

我的軍中生涯

范元俊

作者簡介：

棗陽縣大元街洞陽關人，
空軍空軍官校航炸班 20 期畢業，
曾留美。育有一子一女，現住新竹

家世背景及從軍過程

我在湖北省棗陽縣出生，民國 27 年間日軍大舉侵華，故鄉兵燹連年，三度淪陷日寇手中，使我幼年備嘗顛沛流離，戰亂中勉強就讀至小學 4 年級。這時大哥在重慶財政部任職，特地來函囑我投考空軍幼年學校，我隨縣城防護團團長抵達重慶，卻不知大哥地址。因表姊夫時任重慶國民政府國家諮詢委員會委員長，便先尋訪表姊，經告知哥哥住在數理外的朝天門，辭別了正在坐月子的表姊，隻身步行沿途四處詢問，總算找到哥哥。



范元俊和他的獎章

當時日寇兵戎相逼，國步艱難，人民生活至為困苦，哥哥自顧不暇，又為我學業中輟操心不已，先將我安頓在一位牙醫朋友處搭伙，雖非長久之計，但勉強暫濟時窮。蔣夫人宋美齡女士關心戰地兒童處境，特於戰地委員會下辦理兒童教養院，專

門收容流離失所的全國各地兒童。表姊夫友人余先生，時任重慶三民主義青年團團長，為人處事精明幹練，為繼續教育國家幼苗，特地安排我到九龍坡附近兒童教養院就學。教育院生活簡陋，雖不能吃飽穿暖，但至少免於挨餓受凍，對飽受戰火蹂躪的兒童而言已如置身天堂。院方並聘請知名大學畢業高材生，負責教導院童讀書識字，東北大學的湯老師包辦國、數課程，院內老師對院童關懷備至，彼此情感親如家人。

在教養院就學 1 年，適逢空軍幼年學校地 5 期招生，應考體檢血壓過高，主考醫官美意，網開一面囑我下午再來複檢，複檢結果血壓仍然過高，只好忍痛淘汰。哥哥為此電詢畢業於中央航空學校（27 年定名為空軍軍官學校）第 6 期友人，經建議體檢前不妨先喝一杯醋，或許可以降低血壓。34 年 5 月間，幼校第 6 期招生，四川地區超過 6 千餘人應考，當時大陸時局混亂，衛生條件普遍不佳，但體格檢查嚴格，除視力、體能、血壓等項目外，尤其頭癬、瘡疹等因衛生環境引起的皮膚感染症狀，一律遭到淘汰。我依哥哥友人所言，如法炮製先喝下 2 瓶白醋，果然一舉通過體檢，成為重慶市 480 名參加筆試考生之一。

我雖僅有小學 4 年級程度，但自幼隨母親學習古文，亦曾苦心研讀數學，因此對國文、數學、三民主義等考題，尚能得心應手，筆試後仍回教養院暫住。不久，接獲哥哥來信告知，重慶地區共錄取 88 人，恭喜我名列第 8，錄取考生需於 8 月下旬至重慶九龍坡機場報到後搭機前往成都。當時飛機尚未普遍，哥哥為我搭機之事感到既興奮又關心，聽說飛機上溫度頗為寒冷，特地為我找來毛毯禦寒，手足情深溢於言表。

飛機搭載報到新生從九龍坡機場起飛，約 1 小時候抵達成都太平市，當夜住宿空軍通訊學校，次晨，卡車將我們載往成都灌縣空軍幼校門前，一排排的草房呈現眼前，一群皮

膚黝黑身形瘦削的孩子們，頭戴帽子，赤膊上身，穿著體育褲，正在操場上起勁地踢著足球；這幅困苦景象，讓我不禁低聲哭泣，開始為自己往後生活擔憂。

幼校為第6期新進學生編班分隊，分成9、10、11等9個中隊。我被編入第10中隊。在得知當時四川省政府委員楊森的公子、軍事委員會軍訓部部長白崇禧的公子，以及司法院院長居正的長孫等政府要員子弟皆為同隊同學後，先前的擔憂頓時為之釋然寬懷。晚餐時，學校發給每人一只內鑲金邊、外面寫著空軍幼年學校的飯碗，每桌左右兩邊各坐6人，桌上4菜1湯、3葷1素，每兩桌之間設置一只飯桶，豐盛的菜餚令我為之瞠目結舌驚訝不已，這和教養院僅在每周三中午，才能享有一片薄薄的回鍋肉相較，真有天壤之別。在校生活全為軍事化管理，第10中隊的中隊長是中央航空學校第13期畢業的朱山，朱隊長教子有成，掌上明珠朱惠良女士來台後曾任立法委員。

在那生活艱困的年代中，這群被戰火逼迫離開父母懷抱的孩子，不僅對軍事化要求甘之如飴，彼此間更培養出患難與共的堅實友誼，儘管歲月飛馳轉眼已近60載，我迄今仍清楚記憶著，幼校同學余興基在我落水險遭滅頂之際，奮不顧身地將我從急流中救起；我也妥善保存著唐飛同學在38年間親贈的簽名照片，腦海中感恩的記憶和手中泛黃的照片，為同學們的烽火情誼留下些許紀念。而這段童年遭遇，也是許多戰地兒童的生活共同縮影，幸運如我等者獲得就學教養，但更多不幸的兒童們卻在戰火中無助地失去生命。

空軍飛行訓練與進入領航轟炸班

38年，空軍飛行學校、機械學校及幼年學校護續遷址台灣，我隨幼校遷來屏東東港。40年，幼校畢業學生百餘人，免試就讀高雄岡山空軍軍官學校，官校區隊長多為13至15期學長，負責學生生活管理，飛行教官多為20期前

後之學長，通常每位飛行教官負責指導 6 至 7 名學生學習飛行。

◆ 官校初級飛行訓練

在官校接受 PT-47 型飛機初級飛行訓練初期，我尚未體會基礎飛行箇中要領，因此成績不甚理想。迨訓練後期學習空中翻滾、倒飛、俯衝等特技訓練時，我以膽大心細領會飛行訣竅，是 7 位同學中首先獲得教官允許獨自單飛者。

首次單飛在官校岡山跑道降落，這時有位同學已進入跑道即將起飛升空。面對這突如其來的狀況，我立刻加油門準備重飛，沒想到塔台大喊「不要加油門、不要加油門」，我只得硬著頭皮對準跑道降落，並為避免迎頭撞上同學駕駛的飛機而緊急煞車，但緊急煞車衝力過猛，飛機在原地打轉一圈後方才停止。在場的人都為之捏把冷汗，所幸總算在有驚無險，人機平安。

◆ 進入領航轟炸班

雖然初次單飛就遭遇驚險狀況，但我並未因此灰心喪志，對於飛行仍然大膽而熱情；惟往後的周折卻使我不得不放棄飛行，機緣巧合地改入領航轟炸班。

同學宋宏焱儀表不凡，天資聰穎優異，為人誠懇正直，家中一門三傑；胞弟宏森及宏焱都是非常優秀的飛行軍官，宏焱同學畢業後為捍衛台海領空振翼天際，卻在一次台海空戰任務中，不幸壯烈犧牲。在官校某次課後，宏焱同學與一位 13 期的區隊長在軍官休息室內下象棋，我在旁為宏焱助陣，區隊長以接連兩局敗陣收場。棋局結束後，區隊長囑咐我：「自下午起與區隊長同飛」。往後接連 7 天的飛行課程，區隊長在飛機上不發一言，落地後隨即開立訓練不及格紅單乙張，這 7 張紅單使我遭到停飛的處置。

這時幼校同學余興基已在海軍機校就讀，得知我的遭遇後建議我改考海軍機校，復經官校司徒福大隊長（後來曾任

空軍總司令) 為我開立停飛證明，以助我報考海軍機校。未料前往機校報名時卻因照片張數不足遭到拒絕，在無奈心急之餘，我只得回到專門收容官校停飛學生的屏東潮州崁頂營區暫住。不久，空軍官校開設領航轟炸班，營區全體學生接受體檢及考試。自此我的一生便與空軍結下不解之緣，並在日後的領航工作領域中頗有心得及績效。

空軍第 8 大隊

43 年夏天，自空軍官校航炸班地 20 期畢業，分發新竹空軍第 8 大隊第 33 中隊擔任少尉領航官。第 8 大隊下轄 33、34、35 等 3 個中隊，以美國海軍使用的 PB4Y(當時習稱為 P4Y) 型飛機為主力，飛機後續維修、零件及裝備均受美國援助。大隊主要負責海峽巡邏任務，並在 93 砲戰、一江山戰役及 823 砲戰等歷次台海保衛戰中，擔任作戰轟炸任務。PB4Y 飛機兼具巡邏與轟炸作戰性能，裝置有 4 具發動機，在機身上下及前後左右，分治 6 個機艙塔，因此機上有 6 名射擊手，全體機組人員既 13 至 14 名，每次完成任務返航時，大家精神為之輕鬆，全機洋溢歡聲笑語，好不熱鬧。

第 8 大隊的 3 個中隊，平日以 1 個中隊作戰、1 個中隊進行訓練，以及 1 個中隊訓練後休假的輪值方式執行任務。負責輪值作戰的中隊，每次最少起飛 3 架飛機，第 1 架飛機在下午 2 點鐘起飛。4 點 30 分抵達汕頭，接著飛越大陳島，進行沿海巡邏搜索後返回新竹基地，全部航程約需 8 小時；第 2 架及第 3 架飛機的巡邏範圍較小，陸續於夜間 11 點、12 點起飛，以接續全天 24 小時的海峽巡邏任務。

47 年 823 砲戰後，空軍汰換 PB4Y 飛機，第 8 大隊解散，撤銷第 33、第 34 中隊，但保留 35 中隊番號專飛 B-25 型轟炸機，後來第 34 中隊的番號由新竹基地擔負特種作戰任務的空軍技術研究組沿用。第 8 大隊其餘機組人員大致以已婚有眷者分發台中水湳空軍第 20 大隊，未婚單身者分發空軍

第 10 大隊，我被分發至 20 大隊。3 個月後，前經分發第 10 大隊的未婚隊員全部改調戰管、塔台等地勤單位，我等已婚有眷者分發 C-119 中隊，前往台南雷虎小組基地接受訓練。

C-119 中隊

C-119 飛機在當時屬於先進機種，機上使用 APAM-70 羅遠航行儀，我仍擔任空勤領航工作。中隊後來被併入第 20 大隊，這時 20 大隊隊部已遷往屏東。

◆ 接連滇緬國軍反共部隊

在 C-119 中隊任職期間，為配合任務進行，我們的工作往往不分晝夜，某次 C-119 飛機正駕駛魏步霄、副駕駛鮑先達、萬子清，搭載空軍總司令部情報署黃副署長前往滇緬邊境，接運國軍作戰部隊回國。記得在某日深夜 11 點，飛機從台灣屏東起飛，預計經泰國曼谷加油後直飛清邁；經過一夜飛行，機組人員未闔眼，待飛機在曼谷加滿油後，即再度起飛前往泰國清邁，飛航途中僅以軍用乾糧充飢。

次日清晨，飛機降落在泰國清邁一處美軍基地內，基地極目四野荒涼，僅有一條美軍修築的簡陋跑道。原預定當日晚間 11 點起飛返回台灣，但為配合黃副署長洽公行程，於下午 3 時 30 分接獲通知改為隔日清晨起飛返台。基地人員得知後將我們送往市區，這才使我們的午餐有了著落，夜間並住宿於市區內一處旅館內。次日下午，我們從泰國清邁載運 60 餘名滇緬邊境國軍部隊人員，返回台灣屏東時已是深夜 12 點 30 分。屏東機場當夜燈火通明，以配合滇緬部隊人員入境及進行消毒作業，隨後立即以另一架飛機，將返國滇緬部隊人員送往桃園龍潭。

◆ 赴日本接運美軍贈機

50 年 3 月，空軍總司令陳嘉尚上將率領雷虎小組前往越南西貢，與來自美國、澳大利亞、及泰國等各國空軍隊伍，

共同參加當月 12 日舉辦的越南空軍節慶祝及表演活動。C-119 中隊支援 7 架飛機及機組成員，協助飛虎小組運輸表演所需之器材設備，我自認領航技術已屬同儕翹楚，但卻未能參加此次越南任務，心中不免略感失落，這時領航長見狀安慰我說：「他們今天到越南去，我們後天還去東京呢！」



越南美軍指揮大樓前

民國 50 年間國軍人員出國並不容易，我以為這只是領航長好意安慰之言，未料兩天後真的被派赴日本東京，接運駐日美軍贈送兩架水上飛機的器材回國。當時我國國家財政並不充裕，軍購預算有限，因此國軍裝備首重保養和修護。美軍為協助我國國軍備戰任務，贈送兩架除役水上飛機器材，供我重新整修並使用，由此亦可略窺國軍當年勤儉建軍之刻苦精神。

赴日 5 天，使我首開國外見聞，當時日本仍處於戰後百廢待興之際，市區簡陋殘破的景象舉目可見，但日本海關官員的友善禮遇以及駐日美軍熱忱協助，是我此行最深刻之印象。

空軍第 34 中隊

人生際遇難料，當我們不認輸地抗拒命運捉弄時，因果造化卻又悄然鋪陳了我們的未來；我認為或許可以不相信命運，但善惡因果相生的機遇，卻在冥冥中造化我們的一生。

55 年初，我在屏東地 20 大隊第 2 中隊服務，因尚未獲配屏東眷舍，家小暫時安頓在新竹。平日上班在屏東南機場

執行訓練及勤務，午餐後以機車代步，返回北機場宿舍午睡。某日午餐後搭乘公務車返回北機場，午睡醒來時錯過上班時間，這時公務車早已出發，又無機車趕回南機場，正在一籌莫展之際，殊不知因果機遇就在此刻悄然造化我日後的人生遭遇。

當我為設法回到南機場而四處張望之時，第 11 中隊中隊長迎面而來，寒暄後我向中隊長詢問空軍總司令部情報署正在辦理招收空軍第 34 中隊隊員的消息，基於第 34 中隊任務危險特殊，中隊長再三確認我的意願後，答應幫助我調任 34 中隊。下午回到南機場，立即接獲作戰室電話通知參加考試，所考科目都是我最拿手的領航相關知識，因此輕鬆通過獲得錄取。聯隊長張志岡再三挽留，希望我繼續為屏東聯隊效力，但瞭解我是志願前往第 34 中隊後，為我安排次日清晨第 1 班飛機，前往台北空軍總司令部情報署報到。情報署令我到台北空軍新生社量製冬夏軍服，並於 1 周後前往新竹第 34 中隊歸隊。

大鵬二號計畫：赴美受訓

55 年 3 月初，第 34 中隊派遣 2 組機組人員共 14 人，前往美國受訓。第 1 組人員是：飛行官正駕駛徐文貴少校、副駕駛楊傳華少校、聯絡官李崇善中校、領航官馬文援少校、范元俊上尉、電子官唐恢熾少校、機械員馬君政士官長；第二組人員是：飛行官正駕駛盧維恆少校、副駕駛王以誠上尉、聯絡官翁森中校、領航官何祚明上尉、劉培鏞上尉、電子官莫奇奎上尉、機械員黃達新士官。出國前，情報署林士元上校特別期許我們，必須注重紀律，維護國家形象，並且要團結互助，努力學習。此外，美國第 13 航空隊駐台軍官馬穆中校，代表美國歡迎我們前往受訓，並說明此次是應美國空軍部長之邀成行，在美受訓期間將與美國軍人受到同等尊重。

◆ 萊克藍 (Lackland) 基地語言學校

我們從台北松山機場搭乘日本航空公司 DC-6 行班機，前往菲律賓美軍克拉克空軍基地，我國駐菲律賓武官劉景泉中校前來迎接並安排住宿。次日，搭乘泛美航空公司波音 707 客機前往日本美軍立川基地，又宿一夜。隔日，過境阿拉斯加安克拉治基地加油後，直飛美國舊金山崔維斯空軍基地。我國駐崔維斯基地聯絡官毛承祖中校前來接機，並當場介紹美國陸軍退役少校強森 (Johnson) 夫婦等 5 個美國接待家庭。

我們 14 人分成 5 組，分別住進 5 個接待家庭；我和馬文援少校住在泰瑞夫婦家中，泰瑞是遠洋商船大副，家境頗為富裕。週日，我和馬文援隨泰瑞一家人前往浸信會做完禮拜後，教會以大型巴士搭載所有教徒及我們暢遊舊金山市區。

第 3 日，我們 14 人搭機前往德州聖聖安東尼是萊克藍空軍基地內的語言學校報到，接受為期 4 個月的語言訓練。萊克藍基地規模龐大，設施完善，內設陸軍訓練中心、語言學校、軍犬訓練中心等單位，約有 40 餘個國家的人員在此接受各項軍事訓練。白天上課時我們被分編成 3 個班級，校內活動不分人種，階級嚴明，一律依軍中禮節及規定行禮如儀。夜間住宿於每 4 人一棟的透天宿舍內，伙食三餐非常豐盛，軍官每月需負擔住宿費美金 45 元及用餐費用，士官則完全免費。

課餘之時，學校經常安排文化、軍事、民俗等機構及名勝參觀旅遊活動。週末，全校各國學員參加浸信會總會教堂禮拜，會中逐一介紹各國軍官，我們 14 位來自中華民國軍官穿著軍服，在教會的介紹下並透過全美電視實況轉播向美國教友及觀眾問候。

C-123K 型運輸機飛行訓練

55 年 8 月，我們完成了萊克藍基地語言學校的訓練後，一行人轉赴佛羅里達州哈伯 (Hurlburt) 空軍基地，接受 C-123K 型運輸機飛行訓練。在來到這處基地之前，我們並不知道受訓後將擔負何種任務，僅知道曾在這處基地受訓的第 34 中隊隊員，結訓後都被派往越南戰場，因此猜測結訓後可能擔任與美軍合作的越南任務。

學科課程由美軍派遣飛行、領航、機械教官各一人，對我們進行分組上課。學科領航課程，主要學習 APAM-70 羅遠航行儀以及都卜勒航行輔助儀之結構性能及使用操作。術科空中飛行訓練課程，授課美軍教官要求十分嚴格，特別注重機組團隊合作，實施飛機起落、山區低空飛行及模擬作戰狀況等操演課程，每次飛行課程約 8 至 10 小時。雖然訓練極為辛苦，但我們發揮團隊合作的精神，且嚴守紀律，認真學習，獲得美軍教官一致稱讚。

除了學科課程及飛行訓練外，我們會與美軍受訓學員共百餘人，接受海上求生訓練。某日清晨約 6 點，我們穿著全套飛行服裝，搭乘卡車至附近軍港後，一艘大型登陸艦將我們載向大海，登陸艦遠離陸地後泊於海面，艦艇授課教官將受訓學員逐一推入海中，隨後將救生橡皮筏拋入海中，進水後的飛行衣靴極為厚重，使學員們攀上救生筏倍增困難，



范元俊（前左三）美佛羅里達州空軍基地接受訓練與教練、學員合影

精疲力竭，直到下午 3 時隊員才全部登岸；這項訓練使我們親身體驗，以增海上求生技能。我們在 10 月中旬結束訓練課程返回台灣，隨後被派往

越南芽莊執行南星三號戰地空投運輸任務。

南星三號：與美軍合作越戰空運任務

我們的駐地在越南芽莊美軍空軍基地，平日以4架C-123型運輸機執行美軍規劃的戰地運輸及空投任務。每組機員約兩天執行一趟飛行任務，有時甚至每天有一次飛行任務，每次飛行時間約7至8小時。我們以類似空中巴士的運輸方式，在越南境內從事人員及物資空中運輸，搭載往來執行任務及休假的美軍及越南部隊。此外，據我所知在民國54年至61年間，空軍第6聯隊並曾派遣C-46飛機及輪派機組人員，以配合美國駐越大使館在越南的空中運輸需求任務。

◆ 北越任務

我們還執行北越邊境空投任務，除了空降進入北越的敵後情報人員及武器裝

備外，記憶中我還曾經空投過傳單、麵粉、乾糧、收音機，甚至手錶等各種物品。

執行任務的當天早上9點，美軍在芽莊機場對我們進行飛行簡報，說明飛機代號、執行的任務、經過的地點、可能遭受攻擊的位置、地面飛彈及高砲部署情形、緊急狀況的處置等事項。簡報後我們開始作地圖及航線標示，把所有的地標和地面武力設施都標示清楚並加熟記。

下午，飛機自芽莊機場起飛，傍晚抵達泰國南康佛南(Nakhon Phanom)美軍基地，隨後機場人員將空投物資載入機艙。泰國天氣非常炎熱，基地內只有我們的休息室安裝冷氣，由此可見美軍對這項任務的重視。有時我們從芽莊飛往峴港，中繼休息後再從峴港飛抵北緯17度以北邊界，這段航程約需2至3小時。

領航員必須帶領飛機在規定的時間內抵達各地面檢查點，以免飛機耽誤時間或偏離航道。位於前艙的領航員(nose navigator)將沿途觀測所得的山川、河流、公路等地形地物，

通知後艙領航員 (table navigator) 立即以羅遠航行儀及都卜勒航行輔助儀，測量飛機的正確位置及預定時間，兩位領航員從登上飛機第一刻起，就不斷互相通話，忙得不可開交。此外，美軍在東京灣附近設有空中雷達站，站內 24 小時常駐 7 名電子官值勤，隨時接收敵人發射飛彈等各種訊號，並且即時向所有美軍基地及飛機廣播，指揮空中所有美軍飛機飛向安全的航線。

到達空投目的地時，地面接應人員在約定的時刻，打開燈光指引空投目標，2 分鐘後隨即關閉燈光，因此機組人員必須精確掌握空投時間及地點，空投物品與飛機行進動線也必須一氣呵成，以避免越共發現並順利完成任務。隨後我們飛回南康佛南機場落地加油，返航芽莊時由美軍飛行員負責駕駛飛機，我們則於機上小睡一番，以恢復夜間任務航程的疲勞。

某次，執行北越空投返回芽莊後，美軍並未立即收到敵後人員回報訊息，焦急地頻頻前來與我們確認是否正確投下物資。經過 10 於小時後，北越敵後人員總算傳回收到空投物資的電報，在場美軍不禁為我們鼓掌叫好。

◆ 越共春節攻勢

57 年農曆除夕夜，隊員們依照我國習俗聚在一起或聊天、或打牌，守歲至天亮。清晨 6 點多東方露白。我打著赤膊穿著短褲到籃球場練習投籃，忽然聽到背後傳來「蹦！」的一聲，回頭赫然看見一顆未爆彈落在球場上，接著看到與我們以籃球場為鄰的美軍宿舍前，美軍人員正全副武裝神色緊張地全員集合。我立刻奔回宿舍，把看到的情形告訴毛強副隊長（在越南都以毛經理相稱），毛副隊長立即請聯絡官向美軍查明狀況，得知越共在當夜同時對越南一百多處地點發動攻擊，並要我們收拾行李，立即駕機轉進至西貢。

芽莊機場一位美軍上校派遣兩名聯絡官，協助我們把 4 架飛機全部轉進到西貢新山一機場，全體隊員暫住法國人開

設的梅傑士 (Majest Hotel)。這所旅館是當地最大的旅館，世界各國前來採訪戰地新聞的記者們，也都投宿在這家旅館。剛開始幾天，旅館供應非常豐富，飲料種類眾多，但到了第7天，旅館經理卻以發霉的麵包作為我們的餐點，詢問經理之後，才知道市區全面戒嚴，街上禁止任何人進出，我們從旅館窗口往外看，發現不遠處的河面，一艘韓國砲艇上，身穿救生衣的士兵，正手持機關槍向四方瞭望警備，氣氛相當緊張。

為解決斷糧的燃眉之急，我們立刻以電話聯繫位於西貢東方40公里外的龍潭美軍第1飛行分遣隊總部。總部立即派遣數位憲兵手持機槍，分乘兩輛吉普車，一前一後地護衛一輛大巴士，前來將我們接到機場，並且告訴我們芽莊已經平靜，可以將4架飛機飛回芽莊。

數十年後，我到北越旅遊，才知道當年越共除了以胡志明小徑運輸戰備物資及人員外，並在越南境內挖築四通八達的地道。根據美軍資料顯示：從胡志明小徑步行到南越約需20多天的時間，越共所築地道最遠的甚至長達250公里，可以容納1萬多名戰士。地道的入口非常狹小，我的體型雖然不算高胖，但嘗試進入地道，卻無法如願。地道內分3層，第1層可以低頭而行，第2層要彎腰而行，第3層必須蹲身屈膝而行；地道內並設有簡易的野戰醫院、會議室、寢室及排煙良好的廚房等設備，甚至還有積儲糧食及飲水的場所，足夠供應站是基本生活所需。越共當年即是這些四通八達的地道，在一夜之間同時對越南發動全面奇襲。

◆ 溪生機場

越戰時期，溪生一地曾發生幾次慘烈戰役。溪生機場跑道起降難度極高，挑

戰著我們每一次運補任務的膽識和運氣。我曾數度前往正在作戰中的溪生機場，執行空投運補任務；機場附近群山環

繞，叢林茂密，樹林內潛伏著無數的越共，不斷對溪生機場發動砲擊，落下的砲彈擊中以大塊穿洞鋼板鋪設的跑道，兩旁峭立的山崖增加我們空投的困難度。

記得在戰事最激烈的時候，越共的砲彈如雨紛落，跑道已經無法降落，我們必須在砲火間歇時刻，迅速降低高度打開後艙門，對準跑道一刻也不能停的猛加油門，同時把機艙中的物資裝備，災飛機到達跑道盡頭前全數推下，以便飛機及時爬升並脫離砲火圈。

◆ 我所見的越戰美軍

我們同時配合美軍地 1 飛行分遣隊（First Flight Detachment），在其位於越南龍潭的總部所在地，協助訓練美軍人員跳傘。我親眼見到美軍傘兵師長雖已官拜少將，但是仍然必須參加空中跳傘訓練；聊天時我問這位美軍少將師長，會不會感到害怕，美軍師長豪氣干雲地對我說：「身為軍人沒有甚麼可以害怕的！」美軍將官不願享受特殊待遇，以身作則與作戰士兵同甘共苦，不僅塑造優良軍風，而且能凝聚官兵情感，使部隊團結合作勇於效命沙場。

美軍更重視生命價值，往往不惜人力物力，並用盡一切方法，救回每位身陷險境的戰士。某次，曾為拯救一位被越共擊落的飛行員，派出多架直昇機全力搶救，其中一架直昇機在救援時被敵擊落，機組人員多人不幸犧牲，這個故事後來還被拍成好萊塢電影。美軍將官愛兵如手足及重視袍澤生命的作法，令我極為感動，印象深刻。

我們經常前往越南中部芽莊與峴港間的一處小機場執行運補任務，看見美軍以掛滿可樂空瓶的鐵絲網，將機場周圍團團圍住。機場裡的美軍告訴我：「這個機場白天是我們的，到了晚上就是越共的，這些鐵絲網和可樂空瓶，是用來防止越共利用夜晚偷偷潛入機場。」此外，美軍為防止越共利用夜色蠢動，從黑夜到天明派遣飛機不斷在機場上空投下照明

彈。據我所知每顆照明彈造價約需美金 135 元；依此計算，美軍在越南各地機場，每天所要耗費的照明彈數量可觀，折合軍費的支出實在驚人。

在峴港機場清晨時分，我親眼看見美軍出勤士兵們身上掛滿 M-16 子彈，依序走過擺滿三明治、漢堡和可樂的大長桌旁，每人各拿一份食物後，立即登上直昇機前往作戰地區，直到傍晚才返回基地。我們也從飛機上清楚地看見，負責山區崗哨值勤的美軍，不畏寒風或烈日，堅實的守住自己的崗位，這些景象讓我對美軍官兵刻苦耐勞十分敬佩。

回顧與感想

回首自幼歷經抗日、剿共。成長後參與 93 砲戰、一江山戰役及 823 砲戰等多次台海保衛戰，經國先生總在最危險的時刻，穿過漫天砲火抵達前線，在最危險的地方與作戰官兵同生共死，激勵官兵以無比的勇氣，屢次擊退來犯的共軍，粉碎中共吞併台灣的迷夢。加入空軍第 34 中隊後，見證隊員為捍衛國家，而奉獻出年輕熱情的生命，經國先生對這群出生入死的弟兄們關心備至，鼓舞我們義無反顧，為國效命的信念和勇氣。在上天眷顧之下，我雖有幸走過烽火歲月，而今追憶前塵往事，仍必須向經國先生以及不幸壯烈犧牲的同胞和他們家屬致敬；沒有他們的犧牲奉獻，就沒有今日自由安定的生活。

在民國 55 年至 61 年，我在越南執行 7 年的美軍空中運輸任務，其目的同樣是為維護自由民主而與共黨作戰。越戰使無數人民喪失生命，使社會經濟及秩序受到瓦解，是百姓最大痛苦來源，我有幸從戰地平安歸來，備加感受自由和平的可貴，也體認到國際成員共同攜手合作，維持世界和平的重要性。不管過去各國對合作追求和平自由的努力成敗如何，我們可以堅定的相信，世人永遠不能放棄追求自由和平的希望。