

出生即結航空緣 買空賣空四十載

文・圖 / 江天錚



◎作者飛行體驗途經帝國大廈
【照片由作者提供】。

家父畢業於黃埔陸軍軍官學校第六期交通科（分為通信與輜重），學員畢業後為軍方無、有線電建軍與作業之要角，同學中晉升至最高軍銜者為中將。民國十九年畢業時，中央航空學校（空軍軍官學校前身）在杭州笕橋成立，畢業同學多位直接轉入成為空軍官校第一期畢業生，其中徐煥昇將軍官拜空軍總司令，卸任後擔任中華航空公司董事長；徐康良將軍則官至空軍副總司令。

政治部電訊直屬中隊

國民政府北伐完成定都南京時，家伯江政卿在總統府（原滿清兩江總督署屋舍）前方集資開業「中央飯店」，生意鼎盛，為政商要員社交、寄宿之首選，後有位「拜把兄弟（當時流行的交友結盟方式）」進口二百臺全新的美製雪佛蘭轎車，成立當時最具規模的計程車行，家父被聘為總經理，遂以上尉軍階離開軍職。

後來抗日戰爭爆發，國民政府遷都至四川重慶，家父同學李參育將軍時任「軍委會政治部電訊大隊」上校大隊長，推薦家父回役任電訊直屬中隊中隊長。在長官約談時，另一位候選人畢恭畢敬，然家父則謂：「同學皆升至上校，如不能升任中校，則願放棄此職位」，結果竟由家父獲選。

上尉直升中校

國民政府遷臺後，家父曾任「東南軍政長官公署」無線電總臺上校副總臺長，那時六期同學已有人晉升將軍，因家父經歷不完全，缺少少校歷練，不可能升將軍而及早退役。後經黃埔六期轉入空軍的同學徐秉燮介紹（時任民航局空中交通管制處主任），家父由電機工程師晉升至民航局飛航設施處處長，綜理航管、航電業務。而筆者四十年又十五天之職業均在民航局航管系統服務，民航局為配合航空業務之增長而擴編改組，筆者亦曾任民航局一級主管之航管組長，惟確不如家父兼管航電及航管。



▲作者父親所屬的軍委會政治部電訊直屬中隊隊員合影【照片由作者提供】。

民航局管制員

至此必須先予交代，筆者「進入」民航局應有家父之「褲」帶關係？確實嫌疑重大！筆者報考飛航管制員第三十六期時，家父任科長時之長官陳乃寧處長為主任委員，並負責英文筆、口試之出題及擔任主考官，而此兩科未達七十分者不予錄取。家父出於禮貌，不得已帶我至陳處長府上拜訪，以筆者僅世界新聞專科學校五年制編採科畢業（現為世新大學），英文程度必難勝過一般大學，特別是英語系畢業的應徵者。當時陳處長接待時的心態與言詞，讀友應能體會。

但考試結果出乎意料，在百餘考生中，筆者以第二名的成績錄取！後來他在國際民航組織服務返臺造訪老東家時，對筆者推翻美籍顧問的做法，並首次使用及建制航路雷達之空域劃分方式表示讚許。

當時，老美僅在由「臺北區域管制中心」負責管制之「臺北飛航情報區」空域內，以臺中東西為界線，再以高度一萬四千呎垂直（上下）區分為四個管制區，但是此空域劃分在北方之低空域毫無用武之地（本島北部海上之空域，多為高高度之入、出境或過境之國際飛航噴射客、貨機使用，而低高度爬升、下降至離、到場則

由近場管制單位負責）。

而筆者規劃之飛航管制系統，區分北、中高、中低及南部四區，延用近五十年。

投考飛航管制員

筆者錄取的原因之一，係五十年代大專畢業優秀者均赴國外深造，例如當年的第一名為臺大電機系畢業，未及半年即赴美留學；另一原因則是筆者年少悟及，自己僅五專學歷外加當年報禁，新聞相關科系就業勢必艱難，自覺勤學英文之重要，於是每天早晨收聽趙麗蓮博士的英語教學，並逐字死記硬背。一日，在上學之公路局車上，鄰座的考試院伯伯，忍不住指著我手中的生字簿問道：「這兩個英文單字的難易程度差太遠了吧？」（舉例「book」下一格為「manufacture」）可見刻苦自學之辛苦。

筆者之航空緣說來可憐，竟緣自抗戰時期之日軍重慶大轟炸。民國二十九年，山城重慶隨處都是防空洞，日軍空襲時可立即迅速就近躲藏。筆者恰為李參育將軍夫人接生，他們笑稱筆者是在防空洞內出生。時至今日長輩們均已福壽全歸，此事已無從考證矣！

駕駛員任意罷飛

抗戰勝利後，家父攜兩位姊姊乘

船沿長江先回首都南京，約兩個月後，母親帶著小弟與我隨後，搭乘空運隊之C-54由重慶飛往南京。當時人員登機起飛作業的方式與現行方式恰恰完全相反——竟是待所有乘客登機入座後，駕駛員才登機，經過單走道的客座進入駕駛艙。

是日駕駛員走過時，我兄弟倆正在嬉鬧，駕駛員未進入前艙，即折返下機——罷飛！在當時，只要駕駛員評估有任何安全疑慮，即可拒絕執行當次飛行任務。這是筆者第二次與航空結緣，幸好次日順利成行。

大力士之緣

世新畢業前，筆者選在中央通信社實習，一日，美國洛馬公司研製的中型軍用運輸機C-130力士型（Hercules），環球推銷抵達臺北松山機場，筆者前往採訪。

簡報完畢後，邀請記者登機，飛機起飛後，宣布可以進入駕駛艙參訪，筆者一馬當先搶第一，誰知僅五階的梯階居然舉步維艱，好不容易登入駕駛艙竟臉色蒼白、眼冒金星、冷汗直流，駕駛員見狀立刻指示筆者坐下休息。原來是方才飛機快速爬升，筆者因缺氧一時不適！

這是筆者搭機最狼狽的一次經驗，總算「撿回一條老命」！

開啟東沙島民航

民國八十四年，海軍陸戰隊駐守的東沙島，改由大華航空公司的DHC-8客機取代空軍C-130通勤及運補飛行任務。為使相關單位瞭解航線變化及作業細節，由空軍總司令部作戰署承辦單位及時任民航局航管組組長的筆者領隊，搭乘空軍C-130由高雄機場起飛，至「臺北飛航情報區」東經一百二十三度以西後，進入「香港飛航情報區」保持目視飛航直飛東沙機場，國際民航組織機場編碼RCIM，有一條長五千零八十五呎之水泥跑道，以C-130之短場起降能力，綽綽有餘。

聽完簡報後，一行人勘查各項設施，中午飽餐一頓豐盛的午餐後搭原機返臺。島上四周潔白的沙灘非常適合旅遊戲水，內政部雖於民國九十六年成立了「東沙環礁國家公園」係以環境資源保育與復育、深化海洋學術研究為發展目標，惟至目前尚未開放民眾登島遊憩活動，故一般民眾尚無法前往享受南海佳境。飛行中筆者至駕駛艙觀摩直至降落，這也是筆者第二次搭乘C-130，與前次之難堪相比，此行愉快有加！

私人飛機落東沙島

多年前，有一架單引擎小型螺旋槳飛機出現在東沙島上空，駐軍見其

不斷接近先予以鳴槍示警，但該機仍持續飛近，駐軍認為其可能發生故障，遂允許其降落。下機後一行四人拿出民航局空運組「核准」之航用電報。原來該機申請由VHPP（國際民航組織香港機場之代號）飛行過境「臺北飛航情報區」至PRAS。但承辦同仁誤認PRAS為太平洋某地，而不知PRAS就是東沙島的洋名呢！守軍瞭解狀況後，邀請該行人享用一頓豐盛的餐點，隨後送其返航。據聞此事件並未追究責任，但這四位香港人也因此成為空前絕後駕駛私人飛機降落東沙島的老百姓！

兩岸直航先鋒

中美斷交後，民航局收到外交部轉達美國在臺協會的一份公函，申請一架美軍RC-130（力士型偵察機）至臺灣海峽進行搜救作業。蓋因有位美國青年在兩岸未通航前，駕駛風帆由中國大陸沿岸航向臺灣，欲為兩岸通航之先鋒。不幸的是，他在途中失蹤，美軍派出RC-130進行全面搜救，然而最終未能尋獲，美國青年壯志未酬，永沉海峽。

赴美學飛

筆者既然自吹出生即有航空緣，並且培養小犬成Airbus30的航空公司駕駛員，總不能老是乘坐而不會飛吧！民國八十七年十一月開始赴美正式

拜師學藝。

筆者的教官為F-100戰機飛行員戚棟華教官，他為空軍幼校六期畢業的山東漢子，抗日時於四川入學，能說一口流利的四川話。後轉任民航局標準組人檢科科長，退休後移居美國，在舊金山灣區之Palo Alto機場飛行俱樂部擔任飛行教官。一日，戚教官對我說：「小江，你也有近十小時飛行了，我放你單飛，如何？」



▲戚教官（右）教授作者（左）飛行訓練課程【照片由作者提供】。



▼體驗飛行前，戚教官（左）與作者（右）合影留念【照片由作者提供】。

放單飛

這下可把我嚇壞了，未加思索地回答：「航管通話都不會，怎麼單飛？」那時我擔心的是，管制員是在地面與天上的駕駛員通話，天地倒置、答問完全相反，真是「換了屁股就換不了腦袋」！

戚教官不慌不忙地說：「沒關係，我找個沒有塔臺的機場放你！你只需要在指定頻率的無線電中播報位置與動向即可。我就在跑道旁喝著咖啡等你。」

我說：「還是算了、算了！以後再說。」九一一事件後，非美籍人士的安全檢查變得嚴格且繁複，單飛幾無可能，只能放棄，從此即失去單飛的機會，每次赴美均不忘在教官監「視」下，快樂又輕鬆地翱翔天空。

學長分攤租機

民航局技訓所所長王照學長退休後，由次公子接赴美國紐澤西州定居，他們居住之地竟鄰近我姊夫之「空屋」，因姊姊夫婦當時均在大學任教，房屋平日由外甥女婿代為照顧，包括一臺經常需要發動轎車，故筆者專挑非寒暑假時前往，幫他們「熱車」，當然不忘四處逛逛。

民國九十二年十月二十六日約了王學長夫婦同往，先赴西點軍校參觀，再至紐約市西北面四十公里的Es-

sex County Airport（國際民航組織代號KCDW，無機場塔臺服務），由年僅二十四歲的Tomes Neshim擔任筆者教官。

他是北歐丹麥籍，來美學習飛行兩年，已累積一千小時紀錄，隨時可回國爭取民航機之駕駛員職位。Tomes登機坐於左座，正駕駛右座由筆者擔綱，因前日已飛過五十分鐘，Tomes知筆者程度及功力，故自飛行前檢查及全程飛行均由筆者執行。因王學長夫婦同乘，因而將平日飛行的雙座Cessna 152換為四座Cessna 172，重點是：差額由學長補上！

繞著自由女神飛

起飛後，筆者駕機往東南飛越哈德遜河，經過曾為世界第一高樓的帝國大廈，再右轉沿伊斯特河自一千五百呎漸漸下降至五百呎，飛向「自由女神像」，四周之觀光飛機、直升機均井然有序的向左轉繞行，以利正駕駛的視角。

筆者自年少即嚮往成為飛行員保家衛國，無奈視力檢查第一項便不合格而被淘汰。雖然在飛航管制職業生涯中，受三軍長官之指導良多，並與軍中同仁合作愉快，以飛航安全為志業，但在美國的飛行經驗亦稍稍彌補人生的遺憾。

◎作者經飛行教官協助順利起飛，完成飛行夢想【照片由作者提供】。

