

# 螺旋槳邊的歲月(三)

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。

### 第八章 漢口救難—慈航普渡救憲兵

1937年8月16日，中航所有的飛機都飛抵漢口王家敦機場待命，陳文寬和幾位中國籍的飛行員再度住進漢口市中心中國航空公司辦事處的樓上。漢口雖然離上海戰場有著一段距離，但是民心卻已沸騰到了極點，由陳文寬所住的三樓窗口往外看，公司前面的那個廣場上日夜都有人在演講及為軍隊募款，陳文寬雖然聽不太懂那些人在說些什麼，但是從他們慷慨激昂的語氣中他可以體會出那些人對日本人的深惡痛絕。

民心及士氣雖然高昂，但是卻擋不住敵人的飛機及大砲！陸續由前線傳來的都是國軍節節敗退的消息。

為了要支援上海方面的戰事，國民政府預備租用中國航空公司的飛機將軍用物資空運到上海，然而所有中航的外籍飛行員都不願意飛往上海戰場，於是經理林偉成詢問中航的第一位中國籍機長王唐諾，希望由他來擔任這趟運補飛行，沒想到王唐諾也不願意冒這麼大的風險駕著無武裝的飛機前往戰場。當時陳文寬決定如果經理問到他的話，他將會接下這趟危險任務，但是公司卻因為陳文寬還沒有在DC-2上擔任過正駕駛的緣故，根本就沒有來問他，就以人員調度不過來的理由將國民政府的這一個包機的生意給回絕了。

8月20日中午，陳文寬剛和同事吃完午飯正走向公司的時候，空中突然傳來了

一陣低沈的機聲，陳文寬那群內行人一聽就知道那是機群編隊飛行的聲音，然而他們卻非常納悶哪來的飛機？中航只有幾架飛機在外飛行，那個時間也不可能編隊回到漢口，而中央空軍在漢口已經沒有飛機……

就在他們還在猜是哪裡的飛機時，幾架機翼上漆著紅膏藥的日本轟炸機已經空臨市區上空了，而廣場上的大批民眾卻仍是毫無警覺，陳文寬等人連忙扯著喉嚨大喊：『日機空襲，快躲！』但是因為他口音的關係，大家似乎不知道他們在說些什麼，直到第一顆炸彈由機上投下，大家才知道是怎麼一回事，連忙開始找地方躲避。

那天日機只在市區上空通過一次，幾顆炸彈也沒有造成太大的傷害，但是它的影響卻是相當深遠。人們不禁會想上海開戰才不過一星期，日機就已經飛到漢口來轟炸，中國還有安全的地方嗎？

再說那時中國的空襲警報預警系統尚未建立，根本無法預知敵機的到來，所以在那次空襲之後有好一陣子在漢口的平民都是聞『機』色變。

不但平民有了戰爭恐懼症，就連中航的那些外籍機師們都開始緊張，在日機轟炸後的第二天，幾個外籍機師及王唐諾就一同前往一艘停泊在漢口的美籍砲艇，要求庇護。因為他們知道日機不會對當時尚屬中立的美籍砲艇做出敵對行動，然而砲艇艇長以船上空間不夠的理由拒絕了他們的請求。

既然無法在美籍砲艇上取得庇護，那些機師們退而求其次的在第二天集體搭乘一架由漢口前往香港的班機，全數離開了岌岌可危的漢口。

那些機師離去之後，中航留在漢口的飛行員只剩區區十人左右，其中有一半以上還只是副駕駛，陳文寬頓時成為漢口地區唯一的中國籍正駕駛！

而中航在美籍機師出走的當天也決定要將王家敦機場的所有飛機遷往重慶，那時機場內一共有六架飛機(兩架DC-2，一架Trimotor及三架Stinson)，雖然Stinson平時是配有兩位飛行員同飛，但是其實一人就可以操縱飛行，所以那天即使剩下的幾位飛行員不夠排成完整的六組，湊合之下一些沒有正駕駛資格的飛行員也單獨的將Stinson飛離漢口，陳文寬那天是擔任一架DC-2的正駕駛將那架飛機飛抵重慶珊瑚壩機場。

陳文寬抵達重慶兩天之後，公司又將他派到成都重新擔任重慶與成都之間的班機任務，此時距他離開成都回到上海只不過兩個月！

蔣有芬在陳文寬離開上海的那天就開始想法子離開上海，中國航空公司所有的飛機都已飛離上海所以無法搭機離開，京滬鐵路上也是一票難求，最後還是她姊夫貝祖怡先生出面替她找到一張車票，她才得以在8月16日搭火車離開上海。

蔣有芬在南京下火車之後，她立刻就雇了一部黃包車前往明故宮機場的中航辦事處，到那裡一問，她才知道陳文寬已

於當天飛往漢口。

那時南京與漢口之間的交通只有江輪或是飛機，在人生地不熟的南京，蔣有芬是根本無法取得一張近期內前往漢口的船位，於是她只有求助於中航。沒想到中航辦事處裡的幾個中國籍的職員因為不認識她，即使她有證明文件說明她是陳文寬的太太，還是對她百般刁難，不讓她免費搭乘飛機。她正感到走頭無路時，剛巧一架中航由香港飛往上海的飛機途中因為上海開戰，而輾轉飛到南京，那架飛機的美籍飛行員因曾參加陳文寬的婚禮而認識蔣有芬，那天在明故宮機場的辦事處裡見到蔣有芬之後，立刻替她解決了問題。

蔣有芬在南京又等了幾天，才搭上一班飛機飛到漢口。到漢口之後本以為可以和丈夫團聚，沒想到聽到的消息卻是陳文寬在一個鐘頭之前才離開漢口飛往重慶！她就這麼一路追趕著陳文寬的足跡，等到她終於與陳文寬重逢時，她發現她竟又回到了原來她最最不願意住的地方！

由於日本從918事變之後在中國的用兵始終沒有受到太大的阻礙，所以日本軍方產生了一個幻覺認為中國是不堪一擊的，因此在上海戰事剛開始之際就放出三月亡華的口號。沒想到國軍在積怨已久的狀況下，一旦得到全面抗戰的指令，立刻全力而出拼死一戰，光是上海地區就和日軍打了三個多月，才因後繼無力而撤出。

上海淪陷之後一個月後南京也相繼失守，然而中國並沒有因為國都被佔領而向日本求和，反而在11月中旬就宣布將首都



暫時遷往重慶，做出長期抗戰的打算。

中國航空公司在上海開戰之初，因為不瞭解國家的政策及走向，因此採取觀望的態度。但在看清楚這將是個長期的戰爭時，中航就開始重新部署，將航線配合國家戰時的需要而做出機動調整，這包括了開闢重慶到香港及河內的航線，也就是這兩條航線使得中國在日本將各個海港封鎖之後仍然保持了國內與外界的交通。

陳文寬在擔任重慶與成都之間的班機勤務還沒滿一個月，他就因為漢口與重慶之間的運量大量提高，而在1937年9月底被調到重慶擔任重慶與漢口之間的飛行勤務，所飛的飛機也換成道格拉斯廠所出產的海豚型(Douglas Dolphin)水上飛機。那時他是那條航線上唯一的一位中國籍機長，經常往來兩地之間的商人們及政府官員們沒多久都知道中航的陳文寬機長，有時在購票時就指定要搭陳文寬的飛機。而公司那時因為飛行人員的不足，為了保持重慶與香港之間的航線通暢，經常也會安排陳文寬駕駛著DC-2往返香港與重慶之間。

南京在1937年12月失守之後，日軍對中國的攻勢更加猛烈，1938年間整個中國戰場上都是一些負面的消息，一月間濟南及蚌埠相繼失守，山西臨汾於三月被日軍攻下，開封古城也於六月間淪陷，十月中旬日軍更兵臨漢口城下。在這段期間陳文寬並沒有因為戰火的迫近而退縮，他反而是那段期間中國航空公司飛航時間最多的機長。

當年10月25日中午，陳文寬剛駕DC-2由香港飛回重慶，經理就告訴他政府已決定由漢口撤退，而所有飛行員中就屬陳文寬對那附近的地形及環境最為熟悉，因此要他立刻改駕Commodore水上飛機前往漢口將那裡的職員及無線電器材撤回重慶。

陳文寬在當天下午四點飛抵漢口，當他在漢口上空盤旋下降時，他注意到在城南邊不遠處已有槍砲的火光，看來漢口真是即將淪陷，他原先是打算落地之後，當晚裝載器材然後在第二天清晨飛離漢口，但是在看到日軍已經接近到漢口只有幾公里處時，他臨時決定落地之後將中航職員接上飛機之後立刻起飛，而不去費時裝載無線電裝備，他覺得犯不上為了一些器材而讓那麼多人冒險。

當他在長江落水之後，發現江中竟有許多漂流物，仔細一看，他才大吃一驚的發現那些漂流物竟是一具一具的浮屍！看著那些絕大多數身著民裝的浮屍，他心中有著太多的感慨，那些平凡的百姓終其一生不會瞭解中日之間因利益關係而引起的恩仇，但是他們卻在這場戰爭中無辜的失去了生命！

當陳文寬將飛機滑到中航專用碼頭的時候，他發現那裡已是空無一人，而電報房裡的許多裝備都還沒有將電源關掉，似乎所有的職員全在匆忙中撤離，既然所有的職員均已離去，陳文寬決定立刻起飛飛回重慶。

就在陳文寬預備登機的時候，不知

由哪裡衝出來了十多個軍人，對著飛機碼頭跑來，這突發的狀況讓陳文寬大吃一驚，他頓時以為日軍竟已入城！等那些軍人衝到飛機旁邊時，他才由那些人的帽徽上發現他們是國軍，他們軍裝襤褸，而且個個面色恐慌，其中只有幾個人持有槍枝。

那群軍人中為首的一位少尉告訴陳文寬他們是負責江邊防衛的的憲兵，接到撤退命令時已經無法出城，因此希望陳文寬能帶他們飛出漢口。同機的通訊員用英語向陳文寬表示，這樣私自攜帶客人是違反公司規定，希望陳文寬能拒絕他們的請求，並盡快起飛。陳文寬知道私自帶人是違反公司的規定，但是他也瞭解如果將他們留在漢口，必是死路一條，再說那些軍人手中有槍，如果他們強行登機，陳文寬這一機組人也是沒有辦法，所以當時他稍一盤算就讓那些軍人快速登機。

陳文寬帶著那十二個軍人由漢口起飛之後，剛飛出漢口沒多久，他就發現城西公路上逃難車群中有一輛巴士上的人猛在向他們那架飛機招手，仔細一看那輛巴士竟是中航的巴士，當時那輛巴士離漢口才約十公里左右，陳文寬判斷他們必是在飛機抵達前不久才離開的，他將飛機降低高度在那輛巴士上轉了兩圈後才繼續向西飛去。

當天因為天色已暗，陳文寬決定不直接飛回重慶，先在荊沙落地過夜，第二天一大早再飛回重慶。那群軍人在荊沙下機時一再對陳文寬致謝，那位少尉還特別

要了陳文寬的名字，說日後有機會一定要報答陳文寬的救命之恩。

漢口於第二天淪陷，時為1938年10月26日。

## 第九章 振翼西北——國兩制初體驗

漢口淪陷之後，重慶的處境就更加艱難，日軍由漢口起飛的轟炸機更是猖狂的對重慶進行疲勞轟炸，每天都有幾批飛機前來投彈。幸好當時國民政府已經建立起了一個相當可靠的防空監視網，在日機進襲前可以適時的發出空襲警報，讓人民有時間進入防空洞來躲避日機的投彈。

這個防空監視網並不是利用在當時還是相當先進的雷達，而是利用眼睛、耳朵及電話搭配而成的監視系統。這個監視網是由無數個分佈於四川、湖北及湖南鄉間的監聽哨崗所組成的，任何一個哨崗只要聽到或看到飛機在附近飛行，就必須立刻以電話通知重慶，將飛機數量及飛行方向報回，這樣根據各地所送來的消息及航空委員會所提供的我機飛航情報，重慶總部可以很快的判斷出來機是敵機或是友機，而即時的發出警報。

那時中國空軍幾乎已經沒有可用的飛機來防衛領空，美製的霍克三型戰鬥機不但性能不如日機，所剩餘的數量也不足以對抗日軍，由美國所購買的新機因為所有海港均為日軍所控制，所以根本無法運至內地，這種情況下唯一的軍用飛機來源就只剩下蘇聯了。

1939年3月初，立法院長孫科受命前往莫斯科與蘇聯商談軍購戰鬥機之事，他們一行十數人向中國航空公司租了一架DC-2客機前往。中航特別派了對中國西北地形較熟的美籍飛行員Roy Leonard為正駕駛，而副駕駛的職位則指定陳文寬擔任。

Roy Leonard在加入中航之前是東北少帥張學良的專機飛行員，曾飛遍中國的東北及西北諸省分，在西安事變之後他才加入中航，擔任Trimotor及DC-2的機長。

對於陳文寬來說，那次的勤務是一個難得的經驗，因為他不僅飛進一個全然陌生的地域，更在這次旅途中第一次體會到了『一國兩制』的局面！

包機是由重慶前往莫斯科，但是出發前陳文寬卻發覺起飛前的航行計畫卻只做到新疆的迪化(今之烏魯木齊)，當他詢問Roy時，所得的答案卻是：「We will see once we get there(到那裡以後再說吧)。」既然機長都不在意航行計畫的不完整，身為副駕駛的陳文寬就不好再多問，於是在一個多霧的清晨，他們那架滿載的DC-2由珊瑚壩機場起飛，直對著西北方飛去。

那次他們的航線是由重慶出發直飛蘭州，然後再經嘉裕關飛往迪化。中國西北是中航從來沒有飛過的地區，但是因為戰前歐亞航空公司的飛機由歐洲前來中國的航線都是由中國西北進入國境，所以有一連串設備完好的機場及地對空通訊設施，他們那一架DC-2就一路沿著歐亞航

空公司的航線前往迪化。

飛機在迪化落地之後，來接機的並不是像前幾站的歐亞地勤人員，反而是全副武裝的軍隊，那些軍人登機之後非常粗魯的要求所有乘客下機，然後像是押解犯人似的將他們用一部巴士帶走，令陳文寬驚奇的是貴為立法院長的孫科，對這種待遇毫無怨言，就像是預先知道會有這種情況似的。

所有乘客被接走之後，那群軍人中為首的一位立刻換了一副臉孔，非常客氣的請幾位組員下機，並用一部小包車將他們送往城裡的一處私人住所。

陳文寬對於這所發生的一切非常不解，再加上起飛之前Roy的航行計畫只做到迪化，使他認為Roy一定知道其中內情，於是在那私人住所安頓妥當之後立刻拖住Roy請他將這一切解說清楚。

Roy也沒賣關子，他告訴陳文寬：當時新疆的省主席盛世才將軍雖然是中央政府所派任的，但是天高皇帝遠，他在蘇聯的支持之下根本不理會中央政府的指令，反而在新疆自立為王，而中央政府因為忙著對日作戰，所以也沒有多餘的軍力去處理這個局面，他就趁著這個機會更在新疆坐大。這次孫科等人進入他的勢力範圍，盛世才當然不會坐視，在不知道他們真正的意圖之前，只有將他們嚴加監控。至於與他利害毫無關係的飛行組員，他當然樂得善加招待以籠絡人心！

陳文寬聽了Roy的解說之後才恍然大悟，然而他真是不瞭解難道中央對這個割



地自大的軍閥竟一點辦法都沒有嗎？另外他也覺得奇怪，以Roy一個外國人怎麼會將中國的內部矛盾情形瞭解的那麼透徹？其實他不知道Roy是因為跟在張學良旁邊時，由張少帥那裡知道了許多內幕消息。

陳文寬他們那一組人在迪化的那段期間除了不能到機場之外，其他行動一切自由，而且所有消費都由新疆省政府支付，所以每個組員都買了許多當地的名產。

待了十天之後，中航的那組人員終於得到離境的許可，但是他們並不被允許繼續飛往莫斯科，而是原路飛回重慶！孫科等人被安排以另外的交通工具繼續行程。陳文寬等人並沒有因為這個變化而感到失望，反而都歸心似箭的想早日離開那個地方。

雖然那時已是三月中下旬，但是迪化地區仍是冷的會滴水成冰。在這麼冷的天候下如何將飛機啟動？陳文寬又開了一次眼界！

在他們抵達的那一天，士兵們就將飛機的機油及汽油全由飛機上漏下，這並不是為了怕他們偷偷將飛機飛走，而是避免機油在酷寒的狀況下結冰。如今在預備重新將發動機啟動的時候，機械士要先將機油先燒熱，然後將整個發動機用棉被罩住，而且那些棉被還要一直罩到地面，在發動機下方再用一個小煤油爐將整個發動機烤暖，發動機暖了之後再將燒熱的機油倒進機油箱裡，機械士那時再用手將螺旋槳推動幾圈，讓機油徹底將各個部門完全

潤滑之後，再灌進汽油將發動機啟動，整個過程竟要超過兩小時以上。

## 第十章 開路先鋒—母雞帶小雞回巢

三〇年代的戰鬥機是相當的簡陋，不但沒有無線電的裝置，更沒有領航的設備，飛行時全靠著一具羅盤及地圖，而中國西北及西南各省的地圖在那個年代也不甚準確，於是在長途飛行時迷失方向是常有的事。

DC-2飛機問世之後，因為各項設備齊全加上續航力大，頓時成為航空界的寵兒。而中國空軍本身在1939年初期時雖然沒有這型飛機，但是他們卻借重中國航空公司的DC-2完成了許多長程任務！其中最重要的就是充當領航帶隊，將一批批剛自蘇俄接收的戰鬥機由伊寧帶往成都。

那時由蘇聯所接收的戰鬥機是I-15雙翼機及I-16單翼機，這兩種飛機雖然比剛開戰時所使用的美式霍克三型戰鬥機要靈活的多，但是沒有任何通訊及領航設備，因此在伊寧由蘇聯手中接收這批飛機之後，如何將它們送到作戰部隊的手上就是一個大問題。那時航空委員會(同今日之空軍司令部)裡有人想到了中航的DC-2長程客機，何不利用它的領航性能以母雞帶小雞似的將那群戰鬥機由伊寧直接帶往前線？有了這個想法之後航委會就與中航聯絡，商量包機事宜，航委會唯一的條件就是請陳文寬來執行這個包機勤務。

陳文寬有了前一次飛往西北的經

驗，這次再度前往雖然不能說是輕車熟路，心中總是踏實許多。他於1939年7月初的一天，帶著十餘位空軍四大隊的飛行員由重慶白市驛機場起飛，往西北飛去。

他們當時的航線是經由蘭州、嘉裕關、哈密、迪化等地前往伊寧，有著上次在迪化遭軟禁式的看管經驗，陳文寬在飛近迪化時心中還頗為忐忑，不知道是否會遭到與上次同樣的待遇，再說這次是帶著國民政府的空軍飛行員前往，盛世才會對那些人採取甚麼樣的行動？

結果在迪化落地之後所接受的待遇卻是大出陳文寬意料之外，不但沒有持槍軍隊上機檢查及監視，反而是幾位高級軍官前來歡迎，並在城裡一間相當豪華的飯店裡設宴招待那架飛機上的所有人員。後來陳文寬才瞭解因為是蘇聯方面在賣飛機，盛世才自然不願意去得罪他主子的客人。

用大飛機帶小飛機由伊寧飛回成都，說起來是很容易，但是真的執行起來卻有相當程度上的問題，尤其是各機之間沒有任何通訊設施，更增加了執行時的困擾。

回程起飛之前，陳文寬問那12個飛行員的領隊要不要先做一次提示，來說明一些飛行時所該注意的事，沒想到那位領隊卻是一臉茫然，似乎不懂陳文寬在說一些甚麼，然後他才說所有的飛行員都是相當有經驗，大家也都知道起飛之後要跟著陳文寬的DC-2飛，所以不須要再特別做提示。

聽他這麼說，陳文寬雖然覺得不妥，卻也不便再多說些甚麼，於是就登機起飛。

陳文寬的那架DC-2起飛不久，他就發現了問題：DC-2的爬升率每分鐘還不到一千呎，而那些戰鬥機卻可以以每分鐘兩千多呎的爬升率爬高，在他爬升的時候他只見一架架的戰鬥機由他旁邊飛竄而過，有幾架還像示威似的從他翅膀下通過後再在他前面快速爬升，想顯示戰鬥機優越的爬升性能，陳文寬雖然覺得那些都是非常魯莽及無知的舉動，但是他也了解那是戰鬥機飛行員調皮的天性使然，只要不太過份，他是不會在乎的。

由依寧到迪化這一段因為有公路，所以即使沒有DC-2帶路，那些戰鬥機也不會飛丟。不過在迪化加油時，陳文寬卻不顧領隊的反對而將所有的戰鬥機飛行員找來做了一次提示，他根據DC-2及I-16的性能設計出一個簡單的程序，希望那些戰鬥機飛行員們能在下一段航程上遵守，這樣才能確保一路上的安全。他要求在以後的航程中由DC-2先行起飛，十分鐘後戰鬥機再陸續起飛，等DC-2在一萬呎改平飛之後，後面的戰鬥機分成四個三機品字編隊分別跟在DC-2的左右下方，以一百五十哩的空速飛往下一站，另外，為了避免日機在戰鬥機落地加油時前來偷襲，落地加油的飛機要分成兩批，飛在DC-2右翼的六架飛機先行落地加油，飛在左翼的六架飛機則同時擔任在空警戒，等第一批飛機加完油之後立刻起飛擔任警



戒，讓第二批飛機落地加油，DC-2因為留空時間較長，所以每隔三次才落地加油一次，不落地的時候則在空中盤旋等待。

那些戰鬥機飛行員們雖然調皮，但是卻也非常尊重陳文寬的專業，在以後的航程中都照著他的程序非常安全的一路飛到目的地。

日後空軍有時用空軍自己的轟炸機來帶領戰鬥機前往前線時，也都照著陳文寬所設計出來的程序來飛，都沒有出過差錯。其中只有一次當陳文寬帶著16架I-16由西北飛回成都時，經過漢中，就在第一批飛機落地加油時，日機前來偷襲，地面緊急的在跑道上放出紅色布版，通知在空中的我機日機即將抵達空襲，陳文寬飛機上的通訊員也即時的收到了日機空襲的電訊，他立刻將飛機向西方的山區飛去，在那裡盤旋時他親眼看到了I-16與日機的纏鬥，I-16的性能雖然不如日機靈活，但是那些空軍小伙子們卻拼了命似的試圖以自己的技術來彌補飛機在性能上的缺憾，那種情景看在陳文寬眼裡，不禁讓他激動的渾身發抖。

那天在漢中上空有兩架I-16被日機擊落，但是地面所有的飛機卻因空中掩護得體而毫髮未傷。陳文寬在日機飛走之後回到漢中落地，看著漢中城外山邊的兩縷黑煙，想著那兩位再也回不了家的飛行員，心中突然湧起一股莫名的傷感，他只見過那兩位飛行員一兩次，但是他們在漢中上空的英勇表現，卻令人印象深刻，一直到七十餘年後的今天他都沒有忘記漢中上空

的那場空戰！

除了到西北去帶戰鬥機回四川，偶爾陳文寬還要帶轟炸機由四川到前線基地，就是在一次帶四架SB轟炸機由重慶到昆明的任務中，那四架飛機竟全部迷航而墜毀！

其實那天嚴格說起來根本不算是陳文寬帶隊，因為他當天是要先由重慶飛往成都去取一批轟炸機的副油箱，回程經過重慶白市驛機場上空時，那四架SB轟炸機再起飛與他會合，由他領路前往昆明。沒想到當他剛由白市驛起飛前往成都時，他就發現那些轟炸機隨著他起飛了，當時他還以為那些轟炸機的飛行員聽錯了起飛前的提示，結果等他振翼北飛時，他發現那些轟炸機竟是往東南方的昆明方向飛去。因為那些轟炸機上沒有無線電裝置，陳文寬一時也無法確定他們的意圖，他只能假設他們只是先試飛一下，所以他就沒有太介意，等他由成都飛回白市驛時，他在機場上曾低空通過兩次，都沒有發現SB轟炸機的蹤跡，他只有自己單機前往昆明。

那天當陳文寬在昆明落地之後，他只見周至柔非常焦急的在跑道旁等著，等陳文寬將飛機停好，由飛機上下來之後，周至柔劈頭就問：「那些轟炸機呢？」那時陳文寬才知道原來那四架轟炸機竟然沒有一架飛抵昆明！

原來那天天氣很好，轟炸機的領隊認為既然天氣那麼晴朗，他應該可以靠著羅盤及地圖飛到昆明，沒想到強大的西北

風竟將飛機吹偏，等到在預定時間無法找到昆明時，他們已經偏到百里之外的蠻荒地區，在燃油逐漸減少而機下根本看不到任何城市的時候，他們只得覓地迫降，四架寶貴的國家資產就在飛行員過分自信而又不遵守命令的情況下全數墜毀。

### 第十一章 為人師表—訓練空軍飛行員

1939年10月底，陳文寬被中航指派了一個全新的職務，那就是替中國空軍訓練兩位DC-2飛行員。在這次的特別職務中他認識了中國空軍中的傳奇人物——衣復恩，並開始了此後兩人間半個世紀多的友誼。

衣復恩是空軍官校第五期的畢業生，抗戰初期是九中隊的轟炸機飛行員，後來經過戰爭的耗損，九中隊已無可飛的轟炸機，於是航空委員會的周至柔主任命令他及另外一位楊辛癸飛行官到中國航空公司來學習DC-2的駕駛技術。

其實中國空軍早就有一架DC-2，那是在兩廣事件之前廣西省主席的專機，兩廣空軍投靠中央之後，那架DC-2也一併移交中央空軍，但是因為中央空軍中沒有人有那型飛機的經驗，所以中央空軍就暫時將那架飛機租借給中國航空公司使用。

陳文寬本身在過去幾年間換裝飛行機種時向來沒有接受過換裝訓練，所以當中航的管理階層要他去對幾位空軍的飛行軍官做DC-2的換裝訓練時，他簡直不知如何開始，再說衣復恩這幾位都已經是相

當成熟的飛行員，所以陳文寬只好採取當初他學習任何一種新型飛機的方法——在職訓練。

他將衣復恩等人暫時納入中航體系，然後每次安排他們兩人擔任他的副駕駛隨機出勤，這樣在飛行中他再將DC-2的操縱手法及一些航行儀器的使用方法傳授給他們。

衣復恩是個非常聰明同時領悟性相當高的人，他幾乎不必陳文寬多費唇舌，只要看過一遍他就能依樣畫葫蘆的照樣操作，並能同時瞭解其中的道理，所以很快的陳文寬就覺得他已具有左座(機長)的能力，另外一位楊辛癸也在很短的時間內完成副駕駛訓練，

於是在帶飛他們兩人一個月之後，陳文寬就宣布他們已經出師，可以安全的將那架空軍的DC-2領回。

在衣復恩將那架DC-2飛回空軍不久，有一天以前在漢口時認識的那位李先生，突到珊瑚壩機場來找陳文寬，這次見面之後那位李先生立刻向陳文寬表明他的真實身分，他的確是軍統局藍衣社的成員，那天他來找陳文寬是有公務在身。

他先問陳文寬對衣復恩的看法，及衣復恩在見習時的態度，陳文寬原先以為這只是軍中的正常考績評估過程，所以就根本沒太在意，將衣復恩見習時的狀況據實以報。後來那位李先生提起其中某一趟飛行，他問陳文寬在那趟飛行中有沒有異常表現，飛行過後有沒有甚麼失常的言語，這種問法，讓陳文寬直覺的感到一定

是出了甚麼事了，他仔細的回想那天的種種情況，衣復恩並沒有任何特殊的情況，但是陳文寬卻記得那次飛行之後的第二天，衣復恩應該同機飛往昆明，但是他卻沒有準時到達機場，而陳文寬也沒有等他，還是按時起飛。

根據這個消息，李先生又問飛機抵達昆明之後有沒有發現任何損傷，尤其是槍傷，這更讓陳文寬覺得奇怪，飛機是沒有任何槍傷，但是為什麼會問這些問題呢？

李先生在問完那些問題之後，才將事情原委告知，原來那天衣復恩因為私人原因而沒有準時到達機場，陳文寬在預定出發的時間時並沒有等多等衣復恩，而是立刻找了一位副駕駛登機，等衣復恩到達機場時發現陳文寬已經將飛機滑進跑道，並開始起飛滾行了，於是他火氣突然衝上來，立刻掏出他的手槍對著飛機打了幾槍，不過看來似乎並未擊中飛機。

當衣復恩開槍之際，機場內剛巧有軍統局的人在場，於是一張報告就將這件事情掀了開來。

後來周至柔也曾問過陳文寬這件事，陳文寬笑著對周至柔說以前軍閥張大帥有讓火車等他的笑話。為了保持中國空軍的清譽，陳文寬才沒有等衣復恩，再說那是一趟班機勤務，機上還有乘客，這種情況下更沒有等他的必要。

後來那件槍擊事件不了了之，並沒有對衣復恩的軍中升遷造成任何傷害，而陳文寬也對此事不以為杵，因為他知道那

只是青年人一時糊塗下所做的蠢事，此後五十多年間他們兩人曾愉快的合作了許多次。

## 第十二章 夜色蒼茫一同僚步上不歸路

1940年初，中國因為沿海的港口都被日軍佔領，所有由國外進口的戰略物資只能靠滇緬公路運入中國，這條路不但遙遠，沿途更是險峻，貨物由緬甸首都仰光運到重慶幾乎要費時兩個多月，非常的不方便。

相形之下，中國航空公司香港與重慶之間的直飛航線就顯得非常具有競爭力，在那段期間每班往返香港與重慶的班機幾乎都是滿載的。而為了生意上的需要，中航那時也將所有可用的飛機及人員都放在這條黃金航線上。

於是在這種情形下，陳文寬在1940年1月被調到重慶飛香港的航線擔任DC-2的正駕駛，而他也趁著這個機會將家由重慶搬到香港。即使那時中國與日本的戰爭已經進入第三個年頭，但是香港仍是歌舞昇平，絲毫沒有一點戰爭的氣息，所以蔣有芬非常興奮的在最短期間內將家搬到香港。

重慶與香港之間航線上的飛機主要是DC-2，偶爾在調度不過來的狀況下Trimotor也會被徵調上陣，不過因為Trimotor的速度緩慢，沿途又有日機前來偷襲的危險，所以中航多半將它們用來運貨。



日機攻擊無武裝的客機是有例可循的，1938年8月24日，一架由香港飛往重慶的DC-2客機就在剛飛離九龍不久，就遭到日機攻擊而墜毀，全機14名旅客及3名組員只有3人倖免於難。日後為了避免再有同樣的事件發生，中航將往返兩地之間的飛機都安排在夜間起飛，而於拂曉之際抵達目的地，希望藉著夜色的掩護，能躲過日機的攻擊。

『水能載舟，亦能覆舟』！藉著夜色的掩護可以躲過日機的攻擊，但是在夜色朦朧的情況下，也是會發生許多意想不到的意外。

就在陳文寬剛調到香港不久，一架DC-2就在那條航線上失蹤！那天是1941年的2月12日，當時的軍事委員會委員長夫人宋美齡女士在香港向中航租了兩架DC-2飛回重慶，她本人搭乘的那一架是由Roy Leonard擔任正駕駛，另外一架裝載她隨身行李及侍從人員的則是由譚玖(Joey Thom)擔任正駕駛。

那兩架飛機於2月12日夜間先後由香港啟德機場起飛，但是五個鐘頭之後只有由Roy所駕駛的那架DC-2抵達重慶珊瑚壩機場，譚玖所飛的那架則是音訊杳然！

因為譚玖那架飛機上載有委員長夫人的行李，所以除了中航派出多架飛機沿途尋找之外，空軍也派出飛機在航線附近察看有沒有該機的蹤跡，然而經多方尋找都還是沒有該機下落。

當一個多星期之後還沒有該機下落時，坊間就開始有一些傳言，那架飛機其

實並沒有失蹤，只是機組人員覬覦委員長夫人行李中的貴重物品，於是將那架飛機飛往海外，將所有黃金珠寶私吞了。

任何一個明理的人都應該知道這種傳說只是謠言而已，因為以該機的續航力來算，可以到達的地方都仍在國民政府的勢力範圍，所以陳文寬根本就沒把那傳言放在心上，只不過沒想到幾天之後，軍統局的那位李先生在陳文寬飛到重慶的時候前來拜訪，並問了陳文寬許多有關譚玖的事，這才讓陳文寬警覺到有關當局還真是聽信了那些謠言，於是他向李先生詳細的解釋了DC-2飛機的性能，並將航圖拿出來證明譚玖絕不可能私自帶了委員長夫人的行李飛往海外！

李先生詢問過陳文寬的當晚，陳文寬駕駛機由重慶飛往香港，但在清晨四點鐘左右接近桂林時，接到香港方面的電報，告訴他香港方面雲層很低，不適合飛機落地，請他在桂林先行落地等香港方面天氣轉好後再繼續前往。

於是陳文寬立刻與桂林聯絡，在當地落地。當年航空公司的服務不比現在，飛機臨時在桂林落地之後，中航不但沒有替飛機上的旅客安排旅館，而且根本都沒讓他們下機。就連陳文寬都暫時留在飛機上，蓋著毛毯坐在駕駛艙裡假寐。

第二天日出之後，陳文寬由駕駛艙往外望，突然見到機場左邊的山頂上有一片金屬的反光，他立刻叫醒副駕駛想讓他看看那片反光是甚麼東西，但是當副駕駛探頭往那裡看去時，剛巧一片雲將山頭擋

住，所以他甚麼也沒看見。

但是陳文寬確認為那片反光一定是由大片金屬將日光折射而成的，而在那山頂哪裡來的大片金屬？陳文寬直覺的認為譚玖的飛機一定就在那裡！

等早上十點多香港氣候好轉的消息傳來之後，陳文寬立刻駕駛著DC-2起飛，但在離場之際他沒有立刻向香港方面飛去，反而將飛機對著機場左邊的登雲山飛去，結果飛機剛接近山峰就見到那架DC-2的殘骸散佈在山頂附近！

雖然知道了墜機的正確地點，但因為根本沒有山路可通，救難人員一直到第三天才抵達空難現場，他們在那裏發現飛機的殘骸距山頂還不到二十公尺，如果譚玖當時稍微飛的高一點，或是向左或右稍微偏一點，都會與山峰擦身而過，然而登雲山的標高只有五千餘英尺，譚玖怎麼會在夜空中將飛機飛在那麼低的高度呢？

當年的飛機並沒有黑盒子的飛行紀錄器，也沒有嚴謹的失事調查，所以大家只能判斷譚玖在一萬呎左右的空中預到結冰的情況，為了避免情況繼續惡化，他只有降低高度，而偏偏那時的地圖對山區的標高並不是很精確，於是譚玖就這麼鬼使神差的撞上了登雲山的山峰！

有時即使並不需要飛越日軍佔領區的航線也會遭到日寇的毒手，1940年10月29日一架由重慶飛昆明的DC-2在接近昆明時，接到地面電訊警告有幾架日機在昆明附近活動，於是那架DC-2的機長Walter Kent將飛機落在昆明附近的一個小備降

場，想等警報解除後再繼續前往昆明。沒想到日機卻看到了這架在備降場落地的客機，根本沒有考慮客機上都是手無寸鐵的平民，那幾架日本戰鬥機一窩蜂的對著那架還在滑行的DC-2俯衝而去，一個派司就將飛機擊中起火，正副駕駛兩人均當場中彈身亡，當時倖免於難的幾位旅客也在緊急撤離時被第二批進入掃射的敵機擊中斃命，整架飛機中只有一人得以倖免。

即使在這種天氣及敵情的雙重威脅下，陳文寬在1940年七月間仍創下了往返香港重慶之間20次的紀錄！當月的飛行時間也高達152小時！

### 第十三章 DC-2½—拼湊飛機上九霄

1941年春天中航引進了一批剛由美國出廠的DC-3型客機，這型飛機比DC-2的載重量要大，也比DC-2飛的更快、更高，而操縱系統則和DC-2大同小異，最顯著的不同就是起落架不需用手搖動來收放，而改成全自動液壓式，這對副駕駛來說真是一大福音，因為他們再也不用在起飛之後忙著搖動那個液壓手柄來收起落架了。

在早期全世界的各個航空公司中，使用過DC-2及DC-3的航空公司不在少數，但是中國航空公司卻是唯一使用過DC-2½的航空公司。光聽這個型號就可以知道它並不是一架正式由道格拉斯飛機公司出產的飛機，而是在戰時不得已的情況下，臨時拼湊的產物，但這架DC-2½卻在

航空史上留下了相當獨特的一頁。

陳文寬雖然沒有參與當時緊急裝配那架DC-2½的過程，但是他對當時的經過卻記憶猶新。

那本來是一架DC-3客機，在日機空襲時，於宜賓機場被炸，飛機右翼由發動機外側至翼尖部分完全破損，無法修復。當時中航的維修部門並沒有多餘的右翼可以更換，向美國加州的道格拉斯工廠重新訂購一個右翼要幾乎等三個月，再加上運送時間，正常情況下那架飛機完全修復總要半年以後了。以當時中航的業務水準看來，公司是無法讓一架飛機在那裡放上半年的。還有就是日機經常到那裡去轟炸，如果將那架飛機放在那裡半年，誰也不敢保證不會再出事。

公司的總經理黃寶賢及總機師艾利生兩人商量了半天，也想不出任何妥善的方法將那架飛機修復，同時兩人也發現即使當時他們有一個備份的右翼，如何將它由香港運到宜賓就是一個大問題，如果要用空運也沒有任何飛機可以裝得下那麼大的翅膀！

就在他們一籌莫展，就要宣布放棄那架飛機時候，維修部門的經理Soldinski卻做了一個相當大膽的建議，他說目前棚廠裡剛好有一個備份的DC-2右翼，而他也查過道格拉斯公司在設計DC-3時其實是用許多DC-2的零件，DC-3的機翼雖然比DC-2要長5呎，但是由機身至發動機的那部分機翼卻是與DC-2完全相同，因此那兩種飛機由發動機至翼尖部分的機翼

除了長度不同之外，接合處的形狀、尺寸及接頭都是相同的，換句話說DC-2的翅膀是可以裝上DC-3的機身！

一時整個會議室裡鴉雀無聲，大家都被這個反常的提議給問住了，飛機的機翼是產生昇力的工具，兩個不同昇力的翅膀在一架飛機上會產生甚麼樣子的後果？縱然每個機翼上都有調整片，可以用來可以調整雙翼間昇力的不同，但是在雙翼的長度差在5呎之遙時，調整片是否仍能應付得了？

總機師艾利生打破了會議室內的沈寂，他表示將DC-2的機翼裝上DC-3該是個可行的辦法，飛行員可以將左發動機的馬力調小，再加上副翼及調整片該可以保持飛機的平飛。他並當場決定事不宜遲，應盡快的將DC-2的備份機翼想辦法運到宜賓，在日機再度轟炸前將飛機飛回香港！

如何將那個備份機翼運到宜賓是另一個難題，用鐵路及公路不但費時，也不安全。艾利生轉而又指示Soldinski盡快想個辦法將那個翅膀裝上DC-2，用飛機將它運進大陸！

Soldinski本來打算將翅膀拆開來，化整為零的裝進DC-2的客艙，但是他發現將翅膀上的鋁皮拆下來簡單，重新裝上去就不是那麼容易了，尤其在宜賓那個簡陋的連棚廠都沒有的機場，更是不可能將翅膀重新組合起來。

既然無法將翅膀裝進飛機內部，Soldinski退而求其次的想法子將翅膀掛在



飛機外部，他與一位技工研究的結果發現可以將那個翅膀翼尖朝後的掛在機身下面。他們將那個備份翅膀的副翼取下，然後在機身下部臨時安裝了一個鋁架，將那個翅膀固定在鋁架上，最後在備份翅膀的前端，機身下部再臨時做了一個整流罩，這樣會將因為備份翅膀而增加的阻力減低到最少。

黃總經理及艾利生看了Soldinski的傑作之後，相當的滿意，Soldinski建議在飛往內陸之前先試飛一次，但是被艾利生指定將機翼運進去及將那架拼湊飛機飛出來的飛行員Hal Sweet卻認為沒有那個必要，他表示飛機只要能起飛，其他都不是問題，而艾利生也覺得那是飛行員的權力，如果飛行員覺得不需要試飛，他不會有異議。

就在飛機即將起飛之前，艾利生覺得該向美國泛美航空公司(當時中航的母公司)的航務部門打聲招呼，但是黃總經理卻覺得這件事如果先向泛美報告的話，所得到的結果一定是不准，所以他向艾利生表示，他以公司經理的身分會為這件事負全責，等到飛機搶救出來之後再向泛美做詳細報告也不遲。

正常情況下DC-2可以搭帶14位客人，那架機腹下掛著另一具翅膀的飛機，除了增加的重量之外，所增加的阻力也無法忽視，七位搭乘那架飛機前往宜賓的維修部門的技工還帶了全套的維修工具，所以那天的情況絕對不是『正常』情況，但是航務部門卻還是將空下來的七個空位全

數售出！那架飛機當天不但是滿載，而且超重，但在當時中航的每班飛機幾乎都是超重，所以只要飛行員Hal Sweet不說話，其他人也沒甚麼意見。

當天夜裡大雨傾盆，許多人都留在機場等待那架DC-2起飛，陳文寬記得當他看著那架機腹下掛著個大累贅似的飛機在碎石跑道上衝刺前進時，心中緊張的幾乎嘴都不敢張開，生怕一張嘴心就會由胸腔裡跳出來似的，結果那架飛機安全的在滂沱大雨間騰空而去，看著翼尖的燈慢慢的消失在黑暗的夜空中，陳文寬與一群送行的人才發現不知何時他們都已離開棚廠，不知不覺的站在空曠的停機坪上被大雨淋得濕透了。

那架飛機在六個小時後安抵重慶，將一般旅客放下後，飛機繼續西行，到宜賓之後，幾個技工立刻開始工作，在那個小機場因為沒有吊車等裝備，所有物件都需由人力來搬動，所以不僅費時也費力，不過在怕日機前來轟炸的情況下，那七個技工竟也在一天之內就將那個DC-2的機翼裝上了DC-3的機身，而且副翼的操縱纜繩也都已調好，其實在整個裝備機翼的過程中，副翼操縱纜繩的調整才是最重要的一環，因為兩種機翼的長度不同，操縱纜繩的行程也不同，如何將長短不同的兩個機翼上的副翼行程調成一致，還真花了那些技工們一些心思。

第二天清晨Hal Sweet由重慶搭機趕到宜賓之後，圍著那架兩翼長短不同的『怪物』稍為檢視了一下，覺得沒有甚麼

大問題，轉身對著大家說了聲：『Well, lets do it!』之後，就登機將發動機啟動，經過正常發動機試車手續，儀表顯示一切正常，他沒有任何遲疑，立刻將飛機滑進跑道，加滿油門起飛！

飛機起飛之後，Hal發現飛機的右翼要比左翼重許多，其實他知道兩翼的長度差了五呎，所產生的昇力自然會有所差距，只是沒想到他將副翼向左壓滿之後，飛機才能勉強平飛！於是他繼而將左右兩具發動機馬力再做調整，這樣才使拉駕駛盤的力量稍微減輕，而飛機也可以輕微的向左傾斜。經過這一連串的馬力與副翼的調整之後，重慶已經在望，為了遵守在夜間往返重慶與香港兩地的規定，Hal將飛機落在珊瑚壩機場，等待夜幕來臨之後再繼續東飛。

在珊瑚壩機場落地後，Hal發現航務

部門竟將那架飛機上的所有機位又都賣掉了，這表示那架左右兩翼昇力不同的飛機將又是滿載的飛回香港！

在那個航空萌芽時代，不但航空公司沒有嚴格的紀律，就連國家都沒有健全的航空法來管理這類事宜，那些草莽飛行員們就一次一次的在目前看來匪夷所思的情況下，以自身的經驗與運氣達成使命，那架DC-2½就在Hal Sweet與中航地勤技工的合作下飛回了香港，也飛進了航空史頁。(未完待續)

### 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。



日本航空自衛隊F-2戰鬥機群(照片提供：張詠翔)