

偉大的查爾斯利萬 (上)

沈運曾譯

——笨手笨腳但「自命為飛行員」始終能搶上「頭條新聞」的查爾斯利萬



一九二七年八月二

十九日在倫敦柯萊頓 (Croydon) 機場，一群官員等候著一班從巴黎到來的飛機，瞧見頭頂上出現一架飛機，在一連串笨拙的轉彎，下降高度後，很快便被認出，這就是剛剛越大西洋成名的萊特——布蘭卡 (Wright-Bellanca WB-2) 單翼機。不過，它今天的飛行員卻不折不扣是一名外行。他進場的速度太快，位置也太高，失速了……「碰」的一聲狠狠墜落在地！又彈起騰飛……重飛。慌忙中只差幾英吋便撞上指揮塔臺。接著又一連來了三次粗劣的試降。吃驚不小的《飛行機 (Aeroplane)》雜誌記者報導說：「他作的轉彎都快失速……跌跌碰碰，然後蛙跳蛇行……所有機場之建物和觀眾的神經，均毫無安全可言。最後還虧得『蘇芮飛行服務社 (Surrey Flying Services)』的史密斯先生 (Mr. Smith) 引領，他才與地面取得一點連絡」。這名菜鳥飛行員不是別人，正是這架萊特——布蘭卡機之主人查爾斯利萬 (Charles A. Levine)。更令人叫絕而難以置信的是，這次飛航是他第一次放單飛，而且用他剛剛才偷來的自己的飛機。

在航空界中，確曾出現過許多自命為英雄的人物，但卻還找不到任何一位如查爾斯利萬，其成就之驚人與失敗之慘，對比強烈，天差地別。

這位利萬先生乃是一位百萬富翁，但其致富之道卻是靠販售舊廢物品。雖世人皆知他是橫越大西洋飛行先驅，但如要更確切地回憶這位浮躁火急的紐約小子的話，一般來說，都僅只稱他是一九二七年六月，緊隨林白 (Charles A. Lindbergh——見本刊第三八七、六九三及六九四期本欄) 越洋飛行之後，駕駛布蘭卡機「哥倫比亞號 (Columbia)」，跨越大西洋，自紐約差一點兒到達柏林的錢伯倫 (Charence Chamberlin) 機上的一名乘客。

原本非常可能早林白一步成為第一位由紐約直飛巴黎的錢伯倫和「哥倫比亞號」，卻因命運之神的捉弄，竟將兩萬五千美元的「奧帝格 (Ortig) 大獎，拱手讓予林白和其「聖路易精神號 (Spirit of St. Louis)」。而此一諷刺的命運之扭曲，便正是查爾斯利萬所造成，完全由於他盤扭的驢脾氣，才把幾乎垂手可得的冠軍，變成航空史上一次最大的敗落。

一九二七年三月十七日出生於美國麻省北亞當 (North Adams, Mass.) 的利萬，係在紐約布魯克林區 (Brooklyn) 長大，自幼便表現出對汽車及航空方面的莫大興趣。一九一七年，他與一位鄉鎮法官之女葛莉絲諾娃 (Grace Nova) 結婚。到二〇年代初期，他主要靠經手槍砲彈藥等大戰剩餘物資，鈔票大把賺進，累積了五百萬美元的財富。

口袋內錢多了，利萬可以在航空方面盡情花費，開始時，他向阿柯斯塔 (Bert Acosta)

學飛，使用一架寇蒂斯 (Curtis) JN-4「珍妮式 (Jenny)」。到一九二六年，他的想法已轉向橫越大西洋飛行。當時一位法國空中英雄馮克 (René Fonck) 率其機員正計畫駕駛一架席可斯基 (Sikorsky) S-35 引擎飛機去奪得上述的「奧帝格」大獎。利萬則願出兩萬五千元，當一名乘客隨機遠征越洋，誰知卻遭婉拒——這反到救了他一命，由於 S-35 於起飛時墜毀，兩名機員在烈火中喪生！

接下來到二六年秋天，利萬去找美國著名飛行員亞倫柯漢 (Alan Cobham)，此君亦正想飛越大西洋，擬使用一架極優良經改良過的萊特——布蘭卡 WB-2，該機一直為其原製造者「萊特航空工業公司 (Wright Aeronautical corp - WAC)」留作兩百匹馬力「旋風引擎 (Whirlwind 15)」之試飛用。直到利萬出價一萬五千元將之買下。這筆交易，尚包括該機之設計家布蘭卡本人 (Giuseppe Bellanca) 和飛行員錢伯倫，雙雙成為利萬新公司的一部分。他這「一機」公司之名稱極為誇張，取名「哥倫比亞航空器公司 (Columbia Aircraft corp. - CAC)」。柯漢也拒絕為利萬飛行。

首先是，林白曾欲向 WAC 購買這架布蘭卡機，如今，他得轉向 CAC 購買。利萬也同意以原價一萬五千元轉讓，他惟一的條件是：該機作任何飛越大西洋航程時，其機員得由利萬選擇。林白一聽便掉頭走開。經兩個多月焦慮的等待之後，林白才等到那架代替之座機雷安式 M-1 造好。林白曾寫道：「布蘭卡就在眼前，如今飛行員可在任何時間選好隨時可起飛。不過，這趟紐約至巴黎之行，利萬可能早就決定要老錢去飛的了。」

然而事實上利萬呢，由於他缺乏林白那種直接了當的目的，他反倒是擁有那種真能做宏

觀規劃，把簡單的事複雜化的天才。他認為：第一、大西洋之飛航，得先進行一次試飛，一九二七年的四月，他派錢伯倫和阿柯斯塔，把「哥倫比亞號」飛上天去，一飛便飛了五十一小時又十一分鐘，創下了一項世界耐航紀錄。第二、利萬開始琢磨，這趟紐約至巴黎飛行究竟選派誰去呢？先前提到過，錢伯倫應是不二的人選？但如今，我們這位迷信公關的大亨突然決定，他要找一個更上鏡頭的飛行員。

利萬轉而詢問一向為人謙遜的阿柯斯塔，但他這位昔日的教官，早已答應隨海軍中校理查拜耳（Cndr. Richard Byrd——本見刊三八八期本欄「第一位飛越地球兩極的飛行員」），駕佛克亞（Fokker）「亞美利加號（America）」飛越大西洋。於是，他又聯絡曾是一九二四年美國陸軍航空隊，環球飛航四機之一的飛行員李維德（Leigh Wade——見本刊第四二二期本欄「第一次環球飛行」），但很快兩人便意見不合。接下來，利萬又試著找航郵飛行員羅伯陶（Lloyd Bertaud），並特別說明錢伯倫為副駕駛。羅伯陶也同意了。但為了選擇航線，與是否攜帶一具無線電的問題，錢羅兩人吵一架，不歡而散。到四月二十四日，利萬安排他九歲大的閨女伊蘿絲（Eloise），使用一瓶薑汁飲料——因正當美國禁酒時期——來給布蘭卡「哥倫比亞號」舉行命名擲瓶典禮。這時，伊蘿絲要求可不可以帶她和一位小朋友，一同飛上天去玩一趟，她的希望獲得了允許。可是當錢伯倫駕駛「哥倫比亞」起飛後，發現輪架的減震器被一枚小釘子刺破，使左輪支柱「撲」的一聲，無用地垂懸下來。利萬夫人葛莉絲當即變得歇斯底里，急得發瘋！幸虧老錢技術高超，在另一機駕駛員的注視協助下，他表演了一次精采的單輪降落，立刻成為一時名人。緊張

萬分的場面才獲舒緩，葛莉絲的情緒這才穩定下來，破涕為笑。

利萬為挑選飛行員尚在猶豫之際，其他虎視眈眈的各路英雄好漢，為奪得「奧帝格」獎而名利雙收，均紛紛投下賭注：四月二十六日戴維斯（Noel Davis）和沃司特（Santon Wooster）在一次試飛中，便把其「開拓者」三引擎機（Rathfinder）摔在紐約朗萊機場（Langley）跑道頭，雙雙殉難。到五月八日，傳奇人物法國空中英雄龍杰士（Charles Nungesser），偕同柯里（Francois Coli），駕駛一架法製萊凡沙爾（Levasseur PL-4）雙翼機，從巴黎出發，就此失蹤，渺無下落。

到了五月十三日星期五，天氣非常理想，正適合出航，但完全出於迷信作怪，利萬拒絕起飛，他只要延後一天，躲過十三號星期五就好了。可是在就在這關鍵時刻，林白已於五月十二日將新改裝完成的「聖路易精神號」，從聖地牙哥（San Diego, CA）起飛，經聖路易一場馬拉松飛行，趕到紐約寇蒂斯機場。就在同一天，拜爾和阿柯斯塔也將參賽的「亞美利加」降落在紐約羅斯福機場。

然而巧合的是，在五月十三日之後，遇上持續不斷的壞天氣，「哥倫比亞號」之離場竟被一再延誤。於是三心二意的利萬又不按牌理出牌了，欲將與飛行員等所簽的合約撕毀。他發動一次起飛前夕對合約之爭議。事情鬧到五月十八日羅伯陶一狀告進法院，法院遂准將飛機假扣押，令示：「該機在調解成功之前，不得飛行」。這一紙禁令，對默默無聞而一舉成名的林白而言，無異是喜從天降的大禮一份。他竟趕在五月二十日，法院撤銷禁令前幾小時起飛，直奔巴黎。

羅伯陶正辭職不幹，錢伯倫則稱他已準備

好五月二十一日動身。可是，利萬、布蘭卡和機械士加芮斯（John Caris）三人，為「哥倫比亞」是否應該飛行又起爭執。而大老板利萬竟悄悄遣之大吉！老錢見其預計起飛日期已過，遂令將「哥倫比亞」推回棚廠，半途他將一百五十加侖燃油棄漏在草地上，投下一根火柴，不料竟引起謠言，說利萬因生氣把飛機燒了，葛莉絲只見火焰和濃煙沖天，心想，莫非是「哥倫比亞」墜毀了？於是，再次發狂。

兩週後，天氣雖仍未變好，但紐約市的「布魯克林商會（Brooklyn Chamber of Commerce）」，又已懸賞一萬五千元獎金給第一架完成由紐約直飛柏林的飛航。於是利萬又出現了，這次越洋，他決定自己當副駕駛。他遂花了不少時間，和老錢在空中熟悉布蘭卡機器的各種儀表及操作，但錢伯倫卻一直不敢放手讓他起飛和落地。這時利萬的太座葛莉絲，因一直蒙在鼓裡，不知丈夫意圖，只見他循規蹈矩，毫不惹事生非，心中暗暗高興，原因是她曾威脅過，如果利萬嘗試去冒險飛航的話，她就一把火將那天殺的「哥倫比亞」給燒掉！

到六月三日，在請教過當時紐約著名的氣象老師傅金波爾（James H. Kimball）後，老錢便開始督導飛機裝載，在正常滿油量三百七十五加侖之外，艙內另加掛了十三只灌滿燃油的五加侖桶，沿途利萬只需一只只往主油箱裡倒後，再將空桶拋出機外。再裝上一柄「維力式」信號槍（Very Pistol）、一艘橡皮艇——但無槳——以及食物，包括：咖啡、口香糖和十塊雞肉三明治。

頭一晚，老錢幾乎沒有睡覺，次晨一早便趕到羅斯福機場，立刻便被記者與瞧熱鬧的人們團團圍住。利萬則穿了一身西裝，挽著毫不知情的葛莉絲，於天亮後姍姍而來。利萬假裝



1927年6月7日，利萬與錢伯倫完成了3,911哩破世界最遠距離飛航紀錄，在柏林機場降落，警察將飛機圍住，以維持秩序

是特來向錢伯倫道別送行的，忙亂中大家瞧著他爬上「哥倫比亞」駕駛艙也不覺為奇。忽然老錢把油門一推，布蘭卡機便向前滑動了，清清楚楚地見到利萬穩坐在乘客座位上。這時，葛

莉絲大為驚慌，有人告訴她，老錢只是要把滿載的飛機試飛一下。果然，當駕駛員第一次起飛未成又滑回來時，更加强了此一印象。可是第二次起飛，「哥倫比亞」在跑道上滾行了兩千呎後，竟然升空而去，葛莉絲這一下簡直是崩潰了！尖叫道：「哎呀！我的老天爺呀！查利真走了，誰快把他攔住呀！」時為六月四日晨六時零五分。

飛機一升空，利萬慌忙掙扎著把緊身的飛行夾克換上，然後面向空中一架追隨而來，他租的飛機上的攝影員揮手。他們起飛後飛行尚不到一百哩，接近鱈魚角(Cape Cod)時，錢伯倫發現那具特別校準的感應羅盤，由於一根細如髮絲的彈簧絲斷掉而失效。那即意味著：他們只能依靠老古董機上的磁羅盤繼續上路，或者回航！利萬一聽到後一項選擇，不禁倒抽一口氣！他的反應令人難以置信：「還要面對老婆大人！門兒都沒有，飛！」

繼續飛下去，他們於上午八時飛越麻州北西港(North Westport, Mass.)，正午十二時，越海到達加拿大諾瓦斯科夏的亞爾茅斯(Yarmouth, Nova Scotia)。沿途雖然偶爾由利萬輪替一下，但絕大多數時間是由錢伯倫在飛行。由於遇上頂風，使他們飛越哈里法克斯(Halifax)較預計時間落後兩小時，但他們在崔拔西灣(Trepassey Bay)進入紐西蘭(Newfoundland)，從萊斯角(Cape Race)再次出海時，感謝已變順風，時為下午六點二十分。能見度亦完美極了，自此展開兩人橫越大西洋的衝刺。

前進五十哩後，夜色四合，開始發現海上冰山，那惡名昭彰的紐芬蘭濃霧亦漫天而降。他們只好爬升到一萬五千呎，但仍然不能超越濃霧。但不妙的是機翼前緣及檔風玻璃俱已結

冰，老錢別無選擇，只好決定推頭下降，穿過濃霧，小心翼翼地下降到五百呎才改平飛。真叫他們鬆了一口大氣，因已能瞧見海中白色的浪花。

一小時後，飛機已在晴朗的天氣中，從上方棕黃色的海水看來，老錢推斷，必定是正通過北大西洋的「墨西哥灣流(Gulf Stream)」了。應已接近通往歐洲的主要海運航道，估計已飛行到英國的一半途程，遂將航向調整對正英國的最西端「地極島(Land's End)」，到六月五日的十一時二十分，他們瞧見海上一艘駛向美國的輪船——「毛里塔尼亞號(Nauritania)」，從一張機上的《紐約時報》得知，該輪係一天前自法國港埠瑟堡(Chebourg)開出，估計該輪之航速每日約為五百哩。老錢一算，他們大概距法國還有三百五十哩之遙了。沿著輪船在水面畫出的長長航跡，他將羅盤航向，對正飛越「錫利群島(Scilly Isles)」及「地極」，指向英法海峽。接著，兩人從上空又俯視著正載運勝利凱旋，榮歸故里之林白的美海軍巡洋艦「門菲斯號(Memphis)」，利萬要飛下去俯衝飛掠軍艦湊湊熱鬧，還是老錢為免浪費寶貴燃料，加以拒絕而作罷。漸漸天氣又變壞了，濃雲密霧中根本沒看見「錫利群島」，幸得在飛越西端「地極」時，首次看到歐洲陸地，時為午后三點三十分，他們差不多已滯空三十三小時。這時雲霧中出現一大空隙，容許「哥倫比亞」從海面爬高，沿航線直奔柏林。

在正常情況下，布蘭卡機用五小時便可飛到德國首都的，但在密雲四布又夜幕低垂之際，老錢決定仍是「保時雲上目視，繼續航向，小心翼翼地呵護著引擎，盡力讓燃料維持到天明破曉到來。」此法說來容易，但做來頗難。因機上只有一名——且已疲憊不堪——有經驗

之飛行員，除非在最理想的情況外，否則無論怎麼困倦，老錢也信不過利萬，不敢叫他來替換一下。

飛機一路爬升到兩萬一千呎，差不多已界臨布蘭卡上升極限時，卻仍在積雲團牆之中，老錢決定沿雲層西側來回往返穿梭飛行，以待天明。這一來，更令原已又睏、又疲倦的錢伯倫頭昏目眩。快到黎明時分，老錢實感不支，便攀到油箱架上短暫地休息一下，但這位精疲力盡的飛行員還來不及閉上眼，立刻又滑回他的駕駛座，利萬駕馭不住布蘭卡了！飛機在稀薄的空氣中最易失速，整個飛機一頭便栽下去，進入昏天黑地的下降螺旋！老錢立刻接過操縱系統，拼命為重新贏回控制權而大戰，他說：「那扇尾舵像瘋狂般擺動，使得舵踏板重若千斤，我使盡吃奶的力氣，才將之蹬住。我這一輩子從來沒覺得如此接近死亡，也從來沒被嚇得這麼慘過。」然而利萬則不然，他泰然自若平靜地把油門關掉，手腳遠遠地放開操縱系統。當飛機向下，以指針快跳破空速錶的高速急衝墜落時，他卻能坐在那兒放肆地哈哈大笑！

布蘭卡機一直衝降到一萬七千呎，老錢才總算將之改平，但仍在雲中。他小心翼翼地輕將機頭推下，終於在德國多特蒙德(Dortmund)附近出雲，正是當地時間六月六日下午四時三十分。由於螺旋下降使機艙內一片紊亂，把德境航圖弄丟了。兩人只得在當地機場上空低飛，向地面一些瞧熱鬧的人大聲喊叫，詢問去柏林的方向。

這時，機上只剩下十加侖燃油了，而隱隱高聳在前的又是哈茲山脈(Harz Mountains)，不巧頂頭風和傾盆驟雨亦降臨！掙扎中熬到下午五時五十分，燃油錶指針終於指向「零」，趕

緊準備迫降。老錢立刻下令，叫利萬趕快到機尾去，暫當作是壓艙「配重」。幾分鐘後，油乾燈盡，引擎告停，老錢忙中擇一處稻田緊急迫降，此地距柏林之西尚有約一百哩的距離。

譯者 曾堯堯

美國空軍期待 P-8擔負JSTARS角色

美國空軍正尋求可以取代JSTARS (E-8) 的新型雷達管制機。海軍P-8海神式(POSEIDON)或許能脫穎而出。空軍方案有二：汰換E-8或者將現有E-8機載雷達升級。

P-8將搭載次一世代空對地雷達，稱為「先進空中感測器」(Advanced Airborn Sensor, AAS)。同時也配備E-8機上的「地面移動目標顯示器」(Ground Moving Target Indicator, GMT)。空軍認為在機體考量方面，目前以P-8較為合適，但也不排除體積稍小的機型。

E-8機載雷達升級方面，只考量「諾斯諾普葛魯曼 雷神」聯合發

展的「多載臺雷達植入案」(Multi-Platform Radar Tech Insertion Program)簡稱MP-RTIP。不同於目前的JSTARS系統，MP-RTIP雷達可同步處理，追蹤以及鎖定地面目標。MP-RTIP目前已配備於第四十批次的「全球無人鷹」UAV。

海軍P-8是以波音七三七 八〇〇加以

所幸諸事大吉，人機尚稱平安，總計從紐約起，兩人已飛航四十二小時，距離為三千九百一十一哩，已然超過林白之越洋飛航多達三百餘哩，創新了世界長程紀錄。(待續)

改良，執行海上巡邏任務。

去年夏天，雷神取得數年合約發展P-8上的AAS系統，AAS是以LSRS近岸監視雷達系統(Littoral Surveillance Radar System)為基礎發展。

海軍反潛巡邏機，目前仍以四具渦輪螺槳的P-3獵戶座式(ORION)為主力，以LSRS主動電子陣列掃描，監控海面及陸地目標。

回顧九〇年代，E-8運用八〇年代科技雷達，搭配七〇年代的機身，再加上六〇年代的發動機，操作成本極為昂貴，尤其是在乾熱天候下操作，機上普惠JT-3D發動機效能不良，每每升空後，需要立即召來空中加油機補充燃油。倘若汰換E-8，古董JT-3D發動機將是更換的主要因素。

▼海軍P-8海神式2號機首度升空英姿

