

「怪傑飛行員」

——已是軍中消逝匿跡的人？

· 沈運曾譯 ·

若美國軍方堅持以循規蹈矩之理想標準要求飛行軍官的話，恐怕有很多優秀的飛行員，在還沒離地起飛，便早就被停飛了。

有很多人深信一些老掉牙的詞彙，正是今日美國在世界上許多問題的核心，像是最有力的「正確之政策 (Political correctness)」，隨之而來更嚴峻之「零容忍 (Zero tolerance)」，以及「不准初犯 (one mistake and you are out)」等。不可避免地這些偉大的詞彙，已逐漸成為一派有特殊興趣者所選之武器了。

假設上述觀念，多年前便已在美國軍中厲行的話。老實說，許多為國效命，貢獻卓越的空中英雄，早在他們能初展其才前，便被汰除了！美國哪能還有這些航空巨人——亦即當時之「怪傑飛行員 (Badass Pilots)」，以及他們所做之重大貢獻！例如世人所熟知的艾迪·雷肯貝克 (Eddie Rickenbacker)、詹姆斯·哈羅德·

杜立德 (James Harold Doolittle)、赫伯·澤克 (Hub Zenneke)、傑克·布勞頓 (Jack Broughton)，以及約翰·鮑耶 (John Boyd) 等飛行員，若換在今日，有一百個以上的理由，在其還沒出道前，便被棄之如敝屣了。

當吾人獲知，在現行的嚴苛法令與典範下，任何萌芽期中的「怪傑飛行員」，只要被發現不守規定或亂出點子的，就會被免職或淘汰。難怪有人會替美國軍方嘆息，今天軍中正苦於損失或缺乏些什麼？

當然，這並非說，真正的錯誤和不當行為，應絕對予以寬容或毋須懲罰。但最應該依據的仍是正確的判斷力、卓越的鑑賞力和豐富的智慧與常識。如果一位正於萌芽之天才犯錯，應當給予適當的懲罰，但並不是順理成章的不予升遷，甚至自軍中剔除。

我們回頭看看航空

史上許多巨人們早期之經歷及貢獻，是頗具教育意義的。這不應是「後見之明」，他們獲得成功的許多性格方面之特質，如換在今天的環境氛圍之下，是難以留在軍中的。如以下的介紹：

艾迪·雷肯貝克少校

若論出身背景及學歷，在今天必會被拒於入伍門前的；然而，他卻成為一戰時期美國英雄中之英雄。說起來也真不容易，貝克從十歲便開始養家活口，每週工作七十二小時，每小時工資僅五分，週薪約莫美金三元六角，但憑藉其品格、勇氣、機智與天



空中英雄雷肯貝克，背景為「史派德 XIII」式機（圖由筆者提供）。

賦，貝克終於從賽車場中找到自己一片天，成為全美最頂尖之賽車選手，年薪高達六萬美元。他以優異之體格條件，加上思慮縝密及膽識過人，每次賽車均妥善賽前訓練及計畫，直到團隊小組成員都能熟練，迅速地完成換胎與加油後，他才運用個人絕佳駕駛技巧，在危險的賽道上贏得每次比賽的勝利。

當美國捲入一戰時，貝克自願從軍，並把他的賽車同好都號召起來，組成一個中隊的飛行員。可是陸軍一口拒絕了，第一是嫌棄這些賽車手年紀都太大，再則其教育程度也未達徵選標準，最後是他們對引擎懂得太多，擔心先入為主的觀念會影響作戰任務的遂行。

然而，報國心志已決的貝克，縱然不能當飛行員，對擔任其他軍職亦能接受，遂放棄豐厚的收入，自願加入美國陸軍，擔任一名駕駛中型吉普車的士兵。後來，隨軍駐防於法國，在一次偶然的機會，碰上一位貴人——人稱外號為「比利(Billy)」的密契爾上校(Col. William Mitchell)，也是一位「怪傑飛行員」。他正奉命籌建一座在法國「依蘇登(Issoudun)」地區的飛行訓練中心。因此，當時許多熱忱青年，甚至富家子弟都紛紛前去新

式訓練中心學習飛行。而貝克因跟隨密契爾上校監督建設「依蘇登」，便有機會透過這層關係進入航空的圈子裡。但當他跟著飛行學員受訓及生活時，他的不良餐桌禮儀、滿口髒話，以及他堅持要大夥兒苦幹學習的態度，觸怒了來自「常春藤聯合校友會(Lvy League)」的富二代學員，因此，在那裡沒人對他有好臉色看。但由於他熱愛飛行且矢志從軍，故一路走來雖隱瞞年齡、體檢不實，以及捏造飛行課程等違情，最終仍取得飛行資格，並派任於第九十四航空中隊。

在單位內，貝克一直遭受社交層面之苦，同僚總覺他缺乏教養，對他的言行舉止相當頭痛，惟貝克一心一意把自己完全投入飛行及工作上，對單位的修護人員非常照顧，常在飛行之餘，協助機械士修理「紐波特(Nieuport 28)」戰鬥機——擁有一六〇匹馬力的星形發動機，以及「史派德式(Spad S. XIII)」戰鬥機——具備二二〇匹馬力的「西蘇莎式(Hispano Suiza)」引擎；

而那沾滿油垢的指甲，使得大部分飛行軍官對其更加厭惡，殊不知這是他維修攸關飛行員生死所繫之引擎所造成的，但他在單位的重要性及過人之處，反倒讓士兵們對他的工作態度相當敬重。雖然，貝克同時面臨同僚相處、對抗德軍，以及個人嚴重的耳疾等壓力下，依舊努力殺敵奮戰，並專注於工作上，最終獲得擊落廿六架敵機之重大勝利。

若按今日硬性標準來看，貝克絕



1918年5月，雷肯貝克耳疾手術後，晉升為中隊長，在其駕駛艙內留影（圖由筆者提供）。

對沒有獲得任官，或率領整個中隊為國作戰的可能，甚至能否擔任一名士官幹部都屬困難。這樣，反而對國家沒有什麼好處，且會失去一位克服萬難、勇闖人生逆境之優良典範。

詹姆斯·哈羅德·杜立德將軍

杜立德將軍最值得世人稱讚及記取的功績，即是在一九四二年四月十八日，率領B-25機群轟炸日本東京。但籌組及執行此一歷史性任務，不過只是他充滿傳奇的航空生涯中的一小部分而已。他是一位令人難忘的健美樣板——拳擊手、體育家及飛行員，他不僅四肢發達，而且非常機智聰穎，舉一個他突出表現的實例：在二戰前，他請求並說服「殼牌石油公司(Shell Oil)」和美國陸軍航空隊(Army Air Corps)發展大量貯存一〇〇號(100-Octane)航空燃油。此一重要的戰略，證明當時各軸心國的失策，且無法追趕上美國的勝算。之後，他飛行每一種型式的航空器，並向受訓學員傳授飛行經驗；也曾以「馬丁(Martin)」B-26轟炸機表演各種高難度之空中飛行動作，要學員們相信該型機，並非如謠傳，是架惡名昭彰的「寡婦製造者(Widowmaker)」。



杜立德時任中尉時，代表陸航參加賽飛，其當時駕「寇帝斯」式機（圖由筆者提供）。

另外，他是開發「盲目飛行」的第一人，更是一位了不起的領導人物，曾指揮陸航第十二、十五及第八航空隊，並獲相當優異之政績。他能獲取這些成就，在於他自己克服了許多障礙，倘若換成今日的軍中，這樣的機會不太可能發生。

自一九一八年杜立德任官起，他便表現突出，曾於一九二二年飛行DH-4轟炸機，以廿二小時十九分的时间，創下最快速紀錄橫越北美洲；然後他到萊特機場(Wright Field)擔任機械官兼試飛員。一九二四年在麻省理工學院(MIT)攻讀碩士學位，一九二五年獲取博士學位。同年，他駕

人咸認最難之空中特技「外翻筋斗(outside loop)」，他是完成這項特技之第一人。不論他所做的任何表現，有兩大因素在今日看來，將可能影響他在軍旅事業的發展。

第一個因素是在一九三〇年時，他位階中尉已經十二年之久，仍無晉升的跡象，為改善家庭收入，他竟將軍職辭掉，他的同僚，包括哈普·阿諾德(Hap Arnold，後來為美國空軍參謀長)、法蘭克·安德魯(Frank Andrews)、卡羅·史巴茲(Carl Spaatz，美國首任空軍參謀長)，以及伊拉·艾克爾(Ura Eaker)等後來的美軍重要人物，都大吃一驚！並

R3C-2賽速機，獲「施耐德盃」飛行大賽(Schneider Trophy Race)冠軍；該機目前展於美國「國家航太博物館(National Air Space Museum)」內。後來，杜立德仍有嶄新的表現，包括世

以這些汙點做為反對他晉升、派職的事證。

辭掉軍職後，杜立德跑去為「貝殼石油公司」工作，但在航空界依然活躍，贏得著名之「邦迪克斯(Bendix)」及「湯普森(Thompson)」等航空大賽冠軍錦標。此外，他還駕駛聲名狼藉之「驚蜂式(Gee Bee)



杜立德（左二）1942年4月18日轟炸東京前，與同機組員兩名中尉、兩名士官長於B-25B機前合影（圖由筆者提供）。

「R-1」賽速機，締造每小時兩百九十六哩之世界紀錄。到一九三四年，他以「貝克委員會(Baker Board)」委員身分，調查喧騰一時的「航郵醜聞案(Air Mail Scandal)」，在調查過程中，有助於陸航(Army Air Corps)聲譽恢復。當二戰烏雲密布之際，杜立德於一九四〇年七月一日申請回役，重敘為少校軍階，不過並未受重用，僅派任一個無重要性的「地區採購助理督導官」職務，整天與汽車製造業打交道。

但很幸運地，當轟炸東京的計畫在秘密醞釀時，高層於慎重考慮領隊之人選過程，經多方面分析下，終於不得想不到這位具備才能之飛行軍官，很快地便發現杜立德是一位不可替代之最佳人選。此一遠征轟炸的成功，以及往後杜立德的航空生涯，建立了他充滿傳奇的航空史。

第二個阻礙杜立德在今日晉升與發展之因素，就不太為世人所知了。因他與生具備一種難以形容的天性——奔放而無拘無束。這樣說吧！他總不拒絕喝一、兩杯酒，抑或和他人逗樂、搞笑及惡作劇，讓最不害臊的人也要臉紅！當然，這些事情不會找到有

關的正式紀錄，但杜立德狂野奔放的故事，經常在熟知他的人們中談起，其中包括許多國家領導人物。若換作今日，任何上述行為，恐只會影響軍旅事業的發展矣。

赫伯·澤克上校

赫伯·澤克在其家鄉小城，蒙大拿州米蘇拉(Missoula Mont.)，自幼便



杜立德為「殼牌石油公司」飛行時，從織女星「Vega」式機中下來（圖由筆者提供）。

常被歧視，這都是由於他倔強好鬥的天性使然。他的性格如果放在拳擊賽臺上或空中飛行倒是蠻適合的，卻不能用來和上級打交道。

在一九三七年時，他飛行畢業獲得飛鷹胸章後，因為個人對拳擊特別有興趣，竟匿名去參加拳擊比賽，他毫不避諱地與軍中大兵同臺較量，這在當時是前所未聞的事情。因此，當這件事情被發現後，咸認係一名軍官的敗行，無不為之皺眉搖頭。

很幸運地，澤克具備飛行之天賦才能，他在一九四〇年被選派英國，專門研究「英國皇家空軍(RAF)」之作戰與訓練，次年再派赴蘇聯，負責



澤克讚賞其駕駛P-47D之50 mm口徑機槍（圖由筆者提供）。

訓練俄國飛行人員，飛行「租借法案」項下之美援飛機「寇蒂斯(Curtiss) P-40B/E」。返國後，派任他一個雙重責任之職務，那就是指揮新成立之「第五十六驅逐大隊(The 56th Fighter Group)」大隊長一職，並率先試用共和公司生產「雷霆式(Thunderbolt) P-47戰鬥機」。

澤克治軍甚嚴，重視紀律，並全心奉獻領導，不僅使該大隊的作戰紀錄刷新，更獲得意想不到的成長，使得P-47成為一時無敵之飛行器。他用威懾與罰鍰，以及他鋼鐵般的管理方式來領導全大隊，並教導所屬多利

用P-47驚人之俯衝與翻滾，來平衡該機爬升力不足與轉彎半徑過大等弱點，讓「第五十六大隊」成為精銳之師。之後，澤克於一九四三年五月晉升為上校，成為人稱的空軍英雄。

同年，伊拉·艾克爾少將(Maj. Gen. Ira Eaker)將澤克從大隊駐地調整回國，擬利用其知能，傳授予正在成長之陸航，但澤克以允諾

任務後返回「第五十六大隊」為條件，惟這條件卻在任務結束後變了卦，將他調往國內其他單位，對此他相當火大，他那脾氣立即的反應便是「仗不打了！」並且「開小差(AWOL)」跑回英國（當時第五十六大隊駐英）。事經多方轉圜，開罪不少人，但也終於依照他的意思，重掌第五十六大隊。

澤克又興高采烈地到前線領導作戰，他總是提前把「雷霆式」送出去，在德國戰機準備集結編隊之際，及時將之逮住。他這戰術取勝之法，是從歐洲學習而來的。接著澤克換接「第四七九驅逐大隊」大隊長職務，專飛「野馬式(Mustangs) P-51。有一次在暴風雨中造成飛機損壞，不幸成為德軍戰俘，在這之前他已累積擊落敵機十七架。在戰俘營中，他表現傑出，被尊稱為九千名戰俘中的「高級盟軍軍官」。德軍在大戰末期敗退時，德國將「史塔格洛福一號(Stalag Luft 1)」戰俘營之全部指揮權交由他。

大戰結束後，澤克曾歷任要職，包括「第四〇八戰略偵察聯隊(The 405th Strategic Reconnaissance Wing)」的聯隊長，負責指揮極機密的「洛克希德(Lockheed) U-2偵察機」任務



1944年，澤克上校成為德國戰俘營之領導（圖由筆者提供）。

。他在一九六六年，軍旅服滿卅年後，官拜上校退役，不論他曾貢獻多少，或有多大成就，卻苦於未能被提名晉升少將。

其原因在於，澤克得罪的人不少，故他從未被認為是個當將軍的材料。然而，在今天的環境，像他這種頑強不屈、不守傳統規範性格的人，別說是將軍，恐怕要擔任一名中隊長都難也。

賈克·布勞頓上校

布勞頓是生活在每位戰鬥機飛行員夢想當中，他從F-47到F-106的各型戰鬥機，均是合格的作戰飛行員。他曾任著名的「雷鳥飛行表演（Thunderbird Demonstration Team）」隊長三年，領導該特技表演隊，從直展翼的F-84C，飛到後掠翼的F-84H，一直到F-100C。布勞頓在兩次戰

爭中服役，第一次是兩赴韓戰戰場，共計飛行一一四架次任務；第二次則是越戰，飛行各項任務達一〇四架次，獲滿胸膛的勳獎章，包括九枚「空軍勳章（Air Medals）」、四枚「傑出飛行十字勳章（DFC）」、及「功績勳章（Legion of Merit）」、兩枚「銀星勳章（Silver Stars）」及「空軍十字勳章（Air Force Cross）」。

越戰期間，布勞頓擔任「第三五五戰術聯隊（The 355th Tactical Fighter Wing）」副聯隊長，他從不要求任何人去執行他自己也不願意去的任務，這也成為他的規矩，但他總是挑

戰最困難及最艱鉅的任務，並親自率隊執行。例如進入「六路區（Route Pack 6）」，包括河內（Hanoi）及海防（Haiphong）最危險紅色地區等。在一

九六七年六月二日，一次重要任務中，他的兩位少校，均為資深戰鬥飛行員，被指控曾在錦普港（Cam Pha）內掃射一艘蘇聯商用貨船。

當下布勞頓不知發生上述事



韓戰時，駕駛F-80C的布勞頓中尉（圖由筆者提供）。

情，直到當天兩位少校向他簡報時方知，因為他們可能違犯了「遭遇戰規則（Rules of Engagement, ROE）」而被指控，因該規則嚴禁向任何可能危及蘇聯人員之目標開火，甚至是他們正在操作地對空導彈訓練亦然。這件事讓布勞頓有如出任任務時受到壓力一般。當時，他只有兩個選擇，一是呈報總部，由官僚體系公事公辦，將兩位少校送交軍法審判。但布勞頓選擇將唯一的證據——飛機上射擊錄影帶予以銷毀。這樣一來，整件事的後果與責任，都將完全落在他自己身上，但他卻毫不猶豫。

緊接著便是一場惡夢似的爭辯和官僚主義的進行，白宮方面已明白昭示，凡違犯ROE條例之任何人須予處罰，而太平洋空軍總司令部

(C-in-C of Pacific Air Forces)，人稱「三指傑克(Three Finger Jack)」的約翰·雷安將軍(Gen. John Ryan)亦不敢懈怠，遵照上級指示辦理，但雷安沒有按照該規則第卅二條之規定，在軍法審判前，先設立調查委員會及召開調查庭等步驟，便逕行交付軍法審判。

其實空軍方面，可以使用一項稱為「即決

非司法裁判(Summary Non-judicial Judgment)」，並適當之懲戒，靜靜地將此案處理過去便好了。孰知雷安將軍逕自將布勞頓屬下三位最勇敢、能幹的指揮官與戰鬥飛行員交給軍事法庭裁判，如果判定有罪，本案最高可勒令退役及十二年以上有期徒刑，薪餉津貼與退伍金等各項福利全部泡湯。

軍法審判是在菲律賓的「克拉克空軍基地(Clark Air Base)」祕密開庭，但無人願意擔任審判長，在各方推託之下，此一重任落在當時上校軍階的查爾士·葉格(Col. Charles Yeager——見本刊第四四九期〈第一位突破音障的飛行員〉)身上。當時，



布勞頓於轟炸北越後返防（圖由筆者提供）。

他可能是戰區內唯一不怕上級指責及下級埋怨，確實執行此一任務的軍官了。

由於布勞頓迅速毀滅了射擊錄影帶，意即對兩少校之指控已無證據可言，審判遂以：「事出有因，查無實據」結束本案之主體。但對布勞頓部分，因他承認疏於督導，被罰薪六個月，每月壹佰美元，並予申誠一次結案，兩位少校當庭獲釋。唯對布勞頓再往上晉升的前程，已然無望。

曾在兩次戰爭槍林彈雨中，與敵機及火箭冒死奮戰過來的賈克·布勞頓，是不會被軍法審判就此擊倒。果然在一九六八年，他的軍法判決案被宣布無效。這是什麼原因呢？事後

有一位美國「空軍糾正軍事紀錄委員會(Air Force Board for Correction of Military Records)」參與調查的委員，私底下表示：「我從未見過如此嚴重的軍法審判了。」

接著賈克·布勞頓立即退役下來，寫了兩本有關越戰的經典之作《震雷嶺—F-105「雷長式」機越戰紀實(Thunder Ridge—F-105 Thunderchief Mission over Vietnam)》及《進城去——向河內與華府作戰(Going Downtown—The War Against Hanoi & Washington)》。賈克在軍中英勇仗義、多采多姿的經歷，也許能爭得今日軍中許多限制的放寬，但吾人在此所重視的，是他不惜賠上自己的事業與生涯，堅持為部屬爭取的精神。

約翰·鮑耶上校

任何讀過名作家羅伯·柯南(Robert Coram)所著《改變兵法的戰鬥飛行員(The Fighter Pilot Who Changed the Art of War)》的人，都知曉鮑耶上校(Col. John Richard Boyd)是本書完美的男主角，書中介紹了這名外號「四〇秒鮑耶(Forty-second Boyd)」的飛行員，如何從一位飛行員走向「孫子兵法的傳人(Modern-

day sun Tzu)」，以及榮獲最佳戰鬥員的美譽，這些都是來自平時在模擬纏鬥中，每次均能於四〇秒時間內，將所有對手擊敗。

他是一位自學成功的天才工程師，他擁有融合戰機飛行員機警應變本能，以及航空動力與熱力學兩方面之知識的獨特本領。他第一項成果，在柯南形容的辭彙中，稱之為「鮑耶的頓悟(epiphany)」。亦即今日著名的科技新知——「能量動力性(Energy Maneuverability，簡稱EM)」，此一學理影響所及，非僅空戰戰術，甚至對現代化戰機之設計及生產大有關係。如「麥唐納(McDonnell)」製F-4之設計，轉而由「麥道(波音公司) McDonnell Douglas (Boeing)」製出F-15，以及「通用動力(洛克希德·馬丁公司) General Dynamics



影響美軍戰術兵法甚鉅的鮑耶上校(圖由筆者提供)。

(Lockheed Martin)」製出F-14，均與鮑耶的「EM」論有直接關聯。

其後，鮑耶的研究又轉向更為罕見之領域，他統合各種規範及訓練準則，創研出一種內涵豐富且繁複的報告，名為「戰鬥模式(Patterns of Conflict)」。最令人吃驚的是，該模式在波灣戰爭中，不論空中或陸上作戰，均證實有相當助益。

像這樣一位飛行員，實屬軍中少有的菁英。然而，鮑耶的生活方式與人際關係卻充滿問題。他常常喧嘩冒失，衣著隨便，菸不離手；更不考慮軍階及場合，發表個人高見，且他只專注於工作，對家庭不太照顧。但他在軍中的影響和衝擊非常大，並非由於他在航空學術與科研方面，飛行技術及作戰的功績，而是有太多年輕的飛行員，甚至領導幹部對他相當景仰，遂跟隨他的身教來學習。

在空軍的圈子內，鮑耶的作風已阻礙他晉升為將軍之路。由於做為一位將領，其行為表現總有個標準，就鮑耶而言尚有距離。



「四〇秒鮑耶」以其理念納入空戰訓練當中(圖由筆者提供)。

，但不管如何，他仍官拜空軍上校，同時，在他整個空軍生涯中，都有機會表現與施展其影響力。如是今日的軍隊，恐怕他才做到中尉時，就被踢走了。

由此觀之，能儘速除掉「怪傑飛行員」們，嚴峻的現行標準，幾乎可以肯定是有利的。可是誰能預知，一位深具潛力的明日之星，在尚無機會表現前，便輕易地被汰除。吾人相信，保留循規蹈矩的飛行人員，才是保國衛民的最佳守則嗎？

當我們對「怪傑飛行員」們，執行每一條紀律整飭時，應予以充分的說明與理由，少做政策性的糾正，並給予較多的表現及付出之機會。當情況需要時，便能依靠其為國賣力的。