

· 宋孝先 ·

夜航驚魂記

繁星點點的晴空是很美麗的，能夠拖著長長的火舌加入星空的行列，更是一件浪漫的情事。說它浪漫，是因為當年我就是如此這般贏得嬌妻的芳心，那是我跟內人初相識後，熱戀了一年多的一個夜晚。

當天適逢有批任務機執行夜間勤務，F-104夜間起飛的雄姿是非常壯闊美麗的，趁著難得的機會，我邀她到跑道頭邊的通信指揮車，做近距離的體驗。飛機進跑道後的試大車，油門加到底以後，發動機發出的怒吼，讓人震撼得幾乎狂跳不已。油門推向後燃器後，發動機除了原有的怒吼外，更是爆出一聲「碰」的巨響，第一次經歷的人，莫不用力掩著耳朵，否則耳膜會有針刺的痛感。而再巨響後，就看飛機拖著一條長長的火焰，很快離地加入了星空，稍一眨眼就分不出是星星還是飛機了。「哇！」她發出了一聲欽佩的驚嘆，從此芳心暗許，後續發展有如F-104飛機的速度一般快速。

可是並不是每次夜航都是這麼浪漫，有一次，也是萬里晴空的夜晚，我被派飛一批夜間長途飛行的領隊。從任務受命後，一切就按部就班，任務提示、檢查飛機、開車、滑行，飛機慢慢的滑到了跑道頭四十五度邊，接受地面機務人員做起飛前的檢查。擡頭仰望空中，月亮細如彎刀，掛在星羅棋布的夜空，一點都不起眼，倒不如在夜風中閃爍眨眼的星兒可愛。

此時，地面機務人員已檢查完飛機，從機腹出來給我比了一個「O.K.」的手勢，回頭看看僚機也檢查完飛機，於是我呼叫進跑道。在獲得塔臺允許進跑道後，我們蓋上座艙罩緩緩的滑進了試車位置，在完成試車後，我們開始鬆煞車點後燃器，飛機尾管頓時噴出比飛機機身還長的火舌。F-104型機加速是很快的，飛機滾行才一會兒就到了起飛的速度，我慢慢增加駕駛桿上的力量，減輕鼻輪負荷的壓力，飛機很快就離地了。

F-104A的加速性能比F-104C的加速快很多，F-104飛機離地後，在速度超過二六〇（哩／時）時，起落架的輪軸門常常會收不好，A型機加速快，就常常會超過二六〇（哩／時），所以起飛時常常表演「旱地拔蔥」的特技，在收不上後，接著一系列的處理：關後燃器、拉升仰角、減速、重新收放起落架（也有速度低過二六〇哩／時自行會收上的）。所以在確認飛機離地後，我很快的就收上起落架的手柄，避免在夜航時還要表演「旱地拔蔥」的戲碼。

在聽到「喀隆！喀隆！」的聲響後，我還來不及慶幸能趕在飛機速度二六〇哩／時前就把起落架收好，此時飛機駕駛桿以迅雷不及掩耳的速度來個「KICK」（反踢），機頭瞬間向下，原來仰望的星空，頓時變成滿地的燈光（跑道燈）迎面飛來，那吃的「驚」真是非同小可，這個情況我在低空從來沒遇見過。耳邊頓時傳來僚機的呼叫：「ONE帶住。」接著通訊車也在無線電傳來大呼小叫，在剛剛起飛時這麼低的高度，發生這麼緊急的情況，我實在抽不出時間回應他們。我下意識的在千鈞一髮之際，一把把飛機的駕駛桿拉住，飛機在駕駛桿反踢時，只要用超出三十二磅的力量就可

以跨越反踢的動作。那時年輕，三十二磅的力量實在不是問題，只是那麼重的駕駛桿，如果還要建立爬升的仰角是有點困難的。兩個處理的方式在心中閃過，一個是怎麼來就怎麼去，重新把起落架放下；另外一個是把APC（Auto Pitch Control縱向自動操作）關掉。飛機暫時是沒有問題，低空收放起落架是有點麻煩，於是我選擇關掉APC開關，我先瞄了一眼APC紅色蓋子的開關位置，右手繼續撈住駕駛桿，左手很快的把APC開關關掉。APC開關關掉後，那駕駛桿頓時失去向下的千斤力量，又恢復了它原本的輕快。

我很快的恢復爬升的仰角，在爭取到安全的高度後，僚機也慢慢的靠過來，此時我才有時向通訊車報告剛剛發生駕駛桿反踢的經過。在關掉APC開關後，對飛機的影響是飛機在超過失速前的衝角後，飛機駕駛桿沒有反踢的警告，如果今天是飛空戰運動的話，那是萬萬不行的；如果是飛夜間

長途飛行，飛機沒有大衝角動作的話，那是會影響操作的。所以我就選擇繼續執行夜間長途飛行的任務，回航時就以雷達引導進場（CCA）的方式，四平八穩的把



作者與F-104攝於機堡前

飛機落下來。

回到停機坪後，我在維護本上詳詳細細的把剛剛發生的經過記錄下來，這架飛機在問題沒改正前，列為重點管制的性能試飛飛機，不再派飛夜航，也不再派飛任務，同時只能派飛給有試飛資格的人。因我本人也是兼任的試飛官，所以試飛這架飛機的任務多半交回我身上。每次試飛前，修管科都會派修護官到機前來簡報，做了哪些改正，一次又一次的試飛，一次又一次改正不同的問題，結果還是一次又一次的打回票，最後這架飛機簡直成了修管科和我的夢魘。一直到了第七次，修補大隊鐵了心，把所有相關的線路都換成新的，並由修護長親自到機堡來簡報，修護長拍著胸膛一再向我保證，這一次絕對沒問題了，我哈哈大笑，我也希望這是最後一次試飛，大家趕快把夢魘結束吧！

果不其然，這次試飛非常順利，起飛收起落架後，飛機駕駛桿不再反踢了，飛機又恢復到它應有的性能。後來就ACC這個問題，我請教了單位裡有飛行奇才的某位周姓長官，他說：「我起飛時都是把ACC電門關掉的，過了一萬呎才打開，你說起飛時什麼情況會讓你飛機的衝角大到會反踢？」我想也是，駕駛桿反踢，是飛機衝角大到臨失速前的一個反制作用，在起飛前打開，某種程度來說是有風險的，可是在空中飛行則是必要的，用來預防速度太低或是操作太急造成飛機飛行線和機身參考線的衝角過大而失速，前者謂之低速失速，後者是高速失速。這位周姓長官真是真知灼見，只是當時我們未曾進一步建議廠商，修正操作程序，把ACC電門開關列為一萬呎檢查時再打開，但不管怎樣，總算是把這架飛機的重大缺失完成了改正。

著作授權書

一、授權內容：

本人 保證所著作（譯著）之「 為本人所創（譯）作（若為共同創作及譯著時，業已取得共同創作者及原作者之授權），並授權國防部空軍司令部將上述作品用於其所屬軍事期刊刊載及從事相關學術研究活動，另同意對該作品之所有權轉讓予國防部空軍司令部。

二、著作權：

本授權書為專屬授權，本人同意由國防部空軍司令部全權處理，並聲明及保證上述授權著作，均為合法之創（譯）稿作品，被授權人有權依本授權書內容進行各項授權、使用，且未侵害任何第三人之智慧財產權，如有侵害，概由本人自行負法律上責任。

授權人（代表人）：（如為共同著作權轉讓者請註明為代表人，並就式詳填上列個人資料）

姓 名：

身分證字號：

聯絡電話：

通訊地址：

中 華 民 國 年 月 日

本刊啟事



一、為配合主計作業規定，欲訂閱本刊者，請將款項以匯款方式匯至「臺灣土地銀行仁愛分行，帳號：〇五七〇五六〇〇〇一二九，戶名：九〇二五一—二一〇一專戶」，完成匯款手續後，請將訂閱者姓名、詳細住址及訂閱本刊起迄期數、冊數，併同匯款收據傳真或郵寄至本社，傳真電話：（〇二

二五三二一四七一。地址：中華民國的空軍出版社臺北市中山區北安路三八七號。如有不便，尚祈見諒。

二、邇來國軍各單位迭有投稿軍事期刊社之文章發生侵權爭議情事，為避免觸犯著作權法，請作（譯）者填寫著作授權書（格式如左，請以A4紙張自行放大影印），連同作品一同寄送本社（若為電子郵件投稿，請將著作授權書以書面或傳真方式送達）；翻譯稿需請譯者自行查證是否獲得授權。投稿文章如涉抄襲，請投稿人自行負責。

空軍司令部 文宣心戰組 敬啟