

自旋直升機之后

· 沈運曾譯 ·



「直到一九六〇年初，我仍是一個有丈夫、四名年幼的孩子，一條叫『公爵(Duke)』的狗，和一架屬於自己飛機的普通家庭主婦。」

這是瑪莉安史賓格(Marion Johnson Springer)在其《生而自由：我飛自旋直升機的一生(Born Free: My Life in Gyrocopter)》一書中所寫。然後她不可救藥的愛上了它。她寫道：「從我坐上那架長相古怪，家庭自製的航空器，離開地面的一剎那開始，自旋直升機便佔據並控制了我整個身心和靈魂，永不讓我離開。」自是之後，史賓格——現已年逾八十，仍在飛行——遂成為自旋直升機熱烈堅定的支持者，終於為她贏得「自旋直升機之后(Gyrocopter Queen)的美名」。

瑪莉安真像是生來便想飛行的，當她才十五歲大時，她那位有印第安人巢克圖(Chocaw)血統的祖父比利(Johnson Billy)問她，將來長大了要做什么呢？她毫不猶豫地回答：「製造洋娃娃和飛飛機！」吃了一驚的老人家告訴她：「如果你要飛行，你就飛吧，照你夢想去做。」

當她十二歲時，舉家從奧克拉荷馬(Oklahoma)遷居至加利福尼亞(California)。瑪莉安史賓格便開始把午餐的零用錢省下來，去買航空雜誌讀，一面又騎著她的腳踏車去一處飛機場，出神地看飛機起飛和降落。她也試圖進一家航空氣象學訓練班上課，但該班只收男學生。由於人們都在笑她，或者直說那是不可能的事。不久，她就不再談飛行的事了。

她在河邊市(Riverside)唸高中時，認識了阿頓史賓格(Alden Springer)，一位二次大戰海軍陸戰隊退役的印第安蕭松尼族人(shoshone)，兩人很快便結婚組織起小家庭。一天，當瑪莉安和「達哥(Docko)」——這是他對阿頓的暱稱，兩人看見一架飛機正從頭頂上空飛過時，她便提起自己畢生的夢想。不像他人一般嘲笑的反應，「達哥」便帶她去坐平生第一次飛機，然後又替她報名去學飛行。大約在一九六〇年，她最小的孩子開始上學後，「達哥」終於替瑪莉安買回一架自己的飛機

——藍色的小「空冠式機(Aeronca Champ)」。

兩年後，阿頓給妻子看《通俗機械(Popular Mechanics)》雜誌上，一篇有關「本森自旋直升機(Benson Gyrocopter)」的文章。伊戈本森(Igor Benson)原是一名俄國航空工程師，移民美國後，在一九五〇年代開始進行他「自旋直升機」的市場開發工作。由於「自旋陀螺(Auto Gyro)」發展之航空器，其分類尚屬試驗性質之航空器，故只准許本森向業餘人士銷售該機之配套自組箱。這些業餘航空愛好者自學有成後，可再經由美國民航局(FAA)考試發證。瑪莉安對那奇形怪狀的一堆機器，說老實話，並不十分感興趣。但最後阿頓為妻子訂購了一箱。

史賓格夫婦住所為農家，有很大的穀倉，可將之改為工作間，一旦「達哥」開始在其中組裝自旋直升機，瑪莉安亦變得極感興趣。不過，這機器很奇怪，不管是飛行員、操縱系統、引擎等，均毫無遮掩——一切的一切全暴露在外，沒有任何機身或駕駛艙。

本森的《工作手冊》說明：只有機密結構和旋翼槳(rotor blades)組裝完成後，在裝上引擎之前，它也會在強風中如「自旋滑翔機(Gyroglider)」一般飛起來，假如用長繩拴牢的話，據稱這就是「飛風箏(Kiting)」，應為學習飛行良法之一呢。為了尋找合適的起風場地，瑪莉安和「達哥」開車到波底加角(Bodega Head)海灘，用一條六十呎長的粗繩子，把那機器拴牢在他們的小貨車上。說著說著，一大堆瞧熱鬧的人便聚攏過來。可是坐上那自旋機的「達哥」只呆坐著，旋翼機有氣無力嘖嘖地慢慢轉著。由於風力不夠強，槳葉旋轉得不够快，也無法升起。但瑪莉安體重輕得多，她估算一下，不妨一試。她回憶那天：「既沒有戴



史賓格駕駛其「本森」自旋直升機「生而自由」號

頭盔，甚至不知道如何握那支駕駛桿，只決心「飛！」誰知自旋陀螺立刻把她從地面升起十五呎。此一表現讓等待了兩個多小時的人立即報以熱烈掌聲和歡呼。風勢變得夠強，也讓「達哥」飛一趟，夫婦倆才在暮色中離開海灘。

瑪莉安為此得意極了。事後她曾說：「這次試驗對我意義太大了。我很愛那小飛機，但那卻不能和這相比。自旋陀螺太奇妙了！你想，在空中沒有一點兒動力，多自由，多自在！在那短短時間中，我覺得完全被陀螺旋翼的魅力迷住了，馬上我便發覺，自今而後，自旋直升機將會是我整個生命的中心。」

他們的下一步，是跑到一座海軍的舊基地去試一試「自旋滑翔機」的拖曳飛行。先用一條繩索把自旋機繫在小貨車上，然後一步一步按照《自學手冊》描述程序，像宗教信徒般慢慢虔誠地學習，竟然能升空離跑道一百呎高。到當年夏末，「達哥」為自旋直升機裝上一具七十二匹馬力的「麥考洛(McCulloch)引擎。這意味著他們又必須從頭學習如何操作它。一開始，瑪莉安被那些腳踏板弄糊塗了，尤其是地面轉彎時。之後，經「達哥」加以調整修正，操縱系統才變得順手些。事實上，「本森產品」亦決定將其模型做相同之調整和修正。

知道如何飛行固定翼航空器，對瑪莉安並無什麼幫助，因「本森」機之操控大不相同，那自動旋轉之旋槳，意味著自旋直升機是不會失速的，即令在引擎停車後，它亦能產生足夠之升力，進而安全降落。雖其時速能達八十哩，但落地之時速只不過七到十哩而已，還只需滾行一點兒距離，甚至於根本不滾行，故該機能在非常狹窄之範圍內降落。

起初，瑪莉安懷疑，假如把自己完全暴露



史賓格七〇年與所飛之「自旋機(Gyroplane)」，艙後有引擎

在藍天白雲之間，四周毫無屏蔽遮掩，將會十分可怕，特別是飛得較高時。但一切都多慮了，終於她會爬高到一萬零四百英尺。

不久，史賓格夫婦便每個週末都飛自旋機。到一九六八年，瑪莉安想把自己的航空器好好裝修一下，以便適於冬季飛行，至少是半封閉式的，她說：「我丈量鋁管、鋸斷它、再鉗鑽它，並將之用螺絲釘連接起來等等，弄得十分緊張，甚至頭疼。」最後，她將之漆上鮮藍色，命名為「藍天使(Blu Angel)」，她還在艙門袋穴中放上一雙絲花邊兒的白手套，機尾上髹漆著「女飛行員瑪莉安史賓格」的字樣。

「藍天使」正式經美國民航局檢驗後，獲得一切超過兩百五十四磅重量以上航空器所必需的「N」字頭登記證編號。瑪莉安於一九六八年十月三十日駕駛該機作處女航。當她在限航區空域內完成四十小時飛行之後，再

經一位民航局考試官檢查其自旋機。經此手續後，她便可飛到任何其他航空器能飛的地方了。

不久，史氏夫婦開設了一家「自旋直升機俱樂部(Gyrocopter club)」，為至今仍活躍的「普通旋翼航空器協會(Popular Rotorcraft Association-PRAs)」之分會。當時，學會如何操作自旋直升機的惟一方法，便是捧讀「本森公司」的《飛行手冊》自教自學——其間便有數名未來的飛行員因而喪命！另一層障礙是缺乏雙座之訓練機與可靠的引擎。大多數自旋機飛行員依靠的二衝程「麥考洛」引擎，乃是二戰時當做無人駕駛的小拖靶機之動力，從未以之充做有人駕駛航空器之引擎。不過，「麥考洛」引擎容易到手，而且價廉，但其可靠性不佳。幸好「達哥」手巧，懂得如何調整，使之更加可靠。

瑪莉安逐漸變成眾所皆知的先驅女飛行員了。她和「達哥」開始出席國內各地的「自己飛來(Gy-ins)」航空集會。在一九六五年南加州艾爾麥芮(EI Mirage)乾湖的集會上，他們有幸會見了伊戈本森。伊戈告訴瑪莉安，他要一張她的玉照，做為《普通旋翼航空器(Popular Rotorcraft)》雜誌的封面。瑪莉安回憶：「本森是要一張由一輛敞篷車上所拍，要我離地三十呎高，順著敞篷車飛行的照片，他要照片能顯現出飛行員是位女性，所以他要求我不戴頭盔飛……如此我那一頭長髮便可隨風飄揚於腦後。誰想到真正的情況是：因自旋直升機的氣流總是朝著旋翼槳向上的，所以我的長髮竟被氣流向上吸起，封面照的飛行員結果成了個大尖頭！」

史賓格夫婦在加州崔市(Tracy Calif)開設了一家自旋直升機代理商店，計畫提供機件裝



六〇年代史賓格飛行未裝引擎無動力之自發直升機

配箱、零組件、引擎、修護和教練飛行等全套服務。但這樣一來，瑪莉安便需要一架雙座飛機，「達哥」的朋友派生斯(Bill Parsons)曾開發一架前後座的雙座飛機，但不合瑪莉安之意，她覺得併排座才適於教練之用。因此，「達哥」又為她自製了一架。

瑪莉安接下來的要事便是考上一張教官執照，可是在民航局考試官中，鮮有在自旋機方面深具經驗者——甚至願意去飛一架自旋機上天的。但她終於找到一位考試官了，也把他飛上天去了。但當進場落地時，他大感驚慌，抓起油門一推到底（全馬力），並叫道：「重飛！重飛！你這樣怎麼落得下去？」瑪莉安鎮靜而沈著地把油門從他那兒拿回來，輕輕地把自旋機機頭拉起，來了個完美的落地。當窘極而難為情的考試官情緒恢復後，他道歉了，並告訴她考試過關。

瑪莉安於一九八八年十月二十八日獲得執照，成為第一位自旋機女飛行教官。全世界各地都有學生來找她學飛行。後來她回顧這些年

，一共只有五名學生是女性，而且全都在不久後失去興趣。她認為：「也許做架式自旋機對大多數女孩子而言太嚇人。你必須承認，在只有一條座位安全帶圍繞著你的鋁管構架上飛行，頭頂上旋翼轉個不停，和一具呼嘯著的螺旋槳在背後，可能的確令人心驚膽顫。再說，像我這樣面龐曬得通紅，長髮被風吹得滿頭打結的模樣，也確實不是號召女士們從事自旋機飛行的好宣傳。」

瑪莉安這些年來所教過的數百名學生中，只有三位在半空中驚慌失措，急需她盡快協助他們設法安全降落。每當有人問她，自旋直升機究竟有多安全？她總回答說：「和飛行員的能力與機器的品質一樣，若不講求訓練或在器材質量上馬虎，則安全性便降低。」真是一針見血。

說起自旋直升機，人們似乎一直有些偏見。在七〇年代，每當一架旋翼航空器失事，報紙上一成不變地總說是「本森」機如何如何，意即「本森自旋直升機」。而事實上，「本森」只不過是當時許多家旋翼航空器公司中之一而已，但卻被無端的蒙上不應得的壞名聲。瑪莉安亦回憶說：「自旋直升機好似航空界的私生子，既不被普通航空私人飛行員認同，亦不為社會大眾所接受，更不被機場營運者放在眼裡。」舉個例來說，有一次，她欲從加州藍卡斯特(Lancaster, Calif.)郊外的福斯機場(Fox Field)起飛，她的自旋機上因沒裝設無線電，所以跑到機場管制塔臺去，要求給她燈號指示起飛。塔臺長說這毫無問題，但告訴她去問一下機場經理。誰知經理拒絕了她，聲稱：「那樣將對本地人不公平，因他們納稅支持本機場。」瑪莉安便問機場接受聯邦經費支援嗎？回答說是

的。於是她說：「我每年都為我的自旋直升機交聯邦稅，我是合法的，我的自旋機亦是合法的。這機場既然接受聯邦經費，現在你仍要拒絕我從這機場起飛的權利嗎？」見她如此堅絕，那經理只得勉強點頭。

既成為一位開拓自旋機女飛行員之先驅，瑪莉安一直獲得許多媒體的注意，許多介紹她的文章常在《國家詢問報(National Enquirer)》等報刊轉載，她的小孫女對這些描述興奮極了，竟成為祖母的「粉絲(Fans)」。史賓格夫婦甚至於在一九七八年一部名叫《空中大救援(The Great Skycopter Rescue)》的電影中飛行，大顯身手。

瑪莉安在其飛行生涯中，亦有幾次難忘的失事意外。一次長途飛行中，她的自旋機爬高有問題，不得已在一小城中迫降，她選擇了一條偏僻的小街降落，立刻被好奇的當地人圍觀，最後來了一位警察，才替她聯絡上「達哥」。另一次意外，感謝機油管堵塞的時間剛好，自旋機摔在機場。修理好後，瑪莉安把一切艙壁、門頂都拆除，她相信都是這些惹的禍，才令下降時操作困難。真叫人啼笑皆非的是，自旋機恢復成為完全開架式的老樣子後，她倒覺得安全些了。

「達哥」於一九九五年逝世後，瑪莉安便與她的自旋機告別，因它帶來太多痛苦卻又溫馨的回憶。但在漫長的十三年後，她八十歲生日前夕，她決定是回到天空的時候了，遂再次參加二〇〇八年九月，在艾爾麥芮舉行的「自己飛來」航空年會。會上她接受了備受尊崇、享譽國際的「飛行員人機大獎(Pilot and Machine)」。那真是一場感人的歡迎會，歡迎她自由自在、毫無拘束多年的自旋陀螺儀飛行時代，再次光榮降臨！