

「絞龍夫人」U-2偵察機 高空熄火夜航迫降記

· 沈運曾譯 ·

一架早期的U-2A在夜航中熄火，中華民國空軍的「邁克(Mike)華少校非常冷靜地將飛機安全迫降下來！」

邁克·華的機後，正拖著長長一道銀白色汽化噴射燃油的軌跡，那是油箱燃料從油管破裂的缺口外洩，都快漏光了。在晴空繁星閃爍的夏夜中，實難發現此一稀薄的尾後波痕，除非有飛機鄰近時才隱約可見。此時，邁克·華並不知道燃油正在漏掉。在一九五九年八月三日

之前，世界上可以說還沒有能飛這麼高的航空器，除非是找來一架「洛克希德」(Lockheed)製的U-2A，才能看見他正在猶他州(Utah)上空七萬英尺高空漏油。

邁克·華，即是華錫鈞少校(Maj. Hsichun Hua)——中



U-2飛行員華錫鈞少校。

華民國空軍軍官、具有豐富經驗的F-86軍刀機(Sabre)飛行員，他是奉派到美國「德州勞夫林空軍基地」(Laughlin Air Force Base, Texas，接受當時認為「超級極機密」的間諜機飛行訓練人員之一，該組織精選的空軍飛行員，經常需在中國大陸上空飛行，這組所有訓員，都被美國空軍教官們，硬性地每人取了個西方名字——彼得(Peter)、傑克(Jack)、查理(Charlie)、桑尼(Sonny)、斯派克(Spike)以及邁

克(Mike)等。今天，「邁克」華寓居於馬里蘭州(Maryland)，是一位具有普渡大學(Purdue)航空工程博士學位，早已退休的中華民國空軍將領，但他仍保持著「邁克」為其大名。

在一九五九年那夜，他才卅四歲，飛行夜航訓練的第七趟，其任務計劃：先從「勞夫林基地」起飛至德州之大春城(Big Spring)，然後向西北飛至轉折點「猶他州的奧格登(Ogden)」，再轉向西南至猶他州的三角市(Delta)，再轉向東南飛向漫長孤獨而疲乏的回程旅程。華氏並未接收一般多向導航臺(VOR)航跡，照當時一般民航飛行員，利用簡單的超高频(VHF)無線電，便可完成由VOR至VOR之飛航，當然那時代尚未聽說過像「地球定位系統(GPS)」一類儀器，他僅依靠U-2A機內裝設好的「六分儀(sextant)」，像十九世紀航海家，還須經由伸出蓋罩駕艙的望遠鏡，觀測星光來飛行。當身穿抗壓飛行裝，戴著頭盔，處身恰似德國福斯金龜車駕駛座一樣狹窄的駕艙中，那就太簡單了。

而且U-2A是一架必須非常精準控制速度的飛機，假若快過五海涅，意即速度超過「馬赫值(Mach)」，脆弱的機身結構便可能斷裂受損，如果

是慢過了五海涅，意即立即失速，同樣會對機身結構造成毀滅性之損害，原因是飛機太輕而結構特別脆弱。

他的U-2A飛行全為單飛，因為當時並無雙座U-2A存在。他能逃過此劫，確證華少校頗具航空天才之一大表徵。因為「絞龍夫人(Dragon Lady)」U-2A乃是美空軍所有航空器中最難降落的，也可說是人類具有記憶以來最難降落的航空器，恐怕只有飛過一種叫「吉比的競速機(Cee Bee Race)」的人會不同意，華氏曾單飛降落過六次，而這第七次，也會在航空史上紀錄下來的。

此種間諜機之落地，經常需要另

一位有經驗的U-2A飛行員，在進場的跑道頭等待引導，正像航空母艦上那名雙手猛揮旗幟的「降落信號官(Uso)」一樣，告訴飛行員正確離地面有多少呎；假設落地的飛行員，已經保持好他越過機場籬牆的速度，那麼每多一英呎高度，意即將更多需一千英呎的跑道長度。終於一直到



接受U-2飛行訓練之首批中華民國空軍飛行員（左起）華錫鈞、王太佑、楊、耀華與陳懷。

今天——「絞龍夫人」U-2A降落之際，已改為由一輛通信車(Mobiles)之助，難怪我們會瞧見，那些在地面的U-2A飛行員，要瘋狂地駕著「通信車」，以百哩的速度穿越滑行道，衝向跑道頭，趕上正在降落的U-2A；如此，才能通過無線電，對飛行員喊出他離地面的準確高度，甚至準確到英寸。

當晚華少校在猶他州上空十三英哩的高處，他駕馭巨大的「普萊特－惠特尼引擎(Pratt & Whitney-J57)引擎突然停車，當時沒有通信車可以校對高度，事實上世界上沒有一位飛行朋友可以幫他；有人會奇怪U-2A機

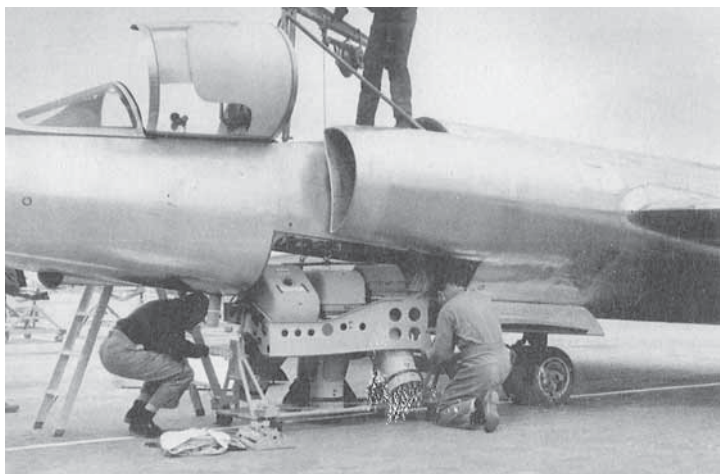


經過無數艱辛及起落架故障，華錫鈞迫降之U-2機，實質上可說是並未受損。

怎麼沒有油量表，想來是一項減輕重量的措施，但它有一盞低油量時的警告燈，油量低於四十加侖時應該亮起，但他記不得曾看見燈亮過。由於黑夜中儀表板上紅色警告燈光亮起，是

絕對不可能被忽略的。那麼顯然這燈也是發生故障。總之，當引擎停止後，整個寂靜的黑夜高空，只給華少校留下嘶嘶滑流的衝擊聲而已，時為當地的晚間十點五十八分。

實際上他還有一個朋友，就是「洛克希德」噴射機，若從七萬英尺高空，U-2A單靠滑翔下降至海平面，便能滑越兩百五十海哩。就當晚情況而言，假設華氏只要滑翔兩百海哩距離，即可到達五千九百呎降落。因



出偵察任務前，地勤人員正為U-2機裝上攝影機。

一具引擎停車的U-2A，每滑翔廿三呎距離，僅只下降一呎高度。其滑翔率與常見的「史懷哲斯(Schweitzer 2-33)」雙座翱翔機(Sailplane)一樣。

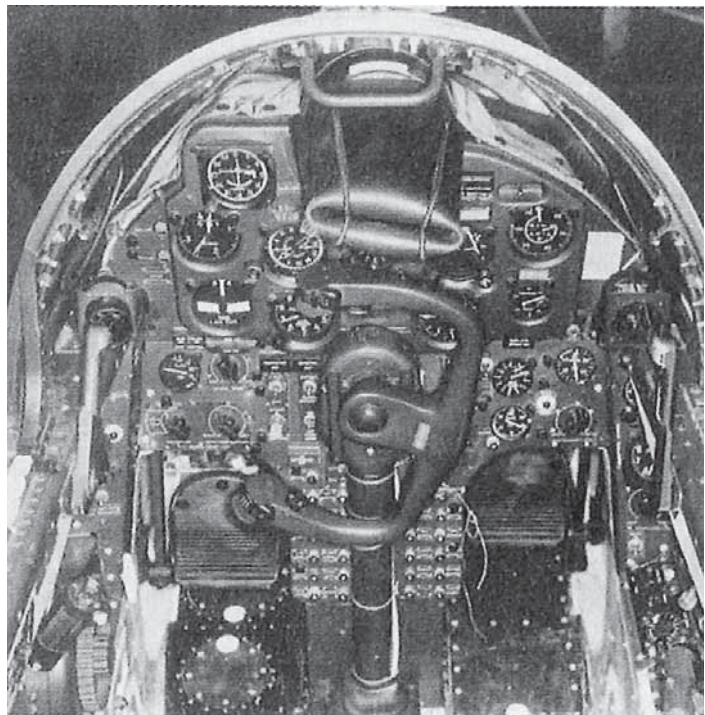
在他後方不遠便是奧格登空軍基地。五十六年後的今天，誰都會「後一見之明，一清二楚蹬腳疾呼，怎麼不回頭一轉，便可向那一萬三千呎的跑道滑降下去了。可是當時高空中的飛機下面為厚實的密雲，雲頂高達四萬呎，雲量一直不斷增加，地面一切煙火均被掩蓋，引擎熄火後，要在不熟悉的山區單飛儀器穿雲下降，那可實在不是鬧著玩兒的。

但有一項較佳的理由，說明他何以有如此的信心，保持東南向直奔本場返航呢？在他最近一次E-MAIL中指出：「在受訓時，課堂上常被告知，在很高的高度時，引擎是不穩定的，會偶爾熄火，但到了三千五百呎以下時，可能極易又發動。首次訓練飛行中，我們便奉命在高度關掉引擎，然後滑翔到三千五百呎，

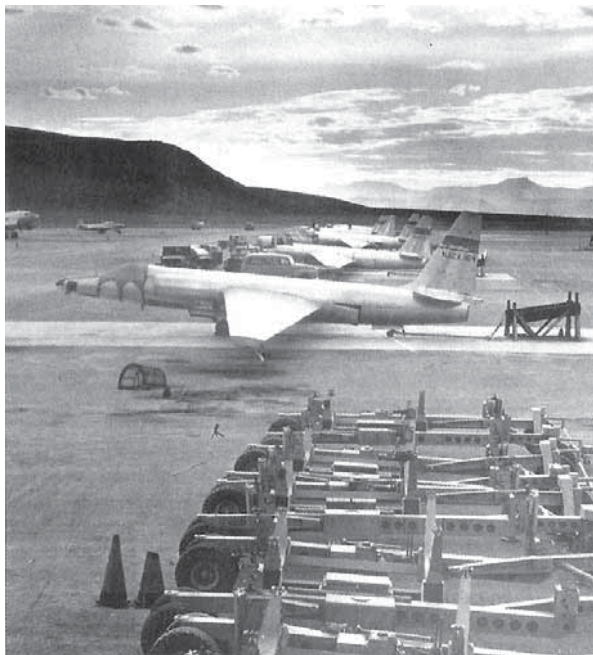
在練習中重新開車都辦到了。那夜，我對引擎過分信心，認為它那種正常的『熄火』又來了。所以我一直保持航線，但開車失敗後，我的高度已經太低，要到任何主要機場都為時已晚。」

滑翔高度降到三千五百呎以下後，有足夠氧氣可供再點火，可是他全然不知，他的油箱早已漏乾，這時就是神仙也沒辦法再發動引擎了。

當穿出雲層以下後，華氏呼叫「赫爾空軍基地(Hill AFB)」，想獲得



狹窄的U-2機駕駛艙。



美國內華達州格農湖(Groom Lake, Nev.)停放之U-2機群。

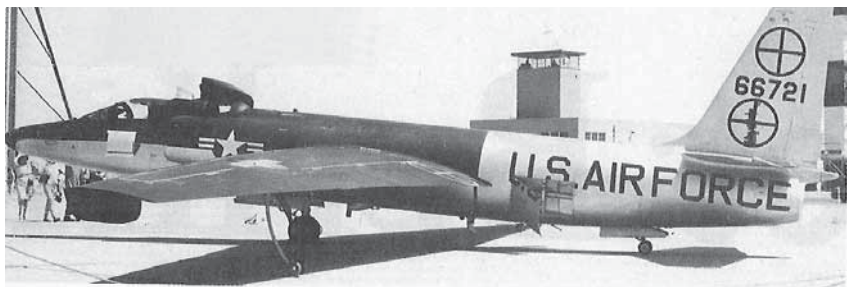
導航，遠離隱藏在飛機下面的群山。他再用軍方隨時監聽的緊急波道，發送「Mayday-Mayday」，都無人回應；在黑夜的猶他州內已無人飛行了嗎？還是沒人能聽得懂華少校中國口音的英語？問題變得更複雜了，當一架飛機引擎失效，發電機也不動作時，飛機的「自動駕駛儀(autopilot)」也一併休息。

這麼大一架「絞龍夫人」U-2A只靠人工操作，但最不幸的是華氏的抗壓飛行衣，也自動地充氣膨脹起來，像個吹脹了氣的「米其林輪胎人(Michelin Man)」。在密雲亂流中，閱讀航圖、使用無線電和用一雙手腳操縱飛機；早年飛行員們習慣誇言，這無非是「飛行、航行、通信」三樁事兒的口頭禪，已完全改變。他專注所有的心力和精神，才可做到每一個細微的程序和動作。

華少校到達三千五百呎時，空氣中已有足夠的氧氣，他試了三次重新開車，甚至拿出緊急程序表，以確保做好每一道步驟；然而，他只一直在對空氣點火，而不是對噴射燃油！這時，高度已下降到一千七百呎，他繼續非自願地在雲中下降，似乎永無休止般地緩慢，但到距離平面七千呎時，U-2A機居然穿出雲層、進入晴空。他只有自慶是何其幸運。抬頭一望！他正向東南一片黑暗的山谷下降，山巒聳立兩側，峰頂仍在雲中，飛機實際的高度僅離地面約一千呎了，也許還要再低些。這時從十一點鐘方向望去，遠遠可見文明世界的一片燈火，原來那是科羅拉多州的一座小城科蒂茲(Cortez Colo.)，而科蒂茲城內正巧有一座市立

小機場。

幸運之神繼續眷顧著華少校！他一眼便見那遠遠的塔臺旋轉燈光，正是科蒂茲城西南方小機場的所在地，順勢他又找到了閃亮的跑道燈。要說，他也真是福星高照，因為科蒂茲市議會考量夜間跑道燈白白地開著，對財政緊張的小城而言，完全是一種不需要的浪費，所以最近才決定將其關閉。可是就在今天快到午時，有一架「邊疆航空公司(Frontier Airlines)」的班機遲到了，機場特別將跑道燈打開候駕，這是在平常任何一天都沒有的事。



1960年代改裝作為研發之用的U-2D(編號66721)型機，已有雙座式樣，攝於愛德華空軍基地(Edwards AFB)。

華少校由西南向東，滑翔橫穿過科蒂茲機場廿一號跑道，然後極輕柔地向左做一個兩百七十度大轉彎，正好在七千兩百呎跑道的「長五邊」上（千萬別被這充裕的跑道長度給愚弄了，要知科蒂茲城的海拔標高是五千九百呎，在這麼高的海拔，再加之八月暖熱夜晚空氣的密度中，七千兩百呎的長度，恐怕只相當於在海平面跑道的一半長而已，而且寬度僅較U-2A八十呎翼長，每邊寬出十呎）。

雖然華少校極度緊張，但在精準的控制進場空速，讓這架龐大的「絞龍夫人」能輕輕降落。如果說不用「經典」或其他誇讚的形容詞的話，這樣的落地，亦夠算合乎政府要求的極限了。

一架早期U-2A機降落最大的挑戰，肇因於其機翼之「展弦比」(aspect-ratio)特高，配合其低速升力(low-speed lift)，特別是因地面影響。同時，缺乏有效之「升力消除器(lift-dumping devices)」，那真叫落不下來。具有U-2A一樣機翼的翱翔機(sailplanes)裝有強力的「擾流器(spoilers)」，這傢伙像油門一樣有效；打開「擾流器」滑翔機立即減速，就像一架「賽斯納(Cessna)」小飛機

把油門拉回到慢車一般，關掉「擾流器」，便等於在加油門！

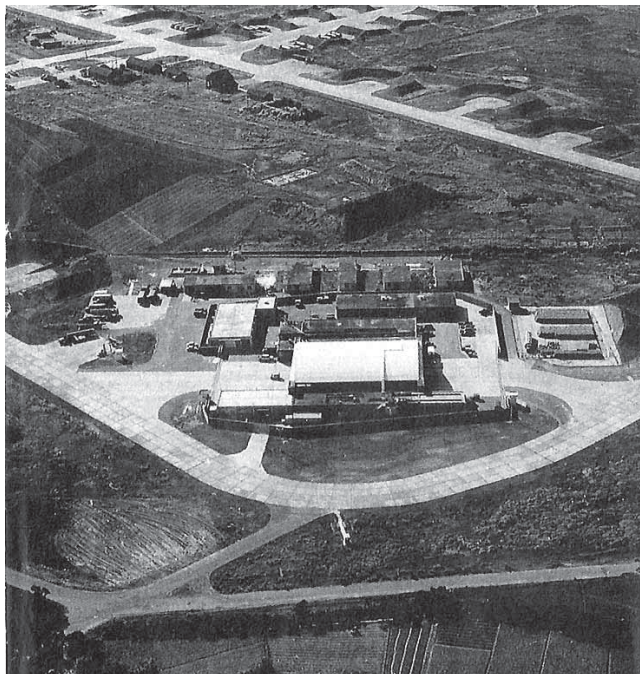
那麼能將U-2A降落下來的唯一方法便是：要在快失速的狀態下，把每一英哩的升力都流失掉，同時又絕對避免失速；其原因是一般飛機失速墜降，絕不可應用到U-2A身上，只要從兩或三英呎高，把U-2A墜降到跑道上，可能對其脆弱的結構產生致命的損傷。

如欲平飛狀態，以主輪著陸，那就會輪子在地上，但機翼仍在在空中，因飛機必會反彈回空，漂浮越過跑道的另一端；如當飛機喪失支撐空氣時，用尾輪先觸地，那麼準備面臨U-2A機失事的可能。

華少校當晚控制得絲毫不差，但令他驚訝的是U-2A機落地後滾行時，一邊機輪突然折斷！原因是飛機引擎停車後，液壓幫浦亦隨之失靈，所以機輪是放下來了，但因缺乏液壓壓力的支撐。華少校寫道：「我正感覺好像降落得挺好，但一下子機腹

便擦地了」。一邊翼尖觸地，不可避免地打了個地轉；左翼觸地，龐大的「洛克希德」，像一輛賽車般轉入跑道的雜草中，面向後方。

一位旁觀者回憶，華少校落地後不禁喃喃自語：「太幸運！我太幸運！」。今天此一意外，已涵蓋夜航、儀器飛航、單引擎機空中停車等複合課目，並成為危機處理之案例；美國空軍說，這人我們要頒發給他乙枚「傑出飛行十字勳章(Distinguished Flying Cross)」，以表彰他沉著應變的優異表現。



桃園空軍基地第35中隊（黑貓中隊）U-2機的棚廠。