

飛安無休 塔臺無眠

航空管制員



文・圖 / 陳怡璿

在戰機呼嘯升空的背後，有一道始終不曾離席的聲音，穩定地穿梭於電波之中——那是塔臺傳來的指令，也是航行之初的一聲承諾。

面對每日密集的起降調度與突發狀況，空軍航空管制員長年堅守塔臺崗位，以冷靜精準、毫秒不差的指揮，守護著飛行員的生命安全與任務順利。他們雖然不直接馳騁天際，但他們以同等的專業與信念，在萬里之外的頻道裡，撐起空軍戰力穩定的另一端。這是一份不帶煙硝卻同樣無懈可擊的戰鬥——來自塔臺的守望。

一語千鈞 萬里所託

「Ki1021，更換戰管聯絡，Good day！」塔臺內，塔臺機場席目送戰機離場、脫離機場管制空域，通話尾聲那句「Good day」，不只是通信結語，更寄託著平安歸來的殷切期盼。每日面對數十架次航空器的繁雜作業，從常態勤務到突發事件應變，皆仰賴塔臺中這群被譽為「空中交警」的空軍航管人員，確保每一架戰機順利起飛、平安歸巢。

據點密布 空勤繁重

我國機場密度名列世界前茅，全臺超過三十座軍用及軍民合用機場，航空器每日起降量動輒百架次以上。航空器自地面開車、滑行乃至航空器起降順序、航線調整、機場管制範圍內空中航機隔離安排，都由航管人員指揮、負責，他們是飛行安全的第一道防線，更是每一次任務背後的安穩推手。

嚴謹訓練 專業進階

成為一名合格的航管人員，須歷經層層關卡。軍官與士官須分別完成空軍通信航管資訊技術暨訓

練中心六個月與三個月的專業訓練，通過學、術科考核，熟稔《空軍航行管制人員訓練手冊》、《飛航規則》及《飛航管理程序（ATMP）》等繁複規章，方能取得航管簽證，正式登塔執勤。塔臺內分設「督導席」、「機場席」、「資料席」與「地面席」。初登塔臺的新進人員，須先歷練「地面席」，熟悉地面航空器、人車引導及隔離作業，並於值勤三個月以上、確認具備獨立作業能力後，始可晉升進階「機場席」訓練。

應變為常 決策如電

空中動態瞬息萬變，真正能否勝任「機場席」職責，須通過六個月以上駐地實務訓練，熟稔航空器起降順序、航路調配與塔臺空域內的航機隔離安排，並能冷靜應對各類突發狀況。在教官級人員評核合格，並取得航管中心核發簽證，方可正式列入「機場席」輪值，肩負起飛安核心任務。

掌握航空器安全起降，固然是航管人員的基本功，唯有在突發事件中臨機處置、應對得宜，方能彰顯其真正實力。例如面對「飛行器落地煞爆」等緊急狀況，「機場席」須立即以塔臺廣播封閉跑道，暫停後續機組起降；同時「資料席」同步通知其他機組延後進場，並向作指中心回報航空

器煞爆狀況；「地面席」則啟動塔臺失事廣播機制，通報故障機型、事件座標與傷損情形，並通知地勤單位快速出動搶救，以爭取寶貴時間，降低風險。

上述只是單一事件的標準應變流程，緊急狀況處置流程繁瑣且嚴謹，若遇多重情境同時發生，則考驗航管人員協調溝通與危機處理能力。例如天候突變、裝備異常與多機等待進場情況同時出現，航管人員須保持高度專注與冷靜，準確下達指令，確保空域安全無虞，將風險壓至最低。

臨危穩控 合作無間

以戰機失事墜海為例，當塔臺人員接獲飛行官無線電通報：「May, day-Mayday-」，「準備跳傘！」基地「機場席」執勤人員立即聯絡在空機迅速馳援，標記失事座標；「資料席」第一時間完成狀況通報，確使上級指揮官得以迅速下達正確決斷與應對指令；「地面席」亦同步通知空軍救護隊整備待命；而「督導席」則統籌作業與後續通報，掌握全局，迅速指派任務。各席位分工協調、應變得宜，使現場處置迅速展開、援救行動即刻啟動，方能挽救寶貴生命，維繫空軍戰力。

晉升有制 責任加身

所謂「飛安零容忍」，不僅是口號，更是航管人員的核心信念。於通航資聯隊內，航管人員的升遷與職責安排，亦設有嚴謹門檻與制度。例如軍官晉升上尉者，須具備「督導席」資格，意即曾完成「機場席」歷練，並通過技訓中心教官資格審查；士官則需取得「機場席」資格後，方能晉升為上士。這套制度，充分體現航管人員專業深度與飛行安全間密不可分的关系。

語承使命 志守長空

對航管人員而言，每日一聲「Good day」，並不只是航機起飛後的通訊禮節，更是一項無聲卻堅定的飛安宣言。他們守在塔臺的高處，眼觀四方、耳聽八方，用簡短有力的指令協助戰機劃破長空、精準落地。

這份職責，不見刀光、不露鋒芒，卻需分秒不差、臨機判斷。在萬尺高空與塔臺之間，他們以語聲為劍、以心志為盾，默默守住戰力與生命之間的距離。在看似平凡的每一次起飛與落地之間，正是他們——空軍航管人員，讓空軍的脈動始終穩定有序，讓「Good day」真正成為飛行員平安歸來的起點與終點。