

# 「夏威夷飛剪號」神秘失蹤

· 沈運曾譯 ·

自「夏威夷飛剪號」失蹤，轉瞬已七十八年，迄今無人能想像當年飛行艇及其機組員等，究竟發生了甚麼事？

一九三八年七月廿九日六時許，「泛美航空公司」(Pan American Airways) 機長李納·特里茲基(Leonard Terletzky)，把「夏威夷飛剪號」(Hawaii Clipper) 飛行艇，從關島亞卜拉港(Apra, Guam) 滑行出來，這是飛行艇從加州阿拉米達(Alameda, Calif.) 至香港飛行六天、九千哩，差不多已超過一半以上航程了。它已然在火奴魯魯(Honolulu)、中途島(Midway)、威克島(Wake Island) 及關島降落，接下來則是馬尼拉(Mainila)、澳門與香港的征途了。

此行最長一段航程(阿拉米達至夏威夷) 已安然渡過，乘客有一半在火奴魯魯下機，只剩下六名乘客於機上，並由特里茲基等八名機組人員伺候，穿越太平洋做躍島飛行。除自關島離港延遲了廿九分鐘外，此一「泛

美二一九(Pan Am 229) 航班，可謂一切順利平安。

機長猛加油門，龐大的M-130「馬丁式(Martin)」飛行艇衝浪向前。飛行艇全載重時(五千兩百磅)，需時約四十五秒才能升空，但該機今天只載重五千磅，差不多用了同樣時間飛離了關島。「夏威夷飛剪號」造型雄偉，為全金屬高翼式，機身船殼全用鉚釘，全長九十一呎，翼展達一三〇呎。值得注意的是飛行艇之特色——船殼靠近喫水線處，兩側裝有較短之「水上安定翼(Sea Wings)」，或稱「水鰭(Sponsons)」。此

乃迭經改良，增強水上安定性之新猷，取代了許多飛行艇在翼下所裝浮筒之法。就空氣動力學言，既可增加升力，於起落時，波濤洶湧之際，可防止海浪噴擊機尾。

「泛美」總裁崔彼(Juan Trippe)自決心建



機長李納·特里茲基(圖由筆者提供)。

立全世界首家越洋空運服務以來，便亟需比該公司當時所用「賽可斯基(Sikorsky)」S-42，具更大航程、更高空速和酬載量的飛行艇。後經「賽可斯基」與「格林馬丁」(Glenn Martin) 兩家公司一番激烈競爭設計，最後崔彼選中「馬丁」公司製造的三艘M-130水上飛行艇，每艘單價達四十一萬七千美元。直到一九三五年十一月，「泛美」終於推出全球首次飛越太平洋航線服務，起初僅限航郵及貨運，在一年之內客運亦跟著開放。

M-130裝四具P&W輻射式引擎，每具有九五〇匹馬力。無論任何情況，只需兩具引擎，即可推動飛行艇不墜！這是P&W引擎成功的主要原因。至於航程範圍可達三千哩，巡航速度每小時一二〇哩，最大高度

為一千七百呎，當時業界咸認，有M-130飛行艇可以說已領了飛越太平洋的護照一樣。

「夏威夷飛剪號」為崔彼訂購之第三艘M-130，第一艘為「中國飛剪號」(China Clipper)，第二艘為「菲律賓飛剪號」(Philippine Clipper)，係在「馬丁」公司的巴的摩爾



1936年5月第三架M-130飛行艇在火奴魯魯交機，由一位十四歲夏威夷女孩以椰子汁代替香檳慶祝典禮，並命名該機為「夏威夷飛剪號」（圖片由筆者提供）。

(Batimore)廠所造，一九三六年三月交機後，五月便飛至火奴魯魯，由一名十四歲的女孩為其命名，並且就地取材，以椰子汁代替香檳酒慶祝接機儀式。同年十月「夏威夷飛剪號」便完成飛越太平洋客運班機首航，由「泛美」總機師艾德溫·繆西克(Capt. Edwin C. Musick)機長擔任駕駛，

並由著名領航員佛列德·隆南(Fred Noonan)同行。該次首航新聞極為轟動，《時代雜誌TIME》甚至選登繆西克為封面人物，使其成為全球最著名飛行員之一，隆南卻因為次年女飛行員愛蜜莉亞·艾爾哈特( Amelia Earhart)領航失蹤，顯然功過難斷，含恨以終。

一九三七年四月，「夏威夷飛剪號」完成「泛美」越太平洋飛航第一百次紀錄，且無任何乘客傷亡，這在航空早期，視越洋冒險飛行為畏途的時代，確係了不起的成就。一九三八年七月之飛行，特里茲基的使命是在維繫公司在安全與可靠的聲譽不墜而已。

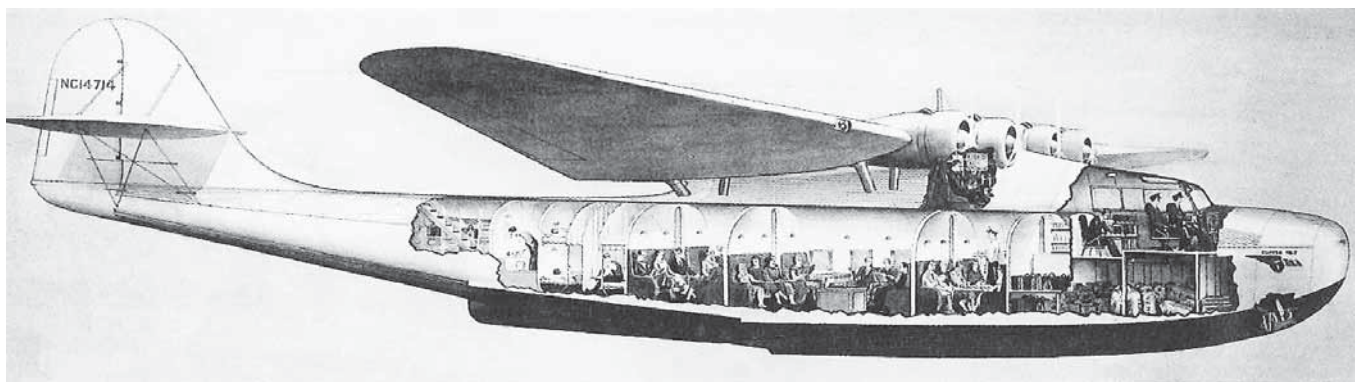
關島與馬尼拉的距離一千六百哩，正常狀況下需飛行十二小時卅分，「夏威夷飛剪號」備有將近十八小時的油量，應該是安全無虞的。

「馬丁」M-130係號稱為時代尖端且最先進的航空器之一，不僅為雙套操作系統和雙層船殼，同時還裝有史匹雷(Sperry)自動駕駛儀。飛行艇誇稱有六間密不進水的客艙（只要任何兩間有效，便足夠保持飛行艇浮而不沉），無線電通信有三套（主機、備份機和緊急系統），另有鹹水轉換淡水蒸餾器一具，甚至備有數百個

小汽球，如被散放後，可幫助搜救人員，做為發現飛行艇的記號之用；還備有充氣救生艇、信號彈、獵槍、釣具及十五人維生一個月之食物。機翼頂端漆有「國際警示橘紅色 (International Orange)」之條紋四條，便於搜救人員辨識之作用。

「夏威夷飛剪號」起飛後，特里茲基便穩坐其機長紅色皮質座椅上，做為一名資深機長，他有九千小時以上之飛行時數，其中一千六百小時，係飛行M-130在太平洋上的時數，他屬於「泛美」的最佳水手 (Best sailor)，意即他知道如何在海上控制一艘「飛剪號」。他是「泛美」著名的航務領導布萊斯特 (Ander Priester) 所僱第一批飛行員之一，特里茲基於一九三六年調至太平洋區之前，曾在公司的南美航線上飛行約十年之久。

「泛美」乃最先創制使用多名飛航機員之公司，其目的要使駕駛艙內有充足之經驗人員，一九三八年七月廿九日的飛行亦復如此。副駕駛員華克爾 (First officer Mark T. Walker)，具一千九百小時以上飛行時數，大半為越太平洋飛行。第二副駕駛員戴維斯 (Second officer George M. Davis) 越太平洋亦飛了一千小時以上，甚至客艙四十歲的空服員派克 (Ivan Parker Jr.)



此為M-130機解剖圖，其客艙區分若干小艙，臥鋪於機尾後方（圖由筆者提供）。

，也是第廿六次越太平洋飛行了。離關島前，特里茲基曾獲知在菲律賓附近有一小型的熱帶低氣壓，並挾帶稀疏雷雨，是乃太平洋上典型的夏季天氣，但為確保安全，他便在低氣壓之南，另繪出一條航線。

筆者回頭著看「泛美航空公司」的「飛剪號」機隊，那是豪華舒適的楷模，其服務品質直追當年鐵路的「普爾曼 (Pullman)」高貴之臥車，一張由加州飛至香港的來回票（包含餐飲及旅館住宿），票價高達驚人的一千九百三十七美元（相當於今日的三千兩百美元）。但就豪華、便利及快速來說，「飛剪號」是無人能及的。那天中午用餐時間快到期，客艙空服員正忙著準備午餐，有肉菜湯、奶油鮭魚土司及水果雞尾酒等。

「飛剪號」主客艙被分為數間小巧玲瓏的分艙，卧鋪在靠近機尾處，有男女分開之浴室，舒適之客廳則在機艙中段，乘客可伸張腿部、閱讀或寫信，但抽於是不允許的，其空間寬敞可供玩紙牌、下西洋棋及交談等之用，既使不睡覺休息，這加州至香港的六十小時旅程，也如流水般地愉快度過。

由於票價可觀，所以「飛剪號」上的乘客都非等閒之輩，如這次就載

有：麥金萊博士(Dr. Earl B. McKinley)，其為細菌學家，現任華盛頓大學醫學院院長，此行攜帶著兩種血清，前往菲律賓做試驗；還有一位美國農業部的植物病理學家麥伊爾(Fred C. Meier)，他是去菲律賓研究疾病在大氣高層傳送的情況；再來便是「泛美」太平洋區的運務經理甘迺迪(Kenneth A. Kennedy)，他是去觀察日本侵略中國戰火動亂後，最近海外的營運情形；法蘭少校(Maj. Howard C. French)國際觀察員(II)指揮官(the 321st Observation Squadron)，亦是視察日本對廣州轟炸之實況。

機上的法蘭少校，並非唯一高度同情中國的乘客，因為還有一位現年四十五歲，任「寇蒂斯懷特公司」出口銷售副總裁愛德華·維曼(Edward E. Wyman, V.P. Export sales, Curtiss-Wright Corp.)，他急欲出售戰鬥機給中華民國國民政府，那也是日軍最不樂意見到的事。

然而最不尋常的乘客，還有一位現年卅八歲的華裔美籍富商蔡屈臣(Wah-Sun Choy)先生，他稱自己名「華生」(Wat-Son)，於新澤西州之餐廳公司老闆，他非常喜歡「泛美」的「飛剪號」，特別將他兩間咖啡廳命名為「中國飛剪號」。此行蔡乃探訪

其居住在香港的母親及胞妹，同時還想一見其胞弟法蘭克(Frank)，是位中華民國國民政府的空軍飛行員。蔡這次身懷鉅款，攜帶二百萬美元的黃金庫券(gold certificates)，約等今日的五千萬美元，他擬以「中華戰時救濟委員會」(Chinese War Relief Committee)主席身分，捐獻給蔣委員長。

午餐後「夏威夷飛剪號」便開始遭遇惡劣天氣，不停與頂風抗爭，在濃雲密布中搏鬥。三十三歲的無線電通訊員麥卡提(William Mc Carty)，於當地時間十二點十一分發出每半小時一次之正常位置報告：「高度九千呎，氣流惡劣，溫度攝氏十三度，風速每小時十九哩，位置北緯十二度廿七分；東經一三〇度四〇分，使用推測航行……大雨上空為層積雲籠罩，雲底九千兩百呎……未做儀器飛航。」

在菲律賓海岸附近的潘萊島上(Panay Island)，無線電員費南德茲(Eduardo Fernandez)收到來電，但他答稱將發給最新氣象報告時，麥卡

提立答：「請稍待一分鐘再發，我正遇上雨中靜電的麻煩。」費南德茲照辦，但經過六十秒鐘後，他再呼叫「夏威夷飛剪號」，就再無回答了。

一架飛機暫時失去聯絡，並非什麼不尋常之事，雖「夏威夷飛剪號」遲延了三小時仍未到馬尼拉，費南德茲決定還是再等一下才拉警報。但當時間一分一秒地過去，仍然無法與特里茲基的飛行艇取得聯繫時，他大感憂慮，一定有什麼事情發生了。到中午十二時四十五分，費南忍不住發出守望通知，請各站打開無線電緊急波道，「夏威夷飛剪號」於焉失蹤！

按機上麥卡提最後報告的位置，飛行艇距菲律賓海岸線僅三百哩，因



中國空軍飛行員Frank Choy (左) 與其兄蔡屈臣 (圖由筆者提供)。

「泛美」信心十足，認為「夏威夷飛剪號」一定在海上附近某處安全迫降了，很快就會被找到的。然而，當時間過去，飛行艇始終沒到馬尼拉，一切希望均趨黯淡。

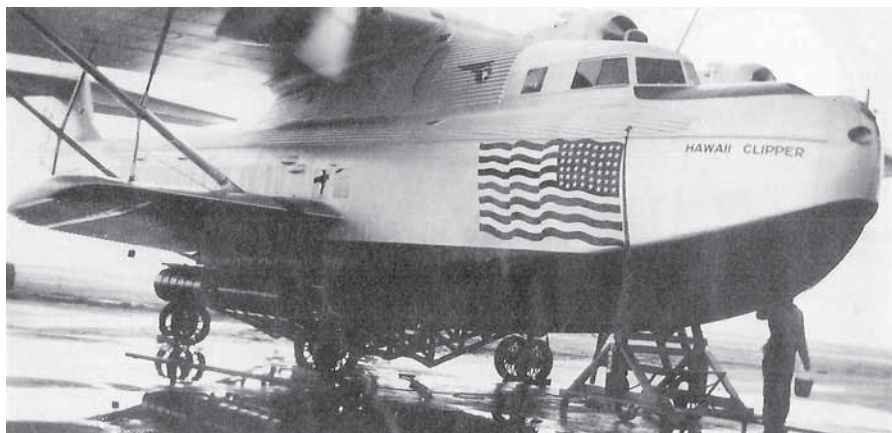
這一來美海軍立即組成有史以來最龐大之海上搜救隊，當天夜晚至少有十四艘船艦，從馬尼拉的第十六海軍區離港，包括六艘潛艇及三艘驅逐艦；此外，美陸軍亦派遣六架「馬丁」長程B-10轟炸機，趕赴飛行艇最後所知位置搜尋，同時派遣四架水陸兩用機，沿菲律賓海岸線巡邏。

正巧美陸軍一艘運輸艦「麥格斯號(Mcigs)」目前位置，離「夏威夷飛剪號」可能墜海處僅一〇三哩，故飭其改行前往，於夜間十時趕到時，卻遇傾盆大雨，但「麥格斯號」船員立即展開搜索，待驅逐艦到達時，天氣已轉好，海面特別平靜，風速僅每小時六至八哩；換言之，此時是尋覓墜毀飛機及破碎殘骸的最理想時機。

次日，「麥格斯號」報稱，在「飛剪號」最後位置東南約廿八哩處，發現大片油漬，業已取樣並送往化驗。到八月二日，「泛美」派「中國飛剪號」沿其姊妹飛行艇失蹤航跡再飛一遍，卻甚麼也沒發現。最後，美國國務院向日本要求支援，東京遂令

其日輪「坎培拉丸(Canberra Maru)」改航至「道格拉斯暗礁(Douglas Reef)」尋覓，繞了一陣子，也都沒有發現任何蹤跡。

到八月五日，已尋遍超過十六萬平方英里的面積，搜救暫時停止。「麥格斯號」送驗之油漬樣品報告回覆



用拖輪運上海灘之「夏威夷飛剪號」，船殼上之水鰭可代替浮筒，增加其升力（圖由筆者提供）。

，那只是一艘船隻底艙之油污，「夏威夷飛剪號」已化為烏有，就是神秘失蹤了。

「泛美」於是提出懸賞，全球請賞提供情報及線索之函電如雪花般飛來，卻未能有正確資訊及結果。一位老兄對天發誓，他親眼瞧見一架飛機在天空爆炸，一陣火焰墜毀於菲律賓內海撒馬海(Samar Sea)中，另有一名納輝島(Lahuy Island)上的居民則說：「七月廿九日下午，他目睹一架龐大的飛機，在彩雲上飛來飛去」，就這兩處較有可能的地方，「泛美」一再搜尋，仍無所獲。

「泛美」這一年不好過，單就太平洋區，一九三七年便虧損了五十萬美元，再加上一九三八年元月分「薩慕亞飛剪號(Samoan Clipper)」失事，及一架「賽可斯基」S-42B飛行艇空中爆炸，全部機組員喪生，包括「泛美」的總機師謬西克在內，看來好似「泛美」的幸運日已然用盡，所幸該機當時未載任何乘客，但總機師的損失，實為「泛美」的一大震撼，而今又發生「夏威夷飛剪號」神秘失蹤。照理來說「馬丁」的M-130，其安全紀錄特別良好，直到一九三八年七月的失蹤事件，全部計兩百廿八趟飛航，一千五百萬延人哩(Passenger

niles)，均未發生過嚴重意外事件。這次在阿拉米達起飛前，停經火奴魯魯、中途島及威克島時，都經過澈底檢查，在關島一組地勤人員，還曾將該飛行艇拖到港外，做過詳細檢查，一切均按極其完備之程序檢查。在離開阿拉米達的第一天，機組員均參加過一次緊急降落演習，包括「棄船訓練(abandon ship)」，展開救生筏等。特里茲基機長和機組員經停威克島時，據報稱均「精神飽滿」，沒有任何不正常的地方。

七十六年的歲月過去了，問題仍然從在，究竟發生什麼事？如果是飛行艇結構損壞，殘骸破片必會飄散在太平洋上，理論上應能被搜救人員發現，但迄今卻沒發現一點蹤跡，連油漬亦無。那麼「夏威夷飛剪號」到哪裡去了？有人乾脆推測是被日軍的戰鬥機給擊落了！另外有人則說，必定是遭到破壞，如同今日的恐怖分子破壞般，畢竟他們認為在機上的六名乘客中，至少有三名可歸類為深具反日情仇的，當然，這些推測的論點，均缺乏足以支持之證據。

美空軍退役飛行員吉爾瓦斯(Joe Gervais)，於一九六四年十一月在太平洋「楚克環礁(Atoll of Truk)」發現飛行艇殘骸，他相信可能為「夏威夷

飛剪號」。他把所拍的一些照片，轉送給「泛美」驗證。他更相信當地導遊們告訴他的故事，說日軍在戰前曾處決過十五名美國人，就埋葬在附近一小島的水泥板下，但送「泛美」驗證的殘骸照片，確定為一艘「蕭氏(Shor)公司」的「桑德蘭式(Sunderland)」飛行艇。

故事並未就此打住，二〇〇〇年作家查爾斯·赫爾(Charles Hill)在其《凝視日昇(Fix on the Rising Sun)》一書中，提到一九三八年「飛剪號」劫機事件。赫爾寫到，他相信「夏威夷飛剪號」在關島起飛前，有兩名日本海軍軍官，偷偷爬近期行李艙內實施偷渡，兩人均持有左輪槍，突然在空中演出全世界第一場空中劫機案！赫爾的論斷，是這兩人逼迫飛行艇改航至日本所占領之小島，然後最終來到楚克礁，隨即將乘客與機組員通通在此處決。

至於空中劫持之動機為何？依消息來源說法各有不同。有些相信日本人想抄襲M-130之設計而自建飛行艇，另有人卻認為僅為取得該機之引擎。而赫爾的理論是，日軍處心積慮在阻止蔡屈臣將二百萬金庫券交給蔣委員長。

另有一位有心人，前美海軍情報

官諾夫辛格(Guy Noflinger)日前在華府經營一家影視生產公司。他曾在近十二年時間，試圖解開「夏威夷飛剪號」失蹤之謎。他曾募集了四千美元基金，於二〇一二年二月，親赴密克羅尼西亞(Micronesia)一趟。他的第二趟旅行，要使用地面穿透雷達(Ground-Penetrating radar)，來搜索數處水泥板下，傳聞該飛行艇失蹤乘客與機組員的遺骸。雖還未找到這些遺骸之任何證據，但諾夫辛格仍百分之百的肯定，這些機組員與乘客是被日軍謀殺而埋葬於楚克礁附近。

「馬丁」曾對M-130船殼兩側水艙支架的安全性曾有過疑慮，所以曾予換新，「泛美」太平洋區工程師萊斯里(John Leslie)便在「夏威夷飛剪號」失蹤前兩個月，測試過新換裝的支架，測試結果均屬安全可靠。但由於長期以來圍繞此一問題，究以負面之宣傳較多，導致崔彼再也不買「馬丁」製造的飛機了。

二戰後，曾一度謠傳，美軍官員在日本橫須賀(Yokosuka)海軍基地，發現「夏威夷飛剪號」已被漆上日本國旗標誌。崔彼亦經常重複講述他懷疑的故事，他說：「在日本引擎磁電機上的序號，完全與『夏威夷飛剪號』上的相同。」但今仍無確證。

至於「夏威夷飛剪號」之失蹤，其機長是否構成因素，亦逃不了大家的猜測。「泛美」內部有一份刊物記載，一九三八年曾誇讚特里茲基為「泛美」最傑出飛行機長之一。然而，他的同儕朋友間，卻都認為特里茲基只能稱得上是平常的飛行員而已，有人甚至曾拒絕與他一起飛行呢！

一名「飛剪號」駕駛員布洛克(Horace Brock)，曾擔任過好幾次特里茲基的副駕駛員。他表示特里茲基曾向他吐露「有恐懼飛行之想法」，其他人也說特里茲基往往在駕駛艙中的表現失常，並把他自己的憂慮與擔心傳染給其他同型的機組員。據稱曾對總機師特里茲基是否勝任職務而傷透腦筋，甚至曾有將之停飛的想法。

民航局之「空安委員會(Air Safety Board)」，為本案曾多次會商及調查，最後報告包括：「本案失蹤之理由，在理論上雖經提出多項如附卷等資料……均經本委員會一一考量，仍歉難將未經事實支持之推測性討論做為結論，故本委員會除將調查經過呈報外，今後如有更多證物發現，屆時當可續辦完成。」

此一神秘失蹤事件，不論多種理論和猜測，但最有可能之解釋，仍為機械上或結構上之故障、天候不佳或

駕駛員之誤失，也可能是兩種以上因素之合併。雖然迄未發現殘骸，但太平洋過於遼闊，吞噬一架飛機而不留痕跡，亦是再容易不過的事。

「泛美」太平洋區經營原已面對財務困難，經「夏威夷飛剪號」失蹤後的雪上加霜，終於美國政府授予航空郵運之較高補貼，以平衡其虧損。到一九三九年仍無起色，崔彼遂自動降級為首席執行官(CEO)，不久，N-130被較大型之波音(Boeing)公司的B-314飛行艇所取代。終於第二次世界大戰爆發，為「飛剪號」短暫而輝煌迷人的生涯，畫上了休止符。

到一九七九年，布洛克又出一本書，名為《海洋飛翔》(Flying the Ocean)曾提：「毫無疑問地，特里茲基飛進了非常惡劣的暴風雨！」也許狂暴的天氣引起了水鰭支架結構性的損壞，看起來我們不像會永遠無法確知，說不定有人突然拿出可下結論之證據來，因之，倒寧可認為「飛剪號」正如布洛克所言：「一場料到的慘案(A Predictable tragedy)」，而不相信其為叛逃的日軍空中劫機。但不管怎麼推論，是暴風雨緣故？或是空中劫機？「夏威夷飛剪號」將繼續神秘地保持下去！



1936年「夏威夷飛剪號」出廠時，首航試飛越過馬里蘭州時所攝（圖由筆者提供）。