

飛行憶往

· 張健常 ·

民國七十八年官校畢業掛上中尉位階，進入戰鬥組遇到的帶飛教官是劉五連中校，是兼任的帶飛教官，因多半在修大執行試飛工作，故只收了我一名徒弟，在官校他是出了名的凶悍，且是要求非常高的嚴師，任務提示及落地歸詢有板有眼，絕不含糊，且要求教官講評結束後一定要提問題，也使得我必須全神貫注，不敢輕忽大意。

劉教官總有特殊的教學方式，讓你戒慎恐懼終身難忘，譬如蓋目測驗，這是開飛前的檢定項目之一，通常是學員進座艙內閉眼，依教官口述儀表指出正確位置，及格標準是一百分，劉教官測考方式不大一樣，而是要求我從上到下、從左至右將摸到的儀表電門全唸出來，我自認準備充分也按照要領摸完答畢，閉著眼心想應過關了，結果冷不防腦袋挨了一記：「你駕駛桿勒？」於是我像洩了氣的氣球下機重新準備補考，還好當天有戴頭盔。

有次編隊飛行看錯長機手勢，把

襟翼當成起落架放下，馬上就超速了，教官在天上倒是語氣平和沒有生氣，落地後則是好好修理我一頓，並且要求我晚上帶兩條菸去棚廠看機工長如何執行除漆及善後修護工作，

所以我在很早的時候，就已經實際參與修護，了解地勤同仁的辛苦，這都要感謝劉教官的苦心指導。還有一次飛儀器，提示時方知要做最大耐航測試，起飛後爬升三萬呎，在空域中自在翱翔，飽覽山川美景，直到兩個低燃油燈都亮了才緩緩加入航線，落地後時間2+05，這個AT-3飛行紀錄不知是否被打破？直到放我首次單飛後，才換了一位剛從新竹調來的教官——張玉山少校。

張教官身材高挑帥氣，溫文儒雅，經常笑容可掬，頓時真有如沐春風之感，也或許是教官初來乍到，還不熟悉官校帶飛環境的文化眉角。直到有次落地歸詢時才問我：「你不覺得在官校飛行很危險嗎？」燕雀豈知鴻鵠之

志？吾輩只管起飛落地就好，天塌下來也有教官頂著，直到自己當了教官，才約略體會箇中意會，蓋因官校跑道短，架次頻繁機種又多，學生多半資淺如盲劍客，重點是岡山受限臺南與高雄機場航線的限制，沒有精確的儀器進場程序，當時連太康穿降程序都沒有，教官都是身經百戰，藝高膽大，必須學會眼觀四面、耳聽八方的



筆者（左）時任中尉時(1989)，與昔日帶飛教官張玉山少校（右）於AT-3前合影。（圖由筆者提供）

彩

頁

彩

頁

本事，經常爲了趕進度架次，在模稜兩可的天候下摸進摸出，卻都能在同一時間大批返場，難道不需要高超的「SA」（狀況警覺）？由此便可知沒有三兩三，豈可上梁山！

張教官精湛飛行技術、爲人處世都給我很好的模範，有次示範GCA進場，從放了輪子開始下降就一路「on course on glide path」直到「decision height go around」。對空中攔截課目，教官曾利用時間，以三角函數學理教導我射擊機與目標機相對運動的概念，我花了不少時間算出答案，現在的戰鬥機大多以視距外作戰（BVR）爲主，可不信這套了，但是這歷史筆記本卻成了我對教官感念與回憶的一部分。

有次兩機一組的課目，計畫由高雄岡山起飛沿W-14航路，經苗栗後龍轉W-1至臺東志航落地，去程一位同學單飛在前，我和教官一架尾隨在後，可是他飛的並不好，無線電程序亦疏漏錯誤，我和教官在後頭追得又急又氣，更不能幫他飛，在落地歸詢時教官竟對他說：「我如有機砲真想把你打下來算了」，教官很少罵人，這倒是我聽過最重的一句，還是開玩笑的口吻。

戰鬥組最後一課，有些教官都會

帶學生畢業旅行看看風景，那天空域雲層厚實，在做完基本課目後，張教官接桿爬至雲上，貼著雲三〇〇呎玩起「超低空」，刺激程度不下雲霄飛車，教官耳機裡還聽到我停不住的「咯咯」笑聲。結訓時我請張教官贈離別感言，他分享了「世界地圖人」的一則小故事，讓我銘記在心。

話說空軍圈子還真小，八十五年我調至第十二偵照隊（駐地於桃園大園），張玉山教官時任中校分隊長，他在八十七年五月八日，與田立杰隊

長駕編號四一九六號機及另一架F-104G，自新竹基地起飛，執行我國空軍F-104機最後一次飛行任務，並降落清泉崗基地而名留青史。八十八年底，我調回官校擔任飛行教官，劉五連教官見到我還嚇一跳，我翻出當年被罰寫五千遍的一疊紙給教官看，不禁相視而笑，師徒一場，後來還幫我不少忙，讓我感念再三，九十二年在SARS期間因業務繁重積勞成疾，不幸病逝於作情處長任內，爲國鞠躬盡瘁了。

