

螺旋槳邊的歲月(一)

王立楨

提 要

陳文寬先生在我國的民航發展歷史上絕對可算是一位傳奇人物，是我國的第一位民航飛行員，在民航局成立之前就已經開始在大陸上空執行民航飛行勤務，後來在台灣又成立了第一家完全由國人創辦及經營的航空公司－復興航空公司。

陳文寬先生於1913年出生於廣東台山，在很小的時候就隨他的父親前往美國。在那裡他沒有隨著大多數華僑在中國餐館或是洗衣店打工，庸庸碌碌地過日子，而是選擇進入當時著名的寇蒂斯萊特飛行學校學習飛行，但他在取得飛行員資格之後，在種族歧視之下，他並無法在美國僅有的幾家航空公司裡找到一個飛行員的工作。

既然無法在美國的航空公司裡取得工作機會，陳文寬於1933年回國，進入中國航空公司擔任飛行員，當時他是公司裡僅有的兩位華籍飛行員之一。

在他回國幾年後，爆發了盧溝橋事變，中國開始了長達八年的對日抗戰。陳文寬雖然是民航飛行員，但是他飛行的危險性不亞於任何軍方飛行員，他甚至還幫助軍方培訓空運機飛行員。

陳文寬由於飛行技術優異，因此當時許多大人物都曾經是他的乘客。他曾經載送蔣委員長前往西北視察，另一位舉世聞名的乘客則是率隊首次空襲東京的杜立德

在載運杜立德前往印度的航程可說是陳文寬所有飛行生涯中最傳奇的一次，他不顧日軍已經兵臨城下的狀態，在途中冒險降落緬甸密支那，為了多救出一些中國航空公司派駐當地的同事，原本只有二十一座位的飛機竟然擠進七十二人，陳文寬憑藉著他對飛機性能的了解，運用技巧順利將飛機升空，這些表現充分展現古人所謂的「智仁勇」三達德，陳文寬當之無愧。

陳文寬的長才不只在於飛行，他在經營航空事業方面更有過人之處。戰後他離開中國航空公司，進入中央航空公司，他在七個月內重整公司，使公司的飛機從七架增加到一百五十架。後來大陸淪陷，中國及中央兩家航空公司遷往香港，一九四九年發生兩航事件，使得中央航空公司的運作停止，但是這些挫折並未打擊陳文寬對於民航事業的熱愛，他在兩年之後捲土重來，與戴安國及蔡克菲等人合作在台灣創立復興航空公司，並由他出任董事長。

當時國內民航需求不多，復興航空公司只能藉著軍方包機的合約慘澹經營，陳文寬在民國四、五十年期間，不但替軍方運補遠在中南半島的孤軍，並替國家出面為印尼反政府革命軍擔任運補任務。

陳文寬先生目前已是108歲高齡，仍居住於舊金山灣區。他這一生的故事太多，這本十幾萬字的書僅記載了其中較精彩的部分，希望藉由本書，可以讓讀者們瞭解中華民國民航界草創時代的一些故事。

第一章

紙上兒子—飄洋過海赴花旗

公元1911年10月10日，國父孫中山先生所領導的革命黨於湖北省武昌起義，那次革命推翻了滿清，結束了中國幾千年來的帝制，成功的建立了亞洲第一個民主共和國。

當時居住在美國的華人多半是來自廣東珠江三角洲的台山，新會及中山一帶，因為地緣的關係他們多年來一直以金錢支持著同鄉孫中山先生的革命，所以當革命成功的消息傳到美洲大陸時，他們更歡欣鼓舞的慶祝這一個新時代的來臨。

為了慶祝民國的成立，也為了探望家中的妻小，陳國棟於1912年由巴爾地摩回到了闊別多年的家鄉，當初離家時還在襁褓中的兒女已是十幾歲的青少年了。陳國棟滿心歡喜的看著茁壯的兒子，心想如果能將他帶到美國去一定是一個好幫手，但是因為自己的身分已改成了在美國出生的華人，不可能再向美國移民局報稱在中國有一個十幾歲的兒子，所以只有期望兒子將來能用其他人的身分再到美國去團聚了。這是因為美國在1882年通過一項排華法案，禁止所有中國出生的華人進入美國。所以當時想來美國的華人，或是在橫跨美洲大陸的鐵路完工後決定留在美國的華工，都必須想盡一切方法，找法律漏洞，才能將家人接來美洲團聚。，「紙上兒子」(Paper Son)就是當時非常盛行的一種來美途徑，那是由已取得美籍公民的華

人在返鄉探親後，重返美國之際向移民官表示在逗留中國期間已結婚，並生下小孩，這樣先在官方資料上留下紀錄，幾年之後就可以合法的將一個適齡的孩子帶進美國。

陳國棟那次返國在中國待了一年多，在1913年底動身回美國時，妻子已然懷孕，於是他回到美國時也向移民官宣稱他在中國期間與蔡姓女士完婚，婚後並已生下一子命名為「文寬」，因為當時是以台山話的音譯，所以在美國資料上所登記的就是「Chin, Moon Fun」。而真正的陳文寬卻是在美國移民局的檔案上建檔幾個月之後才於1914年4月13日出生於廣東台山縣，所以終其一生他的官方年齡始終比他的實際年紀要大一歲。

在陳文寬幼年的時候，中國雖然已經脫離帝制並成立民國，但是整個中國卻是處在一個相當混亂的局面，孫中山先生雖然在民國元年就職臨時大總統，卻因為國民黨的實力不足，使原本封侯的清朝官吏心存觀望，並未真正聽命於南京政府，而清朝的北洋大臣袁世凱卻運用手段，一方面逼迫清帝退位，另一方面又施加壓力使孫中山先生讓出臨時大總統的職位，自己取而代之。

袁世凱在騙取政權之後並未滿足，他更想回復帝制登基做皇帝，民國五年的『洪憲皇朝』鬧劇，雖然短暫，卻使全國更陷入不知中央為何物的動盪局面。遠在廣東台山鄉下的陳文寬那時不到十歲，雖然不了解中國政壇上的大風大浪，卻知道

在大海另外一邊有一個「花旗」王國，他的父親就在那裡工作，出生之後就沒有見過父親的陳文寬，對著印象中陌生的父親有著無限的憧憬，因為從小他的母親就告訴他有一天父親會回來，帶著他到花旗王國去唸書。

那時中國傳統式的私塾學堂正在漸漸的消失，取而代之的是那些類似外國教育系統下的西式小學，陳文寬在六歲的時候被送進了一個還是傳統式的私塾，剛開始時每天隨著先生背誦著對他沒有任何意義的「三字經」，那時的陳文寬並不是一個很用功的學生，他對那些私塾內所教的古文並沒有多大興趣，滿心只想放學之後和小朋友一同去爬學校前面的大榕樹，一同到學校後面的小河去游泳。在課業上並不傑出的陳文寬在課外可是個領導型的人物，他有著那種天生領袖人才的特性，那群孩子們在玩的時候總是會跟著他。

1923年秋季，盼望多年的父親終於由美國回到台山，初次見面時陳文寬雖然對父親由美國所帶回來的許多洋玩意兒充滿了新奇感，但面對著嚴肅的父親他卻有著相當的敬畏，父親天生木訥寡言的個性絲毫沒有想像中的親切，那種情形一直到幾個月之後才稍見好轉。

陳國棟這次在國內並沒有待太久，第二年的陰曆年剛過，他就開始整理行囊帶著陳文寬前往美國。那時陳文寬也非常興奮的做出遠門的準備，他所忙的是向那些童年的朋友們道別，在那個交通不方便的年代理，前往美國可是件大事，誰也不

知道什麼時候才能再相見。

1924年3月中旬，陳國棟帶著即將10歲的兒子離開了台山，陳文寬看著揮淚送別的母親，心中雖有不捨的離情，但是更有對家鄉之外新世界的好奇，他興奮的穿上母親替他準備的新衣服隨著父親踏上了由中國台山到美洲大陸東岸的巴爾地摩的漫長旅程。

他們先搭乘驢車由台山到濱海的廣海鎮，再由廣海搭帆船前往香港。站在帆船的甲板上，陳文寬望著浩瀚的大海與漸去漸遠的陸地，感到海闊天空的浩瀚無涯，孤帆在大海中的搖晃雖然讓第一次搭船的陳文寬有著暈船的感覺，但是面對大海及船上事務的新鮮感，使他忘卻了身體的不適，反而是艙上艙下的跑著，看著船員們撐帆，掌舵，年幼好奇的他站在那些船員身邊，毫不怕生的詢問著他們工作的每一個細節，似乎想在剎那間就能了解他們畢生的經驗。

由廣海到香港雖然只有短短的一天航程，但是陳文寬在下船時已經知道了風與浪之間的關係，這個簡單的知識在日後竟不只一次的幫過他。

由香港到美國西雅圖的這段旅程，他們是搭乘美國道勒輪船公司的客輪(Dollar Line, Robert Dollar所創，美國總統輪船公司的前身)，由香港經上海，神戶，東京，然後橫越太平洋抵達西雅圖，整個航程需時一個月左右。為了省錢，陳國棟買的是三等艙的船票，三等艙其實就是一個大統艙，沒有個別的艙房，只有一

排一排上下兩層的床位，每張船票其實只是買個床位而已，這樣雖然沒有享受也毫無隱私，但是相對的每張船票還不到一百美金，是那時還在美國打拼階段的陳國棟僅能負擔得起的價位。

那時船上的等級劃分的相當嚴格，三等艙的旅客是絕對不允許到主甲板上去的，而三等艙裡的乘客絕大多數也都是由台山前往美國的鄉親，所以一路上陳文寬雖然不准到甲板上去玩，但是跟著幾個同年齡的孩子在艙裡遊玩著也不覺得寂寞。在船抵達西雅圖的前幾天，幾個孩子都被集合在一起，由一個對美國比較熟悉的長者，開始教他們在進入美國時該如何應付移民官的詢問。當年在排華法案之下，任何一個進入美國的中國人都必須經過嚴格的隔離問話程序，在問話程序中稍有差錯就有被遣返的可能，連未成年的小孩都無法倖免，所以在船上所有第一次前往美國的中國人都小心仔細的聆聽著那位長者的經驗。

1924年4月下旬，陳文寬所搭乘的那艘輪船抵達西雅圖，擁有美國護照的陳國棟在下船之前將陳文寬托付給一位同鄉，因為他本身可以憑著美國護照立刻入境，但是陳文寬及其他那些第一次來美國的人則必須先被送往碼頭旁邊的一個移民局看守所，在那裡等候移民官的問話。等候的期間短則數日，長的則有長達數年之久，問話結果如有任何疑問，移民官即可將其遣送回國。陳文寬進入看守所之後並沒有因為父親不在身旁而不安，因為同船抵達

的一大群孩子們都一同的被送入看守所，所以絲毫沒有不適應的感覺。

在看守所的第二天早上，由窗外傳來的一陣陣高頻率噪音引起了陳文寬的注意，他爬上窗台往外一看，只見碼頭旁邊有一艘非常奇怪的小船，船的兩旁各有兩片窄窄的帆片，但是那帆並不是像普通帆船一樣直立在船上，而是水平的向兩邊伸出，船首的部分還有一個急速轉動似的風車，那陣高頻率的噪音似乎就是由那裏產生的。他頓時對那艘奇怪的小船產生了興趣，他緊扒著窗口的欄杆，目不轉睛的注意著那艘船的每一個動作，幾乎忘了在房間內和他玩耍的小朋友。

那艘小船頭部的風車突然開始快速的轉動，所發出的噪音就更加尖銳，小船緊跟著就開始在港灣內快速前進，那種速度超過他所見過的任何一種交通工具，他正讚賞著那艘小船驚人的速度時，那艘船突然離開水面飛了起來，10歲的陳文寬瞪大了眼睛望著那艘飛起來的帆船，一時愣在那裡說不出話來，這一定是父親所說的飛行機了！

從第一次看到飛機之後，陳文寬幾乎是每天天一亮就爬上那扇朝向海面窗戶的窗台，去尋找那一架水上飛機，而他也從沒有失望過，每天都可以看見那一架飛機在西雅圖的港灣裡起落。多少年之後在回憶起這段往事時，陳文寬總認為那架水上飛機該是波音公司的產品，但是在波音公司的畫冊裡卻找不到那一型飛機的相片，所以至今他都不知道那究竟是哪一種

飛機。

在看守所裡待了一個多星期之後，一天早上在一名翻譯的陪同下，陳文寬進入了一間很大的辦公室，兩個金髮碧眼的西洋人開始對陳文寬問話，他們問他家裡還有一些什麼人，他小心的照著事先父親所囑咐的方法作答，說自己是家中的長子，絕口不提長他幾年的兄姊兩人。

第一次的談話在短短幾分鐘內就結束了，移民官並沒有表明他是否通過了面談，當他回到同鄉聚集的大房間，將問話過程向大家報告之後，幾個年紀大一點的人認為情況不是很好，因為對於一個只有十歲的孩子來說，可以問的問題也就是那麼幾項，問完了之後如果沒有立刻將他放出去就表示一定是哪邊出了問題，但是陳文寬本身對這方面並不是很擔心，就在大家熱心討論他的問題的時候，他已經又爬上窗台去看他的水上飛機了。

第二天一大早，移民官又來找陳文寬，這次並沒有問他任何問題，他們吩咐他立刻將行李準備好，等他父親到了之後就可以隨著父親出去了。大夥兒知道了陳文寬可以入境之後，都對他投來羨慕的眼光，尤其是那群同年齡的孩子們更是對他依依不捨，因為在那短短的一個多月航程中，陳文寬已經儼然成為他們之間的領袖。

第二章 雛鷹展翅—蕭條年代學飛行

離開看守所之後，迎接陳文寬的是

一個嶄新的世界，所看到的、聽到的及感覺到的都與以前所熟悉的大不相同。街道上的汽車，房子裡的電話，滿口詰聲之音的洋人，都給了陳文寬相當大的震撼，不過他對這個嶄新的環境倒沒有不適應，隨著父親到住在西雅圖的叔父家不久，他就和隔壁的小男孩開始玩了起來，雖然兩個人無法以語言溝通，陳文寬卻以肢體語言及臉上的微笑，很快的與鄰居小男孩交上了朋友。

在西雅圖的第一天晚上，陳文寬的父親帶著他去看了一場電影，在那個年代的電影都是無聲的默片，電影中的台詞是由幻燈片打在牆上，電影院裡有一架鋼琴，由一位女士當場彈琴為電影配樂，這種組合在當年是相當不錯的娛樂，但是對剛到美國的陳文寬來說卻像鴨子聽雷，無法體會其中的樂趣。當天的電影是一場西部牛仔與紅蕃之間的打鬥片，陳文寬對美國歷史毫無概念，對那場電影的唯一印象只是那些滿臉畫了像京戲臉譜花臉似的印地安紅蕃。

在叔父家住了一個多星期後，陳文寬隨著父親搭上了火車，開始了橫跨美洲大陸三千多哩前往巴爾地摩的漫長旅途，這也是一種嶄新的經驗，那是他在短短的10年生命中所搭乘過最快的交通工具，他趴在窗口望著窗外飛逝而過的景色，心中真是興奮到了極點，尤其是當火車在山區前進時，一邊是直起而上的山岩，另一邊是垂直而下的峭壁，靠在峭壁旁的窗口，看著整個在他腳下向四下展開的大地，真

有凌雲御風的感覺，頓時間他想起了在西雅圖所見到的飛機，現在的感覺該就像坐在飛機上向下看的感覺一樣吧。第一次陳文寬有了想飛的念頭。

由西雅圖到巴爾地摩一路三千哩，沿途景色雖然優美，但是一天24小時不斷的隆隆車聲，總會使人厭煩，加上車廂內活動空間不大，活潑好動的陳文寬每天在幾節車廂內來回走動著，對周遭景色的好奇心已經被不耐的心情消磨殆盡，他開始每隔一陣子就圍著父親問「還有多久才到？」車子每進一站他也會很興奮的問「是這一站嗎？」在此之前從來沒有離開過台山縣的他來說，短短的幾個月之內他是真正的體會到了世界之大。

那長達三千餘哩的航程終於在五天之後劃下句點，在一個黃昏的時刻，那列火車吐著白色的蒸氣緩緩的駛入了巴爾地摩的火車站，陳文寬隨著父親帶著疲憊的腳步跨下火車，在夕陽裡走進了巴爾地摩，他成長期間的第二個家鄉。

剛抵達巴爾地摩的時候，陳文寬隨著父親住在Walbrook區North Ave街尾一家洗衣店的二樓，他的父親就在樓下的洗衣店打工，而他則被送到家裡附近的一間公立小學就讀。

入學時，因為他完全不懂英文，學校方面就暫時安排他先上一年級，等英文能跟得上時再將他分到適合他年紀的班級。於是10歲的陳文寬就隨著一群6、7歲的小孩由ABC開始學習英文。由於他的個子不高，混在那些比他小許多歲的孩子

中間竟也看不出他的年歲，這樣反而使他很快的與那些小朋友們打成一片，對他學習英文來說有著很大的幫助。

1924年聖誕節左右，陳國棟頂下了在巴爾地摩西區的一間洗衣店，於是趁著聖誕節放假的時候父子兩人就將家搬到了西區豪爾街(Howard St)上的一間獨門獨院的房子裡，那時因為陳文寬的英文經過半年多的磨練，已經可以簡單的與人溝通，所以在他轉入西區的第48小學時就直接轉入四年級。

那時距萊特兄弟發明飛機才不過20年的光景，但是整個航空界卻在以倍數成長著，每當陳文寬看見凌空而過的飛機，總要駐足觀望半天，尤其是當美國海軍的幾艘飛艇在巴爾地摩附近上空穿梭時，他更是會望著他們如鯨魚似的在晴空中緩慢前進英姿，想著那麼大的一個物體究竟是靠著什麼才能漂浮在天空中的？

雖然航空器材的發展極快，但是在當時能了解飛機原理的人卻沒有幾個，所以陳文寬對飛機的迷惑始終沒能獲得解答。一直到1927年當林白駕著聖路易精神號由紐約直飛巴黎之後，在全國瘋狂慶祝的熱潮之下，他才由雜誌上讀到了有關飛機的原理及許多相關的故事，這些相關的資料頓時更激起了他對航空的興趣。

1928年陳文寬由初中畢業之後，秉著對機械的興趣，進入了男童職業學校(Boys Vocational School)就讀，主修汽車修護。當時的汽車還是相當的簡陋，四衝程的內燃機加上變速箱就是整個汽車的動

力系統，所以課程也就相當的簡單，全部的課程在一年內就結業。

陳文寬在1929年秋天由職業學校畢業之際，正是美國股市崩盤的時候，全國的失業人口高達百分之十以上，整個社會各界一片蕭條，在這種惡劣的情況之下，毫無實際工作經驗的陳文寬竟然靠著他的親和力，在巴爾地摩市政府的衛生局找到了一份卡車技工的工作。

在那個職位工作了還沒一個月，陳文寬就發現在學校中所學的只是理論，一旦真的站在一輛故障的卡車前面，他可是一點概念都沒有，同時也因為他的個子太小，拿起和他胳膊一般長的扳手時，他竟然使不上勁兒，於是在這些問題之下他在衛生局只工作了一個多月就辭去了那個工作，重新回到職業學校，進入專門為工作中的汽車技工設立的班級去學習更精進的修車技巧。

三十年代初期，美國雖然進入經濟恐慌，但是因為林白飛越大西洋後所引起的航空熱潮並未因此退燒，當時最大的飛機公司寇提司萊特(Curtiss Wright Aircraft Corp.)在全國各地設立了無數的飛行學校及飛機技工學校，吸引年輕人進入航空界。當陳文寬回到職業學校進修後沒多久，有一天在車站的候車亭裡見到了飛行學校招收飛行生及技工學徒的廣告，他突然覺得與其去當一名修理汽車的技工，何不去當一名修理飛機的技工呢？更而甚之，為何不乾脆學習飛行去當一名飛行員呢？

當他回到家裡將他的想法告訴父親之後，陳國棟毫不考慮的就說：「不行！」那是一個傳統的父親在愛護親子的情形下的本能反應，航空工業萌芽期間的飛機安全紀錄並不是很好，報上三天兩頭就會刊出有關飛機失事的新聞，那時在一般人眼裡飛機只是一個冒險家所使用的工具罷了，所以對於陳文寬學飛的請求，陳國棟是根本沒有商量的餘地。陳文寬退而求其次的請求父親讓他轉學飛機維修，這回陳國棟並沒有拒絕，說不定他是看出了航空工業的發展潛力，也說不定是不忍心連著讓陳文寬失望兩次，無論如何，在看到那張招生廣告的第二天，陳文寬就到巴爾地摩機場的航空學校去報名了。

當年的飛機比汽車還要簡陋，除了發動機之外沒有任何其它的機件，發動機的轉軸不需變速箱就直接帶動著螺旋槳，所以陳文寬在很短的期間內就摸清楚了飛機的動力系統，但是飛機機身的布料蒙皮修補卻著實的讓他頭疼了一陣子，他實在無法熟練的用布料、剪刀、針線及膠酯來修補機身上的破洞。然而那是飛機技工課程的一部份，為了完成課業他必須耐下心來仔細的學習那令他手拙的課程。

陳文寬有一個表哥也在巴爾地摩經營洗衣店，他為人相當的四海也非常的講義氣，在當時中國人的幫派裡有相當的地位，因為他經常要陳文寬在空餘的時間到他店裡去幫忙，所以陳文寬與他一直保持著密切的關係。當他知道陳文寬想學習飛行時，他不但舉雙手贊成同時也主動的表

示要替陳文寬到他父親前去說情。那位表哥雖然輩分比陳國棟要低，但因他在社會上及幫派裡的地位，使陳國棟對他相當的尊重。他和陳國棟談起陳文寬想學飛行之事，在陳國棟還沒置可否之前，他戲謔的加了一句：「如果那孩子不想活，你留著他也沒用，讓他摔死倒也乾脆！」經過表哥和父親溝通之後，陳文寬似乎可以感覺得到父親對他學習飛行的意願有些鬆動，於是他更是每天都想法子和父親多談一下飛機與飛行方面的事，這樣又過了幾個星期之後，陳國棟終於鬆口答應讓他去學飛行，並拿了一筆錢出來當他的學費。

當年學習飛行的費用並不便宜，每個鐘頭由教官帶飛的費用是美金二十元，單飛每個鐘頭的費用也要美金十五元，這種價格在三十年代來說跟本一般人所負擔不起的天價，尤其是在股市崩盤之後的那幾年，一般人連保持起碼的溫飽都有問題，陳國棟卻肯為了兒子的興趣拿出一筆不貲的款項。即使事隔七十餘年，陳文寬現在想起那件事時，仍然清晰的記得父親將錢交給他時所說的那句話：「要當心！」

雖然飛行是一般年輕人所嚮往的，但是在當時的社會環境下學飛的人不多，事實上當陳文寬在1932年開始學飛之際，他是那所飛行學校裡唯一的學生，所以當時的校長Major Tipper及教官Dean將全部的精神都放在他的身上。

陳文寬的飛行啟蒙是用Curtiss Wright所設計生產的Fledgeling型教練機，那是

一種前後雙座，無座艙罩的教練機，飛機座艙裡除了空速錶，垂直速率錶及發動機轉速錶之外沒有任何其它儀錶，就連最基本的針球儀都沒有。飛機既然不複雜，操縱起來也就相對的簡單，初學的學生只要將起落，轉彎及失速改正學會就好了。操縱這型飛機雖然不難，但是當時他的教官卻將一個非常重要的飛行觀念灌輸給他，那就是「空速」！「空速」是飛行中最簡單也是最重要的一項觀念，只要有空速就可以控制飛機！終其一生在陳文寬超過上萬小時的飛行時間裡，他操縱過十餘種不同款式的飛機，但是所有的操縱技巧都是建立在這最簡單的理念上。

既然剛開始學飛行之際就把握住了基本觀念，陳文寬很快的在教官帶飛四個鐘頭之後就放了單飛。當年美國主管航空業務的是航空局(Bureau of Aeronautics, CAB及FAA的前身)，按照當時的規定如要取得私人飛行執照必須最少有10小時的飛行時間，當時因為陳文寬是那時整個巴爾地摩地區唯一的飛行學生，所以當他的飛行時刻剛滿10小時之際，校長Major Tipper立刻將他送考，而他也非常輕鬆的通過了考試而取得了私人飛行執照。

取得私人飛行執照並不是陳文寬的最終目的，他那時已經打定主意要以飛行作為他的終身職業，所以他必須繼續準備下一個階段——商用飛行執照——的甄試。

商用飛行執照必須有200小時的飛行經驗，要累積這些時間對任何人來說都將

是一筆相當大的費用，那時航空局正巧設立了一個處於私人執照及商用執照之間的限用商業執照(Limited Commercial License)，所謂限用是指航程及帶客量都受到航空局法規的限制，而這個執照只要50小時的飛行經驗即可報考，所以陳文寬當時決定先取得限用飛行執照，然後利用那張執照去找一份飛行的工作，希望能一方面工作一方面建立起考商業執照所需要的時間。

因為那時他已取得私人飛行執照，所以除了在學習長途跨點飛行(Cross Country Flight)時，須有教官同行之外，其餘的時間他都是一個人單獨駕機飛行來增加飛行經驗。學習飛行之餘他都在表哥的洗衣店打工，所賺取的工資雖然不多，但是對於所費不貲的飛行，多少還是有些幫助。

在目前的長途跨點飛行時，飛行員通常是根據地面導航台的電波來決定飛行的航向，但在七十餘年前航空業剛起步的時候，飛行員只能依照地標、羅盤及地圖來飛行，所以那時飛行的高度都不能太高，天氣不好時就無法飛行。

當陳文寬去考限用商業飛行執照那天，考試官要他飛往兩百哩外的紐澤西州紐華克機場以測試他的長途飛行及領航能力。他在做航行計畫時決定起飛後先往東飛，飛到契嗣珮克灣(Chesapeake Bay)後，沿著海岸線向北飛，飛到德拉威河(Delaware River)時再順著河逆流而上，經過費城(Philadelphia)後繼續沿著河往北

飛，飛抵醇屯(Trenton)後，德拉威河開始轉向西北方，而紐華克卻位在醇屯的東北方，所以那時他必須開始藉著地圖及羅盤向東北方飛行，那是整個航程上最困難的一段，因為那一路上除了普林斯頓大學之外並沒有太顯著的地標可供參考，所幸那段路程只有四十餘哩左右，不至於會造成太大的困擾。陳文寬當天照著他所做的航行計畫，在兩小時內飛抵紐華克，稍事休息後他再駕著那架Curtiss Wright的Robin輕型五人座小客機照原路飛回巴爾地摩。平安落地之後，考試官跨下飛機，握著陳文寬的手說了一句到現在他都沒忘記的話，他說：「The sky is yours now, go enjoy it！」那天是1932年的8月23日。

第三章 進入中航—首航北平遭歧視

1929年年初，美國Curtiss Wright飛機公司的子公司北美飛機公司(North American Aviation Inc)在中國成立了中國聯邦航空公司(China Federal Airways)，同年該公司就與中國鐵路部簽約合作成立中國航空公司(China National Airways)，並由鐵路部部長孫科兼任總經理。當時這家新航空公司的最大希望就是想承包中國國內的航空郵件，但是很快的美方就發現與中資合作的新航空公司在業務發展方面並未能如預期般的順利，他們發現在各地開設航站時總有人故意找這家新航空公司的麻煩，同時在爭取航郵業務上也沒有多大進展。

多方探討之下美方才發現他們顯然是找錯了合作的對象，因為中國交通部認為航空運輸的業務該隸屬交通部而不是鐵路部，而在不願意公開與孫科部長為難的狀況下，交通部只有採取消極的不合作態度希望能讓美方知難而退。美方在知道中國國內的政治氣候之後，從善如流的在次年(1930)改與交通部重新訂約，並請當時的交通部長王伯群擔任新的總經理並將公司的英文名稱改為(China National Aviation Corporation)，這便是中國航空公司成立之詔始。

中國航空公司成立之初，正逢美國股市崩盤全球經濟陷入泥沼之際，所以即使在新的管理之下業務仍然停滯不前。1933年初為了資金的流轉，Curtiss Wright將中國航空公司的全數股權出讓給正在全球擴充業務的泛美航空公司(Pan American World Airways)。

泛美航空公司在1933年接下中國航空公司的美資股份之後，開始積極的擴展業務，除了原有的航空郵件之外，它也開始準備進入客運及貨運的市場。為了開發這些新的市場，中國航空公司開始大量的購買飛機及預備招考新人。

泛美航空公司取得中國航空公司一半股權之前的幾個月，陳文寬的一個叔叔剛好在上海的京滬鐵路任職，他由特殊管道獲得泛美即將取得Curtiss Wright在中國航空公司的股份並將擴展客運業務的內幕消息，當時他第一個就想到剛在美國考取限用商用飛行執照的陳文寬，於是他立刻

寫信通知陳文寬告訴他這個難得的機會，並建議他回國來試試運氣，看看能否進入中國航空公司擔任飛行員一職。

那時陳文寬雖然已經考取執照，但是在美國經濟不景氣的情況下根本找不到任何有關飛行方面的職務，所以當他由叔叔處得知這項消息後，立刻開始做回國的準備，他父親雖然有些不捨，但是為了陳文寬的前途還是拿出了一筆錢給他作為回國的旅費。

1930年代美國本土已有幾家航空公司，但是機票價格非常昂貴，所以火車仍是最大眾化的交通工具。陳文寬在1932年年底踏上歸國之路時，就還是循著八年以前所走的路線由巴爾地摩搭火車到西雅圖，再搭輪船橫渡太平洋回到中國。

陳文寬在1932年12月回到上海，雖然回到祖國但是他卻像到了一個全然陌生的國家，因為他一點也聽不懂當地所使用的語言，他所熟悉的台山話在那裡是毫無用武之地，反而英文倒在某些地方還可以通用，同是中國人在中國的土地上卻要用外國語言來溝通這對陳文寬來說實在是一件相當奇怪的事。

1933年1月初當陳文寬到龍華機場去求職時，中國航空公司並沒有專門的人事部門來承辦人員的雇用。機場櫃檯的人只是指著機場大廳後面的一個棚廠，讓他到棚廠的二樓去找一位龐德先生(William Langhorne Bond)去詢問。

雖然那時中國航空公司中方所佔的股份超過半數，而且總經理一職是由交通

部長王伯群兼任，但是在公司裡實際管事的負責人卻是經理龐德。龐德原先在Curtiss Wright任職，1929年被任命為中國航空公司的經理，負責開發中國內部的航線。

那天當陳文寬剛走進棚場，就看到幾個工人正將一架水上飛機由棚廠裡抬出，往黃浦江畔抬去，旁邊跟著幾個外國人，由那幾個人的對話中陳文寬知道其中一位高個子就是龐德，於是陳文寬就跟著他們往江邊走去，希望能有機會同龐德說上話。

結果沒等陳文寬開口，龐德就注意到他了。

「有什麼事嗎？」龐德問他。

陳文寬馬上簡單的自我介紹了一番，並表明了求職的意願，龐德聽了之後告訴他先等一下，等那架水上飛機起飛之後再和他詳細談一談。

其實那時陳文寬也是對那架水上飛機非常的好奇，一來他沒想到水上飛機是由人像抬轎子一樣的由棚廠搬出，再來他也是想在近距離看看水上飛機的實際操作情形，所以他就緊跟著那批人往江邊走去，前一次他看到水上飛機還是在九年前他初抵美國時，在西雅圖的移民局的看守所裡。

那些工人一直將那架水上飛機抬進黃浦江，等飛機浮到水上之際，再將支撐飛機的擔架由飛機底下取出，那時正是一月嚴冬期間，眼看著那些工人只穿著薄薄的單衣，卻要走進冰冷的江水之中，陳文

寬心中實在不忍，但是看著那些工人似乎沒有任何不適的感覺，而且據說中國航空公司的待遇不錯，人們都爭著想進這家外商公司，拿比一般國內公司較高的待遇因此這種工作環境還是可以忍受的。

陳文寬第一次感到在這個社會的構架中，雖說是人人生而平等，但是工作的階級及性質卻不可能平等，要得到較舒適的待遇及工作環境，那麼就必須使自己更具有競爭力。

那架水上飛機的駕駛員(事後陳文寬才知道那人就是當時中國航空公司的總機師艾利生)，將飛機的發動機啟動之後，先將發動機的油門放到慢車位置，讓發動機暖車。在發動機溫車的時候，龐德開始詢問陳文寬一些他的資歷，當他知道陳文寬除了具有有限用商業飛行執照之外，還具有飛機修護技師的資格時，他馬上表示可以聘用，只是必須等到當年三月公司開闢上海到北平的航線時，才可以正式錄用。

陳文寬沒有想到求職的事竟如此的順利，心情頓時放輕鬆許多，於是他和龐德開始聊起一般飛行的事情，因為他從來沒有飛過水上飛機，所以當時的話題都是圍著那架正在溫車的水上飛機。

龐德告訴他那架飛機是Keystone Loening公司Air Yacht型的水上飛機，當天那架飛機的目的地是南京，雖然除了機員兩人之外還可帶六位乘客，但是那天卻沒有任何乘客，只有郵件。

陳文寬正想問那架飛機的載重量時，那架飛機的發動機開始加速，飛機也

開始緩緩的滑出碼頭地區，於是陳文寬就暫時停止了與龐德之間的對話，開始專心注意那架飛機的動態。

那架飛機離開碼頭區之後，並沒有直接加速起飛，反而是在碼頭旁邊開始繞圈子，這個反常的舉動把陳文寬給弄糊塗了，他滿臉狐疑的轉向龐德，沒等他開口龐德就告訴他那是因為水上飛機其實並不適合在完全風平浪靜的情況下起飛，因為在水平如鏡的狀況下，機身與水面之間的附著力較大，需要較大的動力才能將飛機由水中飛起，在這種情形下飛機在起飛之前如果先行在水上多繞一些圈子，將水面攪亂，會使飛機比較容易起飛。

對於從來沒有飛過水上飛機的陳文寬來說，這簡單的幾句解釋卻使他終身受用不盡。

既然中國航空公司已經答應他在當年三月開北平航線時會雇用他，陳文寬開心之餘，當天晚餐之後就到叔父家附近的一家酒吧去輕鬆一下。在那裡他遇見了一批也是由美國回國的一批中國青年，更巧的是他們也都是在美國學完了飛行想回祖國來發展的，在年紀相仿興趣一致的情況下，陳文寬很快的就與他們混熟了，與他們閒聊間陳文寬發現那些人雖然想在祖國的航空方面有所發展，但是他們的目標卻是空軍而不是民用航空，那些人之間有一位是由波特蘭(Portland, Oregon)回國名叫雷炎均(Clifford Lui)的青年，還特別的向陳文寬游說進空軍的好處，雷炎均並邀請他過兩天一同到杭州笕橋空軍軍官學校去

報名。

陳文寬當時也似乎被他說動了，他想反正中國航空公司要等三月才能上班，不如趁這這個上班之前的空檔跟著他們一同去笕橋看一看，也可以讓自己多一個選擇。

打定主意之後陳文寬就隨著雷炎均一夥人於1933年1月底由上海搭火車到杭州去了一趟。結果卻大失所望，因為空軍官校雖然相當歡迎那群由海外歸國的年輕飛行員們，但是他們仍須通過最基本的入學考試，而在美國長大的陳文寬卻因不認識中國字跟本通不過第一關！

雖然無法和雷炎均一同進入空軍官校，但是後來他們兩人都在中國航空史上留下了紀錄，雷炎均在1960年代曾任中華民國空軍副總司令，而陳文寬更在1950年間在成立了中國第一家民資的航空公司。

二月間陳文寬接到中國航空公司的通知讓他於當年三月一日到龍華機場報到上班，令他不解的是通知單上所註明的職務竟是飛機維護技工兼飛行員，他沒想到這麼大的一家公司竟會把一個人當兩個人用，但是看在月薪270元法幣的份上，他也顧不得到底是什麼職務了，因為那時一個小學教員的月薪才是80元左右，270元真可以說是相當不錯了。

真正開始上班那天，龐德先生當面告訴他在開關北平航線之前，他必須每天到棚廠去擔任飛機維修技工的職位，上海北平的定期航線開始之後他在飛行之餘也必須到棚廠繼續擔任飛機維修的工作。陳

文寬當時心中有些不悅，因為據他所知其他外籍的飛行員在飛行之餘並不要擔任任何其它工作，然而在那時的社會上這種不平等的待遇比比皆是，而且大家都已習以為常。陳文寬知道以他個人的力量是無法扭轉的這個情勢的，他心中暗自決定以後一定要想辦法將這種不平等待遇取消，而他日後在經營中央航空公司之際，還真是將這同工不同酬的惡習打破。

其實那時公司要他擔任的技工工作還算是相當簡單，只要在每一架飛機落地之後及起飛之前檢查發動機的機油及輪胎的胎壓，並不需要做發動機大規模的內部維修。這樣做了兩個星期的技工之後，有一天在下班時龐德突然通知他，他已被選為公司的北平航線首航班機的副駕駛，這個消息令陳文寬欣喜若狂，他終於可以重新回到睽違已久的藍天，同時他也可以藉機一遊中國的古都。

那天他回到叔父家之後，興奮的向叔父及孀母報告這個令人興奮的消息時，旁邊的小堂弟插嘴問了一句：「北平在哪裡？」

堂弟那麼一問，陳文寬才突然發現他只知道北平是在中國的北方，但是確實的方位他是一點概念沒有，而他手邊不但沒有前去北平的航圖，就連中國的大地圖他都沒有，情急之下他想到了堂弟的地理課本，借來看了之後才大約的知道北平與上海之間的距離與方位。

第二天一大早，陳文寬穿著嶄新的制服抵達龍華機場時，他才知道當天所要

使用的飛機是Stinson型的七人小客機，除掉正副駕駛兩人只可以搭五位客人，可能因為是首航的關係，當天那架飛機竟是滿載，這在當時還真不是常見的情形。

沒有名人剪綵，也沒有任何儀式，中國航空公司由上海飛北平的首航班機就在1933年3月15日上午8點由龍華機場起飛，擔任正駕駛的是一位名叫Floyd Nelson的美國人，陳文寬並不知道Nelson對Stinson有多少經驗，可是他非常清楚那是他自己第一次坐進Stinson的駕駛艙。雖然沒有飛過那型飛機，但是當年的飛機都非常簡陋，所有操縱系統及儀器都大同小異，在一位有經驗的飛行員帶領下，陳文寬倒是很快的就適應了那型飛機。

當天飛行的航線是由上海起飛後順著海岸線北飛，在連雲市北邊的海州落地加油後繼續北飛到青島，然後再經天津最後抵達北平。一路上飛機的高度都保持在四千呎左右，在這個高度可以避開航路上的山嶺丘越，同時也可以將地面的地標看的很清楚，這對當年的航行是相當重要的，因為那時主要的領航方法就是就是注意地標。

飛機在青島起飛後，Nelson將飛機交給陳文寬控制，他自己由航行包中取出一個三明治開始他的午餐，看在陳文寬眼裡可真不是滋味，倒不是因為他嘴饞，而是覺得公司沒有一點制度，對於一個新人來說，這次飛行任務出發之前既沒有告訴他該帶些什麼，也沒有人將飛行路線先告訴他，所以他不但不知道飛機的航線，更連

自己的午餐都沒有準備。Nelson吃完三明治之後，示意陳文寬可以開始吃午餐了，他搖一搖頭表示不餓，而以他當時的那個年紀也真是可以撐得住，一直等飛機在天津落地之後他才在機場旁的小店裡買了個燒餅充飢。

飛機於下午四點多在北平南苑機場落地，對於這架首航的客機，北平市也沒有任何歡迎的舉動，當地的中國航空公司辦事處派出了一輛小包車接了Nelson及陳文寬兩人，將他們送往城裡的旅館。

經過八小時的飛行之後，陳文寬累得癱坐在汽車中，對車外的中國古都沒有任何欣賞的心情，他只希望能早一點到旅館，休息一下同時吃一頓豐富的晚餐。

車子在城裡的一個非常氣派的大旅館前面停下，陳文寬正要隨著Nelson下車時，司機將他拉住，並告訴他這裡並不是他住的旅館，他在錯愕中坐回車子，難道正副駕駛兩人還分住兩個不同的旅館？

其實公司並不是將正副駕駛兩人分住兩個不同的旅館，而是將中國人及美國人分住兩個不同的旅館，如果陳文寬也是金髮碧眼的美國人的話，那麼他也可以住進那間高級旅館，而不是住進後來那個司機將他帶到位於火車站附近的一家平價小旅館。

在美國長大的陳文寬覺得這真是不可思議，連在美國他都沒有受到這樣的歧視，沒想到卻在自己的國家卻被當成次等公民。

中國航空公司的北平辦事處經理是一位姓黃的先生(M. S. Huang)，當天晚上他請了陳文寬在旅館後面的一家餐館吃了一頓北平烤鴨，這樣熱情的招待讓陳文寬暫時忘卻了心中的不快。

第二天回上海的班機一樣是早上八點起飛，這回陳文寬記得買了一份餐點帶著上飛機。

作者簡介

王立楨先生，紐約市college of Aeronautics 航空系畢業，康乃迪克州University of Hartford 電機系畢業，加州Santa Clara University 企業管理碩士。曾任職於洛克希德馬丁公司太空部門，擔任流程總工程師。

