

守護，從藍天至碧海

——空軍第六混合聯隊專題報導

· 洪詩瑤 ·

屏東，一個位於臺灣南端，遍地可見高聳椰子樹的城市，總是綻放著耀眼光與蔚藍天空；而擺放在空軍屏東基地大坪上，一架架各具特色的飛機，一眼就能捕獲所有人的目光。

空軍第六混合聯隊是全螺旋槳動力操作機型之聯隊，主要擔負運兵作戰、空降作戰、空投作戰、反潛作戰、近海巡邏、後勤運補及傷患後送等任務；特種任務則有空投照明、密支阻絕作戰、空中偵照及人造雨等任務，皆是影響作戰成敗的關鍵要務，其所捍衛的領域從天空延伸至海面下，為空軍全方面、多機型的混合作戰部

隊。本專題以不同機型分類報導，探究起飛落地的幕前與幕後，屏東基地內，每一個夙夜匪懈的身影，從始曉至終昏、從藍天至海洋，總是時時刻刻守護著我國領空、海疆安全。

歷史的軌跡

空軍第六混合聯隊前身為空軍第六作戰聯隊，民國四十三年二月一日於臺中市水湳機場成立，直屬空軍總司令部；初期使用C-46型空運機，為一輕型空運作戰聯隊，主要任務為運兵、空投與空降等近海偵巡任務。民國四十七年十一月依作戰需求於臺南增設C-119型空運機獨立中隊，並

於民國四十八年十一月移駐屏東基地，翌（四十九）年六月更銜為「空軍第六聯隊」。

鑑於臺灣海峽反潛作戰之重要，於民國五十五年十一月成立反潛艇中隊，使用S-2A型反潛機；後於民國六十五年四月換裝S-2E型機併入聯隊北場，負責空中海域巡邏反潛等作戰任務，同年八月，聯隊再更銜為「第四三九運兵反潛混合聯隊」。民國六十八年二月，反潛艇中隊擴編為反潛機大隊，加上S-2E型機機齡已老舊，即於八十一年十月換裝S-2T型機，以提升作戰效能。





S-2T反潛機 功成身退

回顧我國獵潛歷史，S-2T型機扮演舉足輕重角色，未來這份重擔即落在P-3C型機上，永續捍衛國土與海疆。

主持，並邀請海、空軍退役將校及官兵代表，共同見證國軍反潛作戰邁向新的里程碑。

典禮上，蔡總統除宣達成軍命令，並為第一至七聯隊授旗及授印。七位聯隊長自總統手中接下單位旗與印信，回歸第一至七聯隊番號之銜，傳承捍衛國家領空的優良軍風，深具歷史意義。隨後，蔡總統轉往閱兵臺校閱空中分列式及地面部隊；空中分列式由S-2T型機領銜揭開序幕，並執行服役期間最後一次的飛行任務，接續由P-3C、E-2K、C-130H、IDF、F-16、幻象兩千及雷虎小組，依序編隊飛越典禮臺上空，向總統及在場來賓致敬。

其中，編號二二二〇的S-2T型機平穩落地後，緩緩通過消防車噴灑水幕的除塵儀式，向服役超過四十年的反潛老戰友道別，通過閱兵臺時，昔日曾經共同執行任務的機組人員皆紅了眼眶，萬般不捨。在場貴賓也以熱烈掌聲，向S-2T型機致敬，感謝長年守護國家安全的貢獻。最後，蔡

總統校閱地面部隊，各作戰隊主力戰機及飛行官一線排開，展現壯盛軍容與高昂的士氣。蔡總統於致詞時，對於官兵戮力執行換裝訓練，表達高度的肯定，並期勉在場所有同仁，持續強化國防戰力，成為國人最堅實的屏障。P-3C型機接上S-2T型機光輝任務的棒子成軍，肩負起全天候反潛及偵巡任務，這樣的精神與使命，將在藍天與海洋間，持續閃耀與發亮。



P-3C及E-2K型機混合編隊

民國七十五年七月，聯隊接收C-130型運輸機，並成立第一〇一運兵機隊，加入空投、運兵等作戰任務。民國八十四年六月，國防部自美國接收E-2T型機與C-130HE型機，成立預警電戰機隊，同時聯隊更銜為「第四三九混合聯隊」。民國八十九年一月預警電戰機隊因任務需求，擴編為第二十電戰大隊，並增購E-2K型機以提升整體防空預警能力。

聯隊自成軍以來，經歷多次戰役與艱險任務，民國四十七年「八二三金門砲戰」中，擔負空運補給任務，歷經三十個晝夜，出動計六百五十九架次，空投軍品一千七百九十一噸又五十二公斤，開創空軍大規模空投、空運作戰之先例。除此之外，於「愛民」面也有不落人後的責任，民國八十八年的「九二一大地震」，聯隊成立救災中心，運輸救災物資逾一百五十公噸，並同時派遣S-2T型機擔任全天候空中中繼通信、災區空域管制，並協助直升機執行山區救災任務。民國一〇二年三月，舉行「鷹眼三號接裝典禮」，完成E-2K型機全面換裝，強化我國空軍預警、指管能力。民國一〇二年七月一日，海軍定翼機正式移編該聯隊，並於當年十月三十一日由時任總統馬英九先生主持

P-3C型機接機典禮，期擔負全天候反潛及偵巡任務。

該聯隊成立迄今，使用機型計有C-46、C-119、C-123、S-2A、S-2E、S-2T、C-130H、C-130HE、E-2T、E-2K與P-3C等各式飛機，於此漫漫歲月中，一方面積極換訓以提升裝備效能，另一方面則戮力執行作戰及救災任務，除結合三軍部隊，提供空降、空投之任務外，亦能受命獨立執行電子作戰，有效支援整體作戰目標之達成。為利戰術指揮運用、簡要易記及延續優良史蹟等效益，聯隊於民國一〇六年十二月一日更銜為「空軍第六混合聯隊」。

從藍天至海洋的全方位守護

曾經的飛鯊傳奇與獵戶星的耀眼綻放

它是中華民國領空中擁有古典外型，卻漆有湛藍耀眼光塗裝的飛機，空軍主要由S-2反潛機擔任反潛作戰、反艦監視及追蹤、海上巡邏與搜救的工作。半世紀以來，S-2反潛機憑藉相對優越的性能，稱職地扮演了它的角色；在它的藍色雙翼下，才得以令中共不敢越雷池一步。而半世紀以來的鞠躬盡瘁，在屏東基地跑道頭，無論空勤或地勤人員們曾經共同灑下的汗水與淚水，會永遠地烙印在歷史的

長河中、中華民國的天空裡，永不謝幕。

臺灣四面環海，要守護國土不受敵人登陸，勢必須阻敵於海上，並有效提升防衛戰力；此外，考量中共水面下戰力成長等因素，國軍必須在既有的基礎上衡酌敵情，除建構水面下的戰力外，更應建構空中、水面、水下及海底的聯合反潛作戰能力，以達「反制潛艦威脅，爭取制海優勢，捍衛國家」之目標。而為符合戰備需求，向美國採購十二架P-3C反潛機，以取代服役近半世紀的S-2反潛機，並自民國一〇二年九月起陸續交機。

P-3C型機航程遠、滯空時間可長達十二小時，航程最遠能到八千多公里，最大時速七百五十公里，後艙組員能多達十八人，最大的特色就是配備四十八個預載聲納浮標，還有各式空對地飛彈、炸彈、魚雷等武器，火力齊全。P-3C型機除了能夠鎖定水面下潛艦，也可對海面上船艦進行監測、攻擊，該型機的正式入列，必能進一步強化國軍的制海作戰能力。

為強化反潛及電子偵蒐能力，提升國軍反潛作戰效能，屏東基地於一〇六年十二月一日，舉行「P-3C型機成軍暨S-2T型機退役及部隊番號更銜」典禮，由總統蔡英文女士親蒞



世代交替 守護海疆

從空軍官校畢業、換訓後即於屏東基地服務的反潛大隊長徐善治上校，擁有S-2T型機兩千五百多小時，以及P-3C型機一百多小時的飛行時數。在擔任反潛大隊副大隊長期間，曾參與P-3C型機第九至十二組換裝訓練，雖曾為S-2T飛行教官，但兩種機型轉換並非一段簡單、輕易的過程。

P-3C型機為現階段執行反潛及偵巡任務所使用之機型，為多組員機種，尤其著重「組員資源管理」(Crew Resource Management, CRM)」，並將其融合於整個訓練過程中，是極為重要的一環。「實體機術科」初期，除必須掌握飛機的高度、速度及航向等一般飛行因素外，更同時要掌握各種緊急狀況及裝備故障的處理。對於一個飛行員而言，飛行操作的負荷量其實是相當龐大，然而這僅僅是P-3C型機組員所應具備的基本能力而已。

P-3C型機的訓練課程規劃模擬機與實體機交互實施，組員必須取得在模擬機內操作的能力（模擬機部分即有前、後艙訓練），再到實體機驗



證成效。模擬機室內設有兩套模擬器，一套為「操作飛行訓練儀(OFT)」，另一套則是「武器系統訓練儀(WST)」，其仿真度和實體飛機上一模一樣。

OFT可提供地面操作、起落與進場、儀器飛行、國內長途飛行、緊急程序和低空飛行等訓練課目，更可設定多達六百多項的不正常、緊急狀況處置課目，其訓練目的在增進

P-3C型機飛行組員，面對各種緊急狀況時的判斷及處置能力，以達組員合作之效；WST則為後艙空勤組員戰術訓練的重要裝備，配置有正、副駕駛、偵潛官及通信領航官等席位。訓練中，在接獲狀況後，主要由戰術協調官主導全場，各席位必須把相關資料提供給戰術協調官，而WST除可模擬實際戰術飛行外，更可進行小牛飛彈、魚雷、魚叉、水雷等武器投射，是後艙組員重要的訓練過程。

在訓練的每一個程序中，皆會將組員資源管理(CRM)納入整個流程與考核之中，因此在訓練及考核的過程中若有一員不及格，則全組不及格。如此的高強度團隊訓練考核，就是為了讓全機組人員都能同時進行狀況模擬，才能使學員對於各項科目有深刻的體驗及瞭解，以便日後遇到真實情況時，得以不慌不亂地執行故障排除及處置，以確保整體作戰能力；也因為如此，在組員資源管理的運用上，才顯得更加精準及有效率。身為一個合格的機長，在飛行過程中，除需配合戰術演習外，最重要的是組員的安全；在訓練過程中，培養敏銳判斷力，得以評斷突發狀況的輕重緩急，並考量綜合因素，做出最適當而立即的處置，讓組員有足夠的信任感，成



P-3C型機正式成軍，投入臺海巡弋任務，將大幅度強化國軍的制海作戰能力。

為全機最有力的後盾。

徐善治表示，近一年的換裝訓練，從起飛、落地再至各項戰術飛行，每日花費大量時間在研讀準則、技令，並與組員討論各系電路與故障處置程序，這樣扎實而密集的訓練，對於當時身為大隊幹部，面對如此忙碌的生活作息，的確是一種龐大的壓力，然而這些都是必經的過程。如今，P-3C型機正式成軍、S-2T反潛機也已功成身退，走過輝煌歷史，反潛機世代交接，矢志捍衛臺澎金馬周邊

海域反潛巡邏、演訓暨空中、海上聯合監視及救難任務。

革命情感 休戚與共

畢業於空軍官校九十六年班的王子源少校，目前擔任P-3C型機第五至八組換裝教官，為接機後的第二批換訓人員。原飛行機種為C-130H，飛行時數約一千小時，換裝P-3C型機後，則有一千兩百小時的飛行時數。針對C-130H與P-3C型機之間的差異，王少校認為，以執型任務面而言，C-130H與P-3C可說是大相逕庭，就操作面而論，由於P-3C型機無主要電動配平，比起C-130H型機，技術操作的困難度較高；至於談及P-3C前後艙之間的「默契」時，他則表示，前後艙的溝通協調與通聯，主要以後艙的戰術協調官為主，然而飛機裝備、目標監測，仍須其他席位的機組員給予前艙支援。平時大家都在同辦公室工作，所以團隊內所有人的協調互動性十分良好，加上戰術協調官人數較少，透過執行空中任務與模擬機訓練的機會，飛行官對於戰術協調官執行任務時的操作習慣都能加以掌握。此外，由於執行任務時強調組員之間的合作，大家自然會利用每次飛行任務的機會，從不同組合中慢慢去適應每個組員的特質與工作時的

操作習慣；如此一來，也才能將組員資源管理於任務執行時發揮得淋漓盡致。

目前擔任戰術協調官的黃政君少校，為海軍官校九十一年班，S-2T與P-3C飛行時數皆約六百五十小時。黃少校表示，S-2T為四人小飛機，後艙部分只有兩名機組人員，因此戰術協調官僅需負責自身裝備操作，並向前艙的副駕駛回報即可；而P-3C型機在執行任務時，戰術協調官除需協助監控前艙的飛行安全外，亦須負責統整後艙機組員獲得的資訊、狀況，並實施資料分析，再與前艙協調，著實扮演了前後艙間構聯及溝通的重要角色。

暫離海軍至空軍基地服務的黃少校，對於「嫁到」空軍的「收穫」與感想，他認為其實沒有太大的差別，因為在同一个團隊裡共同努力，並不會有前後艙的差別，更別說會有海、空軍的界線了。在反潛大隊裡，所有官兵同仁就是在這裡一同生活、一起奮鬥的一家人。

鷹眼衛長空

E-2系列空中預警機由諾斯羅普·格魯曼(Northrop Grumman)公司生產，官方暱稱為鷹眼(Hawkeye)，空中預警機主要執行早期預警、攔截管



制、通信中繼及海面監視等任務，除了正、副駕駛外，還需要攔管官於機艙內執行各項任務。我國空軍於民國八十四年至八十五年間，向美國購得兩架E-2T預警機，E-2T為E-2B預警機升級版本，民國八十八年再向美國採購兩架E-2T預警機。而為提升空防預警戰力，第二批向美採購的兩架E-2K型機，亦於民國九十四年五月運抵國門。總數六架E-2型預警機，於民國九十五年四月十五日舉行代號「翔鷹操演」的「鷹眼機全戰備成軍典禮」。民國九十六年五月，E-2型機首次參加漢光二十三號演習，民國九十九年六月二十三日執行「鷹眼三號」計畫，四架E-2T分兩批次，以海運運回美國升級、構改成E-2K型機，第一批次於民國一百一十二年三月十七日，第二批次在民國一〇二年三月八日以海運的方式運抵高雄港，再飛回屏東基地。

我國加購的E-2T與美國海軍新購的E-2C同為「鷹眼2000型」，因此便將新購的預警機改稱為E-2K預警機。構改後的E-2K預警機，外觀最主要的差異便是由原本四葉螺旋槳改為八葉，其最大差別即在性能部分，無論是推力、飛機滯空時間及提高燃油效率都大幅提升；除此之外，螺

旋槳葉片更可單獨取下，維修時更為便利、有效率。性能提升之後的E-2K預警機，更有助於預警反應時間，增加對地、空機載具的搜索能力，並發揮早期預警功能，將臺海周邊任何有危害的水面、空中目標，精準地透過鏈路系統傳到指揮中心，使指揮官能在第一時間掌握戰場景況，扮演聯合作戰中重要的角色。

繼志承業
榮耀家族



陳彥銘
少校



一家三代都是「空軍人」的陳彥銘少校，現擔任二十大隊飛安官。陳少校的父親畢業於空軍官校，惟未通過換訓考核，續留於志航基地擔任地勤工作；至於祖父雖曾從事飛行工作，但卻鮮少談及曾經執行任務的過往。陳少校自幼深受長輩影響，對於飛行則是在家人的「啟蒙」

下有了憧憬與抱負，長大後更毅然決然加入空軍的大家庭。

陳少校原為S-2T型機駕駛，後完成E-2K預警機換訓，談及換訓心路歷程，陳少校表示，S-2T型機主要實施低高度反潛水下目標偵巡，著重在低空安全操作及反潛戰術運用，因此擁有快速的「即時性」，且S-2T型機會在第一線以最近距離直接對水面及水下目標物實施「獵殺」；而E-2K預警機則為高度空域的早期預警，不僅任務性質不同，在操作方式上亦是截然不同。此外，E-2K的操作介面屬高敏感度，在換訓過程中，對

於操作的敏銳度剛開始總是不太習慣，例如在飛行過程中，常會運用到E-2K型機的舵，因此開始換訓時，常於結束飛行訓練後，感到兩腿痠痛，後則藉由重量訓練及逐漸習得之飛行技巧獲得改善，並在教官的諄諄教導與引導下完成換訓。

回首換訓至今，駕駛著E-2K型機翱翔、守護著國家的陳少校表示，E-2K型機在空軍所扮演的角色十分重要，無論是早期預警、指管通信，還是各項重要操演、搜救等，皆扮演著在空中「默默守護」的角色，提供最直接的管制與中繼通信。而S-2T型機則開啓了他飛行生涯的旅程，啟蒙許多對於飛行的概念；如今對於它的除役，雖然萬般不捨，但終須一別，畢竟機齡已然無法負荷現今的作戰型態。

從陳少校的眼中，可以清楚地看見他對於兩架飛機各自的情感與牽掛，那同樣屬於格魯曼公司的航空器，無論在過去、現在或未來，都將持續在中華民國的天空，英勇無懼地傳承守護。

最值得信賴的空運主力

C-130H型機是由美國洛克希德·馬丁公司所研發生產的全金屬、高單翼、長航程中型戰術運輸機，是美

國最成功、最長壽和生產最多的現役運輸機，從一九五六年開始服役，在美國戰術空運力量中佔有核心的地位，同時也是美國戰略空運中重要的輔助力量。C-130H型機配備四個渦輪螺旋槳發動機，可以在任何平坦地上起降。最初被設計用來運送武裝力量、醫療救援、貨物轉運；後則演化出各種用途，現在是許多國家的重要空軍戰術運輸機，目前有四十多個型號在六十多個國家服役。

C-130H型機可搭載九十二名乘客或六十四名傘兵或七十四個擔架，飛機空重八萬磅，最大的起飛重量十五萬五千磅，落地只需要一千五百呎的跑道就可以煞停飛機。而C-130H型運輸機向來總是給人平穩的感覺，但其實它也有執行戰術動作的能力。考量戰時跑道被炸毀以及地面砲火的可能性，C-130H的設計有大俯角短場降落能力，而戰術衝場降落的目的，就是為了減低航空器在降落過程中遭受攻擊的機會。C-130H型機平常執行人員運載以及貨物運輸任務，以平穩、舒適為最大考量，但為了備戰需要，亦會執行躲避敵火的戰術課目訓練。

獻己所能 志在冲天

王尊仁上尉為C-130H型機飛行



C-130H型機

官，總是帶著燦爛笑容的他，對於自己所從事的這份志業，有著陽光般的情緒與活力。王上尉認為自己會投身飛行行列，除了對軍人這個身分的嚮往外，部分原因是因為迷戀上「天空的模樣」；而現在的他則是C-130H的駕駛，常會在不同時間點，沿著不一樣的航線飛行至不同的基地，因而每一個地方與眾不同的景色，也總能幸福地收藏在眼底。飛行時，無論是走



轉換，是讓他最難忘且印象深刻的。黃上尉表示，在軍旅生涯中，能經歷軍種轉換是非常特別的經驗；從海軍轉為空軍，絕不是換件制服如此的簡單，其中軍種特性與制度的不同，是必須花許多時間去適應與調整的，於任何人而言皆是如此。

畢業任官至今五年時間，他體認到自己最需精進的地方就是英語能力，因為工作需要經常和美方技術代表溝通、協調，卻發現自己「詞太窮而意難達」，因此曾報考英語正規班，接受為期數月的軍事英語訓練，為的就是能使自己在英語能力上有顯著的進步，擁有更新的視野。黃上尉期許自己，除持續精進本職學能外，更要將所學回饋至工作上，替國家、人民盡己之心，用自己所及的能力，共同守護這片美麗的土地。

曾服務於空運第十大隊一〇二中隊機務分隊、擔任過戰士一職的吳正文中士，過去所接觸的是C-130H型機，由於機務室工作繁忙，總是披星戴月地在場面上奔波，平時除了執行班機、夜間偵蒐、物資、移訓等任務外，還須配合操演任務實施重裝備空投及空降任務支援；此外，近年更有過年期間疏運待命及不定時的人工造（增）雨任務等。

每當飛機即將落地時，他總會聽見空勤班的廣播，告知飛機機號與落地機堡，這時就必須立刻穿上反光背心、拿著交管棒，上場面執行引導動作，在確定飛機停妥、輪擋擋妥後，等待著拖車及機組人員到場實施「調頭作業」。各程序執行完畢後，則進行飛機加油及飛行後檢查，以確保飛機能在執行下一個任務前，有著妥適安全的狀況。而在執行各項維護工作時，修護督導官及帶班班長皆會執行工作前的勤前提示，以及相關案例宣教等重要事項的補充說明和叮嚀，以



確保人安、物安。

轉任士官後的他，負責E-2K型機的維保作業，雖然不是先前所熟悉的C-130H型機，但卻成了十分難得的學習經驗。到了週檢中隊，從班長身上瞭解到，要稱職扮演好「飛安守門員」的角色，就必須花更多心力去學習、瞭解飛機的結構與各項細節，並仔細、確實地檢查著飛機的各個部位，才能確保飛行安全，使作戰任務遂行。

很難想像來自於修補大隊場站中隊的張雅琦戰士，擁有一頭俐落的短



西部航線（松山至屏東），抑或是東部航線（屏東至花蓮），每一天、每一個不同時刻的風景，就像是得以排列組合般地，組合出不同時分、難以形容的美麗。而在這樣的高度所看見的非凡美景，也是除了家人之外，支持著他不斷向前的動力之一。

除此之外，王上尉表示，「助人」這件善行，是他從這份工作中所獲得最欣慰的動力和回饋。記得某次金門風災，當時留駐松山基地，奉令執行三趟松山至金門的空運路線；當飛抵金門上空時，眼見地面上滿目瘡痍

的景色，使他印象深刻並心痛不已。落地後，看見民眾們一雙雙期盼著他們到來的眼神，能對這個國家、社會盡一己之力，讓他對這份工作的投入更加肯定、與有榮焉。王上尉說：「能從一份工作中找到肯定與前進的動力，是難能可貴且幸福的一件事，熱愛工作，更驕傲著能為這個國家、人民，有著那麼一點點的貢獻，對自己來說這就是飛行的意義。」

哪怕風霜雨露 只信雙手萬能

螺旋槳的聲音轟隆隆地充斥在屏東基地的每一處大坪與棚場，那樣的聲音雖聽來低沉卻帶有動快而忙碌的感覺，讓人深感受動機不僅是帶動飛機的動力，更帶動起基地昂揚的精神與士氣。我們總能在空軍軍歌裡聽見這麼一段歌詞：「哪怕風霜雨露，只信雙手萬能，……，我們要使技術發明日日新，我們要用血汗永固中華魂……」而在屏東基地，不僅是勞苦功高的飛行員，地勤修護官兵的每一滴汗水，辛勤地滴落在棚場內、大坪上的每一隅，滋養著這座基地，成為最可靠的後勤力量。

修護官兵是飛機的母親，對於維護裝備的妥善及內部結構特性，要能瞭若指掌，平日得靠準則技令及點滴經驗累積維修工作的專業與精進，更

必須經常和同事交換工作經驗與心得，如此遇到困難時才有足夠能力臨機應變，將問題迎刃而解。修護團隊對於飛機維修細節的瞭若指掌，是飛安根本的保障，每一天起飛與落地、始曉終昏再至夜航的順遂無礙，都是他們值得擁有的「當之無愧」。

看著修護棚場內每個人如此的技術嫺熟、動作靈活，彼此合作無間、各盡其職，以下將透過三位修護團隊中官、士、兵的工作心得分享，與讀者分享，這樣的「責無旁貸」，都是他們修護路上的引以為傲與無可取代的工作意義。

修護榮譽 共維飛安

反潛大隊修護中隊負責P-3C反潛機各項修護維保工作，包括週檢機計畫性修護保養及線上機的非計畫性搶修作業，以確保飛機妥善，維護臺海安全。修護官黃俊偉上尉表示，P-3C型機是國軍新興的反潛主力，目前單位所要面對的困難點，在於甫成軍的過渡時期，畢竟新飛機的維修經驗較為不足，尚需尋求美方技術代表的指導與協助，因此短時間內對於修護技巧的提升，是現今必須面對的重要課題。

黃上尉於民國一〇一年自軍校畢業至今，P-3C型機的接機及軍種的



髮，且帶著甜甜笑容的她，主要工作負責C-130H及E-2K兩型機的組裝、拆散及修護。對於分發至修護單位的感想，她表示一開始至人口口中的「艱苦單位」報到時，心中充滿忐忑不安的感覺；然而，實際加入這個修護大家庭後，每天看著班長與學長、姐們忙進忙出認真的身影，和那想完成每一項任務的執著，有時甚至爲了搶修而加班工作至隔日始曉才結束。無論是在線上還是棚場內，也不管投入時間的長短，每個人依舊非常賣力而專注地把自己的本務做到最好，這樣的的精神與態度，著實感動並點醒了原先對此環境感到不安及害怕的張雅琦。

螺旋槳是飛機上不可或缺的重要附件，組裝螺旋槳也許聽來不是那麼困難，然而執行起來並非如此。組裝螺旋槳必須先開箱，檢查螺旋槳葉、槳轂、圓頂、匯電環及其他零附件有無損傷，接著核對序號是否相符才能進行後續工作；在確認完所有零件後，則要開始執行清洗，最後執行組裝、檢驗以及測試，這些繁瑣的工作內容，就是張雅琦的工作項目之一。

張雅琦認爲修護工作對女生來說的確比較「吃虧」，畢竟不同的性別有著生理上的差異，然而一路走來，

她也發現只要願意努力，一樣可以跟上大家的腳步並帶動彼此一同向前；舉例來說，槳葉與槳轂非常的重，絕非獨自一人可抬起，必須仰賴團隊的合作，因此熟稔螺旋槳組裝作業程序，再透過團隊合作完成任務，男女間的差異似乎也不再是工作的阻礙了。

結語

無論是肩負承傳使命的反潛大隊，抑或是一肩扛下飛安重任的修護尖兵，都是源自於這個熱情基地最光輝的歷史與最真實的聲音；雖然工作任務偶有疲累，然而帶領著他們日復一日、盡忠職守追求精進的動力，是如手足般休戚與共的革命情感，以及對這個國家的使命感，而這樣無堅不摧的柔性力量，構築成一張如銅牆鐵壁般的海、空防護網。

屬於第六混合聯隊的精采樣貌，能輕易地被發現於每一批飛行時奮力轉動的螺旋槳裡、每一個專注於修護工作的眼神中，和每一次踩踏在大坪、棚場的踏實步伐；以此，我深刻感受到這些元素所凝聚成的一股強大力量，引領著屏東基地不斷前行。也許，這個基地內的每個人都各自懷抱著不同的理想與目標，然而，卻都有一個共同前行、不容輕忽懈怠的方向——守護中華民國領空，從藍天至海洋。

