



抗戰中短暫出現的 「第十四志願轟炸中隊」

文・圖 / 陳尚勇

民國二十六年七月七日「盧溝橋事件」後對日抗戰全面爆發，來自日本陸軍航空隊與海軍航空隊的空中武力，也成為了日軍侵華軍事行動成功與否的重要關鍵之一。為全面抵禦日本的侵略，當時，坊間流傳一耳語，聲稱國民政府計畫要透過前東北軍閥張作霖的顧問羅素·賀恩（Russel Hearn），招募一百八十名美國前軍事飛行員，以外國志願隊的方式，赴華參與對日作戰。

當時日本的半官方新聞機構——同盟通訊社報導了此消息，日本政府隨即向美國國務院提出抗議。囿於當時美國奉行「孤立主義（Isolationism）」，意即除影響自身的戰爭外，不主動捲入任何外部軍事衝突；因此，時任美國國務卿科德爾·赫爾（Cordell Hull）再次正式提醒欲赴華的飛行員們，美國所制定為防止招募美國公民赴海外加入外國軍隊參戰的法律，在任何情況下均屬有效，並重申違反者將處以二千元美金的罰款，以及最高可至三年的有期徒刑，雖然這些法律從未被認真的執行過。

事實上，國民政府為招募、組建外籍飛行作戰中隊，的確訓令各駐外使館執行招募工作，但也要求在審慎遴選申請者同時，要盡可能避免觸

怒各國的反戰人士，以免對我國抵抗日本侵略的戰爭，於國際社會上產生負面形象。此外，擔任先總統蔣中正先生專機飛行員的朱禮斯·巴爾（Julius A. Barr）與羅耀·里納德（Roy Leonard），也設法幫忙招募。值得一提的是，民國二十五年十二月二十五日「西安事變」結束後，正是這兩位飛行員駕機，將先總統蔣中正先生與蔣夫人宋美齡女士等一行，由西安接返回南京。

「盧溝橋事件」爆發前的民國二十六年四月三十日，陳納德（Claire L. Chennault）這位出生於德州，篤信基督的上尉飛行員，自美國陸軍航空隊退役，與他曾在美軍共事過的好友路克·威廉姆遜（Luke Williamson）與比利·麥克唐納（Billy MacDonald），當時已受邀來華，在裘偉德顧問團（John H. Jouett）於笕橋中央航校任教合約期滿返美後，接替其擔任飛行教官；因此，陳納德很快便也接受我國航空委員會的聘請，來華擔任航空技術顧問。民國二十年代初期，陳納德服役於阿拉巴馬州麥斯威爾基地（Maxwell AFB），任戰術教官時，曾組成一支飛行特技小組，名為「三人飛行特技小組」，路克和比利正是其中的成員。

五月一日他在舊金山搭乘道樂（Dollar）海運公司的「加斐爾總統號」（President Garfield）郵輪，經日本神戶於五月三十一日抵達上海，由威廉·亨利·端納（W. H. Donald）接待，並在當時上海灘地標之一的公園飯店（Park Hotel）現上海國際飯店舊稱），與昔日好友共進晚餐，這其中許多人是來自麥斯威爾基地（Maxwell AFB）的舊識，彼時大多受邀來華，協助我國建設與訓練空軍。端納（W. H. Donald）素有「中國的端納」之稱，為先總統蔣中正先生與蔣夫人的私人顧問，他曾贊助辛亥革命，也成為國父孫中山先生與東北軍閥張作霖父子的私人顧問，在「西安事變」期間，端納便受蔣夫人委託調停，數次往返南京與西安之間進行交涉，對「西安事變」能和平落幕，有一定的影響與貢獻。

經過了在上海幾天的餐宴及會晤行程後，陳納德被邀請至杭州笕橋的中央航校，於六月三日晉見了先總統蔣中正先生及蔣夫人，並與我國政府先簽署了三個月的顧問合約，每月薪資待遇為一千元美金。陳納德除了針對空軍的基礎建設、訓練與戰力要做



▲文生·施密特為第十四志願轟炸中隊中隊長【照片取自美國海外戰爭紀念館】。

一份詳實的評估報告外，也兼任這支正在組建的外籍飛行作戰中隊「航空技術顧問」，文生·施密特（Vincent Minor Schmitt）便是陳納德找來並任命的中隊長。這位美軍的退役上校，民國前十四年出生於美國賓州，第一次世界大戰期間在歐洲戰場於情報部門服務，戰爭後期完成飛行訓練，並開始了軍事飛行的任務。

在外籍飛行作戰中隊人員招募過程中，朱禮斯·巴爾（Julius A. Barr）這位先總統蔣中正先生座機的飛行員，曾以道格拉斯（Douglas）DC-2型機至少對九位的應聘飛行員，實施了實體機的飛行能力測試與鑑定，並將其結果提報給了時任空軍漢口基地

指揮官，態度相當嚴謹。其鑑定評語下：

「傑姆·韓利森（James Henrickson）：可以飛行，但飛得不好。他還不夠資格駕機執行任務，需要再加強訓練，而且從未受過軍事訓練，因此不太適宜擔任飛行員。」

拉·羅奇（La Roche）道格拉斯（Douglas）機的能力尚可，但我建議他僅飛中型機或驅逐機（戰鬥機）。

馬索·福勞爾（Marcel Floueir）較拉·羅奇（La Roche）為佳，只要稍加訓練即可擔任轟炸機飛行員。我對以上兩人的資格並未做檢查，那是在南京做過的手續，而且他們也獲准接受測試飛行。

懷亥德（R. G. Whitehead）飛行能力尚可，他也是在南京接受鑑定，我對他往日的飛行經歷毫無所知，但他駕駛DC-2尚可，我確信他適合飛驅逐機。如果多加強幾小時發動機的訓練，也可以擔任轟炸機的飛行員。

艾溫·吉米（Elwyn Gibbon）是一位極有價值的飛行員。

喬治·威格爾（George Weigle）也是一位很棒的飛行員。

阿契·藍道夫 (Archie Randolph) 能飛行，但飛得不好，也未受過軍事訓練，他實在不該來。

哈利·史托克 (Harry Stokes) 是好飛行員，但未受過軍事訓練。他的能力很夠，若稍加訓練可有所用。

哈魯德·威威 (Harold Welch) 飛塞可斯基 (Sikorsky) 機的副駕駛，不但是位優良的飛行員，也精通機械。只需稍加訓練，對於任何機種，他都能飛得和道格拉斯機一樣好。但是他未受過軍事訓練，因此，國民政府現在未必會用他。

根據國民政府最近給我的指示，似乎應該把韓利森、藍道夫和史托克等人剔退，送回美國。文生·施密特先生試圖將渠等留下來在外籍中隊裡擔任副駕駛或槍砲人員，他將會就此事儘快與您商量。」

然而這位認真、嚴謹地的飛行員，卻不幸在兩年後的民國二十八年三月十八日，執行波音機的試飛工作時，因飛機失事身亡。

民國二十六年十月，這支外籍飛行員志願作戰部隊在漢口成立，起先沿用了空軍第二大隊第十四中隊的番號，但很快便更名為「第十四志願轟炸中隊」，又稱第十四國際志願中隊

(外員隊)。其中成員有包含從歐洲與中南半島前來的四位法國飛行員，他們是威廉·拉·布什里 (William La Bussiere)、馬索·福勞爾 (Marcel Flourer)、拉·羅奇 (La Roche)、保靈威 (A. Bouinger)，其中威廉·拉·布什里亦曾加入過蘇聯的飛行中隊，於民國二十五年至民國二十六年期間參與西班牙內戰。此外尚有一位比利時飛行員——金·羅菲 (Jan Roetear)。

「第十四志願轟炸中隊」的美籍飛行員，除了中隊長文生·施密特外，分別是艾溫·吉本 (Elwyn Gibbon)、喬治·威格爾 (George Weigle)、里曼·伍伯爾 (Lyman Woelpel) 與傑姆·艾力生 (James W. M. Allison) 等四員，艾溫·吉本是其中唯一由美國陸軍航空隊訓練出來的飛行員。民國前一年他出生於美國西雅圖，民國二十六年先加入了華盛頓州國民兵，並於隔年進入美國陸軍；民國二十二年，二十二歲的艾溫·吉米完成陸軍航空隊的飛行訓練，並先後駐防於德州與加州多個美軍基地。他在民國二十六年十二月三日甫正式被雇用支薪，月薪為一千元銀圓，當時銀圓對美元的匯率大約是三比一，換算為三百元美金，雖與那個年代美國醫生、

律師、工程師等高收入人群的薪水相當，但仍低於先前於覓橋中央航校任教裘偉德顧問團裡的美籍飛行教官。

陳納德同時也為該中隊從覓橋中央航校，調來了負責修護及擔任聯絡官的西比·史密斯 (Sobie Smith) 與負責軍械的勞夫·瓦森 (Rolfe Watson)。中隊成立之初首先接收了七架美國伏爾提飛機公司 (Vultee Aircraft) 生產，我國中央飛機製造公司杭州廠組裝的 V-11G 攻擊機，另有諾斯羅普伽瑪 2E 型轟炸機二架 (沈崇誨及陳錫純烈士所駕駛同型機) 及後來裝配了新購置的二架馬丁 (Martin) 轟炸機，美籍人士杜里·朗 (Dudley Long) 擔任中隊最初的機械員。湯米·艾倫 (Tommy Allen)、赫伯特·瓦克爾 (Herbert Walker) 等不符合飛行資格的人員，則轉任同乘射擊手的職務。

在正式執行任務前，法籍飛行員馬索·福勞爾便在首次飛行時，不幸失事殉職。西比·史密斯回事件的發生經過：

「他進場時襟翼全放，起落架放下，汽化器加熱，發動機槳葉置於大螺距，試圖重飛，幾乎朝我衝過來，但在飛過頭之後失速，機翼插入機場

外圍的田地中。」

中隊駐地的漢口，因冬季天氣情況不佳，致使成軍後很長一段時間，無法升空執行作戰任務，史密斯對當年冬季漢口機場的情形，有著這樣的描述：

「漢口機場的一條跑道長約一萬呎出頭，係用黏土、碎石與沙子等築成，相當寬廣，尤其是均鋪上足夠的碎石並緊密的壓實，可供飛機滑行而不致陷於泥中，因此，我們將飛機沿著道肩，面向跑道停放，以免當機場泥濘不堪時，飛機陷入泥中。我們也遭遇到滯留不去的大雪，天氣酷寒而惱人，地上積水盈寸，我們必須在此惡劣情況下將飛機滑出。」

很長一段時間裡，由於缺乏零附件，所以僅有部分飛機具有戰力；同時沒有棚廠停放飛機，使得在清晨很難啟動發動機。為此史密斯設計了一種方法解決，便是用毛毯覆蓋發動機，再配合小爐子加溫，使發動機保持預先加溫狀態。

囿於「第十四志願轟炸中隊」的人員，缺乏受過訓練而足以擔任作戰歸詢的參謀，因此絕大多數的作戰報

告均來自個人信件與飛行員所保存的檔案資料。艾溫·吉本對於民國二十七年二月二十七日的任務，有過這樣的紀錄：

「民國二十七年二月二十七日飛至黃河出任務，同行有兩個分隊，第一分隊由V-11G機二十九號、三十二號與諾斯羅普一四一一號編成，第二分隊由V-11G機一四二一號、一四二九號與三十號編成，參與此次任務的飛行員為吉本、保靈威、威格爾、拉·布什里等人。」

於凌晨三點零三分時自洛陽東邊的偃師飛越黃河，三點零八分時在一千五百呎高度轟炸距宜陽西南方五哩，一個駐有部隊的小村莊。三點十二分時飛抵宜陽，發現大約有七十五至一百輛運輸車隊，以及一支龐大的部隊駐紮該地。機群投下四十五枚炸彈，隨即引起燃燒。在汜水以東再度飛越黃河，見該處有大约十五艘小船，根據地面人員的指示，那是企圖渡河的敵人。第一分隊圍繞著目標點飛行，讓機槍手施以猛烈的掃射，必定造成了很多傷亡。最後全體飛機與人員均安全返回漢口。」

至民國二十七年三月二十二日「

第十四志願轟炸中隊」解散為止，吉本在這期間累積各型機的飛行時數達六百八十五小時，他於民國三十一年任職印度一家飛機製造公司的試飛員，在一場飛機失事的意外中喪生。吉本的好友暨隊友喬治·威格爾繼續留在我國，並受聘於鮑萊與我國政府合資組建的中央飛機製造公司，擔任試飛員；民國二十八年三月二十日上午，威格爾駕霍克(Hawk)七五型機於四川廣陽壩機場起飛，計畫飛返九龍坡機場時，失事墜毀殞命。當時駐防在重慶的美國海軍砲艇「土土伊拉號」(Tutilla)駛往廣陽壩將其遺體運回，安葬於重慶國際公墓。

法籍飛行員威廉·拉·布什里，或許是當時該中隊碩果僅存的飛行員，他在一封給加拿大友人的私人信件中稱，在「第十四志願轟炸中隊」參戰的五個月中，他共飛了一百一十六架次，其中包含了二十八次轟炸任務及十五次的夜航任務。雖然這支部隊僅具一點象徵性的力量，不足以讓日軍感到巨大的威脅，然而，卻在那個艱苦卓絕的年代，為抗日戰爭也做出了貢獻，我想，是不該被遺忘的。