

# 尖端科技

195  
2000 / 11

DEFENSE TECHNOLOGY MONTHLY  
軍事雜誌

89

## 年度僑泰演習

日本 90式戰車對決 南韓 K1戰車  
Japan South Korea

## 介壽號在美國



定價200元

ISSN 0258-2341



00200

7 770258 234007

# 2000 南非航太防衛展

Floyd H. Green  
444 Anita St Spc 115



## 介壽號在美國

盧濟明於美國加州專訪

All Photos via Author & DTM

### 楔子

我的 PL-1B「介壽」號，原是中華民國空軍的初級教練機，它經過我精心整理翻修後，終於在 1995 年 11 月 18 日再度飛上藍天一展雄姿。

PL-1B「介壽」號原始設計的機型名為「Pazmany PL-1」，它是一種可供業餘航空愛好者在家裡自製的飛機。（註：全球目前有數百種可供航空迷選購的飛行器

套件，其中有輕型固定翼飛機、直升機、旋翼機甚至小型噴射機。）

它擁有視野極佳及寬敞的座艙，以及非常軍事化的雙操控系統設計。單獨一人飛行時，是坐在右座操縱。

我以 1 具 130hp 的萊康明 (Lycoming) 發動機取代原先的 125hp 發動機，以提升整體性能。也因此，它能夠擁有 120

MPH (哩/小時) 的巡航速度及 1600 FPM (呎/分鐘) 的爬升率。機體及編號的標漆，完全以中華民國空軍的原始塗裝為依據。

而且，我知道在 1981 年間還有另外 5 架同型機進口到美國。因此，我非常渴望能與其他擁有同型機種的飛行同好取得聯繫。  
Floyd Green, EAA 297584, 444 Anita, #115 Chula Vista, CA 91911, U.S.A.  
TEL: 1-619-425-8778

正是上述這段簡短的文字敘述，以及格林先生坐在介壽號上的照片，深深地吸引筆者的目光，也激起我濃厚的好奇心與追根究底的興趣。同時，開始了我與格林先生的首次書信往返以及後來的……。

### 緣起

長久以來，筆者個人對航空史實及民間的航空活動，一直有著極為濃厚的興趣與期盼。也因此，早在十幾年前就已申請加入美國實驗機協會 (Experimental Aircraft Association 簡稱：EAA)，會員編號：281330，及其所轄之戰鳥協會 (War Bird Association 簡稱：WBA)，會員編號：15379。

之所以如此，無非是想多了解及吸收一些美國乃至世界其它國家地區民間的航空資訊及飛行活動發展近況。因為，無可諱言地，咱們台灣在這方面的發展確實令人相當氣餒與失望。

話說 EAA 與 WBA 每個月都會按時發行會員刊物。前者的內容大都以新型家庭自製實驗機的組裝技術及完成機的試飛結果為主要內容。間或有其它航空器的飛行活動與會員經驗交流的相關文章發表。對全球廣大的業餘航空愛好者而言，確實助益良多。

後者則是提供古董軍機迷最新的「戰鳥」資訊。包括昔日曾叱吒風雲征戰於各大空戰疆場的

戰鳥近況，以及民間收藏家精心整理收藏的各型軍機真品。尤其經常會有專文報導，在地球某個海洋深處或偏遠的叢山峻嶺間，後人無意間發現到的戰機殘骸。經各方有心航空同好的奔走與打撈載運，並設法募款修復還其原貌重上青天的精彩歷程。讓人對這群航空機癡們的執著與優勁，由衷地敬佩。當然，免不了又要再次對自身所處的大環境感到有些莫可奈何，當然偶而也會萌生些許發自心底不太靈驗的祈禱。希望有朝一日，我們也能如此善待曾經捍衛這片土地，保護過我們的「戰鳥」！

每年夏天約在7月底8月初左右，EAA都會在它的本營—威斯康辛州一個名為奧斯科什(OSHKOSH)的小鎮機場，舉行一次盛大的年會暨航空展。據悉，每年光是自行駕機飛抵該地參展的機種、數量與絡繹不絕驅車前往的參觀人潮，就不是其它國家地區舉辦的航空展所能相提並論的。而且，來自全球各地慕名而來的與會者莫不是抱著「朝聖」的心情前往參觀。難怪，經常聽人戲稱這是航空界每年一次的「大拜拜」。

(下) 早年空軍官校停機坪一角，除了介壽號以外，還有 T-28 與 T-33。



(上) 我國空軍 PL-1B 介壽號初級教練機早已除役。

### 歹竹也會出好筍

事情發生在1994年7月上旬，我在家中翻閱著EAA寄來的6月份「SPORT AVIATION」會刊，當中有個單元是開放給會員自由投稿交換心得用的。

任何會員都可將自己研製組裝或者性能改裝重建後的各類型飛機，配合照片及摘要說明作一簡單介紹。經由雜誌的刊載，除了展現個人辛苦成果外，也可與其他同好分享組裝過程與經驗。因此，一般投書會員都會留下其

大名及地址、電話，以方便同好聯絡交流。

在逐頁瀏覽中，我赫然發現一張漆著國徽(也許現在該說是黨徽)的介壽號教練機照片。當時心底浮現的那股訝異，實在難以筆墨形容。我再反覆看了幾遍確認，唯恐自己看走了眼。因為，這是一本純國外的刊物，而照片中的飛機又是我空軍早已除役的初級教練機。雖說它是架美國人設計的飛機，但卻著著實實的漆了國徽，並維持我空軍的原始塗裝。(在政客介入黨徽與國徽之爭後，國內再也看不到如此忠於原味的實體塗裝了。)

我知道這架飛機當初在台灣除了出廠命名曾轟動一時外，在往後的服役歲月裡，似乎並未受到太多的關注與青睞。一直到它卸下教育重擔，功成身退為止。這也正是為何我會不斷地質疑自己眼睛所見的一切，心裡直喊著「這怎麼可能！」。

經再三確認並詳閱旁白說明後，才知道它的確是一架我國「外銷」到美國的PL-1B介壽號初級教練機。內心更有難以言喻的激動與驕傲！

唯一感到遺憾的是，照片上飛機機身側邊的國徽位置略有錯

誤。但以一個外國人在缺乏相關資訊的情況下，能將其性能重建甚至提昇，並努力保持原有塗裝，確屬難能可貴。這一點小錯誤倒是可以理解的。因為對他們而言，可能國徽代表圖騰的含意要多過於它本身的歷史背景與實際意義吧！

當時筆者立即萌生一個念頭——何不去信與機主取得聯繫，同時儘可能提供他一些介壽號的照片參考，扮演一下「台灣軍事顧問團援美」的角色。

接著，筆者翻遍了書架上所有各類軍事書籍、畫冊。終於在一本早期空軍出版的「中國空軍飛機畫冊」內，找到比較清晰的介壽號照片。隨即顧不得智慧財產權地翻拍幾張下來，並且寫了封自認為尚稱達意的問候信，一併按雜誌上地址寄給格林先生。

我的原始出發點是很單純的，完全是站在愛機惜機並抱著感激的心情，自發性的做這件事，也從未想過會有其他的後續發展。因此，隨著時間的流逝，

連我自己也逐漸將此事淡忘。

就在筆者去信後第三個禮拜的某一天下午，我突然接到一封寄自美國加州的航空信。打開一看，居然是格林先生的親筆回函，同時還附贈 2 張介壽號整修前後時期的照片。我稱這次為「第二次驚喜」，比起第一次在雜誌上所見，那要更具真實感多了。我認真地閱讀來信內容，並仔細端詳精彩的一手原版照片。

格林先生，一位謙卑的長者，他首先為我那封唐突而又冒昧的信件，作了幽默的詮釋。他覺得我的英文能力要比他的國語能力強多了。這似乎給我在英文寫作上注了一劑強心針，雖然有點牽強，但我卻十分滿意。

接著，他提及當初如何翻修機體，並以手邊有限的照片資料完成塗裝的艱苦過程。據他說，其中光是除去原機厚達 4 層的舊漆，就花了他好幾個禮拜的功夫。而他之所以將國徽漆在機身側邊不是很正確的位置，是因為他覺得那個位置比較平坦而且明顯易見。

在垂直尾翼部份，因為缺乏我空軍官校「寬橋人」的圖樣參考。因此僅以一個象徵勇猛驍悍的虎頭圖形來代替原始標誌。(我想或許自「飛虎隊」之後，老虎圖樣是最足以象徵中美友誼的標誌吧！)。因此，格林先生在信尾提及，希望我能提供「寬橋人」的參考圖樣。

另外，他還希望台灣朋友們能代他尋找 PL-1C 型機的下落。如果在能力所及範圍之內，他同樣希望能擁有並收藏它。

格林先生隨信附上的兩張照片。一張是他當初接手這架介壽號之後，在進行除漆防鏽重整工程時，與原設計者 PAZMANY 先生的合照。足證格林先生為了該機的性能能完整重現，而與原設計者作了許多必要的溝通與學習。對於他這股實事求是的精神



(上及下) 格林先生提供的照片，上圖為整修前的介壽號，機體外觀有點殘破；下圖為整修完畢的介壽號，已經回復昔日風采。



與毅力，確實讓我更加讚佩。另一張是飛機在完成性能重建與塗裝後，停放機場一隅的英姿。真是銳氣不減當年！看著它，彷彿時光又倒退回到了在竹籬笆內生活的日子。

真沒想到台灣的軍用初級教練機居然在數十年後的今天，再次於遙遠的異鄉獲得重生。而且是真的再次回到原本就屬於它家鄉的藍天白雲之上。既然人們能再次賦與它新生命，我堅信它也必定能不負眾望的再次擔負重任，揚名海外。同時也讓外國友人知道，昔日對抗中共軍事強權，擁有光榮傲人空戰記錄的中華民國空軍飛行員，也曾經是這架不十分起眼的家庭組裝飛機，所培育出來的空戰英雄。

如今我知道自己又將增加許多額外的課業要作了。我必須再蒐集一些介壽號飛機的多面塗裝照片及「寬橋人」的完整比例圖樣。甚至必須再蒐集到一些實際飛行的經驗或數據資料，做到原機使用國該表現的專業水準。

雖然該機的原始設計並非出自我方之手，但是卻在我國成功的研製、設立生產線乃至組裝完成試飛及服役多年後，將之發揚光大。在這全般經歷的過程中，

(下) 介壽號的原始設計並非出自我方之手，但卻在台灣成功研製並服役。



(上) 老編找出的檔案照片，希望介壽號機尾「寬橋人」比例圖樣對格林先生有所幫助。

我們所獲得的經驗絕對要比美國人來得多。當然，在飛行操控的技巧上也絕對超乎其上。光憑這一點，我以為咱們就足以「反教育」外國人了。

### 行不改名，坐不改姓

我不知道前台北市府決定將介壽路更名為凱達格蘭大道時，其背後所代表的實際意義為何？但我知道佛洛伊德·格林先生的 PL-1B 介壽號，及其它擁有者肯

定不會同意在機身邊上漆上「凱達格蘭」字樣的。

因為介壽號對多少空軍健兒而言是別具意義的，它不僅象徵著他們飛行生命的開始，也曾凝聚過難以計數的同仇敵愾與同袍之愛，更培育出現今不少空軍將才提攜後進。雖然如今它已從軍事教練飛行線上退居娛樂休閒飛行之列。但它仍不辱使命地運轉著，我更深信它在我國空軍建軍發展史上，絕對有其永不可抹滅的歷史地位與表徵。

我所接觸過的美國友人一般都非常在意史實的真實性。因此，他們仍盡可能以有限的極少數照片，來保存飛機的完整與真實性。這與現今時下一般年輕人對過往史實興趣缺缺的情形相較，是否更能發人深省呢？

往後筆者仍會盡己所能地提供更多相關資料，給這些有心的外國友人。當然，我更衷心希望空軍先進及各方航空同好們，能不吝提供相關資料、經驗或照片，一起為有心的外國朋友略盡棉力，也算是作一次相當不錯的國民外交工作吧！

或許哪天您赴美西旅遊時，

冷不防會看見一架繫著青天白日徽，名為介壽號，翼尖有著醒目橘紅色副油箱的小飛機，遨翔在藍天之上。那也許是您所提供的資料，正展現成果的時候呢！

### 社美會名權

這是美西一個溫暖的初冬，早晚溫差很大。1995年10月中旬我初次來美學習飛行，生活一切安頓就緒後，我就急著與介壽號的機主格林先生取得聯繫。結果百密一疏、忙中有錯，我居然忘了帶格林先生的聯絡地址與電話。趕緊打電話回台北請內人查閱我那本自編的航空名人譜。總算獲得資料與他聯繫。

由於人地生疏加上時差問題，許多生活及課程上的瑣碎事宜仍有待打理，一幌又是一個禮拜。就在加州一個難得陰雨天的下午，我剛忙完駕照考試相關事宜返回機場。其它飛行友人告訴我，上午有一位老先生曾來機場找我，臨走前還留了張紙訊和一頂繡了國旗的帽子給我，我立刻飛奔上二樓飛行學生休息室，心裡頭卻已有了定數。

天啊！果真是格林先生來找過我。還記得自己臨行前曾在寫

給他的信上提及10月中旬將來美國加州飛行一事。沒想到他真當一回事給記了下來。甚至還親自開車來機場找我，可惜因事先沒聯繫好而錯過了。

手裡拿著繡有國旗及PL-1字樣的紅色便帽，內心好生感動。沒想到一位外國友人對我們國家的飛機塗裝、徽誌及旗幟是如此的尊重與熱愛。讓我這位初至異鄉的遊子不得不感佩萬分，但內心也不由自主地衍生幾許感慨。

反觀當今國內現實環境中又有多少人曾記得這些我們曾經擁有，甚至把握過，而現在也還存在並且原本就屬於我們自己最驕傲的東西。

究其原因，主要是時下年輕人對過往航空史實的探討興趣缺缺。即使是專業的航空模型玩家或者實際從事航空事業的專業工作者，也未必會有心去探索那些前塵往事。因此，這股寶貴的資產就在歲月的轉動中逐漸流失。

或許年輕人對某位名星的家世及八卦新聞能如數家珍，或者會得意地擁有別人罕有的手機。但是，他就是講不出我國空軍歷來享譽國際的英勇事蹟與代表各飛行單位的繡、臂章圖樣，在其

背後所存在的價值與實際意義。

格林先生留下的紙條上寫著「吉米，我來看你。希望你一切順利。我下週將會在布朗機場的航空展裡出現，希望能見到你。」

當下我即向幾位當地飛行員請教布朗機場的確實位置，並且做好陸路航線規劃。(當時我尚未取得美國聯邦航空總署FAA的飛行執照，因此無法瀟灑地駕機前往。)此刻我知道自己真的可以見到格林先生及那架遠渡重洋而在異鄉展翅的中華民國空軍介壽號初級教練機，內心不自覺地洋溢著無比的興奮。

當日回到住處，我即以電話與格林先生聯絡上。熱情依舊，彼此噓寒問暖一番，他殷切地希望能和我在他所屬俱樂部的機場所在地，舉辦航空交流會當天見面。當然，這一切在我來美之前就早已列入行程計畫中了，內心那股興奮與期待自不在話下。

### 介壽之夢果成真

終於讓我盼到了這一天。那是個豔陽高照的星期天，我起了個大早整理好簡單行囊和學弟潤年一同驅車前往位於美、墨邊境的機場。一路上我們談話內容始終離不開飛機，尤其他已去國多年，更是熱烈地向我打探及討論我空軍的前世、今生與未來。時間倒是因此而很快地打發掉。約略兩個半小時的車程，我們終於來到目的地布朗機場。

話說布朗機場在二次大戰期間還曾經是個十分著名的機場，還是培訓美國海軍戰鬥機飛行員的大本營之一！這從它偌大的幅圓與幾近8000呎長的跑道可見一般。可惜隨著大環境的變遷，機場風光不再。但民間各方的航空愛好者卻仍充分運用此一資源。

附近飛行學校、跳傘俱樂部經常以此機場作為學生飛行與訓練的場地。加州或外州的業餘飛行員也經常擬定長途飛行計畫越

(下)曾為我國培育不少飛將軍的介壽號教練機目前已逐漸被人淡忘。



野飛行至此，享受一番空曠遼闊與邊境飛行的樂趣。美國實驗機協會在此也設有分會組織，格林先生正是隸屬此分會。當然，介壽號教練機也是分會裡最令人激賞與驕傲的代表作。

當天是分會定期舉辦的一次小型同好交流展示會，因此大都以家庭自製的實驗機與超輕機為主。從縮小比例的仿古雙翼機、構造簡單的旋翼機到組裝中的單座噴射機，規模雖小倒也讓我這老中目不暇給兜遊許久。其間更有木製螺旋槳的手工製作與發動機裝配保修等技術課程講座。足見美國的航空實務早已紮根於民間，而且歷久彌新愈加精進。

相信只要來過美國受訓或參訪的空軍先進與業餘航空同好們，對此觀點必定感同身受。而這種寓教於樂的紮根教育方式才是我們真正需要學習的。

停妥車，霎時間摸不著頭緒，不知往何處去。直到乍見中華民國青天白日滿地紅國旗迎風飄揚，才毫不猶豫地抓緊目標直奔而去。當我注視國旗挺立在介壽號座艙當中的時候，迎面走來一位頭髮斑白，身穿連身飛行服口叼雪茄的老先生，一見到會場中唯一的一雙亞洲臉孔，他馬上喊出我的英文名字 JIMMY！他所展露出的自然與熱情，至今依稀可見。仿佛我們是早已熟識而久未謀面的老朋友，這就是格林先生給我的第一印象。

簡單的寒暄問候之後，我們把話題轉向一旁的主角介壽號。同時也開始吸引越來越多的參觀民眾圍上前來一探究竟。我想主要大概是因為在整個會場中，這片青天白日滿地紅國旗是最鮮明也是唯一的外國旗幟。加之介壽名機配合停放在會場最顯眼的展示位置，自然格外引人注目。

而我這位慕名來自「機主國」的訪客，當然更是與有榮焉。因為我相信其中一定有許多人壓根



(上) 我國空軍塗裝的介壽號配上中華民國國旗，成為會場上極為醒目的焦點。  
(下) 弗洛依德·格林與其胞弟包伯·格林共同完成這架 PL-1B 的重生工作。



(下) 右起為本文作者、弗洛依德·格林、格林先生的友人(PL-1B 試飛員之一)、包伯·格林攝於介壽號教練機前。





(上) 本文作者與同行友人興奮地坐於 PL-1B 介壽號教練機駕駛艙內合影；站立者為包伯·格林先生。

兒不清楚飛機的來龍去脈及塗裝的源由。甚至不知道這面國旗所代表的是那個國家，說不定還將我誤認為日本人呢！

因此我盡量把握每個與人接觸的機會，介紹自己也讓大家知道台灣就是中華民國目前的所在地，將兩者以等號連接起來。而不只是讓人提到台灣就只聯想到台北，似乎中華民國這名稱早已隨著二次大戰的落幕而走入歷史。這是對外交一竅不通的我，當時最直接的反應，也是最想做的事。

談起此機，格林先生就難掩興奮之情。因為當初輾轉買到的是架報廢飛機，要說是廢鐵一堆也不為過，而且外表塗裝早經更換。幸好經格林先生的侄子努力查證飛機原始資料，始知這架飛機還大有來頭。它曾經是中華民國空軍的初級教練機，當初隨著

中美斷交及美軍事顧問團的陸續撤離，只有 5 架獲准進口到美國，另外 4 架早已下落不明。就光憑這一丁點難能可貴的歷史背景，格林先生的親友及分會裡其

他航空同好一夥人就就此展開這段艱困的飛機重建工程。

為了「忠於原味」，他們到處蒐集資料，甚至連絡飛機製造廠的原設計人帕茲曼尼 (Pazmany)

(下) 漆有航發中心徽誌的 PL-1B 介壽號教練機，這也是該機另一種塗裝。





先生，請他當技術顧問指導機體結構及動力部分的組裝。當時，格林先生的胞弟包伯·格林先生就成了最重要的組裝成員之一。

包伯曾在美國空軍服役，當了18年的資深修護機工長。維修過難以計數的各式戰機，也隨部隊征戰世界許多地方。憑著這些豐富的經驗，他義不容辭的擔負起飛機重新組裝的重責大任。他不但將飛機重組完成，還通過美國聯邦航空總署(FAA)的認證測試，順利取得飛機適航證。這點在一向注重認證制度的美國來說，確實是件非常不容易的事。

完成後的介壽號在外觀結構上又回復原來的風貌，動力部分更是提升不少。為了獲得較佳的爬昇力，大夥兒決定採用150hp的萊康明發動機，較當初多出30hp。當然，爬昇率也由原先的1200ft/分增加為1600ft/分。至於機體塗裝方面，就只能憑著當初原廠與我方合作時，我方提供原廠的一點檔案照片作為參考了。

其中，最難得的是該機座艙儀錶板完全保持「原裝」，中文解說與註記清晰可見。除了機上通訊設備按規定必須改採美國航空頻道的收發訊機外，其他仍與我空軍原先使用者無異。坐進駕駛艙果真讓人產生一股凌雲馭風去，報國把志伸的遐想……。

能如此展現飛機原貌，對一位外國人而言是難能可貴。因此我才想盡可能的協助他們更正部份小錯誤，讓飛機更臻完美。這可能是全美碩果僅存的介壽號，或者說是全世界唯一仍在飛行的「現役」介壽號教練機。

據筆者所知，目前國內僅有桃園中正航空科學館、岡山空軍官校及歸仁航訓中心有此機型展示，但也僅供靜態展覽，無法作飛行展示。因此我肯定它是全世界唯一仍在飛行的介壽號。這份榮耀與驕傲若非身歷其境，實在是很難用筆墨加以形容。

## 結語

如今格林先生的介壽號教練機已飛遍南加州地區的各大、小機場。相信已有更多外國友人因此認識了中華民國台灣存在地球一偶的事實。這都要感謝這群熱心的外國友人，並歸功於這架早該功成身退的小飛機，在數十年後的今天，依然賣力演出所作的貢獻。我不禁想大聲的說：「謝謝您！格林先生和那不朽的介壽號。」

踩著落日餘暉，驅車走在回家的路上，我與潤年兩人默默無

語沒有交談。但彼此臉上卻都洋溢著得意滿足的笑容。因為我們心裡都明白甚麼才是真正的傳承繼往，而民族精神的延續又是從何而來。但是唯一我們始料未及的，卻是這些問題的答案居然是在客居異鄉時才找到的。 ▣

附記：懇請諸方航空同好們，若有介壽號的相關照片或資料，期盼不吝提供（請寄到尖端科技軍事雜誌轉交），讓筆者能在這橋國民外交工作上更持續並熱鬧。謝謝！



(上) 介壽號教練機簡單的儀表配置，其上面的解說文字全為中文。

(下) 放在台南陸航基地內的介壽號教練機，塗裝方式與空軍機種不同。

