

耐受千捶 百鍊成鋼（上）

· 吳孟哲口述，本社採訪 ·

猶憶民國九十六年七月，自空軍官校航電系畢業迄今，我從事飛行逾十五個年頭，當初與眾多同學們夢想成為飛行員，期間部分同學受限於身體素質或心理因素而轉換跑道；但也有許多同學歷經千辛萬苦，完成極為嚴格的飛行訓練，成為戰鬥機飛行員，和我一起枕戈待旦，不分平（假）日的保衛臺海領空安全，現在我們也從一名學習者，轉變為傳授飛行經驗的學長，將保家衛國的責任與使命，如同奧運火炬一樣，接棒傳承給年輕學弟，將對國家與和平的熱愛，化作無數道光芒，映照在每個認真工作的臉龐，形成溫暖的熱能，暖入每一位國人的胸膛，一同守護得來不易的自由民主家園。

中華民國空軍非常重視飛行安全，和過去航太科技相比，飛機的製造與維修技術一日千里，製造戰機的技术也愈趨成熟，風險管理與安全觀念更是不斷進步，結合定期保養、料件修護與品質把關，並在科學化論證支持下，飛行儼然成為相當安全的事情，不像幾十年前的空軍老前輩，在「

作戰為首要」前提下，當時即使機務發生細小故障，只要不影響飛行，仍會編隊駕駛飛機緊急起飛，抵禦來犯之敵，保衛我國領空安全。

就以「飛

行前檢查」來說，每趟飛行前，至少設置兩道把關程序，第一道把關由修補大隊和機務室的技勤同仁，依據當天飛行序列，在飛行前兩個小時提早到飛機所在位置，就各自專業全面完成第一次機務檢查；第二道檢查關卡，則由飛行員偕同機工長再次進行確認檢查，在飛行前一刻，飛行員必須對自身安全負責，由最熟悉機務狀況的機工長，一起完成複式檢查。

運用飛行員隨身攜帶的檢查卡，從上至下、由左至右，連同飛機電門都必須逐項檢查，確保飛機安全無虞，各項修護步驟都沒有問題，這架飛





機才能順利放飛，準備執行當日分配任務，確保此趟飛行能圓滿達成；然而，前述檢查內容，並不包括內部電子結構、時數定期更換零件等，這些工作要靠修護補給大隊各專業嚴格把關，我們才能飛得安心。

我認為駕駛一架戰鬥機，相較於開（騎）車上路明顯不同，每個人只要考取駕照，車輛由專業保養廠定期維護，上車前確認「五油三水」，就能駕駛動力交通工具上路，即便車子突然發生故障，只要打電話給車行道路救援即可，毋須瞭解汽（機）車各項機件原理；但身為戰鬥機飛行員，在空中一切狀況都必須獨力自行處置；因此，空軍飛行員除了要會懂得操作飛機，更須事先瞭解各部件特性、用途與故障影響範疇，具備這些知識，才能夠在飛行期間，針對故障狀況進行快速應變處置，直到能夠平安返降，再由專業單位接手。

所以說，身為一位飛行員，就要通曉飛機一切狀況，舉凡飛行原理、機件構造、航電飛操系統、故障排除、狀況處置……等，更要不斷自主從事重訓、游泳及跑步等體能訓練，使身體足以負荷戰鬥機飛行時所帶來的G力；想做到前述一切，就要配合長久累積的扎實訓練。

憶起十幾年前，在空軍官校完成T-34、AT-3等基本組飛行訓練，接著到志航基地進階戰鬥飛行訓練；完訓後，我選擇進入戰鬥組，分發到新竹基地飛M2000-5型機。在正式飛這架飛機前，我們要先進入CTS瞭解飛機外觀、機體與系路原理等，並透過實作課目，增加對M2000-5型機的瞭解；其後，在教官指導下，我們使用模擬機再三反覆練習，在訓練過程中，教官隨機下達「閉上眼睛」，做出不正常飛行動作，當教官允許我睜開眼睛的一剎那，就要立刻判斷當下狀況，正確回答處置方式，同時一邊著手改正飛行姿態，有時候甚至會刻意營造穿雲或無法以視力判斷的外在環境，讓學員再三反覆操作，漸漸地將狀況處置變成一種身體直覺反應，以確保正式飛行安全無虞。

這就是飛行員要進行儀器飛行的原因，透過不斷練習，百分之百相信儀錶，累積大量狀況處置經驗，日積月累形成強健的心理素質；這樣一來，即使在飛行姿態不正常，也能保持冷靜，結合長期訓練經驗，最短時間內完成狀態判斷，依照標準作業程序，循序處置當下情況，腳踏實地做好每一步驟，平安完成每項任務。

（未完待續）