

# 「飛越駝峰」的艱辛任務和 神聖使命（下）

· 陳文樹 ·

自一九四一年十二月日本偷襲珍珠港，美國旋即對日宣戰而爆發第二次世界大戰後，原本由泛美航空公司向道格拉斯公司購置的DC-3型客機，即次第被美軍徵購，改裝為軍用運輸機以運補輜重物資，這種軍用版的DC-3機被改冠以C-47和C-53之型號（C-47型號遠多於C-53）。C-47、C-53型機的體型，自然和DC-3客機相同，但略小於C-46型機，翼展二十八點九公尺、機長十九點六三公尺、機高五點一八公尺，空機時的最大飛行高度為七千零七十公尺。C-47機加開一具大型貨艙門，並加固機艙底板以便承受重型裝備，載重量為二點二七噸，尚少於C-46機；C-53機乃是將DC-3的座椅拆除之後，簡便改裝其他部位而成的運輸機。以上兩型運輸機，擔任過運補、空投物資及載運傘兵……等任務的架次不勝計數，在中、印邊界進行空中運補任務的駝峰航線，即是其所曾進行過諸多著名運補任務之一，對於盟軍之克敵致勝具有舉足輕重的關鍵地位。

在駝峰航線上執行運補的C-47等運輸機，固然是一九四〇年代初期性能極佳的運輸機，不過整個飛航體系卻是十分簡陋，缺乏完備的航空基地、領航系統、通訊設施和地勤配備

，亦無氣象預測，飛行員僅能依據經驗起降飛行，途中仰賴羅盤引導方位，甚至尚需靠著預先計算的飛行時間和目視辨認地形，交叉確認降落地點，但在大雪紛飛或濃霧瀰漫時視線將大受干擾，尤需以高超的技能和充足的經驗，以化解天候上的影響。

一九四二年十二月起，綽稱為「解放者快運」(Liberator Express)的C-87型運輸機，以及專用於載運燃油的C-109運輸機，亦加入駝峰行動的飛航部隊，和前述的諸種C-47、C-53型機並肩行動。具備四具發動機的C-87運輸機，得有較大的運載量以及較強的高空飛行能力，以致得以飛越高聳的山峰，而無須穿行於險峻的山隘，但是在位於阿薩姆的簡陋機場卻較不易起降，且因機體結冰造成引擎熄火而失速墜毀的可能性亦較高，因此就實用性而言，倒未勝於原先使用的C-47和C-53運輸機。

C-109機則是以既有的B-24轟炸機改裝而成，經改裝後，機身內劃設有八個油槽，可裝載兩千九百加侖



自1942年12月起，曾飛行於駝峰上空的C-87型運輸機  
（載自LIFE雜誌The Hump報導）

之高辛烷值航空汽油，惟與C-87機同樣有不易起降、機體結冰時將致飛行欠穩之問題，故難以受飛行員青睞，更可怕的是滿載燃料的C-109機若遇緊急迫降，較易發生爆炸致，使機組人員遇害。

飛機自滇緬邊區起飛未久，當其接近中國大陸雲南的滇緬邊境時，便可瞧見經年為皚皚白雪覆蓋之「駝峰」群山，這群聳立高突的峰嶺亦為怒江和瀾滄江兩條大河的分水嶺，當飛越駝峰時須將高度拉升至六千兩百公尺以上，並且保持機體均衡，隨時提防因為「風切效應」(wind shear)而造成失衡。接著，可看到河水夾含大量泥沙、近乎呈黃褐色的伊洛瓦底江上游河段，以及林木碧草鬱鬱濃密的高黎貢山脈，並可俯瞰到怒江和周旁群山形成的峽谷深淵，此際的飛行高度得降低至四千八百公尺，但仍應提防山谷飄升上湧的氣流。

依據曾經飛越過駝峰的飛行員的口述紀錄，當白天時分，飛機進入雲南境內且天氣穩定晴朗時，機組人員可以平穩的飛臨狀似細長魚體的「洱海」上空（洱海周旁山林地栽植用以製造普洱茶的茶株，清朝時當地為雲南省普洱轄地），而在夜晚時分於月光映照下，洱海煞如一面散發淺淡光澤的銀盤，倘非戰爭時期，能在閒情逸致下賞覽此一美麗情景，不免為之沈迷陶醉。洱海的特殊地形，尚得引導機組人員朝向位處雲貴高原上的昆明飛去，這時因已飛離駝峰一段距離，故飛行高度已可逐漸降低，以飛臨洱海上空為例，飛機的高度係為一千八百公尺左右。

**印度阿薩姆邦航空基地概況及運送補給品之艱辛過程**

駝峰航線印度端的航空基地，乃眾所認定運補任務起點，該據點是位於印度東北部、雅



一架陳放於博物館內的昔日飛虎隊戰機  
(載自 annapuna..com 網站)

魯藏布江(源自西藏,於孟加拉出海)中部流域的阿薩姆邦(Assam,是阿薩姆紅茶的產地),佛教玄奘大師在其撰著的《大唐西域記》中,曾以「迦摩縷波」稱呼該地區。在當地語言中,阿薩姆讀為 Asom,是屬傣族支裔的「揮族」原住民,惟自一八二六年英緬簽訂「延達布條約」(Treaty of Yandabo)起,阿薩姆與其周圍地區即改歸英屬印度統治,宿居於印度大陸的族裔亦陸續移駐此區,特別是在一八八一年大吉嶺鐵路建竣之後更是大量湧進移民。

阿薩姆邦境內,針對飛越駝峰任務所修築的專用機場,是僱用當地和因戰亂遷徙至中印邊區的我國民伕所建成,那時缺乏闢建機場所需的鏟路機、壓路機,機場跑道、周邊道路和相關用地,全皆由民工手持鋤鏟鋤鏟辛勤整地,並搬擡重石夯實地面,若干必須鋪設鋼板或

以鋼筋構築增強的地面,則以竹條或木條鋪疊替代,再填以石渣、水泥後抹平,雖是極其克難,倒也勉可充代。

在中國境內的機場亦是如此,日軍飛機頻繁轟炸,破壞機場跑道及車輛行進的路面,但是每當日本軍機一駛離,民工旋即挖運沙石,填補被炸出的坑洞和破損的地面,讓飛機可以安全起降。最頭痛的,乃是一連數週的密集雨勢,常使各個機場的周邊宛如水鄉澤國,起降時既會增加危險,飛機也易因失靈停擺。幸而在全體人員鏖而不捨、戮力奮勉下,終能克服萬難,日復一日的從事運補任務。二戰晚期,曾負責與美國陸軍運輸隊接洽的國軍幹部黃仁霖(黃將軍後來曾出任我國的聯勤總司令),晚年在其留下的口述歷史中,對於上述憂患難的情景便有深刻的描述。

來自美國的補給品,係先以輪船從美國運抵印度國境。因為在開啓越駝峰任務的第一年間,印度方面僅開放其西部口岸——喀拉蚩和孟買兩個港埠的專用碼頭供美國的船隻靠泊卸貨(喀拉蚩在今巴基斯坦境內,當時的巴基斯坦和孟加拉皆屬於印度,並由不列顛帝國殖民統治),從兩港埠卸下的貨物必須穿越印度大陸長達兩千餘公里的路程,方可到達印度東北端的阿薩姆邦。這些戰備物資的運輸,無法以一條可以直接通達的鐵路幹線運抵,而必須經過具有不同軌距的印度鐵道線路輾轉運輸,極為費時。

經過緊急協商,並透過斯時駐防於印度的蒙巴頓(Louis Francis Mountbatten,註四)勳爵,向統治的英屬殖民政權請求,乃於一九四三年同意開放印度東邊加爾各答港的專用碼頭以供貨輪泊靠。自此,所有物資即改於加爾各答港埠卸下,並取道現孟加拉通往阿薩姆的窄

軌鐵路以運輸,這條鐵路原本是為了運送產於阿薩姆邦的茶葉至加爾各答而建造的,卻在二次大戰時發揮了運載物資前往阿薩姆的重大功能。不過,若干追求印度獨立並且不惜訴諸武力的組織,則曾數次破壞這條山區鐵路,而屢有發現鐵路遭到毀損,必須趕工修復的狀況,誠屬另項災厄。

一九四四年六月,雖然在歐洲戰場上盟軍已登陸諾曼地,大軍並朝向德國、義大利驅進,並在一九四五年時已有勝券在望的新局,但亞洲戰場除了美軍已橫越太平洋、兵臨菲律賓以及開始轟炸日本本土……等較有斬獲外,中國戰區和東南亞一帶仍是陷於膠著,因此運輸物資之重任一直維持著緊繃的狀態,運補貨物的噸數亦持續遞增。在仰賴飛越駝峰的空運之外,美軍又自一九四三年五月起授令由中美兩國人員共同組成工兵部隊,以建造一條自印度阿薩姆邦雷多鎮,穿過緬甸克欽邦密支那而抵達我國雲南昆明的一條公路——中印公路,同時在若干路段增建輸油管線。

在披星戴月、日夜不懈的努力下,數月後,此一又稱為「雷多公路」或「史迪威公路」的跨國中印公路開始逐段通車,成為建於二戰晚期對中國戰區的軍事補給陸路交通線,駐守印度的英軍並藉之支援緬北一帶抗日部隊所需的後援補給。然而,趕建而成的中印公路,路況不佳,經常坍方中斷,兼之美籍的史迪威將軍對華似乎並非友善,屢以對駐防於印度、緬北的美英軍部隊之運輸為首要考量,因此在史迪威公路和附近的山路通行之後,運抵中國戰區的補給物資,大部分仍是倚靠駝峰航線運送,駝峰航線每個月的運載量仍是有增無減,依然是最主要的運補命脈。

飽經戰火洗禮 令飛行員畢生難忘



曾領導飛越駝峰任務的美籍Clayton Bissell將軍（圖右）

早先由美國陸軍第十航空隊肩負運補任務期間，被視為規模較小的時期，此時飛越駝峰空運尚未為日軍發現，因此飛行員不需擔心來自空中的攔截攻擊，只需專注於飛航上的安全。最大的危險是尚屬陌生的地形和變幻莫測的天氣。迨至一九四二年十二月，第十航空隊將空運任務移交予擴大編制的陸軍運輸隊時，則是進入另一個嶄新的開端，各項設備均較齊全完備，隊員們對於航線上的地形和可能遭遇的天氣狀況亦較熟稔，但是由於日軍獲知駝峰航線的運補情形，因此屯駐於緬甸的日本陸軍航空部隊，開始對阿薩姆境內的飛航基地施行轟炸，並派遣戰鬥機攻擊在駝峰航線飛行的運輸機。

此後，隊員們不但必須應對空中運補上的危險，留駐營區時亦須防備來自空中的武力，並於夜間實施燈火管制。再者，既有敵軍戰機攻擊運輸機，中美陣營乃需派出戰機護航。初

際由於機數不足，只有由陳納德上校率領的「飛虎隊」(AVG)派出兩架Hawk 81A2機和我國空軍派出兩架P-43A-1機護航，後來由於盟軍擴大編制（如前面章節曾提及者，原飛虎隊先後改編為美國陸軍第十航空隊駐華航空特遣隊和美國陸軍第十四航空隊），人員、裝備較為充裕，陳納德將軍擁有較多資源可供調度運用，派出較多、較精良的戰機保護駝峰航線上的運輸機，對抗可能遭遇到的日軍攻擊。

擴編成立的美國陸軍第十四航空隊，麾下計有三個中隊——第一中隊暱稱為「亞當與夏娃」(Adam & Eve)中隊，駐守雲南昆明；第二中隊暱稱為「熊貓」(Panda Bear)中隊，駐守雲南昆明之郊，但離四川省境較近之處；第三中隊稱為「地獄天使」(Hell's Angel)中隊，駐守非日軍佔領地的緬甸仰光一帶。從印度阿薩姆起飛的運輸機，其護航任務係經過事先密電聯繫，前半段係由第十四航空隊第三中隊的戰鬥機自仰光升空護航；飛越喜馬拉雅山脈之後到達昆明的後半段，改由第十四航空隊第一或第二中隊的戰鬥機接手護航。但是，畢竟仍非每次的運輸飛行均有戰機護航，有時仍會因為密電通訊上的失聯或戰機調派不及，而由運輸機單獨飛行，而且縱有戰機護航，仍是二次艱難、驚險重重。歷次的任務，飛行員皆承負著運補前線的重責大任，亦肩扛生死交關的沉重壓力。

派駐在阿薩姆地區、擔任飛越駝峰任務的飛行員，既處於荒僻落後的環境，缺乏充足良好的設備，且在基地或飛行途中均有可能受到日軍攻擊的情況下，要執行艱險的飛航運補任務，承受的偌大壓力實在非同小可，即使是地勤或修護人員亦然。根據昔時曾是駝峰行動組織的美籍飛行員，在戰後多年接受美國「生活

」(Life)雜誌採訪時，不免勾起埋存內心深處的感懷而愴然描述道：戰爭後期奉派在天氣晴朗的白天出任任務時，飛行員循既定路線飛行，可以眺望到失事戰友的飛機鋁質殘骸從墜落的山谷間映射日照形成的反光。因此大伙兒為該條灑滿袍澤機體碎片的山谷取名為「鋁谷」，思及戰友的壯烈殉職，誠乃甚為悸慟神傷的憾事。

在這種「食差事繁任務險，難有娛樂沒休假」的戰地中，必須秉持隨時為國家、為世界和平殉節的情操和堅強不撓的毅力，甫可安然度過那段艱苦的歲月，由美國陸軍運輸隊派駐在阿薩姆航空基地，負責掌理醫療診察措施、其本職為外科醫師的多納爾·弗里金傑(Donald D. Flickinger)上校，還兼任精神科和心理醫師之職，傾力使隊員們在行將執行號稱是「死亡航線」的飛行前，或是完成任務、安全返航後均得以放鬆情緒，以苦中作樂的心情迎接明日的朝陽。

一九四四年春天，日本第十五集團軍和陸軍第五飛行師團，協同發動從緬北入侵印度英伯爾(Lahpur)，位於印度東北部的河谷平原城市，亦為曼尼普爾邦首府）戰役，冀圖切斷中印公路，封鎖對英軍的補給，並瓦解中印緬邊區的中美航空基地，繼而阻斷駝峰運輸線。由英籍司令斯利姆中將指揮的盟軍第十四集團軍，在從印度出發轉進至緬北時卻在密支那一帶遭到包圍，史迪威將軍下令法蘭克·梅里爾(Frank Merrill)將軍率領代號為「劫掠者」的部隊進攻緬甸密支那，我國亦調派已進駐於印度的部隊前往支援。五月下旬，盟軍決定將千餘名我國部隊，分批空運至戰況情勢頗為危急的最前線，原負責飛越駝峰航線的運輸部隊，遂抽調大量的人力和裝備以因應此一戰情。

在飛航人員憑恃高超技能，準確的將戰鬥部隊的官兵、彈藥、武器和救援物資空投至接戰地區，使得我國派赴印緬之遠征軍得以協同上述美國部隊施行前後夾擊，不但完成解救英籍部隊的任務並攻佔密支那機場，創下馳名國際的密支那大捷（零星的戰鬥持續至當年八月）。自此，原是飛航於駝峰航線的盟軍飛行員，不但大大的降低遭到日軍戰機攻擊的風險，機場本身反而成為盟軍飛機的降落據點，兩邊陣營的順逆情勢為之不變。因此，在二戰時期原是飛行駝峰航線的機隊，除了運送補給物資至我國內地以外，還曾運補人員和裝備至喜馬拉雅山南側的緬甸去，確是一條對盟軍部隊貢獻卓著的航線。

戰爭歲月，必然會有犧牲殉國的英烈事蹟，生者面對同袍的捐軀成仁，則須以意志戰勝恐懼，並以更加堅忍不拔的志氣以應對日後持續存在，甚且逐漸沈重的壓力。當然，亦不乏有深值慶幸的事例，例如有位飛行員，駕駛時因為油管破裂，從萬餘英尺的高空緊急迫降之際，始終高唱著流傳於家鄉的歌謠以鎮定情緒，終於在指揮塔的引導下安全降落；其他像是如何在寒冬飛行時克服機翼結冰，以及酷暑遭逢暴雨猛襲時機智化解險境，迫不得已跳傘至叢林時之涉險求生，乃至於遭到日軍飛機攻擊時的反制（如Wally A. Gayda自述曾於駕駛C-47機執行任務時，遭遇日軍戰機攻擊，機組人員以配置的步槍向對方戰機射擊，竟成功擊斃日本飛行員）……等，咸是頗受稱頌的傳奇。

在我國和盟軍的攜手抗日作戰下，從一九四四年夏季，盟國締造密支那大捷，佔領當地機場以及周邊的空戰迭有斬獲開始，中、美的航空部隊已逐漸掌握中國戰場上的空優，逐步

減少來自於日本軍機的威脅了。

## 結語

上述死裡逃生、轉危為安的情境，反而讓飛行員歷經淬煉後，引為畢生難忘的榮采。老飛官們在戰後仍常追憶這段「置之死地而後生」的烽火歲月，而不幸在三年餘的駝峰行動中壯烈犧牲的飛官，則是中美百姓及全球民眾永存感念的不朽英雄。

不列計一九四二年初，前「中國航空公司」率先進行之試航，由隸屬於美國陸軍第十航空隊的「美國空運隊」，和後來擴大編制所成立的「美國陸軍運輸隊」，在一九四二年五月至一九四五年九月的三年四個月中，正式飛越駝峰的運補任務，領導人分別是克雷爾頓·比斯爾（Clayton Bissell）少將、愛德華·哈理森·亞歷山大（Edward Harrison Alexander）准將，以及湯瑪斯·哈丁（Thomas O. Hardin）准將出任，總計運送七十三萬六千三百七十四噸物資至中華民國（較早之前，中國航空公司則運載過四萬四千三百噸，總計為七十八萬零六百七十四噸），英烈捐軀者總共超過一千五百人，而此一期間損失的運輸機多達四百六十八架，竟然和由陳納德將軍率領的第十四航空隊所損失的戰機相當，顯見駝峰飛行任務之艱險。

肇源於抵抗日本軍閥侵略的駝峰行動使命，在我國和盟國的軍事歷史上均寫下了輝煌的篇章，也為中美軍民之間奠定了真摯厚實的情誼。戰後，曾投入飛行此一航線並光榮退出軍事舞臺的美籍人士，特別在一九四七年成立「駝峰飛行員協會」，並曾多

次組織代表團訪問我國，與曾經因緣際會並肩作戰，彼此同生共死的我方飛行員共歡聚。在一九四一至一九四五年間，我方曾被編入為中國航空公司隊員的飛官，如衣復恩、毛邦初……等人，在戰後仍衝軍職身分，後來大都晉陞至將領。另外，在現今的昆明市內則矗立一座「駝峰飛行紀念碑」，讓後世深切緬懷這段堅苦卓絕又功勳卓著的光燦史頁，彰顯這段歷久恆新的空航運補任務。（完）

註四：二戰時期，以海軍上將軍銜出任盟軍「東南亞戰區」最高司令官；戰後，蒙巴頓於一九四五年九月十二日，在新加坡市政廳主持盟國東南亞戰區的「日軍受降儀式」。一九四六年，英國內閣通由蒙巴頓出任印度副王兼總督（Viceroy and Governor-General），之後由於印度獨立，因此蒙巴頓是不列顛派出的最後一任駐印總督；一九七九年八月，蒙巴頓在愛爾蘭斯利戈郡搭坐遊艇時，遭愛爾蘭共和軍引爆安置於船上的炸彈身亡。



矗立於雲南昆明的「駝峰飛行紀念碑」  
（載自panoramio網站）

彩

頁

彩

頁