

封面的故事(十)

· 劉廣英，本文圖片均為作者提供 ·

駝峰上「沒有」天氣

引言

民國二十六年八月四日，日軍「渡洋爆擊隊」尾隨颱風以單機追蹤隊形進駐松山機場，為突襲我飛鷹之家，窺橋做準備。此颱風經舟山到南京，造成大淹水。十四日另一颱風經東海上黃海，日軍爆擊隊十八架飛機重施故技，尾隨飛抵窺橋與北面的建德，原想一舉殲我神鷹於不備，然不意颱風中心由外海北上，浙江沿海處於西邊之乾涼氣流內，當地現出藍天，不但游擊隊與百姓都可看到入侵日機，預置之防空監測網亦發揮預警功能，使高志航等人得以迎頭痛擊之，日機鎩羽而歸，而據當時迎敵的張光明（航校五期，少將退役）所述狀況，當時為局部陣雨的曇天。自此以後南京各報就不再刊登天氣預報，以免為敵所用。這讓我們充分瞭解到氣象在戰爭中的重要。然而即使科技發達如美國，有時也有不得不為的狀況。

《雷神團隊》是美空軍氣象勤務



《雷神團隊》書籍封面。

部（Air Weather Service，簡稱：「AWS」）史政員約翰福勒編著，美國氣象學會出版之史書，記錄著民國二十六年至七十六年，五十年中該部支援空陸兩軍作戰實況，其中第六章寫民國三十一年一月二日建立，中華民國軍事委員會委員長蔣公任同盟軍最高統帥的中國戰區（此乃蔣公為五星上將之原故），西方以蔣介石元帥稱之，著名的駝峰飛行是其中重點，由駝峰上「沒有」天氣，到實際影響飛安至重，更是重中之重。

駝峰航線與其危險天氣

「八一四」挫敗並未打醒日本侵略者的大夢，仍以大包圍之勢進逼我國政府，至民國二十七年十月二十一日廣州淪陷，更向東南亞進軍，我經太平洋對外通道盡失，被迫改經大西洋，繞過好望角到印度洋，北上進孟加拉灣到緬甸，上岸後還要經過「二十一拐」的滇緬公路，才能運到昆明，而後北運重慶，東補貴林等戰略重地。

雖然海上航程約一萬九千公里，但是安全性高，而橫越雲貴高原與高山峻嶺近千公里車程則是危險重重，且緩不濟急，尤其英國姑息日本，封閉該公路後，我國對外交通全失，連汽車都以木炭為燃料，危機可見一斑。美總統羅斯福深知其害，乃與我政府密商，並於民國三十年四月十五日簽署准「退役人員」可志願應雇赴華的行政命令，八月一日陳納德在昆明設立美國志願航空隊（即著名之飛虎隊）總部，油料彈藥等物資需求量大增，於是中美聯合啓動「駝峰航線」應之。

當時不說山區無氣象臺，駐昆明美空軍也只有一位氣象參謀；但軍人就是有使命必達的精神，視危險於不顧，經檢試美軍各種運輸飛機後，選定C-46型運輸機與C-47型運輸機擔



圖為C-46型運輸機，塗有「中」字是當年駝峰任務曾使用過之飛機，尚可飛行的一架，民國一〇五年在陳香梅後代見證下贈存於貴林飛虎隊紀念博物館。歷史的扭曲由此起矣，因為飛虎與駝峰兩團隊不相屬，卻因飛機贈存地而引發歷史爭議。

負輸運重任，機長沃爾德中校於民國三十一年四月十日，勇闖野人山試飛成功。

此行因在四月氣候最佳期（三月以前山區太冷，五月雨季開始，陰雨天近半數）而馬到成功。指揮官哈定（Thomas O Hardin）為鼓舞軍心，就在基地門口豎了一塊「駝峰上沒有天氣」的英文大看板。由於北（昆明西北飛到印度東北角阿薩姆省汀江南（昆明西南飛到孟加拉灣北岸，東印度的加爾各達）兩主航線均在群山峻嶺中穿梭，多的是任務飛機飛不過，

而必須閃躲之山脊，與如影隨形之危害飛安天氣，導致開航後失事連連，年致災率高達兩百分之一。

當時我方由中央航空公司擔綱，事故率低很多，顯示出機組人員對飛安之重要。

造成高失事率的原因有四：

一是天氣多變，查該航路北線由昆明向西北飛到孟加拉灣北岸的汀江（Dihlan），單程約八百公里，南線則是飛到於逾千公里外的加爾各達（Calcutta），兩者都要橫穿高峯聳立的山脈，迎風面的對流成雲下雨，甚至於局部暴風，與低能見度，以及氣流過山所形成之下衝風，還有高高度時的「隱形殺手」飛機積冰，都嚴苛考驗機師與飛機能耐。

二是機組人員訓練不足，當時飛行員奇缺，緊急招訓之飛行士根本沒有高原飛行經驗。

三是超重或裝載欠妥，遇亂流造成飛機重心偏移。

四是任務繁重，調度不當形成機組人員過勞。

日軍攻下居中的密支那後，兩線時受敵機騷擾，飛航之困難大增，後來改夜航以避之。實際上，夜間山區氣溫下降，空氣穩定度大增，不但安全性好，機組人員還能欣賞月光中的

美景，是很好的選擇。

應付危險天氣，新手自是不易，有時高手亦難安全度過。由衣復恩將軍《我的回憶》知，民國三十二年十月二十八日他與林大綱（參見中華戰史文獻學會，會長前行政院院長唐飛先生出版發行之《空軍空運機部隊史》）同在汀江機場待命飛回昆明，黃昏的一場雷陣雨，將其太平洋號與峨嵋號沖洗得乾乾淨淨，結果時年三十一歲的王牌飛行員林大綱所駕峨嵋號未安抵目的地。

據衣氏言，當天山區氣流不穩定，峨嵋號可能遇上了另一個雷雨胞。又查官校十六期以前畢業生名冊，知該機載有十三、四兩期在美習飛完成返國之雛鷹五人，其中十四期羅瑾瑜是氣象聯隊前聯隊長羅季康將軍之兄。此種不幸也發生在有心利用天氣人身上更值得驚惕。

英雄用心 老天不容

民國三十三年九月唐納將軍（William H. Tunner）接替哈定職務，第十氣象中隊也換上西點畢業，擁有飛行胸章與加州理工氣象碩士，年方三十二歲的艾士瓦中校，兩人努力下，該中隊員額躍增至兩千人，得沿航路廣設氣象臺，還配編一架芳名珮西

彩

頁

彩

頁

的C-47型運輸機擔任臺站支援與航線天氣觀測。該機除維護保養外都在臺站間穿梭，充分掌握最新航線狀況，天氣造成之失事案件頓減，這讓艾氏於戰後重回飛行部隊，進空軍戰爭學院受訓，並於民國四十一年出任第二十八戰略偵察聯隊，亦即假想敵聯隊隊長，晉升將軍。

艾士瓦是智勇兼備的飛將，氣象知識深厚，讓他常利用天氣條件達到穿透雷達網，飛抵目的地任務，得以提供寶貴大氣參數，改進監測雷達功能。當時駐紮南達科他州西部拉皮多市（Rapid City）的任務機起飛後，多先東經百慕達海域到亞速爾群島，轉經紐芬蘭，模擬蘇聯入侵路線，改向西南飛經加拿大，穿過大湖區就到達美國政經中心。

艾氏的安排確實常能順利成為漏網之魚，讓北美防空司令部露餒。

然而，多行險路難免有失，就在民國四十二年三月十三日，一次艾氏任副駕駛的偵巡任務中，RB-36H型機通過亞島後，即關閉導航雷達，低空越過海面，計畫逐漸拉升高以越過紐芬蘭。半夜時分，順風讓由亞島轉回之任務機早到，而右側風則導致偏離航線，在低能見度、毛雨與冰珠（凍毛雨）夾雜中撞上標高兩百七十三



圖為美艾士瓦將軍突破北美防空司令部偵察，將駐紮南達科他州西部拉皮多市（Rapid City）的任務機，東經百慕達海域到亞速爾群島，轉經紐芬蘭，改向加拿大，成功到達美國政經中心的路線圖。

公尺山頭失事。基地所派之SB-29型機又不幸起飛中失事，真可謂禍不單行！

此事讓我們體會到「膽大心細」與「不怕一萬，就怕萬一」兩諺語的真諦。有人會說：「現在飛機基本上不受天氣影響。」不錯，以前三哩才可落地，現在百呎、甚至數十呎就行了。然而，說者是否也記得，三哩的反應時間遠長於百呎？遇險能來得及避得過才是重點。艾氏的飛機低飛雲中撞山，駝峰航線五百九十四架飛機失事，造成一千六百五十九人死亡或失蹤，均應以為戒！

生活隨筆

· 童貞 ·

〈笑〉

人在一生當中，有幸與不幸。當身處不幸之時，我們，可以失去地位，可以失去金錢，可以失去親友，但不能失去笑容！

因為，它是一種寬度，可以包容世間的不幸；也是一種力度，讓自己從困境中奮起；更是一種態度，當我們面對壓力和困頓時，可以改變的，就是自己的態度。有時，笑著堅持，要勝過哭著放棄！

有人因財而富，有人因書而貴。富貴之外，讓我們因笑而足吧！

〈開心與關心〉

人生盡有不如意，世間多所不公平。落實開心，先要關心。

善心，打開來，叫開心；私心，關起來，叫關心。愛自己，就要開心；愛他人，就要關心。

開心，自己受益；關心，他人受惠。開關之間，權在自己；一開一關，美在兩全。