

火焚「帝國大廈」

——一位航空迷的回憶

· 沈運曾譯 ·

在美國紐約的雙子星大廈「九一一」空前災難的半個多世紀前，曾有一架雙引擎轟炸機，一頭撞進雙子星隔鄰的摩天樓「帝國大廈」。

我那年才九歲，是個航空迷，而且熱衷於二戰末期航空發達時期，我不僅可以隨手指出甚麼是「野馬式(Mustang P-51)」，還知道「波音(Boeing)」和「道格拉斯(Douglas)」等飛機工廠。我也曉得「小鷹式(Kittyhawks)」和「戰鷹式(Warhawks)」的分別，正如同學們都認得「福特(Ford)」和「奔馳(Benz)」轎車一般。

在那正值炎熱的盛夏，一個濃霧瀰漫的七月週六早晨，一樁世紀航空大災難發生了，而就發生距我住家南邊四十哩之處。深刻的記憶就像是發生在昨日般，而其細節亦然歷歷在目。那是一架裝著兩具北美廠(North American)的「萊特

式(Wright R-2600)的引擎，稱為「密契爾(Mitchell)」的B-25D中程轟炸機。其B-25B型機，便是在我六歲生日那天，由杜立德(Doolittle)領隊轟炸日本東京，然後降落在中國。這架B-25D型機，不偏不倚地一頭撞進當年號稱全世界最高的摩天樓，以及擁有建築藝術精華之名的紐約市經典地標——「帝國大廈(Empire State Building)」。

那場災難共計十四人因而喪生，該大廈損失達百萬美金，一架極其完美、性能優異之轟炸機頓時報廢，所幸那天正好是周末，才能躲過傷亡嚴重的大災難，也能說是幸運了！檢討整個飛安事件，發現應為飛行員之錯失——他過分的信心與自大，而釀成這場意外。這位B-25D的飛行員名叫「小史密斯」中校(Lt. col. William F. Smith Jr.)，他曾駕駛B-17轟炸機多時，是一位驍勇善戰且適任於轟炸機的飛行員，其年輕英俊，是一位西點軍校畢業生(West Pointer)，全美曲棍球選手，擔任過轟炸機中隊中隊長，也受過多項勳獎，廿七歲便晉升為中校副大隊長，是整個陸航單位內最年輕的中校。他習慣掌握事件、命令他人。空難後的追悼會上，陸航軍官們都回憶說：「失掉一位逍遙自在的朋



1945年7月，當時正在焚燒中的帝國大廈；右下圖為小史密斯中校。

友、努力上進的同志。」或說：「天不怕地不怕的勇敢戰神！」

在二戰後期，美國的空中交通管制（Air Traffic Control）——亦稱「航管」，尚在初創之期，由於尚無「航管雷達（ATC Radar）」，各航空公司之航班，事先須填妥「儀器飛航計畫書（IFR Flight Plan）」，然後按指定之航路及高度飛行，經常用無線電與管制員連絡，以確保間隔距離。不過軍機之飛航，有時享有優先或例外，因此，軍機飛行員也就不時按自己的想法執行飛航任務。

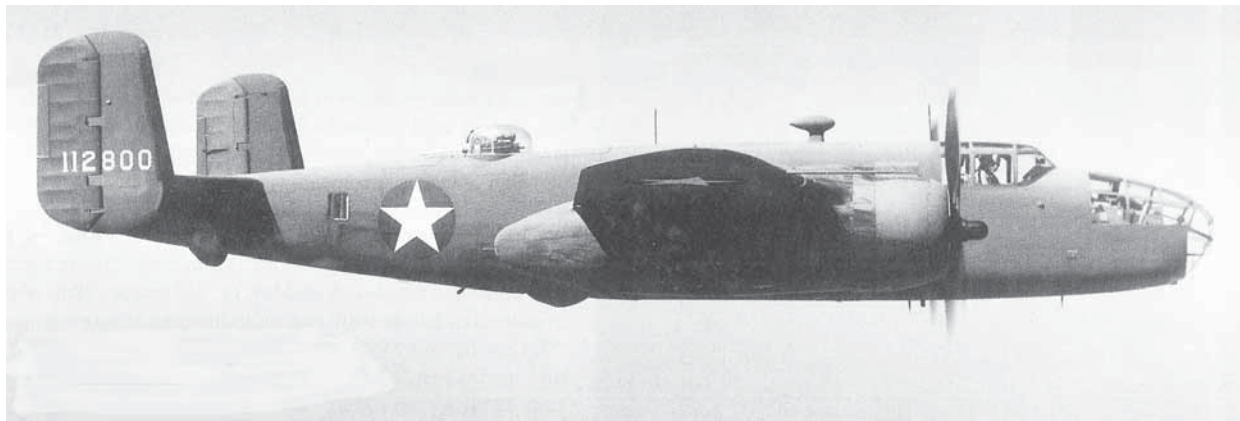
小史密斯駐防在南達科達州的蘇克斯瀑布市（Sioux Falls, S.D.）。兩天，他與其大隊指揮官羅格勒上校（Col. Harris Rogney），同乘一架B-25向東飛行，小史密斯先將指揮官送到紐約市跨過赫德遜河（Hudson River）對岸的紐華克機場（Newark Airport），然後繼續飛往波士頓（Boston），探望他妻子並做短暫停留。飛機是降落在離波士頓西北廿哩處，美軍陸航基地漢斯康機場（Hanscom Field USAF Base）。此行乃小史密斯首次飛行一架B-25之左架（即擔任正駕駛）。

一九四五年七月廿八日的週六早晨，小史密斯出發前先是飛一次「默契爾」，並觀察今天的天氣狀況。他

發現美東的新英格蘭區，自海岸線到紐澤西州（New Jersey）一帶，全被一千兩百至一千五百呎高的密雲所掩蓋，還下著間歇小雨，並飄起濃霧，但天氣預報則稱：「將稍轉好！」這對多次長征德國的飛航高手，這一點天氣對小史密斯而言，簡直是小巫見大巫，不足為奇！並向嬌妻說：「這跟英國天氣一樣，我可見得多了！」

當天出現一個問題是，「波士頓航管中心（Boston Control）」不允許史密斯於八點卅分起飛，由漢斯康機場至紐華克直飛之飛航計畫。原因是紐華克的早晨，各航空公司班機「儀器飛航（IFR）」的離到太多，插不進時間讓軍機來攪和，要史密斯將起飛時間改為十一點整，才可進入紐華克管制空域。

聽到此消息，小史密斯心想：「那怎麼行呢？」他與指揮官羅格勒上校約好十一點接他，史密斯突然想出一個辦法，他改稱：「以紐約的拿瓜地亞機場（La Guardia Airport）為目的地」，因為該機場航班次數較少，故可獲准於八點卅分起飛。他心中盤算的是等飛到拿瓜地亞上空時，只需簡單地請求改航至紐華克，這也變成「飛航許可（Aircraft Clearance）」——乃軍用文書而非民航之飛航計畫，寫明由



與小史密斯中校撞進帝國大廈第79樓之同型的B-25D轟炸機。

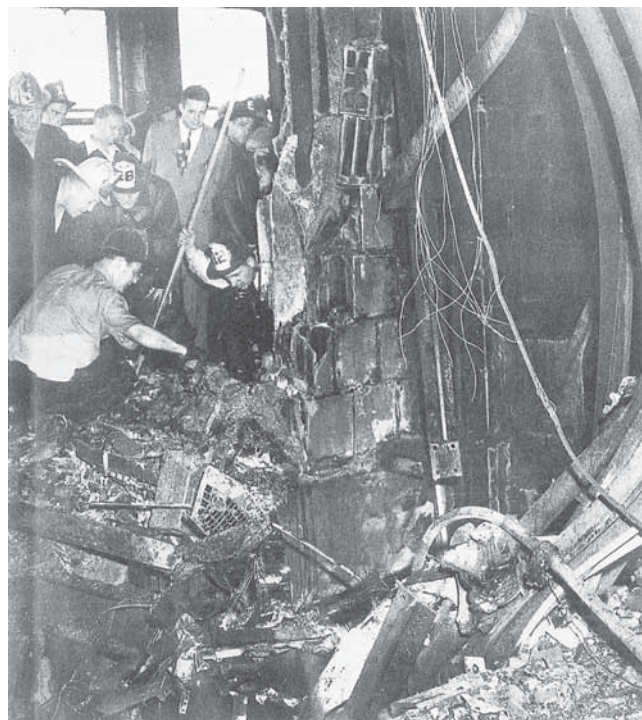
漢斯康直飛拿瓜地亞，並以北邊五十哩外之史蒂華軍機場(Stewart Army Airfield)為預備機場。如此一來，他便不會被查核，史密斯也在計畫中填註其擁有白色軍用飛航儀器之「檢定證(Rating)」的，此一「白卡」為基本飛航儀器之合格檢定，僅做為軍方任務之用，只有「綠卡」才是民航飛航儀器合格檢定。

現在話說回來，如小史密斯係因軍事公務，當然可獲准拿瓜地亞為其目的地。但事實上他向漢斯康機場放行之簽派員說謊，在許可表上填稱：「因公至拿瓜地亞第一三三八部隊，本人熟悉並飛行過各地危險區。」他此申明「熟悉」之地，可追溯至其在西點軍校時期了。

小史密斯機上有兩名乘客，一名是美陸航士官長，在一架C-47上擔任機工長，另一名則是搭順風車的海軍水兵。這位海軍水兵坐在駕駛後方之摺疊椅上，士官長則端坐副駕駛之位，但這位副駕駛只負責觀光而已。史密斯則單獨駕駛這架正常需要兩名飛行員、一名無線電通信兵及一名領航員等四人操作的B-25。他所駕駛的是一架巨大、快速且複雜的活塞雙引擎飛機，需要閱讀航圖及使用無線電等工作，若是一架「賽斯納

(Cessna)」，或是「派卜(Piper)」等雙引擎機之飛機，那對許多人來說，並非了不起的大事，但是要獨自駕駛一架「密契爾」可就大不同了。它光機身就已經超過「賽斯納」的八倍之重，而且其數據式航空電子系統的操作模式，又比上述那些雙引擎機複雜得許多。

天氣並未好轉，反而變得更壞了。九點四十五分，小史密斯沿康納迪克州(Connecticut)及長島(Long Island)海岸線，以幾百呎而非幾千呎之高度，穿梭在雲層之中，不知從哪兒來似



調查人員與消防隊在帝國大廈79樓處檢查飛機殘骸。

的，突然出現在拿瓜地亞機場上空。這時，對一位塔臺上正在指揮七架重疊於空中等待降落的航空班機、兩架在跑道頭等待加油起飛的，以及一架無線電失聯之海軍飛機的飛航管制員來說，早已忙得七軍八素，而且在全部儀器飛航中，突然呼進來一架軍用轟炸機，並以機場航線還低之高度，在場面上空盤旋繞飛。毫不在乎的小史密斯，開口便是要管制員提供紐華克當地的天氣狀況。在一九四五年的軍機飛行員，總認為執行航管的民航管制員都是活老百姓，多少有些不順眼。拿瓜地亞塔臺

回答說：「紐華克也是儀器天氣，建議立刻在本場降落。」事實上，他們恨不得小史密斯馬上落地後，將那本標準規則的手冊往他頭上扔過去！因小史密斯已經違犯了一大串手冊裡的安全規範。同時塔臺立刻用電話呼叫負責軍航交通之「陸軍飛航服務中心(Army Flight

Service Center)」，要他們命令小史密斯趕快下來，但軍方卻拒絕下令。

從塔臺廣闊的玻璃帷幕外，曼哈頓可說是一覽無遺，管制員便對小史密斯說：「目前我們根本無法看到帝國大廈的屋頂！」史密斯回答：「謝謝你，塔臺！我們將繼續飛往紐華克。」帝國大廈樓層高一千兩百五十呎，連同頂樓無線電塔，其高度達一千四百五十四呎。通完這話還不到五分鐘，小史密斯的B-25不偏不倚地在距離地面九百七十五呎處，撞上帝國大廈。

在此之前，小史密斯時而入雲，時而雲外飛行，心裡盤算著用雲層下目視飛航，低空飛至目的地。就像許多飛行員在壞天氣慣用的招式，即是在雲底與地面之間，既可瞧見地面，亦有足夠空間容其操作，很多人因此得逞，史密斯便覺得如此可行。

當B-25飛到曼哈頓城中央，小史密斯剛穿出雲層，位於紐約東區四十二街平行向西低飛時，那兩具四缸一千七百匹馬力的輻射式引擎卡答卡答地作響，這時他已置身在水泥叢林的大樓建築中。在四十三街「畢的摩爾飯店(Biltmore Hotel)」的廿二樓上，一位美軍陸航軍官親眼目睹那架B-25像大雷般的從他窗下飛掠過去

！其他大樓正於辦公的人們，也眼見飛機翼尖只離玻璃窗幾吋位置掃過，而這時小史密斯正在雲裡雲外及大樓之間試圖爬升中。

不知是何理由，小史密斯飛臨曼哈頓上空時，似乎認為自己已飛過了紐約城，飛在無障礙地帶，所以 he 將起落架放下，準備進場紐華克

降落。當他轉向南邊至五馬路(Fifth Avenue)第八個街口的「帝國大廈」時，他即發現情況有異，所以又將起落架緩緩地收了回去。然而，這番掙扎反增加飛機的阻力，使得B-25的爬升率大為減低。不巧這時飛機又進入雲層，說時遲那時快，摩天大樓的影子恐怕只在他擋風玻璃上閃過百分之一秒鐘後，這一切卻太晚了！連在駕駛艙通話紀錄器中，經常會聽到那句最後的髒話，也沒說出口。

B-25如同「頭牛撞進這座」三層大樓的第廿九層地板處，兩具引擎碰離飛散，一具引擎因衝擊力過大而穿過大廳，墜落到大廈另外一邊去



B-25將加強鋼骨結構之大樓撞出兩層樓的窟窿。

。小史密斯及兩名搭乘便機的士兵均當場喪命，「帝國大廈」內則有十一人因閃避不及，竟被飛機外洩的燃油焚為灰燼。

今日的安全理論家及陰謀家，都不可避免地將B-25撞機事件與「九一一」同樣發生在曼哈頓之災難做比較，其結論為「帝國大廈」遭撞擊後仍然保持屹立不搖，並於三週內完成修復，足證「世貿中心(World Trade Center)」之雙子星大樓並非為飛機撞擊而倒塌的，而係預先裝置爆炸物使然，此推論也讓他們其他專家覺得想法天真與不智。

「帝國大廈」係堅實的鋼骨水泥



B-25轟炸機殘骸的一部分墜落在大街上。

所造，其外牆更經過結構上的強化，當B-25撞上堅實的外牆時，機體當場便粉碎解體（引擎除外），同時該機也將大樓撞出一個兩層樓高之窟窿，部分碎片像落雨般墜落到下方街道。因以兩百哩的速度衝撞大樓，讓機體部分結構都附著於大樓內，而從在

「密契爾」油箱的九百介侖航空燃油，都順著外牆像小瀑布似地流入七十八及七十九層樓之辦公室，造成多數人員遭致燒傷與死亡。

二戰時期的戰鬥機及轟炸機飛行員，總是認為運輸機飛行員，特別是民航飛行員，以及他們那些規則程序，簡直是「羽毛商

(Feather merchants)」——意即衣冠楚楚、工作輕鬆及待遇優渥，而不勞心費力人員。至於那些不成熟的規則，更是繁文縟節，對小史密斯這種截然不同之飛行員，又是基地內的英雄人物來說，都是不適用的。

但有件事卻不能怪罪於小史密斯，因為他所駕之B-25，在蘇克瀑布市早已把槍砲卸除，並把座艙增設VIP座位，機體漆成鮮紅色，機首更繪製了幽默的藝術圖騰。這架非屬轟炸機的B-25，他命名為「羽毛商人老約翰(Old John Feather Merchant)」。

在小史密斯所駕之B-25撞上「帝國大廈」後不到一年，另一架美國陸軍航空的雙引擎「比奇(Twin Beechcraft) C-45，又衝進曼哈頓華爾街四十號的摩天大樓，這架「比奇機」也是要飛往紐華克，並同樣在雲中低飛，造成機上的五人全部罹難。

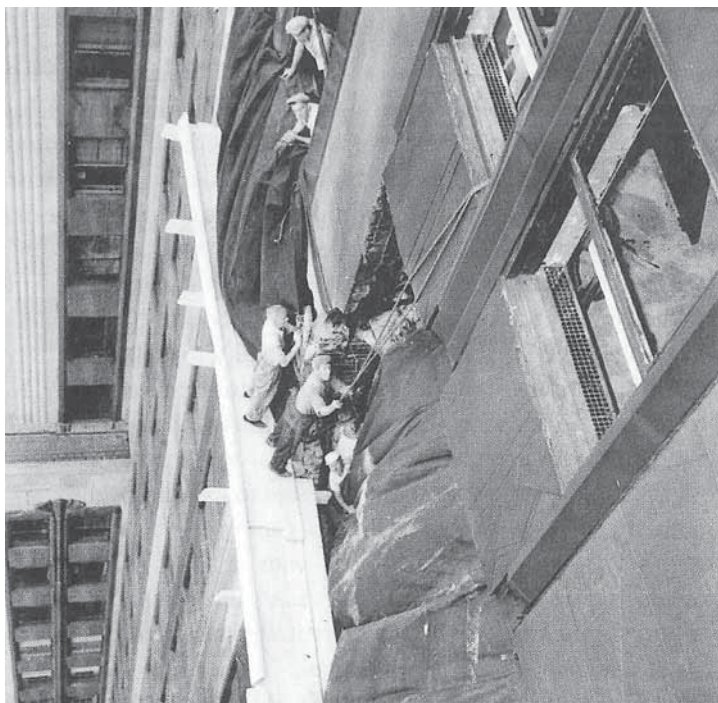
調查人員在帝國大廈78樓找到一支螺旋槳殘骸。



調查人員在帝國大廈78樓找到一支螺旋槳殘骸。

為此，美國陸軍航空司令部終於下令，凡軍職退伍飛航人員欲在國內空域飛行，必須經過嚴格之補訓及考試檢定，方准在「羽毛商人」中執業。

整個事件中還有另一個插曲。一位名叫貝蒂奧莉芙(Betty Lou Oliver)的廿歲女孩，當天還是她在「帝國大廈」擔任電梯操作員的最後一天，因為隔日已經計畫要到阿肯色州(Arkansas)，與她擔任魚雷兵且剛從太平洋回來的丈夫團聚。奧莉芙的電



被撞傷的帝國大廈的修復工作情形。

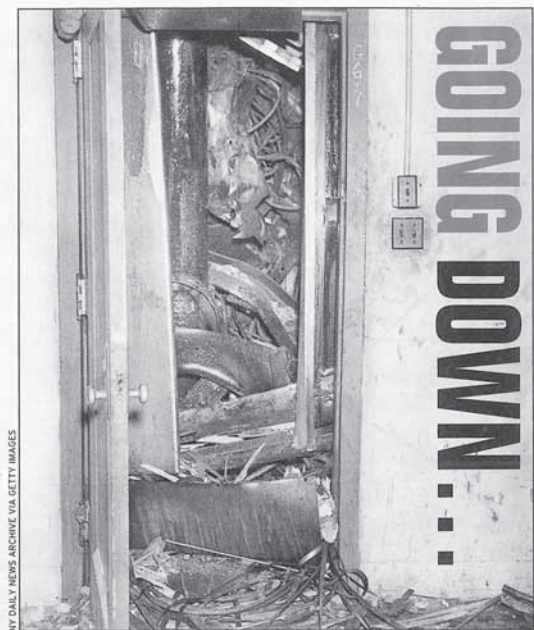
嗎？還是地震？抑或大樓要坍塌了？轉眼間電梯像一枚鉛球般地快速墜落！當時正在第七十五層樓，原來是那架B-25的左引擎不偏不倚地射進電梯井內，將廂頂的六條鋼纜硬生生地切斷，然後這具巨大的「輻射式」引擎在電梯井四壁中彈跳，終於擊穿廂頂，隨梯廂奔落而下。

梯是一部「快車梯」，從大廳直達第四十六樓是不停的，四十六樓往八十樓便是每層樓會停，奧莉芙才剛完成一趟升頂工作，現在將梯箱的動力搖柄把手前推，開始往下回降。

突然，震耳欲聾的爆炸聲響起，不知來自何處，一片鬧聲令人毛骨悚然，那正是一架B-25撞上了大樓。這時奧莉芙還搞不清楚發生何事？電梯為何在梯井內劈哩啪

。電梯之安定軌已被強烈的搖撞而鬆脫，故緊急煞車齒輪已經失效。

令人不可思議的是從至少一千呎高度墜落下來的奧莉芙小姐，居然可以活著出來。原因乃是當電梯墜落時，梯廂下的粗電纜已落至井底，捲繞成一個富有彈力之纜墊窩巢般，再加上梯廂下墜與梯井產生空氣壓縮的制動效應，這便是讓墜落電梯內的人員死裡逃生之原因了。她雖逃過一死，卻也背骨斷裂，腿骨斷了七處，還有不可數的傷口等。歷經四個月的醫治及手術，奧莉芙終於踏上阿肯色州的旅程，她於一九九九年辭世，是有史以來在高空墜落存活最久的人。



富有彈力之電纜圈，救了電梯操作小姐一命。