

螺旋槳邊的歲月(二)

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。

第四章 水空聯運—水上飛機渡三峽

1933年國民政府雖然已經成立超過二十年，但是總體而言中國仍然尚未統一，各地的地方政府明著聽命於中央，實質上卻是各自為政，地方首長經常會為了本身的利益而不斷的與附近的其它勢力發生武力衝突，例如四川的劉文輝與劉湘，新疆的盛世才與馬仲英之間的戰爭，加上日本在東北不斷的製造事端，福建的陳銘樞及蔡廷鍇等人公開與國民政府決裂，使整個國家陷於一片動盪之中。

在一片政治混亂的局勢間，中國航空公司仍不斷的開闢新航線以求擴充業務，並於開闢了上海到北京的航線之後，為了營運需求又在四月到五月之間陸續雇用了一批由美國回國的華裔飛行員擔任副駕駛，他們分別是由芝加哥回來的王唐諾(Donald Wong)、王伯訥(Bernard Wong)及由洛杉磯回來的譚玖(Joey Thom)等三人，其中王唐諾被編到和陳文寬一道飛上海到北平的航線，王伯訥及譚玖則被分到上海到漢口的航線飛水上飛機。

當時上海到北平的航線是一星期兩班，每星期二、四由上海飛北平，星期三、五則由北平飛上海，陳文寬的班表是第一個星期飛一趟北平來回，第二個星期則是兩趟北平來回，不飛行的時間他仍必須到機務處去擔任維修技工的職務，而其他的華籍副駕駛因為沒有修護方面的專長，所以不需要擔任技工的工作，可是陳

文寬拿的錢並不比其他副駕駛多，為了這種不平等的待遇陳文寬曾向公司方面反應，卻總沒有下文，這種「你愛幹不幹，不幹自然會有別人幹」的態度讓陳文寬極為不滿，但是為了那份還算不錯的待遇他只有忍了下來。

1934年3月，Curtiss飛機公司為了向中國政府銷售它所生產的Hawk II(霍克二)型戰鬥機，特別請來美國著名的試飛員杜立德(James Doolittle)前來上海表演新飛機的性能，陳文寬因為當時還在兼任飛機技工的工作，所以也被派到了在霍克二拆箱組裝時擔任組裝的任務，也就是這個原因陳文寬得以認識了大名鼎鼎的杜立德。

飛行表演是在上海的跑馬場舉行，那天上海萬人空巷，跑馬場擠滿了來看新式戰鬥機的性能表演的人。陳文寬因為職務的關係取得了幾張位置不錯的票，他帶著叔叔及幾個家人坐在中央較高的地方觀看杜立德的表演。

那天在全場觀眾的歡呼聲中，杜立德用那架霍克二在跑馬場上空將所有可以想像得到的空中絕技，都表現了出來。俗語說：「外行看熱鬧，內行看行道。」在大夥們的歡呼聲中，那架飛機將機翼壓成與地面成90度角呼嘯著通過跑馬場的上空時，陳文寬注意的不是那架飛機飛的有多快、有多低，而是在駕駛艙中的杜立德竟然將雙手伸出機外向觀眾們揮手，那真是一種令陳文寬想像不到的絕活，因為飛機在右翼下左翼上的情況下飛行時，會有一股慣性將飛機向右轉去，如果要想在這種

情況下保持飛機直線前進，則必須推桿及頂住左舵才行，而杜立德竟可以將雙手伸出機外，表示他是用膝蓋將桿夾住並向前頂，同時再用左腳將舵頂住，這除了要將飛機的性能瞭解得相當透徹之外，還真需要過人的膽識。那天在跑馬場的一幕在陳文寬腦海中留下了深刻的印象。

看了杜立德的飛行表演之後沒多久，陳文寬本身在飛行的領域上又跨出了一大步：他開始駕馭水上飛機！

在航空事業的萌芽期間，飛機可以以極快的速度飛往遠方的城鎮，然而地方當局卻無法及時建立足夠的機場來配合，所以水上飛機就在這種情形下被廣泛的應用。尤其是那時中國的幾個大城市都是濱沿著海邊或是河邊，中國航空公司因此引進了一批Keystone Loening公司的Air Yacht型水上飛機，飛行於長江沿岸的幾個大都市。

陳文寬是在1934年的4月被派到漢口，擔任漢口到重慶間的班機勤務。剛到漢口的第二天他就被排到與一位美籍機師(Charles Vaughn)駕Air Yacht飛往重慶。這種事情在今天看來簡直是匪夷所思，因為陳文寬從來沒有進過Air Yacht的駕駛艙，不但水上飛機基本性能不甚瞭解，更不要提座艙內開關按鈕的位置了，然而在那時的公司管理階層想來，飛機不都是一樣？怎能說會開一種飛機就不會開另一種飛機？所以陳文寬只好硬著頭皮登機，在第一次跨入Air Yacht的駕駛艙之後的幾分鐘內就隨著正駕駛駕機升空了。

陳文寬在事後回想，因為當時飛機的儀表簡單，操縱按鈕也不多，再加上有經驗的正駕駛坐在一旁，飛機操縱起來倒也沒有什麼困難。

那時公司一共安排了兩組人在漢口，其中有兩位是美籍正駕駛(Charles Vaughn及James McCleskey)及兩位中國籍的副駕駛(陳文寬及王伯納)，陳文寬通常都是和Charles Vaughn編成一組。因為那時重慶與漢口之間是每天對開一班飛機，所以這兩組人員通常互相見不到面，每天分別由重慶及漢口出發之後，只有在空中見面。

兩點之間最近的距離是直線，尤其是空中的飛機更應該飛越地形的障礙以最直接的路徑前往，重慶與漢口之間的班機也應該如此。然而當年的航線卻是一條彎彎曲曲順著長江飛行的航線，沿途幾個大城市的客貨上下固然是商業上的一大考量，不過簡陋的導航器材(全部導航儀器只有最基本的羅盤)讓飛行員們不敢貿然飛過三峽附近的叢山峻嶺，卻是最主要的一個原因。

當年漢口與重慶之間的航班規劃是順著長江飛行，早上八點由漢口起飛，沿途在荊沙，宜昌，萬縣等地停留半小時左右，最後於下午三點左右抵達重慶。整段航線上飛行的高度都在七八百呎左右，這個高度在三峽以東沒多大問題，但是一旦飛入三峽之後，兩旁的山壁直聳而上，飛機在山壁之間飛行，這個高度就產生了很大的問題，尤其是天氣不好的時候，飛機

只能在雲下飛行，經常因為雲頂太低，飛機竟飛得比一般船的桅桿還低，能見度實在太低時飛機有時還會被迫落在長江上，靠著螺旋槳的力量在江面上滑行前進，等到天氣稍好時再飛離水面。

中國的航空業，竟因天候的關係在三〇年代就有了『水空聯運』！

在漢口的那段期間，陳文寬認識了一位他生命中非常重要的人物，然而終其一生他卻不曾知道那人的真實姓名！

那時陳文寬住在漢口市中心中國航空公司辦事處的樓上，公司附近有一處廣場，在夏天傍晚的時候，廣場上會有一些雜耍團體在那裡獻技演出，陳文寬經常在晚餐之後會在那附近逛逛，這樣時間久了之後就認識了其中一位像他一樣每天傍晚在那裡閒逛的李先生。

那位李先生自稱在一家銀行任職，因為說得一口流利的英文，所以很快的就與陳文寬變成好朋友，兩人經常在晚上一同到廣場附近的館子去吃飯。

認識那位李先生不久，公司的一位報務員就警告陳文寬要他不要與那位李先生走的太近，因為李先生並不真在銀行上班，就連他的姓名都不是真的，他的真正身分是國民黨軍統局的特務，『藍衣社』的成員。陳文寬聽了之後，並沒有太在意。因為他自認為自己只是打工賺錢，對軍事與政治都沒有多大興趣，所以對那位『李先生』並未產生任何戒心。

第五章 重大抉擇—為愛情放棄晉升

1934年8月，中國航空公司由美國引進了一架可搭載14人的DC-2型客機，並將它放到上海與北平間的航線上，在所有中國籍的副駕駛間，以陳文寬對那段航線較為熟悉，所以公司於當年9月初將他調回上海，擔任DC-2型飛機的副駕駛。

DC-2是美國道格拉斯公司於1934年5月出產的雙發動機客機，全金屬的機身及可收放式的起落架是當時航空界的創舉，那兩具875匹馬力的發動機可以讓飛機帶著三位組員及十四位乘客再加上三千六百磅的貨物，在兩萬呎的高空以200哩的速度飛行，無怪乎這型飛機剛出廠就引起了空運界的矚目。

陳文寬在1934年10月進入DC-2駕駛艙之前也像以前換裝任何一種新飛機一樣，沒有任何換裝訓練，而他似乎也習慣了這種先上飛機再去親身體驗飛機性能的訓練步驟。

雖然在真正開始飛DC-2之前，陳文寬就已經聽說這種飛機上的種種先進裝備，但是在他第一次進入駕駛艙之際，他還是對那寬敞的駕駛艙及一排排整齊的儀錶及電門開關感到新奇，尤其是兩位並排的駕駛座後面的那個通訊員的工作台，更讓他覺得不可思議，從此在飛機上可以隨時得到地面的資訊，這種設備和他以前所熟悉的Stinson及Loening真是有天壤之別！

有了新型飛機之後，上海到北平的航線也做了一些改變，DC-2除了飛機速度比Stinson快了三分之一外，也因為機身油箱大，上海與青島之間就不必再在連雲市落地加油，這樣由北平到上海的航程頓然間減少了兩小時左右，這區區兩小時對於商人來說卻是相當的重要，因此中國航空公司的生意由那時起開始蒸蒸日上。公司也增雇了許多地勤人員來配合業務的增長，這對陳文寬來說最大的好處就是他在不飛行的時候不必再到維修部門去充當維修技工了。

DC-2的副駕駛最大的一個任務就是收放起落架，目前所有飛機的起落架收放都是由儀錶板上的一個手柄來控制，但在三零年代的飛機上就不是那麼簡單，當時的起落架雖然也是由液壓來控制，但是液壓幫浦卻不是由發動機的馬達帶動，而是得靠副駕駛用手來搖動一個手柄來產生壓力將起落架收上。那個液壓搖動手柄是位於副駕駛的座位左邊，每次在飛機起飛之後陳文寬為了早一點將起落架收上以減少飛行中的阻力，他總是搖的滿頭大汗，氣喘如牛。

有一次一位美籍的正駕駛看陳文寬個子矮小，以為他好欺負，因此和陳文寬打賭說他即使坐在正駕駛的座位上，也可以比陳文寬更快的將起落架收上。那天他們由上海起飛之後，那位正駕駛花了65秒的時間將起落架收上，當那位正駕駛在收好起落架之後，本想立刻將起落架放下讓陳文寬再試一次，但陳文寬卻以那時飛機

速度已接近起落架收放的安全速度而阻止了他的行動，不過陳文寬卻毫不退讓的表示在下一站起飛時他將會以更快的速度將起落架收起！其實陳文寬因為擔任過維修技工，知道液壓油在溫度較高的狀態下會更能發揮它的效能，他也知道飛機在青島起飛的時間將是在早上十點左右，氣溫當會比八點的上海高出許多，因此液壓系統將會更具效力。結果那天飛機由青島起飛之後陳文寬只用了52秒就將起落架收上！那位美籍機師怎麼也想不透個子矮小，看似手無縛雞之力的陳文寬怎能在那麼短的時間內將起落架收妥？

陳文寬在那時就已瞭解智慧勝過蠻力！

1934年聖誕節左右，陳文寬接到一通漢口認識的那位李先生打來的電話，他表示他被派到上海來出差，希望能有機會和陳文寬見一面。

這次的會面是李先生第一次在陳文寬的生命中留下重要的烙印！因為就那次的約會中陳文寬遇見了他日後的夫人蔣有芬女士。

那天陳文寬在前往李先生的旅館時，在電車上他注意到了兩位坐在他對面的少女，她們兩位西式的打扮在當時的上海來說是相當的時髦，其中一位滿臉堆滿了笑容，給人一種相當燦爛的感覺，兩人對話的聲音雖然不大，但是斷斷續續傳來的吳儂軟語及一陣陣開朗的笑聲，卻讓陳文寬對她產生了極大的興趣。然而在當時封閉的社會環境下貿然的對不認識的女孩

搭訕是相當不禮貌的行為，所以即使陳文寬有意，他也無法唐突的前去自我介紹。那兩位少女比陳文寬早一站下車，看著她們兩位步下電車時的背影，陳文寬頓時有著一種莫名的失落感，他想著大概再也不會有機會再見到她們了。

在法租界的一家旅館大廳裡，陳文寬見到了那位李先生，兩人在大廳旁的酒吧坐下，興奮的聊著過去在漢口的趣事及當前各人工作的情形。兩人聊著正開心的時候，李先生突然對著陳文寬的背後揮手，陳文寬回過頭去一看，他幾乎不敢相信自己的眼睛，剛才在電車上的那兩位少女竟然站在大廳裡，而且也正對著李先生揮手。

原來那兩位少女中的其中一位李小姐是李先生的堂妹，另一位蔣有芬小姐是她的同學，兩人趁著逛街的時候順便到旅館來探望李先生。陳文寬因為還不會說上海話而那兩位少女的英文也不大靈光，所以當天兩人並沒能聊上些甚麼，只是蔣有芬對於陳文寬的職業相當有興趣，曾藉著李先生的翻譯問了陳文寬一些有關飛機的問題。

當天雖然因為言語不能很有效的溝通，但是在當晚分手的時候陳文寬卻仍然以他僅知的幾句上海話向蔣有芬索取電話號碼，並表示想能有機會與她再次見面，蔣有芬很大方的將她的電話號碼給了陳文寬。

在那之前陳文寬也認識一些女孩，但是見到蔣有芬之後，他才相信世間真有

一見鍾情的事情，兩人雖然談的不多，但是在眼神之間陳文寬似乎可以感覺得出蔣有芬對他也有相當程度的好感，尤其是在大家分手道別之後，蔣有芬走了沒多久突然回過頭來，剛巧陳文寬也在那時回過頭來想再看她一眼，兩人目光交會的那一剎那，蔣有芬嘴角向上一揚，又露出了那燦爛的微笑，陳文寬也靦腆的笑了笑。

飛行員的工作除了可以雲遊四海之外，另外一個好處就是工作的時間不像朝九晚五一般的死板，而且並不需要每天飛行，這種工作時間對於一個想交女朋友的年輕人來說是最方便不過的了。

陳文寬因為第二天並不需要飛行，當晚回去之後，立刻撥了個電話給蔣有芬，想約她第二天出來，這麼簡單的一件事卻因為兩人語言溝通上有問題，說了個老半天才將地點及時間約好，也許正是因為話說不清楚，所以兩人大部分的時間都在設法瞭解對方，而沒有涉及『要不要』去赴約的問題，在交談過程中因溝通而產生的一些言語誤會，更讓兩人在電話中哈哈大笑，無形中將兩人的關係拉的更近了。

第二天兩人約在豫園路的一家咖啡館見面，藉著手勢及猜測，兩人竟也聊了不少，陳文寬知道了蔣有芬是蘇州人，父母在她很小的時候就都先後過世，她是一直在祖父母身邊長大的，她最近才從蘇州家裡來到十里洋場的上海，目前是住在姊夫家中。而她的姊夫是中國銀行的創始人員祖怡先生，在說起她的姊夫是誰時。她

竟讓陳文寬掏出一張鈔票，指著上面的簽名說那人就是『sisterhusband』！

陳文寬從1932年回國以來因為工作環境裡所用的語言就是英文，而遇到人也都是會說英文的，所以對於學習國語他並沒有多大的興趣。在認識蔣有芬之後，為了能贏得美人芳心，他竟然開始學習上海話，而且進步的相當神速，戀愛的力量真的會使人做出一些平時做不到或不願意做的事！

終其一生，陳文寬雖然一直在中國工作，尤其是後來他曾在台灣生活超過三十年，但是他的國語卻始終不甚流利，他只能以英文，廣東話或上海話與人溝通。

1935年2月，中國航空公司又由美國引進了福特公司所出產的一種三發動機的客機(Ford Trimotor)，這型飛機雖然與DC-2一樣都是可以搭載14位客人，但是載貨量比DC-2要小(只有兩千磅)，空速也比DC-2要慢(175哩)，最糟糕的是它的起落架是固定式的，飛行時無法收起以減少阻力。那種飛機唯一強過DC2的地方似乎就是比DC-2多出一具發動機，對於飛行安全較有保障。

福特型飛機引進之後，公司將它放在上海至漢口的航線上，而本來是飛航上海與北平之間的陳文寬有時為了公司飛行員的調度不及，竟也要支援福特型飛機的飛航勤務。

人是習慣的動物，尤其是在操縱機械的時候，許多動作都是根據習慣而做出

的，所以目前所有的航空公司都將飛行員鎖定在固定一型的飛機，如有必要更換機種時，更要經過嚴格的換裝訓練。當年的飛機雖然不像目前般的複雜，但是突然間的更換機種也會造成某些程度上的混亂，有多少次陳文寬在駕著福特機起飛之後，下意識的伸手想將起落架收起，但在摸不到液壓手柄後才恍然發現原來不是在DC-2的駕駛艙裡！

1935年5月中國航空公司開闢重慶至昆明間的航線，因為航線是要經過貴州與西康間的高山，所以選定了三具發動機的福特來飛航這段航線。開航那天，陳文寬又因為優越的技術及良好的人緣而被選中擔任首航的副駕駛。

公司方面本來有意將陳文寬調到這一條航線上，但是那時陳文寬已和蔣有芬難分難捨，所以即使公司答應將他在那條航線上昇任正駕駛的優厚條件下，他也不肯調離上海。

那時整個中國航空公司裡所有的正駕駛都是歐美人士，副駕駛中絕大多數也是洋人，所以公司對陳文寬為了留在上海而拒絕前往重慶升任正駕駛一事，大惑不解，但是在瞭解其中的理由之後，都非常體諒的說再等一年不遲！

和蔣有芬的交往，除了讓他失去了一次晉升的機會，兩人之間的互動也不是全無問題，因為蔣有芬的姊姊(貝祖怡太太)就不贊成她與陳文寬的交往，貝太太總認為飛行員不是一個正當的職業，尤其是經常看到陳文寬在正常上班的時間裡會

出現在貝家門口，要帶蔣有芬出去，她就認定陳文寬是不務正業遊手好閒的『白相人』，而同時貝祖怡的銀行界朋友裡也有許多『正常人』曾對蔣有芬表示過好感，並有追求的意思，貝太太因此曾非常直接的對蔣有芬表示過，希望她不要對陳文寬放太多的感情，應該多放眼看看周圍的其他人。

兩人之間的感情不是建立在『該』與『不該』之間，蔣有芬很瞭解姊姊的心境，但是那時她的心裡卻已放不下任何其他的人，飛行員雖然不是傳統式的上班族，但總是一個正當職業，她不覺得有甚麼不好。

1935年的聖誕節前，在他倆結識一週年的前夕，陳文寬向蔣有芬求婚，他沒有獻上一簇簇的玫瑰，也沒有準備一顆大鑽戒，他所提出的是一顆真摯的心及一個美麗的遠景，而蔣有芬也像任何一個熱戀中的少女一樣，當場就答應了陳文寬，根據她對陳文寬的瞭解，她相信兩人以後會很幸福的。

訂婚儀式是在1936年的1月間於上海的銀行俱樂部舉行的，那天的賓客大都是貝祖怡先生銀行界的朋友，兩位男女主角的朋友反而是少數。那次陳文寬還特別替母親安排了由香港搭公司的飛機前來上海參加訂婚儀式，在同年紀的婦女中，陳老太太是第一位搭乘飛機的先進！

公司方面在知道陳文寬已經訂婚之後，就又開始詢問他前往邊遠地區擔任正駕駛的意願，只不過這次是前往成都，擔

任成都與重慶之間航班的機長一職。正駕駛與副駕駛之間的差別不僅是待遇，更要負起整架飛機人員安危的責任，能夠升任機長是公司對一個飛行人員的技術與成熟度的肯定，是每一個飛行人員所追求的目標之一。

蔣有芬雖然不願意搬到上海以外的邊遠地區，但是她也知道在上海大都會地區陳文寬是無法找到機長的空缺，所以她在知道公司有意將陳文寬調到成都去升任機長時，她立刻勸陳文寬接下這個已經失去一次的機會。

為了能陪同陳文寬一同前往成都，兩人決定在1936年5月在上海完婚，那時陳文寬才剛將所有的積蓄在訂婚時花光，為了結婚，他不得不向公司裡的另一位副駕駛借貸了五百美金，用那筆在當時算是相當大的款項，陳文寬在法租界的一家教堂裡給了蔣有芬一個相當體面的婚禮。

第六章 全年無休—渝蓉間初任機長

依照中國航空公司原來的計畫，陳文寬該是第一個晉升機長的中國籍飛行員，然而他那時忙著交女朋友，不願意調離上海，所以這個難得的機會就落到王唐諾的身上，公司於1935年6月將他升任機長，擔任重慶與成都之間的班機機長，陳文寬一直等到結婚之後，於1936年5月才再度得到這個機會。

1936年5月13日，還沈醉在新婚甜蜜中的陳文寬搭上了公司前往成都的班機前

往履新，隨行的蔣有芬不僅是第一次坐飛機，也是第一次遠離上海，她滿懷著渡蜜月的興奮心情踏上旅途。然而離開上海越遠，所見所聞就讓她原先興奮的心情相對遞減，南京與漢口雖然不如上海般的繁華，總歸還是大城市，而且在漢口過夜時他們是住在市區內最豪華的一家旅館裡，所以她只稍覺不便。第二天離開漢口時，他們改搭Air Yacht水上飛機前往重慶，這型飛機和前一天所搭乘的DC-2相比真有天壤之別，不但客艙窄小，而且裡面充滿了一股汽油及滑油的味道。穿著旗袍的她在長江岸邊跨著踏板企圖登機時，更是緊張的抓著陳文寬的手，生怕一不小心就會失足掉到水裡。飛機起飛之後，震耳欲聾的發動機響聲，氣流不穩而造成的顛簸，加上客艙內的另外幾位乘客一直緊瞪著她，像是在看外星人似的神情，都讓她感到非常不適。所以即使飛機通過三峽時翼下的景觀極為壯觀，蔣有芬也只有緊抓著座椅旁邊的把手，希望不要失態的將胃裡的東西嘔吐出來，而毫無觀賞風景的心情。

飛機在重慶珊瑚壩機場落地之後，蔣有芬連休息一下的機會都沒有就又登上了一架只可搭帶五位乘客的Stinson型客機前往成都，這種飛機就是陳文寬即將擔任機長的機種，而這條重慶至成都的航線也將是他的專屬航線，本來蔣有芬是想多瞭解一下陳文寬的工作環境，但是經過一天半的跋涉之後，她已經沒有任何心思去看飛機或是沿途的風景，只想能夠早一點抵

達目的地，結束這似乎毫無止境的飛行！

三十年代的成都比起上海最少要落後三四十年，住家沒有電也沒有自來水，這讓在上海住習慣了的蔣有芬非常的不習慣，由青春少女轉變成家庭主婦本來就會產生一些心理障礙，再加上生活的環境又有如此大的變更，這讓年輕的她在剛到成都的那幾天幾乎每天以淚洗面。

陳文寬在抵達成都的第二天就開始上班，Stinson型的飛機是他當初飛上海至北平航線的飛機，所以他只跟著王唐諾由成都飛了一趟重慶，重新熟悉了那型飛機的操作之後，就算完成了機長的鑑定，王唐諾因為急著離開那他已經快待瘋了的地方，想早日回到十里洋場的上海，所以他根本沒有再帶著陳文寬飛回成都，就在重慶辦好手續後立刻踏上往東飛的班機，離開了重慶。

沒有任何儀式，也沒有特別興奮的心情，陳文寬在第二天早上帶著副駕駛Jimmy Mar由重慶飛回成都，完成了他此生第一次的正駕駛任務，那天是1936年的5月16日！

三十年代的航空界一切都還在萌芽期間，飛行員的工作量與飛行安全之間的關係還不甚明顯，所以那時也沒有像目前民航局一般的單位來監督航空公司飛行人員的飛行時數，航空公司本身為了節少成本，就將飛行員當公車司機一樣的運用。當時中國航空公司在成都及重慶之間的班表是星期一、三、五由成都飛往重慶，星期二、四、六原機飛返成都，星期天則是

當天往返。這樣頻繁的班表下，這條航線上竟只安排了陳文寬與Jimmy Mar兩位飛行人員。沒有第三人可以輪班，若是這兩人之間有人生病無法值勤時，整個航線就勢將停擺！但是在那段期間內，陳文寬及Jimmy Mar兩人在一年多的時間裡竟沒有一個人請過一天假，而相對的兩人一年之間的飛行時間竟高達一千多小時！

就在陳文寬駕著Stinson往返成都與重慶之間的那一年間，一股山雨欲來的氣氛正籠罩著整個中國。日本自從1931年的918事變開始，就一直沒有停過對中國的侵略！而中央政府先安內再攘外的政策並未得到地方政府及廣大民眾的支持。1936年6月1日所發生的兩廣事變就是廣東及廣西政府藉著以抗日名義而引發與中央的衝突，幸好兩廣空軍中的人士深明大義，為避免兩廣與中央的內戰，駕機脫離兩廣政府而投效中央，使一場可能使江南塗炭的內戰得以避免。當年12月，東北軍少帥張學良與陝西綏靖主任楊虎城在西安劫持蔣委員長要求聯共抗日，這個事件最後雖然在多方斡旋之下以張學良親自護送蔣委員長返回南京收場，但是中央方面已經察覺到整個民心的向背，同時也警覺到中日之間在短期之間必將一戰！

然而陳文寬一方面是因為處在四川的關係，離這些衝突與糾紛的地點都遠，再加上他對這些政治上的新聞不太重視，所以他從來沒有想到過中日兩國會真的開戰。

1937年5月陳文寬在成都已經待滿一

年，就像他前幾任的機長一樣，他覺得他已經在落後地區盡了他的義務，於是開始申請調回上海，而公司一時也無法找到願意到邊遠地區去的機長，所以一直等到公司找到遞補人員之後，他才在1937年6月底將他調回上海。

那時陳文寬因為已經連續工作了一年沒有任何休假，所以回到上海之後，第一件事就是先向公司請了兩個星期的假，預備先放鬆一下緊繃了一年的心情，然後再回公司上班。

陳文寬於是趁著這個機會帶著妻子搭乘公司的飛機前往香港去探望母親，因為陳文寬的哥哥在前一年的冬天在香港因病去世，當時的交通不便，訊息傳達緩慢，等他知道這個噩耗時已是幾個月之後的事了，所以這次放假他第一個就是想到前往香港去安慰剛經喪子之痛的母親。

就當陳文寬在香港的時候，有一天他由收音機中聽見了中國軍隊在北平市郊的蘆溝橋與日本軍隊發生了正式軍事衝突，許多政論家在收音機上表示對中日雙方的前景感到悲觀，認為這次的事件極可能導致兩國的全面開戰！

陳文寬聽了這個消息之後，並不認為兩國會真正的打下去，他覺得這也許就會像九一八事件一樣，雙方在談判之後由日方做出一些口頭上的讓步，而中方在有了面子之後，整個事件就會不了了之，因為不只是他，中國航空公司裡的許多外籍人士都認為中國政府並沒有真正與日本開戰的意願。

當時陳文寬真正擔心的是當他銷假上班之後，如果北平方面的衝突還沒有解決，上海到北平之間的航線會不會受到影響，因為他覺得當他回去報到之後，公司會將他再放到上海到北平的航線上。

陳文寬的判斷並沒有錯，當他回到上海開始上班之際，公司就表示因為北平方面的戰事仍在進行當中，所以平滬之間的航線暫時停飛，他被派到上海到漢口的航線。

北平的戰事雖然緊迫，而且日軍也已逐漸的開始增加上海駐軍的數量，但是上海卻仍是歌舞昇平，人們一點大戰臨頭的感覺都沒有。陳文寬在回到上海之後，還和蔣有芬一同開始在龍華機場附近開始找房子，預備就在那裡安居下來。

第七章 抗戰初起—匆忙中撤出上海

1937年8月13日一大早，陳文寬接到公司的電話，要他趕快到龍華機場報到，那天本來並不輪到他飛行，所以他不認為會耽擱太久，出門的時候他還和蔣有芬約好下午回來之後一同去買家具。

他沒想到這次出門之後，再回家時竟是在八年之後！

那天他到機場之後發現所有的飛行員都被叫到機場待命，而當天所有的班機都已被取消。當他正準備找個航務處的人來問問到底是怎麼一回事時，總機師艾利生由辦公室出來，當眾宣布因為戰爭的關係，公司已經決定暫時遷往漢口。

原來那天國軍與日本的海軍陸戰隊在四川路附近已經正式開火接戰，為了保全公司的資產，公司決策當局當下決定立刻將滯留在上海的所有飛機立刻飛往南京待命。

當時中國航空公司在龍華機場一共有架福特Trimotor及三架Stinson，艾利生很快的將在場的所有的飛行員分組，並下令由有空地通訊裝備的Trimotor領隊，所有飛機以跟蹤隊形前往南京。

艾利生的音調雖然平穩，但是語氣中卻可以感受到他的焦慮，陳文寬剎那間開始覺得戰爭真是迫在眉睫，他在起飛之前抽空打了一個電話給蔣有芬，將情況簡單的說給她，要她盡快的想辦法離開上海到漢口與他相聚。

那天陳文寬被安排與一位綽號叫Potty (Robert W. Pottschmidt) 的飛行員共駕一架Stinson離開上海，當他們的飛機由龍華機場起飛之後，跟著前面的幾架飛機往西北方面飛去時，陳文寬記得往東看去時，吳淞口方面已是硝雲滿天，顯示戰況的激烈。

陳文寬那時才驚覺到戰爭已經開始了！

那四架飛機於中午以前安抵南京明故宮機場，為了召集方便起見，公司方面將他們全部安排在機場附近的一間旅館裡，這是中航第一次將所有的飛行員，不分國籍的都住在同一間旅館。

那天在旅館裡大家所談的都是上海方面的戰事，但是旅館的房間內並沒有收

音機，而大廳中的唯一的收音機卻是定到中文電台，所以大家只能靠幾位中國籍的員工不時將新聞中的一些片段翻譯成英文告訴大家。

第二天8月14日一大早，所有的飛行員就到機場待命，但是一來公司方面卻沒有任何進一步的指示，再加上那天氣候相當不好，雲層相當的低，偶爾還會下一場雨，所以大家都擠在中航的辦事處裡，圍著收音機聽著上海方面的戰報。不過在聽收音機時，大家發現了一個相當荒謬的事實，那就是英文電台與中文電台所報導的戰況幾乎是兩場完全不同的戰事！英文電台中所報導的戰況盡是國軍失利的消息，而中文電台中所報導的卻是日軍節節敗退，這種強烈的對比，使陳文寬頓時瞭解原來新聞報導也是相當主觀的。

8月15日一大早，大家在旅館裡還沒吃早飯，公司方面就急急的下令催促全體飛行員立刻到機場，起飛前往漢口。

那天的雲層仍然是相當低，而且毛毛細雨一直下個不停，那種天氣其實並不適合飛行，但是簽派員卻是相當焦急並堅決的要求大家立刻起飛，由他的口氣中陳文寬覺得那人似乎知道某些大事即將發生，所以也不敢掉以輕心，急忙進入座艙準備起飛。

所有的飛機於九點起飛後仍是由Trimotor領隊成跟蹤隊形順著長江飛往漢口，因為雲底只有五百呎左右，所以所有的飛機都只是飛在四百多呎的高度。

飛機飛到安慶附近時，王唐諾所駕

的那架Trimotor突然開始迴轉，在沒有無線電聯絡的情況下，所有的飛機只能跟著迴轉返航，回到明故宮機場落地之後，才知道原來公司方面下令讓所有飛機返回南京待命。

大家在南京落地時已是快中午的時候了，因為當天早飯還沒吃就起飛了，所以一落地之後大夥全想立刻出機場去吃中飯。沒想到中航的機場經理卻表示公司要求全體飛行員在機場待命不得離開，結果大夥兒只有在機場的小咖啡廳裡胡亂的找點東西填飽肚子。

就在大家吃東西的時候，突然響起了緊急警報，機場經理也在那時衝進咖啡廳叫大家立刻起飛往西邊去避難。

大夥兒衝出咖啡廳之後，發現加油車剛將Trimotor的油加滿，正在朝停在旁邊的一架Stinson靠近，王唐諾和他的副駕駛兩人衝上飛機之後，立刻將Trimotor的三具引擎發動，在微雨中飛進陰霾的天空往西飛去。

陳文寬及Potty兩人衝到那架Stinson旁邊後，Potty立刻跳上飛機的機翼想幫著技工趕快加油，就在那時，陳文寬聽見一陣低沈的飛機聲在天際響起，然後就聽見Potty站在機翼上大叫：『他媽的，那群狗娘養的開始丟炸彈了！』

陳文寬隨著Potty所指的方向望去，空軍大教場基地那邊已經竄起一陣黑煙，三架日軍的轟炸機正拉起機頭在爬高之中，那時因為雲層很低，所以一瞬間那三架飛機就都飛進雲層失去了蹤跡。

雖然在地面上已經看不見進雲之後的日機，但是陳文寬卻覺得機聲越來越大，那幾架轟炸機似乎是衝著明故宮機場這方面而來，他正在想日機在雲中如何能辨識方向直對著明故宮這邊飛來時，那三架日機就已穿雲而出，正對著明故宮的停機坪飛來，Potty跳下機翼，拉著陳文寬就往停機坪旁邊的草地跑去，那三架日機以非常低的高度飛過停機坪，並投下了幾顆炸彈，陳文寬趴在草地上抬頭向上望時，竟與左邊那架日機轟炸員的目光交錯了幾秒鐘，就在那短短的時間內，那個日本轟炸員的容貌竟深深的烙印在陳文寬的腦海之中，一直到近七十年後的今天他都一直無法忘去那人臉上的猙獰表情！

日機所扔下的那幾顆炸彈在離停機坪不遠處爆炸，並沒有炸到任何飛機或造成任何傷害，但是爆炸的聲音卻對在場的幾個人造成相當大的震撼，陳文寬及幾位其他的飛行員趁著敵機飛過上空之後，驚慌的跳起來對著機場出口衝去，想盡快的離開那危險的地方，然而擔任機場進出警衛的憲兵卻不准任何人離開機場！那些中航的飛行員只得就近在機場內尋找掩體自我掩護。

第一批日機通過之後不到半個鐘頭，又有機群的聲音由遠而近，很快的又是三架日機由雲中穿出，這次那些飛機是對著飛機棚場飛去，通常那個棚場是專門停放蔣委員長的專機，而日機似乎知道這些情報而直對著那裡飛去，並準確的將兩枚炸彈丟在棚場上！然而那天那架專機湊

巧飛到南昌，所以日機雖然炸中棚場卻沒傷到任何重要目標。

和陳文寬一同躲在一條水溝裡的Potty看到日機轟炸的情形，回頭對陳文寬表示，一定有漢奸在地面用電台對日機做直接的引導，要不然日機如何在低雲的情況下準確的找到機場？而且在炸完大教場之後竟能爬高進雲之後在雲中轉向明故宮，而且適時的出雲轟炸，這以當時飛機上的航行裝備來說是根本不可能的事。

陳文寬聽了也有同感，只不過他不懂為什麼會有中國人願意去替日本人作傷害自己祖國的事呢？

下午三點多，警報終於解除，陳文寬及Potty兩人走回辦事處，想看看公司方面有沒有甚麼新的計畫。就在他們剛走進辦公室的時候，天空中又傳來一陣機聲，陳文寬一聽就知道那是Trimotor的聲音，他想大概是王唐諾在得到警報解除的消息之後，預備飛回來落地。然而就在那時空中又傳來一陣尖銳的機聲，在辦公室裡的幾個飛行員都覺得不妙，於是趕緊衝出辦公室想看看是怎麼一回事，原來是一架中國空軍的戰鬥機誤把Trimotor當成日本轟炸機，由後面緊追著過來，就當Trimotor飛到機場上空預備落地時，那架戰鬥機開槍了，一排子彈剛好打到飛機右側，子彈由副駕駛陳豪爾的座椅旁穿過，離他的右腿不到五公分的距離，幸好那時Trimotor的主輪已經觸地，飛機很快的慢了下來，而那架戰鬥機大概也在那時發現誤判目標，搖搖翅膀就向大教場方向飛

去。

Trimotor停妥之後，經過檢查發現子彈並未傷及任何機件，只是飛機蒙皮破了幾個洞，真是不幸中的大幸。然而一些中航的美籍飛行員們卻覺得那是不可原諒的錯誤，中航使用Trimotor已經超過一年，這段期間那型飛機經常在南京與上海之間往返，中國空軍的飛行員應該對這型飛機有些基本的認識，而且這型飛機的機翼及機身上都漆有非常顯目，代表中航的『郵』字，這種情況下對目標的誤判只能說是訓練不週！加上前一天中國空軍的一架轟炸機在上海大世界附近誤投一彈造成多人死傷的慘劇，一時之間那些美籍飛行員對於中國空軍飛行員的素質產生了懷疑。

身為中國人的陳文寬雖然在外籍人士佔多數的公司裡任職，但是他卻對那些美籍飛行員的觀感不敢苟同，他不認為可以用某些特別事件來評論一個整體，中國空軍固然在上海大世界誤投一彈造成無辜

民眾的死傷，一架戰鬥機也對無武裝的民航機開火，但是同樣的中國空軍在前一天杭州上空的空戰中也造成了一面倒的勝利，所以他認為僅憑一兩天的表現就來評定一個新成立軍種的優劣，是既不客觀也不公平的！

經過一天的忙亂之後，南京悄悄的沒入夜幕之中，中航的幾架飛機仍然停在明故宮的停機坪上，陳文寬站在旅館的平台上望著滿天的星斗，想著這來勢凶猛的戰爭，他開始為自己前一陣子的想法感到幼稚，他現在倒覺得戰事不可能在短期間結束，他開始為還在上海的蔣有芬擔心，他希望她能盡早的離開上海，到漢口和他相聚。

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。

