

松山機場存與廢

· 江天錚 ·

去（一一一）年十二月，有關臺北松山機場去留，再次受到社會各界關注，現任退輔會主委馮世寬先生（曾任國防部部長，為利文章敘述，以下僭越直呼名諱）就自身當年擔任飛行員的經驗與實際作戰需求，以個人立場表達曾親身經歷天候不佳、戰機油料不足與各種緊急狀況，此時必須轉降松山機場的驚險時刻，藉此表達松山機場作為軍用作戰備降場的重要性。

梅雨影響飛安

民國六十四年五月梅雨季的某日，任職於空軍桃園基地第五聯隊第二十七中隊的馮世寬時任飛行官，排定執行T38雙座教練機四機訓練，擔任編隊中的四號機。剛起飛他們即發現機場上空有很大範圍的雲雨區，機隊隨即進雲失散。

擔任領隊的中隊長，雖然下令四機立即返回桃園降落，但在雲雨中只集合了二號僚機，桃園基地CCA（註一）適逢故障，在機場能見度不足的情況下，地面飛輔室（註二）的大隊長指示轉降松山機場，兩架T38（註三）經過一番折騰，油量已相當有限

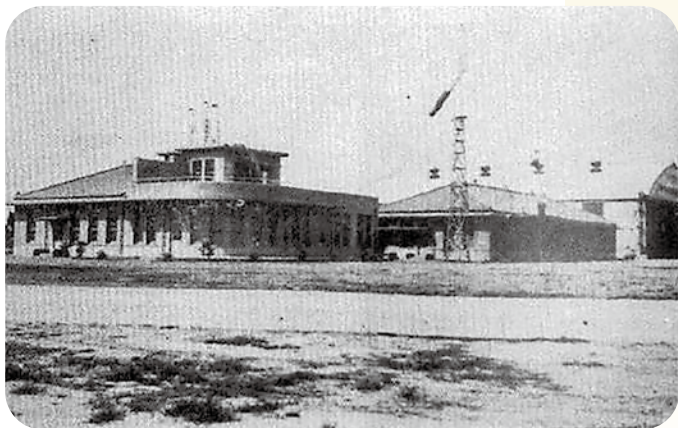
，因此向松山塔臺申請緊急落地，最後是在滂沱大雨中安全降落，這是松山機場緊急降落的實例。

三號機冒險目視地標飛回桃園機場，但因大雨、跑道積水及剎車減速不易，最後在跑道盡頭撞上攔截網才停下，而馮世寬的四號機則沿西海岸南飛，尋找備降機場，一路從新竹、臺中清泉崗找到嘉義，但各基地均因天氣不佳而陸續關場，只能把最後希望寄託在臺南基地。

馮世寬一路風馳電掣，甩掉南下雲雨的追趕而飛抵臺南機場，接著趕上的雷雨罩住機場，一度重飛，甚至考慮用最後贖餘油量，爬升到安全高度在海邊跳傘，最後終於在緊要關頭平安降落，保住自己與學官的性命及戰機，否則租用的T38必須以美金全額賠償美國，也難怪馮世寬認為松山機場有軍機緊急備降場的必要性。

松山機場的源起

松山機場於日據時期（西元一九三三年）開始建設，西元一九三五年十二月六日在松山機場先成立「臺北觀測所松山出張所」，位置即為「交通局臺北飛行場事務所」的建築內，



臺北觀測所松山出張所位於臺北飛行場事務所的上方【照片由作者提供】。

事務所已具備現代航空站之雛型，二戰期間移交日本海軍轄管，位置就是目前的空軍松山基地指揮部，民國三十四年則由我國空軍接管松山機場，營區內的「事務所」則由臺灣省交通處接收營運，為第一代航廈。

松山機場當時只有一條長度約一千公尺的「〇九／二七」跑道（註四），民國五〇年民航局利用美援項目，在老跑道北緣新建一條「一〇／二八」跑道，經過多年的整修與延長，總算有今天總長度二千六百零五公尺

的跑道，B-27在非滿載的重量限制下，可以提供起降，老跑道改為停機坪，民國七十年代國內工商業起飛，雖然有高速公路，卻也無法滿足南北交通之需，民航局陳家儒局長於民國七十七年推出「開放天空」政策，大小航空公司如雨後春筍，松山機場位於市區，為避免騷擾市民睡眠，至今仍維持深夜十一時至翌日晨間六時「



【民航局接收第一代臺北航空站外觀
照片由作者提供】。

航空宵禁（停止航空器起降及試車）一，即便如此，松山機場每日十七小時飛行時間，竟創下單日六百一十架次、每小時最高五十四架次的紀錄。以筆者的航管專業，對松山機場單一跑道，幾乎每間隔一分鐘起降一架飛機的頻率，實在無法想像。當時竟連松山到新竹僅三十六哩，兩個機場之間也有定期班機。

臺灣高鐵與國內航空

民國九十六年一月五日臺灣高鐵開通後，臺北至高雄需時大約兩小時，但比起民航機乘客出（入）關卡或候機時間，高鐵仍然方便許多，一夕之間松山航空站人煙稀少，直至漢城金浦機場、東京羽田機場與上海虹橋機場等三座大型國際機場，受到新建工程影響而日漸沒落，結合臺北松山機場展開四大機場飛航互通後，方重振榮景。

復興航空兩次空難

民國一〇四年二月四日上午十時五十六分，復興航空公司GE235班機（機型ATR 72-600，註冊機號B-22816），從松山機場一〇跑道向東起飛，目的地金門尚義機場，起飛不久右引擎順槳故障，機長錯誤操作，竟關掉另一具正常的左引擎，該機在失去動力後，墜於基隆河南港段，

左圖為抗戰勝利後，國民政府派遣交通處負責接收松山機場的公文【照片取自國家發展委員會檔案管理局】。



墜毀前左機翼呈九十度角擦撞高架橋，機上五十八名乘員中，四十三人死亡（四位機組員、二十八位大陸旅客、十一位臺灣乘客），十五人受傷，並造成高架橋上一輛駛過計程車兩人受傷。

事件發生前一年，復興航空也曾發生飛安事故。民國一〇三年七月二十三，復興航空GE222（機型ATR 72-500，註冊機號B-22810），原訂下午四時在高雄國際機場起飛，受到麥德姆颱風天氣影響，延至下午五點四十三分起飛，同樣因為天氣欠佳，傍晚六點十一分到達馬公機場上空，在空中待命近四十五分鐘，直至六點五

十五分塔臺許可由二〇跑道降落，此時機場氣象儀器監測到天候狀況出現劇烈變化，導致能見度驟降，周邊疑似有亂流及垂直風切，且出現雷雨，以下是事件時序紀錄：

十九時三十三秒：

航機獲得落地許可，地面風向為二百五十度，風速為十九海里。

十九時五十四秒：

飛航組員解除自動駕駛裝置，高度二百一十九呎。

十九時五十四秒：

航機到達誤失進場點（Missed Approach Point），高度一百七十六呎。

十六呎。

十九時五十八秒：

正駕駛問：「看到跑道了嗎？」

十九時五十九秒：

橫向阻尼器（Yaw damper，功能是自動保持飛機轉彎平衡維持在垂直軸線上）解除，飛機航向由二百零七度轉至一百八十八度，

開始有向左之坡度，航機姿態增加最大俯角，並向左偏離進場航

（跑）道，高度持續降低中。

十九時六分七秒：

副駕駛回答：「沒有」，一秒後

正駕駛複誦：「沒有」，再一秒

後副駕駛回復：「教官沒有」。



五十年前的松山機場，機場四周仍是一片田野【照片由作者提供】。

十九時六分十一秒：

高度七十二呎，兩位飛航組員同時呼叫：「Go Around（重飛）」，並有加油門動作。

十九時六分十三秒：

駕駛艙出現不明聲響。

十九時六分十六秒：

飛航組員再次向塔臺呼叫重飛。

十九時六分十八秒：

塔臺雷達掌握到的飛機高度僅三百呎，兩秒後記錄到第二次不明聲響，再經過三秒後兩具黑盒子

停止記錄。

重飛失敗

根據當時的行政院飛航安全委員

會（今擴編為國家運輸安全調查委員會）調查報告，機長在降落時沒有遵照標準程序，兩位機師在看不見跑道的情况下應該立即重飛，卻投入珍貴的十三秒鐘，搜尋根本看不見的跑道，導致飛機未能對正跑道，且繼續下降高度，最終決定重飛時，飛機已撞上樹林墜落民宅，該班機在進場程序中，未遵照規定的三百三十呎最低下降高度（Minimum Descent Altitude，縮寫為MDA），竟下降至僅僅七十二呎才執行重飛。

復興航空的起落

企業家林燈開創的「國產實業集團」事業龐大，事業擴及海內外，他雄心勃勃創立復興航空，以噴射客機、螺旋槳客機經營國內外航線，曾為我五大航空公司之一，可惜兩次空難與經營管理策略，繼任者接手六年即關閉公司。

復興航空GE22事件過程，因為「使用跑道」、「天氣標準」及「可否起降」，造成民航局塔臺管制員、空軍氣象官與臺南基地進駐部隊這三者之間，立場各異而有不同意見，澎湖地檢署將高勤官與塔臺管制員以業務過失起訴，這位高勤官曾歷練第三聯隊第七作戰隊上校隊長，剛調任臺南第一聯隊不久，卻因支援離島駐防

任務，軍民共用機場肇生飛安事件，前途無量的上校被調整至陸軍第十軍團（現更銜「第五作戰區」）任職。

飛官平反

筆者當時曾在《世界民航》雜誌為文四篇，報導分析GE222失事事件，經傳送上校參閱後，賢伉儷即北上寒舍，筆者表達個人長年服務於航管專業之研判，本案肇因應是駕駛員未遵儀器進場高度「最低下降高度（MDA）」應保持海平面以上高度三百三十呎，若仍看不見跑道時，應立刻爬升重飛（Go Around或Missed Approach），然下降至僅剩七十二呎撞擊地物失事，與地面工作人員尚無因果關係，嗣經上校呈堂供證後，獲得不起訴處分，洗刷個人蒙受的不實指控，上校毅然選擇退役。是寶石總會發光，憑藉他學識出眾（具博士學位）與部隊管理經驗，獲某大學聘任教授，深受校方器重與學生們愛戴。

松山機場成立八十餘載，由五十年代空照圖可見臺北松山早期環境空曠，目前已高樓林立，本文所述幾起臺北飛安失事案件，恰巧未墜毀於人口密集範圍，但存在都市中的機場，無論戰備需求、飛安考量與土地資源利用，都有不同著眼點，難以遽下定論，尚需專家學者、軍隊方面與在地

民眾共同提出意見研討，共創多贏的局面。（全文畢）

註一：GCA（Ground Controlled Approach）

是地面管制臺，輔助導航降落，設備位於機場跑道著陸點旁邊，兩個紅白方格相間的貨櫃般拖車，一臺是雷達與陸空／平面無線電裝備車，另一臺為GCA管制作業室，可配合跑道使用起降方向而更改，拖拉至另一端，GCA由管制員監視雷達顯示器，以無線電通話，告知進場航空器的正確高度、左右與距離。

註二：

飛輔室位於跑道兩端，航空器的著陸點旁，漆有紅白方格相間的平頂小屋，其寬廣視野可清楚看見軍機進場狀況是否穩定正常，並透過無線電提供指導，一般均由資深飛行軍官輪值。美軍把飛輔室設於視線良好的拖車中，可按使用跑道轉換時，拖至起降方向，因可隨時移動故稱「Mobile」，我國空軍則習慣讀成「Mobo」。

註三：

民國六十一年越戰末期，美國與北越和蘇俄談判，雙方限制戰鬥機數量，我國為配合美軍要求，提供四十八架F-5A戰機

註四：

「〇九跑道」是指九十度（向東）跑道，「二七跑道」指二百七十度（向西）跑道，本文松山機場起初使用同一條跑道，隨著飛機進場方向不同，機師會看到不同數字，藉此雙重確認入場方向是否正確。



松山機場去留問題，各方都有不同看法，唯有善加溝通，回歸討論專業問題，以符合國家與民眾利益【照片由作者提供】。