

速寫空防

· 盧冠倫口述，陳靜君整理記錄 ·

聞聲救苦、愛民助民（下）

軍旅生涯當中，我所執行的救援任務多不勝數，當中有三個事件印象最為深刻，它們分別是「八八風災」、「蘇花公路坍方」與「〇一〇二專案」。在八八風災期間，因為颱風影響範圍遍布全臺各地，救護隊為了執行災害防救，我們每天凌晨二、三點就得起床，鉅細靡遺地進行勤前提示，結束後再由長官分派任務，等待始曉一刻，清晨天空才剛露出魚肚白，我們就開始一整天的飛行任務，各架直升機分頭執行人員撤離、山區搜救及物資運補等工作，每天起碼要飛兩至三趟，飛行航跡遍布臺中、南投、臺南、高雄、屏東及臺東等縣市，任務絲毫沒有休息空檔，就這樣持續了一段時日，尤其是為了協助施工團隊搶通道路、恢復電力、重建供水管道等基礎工程，必須空投運補物資，修護棚廠堆滿來自政府機關與各界善心人士提供的飲料、泡麵、麥片、飲用水及各式食物，猶如大賣場的倉儲部門，棚廠塞滿五花八門的物資，用以維持搶通能量。

第二個印象深刻的事件，則是蘇花公路土石流坍方那次事故，當時梅姬颱風與東北季風共伴效應，單日下了將近一千毫米暴雨，導致山體坍方滑落蘇花公路一一二至一一六公里處，一輛行駛中的遊覽車遭土石流沖落斷崖下方，造成二十六人死亡憾事，那時道路阻斷全線交通無法通行，我們立即依國搜中心指示，到場協助山區搜救工作，我是第一架從臺北起飛的直升機，在工作人員協助下，事故現場開闢了一片平坦空地（平面空間約莫一座小型停車場，充當臨時停機坪），它足以提供起降一架直升機，救護隊就在那裡接受受困人員，統一送到宜蘭羅東體育館進行安置，一天之內我們來回飛了好幾趟，光是第一天協助撤離了一百五十幾人，直到天色漸晚，我們才飛返花蓮基地降落整備機務，隔天一早

盧冠倫中校（左二）與機組成員於例行任務結束後合影留念。



盧冠倫中校曾與機組成員合作，
執行無數次救援任務。



繼續執行任務，最終總計撤離受困人員大約四百多人。

第三件難以忘記的事情，是兩年多前的「〇一〇二專案」，事件發生當下，我是第一個接獲救援命令的人，也是第一架到場搜救的直升機，機組成員一眼瞥見國搜中心電子傳輸的現場照片，大家的心情明顯沉重，由於無法確定機組成員的心理素質是否足夠堅強，特別是面對朝夕相處的袍澤，若是精神無法集中，可能額外衍生飛安狀況，身為這架直升機的機長，我毅然向全機下達指令：「所有人保持平常心，大家不要有個人情緒，專注把任務放在第一位，自己先要平安才能救人」，當天的雲層很厚，直升機一直進不了山區，只能在標定地點的上空盤旋，伺機等待雲層散去，這趟任務其實我很有心理壓迫感，也是有史以來，執勤最有壓力的一次，不過一想到機組員的家庭，還有地面上的袍澤亟待救援，我當下打起十二萬分精神，用無比謹慎的態度，專注飛好這趟任務，至於海上救援各國船員（漁民）、山搜失蹤登山客、山區受傷（困）民眾後送或傷患緊急後送，我也擁有很多經驗，惟有剛才三項重大事件，讓我迄今仍記憶猶新。

民國一〇七至一〇八年我們接獲

命令——空軍救護隊前往陸軍航空六〇二旅接裝黑鷹直升機，這是近幾年最辛苦的一項任務，從中學習不少，也很有價值。原本規劃由空軍救護隊去美國接機，但因為陸軍已有經驗，為攸節資源與時間，就統一由陸軍航空協助空軍救護隊二階段接裝換訓，由陸軍的黑鷹種子教官為我們協助換裝，透過「資源共享」的方式，救護隊從友軍協助換裝、接機到成軍的過程，學到非常多東西。

最初學飛的印象，是學生四年級時期，當年要背誦開車程序與三百道考題答案，過去我以為這是飛行必經過程，也是很有效率的方法，但透過UH-60M直升機接裝，陸軍同仁所分享的美式飛行教育，卻帶給我耳目一新的感受，一般人對陸軍的印象，會停留在「一絲不苟」的刻板印象，但我們到陸軍航空六〇二旅接裝過程，在美國接裝訓練所學，卻完美地傳承美國經驗與技術，非常值得我們學習（空軍也有許多赴美受訓班隊，與陸軍航特同仁一樣接受完整美式教育，寶貴經驗也相當值得效法，此處受訪者對陸軍高度讚賞，主要是受訪者長期任職於空軍救護隊，首次接觸友軍與美式飛行訓練而感到驚豔）。

美式飛行教學主要透過CTS（

盧中校至陸航六〇二旅接裝UH-60M黑鷹直升機，過程中深受美式飛行教育啟發。



Conversion Training Section，翻譯為「換裝訓練小組」）向學員闡述直升機的發動機、旋翼及傳動運作單元，並介紹航電設備系統、飛機電氣系統等，各部位講解說明完成，足以建立學員的基本概念才進入學科項目，講授民用航空法（含相關法規）、飛航管理程序、直升機飛航原理、航空氣象等，等到學員學科合格，再進入模擬機飛行練習，透過仿真駕駛艙、投影螢幕與模擬軟體系統、針對不同地形地貌、天候狀況、日夜時間與機場位置，模擬各種飛行狀態，最後進入術科項目。

陸航六〇二旅從美國學習過來的教學方法，能完整瞭解整架飛機的知識與操作，要對飛機有完整而澈底的瞭解才能通過測驗。談到美軍考試也很有意思，他們會將飛機限制與緊急操作程序全部一次考完，這些內容光靠強記背誦，絕對無法通過考試，美式作風很硬且很嚴格，但訓練出來的扎實成果卻不同凡響。

美國作為軍武出口大國，武器裝備銷售全球各地，飛行準則教範也做到全世界一體適用，只要遇到飛行疑難問題，任何飛行員都可以翻閱飛行準則教範，從中找到操作說明，一旁也會補充其飛行原理與空氣動力學等

知識，找出答案的同時，也能瞭解當中運作規律，不必額外耗費人力編纂黑鷹直升機的準則教範，因為內容不可能比美軍提供資料完整。

也許有人會問：「飛行準則教範與修護技令，要是全文翻譯成中文豈不更好？」但這並未顧及翻譯成中文的過程，會因為文化差異、語意文法及翻譯者的功力深厚，會造成讀者認



空軍救護隊每一位成員，平時在工作崗位上默默奉獻，是救助民眾、傷患後送與物資運補的無名英雄。

知落差，學員閱讀內容可能會失去重要的一塊拼圖，對於飛行、修護都是潛在的危安，這是我國推展「雙語國家化」的優勢，提升語文能力不但有助於瞭解國際脈動，更使國家邁向國際化，就以一本《三國演義》來說，每個人讀完可能不同見解與體悟，更何況翻成英文的《三國演義》，外國人對於直接翻譯的軍事計謀與漢朝政治思維，是否真的能讀懂當中意涵呢？可想而知。

至於美軍進行種子教官考核，他們試講試教的過程也非常有趣，由專業能力很強的教官坐在臺下，把自己真正當成一個初學者，測考期間教官會問各式各樣問題，去鑑定試講試教人員的學養是否扎實，要是被基本問題給考倒了，那代表他還不足以成為一名教官，必須加強本職學能，後續再用心加把勁重考，才有可能合格。

眼尖的民眾一定會發現，S-70C海鷗直升機和UH-60M黑鷹直升機外觀非常相似，其實S-70C是美國賽考斯基飛機公司（英文：Sikorsky Aircraft Corporation）在西元一九七〇年生產的第一代飛機，UH-60M黑鷹直升機則是同一家公司生產的第三代全電子化直升機，不瞭解的人，會以為兩款直升機大同小異，但隨著航太技

術日新月異，黑鷹直升機的飛行觀念、技巧、航空電子設備：等，都有革命性的進步，操作起來與S-70C海鷗直升機不同，令人驚訝的是，陸航部隊使用和美國一樣的飛行員手冊，沒有再重新編訂教範，他們使用美國通行全球的手冊，也帶來許多助益，美方飛行員手冊不定期更新，各國也能取得最新的新知與技術，而革除原先S-70C飛行習慣是一件不容易的事情，在我們投入一段時間與努力後，才逐漸熟悉操作方式，從一名受訓學員身分，成為一名空軍UH-60M黑鷹直升機試飛官。

回顧飛行生涯，在空軍官校讀了四年畢業，民國九十五年加入飛行二班（學員），結訓後司令親自我們胸口掛上飛鷹胸章，蛻變為一名中華民國空軍飛行員，並且加入了空軍救護隊，我曾駕駛S-70C直升機執行過無數次任務，一路走來滿是回憶。

兩、三個月前，救護隊接到一項黑鷹直升機架設機槍的射擊任務，我擔任領隊率兩架僚機至石碇靶場射擊，這項任務讓我意識到，在承平時期的救護隊拯救各地民眾於水火，我們的身分是慈航天使，到了作戰時期，救護隊也要以火力壓制敵人，從戰場拯救軍人袍澤，我們不只是愛民天使，

也是貨真價實的軍人，更是戰場友軍傷患心目中的「神救援」。

我會繼續拯救每一條寶貴的生命，充實本職學能，不斷精進教學能力，為國家培養更多人才，做好每一件上級所交付之任務，創造更美好的飛行環境，「聞聲救苦、愛民助民」是空軍救護隊熱愛國家的方式，也是我從軍最大的驕傲。（全文畢）

