

・謝文瑞口述，蔣彤雲整理記錄・

逆風（上）

在法換訓期間，大家都很努力學習，空閒便抱著技令研讀，派往受訓同袍唯一的信念，不僅要順利完成換訓任務，更要讓法國空軍刮目相看，中華民國空軍永遠是THE BEST OF BEST。

成長

我是家中長子，下有一個妹妹，妹妹出生不久，父親往生，母親一肩挑起養家重擔，為了減輕母親壓力，我從小跟著外公、外婆住，外公一生戎馬，日據時期在屏東航空廠日本「一九〇二三部隊松鹿野支隊」修飛機



謝文瑞（後排立者）從小跟著外公、外婆同住，祖孫感情深厚。

，臺灣光復後返鄉，民國四十七年，八二三砲戰期間在金門當了兩年兵，四十九年退伍，五十三年又自願入營，在臺中烏日兵工廠服役，直到民國七十七年五十八歲屆齡退伍，外公的經歷早年在本省籍中少有。

國中畢業時，為減輕寡母負擔，外公希望我投效空軍，繼續完成他年輕時的夢想，受到外公鼓勵，成了空軍機械學校常備士官班九十九期生。

民國七十五年五月八日母親節當天入伍，機、通校所有入伍生在臺中火車站集合後，前往臺中車籠埔營區進行入伍訓，母親特地趕到火車站送行，我已經走遠了，回頭依然看到母親凝眸遠望，我看到母親的不捨。

我們這一期平均年齡十五歲，三個月入伍訓和所有常備兵一樣，五百公尺障礙、衝山頭、打野外、棉被操、灌唱片、伏地挺身、開合跳……，艱苦訓練一項都沒少。

民國七十五年七月入伍結訓當天上午，自車籠埔營區行軍至臺中火車站，搭上臺鐵普通專列前往岡山，抵達機校後，依照入學考試成績、智力、性向測驗成績分發，我被分發至噴射機維護噴機組，經過二年高中學科及飛機維修專業術科訓練，民國七十七年七月分發新竹基地實習。

民國七十五年謝文瑞於車籠埔營區新訓時，身上披掛的是班長的值星帶。



下部隊

九十九期生有十一位同學分發第十一大隊三個中隊機務室，我、王和平、江支成三人至第四十二中隊，接受F-104 CTS（機種換訓）及OIT（on job training 實作訓練），由第四十一中隊機務室九十一期曹立中教官統一代訓，先在大隊維護科接受OIT學科訓練，後至第四十一中隊實作，結訓後返回母隊第一分班擔任么洞四「四一七四」助理士，班長是何克宏，機工長是第九十四期蔣友榮學長，我戰戰兢兢用心維護，常獲得大隊頒發的高鐘點獎金，後因機隊編裝變更，陸續維護「四四一五」、「四三八一」、「四三七九」及「四三七六」。

民國七十九年，升任「四三九四」機工長，十二月二十一日，是我軍

旅生涯最傷感的一天，當天五分鐘警戒，我在南五分鐘警戒室，上午十點緊急起飛鈴聲大作，我還來不及跑到座艙旁，第二聲緊急起飛鈴聲響起，狀況緊急，我和三號機飛行員六十六期戴家直教官幾乎同步衝至「四三九四」，我熟練的幫教官著裝，拉好肩帶、整理氧氣管、調整好頭盔、協助完成開車、引導飛機滑出，scramble緊急起飛。

一個多小時後，升空警戒機陸續返航，始終不見戴教官落地。不久，友隊警戒遞補領隊衝進警戒



在大隊維護科接受OJT學科訓練，謝文瑞於結訓後返回母隊（第四十二中隊）第一分班，擔任F-104型機「四一七四」助理士。

戒室說：「『四三九四』失聯，飛機有無問題？」我回答：「飛機前一晚曾執行終昏前警戒起飛任務，落地後檢查一切OK，早上飛行前檢查也沒有問題」，我衝到空勤警戒室詢問剛落地的四號機張健翔教官：「『四三九四』是否落地？」張教官說：「『四三九四』已滑到機堡」，聽他這麼說，放下心來，返回警戒室準備午餐，甫拿起便當，班長急忙跑來通知「四三九四」失事，要我準備相關維護資料，總部飛安組要調查，我難過到無法言語，手裡的便當掉在地上，匆匆清掃地上飯菜，無心吃飯，收拾妥裝具，持維護本資料前往備詢。

後來得知，「四三九四」返航五邊落地放襟翼時，突然滾轉墜入海中，人機失蹤。

三天黃金搜救期，每當搜救直升機返回，我便衝上去詢問教官：「有無戴教官任何訊息？」往後的一個月，我習慣下班後到香山海邊看看，是否有漂流的飛機殘骸？戴教官對機務室同仁，像大哥哥一樣非常友善，驟然失去一位好大哥，機務室同仁都非常難過。後來我請調至補給室，暫時離開線上，晚上我不是到基地外補英語，就是在基地英訓組上英訓課，生活充實忙碌，讓我暫時忘掉失去一位

好長官、好大哥的傷感。

從ECU二十八分到英國換訓

我剛進入英訓小組時，成績並不好，第一次ECU成績二十六分，但是在英訓小組查旭光、吳玉枝兩位教官指導下，英文程度突飛猛進；查教官注重文法，為我奠定紮實的文法基礎，吳教官注重口語、聽力及文章解析，嚴格要求學生朗讀並錄製音帶，她會逐一聽錄音帶，發現錯誤就重來一遍、重新錄音，她要求我們事先預習，發掘問題自己找解答，如果上課無法回答教官問題，下場就是罰抄字典和文法書。



在英訓小組查旭光（前排左二）、吳玉枝（前排左三）兩位教官指導下，謝文瑞的英文程度突飛猛進。

我每天清晨上場執行飛行前檢查，八點至英訓小組上課，下午回機務室工作，晚飯後收聽英文廣播教學節目，終獲錄取外語學校士官英儲班，士官英儲班每年招收陸海空三軍二十個名額，當年錄取二十人中，空軍十五人，占了四分之三的名額，十五人裡第四九九聯隊七人，七人中第十一大隊有六人，查旭光、吳玉枝兩位認真教學教官嚴格要求，教出的學生成績斐然，不愧名師出高徒，把我從DCI成績二十六分一路帶上來，自己都覺得不可思議。後來通過總部出國ECI鑑定考試，赴法受訓。

赴法換裝

民國八十五年十月二十三日，機務長李莒聲少校率隊赴法執行幻象戰機OJ機體維護訓練，訓員有機械官楊孝平中尉、侯清勇學長、郭應輝總班、我。

抵法後，先在達梭子公司Sogitec Industries（模擬、培訓和出版技術刊物機構）一個月，研讀幻象機各系統基礎學科，後至Dijon空軍基地接受兩個月CTS訓練，這包括機體結構、液壓系、燃油系、電子飛操及發動機系統等五大系統，訓練課程繁重，每晚草草解決晚餐後，便複習當日所學、預習次日課程，再將當日課程翻譯

時任機務長的李莒聲少校（後排右五）率謝文瑞（後排左四）等學員赴法受訓，並與法方人員合影。



成中文，編寫訓練教材，作為返國後授課教材，一同前往訓員各有各的活兒，誰都沒得閒。

民國八十六年元月七號，各系統基礎學科結束，轉蒙馬頌基地接受MIRAGE 2000-5的OJT實作訓練，訓練採一對一師徒制，我的訓練教官是法國空軍Frend中士，負責我國空軍

第一架幻象雙座「二〇五一」停機線維護；甫接觸「二〇五一」，心裡很激動，空軍終於有機會換裝新機，么洞四老舊，零件早已停產，我們的飛行弟兄都很辛苦，能任「二〇五一」雙座機機工長，覺得很驕傲。

在法國受訓期間，修護理念得完全轉換，長期以來，我們使用的是美系飛機和維修觀念，兩者差異在使用單位不同，美系飛機用的是英制，但是幻象使用的單位是公制，最初學習時要不時的轉換單位；另外設計理念上也有所不同，幻象發動機在設計理念上與我們一直以來維修的么洞四等飛機有所差別，因此不能以美系的維修方式去維修幻象戰機。

由於回國後負責維護飛機，同時還要擔任換訓種子教官，責任加重，所以在法換訓期間大家都很努力學習，空閒便抱著技令研讀，不時詢問法國教官，派往受訓同袍唯一信念，不僅要順利完成換訓任務，更要讓法國空軍刮目相看，中華民國空軍永遠是THE BEST OF BEST！

國內換裝訓練

民國八十六年四月十四日結訓返臺，出海關後與家人在機場大廳短暫見面，家人接走行李，我們連家都沒回便返回基地開會，針對後續擴訓及

接裝事宜進行討論，會後立即著手換裝學科訓練及相關接機準備。

五月八日首批幻象抵達花蓮港，我經指派前往花蓮港執行幻象下船拖行至花蓮空軍基地的檢整任務，為了不影響當地交通，任務在夜間執行。船艙裡，我將飛機解鎖、進行初步檢查、裝上電瓶、坐在駕駛艙裡，以倒退方式由拖車班將幻象退出船艙，再將飛機從船上拖至岸邊碼頭停妥，利用深夜拖回花蓮基地檢整。

雖是在半夜拖飛機，之前在船艙時，就發現花蓮港外草叢裡有很多紅點閃爍不停，都是媒體和機迷的大砲，一出花蓮港大門，鎂光燈閃爍不停，我坐在駕駛艙裡幾乎張不開眼。



謝文瑞於漢光二十三號演習中，擔任幻象戰機技勤人員副領隊。

後來六十架飛機陸續接收，其中一批是在中秋節當天夜晚執行拖機任務，一路上大馬路兩旁都有人邊烤肉邊看我們拖飛機，當時已是深夜，足見這些人刻意夜深時分路邊烤肉，只為捕捉幻象英姿。

前兩批飛機接收期間，國內擴訓尚未完訓，我們種子教官要負責指導技勤夥伴OJT訓練，技勤夥伴須通過法國協訓團隊檢定考核，方能正式執行停機線幻象的維護作業，法方考核協訓期間，我全程陪同法國協訓教官參與考核工作並擔任訓員與法國協訓團隊溝通橋樑，從法國教官身上學到許多寶貴經驗。

接機初期，我同時負責幻象轉場任務的先遣領隊，負責規劃幻象轉場所需各項地面裝備支援，較難忘的是，漢光十三號演習，我帶隊第一個去現場勘查。漢光二十三號演習降落花壇戰備道，機長是領隊，我是副領隊，凌晨三點率隊自清泉崗出發前往花壇戰備道，負責幻象降落前後所有整補作業，記得天亮前，道路兩旁農田裡已經擠滿了機迷，一位中年男子不慎自橋上跌落，救護車一路鳴笛來到現場欲送他去醫院就醫，卻被他拒絕，這位大叔不顧身上還流著血，不願離開，只為看飛機起降，機迷對戰機

的嚮往，常令人難以置信。

戰鬥機在戰備跑道上起降是瞬間的事，但是後勤作業是個大工程，表面上看得到的，是加油和掛彈的整補，看不到的包括飛機落地前至少四個小時，技勤人員必須抵達現場取走紐澤西護欄、清掃、撿拾外物，避免落地時外物刺破輪胎以及戰機吸到異物造成發動機受損，鉅細靡遺馬虎不得，技勤人員責任重大也很辛苦，但是當戰機安全降落花壇戰備道那一刻，所有辛苦都值得。（未完待續）



謝文瑞（第三排右三）曾參與漢光二十三號演習，同仁們凌晨三點從清泉崗基地出發至花壇戰備道，負責幻象戰機降落前（後）所有整補任務。