

· 李貴發 ·

飛行生涯不是夢

飛行失事是飛行員和眷屬心中永遠的夢魘

今（一〇二）

的五月二十號上午十點，空軍新竹基地一架幻象雙座戰機於苗栗外海失事，所幸兩位飛行員跳傘獲救，兩個家庭才未釀人倫悲劇。由於「五二〇」恰好是馬總統就職一周年紀念日，部分不友善的媒體、名嘴及民代伺機見縫插針，為搏版面「語不驚人死不休」，漠視空軍已多年未曾發生重大飛安事件的優良紀錄，利用幻象失事五天前發生F-16A/B戰機空中熄火事故，空軍司令為鼓舞士氣前往同乘之新聞，蓄意誇張使用「機瘟」、「壓驚」、「司令下臺」與「空軍能作戰嗎？」等標題，一些惡意、不專業、於事無補的辭彙，對空軍做出嚴厲且具侮辱性的抨擊，雪上加霜，傷口抹鹽，攻擊自己的空軍有如對付敵人，誤

導閱聽大眾，嚴重打擊官兵士氣。

作為一位服役空軍近四十年的退休老兵，本人曾沉痛的呼籲，飛行失事是一個辛苦又具風險的行業，飛行失事對飛行員和眷屬是心中永遠的夢魘，飛安事件沒人願意發生，一旦不幸發生時，社會大眾溫暖的鼓勵和支持，往往是提振士氣的驅動力，惡意批評只會雪上加霜，導致飛行員為了飛安而畏懼高難度戰術課目的訓練，國家若擁有的是貪生怕死、戰技欠佳，不能捍衛領空的空軍，將會是人民的惡夢。

飛行事故常千鈞一髮

五天之內發生兩次飛安事件，有人質疑，是否因維修不當造成「機瘟」？筆者以為，由於幻象及F-16A/B型戰機，是從民國八十六年起陸續開始服役，迄今已逾十六年，已到了「中壽期」，依據飛安「澡盆理論」，此時期飛行及維護技術已臻成熟，與「初壽期」及「終壽期」比較，是相對飛安事故較少發生的階段，此亦為空軍二代機近幾年未曾發生事故的原因之一。據瞭解，此兩次事件，F-16A/B發生空中熄火，空中開車三次均不成功，飛行員於到達兩千呎最低安全跳傘高度時，實施跳傘，飛機墜海；幻象戰機則發生三套液壓系中

兩套主系失效，所餘備用系統無法維持飛行操作，於高度七千呎時，飛機失控呈俯衝姿態，乃決定跳傘。筆者曾有四千小時戰機飛行經驗，依據當時

狀況研判，飛機空中發生機械故障，飛行員曾盡力試圖挽救，於千鈞一髮時跳傘，操作應無失當。

務實面對戰機「中壽期」

固然理論上只要依據技令執行飛機維護，中壽期是相對較安全的階段。但是，維護技令中各定期更換料件的時程，是製造廠商依據一般大氣環境，參考材料疲勞驗證數據所研訂的。然臺灣大氣環境潮濕，因四面環海，空氣中含鹽度較高，加上飛行戰訓多在海上實施，機件長期受環境影響，易受腐蝕，因此於中壽期階段，某些技令尚未到達更換時間點的機件，提前產生材料疲乏的情況是有可能發生的，若提前發生問題的組件，正好



幻象戰機捍衛我臺海領空。

處於影響飛安的重要位置，機械因素產生的飛安事件則可能無法避免。

此番連續兩架戰機失事，飛行員卻毫髮無傷，實屬萬幸，如何發現問題所在，未來如何採取預防措施，乃空軍當務之急。飛機墜海打撈不易，即使尋獲黑盒子，能否找到故障原因，亦有待觀察。然幻象及F-16戰機，世界其他國家亦多有採購，如卡達、阿聯(UAE)及南韓等國家，與臺灣四面環海環境條件接近，可透過管道瞭解是否有類似問題。另利用此次事件停飛期間，對所有戰機做一次徹底檢查有其必要。其次，應與戰機製造廠商研究，受特殊環境影響，臺灣地區戰機定期更換件及週期檢查是否有

縮短期程的需要？繼而產生

的經費需求，如何追加編列，建議國防部應成立專案小組協助處理，務必周全，以防杜飛安事件再次發生。

我們就是這樣走過來的

筆者於空軍服役期間，曾飛過已近「終壽期」的F-100A/E戰機逾一千小時，當時空軍因F-104戰機亦近「終壽期」，各種飛安事件層出不窮，所幸當年仍在戒嚴時期，媒體尚有所節制，多未做報導，若以現在的媒體、政治生態，事故經惡意渲染，不知要糟蹋多少空軍司令和聯隊長，空軍士氣將不知要如何維持。

當年，由於兩岸間軍事對峙形勢嚴峻，空軍戰機雖然老舊，臺灣空防卻絲毫不能鬆懈，許多同學好友、飛行袍澤，飛著近「終壽期」的戰機執行任務，誰知前一日還在一起擔任防空警戒，談笑之間，隔日卻一去不歸



F-104戰機於民國四十九年加入我空軍行列。



我空軍官兵平時確依標準作業程序，戮力執行飛機修護任務。

灰飛煙滅，生離死別宛如夢境，這就是那個年代戰鬥機飛行員刻骨銘心的生活寫照。記得我們期上第一位失事的同學，是一位頗具繪畫天

賦的英才，民國六十年歲末F-100A完訓不久，擔任拂曉巡邏任務時，因飛機熄火在海上跳傘，但由於天候極差，搜救困難，發現殉職打撈上岸已是一週以後，當時年齡甚至未滿二十四歲，我們同期同學均感傷痛不已。在爾後的歲月裡，仍不斷有飛安事故發生，聽到同學犧牲的消息，沉痛、難過依舊，但心情上已漸漸習慣適應。如今，雖已退役離開飛行工作多年，但這些一生難忘的藍天憾事，卻仍縈繞心頭，憶及往日好友的驟然犧牲，妻兒寡母的傷痛欲絕，午夜夢迴，常因感傷而不能自己。

飛行員多自認技高人膽大，既然選擇了飛行事業，為了保家衛國捍衛領空，一般對個人生死都淡然處之，然飛行員眷屬的心聲，只有過來人方能領會；每一次事故的發生，都會遞增不安的陰影，深刻烙印心中，以致「悔教夫婿任飛行」。

記得擔任中隊長時，有一飛行員眷屬任職基地醫院，依規定基地每月均實施無預警失事搶救演練，醫院救護車於受令後，立刻開赴演練現場，沿途警報器震天作響。某次演練，這位眷屬因常年憂心先生的安危，聽到救護車警報聲響，情緒失控，嚎啕大哭，經院內同事立即連繫他的夫婿與

她通話後，方才破涕爲笑，飛行眷屬的壓力可見一斑。

在飛F-100戰機的年代，鑒於飛機機械故障頻繁，飛安事件層出不窮，飛行員每次起飛前都會將緊急處置回顧再三，以備不時之需。執行大陸沿海偵巡任務時，因顧慮臺海遠距搜救不易，飛行中除專心執行任務外，也會留意任務區附近突出海面小島，以防萬一發生事故，跳傘於島嶼附近，以利救援。但在惡劣天候下執行任務，無法目視海面島嶼，若發生緊急事故，不能掌握狀況、位置，墜落茫茫大海中待援，搜救有如海裡撈針，只能聽天由命。當年搜救裝備簡陋，飛行員落海後的獲救率不高，許多優秀同袍因而殉職，令人惋惜。

我們就是這樣過來的，當年飛行員的心情可見一斑。但縱使在這樣安全堪慮的情況下，當時飛行同袍的士氣依舊高昂，從未發生怯飛的情形。猶記約四十年前，海軍曾發生故障艦艇在馬祖東北方由拖救船拖返時，遭中共海軍飛彈快艇圍攻追擊的事件，當日臺灣天候狀況極差，爲免我艦被俘，空軍作戰司令仍下令嘉義及馬公F-100A戰機十六架緊急起飛，戰機到達目標區於敵艦前方投彈示警後，中共艦艇始掉頭落荒而去，但返航時

，因天候惡劣，加上油量已不足，戰機幾無法安全落地，所幸飛行員技優又沉著，成功轉降新竹基地，當時的驚險場面，至今難忘。幾年來，能維持臺海空優的局面，就是靠這些生於憂患熱愛國家的飛行員，不計個人生死，勇於捍衛領空的結果。直到民國六十八年換裝全新F-105戰機後，飛安的緊張局面才稍微舒緩。

空軍就如同一個大家庭，需要不受干擾的環境

身爲空軍飛行員，在軍旅生涯中，都能深刻體認那份愛家愛國的使命感，和超乎常人的榮譽感。多年以來，一旦飛安事故發生，飛行員之間發揮兄弟真情相互扶持的感人故事，不勝枚舉。由於患難與共，袍澤之間亦常心心相通相親相愛，長官勇於照顧部屬，願挺身力抗外界干擾。期別倫



F-100戰鬥機提升我空軍作戰能力。

理衍生「兄弟恭」的情誼，空軍就宛如一個大家庭，人人都以成爲空軍的一分子爲榮，因此，縱使在那個飛安事件層出不窮的年代，飛行員仍士氣如虹，屹立不墜。

可是，近二十年來，由於政黨輪替，政治力介入軍中，一些不懂軍事，不瞭解空軍文化的政治人物、媒體、名嘴撈過界，藉飛安事故，張牙舞爪地對他們所不熟悉的空軍，展開惡意的攻訐，大有一「秀才遇到兵」的喟嘆，飛行員除了要執行嚴苛的戰訓任務外，還要面對外界惡意的批評，所承受內外煎熬的困境，看在我們這些退休的老兵眼裡，深感心疼與不捨。

戰機進入「中壽期」後，不預期的飛安事故恐仍難避免，外界惡質的抨擊勢必重創空軍士氣，甚而影響後續人員的招募，凡此皆攸關國家空防的安危，期盼政府及國防部能積極正視，針對未經完成調查的飛安事件，研究以立法手段來禁止不當評論，從嚴看待惡質的抨擊，還給空軍一個不受干擾的訓練環境。

飛行生涯不是夢

飛行生涯不是夢，它是一群有理想、熱愛國家的年輕人，創造生命中光與熱的舞臺，請大家一起來支持他們。