

# 投效空軍

# 體格不符

· 江天錚 ·

## 服務三軍——飛航管制（四）

在筆者職涯中，有幸遇見過兩位行政院長，即為陸軍一級上將郝柏村將軍及空軍一級上將唐飛將軍（皆為四顆星）。更有許多空軍長官，皆因飛航管制業務而有密切交流，無論指導、合作均獲益良多，也為筆者在退休中依然回憶與感念。

### 郝總長視察

民國七十年十二月一日郝柏村將軍接任參謀總長，隨至空軍作戰司令部視察，當時佳山基地尚在規劃階段，他在簡報後詢問：「國軍聯合作戰管制中心有無備份單位？」簡報官即席回答：「民航局的臺北區域管制中心。」總長當下指示：「不要驚動民航局，我們去看看！」。

於是，僅由空軍總部與民航局任務編組的「飛航管制聯合協調中心」，在軍民首席協調官員陪同下，直驅時在松山機場跑道北端的「臺北區域管制中心」視察，隨行者副總長郭汝霖上將及三軍中、少將十餘位。筆者時為中心主任，在側隨伴簡報、引導視察，並報告國防與交通兩部有明文規定：「作戰時期，臺北區域管制中心指揮權由國防部接管，管制人員不變維持原有作業。」郝總長對軍民航管制關係極為關心，垂詢甚詳，原為雷達顯示而微暗的中心管制室，一時星光閃閃，此景應為空前、可能絕後

？因為目前國軍組織調整，參謀總長承平時改為二級上將，除非戰時有重大功績，目前暫且無人能升任四星一級上將。



郝柏村（時任總長）對軍民航管制關係極為關心，圖為當時視察的區管中心。

### 唐總司令體恤民情

民國七十八年正逢國內經濟起飛、百業興盛，在臺灣高鐵未完成前，國內線六家航空公司在臺北——高雄間班機極為密集，平均約十分鐘就有一架次飛機，單跑道的臺北松山機場，居然一小時有五十七架次起降之紀錄。松山機場至新竹空軍機場，約僅十分鐘的直線飛航距離竟也有班機！以至於本島西部W4航路雖有雷達協助



郝柏村（左）與唐飛（右）一級上將，曾任參謀總長、國防部長及行政院長等要職。

管制，但仍因隔離、升降穿越的管制而感困難。

唐飛將軍升任空軍作戰司令部司令，立即下令前項演習，需於當日〇八〇〇時前完成（筆者至今仍不知此決策的背景？）。唐飛將軍此項命令解決民航客運的困難，並消除空中軍民航空器之間潛在的危險。然而作戰部隊官兵，必須提前於深夜起床準備工作，將軍的思考兼顧國軍的演訓及交通、經濟發展。



唐飛院長（時任空軍作戰司令）深謀遠慮，下令演訓提前整備，避開飛航尖峰時段，兼顧演訓安全與交通、經濟發展。

### 紙上談兵，婉復說明

曾任民航局局長的劉德敏將軍，



劉德敏老師（上圖為擔任空軍政戰主任時期）在任職民航局長期間，曾委託筆者協助審查研究案。

在接任中華航空公司董事長後，曾交付筆者一份某國立大學教授的研究案代為審查，其題目約為：「保持空中航路最低標準隔離，以解決擁擠的空域」，內容竟為在同一空層（高度），每架飛機均保持五哩的「標準隔離」——則同方向、同速度、同航路、同高度，例如松山至高雄機場約一百八十七哩，即可納入三十八架民航局同時飛航。筆者審覆意見為：「上述相同數據，在不同天氣狀況、不同飛航儀表、略為偏差的飛航航向、且有爬升、下降及相互穿越等等因素……絕不可能如貨物架上，排列整齊飛機模型般，保持固定而『安全』的距離。」以致該案未通過補助，筆者實以長

年航管專業經驗，委婉建議否決紙上談兵之意見矣！

民國八十一年九月，唐飛將軍接任空軍總司令，特召見「飛航管制聯合協調中心」軍協組兼首席王寶華上校及民協組兼首席的筆者，除聆聽簡報外，勉勵軍民均應密切合作（捐棄己見），相互為對方著想，方可確保飛航安全，並贈送筆者標誌「壯志凌霄、捍衛領空」幻象2000-5模型機乙座，以茲紀念。將軍允文允武，軍中歷練、資歷完整，為第一位空軍出身的國防部長及行政院長。

### 毛局長高瞻遠矚

毛瀛初將軍於民國五十七年自聯合勤務總司令部中將副總司令，轉任民航局長，以他的才幹與人脈，在美援中斷後，仍爭取大量國家預算，購置現代化的飛航管制、通信系統。並選派多批航管、機電人員赴美受訓，再聘請「美國聯邦航空總署（Federal Aviation Administration，簡稱FAA）」的專業顧問來臺。

再引用FAA之「Air Traffic Control（為美國聯邦航空法下，飛航管制規則之子法）」，由民航局及三軍飛航單位派員組成的「飛航管理程序修編小組」，編訂為中、英文版本之「飛航管理程序（Air Traffic Manage



松山機場航站上方，早已建設待命使用的停機坪塔臺，足見毛局長高瞻遠矚。

ment Procedures，簡稱ATMP）」延用至今，並定期集會修訂之（民航局網頁刊有完整的圖文、最新版本）。至此，老美駕駛員入境感覺十分爽快；彷彿來到了美國第五十一州？

多年前參觀有八條跑道的美國芝加哥O'Hare機場，各大航空公司均有各自專屬的候機大樓及停機坪，大樓上即有自己的塔臺（Ramp Tower），由該公司的遣派員坐鎮，以調度自家的客（貨）機，並協調或轉達機場塔臺的滑行及航管許可，但絕不干預機

場塔臺的管制。臺北松山航空站屋頂上，即有座兩層高的塔臺，為五十年代前民航局毛瀛初局長在任所建，雖迄今暫未使用，但凡架設線路即可符合民用實需，可見毛局長的前瞻思維與宏大世界觀。

### 聯隊長虛心求教，令人敬佩

臺北終端管制空域內，除了原先臺北（松山）惟一軍民合用的國際機場外，尚有桃園、新竹、宜蘭、龍岡、龍潭以及懷生（八塊）等軍用機場。桃園國際機場與東鄰僅距離約一點五公里之桃園空軍機場，同為○五／廿三平行跑道，為妥善協調軍、民用飛機起降管制，民航局邀集軍方相關單位，每週定期舉行協調會。時為新竹空軍第二聯隊督察室主任的祖凌雲上校，代表新竹空軍基地出席，以他切身的飛行經驗，提供程序規劃的重要資訊，特別是他以整體為重、捐棄己見之超然立場，深得同仁敬佩。他後來升任戰管聯隊少將聯隊長，尚經常賜電筆者，共同討論航管及戰管之問題，極為親切和藹。

承我國航空傳記專家王立楨博士之同意，本文以下轉錄對祖凌雲將軍的介紹：

「將軍筆名白雲家，生於民國十五年，四川省長壽縣人。民國三十九

年畢業於空軍官校二十七期驅逐科，民國五十六年畢業於空軍參謀大學，民國六十四年畢業於三軍大學戰爭學院，歷任飛行員、分隊長、中隊長、大隊長、聯隊長等職。曾飛PT-17、PT-19、AT-6、P-47、P-51、T-33、F-86F、F-100A、F-104A、F-104G型等機種，飛行時數五千小時。民國七十二年退役，現僑居加拿大溫哥華。祖將軍在第三大隊服務期間，由於飛行技術優異，是該大隊首批獲選接受F-86F軍刀機訓練的飛行員之一。其後於民國四十九年，空軍接受美援，成立盟邦第一個F-104A星式戰鬥機隊中隊，自全軍各戰鬥機部隊中，擇優挑選二十二名飛行員擔負此一重任，祖將軍亦是其一，足見其飛行技術之備受肯定。……飛行是一門科學，更是一項藝術，祖將軍除了在飛行技術上嚴格自我要求外，更是用心探索深一層的飛行原理，以其精益求精，此種精神著實令人感動。」

### 飛航管制，安全第一

學校畢業正逢民航局招考飛航管制員，筆者有幸錄取，而終其一生，歷經四十載又十五日的人生惟一職涯，期間承軍（民）長官、同僚的教誨、指導而順利退休，而今回憶過往，唯有感激！感恩！（未完待續）