

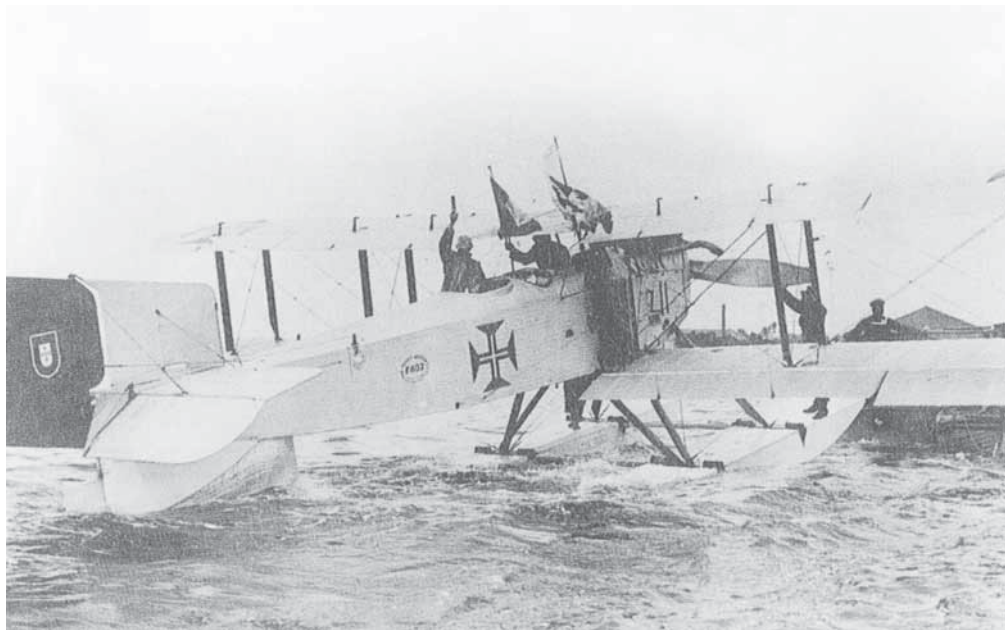
被遺忘的橫越大西洋飛行

· 沈運曾譯 ·

三架浮筒式水上飛機，利用七十九天時間，由兩名葡萄牙飛行員早在查爾斯·奧古斯都·林白(Charles Augustus Lindbergh)揚名之越洋飛行的前五年，便歷經艱險地成功飛越大西洋。

一九二二年三月卅日清晨六時五十五分，全載重「法萊式」浮筒水上飛機(Fairey III D)，名為「盧西塔尼亞號(Lusitania)」，從里斯本(Lisbon)的泰格斯河(Tagus River)上起飛，直向南美洲的巴西里約熱內盧(Rio de Janeiro)飛去。坐在開啟式駕駛艙內的飛行員，乃是四十歲的葡萄牙海軍中校卡布諾(Cmdr. Arthur de Sacadura Freire Cabral)和其領航員兼臨時副駕駛的五十三歲海軍少將柯蒂尼奧(Real Adm. Carlos Viegas Gago Coutinho)。如果他們能在一週內飛抵里約熱內盧，兩人將可分享葡萄牙政府頒贈跨飛兩國的優渥獎金一四千英鎊。

卡布諾和柯蒂尼奧將這趟飛航計畫分為四個主要階段來實施，第一階

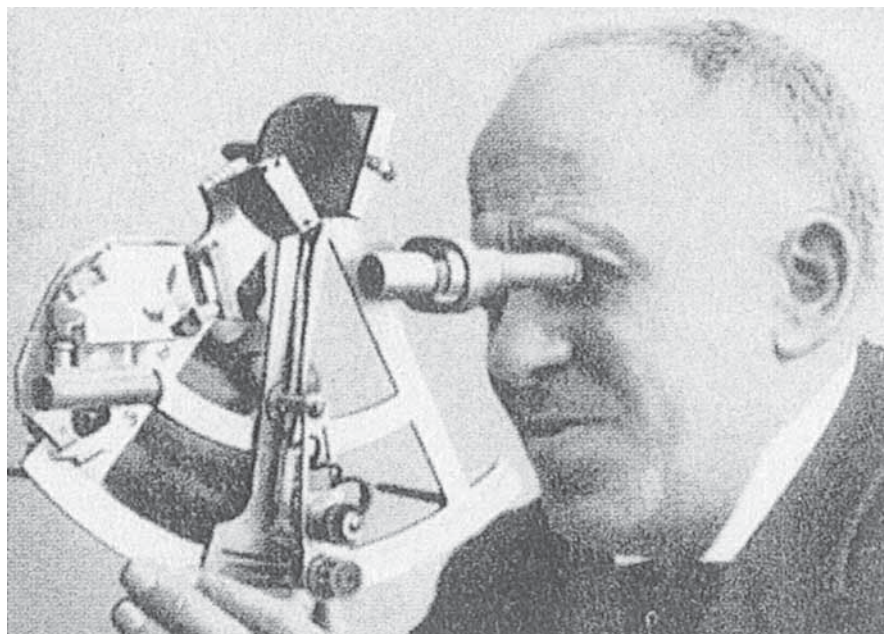


「聖克魯斯號」飛抵里約熱內盧。(圖由筆者提供)

段是他們從里斯本飛到非洲西海岸外的加納利群島(Canary Islands)；第二階段再從該島飛往佛得角島(Cape Verde Islands)；第三階段是最困難的部分，就是飛向巴西所屬的聖彼得

和聖保羅環礁(St. Peter & St. Paul Rocks)。葡萄牙當局派出一艘攜帶加油設備的軍艦，先行停駐環礁附近待命。但要在赤道附近的汪洋大海中，找到如此細微的蕞爾小礁，對柯蒂尼奧的領航是一個嚴酷的考驗。倘若一切順利的话，最後階段便是飛達費南多迪羅朗哈島(Island of Fernando Noronha)後，沿巴西東海岸一直往下飛，才能夠到里約熱內盧——此為兩人在世界紀錄簿上爭得一席之地。

這架「法萊式」機係經英國皇家空軍(RAF)及「艦隊航空軍備局(Fleet Air Arm)」嚴格檢測及試飛完成，為一架擁有操作穩定紀錄的浮筒式水上飛機。另外，還替這架飛機新裝一具三百七十五匹馬力之「勞斯萊斯鷹式引擎(Rolls-Royce



柯蒂尼奧與其六分儀。（圖由筆者提供）

「Eagle」，其最大空速約每小時一〇六英里，正常淨空航程為五五〇英里。「盧西塔尼亞號」的翼展從原本的四十六英尺增加到六十二英尺，機身也同時加長，可於中央部位增加副油箱，兩側浮筒亦可當成油箱使用，再配合風洞葉輪泵輸送。全載重三三〇

加侖油量之下起飛，讓卡布諾必須使出渾身解數不可，由於「法萊式」機之浮筒係當年最基本的設計，毫無擾流破浪功能，再加上製作材料關係，就更易破裂。

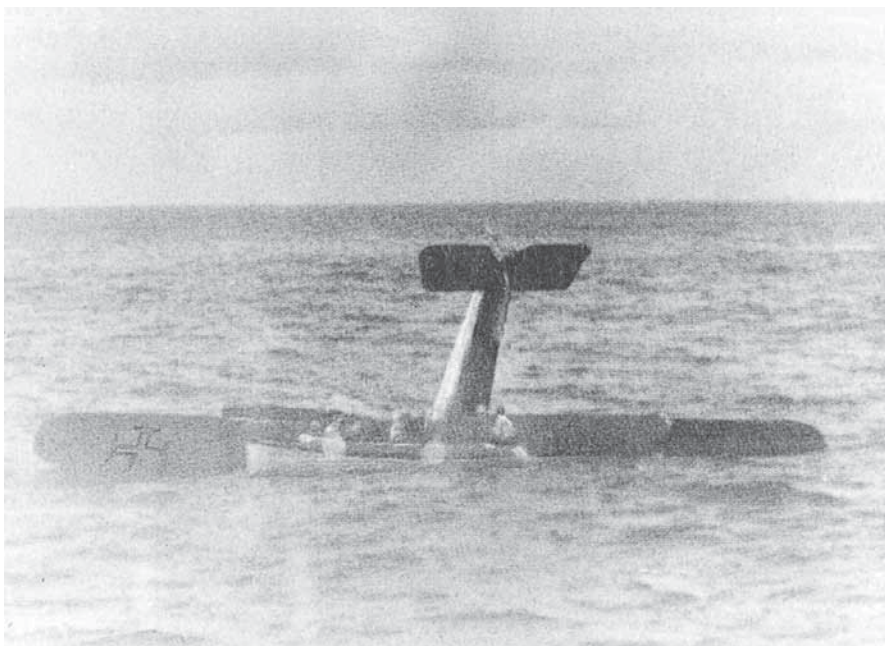
柯蒂尼奧計畫使用航海

技術來領航，主要倚靠特別改良的六分儀，與一具自己研發的「人工地平線儀」，可於實際地平線無法判讀時使用。另外，使用煙幕彈來計算偏流，雖沒有完全依賴這些儀器，但兩人希望能運用赤道兩側的貿易風，得以順風之助。

第一天的飛行

頗為順利，飛行員

於下午三時安全降落於那利群島之拉斯帕瑪(Las Palmas)，共用八個半小時，飛越了九百英里。結果天氣忽變，直到四月二日才能再度起飛，但不久暴風雨又逼迫他們降落在附近的甘都灣(Bay



1922年4月18日，盧西塔尼亞號不幸沉沒。（圖由筆者提供）

of Gando)中。又等了兩天才繼續飛行，直奔八百英里外佛得角島的聖文森(St. Vincent)，費時十一小時才到達。但老天爺不太幫忙，傾盆大雨讓他們停留在聖文森，到四月十七日才放晴。這樣一來，距離葡萄牙政府頒發獎金的一週時限便以過去，不過兩



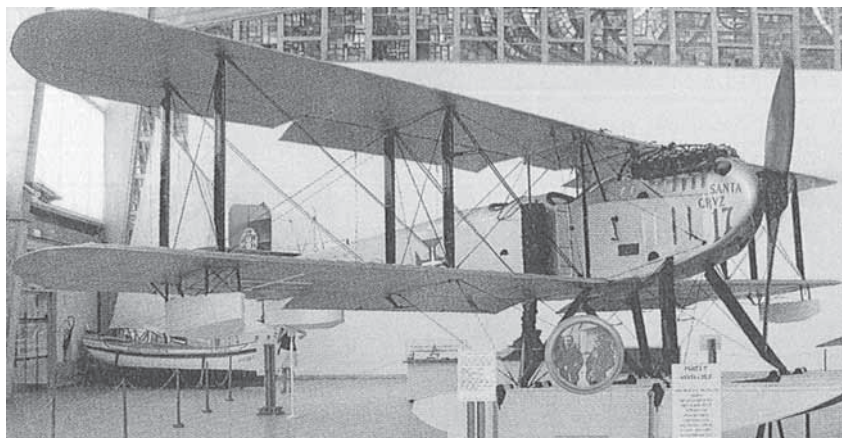
從葡萄牙穿越大西洋至巴西之航行圖。(圖由筆者提供)

人仍繼續向南長征。在往聖彼得及聖保羅環礁之前，他們還在波多卜那亞(Porto Praia)短飛了一趟，並持續在浩瀚的大西洋尋覓那兩處島礁。

之後，卡布諾曾描述在越洋飛行過程時：「風力一直很弱，耗油量維持不變，至少每小時要燃燒掉廿加侖：我們距離環礁還有六九〇英里以上

，但機上存油已不足八小時了，所以必須每小時飛到八十英里不可，而我們空速卻只有七十二英里，要合乎邏輯且謹慎行事的話，只有回頭一途。但那是多麼洩氣的事情呀！我必須承認，這應該是越洋飛行中最難抉擇的事情，因為僅僅九小時又卅分鐘，我不敢說油量足夠支撐全程飛行。」

卡布諾所擔心懼怕的事情，終於證實是多慮的，在飛行了一千多英里，約十一小時又廿分後，燃油幾乎消耗殆盡時，他們終於發現那片環礁。可是在怒海中降落時，「盧西塔尼亞」的一支浮筒碰壞，水上飛機開始沉沒！幸虧他們的守護神——那艘葡萄牙海軍船艦「共和號」(República)——

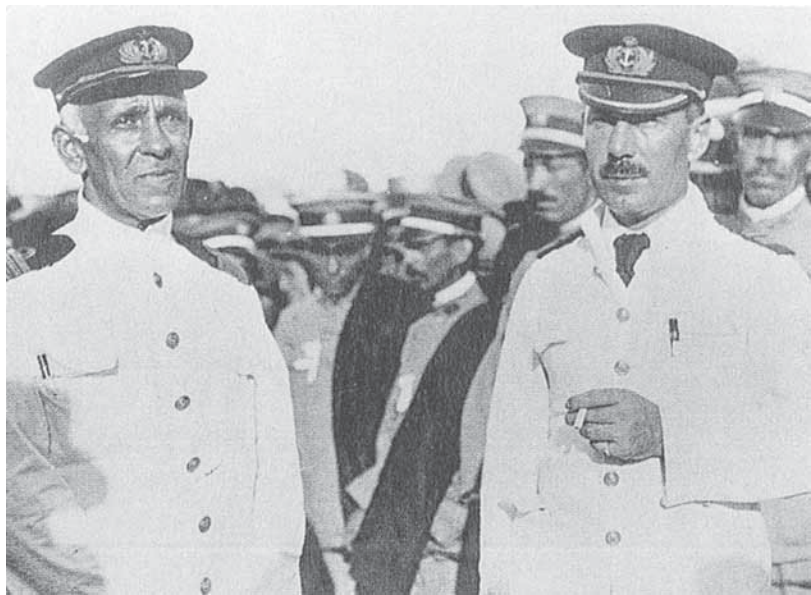


展於里斯本海洋博物館之「聖克魯斯號」。(圖由筆者提供)

，正在四處尋找空中的蹤影時，即發現並救起精疲力竭的兩名航空員，同時將其送到費南多迪羅朗哈(Fernando de Noronha)，等待從葡萄牙運送來的另一架水上飛機，由於國家聲譽懸於一線，故運送過程既保密又快速。

終於在五月六日，一架略經改良

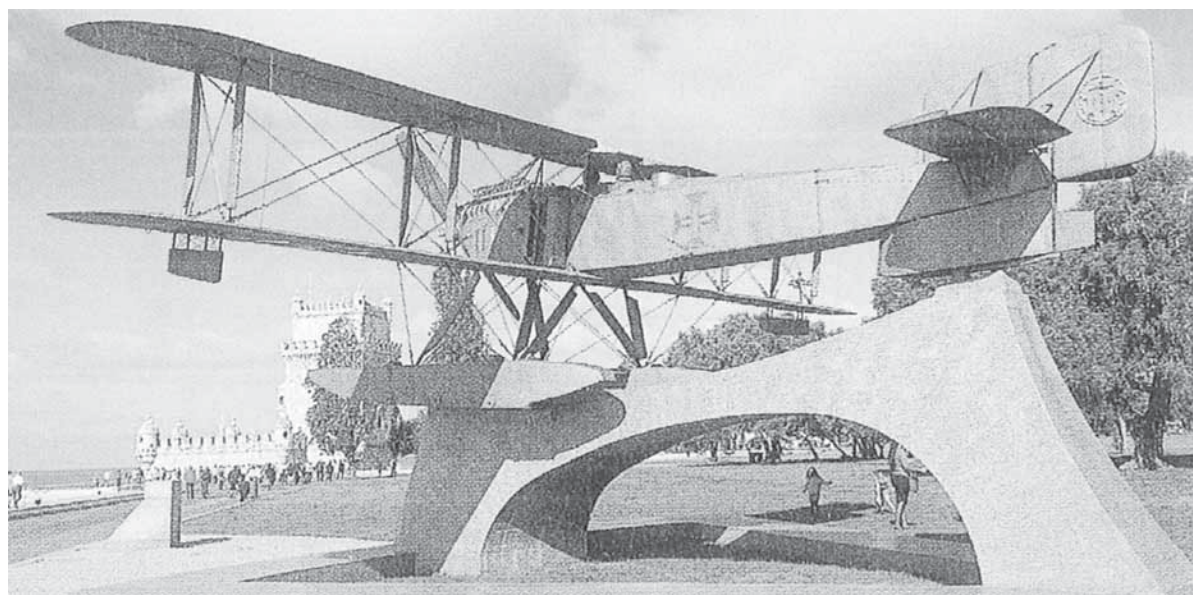
之「法萊式」機，命名為「芭崔亞(Patria)」的浮筒式水上飛機運達。因急於完成全部飛航，卡布諾與柯蒂尼奧於五天後便飛離費南多迪羅朗哈，卻在飛離十五英里處遇到一場暴風雨而返回環礁。在兩人繼續與惡劣天氣搏鬥，飛返費南多迪羅朗哈途中時，他們飛機的引擎發生故障，不得已再次迫降在海上，造成飛機的浮筒破裂



領航員柯蒂尼奧少將（左）及飛行員卡布諾中校於1922年6月17日飛抵巴西時攝。（圖由筆者提供）

後者試圖將受損之水上飛機用絞盤吊上船艦而失敗作罷。重返費南多迪羅朗哈後，等待天氣放晴及新機到達，這一對不屈不饒的飛行員，到了六月五日又想重整旗鼓繼續飛行，這次仍換一架「法萊式」

且進水，此時一群飢餓的鯊魚將其困住。柯蒂尼奧回憶說：「當牠們弄清楚飛機不能食用後，便相繼游去。」話說當「芭崔亞」飛離後，因天氣狀況不佳，「共和號」砲艦上的船員曾發出一份緊急電報，要求在該區域內所有船艦留意及協助尋覓迷失的浮筒式水上飛機。經過漫長的九小時後，正當兩人萬分焦急之際，被一艘英國貨輪「巴黎市號(Paris City)」發現，該船將兩人救起，並把「芭崔亞」拖在船後，直至第二天時，才與「共和號」會合，



里斯本泰格斯河邊陳展一架「法萊式」水上飛機的複製品。（圖由筆者提供）

機的「聖克魯斯號(Santa Cruz)」，那是由葡萄牙總統下令，專程用一艘戰艦運送而來的。這最後一段航程，遂沿巴西東海岸，經勒西菲(Recife)、薩爾瓦多(Barcelos)、聖保羅州(Porto Seguro)、維多利亞(Vitoria)等地。終於在六月十七日抵達里約熱內盧，受到英雄式的熱烈歡迎。

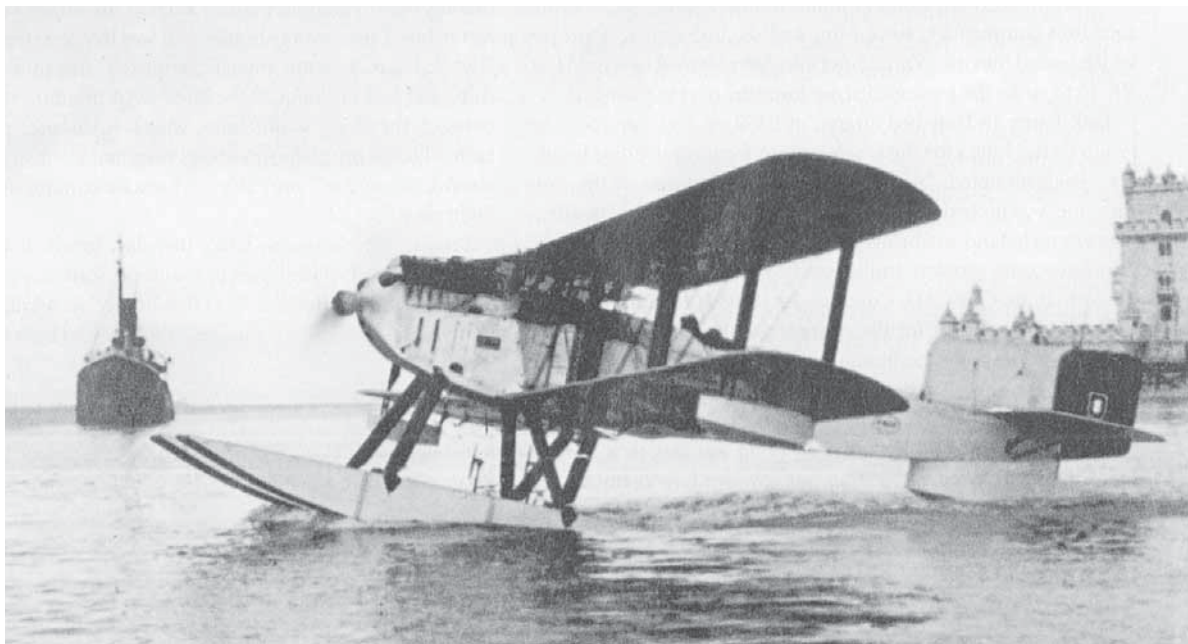
此次飛航使用了三架「法萊式」機，卡布諾與柯蒂尼奧兩人共計花費七十九天時間，飛越三千五百餘英里，時機飛行時數達六十二小時又廿六分，平均空速在八三·五英里，成就了有史以來使用重於空氣航空器飛越大西洋的第一人，可謂為一項結合勇氣、耐力及果敢的飛行專業。

英國《航空(Flying)》雜誌曾譽為：「吾人之老盟友葡萄牙人，原係征服遠洋的優秀航海家，如今更證明他們是航空界之先進，此次創歷史的越洋飛行，與兩家英籍船艦有關，故吾人深感於有榮焉。」當時英皇喬治五世(King George V)，也像葡萄牙總統拍發一份虛做恭維的祝賀電報。

卡布諾並未享受這榮耀很久，在一九二四年十一月份的《航空》雜誌報導稱：「一架由荷蘭運渡到葡萄牙交機的單引擎「佛克(Fokker)」浮筒

式水上飛機，在英法海峽上空失蹤，該機是卡布諾執行環球飛行所使用的。雖然「佛克」機之殘骸後來被尋獲，但飛行員卡布諾及同行機械士的遺體，卻再也沒有找回來。至於領航大師柯蒂尼奧，他一直活得很好，並陸續獲頒許多榮耀，直到一九五九年，享八十高齡。

這兩位航空先進，經歷了漫長飛行的艱苦考驗而建立之成就。在今日，除了葡萄牙之外，全然已被世人所遺忘。而曾經載運兩人完成最後一段飛行的「聖克魯斯號」，經重新修復後，現存於里斯本「海洋博物館(Museu de Marinha)」內展覽，另外，在里斯本泰格斯河碼頭邊，也建立了一架「法萊式」浮筒水上飛機的全尺碼之複製模型，供後人所追念。



1922年3月30日，「盧西塔尼亞號」在里斯本泰格斯河上滑行起飛。（圖由筆者提供）