

失蹤飛行員之謎(上)

· 沈運曾譯 ·

——第一次大戰中營協助尋獲「全營失蹤」官兵的葛利翰，卻在郵運夜航中失蹤



一九三〇年一月十日晚上十點十分，英里士葛利翰(Maunce Francis Graham)駕駛其「西方航空捷運公司」(Western Air Express)一架紅色波音(Boeing 9.5)敞座雙翼機，在暴風雨中，從拉斯維加斯(Las Vegas)沿著由他協助開闢並飛行多年的航路，運送共計六百九十一磅重量的有價證券及股票等郵件至鹽湖城，但卻始終未曾到達。

說起葛利翰，一向是受高度矚目且被評價為「航郵飛行員之冠」(Champion Airmail pilot)，而且他還是一次大戰時的空中英雄，誰都不相信他會墜機！由於其失蹤神祕莫測，各家報紙更圍繞著種種疑團大肆展開新聞追蹤，葛利翰飛行失蹤，會是遇上從未發生過的空中打劫而成為受害者？或者如謠傳的帶著郵袋裡上百萬元的證券逃之夭夭，跑到墨西哥去了？是否正在荒野沙漠中跋涉，無人協助有凍餓至死之險？還是被印第安人抓去或已遇害？

接著最大規模的搜救行動立即展開，無論軍方、民間、職業與志願的人士，都提供了飛機與時間，一心要找到葛利翰和郵件。「西方航空」懸賞五

笑口常開之葛利翰。



千美元——在當時真是一筆大數目，尤其是在三個月前，才因經濟不大景氣股市崩盤。

查葛利翰中尉，大家喜稱呼他「莫里(Manny)」，一九二八年三月「職業飛行員協會」(Professional Pilots Assoc.)與各大報一致推舉他為「航郵飛行員世界冠军」(World's champion mail pilot)。因他在洛杉磯鹽湖城航線上連續飛行十七萬五千英里，且從未發生意外或迫降，從未損失過一盎司航郵，也從未落班或遲到。著名雜誌《科里爾》(Collier's)更進一步計算出葛利翰在過去兩千兩百小時中飛行了二十一萬三千九百三十一英里航程，其距離比繞行地球八圈還多，真是「冠軍航郵飛行家」(Champion air mail flier)。該雜誌文中並誇讚郵政航路為：「一項新時代的嶄新偉業，其在吾人所處之新世界特質，正如羅馬帝國典型的凱撒皇軍大道一般！」

正如上世紀二〇年代多數的航郵駕駛員，葛利翰亦曾受第一次世界大戰砲火的洗禮。一九一八年九月七日，他加入在法國的「第五十航空中隊」(the 50th aero squadron)，所飛之哈美蘭(Le Haviland) D.H.4式機，均髹漆著荷蘭清潔劑老牌商標「荷蘭女郎」(Dutch girl)，取其該中隊能將德軍清掃一空之意。但以D.H.4雙座機其重無比——聲名狼藉的綽號叫「火焚棺材」(flaming coffin)——開始時實難有所表現。幸經將士用命，該中隊駕駛此唯一參加一戰的美製飛機，成為整個美國陸軍航空隊中，贏得兩面榮譽勳章(Medal of Honor)之唯一中隊。

僅在三週之後，第五十中隊便受命肩負尋覓著名的「全營失蹤」(Lost Battalion)的作戰偵察任務。先是，十月二日，被大批德軍在茂密的阿崗尼(Arsome)叢林中截斷後援的第七十七師，大約有五百五十名人馬受困，糧草醫藥不足，重圍中之孤軍絕難久困。故自十月六日起，一架又一架的第五十中隊D.H.4機，遍飛險峻之山谷，低空偵察，急欲找

葛利翰攝於JN-4教練機前。



葛氏(坐)與頸時中彈之參克爾第(機上)。



葛氏第一次大戰時之飛行員執照及一九一八年十月六日之飛行記錄簿。

到這失蹤的一營五百餘人。飛機在低空被德軍砲火擊得遍體鱗傷，並被擊落一架，然而仍然找不到整整一營美軍的絲毫蹤跡。

兩位飛行員，戈特勒中尉(1st Lt. Harold Goeffler)與布列克萊少尉(2nd Lt. Erwin Bleckley)，一次掠飛



「四劍客」及西方航空副總摩斯萊（右）攝於首架M-2機前。



機尾漆箭頭之M-2機，葛氏在駕艙中。

山谷，便在機上留下四十個彈孔。但兩人決定再飛低一些，以便引出德軍更多隱蔽的砲火位置，然後標示地圖，可能由此進行逐一消除法，期能找到失蹤的美軍。結果，地圖上標示出不少重要位置，可是飛機卻被地面砲火打得稀爛！兩人將殘破飛機勉強降落在法軍陣地，戈特勒中尉已在機上陣亡，布烈克萊少尉落地後即因重傷殉職，但地圖留下來了。故兩人均獲追贈「榮譽勳章」。

接著第二夜，輪到葛利翰及其觀察員麥克爾弟（James Mc Curdy）接下這一危險任務，沿著那危機四伏的山谷，葛利翰飛得真低，在山頂的德軍還需朝下射擊飛機！麥克爾弟頸中彈，但幸未喪命。他回憶說：「終於給我們找到了全營的確切位置，並立刻報告總部。」葛利翰因功獲頒「傑出飛行十字獎章（Distinguished Flying Cross）」。此外，他還在敵後擊落一觀測汽球，且避開了五架來追殺他的佛克機（Fokker D. VII）。

所有的戰友都公認，葛氏乃隊上最佳之飛行員，麥克爾弟說：「閃避地面砲火，他好像從無困難。一次，我曾問他有什麼妙招？葛利翰道，他是憑靈感決定應向何方轉避，然後卻突然朝反方向轉去！他認為德砲射手，不正和他一樣是憑靈感思考的嗎？於是他立刻反過來。好讓那射手跳腳。」另一位觀察員洛克伍（M.K. Lockwood）記得葛利翰總是笑口常開，既不貪功，但也從不畏縮。他說：「一次，在空中，我隨意指著下面德軍火力最旺、兵力最強的要塞給他看，只是情報而已，他咧著大嘴一笑，然而令我大吃一驚的是，他對正德軍陣地在火網中俯衝而下，雙槍齊發，讓敵陣陷入一片大亂，死傷無數。他俯衝至離地兩百呎才拉起，但用機尾再對準敵營，特別給我使用尾槍的機會，戰友中很少人會照顧到機尾，他把殺敵的一切力量發揮得淋漓盡致！然後我們揚長而去，他還是咧嘴快活地笑著。」

參謀官菲利浦摩司（Philip P. Morse）回憶，他們在法國最後駐防克拉克門斯（Clamecy）時，他說：「一天我正在指揮官辦公室，聽到長官正在訓斥葛利翰，大膽圍繞著古老高聳的天主教堂教堂尖塔螺旋下降。他說：『我毫不懷疑你能做得到，但你卻是惟

一能用D.H.4（機頭重得要命）飛出來的，我祈禱不要因為你開了例，別人也跟著學樣，如果大教堂受到什麼損壞的話，那會引起國際糾紛的！」

一九一九年四月大戰結束後，葛利翰留在佔領軍「第二十四航空中隊」飛薩蒙森（Garrison-2A2）機與D.H.4。他的任務是：飛偵察、運渡飛機、熟悉萊茵河區域、載入空中遊覽、當飛行教官以及試飛所有發動機、機翼、各項裝備和無線電。

七月裡他環繞歐洲飛行十五天後飛回紐約，改飛寇蒂斯（Curtiss JN-4H），直至一九一九年十月十六日從陸航退役。十九日便回返加州老家，向未婚妻愛莉絲（Alice Eduoard）獻上一枚從蒂凡尼（Tiffany）買來的戒指，四天後，兩人締結良緣。

此後幾週間，從其飛行紀錄簿中發現，他在民間飛了七次，然後便一片空白。他做過不少工作，包括在電影場當過助理導演，與當年紅極一時的大明星范倫鐵諾（Rudolf Valentino）一起工作過。但這位飛行老手，正等待著他在藍天碧雲間更偉大的角色。到一九二四年，他再度開始飛行——先在第一一五觀測中隊，然後進入「加州國家防禦隊（California National Guard）」，終於晉升為上尉軍階。

到一九二六年美國政府通過「凱利法案（Kelly Act）」，倉促地把國家航空郵政運輸開放民營，民營企業之新機會立刻湧現，首先便成立了「西方航空捷運公司」。該公司之航務副總經理摩斯萊（Cortis C. Mosley）第一要務便是為公司招聘基本飛行員。曾任洛杉磯「國家防禦隊」指揮官的摩斯萊，他所選的飛行員，還少得了從前一塊兒打拚過的老弟兄？

葛利翰便是首批受聘的四人中之一，另外三人為：凱利（Fred Kelly）、傑姆士（Jimmie James）和迪嘉莫（Al Degarmo）。首先，「西方公司」開闢洛杉磯往返鹽湖城航線，四名飛行員連袂上路，筆路藍縷，偵察、分析、選擇、探詢當地天氣狀況，拜訪能在夜間協助照明的農場主人或居民，他們更發出一百多幅大型「T字布」——鋪設地面指示風向等——以便緊急迫降之用。他四人成了該公司之主幹，葛利翰更為四位臺柱之首，時人稱之為「四劍客（Four Musketeers）」，後來乾脆以當時橄欖球名中衛



西方公司總經理漢舒(Hanshue)，
交航郵一封給葛氏。

一九二七年四月十七日洛城
首航鹽湖城，特別運送火腿
煎蛋早餐給鹽湖城市長。

新聞報導對郵運飛行員之讚揚。

「四騎士(Four Horsemen)」稱呼之」。

開航伊始，葛利翰以拋銀幣贏得航郵東向首航開飛。一九二七年四月十七日他飛一架鮮紅色四一十五匹馬力，機尾漆著一枚箭頭的道格拉斯(Douglas M-2)雙翼機，從洛杉磯起飛，他的貨運中包括一份火腿蛋的早餐，特別放在引擎罩之下保溫，此乃是洛杉磯「早餐俱樂部」總經理以特快航郵雙掛號送交鹽湖城市長的一點小意思。

回程班機由傑姆士在鹽湖城同時起飛，在既無儀器或無線電導航情況下，雖然僅有他們兩架飛機的空中交通，但亦約好盡量靠近鐵路軌道的右邊飛行，以免因能見度太壞相碰撞或迷航。

回航時兩人果然遇見壞天氣。一九七四年傑姆士在《西方之路(Westways)》雜誌上發表一篇文章中回憶：「我想自己已飛得太低，不可能再低了。我再將空速減慢，甚至彎彎曲曲做『之』字形慢飛。我覺得差不多快擁抱著地面了。忽然我發覺『呼』的一聲，在我下方有飛機掠過的聲音！我才知道，當時我和地面之間仍有一些兒空間，那正是葛利翰從鹽湖城回航，打從我下方飛過。」

葛氏為西方公司成功地飛行過數千小時，載運郵件亦兼載記者或旅客，一九二六年至二八年間，幾乎全是使用道格拉斯郵運機，只有少數幾次飛行佛克三引擎(F-3)與洛克希德(Lockheed)、費爾治(Fairchild)和雷安(Ryan)。在發動機方面，更全是自由型(Liberty-12)，也只有幾趟是飛「懷特旋風(Wright Whirlwind)與布萊懷尼(Pratt 4 Whiney Wasp)。西方公司宣稱，以航路里程而言，一九二八年至三〇年間，該公司為全世界最大之航空公司，依據史載，該公司係一九二八年接受無線電周率分配的。當時一位創新先驅，亦即美國總統之子小哈佛(Herbert Hoover Jr.)正服務於西方公司，任通信總監之職，他領導研究並為飛行之用，首先購辦了第一臺現代化無線電雙向通信系統(Two-way radio system)，並從「西方公司」之實驗室中，製造出第一部無線電導航信標標誌(Radio beacon marker)及無線電羅盤(Radio compass)——但是，這些都太晚，已經來不及幫助葛利翰了。(待續)

遊野柳

· 北雁 ·

地質公園有感

走過宇宙洪荒，
走出岩層；
夢境裡——
受盡風雨淒厲洗禮，
以及海水嚴酷襲擊、再襲擊；
傷痕累累如蜂窩；
不曾呻吟，
不曾退縮，
女王依然昂首唯美主義裡；
燭臺石依然幻想著重放光明，
葦子們依然茆茆；
各形象石，繼續親炙這世界，
雕塑地球之美；
在象裡生根，
在心裡生根，
逍遙在野柳海濱岬角，
揚名萬里。