

專機中隊二三事

·繁無系·

一九六二年十月，筆者奉命自屏東六聯隊二十大隊，調松山專機中隊服務，時為上尉飛行官。新隊員報到最後一道程序是面見隊長蘇驤上校，隊長曾是筆者二十大隊頂頭分隊長，筆者誼為舊屬。官式談話後，蘇隊長神秘兮兮問筆者，可知是哪一位推薦調到專中（專機中隊簡稱，下同）的？筆者茫然無答。

「是我的前任隊長傅保民先生（已調華航機長多年）兩次親自到我辦公室囑辦的。」

傅機長是空運圈知名前輩，與筆者從未服務同一單位，只有一次個把鐘頭的公務會面。人說專中的飛行員非權貴子弟莫屬，雖是笑話，但擇人的原則極為嚴謹，筆者於無意中得之，可算稀奇。

專中的前身可追溯到抗日勝利，還都復元，空運十大隊進駐明故宮機場時期。十大隊轄四個中隊及專機組，使用C-119機型，受大隊長兼座機組組長衣復恩前輩指揮，擔任政（軍）要員出巡往返重任。遷臺後更名為

專機中隊，駐守松山基地。

筆者服務二十大隊時，使用C-119機種，馬力、載重和飛行高度上限，都較C-117機為優，唯其操控反應有遲滯性，依賴技術層面較多，C-119則操控靈活，反應迅速，因之筆者在換裝C-119訓練上，順利完成正駕駛訓練，飛行任務亦能稱職盡責，漸受部隊長青睞。

其時松山基地新建俱樂部啓用不久，室外敞亮，室內含衣帽間、咖啡吧、大廳、閱讀室、鋼琴間，隔一半片牆和餐廳相連，說不上華麗，但巧思布置，爽亮舒適，是專中飛行同仁無任務時的休歇佳處，聊天、扯八卦乃至紙牌嬉笑各取其樂。筆者向好閱讀，趁時開始細讀大部頭典籍，由《三國志》而《資治通鑑》，最後購整一套二十四史，數年之間，至少細讀一遍以上，深深體會到五柳先生「好讀書不求甚解，每有會意，便欣然忘食」的樂趣，可算得是筆者在專中七、八年，除飛行專業外的一大收益。幾乎和筆者到專中報到的同時，

開始感覺到一股無形權力，無所不在地影響著至少是專中和座機組同仁的工作情緒，那就是時任情報署長，後晉副參謀長、國防部計畫次長衣復恩將軍的身影。

衣將軍，官校五期轟炸科出身，畢業後參加抗日作戰。當時日本空軍在量在質，遠勝我國，轟炸任務幾陷停滯，衣將軍奉派至美京華府，任職《租借法案》中國駐美機構。稍後，美國贈送我國C-119機若干架，衣將軍順理成章，趁機完成C-119正駕駛訓練，並參加儀器飛行和航行學校正式畢業，可說練就了金剛全才。學成後，自駕C-119機飛越大西洋返國，即被任委員長座機正駕駛，並受命建組空運部隊。其後衣前輩超序晉升，雖說離開空運部隊，而歷屆繼任主管均為衣將軍親手裁訓的幹部。例如當時松山基勤大隊（隨後擴編為指揮部）大隊長張麟德，即是明故宮時代分隊長之一，副大隊長汪正中則是重慶初建座機組親炙衣將軍督教兩員接班人之（另一為傅保民先生）。張大隊長治事寬裕，綜綰大綱，有關飛行人員訓升調度，全由汪上校坐決。當時衣將軍如日中天，處在權力巔峰，直接管理空軍最重要單位黑貓和蝙蝠中隊，兼為華航創辦人是華

航的實際管理者，基地內飛行同仁的晉斥，榮挫，衣將軍「如朕親在」，輕鬆控制在眉宇之間。部份資深同仁閒談之間尊稱「老闊」而不言軍職，猶如水濂洞小猴王之與孫大聖。

書載清末第一漢臣李鴻章笑話，說若是李侯爺對他眾多幕賓之一用安徽的土語罵兩聲「賊娘的」，則此君不日必將外放為抓印巴子（意指手握官印有實權的官員）的實任百里或千里侯，也許這不是笑話，而是上位者統馭僚屬的權術。此種統御的現代版，筆者竟然親見。

某日午後，同仁們剛結束午餐，圍坐在俱樂部各處，衣將軍由正、副指揮官陪同，突然現身，進入大廳，站停後曰掃同仁，手指一位資深同仁，厲聲說：「秦某某，看你身為教官，頭髮不理，制服邋遢，皮鞋不擦，成什麼樣子！」秦君肅立聆訓，滿臉尷尬。一週後秦教官脫去軍服，到華航任C-47機師。

約當一九六五年初，某日下午，奉召到副指揮官汪正中辦公室報到，汪上校話無虛詞，面諭把航行資料整理一下，次日隨其登C-47B-8806「美齡號」參加座機組熟飛。

事起突然，又似施惠，但也不便細問，此後一年多，直到汪上校他

調，每逢座機組熟飛，例由松山飛「美齡號」赴嘉義基地，換登DC-6B-3536「中美號」飛松山，午後大半循東臺灣繞過恆春半島南端返嘉義。松山基地棚廠門框較低，DC-6直尾翹太高，無法進出，嘉義基地八號棚廠開門則經過加高，加以維修部及同仁近二十位，自十大隊遷臺，即在嘉義安居，「八號棚廠」成了座機組修中心的代名詞。

汪正中上校不愧是衣將軍的及門後俊，飛行操作嚴格要求精緻，首長乘機時的舒適、任務重要性的警慎和確保安全之間，須取得絕對的平衡。飛行專業外，汪上校亦嫻熟機務和航行，筆者在熟飛期間，及時習得了長程航行定位（Long Range Air Navigation）的技術。汪上校諄諄告誡要多充實專業學識，善用飛航資源，日後飛行趨勢將會依賴知識面，遠勝於技術。筆者向學心切，汪上校亦傾囊相授，奠定了筆者飛行專業的堅實基石，終身受惠。

憾事是正規劃實施DC-6正駕駛訓練時，汪上校他調，座機組組長由原專中輔導長張耀江接任，換機訓練暫寢。

六個月後，張組長諳熟業務，重啟培訓計畫，順利完成DC-6正駕駛

訓練，參加座機組實際工作。但暫時沒法佔編制升階，多年來座機組兩名中校飛行官之一的職缺，一直輪流由專中資深學長佔用，這是當時解決人員升階常見作法，筆者欣然接受。

設立國人自營民航公司，一直是有識之士的夙願，尤其是經國先生和衣將軍衝破重重困難，斬荆披棘，蕁路藍縷，終底於成。但其開創初期所經歷的艱辛，實不足為外人道。其間最大的助力非空軍莫屬，無論是飛行、維修人力器材的支援，幾乎至於無法章的情況。

約當一九六二年春，筆者時為二十大隊飛行官，兼聯隊長辦公室參謀。某日，首長交待華航一架DC-4客機，由松山飛屏東，快將到達，囑咐到飛管室接機，然後把飛機拖到較隱密機堡，把油箱加滿，加油作業時間，陪組員去黃鶯俱樂部便餐，再送機離場。

「不要問為什麼，也不可多嘴。」首長叮囑一句。

DC-4落地滑到過境機坪，機門開處，見傳保民前輩率組員魚貫下機，當即請一位隨機機務同仁留下，照料拖機，加油，其他連筆者五人逕駛俱樂部進餐。餐間，應傳前輩垂問，答以已任C-46飛行官七年，並略敘

工作心得，傳前輩臉露親切，似在回憶他當年服務於同一機種，年輕時衝前工作的舊事。餐畢出門時，傳前輩見筆者拎了一隻紙袋，問是什麼？筆者答說是給留守機務員的餐盒，傳前輩略一領首，未置一言。隨即返機場登機揮別，一生和傳先生相處僅此一個半小時。

後知傳先生此行完全是小孩到外婆家要新鞋，純屬免費「揩油」，可見華航初創時期經營的困窘。

當時華航初創，無固定營運收入，在西貢替代美方運補任務的「金雞母」尚未成型，財務運用，左支右絀，甚至幾度瀕臨歇業，幸賴經國先生高瞻卓見，確定了以「軍運支持民航」的政策，空軍方能對華航這個新嫁女兒惠予扶助，也是人之常情。而傳先生帶著滿油箱液體嫁妝，或可解燃眉之急。

傳先生和汪正中先生，在重慶時代，由衣將軍親傳的弟子，論飛行技術、學識富博，兩人處於伯仲之間。只是傳先生孤芳自賞，自視太高，月旦人物，語多酸辣，對僚屬向少許可，同仁們對傳前輩亦是尊而不親，高層考慮傳前輩缺少領導人素質，在華航初期即脫離軍職，派為華航機師。

汪正中先輩接任座機組長時逾十

年，傳承衣將軍初旨，以保持高標準，培訓後進為職志。

汪長官對提拔後進，不遺餘力，若論入門弟子當推毛昭宇，劉裕生兩位前輩。前者被遠航創辦人胡侗清先生挖角禮聘為其副手，劉前輩加入華航，籌劃、完成華航由傳統機種，躍升進入當時最新型Boeing 707噴射機時代，隨即擔任該機種總機師、航務處長、副總經理，在子公司華信航空總經理任上退休。

若說每一部隊都有特色「隊風」，筆者以為衣、汪兩位傾力追求高標準，功不唐捐。

華航早期機務副總汪積成先生原為座機機務主任，大學畢業後考入機校高級班，專業精湛，富創意，有前瞻觀念。航華機務人力規劃、裝備購置、乃至自建修護棚廠，汪副總大半借重其座機組繼任者，亦為其高級班學弟何以謙、申大堪等人。趁前述座機組熟飛，何、申幾位必利用中午三、兩個小時，親到修護線運籌獻策。

筆者多次眼見華航C-119機拖進基地棚廠，關閉閘門，專中機務室及修補中隊同仁夜以繼日，全力趕工，定期檢查，更換零件，清晨拖出棚廠前，還要順手牽羊，把飛機輪檔丟上帶走。

蓋當時華航僅能作一般停機線檢修，若是結構性廠修，民間只有臺南亞航可以執行，但收費昂貴，至於定期性更換零件，更非華航財力所及。

時異事遷，太阿倒持，今日華航已被笑納，收歸國有。家有萬斛糧，不是種田人，夏畦酷苦，何人惜痛！只望坐擁資財者能珍惜創業之艱，善為運用，國家之幸，華航之幸！

筆者服務專中幾年，無一重大飛安事件，堪稱是部隊之幸；但其間也發生過一次堪稱現代版拍案驚奇，既驚又喜的意外事件，值得反顧，可為惕厲。

一九六六年一月八日，一艘共軍五十噸級的登陸艇，在擔任運輸任務中，十位成員中的七位，被吳文獻等三人槍殺後，駛抵馬祖投誠，這對方是驚天大喜。

九日清早，派出專機中隊C-119一架，由頂尖飛行員韓克和教官駕駛，盡快接回「反共義士」。八點三十分左右飛抵馬祖機場，不幸在降落後滑出跑道頭，為免墜落場邊斜坡，韓教官急速左轉，機翼一側擦地後在亂石地面停止，機輕傷而人安，但已無法繼續擔任任務。空軍立即改派救護中隊水陸兩用機，安排水面起降，接回義士。

在一水之隔的共軍軍方，則徹夜準備，在福州機場由多批殲五待命，旨在擊落我方接運飛機。

果然，當水上機載運義士、安全人員、少數媒體共十七人，於下午三點三十五分起飛後，即遭殲五機輪番攻擊墜海，機上十七人全部罹難。

事前空軍亦派出F-100多架擔任護航任務，都被共方誘敵殲五引離現場，致救護機被攻擊機隊攻擊，壯烈犧牲。

這是國家大事，不敘，只就有關專中部份，摘述管見。

馬祖機場跑道長一千兩百公尺，寬五十公尺，本島各機場跑道長度則動輒兩、三千公尺以上，習慣上似乎嫌短，若按C-119短場起降操作性能規定，亦符要求，只是降落過程不能有任何閃失，若遇風向風速，側風陣風，剎車效果不良等因素，不利操作時，難保不會超出安全限度。

人之禍福，間不容髮，亦鮮能操之在己，此事件專中稍受挫折，但避開一揭大災難。

專機中隊傳承追求卓越，精研技術，吸收新知的「隊風」，安全圓滿完成任務，數十年如一日，專中之光，國家之福，老朽隊友如筆者，與有榮焉。

大員皇冠 安平 我回來了

· 南國囡仔 ·

身穿花紅長洋裝
風吹金髮思情郎

安平追想曲

親愛的 你是否已見到我了

是安平大員皇冠的姓名

隨著古老深情的鯤鯨內海

冉冉於時間的漣漪擘造

賦彩悅喜風華靜謐的屋宇

親愛的 你是否仍記得

安平大員皇冠守候的意義

願地泥貝葉

嘹唳蒼翠的椰林

願水岸的潮汐

得以歸航滄桑的年輪

願離家的孩子能明晰

真真地明晰

那幅湛藍與晶綠蒼翠的點滴

南城之心所孕育的尾韻

我不知為何想站在魚簍天井

此刻

仰望與俯瞰恍如記憶在言語

言語煉瓦跳動的味蕾
彩豐粵菜異國情趣的技藝
慢慢為離家歸鄉的孩子
端上家鄉味婆婆的香氣

親愛的 我們終會相見的
或許夕霞是晝夜書寫的言語
依憑安平大員皇冠戀戀的足跡
徐徐地向風華絕代的歲曆
潑灑出千鍾百鍊無瑕的意境
陸上諾亞方舟行渡的軀體

