

速寫空防——

恪遵程序

我駕駛UH型機的經驗中，很少遭遇緊急狀況，這歸功於國產自製的經國號戰機妥善率佳，飛行狀態穩定（未來新一代的勇鷹號相信也有這些優點），加上我十幾年來的訓練熟悉度，這款戰機一切性能與學理，幾乎都在掌握之中，讓我印象較深刻的緊急狀況，是帶飛新進學員的時候，遇到「空中起落架放下失效」的狀況……。

最後依程序、步驟、要領及各級飛行督導官與本人實務經驗，多次確認「外型」已放置妥當，我們才鼓起勇氣降落，最終平安返降本場。

事後修護檢查，發現是起落架下鎖電門墊片滑牙，導致無法制動到下鎖電門，沒辦法把正確訊號傳遞至燈號顯示，即使起落架已確實放妥，但警告燈板仍顯示為異常。

當時很感謝長官與機上學員的信任，其實在帶飛學員期間，

· 徐瑞俊口述，蘇櫻嫻整理記錄 ·

處置得宜（下）

我的心裡壓力比平時高出不少。一方面是學員飛行經驗不足，對於剛接觸不久的UH機種尚未熟悉，若他的心理素質還沒到位，操控風險較高；另一方面，我當時判斷要全權接手，他的生命也就掌握在我手中，必須採取最佳處置，保全我們的生命與戰機安全（國家高價值裝備）。

對一位飛行員而言，遇有緊急狀況當下，要能夠判斷情境、應對分析並立即處置的能力十分重要，惟有瞭解當前處境，才能按照check list（緊急狀況處置程序檢查卡）的對應問題逐項排除。尤其起飛（大速度、發動機開△B）、空中及落地（低空、速度小）這三個階段，比較容易發生發動機失效、發動機火警、輪胎爆胎（癰氣）這些緊急狀況，需要臨機立即反應。

早先提到飛機降落時，起落架異常亦可能是「鼻輪」或是一主起落架」未能伸放到定位鎖妥

身為飛行員，必須掌握飛機整體狀況。





在平時部隊訓練，飛行安全是遂行任務的關鍵要素。

，這時同樣要完成故障排除程序，若仍無法排除問題，只能收掉起落架，將外掛油箱的油料淨空，只留戰機本身足夠下降的最低油量，由消防分隊緊急將泡沫噴在跑道上，使用副油箱降落在泡沫區，藉由長距離滑行減緩速度，達到降落之目的，這項處置有一定風險，油量太多可能引燃飛機甚至發生爆炸，油量太少飛機會失去動力提前墜落，來不及降在跑道泡沫區域；此外，我聽過其他的緊急狀況，是某位學長曾遇過空中發動機失效，不過萬幸F-16型機為雙發動機設計，若遭遇狀況可使用另一具發動機降落；但F-16或M-2000型機只有一組發動機，一旦失效就有其他處置程序，若狀況緊迫，就必須把跳傘求生納入考慮選項之一。

飛行迄今，逐漸能夠理解當年教官們，為什麼要嚴格要求我們，師父看似嚴肅的外表下，內心卻是真摯的溫暖關懷，禁假留營只是一時，當下心情會難過，但以長遠來看，卻能快速提升學員的飛行根基。就飛安層面來說，花在研讀背誦與重覆訓練的時間，是對生命的投資，可以說，初期花費時間非常值得，可避免憾事發生。此外，不論資深或年輕飛行員，每天仍須配合部隊任務總提示，研讀飛

安通報與案例，並針對特定狀況，一起實施進階訓練，讓全體飛行員都有立即應變能力，即使遭遇突發狀況，也有概略印象，冷靜按照規定與程序處置。

近年來，隨著臺海局勢變遷，任務執行頻率與壓力都日漸增加，每次警戒都背負著很大責任，有時要犧牲假期與休息時間，這是軍人的本分，也是你我存在的價值。我們中華民國空軍是國家空防的守護者，領土主權沒有退讓空間，飛行安全絲毫不容鬆懈；僅以本文和每一位飛行線上的同仁共勉，學習大鵬主委馮世寬先生飛行的寶貴經驗——「飛行前：不斷自主模擬狀況演練」、「飛行中：維持頭腦清晰思考」及「飛行後：貫徹檢討細節」，大家都平安執行勤務，快樂照顧家庭。（全文畢）



徐中校做事認真專注，可謂一絲不苟。