一九〇九年七月二十五日清晨 布雷修飛越英吉利海峽

王道還

一開始，是神話…

代達洛斯是雅典最偉大的工匠、建築師。他為了逃出克里特島，以麻繩、蠟固定住羽毛，發明了飛翼。他與兒子依卡羅斯套上飛翼，一齊飛上藍天。但是，依卡羅斯忘記了父親的叮嚀，直上九宵，迎向太陽。結果蠟融翼折，依卡羅斯墜入大洋溺死。

這個神話反映的是人類翱翔天空的夢想與恐懼。

然後，是氣球…

不過，在人類歷史上，夢想與恐懼的角力總是由夢想勝出。到了18世紀法國大革命的前夕，載人氣球激發的熱情，我們簡直難以理解。例如這則巴黎報紙上的新聞：

這個時刻筆墨難以形容：婦女眼中噙著淚水；一般民眾向天空伸出雙臂，什麼聲音都發不出；氣球上的人，在天上向大家揮手，並歡樂地大叫……你的眼睛追隨著他們，你向他們說話，好像他們聽得見，恐懼的感覺退潮，驚奇的感覺興起。除了「老天，這太美了！」還能說什麼？堂皇的軍樂響起，焰火彰顯他們的榮耀。（1784年1月31日）

最後是飛行器…

航空科學在這時萌芽，再適當也不過了。1799年，英格蘭的凱利（George Cayley, 1773-1857）已經將現代飛機的基本規格制定出來，其中最重要的就是採用固定機翼，放棄代達洛斯仿製鳥翼的想法。1853年，凱利製造了一架滑翔機，完成了人類航空史上第一次載人飛行。

可是直到19世紀末，似乎只有騙子、瘋子、熱心的外行人才對製造「飛行器」感興趣，肯下工夫從事研發的科學家反而不多。理由有三：第一、缺乏輕便的動力來源。當時的蒸汽引擎與瓦斯引擎體積都太大了，不實用。第二、飛行的科學尚在雛形。第三、因為工程師與科學家認為，比空氣還重的航空器是飛不起來的，所以沒有經濟或軍事的動機從事研發。

巴西人山佗度芒

等到燃燒石油產品的引擎問世後，第一個障礙就不存在了，於是對飛行器感興趣的人開始多了。法國巴黎還成立了航空俱樂部，設立獎項，鼓勵研發。1901年，有一個獎頒給了巴西人山佗度芒（Alberto Santos-Dumont, 1873-1932）。當時美國的《科學的美國人》評論道：

法國航空俱樂部德區獎（Deutsch prize）評審委員會於11月4日決議由山佗度芒獲獎（12萬5千法郎）。他在10月9日以引擎推動氣球成功地繞巴黎艾菲爾鐵塔一圈。雖然山佗度芒先生的表演很精采，但不見得有重大價值。他展示了一個事實，那就是：一位技術純熟的航空士，駕駛一個昂貴而複雜的物事，在有利的條件下，從一定點起飛，可以在天上轉個圈再飛回來，沒死。這件事也許令人高興，並不代表朝向實用航空的具體進展。所有航空飛行的方案，若要有商業價值，也許必須放棄「操控升空氣球」的點子，以嚴格的機械性機制取代。

萊特兄弟

這位評論人真是一針見血，但是他也許還不知道，萊特兄弟當時正在研發飛機。1903年12月17日，他們的飛機終於試飛成功。

萊特兄弟非常有生意頭腦，他們試飛成功後並未立即發布新聞、搞宣傳，反而忙著申請專利，並寫信向美國軍方與外國政府、名流兜售「飛行機器」。

可是，萊特兄弟沒有傲人學歷，高中都沒念完，「只是自行車製造商罷了」，因此無人理會。直到1907年底，才有美國陸軍通訊單位訂購了一架，次年一位法國商人訂購了另一架。

歐洲人對美國有人發明飛機的消息一開始就疑信相參。部分原因當然是萊特兄弟從未公開試飛的緣故。1904年，山佗度芒到美國參觀聖路易博覽會，遇見萊特兄弟自行車廠的機械工程師，才知道一些萊特兄弟在1903年、1904年試飛的實情。

山佗度芒回到巴黎後，立即開始嘗試製造「比空氣還重的航空器」。起先他想製造直升機，不過失敗了。1906年，他著手製造飛機，10月23日在巴黎近郊公開試飛，以50匹馬力的特製引擎使飛機「跳」過了60公尺，再度贏得航空俱樂部3000法郎的飛行獎──頒給首次飛過25公尺的人。

山佗度芒對飛機做了一些修改之後，11月12日再度公開表演。那一天他駕機飛了6次，成績一次比一次好。最後，他可以在21秒鐘內飛行220公尺，飛行高度5公尺。山佗度芒又贏得航空俱樂部1500法郎的飛行獎──頒給首次飛過100公尺的人。

比起萊特兄弟這時的成就，山佗度芒的成績實在微不足道，但是巴黎人直到1908年8月8日才有緣見識到萊特的飛機。

那一天是哥哥威爾布（Wilbur Wright, 1867-1912）出場。巴黎人只見過以「秒」計算的「飛行」，從未想到落後的美國人在天上飛的時間，居然是以分鐘，甚至小時做單位。威爾布．萊特可說乘著疑雲而來，載著榮耀而返。

布雷修登場

不過，這時巴黎有位航空家已經快要後來居上了，他就是布雷修（Louis Bleriot, 1872-1936）。布雷修受過完整教育，大學畢業後以製造汽車車燈開創了事業，從30歲起致力於飛機的研發。

1908年6月29日，布雷修一次飛行了700公尺，贏得航空俱樂部的飛行獎──頒給飛過200公尺的人。7月4日，他的飛機一次可以飛行8分24秒。10月21日（威爾布．萊特風靡巴黎之後），布雷修的成績是在6分40秒內飛了7公里。

布雷修繼續改良他的飛機，最後在1909年1月推出「布雷修XI」型單翼機。不過，他也快要傾家蕩產了。哪裡知道這年英國倫敦的《每日郵報》懸賞1000英鎊，頒給第一位駕機飛越英吉利海峽的人。

英吉利海峽寬35公里，布雷修的飛機一次飛行從未超過20分鐘。但他知道這是他孤注一擲的機會。

布雷修有兩位競爭者。一位是住在法國的英國人拉森（Hubert Lathan）。由於他在海峽兩岸都有人加油，因此奪標呼聲極高。另一位是俄國貴族藍柏特（Charles de Lambert），曾在萊特兄弟開設的飛行學校受訓。1909年7月，這三人都來到法國的加萊海岸。拉森首先抵達，19日起飛，才十幾公里引擎就故障了，迫降海上。而藍柏特在試飛時，因為飛機墜落而受傷，只好退出。

布雷修試飛時也因為輸油管破裂而燒傷，但是他堅持下去。25日拂曉時分，他瘸著腿登機、冒著強風起飛了。拉森的陣營起先不以為意，以為他只是試飛，等到發現布雷修「玩真的」之後，已經追不上了。布雷修沒有指南針，無人領航，仍然能夠在40分鐘之後順利降落英國多佛近郊，真是幸運。拉森4天之後再度嘗試，還是因為引擎故障而落海。

布雷修的成功立即轟動世界。英國方面的評論，有一句最值得玩味：英國再也無法遺世獨立了。

新時代

其實，世上再也沒有一個地方能夠遺世獨立了，不只是英國。布雷修在航空史上創下的紀錄並不是最驚人的。他飛越英吉利海峽「只」花了40分鐘，比萊特兄弟的紀錄差遠了。可是世人在意的是英吉利海峽的象徵意義──國界。

飛機能夠穿過國界，「地球村」才成為人類可以想像的實體。 □

王道還
中央研究院歷史語言所