

飛虎英雄長壽將軍——約翰艾里森（上）

· 沈運曾譯 ·

世間事，常因極小原因而造成天大之不同。正所謂差之毫釐失之千里！由於僅以四分之一英吋之微，約翰艾里森(John Richardson Alison)——這位二戰時盟軍「飛虎隊」空中英雄，

開拓「空中突擊隊(Air Commando)」的先驅、民航工業首腦和極具影響力的美國空軍將領——可能便在中途島作一位海軍「F4F」野貓式(Wildcats)飛行員，而不是遠赴中國飛陸航(Army Air Corps)的「P-40」戰鷹式(Warhawks)機上，僅僅因為這四分之一英吋，便注定了艾里森航空生涯之康莊大道。在其二〇一一年，以九十九歲



飛行官校生艾里森在倫道夫機場攝於一架PT-3前。

高齡逝世前，以美國空軍之「一位勇邁而創新的軍事戰略家」偶像，入祀「國家航空名人堂(National Aviation Hall of Fame)」。

約翰艾里森是一九一二年，在美國佛羅里達州(Florida)中部出生，自幼便在強調榮譽、誠實、節約、勤勞以及戶外生活的南方文化中成長，他十二歲生日時，父親送給他第一支獵槍和釣魚桿。自此之後，少年艾里森便隨父親在邁坎羅皮(Micanopy)一帶山林湖川間，垂釣與狩獵。由於考慮家中三名男孩能接受到良好教育，艾氏雙親遂遷居至大城市蓋恩斯維爾(Gainesville)附近。在此，艾里森展露其多年後在嚴酷的戰鬥中所表現之領導才能，贏得同學們的敬重和友誼，並於高中擔任班長職務，大學時期擔任「兄弟聯誼會」主席。

一天，艾里森端坐書房正研讀之際，當地一名已成爲陸航飛行軍官的大男孩勞夫諾迪中尉(Lt. Ralph Ruddy)回到蓋城，他駕駛一架嶄新閃亮的寇蒂斯(Curtiss)雙翼機「P-1

」，非常拉風的在大街上低空掠飛，耳聽飛機引擎的吼聲中，艾里森當場便決定要成爲一名飛行員。在他整個高中時期，及就讀佛州大學(Univ. of Florida)工業工程系時，他都是「陸軍後備軍官訓練團」之一員，一心一意培育他自己的夢想。但隨其飛行興趣之增長，雙親對他安全之顧慮亦日漸加深。當他唸完大二，便想離校至陸航時，兩老很聰明的堅持要求他必須完成大學學業並取得學位再說；實際上，雙親是希望他會慢慢發現自己並不喜歡飛那麼高的生活，並讓他跟著一位本地教官飛一架「旅空式(Travel Air)」雙翼機，學幾趟教練飛行，吃點苦頭。

誰知道弄巧成拙，這一來反而更引起艾里森對飛行的興趣，兩老這才驚覺，立刻停止。一向自命爲「乖寶」的他自然順服——但也明白稟告雙親，飛行仍然是他的夢想。大學畢業後，兩老立刻使出最後一招，先在州政府裡幫他謀到一份月薪一百二十五美元的測量員職務，比去當一名飛行官校生的月餉高出五十美元之多，在經濟不大景氣的年月，這是非常可觀的數目。但是艾里森堅持如故，拒不赴任。雖他一直想成爲一名陸航飛行員，但他的兩位大學兄弟會最要好的

彩

頁

彩

頁

(文接17頁)

哥們，一年前已成爲海軍飛行官校生，如今都快畢業，接受金翼胸章。在兩位同學熱情的邀約下，艾里森拿到學位後便驅車穿過佛州狹長地區，到達傳說中的「綠玉海岸(Emerald Coast)」海軍基地。

視力敏銳、清瘦、結實又堅韌的艾里森，像個體育家，高中時便擔任橄欖球的前衛、游泳隊隊長，大學時更是全校摔角比賽的冠軍。似乎具有被接受成爲海軍飛行官生的每一條件，卻在照章行事、大權在握的航空醫官通知下，因其身高未達五英尺六吋的規定（艾里森身高僅五英尺五又四分之三吋），以四分之一英吋之差，不能成爲一名海軍飛行員。吃驚而失望的艾里森，請求予以特准，甚至請出佛州參議員福勒奇(Senator D. Fletcher)出面，向海軍說情，答案仍然是否定的。

海軍之失，正是陸航之得，因其對飛行員身高之最低要求標準爲五呎四吋，於是年輕的艾里森於一九三六年夏初，便開車直奔阿拉巴馬州蒙哥馬利城之馬斯維爾機場(Maxwell Fld., Montgomery, Ala.)。經順利體檢合格，然後宣誓成爲陸航一名飛行官校生，派往德薩斯州倫道夫機場(Randolph Fld., Tex.)，加入已開始飛



1930年代末期，美德州倫道夫機場上，官校生及排列整齊的BT-9型教練機群。

前地面訓練的官校生隊。也因如此，艾里森未參加每一新生必須經過的折磨戲弄期（他後來回憶起這段過往，表示未經歷此段時期，心裡其實是十分高興的）。這一段訓練飛行的年月中，據艾里森回憶：「是我一生中最快樂和無拘束的時期，至今難忘。我熱愛飛行，它是一種偉大的激動、一種強烈的歡欣，是我時刻想望去做的事，而且絕不會失望。」

倫道夫機場位於聖安多(San Antonio)城外一大片平原上，素有「航空之西點軍校(West Point of the Air)」之稱。艾里森正趕上陸航從開啟式駕艙、蒙皮機身、固定起落架之雙翼機，轉換爲封閉式駕艙、金屬流線型機身，與收放起落架之單翼機時代。他首次升空，飛的是「集合廠

(Consolidated) PT-3型機，然後是「道格拉斯(Douglas) BT-2大型雙座雙翼機，兩者均雖極結實耐用，但仍爲性能低、老式設計之飛機。

中級飛行使用兩種新單翼機，難看的「賽維斯基(Seversky) BT-8及「北美(North American)」光潔的BT-9。機型雖較爲現代化但亦更加危險。前者有猛打轉之傾向，每打轉總以機腹朝天結案；後者，即曾訓練過成千上萬盟軍飛行員，著名的「T-6(SNJ)」之前身——看似馴順，但其小轉彎時易於失速。「北美公司」對後期之「BT-9」機翼前緣，已有改進以糾正此問題，但仍不夠快。艾里森這一期的學員，已經歷小轉彎失速意外至少兩次，且其中一次機毀人亡。

高級飛行則遷至附近之凱萊機場(Kelly Fld.)訓練，並實施分科前之考核。



倫道夫機場空中鳥瞰圖。(1936)



美陸航第27驅逐中隊之
P-12E型機。

報到。他感覺陸航好極了，像個小社區，他在此結識了不少芳鄰，包括後來顯赫的知名人物

計分爲：驅逐（戰鬥）科、轟炸科、攻擊科、或觀察科等四科。共同使用老舊敞艙式雙引擎轟炸機「拱頂石（Key Stone）」、「寇蒂斯」之勞勃鳥（Shrike）攻擊轟炸機，以及輕快之「波音（Boeing）」P-12雙翼機。期間，艾里森請基地保險傘工廠，爲他訂製一個四英吋厚的座墊，以便他飛那特大號的「拱頂石」機。在經過種種考核後，學科第一名的艾里森被分在驅逐科，且教官們對其極具信心，訓練期間盡量任其單飛，故於一九三七年六月畢業時，他的飛行時間已累積到三百小時。

如今，一位獲頒陸航常備軍任官令，新出爐的少尉艾里森走馬上任，赴維吉尼亞州朗萊機場之第一驅逐大隊（The 1st Pursuit Group, Langley

如：李梅中尉（1st Lt. Curtis Le May）、史拔茲（Carl Spatz）、喬治（Harold George）與海尼斯（Caleb Haynes）等三位少校，以及俄斯中校（Lt. Col. Robert Olds），當然少不了艾里森自己。這些人物，目前尚在這個小社區中漫步，但之後風雲際會，都成爲空中英雄、傳奇人物和令人敬重的將帥。

此時期，德國、義大利與蘇俄的航空人員，已然在西班牙天空作戰，中國和日本的飛行員亦在亞洲浴血，大戰的浪濤終會臨頭，並把美國牽扯進去。這是很少美國航空界人士會懷疑的事，因此朗萊已成爲當時美國陸航，爲配合時勢，自作改革振興之溫床。一批人使用早期的「波音YB-17」飛行堡壘（Flying Fortresses），加強陸航成長中的長程戰軍力訓練，另一批人包括艾里森，則練習各型先進之現代化單翼戰鬥機，包括渦輪增壓雙座的PB-2、「貝爾公司（Bell）」怪異的雙引擎推進式機YFM-1，和極具實用價值設計之寇蒂斯P-36鷹式機（Hawk）及其渦輪增壓之「YP-37」等。此時，艾里森已練就隸屬空中攔截第二轟炸聯隊（The 2nd Bomb Wing），那宣傳最熱烈的「飛行堡壘B-17」。

朗萊基地係採「一對一」，真刀真槍方式來訓練戰鬥機飛行員，故實戰中亦須付出代價，如艾里森的一名密友，便因一個錯誤的動作，導致一場致命的相撞。陸航飛行員之危險性一向很高，艾里森畢業這一屆，在作戰第一年中，就有整整十分之一的飛行員殉職，在接下來的一年內，又再犧牲十分之一，至於那些留下來的，便都學會了生存的技巧，在往後的歲月中大有裨益。

艾里森待在朗萊直到一九四〇年十月，方調至長島邁可機場（Michel Field, Long Island）的第八驅逐大隊飛P-40。到一九四一年初，艾里森被評爲「金臂人（Golden Arm）」。此時，便應召赴華府，向前陸航戰鬥機戰術家，時任中華民國政府空軍顧問，陳納德（Claire Chennault）率領的中國代表團面前，示範飛行表演P-40。

他起飛後穿過華府市區，向南飛往波多瑪克河（Potomac）與安拉柯夏河（Anacortia）交匯處之波林機場（Bolling）表演。天氣寒冷而晴朗，隆冬從河上刮來的陣風直衝跑道，在機坪上等待之中華代表團貴賓、陸航將校官員，以及寇蒂斯公司的理事們，似乎誰也不確知艾里森要多麼徹底的示範該機，公司理事們甚至覺得應該

要換他們自己的試飛員來執行該次任務，但艾里森哪會讓任何人來插手。

他遠遠飛過來，直接進場把P-40對準迎面而來的強風，不下降反而於通過機場時一推油門，拉頭升起，同時收回起落架，一面加滿油門，馬上一百八十度向後轉，一個上升轉彎進入「英麥曼(Immelmann)」，然後於回頭下降時，改為平飛，挺著P-40來了一個每次機翼垂直、五段分解動作的最大馬力慢滾，一、二、三、四、五——動作乾淨俐落，接著又反方向對正跑道，加速低飛通過機場致敬，直到飛躍跑道頭。說時遲那時快，猛見機頭拉起，又是一個「英麥曼」，這才回頭頂風下降。只聽「蹦蹦」兩聲起落架放下，然後飄然輕輕的三點著陸，滑回停機線關車。在螺旋槳轉最後幾圈而停時，艾里森解開保險帶從P-40上爬了下來。

這實在是一名飛行員完全與飛機融合一體，最令人驚豔的示範飛行表演——而且整個不到兩分鐘的時間。一位與陳納德同行的中華民國將軍，打破這令人驚呆的場面，熱烈的指著那架P-40說：「我們就需要一百架這種飛機！」，陳納德用手拍拍艾里森肩頭笑道：「不，將軍，你需要一百個這種飛行員」。不久之後，



早期之P-40B型機。1941年艾里森在表
中國代表團前駕駛
演後，繼續駕駛
P-40E投入戰場。

「美國志願大隊(American Volunteer Group- AVG)」，亦即著名的「飛虎隊(Flying Tigers)」組成，領導人陳納德實難忘懷艾里森出色的示範表演，他回憶：「艾里森才是AVG和我需要的飛行員，若沒有像艾里森這樣的一百名勇士，所有的新式P-40S，可能都會全部鏽蝕在仰光碼頭上了。」很奇怪，對一位戰鬥生涯與亞洲戰場相互繞結不可分的艾里森，其戰時服役是從英國開始。當時英國飛機奇缺，首相邱吉爾想獲得美國航空器，盡可能越多越好。到一九四〇年八月中旬，一次英國採購團的訂單，竟包括了各種美國飛機兩萬架和發動機四萬兩千臺。其中便有P-40戰鬥機——事實上太多了，採購團便想從「北美公司」尋求第二種產品來源，終於找到該公

司設計著名的「NA-73」，亦即野馬式(Mustang)P-51系列之祖先。

回頭再說，就在陳納德陪同中華代表團示範表演後不久，英國皇家空軍(RAF)各中隊便開始換裝P-40，此時美國便派艾里森及赫伯任克(Hubert "Hub" Zenke——後來亦成為空中英雄)前往英國，擔任RAF使用及維護美機之顧問。而兩人正巧與德國瘋狂的「閃電戰(Blitz)」，同時期到達英倫，並終日在炸彈爆破、警報聲及滿街瓦礫碎片中度過。

期間兩人發現，英國戰鬥機飛行員，由於使用其高雅的「噴火式(Spitfire)」及勇邁的「颶風式(Hurricane)」，贏得不列顛之戰，所以相較於美國的P-40，認為其不過是老遠跑來的敗家子罷了。但此三種機型艾里森均飛過，並認為在低空時P-40要比兩種英機較佳。不久，一名RAF「颶風式」的英雄向艾里森挑戰，發覺艾里森鎖定在他六點鐘位置後，他根本無法擺脫！後來他向艾氏坦承，他絲毫沒想到P-40竟如此靈光——也沒料到「你們美國佬還真能勝任該機」。後來，英國人也明白了，甚至將P-40及寇蒂斯繼起之戰機送至中東，確證為在義大利以東，低空最傑出之戰鬥轟炸機。(未完待續)