

「星條旗號」最後的飛行

· 沈運曾譯 ·

——赫爾與伯陶駕「佛克」單翼機直航羅馬



林白 (Charles Lindbergh)

——見本刊三八七、六九三及六九四期本欄「駕「聖路易精神號」冒險飛行成功後，事實上飛越大西洋之狂熱仍未中止。更由於他一九二七年五月二十日之飛行獲得學世讚揚，因之激勵了一連串從大洋兩岸出發的各種長程飛行——有成功者，而其他的命運，則多半以悲劇收場。在眾多英雄豪傑紛起競爭中，也許沒有任何人比杰姆赫爾 (James Dewitt Hill)、勞德伯陶 (Lloyd Berand) 兩位飛行員，和一位報紙編輯菲利浦潘恩 (Philip Payne) 同乘一架佛克式機 (Fokker Fvii) 「星條旗號」(Old Glory) 更多姿采」。

導致他們此一不幸飛行的情況和原因，至今不很明白，只知這架金銀兩色的單翼機是一九二七年九月六日，從緬因州老果園海灘 (Old Orchard Beach) 起飛，前往歐洲，途經大西洋，於九月廿一日抵達巴黎。這架飛機在飛行途中，曾發生過幾次險情，但都化險為夷。最後，這架飛機在法國巴黎上空，被德軍擊落。機上四人，除赫爾和伯陶外，其餘兩人均不幸遇害。這架飛機的殘骸，直到一九二九年才被發現。這架飛機的飛行，是航空史上的一個重要事件，也是人類探索天空的一個重要里程碑。

一九二七年九月，赫爾駕駛「星條旗號」自緬因州起飛作越洋航程。



林白 (Charles Lindbergh) 機場起飛，由年已四十五歲的老光桿兒赫爾擔任「星條旗號」之正駕駛。他曾為美國航郵班機飛行三年，超過五千小時飛行時間。無論遇上什麼樣的空中危難，赫爾從來不跳傘，他寧願冒險把出了毛病的飛機飛回地面。因之，他素有把別人會在半空中放棄之飛機，平安降落的美譽。

自幼，赫爾便對飛行有興趣，他曾對一位訪問者說，當他還是小孩子時，在老家賓州司考戴 (Scofield, Pa.)，便會借他媽媽最好的餐桌布來當保險傘。

一九〇〇年赫爾進入拉菲耶學院 (Lafayette College)，一年後轉學到康乃爾大學 (Cornell Univ.)，但到一九〇三年，因健康關係迫使他回到老家，在當地一家修車廠工作，到一九一〇年遷居加州，然後又到俄勒岡州 (Oregon) 作了一年半的自耕農。不過，他顯然隨時都在設法學些飛行的基本功，湊一點錢便去學習飛行。不久，赫爾便決心要尋找一條以飛行為主的謀生之道。到一九一二年，他把所有的身外之物賣掉，到聖地牙哥 (San Diego, CA) 寇蒂斯 (Glenn Curtiss) 所辦的飛行學校學飛，而且在那兒找到了工作。正式開始上課學飛，並於一九一三年獲得飛行執照——美國航空協會陸上飛機第二三四號。其後他繼續為寇蒂斯紐約州漢芒斯坡 (Hammondsport, NY) 工廠工作，並在該廠學會駕駛水上飛機。

一九一六年時美陸軍需要民間飛行教官，赫爾在一次大戰結束時便成為一位教官，但亦會短期調任試飛員，駐防俄亥俄州麥



一九二七年八月佛克機「星條旗號」雄踞於紐約羅斯福機場跑道頭增設之起飛架上，欲試起飛。

可克機場 (McCook Field, Ohio)，最後仍回到寇蒂斯麾下，擔任表演示範飛行員。

赫爾和勞德伯陶兩人於一九一九年參加紀念威爾斯王子 (Prince of Wales) 訪問加拿大所舉辦的「多倫多 (Toronto) 至紐約大賽」中結識。赫爾駕駛一架寇蒂斯「黃鸞式 (Oriole)」機，賽程半途需在阿爾班尼 (Albany) 落地加油，飛機不幸在第五邊時失速墜毀，但赫爾因操縱得法，和其乘員從殘骸中拍拍雙手走了出來，毫髮未傷。從此以後，把處於危險中或受損傷的飛機飛回地面降落，便成了赫爾個人的註冊商標。

不久赫爾回到俄勒岡州，負責寇蒂斯在美國本土西北部的的工作，他的工作包括成立飛行學校、開辦機場，還要親自飛行，示範表演寇蒂斯出產的航空器等。

到一九二四年，赫爾經考試成為第一位美國航空郵政服務之飛行員，時年已四十二歲，成為美國最年長之航郵飛行員。經飛航各線班機之磨練後，遂指定飛行紐約往返克利夫蘭段班機，每趟飛行都

必須穿越阿爾干尼(Allegheny)山脈中，最險惡之地形——地獄梁(Hell Stretch)。經赫爾營運，終年平安無事。故後來創辦紐約至芝加哥之夜航服務，第一趟班機均由赫爾擔任正駕駛。

在空運時代早期，飛機上之「儀器飛行」設施只有最基本的設備，很快赫爾便開發出一套自己的定位方法，因而贏得讚譽。例如：他可以在賓州各加油站間計算出飛行時間而著名，通常他會帶幾支雪茄菸進入駕駛艙，一起飛便點燃一支，等到抽完一支半雪茄之後，那便到了賓州彼列芳(Bellefonte)附近的河狸機場(Beaver Field)上空，此時立刻下降，準已到站沒錯。赫爾飛行不是每次降落都很順利，雖歷經壞天氣、引擎故障等意外及迫降，每次他都能奇蹟似地毫無損傷，全身而退。

航郵飛行員們這個小組，素來便聯絡緊密、團體一致。所以當林白(譯註：亦為航郵飛行員成員之一)試圖跨越大西洋飛行之初，赫爾和伯陶兩人都知道此一消息，林白曾夢想有一架「萊特」布蘭卡(Wright-Bellanca)式機「來作越洋飛行壯舉」，因當時普遍公認那是全世界最優良之長程飛行上單翼機。一九二七年春，張伯倫(Clarence Chamberlain)和亞科斯塔(Bert Acosta)便會共飛一架該型機「哥倫比亞號(Columbia)」，奪得全球留空時間最長——五十一小時又十一分鐘之世界紀錄。林白立刻便想購買「哥倫比亞號」來越洋，但萬萬想不到竟遭布蘭卡公司董事長查爾斯里凡(Charles Levine)拒絕，並提出：除非由他挑選飛行員來駕駛越洋，否則便不出售，明眼人已經看出是怎麼回事了。林白被拒大為不悅，回過頭來另行洽購「雷安式機(Ryan)代」，並命名為「聖路易精神號(Spirit of St. Louis)」。在此時期，里凡這邊亦已安排好，以「哥倫比亞」作越大西洋飛行。里凡邀約好伯陶和張伯倫先與他前往歐洲，可是由於「哥倫比亞」遇上連串機械問題而延遲了起飛。其實處理單純的機械問題，遠較解決不久便爆發在伯陶與里凡兩人間之爭執容易得多了。

終於一九二七年五月二十日林白至巴黎的成功飛行徹底地瓦解了伯陶對同組人員延誤之耐心，致

令各飛行員間之緊張更為惡化。當里凡勢將從三人名單中把他刪除時，伯陶曾尋求有關之法令規章，企圖限制「哥倫比亞」的起飛。不論他怎麼做，事情鬧成這種局面，最後里凡仍把伯陶拋下，於一九二七年六月七日，由他和張伯倫同飛那架「萊特」布蘭卡「前往法國，共飛了三千九百一十一哩，擊破不著陸長距離飛行之世界紀錄。

這一來，遂令紐約到羅馬成為八方豪傑群起欲爭之長距離大獎焉。伯陶之至友赫爾，早在「哥倫比亞號」離開跑道前便已看出此棋，並暗暗著手籌畫作羅馬之行。如今，人們從賓州司考戴赫爾故鄉的西俄伏頓(West Overton)博物館中，尚可找到一系列書簡，說明當年赫爾曾各處尋求長程飛行飛機，顯然這位航郵飛行員已經找到越洋飛行之財務支援者。一九二七年六月六日，美東航郵服務處處長艾基(Carl E. Esch)還幫赫爾寫了一封信致「布雷懷尼(Raff Whiney)發動機公司」，要求製造一具長程飛行之特別引擎，經該公司同意後，赫爾才回頭找「布蘭卡公司」，亦獲同意，答覆函中說明製造



一九二六年紐約芝加哥首開夜航郵運，赫爾自聯邦郵政署長Harry New手中接過第一封航空信。

此型飛機需時六至七個月。

正當赫爾各方尋找適當的長程飛機之際，美國一位海軍中校理查德拜爾(Cmdr. Richard E. Byrd——見本刊第三八八期專欄《飛越兩極第一人》)與其機員駕駛一架「佛克機」，也多少算是成功地飛越了大西洋。因為他們越洋之後找不到巴黎，只得在法國海岸邊水面迫降。準確一點說，應該是游泳到達巴黎的。不過在航空史上，普遍均承認其為第三位不著陸飛越大西洋者。其他在歐洲的飛行員，也有不少人不正準備作越洋嘗試，故赫爾欲想一舉成名天下聞，事不宜遲，必須快快動身，不能再枯等「布蘭卡公司」。此時，赫爾已與伯陶聯手，對「紐約至羅馬獎」之獲得更有信心。

結果，兩人意外地找到了一位主要的後援者及一架新航空器。這要感謝「每日鏡報(Daily Mirror)」編輯菲利浦潘恩，由他出面說服了赫爾特報系大老板威廉倫道夫赫斯特(William Randolph Hearst)支持此一壯舉，期能增加紐約報紙之售量。赫斯特遂為之購買一架「佛克機」——與拜爾中校使用相同之飛機。該機為鋼骨結構，外蒙帆布，懸臂式木質機翼，用螺釘栓固於機架上。四百五十四馬力「木星(Jupiter)」引擎一具，係由英國運美，與整架飛機共同在紐澤西州哈斯布勞克崗(Hasbrouck Hts, N.J.)裝配完成。

熱心的潘恩則四處為此次飛行鼓吹。起飛前數週，更成網地打包向社會各界傳送的宣傳資料，正如「佛克飛機公司」聲稱：報系並不僅以書面報導此一美歐直航飛行為滿，故特派「鏡報」編輯親自隨伯陶與赫爾兩人坐進「星條旗號」，一起冒險出航。

對於赫爾，因其技術精良、經驗豐富，社會一致公認，他對任務之圓滿完成至為重要，更由於其在航空界之聲望，沒有人懷疑他會出任何意外(事後竟有些作者稱他根本不在機上)。「星條旗號」終於在七月三十日作首次試航。

滿油全載重之下，這架「佛克」機已重達一萬兩千七百磅。機上裝備設施周全，期能確保機員及乘客之平安。且備有最新式之求生設備，另有一無



伯陶（左）接過飛送羅馬之外交郵袋。

線電臺，呼號為「WRHP」——意為「威廉命道夫赫斯特之機」等字縮寫。機上還攜帶防水之風力自動發電機一具，設計用在失事後，能以無線電臺不斷地發出摩爾斯（Morse）電碼呼救，俾便航線附近船艦及其他搜救者追蹤。

照原來計畫，「星條旗號」應從長島上的羅斯福機場起飛，但機員們耽心全載重後起飛，跑道可能不夠長，因此先在跑道頭搭出一架起飛發射臺，以加長跑道，但經多次嘗試後仍有顧慮，遂決定換個跑道較長之處。到九月二日，赫爾便把「佛克機」飛到緬因州的老果園灘機場。

這時，大老板開始對此行感到有些疑慮，他連發數封電報給潘恩，要他立即取消飛行。但我們這位編輯老爺豁出去了，竟然不聽赫斯特命令，拒絕重新考慮，仍隨赫爾與伯陶一起冒險出航！

「星條旗號」係於一九二七年九月六日起飛，當時盛況極為壯觀——仍要感謝「每日鏡報」所發動不算小的宣傳，成百上千熱熱鬧的觀眾把去機場的道路兩旁擠滿了，以致官方必須出動國民兵防衛

隊來管制交通和人潮，從世界各地的代禱電及賀電如雪片般飛來。他們此行還攜帶了美國國務卿及紐約市長致歐洲各國元首之問候函，以及政府送往羅馬使館的外交公文袋等。

赫爾經拋擲硬幣，決定了誰負責飛首段航程；伯陶則在出發當天凌晨起了個早，到附近一家教堂望彌撒。在機場，一位神父於飛機滑行向跑道前，為飛機舉行最後祈禱儀式。三人正爬上飛機之時，潘恩的妻子跑步趕到赫爾面前，給了他一個香吻，一面在他手中塞一封匆匆草就的短函。由於老光桿兒赫爾並無女性親友到場送別，所以伯陶太太和潘恩太太兩人臨時起意作此決定，那封短信上簡單地說：「你是個大好人，我們都愛你！」

赫爾把這滿載的飛機升空之時，已是中午十二點二十三分，兩架跟隨護送的飛機隨在「星條旗號」之後向北飛去。下午兩點五十五分，伯陶發回第一份電報，接著在三點五十五分又發回第二份，一切均甚良好，只是飛機似乎很沉重。

以後據沿途所見，均證實伯陶所報不虛，因一路上從地面看見的「星條旗號」，都指出其飛得很低，最後目擊飛機的報告是入夜後十一點五十七分，「佛克機」當時正飛越紐芬蘭雷斯角（Cape Race Newfoundland）東約二百五十哩處，一艘名叫「加利福尼亞號（California）」的輪船上空，飛機看來離水面只有約二百呎。

這之後便一直沒有任何消息，突然在九月七日，天還沒亮的三點五十七分，收聽到伯陶用無線電發出SOS的求救信號，六分鐘後，又發出第二次危難呼叫！郵輪「環雪爾維尼亞號（Transylvania）」船長大衛朋（David Bone）報告稱，兩次求救呼叫均收到，並改變航線，如果可能將準備救護機員。但該輪花了五小時才趕到大衛朋船長所計算，飛機最可能墜落之處。其他船隻也一同加入搜尋，但大霧瀰漫，在低雲怒海中，搜尋了十三個小時毫無所獲，救援的船艦遂各自回歸原來航線去了。報紙上登出滿懷憂慮、醒目的驚人新聞，機上人員的家屬緊聚在一起相互安慰，靜待消息。

安東尼佛克（Anthony Fokker——見本刊四

〇七、七六三及七六四期本欄《董事長飛行員》）提供了一線希望說，他們可能被尋獲時仍然活著。在一篇他登在報紙上的文章中，他解釋道：佛克機的主油箱裝有一個活閥，可讓機員在四十五秒內拋棄掉全部燃油。他並指出，在兩次SOS呼叫相隔的時間，遠多於放棄燃油所需。這也可能給予飛機足夠浮力保持不沉，直到機員們能乘上救生筏。

報系大老板赫斯特拒絕放棄搜尋與救援，他包了一艘輪船「基利號（SS Kye）」繼續尋找。過了五天，到一九二七年九月十二日，「基利號」船員在大衛朋船長曾計算出來位置之東北方約一百哩處，發現了「星條旗號」的殘骸，包括原四十呎長機翼的三十四呎，油箱、起落架、部分機身結構及已損壞了的一隻左輪，但卻毫無機員蹤影，也不見救生筏，或能當作浮筏的巨大主油箱。終於，失事調查官員們的結論：飛機必定是俯衝墜海立即破裂分散，機員已不及逃生了。

有關「星條旗號」不幸之飛行故事，已隨時間之消逝而逐漸被人遺忘，赫爾、伯陶和潘恩三人壯志未酬，已含恨加入了許多堅毅勇猛，敢於飛越大西洋之英靈們的行列。單在一九二七年內便包括了：四月份由戴維斯（Noel Davis）與伍斯特（Stanton Wooster）所駕駛剛升空便墜毀的「美國榮民兵團號（American Legion）」，和五月份朗吉塞（Charles Nungesser）與法蘭哥科里（Francois Coli）海上失蹤等兩起。

到一九二九年，卡樂爾（Charles Carroll）把他在賓州魏摩蘭縣的朗菲機場（Longview Field, Westmoreland County, Pa.）正式更名為赫爾機場（J.D. Hill Field），改名儀式當天，還特別安排了一場空中表演，以期紀念赫爾，永誌不忘。誰知僅僅紀念到一九三八年，還不到十年便告中止，因為經費充足的拉楚比市（Lancaster）看中了該機場，便將之買下。

今天對赫爾駕「星條旗號」最後飛行僅有惟一紀念，只是那豎立在賓州司考戴，他家鄉小鎮上一座小小的石碑。致於赫爾、伯陶、潘恩和他們試圖以之創紀錄、贏獎金的那架金銀兩色華麗絕倫的飛機，早已在歷史的冊頁中褪盡顏色了。