

· 張健常 ·

漫談飛安與文化

關於文化，大家經常放在嘴上，但卻沒有十分具體的定義。從維基百科中可以大致做一些歸類，簡單的說，文化實際是「人文教化」的簡稱，文化通常是討論人文社會的專屬語；「文」是基礎和工具，包含語言或文字，而「教化」是這個詞彙的真正重心。名詞的「教化」是人群精神活動和物質活動的共同規範；動詞的「教化」，則是規範產生、傳承、傳播及得到認同的過程和手段。總而言之，文化具有沿襲、傳承、創造和發展的特點。

談到文化人，不免讓人想到行政院在今年五月始成立的「文化部」，首任部長也是曾任北市文化局長的龍應台女士，她對文化倒是有一番不同的見解，譬如說，「文化猶如方糖融於水」；又說「文化是一種整體的氣質；品味、道德、智慧是文化的總和」；「文化是在刷白了的粉牆邊種下一株紅薔薇」；「文化決定我們眼睛所見、耳朵所聽、手所觸摸、心所思索的整體環境的美醜」，其中最簡單的一句就是：「日子怎麼過，就是文化」。

至於「飛安」，也是一種文化，優質的飛安文化不是立竿見影、一蹴可幾的，而是需要時間的累積，是耳濡目染、潛移默化，或是春風化雨的過程，漸漸轉變為一種好的習慣。我

在寬橋飛訓管制室的牆上看見一個標語，寫著：「安全是一種文化，一種生活方式」算是很貼切的形容。

筆者於民國七十九年赴志航基地換訓時，曾在聯隊部大樓的白牆上見過兩排大紅字，寫著「作戰要冒險；訓練重安全」，去（一百）年初嚴司令剛上任時曾到官校集合所有空勤教官、老師做過一番訓勉，除了強調忠勇軍風之外，也重提了這十個字的精神。

什麼是「作戰要冒險呢」？臺灣的軍隊已幾十年沒經歷過戰爭，但從三年前陸續解密的「黑貓」與「黑蝙蝠」的感人史蹟中，不難理解這個道理，在月黑風高的夜晚深入大陸敵境執行偵查任務，除了周詳的計畫與提示，還要有冒險犯難的精神，因為誰也不知道這趟任務能否平安歸來。然而訓練不同，安全必然放在最高原則。官校近年來發生了幾次一級事件，



AT-3教練機

還有飛機擦撞、落地滑出跑道的意外，都是因為安全的螺絲鬆了，只要在事前能做好風險管控，應該都可以避免類似的憾事。

然而訓練與安全，卻又往往處在對立的角色，有如天枰的兩端，在司令部有戰訓處部訓組；督察長室有飛安組，因負責的業務面向不同而無法圓滿兼得。僅以官校某件飛安事件為例，檢討的精進作為其實有兩個方向，一個是加強勤訓苦練、嚴格考核、落實各層級的管制與督導，務必不再犯相同錯誤為止；另一個則是限制、暫停課目實施，修改課目配當或是加強風險管理作為，考慮的面向不同因而有不同的結果。

我記得中央大學認知神經科學研究所的洪蘭教授講過一句話，她說：「停在港口裡的輪船是最安全的，但這不是造船的目的」，相同的道理，飛機放在地上或許最安全，但它的功能遠遠不如一臺腳踏車呢！飛行畢竟是有潛在風險的活動，但是當評估所獲致利益遠大於風險時，還是要適度地接受它，最好狀況是訓練的品質效益與飛安都能確保，這是管理者需要發揮領導藝術的空間。

談到如何落實飛行安全，二十多年前我在臺南第四三聯隊時有這樣的經驗，空勤餐廳外頭的公布欄有下面這十六個字：「認識裝備，瞭解環境，確遵規定，沉著應變」，真是講的大好了，飛行一定要對自己的裝備功能瞭若指掌，不論是飛機的各項系統，如何設定操作，有些什麼樣的限制，乃至於求生的裝備都要充分理解，此外對環境的認識，狀況警覺，組員資源管理或是天氣資料、起（備）降場設施、航路地障與靶訊等都能成竹在胸，飛行必然輕鬆愉快，最後是確依相關規定執行訓練任務，若有突發狀況謹守緊急處置三原則，空中遭

遇任何困難應該都能迎刃而解。

官校飛指部前指揮官張延廷將軍亦曾就「飛行的九個力」來勉勵學生，分別是：「學習力、操作力、判斷力、反應力、兼顧力、應變力、領悟力、接受力與保持力」，大概學生能把這九個力，飛行應非難事。若再精簡為七個字，就是「用功、靈光、守規定」，有的同學非常用功，但在天上往往反應遲鈍，不夠靈光；或是反應夠快，卻自恃有小聰明而旁門左道、投機取巧，都會間接影響飛行安全，所以還是要按規定，不管是 SOP 或 PLE，按著程序、步驟、要領來執行就對了。

前督察長柏將軍曾將全軍飛安巡迴宣教的內容整理了一篇文章，並登載於飛地安雙月刊第四九二期，題目是「空軍安全觀念的覺醒與重建」，可謂是洋洋灑灑、語重心長，其中點

到以往軍中存在的許多似是而非的例子，都是一針見血，深具參考價值的宏論。

歸納全文的重點，姑且以結論中的三句話作結，即是：「要我安全—我要安全；安全的工作，否則不要工作；當機立斷，怎麼安全怎麼做」。僅以第一條為例，什麼是「要我安全呢」？譬如說全國軍目前全面推動的飛行前酒測，酒後不開車，飛行前二十四小時內禁止飲酒、酒精殘值影響安全是天經地義、無可撼動的硬道理，每位教、學官也落實酒測管制作為，惟實施的方式與做法卻有商榷的空間，畢竟還是有教官是從不飲酒的。縱使如此，還是要完成這個例行程序，如果能確實遵守規定，每個人自律自愛，其實根本不必浪費這些作業人力與消耗品。尤其在官校使用這塑膠吹管的用量是非常驚人的，用後即丟的方式與資源回收的 3R 原則完全相悖，同時還要耗時製作紀錄表呈報飛安組。

自己曾經思考過，學校也算是個教育單位，如果當大家對浪費資源的習慣視為理所當然時，這個教育難道不是失敗的嗎？

再來看校內馬路的路口地上都漆有一個大大的「停」字，每個駕駛者被規範要「遇停則停」，這也是「要我安全」的思維，我深切期望將來有一天地上都不要有這些字，而所有駕駛到了路口都停車再開，安全文化就自然而產生了，在北美的先進國家

不都是如此嗎？

司令部督察室年初時製作了兩張大海報印發全軍各單位，一張寫著「專業」；另一張寫著「安全」，專業包含了專業的精神、技術與良心，個人覺得其中又以良心為首要條件，正如校長給我們的訓勉，專業包含在別人看到的或看不到的地方都要表裡一致。

良心亦是事業成功的基礎，簡單講就是職業道德，我們看見有工廠暗地排污水污染河川，或是黑心食品濫用塑化劑危害國人健康的行為就是沒有良心，同樣的飛機修護人員要秉持專業良心施工與簽證，飛行員要有良心準備飛行前提示與歸詢，這就是專業的表現。曾胡治兵語錄也說了：「求將之道，在有良心、有血性、有勇氣、有智略」，我空軍英勇的空、技勤幹部們，每個人都擁有形塑優質飛安文化的權利。

不論是飛安文化還是專業精神，都還是要從教育來著手，而且越早開始效果越好，曾聽說一句話，要辦好臺大請先辦好師大，因為能進臺大的學生大都是師大畢業的老師所教出來的。換句話說，若要有強大且優質的空軍，先把空軍官校的教育辦好應是可以理解的，因為空軍每位領導幹部幾乎都是官校所培養出來的不是嗎？

個人畢業後再回到官校任職飛行教官已逾十三年，平心而論，官校的生活設施也好，資源分配乃至於人事升遷管道都略遜於作戰部隊，教官的士氣必需適當時的激勵，品格技術優秀的教官也應優先派任官校，當教官的士氣飽滿，教學品質必然精良，最終受惠的還是空軍，所以個人淺見：所謂十年樹木、百年樹人，形塑優質的飛安文化，教育是絕對不能節省的投资。



空軍官校—飛行員的搖籃