

螺旋槳邊的歲月(四)

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，原本只有二十一個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。

第十四章 風剪現象—飛機失速直墜地

由萊特兄弟發明飛機到DC-3的問世雖然只有三十年的光景，但是這期間航空工程方面的技術卻是日以千里的在進步著，然而對飛機的認知並不代表對飛行的了解，許多氣候方面變化對飛行的影響，一直到很久之後才陸續的被發現。例如1975年夏季美國東方航空公司一架波音727在紐約甘迺迪機場落地時在跑道頭墜毀之後，航空界才了解到「風剪」(Wind Shear)現象對飛行的影響。

其實，陳文寬早在三十多年之前他就曾在落地時遇到這種現象，並導致他此生中唯一的一次失事！

那是1941年的9月22日，他擔任香港到南雄之間的貨機勤務，因為航程不遠，所以公司通常安排飛這條航線的飛行員一天飛兩趟來回。那天他第二趟飛返香港時，已是清晨三點左右，當他順著獅子山的山邊逐漸降低高度，遠遠的望著啟德機場跑道兩旁如珍珠串似的跑道燈時，他的心情也開始逐漸放鬆，想著幾分鐘之後就可以落地，然後同組員們去吃一頓宵夜後再回家去好好的睡上一覺。

就在那時，他突然覺得飛機開始爬高，而且是快速的爬高，因為他當時並沒有做出讓飛機爬高的舉動，所以下意識的將原本就是在慢車情況下的發動機油門再向後收了一些，同時將駕駛桿向前推了一些，希望這樣能將飛機保持在正常的下滑

狀態，沒想到飛機並沒有因為他的這些舉動而開始下降，反而繼續的以相當大的爬升率在爬高！

他直覺的將視線掃向儀表板，結果空速表的指示讓他大吃一驚！一般進場時飛機的空速都是在110哩左右，而當時他那架飛機的空速竟已高達150哩，一時情急之下他立刻將油門關死，並將駕駛桿猛然向前推去。

這些動作似乎奏了效，飛機停止了爬升的動作，開始平飛，然而就在陳文寬開始推想空速為什麼會突然增加那麼多之際，飛機突然像是撞到一面牆似的，速度一下子就慢了下來，陳文寬還沒來得及反應，飛機的雙翼就像是無法承受整架飛機重量似的，抖了一下之後就一頭栽了下去，飛機在落地航線上的高度本來就不高，在失去動力及速度之後頓時就像一塊廢鐵似的向地面墜去。

陳文寬看著空速表上的指針指著80哩，並且還在向反時鐘方向繼續迴轉，當時他腦海中一片空白，下意識的將油門推滿，駕駛桿向後拉到底，然而說時遲，那時快！在飛機的空速尚未恢復之前，整架飛機就已摔在機場附近的一個醬料工廠旁邊，飛機因為是幾乎垂直的向下掉，醬料工廠旁的一個放醬料桶的架子就剛巧被飛機撞倒，所有的醬料桶全部散落在地上，墜機的巨大撞擊力及醬料桶落地時所產生的巨響，頓時讓陳文寬在駕駛艙中昏了過去。

但是，在救援人員抵達之前，陳文

寬就被油箱中飛濺出來的汽油味給嗆醒了過來，他當時只覺得眼前一片模糊，同時胸部陣陣劇痛，為了想恢復正常的視力，他伸手去揉眼睛，但是就當他的手剛接觸到右眼眼眶時，又是一陣劇痛，他這才發現右眼上方因為撞擊到儀表板的上緣，整個右眼眶附近一片血肉模糊，還好左眼經過揉擦之後讓他看清楚當時附近的情況：兩個發動機都已停止轉動，但是因為電力系統尚未關掉，發動機附近還斷斷續續的傳出陣陣因電線短路時所產生的火花聲音，儀表板上的警告燈像是聖誕樹上的七彩燈似的在閃亮著，他伸手想將電力總開關關掉，但是在黑暗中卻找不到那個非常熟悉的開關，原來飛機墜地時的巨大撞擊力，將整個駕駛艙的內部給完全撕裂了！

陳文寬似乎聽見副駕駛在旁邊呻吟，但是他也看不清楚副駕駛的情況，但根據他模糊的說話聲音判斷他的傷勢大概不輕，於是陳文寬呼叫通訊員，希望他能就近協助副駕駛離開駕駛艙。

靠著外界一些微弱的燈光，陳文寬掙扎著由駕駛座中爬出，然後將駕駛艙的窗戶踢開，摸索著爬出了機艙。離開飛機之後經過外界的冷風一吹，他頓時清醒了許多，看著趴在地上的飛機，他似乎記起來了飛機失速前的最後一剎那，只是他不懂為什麼飛機的速度會在瞬間由150哩降到80哩，而導致飛機失速。

飛機墜地時的巨響將許多人由睡夢中驚醒，陳文寬剛由飛機中出來沒多久飛

機附近就圍上一群前來看熱鬧的人，那些人中竟然還有許多人是叼著香菸來的，陳文寬聞著空氣中的汽油味，再看著那些人香菸上的火星，心中急著想叫，但是由喉嚨所傳出來的聲音卻是一股低沉並微弱的連他自己都無法辨認的聲音，而且隨之而來的是胸部一陣尖銳的刺痛，然後他就在那陣刺痛中昏了過去。

等陳文寬再度清醒過來的時候，已是第二天下午了，他躺在病床上，仍然感到胸前隱隱的作痛。坐在病床旁邊的蔣有芬見到他醒過來之後不禁喜極而泣，雖然醫生告訴過她陳文寬的傷勢不重，只是斷了幾根肋骨，及右眼的眼眶撕裂，但是在接連著看到中航的其它幾架客機失事之後，她對飛行已經產生某種程度的恐懼感，尤其是這次她是趕到飛機失事現場之後才知道陳文寬已經被送到醫院的消息，當時她站在飛機的殘骸旁邊，看著整架飛機像是被那根電線桿釘在地上時，真不敢相信在那種情況下還有人會活著出來！

在陳文寬在醫院裡休養的那段期間，總機師艾利生曾來看過他幾次，也曾和他討論過飛機失事的原因，陳文寬雖然將當時的情況仔細的向艾利生報告，但是他可以感覺的到艾利生並不相信飛機的空速在沒有加油門的情況下會由110哩突然加速到150哩，更沒有理由會由150哩再突然掉到80哩以下，艾利生直覺的反應就是陳文寬在進場時發動機的馬力控制不妥而導致飛機失速！

陳文寬自己也反覆的在思考飛機空

速的反常現象，他記得失事那天香港正巧有颱風過境，而似乎他在哪裡讀過在氣壓與溫度不穩定的氣候下，風向與風速在不同高度會有完全不同或全然相反的狀況。那天他記得在進場時機場報給他的氣象資料是風向120度5哩，所以當他以110哩的空速下滑進場時，是完全合乎規定的正常進場狀態，然而就在他的高度降到300呎左右時，空速就突然增加到150哩，因此他判斷在300呎空層附近的風向及風速該是120度40哩左右，為了減少在強風下的爬升率，陳文寬曾將油門關死並推下機頭，這使飛機再度開始下降，但在飛機的高度降到100呎左右時，空速表的指示卻一下子就掉到80哩以下，這使陳文寬覺得在100呎附近空層的風向及風速該是300度40哩上下。這樣瞬時的由頂頭風變成尾風的情況，使飛機的空速頓時進入失速邊緣。而那時飛機的高度已經非常低了，在改正不及的情況下飛機就因此墜毀。

這個過程只是陳文寬當時的推斷而已，他並無法證明那些情節，所以在公司方面的失事調查的報告上是將所有的錯誤都推在陳文寬身上，但是公司方面並沒有對陳文寬有任何懲處的動作，而在當年的環境下，陳文寬覺得在砸了一架飛機之後，公司並沒有將他撤職，只是在文書報告上將錯誤歸咎於他，已是相當寬宏大量了，所以他就並未堅持自己的觀點，而扛下了整個失事案件的責任！

第十五章 大戰爆發—東方之珠蒙戰火

陳文寬在家休養了兩個多月，一直到當年十月底才回公司上班，沒想到回去第一天公司所安排他飛的那架飛機竟然就是他在八月間所摔掉那一架飛機！

那架飛機因為是垂直落在地上，除了發動機部位受傷較重之外，其餘的部位都只是表皮的擦傷，所以機械部門只花了不到一個月的時間就將整架飛機修復。

當陳文寬再度跨進那架飛機的駕駛艙時，心中真是非常的忐忑不安，當天墜機時的情景不斷的在眼前浮現，他盡量使自己保持平靜，心中一直想著一句話：「從哪裡跌倒就從哪裡爬起來。」

那天當他在啟德機場加滿油們將那架編號24號的DC-3飛進藍天的一剎那，他立刻找回了原來的自己，他也馬上知道了那件失事並沒有對他造成太大的影響，藍天仍然是他最後的庇護所！然而和他一道墜機的副駕駛及通訊員雖然也都已康復，卻始終走不出墜機的陰影，他門兩人都沒有再回到飛行線上。

1941年12月8號清晨，陳文寬在睡夢中被一連串的爆炸聲驚醒，他將窗簾拉開，由艾德華王子大道的住所(Prince Edward Road)的三樓往外一看，窗外的景象讓他大吃一驚，一批批的戰鬥機正在天空中穿梭著，前一天才剛由美國飛抵香港的一架泛美航空公司的波音314香港飛剪號(Hong Kong Clipper)已經被擊中起火，

機身側斜在九龍灣中，機旁的水面還不時的激起一陣陣被機槍子彈掃射而激起的水花。停在啟德機場停機坪上的幾架飛機也都已壟罩在一片火海當中，那架中航編號24的DC-3也不能倖免。

陳文寬看著演前硝煙飛舞的景象，一時還無法會意過來到底出了什麼事，直到一架機翼上漆著豔紅太陽標誌的飛機低空飛過他窗口時，他才頓時了解香港偏安的日子已經結束，戰火終於波及到了東方之珠。

日機的空襲告一段落之後，陳文寬立刻和蔣有芬開始收拾家中的細軟，並在最短時間內就趕到機場，希望能盡快搭機離開香港。當他們抵達機場時，整個機場已被擠得水泄不通，到處都是迫切希望能搭機離開的人群。

公司航務處經理見到擠在人群中的陳文寬及蔣有芬，立刻將他們拉到辦公室裡面，然後告訴陳文寬公司已經決定立刻遷往重慶，當前之務是在日軍進駐之前將所有公司的人員、眷屬及飛機修補零件趕運到重慶。但是因為所有飛往重慶的飛機都依照慣例是在午夜之後起飛，所以經理建議蔣有芬暫時先回家，等天黑之後再回機場，不過經理卻要陳文寬留下，先將一些飛機的零件與器材運到南雄。

蔣有芬對當天早上的空襲仍然心有餘悸，她實在不願意一個人回到家裡，怕萬一再有任何事情發生而耽誤了回機場的時機，所以和陳文寬商量了一下之後，決定就在機場等陳文寬回來。

因為日軍是在配合偷襲珍珠港的時機，同時對香港英軍進行偷襲，這種突來的狀況不但讓英軍措手不及，許多大企業在剎那間也都立刻面臨著如何應對的問題。大家都希望能在日軍真正進駐之前將資產移出香港。

中國航空公司因為佔著有直屬交通工具的方便，資產移出要比其他公司方便的多，但問題是搬到哪裡？及有多少時間可以利用。重慶是當時國民政府的臨時首都，中航在當地已有設備相當齊全的分公司，因此在倉促之間公司決定先將所有裝備遷往重慶，然而由香港飛往重慶單程就需要五個多小時，在日軍隨時有佔領香港可能的時候中航的幾架飛機有多少時間可以來回的飛呢？於是為了爭取時間，公司決定先將大部分器材與零件飛送到距香港僅有一小時航程，仍在國府控制之下的南雄。

陳文寬當天中午駕著一架超載的DC-2離開了香港，對著南雄飛去，他在未來的十個小時之內竟飛了三個來回，當他在那天晚上十點鐘落在啟德機場的跑道時，已經是累的精疲力竭，但是他卻不得休息，因為航務部門已經安排了所有的飛行員將所有可飛的飛機於午夜之後離開香港飛往重慶。

一來因為緊張，再加上心情亢奮，陳文寬雖然已是相當的累，但是他卻沒有絲毫睡意。他在客人尚未登機之前先將蔣有芬安排在客艙裡，然後才將飛機滑到航站大廈旁邊，讓一般旅客登機。當天晚上

一共有三架DC-3及一架DC-2飛往重慶，但是要求登機的旅客卻遠遠的超出飛機所有的機位，每一個旅客都是公司同仁或是他們的家眷。陳文寬的那架DC-2正常載客量只有十四人，但是他發現許多乘客都是十歲以下的兒童，於是他主動的向客運部門表示如果限定每個家庭只帶一件行李的話，他可以多帶一倍的乘客。

結果他那架飛機在離開航站大廈時竟裝載了二十七位乘客。飛機雖然超重，但是陳文寬憑著對飛機性能的瞭解，以短場起飛的技巧順利的將超重的飛機飛進夜空。他將飛機在八千呎改平之後，才突然感到一股突來的睡意，他交代副駕駛接手之後，幾乎立刻就陷入熟睡，等到醒過來的時候飛機都已經進入四川境內了。

飛機在重慶落地之後，陳文寬立刻面臨著另一個難題：他將如何安置蔣有芬？以前幾次遷徙都是他先將居住地點安排妥當之後，再將蔣有芬接來，這次兩人在毫無準備的情況下匆忙逃到重慶，不但沒有家當，就連落腳的地方都沒有。

中航在重慶的機場經理劉先生是多年的舊識，當他知道陳文寬的困難之後，毫不遲疑的邀請蔣有芬到他的家裡暫住幾天，陳文寬知道劉經理的家不大，又有六個孩子，因此婉拒了劉經理的好意，想著先將蔣有芬安排在旅館中幾天，等他忙完了香港撤退之後再做打算。

沒想到在重慶找了一整天之後，竟然找不到一家有任何空房的旅館。陳文寬眼看著天馬上就要黑了，然而他還在重慶

市區，背著蔣有芬的行李，不知道當天晚上將如何渡過。最後他決定還是到劉經理的家中去暫時寄住幾天。

到了劉經理的家之後，陳文寬發現劉家已經擠進了另外兩家由外地逃到重慶的親戚，然而即使如此，劉經理表示家中還是有地方讓蔣有芬暫時落腳。他將陳文寬帶到樓梯下的小儲藏室，指著那個不到一個榻榻米大的斗室，說蔣有芬可以暫時住在那裡。

蔣有芬當時看著那個小儲藏室，幾乎不敢相信那是可以住人的地方，但是陳文寬卻在一旁絲毫不給蔣有芬任何說話的機會就滿口答應，並迫不及待的將行李放進那儲藏室的角落。等劉經理走開之後，陳文寬才勸蔣有芬暫時委屈住下，在那兵荒馬亂的時期，能有歇腳就算不錯，他們還有甚麼挑選的餘地。

將蔣有芬安置好了之後，陳文寬立刻回到珊瑚壩機場，並在午夜時分駕機返回香港，開始另一天的後撤行動。

那天清晨陳文寬在飛抵香港之後，發現航務處將他的班表安排的同前一天完全一樣，下午飛兩趟南雄然後在夜裡再飛一趟重慶。這樣每天飛行的時間都已超過十小時，為了能有足夠的體力來應付這漫長的班表，他在落地之後立刻返回機場附近的家，想盡量補充一下所欠缺的睡眠。

當他剛到家附近，就發現門口已經擠滿了想找他幫忙離開香港的人，因為在廣東的日軍已有向九龍方向前來的風聲，不願在日軍統治下生活的人們拼了命都要

想找一條路離開香港，而在中航擔任飛行員的陳文寬就成了許多人心中唯一的救星。但是陳文寬對這種事也是無能為力，因為公司的規定非常嚴格，只有直系親屬及配偶可以搭上飛機，其餘的人都必須按照規定買票才能搭上飛機，而那時即使有錢，也一票難求。

陳文寬知道他無法幫上那些人搭上飛機，所以他就臨時改變主意轉到他小姨子蔣有馥家裡去休息。結果一到那裡，蔣有馥見到陳文寬之後，開口的第一件事就是要求將她帶離香港，這使陳文寬非常的為難，因為蔣有馥一直都說即使日軍進入香港她也不願離開，沒想到日軍還沒入城她就已經改變主意。

雖然無法幫助別人登機，但是面對著蔣有馥陳文寬卻無法說出一個『不』字，於是他請蔣有馥盡快的收拾一些東西，然後帶著她趕回啟德機場。到了機場之後，陳文寬憑著良好的人脈，將蔣有馥帶進棚場禁區，在那裡他將蔣有馥安排到技工休息室，讓她先在那裡等著，夜裡起飛之前陳文寬再想法子將她帶到飛機上。

剛安置好蔣有馥之後，就已經快到下午起飛的時間了，於是陳文寬就在毫無休息的狀態下，又跨上座機起飛前往南雄。

等到兩趟南雄飛回來，陳文寬竟累的連下飛機的力氣都沒有，坐在駕駛座上就昏睡過去了。等到他被駕駛艙內的雜音吵醒時，他才發現蔣有馥已經穿著一件工作服被幾個技工護送到駕駛艙裡了，原來

蔣有馥在平時就經常的和姊姊蔣有芬到機場裡去，和技工們都混的很熟，當天晚上幾個技工在休息室裡遇見蔣有馥之後，就臨時決定讓她穿上一件技工的工作服，將她送進陳文寬那架飛機的駕駛艙。

陳文寬看了看手錶，那時已接近午夜，距起飛前往重慶的時間已經很近，於是他趕緊下飛機到航務處去聽取當天晚上沿途的氣象報告。在航務處時陳文寬發現公司的負責人龐德也在那裡，他正奇怪龐德怎麼會在那個時候出現在航務處時，龐德卻搶先一步表示當晚他將搭乘陳文寬的那架飛機離開香港。當夜一共有三架飛機離開香港，除了陳文寬之外，另外兩架飛機的飛行員都是美國人，龐德的這項安排等於是表示了對陳文寬的高度信任，然而陳文寬心中卻暗暗叫苦，因為他擔心等一下龐德登上他的飛機之後，會發現違規登機的蔣有馥。

然而龐德大概也知道在那種兵荒馬亂的強況下，每個人多少都有一些不足為人道的困難，所以當他在駕駛艙內見到穿著工作服的蔣有馥時，他並沒說甚麼，只是很禮貌的打了個招呼之後就當沒事的一樣走出駕駛艙，陳文寬趕緊跟著出來想做一番解釋時，龐德卻揮了揮手說：『Don't worry about it!』

陳文寬在那天之後又飛了一趟香港的來回，在1941年12月11日深夜他駕機離開香港數小時之後，日軍進入香港，駐港的英軍在寡不敵眾的狀況下，沒做太大的抵抗就舉白旗投降。由日軍空襲香港開始

到香港淪陷的短短四天之內，陳文寬竟飛行了四十餘小時，將公司大部分的資產及人員都撤離香港，他在這段時間內的表現贏得了公司高層人員對他的信任與獎賞，一直到六十餘年後的今天他還保存著當時公司為表揚這事所頒給他的獎狀。

第十六章 妻罹重病—飛越駝峰購新藥

1941年12月12日清晨當陳文寬駕駛著一架DC-3在重慶落地時，也正是日軍進入香港之時，那時他心中除了對日軍的入侵中國感到痛恨之外，還更有著一層本身受害的割膚之痛，因為在倉促逃離香港之際，他僅能將一些家中的細軟帶離香港，其他所有的家當都未能及時處理，雖然他曾拜託自願要留在香港的侄子來替他看管，但是誰也不知道這場戰爭會打到甚麼時候，戰後的情形就更難說了。

剛到重慶的那幾天，陳文寬也湊和著擠在劉經理家的小儲藏室裡，哪裡雖然小的連轉身的空間都沒有，但也是劉經理家唯一不漏雨的地方，所以他也自嘲著說在那連日細雨的天氣裡，他其實是住在劉家最好的地方。

『屋漏偏逢連夜雨』，陳文寬住的地方雖然不漏雨，但是在那段日子裡他卻也承受了不少的命運打擊。

1942年1月間的一天夜裡，蔣有芬突然下腹感到一陣陣劇痛，當年的重慶一切公共設施都相當貧乏，光是夜裡想找個到醫院的交通工具都是相當的困難，幸好劉

經理家裝有電話，他利用電話將公司專門接送空勤人員的車子叫來，才能即時將蔣有芬送進醫院。當陳文寬跟著車子到醫院時，看著那因為日本轟炸而受損的斷牆危壁，如果不是門上的招牌及裡面一群穿著白色袍子的醫護人員的話，陳文寬簡直不敢相信那是一家醫院。

雖然外觀不像醫院，但是做起事來卻是十足的醫院型態：要看病，得先掛號，要掛號，得先繳費，如果沒錢，天王老子有病也見不了醫生。

陳文寬當時錢雖然賺得不少，但是在逃離香港時卻因為銀行緊急關閉而無法將存款帶出，所以當醫院診斷出蔣有芬是子宮外孕，輸卵管已經破裂，必須立刻開刀時，陳文寬卻是連繳手術費用的錢都沒有，而醫院的態度卻是若不先繳費，就不動手術。

陳文寬急著再打電話給劉經理說明情況，想先向公司借一些錢應急，劉經理倒是相當幫忙，立刻由公司的現金中拿出一部分送到醫院，讓蔣有芬可以立刻開刀。

醫院的手術室因為被炸後尚未修妥，所以暫時用帆布做頂，幾盞大燈雖然讓手術室內亮如白日，卻也讓站在外面的陳文寬見到裡面的凌亂與不衛生，但是這是戰時的重慶，無法與他所熟悉的上海或香港相提並論的。

手術之後，蔣有芬的情況非但未能好轉，反而高燒不退，醫生相當肯定的表示那是因為傷口的感染所引起的，看來他

們也知道那是因為手術室的簡陋與不清潔所引起的。然而醫生們雖然知道發燒的原因，但是卻沒有對策，因為那時在重慶還沒有對付發炎最有效的盤林西林，其中一位醫生知道陳文寬經常駕機往返重慶與印度的加爾各達之間，於是建議他盡快想法到印度的美軍醫院設法去買一些盤林西林，這樣蔣有芬的發炎情況就可以受到控制。

聽了醫生的建議之後，陳文寬在當天下午就臨時與同事換班，駕機前往印度。到了印度之後，他利用關係在美軍醫院取得了一些在當時比黃金還要貴的盤林西林，然後在第二天清晨再駕機返回重慶。

蔣有芬在打了第一針盤林西林之後，體溫立刻開始下降，這種現象不但陳文寬感到神奇，就連醫生們都感到不可思議，因為在那之前他們也只是在醫學雜誌上看過有關盤林西林的報導，蔣有芬算是他們的第一位臨床病人。

有了那次的經驗，醫生們開始找陳文寬商量，希望陳文寬能替他們由印度帶盤林西林及一些其他藥品回國，他們會按國內的售價向他收購。陳文寬那時正為在香港撤退時所損失的財產而發愁，聽到醫生們的提議之後，他立刻滿口答應。因為當時許多空勤人員都從事黃金走私的勾當，但是黃金走私的風險極高，尤其是海關把守的相當嚴格，萬一失手被查獲，不但血本無歸，還要坐牢，相對的藥物則不在當時的禁品項目當中，而且獲利也不比

黃金低，所以陳文寬在當時由國外帶了不少藥物到國內。

而蔣有芬在經過那次的手術之後，也被告知此後她無法再度懷孕，這使蔣有芬的心情陷入極度低潮，她是多麼的想要像正常的女人一樣能有自己的兒女，然而這麼簡單的願望對於她來說卻都是遙不可及。

第十七章 緬甸撤退—杜立德同機撤出

1942年5月7日陳文寬擔任由加爾各達到重慶的班機勤務，在離開加爾各達之前他接到公司命令要他在第二天回程時到密支那暫停，去將當地的公司辦事人員撤出，因為日軍在前一天已經攻陷緬北的八莫，由那裡到密支那只是咫尺的距離，所以公司決定盡快的將密支那的員工撤出。

第二天清晨在重慶的珊瑚壩機場，陳文寬在即將登機之前。又接到公司的命令讓他盡快的飛往密支那，因為當天早上那裡已經可以聽見槍聲，證明日軍已經逼近機場四周，隨時都有攻下機場的可能。然而就在陳文寬將飛機發動，即將滑向跑道之際，塔台突然下令讓他這架飛機暫緩起飛，等待美國大使館的重要人士前來搭機，聽到這個指令之後，陳文寬立刻和公司聯絡，希望公司能和機場當局及美國大使館聯絡，讓他能夠及時起飛以免耽擱了搶救密支那地區公司職員的時機。

當時的電話系統並不是十切可靠，在那緊急時刻機場與外地的線路竟然無法

接通，等了幾乎快半個鐘頭之後，電話線才接通了美國大使館，然而就在那時美國大使館的幾輛車子已經駛進停機坪，陳文寬由駕駛艙中探頭外望，只見幾位美軍人士步下轎車之後，冒著螺旋槳所吹起的強風，急急的對著飛機跑來，於是陳文寬通知機務士趕緊將機艙門打開，讓那幾位美軍登機。

由重慶起飛之後，陳文寬因為心中始終惦記著要趕到密支那去營救那裡的同事，所以並沒有按著航線飛而是抄近路加大油門對著昆明飛去。沒想到人算不如天算，離昆明還有半小時航程時，陳文寬又接到地面通知：日軍正在轟炸昆明，所有飛機都得迴避。

當時陳文寬的位置距離昆明附近的一個迫降場很近，所以陳文寬決定先在那裡落地，等空襲警報解除之後再前往昆明。那個迫降場是在山邊順著山坡所築的一條跑道，除了風袋之外沒有任何助航設施，當天的風向是由山頂往山下吹，所以陳文寬對準風向由山下對著山峰方向進場，等飛機落地停妥之後，他立刻讓所有乘客下機到跑道兩旁的壕溝內疏散。

陳文寬看著所有乘客都離開飛機之後，也隨著他們跳進了一個壕溝，在那裡他看見了起飛前臨時登機的幾位美籍人士，其中一位身材不高但是卻非常壯碩魁武的美軍引起了他的注意，因為那人的面孔讓他有種似曾相識的感覺，陳文寬對著那人點了點頭打了個招呼，就在那時他看

到那人胸前的名牌『Maj. J. Doolittle』(杜立德少校)，看到那名牌之後，陳文寬才頓然大悟原來那人就是多年前曾在上海跑馬場表演過飛行特技的杜立德！只是這次陳文寬並沒有聽說杜立德因為甚麼事情前來中國。

陳文寬在知道那人就是杜立德之後，湊了上去同他聊了幾句，並詢問他這次是甚麼時候到中國的？是不是又是因為賣飛機的事，杜立德並沒有直接回答陳文寬的問題，只是相當含蓄的表示此行是為了作戰(for the war effort)。

空襲警報解除之後，陳文寬招呼所有旅客登機，那時他發現杜立德並未隨著其他旅客登機，而是緊隨著陳文寬的後面，陳文寬回頭發現杜立德之後，沒等陳文寬開口，杜立德就先問他預備朝哪個方向起飛？

通常飛機都是迎風起飛，那天的風袋顯示著風是由山頂向下吹，所以按照正常情況程序是往山頂方向起飛。

但是陳文寬那時已是擁有十年經驗的資深飛行員，他知道迎風起飛是正常的步驟，但是他更知道一般在山頭附近都會有一股下降氣流，如果是向山頭方向起飛的話，飛機剛離地就會遇上那股下降氣流，那是相當危險的事，所以他告訴杜立德他將順風向著山下方向起飛。

杜立德聽陳文寬的回答後，咧開嘴笑了，並拍著陳文寬的肩膀說：『如果你說要逆風起飛的話，我就不上飛機了！』

陳文寬將飛機飛到昆明落地之後，他看著陳納德就站在停機坪旁等著他的飛機，他想陳納德該是在等杜立德，所以他同陳納德打了個招呼之後就前去安排飛機的加油事宜。

飛機在重慶起飛時就因為等杜立德而晚了半個多小時出發，半路上又因為躲警報而耽誤了一個多小時，為了趕時間陳文寬讓所有下機休息的旅客務必在半小時之內趕回飛機，免得誤了前往密支那的時間。

當飛機一加滿油，陳文寬立刻通知所有乘客登機，並立刻發動引擎預備起飛，然而後艙的機械士卻跑到駕駛艙內向他報告杜立德一夥幾個人還都沒有回來。

陳文寬稍微盤算了一下，還是救人要緊，所以他通知機械士將艙門關上，他將立刻出發，杜立德那幾個人搭下一班飛機也無妨。

然而就在陳文寬要將飛機滑出的那一剎那，一部吉普車疾駛而來擋住了飛機的去路，杜立德及另外幾位美軍由車上下來，他們朝著駕駛艙內的陳文寬揮了揮手，然後直奔飛機後部的艙門，陳文寬只得讓機械士將艙門打開讓他們登上飛機。

由昆明到密支那有五百多公里，以DC-3的速度來說差不多要近兩個小時的飛行時間，陳文寬在飛機起飛之後就讓通訊員發電給密支那的中航辦事處，報告飛機抵達時間，但是始終收不到任何回應，坐在駕駛艙內心焦如焚的陳文寬只得保持

著最大空速對著密支那飛去，祈求著能有時間將那些工作人員接送出來。

快到密支那時，杜立德手裡拿著一份航圖由後艙走進了駕駛艙，他根據地標的顯示發現飛機並不是在飛往加爾各達的航路上，所以他就直接問陳文寬究竟要飛到哪裡去？

當陳文寬告訴他將先前往密支那時，杜立德瞪大了雙眼問他：『你瘋了嗎？密支那不是今天已經淪陷了？』

原來杜立德在離開重慶時，美國大使館的情報官曾告訴他密支那將會在當天淪陷，但是陳文寬最後一次聯絡到密支那的中航辦事處是當他們在昆明加油時，所以他決定還是要前去看一看，情況許可時他還會將飛機落下去，將工作人員撤出。

杜立德聽了陳文寬的話之後，搖了搖頭走出駕駛艙，口中並喃喃自語的說著：『瘋了，這真是瘋了…』

當杜立德剛走出駕駛艙不久，他又轉身回來對著陳文寬說：『到密支那之後，你必須完全確定日軍尚未進入機場，才可以落地！』

十多分鐘之後，陳文寬的那架DC-3飛抵密支那上空，他先低空通過機場上空，發現竟有另一架中航的DC-3正在滑向跑道，另外還有許多人還在停機坪上。陳文寬立刻與那架DC-3取得聯絡，原來公司當局怕陳文寬的那架飛機來不及趕到密支那，於是臨時又由加爾各達派出一架飛機，到密支那來接運當地的工作人員。

陳文寬知道公司的工作人員已經安全的搭上那架DC-3之後，心中頓時鬆了一口氣，他本想就隨著那架飛機飛回加爾各答，但是他看著機場停機坪上的那一群人，突然間他覺得他必須落下去伸出救援之手，因為他知道他將是他們唯一的希望。

那群上不了飛機的人，本來都已失望的想離開機場，往附近的叢林方向跑去，因為大家都知道日軍的殘暴，誰都不願意留下來被日軍蹂躪，沒想到突然間又見到陳文寬的飛機從天而降，大家心中又重新燃起了一絲希望，又都往停機坪跑去。

陳文寬落地之後將飛機在停機坪停妥，然後立刻親自跑到後艙，和機械士一同將艙門打開，沒想到艙門一開，那些難民們就像潮水一般的湧進機艙，擋都擋不住。

因為艙門打開之後並沒有裝上扶梯，所以一般百姓都需要有人在上面拉一下才能順利登機，於是陳文寬就站在艙門口一個個的將那些人拉上飛機，同時他也像是稽查員一樣，嚴禁任何人帶行李上飛機。

人的心情真是相當奇怪，前幾分鐘那些人只要能登上飛機幾乎願意付出任何代價，但是當陳文寬的飛機打開艙門之際他們又貪婪的想多帶一些家當離開，然而陳文寬知道飛機不比汽車，超載太多的後果是不可想像的，但是當那些人的行李被

陳文寬丟出機艙時，竟會站在艙門口和陳文寬理論，並試圖著再將行李偷運上飛機。

就在這時，杜立德站出來幫忙了，他板著臉孔毫不客氣將那些行李丟出機艙，並大聲的告訴那些人如果要行李就不准上飛機。

看著一個個擠進飛機的人，杜立德不禁轉過身來問陳文寬他到底要帶多少人走？這型飛機的載重到底是多少？陳文寬看著那麼一大群人擠上飛機雖然也有點擔心，但是他心中還是有個底，他不停的在心中估計著登上飛機的人數與重量，他認為只要不要超出載重量的50%該還是可以升空的。

終於到了要狠心的時候了，陳文寬估計著飛機的重量已經到了起飛的極限，於是他擋住機門，不讓人繼續再擠進飛機，同時和機械士兩人協力的想將艙門拉回關上，但是機外的人群卻擋在那裡不讓艙門關上，那時杜立德站在艙門邊，再度發揮了他的力量，他先踢開抓住艙門的人，然後抓住艙門順著陳文寬及機械士兩人的力量，將艙門拉回關上。

艙門關上之後，陳文寬發現機艙內擠的根本無法轉動，更不用說走回駕駛艙，他最後是由人群的頭上爬回駕駛艙的。

陳文寬還沒回到駕駛艙時，副駕駛就已先行將引擎發動，等陳文寬回到駕駛艙後，副駕駛已經完成了起飛前的檢查，

於是陳文寬坐妥之後立刻將飛機滑出，那時他才覺得飛機到底有多重，如果滑行時飛機都是那麼的笨重，起飛就更加困難了。

飛機進入跑道之後，陳文寬先試了大車，確定兩具發動機都沒有問題時，他再將當天的起飛程序向副駕駛解說，他表示他將先將剎車踏緊，然後將發動機油門加滿，等發動機歧管壓力到了45英吋時，他會放開剎車讓飛機開始前衝，副駕駛那時該將所有的注意力都放在儀表版上，當空速表指示達到75哩時，副駕駛該叫一聲『Now！』同時替他將襟翼放下，陳文寬在那時會立刻將駕駛盤拉回讓飛機離地，而副駕駛該在飛機騰空之後馬上再將起落架收起。這一連串的動作是須要兩人相當程度的配合才能成事，而副駕駛也是一位和陳文寬共事多年的外籍人士，兩人的默契良好，所以當陳文寬向他解說之後，他立刻瞭解陳文寬短場起飛的意圖，並點頭表示瞭解。

在跑道頭陳文寬將螺旋槳的槳葉角度調到最大，油氣混合比調到Full Rich，然後將油門的推桿緩緩的推滿，飛機在大馬力的情況下開始抖動，但是因為剎車已被踩死，所以整架飛機只是定在原點並不動的震動，坐在駕駛艙裡的陳文寬雙眼直盯住發動機的歧管壓力，等到指針指到45時，陳文寬放開剎車，讓飛機開始在跑道上衝刺前進，過重的飛機即使在大馬力下仍是顯得相當的遲緩，空速表似乎每隔幾

秒鐘才向前挪動一格似的，陳文寬焦急的看著跑道已經所剩無幾，但是空速還沒達到75哩，他開始懷疑自己的判斷，這回飛機真是重的飛不起來了，他真的不敢想像這架滿載的飛機衝出跑道的後果。

就在飛機就要衝出跑道的前幾秒鐘，副駕駛大叫一聲『Now！』後同時將襟翼放下，襟翼放下後所產生的阻力讓整架飛機就像撞上一道牆似的慢了下來，但是同時所產生的昇力卻讓飛機騰空了，陳文寬趕緊順勢將駕駛桿拉回讓飛機繼續爬高，副駕駛也在那時將起落架收起，想盡快將飛機外型的阻力減小，以增加空速。

飛機雖然已經離地，但是陳文寬的問題還沒完全解決，襟翼放下後所產生的額外昇力雖然讓飛機及時升空，但是所產生的阻力卻讓飛機逐漸降低高度，陳文寬小心的將機頭推下一些想增加一些速度，同時也慢慢的將襟翼分段收起，飛機這才逐漸穩住，並緩緩的開始爬高。那時陳文寬才鬆了一口氣，他轉頭看看副駕駛正想謝謝他的合作，卻發現副駕駛早已驚嚇的臉色蒼白，呆若木雞。

那架飛機兩個鐘頭之後在加爾各達落地，機場工作人員才發現那架本來只可坐21人的飛機，那天竟擠進了78人之多，杜立德在下機時還特別走到陳文寬旁邊握了握他的手，並說：『You are a god damn good pilot！』（你他媽的真是個了不起的飛行員）。

在加爾各達的第二天，陳文寬才由

報紙的頭條新聞上發現杜立德到中國的真正原因，他率領了十六架輕轟炸機由航空母艦上起飛，轟炸東京之後繼續西飛到中國降落。那是日本第一次遭受到空襲，那次空襲對日本所造成的實質損害並不大，但是所造成的心理影響卻是不可忽視的。

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。



C-130運輸機(照片提供：張家維)