

差點就回不來的飛行

· 宋孝先 ·

我第一次看到F-104的鑽升表演是在一九六四年，那是我投筆從戎後的第二年，當時我還只是空軍幼校的幼年生。那是一次展示空中武力的國光演習，在岡山空軍官校舉行，我們這一群幼年生，也有幸奉命，從東港迢迢千里路趕來當基本觀眾。

雖然當天表演的節目很多，但留在我印象裡的，只有F-104的高速鑽升，和F-86軍刀機擔綱的雷虎小組精彩表演。後來的三十五年空軍生涯，筆者都有幸擔綱演出或參與其事，這是我始料所未及，也是我一生中最值得回憶的一部分。

F-104是一種高性能的星式戰鬥機，曾經創下多項世界紀錄，如首次超兩倍音速、海平面最快爬升率、最高的飛行高度及全天候攔截戰鬥機等，所以空軍的展示空中武力表演，就選用F-104G型機鑽升，讓它的高性能展示在國人面前。但後期所使用的F-104A型機，是當年美國部署在東南方（波多黎各），用來準備攔截古巴飛彈的機型，飛機不但輕（不掛外

油箱）而且馬力大（是裝備F-919，馬力大約多兩千磅推力的發動機），也更適合用來展示空中武力的性能。所以鑽升表演的任務，就逐步轉移到A型機，筆者那幾年正好服務於A型機部隊，蒙長官的厚愛，也曾經被選為鑽升表演的小長機。

每次把完美的表演呈現在觀眾之前，我們總要經過無數次的演練，比方說培養編隊成員間的默契、熟悉大速度的編隊技巧、表演的航線練習等，當然還有最後所有參演節目的組合演練。節目的穿插，分秒都馬虎不得，司令臺前表演的空間範圍有限，但是進出的飛機，都是以數百哩的速度在進行，尤其是在大速度、大G力（地心引力）之下，什麼狀況都可能發生，稍有差錯，都足以造成致命的危險。F-104表演的鑽升任務，首先必須具備大速度，所以在脫離待命航線後，就必須點燃後燃器來加速，鑽升過程中全程保持油門在後燃器的位置，因此非常耗油。平時，多半表演完後即就近落地、加油、開檢討會，返

程時沒有油量的顧慮。有一次，因不須開檢討會，演練完後可以自行返航，但油量和天氣的問題，讓筆者經歷了一次差點就回不來的飛行。

那是在一次在南臺灣岡山的預演，鋒面正好從北向南過境，南臺灣是豔陽天，正是飛行的好天氣。中部基地鋒面正悄悄掩來，天氣正從目視轉為儀器，但兩小時的天氣預報，已經是一哩三百呎的最低限度，低過這個限度就要轉降外場了。因為天氣在能見度一哩雲幕高三百呎以上，如果將任務報備取消，會無意間讓人感覺這個基地飛行員的飛行能力好像差了點。但如果不報備取消，F-104A型機的留空時間會因為沒有外掛副油箱而多一層顧慮，最後是仗著藝高人膽大（參演的三個人員都是三號機以上，都有單機飛行的能力），只要天氣合乎標準，我們就全力以赴。

從起飛到表演，一切均如預劃般的順暢，當我們從海平面鑽升到頂點約三萬呎左右，長機收回後燃器，慢慢倒下機頭。長機呼叫各員檢查油量，這時候大家的油量都已經低過兩千磅，長機的決定還是轉向本場，以三萬多呎的高度，保持疏開隊形，收回一點油門飄回去。在返降的過程中，我的眼睛不停的盯著慢慢下

降的油量表，過了嘉義到了西螺河口，油量已逐漸低過一千磅了，我內心自忖，返降航線已無重飛的可能，必須一次就完成落地，所以待會飛G.C.A (GROUND CONTROL APPROACH)，在操作上更是馬虎不得。到了西螺河口，整個編隊把無線電換到臺中進場臺的波道，報道後聽完進場臺的天氣報告，天氣果如預報，已經下降到能見度一哩雲幕高三百呎，長機便要求進場臺把我們分成兩批G.C.A進場，一、二號機在前，我是三號機拉開距離跟隨在後。

就在轉換波道之間，二號機的無線電失效聯絡不上了，無線電失效是我們飛行中常會遇到的問題，在真天氣中飛行，只要牢牢的跟長機編好隊，長機就會平平安安的帶你回來落地。但這次卻在最後關頭出了點誤會，小小誤會差點就釀成滔天巨禍。

一、二號機在G.C.A引導之下，由於飛行員成熟精確的飛行操作，飛機一路來到五邊一哩的位置，雖在雲霧迷濛中，但是有進場燈的引導，也不難發現那顏色已經灰到難以辨明的跑道，真天氣、低油量再帶一個無線電失效二號機那種懸掛的心，終於要放下了。長機看到跑道後，回頭看看僚機，爲了讓僚機安心，長機遂舉起

手指指前方的跑道，言下之意是跑道就在前面，我們就要落地了。要命的是在這關鍵時刻僚機會錯意，以爲是長機讓他飛到前面去先落地，於是向長機機點點頭表示知道了，加了點油門衝到前面去，並對正跑道中心線，準備落地。僚機這個動作，讓長機急的不知要怎麼解釋，且僚機無線電失效要解釋也沒法說，長機的油量亦低到無法重飛的地步（一個重飛小航線都要七百一十五磅的油量）。

說時遲那時快，兩架飛機已進入清除區了，長機別無選擇的飛到僚機的後下方（因爲僚機在前已對正跑道中心線），此時高度已經很低了，長機的飛尾水平安定面完全曝露在僚機尾管噴出巨大的氣流中。可以意料的是，長機急遽的失速往下掉落在清除區裡，且掉落後又彈跳起來，飛機整個向右側扭，機頭看起來是對著通信車，嚇得通信車正MOB（通信正值勤）拿起麥克風大喊一聲：「TWO！注意操作飛機……」長機遂即蹬左舵，把機頭重新對正跑道，飛行技術卓越的長機很快的就把飛機控制下來，然後按下麥克風說：「是ONE！」讓通信車正值勤無線電中不要再叫下去了，話雖說如此，但也嚇出一身的冷汗。

這一驚險的過程剛剛落幕，我的飛機也在雲霧濛濛中穿了出來，看見跑道後，我那顆也是懸掛不安的心才放下，進了清除區後慢慢的拉了平飄，把飛機落在跑道上。落到跑道上後，因爲油量只剩兩百五十磅，機頭變輕了，不再是F-104下俯五度的正常姿態，所以空地電門一直都接不上，鼻輪轉彎鈕怎麼按都無效，還好有飛過近八百小時的T-BIRD (T-33)經驗，所以用煞車維持方向也不是難事，只是滑回機堡時，油量幾趨於零。機工長爬上座艙一看說：「飛機本要燒空滿油的，這下可省了不少時間（所謂空滿油就是測試並確保飛機油量表是指零以後才熄火）。」說的雖是玩笑話一句，但是藏了多少該被檢討的風險在裡頭？經詢其他兩架飛機情況，何嘗不跟我一樣？

這一次教訓，深深的刻烙在我心頭，不能回來的是人也好，是飛機也好？都是國家寶貴的有形戰力。所以在以後我經歷過部隊長的職務時，我對部屬的要求都是落地要保持最低油量在一千磅以上，至少在遇到有狀況時，有重飛一次的本錢；或者是油量低，回場有安全考量時，則就近外場轉降，到底保存國家有生的戰力比什麼都重要！