

一起無損生命的撞機事件——江天錚·

促成桃園軍、民機場順利啟用

民國六十八年二月十七日，中正國際機場（今日的桃園國際機場）二月二十六日開放前九天的上午，筆者在「臺北區域管制中心（Taipei Area Control Center）」的近場雷達管制席位，觀察著同仁練習未來桃園與松山機場分區管制作業。

「報告副座，Tango Lima 303說他撞到兩架軍機！」掛著耳機的女同事回頭告訴我，筆者立即下達：「立刻通知所有單位，依照緊急情況處置！」心裡卻嘀咕說道：「撞了兩架軍機還會講話？」（雖然事後聽錄音知悉，當下Captain隨即告知：「I can control my plane!」）隨即奔上沒有電梯的六樓松山塔臺，在碧藍的晴空中，以望遠鏡望著林口進場方向。

垂直尾翼幾乎完全削去

當望遠鏡中的Boeing 707貨機，在穩定中漸漸接近時，筆者驚起了一身雞皮疙瘩，那架飛機垂直尾翼幾乎完全削去！那位撞機後的F-100飛行員安全跳傘，在尚無手機的時代，筆者心中猜想，飛行員應是找了一個公

用電話，花費新臺幣一元銅板請基地派車接回。

地中海343貨機在新竹上空

民國六十八年地中海航空公司（Trans Mediterranean Airways）TL303全貨機機組員三人，由曼谷經A1航路至松山機場，巡航高度保持FL370（飛航空層三七〇，約等於海平面三萬七千呎），於八時五十分通過香港與「臺北飛航情報區」之邊界交管點ELATO，交管給本中心南部席，並立即完成雷達識別，九時十三分通過MKG（馬公導航臺）後，中高席許可下降FL170，於九時二十三分通過HLC（後龍導航臺）交由近場席接管，近場席許可繼續下降六千呎，九時二十五分並以航向〇三〇雷達引導，預備攔截松山ILS（儀器降落系統Instrument Landing system）進場。

空中、地面通聯紀錄

依據臺北近場管制席的錄音抄件，當時事件經過如下：

九時十八分空軍以專線電話向臺北區域管制中心中高席申請：「三架

下圖為地中海航空公司貨機示意圖，左圖為筆者珍藏，該機與空軍F-100空中擦撞意外的獨家照片【照片由作者提供】。





由於早期通信設備老舊，加上軍、民雙方認知差異，釀成地中海貨機與F-100空中擦撞，幸未釀成任何傷亡【照片由作者提供】。

左圖為TL303垂直尾翼被撞的獨家照片【照片由作者提供】。

F100A在新竹太康二三〇方位，三十二哩返航中，要求在本場上空保持一萬呎演訓，需時約十分鐘」，中高席協調近場席後告知：「因有進場航機，希望延後半小時再做演訓」。

九時二十分新竹基地塔臺再直接向近場席申請，但因平面通信欠佳（根據錄音實況斷斷續續為：「測試，高度一萬…Flight by…測試…，F-100三架…就是新竹…十分鐘…，高度一萬…，十哩範圍…他保持目視…」，【通話品質如註解】）近場席在無法清晰瞭解對方的通話內容及意圖下，只得符合飛航規定之原則性回答：「保持目視，OK？」。

九時二十六分二十五秒，TL303在近場臺無線電中緊急而倉促的呼叫：「We hit the two jet fighters, request emergency landing, please.（我們撞上兩架戰鬥機，要求緊急落地！）」近場席以最佳方式優先引導ILS進場，並詢問其損傷」。TL343回答：「I believe that damage. But we still maintaining the control.（我想飛機應該受損，但是我們仍能控制）」。

九時二十九分TL303攔截ILS。

九時三十一分換塔臺一一八點七頻率聯絡。

九時三十六分TL303平安落地

，自行滑行至Bay 18，消防車及救護車隨行，在Ground波道中TL303詢問塔臺：「Did you know how the information about those two jet fighters?」當空軍總部飛安官張建生趕到機場調查事故，貨機駕駛員再度關心那兩架戰機的飛行員狀況如何？可能在互撞的剎那，機組員看見兩架戰鬥機迎面快速閃過，他們以為自己撞了兩架飛機，在驚魂甫定後，十分關心對方飛行員的安危。

換接全新尾舵

經調查TL303尾舵損壞超過三分之一，機身後部結構及操作纜線等處受損，能平安落地，足見駕駛員沉著冷靜且飛行技術高超，後來由空軍總部委託華航維修，他們正好有一組B-707尾舵料件，就地完成更換，地中海航空後續提出控告求償，但未勝訴。

兩架噴射機接近時的相對速度，巡航時約為一千八百公里（九百八十哩／時），在碧藍無雲的天空，當駕駛員發現一個小點從側邊接近時，瞬間恐已擦身而過，何況天上的雲就是地上的霧，為消弭航空器的互撞可能，全球整合統一的飛航管制系統，由於過去幾樁空中航空器互撞的經驗教訓，帶來人員因素、導航系統及通信

裝備等精進提升，其代價實在頗高。

竟為無紀錄之事件

本次撞機事件，在全球各類飛安或撞機相關文件（網頁）皆毫無紀錄，唯筆者當時保存TL303被撞尾翼照片，不過網路上「王澎生教官的滾動人生」有著記錄報導，謹引用如下：

每位飛行員都曾經歷生死一瞬間的特殊境遇——王澎生教官不吝分享自己飛行生涯驚險的奇聞軼事

作者 張健常

民國六十七年二月二日，新竹空軍基地一架編號〇一二六的F-100A超級軍刀機，由長機張燕輝上尉率僚機實施ACM課目（空戰演練Air Combat Maneuvers），儀器引導返降時進雲，疑似看錯目標，待出雲時已來不及避讓，撞及前方白姑大山（泰雅語：Kalu，又名白狗大山，位於臺中和平區梨山里與南投仁愛鄉發祥村的交界）。

長機張燕輝上尉跳傘傷重殉職，僚機王澎生中尉拽起機頭，從兩棵大樹中間穿越拔升，枝葉還打壞了兩側翼尖，所幸安全返航落地，而這架僚機就是五十五期的王澎生中尉。

一年後二月十七日，洪蓉保（四十九期）僚機蔡漢明（五十二期）及王澎生（五十五期）駕駛F-100A執行

AGM-128犢牛犬飛彈測試任務，於新竹湖口上空一萬呎，與黎巴嫩籍地中海航空公司一架「0」貨機接近，只見長機翻了機腹，瞬間抽走，下一秒王澎生則撞上貨機直尾翅，最後貨機迫降松山機場，王澎生跳傘逃生，機毀人安。

第三次王澎生駕中興號教練機帶飛六十四期學官，實施垂直改正後不慎進入「倒螺旋」連技令都沒有的課目，最後卻能驚險改出，真是老天保佑福大命大。民國八十七年底，我回學校擔任飛行教官，王澎生仍在基本組擔任專勤教官作育英才，我們在同一班，繼續相約藍天白雲之上，操作許多複雜特技，如十字勛斗、螺旋、失速倒轉等，都受惠於王老師耐心的調教，對邊際飛行之操作技巧亦有許多收獲。

民國一〇五年十二月，我返校參加漢翔公司舉辦的飛行時數授證儀式，又與王澎生老師重逢，多年不見依然笑容可掬，親切爽朗，他雖早已解甲歸田，淡出江湖，仍經常藉由運動養生，培養高歌歡唱之閒情雅趣，享受含飴弄孫的快樂人生，祝王老師永遠身強體健，福壽雙全。

天佑臺灣

為了啓用中正國際機場（今日的



臺北區域管制中心作業全景【照片由作者提供】。

桃園國際機場）與鄰近空軍桃園機場平行跑道運作，當時軍民雙方就航運與戰備管制權責劃分，進行將近三年的協調，遲遲未能達成共識，發生此次空中撞機事件後，立即達成協議：在臺北近場管制空域內，軍、民航空器均由民航局臺北近場臺負責管制，並與戰管與桃園基地塔臺密切聯絡，尤以軍機緊急起飛時，近場臺儘速廓清空域，予以最高優先，並增訂下列飛安規定：



當時空軍派遣F-5型機在空巡邏，正好轉用伴飛投誠的中共軍機【示意圖，本社資料照片】。



民國七十二年反共義士王學成駕駛殲-5投誠來臺【照片取自華視歷史畫面】。

一、臺北終端管制空域內，除輕型航空器或機場航線外，嚴格禁止目視飛航。

二、臺北終端管制空域內，所有軍、民機起降由民航局之「臺北近場管制臺」負責管制。

三、戰管單位引導航機進入臺北終端管制空域內，必須事先徵得終端管制同意，並執行雷達交接。

四、小規模演練由戰管單位直接協調終端管制，做好雷達交接，雙方確實做好標準隔離。

五、軍機緊急起飛、作戰任務具有最高優先權，戰管單位下令之同時，以專線電話（hotline）直接呼叫終端管制，由航管單位負責立刻廓清緊急起飛所需空域，迅速密切配合之，使作戰任務機不能遭受任何干擾與延誤。

本文所述事件發生，當時尚處於戒嚴時期，由於涉及軍機事故，才得以完全封鎖消息，再者B-70為貨機，且又無人喪亡，故當時未見任何媒體報導，事隔四十多年的今天，軍民航空主管絕對重視飛安，在法律規範、人員訓練的嚴密律定下，加上現代化裝備提升，地中海空中撞擊事件絕對不會重演，因筆者親身經歷事件，謹將此案公開，期能提供航空界重視

與警惕。

後記

桃園國際機場當時是我國唯一有戰鬥機巡邏、攔截及伴飛中共投誠軍機降落的機場，民國七十二年十一月十四日，中共海軍航空兵第六師第十八團飛行第二大隊中隊長王學成，駕駛機號八三〇六五的殲-5（中共仿製蘇聯MiG-17）從浙江岱山機場起飛，在臺灣本島北方以緊急頻道呼叫投誠意願，適有兩架巡邏中的F-5型機在周邊巡邏，經戰管引導攔截後，伴飛引導降落桃園基地，但殲-5油料不足，匆忙提前於桃園國際機場尚未開放的OR降落，導致鼻輪爆炸，所幸在跑道的大型工程設備前停住，沒有撞上。該架殲-5直接穿越臺灣海峽投誠，距離太短，派機升空時效有限，正好我國空軍在空巡邏，竟為唯一由我國戰機伴飛的共機投誠事件。

後因考量軍機作業對國際民航有一定影響，空軍第五聯隊遷至花蓮，並擴建為中央山脈以東的大型空軍基地，而桃園基地原址，規劃成立航空城，目前仍開發中。（全文畢）

註解：當時各塔臺之間，平面電話由微波或「潛龍」地下電纜銜接，因系統老舊維修困難，時常通話效果不佳。