

我們參加過越戰——絕非聳人聽聞

文·圖／江天錚

不沉的航母

臺灣作為舉世聞名的「永不沉沒的航空母艦」，戰略位置又毗鄰越南戰場，基於國際互助合作與堅決反共立場，我國決定援助南越。

與任何現代戰爭一樣，航空運輸在這場戰爭中發揮了至關重要的作用，美軍充分應用了臺灣的各種設施和資源。在此過程中，美國政府及其武裝部隊努力與我國政軍部門以及各民間組織建立緊密的工作關係。

為支援前線戰事，美國進駐了臺灣多個軍用和民用機場，並援助機場內各類特定設施進行提升或擴建，當時像KC-135遠程空中加油機及C-130運輸機等，部署於空軍臺中清泉崗基地（Ching Chuan Kang Air Base, CCK AB）。KC-135任務是滿載油料後，再至臺灣西南空域與從關島起飛、往返越南執行任務的B-52轟炸機會合，進行空中加油。該機場也被指定為在越南執行任務的軍用飛機緊急降落、維修及後勤補給基地。

MOTHER HUBBARD

同時，臺灣各機場也可依實際需求，提供美國軍用或民用航空運輸機起降。根據雙方軍事、外交協議，凡自美國往返「臺北飛航情報區」之軍民任務機，且航班編號冠以

民國五十五年二月一日，筆者考入民用航空局航管班第三十四期，正逢美國詹森總統為想儘速贏得越戰勝利，投入近五十五萬大軍，三軍全面

參戰，從美國本土與戰區間，無論軍品、兵源之運補、轟炸機過境與空中加油，新進的航管班第三十四期到第四十期航管同仁都曾插上一腳，親眼見證了歷史，算是參加過越戰。

中國與越南的歷史

在我國戰國時期，相當於越南的古蜀時期，中越兩國即開始來往。越南歷史上曾被中國統治過四次，從西漢直到五代十國時期，時間長達一千多年，後來越南雖獨立建國，卻仍與中國維持一定的藩屬關係，因此深受到漢文化、儒家文化的影響，中越間包括文字、宗教信仰、科舉制度、藝術文化、生活風俗、傳統節慶等，都有彼此交流的痕跡。

清光緒九年（西元一八八三年），越南正值阮氏王朝。當時清朝和法國爆發中法戰爭，最終清廷戰敗，與法國簽訂《中法新約》，承認法國對

越南的宗主權，自此中國失去對越南的影響力。

分割成南北越

第二次世界大戰後，由胡志明組織越南共產黨，在中共及蘇聯的援助下，於反抗戰爭中擊退了法國。民國四十三年日內瓦會議，越南被分割成：社會主義的「越南民主共和國」（北越）、親西方的「越南共和國」（南越），胡志明即擔任第一任越南民主共和國主席和政府總理等職務，繼續領導北越政府意圖消滅南越，並統一越南。美國在圍堵政策下，為避免南越被北越兼併及中南半島赤化，大舉介入越戰，協助南越對抗北越。

民國五十三年，美國總統詹森因東京灣事件簽署《東南亞（東京灣）決議》，迅速升高了美國參與越戰的強度，終至美國全面介入越戰，直至民國六十二年美國作戰失利，最終撤軍越南戰場。民國六十四年四月三十日，北越軍隊攻陷南越首都西貢（現為胡志明市），南北越正式合併，更名為「越南社會主義共和國」。

▼B-52以臺中清泉崗基地為中途的補給據點【照片由作者提供】。



◎進駐臺中清泉崗基地的C-130運輸機（上圖）及KC-135遠程空中加油機（下圖）【照片由作者提供】。



「MOTHER HUBBARD」之縮寫MH開頭（例如MHPA002即為泛美航空002包機），可在任何機場自由降落或起飛，無需向民航局及國防部提交一般正常申請的入境或起落許可證。

前線官兵喘息休假

民國五十四年美國頒布「R&R休息復原計畫」（Rest and Recuperation Program），派往越南參戰的軍人以一年為期，第八個月可休假一週，自由選擇包含臺灣在內的數個地區度假，甚至趕回美國與家人短暫的團聚。這的確帶動了當時臺灣的旅遊休閒娛樂業，也在某種程度上推動了經濟的快速成長。

在當時空中交通量近乎急速增長的過程中，臺北地區之飛航管制受到

的影響最大。由於航空器流量突然增加，管制員的工作量亦增加了數倍。人員、設備和程序明顯不足以因應，特別是受過專門訓練的人員短缺問題，無法及時、短期內解決。與當時駐臺的美國空軍第十三航空隊協商後，同意選派美國空軍空中交通管制士到臺北地區管制中心支援（美軍戰管以軍官擔任、航管則以士官為主）。後來發現，美軍管制士在分配到正式工作崗位之前的培訓、實習、檢定及認證太耗時而不切「一時」際。

臺北、西貢直接交管

臺北飛航情報區東接琉球飛航情報區，當時琉球群島（Okinawa）還是由美國託管，其琉球管制中心由美國空軍負責，也是美國在國境外唯一的影響最大。由於航空器流量突然增加，管制員的工作量亦增加了數倍。人員、設備和程序明顯不足以因應，特別是受過專門訓練的人員短缺問題，無法及時、短期內解決。與當時駐臺的美國空軍第十三航空隊協商後，同意選派美國空軍空中交通管制士到臺北地區管制中心支援（美軍戰管以軍官擔任、航管則以士官為主）。後來發現，美軍管制士在分配到正式工作崗位之前的培訓、實習、檢定及認證太耗時而不切「一時」際。

並完全由空軍負責的區域管制中心，當轉交日本後改稱那霸（Naha）區域管制中心。

臺北地區管制中心管轄的臺北飛航情報區，原只分為北、南兩區，為越戰擴大為北、中、南區三區，但是因為香港不願涉及其中，菲律賓更是兩手一攤：咱們管制人力不足，連管制紀錄條都不夠（目前均已全面電腦化並廢用紙條）。故在南區之R-T航路，菲、港保留（不使用）部位中、高空層空域由我方管制、延伸至香港南面海域的SANDY位置報告點（今為N892航路之ATBUD），直接交管越南區域管制中心之美軍，全長約五百餘哩。



▲中美管制員合影【照片由作者提供】。

▼美軍人員穿著便服值班（左起第三、四席）【照片由作者提供】。



美軍協助無線電通信

因距離超過UHF/VHF之通信範圍，當時衛星通信尚未發展完成，故由美軍架設HF之SSB（Single Sideband）收發報機供長途飛行航機使用，派駐中心的美軍即負責此頻道通話為主，不負管制責任，僅將位置報告等航情資料交由我國管制員，據以掌握航機動態。

經過雙方密切協商下，決定美國空軍人員僅負責與美國航空器的通訊和連絡職責，而不負責飛航管制之責任，原因是該管區航機幾乎全為美國軍包機活動。

同時，美軍為協助我方對其軍機之管制，在空軍臺中清泉崗基地成立雷達近場管制臺，即CCK RAPCON（Radar approach control），其空域為臺灣西岸新竹至嘉義、臺南間，直接以無線電連絡其KC-135空中加油機及C130運輸機之兩個師，以及移防、過境、整補之各類飛機，但是其安全隔離仍由我方提供，必要時仍以美軍戰機優先，民機待命或延誤之。

美軍協助管制軍機

美軍選派管制士至臺北區域管制中心值班，協助我們管制軍機。時任民航局賴遜岩局長要求：

一、美軍人員值班應穿著便服。

二、美軍人員值班應服從地區管制中心督導（Supervisor）指揮。

三、美軍支援民航局多項裝備，諸如長程通信裝備等，據說軍方之三座長程雷達也是當時一併提出，即所謂之「高瞻計畫」。

美軍人員進駐小組近二十人，由一士官長率領，他們到任前先在美國奧克拉荷馬市美國聯邦航空總署（FAA）民航學院完成人工（非雷達）管制訓練，來臺後隨區管中心同仁一起值班。當時係規劃能承擔管制工作，但涉飛航管制為國家主權，且訓練包括席位實作訓練，至少需半年以上，以其輪調一年為期，則需兩倍以上人力，極不實際而作罷。

傲慢的美國大兵

美軍人員與我管制員朝夕相處，感情融洽，但人生百態，其中有一位美軍人員經常指點同仁的作業，態度惡劣，可能因為語言障礙，大家多支吾以對。某日那位美軍人員又在責怪同仁，我上去幫腔，結果吵了起來，士官長出來解釋，說了一大堆理由，我就嚴肅地吼道：「I don't like his manner.」（我不喜歡他的態度）至今不知此句英文是否合文法，至少士

官長頓時語塞，躲回辦公室。

次日，這位美軍人員擔任南部部長程陸空通信席，算我南部管制席的助理，每次交付他工作時，我都狠狠地加上「請」字。某次他「擅自」修改一架飛往越南航機的交管點預計時間，我認定為他的計算不對，即改回原來的時間，並「命令」他用航管熱線（Hot line）向西貢管制中心更正，當然狠狠地加上「請」字。約一小時後，那架航機向他報告通過交管點，竟與我的預計一分不差。他立刻稱讚我，當然，我沒忘說「謝謝。」要知道當時海上長途，預計差個幾分鐘根本不稀奇，運氣真好，總算沒漏氣！果然任何領域，都必須以專業服人。

美軍嚴格的紀律

航行量少時大家也會嘻鬧、互相較勁，有位美軍人員炫耀自己體能好，在大家面前表演前仆，以雙手握拳護頸，身體筆直向前臥倒，當時年輕氣盛，我也依樣畫葫蘆，硬著頭皮照做，哪怕那是人生頭一遭！

有些美軍人員「賭性堅強」，在管制中心樓梯下朝最上第一梯階擲硬幣，最接近者為贏，等我督導（Supervisor）時立即收工，大家對督導都很敬畏。有時美軍人員想在值夜班時提早下班，或赴中山北路「逍遙

」（晚班為晚上七點至次日早上七點，合計十二小時），督導在航情允許下都會同意，但某次有位美軍人員不告而別「翹班」，次日清晨督導立即通知其士官長，那位美軍人員隨後立刻遭到停班，並調赴越南。

一般而言，美軍紀律甚佳，夜班十二小時，不管有無航機，絕不瞌睡，都守在席位附近。順便提一筆，有位美軍人員久未值班，查問之下係得了性病，為「飛安」考量，暫停值班。國情不同，這項「福利」即使我們有，恐怕也沒人敢用。

許多美軍士官均攜眷來臺，並享有租屋津貼，當時他們的薪資是我們的八倍（而我們的航管加給已較一般薪水多一半），又有福利社（PX, Post Exchange）提供美國運來的免稅物品，真是生活優渥，令我們羨慕。朝夕相處下，至少對我們的英語會話大有助益。

美軍海外公休制度

美軍原則上派駐海外戰區期間，可休長假，想想近五十五萬大軍輪休，還有部隊換防，全美有噴射客機之航空公司都派出了包機，在公司呼號前通通掛上MOTHER HUBBARD，因此全美各航空公司之客機，均在臺北飛航情報區上空穿越、起落，頓時本

區的天空，滿是美國航空公司的通話，充滿異國風情。

為應付美軍休假，中山北路、林森北路也興起了大批媽媽桑，舉凡大兵吃喝玩樂的用品全都包了，包括全身合乎季節的便服、鞋襪，當然少不了穿著冶豔，操洋涇濱英語的吧女，燈紅酒綠，蔚為奇觀。

賣命錢的工作

在人造衛星通信功能尚未發達前，飛往北越作戰的飛機與地面指揮系統連絡極為重要，尤其是低高度飛行時，因此建立中繼的通信臺實屬必要。而除我們熟知的南北越外，尚有第三勢力「越南南方民族解放陣線」（簡稱「越共」），他們除潛伏南越外，在兩方爭戰之拉鋸區域最為活躍，此區也是建立「人工」轉播通信臺的較佳據點。考量到專業技能及忠誠度，我國民航局的管制員成為最佳人選，經由美國中央情報局（CIA）直營的亞洲航空公司招聘，當時中年未婚的鄧學長即應聘前往，據學長告知半年的薪資在當時，即可購買一幢永和區新店溪邊兩樓透天厝！

至於工作時間則為工作一週，回西貢休假一週，供餐供住，此兩點已夠吸引人了！每次值班由美國直升機載送，降落北越佔領區以南「安全

區」叢林中之山頂，如平臺不夠大即以吊掛方式離艙，帶著一週所需物品，包括發電機燃油、食宿材料（大量罐頭食品及衣物生活用品等），更少不了自衛武器、彈藥，一個人在迷彩的帳篷中守著無線電機，等待指揮單位或空中軍機之連絡。若是被山下的北越或越共發現後，即可能遭致殺生之災。優渥的薪資確實是冒著生命危險賺取的！

民航局航管第三十二期一位劉姓學長原是空軍飛行員！役畢後投考管制員，後經亞洲航空公司招聘駕駛C-54運輸機，不幸在西貢機場跑道上，與一架美軍的F4D幽靈式戰鬥機互撞，不幸犧牲。

精準的空中加油

美軍之B-52轟炸機自關島起飛，一天數批。臺中清泉崗基地之KC-135加油機適時起飛，在臺北飛航情報區南方會合執行空中加油，返降時都是低油量，沿既定航線經恆春、中央山脈定向清泉崗導航臺，並使用一般戰鬥機的高高度兩萬呎飛行，於中央山脈最高峰秀姑巒山自一萬二千五百五十呎穿降，由臺北區域管制中心及臺中清泉崗基地雷達近場管制臺分別管制。B-52完成越南轟炸任務後，KC-135再起飛，補足轟炸機群之油

料，以便安全返航，如此密集繁忙的輪動，忙壞各類作業人員。

KC-135失事

某夜，KC-135群密集集離場向西起飛，沉重滿載油量低空飛越A1航路後再定向馬公，如此可完全不干擾一般軍民航機飛航，直接南飛會合B-52進行空中加油。一架KC-135在馬公附近失去連絡，情況不明，預備機立刻起飛遞補，他還得快馬加鞭趕上編隊，否則B-52缺油後果不堪設想。

那架KC-135事後確認失事，其搜救任務全由美軍負責，後續結果我們並不知道，也沒有相關新聞報導，這就是戰爭的殘忍。當時海上之油污染必然可觀，「九一一事件」之Boeing 767只是油箱滿載，KC-135加油機肚子裡可全添滿了油。

飛越中央山脈穿降

某次，一架C-130運輸機由日本返回臺中清泉崗基地，與我連絡後告知油料不足，要求儘早引導落地，我即許可他穿越中央山脈直飛臺中清泉崗基地實施高空穿降，縮短航程十餘分鐘。

某日深夜，一架C-130由琉球經G-581航路到越南，高度兩萬呎，突然問我：「對方是否有一架飛機以相同高度接近？」真把我嚇一跳！當時

雖無雷達管制，但有高度顯示，立刻查看管制板上，對頭確實有另一架C-130，不過高度一萬九千呎，我立刻將航情資料相互告知，並查他們高度表撥定值均撥在二十九點九二英寸汞柱，然後請他們「稍安勿躁！」安心等待平安通過，英語對話中當然沒有此成語，果然不到一分鐘他們互報通過。蓋夜間晴空差一千呎，在高空中確實不易看出高度差異。

短場與垂直降落

松山機場常有美軍機起落，有次C-123自越南前來，亦可能屬我空軍黑蝙蝠中隊，因部隊與任務保密，管制員知道有限。在塔臺值班的我，發出落地許可後卻不見他下降，距跑道頭一哩尚高掛在半空，經查問是否要重飛時，駕駛員方告知要做短場落地練習，接著急速下降，快接近跑道面時大角度仰頭，頓時煞車停住，使用跑道極短。這是C-123設計之短場起落特性，越戰叢林中確實發揮了他的運輸功能。

其他美陸戰隊垂直起降的AV-8A獵鷹式攻擊機也常在松山機場跑道起落，有次AV-8A編隊垂直落地，經塔臺告知，辦公室同仁都趕到跑道邊草坪上觀看，只見三架AV-8A幾乎同時以「品」字型緩緩在跑道中降落。英

國在阿根廷福克蘭島戰爭中，即以此型戰機由航空母艦出擊而贏得勝利。

少了一架直升機

兩架巨型直升機夜間在松山機場一〇跑道編隊做儀器進場，能見度欠佳而重飛，等他們轉回重落時只見一架，除了立即通信搜尋外，時任李副總臺長立即叫了一輛地勤專用車輛到跑道對面去問落地的人員，我隨行前往，天色已黑暗，直升機偌大的肚皮掀開，機壁滿佈管線，黑暗中只見一位機械員像蜘蛛人般的爬在中間維修，他答說其他人已接回招待所休息，並反問我們另一架不是落了嗎？於是立刻啟動「通信搜尋（INCERFA）」（如仍無訊息，即提升為警告階段（ALERFA），最後仍無信息，立即進入遇險階段（DETRESFA），展開空地搜救行動），結果警察機關報來：有一架直升機在土城看守所廣場落地！應該是能見度不佳下，發現一塊空地先降落，應該不是去劫獄吧？

幽靈式的爬升

兩架F4D幽靈式戰鬥機在松山機場一〇跑道編隊，由西向東落地，能見度欠佳下，一架落地後，另一架循戰鬥機習慣程序向左拉升衝場重飛，瞬間消失在雲中，松山機場北面是大屯山啊！一〇跑道嚴格規定禁止左轉

，我除了立即警告他已進入山區外，只能禱告，正要通知搜救，重飛的戰機又轉回一〇跑道，讓我們嚇出一身冷汗。F4D幽靈式戰鬥機的爬升性能沒話說。

當年航空器導航與航管監控裝備尚無今日精良，例如美軍飛機由桃園經林口至松山機場一〇跑道進場，在能見度欠佳下，居然將基隆河誤視為跑道，所幸美軍飛行員及時察覺，大角度右轉拉回跑道。

曲線最美的飛機

筆者在松山機場塔臺值班時，也曾因能見度欠佳，在引導一架被視為「曲線最美的飛機」美空軍C-121（constellation星座式）四具螺旋槳運輸機進場時，無法目視跑道、滑行道及航空器動態，好不容易在霧中看到C-121時，居然是在跑道東北端、環場道的樹梢上，突然來個向左大扭轉，滑入跑道中段後急剎停住，全塔臺同仁嚇得目瞪口呆！

越戰初期，美軍之運輸機以C-130為主，C-124、C-133等也不少，後來C-141噴射運輸機漸漸加入成為主力，待C-5A巨無霸噴射運輸機出廠使用後，越戰已近尾聲。

在臺北松山機場未架設「儀器降落系統」（Instrument Landing System,



▲由林口進場所見右為松山機場一〇跑道、左為基隆河，在能見度不佳的狀況下有可能誤視【照片由作者提供】。

ILS)前，航空器只有運用較不精確之無方向性歸航臺（Non-Directional Beacon, NDB）儀器進場，在能見度欠佳下，以一〇跑道向東進場時，如偏北，會將霧中平靜的基隆河誤認為跑道，在臺美軍的網頁上即有一張類似兩條跑道的照片。

SOBERPOB

每天深夜，都有兩架泛美航空公司（Boeing 707）包機，由越南飛抵臺北，加滿油再直飛夏威夷轉飛美國，可能滿載油料及「乘客」而超重，所以使用跑道特長，當機頭帶起來時將跑道頭前一排儀器降落儀的紅白天線照得通明，幾乎是擦腹而過。

依據他們的飛行計畫，SOB中只填入「三」，（SOB在軍機係Soul on board之縮寫，代表機載人數，民航機則用POB-Passenger on board）怎會只有三條「魂」呢？原來滿載都是經過處理後陣亡將士遺體，每天滿滿兩架，據聞是招聘我國的殯葬師赴越南處理！越戰貫穿了五位美國總統的任期，戰火一直持續近二十年，給美國帶來巨大創傷！

黑貓中隊

我們的黑貓中隊，以U-2高空長程偵察機協助美國蒐集情報，何時由桃園機場出航我們從來不知道，返航時戰管單位才會通知我們：「關閉桃園附近空域！」雖然為保密未告知原因，大家心照不宣。同仁會耳傳：「黑貓回來了！」

桃園機場常有一架雙引擎螺旋槳小飛機往來松山機場間，短短距離何必搭飛機？日前才請教最後一位U-2黑貓飛行員蔡盛雄老師，他電話中吼道：「那是咱們的『行政機』嘛！」可見中美雙方對這批飛行員的重視。

前民航局張國政局長曾被選派為U-2預備飛行員，赴美接受訓練，直至兩位正選已進入狀況後才先行返國。據說當時去美的目的，竟連自己的親人也要保密。

成為廢物的F-5

美軍曾抽調我國空軍的四十八架F-5A戰機移交予南越空軍，同時以性能較優F-5E/F接替，同時由諾斯洛普授權航空工業發展中心合作生產，並空運F-38噴射教練機暫時替補供我空軍訓練。據聞戰後因缺乏零件，這批移交越南的戰鬥機均成了廢物。

越戰失利後，越南總統阮文紹搭乘一架傳聞滿載黃金C-130運輸機來到臺北，後來再轉赴法國，最後落腳美國波士頓，民國九十年病逝。越南空軍總司令阮高祺則到美國德州買下牧場，棄飛機改騎馬。國亡仍可安享餘年！當時要大家一起為國家、為民族共存亡，慷慨激昂的誓言算什麼？令人不齒。

戰爭的結局

一般民眾就沒有那麼幸運了，在越共攻陷西貢管制中心的最後一刻，熱線的那一端向我們的臺北區域管制中心值班管制員道別，悲悽地互道保重：「May God bless us。」這位越南管制員還在人世嗎？

西貢淪陷前，美國開始以直升機執行撤運行動，當時美國大使館被待撤離人員和絕望的越南市民包圍，屋頂上的直升機不得不摔開攀爬的難民，才得以順利起飛。直升機在美國大

使館屋頂撤離的畫面，也成為百老匯名劇《西貢小姐》的雛型，此劇讓中美混血的藝人費翔紅遍兩岸三地，巨大的直升機模型飛出舞臺，雖非絕後卻是空前！

越戰歷時近二十年，共造成約五萬八千名美軍、超過三百萬名越南人死亡，當年的水火不容，在四十年後的今天，美國致力於強化越南的戰略計畫，以及加強雙方的經濟合作關係，期望能壓制中共在亞洲的影響力，而越南也是由美國領軍的《跨太平洋夥伴協定》（TPP）的成員之一。這也似乎代表了兩國自民國八十四年建交後，雙方關係的修復與進展。



▲百老匯名劇《西貢小姐》最經典的場景，是直升機從天而降撤離美軍，轟隆作響聲中伴隨難民尖叫聲，揭示了戰爭的殘酷【照片取自奇摩新聞】。