

白髮老兵歲月憶往

九霄驚魂 百死一生

· 楊惠嘉 ·

前言

一九五九至一九七五，連續十六年由美國主導的越戰，完全是一場沒有結果，卻耗資千百億和數百萬寶貴生命的戰爭，且美國在戰場喪生超過六萬人，加上數十萬傷殘兵員，在心、身及精神上都因戰爭而受到不同程度的傷害，給國家和社會帶來極大的負擔和不穩定；而越南本身軍民傷亡，卻將近兩百五十萬人，筆者不幸、不得、不因職業關係而被捲入，但卻有運上天保佑在萬幸中死裡逃生，這已是四十四年前陳年舊事了，但每思及記憶猶新，歷歷在目，今信筆寫來，以嚮讀者。

事發經過

這是一九六八年八月，發生在越南中部海岸城市Hue的一場撞山空難紀實，飛機全毀、奇蹟似的機上六十名客人和七名組員，全都生還，毛髮無傷，經過是這樣的：

當時是民國五十七年（一九六八）八月的某一天，我已自臺灣中國空軍退役，進入中華航空公司，擔任螺旋槳運輸機副機師職務。

因為越戰，越南全境鐵、公路網絡支離破碎，所有軍民所需物資及人員來往，全靠空運維持，越南本身航空運輸能量嚴重不足，全靠外來航空支援，華航也因開創初期，極需開拓市場，增加財源，因而成立「南星專案」，調派C-46、C-47、C-123及DC-4等各型機和人員進駐西貢（如今的胡志明市）與美中情局（CIA）及越方簽定合約，為越南軍民運輸而出力。

這已是四十多年以前的往事了，蒙老天厚愛，如今我已八十高齡，除稍有輕微的健忘症外，身體四肢尚稱健朗，但每憶及那天在越南發生的空難，所有鮮明情景宛如昨日，因為過於驚險，讓我終生難忘，除了當今的高科技才可以拍成與我空難一樣逼真的電影外，現實中真正像我與死亡擦身而過，毫髮無傷安然無恙，飛機全毀，人卻活著回來，實在是絕無僅有，世上千千萬萬民航空難，能讓上天眷寵，全身而退的，大概也只有我們三人而已（另外兩人，不幸因其他空難都作古了）！今就記憶所及，照實寫來，年代久遠，如有錯誤之處，還望不吝指正。

氣候因素臨時改飛海邊城市順化

當日九時到西貢新山一國際機場，擔任客運班機服務，公司簽派由譚姓機長，某空勤機務員（已不記得姓名了），以及擔任副機師的我，駕駛C-46型雙引擎螺旋槳運輸機，載客六十人，後艙服務人員四名，除駕駛艙我三人為華籍外，空服員全係越籍，由西貢新山一國際機場起飛至越南中部BAMETO市往返。

當時越戰正熾，新山一國際機場軍民合用，那是當時世界上最忙碌機場之一，航管人員承擔巨大工作壓力，每日只能工作四小時即需換班，那天又因颱風過境，風大雨大，航管人員更是手忙腳亂，我們在地面上足足等了一個半小時才准起飛，且起飛後中南半島都籠罩在颱風威力圈內，雲層高厚，風大雨急，顛簸簸簸，約一小時航程，到達BAMETO市，天氣

太差，在空中待命半小時，最後因天氣低於落地標準，為安全只得無功而返，飛返原地。

下午二時，原班人馬，滿載客六十人加後艙組員四人，改飛越南中部海邊城市順化市，起飛後仍像搭乘雲霄飛車一般，出雲進雲，颱風也似乎愈來愈強了，飛抵順化市後，天氣仍低於落地標準，以四千呎高度在空中待命：至四時三十分，奉准以無線電導航（CIC）進場程序，穿雲下降進場落地，地面天氣報告吹東風，風速每小時四十哩，雲高八百呎，勉強到達落地標準，我們以三千高度通過導航電臺，向西兩百七十度方向下降。

航電儀器老舊、機場資料不足致飛機撞山

四十多年前，航行電子設備，遠不如當今，尤其是這些越南小城，越南當局全力支援軍方保家衛國打越共，民航方面缺乏經費，設備大都是極為原始，因陋就簡，越南地處亞熱帶，除了颱風季節外，天氣多半非常好，老遠即可看到跑道，我們這批飛行英雄們，藝高膽大，憑多年豐富經驗，對目的地地形地貌的熟稔以彌補航行設備之不足，多半履險如夷，完成許多幾乎不可能完成的任務。

但今天麻煩來了，颱風中雷電交加，定向指針受雷電影響搖擺不定，飛機是否準確地通過了機場的電臺，都很難說；沒有飛機準確的位置，真有些冒險了，飛機是譚機長在操縱，我則全神注視窗外，出雲進雲，地面小丘，樹林、海岸線時隱時現，至一千五百呎高度時，右轉對準機場跑道方向即東南方一百四十度，再下降至五百呎最低高度，如可以看見跑道，即可落地完成任務。在右轉彎中，飛機已下降到一千呎，望向穿降圖表，最低安全高度是八百呎，我提醒機長不能低於八百呎，如果天候實在不行，就回西貢，千萬不要勉強，也不是

什麼丟人的事。

當時越南民航局從來沒有提供給我們各民用機場的穿降圖表，越戰打得如火如荼，這些小事他們也顧不了那麼多了，當時幾乎所有機場都是軍民共用，因為華航也飛美軍包機，所以我們用的航行圖表是美方供應的，但這些小機場美方很少使用，助航裝置的測定，是否有定期修正，它的準確性，我實在存疑！

飛機仍在右轉，在雲中什麼都不見，又擔心飛機正確位置，我特別提高警覺，注意窗外，希望能看見些地標地貌，此時突然有種不祥之感，在雲中什麼都看不見。我只是副機師，我的職責是給機長建議，一切仍然由機長作主，突然，從我右邊窗戶隱約地見到些綠色樹林，就像飛機停在停機坪上看地面那樣近，背上一陣冰涼，腦中閃過「要撞山」的想法，下意识雙手將駕駛盤向後猛拉，同時大叫「我們要撞山了」，就在我拉起機頭的同時，感到一陣撞擊聲，即意識到右邊的引擎撞上山頂，因為飛機姿態是在右轉下降中，撞上山頂的就是右引擎，四葉螺旋槳因撞山而扭曲，動力立即消失，空勤機務員反應到頗為敏捷，立將左引擎推到最大馬力，飛機因向右拉起而出雲，隱約地從雲洞中看到海岸沙灘，我放下了心，至少我們位置在海上而不是山區，飛機只靠單引擎最大馬力，不堪負荷，必需下降高度，否則定會失速墜地。

在我確定飛機是在海面上空後，遂大膽推機頭出雲，終於看到那是我一生中看到最美最美的海灘了。當時，我們高度是一千呎，速度一百二十哩，左引擎負荷不了超過五分鐘以上的最大馬力，起火燃燒，在大雨滂沱、天氣陰暗下，火顯得特別紅亮，無路可走最後一招，只有沙灘迫降了，我汗水滿頭將飛機操作交給

譚機長，想到越共是以鄉村包圍城市，城外全是越共控制的，在沙灘如遇上越共，他們殺人像踩螞蟻，我們命大撞山沒有事，而反被越共幹掉了，那不是太衰了嗎？

美軍直升機即時救援

當時是夏季，天黑的時間較晚，日落前一定要向就近的美軍求救，否則後果不堪設想，引擎因馬力減小，火熄了，準備迫降前，我立即以無線電緊急救援頻道，向所有可以收到訊號的飛機和地面電臺求救，將飛機大致位置及迫降的地區，連續地一次又一次的廣播出去，最後通知後艙組員和客人，飛機準備迫降沙灘，除風大雨大外，沙灘平坦無礙，飛機以腹部著陸，因為兩個引擎都沒有動力，滑行不到兩百呎就停下來了，沒有起火的顧慮，旅客及機組人員沒有任何人受傷，到也都沉著有序地離開飛機。

下機後空服人員在安撫旅客，大風大雨中，我則希望能看到來救援的美軍直升機，心裡不安地算計著，我們被救援的時限大約也只有三個小時，如果到天黑前老美的直升機來不了，那只有讓越共來決定我們的命運了，我是急在心裡，又不敢講出來給譚機長聽，大雨傾盆，夾雜著海濤沖擊聲中，我似乎聽到了直升機的聲音，我立即將飛機中求救的訊號槍拿出來，確定真是直升機聲後，即使因大雨看不到飛機，我也將訊號彈射了出去，陰暗天空中，紅色訊號彈顯得格外明亮，我連續發射了兩枚，確定看到一架直升機向我們飛來了，心中一塊大石頭才放了下來，至少我們有救了。

這架飛來的直升機顯得特別可愛，雖然只有一架，但至少可保證老美不會不管我們這批苦命人了，接著天邊又出現了三到四架直升機，一切都沒有問題了，這時我才安心去檢查飛

機撞山受損情形，除了右引擎撞壞外，飛機腹下行李艙整個磨平不見了，所有客人的行李應全都散在機場附近小山頭上了吧！右翼翼尖也削掉了約三英尺，看到飛機撞毀情形，心中萬感交集，就是只差半秒鐘，全機六十七人（旅客六十人，組員七人）就將人天永隔，這幾乎是不可能的奇蹟，除了感激老天的厚愛外，還有什麼呢！

前來救援的直升機大小也太少，旅客們爭先恐後，誰都想早離現場，最後我們拿出阿兵哥本色，強制老弱婦幼先行，好在美軍基地近在咫尺，馬上又飛來五、六架，在不到半小時的時間內全部撤運完成，除了丟掉托運的行李外，全都安抵目的地順化市，之後我們全部組員在順化市住了一週，完成越南民航局失事調查，主因颱風風速太強，下降時對風影響飛機航跡修正量不夠，偏離正常航道，但只要所有客人及組員都沒事，兵荒馬亂中，越南民航局也就得過且過不多加追究了。而華航本身到是徹底檢討了真正失事原因，以免再發生類似事故。

後記

事件過後，我奉命返臺參加波音七〇七培訓，沒有再返西貢，越戰已成過去，但每當前往新加坡、中南半島或泰國出差時，如果天氣好，都會看到這架差點讓我命喪異國仍然躺在沙灘上的飛機。戰後廢墟，我想它大概已成了附近農村孩子們的玩具了吧？感慨之餘，我想起一次前往英國出差，在英航飛管中心和一位老英航機長聊天中，是我之後在民航界工作，永遠不會忘記令我深思的一句話，那就是「民航機師千萬不要逞強當英雄，能平平安安將旅客帶到目的地的才是好機長」！