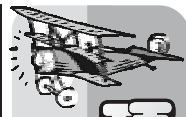


頂尖特技飛行員報國從軍(下)

——文森本納的故事 · 沈運曾譯 ·



他的「方型外肋斗」確實爲他贏得了美國當年度最優特技飛行獎——「佛萊朗德錦標」(Freddy Lund trophy)。該錦標係爲紀念在肯塔基州勒辛頓(Lexington, Ky.)繞場賽飛不幸身亡之著名試飛家兼賽飛員朗德所設。僅數天後，文森夫婦飛往古巴哈凡那(Havana, Cuba)，參加「巴提斯塔總統(Fulgencio Batista)盃」飛行大賽，結果仍是他奪得錦標。

其後，文森遂在馬里蘭州學園機場(College Park Airport, Maryland)當教官，從私人飛行、商用飛行、儀器飛行，一直教到高級特技飛行，並協助民航局建立全國之訓練航路，以及爲美國聯邦政府訓練民航飛行人員。但他仍然保持其周末表演飛行員身分。到一九四〇年，他重臨邁阿密，應邀表演他的絕活「倒飛剪綵」。前面提到過，他倒飛剪綵時彩帶離地不到二十呎，正常情況下文森總保持十呎左右通過，但這次在邁阿密，他那「旅空式」機尾舵離地僅有三呎，觀眾見狀摒息不敢呼吸，心想這回糟了，準會撞擊地面！直到見到文森安全落地之後，人群才鬆了一口氣，立刻歡聲雷動，熱烈高呼，久久不止。當地報紙整幅以橫條大標題「死神假日(Death takes a Holiday)」，配合一張巨大倒飛照片，旁邊說明是：「以一百哩時速，十五年機齡之舊機，『吱吱叫』本納倒翻飛機離地僅三呎，在兩桿間通過，剪斷彩帶前之一瞬間！」報導一出，次日忙壞了全美國的電報局。

在那天的看臺上，飛機設計家兼航空工業鉅子華特比琪(Walter Beech——見本刊七八七、七八八期本欄)正好在座，表演用的「旅空式」機就是他設計生產的，他見文森本納完成特技及所受之歡

迎後，高興得跳起來，雙手拍擊大腿不住的喊：「我的老天！過了這麼多年它還能飛！真難令人相信，想當年咱們造的飛機多麼好，多麼結實，對不對？」當然「吱吱叫」的飛行技術亦夠精采的。」這真是一場號召群眾的壓軸好戲，許多能有幸目覩此一表演的，可謂畢生難忘。一九四七年七月十二日的周六晚郵報專欄作家曾如此報導：

「將飛機在藍天中倒飛過來，並非多麼不尋常，但在大戰前和戰時這些歲月裡，就我所知，只有一位飛行員——文森『吱吱叫』本納——願冒生命危險，敢於離地十呎低空倒飛。」

戰前本納經常推出此一瘋狂之特技表演，經探查他這動作是有準備的。他先將兩隻副油箱加裝在起落輪架上，好讓飛機翻轉時利用重力給油。至於其他驚險特技之成功，就全靠奇妙的飛行技巧和常人少少的膽量了。他只是輕擡機頭，剛好夠使機尾割斷繫在兩桿間的彩帶而已。當記者詢問時，他的回答是：「我從來不擔心會出什麼事故，因這飛機我已飛得爛熟了。縱使在一般正常飛行，如果飛行員沒學會什麼是不該作，要比特技飛行時，飛行員知道應該怎麼作更要危險得多啊！」

一九四一年初大戰正殷，當局徵詢文森願否去維吉尼亞州瑞其蒙(Richmond, Va.)主持一項民航飛行員訓練計畫。其妻艾芙琳事後回憶，自珍珠港被偷襲後，她們的生活便徹底改變了。她說：「從那天之後，我便感覺到文森無時不在熱衷於

從軍。每天一批一批都是到機場來徵募軍人的，晚上回家時看他又累又不快樂。有一天我問他有什麼心事嗎？他說：『我能爲戰事努力，比我現在所作的多出很多……我必須離開這裡。』」。她繼續道：「我當時確實有些兒自私，覺得他不必那麼鑽牛角尖。可以先安定下來，像他許多特技飛行的老哥兒們一樣，在全國各地辦飛行學校，那待遇要比到軍中好得太多了，但文森從不把金錢放在心中，如果是他深信不疑的事，他寧可一分錢不要地去幹。有一天回家，腋下夾了一份文件，乃是軍中需要運渡飛行員的事，薪水不大好——大約只有他現在所拿的一半。」

文森已經鐵了心，事情決定後，他被派到巴爾的摩(Baltimore)「運渡司令部東北區(NB Sector, Ferry Command)」任首席試飛員，除負責測試飛行外，他還需飛行所有軍方徵用的民航機，並運送它們到全國各地和英國。不久，司令部手上便有一大批雙引擎馬丁「掠奪者(Martin Marauder B-26)」中型轟炸機待運。到此時爲止，文森本納的多發動機飛行時間只有福特三引擎機的幾個鐘頭而已，至於B-26的測試飛行時間亦只有不到一天的熟習飛行，加上繞飛機場的兩次起落。

夫妻檔飛行馬戲團主古米及潔西飯茲。



稱，他們不想和B-26發生任何關係，不要和他談起B-26，有的人更寧願不在運渡司令部幹了，也不願飛那「掠奪者」。

到四二年九月，B-26訓練失事變得越來越嚴重，美國陸航總司令部開始調查。到十月，參議員杜魯門（Harry S. Truman——當時尚未任總統）成立之研查B-26問題委員會建議：「根本不用該機。」但陸航總司令阿諾德（Henry H. Arnold）不同意，且已指派剛從空襲東京回來的杜立德准將（Brig. Gen. James H. Doolittle）親自徹查該轟炸機盛傳之缺失。杜立德和「航空安全委員會」不久便獲得結論稱：本質上「掠奪者」應沒什麼缺失。經一一追查發現，以往大部分失事，除因訓練不足及空、地勤人員對該機均無經驗之外，便是超載等原因，許多失事尚與引擎故障有關，由於訓練新飛行員的教官們同樣對B-26毫無經驗，例如：如何使用單引擎飛行該機，便壓根兒從未有人學過。這時，文森和他所屬單位已改調至德拉瓦州威明頓新堡機場（New Castle AFB, Wilmington, Del.）之運渡中隊。文森便開始利用自己的時間測試B-26之適航。

四二年七月，文森碰見戰前好友，如今的邦齊少校（Maj. Clare Bunch），兩人關係追溯到文森剛出道，因表演飛行時無飛機，他曾借過一架硬殼式單翼機給文森。此時他在杜立德麾下當參謀，正奉



「九三八年『全美航空嘉年華會』之宣傳畫。

命四處招兵買馬，為駐華府之「陸航第十二航空隊」下新成立之「中型轟炸機第四聯隊」尋找飛行員。杜氏一再叮囑邦齊，一定要為此新聯隊徵募到他所能找到的最棒的飛行員。當然，邦齊為老友各方面去活動調查，但正因缺少運渡飛行員，此一要求遂被拒絕。終於邦齊跑回去面報杜立德，說明文森專業能力之可貴，先說服了杜將軍請他出面，最後才由陸航總司令阿諾德直接下令，成功地調文森為杜氏之技術顧問。

「十二航空隊」於四二年九月移防英國，卻秘密作進攻北非之計畫。十一月部隊又移至阿爾及利亞（Algeria），杜立德全心全意地集中注意力在「火炬行動（Operation Torch）」上，文森則把大部分時間花在測試B-26，找出克服其可靠性問題之方法。

四三年春，杜立德派文森回美，巡迴各基地為飛行員們示範，如何能安全地飛行「掠奪者」。文森對B-26已經瞭如指掌，除詳釋其慢飛之性能外，並示範如何從各種不正常狀態中平安地改正問題。同時示範低高度時一具引擎螺旋槳橫位處置後繼續飛行之法，還要向已停俾引擎方向轉彎——此乃以前明令飛行員不准擅作之動作。最令人難忘的動作，乃是他把一架龐大的轟炸機關掉一具引擎，低空圍繞機場塔臺飛行。透過他高超的飛行技術，文森為避免B-26被淘汰，實在出力不小。「馬丁公司」後來遵照他的建議，大幅修改「掠奪者」——增大翼面積、增高尾舵及直尾翅等，以改進低速時之性能，從而減少了起落時之失事率。公司同時對照他要求，派機械人員至各基地指導地勤人員如何維修該機。終於，在歐洲「陸航第九航空隊」飛機使用紀錄中，「掠奪者」較任何其他美國飛機之損耗率為低。

本來文森回北非後，便將接掌一個B-51中隊

的職務，但他尚在邁阿密時便知道他調到哈伯少將（Maj. Gen. Robert Harper）的「訓練司令部」，繼續為B-26在全國之訓練解決問題。吾人且聽後來哈伯將軍的口氣，便知他對文森本納的看法。他說：「假如其他所有辦法都失敗的話，去找文森來。」

到了一九四三年夏天，文森在「訓練司令部」已為全國各地作多次示範飛行，實地帶人空中觀察，以及為飛行學生講習等。經由他的建議和努力，整個飛行訓練程序均有長足之改進。他所研訂的訓練教材，經證明非常成功，甚至戰後仍予擴大繼續使用。文森並將北非等前線返國之飛行人員，安排他們將實際經驗用來作訓練之講習。

接著文森本納奉派代表陸航出席在德州嘉維斯頓（Galveston, Texas）舉行之「三軍航空隊（陸軍、海軍、海軍陸戰隊）空戰戰技檢討示範大會」，會中探討及改進空戰飛行技術與示範甚多。同時出席之陸戰隊代表，乃是一位眾所周知的英雄人物——曾擊落二十六架敵機的喬佛斯（Joe Foss）。他駕駛的戰鬥機乃是當時被評為全世界最優良之戰鬥機——



廣受非議由文森全力改進過來，一九四三年作全美示範表演之B-26。

馮提廠(Chance Vought)的「海盜船(Corsair F4U)」沒人知道事情是怎麼發生的，但顯然最後是文森本納向喬佛斯挑戰，要和他纏鬥。

用一架中型轟炸機和一架最高級之戰鬥機相對抗，不用說其結果當然是一面倒？在正常的情況下，這兩種機型一交手結果便顯現。但文森來駕馭下之B-26就完全是另外一回事了。當兩機在德州的晴空一拉開陣勢，喬佛斯很快便發現對手不是一般的飛行員。文森操縱起B-26來，不像轟炸機，毋寧更像是一架戰鬥機，空戰完畢後，宣稱雙方打個平手。後來，文森保持其以B-26與任何航空器應戰之允諾，可是沒人敢和他切磋了。

文森繼續為「掠奪者」研測，在高空使用A1-23為拖靶機，改進高高度之射擊精準度。由於各戰區報告，轟炸機上射擊手在高高度作戰時射擊不準，當時陸航尚無一萬呎以上之拖靶機，根據彈道學理論，高、低高度互不相同，所以根本解決辦法是要增訂高空射訓及提出靶機，此一工作遂由文森獨力完成。

文森在戰時尚做過許多工作，未曾向世人公開。他曾負責自英國及阿爾及利亞飛越大西洋，與五角大廈間傳送極機密文件之飛行。擔任此一祕密工作的飛行員一共只有一百位左右，他們都握有所謂「綠卡」在手，憑此可自己核准飛航許可，給他們充分之飛航優先和最小之限制。同時，據知他還替法國作過地下工作，直到戰後。其擔任祕密之使命與行動，一生中他從不和人談及。例如，他妻子回憶稱：剛開戰後，他們住在華府時，一天晚上「吱吱叫」出去倒垃圾，但一去後就三天都沒回家。後來也不提出什麼解釋。一九四六年文森被派到德國執行戰勝國占領區領域有關之特別任務，直到戰後數年。他同時在歐美國負責運送VIP之飛行工作。

自一九四八年到五〇年，文森調回美國，駐紐西蘭長島之密契爾機場，此時「吱吱叫」已晉升為中校，任「第五十二戰鬥聯隊」副聯隊長。五〇年四月一日退役，真是解甲歸田，夫婦兩人遷回維州俄斯堡(Rusburg, Va)開起農場來。無奈文森難捨飛行生涯，兩年後又搬到佛羅里達州巴托市(Bart-

ow, Fla)為「嘉勒航空學校(Garner Aviation)」重作馮婦，訓練飛行員。但這次畢業的青年是送往韓國戰場的。韓戰結束後，他雖回到農場，自六〇年至七〇年間，仍四處參加飛行表演，同時教授特技飛行。

文森本納工作經歷甚多，見聞不少，但他對公共關係從來不感興趣，他把戰時及平時所經歷的許多大事通通深藏心底，從不告人。到晚年時，記憶中的往事常令其不安。艾美琳回憶說：「他時常深夜不眠，來回踱步，看來是試圖想找到一點內心的平安，但卻迄無所獲……」。他於一九八九年二月二十八日逝世，享年七十有六。一位與他結識六十年，相知最深的朋友，也是著名飛行員，曾獲一九四二年特技飛行世界冠軍的埃蒙森(W. Woody Ed-

mondson)回憶兩人長久以來之關係，曾寫道：

「吱吱叫」是一位我最特殊的朋友，我們均熱愛擁有能使「飛機聽話」的特權，我們分享歡笑，尊重彼此的能耐，互作善意的調侃而不以為忤。

猶記他那總是熒熒發亮而有些頑皮的眼神，正如你從一個幼童眼中所見的一樣閃爍。好多次了，我曾見他把那架「旅空機」倒飛著，把機尾拖在野草叢中穿過田野而來，他是那麼自然。觀看他把一架機器與自己融為一體的飛行真是一種享受。事實上，我認為他才是我所見過最精準優秀的特技飛行員，我見過的飛行員中之翹楚。

我們一塊兒飛過許多空中表演，經歷過最美好的時光，有時是最艱苦的時光。但我們總是非常快樂，只要有架飛機可飛就行了。(完)

三月、恆春

· 北雁 ·

三月的陽光，催促著
恆春，從古早味裡醒來
解放春天，
於是，裸色的風
徹底摧毀傳統的藩籬。

一片嫩彩，撞進黃金夢土，
用粉脂香氣
醞釀春天外的春天，
人群在搖滾樂裡翻騰，
吶喊人性外的人性。

貓頭鼻、岩頂廣場
呼應著海風濃濃的鹹味，
在夢的前端，
把幾何圖騰玩得更為瘋狂，
雷射光下猶群蛇蠕動。

墾丁海灘，典藏的
原始神秘、激盪起原始芬芳，
人已不再吶喊，
而用肢體語言，歌頌青春，
企盼恆春。

