

——世界航空掌故——

· 沈運曾譯 ·

神秘幽靈飛艇

——美海軍「L-8」飛艇的兩名航空員，在一次巡邏任務中，未留絲毫蹤影，竟從人間蒸發——

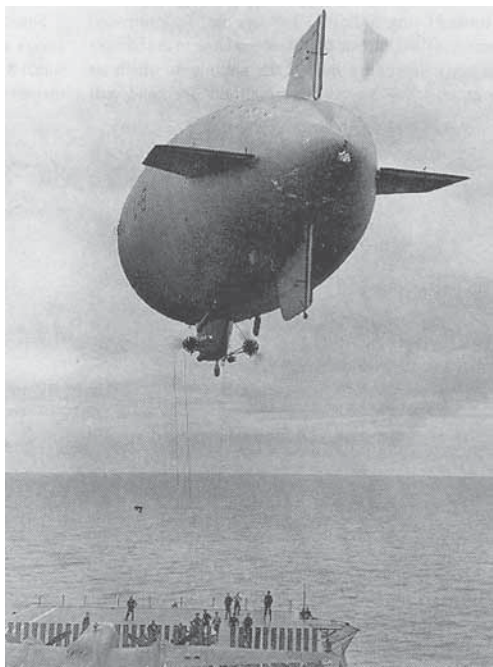
一九四二年八月十六日星期日的早晨，一艘美海軍軟式飛艇正準備從舊金山灣金銀島起飛，執行一趟搜尋敵人潛艇之任務。這時美國開始參加二戰才九個月，但日軍卻已在西海岸外，擊沉了至少半打以上的盟軍船艦；且在二月份一艘日本潛艇「I-26」，甚至潛至加州海岸，砲轟其最大之煉油廠——這是自英國人於一八一二年砲轟紐澳良之外，外國人敢於攻擊美國本土之首例。

上，並裝有點二零口徑之機關槍一挺和彈藥三百發；其任務為尋找並擊沉船員們在舊金山灣區發現的何日軍潛艇。

L-8上之兩名航員於即將起飛前登上吊籃艙，那是海軍上尉柯德及少尉亞當斯，兩人均已婚，為服役表現優良之楷模。

柯德為「第三十二飛艇巡邏中隊」之高級航空員，一九三八年於安拉波里斯海軍軍官學校畢業，沉默寡言，不是那種一遇壓力便慌亂而不知所措者。事實上，他的隊長認為柯德是部屬當中，不僅是最能幹的飛行員之一，同時也是最適任的軍官之一；但無論如何，柯德仍屬一名輕於空氣（Lighter-than-Air, LTA）飛艇的新手。一九四一年十二月才派任為飛艇飛行員，一九四二年二月至摩非提機場報到，當時年僅二十七歲，已官拜海軍中尉，怪不得他蓄了一撇小鬍子，好似是努力在使自己看起來老成些。

雖然柯德為一艇之長，但他卻比亞當斯小十一歲之多，且實際經驗也較少，其飛行「輕於空氣航空器」時數計七百五十六小時，而亞當斯卻已達兩千兩百八十一小時。不過，在中尉之經歷中，卻有一項值得注意的成就，且這項成就亦間接影響整個盟軍戰略有利的發展，那是在一九四二年四月間，他駕駛L-8飛至黃蜂號航母上空，為陸航中校杜立德執行轟炸日本東京任務，趕送一項非常重要的零組件。柯德曾在黃蜂號上空，保持飛艇穩定，以便能在太平洋波濤洶湧及傾側搖擺的航母甲板上，安全、順利卸下重達三百磅轟東京所需的零組件。同時，在停滿了B-25轟炸機之甲板上，空地無多，故此一任務特別要求零失誤與高超的飛行技術；當然，柯德傑出的表現，對其兩個月後晉升為海軍上尉，亦是大有幫助的。



柯德駕駛L-8至「黃蜂號」航母，為杜立德運送B-25型機轟炸東京所需零組件。



1942年，L-8起飛實施西海岸搜尋日本潛艇巡邏任務。

至於亞當斯少尉，則常以具有二十年「輕於空氣航空器」之飛行經驗為自豪，亦為龐大的硬式飛艇部門之老手，曾在「洛杉磯號」、「阿克朗號」及「馬康號」等巨人般之飛艇上服役，這位三十八歲的航空員，更榮膺德國政府頒授之勳章（註）；雖說亞當斯遠較柯德富有經驗，但他畢竟是於這趟八月十六日飛行任務之前，

方才剛獲得任官令。

此次第一〇一航班，預定飛往舊金山西方三十哩的法拉隆島，然後向北至芮耶斯角，再向南飛至蒙塔拉灘，再回到金銀島。兩人預計在上午十時三十分左右回到基地。

第三十二飛艇巡邏中隊是日軍偷襲珍珠港後，美國成立於西海岸第一個LTA部隊，利用固特異公司用於宣傳的飛艇隊擴充而成。「Love-8」亦即「L-8」，為海軍所購，一九四二年三月五日運至摩非提機場，全長一百五十英尺，透過十二萬三千立方英尺氮氣囊使其升空，氣囊最大直徑為四十七英尺，巡航時速為四十三英里，使用兩具各一百四十五匹馬力的華納超級引擎為動力。

L-8一向以非常優異之航空器著名，在其一千零九十二次的航程中，除必要之修護外，從來未增加過任何特殊保養項目。就在此行前四天，才完成詳細檢查，操作情況非常良好。上午六點零五分，L-8由柯德駕駛自金銀島升空，風向不定，但極輕微，約為時速四哩；雲高八百至一千英尺，幾乎為密雲，唯能見度尚佳，三至五哩。

當柯德通過金門大橋後，便轉向西南飛往法拉隆島，至七點三十八分

，巡邏已一個半小時，透過無線電實施位置報告稱：「L-8正位於法拉隆島東方四哩」；四分鐘後，他發出第二份電報稱：「正在查看水面一層可疑油跡，請稍等。」一片油跡，可能表示有敵方潛艇藏在水波之下，難怪「L-8」在七點四十二分時擲下兩枚馬克浮標燈（一種產生煙幕之照明彈），並開始仔細觀測該區域。

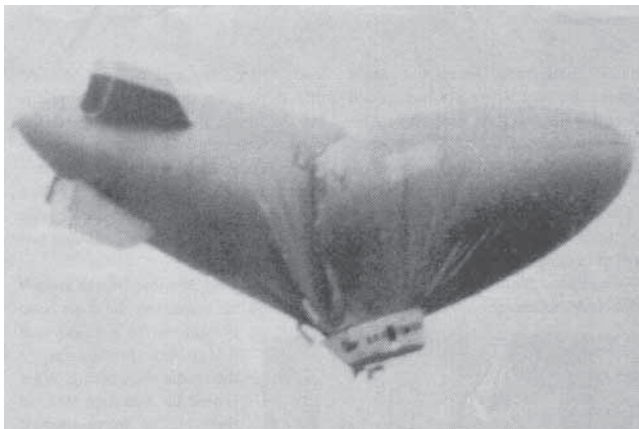
當一艘自由級貨輪「加籃丁號」瞧見「L-8」所投浮標燈而升起之煙幕後，船員們拉響了警鈴，槍砲手亦迅速就位；而附近拖網漁船「黛希葛萊號」的水手們，擔心天上的飛艇會向敵人潛艇擲下深水炸彈，趕忙收回拖網，溜之大吉。

但「L-8」在天上繞著圈，兜飛了一個多鐘頭，遲遲未見投彈；飛艇一度離「黛希葛萊號」非常近，該船大副甚至可清楚瞧見飛艇吊艙內的兩名航空員。雖說「L-8」氣囊外表上之標示，為減少敵人目視已被移除，但吊籃艙上卻仍漆有其標示。「加籃丁號」及「黛希葛萊號」的船員們，曾特別用望遠鏡觀測飛艇，只見「L-8」以兩百呎至三百呎高度繞著圈子，曾在某一點下降至離水面波浪三十呎，似乎是航員們想更近一點查看水面沉狀。上午九點剛過，「L-8」拋掉其壓艙載重升起

，並回頭向舊金山飛去。由於飛艇經常有規律地在加州海岸巡邏，所以便無人認為有何異狀，然而那正是柯德與亞當斯，被世人所見到的最後一眼了。

L-8於七點四十二分，發出最後的電報，然後便在油跡上空繞飛。之後，海軍管制站曾一再呼叫，試圖再與其取得通訊，均未成功。中隊部至八點二十分，方知L-8無線電保持靜默，但這種一時失聯的狀況，在飛艇巡邏任務中，並非特別罕見之情況。直至八點五十分，L-8仍然毫無回答，於是兩架「馮提翠鳥式」浮筒水上機，便被派出執行搜尋任務；而其他在該地區之航空器亦陸續獲得通知，注意守望飛艇下落。

下一個消息於十點四十九分，來自一架泛美航空公司「飛剪號」，其駕駛報稱：「已瞧見一艘飛艇在金門大橋上空，注意到它很正常，正控制良好地飛返基地。」十一點時，一架「翠鳥號」報告，發現L-8在莎拉達灘西方三哩，升起穿過密雲至兩千英尺。幾分鐘後，飛艇開始下降，沒入雲層不見。雖然無法證明L-8在控制方面有了問題，但兩千英尺高度，已接近飛艇壓力高度之狀態，且到此高度，飛艇安全閥門將會自動開啓，排



1942年8月16日，為L-8飛艇第1,093次升空，正處於氦氣不足，航空員失蹤情況。

出氦氣，以免氣囊炸裂。因此一般正常情況下，航員們均避免超過壓力高度。

再下一次看見L-8的是一架陸航的「閃電式」P-38飛行員，他指出飛艇在麥爾礁附近，並注意到L-8沒有任何不尋常的跡象，正回航金銀島。幾分鐘後，李察關——一名沒上班的水手，正開車往聖馬刀與舊金山之間的沿海公路上，奔向海灘準備享受假期；他發現遠處的L-8氣囊中央處有折彎的情況，便停下車拍了張照片，但不久此膠捲即被官方沒收了。

在L-8離開金銀島五小時後，飛艇便於舊金山的海洋灘，亦即法斯頓堡南方一哩處，飛近岸邊。一名泳客，發現飛艇僅進到岸邊便停住，引擎無聲；由於風力將L-8颳到路邊，很容易看出那氣囊已鬆弛凹垂，離水面僅有五十呎高了。

最後，飛艇終於觸及海灘，然後飄移向陸上，直到吊籃艙碰擊到山丘壁，右引擎塞滿了泥沙與樹葉，螺旋槳亦碰彎；一枚深水炸彈被摔鬆脫，滾下山坡。飛艇墜地後，由於驟然間減輕了深水炸彈一枚三百二十五磅的負重，故又再次升起，越過堤防，從右邊又飛不見了。

星期天早晨，舊金山高級社交界著名的「奧林匹克俱樂部」中，正在打高爾夫球的貴賓們，這時都停下桿來，仰觀頭頂上空那艘軟弱蹣跚的L-8。一名俱樂部的會員報稱：「當飛艇在海面上空時，曾看見一組降落傘從L-8跳出。」而該名會員並非唯一報稱曾見到航空員的人，一名十七歲的年輕人泰勒，他對《舊金山公告報》說：「我把望遠鏡對準它瞧，就看見吊籃艙裡有人影在動。」

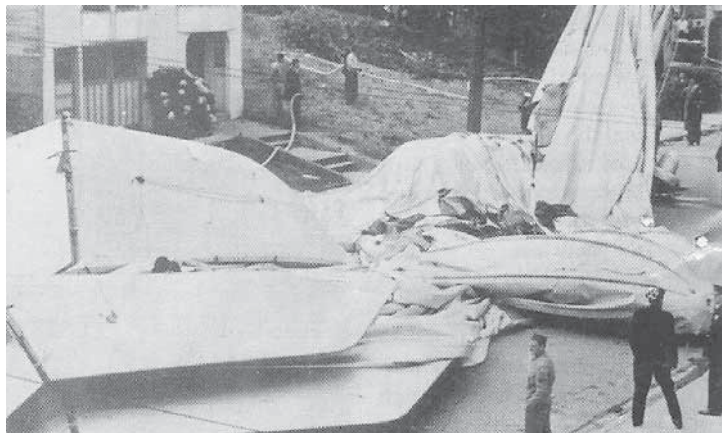
這時，已有成千上萬的人群，紛紛抬頭觀看此一好似無主的飛艇，向岸上飄去。達利市的消防隊員們，已

前往附近的丘陵地帶搜索；不久，當地的警察，以及一些見義勇為，和被形容為閒不住的人士，所組成的觀光團，全都趕來參加。

「I-8」愈飄愈低，已降至舊金山邊界線南方約兩條街之郊區，飛艇墜碰到好幾戶人家屋頂，伊塞亞波登曾聽見艇下垂落之纜繩，拖過屋脊之聲響，嚇得她馬上本能地抱緊八歲大的女兒；在自家門前為汽車打蠟的理查強生，抬頭一見那半洩氣的龐然飛艇，便即刻衝進屋裡保護其母親。

上午十一點三十分，「I-8」終於墜落於有四百個街口的「比利維大道」中央，達利市的消防隊副隊長說道：「你不可能比它降落在『比利維大道』更容易的地方了。」但真是如此嗎？恐怕不見得！「I-8」的吊艙頭撞進了強生門前的水電煤氣間，強烈的震動，令艇尾繞進一大堆電纜中，火星如陣雨般散射不停，幸好未將「I-8」之供油系統點燃。龐大的氣囊已被撕破，飛艇尾部先側滑著地，氣囊慢慢在強生剛打過蠟的汽車頂上，攤洩覆蓋起來。

第一個趕到現場的，是住在強生隔壁的義消莫爾斯，他評論稱：「飛艇纏斷那麼多電線和繞過電線桿卻沒著火，真是奇蹟。」但他一輛一九二



飛艇終於停墜於達利市強生先生剛打完蠟的車頂，所幸其汽油未被引燃。

八年的「道奇」車引擎蓋被壓凹，車燈打壞。在警報聲及空氣中充滿洩出的氦氣味中，莫爾斯首先想到要救出航空員，但當他跑向前窺視吊艙時，卻大吃一驚，他發現「艙門已開啓，但艙內卻空無一人」。另一位消防員奧白朗跑來，同樣不見艙內有人，但他注意到艙門的鎖插銷是開著，一具用來與海上船隻通話的「波京擴音系統」麥克風，還掛在門上晃來晃去。不久，大批消防人員便圍至飛艇

四周，大夥撕破氣囊，期能救出受困的航空員，他們料想必定正困在氣囊中，但怎麼樣也找不到柯德與亞當斯的一絲蹤跡。為求預防發生危安事故，當局以強生家為圓心，四周劃定範圍，不准隨便進出添亂。此外，消防員亦將所餘之一枚深水炸彈，綑綁固定於吊艙中；摩非提基地航空站與附近另一陸軍單位則派出九十名官兵，共同尋找失蹤的航員與深水炸彈。當日下午三點，尋獲深水炸彈，但柯德和亞當斯卻仍杳如黃鶴。

何以兩名海軍軍官，在舊金山與法拉隆島間交通如此繁忙地區，而其飛艇一直被船艦與飛機追蹤著，更不用說地面的人員了，大家如此守望尋著，卻憑空失蹤了呢？真是一個神祕的謎。謠言馬上傳開了，說在駕艙發現熱咖啡與咬了一半的三明治，這傳言後來證明全為不實，但有一頂屬於航員的軍帽，確實放在駕駛臺上，而「I-8」之無線電情況良好，機械狀態正常。

緊接著，經過詳細調查發現，「I-8」的三具降落傘，與一艘救生筏，均安然放置於艇上；五枚煙幕照明彈，已缺其二，應係航員用以標示海面浮油使用，而一個存放機密文件的手提箱，仍在駕駛座之後。

◀軍方人員於現場檢查飛艇吊艙。

▼消防員注意到：「艙門是開著，但卻空無一人。」



「1-8」的兩具引擎均工作正常，點火啓動開關均位於開啓之位置，儀表及飛航操縱系統亦正常，油箱中尚餘四小時油量。換句話說，除了缺少航空員之外，「1-8」簡直找不出有任何不妥之處。

至於艇上原攜載的三件救生背心，少了兩件，原因是航員在水面上空巡邏時，必須穿上救生背心，所以兩件背心與柯德、亞當斯同時失蹤，也就不足為奇了。但仍有一點疑問，那就是該飛艇之蓄電池已用盡，同時

有部分燃油曾被漏棄過；通常一艘飛艇不會拋棄油料，除非遭遇亟需立刻浮升的時候。而就「1-8」來看，並不會遭遇此種需要，更不清楚的是，何以漏了汽油而引擎卻一直發動？

海軍方面立刻展開對兩名失蹤人員密集之搜索，當年的「空襲管理員」與聖馬刀郡的公務巡邏隊，忙了一整晚時間，把「1-8」飄上海岸後所經過之區域，澈底搜查了一遍。接連三天，海軍軍艦與飛機，在海岸巡防隊協助下，飛遍太平洋岸相關區域，縱然

能見度良好，海波不興，卻仍然未發現兩人蹤跡，海軍只好正式通知兩人妻子，已將兩名海軍尉官列入失蹤名單。

有人提出假若「1-8」被敵人攻擊了呢？一位海軍發言人回應：「那就太離譜了！」摩非提基地指揮官海軍中校麥克凱表示，他以「完全弄不懂」來解釋這一神秘的事件，而另一位發言人亦附和其說法，表示：「現在對於所發生的事，已給予滿意之說明，其他的事海軍一無所知。」

兩天後，海軍召開調查委員會，由康納爾中校主持，經詢問民間及海軍軍人，宣示取證，費時七天之久，終於委員會發表結果：「查該「1-8」非經起火，並未落水，尚乏錯失，亦無砲火攻擊現象。」而「德希葛萊號」及「加籃丁號」之目擊者證詞均稱，當他們仰觀飛艇時，航員均在艙內，引擎仍在轉動，他們亦未見有人自艙內墜落（「加籃丁號」於一九四四年一月，就在「1-8」巡邏過之同一水域，被日軍潛艇「1-8」擊沉。）。

無論傳喚證人達三十五名之多，一場大審問下來，對最基本的幾個問題都找不出答案：第一、無線電既然操作正常，何以柯德與亞當斯不實施任何呼叫或廣播？第二、是什麼原因

使兩人在半空中離開飛艇？第三、從他們在法拉隆島外，也就是七點四十二分發現海面油跡起，至十一點十五分時，飛艇於海洋灘飛上陸地為止，此期間發生過什麼事情？

何以柯德與亞當斯突然不見的說法，可豐富極了：他們被一艘日軍潛艇捉去；兩人為日軍做間諜，與一艘日本潛艇會合後逃竄；乃係一場偷渡，兩人曾被制壓，但亦終於消失；兩人開小差；一名航空員為了女人謀殺了另一位，棄屍入水，然後跳海自殺；一股兇猛巨浪，掃落兩人隨波逐流而去；「L-8」曾一度墜海，兩人為海浪沖走等等，不一而足。

然而，最令調查人員不解的是，在「L-8」航員報告已發現油跡後，何以未將之加以廣播？假設研究油跡時，有一人不慎墜出吊艙，何以另一人未以無線電呼救？假如兩人雙雙健在艙中，當「L-8」於上午九時轉向回舊金山，則其後又發生了什麼，而使他們失蹤？

自二〇〇九年，便有一位專門追求「L-8」航空員失蹤之謎的克諾司先生，他相信已找到答案，他認為飛艇是在試驗極機密的一種雷達，但因防護不良，洩漏之微波，擊倒兩人摔出艙外。但由於「L-8」在該次飛航中，從

未發現任何檢測或試驗裝備的證據，故克氏所言，失之過於推想。

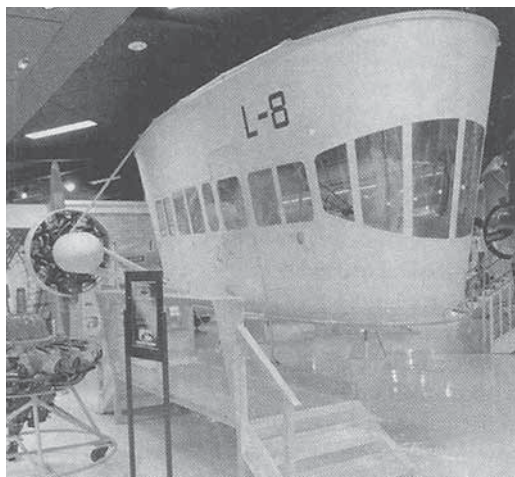
不論是何原因造成柯德與亞當斯之失蹤，其發生之時間必定在他們最後一次無線電聯絡，至泛美航空飛行員發現其處於壓力高度以上飛行的這段時間內。正如海軍調查委員會詢問證人後之結論：「經仔細分析各方証言指出，該「L-8」毫無自動放棄飛艇之任何理由，故本委員會深信，放棄飛艇應屬非自動。」

最簡單的解釋為：兩人係在最後一次聯絡後不久，便離開了飛艇。非常可能，一人因測驗海面油跡，或修整引擎而墜出艙外，也就是何以扔下兩枚煙幕彈之原因；飛艇曾下降至三十呎，並使用「波京擴音系統」麥克風，均可假定為與墜海之人通話。

從海軍調查及詢問後所提出之建議，對「L-8」吊艙門之鎖插銷有其看法：「對起飛時艙門鎖上，安全插銷插妥之懷疑，令人想到該插銷是否可能意外脫開，而使航員墜出；至於未使用無線電或救生筏，亦可能由於事出突然，忙亂中駕駛員只顧迅速跳起挽救墜海人員。而兩具引擎均已停之事實，也可能解釋為，駕駛員在迎向非常柔弱之微風時，試圖將飛艇減速之舉。開門的插銷完全推向前方，及麥

克風與無線電耳機懸掛門邊，亦增加此一推論之可信。在如此之情況下，可能連駕駛員自己都跟著栽下海去了。除此之外，再無其他適切之解釋，能為離棄一艘完全適航之飛艇自圓其說。」

「L-8」很快便修復，重返部隊服役，並成為訓練艇。二戰後，海軍將之歸還固特異公司，經改裝吊艙後命名「亞美利加」，在全美各地飛行，拍攝及播放電視運動新聞，自一九六九年至一九八二年該艇退休報廢為止。二〇〇三年，固特異公司將其吊艙捐贈給位於佛州的「國立海軍航空博物館」，經重新裝修，回復到一九四二年八月時相同之標誌與識別，並於館



現於博物館展出之L-8吊籃艙。

中展出。

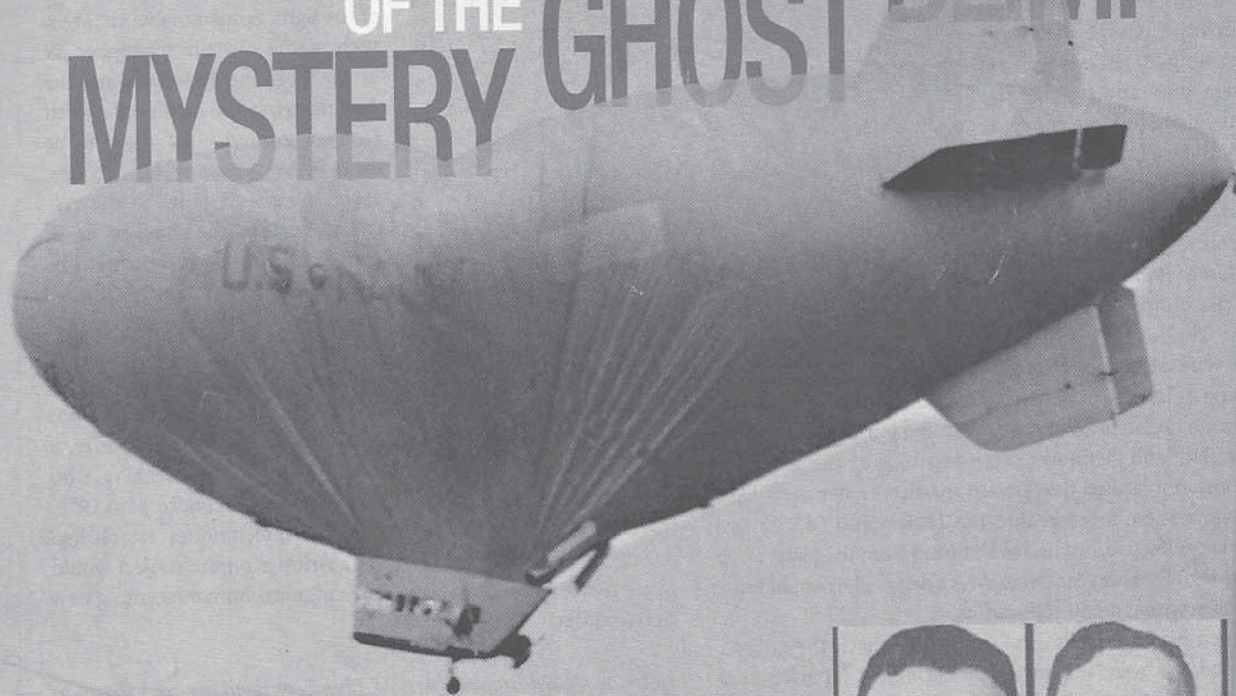
柯德與亞當斯失蹤滿一年後，依法宣告死亡，美國海軍當局才將此卷宗歸檔；但也留了一個耐人尋味之處，就是當局將之劃歸為嶄新的檔案——「百分之百未知或未決」之機密檔案而結案。然而「I-8」之神秘，無異於世界十大鬼船之一「瑪莉西萊斯特號」之航空版，一艘英國雙桅木船，一八七二年發現於大西洋中，船上空無一人，時至今日仍令世人不解。許多網友對於柯德與亞當斯突然不見之因興趣濃厚，總想為他們盡點心力，如一九九三年，美國一部連載電視節目，稱為「無解神秘檔案」，其中就有很多集是專門以「I-8」航員失蹤為焦點演出。

當然，究竟柯德與亞當斯發生了什麼事，我們也許永遠也不會知道，他們的遺體也不像會有被找到的一天；換句話說，整個「I-8」故事所包含之持久不退熱潮的神秘因素乃是：兩位活生生的航員，簡單地就這麼從人間蒸發了。

註：一九三七年五月德國飛艇「興登堡號」在美國紐澤西州勒亥市起火焚燒墜毀時，亞當斯曾救助許多艇上乘客有功（詳見本刊第四二八期〈火焚興登堡號〉）。

美國海軍L-8飛艇在空中氦氣洩狀；右下為兩名航空員，海軍上尉柯德（左）及少尉亞當斯（右）。

BLIMP OF THE GHOST MYSTERY



The two-man crew of the U.S. Navy's L-8 vanished without a trace during a routine sub-hunting patrol

By John J. Geoghegan

