

從奇龍計畫看見

黑蝙蝠中隊的真實事蹟(二)

· 何祚明 ·

在基地的生活其實有如軟禁的囚犯，日復一日不變的熬過，有點失去時日觀念，對外界日益疏遠，只有隔不多天發覺所有和我們一起的美方人員渺無蹤跡，不知去向，連為我們專職廚師都失蹤了，我們才想到原來已是週末，他們都各自離開基地回家去了。週末一到我們得自理三餐，好在設備齊全的美式廚房，食材酒飲供量無限，全天二十四小時任由享用，厭膩了每餐牛排大餐正好樂得自己下廚弄些自己的家味餐，調味配料不對，更乏中式作料，結果大夥湊在一起，油煙迷漫，弄的廚房污煙瘴氣，一塌糊塗。我們全然不察樂在其中，覺得津津有味。

週末過了，老美回到基地。雖然我們將廚房整個清理善後過，濃重氣味無法消弭，老美廚師進入廚房第一反應就是驚訝大叫「這是怎麼回事啊？」令他嚇一大跳。後來照顧我們生活的Mingus和John理解我們生活處境與心緒，特別應對我們列出的中餐食材及炊具，一應俱全照單全收採購齊

全，於週末供用。曾因臺灣當地特殊調料無法取得，而又因有人特地指明列入岡山辣醬豆瓣，居然隔週之後真的就有整箱岡山辣豆瓣醬出現在廚房，據說是從岡山直購運速達，雖是小事一樁，也足見CIA辦事效能之可佩。從此以後我們的餐食多變，中餐越來越合味可口，誘起老美廚師垂涎，讚賞不已，且學起中式烹調。基地內以我們廚房餐廳特別優越，所有採購都求高品質為準，尤其是選取市面頂級昂貴牛排，廚師配調的烤牛肉最受歡迎，基地內其他餐廳罕有提供，因此邀請美方教官晚餐共享，他們發現如此難得品質美味極品，品嚐一片，意猶未盡，大片牛排烤肉一而再的能輕鬆下肚，其肉食嗜好真讓我們偏素食的東方人嘆為觀止。

因為在奇龍計畫下，我們日常生活所需及休旅活動經費都經CIA很寬鬆的實報實銷，美方教官對我們的餐飲深為羨慕，我們常會再次邀請，他們當然樂意捨棄他們專用餐廳而來我們這邊共餐，而且餐後聚集在我們的

小型酒吧，各色醇酒也都免費，只可惜沒有調酒師，任由自取自調，我們大都酒量有限，只能稍微酌量助興而已，但是老美卻不一招，個個都見到美酒興高采烈，一飲無盡，大概只有我們的副中隊長能夠酒量對應，我們多只是舉杯相迎虛晃一招。不過大家酒醉飯飽，盡興而歸，增添了大家之間的不少情誼。

訓練期間有逢聖誕節及跨年新年時段，是老美重大節慶，假期非常長久，因此整個基地老美都個個回家，



感謝CIA的Mingus（左）和John如此扶持與陪伴讓我們完成C-130E的專精訓練。

就連我們的廚師也不顧我們飢飽問題了，基地空蕩蕩的漫長假期，總不能只丟下我們餓斃在基地無人理會呀！成爲基地燙手山芋難題，趕出我們離開基地爲妙。多虧Mingus和John兩位老美友人依然照舊與我們同在共處，反正又是CIA的安排一趟來之不易的機會，順應基地的空檔期出去渡假，藉此機會可以一睹外面世界。

我們的C-130E專程送我們離開基地，到達洛杉磯下了飛機出來，我們才得以脫離荒涼沙漠囚區，又重見到外面天日，開始了我們苦中作樂的渡假，其實是基地不得不暫時將我們拋出基地，美其名爲渡假而已。可是我們的身份，行蹤及目的千萬不能洩漏，不經出境入境留下痕跡，所經之地，少我一人或多我一人，不爲人知，我們自己都清楚，外出自由活動防止任何一人發生意外而誤大事，每人各持一特製卡片時刻隨身，萬一遭逢任何問題或困難，相關人仕見卡片上的提示必會協助，也有緊急求援電話及更高層級通報管道密碼，CIA的顧慮作爲的確周詳。還好我們集體活動，遠程有專機，近程有專車，各處瀏覽，總算安然無事未出任何麻煩。

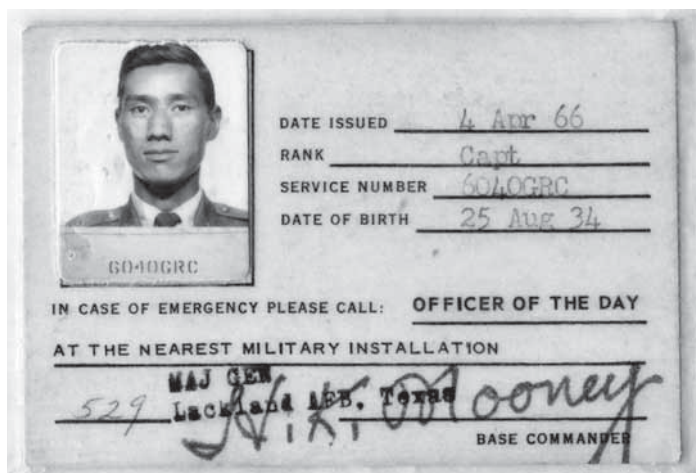
在洛杉磯因停留時日較久，幾個領航學弟首次出國，久聞賭城盛名，

便想就近去趟Las Vegas，希望我們幾人自己租車前往，而正好我身邊有以前在Texas所考駕照，是南三計畫C-123組員組合訓期間擁有美軍身份證時所考得，其實已過時效，我估且一試去到車行，說明駕照過期，又託詞不巧人在越南作戰，不及更新，不料車行小姐檢視之後同意租車，我們立即選部當年頂新六人座車，加滿了油，拿份公路圖好開心的就上路直奔Las Vegas一路上新車在筆直平坦的高速公路上急馳，平順輕盈如靜水行舟，好不舒服快活，各處停停玩玩，自在無比！

途中車身些微顫抖，方向盤有點偏轉，下車察看時發現右後側輪胎軋上尖釘而漏氣，前後望眼環顧，儘見在荒野無涯沙漠中看不到盡頭的公路，這下真麻煩來了！我沿著路肩側行沒有找到緊急電話，幸而發現一處廣告牌內標示修車處方向，便上車再以顛顛簸簸的方式開至不遠的修車處，換上嶄新備胎，補好破胎再行上路。

等我們暢遊賭城幾天後又馬不停蹄的去許多慕名地方，結束我們六個領航官結夥脫隊遊走之旅，再回洛杉磯歸隊，心想新胎釘破定有額外附加補償費用，回車行交車驗收無誤後，意外的仍只收取按租用時程所計之租

費，只有車行小姐驚訝我們短期之內竟已駛上數千里程的紀錄。以租金對應使用的便捷性，我們覺得相當值回票價了。另有一次在南加州的長灘(Long Beach, California)逗留，同行的學弟王小琳感冒，我們希望他暫留旅館休息，可是他遊興不減，不願錯失同遊以致感冒加重，我們實在同情不捨，兩全之計我們就近找到一處軍醫院，一經接洽，亮出我們隨身的救助卡片，的確是非常管用，沒有耽誤，立即特爲診治取藥。從這一小事件，



C-123訓練期間CIA給的隨身救助卡片。

CIA的卡片還真有效用價值呢！

任務實況模擬組合訓練

地面教育課業繁重，尤其許多先進新奇的航行裝備我們都從未曾接觸過，地面教學基本了解與運用，到空中納入實際領航作業過程，教學雙方都極認真嚴苛。因為美方當局授令指派的教官，必定承受著責任沈重壓力，務必達成將我們教導成具有足夠技能完成任務的能力，同時我們自己也更求盡其所能學到所有航行技能，可極限發揮，確保安全無誤導引飛機，低空避敵航行能通過喜瑪拉雅山地形天候的極端威脅與考驗。美其名是為國盡忠求達成使命，而換言之則是為己求生圖功成全身而退而已。每次課間測試或階段考檢，都幾乎會是百分成績。許多教材限制就地參閱，絕禁攜出，筆記小抄也通通不容，但是我們各別分配研習重要心得，回到宿舍趁記憶猶新立刻集中交互再合併研討，卻學得事半功倍。課堂學習，因部分學弟對英語教學或疑問表達稍感困擾，但求學心切，推我課間口譯，迫於情勢不得不勉為其難，成為上課師生溝通的橋樑。也逼得我無形中是等於加倍學習，得益頗多。

幸而我因受空中航行管制官訓練及南三C-123組合特訓需要，曾在美國防部及空軍語言學校兩次經歷，稍學到些許空軍各科實用術語詞彙初淺裝備學理，總算差強人意還應付得過去。不過我最大的生活缺陷就是午間小睡習慣，缺少了睡覺沒有了骨頭似的癱軟無氣，一到午后

受，便是能安穩穩引領飛機一路歸回，平安的引領我們終於回來了，原因在我盡了份內職責，全力盡到完美的組員合作努力而完成任務安全歸來，自助天助，終無恙返家。

不論空中或地面學科作業訓練，領航官較之其他全體組員課程時間之

課堂，苦楚難堪。又怕學習聽課疏漏，拼命睜眼聚集精神，還得提高嗓門為大家翻譯，確實耗神累人。多一點付出，多增一份收穫，尤其作戰訓練更是多流一滴汗，少淌一滴血。在我後來執行任務時，低空穿越迷漫著風雪冰雹雷電雲霧的崇山峻峰，領航作業過程不得分秒鬆懈，才真正辛苦勞累。豈不也因為我當初加倍的辛苦和努力付出，此時此刻才能駕輕就熟，勝任職責，反而減輕了我工作中的勞累，甚至感覺不到勞累，更增加了我的信心。勞逸得失之間，我得到啓示和感



南三C-123組合特訓。

長，及新型裝備之多樣，異常繁雜，都有過之而無不及的情況，常常大家已回宿舍休息或活動，我們依然還在課堂或實習場所。因為許多航行裝設雖主要供航行官做計算測繪或定位之用，可是各個裝置運作中資訊及關鍵時刻之訊息，是各職位組員共同需要的資訊，例如如飛行官應保持的高度，方向，空速，雷達信號及定位等資訊源自領航官的計算設定，如傳給通信官及電子官的定點預達及實際到達時間，在接近敵情警覺區前更需提供電子官預警資訊，如傳輸到機尾貨艙空投士的信號，空投之前各定點送出準備資訊燈號，尤其不可失之毫釐，差之千里的最後終結空投定位點上空，不可差錯投下偵測器的絕對瞬間時機綠燈信號(Green Light)就源發自領航官。全途中領航官的所有裝備操控運作，都有連動的重覆儀表設置在各部門，重點時刻領航官都得做口頭通話提示到各有關部位組員，在空中領航官的工作非常吃重，特別在月黑風高夜晚，低空穿梭在地形複雜多變，高峰峻嶺的山中最高為繁重，每分每秒都要觀察算計位置對應儀表的顯示，注視各雷達回波，由基本航行計算位置的精確度，可輔助判斷變形回波中研判出真實地標呈現而得到正確實

際雷達定位，藉此可以修正更新其他航行儀器的誤差。環視全部航行儀器，循環反覆做類同的處理，所有航行儀器都具同樣的可以互補修正誤差，易於保持實際飛行軌跡在航行圖預先測劃的航線上。領航官的工作要時刻掌控飛機的不只是平面位置，特別在山谷中戰術低空任務時，含有高度的三度立體空間位置，定時定點到位速度控制，都是延續不休沒有停頓的必要工作。

我們進度很快就完成地面學科及空中基本課目階段，而在Nashville境內Seward空軍基地的飛行官、機械官完成基本飛行訓練，也在一九六八年十二月四日來到與我們會合一起，開始空中整合實務全員組合訓練，所有任何航行操作細節，大都交由我們自己執行，少有教官輔導，對領航官而言，每次飛行訓練起飛前最重要又費時冗長的工作是啟動導正慣性導航儀，過程兩小時以上，而且必須在飛機滑行前靜止中進行與完成，如果起飛是大早，我們至少提前兩個小時前到場，幾乎半夜就得起床，的確苦楚，真是難以言表。慣性導航系統當年是尖端科技發展新寵，完全自動即時顯示飛機位置經緯度座標無比精準，而運用操作設定又極其簡捷，可是重點

是那巨無霸超大型的慣性陀螺，利用慣性原理，遭遇外力而引起的反應力是與其質量轉速成正比，陀螺受外力所產生的反作用應力，經複雜精密設計，飛行中相位速率變更成為加於陀螺的外力，藉此陀螺的應力解讀成飛機位移的效應數據，經電腦而呈現出飛機位置的座標定位。為求高度精確，無怪乎體積之大幾乎擠去半個後艙。啟動陀螺，監測轉速扶正過程，定位完成後設定航行計畫全程資料及最後校測只是一份檢查表(SOP Check List)就是厚厚的像本書，訓練時要求我們一定做到憑記憶逐項執行，困難要命，我們終於努力做到了，但真實飛行任務，我們又必須對著檢查表逐項覆誦按步作業以求踏實無誤，反而無須背記了。慣性導航儀之精確實用深值信任，可是誤差之發生在空中察覺不易，我們必須兼顧所有的航行儀交錯相互比對判斷。最難侍候的是一旦問題發生，誤差變化之大不可思議，經緯度視窗的指示會差到十萬八千里，你飛臨紐約上空，它卻像發狂發瘋的說到達臺北了。在空中陀螺故障停擺就頭大了，無法修復，只能回到地面停穩從頭開始，簡直令人發瘋，所以我們都稱這可愛又可恨的巨怪為「瘋子(Cuckoo)」。(續)