

一位被遺忘的特技飛行員(下)

· 沈運曾譯 ·

在美國航空的黃金時代，曾創多項飛行紀錄，是轟動一時的飛行電影明星，卻在轉瞬之間為世人遺忘。



到一九二七年八月十四日，參賽飛機有十一架經審查合格，所帶油量及副油箱亦符合要求，各領航員為此次挑戰而臨陣磨槍，亦考核完竣，看來已萬事齊備。可是，惟獨老

天爺拒絕合作，結果，起飛時間延誤了兩天。到了十六日，情況總算轉好一點，九架飛機排好隊準備一架接一架起飛，但天氣仍然相當不佳——天色凝重、雲幕低垂，且濃霧瀰漫，看來似乎有些冒險，而且每架飛機都滿載著燃油，非常沉重，加之機場又濕又泥濘，更令起飛倍加困難。

由於有兩架飛機壓根兒便不擬試行起飛，更使機場情況減分；另外排隊等待起飛中的兩架，由於燃油太多，超載與泥濘，怎麼也拉不起來，因而未能起飛；一架剛起飛還沒飛出幾里外，便因引擎故障，逼得返場降落趕忙修理，預備再重新加入比賽；另有三架飛機在太平洋上失蹤了！機上所裝的無線電全是早年簡陋產品，極不可靠，從沒聽見他們

呼叫過。更糟的是，天氣越來越壞，那些事先安排好，沿飛行航線停泊的船艦上守望人員，也從來未看見什麼飛機飛過。總之，一切搜尋失蹤飛機的努力全屬無效。

結果，只有兩架飛機飛達火奴魯魯——那就是戈貝爾與戴維斯所飛的「伍拿羅克」，還有馬丁京生(Martin Jensen)與其領航員保羅施魯特(Paul Schutte)所駕，名為「阿羅哈(Aloha)」號的一架單翼機。前者共飛了二十七小時十七分又三十三秒，後者又晚兩小時後抵達。

「伍拿羅克」號上兩位機員完成了此一長達兩千四百三十九哩航程的飛行，絕非一項輕鬆舒暢的工作。由於副油箱係裝在艙內領航員與飛行員之間，隔斷了兩人，彼此既看不見，也聽不到，無線電聯絡更不可能，當初，無線電原即專為與沿線船艦上電臺報告位置所裝設——但也同樣不靈，聯絡不上。結果兩人只好在油箱上拉一根繩子，互相遞送字條。後來戈貝爾曾送給克里斯琴森教授其中一張字條的照片做為紀念，那是全部行程中惟一留存下來的字條。戈貝爾解釋說，正當傳送這張字條給戴維斯，詢問預計到達時間之際，一回頭，猛然便瞧見遠處海上夏威夷的山峰！由於該字條已無須回答，戴維斯便順手從機上一處縫隙扔了出去。真是意想不到，字條兒正巧纏在機尾一根支架的張線上，落地後遂被拾回。戈貝爾在照片背面，還記錄了它回收及保存的經過。

戈貝爾雖然勝利，並獲得兩萬五千元獎金，但他會期望因大賽成功而名揚四海、舉世讚揚之美夢，卻迄未實現。總括而言，因為這次競賽一口氣有十人喪命，令社會嘩然，輿論大眾對此盛會之觀感因此蒙上一層陰影。搜尋那些失蹤飛機的行動，一連持續

了好幾個星期，那種悲劇性的氛圍，更被媒體緊抓不放。對社會大眾一般而言，無不將此次飛行大賽視為一場特大的災難，而戈貝爾暫時鳴起的聲譽，因整個事件惡劣的輿論聲，也很快黯然消逝。留給無辜飛行人員的，只是在餘生中無奈咀嚼著此一苦果。

小戈歸還幾位資助他參賽的借款後，將所剩獎金的一半平分給領航員戴維斯，再以餘款購買一架新機，回到好萊塢重拾舊業，在影片中表演他的驚險特技。想不到竟獲致罕有的卓越成就——對一位特技演員而言——在一九二八年好萊塢推出的「空中巡邏隊(Air Patrol)」及「大勝雲霄(Won in the cloud)」兩部影片中榮任主角，一舉成名。

一九二八年，更是身為一位創紀錄飛行員的戈貝爾最傑出的一年，他不僅以其各種空中的獨門招式，滿足那些驚呼尖叫的觀眾，在這一年中締造多項世界飛行紀錄外，他還擔負起倡導和鼓吹航空事業的角色。他宣稱：「我是一名航空的傳道人，我把航空對人類所有可能的好處，向遇見的每個人傳播。航空是這時代中最偉大的事業，千萬別到已經來不及時，才開始覺得它有多重要了。你應該明白

除在多部電影中表演驚險飛行特技外，戈貝爾飛遍南北美洲各地，二戰時更服役太平洋戰區任戰鬥飛行員。



杜爾飛行大賽第二名「Aloha」號的馬丁京生，降落時只剩五加侖油量。

，今後的第一件事，或第一個心願便是：我們都登上飛機，環球飛行去！」

果然，一九二八年的三月，他駕駛一架費爾洽(Fairchild)單翼機，前往日本進行親善訪問，同行的有「費爾洽飛機公司」的代表羅勃遜(Ernest Roberson)。他們從一條經刻意安排宣傳過的航線，自紐約長島的寇蒂斯機場(Curtis Field, Long Island)起飛，中經華府(Washington, D.C.)、俄亥俄州(Ohio)、奧克拉荷馬州(Oklahoma)、德州(Texas)及洛杉磯等，每停一站即進行飛機示範表演和開記者招待會，然後乘船至東京。兩人在日本城鄉各地進行驚險飛行表演，歡迎群眾乘坐飛機進行空中遊覽，並向日本人推銷有關飛行的觀念。到六月回美後，接受《紐約時報》(The New York Times)訪問時，戈貝爾說：「日本人因各地墜機甚多，故對飛行存有懷疑的態度，但他們的機場卻發展得非常好。」

一九二八年八月戈貝爾和塔克爾(Harry J. Tucker)完成了首次由西向東橫越美國之「不著陸飛行」。使用一架命名為「楊基軍歌(Yankee Doodle)」號的「洛希德維女星(Lockheed Vega-5)」式單翼機，該機因未作長途飛行之特別改裝，故其巡航時速為一百三十五哩，最高時速為一百七十哩。從洛杉磯至紐約長島降落，平均空速為每小時一百四十二哩。所需之額外燃油，係裝入五加侖油桶載上飛機，因應需要由塔克爾用手動幫浦注入主油箱。兩人降落後，遇見來接機的《航空文摘》(Aero Digest)發行人蒂普諾(Frank Tichenor)，據報導稱，小戈向蒂普諾打招呼的第一句話是：「早安！法蘭克，現在才七點〇四分，我想我們離開洛杉磯已十八小時又五十八分鐘，差不多該吃早飯了。」

八月二十四日塔克爾與另一飛行員柯里爾(Charles Collyer)飛原機返回西岸，成為橫越北美洲來回飛行之第一人。戈貝爾翼能獲得更多獎金，繼續到全美各地參加飛行競賽。有時使用「楊基軍歌」號，有時也飛獲得菲利浦先行墊款所購得之「伍拿羅克」號。一九二八年的九月十四日，他和「洛希德公司」的塔克爾參加一場由紐約長島至洛杉磯的不著陸飛行大賽，由於預計所需油料計算錯誤，兩人被迫降在亞利桑納州(Arizona)，雖然他們是全部參賽者中惟一飛完全程的，但以曾在半途降落，被判定不合格而告失敗。

在此一失敗之後數日，小戈再和塔克爾駕駛「

楊基軍歌」號，參加一次從洛杉磯至辛辛拉提(Cincinnati, Ohio)的不著陸飛行，兩人以十五小時十七分鐘，贏得了三千美元的獎金。戈貝爾評曰：「我們在亞利桑納和新墨西哥州，都遭遇到極壞的天氣，但自參加『瘋狂的杜爾火奴魯魯比賽』後，再嚴酷的天氣對我都只是小菜兩碟而已。」

一九二九年九月，小戈在墨西哥城(Mexico City)出現，那是一場由該城至美國坎薩斯城(Kansas City, Mo.)的比賽，他是參賽者中惟一的美國人，其他為各方英雄，但以墨西哥陸軍航空隊(Mexican Army Air Force)成員最多。沿途設有管制點數處，各參賽者必須逐一降落，然後計算飛機滯空之總時間而決定勝負。不料中途暴風雨大作，逼使參賽者多在預訂的第一個管制點之前迫降下來，只有小戈例外，後來整個比賽幾乎要取消了，終於那些迫降者再度起飛，又跌跌撞撞的趕到第一管制點，重新聚攏來，比賽才繼續舉行，當然小戈的經驗與技術使他獲得又一次勝利。他僅僅以兩分鐘之差擊敗墨西哥飛行員中一位，率先到達坎城，輕攫三千美元獎金而去。

到一九三一年，小戈參加著名的「本迪克斯錦標大賽(Bendix Trophy Race)」，從洛杉磯至克利夫蘭(Cleveland, Ohio)。他飛一架洛希德廠製機，以十一小時五十五分又四十八秒，平均空速一七一點五哩完成比賽，可惜只贏得第五名。該次大賽錦標七千五百美元獎金之得主，為之後領隊轟炸東京，大名鼎鼎的杜立德(James H. Doolittle)。其所駕之「賴德式(Laird Super Solution)」機以九小時十分又二十一秒飛完全程，平均時速達二三三點〇五八哩。

在三〇年代中，戈貝爾進入美國陸軍航空後備隊服役，擢升至上校軍階。二次世界大戰時，他在太平洋戰區任飛行員。一九四一年與名門閨秀，吉金絲(Jogens)化妝品王國之女繼承人安吉金絲(Ann Jogens)結婚，但好姻緣只維持了六年，兩人於一九四七年離異，小戈此後未再結婚了。

小亞瑟戈貝爾於一九七三年十二月三日逝世於洛杉磯，享年七十八歲。在走完他人生旅程結束生命時，可算目覩「航空將改變世界的一切」的預言實現，世人確實已乘坐飛機環球旅遊了。(完)



「伍拿羅克」號設計人比琪飛機公司大老板 Walter H. Beech，1927年與小戈(右)同攝於該機前。



1928年8月戈貝爾(左)與塔克爾，首次完成由西向東橫越美洲不著陸飛行時攝於Vega式機「楊基軍歌」號前。