

火焚東京追記(下)

· 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



一九四五年四月一日，著名的八十二天沖繩島之役開始，在此僅距日本本土

九州島三百二十五哩之處，四月六、七兩日，日本出動七百架航空器——其中半數均為「神風(Kamikaze)」敢死隊之自殺飛機，全力抵抗美國進攻之艦隊。第五〇四大隊奉令炸毀九州島上所有機場，以支援進攻沖繩。迪威說：「我們先由提尼安基地一架架單機起飛，爬升高度，然後到九州南方一小島上空預定之會合點，與各中隊會合編成浩大的轟炸陣容」。

在一次此種類型任務中，迪威回憶說：「我們起飛後，發現早有不少飛機在我們預定之會合點上空盤旋飛繞，我們認為那應是自己中隊的飛機，仍直接向前，可是令人驚異的，在會合點上盤旋繞飛的竟是日軍一個雙發動機『三菱G4M2』大隊，我們稱

之為『貝蒂(Betty)』的轟炸敵機。我兩大隊轟炸機同時同點會合，既不能炸又不能打，看來日軍是集合機群向南去轟炸我方艦隊或沖繩之陣地。我們有任務在身，責任重大，立刻轉向北方，編好隊形並直奔九州，對正『I.P.』準備轟炸和泉(Izumi)機場，四周不見敵軍戰鬥機，高砲聲亦甚疏落。但聽『炸彈離艙』之後，突然之間我們竟被擊中，似乎是一枚二十公釐的砲彈，彈著點係在四號發動機之外，幾乎快到翼尖。飛機立即向右偏側，幸運的是我們的位置在編隊外緣，怎麼偏也不致影響其他飛機」。

迪威接著道：「這時一架日本『三菱J2M2』，我們稱為『傑克(Jack)』的日本戰鬥機，見我們偏離編隊落單，認為抓到了好機會。誰知這時我們把四道油門一齊推向前，且放低機頭，直奔一千五百哩外的基地。日軍追來射殺，可是他就是追不上我們（在兩萬呎高度時B-29之最大空速為

每小時三百六十哩，而『傑克』戰鬥機則為時速三百五十哩）。再說，我們機尾砲塔射擊士那兩挺五〇公釐和一座二十公釐口徑的砲口，正對著來追的日軍，令其不敢逼近！」

七月十四日好牌號整組機員輪到一次輕鬆的任務，那就是在四本海岸線外巡邏，監聽特急難救助無線電波道——找尋迫降海上受損之「超級堡壘」，或跳傘逃生之機員；同時與負責搜救行動的潛艇及船艦合作，係一個相當安全的任務。

所以第五〇四大隊指揮官馬丁上校(Col. Glen W. Martin)，建議機員們攜帶一名老百姓乘客——「杭立維公司(Honeywell)的技術代表，作為增進公關之舉。但因好牌號正停飛維修，故由另一架B-29代替執行此一預定飛往大阪海外巡邏任務。

在起飛前檢查中，轟炸員賈可布曾報告，炸彈架上護彈套環中均插有木條，係作為一種安全措施，以防炸彈艙內加裝的兩隻各五百磅燃料副油箱意外墜落；但此一措施，同時也阻礙了緊急情況時副油箱之拋棄。

迪威回憶說：「在一美麗的黃昏，我們四具發動機用最大馬力起飛升空，一趟輕鬆愉快的任務開始，的確感覺很不錯！今天絕無一人向我們開

槍射出。飛到塞班(Saipan)之東，約一千兩百呎高度時，我們剛要轉向北飛，忽聽到無線電內講機爆出聲響『二號發動機著火了！』機械員史托克馬上啓動兩具發動機滅火器之一具」。

火焰濃煙仍從發動機中散出，史托克啓用第二具滅火器仍無效果，這時長長的火舌向後飄來，一直快燒到機尾；就在急忙中轉向提尼安之際，哈德森令賈可布立即拋棄炸彈艙內的兩隻副油箱，但是油箱已墜落在地自由滾動著，艙內充滿一股強烈的「一百號」辛烷臭味。發動機拖著的火焰很快就波及到機尾，「這下糟了！」，迪威說：「如今高度只有七百呎，天色漆黑，火勢每分鐘越燒越烈，下方只有一片寒冷的太平洋，我們已經毫無選擇了，必須將這大傢伙在爆炸前落地。」，迪威立刻呼叫提尼安塔臺，基地已經發現這著火的龐然大物，塔臺亦馬上准予直接進場降落，消防車與救護車全部都在跑道頭待命。

迪威接著說：「哈德森這時叫我放下輪子，我猛拉收放機輪的槓桿，但卻毫無反應！上下左右我又拉了幾次，仍無結果，輪子肯定是卡住放不下來了」。這當口，最後進場立刻便到了「短五邊」，機輪放不下，且只

放了部分襟翼而大火已燒過了機尾。迪威說：「我們兩人都在駕駛，進場與著陸好像都頗為良好，只是一陣金屬與水泥摩擦，所發出的可怕聲響，機腹下火星亂飛，螺旋槳亦打地向後翻彎。整個機身完全變形，鋼皮都發紅燙手，飛機一直在跑道上滑了三千呎左右才慢慢停下來」。

機員們分別從艙洞門中鑽出，迪威則是打破駕駛艙側面玻璃爬出，這時大家才發現雷達員布蘭克勒，在機腹磨擦破裂後，已從破孔中摔出機外了，且幸運的他雖受傷最重，但沒有生命危險。直到火焰熄滅，一看B-29機身已成了一堆撞燒後的破鐵爛架，整個機組員總算事都平安回來，唯獨「杭立維公司」那位技術代表不見人影，最後才在遠處跑道上找到他，且他竟然不清楚自己是如何從燃燒的轟炸機中逃出來的；經救護人員簡單包紮過後，擠滿一輛救護車送往醫院，經航空醫官詳細治療檢查後，給了一份最受歡迎的處方——「停飛日四」。

迪威回憶說：「在此次『輕鬆愉快』的任務後，又於六月六日恢復轟炸大阪，兩天後再炸名古屋，特別是名古屋的『愛知(Aichi)飛機製造廠』，遇上醜惡的大狗，確實真好像咬到

我的大腿，這麼猛烈的高砲火網，永遠也不會覺得習慣的。此行我們首次使用四千磅重之普通炸彈，該飛機場百分之七十五化為灰燼」。

休息幾天後，「好牌」號全體機組員獲知消息將選派至「先鋒機員訓練學校(Lead Crew School)」受訓，該校設於「摩納克陸航機場(Muroc Army Field)」——即今日的愛德華空軍基地（位於加州之「莫哈維沙漠 Mojave Desert」中），機組員們搭乘空運司令部(Air Transport Command)客機，前往基地實施整整一個月的嚴格訓練，但與作戰相較根本談不上辛苦。時光易過轉瞬畢業，機組員們仍搭乘ATC-7D C-4空運機回提尼安，中途停夏威夷「羅吉斯陸航機場(John Rogers Army Airfield)」，機組員們不急著趕回去，並在夏威夷稍息數日。

迪威說道：「八月六日，我們仍在夏威夷，從無線電廣播中收聽到一項令人難以相信的消息——日本廣島已被一架B-29單機所扔下的一顆「原子炸彈」，整個一掃而平！到那時，我們才明白，何以第五〇九混合大隊在北場總是神秘兮兮，要執行什麼極機密任務，目的為何了」。

三天後，機員們又聽到長崎也被

第二枚原子彈在地圖上抹掉的消息。迪威說：「當時謠言滿天飛，說日本已請求和平，但八月十日我們回到提尼安基地，戰爭仍繼續在打。我們照例又恢復排入戰鬥出勤名單。一直等到八月十五日，日軍才正式宣布無條件投降！一場夢魘終於算是過去了，或者我們認為是如此」。

接下來第五〇四大隊的一切努力，都集中在許多關在日本戰俘營的美軍身上，陸航與紅十字會聯合提供了許多醫療、食品、衣著，甚至是一些「藥用」酒精與供應品之貨盤，用保險傘網綁著，準備空投至各戰俘營所在地。

「好牌」號奉派空投之戰俘營，位於東京西北。「一個陰鬱黝暗八月下旬的一天」迪威回憶著：「我們直飛東京，然後在密雲上轉向西北，在大雨中來回多次，就是找不著那戰俘營。不得已憑藉推測估算，我們將貨盤全部投下，期盼能被找回，畢竟這些補給品多少有點用處。」

由於尋找目標過久，燃油不夠返回提尼安，改在硫磺島(Iwo Jima)降落加油，這時已滿天星斗，所以我們趕緊回航。不料，一號發動機在平靜地一萬呎高空突然汽缸爆裂，飛機顛簸不已，當時距離基地尚有兩個小

時，史托克立刻關閉了一具發動機，並實施順槳處理；就B-29來說，以三具發動機維持兩小時飛行應無問題」。

可是這時偏偏遇上惡劣的壞天氣，飛機進入了層層厚密的塔狀亂積雲，迪威說：「我們先是在亂流中掙扎，後來飛機竟被突然掀翻過來肚子朝天，接著三號發動機又爆裂燃出火焰！飛機整個失控，在一具發動機停車，另一具著火的狀況之下，「好牌」號一頭往下栽去，哈德森與我和兩人之力與操縱系角力般格鬥，狂亂中空速表會達到時速五百哩，離太平洋只有幾百呎！」後來到最後關頭，飛機居然得到控制，稍稍爬升，迪威繼續說道：「這時史托克才連忙四處滅火，並把三號發動機順槳。這架龐大的B-29只剩下兩具發動機，而且已完全進入儀器飛行(IEF)狀態，高度的一千呎，離家還有兩個小時呢！」，機員們也開始發送歸航方位信號給提尼安及塞班。

到這種節骨眼，他們真慶幸有一位乘客在機上，他就是隨軍牧師艾洛爾雷帝(Chaplain Earle Raite)，他曾遍訪過第五〇四大隊出任務前的每位機員，這次他更要親身體驗一下B-29出任務的情形。當大夥抓狂呼叫歸航

，等待回答之際，雷帝牧師確實發揮了他鼓舞和提高士氣的能力。迪威說：「他不斷告訴大家，馬上就有回應了，我們一定能辦到的。整個過程中，牧師保持暨肯定又樂觀」。

果然不錯，迪威回憶：「最後，終於有一微弱的信號，從我耳機傳來」，他們只離提尼安島約兩百哩了。「終於，我們調整好方位航向，在密雲中飛回家了，但那卻是一場真正戰後要命的工作」，迪威回憶說著。無論雷帝牧師表現得多麼樂觀，在此一夠折磨人的飛行之後，迪威嘆道：「那是一次我真正覺得壯志成仁的時候已經到了」。

在太平洋戰爭中，雖然「超級空中堡壘」B-29所扮演決定性角色之光采，最後被其所扔下的原子彈所奪；但事實上，在兩粒原子彈攻擊之前，日本帝國早已精疲力竭，在垂死掙扎中了。尤以B-29對日本各大都市之密集燃燒彈的「火焚」空襲，對工業設施之精準轟炸，海上佈雷襲擊船艦及攻擊各機場等，正如迪威與其「好牌」號機員們一樣的軍人，在每次任務中將生命置之度外，再加上盟國其他各軍種全體人員，多年來同樣的堅苦卓絕、冒險犯難，才贏得這場戰爭，他們的貢獻是絕對不容低估的。