

日治時期殞落的臺灣飛行士：楊清溪 (1908-1934)

文·圖片提供／戴寶村（國立政治大學臺灣史研究所教授）



▲警察航空班時代的屏東飛行場。（圖片來源：高雄州編，《高雄州寫真帖》，1923年）

1914年3月10日，日本飛行士野島銀藏駕駛美製卡幾司（カーチス）式螺旋槳複葉機隼鷹號飛抵臺灣，3月21日在臺北練兵場舉行飛行表演，當天聚集3萬5千餘人觀賞，雖只是短短4分鐘的離地飛行，卻已讓在場觀眾目瞪口呆，日本政府乃將3月21日定為臺灣航空紀念日。1915年，日人高左右隆之駕駛同型但經改良的飛機來臺，選擇在新竹、屏東、花蓮等地舉行飛航大會，讓更多臺灣人看到飛行機。

日治初期臺灣的機場與飛行

日本殖民臺灣的目的之一，即以臺灣作為南進基地，地處亞熱帶／熱帶的臺灣，在對華南及南洋執行航空作戰的目標下，實為理想的訓練場所。為了研究熱帶飛行與維修補給特性，日本陸軍於1917年7月20日派遣有川鷹一工兵大佐班長率所澤陸軍航空隊戰鬥機4架，在臺灣進行耐熱飛行，除獲得珍貴的飛航經驗與資料外，同時提供臺灣總督府解決對山區原住民的鎮壓和管理的「理蕃」策略。當有川

大佐率機低飛掠過山地之際，使得眾多反抗日本統治的原住民部落受到驚嚇而求和「歸順」，總督府見此意外收穫，遂興起以飛機「理蕃」的計畫。1919年總督府正式成立警察航空班，並選定屏東開設全臺第一座飛行場，1920年11月21日舉行屏東飛行場啓用儀式。

警察航空班的任務除對山地原住民進行示威飛航，偵巡炸射，平時亦擔任中央山脈橫斷飛行，與後山花蓮臺東間的聯絡，及提供空中郵遞服務。1927年日本陸軍航空隊正式進駐臺灣，將警察航空班併編，結束了警察航空班的任務，同年陸軍飛行第八聯隊於屏東設置，進駐戰鬥及偵查2個中隊。

臺籍飛行士與首位擁有飛機者

日治時期臺籍人士共有8人接受日本飛行訓練，取得商用航空飛行員資格，包括謝文達、徐雄成（一說其為韓籍）、陳金水、彭金國、楊清溪、賴春貴、黃慶、張坤燦。

楊清溪1908年生於楠梓右沖（今高



▲楊清溪與高雄號飛機。（圖片提供／許進發）

雄市楠梓區右昌街），楊家是右昌望族，父親楊雲階是前清生員。楊清溪自學生時代即熱愛運動，有志成為飛行員。自臺南長老教中學（今長榮中學）畢業後，赴日就讀明治大學期間，於1930年進入位於東京多摩郡的立川飛行學校學習飛行，1933年取得二等飛行士執照。是年5月4日返臺掃墓，要求兩位兄長資助他購買飛機，在家族兄長及楊肇嘉等人的募款資助下，他於1934年9月向日本陸軍購得Salmson 2A2型偵察機。當時日本全國民間飛機僅有6架，楊清溪卻擁有臺灣第一架私人飛機，命名為「高雄號」。

楊清溪的環島飛行

1934年8月，臺北市組隊參加在東京舉行的都市對抗野球賽，楊清溪駕駛高雄號在比賽場地作低空飛行，散發傳單，為來自家鄉的臺北隊加油。

原本楊清溪最大的心願，是從東京起飛，經朝鮮、青島、上海、南京、福州，而後飛越臺灣海峽抵達臺灣的鄉土訪問飛行，但他向中國政府申請假道飛行時，卻因為他是日本人而未獲批准，因此更改飛航計畫為環島一周的鄉土訪問飛行。

1934年9月底，解體的高雄號機體由恆春丸運抵基隆，再運到臺北練兵場機庫組合。10月17日，雖然臺北天候不佳，楊清溪仍從臺北練兵場升空啓程，展開計畫中的首度環島飛行。沿途楊清溪在臺南長老教中學及高雄故鄉低飛俯瞰，接受熱烈歡呼，並在母校及母親的墓上投下花束。經過兩個多小時的飛行，於上午11時30分左右，降

落在屏東的飛行第八聯隊機場，完成由北臺灣一路飛抵南臺灣的長征之旅，而屏東機場有幸在這個臺灣人首度環島的飛行壯舉中成為第一個降落地點。

空難殞落於生養之地

在屏東機場短暫停留之後，由於東部天候不佳，楊清溪取消原訂經過臺東、花蓮、宜蘭飛回臺北的飛行計畫，於下午1時30分啓程沿西海岸返航，途中因引擎及天候的狀況，而臨時降落在通霄海灘，至10月19日上午再度起飛返回臺北練兵場。10月28日，應楊肇嘉的邀請，作了中部的訪問飛行。11月3日清晨天候不良，但仍再度展開原訂的環島飛行之旅，而為感謝贊助他的飛行事業的樂捐者，出發之前，特別安排載客飛行，首先登機的是臺中富商鄧錫明。著陸後，第二位搭機的是大稻埕北街中和商行老闆王德福。楊清溪在臺北上空迴繞二圈之後，8時19分欲返航著陸時，卻意外墜落於東園町的菜頭園中，楊清溪當場殞命，王德福則在送醫途中不治。

楊清溪寄望完成環島飛行，進而躋身世界飛行家的壯志未酬，時年僅27歲。日本遞信大臣追贈他為一等飛行士。楊家特別將其墓園設計成飛機狀，成為特殊的景象，今墓園遷移改為公園，但仍有飛機造形的橋梁，紀念這位殞落鄉土的楊清溪飛行士。



▲楊清溪之飛機造形墓。（圖片提供／許進發）



▲右昌墓園已遷移改建為公園，有飛機橋。（圖片提供／邱淵惠）