

飛行儀器

· 張健常 ·

當學官時有次和師父黑輪教官同飛一架，課目告一段落準備自空域返場時，眼前徒有美景卻無暇欣賞，腳下一片雲海不見盡頭，雲下乾坤一無所知，正盤算著下降計畫時，機內通話響了：「你現在如果無線電及助航裝備失效，該怎麼辦？」老實說當時還真不知該怎麼辦。

儀器飛行通常用在「真天氣」，就是像這種伸手不見五指的「米湯」中，因為無法目視參考外界，藉儀表判讀所在方位及操作飛機姿態便是基本功，又因避免動作太大造成錯覺，儀飛要領除「E (establish, 建立狀態)、T (trim, 配平)、C (crosscheck, 交互檢查)、A (adjustments, 重新調整)」外，首重



作者迄今仍保留當年被教官要求抄寫的五千遍「儀器飛行時，航向誤差，坡度誤差，修正，最大不超過三十度」。

精準與柔和，要像繡花一樣慢條斯理反覆修正，而且轉彎坡度不能太大，一般是轉幾度航向就用幾度坡度來修正，最大不超過三十度。有次飛儀器一不小心機翼壓了超過三十度，前座黑輪教官馬上制止，落地歸詢時被狠狠修理一頓，要求抄寫「儀器飛行時，航向誤差，坡度以誤差度數修正，最大不超過三十度」幾句話五百遍，待我敬禮喊謝謝教官準備告退時，教官又回頭補了一句：「五百遍不夠，寫五千遍」，只記得當晚在寢室早早寫完講評單後，一直到半夜都埋在桌前在寫這五千遍，效果還真有用，所以到現在還記得。

起降雖有嚴格的天氣標準，但經常模稜兩可的灰色地帶又逢進度落後時，往往硬著頭皮也得開幹，有時在

雲霾籠罩的醬缸中，緊咬著長機微弱閃爍的航行燈，保持密集編隊位置直到萬呎以上始出雲，炙熱的陽光立馬把頭皮曬得發燙，當然返場時若天氣仍未變好，轉降外場亦有可能，隨時考驗著長、僚機的應變處置能力。

爲了天氣預報能盡快達開飛標準，負責進度管制的訓練官常和天氣中心預報長唇槍舌戰，諸如：「拜託你天氣室玻璃擦乾淨一點好不好」，有次指揮官在飛安月會時對著預報長半開玩笑說：「別把冷氣機滴水看成下雨啦！」

「起落是飯碗，編隊是衣服，儀器是生命」，老教官常這麼說。翻開歷年失事公報，飛機進了雲操作不當變動作不幸摔掉的不知有多少，把儀器飛好總能在緊要關頭救自己一命，罰寫五千遍並不算多啊！然而陽光普照的大好天氣儀器該如何模擬「真天氣」呢？傳統飛機以簡易的「蓋罩飛行」，不失爲廉價又有效的方法。

那年是三階段精練訓練完訓鑑定儀器考核，課目很單純，就是起飛SID-1（一號標準儀器離場程序）離場後至空域做完全套基本儀器，再回來做個完整的太康穿降（TACAN penetration）和GCCA（地面管制進場），能安全進場沒飛安顧慮應該就可

以了，沒想到操作失了準頭，敗在最後一把。

前座是督察室考核官，綽號毛弟，要求頗嚴格，離地五百呎按規定蓋罩，我在後座專心盯著姿態儀，按程序離場爬高，去空域把每一樣課目都做了一遍，沒太大問題。後半段就比較麻煩，這型機沒GPS（全球定位系統）、沒Auto pilot（自動駕駛）、沒MED（多功能顯示器），所有點到點攔截，時距計算都要自己來，返場前報給高雄Approach（進場）預計穿降時間，便直接定向汪洋大海上的兩百四十五度邊三十二哩，依進入角度加入LB（起始穿降點），然後收油門放減速板下降，所有程序包括下降角、下降率都要事先計算好，什麼時候該呼叫該放外型都有規定，還要埋頭注意提前量、修正高度、速度及航向，很是忙碌，沒一刻閒。

這兩根紅白相間的大煙囪就是最好的地標，也算是大路障，如記的沒錯，它位於臺南太康一百九十一度五點八哩，標高八百五十七呎，如飛三六右儀器進場會從它右邊通過，三六左跑道則是正上方，但DME（測距儀）五點五哩有個法定高度一千三百六十呎，正常情況不可能碰到，偶而會被排煙氣流震動一下而已。



興達港，又稱興達漁港，空照圖中可以清楚看到兩根紅白相間的大煙囪。

那次大概手忙腳亂搞昏頭了，圓弧攔五邊CDI（航道偏離指示器）指針移動提前量沒抓好，提早轉彎了，放完起落架感覺教官有點不耐煩，叫我把罩子打開，我一看完了，興達港怎麼在右邊？一如所料，落地後被告知，這批鑑定不及格。

後來有次辦晚會，我端著酒杯向這位教官敬酒，他正在茶桶邊裝著冰紅茶，見我過來把手裡的紅茶倒光，重新倒滿啤酒回敬一杯，教官就是豪邁爽快不囉嗦，也不太罵人，後來果然做了大官。這麼多年過去了，回頭想想，這不就人生嘛！

臺南空軍基地

· 林寒 ·

如雲層的耳朵
靜靜地聆聽
濤濤飛行的足跡
南城的年輪
翱翔翩翩的劇本
南城的年輪
恍若滲露的清晨
靜靜地沐浴
臺南空軍基地
湛藍複沓的大門
靜靜地沉默靜靜地
靜靜地親吻天空
是雷虎的姓名
是翱翔的太陽方舟
關於南城的空軍基地