

飛航管制聯合協調中心 · 江天錚

促進軍民、戰航管之飛安

民國三十九年政府播遷來臺，四月六日成立「國防部防空司令部」管制軍機之戰鬥、戰術及訓練任務，民航機則由「空軍總司令部」直轄「航行管制大隊」之「航行管制中心」負責管制，各機場塔臺包括唯一的松山國際機場亦由空軍負責，可由民航局於民國三十六年成立後，招考的第一期飛航管制員李堂老師之人事派令可證：「茲派該員赴臺北松山機場空軍塔臺工作，負責指揮民航飛機起降，仰與空軍取得協調並協同與外機通訊連絡，至空軍飛機之起降指揮則由空軍塔臺工作人員負責，仰即遵此向本局駐臺辦公處報到後前往工作，並將實際離到開始工作日期具報」。



第一期飛航管制員李堂老師之人事派令。

飛航管制聯合協調中心

民國四十九年「航行管制中心」遷入松山機場跑道北面作業，次年即按「國際民航組織」規定，單位、軍職人員改敘文職一併轉移民航局，改銜「臺北區域管制站」，民國五十五年改名「臺北區域管制中心」迄今。

戰備與經濟快速發展中，軍、民機航行量逐漸增加，戰、航管間的協調必須加強，在空軍總司令部與民用航空局共同策劃下，於民國六十二年九月十六日成立「飛航管制聯合協調中心（Air Traffic Control Coordination Center，簡稱JCC）」，「空軍作戰司令部」督察室主任兼任軍協組首席、民航局「飛航服務總臺」副總臺長兼任民協組首席，中心由雙方兼職的管制官（員）二十四小時輪職，隨時協調戰、航管間，航空器空中及地面之安全隔離，並負責調查、檢討接近事件，以資改進。

中心另一重要任務是每年度赴三軍相關基地，包括飛行、航管、戰管單位作飛安巡迴講習與討論會。

RF-104的學長

筆者任職「臺北區域管制中心」時，某日XXX（女管制員代號）至辦公室：「主任、等下桃園五聯隊同學電話找你」。

「喂！學長、剛才因為駕駛艙右邊除霧窗故障，所以直接換桃園塔臺波道左轉五號跑道落地，沒有向中心報離，請跟那位小姐說聲抱歉！」

原來同學黃安健在桃園駕駛RF-104G，返航時未按管制員的指示加入桃園空軍機場航線。黃安健世新畢業後直接報考空軍官校四十六期，畢業分發至桃園基地二十六中隊擔任F-86、F-5飛行員，後經挑選調至第十二戰術偵察機中隊駕駛RF-104G，以中校作戰長退伍後移民南非，不



空軍官校四十六期的黃安健教官曾戰二因駕駛技術優異被挑選至第十二戰術偵察機中隊駕駛RF-104G（照片為王閩雄教官提供）。

幸在排解我國與韓國漁民糾紛時被誤殺，在飛行綽號「飛行棺材」的F-104全身而退後，卻遭異故他鄉！

大鵬將軍

曾在Facebook上談及黃學長，大鵬部長馮世寬將軍留言如下：

「Fent Feng，我民國五十八年到桃園基地二十六隊報到，早上八點半就被隊長以『我不喜歡你』調戰管，是他當作戰官，看不下我這樣挨K，是他第二天請架F-33送我到官校去大岡山報到。得悉他娶了明星太太，移民南非，結果令我唏噓不已，他微胖的身材，善待我的情形，迄今讓我懷念」。

黃學長夫人劉夢燕時為影視紅星，美人愛英雄，也為一時佳話。

馮部長個性正義爽朗，在立法院答詢時，寧折烏紗帽也絕不向無理質詢屈服的他，卻對袍澤的恩情永懷難忘！

成立「高雄近場管制臺」

民航局於民國六十五年一月十六日成立「高雄近場管制臺」，接管臺南機場塔臺上人工管制（無雷達）的「臺南近場管制臺」，啓用典禮由毛局長瀛初主持，筆者擔任作業簡報，第一場由南部各軍事基地主管及相關人員參加，第二場由民航及新聞界參

加，內容避開部份軍事機密內容。

「高雄近場管制臺」以先進的ASR-7終端雷達，配合TPX-42數據系統，在雷達幕上除航空器光點外、並顯示「航空器識別（Aircraft Identification）」、高度及速度，逢不正常情況時飛行員只須按下「雷達應答器（Transponder）」鍵盤，即可顯示「RE—無線電失效」、「HI—被劫持」或「EM—緊急狀態」，並有「CA—航空器隔離不足」之提前警告顯示，對南部地區的歸仁、臺南、岡山、左營、高雄、恆春以及小琉球機場提供航管服務。

半屏山阻擋雷達

由空軍總部與民航局共同組成「高雄近場管制臺成立說明會」，先至各軍、民機場（基地）向飛行、通航及飛管人員簡報。

筆者在臺南基地簡報時陳述：「高雄近場雷達天線架於跑道北緣，因半屏山阻擋、臺南機場附近起降航空器，低高度時雷達無法監視」。

討論會時一位著飛行裝的軍官質問：「起降階段雷達看不見，民航局如何改進解決？」筆者一時語塞，在片刻遲疑後筆者竟脫口而出：「只有希望水泥廠盡快在半屏山大量挖土」，一陣歡笑解決暫時的尷尬。

在空軍與民航局合作下，民航管制單位於民國七十九年七月一日，接用戰管長程雷達信號，並將中程之ASR雷達信號供戰管運用，雙方均以相同信號、不同功能的顯示處理系統作業，在空域內幾無死角，此項作業亦符合世界各國航空發展的趨勢。

將星雲集

民國七十年七月一日郝柏村將軍接任參謀總長，至作戰司令部視察，在簡報後詢問：「作戰管制中心可有備份設施」？簡報官順口回答：「有，即是民航局的『臺北區域管制中心』」。

「我們馬上去看看，不要驚動任何人」，郝總長指示後隨即由「飛航管制聯合協調中心」軍、民首席安排下，一行至松山機場北邊的「臺北區域管制中心」視察，除總長外，甫接任空軍總司令的郭汝霖上將，還有海、陸軍總司令、作戰司令張汝誠將軍等星階將領陪同，一時星光閃爍，為該中心成立七十餘年難得的榮景。

在當時動員條款中確實有明文規定：「臺北區域管制中心」於戰時由空軍接管指揮，人員、裝備、作業、後勤仍維持由民航局負責。

巡迴戰航管陣地

筆者兼任協調員而至民協組首席

計二十七年，每年奔波巡迴各基地雖辛苦但溫馨，例如南部某山頂雷達陣地，可兼覽臺灣東西兩岸之海峽及太平洋，只是由屏東搭軍用卡車，在山間稜線旋轉穿梭，身體無價整骨外，美景引得頭酸背疼。在經過張學良故居、竹苗山頂最高之雷達陣地，晴天時可望見臺北盆地及晚上之萬家燈火，半途清澈冰涼的山泉水是必不可缺的免費暢飲極品。在北部某山頂陣地，中心主任會敦促大伙兒盡速入營舍閉門：「否則雲要跟進來了！」他接著說：「大臺北地區如有一朵雲，一定在我們頭上！」雖有除濕裝備，棉被及衣物仍難乾燥。

飛行怪才

王仲年空軍官校六十一期飛行系畢業，任戰鬥機飛行員，但在一次休假中發生車禍，傷癒後經體檢評估，讓他的飛行夢碎而轉作戰司令部任攔管官，後兼任JC軍協官中校退役。

當年軍協組首席王寶華上校與幾位空軍、民航夥伴赴新竹基地作年度戰／航管講解及座談會。中午經軍協官王仲年之邀，至新竹府上作客，由王伯母親自掌廚，做出滿桌佳餚，王伯父空軍中校退伍，招待大伙兒享用，為趕下午一點半開場之講習，一行不得不丟下碗筷匆匆趕路！途中筆者



時任飛航管制聯合協調中心首席軍協官王寶華上校（右）與筆者（左）共同主持巡迴講習實況。

深感禮數不週，叨叨不絕的向王仲年表示抱歉，哪知他回嗆：「老爸退休在家，難得有你們一伙人熱鬧一番，內心自感高興外，更為家母烹飪功夫獲得賞識而欣慰不已呢！」

為完成他回到天空的夢想，民國八十三年至美國學習飛行，考取私人飛行執照及儀器飛行認證，購買一架機齡二十八的單活塞引擎小飛機Piper (Pa-28-235 Cherokee)、機號N29161W機身標以「乘翼華翔」，於九月二十五日從美國西岸聖荷西機場起飛，經夏威夷、馬紹爾以及塞班島停留，計十七天，橫越太平洋七千哩，十月十二日中午抵達高雄機場，稍作休息後，加足了油，再飛回臺北松山機場，完成「中國人飛越太平洋」

的壯舉。前此曾有美籍華人蔡雲輔曾以Cessna 172RC完成相同航程。

王仲年後赴外地工作，並設計研發「垂直風洞——空中芭蕾」，高度僅四到六公尺，上下浮動空域有限，但兼具刺激又安全、健康又風尚，不僅讓他又飛起來了，也為年輕族群帶來新鮮的體驗。在多地架設營運後，回家鄉新竹縣體育場全國科學展覽會場亮相，王教官親自試飛，俐落的身手讓在場民衆驚呼不已。

王仲年表示一般人只要穿上特製飛行服裝，經過基本訓練，就可利用時速一百八十公里的強風，在空中飄浮、翻滾、前後左右移動或三百六十度旋轉，模擬自由落體，體驗「空中翱翔」的感覺。

飛航安全協調要角

「飛航管制聯合協調中心」成立將屆五十年，在軍、民航空器之飛航安全提供無可量限的價值，年度的巡迴講習更是空、地溝通順暢的橋樑，雖然Covid-19疫情考量，去（民國一〇九）、今（民國一一〇）年暫停舉辦，但該中心協調官（員）二十四小時輪值下，隨時協調化解「臺北飛航情報區」任何潛在的航空器衝突（Potential Conflict），在我國飛航安全扮演著重要的角色。