

· 何祚明 ·

從奇龍計畫看見 黑蝙蝠中隊的真实事蹟(五)

奇龍計畫執行序幕

一九六九年四月我們完成整個訓練，雖未接獲任何有關任務提示，直覺執行之日為期不遠了。我們於廿五日登上C-130離開基地到舊金山，重遊舊地。直到五月二日，美方特別安排的專機Boeing 727載送我們前往，中途落地夏威夷暢遊幾天後啓程



當時搭載我們的Boeing 727。

，又在威克島稍停加油，最後抵達琉球美軍Kadena基地。我們住進市區的觀光飯店，可隨處盡情的遊覽，CIA的接待也盡善盡美，可稱心暢遊一番，雖然臺灣僅咫尺之隔，但歸心似箭的我，只想可以儘早返家。

過了幾天，中隊長呂德琪從臺灣前來探望我們，大家如見親人般的興奮；晚餐後，我們全體齊聚基地任務簡報室，每個人坐在長條會議桌兩側，桌面上各置一份檔案夾，內有文件及紙筆，此時發覺駐新竹CIA主管也來到了現場，大家感到有點奇怪，好像不是那麼單純。現場也靜默下來，等待會有什麼事情發生。稍過片刻，隊長打破寂靜開始說話，在對我們慰問嘉勉後，輕描淡寫的告訴我們說：「由於任務急需，次日回臺之行暫時取消，須先直飛某前進基地執行任務。大家離開家裡很長一段時間沒有與家人連絡，趁此機會為家人寫封家書！」並說明會替我們親自帶回轉交家人。隊長的話一完畢，室內氣氛頓時凝滯沉悶，沒人說話，彼此轉面互視，我們立刻心裡有數，不著一語的都

低下頭來，好似集體默哀，我內心一陣震盪，出征之際向家人寫出訣別遺言，真是千頭萬緒，無盡的情懷齊上心頭，又覺整個思考已經停頓，一個字都下不了筆。痴視著面前的紙張，漸漸地有點模糊，強忍著突來的激動，我緊眨下眼睛回神過來。我突發奇想的拿起相機，到長桌前面照下了那一刻。現在這張照片對我們來說是今生最有意義且珍貴的，當時我們在那種情緒沖激的時刻，不解自己何以會有那種舉動，是想逃避或是想改變自己的心境？當夜回到房間，輾轉難眠



琉球美軍Kadena基地，是我們撰寫遺書的地方。

，思念妻小，好想回去，那怕只有片刻一見，擁抱一次也好！難道當初離家行前告別竟然真是今生的訣別嗎？拋下妻女，一去不回，以後漫長的日子讓他們如何面對煎熬呀，我太愧對他們了！一夜翻來覆去的，脫離不了這些戀念愁情。我相信那夜每個人一定也輾轉難眠，直到天明。

隔日早上，我們將個人所有行李搬至C-118先行送回臺灣，只留個人日常簡便衣物登上另一架C-118飛往東南亞方向，那是五月九日，天氣晴朗，能見度相當好，從高空清楚的可看海面島嶼。沒過多久我們預估應將接近臺灣上空，因為前往琉球的航路會從臺灣北方海上繞過，再沿臺灣西



執任務前夕奉上級指示撰寫遺書。

岸南向飛過，大家紛紛離開坐位擁向左邊窗口，朝下探望，晴空無雲，能見度再好不過，新竹漸行漸近，基地跑道特別明顯且在下方。我很快地沿著跑道頭方位找到屬於我家的社區，看到我家的屋頂、前後院，特別是在後院延伸加蓋成音響室的橘紅色屋頂，幾棵大樹，歷歷在目。我盯住不放，覺得每一秒都不可錯過，不可捨棄，好渴望我的家，思念著妻子和兒女，渴望現在就坐在家中沙發上，但可望而不可及，只能自空中痴痴地看著逐漸遠離我那念戀的家。回到座位覺得內心無比沉悶與無奈，在單調的引擎聲中，加上昨夜無眠的倦乏，我疲憊地倒睡在座椅上。

應該接近前進基地了，因改變馬力所調配引擎的變動聲，開始有著高度下降的感覺，醒來已是放起落架且準備落地，這時天色已晚，也不知到了什麼地方，落地之後滑行至不明的停放處，下機後沒有任何檢查，只來了一輛像是警備車，又像是囚車，倒車將車後門對著機艙門口，讓我們直接上車，就是不容許我們露面被外人見到的。車內無法看到外



從沖繩到泰國，C-118是我們的專機。

面，自然從外也不會看見車內的情形，車程不久後又停下倒車，後門也是與另一建築入口相銜接，我們逐一下車入內，發覺是在典型的休旅拖車，而且一連串地頭尾相接如同火車車箱般，但中間又有拖車垂直連接另一排拖車，形成工字形組列，很特別的是所有門窗密閉加上幕簾，不見天日。他們規劃兩人共住一房，那位在雪山上有求於我的小老弟自然也成為室友，我們到了分配的拖車房間，麻雀雖小倒是一應俱全。雖已入夜，為了新奇，我們到各處巡視一番，竟然許多

休閒娛樂設施非常多樣而豐富，分布於一系列拖車中，但此刻不想多看便回房睡覺，等次日的吩咐與指示。

沒料到從此我們活動範圍限於拖車之內，門窗緊閉，不知外面天地，不覺晴雨天氣，感覺被軟禁起來了。當然我們理解這是保密措施，也是為確保任務順利。不過我們整天空間無所事事，雖然車內空調溫度適宜，吃喝玩樂都可盡情無限享用，但過兩三天總覺空間幽閉，急欲出去吸口清新的空氣，發洩心中的混濁悶氣。可是內部人員告訴我們無論如何都不能與外接觸，但有詢問有無游泳意願，心想只要能出去當然願意。於是晚間又是那輛裡外都看不透的車前來，我們只著褲上車，到了一處好像是運動場所，入內後便請我們稍待，等所有燈光熄掉後才叫我們下車，接著被帶往游泳池，進入水中後，還特別叮嚀只能露出頭在水面活動，切勿離水。等我們全部人入池後，燈才又亮起來。原來爲了我們的到來，場地已事先管制，人員早就淨空了。到我們要從池水中起身離開時，燈光又再度熄掉，我們從黑暗中上車返回住處。

任務下達時間到了，大家齊聚聽取簡報，謎底揭曉了！任務目的、目標地點、航線路程及敵情等各部細節

內容提示後，再分發各組員分頭計畫作業。其實大部分任務狀況早有預感，再訓練過程更能意識到任務之隱密與艱險，卻未曾料到航線所經山區竟是如此異常，以及最終目標是深入到中共核子及太空研究敏感區。不過現場每人都顯得沉著鎮定，在過往任務經驗早就對這些習以為常了，覺得我們有如火車的前行，終歸循著軌道走，畢竟始自嚴苛養成教育的職業軍人，又經歷無數磨練洗禮，理所當然的別無他顧向前邁進。簡報結束，我們分別開始作業，領航官是最為繁重，整個任務執行內容細節知悉也最為詳盡，因航線太長，必須十幾大張空用航行地圖才能涵蓋全程航線，只好各張分段測繪航線，標定航線兩側相關標的，再剪裁留取航圖上該段落航線，製作成有邊框的長方形片塊，並一加上編號，以銜接成整張航線圖。在空中作業時，領航官一次取用一張航圖片塊運用，等飛過編號爲（一）的段落航線後，再取次一編號爲（二）的航圖片塊，直到飛完最後航圖片塊爲止。這些航圖紙張材質特殊，萬一飛機損毀不保，放置航圖資料的儲箱有一按鈕，按下就會噴水，或經重墜撞地重力下，自動釋放液體，航圖立即完全溶解化爲烏有，免落敵手而洩密。最厭惡的作業部分是油量消耗

載重平衡計算繪製，航程太遠加裝特大副油箱及兩巨大核子偵測器，全載重起飛後各段落航線都會對飛機姿態速度會產生重大甚至安全影響，計算繪製本身並不困難，只是一點一段的重覆工作非常乏味費時，耗費時間及精神很多。

航行計畫作業完成，任務航線起點經緯度一看，我們立刻知道所謂的前進基地，就是泰國的美軍Takhli基地，也就是我們處身之地。在拖車內完全隔絕，領航官趁此詳閱已完成的航行計畫，熟記沿線地形地標資料及各定位檢查點，尤其穿越喜瑪拉雅山區航線段落，標定具高度危害的山峰，以及警急狀況的最低安全高度(MSA, Minimum Safety Altitude)，做到我們閉上眼都能背得出來的程度。在萬事俱備下，我們只等待任務執行時刻的下達。這段期間大家偶爾逗留在各娛樂設施，但常常晚餐後大家更多齊聚在酒吧裡，雖有各色美酒，我們都意不在此，只是喜歡大夥歡聚玩笑，手上的酒就只是氣氛助興的催劑而已，有時一陣起哄，會有臉紅眼瞪的幾個不勝酒量而手舞足蹈起來，搖擺不定的倒下也渾然不知，我原本極少碰酒，感染之下隨性所至，也學會

了品嚐小酌一番，漸有浮在水中漂蕩之感。不過心中清楚，應該自制而不會過量醉過，這般愉快的活動成了每晚固定的聚會。不過等待的心情會造成另一種心態，會有難言的無奈，希望任務儘速執行，速戰速決。美方察覺此情，異想天開的搬進一些吃角子老虎機(Slot Machine)供玩，甚至尾末時期，還特意調整吐出金幣設定，增多不斷掉落的錢幣，此起彼伏的，好不熱鬧！如置身於Las Vegas賭場之中，沒多久我們也不感興趣了，仍是齊聚酒吧仍為愉快。

五月十七日，任務指令下達於午後五時出發，按計畫我們分成紅、黃兩組，指派紅組為任務組，黃組待命後援，萬一我們任務失敗，待命組即刻替補執行任務。任務組員為副中隊長孫培震中校、黃文騷少校、楊黎書少校，領航官有我本人及馮海濤上尉、廖湟楹上尉，電子通訊官陳崎山少校，史冬慶少校，劉恩固少校，機務官易佑能少校及空投士官長劉貴生、桂興德共十二人。各部門全面啟動，所有人開始忙了起來，我們也做好最後的準備工作。我則將個人衣物收拾整齊，做成便於攜帶之行李包，心想此行倘若一去不復返，這就成為我的遺物，同學或其他組員會為我帶回臺

灣家中。我不忍自己的遺物零散各處，害他們收整時觸物生情，故裝成一件小包，好讓他們只不多費時間，也少一點心酸。然後我看到對面床上私人雜物散落各處，心想這位小老弟室友也該如我一樣收拾好行李，又不願直言激起悲傷，我使用平常的玩笑口吻說：「怎麼像是豬窩一般！」並催促他應該收拾清爽，因此他也欣然照做。也許我們內心無論如何都會存有無形的壓力，只是壓抑的表面看不出任何浮動不安的情緒，一切行為如常地按部就班進行中。

奇龍計畫任務行動經過

五月十七日近黃昏時分，暗黑且無任何標誌的C-130H已在機坪準備就緒，我們穿著便服不留任何身分物件，更無任何可能牽連與美方相關物證，就我們個人求生裝備中物件都非出於美製，而是來自歐洲他國，故佈疑陣的飛機上有臺灣產的香煙及提神飲料保力他命等物。我們整裝待發，登機前與在旁另架C-130H及待命組員，以及美方教官和人員各別握手，在他們一片高呼再見聲中，我們登機準備起飛。在起飛前檢查完畢進入跑道頭，下午五時十一分，飛機強大馬力發出震耳吼聲，我們的飛機因加裝

巨大油箱及偵測儀已達最大載重負荷，四具引擎漸漸加速達最大馬力，沉重聲浪震耳欲聾且越來越強，我們盯向機頭前方急切地等待離地升空，飛機在跑道上不斷加速奔馳，引擎聲全力怒吼，還不趕緊離地，一秒一秒地緊急迫切，都快到跑道盡頭了，大家摒息緊張，在此關頭瞬間，覺到飛機的顫動消失，感到飛機漸漸升起，起落架收起的震動，速度高度緩緩增加，大家總算鬆了一口氣！

以十七萬五千磅的載重，只能到達一萬七千呎飛行高度，沿著計畫航線爬升到達高度，初段航程無敵情威脅，每人的工作及整體運作都比較順暢輕鬆，油量隨著飛行時間而耗減，飛機重量也減輕許多，又可再行爬升。進入緬甸向喜瑪拉雅山谷而去，飛行近三小時後已天晚入夜，飛行高度已在一萬九千呎至兩萬呎之間，我們已低空進入冰雪山谷間，領航官開始進入極高警覺繁忙，氣流很不穩定，飛機上下顛抖搖擺，要面對從未經驗過的這種地形，領航職責之沉重，此刻在領航官座上更多了一些緊迫壓力的感覺，我只知道全神貫注各型儀表不同閃爍的航行資訊並仔細測繪，低空循地雷達幕RDR及前視紅外線FLIR上湧現正面山頭如巨獸般迎面

躍來，機頭上揚掠過，山頭就隱沒機腹下方，而兩側翼尖與機外接二連三的尖峰峽崖不斷地擦身而過，繁忙、緊張的情緒再也無暇覺到疲累。一瞬間突然整個飛機像出柵的野牛，發怒的狂躍亂跳，雷電交加，我們遭遇到暴風雪了，覺得飛機有突破冰花雪雲所受到之震撼，突被抬起又拋落，搖擺傾側，有如失控，而最恐懼的是幾乎全面儀表瘋狂亂轉，有立即撞山威脅，我立刻連聲叫出「MSA!MSA!」這是最簡明的術語，表示低空緊急狀況時，須立即爬升到離航線之一千呎高度，以策安全。「MSA」高度術語傳達至飛行官耳機瞬間，毫不猶豫地緊急爬升，其實航線各段落早在航行計畫時，領航官便已依據當時最大標高有所註明，飛行官手邊也有航行計畫簡圖，大家早已熟知熟記。飛機迅速到達MSA高度，然後全面調控飛機，仔細查測校正每個儀表，一切恢復正常，同時也突穿冰風暴而平穩飛行，謝天謝地！我們終於從鬼門關脫困出來，大家鎮定下來，再度推頭下降，繼續低空鑽進雪谷山窪，飛往目標。

在基地有電臺接收我們的信息，以便知道我們飛行狀況及航行到達地點，在領航座右側裝有也是當時最先

進的數位電訊發射器(Digicom)，優點是可輸入大量資訊，自動加密的幾秒鐘內就能發射完成，因完成時限相當短促，敵方沒有機會截獲，保密效能特高，不像早期使用密碼以長波發射，容易被截取及解碼。由於領航官必須按照航行計畫定點做位置報告給基地，所以改由領航官操作運用。很不巧正好就是風暴之後預定報告時，信息無法發出，研判在風暴中造成損壞而故障。基地電臺內齊聚著徹夜守候且關切我們的動態及安危的，有我們待命組員及美方教官，正常接收是在起飛後的幾次定時位置報告，之後就沒有有了訊息，接下來的位置報告都渺無回音，計算時間我們已深入山區多時，是何原故就失去聯絡呢？等待又期盼，仍是默默無聲，難耐與焦慮，不會是撞毀於冰谷吧！不安祈告與

焦愁苦悶的守候。我們在空中心意自有所不同，雖然通信官可利用按鍵方式發送位置報告，可是我們考慮到容易被敵方截獲洩密，危害任務執行，決定放棄位置報告。致使造成地面大家的擔心和愁困，實在無可奈何！不過我們在成功的完成空投後，回航到非敏感區始由通信官再發送回航及位置報告。基地內經一夜無聲無息中苦守，忽然電臺傳出訊息，收到我們的回航位置報告，頓時歡聲雷動，喜極雀躍，一掃愁雲苦霧，等待我們歸來！（未完待續）



奇龍計畫作戰航跡圖。