

紳士教官——王澎生老師

· 張健常 ·

剛進飛行線時，常聽教官訓勉：「要做一個老的飛行員，而不是帥的飛行員」，但在我二十餘年的飛行生涯中，卻有幸遇見這位既老又帥的飛行教官——空幼十六期、空官五十五期王澎生老師。

還記得剛進官校基本組時，王老師就是負責我們整班飛訓進度管制的主任教官；當時，T-34C教練機剛回國換裝沒幾年，老師是少數幾位赴美接裝的種子教官，飛行技術精湛自不在話下，尤其他個性溫和、平易近人，有威嚴卻沒架子，就像一位風度翩翩的紳士，讓我們在每天緊湊的壓力下，仍有稍微喘息的機會。

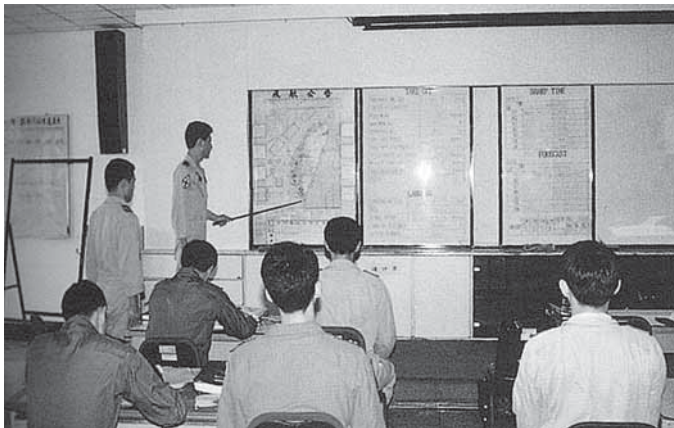
當時與王老師共同飛行次數雖不多，但每次都能有不同收穫而留下深刻印象，記得某次自屏北起飛返場，剛過高屏溪在大樹鄉上空約兩千呎，為把握練習機會，在教官指導下完成一個低空桶滾，自己也克服心理障礙，覺得擔心過慮了。若以現在標準來說，這樣的課目演練方式應是不被允許的，但在安全裕度下，如何膽大心

細地完成精準操作，同時增加訓練的強度與難度，而非僵化於制式規定，造成技能僵化。

王老師的教學方法不會墨守成規，總能深入淺出或旁徵博引地誘導每一位學官，讓人一目瞭然；初學飛時，我在飛輔室擔任副MOB，對編隊術語不甚明白而主動請教主教，剛



民國74年，我空軍換裝T-34C型教練機，直至今日仍作為官校基本組初級飛行教練之用。



任務提示是飛行前重要的準備工作，教官藉此時機傳授飛行經驗與素養。

好一群鴿子從眼前飛過，主教馬上機會教育，指出一群鴿子就是一個「Flight」，落單的一隻鴿子就是一個「Single」。

當年基本組訓量龐大，為充分利用空域資源而有分場訓練的慣例，也因此開了一些笑話。某次飛行訓練中，第一批擔任屏北飛輔室副MOB的同學，先隨教官起飛轉場落地，並於落地後將傘包放置於休息室，結果最後一批搭巴士離開的同學，忘記飛輔室中仍有教官及學員，逕自將一個「多餘」傘包背上車帶回岡山，造成

MOB機少一具傘，主教只好帶學生坐著二分之一板竟飛回岡山。

當我們自基本組結訓進入戰鬥組不久，王老師亦升任戰鬥組組長，並繼續帶領本班學員，每天從任務提示開始，傳授飛行經驗與素養給這群初生之犢。記得三月下旬某次的總提示中，組長在飛安問答時間了大家一道難題：「有誰知道今天是什麼日子？」所有教官與學員面面相覷，摸不著頭緒，只有我站在後排舉手回答：「春分」，聽到我的標準答案後，組長徐徐道來：「從今天起漸漸日長夜短，訓練時間增加，更要加強準備……」我當下的「神回」立刻在同學間傳為佳話，只是沒人知道我在學生時代，經常利用半夜站衛兵的時間，仰首觀測暗夜星空，或曾於早點名的空檔，站在海文樓前望著東昇朝陽，觀察太陽黑子的變化。

教戰總則第十八條「活用準則」，飛行亦同，任何操作準則並非一成不變，而須適應狀況而靈活變化，良好的飛行素養必有周詳的SA（狀況認知），知道最佳時機採取最適當的操作。某次我與組長同飛AT-3返場下降，我依訓練教範規定伸放減速板，卻馬上被老師制止，理由是當時已為低油量；這件事其實我早就忘記，

但老師卻記得很清楚，好幾次提起來挖苦我！

每個老飛行員都曾經歷生死一瞬間的特殊遭遇，老師也不吝分享他自身飛行生涯驚險的奇聞軼事，就是在六十六年二月二日，新竹基地一架編號〇一二六的E-100A超級軍刀機，由張燕輝上尉率僚機實施ACM課目，於儀器引導返降時進雲，戰管疑似看錯目標，待出雲時已來不及避讓，撞及前方白姑大山，長機全毀張員跳傘後殉職；僚機猛然拽起機頭，從兩棵大樹中間穿越拔升，枝葉還打壞了兩側翼尖，所幸安全返航落地，而這中尉僚機就是年輕時的王澎生老師。

第二次則是兩年後的二月十七日，四十九期洪蓉保教官、僚機五十一期蔡漢明教官及王澎生教官，駕駛E-100A執行AGM-12B犢牛犬（Bulldog）飛彈南北向平飛測試任務，不巧於湖口上空一萬呎與黎巴嫩籍地中海航空公司一架七〇七貨機極度接近，只見長機翻了機腹瞬間抽走，下一秒自己則撞上貨機直尾翅，最後貨機迫降松山機場，老師跳傘逃生，機毀人安。還有一次，則是駕中興號教練機帶飛六十四期的丁教官，作垂直改正後進入倒螺旋，連技令都沒有的課目，最後卻能驚險改出，真是老天

保佑福大命大。

八十七年底，我回學校擔任飛行教官，王老師已在基本組作育英才，在同一班繼續相約藍天白雲之上，許多複雜特技如十字筋斗、螺旋、失速倒轉等都受惠於老師耐心調教，對邊際飛行之操作技巧亦有許多收穫。

一〇五年十二月，我返校參加漢翔公司舉辦的飛行時數授證儀式，又與王老師重逢，多年不見，依然笑容可掬，親切爽朗；他雖早已解甲歸田，淡出江湖，仍經常藉運動養生，培養高歌歡唱之閒情雅趣，享受含飴弄孫的快樂人生，祝福老師永遠身強體健，福壽雙全。



筆者返校參加活動時，與王澎生老師重逢並合影留念。

彩

頁

彩

頁