

我的空軍之情： 空軍救護隊

· 宋磊 ·

中華民國空軍從草創時期的篳路藍縷到今日的壯盛軍容，百年來不但捍衛國家領空安全，也讓人能在安全環境下過著幸福的日子。國共對峙年代，空軍戰機是第一線的攔截兵力，時至今日空軍依然扮演相同角色。

小時候，因父親工作緣故，住在距離「嘉義水上機場」不到半公里的職務官舍中。嘻笑玩耍的記憶固然存在，但更多的是關於童年記憶中飛機的起降聲，無論是早晨飛機起降聲，或是飛機的夜航聲音，這些軍機的聲音伴隨著成長軌跡，到現在還讓我對空軍保有特殊的感情。

戰機（定翼機）長期在空軍占有主導的地位，加上臺海情勢特殊，中共空軍近年飛越我防空識別區的頻率越來越高，因此國人時常將關注的焦點放在戰機上，對於空軍其他軍種的關心較為少。但對我個人而言，除了關心空軍三型主力戰機外，對於救護隊的關心，絕對是高過於一般國人同胞，原因無他，因父親在救護隊服役超過三十年的歲月，早年是S-700C-6（超級藍鷹）的種子教官，飛行救人為父親的飛行專長，雖退

伍多年，但仍會聽他憶及當年飛行救人的經驗。

空軍救護隊為中華民國空軍唯一的一支飛行救援部隊，成立於民國三十九年六月一日，早年為空軍嘉義直升機分隊（前身），民國四十三年擴編為救護中隊，民國七十二年八月一日更改番號為「空軍救護隊」，目前操作的機型包括UH-60M黑鷹直升機、S-700C-6超級藍鷹與EC-225直升機。

除了例行的救援任務外，救護隊也是國家元首、國防部長等重要政府官員的行政專機首選，而回顧臺灣近二十多年來的天災，包括：九二一大地震、桃芝風災、元勝二號漁船失火搜救、莫拉克颱風的八八風災等，這些災難的現場，我們除了會在電視上看見其他軍種的搜救身影外，更會仰頭看見救護隊直升機的身影，穿梭在災難現場，「慈航天使」的美名存在於每一位災民心中，也是臺灣民眾長年對於救護隊的印象。

直升機最危險的並非速度，而在於臺灣山區因天氣變化大，直升機於飛行救援時必須留意機外的地形、天

氣變化等，待飛到救援上空時，必須仔細地找尋適合的降落地點，倘若無法順利降落，直升機必須滯空並透過垂直的方式進行物資運補、人員搜救，這時飛行員能否穩定操控機身顯得更為重要。若執行「海上夜搜」時，飛行員除了遵守機內導航系統的帶領，加上夜間飛行容易有「夜間迷航」的可能，海上環境遠比陸上環境來的更為險峻。飛機在進行「海上吊掛」任務時，除了要與海上船隻維持一定的平衡外，更要在救援當下準確計算油量的消耗。縱然如此，救護隊飛行組員依然克服所有難關，盡力完成所有的搜救、傷患後送任務，因該隊本身具有豐富的搜救經驗，至今仍是國內直升機搜救的專業代表之一。

如今空軍救護隊成功換裝新一代的黑鷹直升機後，原先老邁的S-700C-1已全數除役，黑鷹直升機的服役代表的是傳承救護隊長年的搜救經驗外，更能落實救護隊於未來可能戰場執行「戰場搜救」的任務，伴隨著EC-225及S-700C-6，救護隊的搜救能量依然不減，除在嘉義機場擔任二十四小時全天候的搜救任務外，更定期於松山及志航基地駐防搜救待命，持續秉持「聞聲救苦」的原則來執行每一次搜救任務。