

駝峰航線與空運

· 蕭文，本文圖片均為作者提供。

封鎖是經濟戰，是資源戰，它是運用軍事手段來執行，目的在切斷資源供應的管道。

一九三八年六月，日軍占領廣州與武漢，我國沿海都被日軍占領，我國的海運線全被日軍截斷。一九四二年三月，日軍占領緬甸仰光，封鎖滇緬公路。爲了突破日軍的封鎖，國民政府想到使用飛機，因爲飛機可以超越地形障礙，所以在印度東北部的阿薩姆邦和中國雲南的昆明間，開闢了一條運送戰略物資的空中通道，讓飛機飛越喜馬拉雅山。喜馬拉雅山長約八百公里，一連串高聳的山峰，高度大都在海拔六千公尺以上，這些山峰宛如駱駝的峰背，所以這條空中航線就叫駝峰航線，英文爲The Hump。

駝峰航線有兩條，北線爲印度的汀江，經過葡萄、雲龍、雲南驛，到昆明，長八百二十公里，最低安全高度爲四千五百七十二米；南線爲印度的汀江，經過密支那、保山、楚雄，到昆明，長八百八十五公里，最低安

全高度爲四千兩百六十七米。這條航線主要使用的飛機是C-46、C-47、C-54型運輸機。

當時的飛機沒有壓力艙，所以限制飛行高度在七千米以下，飛機只能在山峰間，隨著高低起伏的山脈飛行，由於山脈高，氣流起伏不定，常出現濃厚的積雲、暴雨、冰雹、強氣流等，能見度特差，是高危險的飛行區域，被列爲空中禁區，所以這條航線



在駝峰航線上空飛行的C-46型運輸機。



位於喜馬拉雅山東南部的印度阿薩姆機場，正在大修甫自駝峰航線結束飛行任務的C-46型機群。

的飛機失事率很高，被視爲死亡航線，中、美兩國飛行員是不得不鼓起勇氣，銜命大膽地飛行這條航線。

駝峰航線是一條非常繁忙的航線，運輸機需要日夜不停飛行，平均每七十五秒就有一架飛機從印度或中國的機場起飛。飛機從印度北部的十三個機場起飛，在約八百公里外，中國的六個機場降落。有時運輸機一天需三次飛越喜馬拉雅山；曾有一段期間，每天平均起飛六百五十架次，全天候飛行。

駝峰航線突破日軍封鎖，將所需的物資運用飛機送達我國。除了運輸機，飛往中國大陸地區的轟炸機與戰



一架C-46型機正準備降落昆明機場。

鬥機等作戰飛機，亦都由這條航線進入中國大陸地區。

一九四二年五月至一九四五年八月，飛越駝峰的飛機共有八萬多架次，運送的物資約有六十五萬噸，其中，中方飛行員占七萬五千噸，約百分之十二。美國陸軍航空隊在駝峰航線上，共有約六百架飛機墜毀，主要為C-46及C-47型機，犧牲飛行人員超過一千五百人。

美國三零八重轟炸機大隊一位B-24解放式重轟炸機飛行員，於一九四四年七月二十七日飛越駝峰航線後，在日記中寫道：「從空中可以看到散佈在山腰與叢林中的飛機殘骸，



一架中國航空公司停在地面的DC-3型運輸機整個右機翼炸掉，當時沒有DC-3型機的機翼可替換，中方機械士找到一隻DC-2型機的右機翼替換。

有美國、英國與日本的飛機，空運司令部（Air Transport Command, ATC）稱之為鋁徑（The Aluminium Trail）。」

駝峰航線也有些趣事，如：一九四一年，有一次，日本飛機攻擊宜賓機場，將一架中國航空公司停在地面的DC-3型運輸機整個右機翼炸掉，當時沒有DC-3型的機翼可替換，中方機械士找到一隻DC-2型機的右機翼，將它裝在DC-3型機上。DC-2型機右機翼比DC-3型機短了五英尺，由Hal Sweet將這架飛機飛到重慶珊瑚壩機場，之後又滿載乘客飛到香

港。在空中，飛行員一直把左機翼的安定片足足調滿十二度，才勉強保持飛機的平衡。這架飛機姑且稱為二分之一DC-2型。這是駝峰空運的另一段插曲，也是一頁特殊的航空史。

另有一次美國人Wally A. Gayda上尉駕駛C-46型機飛越駝峰時，碰到日本陸軍航空隊的中島隼戰鬥機（Zakajima Ki-43），他在無技可施的情況下，拿起身邊的白朗寧自動步槍，打開駕駛艙的窗戶，在日機靠近時，向日機射擊，最後擊落該日機，這是駝峰空運的另一段插曲。

駝峰空運是史上最大規模與持續時間最長的空運。美國從駝峰空運獲得寶貴的經驗，以後將這個經驗運用到柏林空運上，甚至一九九〇與一九九一年波灣戰爭（the Gulf War）的空運上；同時，大規模空運是運用空中武力的另一種方式。換句話說，空中武力除了戰鬥與轟炸等直接戰鬥外，支援後勤的運輸也是另一種空中武力，在戰爭全程佔有舉足輕重的地位，也因此日後美國成立了獨立空運部隊，稱「美國運輸司令部（USTRANSCOM）」，並發展出大型的戰略運輸機，如：C-130型機、C-5A型機等，駝峰空運之歷史意義可見一斑。