

跳傘(下)

姚其義口述
吳慶璋整理記錄

第二次跳傘

在官校進行T-33訓練，尚未完訓，因要換裝AT-3，於是我和劉煌燦又回新竹基地，聯隊長唐飛將軍改派林經東、王鎮一兩位資深分隊長前往，兩人飛得好，官校很滿意，後來官校換裝AT-3，把所有的T-33給了第三十五中隊夜攻分隊。

回新竹基地不久，我便前往CC換裝T-33型機，民國七十五年九月一日完成換裝，又從臺中回到新竹，後來升第四十二中隊機務分隊長，這期間不知怎的飛機頻頻出狀況而緊急落地，有人問：「為什麼每次都是你的飛機出問題」？

民國七十七年八月十九日，我駕駛編號「四三七三」么洞四進行空中攔截課目，當天我是長機，二號機前座是劉文祥教官，後座是毛聖鑄教官，兩機抵達靶區北邊28空域後，開始進行攔截課目，忽然聽見一聲巨響，我查看飛機座艙壓力表，艙壓失效，當時才剛做課目，我向戰管請示：「請准許在一萬呎以下做課目」，戰管許可並指引二號機下降至一萬呎以下，過程中再度聽到飛機發出「碰！碰！」兩聲巨響，隨即發動機熄火，當時高度還在一萬呎以上，我告訴二號機教官：「發動機熄火，處置無效

，準備跳傘」。

跳傘時，看了一眼太康在一百一十哩處，已經過了海峽中線，在SC空域北邊靠近馬祖東方海域，機頭正急速朝向海面俯衝，瞬間飛機距離海面只剩三千呎，我急著要拉出彈射座椅的上引發拉環，連拉了三次卻拉不出來，眼看飛機就要撞海了，還是無法拉出，趕緊彎腰左手頂著駕駛桿，右手去拉下引發拉環，這一次拉出來了，彈射跳傘。

跳傘當下，因為承受十個G力，



配合官校換裝，原先的T-33教練機全數移交給第三十五中隊夜攻分隊【本社資料照片】。



姚其義老師第二次跳傘，當時是駕駛F-104型機【本社資料照片】。

頓時黑視，清醒後發現knee Board（護膝板）掉了出來，飛在空中，我趕緊拉求生背心拉環，但是只有半個求生背心充氣，另外一個求生背心完全沒有充氣，救生艇自動開啟充氣，我凝視海面並在落水前釋放傘衣，人瞬間落水，這時一個大浪襲來，傘衣蓋住全身，再加上傘繩纏繞，將我往海裡拖，我明白「我得儘速掙脫傘衣，否則很快會被拖進海裡溺死」。

當天風浪大，海面上，我被大浪拖著跑，喝了好幾口海水，我急於掙脫傘衣不成，一個大浪襲來，把我吸進海裡，又喝了不少海水，喘得無法呼吸，我不斷撥海水換氣。

這時想到趕緊取出傘刀，我習慣在每一次飛行前，仔細檢查所有著裝步驟，習慣將傘刀開啟呈U型刀面，再用繩子綁在抗G衣口袋環扣上，放置口袋裡，繩子長度是手舉起的高度，這麼做是防範萬一急需使用，取出時能避免傘刀滑脫，幸好平時有檢查所有著裝步驟的習慣，很快便取出傘刀。

我拼命地割斷傘繩，並不時伸出頭到水面上換氣，求生過程分秒必爭，不知道自己會不會凶多吉少，我一根一根割斷傘繩，割的過程腦海迅速閃過一生——我的童年、軍校同學、父

親母親、手足、妻子、倆孩子……，母親當時和我同住在慈恩八村職務官舍，畫面在陪母親去三廠市場買菜停格，這一生如放映中的影帶迅速在腦中閃過。

終於割斷了所有纏繞在身上的傘繩，脫離了傘衣，緊急中，我一把抓住傘背帶跨下救生艇的連結繩，滔滔巨浪中死命地把救生艇拉過來，爬上救生艇等待救援，誰知一個大浪打來，把我拋出救生艇，我被大浪拖著，忽而在高高掀起的浪尖上，忽而重重

摔下來，情況危急，我告訴自己：「我不能死，我得活著回去」，我拉住救生艇，再次爬上救生艇等待救援。

求生

坐在救生艇上，慶幸自己求生意志堅強，才有等待救援的機會和希望，剛才如果稍有遲疑，不需要五秒鐘，人就被拖到海裡了。

稍早因為急著拉開求生背心，結果一個求生背心僅充氣了一半，另一個完全沒有充氣，救生艇也只充氣一半，我用雙腳夾著求生包，幸好PRC-90對空無線電還在，我把PRC-90上面的橡皮圈套在手上，打開PRC-90呼叫，聽到有人回覆，很快地和么洞四教官聯繫上，是周自立教官，周教官說救護隊正趕來途中，會根據URT-33求救訊號自動定標找到我，要我放心，這時我看到一艘貨櫃輪船，趕緊報告我在貨櫃輪船九點鐘方向，周教官打開雷達，發現海面上有不少船隻，加上大風大浪，茫茫大海中救生艇如滄海一粟，讓人難以搜尋。

我明確向周教官敘述位置，不久遠遠看到一架S-70C朝這裡飛來，我趕緊拿出信號彈，誰知才剛取出，一個大浪襲來，信號彈掉進海裡。

S-70C距離我愈來愈近，我不斷



U型刀拉出，置入抗G衣放刀處，並按規定將繩繫妥，避免跳傘後取出使用時滑脫掉落【照片取自美國空軍網站】。

圖三



圖四



彈射獲救率並非百分百，過程充滿風險，尤其彈射中所產生的加速度，會對人體（特別是脊椎）造成傷害【照片取自美國空軍跳傘教學影片】。

揮舞雙手，S-70C終於發現我，立刻朝我這裡急速飛來，在我的上方垂下吊環，但是我有受傷，無法起身自行爬上吊環，專技士下了飛機，他泡在海水裡，試圖固定吊環，但是一個大浪把專技士打得老遠，他奮力向我游來，好不容易游到救生艇旁，他一手抓住救生艇，另一手試圖抓住吊環，但是風浪大，吊環劇烈搖晃，始終無法hold住。

滔滔巨浪中，專技士數度被浪打到海裡，他的速度愈來愈慢，我擔心他滅頂，這時直升機忽然拉高，我以為S-70C要離去，趕緊大吼：「回來！回來！」

數秒鐘後，S-70C再度回來，一個大浪把專技士推上浪尖，他奮力一撲，一把抓住吊環，機上機工長引導直升機，逐漸向我靠近，在救生艇上方，專技士一手抓住吊環，一手又拽又拉把我拉起，協助我雙手穿過吊環固定好身體，右手示意機工長將我吊上直升機，專技士稍後也上了直升機，飛機上的機工長解釋：「稍早不是要走人，是因為海上風浪大，幾經吊掛折騰，機長因要調整配平及操縱桿，手又酸又麻，於是先拉高hold住，稍事休息再回來」，總算把我吊了上來。

直昇機上，機長、副駕駛、機工長和專技士向我道喜，當時不知道機長的大名，後來知道是五十六期余傳光教官。

活著

我跳傘的地方在馬祖東方海域，S-70C直接將我送到臺北空軍總醫院，住院檢查結果，脊椎第十一、十二節壓迫性骨折，隊長楊春霖中校從新竹趕來探視，我向隊長報告：「因為發動機熄火，幾次試圖重新啟動不成



S-70C機組成員在風浪翻湧的惡劣氣象中，使用吊掛有驚無險地救助姚其義老師（照片非當事人，僅為示意圖）【本社資料照片】。

圖一



圖二



彈射座椅是飛行員保護生命的一道重要屏障，跳傘時機要配合戰機姿態與飛行員的正確姿勢，避免彈射過程因人員姿勢不良或者脊椎受力不當而受傷【照片取自美國空軍跳傘教學影片】。

，只好跳傘」，後來作戰司令部副參謀長方正將軍也來醫院探視。

很慶幸能活著回來，不過因為脊椎第十一、十二節壓迫性骨折，在醫院休養半年才康復，出院後穿著背架在空聯組上班，後來無法回到飛行線上，民國八十三年八月退伍，十三年軍旅生涯，前後兩次跳傘和退伍都在八月，「八」對我而言是個特殊的數字。

退伍時正趕上兩岸通航，當時海峽兩岸大小航空公司急需機師，我進了復興航空，不過民國一〇三年七月發生澎湖空難，第二年二月又發生基隆河空難，兩次空難讓原本岌岌可危的復興航空宣布倒閉，於是離開飛行線，正式退休。

四十二年前在官校畢業，和我一起在新竹基地報到的同學劉煌燦，民國七十六年九月四日與姜山明駕駛編號「四一九一」雙座機降落失敗而殉職。

後記

姚其義回憶駕駛F-104跳傘時，因為平時飛行著裝正確，開啟傘刀U型刀面將之放置在抗G衣傘刀口袋裡的習慣，緊急中未延誤求生，這讓我想起退伍前，每一批飛行只要執行起飛任務前，我習慣把U

型刀打開插進抗G衣口袋裡，並綁好傘刀與抗G衣間的拉繩，這是飛行前著裝的規定，飛行員每一批飛行，都要做最萬全的準備，萬一飛機故障無法及時改正，不得不選擇跳傘求生時，戴著飛行手套無法打開傘刀，得先脫下手套徒手開啟，在分秒必爭當下，短短數秒差距攸關生與死，因此事先要落實著裝的每一個步驟，緊急中才能順利取出傘刀，做正確處置。

我不僅自我要求，落實飛行前著裝規定的每一個步驟，也嚴格要求小隊員每一批任務起飛前，定要詳細檢查傘刀是否打開呈U型刀面，並以安全繩扣在扣環上，插進抗G衣口袋裡，唯有落實著裝規定，萬一需要用到時，才能求生爭取獲救（吳慶璋）。



跳傘獲救後，作戰司令部副參謀長方正將軍曾至醫院探視，事後姚其義老師寫信致謝【照片由作者提供】。