

日增的疲勞，此程更爲辛苦。
在卡拉蚩獲得消息，法國隊伍已
然到達德里(Delhi)，聽聞此消息讓機
組員甚感焦急，可是當地的英皇空軍



澳大利亞，我們來了！(下)

—1919年由英至澳之馬拉松飛航，機員們戲稱其
飛機之呼號「G-EAOU」，係代表：「上帝救
我們吧！(God 'Elp ALL Of Us)」

· 沈運曾譯 ·

十一月二十三日，他們飛往波斯灣的阿巴斯港(Bandar Abbas)，羅斯回憶起當時的景象，他說：「陽光在油漆過的機翼上閃耀，擦得雪亮的螺旋槳，也都變成暈圈似的光環，連引擎都彷彿在唱歌。」，這是旅途中全隊人員最愉悅的一程，雖然仍有些擔心那貌似平靜，而充滿食人鯊魚的海灣。翌日，幾位澳洲佬鼓足勇氣飛越七百三十英哩，暗藏驚險與陌生景物的航程，到達卡拉蚩(Karachi)——由於

部隊確非常熱忱，爲他們的飛臨特別舉行軍中樂隊正式大宴，打破了四人極欲好好休息一夜的美夢，直至很晚才得以獲得三小時半的短暫休息時間。翌日，機組員們重上旅程，一路上大家靜默不語，睡眼惺忪亦無心欣賞沿途景色，起飛後九小時，終於飛抵德里。飛機降落後，機員們的雙耳已被引擎連續的噪音吵聾，對於人潮的呼聲根本聽不見。在七十五多年之前，波爾登將軍的祖父，曾花一百三十天從英國來到印度，而今史密斯兄弟飛越五千八百七十英哩，從倫敦抵達德里，僅用了十三天。

雖然保勒已先到達了阿拉哈巴德(Allahabad)，但是早已精疲力竭的維米機員們，無論如何都必須休息一天，以避免過度疲勞引起的意外。十一月二十七日一早離開德里，因滑油表發生故障，遂在馬特拉(Matra)緊急降落，然後再飛至阿拉哈巴德。此時，又有消息傳來，保勒又已領先前往加爾各答(Calcutta)了。次晨，史氏兄弟欲飛離阿市時，一頭兇猛好鬥的公牛奔進跑到擔誤了起飛，直到一名勇敢的男孩跳進跑道，設法逗弄那壯獸，分散其注意力，維米號才得以起飛，剩下那頭蠻牛獨佔機場。

到達加爾各答之前飛行尙稱順

利，但當維米號在該城大賽車場降落停穩後，熱心過度的人群幾乎把飛機給拆散掉，迫使警察出動，設立一道防線，才將瞧熱鬧的人潮隔開。這時亦傳來保勒已飛到緬甸的阿恰布(Akyab)。

次晨一早他們便起飛，飛機剛離地，一對巨鷹與飛機迎頭碰上，那是整個飛航中最驚險的一刻。一隻猛禽撞上機翼，第二隻穿過左面螺旋槳，把牠自己撕的粉碎，所幸螺旋槳尙維不墜（折損或崩散不平衡之螺旋槳，可能將引擎拉脫，滿載燃油之維米號，極有可能墜毀）。雖然險遇鳥擊，全隊人員仍繼續前進，飛過緬甸海岸到達阿恰布；一項最令人欣慰的景色存焉，機場上尙停留著保勒那架「考德隆」G-4，一場未公開的追逐總算過去了！

由於當年同行間持有義氣，保



現存於澳洲阿德雷德附近機場棚廠中的「維米機」。

勒與本諾司蒂非常愉快的迎接從澳洲來的朋友，史密斯等也熱烈的回應，兩隊並決意同步起飛前往仰光(Rangoon)一程。但次晨，澳洲隊必須耽延起飛，故在其祝福下法國隊先行離去，但以維米號的強大馬力與速度，預計到達仰光英至少快一小時左右。

英國駐緬甸之副總督偕同夫人，以外交禮節歡迎兩隊之到來。翌晨，輪到保勒隊的引擎故障，故史密斯獨飛曼谷，沒料到起飛時，史密斯又犯下同樣的錯誤，與場邊一棵大樹梢頂擦過，將樹葉掃落一地，毫髮之差又逃過一劫。回頭再看仰光的兩位法國人，等把「考德隆」引擎的一隻氣缸活塞破裂處修護完，啓程前往曼谷。剛進入泰國上空，一隻禿鷹猛然撞來，嘩啦一聲巨響，正撞上右螺旋槳，「考德隆」這種兩葉型螺旋槳，不如維米之四葉強固，馬上碎裂，保勒立即緊急降落山巔一處高原。如此一來，法國隊可謂以經出局，故「考德隆」修復後，保勒飛回老家，他們雖未成功，但在原即十分優秀航空先驅的美譽上，又增加了相當慷慨仗義的光彩。

此時，我們澳洲的朋友呢？自離開仰光後，不覺來到曼谷，聽聞保勒

的消息，從這一刻起，除了倒楣碰到壞運或錯失之外，可以說再沒有什麼可以阻止史密斯兄弟獲得大獎了。成敗就在幾小時之內的事，然而有些令人提心吊膽的事發生；首先，是在仰光起飛時擦過樹梢，之後爬升進入熱帶季風濃密的雲層，艱辛的躲過亂流巔覆，再爬升至一千一百呎，已無法飛更高，而雲牆四合，方向莫辨，加上潮濕黑暗更不知飛機位置，終於史密斯無法控制維米號，一頭栽像地面。不幸中的大幸，飛機尚未失速旋轉，幾經奮鬥終於拉起機頭從新掌控。後來羅斯回憶：「重見一千五百呎下面的綠色大地，壯麗而光明的世界真是太可愛了。」，他沿著棕色的湄公



「維米機」澳洲之行完成後，在澳洲福神機場(Mascot)表演飛行前引擎加溫。

河來到曼谷，降落在暹羅政府五年前剛建的機場，受到當地熱烈的歡迎與款待，直到翌日才遲遲離場，飛往距新加坡一

半航程的新哥拉(Singora)，並有四架飛機護送。當沿馬來半島南下之際，又遇上熱帶傾盆大雨，強風颳來冰雹猛擊機翼蒙皮，能見度降到零，幾乎是在惡夢中的地獄飛行一般，風雨中掙扎了五小時才雲破天開。

又飛行一小時後飛抵新哥拉，在此羅斯作了他生平最可怕的降落；即便如此，他依然躲開了場子上臨時插立標示淹水區域的木樁，繞經乾燥地邊緣緣完成。不過維米號的尾槓被一根木樁碰裂——此乃整個旅程中唯一嚴重的損壞。接下來兩天的時間，機組員修理飛機、尋找航空油料和清除木樁，延至十二月四日才離場。由於機場仍十分泥濘，無論機場官員或熱熱鬧的民衆，都替維米號捏了一把冷汗，不知能否平安升空！不過還算是幸運，起飛後羅斯以些微之高度越過石灰岩山脊，途經吉隆坡及麻六甲，再抵達新加坡。

令人驚奇的是，像新加坡這樣的城市，竟然沒有一座機場，當維米號在該城賽馬場落地後，本奈特士官長趕忙跳下飛機爬到尾舵水平安定面上，利用他的體重，預防機頭朝下拿個大頂，如同奧考克和布朗的維米號降落在愛爾蘭濕軟的場地上——一樣（見本刊第八八、八五九期本欄）。

到目前為止，該隊只剩下八天的時間，而距離目的地達爾文(Darwin)尚有兩千三百哩之遙，沒有人知道時間是否足夠；或許會因為氣候關係而無法起飛，又或許兩具引擎也會不可挽回的罷工，亦或是身心疲憊的機組員發生要命的錯誤。所以，十二月六日一大早，全隊於七點鐘點起飛，直奔爪哇的卡里加黎(Kaidjali, Java—今印尼)。這六百四十哩航程，四人雖飛得精疲力竭，但穿越赤道後，天氣戲劇性變的陽光普照，好似歡迎他們來到南半球，精神也不覺為之一振。當飛經巴達維亞(Batavia—今雅加達Jarkata)後，沿著一條鐵路便到達卡里加黎機場，九小時飛行後獲得休息，當地的總督也率領官員前來接機，並予熱烈招待。

十二月七日一早，機組員們再度起程飛向二百五十哩之外之泗水(Surabaya)，維米號一落地便陷入深及輪軸的泥濘中，但在殖民地官員及號召而來的勞累苦力幫忙下，飛機得以順利脫身，並置於竹編的墊蓆之上，可是試著滑行時，維米號又再次陷入泥沼，經苦力們將飛機拖回竹墊，才逐步將之移至場邊。

第二天，史氏兄弟考量跑道過於泥濘，決定用竹墊蓆舖成一條跑道，

以供起飛之用。於是，官員們下令當地居民提供蓆墊（其實是取下自家住房的屋頂），然後一張一張組合成一條跑道。首次試飛時，螺旋渦流將一些竹蓆颳起，少數竟掛纏著機尾，極其危險。而飛機一隻輪胎又爆破而重陷泥中，經苦力團第三次將飛機拖出，並改成交錯編織竹蓆的方式，釘上木釘，將跑道固定。此時，以近中午時分，航空員們爬上飛機，在席墊四飛的狀況下，維米號終於騰空飛起。吾人能深切同情的應為當地人，當其目睹象徵歐洲科技終於高飛遠離其生活之際，還是得留下來，去拾回他們被扯裂散落的屋頂殘骸。

泗水至比馬(Bima)之航程可謂一帆風順，但萬萬想不到的是，夜裡一名神秘的之不速之客，試圖從羅斯史密斯的住處破門而入，這位航空員急中生智，隨手抓起「唯利式信號槍(Very Pistol)」開了一槍，嚇得那入侵者逃之夭夭。次晨，續飛往帝汶(Timor)，飛繞一座正在噴煙的活火山，並平安降落於荷蘭人前一天剛竣工的機場。然後，兩名機械士特別為維米號實施最後一段航程的檢修——四百七十哩帝汶至達爾文。

十二月十日清晨，史密斯隊起飛直奔澳洲。依然是同樣的問題，羅斯

起飛時改不了又擦過樹叢，幸未肇事。在帝汶海上空，他們發現澳洲「雪梨號」郵輪，居然忙裡偷閒，向由輪俯衝低空掠飛後，才續飛達爾文。此時，巴瑟斯特燈塔不到一小時後便搖搖在望，再前面便是一片廣闊的大陸了。達爾文市與機場均在番利灣。羅斯回憶時表示，我們於十二月十號下午三點，終於踏上澳洲大陸，自倫敦起飛後以歷時二十七天又二十小時。

史氏兄弟離三十天之限期，尚餘兩天又四小時飛完全程，贏得了澳洲獎。約一週後，英王喬治五世就自冊封羅斯及肯士史密斯為爵士，而士官長奈本特及塞爾斯，亦各榮獲任官令一紙，而接下來的三個月，該隊環澳洲飛行參訪，以鼓勵士氣民心。在如雪片般飛來之賀電中，有一封為澳大利亞總理比利休斯所發，他讚揚說：「這是澳大利亞有史以來（包括航空史上），一項劃時代之壯舉，雖然大家可能並未發覺，吾人今日已克服了諸多地理上的限制……，由一位澳大利亞公民地一個完成它……，他為何作此努力？絕非那區區的一萬之數，他是為了澳大利亞之光榮而作此貢獻的」。

那架維米機至今仍健在，陳列於澳洲阿德雷德（史氏兄弟的出生地）

，一九二〇年維克斯公司便將之贈送給休斯總理，並成為「澳洲皇家空軍」中唯一的維米式機；現存放於阿德雷德之西灘機場(West Beach)客運大廈附近棚廠中，供人參觀。

令人感傷的是羅斯史密斯與本奈特，於一九二二年欲飛一架維克斯公司的「維京海盜式(Vikings)」水陸兩用機，實施環球飛行。在英國最後一次試飛時，不幸螺旋下降墜地。肯士史密斯則擔任維克斯之澳洲總代理，仍保持各種航空活動，迄於一九五五年十二月逝世。此時，環球飛行之航空事業，已然完成了史氏兄弟四十多年前，由英至澳洲時艱困之拓荒飛航中，所作的允諾了。



民間曾流行彩繪之史氏賽飛遊戲棋盤。

我與「中空」相識相交七十五年

民國二十六年，爆發「七七」對日抗戰，不久首都南京告急，當時空軍大本營「航空委員會」隨中央遷至武漢，我也逃難至此，並在某次逛街時偶然於書攤上發現「中國的空軍」這本月刊（此時剛剛發行創刊號）。回想起來當年參與創辦「中空」的一些人物，如今都已不在人間了，可是「中空」月刊依然健在並繼續發行，直至今日已發行八百八十期，在今日數以千計的刊物中，可算是一枝獨秀、歷史悠久的一份刊物了。

「中空」是在航空委員會主任周至柔將軍任內所創辦，當時參與此事的人物諸如國畫大師胡克敏教授、梁中銘、梁又銘兩兄弟等，皆為「中空」的臺柱，而今早已離開人間。我自從民國三十一年進入空軍，便與「中空」同在一个屋簷下，成為一家人，當然每月都可以與「中空」相見，迄今已有七十五年的歷史，我可算是最資深、最忠實的讀者了。

自從民國七十年之後，武、文兩職皆已告退，閒暇時間較多，常執筆撰文在「中空」發表；自八十至九十

年代的十餘年中，不斷於「中空」撰稿約三、四十篇，對空軍的人、事、地、物，及空軍發展歷史所締造的光榮事蹟無所不述。

自從民國二十七年「中空」在武漢誕生問世，歷經抗戰、戡亂以至今天轉移到臺灣，風雨滄桑，歷經七十五年，依然穩拔健朗的每月依時出刊，我自始至今都是它的忠實讀者，也算得上是一個殷勤的作者。

「中空」最大的特點，是在七十五年來保持一貫的風格，具內容不流於說教，不形於八股，版面清新亮麗，編排生動活潑，給讀者一種輕快之感，深受一般青年朋友的喜愛；它不僅在三軍刊物中一枝獨秀，在全國數以千計的刊物中亦是資深績優的刊物，當年更曾受國防部的表揚與社會大眾的讚賞和肯定。

我忝為它的忠實讀者與殷勤作者，彼此相伴七十五年，可說情篤緣深，我敢說像這樣情況的人，如今已不多了，我就在有生之年作為「中空」的老友，直到永遠。

· 侯西林 ·