

備戰創造和平暨航管回憶

· 江天錚 ·

今年元旦三軍統帥蔡總統呼籲北京當局：「臺海的和平穩定，是區域內各方的共同責任，也是所有人的共同期待，只有對話、合作，共同以促進區域穩定發展為目標，才能讓更多人得到安全和幸福。」近年來，受到新冠疫情等諸多因素影響，兩岸睽違三年的小三通航運，今年元月在雙邊



三軍統帥蔡總統今年元旦呼籲北京，只有對話、合作，共同促進區域穩定發展，才能讓更多人得到安全和幸福【照片取自總統府網站】。

協商下，也陸續恢復通航，提供臺商、學生或眷屬更多往返兩岸的交通選擇，雖然中共領導人習近平於新年賀詞表示：「海峽兩岸一家親，衷心希望兩岸同胞相向而行、攜手並進」，口頭表達方式採取相對和緩，但實際上中共仍舊軍事威脅不斷，頻頻在臺海周邊進行軍事活動（軍事演習、戰機或船艦侵擾），對兩岸關係不僅沒有幫助，更對區域和平穩定產生嚴重危害，國防部長邱國正先生也在立法院受質詢期間強調：「國軍備戰不求戰，應戰不避戰，不會去主動挑釁」，在保衛臺澎金馬方面，我們必須強化國防各項準備，讓國人有比較充足的力量保護臺灣。

戰爭的代價

烏俄戰爭發生以來，已經超過一年時間，烏克蘭政府統計平民四十一萬一千五百三十七人死亡、一萬一千四百一十五人受傷，戰鬥人員（烏克蘭武裝部隊、國民警衛隊、邊防部隊）超過一萬三千人死亡、三萬人受傷、七千兩百人失蹤、五千六百人被捕，戰爭爆發短半年內，至少兩百萬

人逃離烏克蘭，其中波蘭接收超過一
烏俄戰火延續，對兩國人民生命與財產造成極大損傷【照片取自烏克蘭國家特殊通信和資訊保護局】。



百二十萬名難民，匈牙利則是接收超過十九萬人，而斯洛伐克、摩爾多瓦、羅馬尼亞等國家，也分別接收了大約十四萬人、八萬三千人、八萬兩千人。據烏克蘭政府統計，俄羅斯聯邦武裝力量、國家近衛軍、聯邦安全局、瓦格納集團、頓涅茨克民兵、盧甘斯克俄軍，共有十二萬四千七百一十

人死亡，五萬五千二百九十人受傷（傷損人數作者取自維基百科）。

回顧美國在越戰期間，共計兩百七十萬九千九百一十八人參與作戰，西元一九六九年四月，最多同時約五十四萬三千人在越南境內參戰，五萬八千二百二十人於越戰中陣亡，美軍在越南服役以一年為原則，駐外美軍每年有三十天例假，除具有交通所需



越戰期間，美軍同樣作戰傷亡慘烈，圖為美軍C-130在戰火中準備起飛畫面【照片取自美國國防部網站】。

路程時間外，服役第六至七個月還享有五天免費海外度假，美軍可自由選擇指定度假地點，由美國提供機票，休假地包括鄰近泰國曼谷、香港、東南亞各地以及美國全境，近日網路述及當年一名美軍來臺休假的照片，數日後即在越戰中陣亡，這就是戰爭的無情。

越戰中的賣命錢

當年陳納德將軍逝世後，他的夫人陳香梅女士將「亞洲航空公司（下轄民航空運公司等）」售予美國「中央情報局」，在越戰中參與情報與後勤支援，曾有一位空軍轉職民航局管制員的學長，在該公司擔任C-5運輸機駕駛員，卻不幸在西貢機場跑道上，撞擊一架F-4而殉難，另有一位學長赴越南擔任空／地連絡員，據他告知駐於西貢任職，工作一週，休假一週，看起來似乎頗為舒適，但實際工作內容是，聯絡員由直升機送往北方叢林地區山頭，在帳篷中補足生活用品，獨自一人苦守著對空中／地面無線電各乙部，替飛往越南的美軍任務機（尤其是低空飛行）傳遞訊息，此地區雖非屬北越，但身處叢林中，隨時可能有越共游擊隊摸上來，這位學長告知：「半年薪資即可在今日的臺北永和河岸，購置一棟兩層獨門公寓



區管中心內，美軍（圖左起三、四）身著便服擔任助理管制員【照片由作者提供】。

，當年雖賺到美鈔，卻是賣命錢。」

飛航管制聯合協調中心

民國五十年，美國軍（民）顧問建議，將空軍總司令部直屬航管大隊下轄航管中心全部除役改敘同階文官，移轉民航局（包括人員與裝備），改銜「臺北區域管制站」，五年後按國際民航組織規定，改名「臺北區管制中心（Taipei Area Control Center，縮寫為TACC）」。

「臺北飛航情報區」由民航局航管單位負責管制，自東經一百二十三



清泉崗基地內的臺中近場臺，管制員與飛行員具有革命情感【照片由作者提供】。

度以西相同空域的「臺灣防空識別區」由空軍作戰司令部（今日之空軍作戰指揮部）管轄，尤其是軍（民）航空器的航行量不斷增加，在同一空域內協調不易，偶有「空中接近」事件發生（註解），在陳鍾琇將軍擔任作戰司令部司令時，民國六十二年十一月十六日空軍總部與民航局共同成立任務編組單位「飛航管制聯合協調中心」，戰協組首席由作戰司令部督察室主任兼任，民協組首席則由飛航服務總臺副總臺長兼任，筆者有幸自管制員即兼任協調員，而至民協組首席計十九年，與國軍同仁共同協調維護

空中安全。

革命之誼

民國七十二年新竹第二聯隊飛行員至清泉崗第三聯隊換裝（LOA）時，接受設在基地內「民航局臺中近場管制臺」的離到管制服務，飛行員與管制員在業務上切磋甚多，並建立非常重要的陸／空協調默契，這是管制軍機與增進飛安的重要環節，彼此關係不像公務員或駕駛員之間的點頭之交，民航管制員大部分是從桃園機場輪調而來，在工作區尚未蓋好前，先借住三聯隊營舍，女同仁則借住美軍留下專門接待來訪眷屬的「小茅屋」，用餐就近於「聯合餐廳」解決，吃飯期間常有身穿飛行服的帥哥同桌用餐聊天：「我就是剛才飛某機號的某人。」討論完畢後，飯後結帳才發現，剛才那位上尉飛行員已經先付過搭伙費了，私下還常有餐會或同樂活動。多年後某日，新竹機場天候不佳，能見度低於起降標準，一架F-100油量不足改降桃園機場，卻不幸在跑道上失事，正在值班的臺北近場臺某位女同仁哀痛不絕，因為失事的飛行員正是她輪調LOA認識的朋友，此非男女之情，而是革命之誼。

飛航服務園區

科學與裝備之進步，使平面與陸

／空通信，幾乎不受到地形與距離限制，民航局也效仿先進國家，將所有區域管制、近場管制、航空氣象、飛航情報及航空通信等相關單位集中，由於飛行員與管制員面對面的交流機會減少，彼此間默契培養也相對較慢，若像過去軍、民雙方密切交流（舉辦座談會或會餐），相信亦可能達到絕佳效果。（未完待續）

註解：空中接近（air miss）是指飛

航中的兩架航空器於空中過於接近，可能導致兩機相撞後果。廣意的解釋是：「兩航空器之間在低於任何航管單位儀器、目視、雷達或非雷達之標準隔離時，即使不一定會有互撞結果，均稱為空中接近。」



筆者於設站最高的樂山雷達站，洽借大衣禦寒【照片由作者提供】。