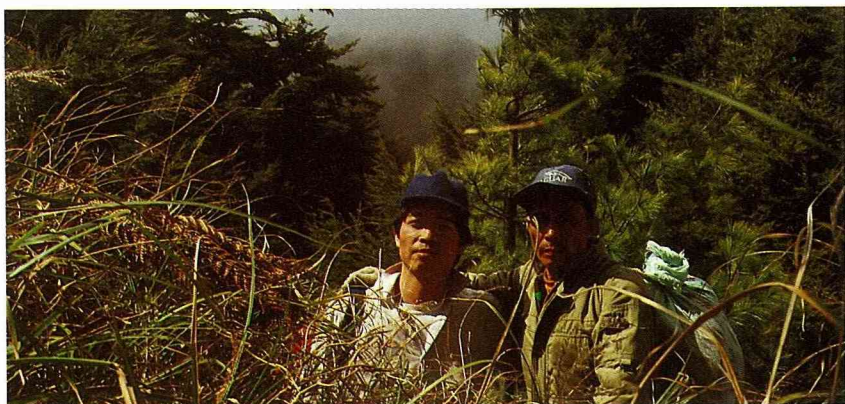


年輕時曾立志當飛行員，因而投考空軍官校，沒想到第一關體檢就沒通過，理由是蛀牙太多，記得考官還費了一番口舌向我說明因為高空氣壓低，牙齒不好容易出血，所以不適合飛行，建議我改行當海軍。結果飛行員沒當成不說，一直到大學畢業都沒搭過飛機，原先以為也許真的與飛機無緣，卻萬萬沒想到日後的人生道上峰迴路轉，竟然有長達十年的時光以乘飛機為業，在國土上空工作。



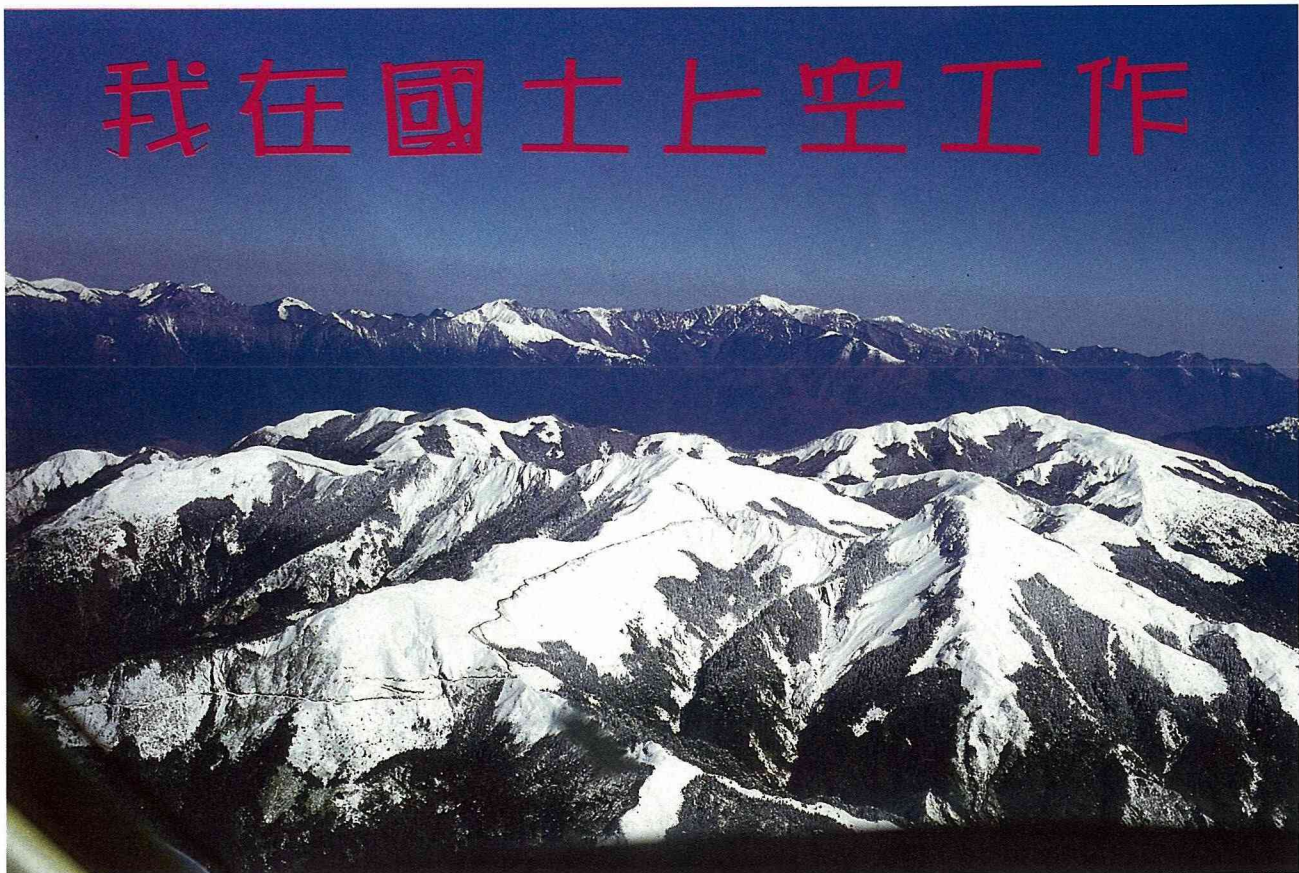
■森林資源調查現場（圖左為作者）。

搭飛機所為何事？不是當空中少爺，卻比空中少爺多一點技術，少一點光鮮，工作內容多與地圖、相機相關。您應該想得到的，那就是空中照相的行業。您或許聽過這個由林務局引進的行業，於民國四十二年就已經存在，原先是為森林資源調查而

設，後來演進成全面測繪台灣地區的像片圖。

從事空照工作，還是得通過體檢，牙齒的問題再次面臨考驗，我向醫官陳述多年前的遭遇，醫官說空照人員充其量只是飛機上的「同乘人員」，與飛安無關，只要血糖濃度不是太高，

我在國土上空工作



■民國 75 年的合歡山雪景。



■全新配備的航測機。



■身價逾億的直昇機。

不會暈機，大致沒有問題。

穿上「仿冒」空軍健兒的制服，戴上黑墨鏡，期待人生跑道轉換的時刻，心情感覺是興奮多過緊張，雙引擎飛機的噪音聲響超過我的想像，改裝過的機艙，把八個座位的大半空間分派給照相設備，就連走道也被擠壓到最小極限。至於機艙高度，凡是身高超過150公分的人，肯定無法抬頭直立，最近有人說我的立姿十分謙卑，天知道那是我長年在飛機上工作的結果。

飛機上的乘員，包括兩位飛行員，一正一副，負責飛行與通訊，機務員一人，專管機械的問題，監拍員一人，負責監督拍該拍的，避開不該拍的，領航員一人，負責引導飛行員將飛機導入正確的航線，一切就緒之後，最後才由攝影員登場。

高高在上的天之驕子 十足任勞任怨的本事

所有的努力，無非是為著取得照片。一張張25公分見方的照片，經由快門產生，把數百以至數千公頃的地面影像一一忠實記錄，無論是道路、河川、城鎮或魚池、良田、林木都將盡收膠卷。我每

次向人說明空中照相的作法，經常還沒說清楚，別人早已失去興趣，後來我想到一個比方，那就是如果把一個空照區域中，每一條航線的照片按地貌拼接起來，會像是鄉下蓋著瓦片的古厝屋頂一樣，每張照片的前後左右相鄰部份都是重疊的，如果照得不好，就會有漏洞或裂縫。重疊的影像還有兩個重要的用途，就是便於立體觀測及製圖，這個道理，如果您有興趣，可以去問林務局的人。

其實，這些專業的事不提也罷，在此，我倒想多費些筆墨，敘說這360行外的苦與樂。先說樂事吧！由於早期從事空中照相，乘飛機做「高高在上」的工作，在林業界算是新鮮事，很令

人羨慕的，就好比是陸軍羨慕空軍一樣，羨慕之事有二端：其一，不用經常被徵調去爬山，坐飛機顯然是輕鬆愉快得多。其二，空勤津貼就好比是第二份薪水，雖然為數不多，也不無小補，故有「天之驕子」之名不脛而走。不過平心而論，我等亦非浪得虛名，除了高學歷之外，還是得有十足任勞任怨的本事。

因為儘管榮耀歸於一身，責任卻相對加重，一切製圖與資源調查所需的照片全仰賴於斯。由於天候要求嚴苛，沒有好天氣配合，您再心焦，也是枉然，因此空照人員不時會承受相當的進度壓力。如果天氣持續不好，一切都將停擺，只有望天興嘆的份。空軍要演習，空域管制區內須得禁飛。遇上風大時，偏流常常難以掌握，勉強出擊，累得半死不說，得到的照片歪歪斜斜的不能用，則是令人沮喪之事。

台灣屬於海島型氣候，陰晴變化難測，有時在地面看似晴天，爬昇上去卻見朵朵白雲，有時能見度也不好，局部的晴天對空照並無用處，因此難怪有人要感嘆空照真是靠天吃飯的一行。即



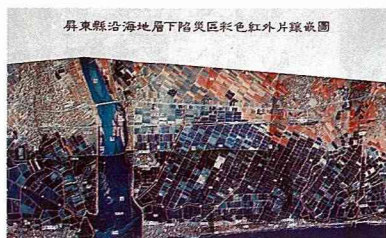
■23歲高齡，即將功成身退的PA-31型航測機。

使是靠天吃飯，風大不飛，陰雨不飛，看似並無風險。然而高來高去，不可測的風險高過地面行車，卻是事實。因此有的人會越坐越怕，讓莫明的恐懼湧上心頭，尤其是在聽說哪裡又有飛機失事的時候。再說，我們那架老飛機，已經高齡20好幾，倘有什麼差錯，鐵定是人機一體。還好負責的飛行官都是技術高超之輩，平日的維修保養也都絕不含糊，因此歷來除了一次摔壞發動機的重落地外，並無其他意外。

替國土照相有如空中犁田 完成四千多幅基本圖

將空照比作犁田，您可能第一次聽說，其實如以航線規劃來說，倒是貼切，因為照一條航線就如同是犁一畦田，而空照人員就像是耕田的牛，沿襲著創始人廖大牛先生的牛勁，飛上天空工作，動輒要三、四小時才能落地，有時拆裝百餘公斤的相機，也十分費力。還記得某一年夏天，出勤在中央山脈，航高兩萬呎，難得晴空萬里，能見度好得幾乎都看到大陸土地了，當時在基本圖航測的進度落後的情況下，大家見獵心喜，認為是扳回顏面的大好時機，一口氣完成十多條航線，不但忘了腹中饑餓，甚至也不察油料將罄，待發覺時，緊急飛到台東降落，不覺過午多時。

在狹窄的機艙當中，一群忙



■航照鑲嵌圖。

得不可開交的牛，天熱時滿頭大汗，碰到亂流時，簡直像是乘車走在亂石路面上，顛簸得令人暈眩。由於空照飛行不同於班機之點到點粗放航線，必須按預定行線飛行貼線行進，技術層次較高，因要求精密，須得加倍的專注，故空照飛行員可說是任務編組中最辛苦的牛了。

對這些空軍退役的飛將軍來說，時速400公里的空照飛行只能算是慢車，很安全但是也很單調。據一位飛官憶述，當年曾經有過從台南飛到台北只花五分鐘的輝煌紀錄，又有傳聞某次失事是因為飛行員企圖低空掠過一列行進中的火車，和他的女友揮手。空照飛行則刻板得多，航線、航高都得按規劃執行，不得任意變更。但在巡航過程中，偶爾也會碰到一些意外的驚喜，比如有時天候突然轉變，雲層增厚，臨時請求改以低空飛行，以幾乎要觸到高壓電塔的高度巡航，一路行人抬頭望，池中鴨群驚起，則是很刺激的經驗。

漏氣的事情也有，比如有一次，實在是厭煩了那套厚重的制服，穿著短褲和便鞋直接上機，心想起飛降落還不是都在水滴，就算服裝不整也無關緊要。不料起飛不久任務變更，臨時要在松山降落，走到軍用機場大門，當場被憲兵擋駕，由於拿不出一張證件，緊急打電話找救兵，足足費了半小時，才在長官保證之下放行。

飛過萬頃山川田園 胸懷具體的鄉土之愛

參加空中照相工作，前後十年，上天保佑，得全身以退，回想其間幾次在楓港、在淡水河口



■像片基本圖。

碰上亂流急速墜落動輒數百呎的經驗，至今猶有餘悸，長時飛行也常飽受日晒口乾之苦。多年之後，這些往事也都化為茶餘飯後的閑話題材，憶述之間變成當年之勇。對於昔日同機共濟的那一群伙伴，不時仍魂牽夢縈者，在高空中緊密的任務結合，一種生命共同體的依存關係，於公於私，都令人難忘。

事過境遷至今，您要問我空中照相的成果可有範例？我則首先要指出省糧食局辦理的稻作面積調查航測業務，每年兩期作的空中照相，確實節省了大批的人力與公帑，在雜糧契作查核方面，藉著空照也有效達成原先預期杜絕不法浮報收購價金的目標，而全省四千多幅像片基本圖根據一張張的空中照片晒印出版，廣為各界樂用，都是成功之例。

參加空照工作，對我而言，多少實現了當年飛上青天的夢想，雖然在高空中工作並不如預期的寫意，種種不確定的風險，也曾讓家人擔驚受怕。然而長年翱翔於群山之間，飛過萬頃田園，山川的壯闊常在視野，也在胸懷，孕育成具體的鄉土之愛，這種際遇與收穫，也算是難得吧！