

火焚東京追記(上)

· 沈運曾譯 ·

——一位美軍飛行員與惡劣天氣、戰鬥機群和高砲火網奮戰中，從B-29轟炸機空襲日本，火焚數城之回憶



「超級空

中堡壘」波音

B-29的副駕駛

，丹恩迪威中尉

(1st Lt. O. Dann

Dewitt)回憶說：「我們打西南方飛進東京時，富士山位於左側，向前觀望，已開始瞧見遠方一片昏暗橙色的燈光，那是我們的目標。突然一道探照燈光束盯上了我們，轉眼間數道光束交叉而至，已將我們鎖定，最奇怪的是這些探照燈光源，高度竟然與我們相同」。

機組員們馬上會意過來，原來那些探照燈組，實際上是安裝在一萬兩千呎高的富士山半山腰上，亦正好與他們六千呎至八千呎之空襲高度相同。對一架專門設計來執行高空轟炸的重轟炸機來說，這實在是一次非常危險的低高度任務。迪威說：「今天只飛六千呎高，而日軍將高射砲陣地擺在山上，好似對方扔出石塊來砸我們那麼容易」。

這天是一九四五年的三月九日，

乃李梅少將(Maj. Gen. Curtis Le May)號稱「立即成名(soon-to-be-famous)」之十日閃電大轟炸，火焚日本四都

的第一夜。由於傳說之日間攻擊高空轟炸會商不果，失望之餘，精力充沛雪茄不離口的這位將軍，便下定決心以激烈而徹底的辦法來賭上一次。他下令撤掉「超級堡壘」的龐大防禦武裝與火力，以便各別以低空夜襲日本主要城市；不同於平時滿載強力爆破彈藥，他在B-29炸彈艙內塞滿了重五百磅的混合彈組，每組有六十枚八磅重之燒夷彈。

再提到這架駐防北馬利安納群島提尼安基地(Tinian, North Mariana Islands)，美軍「第五〇四轟炸大隊」的B-29轟炸機漸漸接近東京時，迪威回憶：「一切都非常平靜，直到那些探照燈光束亮起，真像一下子捅翻了馬蜂窩，高射砲彈從四面八方朝我們射來，並在四周不遠處爆炸。航空器指揮官哈德森(Aircraft Commander——在美軍中機長慣稱為「Captain」，惟獨B-29的機長稱為

指揮官，副駕駛為駕駛員「Pilot」)與我連忙拉開飛機，實施各種閃避動作。突然間，高砲停止射擊，輪到戰鬥機群湧而上，只見一串曳光彈從機頭前掃過，探照燈光亦跟著照射過去，對我們來說又進入一片漆黑中，原來日軍正找上我們後方的「一架B-29單機去」。

這時哈德森和迪威集中注意力，專心向前方一大片橙色光亮及前方飛機所炸燒的火光飛去。迪威繼續說道：「轟炸員賈可布(Edgar Jacobs)這時接過飛機的操縱，二話不說，一口氣把我們七噸重的燃燒彈通通扔至那片大火煉獄旁，然後飛機一個迅速轉彎，朝南方快速脫離目標區，直奔提尼安而去」。

完成此一空襲史上最要命之一的東京任務後，獲知其死傷人數，遠超過英皇家空軍(RAF)襲擊漢堡(Hamburg)與德雷斯頓(Dresden)及後來對長崎原子彈攻擊殺傷人數之總和，約與廣島造成之死傷相當。若論及不可想像之破壞與他所面對之艱險，迪威想起那第一晚的閃電襲擊說道：「那是我平生最壞的一次任務」。

丹恩迪威乃美國賓州(Pennsylvania)人士，一九四四年二月自喬治亞州阿爾班尼透納機場

(Turner Field, Albany, Ga.)，多引擎飛行學校畢業。在其十九歲生日前八天，獲頒飛鷹胸章及少尉軍官任官令，並奉派至俄亥俄州哥倫布市洛克朋陸航機場(Lockbourne Army Field, Columbus, Ohio)，進入B-17過渡飛行學校。兩個月後完成過渡飛行訓練，再調內布拉斯加州費爾蒙陸航機場(Fairmont AAF, Nebraska)，接受「超級空中堡壘」B-29訓練及機員編組。

迪威說：「當第一眼見到我的第一架B-29時，忍不住稱讚它的美麗，心中同時想著駕駛B-29一定相當過癮，除非那懷特氏(Wright 3350)發動機出了毛病」。他接著說：「有一次飛至墨西哥灣執行演習任務，當時飛機爬到三萬呎，正向鯨魚岩(Whale Rock)模擬投彈時，果然三號發動機的一隻汽缸爆裂起火，機械員史托克(Larry Stokes)連忙將火撲滅，我們也迅速在嘉維斯頓陸航機場



丹恩迪威（拍攝於受訓時期）。

(Galveston AAF, Texas)緊急降落」。費爾蒙隨即派出一架B-17，把機組員接回內布拉斯加，並暫時將「超級堡壘」留在嘉維斯頓，派衛兵看守，即便如此亦吸引了大批參觀人潮前來觀看。

而在B-17上的機組員，亦利用時間練習射擊時間的掌握，迪威表示他還特別藉此機會練習了機腰砲塔，他說：「我向地面目標射擊了好幾百發五〇口徑槍彈，印象深刻。不過之後也有傳說那次的射擊，不小心射殺了當地農夫的乳牛，但那絕不是我們機組員造成的」。

同(一九四四)年十二月下旬，四名射擊士：波吉士(Billy Bugess)、士賓(John Tobin)、威爾柯克斯(Jack Wilcox)及威廉斯(Glenn Williams)與雷達員布蘭克勒(Francis Blankner)和全機組員惜別，乘船前往太平洋。指揮官哈德森、飛行員迪威、領航員馬丁(John R. Martin)、轟炸員賈可布、機械員史托克和無線電通信員史密斯(Harold O. Smith)，則送往加州沙克拉門托(Sacramento, CA)的馬瑟機場(Mather Field)，接收他們嶄新剛出廠的「超級堡壘」，該機之命名，他們就同意依照這位熱衷打賭，身上經常都帶著一副紙牌之西部德州佬哈德森



美陸航第504轟炸大隊迪威中尉擔任假駕駛員(即駕駛員之「好牌」號B-29型機。

的主意，稱為「好牌(Good Deal)」。迪威亦開玩笑的說：「當時我心想我們得好好玩這副牌。我跟哈德森將飛行工作平均分配，百戰歸來，經歷萬難，竟然都能幸運的全身而退」。

聖誕節後不久，「好牌」號起飛，直奔B-29基地，經檀香山、強森島(Johnson Island)、瓜加林群島(Kwajalein Atoll)，最後到達提尼安北場。當時，提尼安機場為世界各大機場其中之一，有四條長八千五百呎的跑道併排而建，而最畏世人知道極機密之「第五〇九混合大隊」，便匿身駐紮在此(北場)。

三月十一日晚上執行第一次閃電空襲之後，迪威與機組員們馬上又接受一場火焚名古屋的簡報。「好牌」號裝上彈藥，加滿燃油，迪威回憶道：「機械員完成飛機檢查，軍中牧師特別過來給我們他的祝福與祈禱，然後大家一一登機，啟動引擎加入排隊



世界上最大機場之一，提尼安機場鳥瞰圖，此四條平行跑道之北場為第504轟炸大隊及第509混合大隊（執行原子彈極機密任務）共同使用。

，滑行至跑道頭。按照『標準作業程序(SOP)』，滑行時炸彈艙門應予敞開，但當賈可布將艙門關閉的同時，便聽得機腹下方轟隆巨響，約八到十噸重的爆破彈與燒夷彈集組筒，直接墜落在跑滑道上！我急忙從機頭駕駛地板上的艙洞穿下去查看究竟發生什麼事，只見一些炸彈組筒被摔破裂，數十枚八磅重之燒夷彈散落翻滾在我們B-29機腹下，所幸沒有任何一枚被點燃，真是老天幫忙！」

回想起起來，一次轟炸員儀錶板上，簡單的彈艙門開關失靈，竟可能引起一次天大災難，且讓機員們不得不將任務取消。迪威說：「誰知道，

如果此行依計畫實施的話，極可能在執行任務途中會發生失蹤或其他事故，上帝的旨意永遠是神奇莫測的」。

三月十三、十四日，「好牌」號參加了第三次閃電空襲，轟炸大阪，從七千兩百呎上空扔下燒夷彈，哈德森率機員們對這個超過八平方英哩的日本第二大城及主要生產中心，做了徹底的破壞。

三天後，三月十六日晚上「好牌」號奉命執行第四次閃電任務，該次目標為神戶。「好像每趟去炸日本的任務，都必須要經過鋒面和壞天氣似的」，迪威回憶說：「不過這次特殊

鋒面天氣的亂流非常厲害，極度上升及下降，令人不敢置信的顛簸，真是天昏地暗星月無光。就在此刻，一看機艙外所有的螺旋槳葉尖突然都火光閃爍燃耀起來，接著便是機翼前緣和尾舵，這種『聖艾慕電火(St. Elmo's fire)』愈來愈強，以致整個機頭都被綠色的電光點燃似的，靜電繼續增強，眼見機外氣溫錶上的綠光，猛然一跳至近旁投彈瞄準具上，並發出霹靂啪啦的爆裂聲」。

迪威接著說：「我試圖請賈可布將手放在儀錶上，以證明操控器具不會觸電，但他立刻整個身子向後退，避之唯恐不及。其

實，那奇異的景象是難得一見的美景，大約延續十分鐘有，這些靜電火光才猝然消失」。

神戶之行高砲特別強烈，回想那些恐怖的場景，迪威說：「當有人想要致你於死地的時候，一些奇怪的念頭會出現你心中，我覺得那些在四周爆炸的高砲，正如一隻追趕你的醜惡大狗，正離你不到一呎遠的距離，而那些代表死亡的砲聲，就在耳旁一聲聲的狂吠！在聽見一聲『炸彈離艙』後，一個快速轉彎向南，面對太平洋時才大鬆一口氣」。

三月十八、十九日，是十日閃電空襲的最後一次任務，再度光顧名古屋，而「好牌」號機組員們輪休，無須執行任務。截至目前為止，閃電空襲已吞噬了日本四座城市的三十二平方英哩，成千上萬人死亡。東京消防部門估計，僅僅是三月九至十日，便有九萬七千人喪生，此一驚人的數字



一架B-29執行「焚日本」空襲任務前，一名機員檢查彈筒及彈載情形。

，直到今天仍是一些B-29機組員們心中的陰霾。

雖說所有閃電空襲，都是以極危險之低空飛行完成，但此一任務第五〇四大隊僅損失一架「超級堡壘」（編號：92-65242），由夏菲爾少校駕駛，全機人員均於三月十六日空襲神戶任務中殉職；總計第五〇四大隊在太平洋戰鬥中損失B-29共二十六架，另加一般操作中損失四架，共計三十架。整個陸軍第二十航空隊，近五百架B-29被擊落，五千名機組人員中，熬過這次大戰的已不足兩百人，真可謂「醉卧沙場君莫笑，古來爭戰幾人回」！

迪威一共執行二十七次任務（其中有幾次非閃電空襲），六十多年後的今天，每次執行任務的記憶仍鮮活地留存在其記憶中。其中一次是一九四五年二月十日那天，第五〇四大隊對東京附近的中島(Nakajima)引擎工廠實施首次精準轟炸。通常對正目標進場投彈時，從「起炸點(P.P.)」開始計算至目標上空所需時間，一般約為八分鐘至十分鐘。而這段平直飛行時間，轟炸機特別容易被高砲及戰鬥機攻擊，故雖僅僅幾分鐘，也讓人覺得特別漫長。可是，二月十日當天迪威回憶說：「我們編隊平直飛行了足



日本高砲部隊宣稱擊落「超級空中堡壘」乙架。

足四十五分鐘才到達目標上空，期間我們一直遭受猛烈的高砲攻擊，好不容易才聽見『炸彈離艙』的喊聲。這時高砲突然停射，戰鬥機蜂湧進場，一架『零式』機頭正對著我們迎面飛來，目睹其砲管射擊出的閃光和硝煙不停從兩翼噴出，我咬牙準備中彈，但卻一顆也未擊中，那日軍飛行員繼續衝過來，似乎是存心要相撞，轟然一聲擦身而過！只僅幾吋之差，就在這一剎那，我發誓看到他的面孔，戴著飛行護目鏡，雙眼直瞪瞪地瞧著我，一轉眼就不見了」。

由於B-29的空速與日本戰鬥機一樣快，甚至更快，因此正面進攻與圖謀相撞，幾乎變成標準實戰方式。二月十日那天，大隊共出動十四架B-29，二架起飛後因故取消任務回航，至目標區投彈的只有十一架，無論高砲陣勢多猛烈、至少三十五架以

上的戰鬥機，再加上轟炸投彈不可理喻的漫長飛行路程，第五〇四大隊僅有一架B-29被擊落。

現在來看，何以會有一段為此惱人，而不可理解的漫長飛行，才到達目標地區投下炸彈？其實要解釋這現象，對今天的飛行員來說，應該是再簡單明瞭不過的了；因為「超級空中堡壘」之高度，已進入當時尚未為世人所知的「噴射氣流(Jet Stream)」中，而且當天正好是頂風飛行之故。（未完待續）

編者啟事

一、本刊為服務空軍官兵及海內外讀者，設立電子信箱（帳號：cath.chunyi@msa.hinet.net），如有任何建議或稿件提供，均可利用本電子信箱傳遞，以縮減信件往返時間，歡迎官兵、讀者多加利用；來稿請寫明真實姓名、身分證字號、詳細戶籍地址（含里、鄰）及聯絡電話。

二、稿件照片如需退還，請附上回郵信封，註明收件人及地址，以利作業。

空軍司令部文宣心戰組敬上