

飛直升機的經驗感想

·湯水易·

開年後一連兩次的直升機飛行重大失事帶走了兩位世界重量級的名人，一位是我國軍最高階總長沈一鳴將軍，他是我們空軍幼校、官校的傑出校友，另一位是美國NBA退休籃球名星克萊爾（Kobe Bryant）。兩件飛安事故幾乎是同一個原因：不預期進雲，飛行員壓根兒就沒有要進雲做儀器飛行的心理準備，因此突然進雲後就慌了手腳，造成無法彌補的遺憾。剛好《空幼》季刊登出了老學長唐飛將軍一篇悼念沈故總長紀念文，裡面提到為什麼會發生如此嚴重的飛安事故。拜讀後，筆者有感而發，欲以積二十二年，四千三百小時直升機飛行時數的經驗與心得，向各位長官報告並與眾讀者分享。

早期直升機飛行員幾乎都視進雲做儀器飛行為畏途，我在學生時候就看過當時省主席黃杰搭直升機，因為大雨無法目視，飛行員就落在國小操場而改乘汽車的新聞；後來在官校飛行班無論基本組、高級組，我對儀器飛行都很用心學習。畢業後在部訓練，更進過儀訓班，以T-33帶飛完訓，

緊接著我到三十四中隊接受夜間儀器飛行訓練，對真天氣情況深具信心。重回救護隊後就極力推展儀飛訓練給前、後期隊員，但囿於H-119直升機係單發動機之故，飛行員多不願冒險發動機失效時、在雲中無法實施自轉迫降而有致命之險，所以僅以蓋罩訓練為主，並不鼓勵真正進雲。

民國六十四年于豪章將軍事件、民國六十五年省府直升機林口撞山、前些年陸航旗山撞電塔等等都引起國人注意。期間陸航曾派種子教官分兩批共八員到救護隊受儀飛訓練，其成效依筆者看來有限。因為直升機的使用途大都在低空，適用於不同地形；習慣於低空飛行後，到了山區飛行員要更謹慎小心了！

民國七十一年我陪新任聯隊長許大木將軍飛H-119直升機去臺北開會，途中他對筆者不願進雲深表不滿。當我向他報告係單發動機的緣故，他就說：「我飛T-33也是單發動機啊！」我直覺回答：「你有保險傘啊！而我們的旋翼就是保險傘」，他不可以為然，但就我認為兩種飛機的安全

觀念不同。另一次飛去臺北時，天氣是低雲細雨，他在低空很不舒服，竟一桿抽上去飛到三千呎，下面一層毯子，能見度極佳，他樂了就说：「你看！多爽快！」我回道：「現在如果發動機失效，我也救不了你，我們兩人就等著追贈吧！」他聽了沒說什麼！還好過了新竹天氣轉好，就改為低空目視進場了。其實許聯隊長我初中就知道他是空戰英雄，藝高人膽大，因為我是看《中國的空軍》（現改稱《中華民國的空軍》）月刊長大的，看到真實的他我還滿崇拜的呢！

我在救護隊擔任過多次不同的任務，有幾次特別難忘，一次去高山運補，到了山頂，落地點剛好四周堆起雲霧，我一頭就「杵」了進去。任務做完，山頂也被雲蓋滿了。我想等雲散了再走，這是一大錯誤，等了很久都沒散去，問當地主官，說要到明天了，我一聽！不行，即刻下定決心，馬上離開！我告訴副駕駛，待會兒我會繼續爬高，以極小坡度向西轉彎，到出雲為止。起初一切很正常，一萬一千呎出雲後，回頭一看，不得了啦！兩堆像冰淇淋的雪白大朵雲。打死我也不敢進去，這是有計畫的進雲。還有一次我出長官專機，結果目的地楊梅是一片密雲，中壢上空恰巧

有一個雲洞，地面是陸軍的一個小機場。我當機立斷收了油門，做了一個三百六十度迫降自轉，加滿油門時，剛好落在那個小跑道上。地面陸航軍官嚇了一跳，我就向前來迎接的軍官說，快找輛吉普車送長官去楊梅。他們照辦了。這時機場已經被霧籠罩得幾乎看不到圍牆，見狀我請副駕駛向桃園塔臺申請航管回嘉義。陸航的飛官很驚訝，我竟要從大霧中起飛，我告訴他們沒問題，於是啟動旋翼，騰空而去，這也是有意識的進雲。

還有一次任務是拂曉緊急接送幾位長官去大崗山，我冒著很差的能見度，沿著高速公路轉向阿蓮，到達山腳下一看，八百呎以下看得到地面，上半截山脊剛好就在雲裡，可是透過旭陽，山脊的形狀隱然若現，我看準了大概的落地點，把速度減到了類似爬坡速度，慢慢地進入霧中，剛到山脊頂，落地點就出現了。搭機的長官驚喜之餘，都給我鼓掌。我只回頭說了一聲：「是運氣啦！」

有計畫進雲有時也是不允許的，有一次我陪張汝誠聯隊長飛回駐地，六千呎航管在桃園上空看到新竹上空有大雷雨，黑幕一直籠罩到地面。聯隊長是T-36D的第一任隊長，對真天氣很有信心。我當時建議他不要進雷

雨，他不講話，看樣子就是要穿越過去。我回頭往右後方看，桃園的海岸線清晰可見，突然斗大的雨點打在風檔上。我忽地把駕駛桿搶過來，油門一收，做了兩個三百六十度自轉迫降，高度陡降，恢復動力時，在海岸沙灘上大約十呎親吻著海浪，沿著海岸冒著大雨前進。由於我對那一帶海岸景觀非常熟悉，他就看著我飛沒講話，過了通霄附近終於雨過天青，我向他報告：「您飛！」他默不作聲地把桿接過去。我覺得軍中飛行安全必須將階級納入考量，並透過正確觀念的教育降低因階級服從造成的事故。

談到飛安沒有比站在地上更安全了，此話怎講！有一次我擔任高階長官專機，從基隆回來臺北，按常規應採逆風向東落地，我卻選擇向西直接落地。見地面接機的長官尚未就位，我放慢速度，等他們匆忙就位後，剛好落在貴賓室前面。基地長官對此頗有微詞，我解釋：「如果按正常三邊轉四邊再轉五邊，從臺北橋過來大概要多飛三分鐘，此時假設飛機有任何故障造成緊急迫降，豈不是國際新聞！我寧可讓長官盡快站在地面上。」他聽了也覺得很有道理。

空軍救護隊自從換了黑鷹直升機以後，安全係數大增；但是任務直升

機經過山區飛行風險還是很大，除了發動機的故障情形（當然兩個發動機好一點兒）像主齒輪箱滑油超溫、尾旋翼失控等都必须立即落地。但直升機飄降率極小，大約是視界下十五度。山區可供迫降的地點很少，一般都是臺地或河谷，因此以前出專機任務都沿公路、河谷、海邊等開闊地飛行，保持絕對目視，以備萬一需要緊急迫降時，保護後送者或貴賓的安全，絕不會為了自己練技術而讓乘客練膽量。現今的直升機飛行員經常仗著飛機性能優越而忽略了潛在的危險，所謂「常走夜路總會遇到鬼」，其實空軍為了觀測天氣已有數次進雲撞山的紀錄，所以在無法確知自己位置的情況下，飛行員看到雲就應該以高於雲頂的高度飛過。當然，若每次飛行前都能將進雲情況納入航行計畫中更好，畢竟飛行員的目視狀況優於戰管與航管的雷達。

直升機的飛安觀念與固定翼不一樣，光看那軟趴趴的旋翼跟那堅固的定翼機翅膀一比，飛行員就要存戒懼之心，在本職學能、操控技術及經驗法則上多加練習、體會並隨時保持吸收新知，方能讓自己立於不敗之地，保護自己，保護別人，並將飛行安全臻於至善。