

「飛剪號」的環球飛行(下)

珍珠港遭突襲強迫空軍的泛美班機環繞地球

· 沈運曾譯 ·



加油與機員休息，一夜無話，次晨飛向波斯灣內之巴林島，再一次只有汽車燃油可用，無可奈何，福特只好勉強接受。從巴林飛到非洲蘇丹首都喀土木 (Khartoum, Sudan)，

急忙降在尼羅河面。福特原想儘快加油，不料接到一份「緊要軍務」電報，要他們等待未表明身分之VIP貴賓，貴賓將乘BOAC班機到達。可是等了兩天，才知道貴賓是一位芝加哥報社老闆和他太太及小姨子，載他們的BOAC飛機從開羅來，但因引擎故障迫降。由於貴賓們並未出現，福特機長遂獲准不再等待，逕行離去。

離開喀土木那天是四二年的大年初一，直飛比屬剛果(Belgian Congo)的利亞波維爾(Leopoldville)即今金夏沙(Kinshasa)。航行半途中，一具引擎的排氣管被燒裂，不但噪音大且有火光冒出之危

福特機長被選登為泛美航空公司雜誌之封面。



險。但落地後根本找不到排氣管零件，福特決定冒險，他要求加滿五千一百多加侖油箱的航空油，以便能一口氣橫越南大西洋，到達巴西的納塔耳(Natal, Brazil)。

在炙熱的陽光下起飛相當危險，四具十四缸的萊特旋風引擎(Wright Cyclone)，用全馬力整整花了三分鐘起飛和爬高。福特後來報告說，由於乘載過重，他欲傾斜轉彎時，副翼好像是結了冰一般，使飛機接近失速的邊緣。他小心翼翼翼地，一路照料著這龐大的水上飛機向西奔去。用了二十三小時又三十分鐘，完成三千五百八十三哩不著陸飛行，是當時泛美公司飛行器最長的一次飛行。

斯蒂爾司說，領航員布朗(Roderick N. Brown)用一張長紙條製成一份緯度十度的「麥克托投影圖(Mercator Projection)」，橫越南大西洋前往納塔耳就靠它。夜間，在海上他們投擲照明彈及運用偏流觀測儀校正偏航和地速，白天則改投煙幕彈。

斯蒂爾司繼續說：「我們在納塔耳待了約四小時，加油和修理裂掉的排氣管，將它加套一隻洋鐵罐，再用鐵絲纏了又纏。我們於一月三日飛離納塔耳，航向千里達的西班牙港(Port-of-Span, Trinidad)。可是，在納塔耳起飛時，那隻排氣管又爆裂了，所以引擎喘咳敲打之聲不絕於途，直到千里達。」

B-314從椰風薰人欲醉的加勒比海濱(Caribbean Sea)，前往寒氣刺膚欲裂的紐約這最後一程，飛了十三個小時。當「太平洋飛剪號」在拿瓜迪亞



從「飛剪號」駕駛艙外觀之景觀，全機共有機員十人。

外的港灣中降落時，機員和三名加州籍的泛美乘客早已精疲力盡，再加上對正月裡寒冷的紐約氣候毫無準備。斯蒂爾司回憶：「泊繫的浮標和錨鏈根本找不到，因為都凍結在一塊兒了，像漂浮在水面上的一座小冰山。濺到機身下面『承水翼(Sea Wing)』上的水，立即凍成堅冰。」在機員及乘客被軍事情報官員一一隔離審訊沿途詳情後，他們從泛美公司方面獲知，全部人員和飛機都已改調派至「太平洋營運處」，不必再回舊金山，而終於完成這一次艱難的環球飛行。

「太平洋飛剪號」自離舊金山後，此次飛行一共花了一個月又四天，在全球七大洲中之五大洲的水上降落過，飛越三大洋，在十二個國家的十八個站停留，在空中飛行了兩百零九小時又三十分鐘，為飛行這條航線的第一架飛機。曾跨越六千哩以上的沙漠和叢林，萬一在這種地界迫降，那真是會造成這架飛船的災難！

此行是在泛美航空從未飛過之區域上空，既無準確可靠之航行圖表，又乏氣象預報及可供降落點



馬斯蘭機長起飛前繪製航圖。

等任何資料及情報。甚至機員們對任何停留點是否能獲得燃油及修護支援，亦全然不知，還必須在關閉無線電情況下穿過或繞過戰區。故泛美當局決定，在戰時限制下盡可能地為這次飛行好好宣傳一下。

首先，公司的雜誌「新視界」(New Horizon)一九四二年的元月號，就把這次飛行吹捧開了，誇稱：「……實為一次對人類機智、自信與應變能力的嚴格考驗。它也是泛美航空眾多機組員、操作技巧與技術人員，對長程飛航中任何可能發生的情況均能應付自如的最好證明。」

「紐約世界電訊報」(N.Y. World Telegram)形容此趟飛行為：「自萊特兄弟在小鷹嶺之飛行還，航空史上最偉大的成就。」紐約的「先趨論壇報」(Herald Tribune)在社論中說：「此一成就就是飛行員與機組人員和泛美航空均引以為傲的，其重大深遠的意義不應被大西洋兩岸所忽視。」

福特機長在飛行後的報告中，讚美其全體機員，他並指出：「整個任務之成功，基本上應歸功於

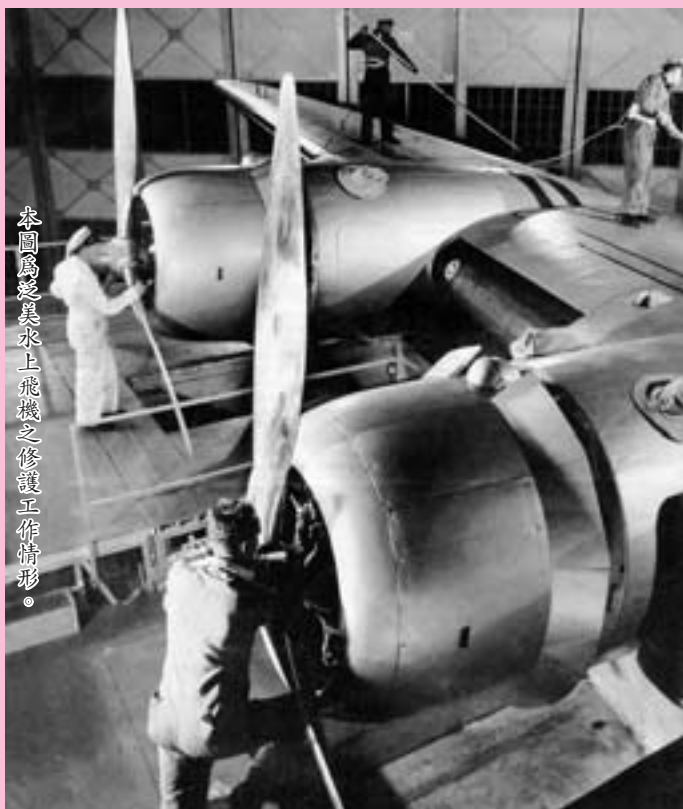
公司平時對全體人員處置緊急事件標準作業程序和要領的訓練。飛行員、領航員、氣象員、通信員、引擎與飛機之機械人員相互代理之標準程序，培養出標準的一飛剪號一機員，提供了我們每一項操作所需之專家。每個人只是簡單地將訓練融合於平常例行工作，每事均如時鐘般規律準確，全程的每一哩都是如此飛出來。」

由於大戰爆發，當「太平洋飛剪號」尚在途中時，泛美航空大部分的B-314均已徵調至海軍，包括：「火奴魯魯號」、「洋客號」(Yankee)、「大西洋號」、「迪克西飛剪號」和「美國人號」(American)，陸軍航空隊則保留「開普頓」(Capetown)號、「澳紐兵團號」及「加利福尼亞」(California)號等，且將其機型按陸航序列改編稱C-98。所剩餘之波音製「飛剪」則悉撥交BOAC，這且不表。

到一九四三年一月，「迪克西飛剪號」依照「第七十一號特殊任務」命令，作創歷史之飛行，由機長小柯恩(Capt. Howard H. Cone, Jr.)專送羅斯福總統至北非摩洛哥之卡薩布蘭加(Casablanca, Morocco)與邱吉爾首相會晤，要求軸心國無條件投降之決定，就是在此敲定的。

接著且說「澳紐兵團飛剪號」，得以成為第一架完成環球飛行的水上飛機。但正如「太平洋飛剪號」一般，並未照原來之飛行計畫實施。先是，機長馮查理(Capt. Charles S. Vaughn)將「澳紐兵團」從紐約飛至波斯灣中之巴林島，然後將飛機交與乘「開普頓飛剪號」到達的機長馬斯蘭(Capt. William M. Masland)。

馬斯蘭奉令執行之「第七十二號特殊任務」，應在錫蘭之亨可馬里與三位神秘乘客會面，然後使



本圖為泛美水上飛機之修護工作情形。

用「澳紐兵團」將其送往澳洲某處與蔣委員長進行祕密會議。但是情報人員報告指出，可能日本人已知道此一會議，故而取消此行。不過，魏德曼少將(Maj. Gen. Albert C. Wedemeyer)及其兩名參謀遂被派往澳洲伯斯(Perth, Australia)。於是馬斯蘭將三位送到伯斯，然後接運一名泛美職員及二十六名美海軍軍官，希望由原路回航紐約。

但馬斯蘭機長決定繼續向西航行，他飛經布里斯班(Brisbane)、新喀里多尼亞、斐濟(Fiji)、坎頓島(Canton Island)、珍珠港至舊金山，然後到紐約，完成了超過三萬哩，四次穿越赤道的真正環球飛行。

一九四五年的聖誕夜，在他創歷史的環球飛行後兩年半，馬斯蘭又將一架B-314降落在保爾利海灣中，這是泛美飛船在其紐約海上航站的最後一次降落。他在其回憶錄《Through the Back door of the World in a Ship That Had Wings》一書中，曾概略地總結過這次飛行，他說：「一名守夜的來接我們，再沒有別的人了。沒有旗幟，沒有樂隊，更沒有演說，靜悄悄地，只有那守夜人在做經常的巡查。一個人勇敢而光榮時代之結束，沒有比這來得更安靜的了。」泛美在太平洋方面的「飛剪」服務，

· 魏光志譯 ·

義大利M-346噴射教練機的命運

在「美國人飛剪號」於舊金山最後一次降落後宣告結束，時為一九四六年四月九日。

在整個二戰中，非因敵火而損失的B-314僅有一架。事情發生於一九四三年的二月二十二日，在葡萄牙里斯本(Lisbon Portugal)城外一條河中，「洋客飛剪號」的飛行員作低空轉彎時，由於太接近水面，以致墜入河中，死亡二十四人；著名歌星珍妮曼(Jane Froman)重傷，失事調查結果為飛行員失誤。

義大利ALENIA AERMACCHI公司發現第一個也是最重要的M-346噴射教練機買主就是義大利空軍。

二〇〇七年五月二十八日，國防部表示空軍將採購十四架M-346噴射教練機，空軍則表示可能採購十五架。此一消息令ALENIA公司振奮，因為此一宣布對M-346噴射教練機外銷打了一劑強心針。

該公司表示，所有可能採購M-346噴射教練機的外國買主都會問同一個問題，是否義大利空軍會採購M-346噴射教練機，如果義大利空軍都不採購，那麼我們為什麼要採購？因此，義大利空軍的採購使得M-346噴射教練機的外銷容易多了。

義大利經濟發展部也將提供資金給空軍採購M-346噴射教練機，因為M-346是義大利重要的工業計畫之一。

義大利空軍採購M-346噴射教練機對ALENIA公司而言是關鍵的時刻，因為「阿拉伯聯合大公國、希臘和新加坡」皆是M-346噴射教練機可能的買主。法國和阿拉伯聯合大公國的

其他的除部分B-314被特定公司購走之外，所餘者終被拆解為零件或予以報廢結案。

戰時快速之發展，在空運方面，以長程、陸上基地、四引擎運輸機之進步最為顯著。諸如：波音之307「同溫層班機(Stratoliner)」，道格拉斯之DC-4(C-54)「空中霸王(Skymaster)」，及洛希德之L-49(C-69)「星座式(Constitution)」等之問世，幫助填補B-314「飛船時代」迅速覆亡的空缺。

飛行員最近都去義大利試飛M-346噴射教練機，公司也期待印尼、新加坡和美國的飛行員前往試飛M-346噴射教練機。

ALENIA公司已經製造了兩架雙引擎空音速的M-346噴射教練機，義大利空軍的飛行員也正在進行M-346的飛行測試。目前有十二架M-346噴射教練機正進行低速率初期生產。

因為採用碳纖維、熱熔膠和鈦，這十二架M-346噴射教練機將比原型機為輕，而且使用了新的起落架。

M-346噴射教練機可能的買主，希臘急需汰換老舊的T-2E BUCKEYES教練機，排名第一。

義大利空軍目前擁有八十架MB-339噴射教練機，其中三十架已性能提升至MB-339CD型，具有先進的航電裝備，類似二〇〇六年十月馬來西亞採購的MB-339CM教練機一樣。MB-339CM教練機被使用為「先導型戰機教練機」(LEAD-IN FIGHTER TRAINERS)，以訓練馬來西亞飛行員去操控如SU-30MKM I類的新型戰機。

ALENIA公司認為義大利空軍除了MB-339教練機外，需要更多、更現代化的教練機。隨著歐洲戰機EUROFIGHTER的陸續抵達，接著是JSE聯合打擊戰機的到來，因此飛行員的飛行訓練需求日增。

阿拉伯聯合大公國正準備選擇一先進的噴射教練機。

M-346也參與競標。BAE系統已將HAWK噴射教練機售與英國空軍，南韓空軍選擇採購KOREA AEROSPACE INDUSTRIES的T-50教練機。公司

。從一九三八年至一九四一年之間，波音一共生產了B-314十二架，現已無一架完整的留下，只有西雅圖的「飛航博物館(Museum of Flight)」尚保存部分飛機的殘片。至於泛美航空「席可斯基」、「馬丁」和「波音」等水上飛機的模型和圖照，全世界許多博物館都有陳列，尚能提醒世人為航空史上那魅力十足、迷人的「飛船時代」留下一些回憶。(完)

M-346噴射教練機。



的M-311教練機也參與阿拉伯聯合大公國的初級教練機的訓練。

獲得了義大利空軍採購M-346教練機，M-346教練機就避免了EADS公司計畫的MAKO噴射教練機停止命運。MAKO噴射教練機因缺乏買主，EADS公司因而停止此一計畫。