

# 螺旋槳邊的歲月(五)

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。

### 第十八章 尋找新路—喬戈里峰強飛渡

密支那淪陷之後，國民政府及美軍駐印度的最高指揮官都覺得日軍將不會就此罷休，如果日軍繼續西進的話，印度東邊的幾個大城即將不保，屆時首當其衝的就該是中國戰場，因為在沿海所有港口都被日軍佔領之下，中國對外界絕大部分的交通都是仰靠由昆明與印度東部幾個機場的空中航線，一旦那些機場淪入日軍手中，中國對外的交通勢必完全斷絕。因此在密支那失守不久，駐印度的美軍及中國的國民政府開始分別尋找由印度西邊進入中國的航線。

1942年6月，國民政府航空委員會副主任毛邦初向中國航空公司租了一架C-53(此機與C-47屬同型，唯一差別是在艙門與地板)，前往新疆，希望能由那邊找出一條通往印度的航線。

中國航空公司那時已經相當瞭解陳文寬與國民政府之間的關係，因此將這趟包機的任務又交給陳文寬來執行。

當時這件開闢新航線的事是屬於極機密，因此陳文寬接到這包機勤務時只知道要帶著毛邦初副主任去一趟西北及新疆一帶，而並不知道整個事情的真相。

有著幾次在新疆迪化被盛世才軟禁的經驗，所以陳文寬並不是很樂意的接下這趟勤務，他在出發之前告訴蔣有芬這次最少要兩個星期之後才能回來，因為他覺得一旦在迪化落地，盛世才的部隊最少會

將他們軟禁一個星期的。

那次勤務唯一使陳文寬高興的是公司竟安排了王唐諾擔任他的副駕駛，王唐諾其實比陳文寬更早升任正駕駛，但在1937年中日戰爭爆發之後，王唐諾便和一群美國籍的飛行員離開了公司，一直到最近美國對日宣戰，王唐諾才又回到公司，只是公司並未將他之前的年資算上，而且要他由副駕駛開始重新幹起。

真正出發那天，陳文寬由重慶的白市驛機場剛起飛不久，毛邦初就進到駕駛艙中，將一疊航圖拿出來給陳文寬，並表示：中國政府預備開闢一條由新疆雅坎前往印度帕史瓦的航線，他們這次的任務就是實地勘查這一條航線的可行性。看了由新疆西南邊進入印度的航圖，陳文寬才恍然大悟為甚麼前天在加爾各達機場的酒吧裡，聽到幾個美國空軍飛行員在討論由印度西北邊的帕史瓦(Peshawar)飛C-87由喬戈里峰(K-2)附近進入中國的事，不過據說美軍試了幾次都沒有成功的跨過那世界第二高峰！

聽了毛邦初的解說之後，陳文寬頓時瞭解這一次勤務的重要性，不過他也懷疑用C-53這型飛機是否可以勝任飛越喬戈里峰附近險峻的地形。美軍所使用的C-87是根據B-24轟炸機所改良成的運輸機，無論是速度及高度的性能都要超出C-53許多，如果美軍利用這種高性能的飛機都無法完成橫跨喬戈里峰的任務，陳文寬怎能確定他所駕的這種雙引擎飛機就能達成任務呢？

經過蘭州之後，那架C-53飛機於離開重慶後的當晚就飛抵迪化。陳文寬在落地之後很習慣的在機艙中等待當地的士兵前來接管他們的那架飛機，經過前幾次的經驗陳文寬已經相當熟悉那些士兵們抵達後的一些細節：取下電瓶，將機油及汽油由飛機上漏下。

在協助那些士兵做完這一連串的動作之後，陳文寬及他的組員就隨那些士兵離開了機場，前往機場附近的一間民宅，那裡將是他們在未來一兩個星期被軟禁的地方。毛邦初等政府官員則被軟禁在另一處。

根據陳文寬的經驗，盛世才的軍隊對飛行組員的監控並不會太嚴緊，所以在軟禁期間他每天都向監控他們的士兵要求到不同的地方去逛逛，而每次的要求不但都會被批准，而且都會有專人陪同前往。

有一天飛行組員們到一家地產公司去參觀時，陳文寬當場就選購了一張12呎見方的羊毛地毯，王唐諾本來也想買一張同樣尺寸的，但是一聽到價錢之後就改變心意買了一張較小的，陳文寬因為知道通常陪同前往的軍官都會替他們結帳，所以一直勸王唐諾買那張大的，但是王唐諾卻一直因為價錢的關係而捨不得買，陳文寬又不好直說，因此就隨他去了。到結帳時，王唐諾看著隨同軍官替他們付帳時，才恍然大悟為什麼陳文寬一直勸他買那張大一點的。

在迪化耽誤了十天之後，盛世才批准了毛邦初一夥人在新疆境內飛行探索新

航線的請求。陳文寬在得到消息之後，立刻同機員們前往機場，希望能及早將飛機準備好，等毛邦初一夥人來了之後可以馬上出發。

機油及汽油重新灌進油箱，再接上電瓶之後，陳文寬在駕駛艙內按下引擎啟動電鈕，發動機在噴出一陣白煙後，螺旋槳開始旋轉，就在那時，站在機頭前方的機械士突然指著一號發動機大叫了一聲，並做出手勢要陳文寬趕緊關車，陳文寬以為發動機著火了，因此立刻將油門收回，並將磁電機關掉，發動機停車之後，陳文寬探頭往外望去，發現發動機並沒有著火，但是他卻聽到一陣淅瀝淅瀝的漏水聲音由機翼後緣傳來，於是他立刻衝下飛機想知道到底是甚麼漏了。

站在機翼下面，陳文寬發現一股汽油正由機翼的後緣向外漏，機械士那時已經將附近的一片蒙皮拆下，探頭進去檢查，結果發現原來是機翼內裝汽油的大橡皮囊在接縫處裂開，那時陳文寬才想起以前的DC-2油箱是金屬的，C-47系列的飛機因為要節省重量，因此將油箱改由橡皮製作，這其實並沒有太大分別，只是在漏掉汽油之後，整個皮囊就變得相當乾燥，再加上飛機每天在烈日下被曬著，皮囊的接縫處就開始乾裂。

這是一個機械士無法在當地修復的毛病，陳文寬用電報和加爾各達的總公司聯絡過之後，接受了公司的建議：空機飛返加爾各達，換一架飛機再去。

陳文寬在駕著那架漏油的飛機起飛



之前，毛邦初將他拉到一旁告訴他那次任務不容拖延太久，盛世才已經將整個行程耽誤了十天，因此他希望陳文寬最好能在兩天之內就換一架飛機回來。

由迪化到加爾各達全程超過三千公里，正常情況下要經過蘭州，重慶，昆明，汀江等地加油才能飛到。如今飛機因為漏油的關係，更是每隔幾百公里就要落地加一次油，然而即使這樣，在陳文寬一路趕路的狀況下，那架飛機還是在離開迪化二十二小時後就飛抵加爾各達。

在加爾各達落地之後，本來已是累的要癱下來的陳文寬在朝陽下站了一會兒之後，卻是一點睡意都沒有了，他到航務部門去查了一下看看有哪幾架飛機可以用，沒想到剛巧在租借法案下第一架援華的C-53運輸機正好飛抵加爾各達，當時因為中國空軍還沒有人飛過這型飛機，無法派人前來接收，所以要求中國航空公司派人將這架飛機飛送到成都，於是航務處就安排陳文寬飛那架飛機去繼續未完成的勤務。

在加爾各達休息了一天之後，陳文寬在當天夜裡十一點駕著那架新飛機前往迪化，這次他的副駕駛換成了潘國定，通訊員則是由華祝擔任。

飛機在第二天上午經過重慶時，搭上了兩位也要參與這次秘密任務的成員，一位是英國空軍的聯絡官，是預備在印度落地時負責與當地英軍聯絡，另一位則是中國空軍的技術人員，他是要負責在雅坎起飛時將汽油裡加入一些化學原料，使汽

油的辛烷值提高，以便高空飛行。

陳文寬等人在第二天下午五點多鐘時飛抵迪化，這次盛世才的軍隊並沒有做出要扣飛機的舉動，反而向他表示第二天一大早就可以帶著毛邦初等人離開迪化，想來盛世才已經同意了這次飛行的目的。

第二天一大早，陳文寬在毛邦初等人登機之後立刻起飛，前往伊寧。伊寧是中俄邊界的一個大城，中國空軍在那裡設有一個相當大的訓練基地，蘇俄將援華的I-15及I-16戰鬥機運送到這個基地，中國空軍也將空軍官校剛畢業的飛行員們送到此地接受蘇俄教官的訓練，因此伊寧機場內的中國學員相當的多，但是身為航空委員會副委員長的毛邦初在抵達這個基地之後，竟沒有和當地的學員們及教官們有任何接觸，陳文寬可以體會的到那是不想讓盛世才有任何再扣留他們的藉口。

在伊寧除了加油之外，為了要應付飛越喬戈里峰時的高空飛行，還特別又多裝載了幾桶氧氣。在處理完了這些瑣事之後，陳文寬本來想留在伊寧吃中飯，但是毛邦初指示立刻起飛，陳文寬相當瞭解當時毛邦初人在屋簷下的心境，因此沒說甚麼就駕機離開了伊寧，前往雅坎。

雅坎位於伊寧的西南方，是舊日絲路南邊的一個重鎮，整個城市成正方形，四周被一道相當高的土牆圍著，飛機場就在城牆外面，沒有固定的跑道，也沒有塔台，只是一大片黃土，如果沒有機場邊緣的那一支孤零零的風袋及幾十個汽油桶的話，還真不容易認出那是一個機場。

陳文寬飛抵雅坎上空時，先在天空圍著城低飛了幾圈，同時將發動機的油門收放了幾次，想引起當地人的注意，然後才對正風向將飛機落了下去。

因為機場上沒有建築物，所以落地之後，陳文寬只能將飛機緩緩的對著那些汽油桶滑過去，他剛將飛機停妥，一輛非常新的雪弗藍轎車就由城裡疾駛而來，陳文寬正奇怪在這麼遙遠的地方怎麼會有那麼新穎的轎車時，車上下來了一位頂多二十歲出頭身著軍裝的年輕少年，原來他是當地駐軍頭頭的兒子，他非常客氣的和毛邦初一行人打招呼之後，便邀請毛邦初及那位英國聯絡官搭他的車子進城，至於其他的人，他表示等一下會有人來接待。

這一等就是快兩個鐘頭，好不容易才看見一輛燒木炭的卡車帶著一群軍人由城裡而來，那些軍人下了卡車之後，立刻對著那架C-53圍了上來，一開始陳文寬以為他們又要扣飛機，結果其實是因為他們從來沒有見過這麼大的飛機，都想擠上來看看，於是陳文寬相當大方的請他們到飛機上來看個過癮，然後在他們都下飛機之後，陳文寬將機門鎖住，再請他們好好的看住飛機，不要讓閒雜人等接近飛機。

當天晚上，當地駐軍頭頭在當地一家回教餐廳宴請他們一夥人，席上，那位頭頭對蔣委員長推崇至極，在新疆境內盛世才的地盤上，竟有這種大為不同態度的人，著實讓陳文寬留下了非常深刻的印象。

因為第二天還要飛行，陳文寬及毛

邦初盡量婉拒當地人的敬酒，但是當他們回到住宿處時，陳文寬還是因為不勝酒力而醉倒在床。

第二天一大早，陳文寬還沒起床，隨行的空軍技術人員就將他喚醒，說要前往機場去配置高空飛行時所需要的高辛烷值汽油。陳文寬隨著那位技術人員回到機場，只見那人將一小包化學原料倒入五十加侖的汽油桶中，然後將油桶在地上滾個幾圈之後，就算大功告成。陳文寬雖然不懂化學，但是看著這種土法煉鋼似的調製方法，心中不免生疑，他倒不擔心汽油的辛烷值沒有提高，只怕萬一那些汽油的品質遭到破壞，會直接影響到飛行安全。

那天那位技術人員一共配置了八桶汽油，四百加侖的汽油在當天下午全數加入飛機的機翼油箱，陳文寬看著那些汽油被加入油箱之後，私下決定起飛之後先用後油箱的油，那些油是在伊寧時加的一百一十號辛烷值的高級航空用汽油，等那些油用罄之後再轉用這些配製過的汽油。

當天晚上毛邦初將航圖展開，請全體飛行組員仔細的研究及設計一條由雅坎直飛新德里的航線。由雅坎到新德里的直線距離有一千多公里，航線上還有超過兩萬多呎的全世界第二高峰，所以必須找一條由山溝中通過喬戈里峰的航線。然而當時喬戈里峰附近的地形並未經過仔細勘測，航圖上的高度標示僅可供參考，在這種情況下陳文寬決定起飛之後先往西飛，因為喬戈里峰西面的山嶺似乎要比東面低

一些，那些山雖高但是卻不寬闊，就像是一堵牆似的矗立在新疆與印度之間，因此陳文寬覺得只要在山這邊可以看到山那邊時，就可以駕機橫過，一旦飛過那堵高牆似的山嶺，其餘的都將不是問題。

第二天清晨，沒有任何儀式，也沒有任何人在機場送行及祝福，那架全新的C-53帶著整個中國政府的希望，由雅坎起飛往西飛去。起飛之後陳文寬保持著大馬力及高仰角想讓飛機及早能爬到預定高度，但是飛了不久就發現正前方有一大塊積雲將路擋住，在地形不熟及沒有精確的氣象資料之下，他不敢貿然鑽進雲堆裡，只得將機頭改向，想繞過那一片積雲。

有雲的氣候溼度都比較高，陳文寬在飛機剛過一萬三千呎時就發現擋風玻璃上開始結冰，他轉身向左翼一看，發現機翼前緣也開始結冰，機翼結冰是相當危險的狀況，它除了增加飛機的重量之外，更改變了機翼平滑的外型，使飛機的性能大受影響，於是陳文寬將機翼除冰器啟動，C-53上的除冰器是藉用空氣壓力將機翼上的冰塊弄碎，而不是使用熱力讓冰塊溶化，那些被弄碎的冰塊在被風吹走時經常會打到機身上，那種聲音就像是被磚頭打到機身般似的恐怖，雖然陳文寬已是飛行多年的老手，但是他仍然被那種聲音所懾服，他也擔心機身隨時都有可能被那些碎冰擊破！

還真是「屋漏偏逢連夜雨！」就在機身被碎冰打得乒乓作響時，一陣如櫻桃般大小的冰雹由正前方對著飛機打來，頓

時整架飛機都被那冰雹敲打得乒乓作響，坐在駕駛艙裡的毛邦初也被這突來的天氣狀況搞得有些緊張，他幾次想讓陳文寬調轉機頭，但是看著陳文寬沈穩的態度，他都將到嘴邊的話嚥了回去。

飛機在一萬八千呎左右時，結冰的情況開始好轉，幾乎也在同時陳文寬發現他們已經飛到一個山嶺的缺口處，放眼向南看去似乎可以看到山那一邊的平原，於是他立刻蹬舵同時將駕駛盤向左轉去，將飛機對著那山嶺的缺口處飛去。

飛機越接近山嶺，陳文寬越感覺到地形的險峻，雖然高度錶顯示的高度已是接近兩萬呎的高空，翼下的那一片從盤古開天以來就從來沒有被人接觸過的原始森林，卻似乎伸手可及，然而陳文寬卻無暇去欣賞那片原始天地，他仔細的將飛機操縱在山谷之中，機翼兩旁直拔而上的山峰讓他不敢掉以輕心。

陳文寬刻意將飛機靠著右邊的山壁飛行，這種安排是為了遇到緊急情況時左邊有足夠的空間讓他迴轉。

山谷中的氣流極其不穩，飛機飛在其中就像一片落葉飄在秋風中似的上下亂晃。陳文寬及潘國定兩人坐在駕駛座上，緊緊抓著駕駛盤，小心的操縱著飛機在山谷中前飛。

越接近山嶺缺口，飛機與地面的相對高度就越小，陳文寬緊張的將駕駛盤再向後拉了一點，隨著機頭的向上，空速表也向下掉了一格，在空氣稀薄的高空中飛機本來就不容易操縱，現在高度錶雖然指



示著飛機飛在兩萬呎左右的高空，但是飛機距離翼下的原始森林卻頂多只有三百呎的距離，只要稍微一個閃失，就會葬身於那片原始森林之中！

突然間又是一片頂頭而下的冰雹，駕駛艙裡的每一個人都被這突來的情況嚇著了，除了因為那冰雹擊在機身上的聲音之外，更可怕的是那冰雹細小的像沙子一樣，打在擋風玻璃上將前面的視線完全遮擋住了！

陳文寬從來沒有在這種情況下飛行過，因為已經看不見前面的地形，他當機立斷的決定立刻迴轉，他對著潘國定大叫了一聲：『Let's turn back!』同時將駕駛盤向左轉去，潘國定也將襟翼放下，飛機的左翼立刻垂了下去，整架飛機頓時以60度角的大坡度迴轉了過來。

調轉機頭之後，陳文寬鬆了一口氣，同時有機會看了看駕駛艙中的幾個人，每個人都是面色鐵青，緊張得大氣都不敢喘一下。經過這麼一番折騰之後，毛邦初決定先飛回雅坎，等天氣好了之後再試一次，但是陳文寬卻覺得先飛出山區，再爬高一些之後說不定可以再試一次。

陳文寬及毛邦初兩人在駕駛艙中簡單的商量了一下之後，毛邦初同意再試一次，於是陳文寬將飛機在山區外緩緩的繼續爬高。那時因為飛機的重量因為燃油消耗的原因比原先又輕了一些，所以在爬高時也比原先要輕鬆。

在山區外陳文寬將飛機爬到兩萬一千呎之後，再度撥轉機頭對著那個山嶺

缺口飛去，這次雖然還是在兩面峭壁中飛行，卻避過了冰雹的侵襲，飛機輕鬆的通過了喬戈里峰附近的山口。

通過了山口之後，整個視野為之一開，印度北邊的印德斯河(Indus River)就在翼下成了他們最好的指標，陳文寬將飛機順著它向南飛去，兩個小時之後飛機就在新德里落地。

飛機落地之後，毛邦初第一件事就是向國內軍事委員會發出一封密電，報告這次飛行成功的開闢了由中國西北飛越喬戈里峰直達印度的航線，也同時對陳文寬的勇氣與技術大大的褒揚了一番。

事後，國民政府除了發了一張獎狀來獎勵陳文寬這一組飛行人員之外，蔣委員長也特別贈送了每一位組員一個金錶來感謝他們這一組人對開闢新航線所做的貢獻。

雖然陳文寬成功的開闢了這一條航線，但是在他事後的報告中也提及這一條航線上困難重重，加上日軍始終沒有對印度東邊繼續推進，所以一直到戰後那條航線始終沒有被利用。

## 第十九章 領養女兒—委員長賜名華英

蔣有芬自從子宮外孕之後，知道自己已無法像正常女人一樣有自己的孩子，所以每當在外面或是朋友家中看見小孩時，總會花很多時間去逗一逗他們，想藉著那短暫的歡樂來安慰一下自己想當母親的心情。陳文寬雖然對沒有子嗣一事也相

當在乎，但是他從來不在蔣有芬前面去提這件事，因為他知道那是強求不得的。

1942年8月間的一天，陳文寬在白市釋機場正對著一架DC-3做起飛前的360度檢查時，聽見兩位技工站在機翼下討論一些事情，他本來並沒有太注意，但當他聽到其中一位提到小孩時，這引起了他的注意，於是他放慢了腳步開始仔細聽他們的對話，原來是其中一位技工的太太最近剛生下了一個女孩，那已是他們家的第三個女兒了，一來是因為重男輕女的關係，再來也是因為那時重慶的生活實在太苦，實在沒有多餘的錢及時間去照顧一個剛生下來的女嬰，所以想將那個女兒送出去，陳文寬一聽之下，急忙將那位技工拉到旁邊，並將自己家裡的地址寫下交給他，要他將那個女嬰抱到家裡給蔣有芬去看看，如果蔣有芬願意，就可以將她收養。

交待過那位技工之後，陳文寬就登上飛機前往印度，開始了另一次的駝峰之旅。

那段期間，駝峰空運是維持中國抗戰的主要命脈，由昆明到印度的汀江再到加爾各達，路途雖不遙遠，但卻是世界上最難橫跨的天塹，日軍佔領密支那之後，為了避免日機的攻擊，空運機不但只能在夜間飛而且還要盡量的靠北飛，而越往北飛地形就越險峻，那些叢山峻嶺的高度都在一萬七八千呎以上，沿途根本沒有任何平坦的地方可供迫降之用，一旦飛機發生任何故障，翼下瘴癘的原始森林就是葬身之地！所以每個飛行這段航線的飛行員都

是戰戰兢兢的飛行每一個航次。即使陳文寬在這條航線上已有超過兩年的經驗，每次飛越駝峰時他仍然是全神貫注，不敢掉以輕心。

陳文寬在一個星期之後才又回到重慶的家中，當公司的交通車剛把他在門口放下，他就聽見屋裡傳來嬰兒的哭聲，他立刻想起了出發之前與那位技工的約定，於是他三步當兩步的衝進房子，只見蔣有芬在屋子裡正被那個小嬰兒搞的手忙腳亂，而蔣有芬也在那時回頭見到了剛進屋子的他。

『妞妞，不哭了，看爸爸回來了。』

陳文寬聽了這話，頓時楞在那裡，那是他第一次聽到有人這麼稱呼他，雖然不是直接由小嬰兒的口中叫出來的，但是心中所感受的震撼卻是相同的。他由蔣有芬的手中接下那個女嬰，紅通通的雙頰，烏黑的一雙大眼，讓陳文寬一看就立刻愛上了她，而那女嬰也真在陳文寬接過去的那一剎那停止了哭泣，反而瞪著那雙大眼睛看著陳文寬，父女之間的情誼似乎就由此展開了。

接下來的幾天陳文寬剛巧沒有勤務，於是他與蔣有芬兩人就在家裡研究著如何帶小孩，而他們兩人都是隻身逃到重慶，家中並沒有老人可以詢問與幫忙，所以凡事都是在摸索中進行，而物資貧乏的重慶根本無法滿足他們心中想對嬰兒的照顧，於是陳文寬的小記事本上就密密麻麻的記上了許多下次到加爾各達時該購買的



嬰兒物品。

該回去上班的前一天早上，公司派了一輛車子到陳文寬家中，告訴他有一個相當重要的包機任務，要他立刻著裝到白市驛機場去待命。陳文寬其實是相當不願意接這種包機任務，因為除了時間不確定之外，更糟糕的是許多去的地方連航圖都沒有，因此當他滿心不情願的將制服穿上時，對著蔣有芬說：『希望這次包機是到印度去，這樣就可以將妞妞的東西早一點買回來！』

『這種好事絕對輪不到你，你又不是不知道公司把這種好的差事都留給老外！』蔣有芬回了他一句，陳文寬雖然知道那是實情，但是聽在耳裡，心裡總是不太舒服。進公司馬上就滿十年了，無論年資或經驗他在公司的排行都該是在前幾名，但是在洋人當家的公司裡他似乎永遠得不到該有的尊嚴，這種情形並不單是他，所有的華人職員都有同感，但是大多數的人都覺得在那種亂世，能有一份待遇不錯的工作已經是不簡單了，強求除了惹人生厭之外不一定會有甚麼結果。

當天陳文寬抵達白市驛機場時，他發現原來當天是有兩架包機。因為他見到另一位華籍機長陳休恩(Hugh En Chen)已經等在那裡了，陳休恩其實是第一位進入中航擔任飛行員的華人，但是他卻比陳文寬晚許多年晉升機長。

陳休恩見陳文寬來了之後，立刻向他打聽知不知道這趟包機的目的地是那裡，當陳文寬告訴他也是一點概念都沒有

時，陳休恩立刻將他的觀察及判斷告訴陳文寬，他說他發現當時在白市驛機場附近有許多便衣人員在站崗，機場內也停著許多黑色的轎車，於是他判斷一定是有政府的要員要包飛機，而根據最近幾天報紙上的新聞報導，他覺得該是委員長夫人要包飛機出國，而根據以往夫人包飛機的慣例，都是一次包兩架，一架是自己搭乘另一架則是給隨從及攜帶行李，而那天剛巧也是兩架飛機待命，所以陳休恩更是確定那天將是一趟運送委員長夫人的勤務。

兩人還在討論那將是一個甚麼樣的勤務時，中航在白市驛的經理就將他們兩位機長請進航務中心，並將當天的勤務告訴他們：他們將帶委員長及夫人前往中國的西北視察，陳文寬一聽又是西北時，他不自覺的皺起了眉頭，經理看在眼裡趕緊解釋說雖然是西北，但只是到蘭州及青海附近，並不會到新疆盛世才的地盤上去。經理並同時宣布委員長辦公室在協調包機事務時，曾要求陳文寬擔任委員長專機的駕駛，因此隨從人員及行李將搭乘由陳休恩的那架飛機。

陳文寬及陳休恩兩人在離開航務中心時，陳休恩沒忘了跟陳文寬擠了個眼，同時說了句：『我的判斷沒錯吧！』陳文寬糾正他說他只判斷是委員長夫人要包機，而事實是委員長及夫人都要坐飛機，因此他只是說對了一半！沒想到陳休恩卻說了句：『夫人是正確答案，委員長只是Bonus，小費加一！』陳文寬聽了笑著搖了搖頭，朝著自己的飛機快速走去。

每次委員長外出視察時，都會有一份相當詳細的行程表，根據當天的行程表飛機該於早上八點由白市驛機場起飛，十一點半抵達蘭州，而陳文寬再回到他的飛機旁時已是七點半了，他看了看機場入口卻看不到任何車隊前來的跡象，就在那時中航白市驛的經理也半跑半走的趕到了飛機旁邊，陳文寬看了看錶，又看了看機場入口處，他向經理開玩笑的說：『八點準時起飛，如果他不到我們是否還是準時起飛？』經理白了他一眼！

委員長的車隊在七點四十五分抵達機場，中航經理及一些高級將領立刻湧上前去，生怕被擠在後面會對自己日後的升遷有影響似的，陳文寬站在登機門旁邊看著那些平常道貌岸然不苟言笑的大官們的舉動，心中直感到好笑，他慶幸自己不在官場裡任職，要不然他真不敢想像自己也擠在那群人中間的模樣。

委員長下了車之後，非常客氣的向那些官員們點了點頭，然後等委員長夫人也下車之後，兩人便一同對著登機門走來，站在登機門旁的陳文寬立刻挺直了身子，給委員長敬了個軍禮，其實他沒有敬軍禮的習慣，當時他只覺得該敬個禮，而不知該敬甚麼禮，一時緊張之下竟不自覺的舉手敬了個軍禮！

委員長回手還了個禮，然後在他前面停了一下，仔細的看了看他，陳文寬從來沒有想到第一次見到委員長竟是如此近的面對著，在他尚未決定用哪一種語言向委員長問好時，委員長卻先點了點頭，說

了幾聲：『好，好。』然後就同夫人一道登上了飛機。

事後陳文寬心中對委員長只有一個印象：『眼睛銳利的似乎會看穿人的心思一樣！』

當天起飛之後，剛剛爬到七千呎改平，一位委員長的副官就進入駕駛艙，向陳文寬表示委員長想進駕駛艙來看看，陳文寬先是一怔，駕駛艙那麼窄小，委員長進來之後該坐在哪裡？但是隨即他就想通了，立刻請副駕駛讓出座位，然後請委員長進入駕駛艙，坐在副駕駛座位上。

委員長進入駕駛艙在副駕駛的座位上坐好之後，陳文寬拿了一張航圖給他，並向他解說目前的位置及要走的航路，委員長接過地圖之後，相當仔細的看著，並不時的看著翼下的地標，進行比較。陳文寬看委員長似乎對飛機及飛行相當有興趣，於是就不時的指著一些儀錶告訴委員長當時飛機的狀況，委員長不但聽得有興趣，更會在不懂的時候問一些問題。

談到飛行，陳文寬心情就放鬆許多，他開始向委員長說一些飛行中遇到的趣事，委員長也問了一些陳文寬家中的狀況，說到家中的妻小時，陳文寬突然想到女兒尚未命名，於是他立刻抓住機會請委員長替女兒取個名字，委員長當時遲疑了一下，然後說他要仔細的想一下，說完他就起身離開了駕駛艙。這突然的舉動讓陳文寬心中頓時忐忑不安，不知是不是要求命名一事犯了委員長的忌，要不然怎麼會突然的離開駕駛艙！

就在那時飛機已經接近秦嶺，為了能讓客艙裡的乘客保持正常呼吸而不需借用氧氣，他必須非常小心的將飛機高度始終保持在一萬兩千呎以下，讓飛機幾乎是貼在叢山峻嶺的山峰之上飛行著，這麼一來他暫時的將委員長突然離開駕駛艙的事，給放在腦後了。

飛機飛過秦嶺之後，後艙的一位軍官進到駕駛艙內，向陳文寬表示委員長夫人感到非常的不舒服，因此他下令立刻找機場落地，免得夫人繼續難過下去。陳文寬聽了之後立刻知道那是因為高空缺氧而引起的不適，因此他向那位軍官解釋飛機已經降低高度，身體不適的狀況應當會很快的改善，同時也拿出手提氧氣筒，要那位軍官交給夫人使用，看看是否讓她舒服一點。沒想到那位軍官卻執意的要求立刻降落，而且態度相當惡劣，陳文寬雖然始終是以客人的舒適為優先考量，但在當天的那種情況下他卻覺得那位軍官實在是小題大作，於是在不得罪客人的情況下，他將航圖攤開來給那位軍官看，當時最近的機場是天水，航程大約半個鐘頭左右，如果直接繼續飛往蘭州，大約須時一個鐘頭，他問那位軍官是要落在一切設備都非常簡陋的天水，還是繼續按照計畫前往蘭州？那位軍官雖然態度很兇，卻還算講理，他在看了航圖及瞭解狀況後，同意繼續前往蘭州，但要求盡量飛快一點！

飛機在空臨蘭州機場時，陳文寬由飛機上下望，只見機場上已經聚集了許多歡迎的人群，而那裡的跑道是土質跑道，

沒有很明確的邊界線，所以許多人其實是站在跑道上而不自知。陳文寬在跑道上低空通過了一次，希望那些人能離開跑道，但是沒有多大作用。於是陳文寬請通訊員發出電訊，希望地面人員清除跑道，然而電台人員大概也到外面跟著去看熱鬧去了，電訊發出後沒有得到任何回音。

那時後艙的一位軍官見飛機在機場上空通過了幾次還沒有落地，不知發生了甚麼事情，於是走進駕駛艙來問一問，當他知道是怎麼一回事時，他立刻找了一張紙來，寫下『所有人員向後退二十公尺讓出跑道』幾個大字，然後將那張紙裝進一個由後艙取來的通訊袋，在飛機再度通過跑道時，由窗口將通訊袋丟下。

這個最原始的通訊方法湊了效，地面人員很快的退出了跑道，讓陳文寬及時的將飛機落了下來。

委員長一行人下機之後，立刻開始閱兵，駕駛艙的窗戶頓時成了當時最好的觀賞景點，陳文寬由那裡照了不少委員長閱兵的相片。

正當陳文寬趴在駕駛艙窗口觀賞委員長閱兵的實況時，原先讓他立刻找地方落地的那位軍官走進了駕駛艙，他要陳文寬立刻起飛回重慶，去將委員長夫人的私家大夫接到蘭州來為夫人診治因缺氧所引起的不適。

陳文寬實在不喜歡那人的態度，於是他表示他是中航的飛行員，不接受軍方的指派，如果有需要回重慶去接醫生，他們應該先同中航去交涉，等中航和政府談



妥之後，中航會派出飛機及人員，陳文寬不敢確定公司會指派哪一架飛機來執行這趟多出來的勤務！

那位軍官聽了陳文寬的話之後，悻悻然的走下飛機。嘴裡喃喃的說了一些陳文寬聽不懂的話，不過陳文寬可以想像得到那一定不是一些甚麼好話。

雖然陳文寬說了一大堆道理將那位軍官打發走，但是他知道中航還是會派他這架飛機回重慶，所以他在那位軍官下飛機之後，立刻帶了組員下飛機去找中飯吃，免得等下時間不夠。

當他們一夥正在機場內的一間小餐廳吃麵時，中航的經理匆匆忙忙的趕來，除了下達立即回重慶接夫人的醫生來蘭州之外，也同時交代在此後幾天，委員長的參謀可以直接指派他這架飛機，這是在陳文寬意料中的事，所以他只是點頭表示瞭解，並沒多說甚麼。

當天下午四點陳文寬的那架DC-3回到白市驛機場落地，除了夫人的醫生之外還有另外一位蘇聯的武官也等在那裡，預備一同搭機前往蘭州。因為陳文寬所得到的命令是在當天返回蘭州，所以他在落地之後立刻通知加油車前來加油，這次因為他知道未來幾天當會有不少在西北附近的短途旅程，所以他決定將所有的油箱加滿，免得在那些荒遠的機場加油不便。

隨行的那位蘇聯武官也是一位飛行員，所以在飛機一起飛之後就湊到駕駛艙內，去瞭解美製的大型運輸機操縱情況，一路上也問了陳文寬不少有關那型飛機的

問題。

飛機接近成都時已是日薄西山，當那位蘇聯武官見陳文寬並沒打算在成都落地的意思之後，連忙問他預備到哪裡落地，於是陳文寬表明要直飛蘭州，這一來那位蘇聯武官就急了。

『你該知道到蘭州時天已經全黑了吧！』那位蘇聯武官問他。

『那又怎麼樣呢？』

『怎麼樣？天黑之後你如何落地？』

『不要急，老兄，我們經常在夜裡落地！』陳文寬簡直不敢相信那位武官在知道飛機將在夜間落地時的反應，因為對中航的飛行員來說，那時在夜間落地已是家常便飯了！

飛機在晚上九點左右抵達蘭州，機場人員已在跑道兩旁點起了煤油燈，作為指示，當陳文寬對正跑道開始下降時，他感覺到坐在他後面的那位蘇聯武官的呼吸開始變得相當急促，他回過頭去看了看他，並拍了拍他的手，請他不要緊張。

當飛機主輪擦上跑道的那一剎那，那位蘇聯武官用俄語高呼了一聲，由他的語調陳文寬感覺出那似乎是感謝真主般的用語，陳文寬當時真想告訴那位蘇聯武官，是他將飛機落在跑道上的，並不是上帝！

當晚陳文寬拖著沈重的步伐走向旅館房間時，旅館的工作人員交給他一個信封，信封上發信的單位是軍事委員會，他當時還以為是第二天的行程，所以心中

不免有些氣憤，當天他的飛行時間已經超出11小時，那些派遣勤務的人難道不曾考慮到飛行安全？

等到他將信封拆開後，才發現那竟是委員長替他女兒的命名，陳文寬真是不敢相信在委員長如此繁忙的行程中，他不但沒有將陳文寬的請求忘記，還在取好名字之後請人專程送來。看著那張便條紙上的『華英』兩個字，陳文寬頓時感覺到委員長對屬下的關心，那些在戰場上肯為他犧牲的人不是沒有原因的！

那次委員長的西北視察之旅，陳文寬除了帶著他飛往蘭州之外，還帶著他去了西寧，嘉裕關，酒泉，張掖，武威等地，另外他還帶著委員長夫人前往了迪化，那次盛世才並沒有對夫人有任何不禮貌的動作，反而是舉辦了盛大的歡迎酒會，這些看在陳文寬眼裡，使他想起了多年以前第一次帶著孫科抵達迪化時所受的待遇，使他真是瞭解到了政治上是沒有永遠的敵人，相對的更是沒有永遠的朋友！

## 第二十章 不平待遇—遞辭呈公司慰留

1943年，陳文寬已經在中航任職整十年，無論按年資或經驗他在中航的飛行員裡都是排在前幾名，但在一個外國人所經營的公司裡，黃皮膚黑眼睛的陳文寬卻始終只被當成一個可以『重』用的飛行員，而無法進入管理階層。本身熱愛飛行的他雖然並不想坐在辦公桌後面擔任行政工作，但是被一些能力與經驗都不足的後

進人員在工作上呼來換去的指揮，卻也是相當難以忍受！

最讓陳文寬不平的是工作上的同工不同酬，他在1936年就已晉升機長，但是那時他所拿的待遇卻是公司裡給中國籍員工的待遇，比外籍員工要低，當時他因為在公司才僅有三年的資歷，所以心中雖有不滿，但卻沒訴諸言表。但在1943年的環境下，他已是公司飛行線上最資深的飛行員，而他所拿的待遇卻仍比外籍機師要低許多，這種明顯的歧視幾度讓陳文寬萌生退意。

那時在租借法案下撥給中國空軍的新飛機都是由美國飛送司令部(Ferry Command)的飛行員由美國飛送到印度，再由中國空軍派員到印度來接收。而美國本身也因為歐亞兩個戰場的戰事都非常吃緊，適齡的飛行員都被徵召入伍到軍隊裡去執行作戰任務，所以絕大多數的飛送司令部的飛行員都是年紀較大或是女性飛行員，因此飛送司令部經常的在募集飛行員。

有一天陳文寬在加爾各達機場旁的一酒吧裡，碰上一位飛送司令部的飛行員，碰巧那人也是巴爾地摩Curtis Wright飛行學校出來的，這種先後期校友的關係頓時將兩人的關係拉近了許多，酒過三巡之後，兩人更是天南地北的聊得相當起勁，當那人發現陳文寬在中航竟因為是中國人的關係而在薪餉上備受歧視時，立刻邀請陳文寬到飛送司令部來。

『他媽的，在飛送司令部他們才不

管你是黃人，或是紅人，只要你會抓駕駛桿，能把飛機弄上天空，然後再把飛機落下來，他們就要你！同樣階級就保證同樣待遇！』

那天陳文寬雖然喝得有些醉意醺然，但是他卻將那位飛行員的話聽了進去，並且很快的開始行動。

當陳文寬向公司遞出辭呈時，總機師艾利生還以為他是在開玩笑。

『老陳，你由香港跑出來時可是甚麼都沒帶的，幾年下來你已經存下足夠的錢可以退休了？』

不提香港撤退還好，這麼一提陳文寬心中的火就更大，香港撤退時他日以繼夜的飛了幾天，替公司帶出多少東西，自己卻只帶出兩只皮箱，現在總機師還拿這件事當玩笑似的刺激他，於是他辭職的心就更堅決了。

當時陳文寬在中航所有的機長當中年資是排行第三，然而他每月的飛行時間卻永遠是第一，所以他辭職是在公司的高層引起相當大的震撼。

很快的，公司負責人龐德就找他去談話，並很誠懇的慰留他，龐德表示公司很瞭解最近幾個月陳文寬所擔當的勤務太頻繁，身體與精神都相當疲憊，因此公司預備請文寬到美國休息一陣子，回來時順便接收一架C-47回印度，在美國期間公司並會安排陳文寬去接受四發動機的飛行訓練，這樣在公司開始接收四發動機的客機時，陳文寬就可以很順利的上線飛行，龐德並表示對日戰爭在幾年內一定會結束，

屆時整個中國的民航市場將大有發展的空間，至於薪餉的事公司會在他由美國回來之後做一個理想的安排，因此龐德請陳文寬暫時先不要考慮離職，先到美國去休息一陣子，回來之後如果還是去意堅定時，再辭職也不遲。

龐德的話說得相當誠懇，而且立刻交代航務處將陳文寬的一切勤務取消，同時指示會計室核發兩個月的薪水及旅費給陳文寬，這麼一來陳文寬反而不好意思再堅持辭職的事，再說離開美國已經超過十年，也應該回去看看遠在那裡的父親，於是陳文寬就暫時打消了辭職的念頭，開始準備回美國的事宜。

陳文寬於1943年4月搭上一架美國飛送司令部的C-54運輸機離開加爾各答，飛機上的48位乘客都是飛送司令部的飛行員，在完成飛送任務之後，搭上這架飛機飛回美國。因為大家都是飛行員的關係，聚在一起永遠有說不完的共同話題，同時每到一站，那些經常在這條線上來回的老鳥都會帶著陳文寬到一些好吃的餐廳及好玩的地方去逛，所以一路上陳文寬一點都不覺得無聊。

那架C-54在離開加爾各答七天之後，飛抵邁阿密附近的荷姆斯地空軍基地(Homestead AFB)，在同一個機艙裡相聚了一個星期的各路好漢，在這裡開始分道揚鑣，前往各個不同的地點去接收另一批新飛機，然後將他們飛送前往另一個新的目的地，沒有分手時的擁抱，也沒有約定下一次見面的時間，只是淡淡的一聲『回



頭見！』後，就此各分東西，這就是飛行員式的生活，見面時是四海之內皆兄弟的熟絡，分手時卻也似君子之交淡如水的瀟灑！

陳文寬回到美國的第一個印象就是：到處都是軍人！大街上，機場內，火車站，幾乎所有可以看的到的年輕人都是身著軍裝，這倒讓穿著便裝的陳文寬覺得格格不入，再加上他的東方面孔很容易被誤認為是日本人，於是陳文寬決定穿上中航的制服，這樣至少不會被誤認為是日本人。

因為陳文寬離開印度時是臨時決定，根本沒有時間通知父親他將返回美國，所以當他穿筆挺制服突然出現在巴爾地摩的家門前時，陳國棟還真是嚇了一跳，他根本不敢相信站在他前面的就是多年不見的陳文寬。多少年來，巴爾地摩附近的鄉親們都知道陳國棟非常有遠見的將他的兒子送去學習航空，而陳國棟也是對陳文寬的成就相當自豪，每當在報紙上有陳文寬的消息，或是接到陳文寬的來函時，他都會非常驕傲的展示給鄉親們看，然而在大家讚揚陳文寬的同時，陳國棟的心底卻是異常的空虛，像任何一個傳統的中國父親一樣，他多麼希望陳文寬能夠留在自己的身邊，如今眼看著陳文寬就帥氣十足的站在自己面前，他心中的歡欣與喜悅是筆墨無法形容的。

陳文寬在巴爾地摩的家中待了三天，這段期間裡他每天陪伴著老父親到各處去拜訪鄉親，也將他在國內的情況一再

地向大家報告，大家在知道蔣委員長出巡時，都是坐陳文寬的飛機時，更是對他另眼相看，因為那時全世界的中國人都將委員長當成中國的希望！

因為當時中國航空公司承擔了絕大多數的中國補給空運，所以許多租借法案下撥給中國空軍的運輸機都是先由中國航空公司接收，等中國空軍有能力有效的運用那些運輸機時，中國航空公司再陸續的將他們歸還給中國政府，於是陳文寬在美國的四發動機飛行訓練及接收C-53的事宜都是交由當時的航空委員會駐美辦事處代為安排。

當時航委會駐美的代表是毛邦初，是陳文寬在國內的舊識，兩人曾為開闢由新疆飛往印度的航線時，曾冒著天險及惡劣氣候一同飛過喬戈里峰，算是同舟共濟過的朋友。這次兩人在他鄉見面，照理說兩人都該相當的興奮，然而毛邦初卻不知為了甚麼擺出一副官架子，對陳文寬根本不大理睬，而陳文寬很快的也感覺到兩人之間的氣氛已經不若以往，所以也沒再說甚麼，等拿到四發動機的飛行訓練派令後，立刻就離開了航委會的辦事處。

只是當陳文寬將派令仔細看過一遍之後，才知道原來毛邦初竟將他派到田納西州的曼菲斯(Memphis AFB)空軍基地去受訓，當初陳文寬還特別向毛邦初表示想在東岸的大城市裡接受飛行訓練，因為這樣就可以經常回家陪陪老爸爸，沒想到毛邦初還是將他派到美國中部的訓練基地。

陳文寬不願意到中部去，更不願意

再回去求毛邦初，於是他轉而去想其他的方法，他由派令上發現其實所有的派令都是由美國陸軍航空部的運輸部門協調安排，所以他就按著派令上的地址，直接到陸軍航空部的運輸部門去看看能否碰到一些熟人。

到了運輸部門之後，一進去就在大廳裡見到了以前在中航的同事Nelson David，Nelson見到他之後非常熱情的握著他的手問他怎麼會到美國，更怎麼會到陸軍航空部的運輸部門來？陳文寬將事情的大概簡單的說了一遍之後，Nelson立刻表示他可以幫忙，並立刻就帶著陳文寬到三樓的一間辦公室去找承辦人，那個承辦人倒也挺爽快的直接問陳文寬想不想到紐約的拉瓜地亞機場去受訓，並表示那裡是由美國航空公司代訓，一切都比軍隊要輕鬆，陳文寬聽了之後立刻滿口答應，這除了因為紐約離巴爾地摩不遠之外，另外的主要原因是他也想看看美國的航空公司是如何的運作。

臨離開運輸部時，Nelson還問他在美國期間需不需要開車，剛好那天早上陳文寬才由蔣有芬的姊夫貝祖怡處借到一輛凱德拉克轎車，作為在美國期間的交通工具，Nelson知道了之後，立刻又帶他到另外一個部門，去申請一張軍方的汽油配給卡，原來那時因為戰爭的關係，所有民間的汽車都需要汽油配給卡才能加油，而每輛車一個月才配到四十加侖汽油，而軍方的汽油配給卡卻是無限制的。

拿著新的派令及軍方汽油配給卡，

陳文寬滿懷著感激之心告別了Nelson。Nelson在中航時與陳文寬只是泛泛之交，沒想到這次卻幫了這麼大的忙，這陳文寬實在搞不懂曾和自己同舟共濟共生死的老伴，在異地重逢後的感覺竟會不如一位異國的尋常友人？

在美國航空公司拉瓜地亞的訓練中心裡，陳文寬看到了美國人是如何的執行飛行員的換裝訓練。

在以往十年的飛行生涯中，陳文寬換裝了無數種的飛機，每次都是以在職訓練的方式來進行換裝，從來沒有教官仔細的將新機的系統及操縱程序先行講解，所以每一種新飛機陳文寬都要飛上幾個月之後才能由經驗中去摸索出新機的性能。

這次的C-54換裝訓練讓陳文寬大開了眼界！開訓的第一天教官先將C-54系統手冊及操縱手冊各一本發給學員，然後就是整整一個月的地面學科。那一個月間教官將飛機的各種性能、操作程序及座艙中的每一個電門及按鈕的功能都仔細的以圖解方式講解給學員，這種授課方式讓陳文寬在沒有登上飛機之前就已經將飛機的每一方面都摸得滾瓜爛熟了。

學科結束之前的考試是90分才算及格，所有不及格的科目都必須重修，等完全通過之後才能真正上飛機開始飛行訓練。陳文寬因為飛行經驗豐富，再加上有飛機維修的經驗，所有的學科都在第一次就通過了考試。

因為所有學員都是合格的飛行員，所以在通過學科考試之後，立刻開始飛機

的性能飛行，教官坐在右座，帶著學員在長島上空一遍又一遍的讓學員在真正的飛行中去體驗飛機的性能。性能飛行的課目飛完之後，就是長途飛行，在長途飛行這項課目中，陳文寬也體會到了一些美國人的幼稚及對其他種族的無知。

那天的飛行課目是由紐約直飛喬治亞州的亞特蘭大市，一路平安無事的飛抵目的地之後，因為已近午餐時間，所以教官就宣布午餐後再起飛回紐約。沒想到就在吃完午餐之後，陳文寬竟無法回到停機坪。

那是因為一位警衛不相信陳文寬是飛行員，更不相信他是停機坪上那架C-54四發動機的飛行員！他除了不准陳文寬進入停機坪之外，更將陳文寬的識別證沒收。陳文寬實在不敢相信這種事情，儘管他用極流利的英語向那位警衛解釋與力爭，但是那個警衛就是不肯相信中國人除了會炒雜碎及洗衣服之外，竟還會開飛機，還是當時最大型的運輸機。

直到陳文寬的教官也回到機場時，才將僵局化解，但是那個警衛雖然將識別證還給了陳文寬，但是他還是不肯相信陳文寬是飛行員的事實，他竟隨著陳文寬回到飛機旁邊，然後就在停機坪上看著陳文寬進入駕駛艙，將飛機發動之後，他才搖著頭慢慢的走向他的崗位。

當時陳文寬對那位警衛的舉動感到非常的氣憤，在他將飛機滑向跑道，經過那個警衛的崗位時，他曾想將飛機的尾部對準那個小哨崗，然後用試大車的馬力讓

螺旋槳所產生的風去狠狠的吹他一下，但是雖然這麼想，他的教養卻沒讓他這麼做，他只希望經過這次的事件之後，下一次那個警衛不要將所有的中國人都看成只能從事粗工的人。

C-54的飛行訓練在1943年的五月底結束，雖然訓練中心並沒有將受訓學員的成績來編排名次，但是在佈告欄上所公布的成績，卻明顯的顯示出陳文寬無論學科或是術科的成績都是遠遠的排在其他人的前面。

飛行訓練結束之後，陳文寬也接到公司的通知讓他於六月中旬到荷姆斯地空軍基地去接收那架將由他飛回印度的C-47，通知中並提及將有一名公司在紐約新雇用的副駕駛協同他將飛機飛回印度。

陳文寬趁著在等飛機的半個月裡，回到巴爾地摩的家中去陪父親，他也順便在那段期間內到百貨公司裡去買了許多可以帶回中國變賣的東西，那時一雙絲襪在美國只要一元美金，但是到昆明及重慶價錢就高達十元美金，派克牌金筆的價差也在七八倍左右，所以陳文寬的行囊裡除了給蔣有芬及華英買的東西之外，裝的都是可以變賣的物品。其實這種行徑在當時是相當的普遍，只是中國籍的員工以前根本沒有機會被派到這種有外快好賺的差事，陳文寬也瞭解如果不是怕他離職的話，公司不會將這次的接機勤務交給他去執行的。

接機日期的前一天，陳文寬搭火車離開巴爾地摩前往邁阿密，陳國棟在火車



站送行時，突然非常洋派的給了陳文寬一個擁抱，這個舉動真是讓陳文寬始料未及，在他印象中的父親始終是非常傳統式的，喜怒哀樂從不溢諸言表，所以剎那間陳文寬真是楞在那裡，不知如何反應，但是很快的他就將父親緊緊的抱住，同時對著父親說了句：『Take care, Dad』。那句話用英文說的原因也是因為陳文寬實在無法將如此感性的話用中文說出。

那是陳文寬最後一次見到他父親，陳國棟於半年後在自己經營的洗衣店內因心臟病去世！

### 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。



經國號戰鬥機(照片提供：葉秀斌)