

▼費文型雙翼飛機 美國國會圖書館資料



# 1911年駕雙翼機翱翔沙田

## 溫德邦：香港飛行第一人

每逢假日，位於大嶼山赤鱗角的香港國際機場都會擠得水泄不通，不少人趁機出外旅遊。當各位踏進機場南面的離境大堂時，可否留意到在大堂懸掛了一架仿古飛機呢？此仿古飛機是根據一九一一年首架在香港翱翔天際的費文型（Farman）雙翼飛機製作而成。仿製飛機被命名為「沙田精神號」（Spirit of Sha Tin），曾於一九九七年十一月十五日赤鱗角機場開幕前進行了一次別具意義的飛行表演，以紀念約一個世紀前查里斯·溫德邦（Charles Van den Born）在沙田舉行的香港首次動力飛行。

香港歷史博物館供稿



▲香港國際機場離境大堂內懸掛的仿古飛機「沙田精神號」



▲溫德邦與費文型雙翼飛機



▲溫德邦於沙田起飛的畫像

飛行家溫德邦在一八七四年生於比利時一個中產家庭，年少時熱愛單車運動，是一位國家級的單車好手。至一九〇九年，溫德邦獲法籍飛機製造商兼飛行家亨利·費文（Henri Farman）賞識，成為費文型雙翼飛機的飛行員；一九一〇年，溫德邦考獲飛行執照，成為第六位獲得此資格的比利時人，並於同年十二月偕妻子和三架費文型雙翼飛機前往遠東進行飛行表演，首兩站分別是法屬印度支那西貢（今越南胡志明市）和暹羅（今泰國）曼谷。

由於「飛機」於二十世紀初對普羅大眾是新奇事物，故此溫德邦所到之處都受到熱烈歡迎。一九一一年三月，溫德邦旋風席捲其遠東之旅的第三站——香港。

自從一九〇三年十二月十七日美國萊特兄弟（Wright brothers）成功操縱動力飛機「飛行者一號」（Flyer I）飛行後，全球掀起了飛行熱，大眾更視之為一門藝術（the Art of Flying）。一眾身先士卒的飛行家均以「某地飛行先驅」為榮，除了萊特兄弟外，在歷史上揚名的還有歐洲飛行先驅桑托斯-杜蒙（Santos-Dumont）、首位飛越英倫海峽的路易·布萊里奧（Louis Blériot）等等，部分地方如菲律賓馬尼拉更頒發獎章予飛行家。因此，當時香港這片「飛行處女地」變得炙手可熱，每位飛行家都希望在香港作飛機首航。

### 實地考察選定沙田試飛

早於一八九一年在香港首次駕駛熱氣球升空的美國人托馬斯·鮑德溫（Thomas Scott Baldwin），在一九一一年一月帶同三架「紅魔鬼」（Red Devil）雙翼飛機，計劃在快活谷馬場進行試飛。可是鮑氏的申請遭香港政府以違反飛行條例而拒絕。鮑德溫離開後，溫德邦於同年二月二十八日抵港，同樣向港府申請在快活谷試飛。港府亦根據條例，指所有「飛船」不得接近港島及相關炮台，斷然拒絕該申請。然而溫德邦沒有氣餒，並在「遠東飛船會」（The Far East Aviation Company）的協助下，成功游說港府，獲准在新界試飛。

飛行表演獲得批准後，溫德邦隨即要選擇起飛地點。飛機的起飛和降落地必須寬敞而平坦，另飛機容易受強風影響，在山谷起飛較為合適，這亦是溫德邦原來選擇香港島快活谷的原因。

此外，該地亦要交通便利，才能吸引觀眾購票前來觀賞。環顧當時的新界，以大埔和沙田的地理位置較佳；溫德邦於二月二十八日抵達香港後曾前往大埔考察，然而他最終選擇了三面環山和擁有廣闊淺灘的沙田。溫德邦所選定的地點鄰近九廣鐵路沙田火車站，相當於今天沙田大會堂一帶。

一九一一年三月十五日，承辦是次飛行表演的遠東飛船會公布沙田的表演安排。公演日期分別是三月十八日至二十日及二十五日至二十七日一連兩星期的星期六至星期一，首天舉行時間為下午二時。由於這是全城矚目的盛事，中外報章都爭相報道，並刊登廣告。為配合觀賞表演，通車不久的九廣鐵路英段亦提供特別專車：乘客憑飛行表演的入場票據，可於尖沙咀火車站購買表演當天來回沙田和尖沙咀的車票，連同天星小輪的船費，頭等票價為2.1元，二等為1.1元，三等為0.35元。至於飛行表演的單日票價，另收5毫至5元不等。香港總督盧吉（Sir Frederick Lugard）伉儷亦是首天表演的觀眾。

此外，遠東飛船會亦公布了首三天表演的重點項目。據三月十五日的報道，溫德邦在首天會進行低飛向港督致敬，並表演高空俯衝的飛行技術；第二天從機上投下數枚「炸彈」，向觀眾示範飛機的軍用用途，另會搭載兩名乘客升空；第三天則會展示飛機的性能，包括搭載體重達二百磅的乘客衝上雲霄。然而由於雙翼飛機能否起飛須取決於風力和天氣，故此遠東飛船會亦特意安排在活動舉行當天，在中環卜公碼頭對開的昌興輪船公司及香港大酒店，利用其屋頂的旗杆，向公眾傳遞活動的消息；升起藍旗代表活動取消，紅旗代表如常舉行。

### 寫下香港航空史紀錄

至三月十八日首場飛行表演當天，淺灘早已滿布嘉賓。當大家翹首以待時，沙田的天氣突然轉變，中午過後北面風力漸漸轉強，北面臨海的沙田首當其衝，雙翼飛機無法安全飛行，溫德邦只好耐心等待風勢轉弱。可是隨着時間一分一秒的過去，離沙田站往九龍方向的列車開出時間卻越來越近，不少觀眾在苦候兩個多小時後，已選擇乘坐下午四時半的火車離開。

然而，當大部分觀眾包括港督盧吉伉儷離開後，風力於五時左右漸漸減弱，溫德邦最終成功衝上雲霄，寫下香港航空史的新頁。隨後數個星期，溫德邦繼續在同一地點試飛，但仍有數次因強風等因素，活動被迫取消；三月二十三日，皇仁書院的六百多名師生獲邀到沙田參觀，然而當溫德邦表演完畢後，因心急駛回停機棚而令飛機輕微受損。及後飛機雖然很快完成修理，但公眾對「飛行」的印象已大打折扣。正如《士蔑西報》形容，這次香港首航令大眾「困惑和失望」，溫德邦僅引證了飛行的可行性，而不是飛行的可靠性。縱使溫德邦在香港沒有贏得如西貢和曼谷一樣的名聲，但他依然是香港動力飛行的先驅。他完成香港的試飛後，便前往下一站廣州，繼續其遠東之行。然而他在廣東的試飛卻與一場腥風血雨的刺殺清廷官員事件扯上關係。

一九一一年四月八日早上，溫德邦於廣州燕塘新軍的軍營操場內試飛，活動同樣由遠東飛船會承辦，吸引了數千名觀眾到場，包括應邀出席的滿洲副都統兼廣州將軍孚琦，場內亦有西洋樂隊表演。然而試飛當天的天氣並不穩定，在場人士不但苦候了三小時，首次起飛時更只維持數尺而已。至下午一時，溫德邦再次試飛，但降落時再次失控，結果使左邊機身受損。可是，溫德邦當天的倒楣事件還未完結。

試飛活動完畢後，孚琦乘轎離開會場並途經廣州諮議局門外時，一名身穿藍衣的革命黨人突然上前，向孚琦連開三槍，孚琦當場身亡。與其同行的兒子隨即逃入諮議局，並以電話通報署理兩廣總督張鳴岐。事後當局捕獲兇手溫生才。溫生才的個人行動雖然成功刺滿清官員，卻令張鳴岐有所警覺，認為這是革命黨發難的先聲，故此加緊城內的新軍部署。由於形勢驟變，黃興等人被迫推遲黃花崗起義的日期，間接令起義失敗告終。由於試飛活動引起軒然大波，溫德邦不但被輿論指摘，更被比利時領事和廣州當局勸告離開廣州。溫德邦最終經香港返回歐洲，繼續他的航天飛行夢。

「歷史名人在香港」系列之三，本文及圖片由香港歷史博物館提供



▲溫德邦駕駛費文型雙翼飛機於沙田淺灘上起飛



▲停泊於沙田淺灘的費文型雙翼飛機



▲一九一一年四月，溫德邦於廣州試飛