

從軍報國的民間女飛行員

· 沈運曾譯 ·

八十三名「航空運渡女性輔助中隊(WAFS)」隊員，為美國軍中女性飛行員，開拓一條光明大道。

美國加州聖馬利諾(San Marino, Cal.)寧靜的星期天早晨，被一架低空掠飛的螺旋槳飛機，發出震耳欲聾的吼聲所粉碎。轟隆的噪音驚醒了夢中人——唐·卜諾賽(Don Prosser)，這位廿四歲的小伙子翻身起床，跑出屋子抬頭張望，只見一架藍白雙色的小飛機，正側身一個轉彎回過頭對著他飛來，低得與樹梢高度相近，那飛行員搖晃著機翼，然後很快地飛去，剩下唐站在那兒行舉手軍禮。

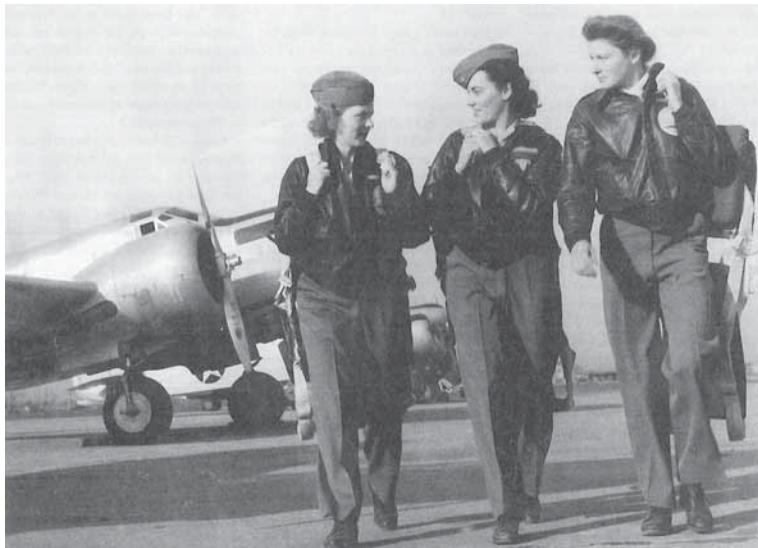
唐的工作是在亞利桑那州鷹隼機場(Falcon Field, Ariz.)，擔任英國皇家空軍(RAF)飛行教官之職。他正休假在家，趕忙著躲回屋內，怕被吵醒的鄰居們瞧見他只穿著內衣褲，且目瞪口呆瞧著空中的入侵者。不錯！剛才俯衝掠過的飛機正是他的女友，給他道了一聲「皇家早安(cryal buzz)」。

這位女飛行員名叫海倫·莉查絲

(Helen Richards)，芳齡廿一歲，乃附屬於美國陸軍，亦即熟知之「航空運渡女性輔助中隊(Women's Auxiliary Ferrying Squadron)」的一名優秀的女飛行員。她所駕駛的飛機乃是綽號「沃帝搗震機(Vulsee Vibrator)」的中級教練機BT-13。唐在多年後回憶起還說：「那傢伙聲音太大了，它螺旋槳有雙速，放在低速變距位置時，那噪音之大，比發射火箭還可怕。」

一九四二年夏，「美國陸航隊屬下空運司令部運渡處(Ferry Division, Transport Command, USAAF)」處長威廉·通納上校(Col. William H. Tunner)急得四處徵求飛行員，因有大批連絡機、初級教練機從生產工廠推出，等待運渡到南方各訓練基地，但是獨缺飛行員。他首先招僱到一位技術精良且合格的女飛行員南希·樂芙(Nancy Love)，透過她的關係招募找到了八十三名符合「運渡處」要求標準的女性。他

發出去的電報是：「有志參加者應即向德拉瓦州威爾明頓(Wilmington, Del.)之『新堡陸航基地(New Castle Army Air Base)報到』，各員旅費自理。」新堡基地附近，航空工業園區在焉，各家製造工廠生產之飛機，尤其是較小航空器，停滿了所有的空地，等待運渡至各地。新堡基地駐防著「第二運渡大隊(2nd Ferrying Group)」，按照軍中文職人員任用規定，女



1943年1月12日，海倫（右）與兩名女飛行員經過一架Beech UC-78轟炸機前。（圖由作者提供）

性中隊隸屬於該大隊；而低空掠飛向男友道聲早安的海倫，即為該隊第十名報到之飛行員。

在一九三九年時，美國羅斯福總統曾在各大學院校園倡辦政府資助「民用飛行員訓練(CPT-civilian pilot training)」計畫。其中規定每十位男性青年中，便可以有一位女性青年之名額。唐回憶道：「海倫和我是一九三九年秋天，在『彭莎汀納大專』(Pasadena Junior College)的CPT班上初識的。海倫是班上六名女性之一，在阿罕布拉機場(Alhambra airport)學習飛行。他和愛芙琳·赫德森(Evelyn Hudson)同飛一架小型J-3 Cub，我和漢克·柯芬(Hank Coffin)飛一架『艦隊雙翼機(Fleet biplane)』」。

海倫和唐一開始便是一對金童玉女，在各項學、術科的競賽中都是名列前茅。畢業後，兩人均於一九四〇年春天，考取私人飛行駕駛執照。不同於其他女孩的短小玉腿，長腿的海倫在飛行時，於蹬舵時是毫無問題的，一雙巧手與高度敏銳的時間感，使她駕駛桿在握極其自然，如同自身在飛翔一般。當年夏季班上只有她和唐等兩名獲准升至CPT的高級飛行員訓練班，並到梵奈斯(Van Nuys)飛行。唐說：「海倫的教官是

山米·麥森(Sammy Mason)，我的則是德克斯·藍金(Tex Rankin)，兩位均是著名的飛行高手。她飛一架門納士科(Menasco)引擎的雷安式機(Ryan SCM)及柯蒂斯·萊特的小旅空(Curtiss-Wright Travel Air)，我則飛一架旅空D-4000速翼式(Speedwing)」。

海倫大專畢業後，她到愛達荷州波艾斯(Boise Idaho)附近之「浮羽機場(Floating Feather)」。

在那考取商用飛行員執照及教官執照，開始擔任教官並帶著學生飛行了。唐回憶說：「她同時也常常飛到山區郊野，把獵人載飛到數百哩野外，然後她也在給他們飛運補給。她對窮鄉僻壤中的林業小機場，都能記得一清二楚，在冬季下雪時，她還給飛機裝上滑雪橇」。

其實WAFS的要求比男性運渡飛行員更加嚴格，她們必須有五百小時以上的飛行時數，一紙商用執照須有



海倫（中間最高者）及其他WAFS飛行員們的合影。（圖由作者提供）



一名羽毛未豐的「女性飛行訓練分遣隊」放單飛的學生，正緊張地駕著中級訓練機PT-19。（圖由作者提供）

兩百匹馬力飛機之檢定及近期越野飛行之經驗，還要有高中畢業證書和一封推薦信。她們的年齡必須在廿一歲至卅五歲之間，還須通過飛行訓練測試及極為嚴格USAAF之空勤體檢。

海倫在「新堡」報到時，便先接受卅天的入伍訓練，熟習WAFS軍中之各項程序及規定，接下來才是飛行訓練課程。她於九月廿九日通過「費

爾柴爾德(Faichild) PT-19初級飛行教練機（我國空軍官校於二戰時亦使用過之型機）」之考試；十月一日完成「泰勒克拉(Taylorcraft) L-2B連絡機」個人單飛，十月廿八日「派卜(Piper) L-4B連絡機」飛行及格，並從十一月四日至八日再飛行「林克模擬訓練機(Link simulator)」。

海倫首次運渡之旅，由十一月十一日起至十四日止，從賓州洛克哈文(Lock Haven, PA.)「派卜」工廠飛一架L-4B到阿拉巴馬州莎瑪城(Selma, ALA.)。起初的運渡均係結伴而行的，但在WAFS中是指定一人領隊，從製造廠出發，大家飛至半途後，才分散飛至各自的目的地。

十一月十一日天氣狀況不佳，使得維吉尼亞州夏洛蒂維爾機場(Charlottesville, VA.)積水嚴重，三週後機場一片污泥。當七架羽毛未豐的「姑娘」在那兒降落後，兩架飛機拿了大鼎，機尾朝天螺旋槳打碎。海倫總算平安降落，開車後爬出駕駛艙，卻不慎跳進深及膝蓋的泥潭中。

到十一月廿二日，海倫與其他女孩們派往「費爾柴爾德」工廠，首次運渡PT-19。她們搭乘火車去馬里蘭州海格士唐(Hagerstown, MD.)的「費爾柴爾德」工廠，可是在巴爾的摩

(Baltimore)轉車，因兩分鐘之差，錯失了最後一班巴士，一直要等到翌日早晨七點才有下一班。於是大夥兒只能在車站的長凳上過夜，背靠著個人的保險傘，懷抱著旅行袋入睡。

她們的遲到使得駐廠的陸軍代表處大為光火！一位負責的上尉指著這批WAFS的鼻子怒吼：「妳們死到哪兒去了？整個美國陸軍總部人人都在找妳們幾個寶！」；而後，天氣轉變得更壞起來，反正她們也走不了，一連兩夜都住在海格士唐旅館中。

雖說PT-19油量與航程都大過「派卜」，但是敞座駕駛艙，在十一月下旬時，即使穿著冬季飛行衣，依然刀風刺骨、寒冷不堪。她們在感恩節前一天終於能起飛；那是十一月廿五日，仍是烏雲滿天。海倫和其他四位只能飛到維吉尼亞州林奇堡(Lynchburg, VA.)而已，因此在那兒過夜。在感恩節當天終於經南卡州史班達堡(Spartanburg, S.C.)把飛機運交田納西州聯合城(Union City, TN.)，時為十一月廿七日。十一月廿八日她們又回到威士頓；當一名運渡飛行員如同游牧民族般的流浪生活，而這才僅僅是開始而已。

十一月廿九日，同樣地把機員排表出來，再去洛哈文接運「派卜

「機，羅勃·貝克上校(Col. Robert Baker)看她們在海格士唐的慘狀之後，大動憐憫之心，便用基地的一架洛希德(Lockheed)雙引擎C-60，將她們接送到「派卜」工廠，以免去乘坐四小時卧舖火車後，還要趕上早晨五點起床。但飛行中天氣仍是烏雲四合，馬克上校大半時間都是在儀器飛航。

接機後，海倫運渡之目的地為阿肯色州史密斯堡(Ft. Smith, AR.)，約需十三天的旅程，但壞天氣令她在好幾處停頓下來。海倫駕駛只有

墨水瓶般大小油箱的「派卜」機，飛行最長旅程是只有從維吉尼亞州的米德爾敦至匡帝科(Middletown to Quantico, VA.)一段，飛了一小時又四十五分鐘。

小「派卜」機的油量僅十二加侖，一具六十五匹馬力引擎，平均空速僅每小時七十五哩。這些女性飛行員們開玩笑說：「當她們向西頂風飛行時，下面的四十號州際公路上，跑六十哩時速的車輛，通通超前飛機馳去。」而且她們機上並無通訊設備，僅只有最基本且原始的儀表，若遇天候不良，就會使得飛機與飛行員毫不確定地在地面等待。但是，不像PT型機，「派卜」雖小

，尚有關閉之座艙罩。

到十一月，著名女航空家賈桂琳·柯蘭(Jacqueline Cochran——請見本刊第五〇四期〈快飛皇后賈桂琳柯蘭〉乙文)，獲得當時陸軍航空隊司令官亨利·阿諾將軍(Gen. Henry H. Arnold)的支持，在德州休斯頓(Houston, TX.)成立「女性飛行訓練分遣隊」之飛行學校，該校其後遷至甘泉鎮(Sweetwater)，建校主要目的乃緊急培訓更多女性運渡飛行員。

最後，阿諾將軍決定：「今後運渡飛行，一律僅任用該校畢業之女性，不得在任用前『女性輔助航空運渡中隊(WAFS)』的任何新人，無論其如何優秀或合格。」

十一月，通納上校派遣南希出差至各運渡基地，視察能否接收WAFS及設施的情形。南希將廿八位女飛行員分為四組，於一九四三年元旦，分配她們至加州長灘「第六運渡大隊(Long Beach, Calif)及德州達拉斯(Dallas, TX.)「第五運渡大隊」各五名，密歇根州羅謬勒斯(Romulus, MI.)「第三運渡大隊」接收六名，其他所餘一組人員，留守威靈頓，以運渡PTs。南希將自己派往達拉斯，海倫·莉查絲亦然。

查美國陸軍航空隊，一開始係採初級、中級與高級飛行三階段訓練，但這些「女性輔助航空運渡中隊」的成員，則自始即係任用為飛行PTs及連絡機而已，可是賈桂琳·柯蘭的女性飛行員們，卻完完全全地按照男性飛行官一樣的升級訓練。因此，南希一心要她們的WAFS的姑娘們迎頭趕上，能夠飛高性能的飛機，所以南希自己在當年十二月完成四五〇匹馬力的「北美」AT-6(我國空軍官校曾習用之高級飛行教練機)。可謂給她



海倫(中間者)與另一位WAFS隊員攜帶飛行裝具登上中級教練機BT-13。(圖由作者提供)



1942年12月2日，海倫（最右）與WAFS隊員們合影。（圖由作者提供）

WAFS姊妹們鋪好一條飛行大馬力飛機的大道。在海倫及其他幾名派至達拉斯之女飛行員，便可立刻換飛中級教練機，接著駐長堤的也跟進。到一九四三年三月，九名WAFS成員，包括海倫在內，已經常在南方運渡BT-13和BT-15。繼續升級的海倫，更於二月十五日開始首次AT-6型機的飛行。她的飛行技術精湛，更為自己贏得在一部描述WAFS的電影

「無畏花木蘭(Ladies Courageous)」中大顯身手。該片由當年好萊塢影后洛莉塔揚(Loretta Young)飾演主角南希·拉芙。

一九四三年六月廿八日，美軍新設立「女飛行員特別助理處(Office of Special Assistant for Woman Pilots)」，另派遣賈桂琳為「女飛行員總管理處」處長，這一來剛好通納上校給自己指派了對口單位，其目的在確保司令部內部運作順暢，職權分明。到七月五日，國防部明令指派南希為「女性運渡飛行員執行長」，遵照通納上校命令飛行。八月五日，終於宣布「陸航女性飛行員(Woman Airforce Service Pilots, 即WASP)」的統一名稱，成為以上兩類與所有美國「陸軍航空隊(AAF)」女性飛行員之正式名稱。

九月廿日，海倫為十一名調差至加州棕櫚泉(Palm Springs, Calif)「第廿一運渡大隊」女飛行員之一，她在此飛行雙引擎C-47空運機計卅五小時。至十一月時，十二名女士全部調往長灘。

此時，由工廠運渡驅逐機至碼頭口岸，主要為P-39、P-47及P-51等機種，成為「空運司令部運渡處」最重要的任務。因為在十二月一日在棕

櫚泉，為運渡飛行之男女飛行員們新開立驅逐機訓練班；海倫與好友桃樂珊·史考特(Dorothy Scott)均派遣到第一班受訓。同時，她們亦將學飛當年陸航最熱門、性能最強烈的單引擎單座戰鬥機。

桃樂珊在一封家書中描述在驅逐機學校第一天後的印象說：「海倫和我同室而居，我們一共八位女子和卅五名男生；昨天便開飛了，將是雙座的BC-15（按即AT-6型機），然後按次序飛P-47、P-39、P-40和P-51。我們半天飛行，半天上課，我編在A組，每天清晨七點十五分之前必須到達停機線，晚餐時一定要穿裙子才准進食堂，煩死人了！」

十二月三日那天，海倫與桃樂珊原本計劃在一天飛行之後，兩人一同騎馬遊玩，但桃樂珊將BC-1教練機落地時，被一架下降較快的P-39追上；P-39飛行員在她上面，根本瞧不見她，而塔臺的警告來得太晚，兩機在離地兩百呎處相撞！桃樂珊與其教官及P-39男飛行員在墜機中均喪生。經失事調查後發現，桃樂珊與飛行員並無過失，塔臺應負全責。

慘遭痛失摯友之餘，海倫全心投入學習驅逐機之飛行。到十二月廿四日聖誕前夕，她檢定合格最難操縱的

「野馬式(Mustang)」P-51，獲得最令飛行員羨艷之「3P」分類，正式成爲一位驅逐機飛行員。亮潔快捷之野馬，與清瘦修長之女飛行員，真是再相配不過了。到一九四四年，海倫已運渡P-51至全美各地，累積飛行時間達一一〇小時又卅五分鐘，是她在戰時，比任何其他機種運渡得最多的時間。

一九四四年二月，海倫休假一個月，唐回憶道：「桃樂珊之死，等同撕碎海倫的心，她一意要從悲傷中站起來，故她的外表絲毫不顯露，而是將感情深藏於內心。」決果的海倫專心於運渡飛行，在短短一個月內便飛滿了七十小時，獲「空運司令部(ATC commendation)」頒令褒獎。

海倫與唐兩人一有時間便不忘約會。唐也沒放棄過他所羨慕之驅逐機女飛行員的追求。他說：「每當海倫運渡飛行中，把她帶到鳳凰城(Phoenix)時，我們總會一起共進晚餐。她問起我正在飛甚麼？我總自誇我們高級飛行教練所用的AT-6A型和C型；在一打聽那天她是飛哪架飛機時，原來是我連聽也沒聽過的AT-6D型，最新式的驅逐訓練機。自此之後，她的機型名單不斷增長，包括P-38、A-20s、B-25s等更多…

…。在一九四四年一個秋天夜晚，我向她求婚了，她那天飛一架P-38來，並且要在基地過夜，所以我們輕鬆地共進晚餐。」唐繼續道：「她告訴那機械士，飛機有點漏機油，那傢伙回答說：『他找不到哪兒漏？』海倫藍色的杏眼一瞪，修理他說：『繼續找吧！在漏，你會找到的。』而她對我的求婚沒有立刻答覆，但那晚必定是我囉嗦得太多，攪亂了芳心的寧靜吧！因她翌晨起飛前都忘了把氣壓管的罩子取下，改令飛行第一段在沙漠中根本不知道空速。」

海倫在一九四四年之運渡旅程，多半是把一架P-51飛到東岸紐華克(Newark)的出口碼頭，再從長島(Long Island)飛一架P-47到長灘(Long Beach)，或者一架P-39或一架更新式的P-63從水牛城(Buffalo)到蒙大拿州的大瀑布(Great Falls, MT)，後者均爲「租借法案(Lend-Lease)」飛機，目的地爲俄國途經阿拉斯加。這些典型的運渡飛行，差不多全是驅逐機，動輒是東岸到西岸，與海倫早期運渡之「派卜」或敞座駕駛艙之PTs等小型飛機已是天壤之別。從前要兩天沿途不降落的一趟飛行，如今只需數小時也無須擔心天氣太壞了。

總括來說，在二戰中陸航之女性運渡飛行員驅逐機檢定合格共有一三四名，其中有原本WAFS的十六名和德州飛行訓練學校畢業的一一八名；另外，可運渡性能變化無常的雙引擎P-38「閃電式(Lighting)」的人員僅有廿五名，其中十名係原本WAFS。一九四四年九月十日，海倫檢定合格爲其中之一，贏得「4P」之檢定（



1968年，卜諾塞夫婦於加州飛行學校所購之Cessna 150式機前。（圖由作者提供）

雙引擎驅逐機)，她共運渡飛行「P-38」計廿六小時。

一九四四年，陸航戰地老兵陸續從海外歸來，可用於國內危機較少之任務，如運渡飛行即是。當年六月，國會便停止了整個WASP之軍人身分。她們是一九四二年至一九四三年間，在嚴重短缺男性飛行員時期而緊急召用的，如今看來女性又成為犧牲品了。

一九四四年十二月廿日，「陸航女性飛行員(WASP)」正式裁撤令下，她們全體的黑暗時期到來。海倫面對失望之態度，相較於其他人為佳。唐回憶說：「十二月初她打來電話說：『我願意』！當年聖誕節在加州山弗蘭多山谷(San Fernando Valley, CA)她姊姊家把婚事辦了結為美眷。」

戰後，唐想經營一座小機場，因缺乏資產，結果改為一家飛行社，兩人一面教練飛機，一面回大學念書，其後都到公立學校去當老師。

一九六八年，唐獲得一個機會，在北加州一嶄新的「高中學生飛行計畫」內擔任航空教練，早上唸學科，下午到機場飛行。海倫則在一所初中教英文，上、下午都在幫忙飛行教練。到一九七四年，唐因心臟不好，航空體檢未能合格，但仍教導地面課程

，飛行的任務便落在海倫與早期的男性學生身上。

唐回憶說道：「一九七六年春天，海倫向我說：『我不想再飛學生飛行計畫了』，已不覺得有興趣，飛行變成苦差事；然後，十月裡我們熟習的一位飛行員，要通過半年一次的飛行檢定，由於我已停飛，故由海倫去考核他。」那個人飛一架「比奇紅運式(Beechcraft Bonanza)」，只有單套操縱系統，海倫選擇用他的飛機考核，意謂她坐的副駕駛座位上，是沒有操縱系統的。唐接著說：「她必定是有甚麼預感了，當她跨出門時，雙手一攤說：『我不喜歡這趟飛行。』這就是她向我說的最後一句話，它將縈迴在我腦際，終此一生！」

最終「紅運式」墜毀在跑道頭，那是緊接著一次常見的無線電呼叫「請求模擬強迫降落！」轟然一聲飛機便砸下來了！目睹者的證詞是：「飛機進場來了，但沒有聲音，突然間引擎聲響起了，強而有力，飛行員拉起飛機，像試圖要飛越電線……飛機失速，一滾轉纏進了電纜中，倒栽在地面。」

南希在一九七六年十月廿二日因癌症病逝；海倫·莉查絲·卜諾塞與南希·樂芙兩人，是WAFS隊伍中最

年輕的女飛行員，均以身相殉，得年五十五歲。

海倫的失事震驚了加州下湖(Lower Lake, CA)整個社區。她的追思公祭在教會的停車場舉行，以便容納她的親故、朋友和學生們參加。唐要求親友們無須送花，改為向新成立之「海倫卜諾塞紀念獎學基金會(Helen Prosser Memorial Scholarship Fund)」樂捐。該基金會每年頒發給一名獎學金得主，直到今天。

卜諾塞家的兩名男孩，認為每個人的媽媽，都在戰時飛過戰鬥機的思想中長大的，老大嘉莉(Gary)回憶說：「老媽一次同一位男飛行員打賭，她說一定把你那P-47揍下來。兩人都爬升到兩萬五千呎。她先讓他『咬住她尾巴』；然後，一個轉身居然飛到他後面去了，如果開槍將之擊落，他可能還不知道呢。她對自己所飛的飛機之性能，最清楚不過了，她絕對是一位最佳的戰鬥機飛行員。」

海倫和唐教導兩位孩子飛行，現在已是「聯合航空公司(United Airlines)」的機長，老二丁恩(Dean)考取所有的飛行執照及檢定，包括「滑翔機教官」。他說：「爸媽愛飛行是會傳染的，因此在我們的基因中早就留下了。」