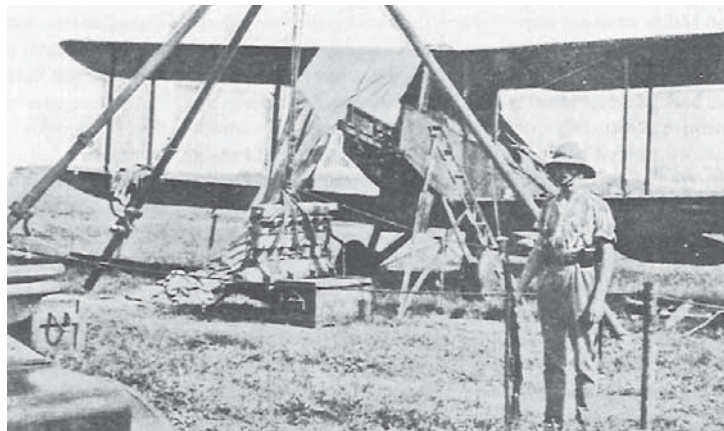


註定了的失敗(下)

又是三天過去，油幫修妥飛往腊河，五小時後在蒙哥馬利落地加油；但因雨季已來臨，傾盆大雨後，機場轉眼變為沼澤；麥米倫使出全身解數，總算把飛機從泥塘裡拉起來，在樹叢中掙扎著爬升。事後他回憶：「那是我生平所經歷過最危險的一次起飛：在空中接近失速，還要側轉避開樹叢，高度又是如此之低！」

在腊河修好了下翼扯破的一長條損傷，泥濘損壞的螺旋槳亦由RAF修復。經繞行最靠近偉大的喜馬拉雅山脈航線，來到安巴拉，一下飛機RAF便交給布拉克一張為數不小的燃料與修護帳單。

其後的航程中，又有因燃油被汙染而在跑馬場迫降等狀況，時間頗有耽擱。八月一日抵達亞格拉，半途為避羣狀雲阻擋，卻仍因為季



在亞格拉D.H.9型機之彪馬引擎損壞，必須更換才能執行之後的航程。

雨及暴風讓三人全身濕透；落地後，他們異口同聲開玩笑的說：「我們是通過空中瀑布而來的！」此外，更發現D.H.9引擎的汽缸損壞，已無法修復。

而由於RAF在整個印度區，根本沒有彪馬式引擎，看來環球旅程似將告一段落，但究竟幸運總有一次降臨他們身上；聽說附近有個印度大君國的土皇帝，對航空頗有興趣，他擁有一個私人的空軍，當地人稱之為「巴拉坡飛行兵團」，且最近剛買了幾架戰後剩餘物資的D.H.9式機，備用引擎齊全。想不到這位慷慨且和善的

統治者，一口便答應，立撥引擎一具及其它必須之技術支援。九天之後，麥米倫和馬林斯才駕著新換引擎之D.H.9式機起飛，開始最後一段至加爾各答的飛航。何以布拉克卻未登機呢？原來他鬧肚子痛，逼得他只好暫改搭乘火車前往。

三名航空員於八月十二日在加爾各答短暫重聚後，布拉克因病被攔進醫院；同時，D.H.9式機亦以兩仟五百盧比，拍賣給加爾各答的一名商人。回過頭來，麥、馬兩人馬上動手檢查和試飛了「法利式」飛船，那是先



拆卸後由英國裝船運至印度之「法利式」浮筒機嚴重受損，英皇空軍機械士正為之維修。

從英國拆卸後，再以散貨形式裝船運達，後由RAF裝配而成。由於在海上曝曬時間過長，右舷浮筒層板蒙皮曲皺，兩浮筒內之間的壁樑均已彎損。總之，浮筒非換不可了，若由英倫將新品送來，那環球飛行之事必得延到來年了！因為經阿留申群島、阿拉斯加至溫哥華，這是飛越太平洋最艱辛的航段，若在冬季裡使用小飛機，那簡直是癡人說夢話，不可能的事。但是兩名飛行員堅拒放棄，並立刻捲起衣袖，開始利用焦油、瀝青努力開始修補工作。

不將恐怖的熱帶季節風雨當回事的麥米倫和馬林斯，終於在八月十九日從雨格利河上起飛，欲飛越東南方三百餘哩外的孟加拉灣，到緬甸的阿克雅布；可是，被強達時速五十哩的頂頭風擊敗，改航飛往吉大港，然而又因供油系統故障，只能迫降水面，以滑行方式到盧克達洽島，兩人捲伏在浮筒機上度過一夜。翌晨，用茶杯把浸滿水的右舷浮筒舀乾，這時風勢更大，只好再忍受乙夜，當日就食用當地人供給的少量食物後睡去；醒來時，風勢仍強達時速六十哩，海浪滔天，只好再熬過第三夜。

在一位會講英文的本地人幫助下，他們終於發送出一份電報到加爾各

答，報告所在位置，並請求吉大港派人前來搜救。當醫院裡的布拉克讀完電報後，立刻轉知《加爾各答政治家報》，然而不幸的是，經轉傳至吉大港後，該電報已被簡略為短信乙則。後來憤怒的麥米倫曾提及：「用些無關痛癢的字句，把兩名失蹤四天的飛行員，好似說他們可能在倫敦搭錯了地鐵一般！」

到八月廿二日，法利式機再次升空，但因供油系統進水，馬上又再迫降，原想乾脆就從水上滑行至吉大港，但最後因油料用罄而放棄。不久，故障的那隻浮筒又大量進水，此一來飛機失衡，終於大禍臨頭，一個鯉魚挺肚，法利式機翻覆海中！由於空油箱內填充了不少空氣，才使飛機尚能半沉半浮著。

遍尋機上僅存的一點食物，麥米倫和馬林斯攀抱著兩隻浮筒度過漫長的海中兩晝夜，才被吉大港港務長孔敏海軍中校(Cmdr. J. C. Cumming)的「桃樂莎號(Dorotha)」汽艇救起，由於孔敏曾在《加爾各答政治家報》報館，讀到麥米倫電報全文，瞭解當時情況之緊急與危險，立組搜救隊出港。他回憶發現兩人時的慘況：「他們情況糟透了，幾乎不醒人事；舌頭紅腫，皮膚被烈日曝曬的紫黑，雙腳

久泡鹽水，已開始腫爛，不能行走，而且兩人雙雙發著高燒。」飛行員們本想把飛機拖回，但已經怒海餘生，能救回人命已很不錯了，只能將法利式機放棄於狂風大浪中了。

被送進醫院的兩名飛行員，幾天後終於復元，自離倫敦克羅伊頓機場後，這九十一天中，他們經歷無數次困難故障與改航、迫降，且較布拉克



攀抱著浮筒度過漫長海中兩晝夜的麥米倫與馬林斯，經吉大港港務長孔敏中校救起後，於醫院中療傷。

預估，此第一階段的六千三百五十二哩，更多繞飛了好幾百哩，吃盡苦頭，確落得一事無成，殊為可嘆！

對此次飛行，《飛機雜誌》曾刊載一幅頗為諷刺的漫畫，說他們白忙一場是「命中注定會失敗！」並挖苦道：「打一開始我們便拒絕認為，他們是在玩真的。」對此看法並非僅此一家媒體，如此偉大計畫之飛航，毫無疑問實在是既策劃失周，而又隨性補給後勤，無怪被宿命論者不幸而言中。不過，值得被讚揚的則是飛行員們那種不畏難、不氣餒，面對惡劣天氣的奮勇搏鬥精神。

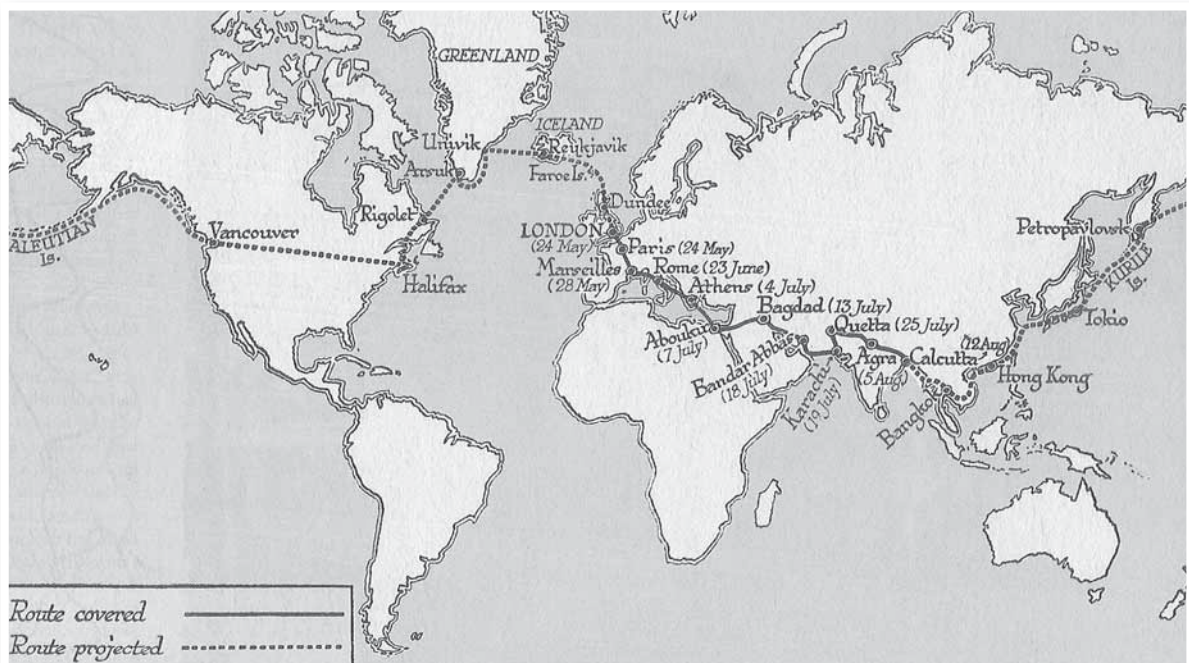
多年後，麥米倫曾附和著一些有「後見之明」人士的看法，他寫道：「孔敏固然救了咱們的性命，但他因接讀我們電報全文之耽誤，讓我們喪失一架浮筒飛機，並且結束了我們欲完成人類首次環球飛行的夢想。」就一般情況而言，一架脆弱的法式浮筒機歷經折騰後，再加上狂風暴雨的損害，很難想像飛機能在翻覆前被安全的拖走，更別說還能在嚴冬降臨前修復，在艱苦漫長的冬季中飛越太平洋。在布拉克的原始計畫中，怕的就是冬天，難怪他堅持要在八月初到達北美洲了。

此外，此次中東及印度之航，所

有緊要關頭之一切技術支援完全依賴 RAF，也令英國航空部(Air Ministry)的官員內心實在不是滋味。到了一九二四年時，英探險家麥克那林中隊長(Sgn. Ldr. Archibald MacLarin)就曾警告：「環球飛行一定要與航空部發生關聯，無論是何方便之關聯，就會成功。因為不成功，將導致其名譽之嚴重喪失。布拉克之嘗試，確已造成英國航空部在印度及東方產生無法衡量的傷害，吾人經不起再次失敗了。」

一直到一九二四年夏天，美國陸軍航空隊(U.S. Army Air Service)特別由道格拉斯(Douglas)專造「世界巡航(World Cruisers)」式機四架，在陸、海共同支援下，才完成了首次環球飛行，但那又是另外一個故事了。

(全文完)



環球飛行航線草圖（實線已飛，虛線未完成）。