

投效空軍

體格不符

· 江天錚 ·

服務三軍——飛航管制(三)

西元一九七九年一月一日中美斷交後，我國在全民努力下，農、工、商迅速發展，成為「亞洲四小龍」之首，「Made in Taiwan」標籤的產品散布全球，更自力發展各項武器裝備，強化自我防衛能力，屹立於世界強權之中。

《中美共同防禦條約（Sino-American Mutual Defense Treaty）》則於斷交後一年自動失效，在此之前，每年、每季均舉行一次全「臺灣防空識別區」內的中美聯合空防演習，美軍訂名為「藍天演習（Blue Sky Exercises）」，美軍扮演入侵的假想敵（Foe），我軍則為防衛者。

中美聯合空防演習

西元一九七三年筆者在民航局臺北區域管制中心，由值班管制員調任業務幕僚，並接任中美演習的協調、規劃業務。每次演習前，均至今圓山臺北市立美術館後面的「中美協防司令部」出席演習協調會，提出演習中美軍機，對管制空域內軍民儀器飛航

的影響（或調潛在互撞可能【Potential Conflict】），如有必要美方則當場修改之，這是美軍在其本土演習時，相同的飛安標準。會後由美方送達民航局，列為「機密」的完整演習計畫；民航局絕對不能透露給「我方」的空軍，以為演習的逼真性——我等是否有「助敵」之嫌？

為維護中美演習時的安全，軍方協請民航局派遣管制員，分別前往「聯合作戰指揮中心／空中管制中心IOAC/ACCI」，以及分布各地的作戰管制中心（CRC）直接協調與連絡。為瞭解作業實況，筆者也曾至馬公CRC，與當日美軍管制官Chan少校（美籍華裔陳姓，粵語發音Chan）共同作業，並擔任雙方的連絡官。

在演習開始後，美軍使用平日鎖於專櫃中，自己架設的UH陸空通話設備，直接與美機連絡。當「入侵」軍機由日本、琉球、菲律賓、甚至航空母艦依演習計畫，在關閉「敵我雷達識別器——IFF【Identification Friend



美軍參加藍天演習的F-4D型機，雖性能優越，但飛越中央山脈仍存在潛在相對風險。

or Foe】」狀態下，依計畫定點、航跡及高度進入我空域，必須保持「目視天氣狀況」飛航，再通知美軍管制官，此時我戰管單位要在雷達顯示器上許多光點中，找出只有一丁點的移動目標，再以雷達測高機，迅速判定為「敵機」，立即下令最適合基地，在跑道頭待命對戰的戰鬥機緊急起飛，由戰管引導攔截「敵機」，我機儘速報告目視「敵機」後，即表示可擊落「敵機」，正式展開如同官兵捉強盜的演習。

唐文將軍曾任戰管聯隊聯隊長，在役期間對國家空防貢獻良多。



演習檢討會

上、下午兩場次演習後，中、美雙方循例舉行簡單的檢討會，Chan少校指出諸多改進建議，可能筆者是老百姓，不習慣軍人說話硬邦邦又直接的語氣，最後在中心主任唐文上校禮貌的詢問筆者意見時，筆者即直言：「早上一批飛機攻擊嘉義機場後，要求090航向爬高返航，我立刻阻止你，雖然F-16性能優越，但中央山脈的高度是絕對潛在危險。請你們的管制官必須先瞭解演習使用雷達的『最低雷達引導範圍（Radar Minimum Vectoring Altitude）』」。Chan少校立刻表示：「將列入紀錄，供以後演習人

員加強注意。這顯示老美只服氣有能力的強者」。

唐文將軍空軍官校第三十五期，戰鬥機飛行科畢業，歷任五大隊飛行員、分隊長、戰管聯隊管制官、管制長、中隊長、空管中心主任等職務。民國四十九年擔任戰管管制官時，管制巡邏之F-8戰鬥機，迎擊擊落一架中共米格機，獲總統頒授干城獎章乙座。民國七十六年任職戰管聯隊長，晉升為空軍少將，於民國七十八年屆齡榮退。服役期間對國家防空安全貢獻良多。

國慶空中分列式

臺北市忠孝東路空軍新生社拆除前，筆者正享用百元早餐，鄰桌幾位壯年言談中似為空軍退休飛行員，一經搭話竟聊成飛行、航管重要回憶，



美軍協防司令部（United States Taiwan Defense Command）隊徽。

其中一位僑居美國的張甲更能親切侃侃而談，回家查資料，方知他可是有一段精險的故事。

民國五十三年國慶閱兵，是歷年空軍參加空中分列式兵力最壯盛者，計畫各聯隊空運機、戰轟機共一百六十四架，於十月十日當天上午進行分列式，由空軍官校三十二架F-33編成兩個十六架之鑽石隊形，接著是第一、二、五聯隊的六十四架F-86F軍刀機，組成四個十六架大型編隊，第二聯隊的十二架F-80D全天候戰鬥機緊隨，第四聯隊的三十六架F-100超級軍刀機及第三聯隊十六架F-104A星式戰鬥機，以四架再加上第六聯隊四架空運機呈菱形編隊，總共有兩百架軍機在空中接受先總統蔣公校閱。

最低天氣標準

空中分列的最低天氣標準為雲高兩千呎，低於此高度將取消飛航，偏偏氣象單位預報值正好是此高度，於是分列式按原定計畫執行，機隊沿淡水河到閱兵臺，本來是正對著總統府而來，那年改為由西向東飛。飛機也改為四架菱形編隊接受校閱，F-100超級軍刀機後方是十六架F-104，為避開尾流的影響，飛行高度一批比一批還要低，最後出場的F-104四機大概只有四層樓高度，此編隊一號機林



海峽上空最後一次空戰，當時我國使用F-104型機。

鶴聲少校、二號黃東榮上尉、三號機王乾宗上尉、四號機是張甲上尉。

編隊在通過臺北新公園上空，張甲駕駛的F-104不幸撞到當時中國廣播公司天線塔，即為現今二二八紀念館上方。當場左翼半截副油箱被削斷，左翼根出現裂縫，他克服萬難飛回清泉崗基地。平安落地後，製造F-104的洛克希德·馬丁公司顧問跑

上前說：「張上尉，You are not alone.」意思就是上帝同你飛回來的。

「急難救援」

幾位頑皮的初中學生，以小石頭砸水塘中的大白鵝，農夫發現衝出抓人，在奔逃中有個小胖子漸漸落後，驚險中有位同學正好騎車而過，只得求他載著逃過一劫。筆者承認自己就是那個小胖子，雖非與被救助者同班，可是知道他籃球打得好，後入選大鵬籃球隊，他就是空軍官校四十三期畢業的孔令德。

孔學長在擔任臺東空軍第七三七聯隊某中隊長時，因參加軍民飛航管制協調會而與筆者重逢，他至今已不記得「急難救援」之事，後調升花蓮第八二八聯隊督察室上校主任，轉任作戰司令部指管長後，經輔導轉任中華航空公司駕駛員。

民國八十年十二月二十九日下午，電視臺緊急插播：「中華航空公同CT358（註冊號碼B-108、機型波音747）貨運班機，自中正國際機場（今桃園國際機場）起飛，目的地是美國安克拉治國際機場，起飛約三分鐘後，於五千二百呎爬升中，右翼的三號引擎連帶四號引擎脫落，飛機立即向『臺北航管中心』要求回航，管制員立即指示左轉回機場，以避開右邊



孔令德退休後，轉換跑道在華航擔任正駕駛。

的大屯山區，但因飛機無法左轉，而改要求右轉，至此飛機與航管失去連絡。該機隨後於下午三時五分鐘墜毀在右側約七百呎的新北市萬里區境內『丁火巧山』（又稱『中幅子山』）山區。當時機上搭載的正副駕駛及飛航工程師（含長程航線替換的飛行員）共五名機組員，均不幸罹難。」

在電視即時插播新聞中報導：「失事貨機正駕駛為孔令德」，他岳父看見後立刻電話查問，他以軍中習慣拿起話筒即自報：「孔令德！」岳父問到：「你真是孔令德？」原來他前日歐洲回程班機延誤，與CT358接班休息時間不足而取消任務。日前談及此事，他感傷的表示：「如果我是駕駛，不知可否維持向前迫降海上？」然已於事無補矣！（未完待續）