

滴滴點點的臺山岡軍空服務

· 李家勤 ·

記得美國民航業界於兩年多前發生了一件絕事，那就是塔臺工作人員全體罷工，目的是要提升薪資待遇，改善工作環境，實際上就是一般所謂的「加薪」(Pay Raise)，在未獲至改善回應後，全國一百餘座塔臺同時停止運作，以致於空中交通大亂，隨時都有可能發生空中撞機的危險，逼得勞資雙方總公會之間緊急開會協商，結果是雙方各自退讓一步，罷工之爭才得以圓滿解決。

按塔臺的工作即「空中管制」(Air Traffic Control)，就如同地面上的交通警察在路口控管車輛的運行一樣，以安全、便捷為目標，如我國總統府前的路口，由於是總統座車必經之處，而且交通流量較大，所以特別精選出年輕力壯，身材魁武，手腦靈活的交通警察擔任，以避免交通打結。

執行「空運管制」的人員就是「空運管制員」(Air Traffic Controller)，筆者曾於民國四十年代初在空軍岡山塔臺工作數年，現在回想起來覺得有諸多趣事可與讀者們分享。唐詩中有云：「白髮宮女在，閒話說玄宗」，本文所寫的雖然不過是一些閒談雜話，但這些古早舊事如果多少可收到一些「溫故知新」的效果，那可真是求之不得了。

岡山塔臺的英文代號是「AY」最初它是依國際英文字母讀法唸作「Able Yoke」，後來因航空業更加國際化，所以又通行一種所謂的國際版，也就是將原有諸多運用的「英文」單字母，改用為世界通用的單字，如「AY」應唸作「Alfa Bravo」等。

岡山塔臺位於岡山機場內的東側，三層木製樓房的頂層，三面玻璃窗，居高臨下，可以眺望眼前的十八號及三十六號南北向跑道，和九號及二十七號的東西向跑道，二樓是無線電機房，一樓則是供應中隊辦公室。當時的中隊長是單以誠上尉，此人樂觀風趣，我們合作密切，成為好友。

由於那時候美國已經決定軍援臺灣，並且成立了「軍事援助顧問團」(Military Aid and Assistant Group，簡稱MAAG)，所以運用英文能力變

得十分重要，我那時收聽趙麗蓮博士的英語教學節目，也常去教會裡與美籍牧師多所互動，英語能力尚佳，所以塔臺臺長賈應良上尉特別指派我當〇八至一六的白班。

某日，一架美國小型飛機自臺南飛來要求降落並加油，我當即電告樓下供應中隊即刻安排加油車開至該飛機側加油，不料汽油自飛機加油口溢出，該飛行員向我抱怨稱，他僅需要十五加侖即可，經我詢問之後才知道那位加油員的英語欠佳，他把飛行員說的「Fifteen (十五)」誤聽成了「Fifty (五十)」，真是一字之差，差之千里。

岡山塔臺的確切位置是在距離岡山鎮約四公里的西側，北面是路竹，南臨橋頭，往西可至彌陀，向東即是大小岡山。如果按照全島的戰略位置來看，它緊臨左營的海軍基地，往南即是鳳山陸軍軍團部，而岡山是空軍訓練基地，境內有空軍訓練司令部、空軍官校、機械學校、通訊學校及氣象訓練班等，涵蓋了陸海空三軍。因此之故，先總統蔣公每次南下視察時，他的專機必定是降落在岡山機場，接機的人員包括空軍訓練司令部的司令，官、通、機三校校長等人，而塔臺人員負責將機場全部「淨空」(

不可有任何飛機、車輛及行人行動)。當先總統步下飛機時，大喇叭爆出一聲「立正」，現場的任何人士均須佇立，聞風不動，但只有一個人可以自由活動，就是塔臺值班人員，因為他必須手持高倍數望遠鏡，巡視機場內有無任何情況發生，而那個人就是在下我。

老蔣總統有兩架專機，一架是C-47型的「中美」號，另一架則是C-54型的「美齡」號。不過據我所知，他每次南下抵達岡山機場時都是搭乘「中美」號，駕駛專機的機師是衣復恩上校，此人的英文名字只有三個英文字母：EEZ，他還有一位弟弟衣復德，英文名字是EED，由於奇絕一時傳為佳話。

空軍軍官學校的學生必須學會夜間飛行，也就是術語所謂的「夜航」；而機場必備的設施有跑道燈、停機坪燈及滑行道燈等以及塔臺頂端那臺強力且可以三百六十度旋轉的歸航燈，而負責各項機具設備的單位亦需有夜班人員值班。有一晚我值夜班，忽然有一位學生送給我兩個鹹肉包子，他說這是學生們的「宵夜」，我看了看他左胸前的藍底金字長方型名牌，姓名是「唐飛」，我在向他致謝時說：「唐飛，祝你早日高飛！」，他笑

了笑答稱：「謝謝，但願如此」，後來他竟然陞任中華民國的行政院院長。

岡山塔臺有一位名叫溫成意的上尉領班，他喜愛文學，為人儒雅風趣。當時有一部美國電影原名是：「The Sun Also Rises」，片商刊登廣告徵求中文譯名，錄取者可獲獎金新臺幣五百元，同事拱他參加一試，他未置可否，後來結果公布中獎的中文名稱是「妾似朝陽又照君」，提供人（得獎者）溫成意，大家向他祝賀時他表示，他也是費了一番工夫，從一位電影界的朋友處獲知該片是根據美國知名作家海明威的原著。值得一提的，該片男主角是泰倫鮑華（Tyron Power），女主角是艾娃嘉娜（Ava Gardner），皆為當時極受歡迎的金童玉女，所以賣座極佳。

某日中午，無線電喇叭中忽然傳來一位正在空中回航的同學表示，他的座機油門卡死，無法操作，我當即電告一樓供應中隊，適巧夏功權大隊長正在樓下巡視，他立即跑上三樓塔臺，看到該機後即拿起發話筒告訴該生不要緊張，從遠處對正跑道，緩慢放下副翼，倏然間大聲喊道：「關死油門！」終於平安落地了。

事後那位值日飛行官解釋說，大

隊長是憑仗他對於教練機當時的高度及速度精確地「心算」出來，稍早一點可能未抵達跑道，稍晚一點可能衝出跑道，必須做到分秒不差才可，這是全憑豐富的經驗方能獲至的結果，無人可以學得到的。

空軍官校使用的教練機是單螺旋槳式前後雙座的AT-6型機，此處AT應譯「Advance Training（進階型訓練）」的縮寫，機艙內設有一Intercom（機內通話器）一供後座教官與前座學生通話之用，有一特別開關鈕，故外界無法聽到，但有時因教官一時之失，沒有啟動該開關鈕，師生的對話即可能漏出，不過我所聽到的大多都是教官對學生的操作表示認同或者是讚許，極少有責罵或是侮辱之語，畢竟這些學生也都是百中選一的菁英啊！當然偶爾或有教官會語氣欠佳，不過那也是出自於「恨鐵不成鋼」的心情，學生們都能理解，我雖然是第三者，但也能感受到中華民國的空軍就是一個彼此相互扶持、同甘共苦的一個大家庭。

算起來這已是一甲子之前的事了，但我心中總是想到從民國三十七年在四川銅梁舊市壩入伍到岡山通訊學校受訓，以及後來在空軍各單位工作的種種回憶，也可說是勿枉此生。