

· 孫謙明 ·

勇闖天梯—— 眷戀山林 甘之如飴

有人常問我，爬個山要背這麼重的裝備，又要走這麼長遠的路，不累嗎？當然累！但是，不管再怎麼辛苦、再怎麼累，我還是甘之如飴。好幾次攻頂的那一刻我都告訴自己：「下次真的不爬山了。」雖然家人也常抱怨，好好的假期不陪陪家人，跑到高山上受罪；但卻總是在下山後，又開始計畫、期待下一次的登山行程。只因我愛山，就因為這樣，我要繼續的走下去，不管再怎麼艱苦、再怎麼累，我都要用鏡頭、用文字，把大自然的美景留下，也把每一分感動分享出去，所以我會一直爬下去、寫下去，也許這就是我對山林的無悔眷戀吧！

臨時變更行程

計畫中的志佳陽山，因為嚮導賴先生要補足百岳，臨時改變行程為大、小劍山，愛山的我們當然不能錯過千載難逢的機會，毅然決定跟賴導去「勇……闖……天梯」。

在眾山友們的心目中，其實小劍山是一趟又硬又臭的百岳行程，因為除了要背公糧、帳篷，如果沒下雨還要背三天的水，而且三角點在樹林裡，完全沒有景觀。但是為了加強自己的體能，這些日子也不斷在鍛鍊自己，強化自己的體能訓練，順便身體力行國軍今年四大工作重點之一——「強化體能訓練」。

晚上八點多，從臺北出發；將近一點，此時天空還在飄著毛毛雨，一行人來到預畫紮營的林道上，突然間，前面的車子停了下來，心想不會那麼倒楣吧！因為前些日子的大雨連續沖刷土石，導致林道被落石堵住去路，也將我們必經的登山路線擋住了。嚮導勘查結果，決定將車子開回三叉路口的停

車場，大夥今晚就在此紮營。

深不可測的天梯路

清晨六點天剛亮，天色還是濛濛的，天空飄著毛毛細雨，嚮導在經過一番討論後告訴我們，必須再一次去坍塌現場勘查坍塌程度後，再決定要前進或是撤離。此時大夥的心裏都忐忑不安……。經過嚮導勘查後，告訴大家，準備出發。我們必須先高繞再下切至溪牀上方以通過坍塌處，接著又是漫長的四公里多的林道。此時，天空依然飄著小雨，不知天高地厚的我們走在林道上還有說有笑，邊走邊吃，不亦樂乎。突然間談笑聲已不復見，只聽到前面眾山友的尖叫聲，當我趨前一看，也嚇了一跳，我真的不敢相信眼前的景象是真的，天梯耶（約七十度）！哇塞！天……啊！聳立的天梯真是百聞不如一見，壯觀的「防火巷」直直深入天際，彷彿傑克的魔豆探入雲端，深入不可預知的未來。

「我們沒在怕的啦！」雖然嘴巴上這麼說，但老實說，心裡其實真的很怕。登山口高度約一千五

百七十公尺（這邊有一個不小的廣場可供登山客紮營），從這裡開始先陡上五百公尺，一路「Z」字型陡上讓我氣喘呼呼、汗流浹背，步伐也漸漸地放慢下來，眾山友一個接著一個慢……慢……走，就像一條毛毛蟲，慢慢地以龜速往上爬。

背包、雨水、汗水

走在天梯的防火巷上，因為雲霧繚繞，視野不佳，又加上肩膀上的背包，雨水挾帶汗水，走起路來感覺特別沉重，簡直就是步步難行，算算時間，平均每小時才上升兩百公尺。經過了一番奮戰，來到了兩千零八十二公尺的嶺線，表示天梯已到盡頭，進入了二葉松的防火巷景觀，路上鋪滿了厚厚的松針，大夥走在嶺線松針鋪成的路上，宛如走在地毯上，但卻走得汗流浹背。天氣仍然是雨濛濛，風又大又冷，只要一停下腳步，寒風刺骨，讓人有點受不了。長長的防火巷走了好長一段時間，終於和對面的福壽山等高了。隱約的看見雪山（還有許多的殘雪），一切彷彿都靜止了，只剩下我的喘息聲

天梯登山口。



油婆蘭營地。





佳陽峭壁。



筆者與山友在大劍山三角點留影。

，身體慢慢的感覺出背包的重量，精神也有點渙散。終於來到了推論山（兩千八百零一公尺，旁邊有三個水池，水質十分清澈），看看時間，已經是下午四點多，三角點旁有佳陽山雨量自動測報站，嚮導告訴我們今天必需在此紮營，可想而知明天的行程絕對是一場體力與耐力的考驗（原計畫今天必須到達三千兩百公尺的油婆蘭營地）。

四大鳥山之一「最」

清晨四點多，大夥摸黑從推論池出發，約兩小時，抵達油婆蘭山（三千三百零八公尺），站在這裡放眼望去，一望無際的高山平原，好美、好動人，往下可看見今晚紮營的油婆蘭營地、水池及近在眼前的雪山、大劍山都清晰可見。

放下重裝，直奔佳陽及小劍山，從油婆蘭營地經佳陽山至小劍山，共計十三個山頭（來回需要十幾個小時），必須上上下下不斷的在箭竹與森林中穿梭，也必需沿著山壁行走，確實挑戰個人的體力與耐力。由於輕裝，大夥很輕鬆，個個精神飽滿，有說有笑，卸下裝備感覺真的輕鬆多了。

不知走了多久，經過了布伏奇寒山、老伍營地，順利登上今年第一座百岳——佳陽山（標高三千三百四十一公尺），山頂展望奇佳，站在這裡，你才會明白大自然的力量有多麼雄厚，更明白人類在大自然面前有多渺小、無助。頓時，也讓自己得到更謙虛的心靈，得到更廣大的心境與感受。雪山西稜、小劍、雪山、大劍……真是美呆了！惟一美中不足的是，「一九二一」把佳陽山的三角點給弄丟了。經過八小時順利完成小劍山攻頂（標高三千兩百五十三公尺），非但無三角點，而且在樹林裡，完全沒有景觀可言，部分缺德的山友還留下一堆垃圾，感覺很差！也難怪人人都說小劍山是「四大鳥山之最」。此時肚子已經咕咕叫，還是先填飽肚子再說。

天寒地凍 追星樂

回到營地已經是晚上八點多，趕緊幫忙紮營，準備今天的晚餐，氣溫的驟降，讓我們感受了大自然的力量。零度，很冷，兩個晚上都讓自己覺得，爬山幹嘛這麼辛苦，睡袋也濕了，只要太陽一下山

，地上馬上就結霜，真的很冷！晚上油婆蘭營地的星空是那麼美麗動人，滿天星斗依舊相互爭映著，這時流星也來湊熱鬧。在用完餐後，和老大、老史、培宏以及來自各地的同行山友坐在營地前，喝茶、喝咖啡，暢談這段旅程的甘苦，笑聲與驚呼聲在一片寧靜的山裡清楚迴盪著。人生有幾回可以在如此的高山上，和幾個知心的朋友，那樣的接近星光呢？熱心的嚮導不斷提醒我們要早睡，因為明天的行程更艱辛。晚上在滿天星斗的陪伴下入睡。想必明天又是一個艷陽高照的好天氣。

漫遊稜線 攀岩大劍山

好冷，感覺全身血液都快凝結，放在帳棚外的開水已結冰，整個晚上睡的不是很好，起牀看看手錶已經是凌晨四點，鑽出睡袋，不斷的抖……抖……抖……，一直抖到大劍山稜線。大劍山是臺灣十峻之六，標高三千五百九十四公尺，山勢巍峨，壯麗雄奇，西為裸岩峭坡，南稜崖斷，升降艱難，炫麗的日出緩緩地從南湖大山升起，層層的山巒與美麗的雲海陪伴著我們，心情如此舒暢。經過淺箭竹稜線後，接下來是破碎地形、崩崖處處，我們必須翻越危岩，克服困難路段，行走攀岩時要特別小心，讓人戰戰兢兢，就怕一個不小心，滑倒跌入深谷。崖壁侵蝕嚴重，看起來慌目驚心。巍峨的山岳，常會使人產生一種雄偉的情緒，沿途我享受山林美景，優閒地沐浴在溫暖的陽光中，感受到山對我溫柔擁抱，空氣中更充滿了森林的味道，讓我的心情怡然自得，逍遙自在，優閒的邊走邊拍照，和伙伴們完全沉醉在愉快的氣氛中。

經過一番推進，我們來到大劍山，不知是汗水還是淚水，但難掩我內心深處的喜悅與感動，讓我再一次的征服百岳，今天的天氣真的很好，視野也超棒，近距離的將雪山北稜角、聖稜線、志佳陽山、小劍，以及遠處的北一段（南湖中央間）山岳盡收眼裡。

旅程中開心果

此次同行的有一位臺大心臟外科的護士，她是我們的「開心果」，可愛的小護士，天真、活潑又開朗，而且幽默感十足，每一次的話題都讓大家捧

腹大笑，啼笑皆非，瞬間所有的疲憊、酸痛……都給沖淡了。她也是這次百岳之旅中最倒楣的一位，因為登山鞋沒走幾步路就開口笑，褲子也被刮破了好幾個洞，連眼鏡都被壓壞了，真是苦不堪言啊！可是，她卻很樂天知命，是個樂天派的人，笑容永遠掛在臉上，給人的感覺就是「快樂」，大而化之的個性是最難能可貴。雖然她這次沒有走完全程（因為登山鞋壞了），但她告訴我們她登山的宗旨是來親近山，有沒有攻頂並不是她的最終目標。她能如此釋懷，讓我很感動，更佩服她的堅持與驚人的毅力、耐力。在這段艱辛又漫長的爬山過程中，「開心果」儼然成了我們最好的心靈良藥。

舞動生命的樂章

一般人都能享受登山的樂趣，但短暫的停留、來去匆匆，很少人會去深入瞭解山林、去感受它的氣息、甚至去探討它的故事。其實，山是有生命的，必須像山一般思考，才能明白山的意義。高山上有大氣、水文、植物……等，當然還有世代居住在山上的原住民。他們都是自然演化下成功的族群，他們的身體和棲息環境都涵泳了無盡的智慧。其實攀登高山是很辛苦的，但登山過程卻是值得回味的，也會感動人的內心深處。很高興能一次又一次的克服萬難，完成每一次的攀登百岳，感謝天空作美，讓我們在山上的日子，都能享受到溫暖陽光，其實爬山不就是與大自然最親密的接觸嗎？映入眼簾的花草樹木是最浪漫的畫，蟲鳴鳥叫是最動聽的樂章，夜空中滿天的星斗是最美的詩，山友的經驗是最值得典藏的寶藏，也是生命中最燦爛的朝霞！期望在未來的登山世界裡，你我都有屬於自己最美的詩、畫與樂章，更期望大家都疼惜這美麗的大自然。

登山前充分做好裝備檢查

爬山一定要循序漸進地由簡到難，更要充分的做好裝備檢查，尤其是登山鞋、保暖裝備、雨具等，不然後果是很難想像的。

最後，臺大小護士也不吝嗇的請大家喝飲料，眾山友在談笑聲、歡呼聲中結束這次考驗體力與耐力的天梯之旅。

卡達採購美國C-17空運機

· 魏光志譯 ·

卡達採購美國波音公司製造的C-17空運機兩架，使得面臨關閉的C-17空運機生產線得以暫時維持。

卡達此次採購C-17空運機，是卡達第一次向美國採購軍用裝備，也是C-17「環球霸王」(GLOBEMASTER III)空運機第一位中東的顧客。

波音公司表示，這兩架C-17空運機預計二〇〇九年夏季交貨，該公司拒絕透露交易的價款為何。

美國空軍繼續駐防在卡達(QATAR)，可針對個別合約提供後勤支援。

卡達是繼澳洲、加拿大和英國之後，第四個採購C-17空運機的國家。卡達是第一個國家認為C-17空運機在「人道援助任務」方面的能力，是此大型空運機銷售的利基。

C-17空運機具備長途飛行，也具備在短場簡易的跑道降落的能力。

波音公司即將完成交付美空軍一百九十架C-17空運機的訂單。該公司已經兩次告知C-17空運機的零件供應商，由於缺乏空軍進一步的訂單，因此零件訂單也將結束。美國國會兩度對C-17空運機伸出援手。國會與國防部多次協商，但未獲得有利結果。

二〇〇七年夏季，波音公司決定自己花錢來恢復C-17空運機的生產線，希冀空軍在未來會對C-17空運機有需求，也希望北約能儘速決定採購三架C-17空運機的訂單。國會將會給予小筆的訂單，但是北約還有兩個國家沒有在C-17空運機的訂單上簽字。

任何訂單對C-17空運機生產線都有幫助，但是長期而言，美國空軍的訂單才能決定C-17生產線的命運。

C-17空運機外銷的成績如下：英國六架，加拿大和澳洲各四架，卡達兩架。

波音公司向面臨空中巴士對於美國空軍空中加油機的競爭。空中巴士的母公司EADS已經向阿拉伯海灣國家推銷空中巴士製造的A-400M軍用空運機，並且計畫在未來十年內向美國推銷A-400M。

在中東各國有空運機的需求下，空中巴士公司也積極地在中東展開促銷活動，而且中東國家也有轉向歐洲採購飛機的趨勢。



C-17空運機。