

· 歐陽漪荃口述，高興華整理節錄 ·

我的軍旅生涯歲月之九

赴美擔任交換軍官

交換軍官的訓練計畫是出自於美國軍方的構想，由我們雙方國家的空軍分別派出一位飛行考核官、一位教官，到對方的國家去擔任交換軍官；但這個交換計畫實際執行之後的情形是我們派人去了，他們卻沒有派同樣的人到我們這兒來，實際原因為何，事隔多年，已無從探討了。當時外派赴美，要經過英文能力的考試鑑定，我個人僥倖通過，被選上，得以前往美國擔任飛行考核官。

飛行考核官的主要職司就是對飛行員進行標準化考核，這個標準化的內容正如同先前談到F-100換裝章節時所提到的一樣，對飛行員手冊裡所有技術層面的東西要熟悉到滾瓜爛熟，對緊急操作程序幾乎是到了可以倒背如流的程度。倘若遇到緊急狀況，不是說我來查查手冊看怎麼辦，沒有時間來讓你查。一遇到火警，高溫時該怎麼辦？遇到氧氣的問題要怎麼辦？每樣東西出了問題，該如何辦是容遲疑的，一、兩秒鐘結果就出來了

，因此馬上就該知道要怎麼辦。

我個人被選為飛行考核官，另一位戰友齊正文（空官三十七期）則擔任飛行教官，在基地裡面帶飛學生。

我們到了美國之後，他們的空軍部門就分發派遣命令給我們兩個，一人一套，如我們到加州舊金山外面的Travis Air Force Base報到時，馬上領到一本，每一頁都一樣，派遣命令上註明了該跟什麼人聯絡、交通工具如何、會怎麼安排以及相關聯絡電話等等都清楚的列表出來。

我們一到Travis Air Force Base拿到這個旅行命令，向接待人員說明，奉命來這裡，撕下一頁給他，他核對後馬上處理，並詢問我們的意願，為我們安排交通工具，看是要坐火車還是坐飛機，或者要自行開車也可以，決定好再告訴他，他會幫我們安排機票或相關費用。

美國空軍已經建立了一套非常完善的制度，你到哪兒去，都有固定的人跟你聯絡，令人不得不佩服，制度訂得很完善，也很落實執行。這些服

務人員多半都是一些非常優秀的士官長，非常老練的告訴你該怎麼走，如何坐火車、坐巴士、搭乘飛機，若選擇自己開車，他就根據距離，發給你每英里多少錢的補助費用，這真是一次奇特的美國行。

我們到Laredo Air Force Base，它位在德州美墨邊界，一開始的那段時間，閒在那裡沒事情做。後來才發現這是美國訓練司令部掌管的業務，而訓練司令部是在Randolph Air Force Base，在San Antonio裡面，當地方基地向司令部報告以後，他們才發現我們報到了，並回覆說，我們是有旅行命令沒錯，一個來當標準化考核官，一個來當飛行教官；但我們兩位沒有美國教官的資格就飛來基地，所以目前無法執行任務，必須等候他們安排到訓練司令部教官訓練學校受訓。事先我們並不知情，到Laredo Air Force Base才知道有這樣的安排，也只好奉命行事，按照Randolph基地的規劃，參加受訓班隊，我們兩個住在同一間宿舍，由同一個黑人教官教導。

教官訓練的目的無非就是要我們當教官時可以知道怎麼教學生，而不是在飛行技術上求精進，因為飛行技術是本來就該具備的。因此他們教我

們要把飛行動作先給帶飛的學員講清楚，要在地面先做好準備工作，飛什麼科目、操練什麼動作、有些什麼要點、過去有些什麼缺失等等通盤講解。到了飛機場，那個教官特別要求我們一點，他說你們東方人最缺乏的就是「講」，尤其英文本來就不是你們的母語，又要在飛機裡拿著INTERCOM（對講機），當然不習慣，但必須克服。我的做法是不需要做什麼動作，因為氧氣面罩中就有麥克風，根本不須按鈕，只要戴上面罩，兩個人就可以通話了。

提到帶飛學員，當教官的一定要把分解動作講解得很清楚，並且要求學員確實遵循飛行手冊上的動作執行。另外，在操作時，飛行教官一定要掌握學員的每個動作，如果操作不對，要一直不停地提醒他、改正他、幫助他，讓他了解自己的操作動作不對，是太慢、太快、還是太激猛，同時告訴他，拉桿要拉幾個G才對。

經過了兩個月的時間，我們畢業了，畢業之前，黑人教官說：「我發現你們兩個都很優秀，但是你們兩人有一個共同的情況，就是不善於表達，講解得太少。」那位教官講的一句話，經過了幾十年，我到現在都還記得，他說：「就整個態度來講，你們

中國人是Meek and Humble。」換句話說，是很謙卑、柔弱的樣子。

Randolph的訓練完成以後，我們就分發到原來的地方，去執行我們交換軍官的任務了；但是在Laredo Air Force Base，我就跟他們當地負責訓練計畫的作戰組組長洽商，我說：「我的母親住在Williams Air Force Base附近，當年我到美國來受噴射機訓練，沒結束前，我的母親跟他的先生已經從Oregon調到Arizona Mesa的郵局工作。當時我是在雷鳥基地受炸射訓練，所以我有幾個月跟他們住在一起。一九五四年我回國以後，他們始終住在那，這次我又來美國，前後已隔了七年，期盼能申請調動到Williams Air Force Base。」他們的訓練司令部很友善，同意的我的請求，我就調到Williams Air Force Base去了。

報到時，他們訓練大隊大隊長不在，副大隊長在，那個人不太好相處，很多人跟我講這個人很難纏啊！我去跟他報到，他說：「喔！臺灣來的。」一臉不友善的問我：「你受過教官訓練了？」我回他：「對啊！」他又接著說：「但是你到這兒來帶飛我們的學員，不一定合適啊！我現在缺地面學科的教官，你就先去當地面學科的教官吧！」我就事論事，說道：

「請示你，我到這兒只有一年的時間，前面已經接受了幾個月的教官訓練，現在還有七、八個月的時間，要做本身工作上的事情啊！」他堅持己見，說：「我不管你，你的命令是你的命令，我地面學科教官缺人，沒有人幹，我就派你去。」果真是個強勢、難纏的人。

我一聽心裡就想糟糕了，很不開心的回到媽媽家裡睡午覺，沒多久，電話響了，是大隊長打來的。他聽說有個臺灣的中華民國空軍軍官來報到，知道副大隊長是這麼處置的，電話裡他說：「Captain歐陽，你想怎麼樣啊？」我說：「我不知道，我準備跟訓練司令部報告，執行命令派我來做飛行考核官，不是來當這裡的地面學科教官啊！」他說：「這樣好了，我的副大隊長跟你怎麼講，你不要管，下禮拜一，你就直接來找我，你不要找別人。」意思就是，你不要找副大隊長講，你找我就好了。

我的繼父說：「我們美國啊！是講法律的，命令是要遵守的，任何人都不能隨便作威作福。」意思是說，這個副大隊長不能隨他的意思，高興怎麼做就怎麼做。

我繼父的祖先本來是蘇格蘭人，移民到美國去，好幾代了，美國的精

神他很清楚，這種亂搞的事情怎麼可以！他說你可以打官司、可以告到上面去。我說：「我到這裡來，要尊重你們的制度，但是既然大隊長打電話來了，告訴我禮拜一向他報到，那我就安心的去向他報到吧！」

果然，去了以後，大隊長已有安排：「這樣好了，在你當標準化考核官之前，你先在中隊當飛行教官，只帶一批，不帶全程。你帶他們從基本訓練到編隊訓練，只有短短的二十幾個鐘頭。在這段期間，你能不能先體認一下第一線飛行教官的工作？」我說：「那太好了！」毫無疑問，這是合理的安排。他說：「你不要管別人怎麼說，在這個天花板下，是我做主，你聽我的話就是了。」講完我就進了副大隊長辦公室，他的辦公室在大隊長辦公室外面，他叫我進去，他連我的歐陽都不會講，就說：「Yang，你進來。」接著警告我：「你不要以為你現在到了中隊，就可以神氣了，你高興怎麼樣就怎麼樣，你神氣什麼？你只要出點問題，我就唯你是問。」我就回說：「放心好了，副大隊長，我這個人最循規蹈矩了，你規定了什麼，我絕對遵守，不會玩花樣的。」

其後我們一直相安無事，我在那

裡帶飛學員，一直都很守規矩，該上場就上場，學生也都很尊重我，對我這個臺灣來的中華民國空軍上尉啊！毫無疑問的，完全接受。因為我帶飛學員都有所本，我連F-100都飛過了，要從頭來帶飛F-33，當然駕輕就熟，很順利。我從一開始編隊訓練時，就調到標準化考核小組了，名稱叫做「Standard destination board」。

在這裡七、八個月，令我感受良多，為什麼呢？因為我深深體會到標準化作業對提升戰力的重大影響，過去的飛行員一切靠膽子，「no guts, no glory」，沒有膽子就沒有榮耀；但是科技進步到這個階段，已經不是有沒有膽量的問題了，而是對這些高度配備精密武器及先進系統的飛機夠不夠瞭解、夠不夠深入。假如飛行員連武器系統都搞不清楚，那怎麼去打仗啊？也是基於這樣的狀況，美國把飛行員訓練成完全能發揮武器系統的功能，這是我深刻的體會。

標準化飛行考核官穿的飛行衣是黑色的，跟一般飛行員不一樣，第一線、第二線的飛行員都要被考核。所謂第一線就是現職飛行教官，或部隊的飛行員都屬於第一線；第二線的，像是飛行安全官、飛行醫官、部隊長等等非第一線作戰人員，因此，每個

月要求的飛行時數較少。我們中華民國空軍也承襲了這一套制度，其實當初是從美國空軍開始的。美國是這樣的，第一線飛行員每個月的飛行時數不能少於十五小時，你這個月少了，下個月就不能再少，若一再少下去，就要考慮職務是不是要調整。第二線飛行員的標準少了一點，每個月要飛滿五個小時，才能領取飛行加給，這是要瞭解飛機的運作，以應付突發的狀況。

在這個七、八個月當中，我給了兩個人紅條子，紅條子就是你這次飛行不及格。這可不得了，一個臺灣來的飛行考核官給學員開了兩張紅條子，那是很嚴重的事情，一開紅條子，馬上要經過一次飛行鑑定會議，討論某某人得了紅條子，該次飛行考試不及格，要回去準備再考一次，若再考還是不及格，就要變動職務，這是很嚴重的。

我記得那位被開單的飛行教官很年輕，是個小中尉，非常活潑、也很和善，跟我也很好；但是因為他剛度假回來，很多動作都忘記、生疏了，考試時，一問三不知，很多地方出了錯，依據標準化考核規定，學員不知道受考評的考核動作，就不能及格，再加上其他動作也犯了錯誤，如操作

程序中，起飛到了一萬呎要用氧氣，他忘記了。我記得他被我發紅條子時，臉上紅一陣白一陣，擡不起頭來，我說：「沒有關係，年輕人，你再回去練一陣子，因為你剛休假回來，疏於練習，好好的溫習一下再來考吧！」當然，再來複考就不會由同一個考核官考核了，以避免個人的成見，後來第二次他果然及格了。

另外一個是第二線飛行員，是安全官，他看到我已經有開紅單的名聲在外了，看我坐在那兒，竟有點發抖，心理上先受了些影響。結果飛行時犯錯連連，我也給他一張紅單子，他受的打擊很大，這些話傳出去之後，我這個飛行考核官就變成了一個可怕的人物。但是我覺得，我這一生所學到最重要的一個教訓就是，你所做的工作，尤其是生命交關的工作，一定要完全腳踏實地，不能含糊、不能偷巧、不能犯錯、不能苟且、不能徇私。按說，我一個外國軍官可以做好人，都給PASS，Buddy Buddy兩下，也許還可以有些好處，收到飲料之類的；但由於發出了紅條子，標準化小組的同事們開始對我肅然起敬，這是我在美國受交換訓練，做考核工作，獲得的一個最寶貴教訓。

空總考核組

從美國返回臺灣後，我到四大隊歸建，當時四大隊負責標準化考核工作的是和我同期的許仲揆同學，他的位階雖然只是上尉分隊長，但對這個業務非常認真，所以常邀請我這個會喝過洋墨水的蒲陽老戰友多給他一些意見，我欣然從命。

後來空軍總部一些長官們認為，考核單位是考核制度裡面很重要的一個機構，對飛行員進行標準化考核是總部責無旁貸的職責，當時二十九期的林文禮是戰鬥機的考核官，戰術考核組的組長是冷培澍。當時考核官分戰鬥及空運兩組，我記得劉憲武當初在那裡，但不知什麼原因，去沒多久又調回三大隊了。我被林文禮推薦給冷培澍，冷培澍問我意見如何，我欣然接受，並馬上向大隊長周石麟報告，他問：「你是真的想去嗎？」我說：「是啊！這是個機會啊！既然我學過標準化考核，總部戰術考核組也需要在標準化考核工作上有經驗的人，那麼我是順理成章啊！」

回國沒多久我就晉升為少校，以少校階級入總部，開始了在總部戰術考核組兩年的工作。

戰術考核組直屬空總作戰署，包括：空運部隊、戰鬥部隊，統統要接受標準化考核以及戰術考核。標準化

考核是每次到部隊隨機抽幾位飛行員帶飛一下，看看他們的操作方式如何，是江湖式的飛行把戲，還是按部就班的完全按照標準化程序來飛行。標準化考核除了術科，還有學科的試題，所有飛行員都要參加學科考試，術科就選一、兩位飛行員來考核，端看我們當時的人力，配合戰術考核，實施標準化考核，可見空軍對標準化考核的重視。

此舉的確對空軍部隊飛行員的飛行習慣造成正面的影響，讓他們重視操作程序，尤其是緊急情況的操作程序一律要求背誦如流。正常作業程序則沒要求一定要背誦，檢查飛機時，可以拿表出來，第一步是機外三百六十度檢查，舉個例子來講，進氣口防塵罩有沒有拿開，要是沒有拿開，那就開笑話了，發動機啟動不了。所以飛行前的檢查真的非常重要，誰都不能忽視進氣口若被堵塞，可能造成的危險。其他地方也有潛在性的危險，好比說加油箱的油箱蓋有沒有蓋好，這也很重要，一萬次裡面有一次出了問題，就可能致命。空速管的蓋子沒有打開，要是沒有打開，結冰了都不曉得，起飛以後失效，一旦飛機離地，那就無法運用來參考速度，徒增飛安困擾，這些都說明了三百六十度

的機外全方位檢查是很重要的。

我個人擔任了兩年的考核官，在這兩年當中，都是參加戰術考核，以及參加各種的演習。

我們在戰術考核組時，大家有個共同的體認就是戰術考核不是完全準備妥當了才來考，而是要不預期的去驗證。冷培澍組長也非常樂意這樣做，因此我們有時半夜三更就上場，派架空運機就起飛了，等起飛以後才通知部隊即將前往進行戰術考核。這是個創舉，也把部隊嚇壞了，這種突擊性的考核方式效果非常驚人，深深獲得層峰的賞識。

我覺得飛行員平常不可懶散，平常就要做好隨時準備作戰的動作，這樣子才不會養成怠惰的心態，因為真的要作戰時，沒有人會事先通報你的，敵人攻擊時，哪會事先告知。

另外，有炸射比賽時，我們就配合做一些標準化考核，帶飛一些飛行員，看看他們重不重視標準化的作業程序。其實，若養成好習慣了，凡事都按著順序來做，對飛機的操作程序就會非常熟悉，無形中，作戰能力也就會跟著提高；即便是受了傷、身體不舒服也都可以應付，不會失去信心，因為對飛機內部的儀表以及控制系統都瞭解的透澈深入，當然自信心也

就大大增強了。

陸軍部隊中有一句話「步槍是我們的第二生命」，也有另一種說法「槍是他的愛人」。我們空軍飛行員則強調「人機一體」，飛行員就是操作這架飛機的人，有關飛機的構造、設計功能，飛行員都必須瞭解，才能夠運用自如。

平心而論，這種新的觀念、新的要求，這種制度化、標準化的考核的確使飛行員素質大為提高。戰力提升以後，飛行員才能夠應付更艱鉅的任務，才能夠發揮以少勝多、以寡敵眾、以劣勝強的戰鬥精神。可以說，一切都要歸功於精神上的，而不是物質上的。很多時候，飛行失事人為的因素占了很大的部分，真正機件的問題反而比較少，操作不良、個人沒有發揮應有的能力，或專業知識沒有發揮出來，才是造成失事的主因。

戰術考核組這兩年當中，我們常常做一些無預警式的考核，的確令部隊提心吊膽。考核完畢之後，考核組組長會對這個部隊實施講評，講評的時候，一般都是把重點很明確的告訴部隊，絕對不做官樣文章，我覺得戰術考核、標準化考核的制度的確為我中華民國空軍建立了一個非常好的制度。

（未完待續）

· 陳子斌 ·

Top Gun回憶錄

老狐狸 王若鴻教官

初級組只有少數是環島單飛夜航成功的，而我就是那少數成功的人，所以剛升入高級組（戰鬥組）時，很自以為是。當時被分配到老狐狸王若鴻教官門下，這個王教官期別比高級組組長還要高出六期，外貌與神態都很像西部牛仔中的神槍手，平日裡也不願與人多囉嗦，要讓他瞧上眼，就得有真功夫。

話說，他的帶飛方法與眾不同，上了天只一句話：「小子，注意看！」即刻就開始逕自做動作，做完了，他就放手當乘客，看小傢伙表演。做得好：「嗯！還可以。」做不好，頂多指出重點，若再不行，就說：「你回去想想，沒把握就自請停飛！」所以不到兩星期，一組原配八人，僅剩我一人；再配七人，沒幾天又剩我一人。在這位嚴人教官眼裡，飛得再好，也就是：「嗯，還可以！不過，還差得遠。」因此也養成了他底下的學生們個個不敢自負大意的飛行性格，在習慣和觀念上也懂得收斂。