

# 忠不避危

・蔣彤雲・



民國六十一年我國提供四十八架F-5A戰機支援越戰，期間美國另外提供28架T-38教練機予我空軍使用【葉明祥老師照片】。

臺灣梅雨季節在每年的端午節前後，季節的轉換是大陸冷高壓勢力慢慢減弱，太平洋暖高壓逐漸增強，兩個高壓之間所形成的一道鋒面，高壓強度決定鋒面南北進退間的移動，但是這個鋒面夾在底層，這時包括自南海和印度洋南來的潮濕氣流，供應這個鋒面的水氣，鋒面滯留過程形成大雨，直到太平洋高壓勢力不斷增強，把鋒面推向中國大陸長江以北甚或再向北推時，臺灣的梅雨季節才結束，正式進入太平洋高壓籠罩下的夏季氣候。

一般梅雨雨勢是從西南往東北面延伸，也就是自海上向陸地走，梅雨季節中，天候突變不容小覷，民國六十四年五月桃園第五大隊四架F-38的一次起飛，因受到梅雨鋒面影響，四機分別驚險降落臺北、桃園、臺南等三處基地，在梅雨季節中飛行，飛行員定要充分掌握天氣變化。

## 起飛

根據飛專班六期教官張天柱回憶，民國六十四年五月少校分隊長蔡以根原是修大試飛官，不久前中隊頓失三位教官，蔡教官調至中隊晉升分隊長，事發當天蔡以根訓練四機領隊，張天柱是前座學官；二號機後座教官中隊長胡瑞發，前座學官包建藻；三

號機後座教官作戰長高岑烽，前座學官因時間久遠已不復記憶；四號機後座教官馮世寬，前座學官王虎軍。四架飛機在〇五跑道兩兩起飛，空中集合後，離場往桃園外海爬升，到達指定高度後，回頭準備前往桃園山區東部空域，進行四機領隊科目訓練，這時看到機場上方有很大範圍的雲雨區，中隊長胡瑞發指示四機集成密集隊形進雲，四機甫進雲突遇一陣亂流，飛機不斷跳動，當時完全看不到艙外，擔心雲中相互擦撞，而二、三、四號機緊急呼叫雲中失散。

出雲後不見二、三、四號機，蔡



梅雨是我國重要用水來源，也對飛安造成一定挑戰【取自綠色和平組織網站】。

以根與張天柱四處搜尋，看見遠處桃園方向上方有個雲洞，這時見另一架飛機也朝雲洞飛去，於是上去與之集合，原來是中隊長胡瑞發的二號機，當時天候惡劣，兩機集合後在雲中穿梭及爬升，高度至兩萬呎，長機呼叫三、四號機雲上集合，這時三號機教官作戰長高岑烽無線電呼叫：「長機，不要再爬高了，我在四萬五千呎還沒有出雲，雲層非常厚。」中隊長胡瑞發遂命令四機立即返場。

胡瑞發中隊長原本飛二號機，這時指示長機與他交換編隊，中隊長成了長機，蔡以根教官成了二號機，兩機始終保持編隊下降，下降至五至六千呎時，發現有個雲洞勉強可看到地面，胡隊長請求戰管引導申請GCA返降，要命的是戰管竟回復桃園基地GCA當機，沒GCA引導，遂申請桃園TACAN進場，惟因能見度低，兩次進場無法對正跑道，MOB田大座指示兩機轉降外場。

長機與二號機正欲前往松山，隊長忽見右側的八塊機場（註一），當時油量已低，情急中胡隊長請塔臺向作戰組申請轉降八塊機場，當時的八塊機場是現在的八德、桃園基地飛行員都知道八塊機場還可以使用，於是兩機保持編隊朝八塊機場飛去，未料

塔臺回復地面準備不及，指示降落松山，長機與二號機趕緊朝松山機場方向飛去，同時告知轉換至松山塔臺，因油量已低申請緊急落地。

#### 四機緊急降落二處

當時中正國際機場還在興建，松山機場雖是國際機場，在這之前卻從來沒有戰鬥機起降紀錄，長機胡瑞發中隊長、二號機蔡以根都不曾降落松山機場，在空中，連左轉還是右轉解散都不知道，隊長當機立斷決定左轉解散，誰知左轉解散不巧通過總統官邸上方，總統官邸上空是禁航區，兩機緊急落松山機場，飛機落地脫離跑道在軍機停機坪等待，不知該停哪裡。許久，一輛「Follow Me」過來引



蔡以根老師在一次訓練四機領隊期間，受到梅雨突然侵襲，不得已只能轉降外場【照片由蔡以根老師提供】。

導兩機停在跑道頭一邊角落，此刻開始下起滂沱大雨，雨勢之大就像用臉盆倒水一樣，嘩啦嘩啦拍打機身和座艙罩。

中隊長胡瑞發、分隊長蔡以根、包建藻和張天柱四人，背著降落傘下機，「Follow Me」接四人至飛管室，隊長懸念三、四號機隊員安全，趕緊打電話回桃園，獲悉三號機高岑烽冒著九死一生的危險，摸著地標返回本場降落，因為大雨，跑道積水，剎車減速不易，F-38沒有阻力傘，在跑道盡頭無法正常脫離，一頭撞上攔截網，四號機則無消息。

飛管室裡，四人心中充滿忐忑，坐立難安，一架甫執行任務返回的C-119飛行員也進了飛管室，聽他們說在空中曾聽到求救訊號，中隊長胡瑞發頓時臉色發白，直覺有人跳傘，不斷與桃園基地聯繫，後來知道四號機作戰官馮世寬落了臺南，才大大呼了一口氣。

不久松指部作戰科長至飛管室，說明下午一點半總司令要四人至總部開會。下午一點整，作戰科派吉普車至飛管室接四人上車，一點半準時踏進總部會議室，室內將官雲集，將軍們坐成一個「U」字型，個個鐵青著臉，由於一個多月前才發生隊上三架

由於梅雨驟降影響這趟飛行，其中兩架飛機迫不得已只能降落松山機場【本社資料照片】。



F-38在臺東關山上空相撞，造成六名隊員殉職事件（註二），總司令訓斥今日下達開飛過於大膽與魯莽，他大為光火，毫不留情地責難相關人員。

總司令訓示完，四人回松指部，中隊長關心詢問三人住哪裡，張天柱說：「家在臺北」，中隊長叫大家各自回家，說預報明天天氣會好，明天再回來把飛機飛回去，胡中隊長問松指部飛管室：「哪裡可以借放四人的

飛行頭盔和降落傘？」飛管室說明沒有冷氣房，提醒傘包潮濕會沾黏，拒絕代為保管，要四人自己設法，隊長無奈吩咐各自把裝備背回家，當時松指部內有計程車排班，於是四人背著降落傘，拿著頭盔坐上計程車各自回家，張天柱住在吳興街，抵家按門鈴，父親開門看他穿著飛行衣與抗G衣，嚇了一大跳，以為他剛跳傘。

### 浩劫餘生

第二天上午八點，四人回松山機場集合，當時桃園天氣符合飛機起降，但是起飛前至飛管辦理離場程序，卻不知如何填寫飛行計畫，松山機場以民航機為主，離場程序採用ZDB（註三），戰鬥機沒有ZDB，只有太康導航，是不同導航系統，於是向松山機場申請直線爬升至一萬呎，脫離後向戰管申請引導返場，機場航管同意，不久兩架F-38起飛，保持後燃器爬升至一萬呎，向塔臺報離，後由戰管引導返回桃園基地。

事後檢討，上級責怪此次開飛下達過於大膽與魯莽，但天氣室提供的資料與預報數字符合開飛標準，是當天天氣變化迅速，當年聯隊、戰管與氣象交叉錯誤，那時航、戰管單位、進場管制臺裝備及人員訓練與現今有落差，因此飛行員個人判斷與決心至

為重要，四機在惡劣天候中分別尋找降落地點，每架飛機均處於油量耗減壓力中，四號機作戰官馮世寬教官一路與雲雨賽跑，欲回桃園本場，本場關閉，欲落新竹，新竹關閉，欲落OCK，OCK關閉，想降落嘉義，嘉義也關閉，只有將最後一線希望寄託臺南，先是臺南CCA看不到這架F-38後告知當機，作戰官馮世寬教官只好用太康進場。

在DH約三百二十呎仍看不到跑道，大雨的雲中，馮世寬教官刻意降到指示高度二百呎仍看不到跑道，重飛後他告訴前座王虎軍，他用太康指示飛低空六百呎環繞進場，請前座王虎軍注意速度與高度，這時馮教官瞥了一眼油表，油量僅剩下約五百五十磅，一次CCA就要三百二十五磅，如果再落不下來，只能選擇爬高到兩千呎，左轉至海岸線跳傘，思忖跳在沙灘上，比跳在海裡活的機會大一些，幸運的是最後安全落地，事後均有浩劫餘生之感。

當時五十五期與專六期分四批，陸續自官校、部訓練隊至桃園基地換裝F-38，並於冬天移防臺南基地持續訓練，由於換訓學官多達三十三人，聯隊、第十七隊、第二十七隊具教官資格均參與支援訓練，為使學官換訓與

每月最低飛行時數能達標，教官幾乎每日都飛三批，惟因桃園好天氣不多，中隊長胡瑞發必須掌握可用天氣，爭取飛行批次，滿足飛行時數要求，壓力自是不小。

民國六十年代，科技不如現在先進，當時既無氣象衛星也沒有氣象雷達，小隊員任值日官，中隊長會要求任務提示時，值日官必須持天氣圖向全中隊解說，飛行員每天都要瞭解天氣圖上詳列的大陸高壓位置、太平洋高壓位置、鋒面位置、一天整體天氣如何受到大環境影響、是否會影響到小區域天氣等等，現在科技進步，高空有氣象衛星，地面有氣象雷達，氣象預報已較當年快速且準確許多了。

張天柱回憶當天在惡劣天候中，飛行時先後遇亂流、飛機跳動、烏雲密布中完全看不到艙外，擔心雲中相互擦撞，僚機緊急呼叫雲中失散，過程中危機四伏，是四架後座教官鎮定自若處置得宜，才能安全落地，當時若處置稍有遲疑或閃失，恐將是另一種結局，儘管如此，四機八人事後談起，仍堅持忠不避危，認為身為飛行員這是忠於職守，也是責任。

### 後記

謝謝蔡老師與吳學長指正與說明，任何紀錄均須經過前輩的指導方能

與事實相符，非常感謝。

大鵬主委補述：我不是長五邊進場落地，是臺南CCA看不到我們，隨即告知當機，只好用太康進場，到約三百二十呎看不到跑道，仍在大雨的雲中，我刻意降到指示高度兩百，仍看不到跑道，重飛後我告訴前座王虎軍，我來用太康指示飛低空六百呎環繞進場，請你幫我注意速度與高度，我們沒油了（約五百五十磅），一次CCA要用三百二十五磅，如果落不下來，我們爬高到兩千呎，左轉到海岸線跳傘（低空時曾看到海邊），要跳在沙灘上。

註一：八塊機場位於桃園市八德區，建造於日據時期，舊名八塊厝飛行場，現址名為懷生機場。

註二：事件發生於民國六十四年五月，一個多月前的三月二十四日，第五大隊移防臺南基地期間，三架T-8教練機在臺東關山上空訓練時空中相撞，六名飛行員殉職，事隔月餘，便發生四機緊急降落三處基地，總司令司徒福為此大為光火，事發不久，大隊長隨即遭調職處分。

註三：NB導航是利用地面導航臺和機載ND配合，引導飛機進行非精密的一種飛行導航設備。

花蓮基地準備起飛的T-38高級教練機【葉明祥老師照片】。

