很大的改善，武器用的是砲，除了炸彈、火箭以外，還有二十釐米、點二〇的砲。接收了美軍運來的單座E-100A，就開始試飛，由我們訓練出來的E-100飛行員，後來成爲成熟飛行員的，就從中選出一些來當教官，成爲單座機的

教官，這就是我參與嘉義F-100訓練的梗概。四大隊從換裝F-84C到換裝F-100我都親身參與，感覺還算順利成功，值得書寫下來，供後人參考。

回顧參與其事的過程，美國空軍派來嘉義執行這個換裝計畫的六位教官，態度認真、一絲不苟，不受任何人情的裹脅阻撓，完全依照命令、準則辦事，且很順利圓滿的達成他們上級交付的任務，令我欽佩。從他們身上，我們又學到了一樣東西，就是「專精」。於是，我們幾位種子教官就把美軍的英文手冊借來，翻譯成中文，讓一些英文閱讀程度不高的人員，直接看中文譯本。我們這幾位種子教官做F-100手冊的翻譯工作，在研讀飛機手冊的原文方面，花了非常大的功夫，使我們對F-100這種飛機的基本性能與各種操作規範都有非常深入的了解，也使得種子教官們對飛機的了解，從裡到外都非常透澈，從而在往後避免掉了許多不必要的危險。

由於飛機的性能越來越進步，地面講解的學科知識也隨之加深、加重。

不像過去操作P-51螺旋槳飛機的年代，由教官帶飛一下，且P-51的飛行手冊很簡單，就那麼一本小冊子，進入噴射機的時代就不一樣了，尤其是F-100，它的準則指令是一本很

大的冊子，系統分析、系統說明、正常操作程序、緊急操作程序、輔助設備等一切內容，都花了很大的功夫去編輯，可見美國人對這種高性能飛機的重視程度，且不允许飛行員隨隨便便跳上飛機就說：「我可以飛了」，一定要把飛機了解得很清楚以後，才能開始學習飛這架飛機。

其實深入了解飛機各系統的運作情形，坐上去駕駛的話，就會很有信心，若臨時發生狀況，如黃燈亮了，也馬上就知道這個是什麼警示作用，紅燈亮了又代表什麼緊急情況。因為飛機的性能越來越提升，飛機結構、操作要求也越來越高，讓人感覺到科技的進步，真是不可同日而語。

除了F-84，我也飛過F-86，F-86的性能比F-84強很多，但是F-100又超越了F-86，到了另外一個階層，在速度方面、在動力方面，可以承擔的任務方面，都比F-86要強很多。所以對中華民國空軍而言，換裝F-100是非常有價值的。

F-100的軍用推力是一萬六千磅，飛機起飛一離地，機頭一拉起來，高速不用三分鐘就超過一萬呎。所以這樣快速度的爬升，有一飛沖天的感覺，比起以前那種慢慢爬升的感覺就是不一樣，所以飛了F-100以後，對



歐陽漪棻教官（左三）與美方教官於F-100型機前合影留念。

噴射機高性能所能達到的程度，可以說點滴在心頭，難以用筆墨來形容。

幾個月時間過去，美國教官就統統回去了，四大隊訓練出來的種子教官有十個人，就由這十個人繼續來訓練其他的飛行員，其他的飛行員受訓完成的，就成了F-100A單座的教官。空軍在操作新型的飛機時，有一個詞叫做「換裝」，你原來裝備是F-84這型飛機，由於你今天換一個新的飛機來操作，那就是換裝，這個換裝非常複雜有必要特別說明一下。駕駛汽車的人只要拿一張駕照，都可以駕駛汽車，你對這個車子性能發揮的如何無關重要，只要按照汽車駕駛訓練時候所要求的，對所有交通

安全的要求，包括駕駛的速度、行人的安全都能夠遵守的話，你就是合格的駕駛，而且，即使你換了一部汽車，也沒有任何改變。飛機可就完全不一樣了，很多不認識航空以及空軍的人都不了解，民航機如此，戰鬥機亦是如此，每一種飛機都有獨特的性能，雖然基本的原理是一樣；但是由於飛機是在空中飛行，不是在地面上，所以安全要求很高，任何時間一離開地面，就有安全上的考慮，飛機要是不能平安降落，失事摔掉了，就是重大的飛安事件。所以飛機的起降有一個很嚴格的標準，要能夠平安起飛，還要能安全降落，才算是完成了一次的飛行，平平安安的回來才能算是任務達成了，所以要求飛行員對飛機的性能要全盤了解。

過去在抗戰的時候，飛行員對飛機的認識很多時候僅憑一股熱情、一股膽量，專業知識未必充足。我個人在飛C-47時，在那個噴射機尚未發明以前的飛行員，對自己都很有信心，教官都是以：「你敢不敢飛，我現在放你單飛了，你的技術已經足以駕駛這架飛機平安起飛、平安降落」，如果夠膽說：「可以」，教官往往就跟你頭上拍一下，用鼓勵的語氣說道：「好吧！去呀！」但是到了噴射機



空兩卻戮
機外精
型中求
七聲益
二格精
一十仰
「米架，令人景仰」
於軍兩不驕，令人景仰
教官共架不驕，令人景仰
葉落傷不矜，令人景仰
游擊擊不矜，令人景仰
陽中擊不矜，令人景仰
歐戰架始力

的時代以後，再也不是靠以前那種有膽量、勇氣、自信心，就可以駕駛飛機了，這時候我們對飛行員的要求是，你要對飛機的結構系統，每一個部份的功能都要很了解，因為任何一部份的功能出了問題，都可能是造成失事的原因，所以說對飛機的系統要很了解，不管是操縱系統、發動機系統、氧氣系統、武器系統，任何一個系統都要非常了解，才能應付突如其來的狀況。

所以說飛機雖然是一個機器飛行在空中，但跟汽車比較之下，那就複雜多了。你可能是一個非常好的汽車駕駛人員，但是當你駕駛飛機到空中之後，不一定就是一個很好的飛行員，為什麼？可能是由於你對飛機的系統不熟悉，飛機怎麼製造的，如何造

出一架飛機你可以不要管，但飛機的每一個系統怎麼運作，駕駛可要瞭如指掌，如警示燈是黃色的，警告燈是紅色的，警示黃燈是給你一個Caution，提示你要注意了，可能有問題，要你去檢查，飛行員就必須去檢查。

尤其是單座機，在空中發生了問題，你如何去判定問題出在哪裡？如何去解決問題？都是靠個人來解決。不像空運機有機工長，若油表有問題或是供油系統有問題，機工長馬上就去檢查，因為機械維護是他的職責。單座機的駕駛員就是自己一個人，檢查飛機系統發生的故障，怎麼樣改正、糾正或發現它只是一個不足以發生危險的小狀況，那麼該怎樣動作？譬如回航或是改正，有一些是人為操作就可以改正的，那倒還好；有一些狀況是人為操縱過後，還是不能夠改正的。好比說現在有一個警告燈亮起，你馬上加以調整，警告燈熄滅了，表示這個系統回復正常；但是假如你不採取恰當的行動，警告燈亮了以後不處置，讓情況繼續惡化，可能會變成嚴重的火警警告燈，紅色的警告燈亮起，那就可能會產生高溫了，火警警告燈在亮，表示非同小可，很多人碰到這狀況就傻掉了。但也不是說

警告燈亮了就必須馬上跳傘，還是可以設法改正。

一般來講，發動機的火警警告燈亮，表示超溫，超溫你就要解除、改正超溫的原因，要檢查確認油門是不是很大？像是帶著後燃器的飛機，有時就是這樣，油門為什麼還是這麼大，出任務開後燃器的時候，後面那個眼簾，F-100叫做EYE LID，就是如眼皮上的眼簾沒有打開，就超溫了；眼簾沒有打開，後燃器就停止使用了，若繼續使用就會持續加溫了。

我就曾經有一次在海峽上空，發生過飛機超溫的情況，於是回場迫降，雖然安全迫降，但是情況非常嚴重，發動機都燒壞了。舉這個例子來說明的目的，就是在提示，即便是飛行員，但我們對飛機本身的結構，往往缺乏專業知識，一個飛行員只會操縱飛機，而不認識飛機內部結構系統的運作，以及各種的特殊情況；所以我們基地在換裝F-100以後，對這型飛機系統的運作及安全上的要求都特別注意。

自從那六位美軍教官返回美國後，我們繼續接手訓練，因此特別重視上述的問題，好在沒有「漏氣」。

在執行換裝F-100時，除了代訓我們自己基地的飛行員之外，我們種

子教官還曾代訓過桃園六大隊的偵察機飛行員。

民國四十七年底，第六大隊大隊長周石麟率該大隊第四中隊劉序、陳懷、何建彝、曾祥華、李正武與傅振華六人，前來嘉義基地接受F-100的換裝訓練，準備日後返回桃園後，接收美方提供的四架F-100偵察機。他們個個藝高人膽大、出生入死，多次深入大陸腹地，偵蒐中共的軍事情資，提供層峰運用，為國家立下許多汗馬功勞，誠可謂英勇的無名英雄。我和陳懷已是舊識了，因此合作愉快，公餘之暇，他也常和我探討生命的問題，並一起研讀聖經，日子過得規律，也很有意義。

嘉義基地的F-100在完訓以後，就一直沒有擔任過作戰任務，因為那時候金門砲戰的高潮已經過去了，F-100一直到我離開四大隊之前，都沒有在作戰方面有太多的參與。

（未完待續）



歐陽漪萊教官送給作者
的親筆簽名照。

Top Gun回憶錄

鐵刷子 杜松培教官

· 陳子斌 ·

從東港預備學校入伍訓練結業，即轉進到岡山空軍官校報到。第一天整隊分床位，第二天就是分配編組，我被抽中配在基本組中「杜松培」教官這一組。

幾乎每個學生都會關心自己所編配組別的飛行教官性情如何？對學生要求如何？因為當時我們官校每一期只能保證畢業十五至十八個學生成為飛行員（按《美援協防約定》）。但是當我們探聽他相關的習慣或教學方法時，學長們都三緘其口，推說不知道。直到晚點名後，才有學長願意回答：「喔，杜教官呀！有名的鐵刷子。」緊接著追問：「什麼是鐵刷子？」回答竟是：「你知道嗎？連續三期九個班，他只帶出來了兩個學生，其他統統被他刷掉了！」

當年的我真可謂初生之犢不畏虎，聽完竟也不惶恐，心想管他什麼鐵刷子，全力以赴總沒錯；而事實也證明，教官都是惜才愛才的，只要用心、肯學、飛得好，一定能圓飛行夢。