

螺旋槳邊的歲月(六完結)

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。

第二章 駕機返國一萬哩航程七日還

在邁阿密附近的荷姆斯地空軍基地，陳文寬遇見了將同他一道飛回印度的馬耀伯(Albert Mah)，他是一個出生在加拿大的中國人，也像陳文寬一樣是自費學習飛行，在加入中航之前他曾在加拿大的一家小航空公司擔任飛行員，只是過膩了一成不變的日子，想見識一下戰場上的刺激生活，於是就趁著中航在加拿大招募飛行員時前去報名，沒想到在只和一位普通職員談了幾分鐘之後。就被告知已被錄取，並要他即刻起程前往佛羅里達，準備駕機前往印度！

陳文寬在和馬耀伯簡單的談了幾分鐘之後，立刻就有一種非常投緣的感覺，他很高興能有這樣的伙伴同行，這會使這長達一萬多英哩的航程輕鬆許多。

他們所接收的那架全新的C-47，雖然已經交給中航，但仍然塗著美軍的標誌，要等到了印度之後，才會在中航的修理場裡將那些標誌除去，換成中航的標誌。

雖然是一架全新剛接收的飛機，而且中航並沒有在印度與美國之間的航線，但是當陳文寬在檢查那架飛機的載重與平衡資料時，他發現那架飛機竟然是滿載，整架飛機上裝滿了飛機零件及一具全新的發動機之外，還有兩位搭便機前往加爾各達的乘客。

那次的航行計畫是由荷姆斯地空

軍基地出發，第一站是波多黎各(Puerto Rico)的聖璜市(San Juan)，全程是一千餘哩，依照C-47的全載重巡航速度來算，大約要六個半小時左右，第二站是南美洲圭亞那(Guyana)的喬治城(Georgetown)，距波多黎各九百餘哩，也要六個多小時左右。陳文寬稍做盤算之後決定第二天清晨六點出發，這樣在晚上七、八點左右可以抵達喬治城，在那裡住一晚上後第二天再繼續東飛。

1943年6月17日的早上，迎著曙光的第一線光芒，陳文寬的那架飛機飛離了荷姆斯地空軍基地，因為是滿載的關係所以爬高時就比平時要慢一些，也就是因為這樣，飛機在飛越邁阿密灣時，他見到了真是數以千計的運輸艦，有的在生火待發，有的正隨著船團出海，那種強大的陣式真是讓人嘆為觀止，陳文寬想著如果德國或日本在戰前知道美國的國力是如此之強時，說不定就會對發起戰爭一事再加考慮了！

由邁阿密到波多黎各一路上要經過許多熱帶群島，陳文寬以前就知道那裡是戰前的渡假聖地，所以在飛經那些島嶼時，他刻意的將飛機以低空通過景色旖麗的海灘，雖然那時因為是戰時，沒有遊客在海灘上，但是當他的飛機在棕櫚樹梢通過時，他仍然可以感受到當年遊客如織的勝況，尤其是那些海灘附近的海水都是清澈見底，由空中都可以見到水中一些大一點的魚，飛在這樣的美景之中，使陳文寬幾乎忘了當時正是世界大戰最劇烈的時

候，他想著如果能帶著蔣有芬及華英一同到那裡去渡假，該是多愜意的事。

飛機於中午過後安降於聖璜市，因為飛機是漆著美軍的標誌，所以落地之後被引導到美軍的停機坪，而且立刻有加油車前來加油，陳文寬正佩服美軍的這種效率時，卻找不到一部車子可以帶以帶他們去餐廳吃飯，他們站在飛機翅膀下面看著一望無際的停機坪及停滿了的飛機，就是找不到一部車子，最後只有情商加油車將他們帶到過境大廳去。

在過境大廳裡的餐廳裡，每個人都點了一些具有加勒比海風味的餐點，而陳文寬只點了一個三明治及一杯可口可樂，然後他就趕往飛航情報中心去索取下一段航程的天氣預報。根據氣象預報，下一段航程上的氣候非常不好，委內瑞拉北部是一大片低氣壓，熱帶風暴正在形成，同時當天下午聖璜市將會有一場雷雨，因此機場中心主任建議他在當地暫停一陣，等天氣好轉再走。

一來是歸心似箭，再來下一段航程只有六個小時，根據他自己的經驗，如果熱帶風暴只是在形成之中，那麼他覺得他可以在形成颶風之前飛抵喬治城。

做了立刻出發的決定之後，陳文寬跑回餐廳，呼叫同機的成員們趕快登機。然而當初他們是搭加油車前來過境大廳的，如今要趕回飛機時，卻又找不到車子，於是陳文寬這一夥人只有跑步衝向飛機。

飛機頂著炙陽由聖璜起飛，馬耀伯

坐在副駕駛的位置上一邊喘氣，一邊看著耀眼的藍天，他怎麼也不相信會有雷雨的來到。

飛機往南飛了不到半個鐘頭，天氣就開始變壞，先前的藍天及豔陽均已不知去向，取而代之的是陰霾的天空及灰黑色的雲層。本來領航員計畫是先往南飛，等飛機在委內瑞拉登陸之後再轉向喬治城，這樣是最安全但較費時的路線，但是陳文寬為了能早一點飛到目的地，臨時決定請領航員直接定向喬治城，這樣可以節省幾乎一小時的飛行時間。

飛機在一片烏雲中巔簸的前進，一陣陣的閃電加上震耳欲聾的雷聲，讓駕駛艙內的其他幾個人都緊張的面色慘白，而陳文寬因為在駝峰飛行了幾年，習慣了這種惡劣氣候，所以並不太擔心，他知道只要航向沒有偏差，汽油也夠的話，是絕對可以飛到目的地，因為這種天候對飛機的結構是不會有問題的。

飛行了四個多鐘頭之後，飛機還是飛在上不見天，下不見地的烏雲之中。領航員根據羅盤及飛行時間來判斷飛機已經飛進喬治城的無線電聯絡範圍，於是陳文寬開始呼叫喬治城的塔台，然而耳機中除了靜電的『嘩…啞…』之聲外，竟聽不見任何其他聲音，在無法測天象來決定位置的狀況下，領航員建議降低高度，等出雲之後，可以根據外界的地標來判斷當時的位置。

根據地圖的顯示，喬治城的西邊有一條迪莫拉拉河(Demerara River)，那將

是最好的地標，於是陳文寬收回油門，同時將駕駛桿稍微向前推去，飛機開始緩緩的下降。

當飛機的高度降到五百呎但仍然沒出雲時，陳文寬開始有些緊張，因為聯絡不到當地塔台的狀況下，無法知道當地的氣壓，相對的高度錶就會不準確，這樣繼續的降低高度，誰也不敢說飛機會不會一下子就鑽近海裡。

陳文寬減低了飛機的下降率，同時讓副駕駛開始專心注意高度錶，每降低五十英呎就報一次高度，另外他請領航員由駕駛艙的窗戶向下看，一旦飛機出雲，看的見底下的景象時，立刻通知他停止下降，這樣才能確保安全。

飛機在雲中顛簸不停的緩緩下降，隨著副駕駛所報的高度逐漸減少，陳文寬抓著駕駛盤的雙手也逐漸現出一條條的青筋，等到副駕駛叫出『一百呎！』時，他知道他必須立刻做出決定是繼續下降，或是立刻爬高。

他突然想到當時因為是低氣壓，所以實際高度該比高度錶上的顯示要高，所以他決定再往下飛五十呎再說，這個念頭剛在腦海中閃過，就聽見領航員在他後面大叫一聲：『Clear！』他還沒來得及轉頭，他在飛機前下方也看到了澎湃洶湧的大西洋！

飛機出雲之後，陳文寬往四下一看卻沒有任何陸地的蹤跡，他毫不遲疑的向右轉飛去，因為他知道陸地就在西邊。果然幾分鐘之後他在飛機左前方發現了一抹

綠色的影子，又過了幾分鐘之後，飛機的正前方出現了迪莫拉拉河的出海口，見到那個河口之後，陳文寬知道喬治城就在不遠了，於是他又是試著叫了一次塔台，這次很快的有了回應，幾分鐘之後陳文寬隨著塔台的指示將飛機安降喬治城機場，結束了這第一天長達十二小時的飛行。

下一站是巴西的那濤(Natal)，距喬治城有一千八百哩，也要飛十二小時左右，於是陳文寬決定第二天也是一大早起程，這樣在日落之前可以抵達。而這一段因為是順著海岸線飛，領航員根本不必觀星看地，就連陳文寬及馬耀伯兩人也是輪流掌舵，輕輕鬆鬆的就將飛機飛到那濤。

巴西是南美洲唯一說葡萄牙文的國家，機場內只有少數工作人員會說英文，即使在機場的餐廳裡也要比手劃腳的才點了一些餐點，非常的不方便。不過即使這樣，陳文寬還是到機場外面去逛了一下，買了一些當地的皮貨當紀念品。

那濤是美洲大陸的最後一站，由那裡他們將飛往大西洋中的唯一中繼站，亞松森島。這段一千五百英哩的航程是領航員表現真功夫的地方，因為該島只有八英哩長，六英哩寬，稍微有一點差誤，就可能找不到這個在浩瀚大洋中的小島。

當時領航員主要的工具是六分儀及曆書，他們利用六分儀觀看天空的星星，然後根據星星與觀察者之間的角度與曆書上的資料比較，再算出自己當時的位置。因為領航員在夜間觀看星象比白天觀看太陽要方便的多，所以那時在那段航線上的

飛機大都是等入夜才起飛。

在休息過一整天之後，陳文寬在第二天晚上九點將飛機由那濤起飛。飛機起飛之後，陳文寬對著燈火通明的那濤市投下最後一瞥，然後調轉機頭，對準正東，飛進那一片漆黑的大西洋，這是陳文寬第一次越洋飛行，難免有些緊張，但是繼而想到每天那麼多飛機都走這條航線，而且機上所派的領航員幾乎全是派在這條航線上的專用領航員，所以心中很快的就釋然了。

飛在漆黑的海上，看著滿天的星斗，天地之間似乎一片祥和，這種情形其實和在中國大陸上空沒有甚麼兩樣。陳文寬和馬耀伯兩人在這種環境下一邊喝茶一邊聊著各自飛行中的趣事，時間也就過的飛快。

通常領航員每隔一段時間就要到駕駛艙，爬上天窗用六分儀來測一下星象，但是那天領航員似乎非常忙碌，每隔幾分鐘就上一次天窗，次數之頻繁讓陳文寬及馬耀伯兩人都意識到可能有問題了。

『機長，你空速錶的指示是多少？』不等陳文寬問他，他反而先開問了。

『150哩，有甚麼問題嗎？』

『嗯，是有問題，但是我不知道是哪裡出問題了，你看，我們離開那濤才一個多小時，照理說目前位置該在那濤東邊一百五十哩左右，但是我怎麼測，目前的位置都在那濤東邊四百哩！』

這是相當嚴重的問題，陳文寬馬上

檢查了一下發動機的馬力配置，發現一切都在正常範圍之內，其實他也知道即使發動機馬力配置不對，空速也不會高達四百哩，當天氣流也很穩，表示也沒有很大的尾風，那麼飛機怎麼會在一個多小時就飛了四百哩路？

海洋長途飛行時，如果不能準確的知道自己的方位是相當嚴重的問題，陳文寬本身不懂領航，所以也無法提供領航員任何建議，但是身為機長他必須對整架飛機的安危負責，於是他當下決定再給領航員半個鐘頭的時間，如果還是找不出問題在哪裡時，他將調轉機頭飛回那濤！

結果不到十分鐘領航員就自己找出事情的癥結，原來他忘記每天將曆書撕去一頁，所以他所參考的星象資料還是兩天以前由邁阿密出發的那一天，將當時的星像角度與兩天之前的星象資料去比較，所算出來的地點當然與實際地點相差很多。

這件事情雖然在大家的笑聲中結束，但是陳文寬的心中卻是相當的擔心，那人身為領航員，卻是如此的大意，以後七、八個鐘頭的航程還會再出些甚麼狀況？飛航事業是容不下任何一點錯誤的事業，因為那些錯誤的後果除了會使當事人本身喪命之外，還會給家人帶來更大的痛苦，所以陳文寬非常痛恨那些不敬業的飛航人員。

所幸在後來的那段航程中並沒有任何狀況發生，飛機在拂曉前抵達亞松森島。

領航員在當地下飛機時就與大家揮

手告別，那時飛送司令部只提供由邁阿密到亞松森島這段航程的領航員服務，因為以後的航程風險較小，飛行員該可以根據推測航行法來飛行，而陳文寬也很樂意將這位糊塗領航員送走。

亞松森島在二次大戰時是美軍一個相當重要的基地，每天數以百計的飛機在當地過境，所以該地對過境組員的食宿有著相當好的安排與設施。陳文寬在機場的航務中心報到時，不但被告知第二天早上他飛機的起飛時間，也同時拿到了幾間休息用的房間及幾張用餐的餐券，這種辦事的效率實在讓陳文寬折服。

亞松森島的下一站是迦納 (Ghana) 的阿克拉市 (Accra)，距離有一千四百多英里，這段航程雖然也是在海上，但是卻比由那濤到亞松森島要輕鬆的多，因為前一段是在浩瀚大海中要找一個小島，而這一段卻是由小島飛向非洲大陸，所以只要將航向定好，加上風向的修正，就沒有多大問題。

陳文寬在第二天早上八點由亞松森島起飛，一路白雲相隨，海天一色，機艙中馬耀伯也有和他聊不完的話，這使本來枯糙無味的航程不至於太累。

他們在阿克拉落地加油之後，繼續東行，又經過了奈及利亞 (Nigeria) 的凱努 (Kano)，抵達蘇丹 (Sudan) 的喀土木 (Khartoum)。

當他們抵達喀土木之後，陳文寬剛走出機艙就立刻被一股濕熱的空氣噙的透不過氣來，那時已是夜晚十一點多，但是

氣溫還高達攝氏39度，這種氣候使他臨時決定不在那裡過夜，加滿油後立刻出發。

沒想到這個決定卻在航務中心被擋駕了，因為當地有一個不准夜航起飛的規定！陳文寬一來覺得這個規定沒有道理，再來也是覺得那裡實在熱的待不住，於是他問航務中心誰有權力放行，值班的一位軍官告訴他只有機場指揮官可以放行，並指著機場旁邊的一棟房子說指揮官就住在那裡，陳文寬請那位值班軍官打電話去請示一下，但是值班軍官卻表示電話已經壞了快一個星期了！

那個房子少說離機場也有一英里，然而還沒等陳文寬開口借吉普車，那位值班軍官卻自告奮勇的表示可以開車帶陳文寬去一趟，陳文寬雖然覺得值班時最好不要離開崗位，但是既然是他自動提起，陳文寬也就不客氣了。

到了指揮官的家之後，發現大門是暢開著的，裡面也點著燈，但是整個屋子裡卻沒有一個人，值班的軍官似乎知道箇中隱情似的帶著陳文寬到了房子的後院，那裡有一個梯子直通屋頂，值班軍官示意陳文寬先爬上去，在不明究底的情況下，陳文寬爬上了屋頂，一上去之後，所見到的景象讓陳文寬大吃一驚，原來屋頂上竟躺了七八個人，袒胸露背的在那裡睡覺！

陳文寬站在屋頂上，看著那些裸身睡覺的人，根本看不出哪一位是指揮官，也不知該去叫醒哪一個人，就在那時值班軍官也爬上屋頂來了，兩個人站上屋頂所引起的雜音，竟將那些睡在屋頂的人吵醒

了，其中一位該是指揮官的人似乎有點不高興有人將他的美夢吵醒，值班軍官趕緊上前解釋，陳文寬也接上去表示自己有許多夜航經驗，夜間起飛並不會有任何危險。

指揮官聽了之後，只問了一句話：『你是中國航空公司(CNAC)的嗎？』

『是的。』陳文寬覺得奇怪在這大老遠的非洲，怎麼會有人知道中航！

『好吧，讓他們起飛，中航那些人一天到晚都在夜間飛行的！』

陳文寬真不敢相信這件事就這樣簡單的解決了，而且還是靠著中航的招牌！他懷疑那位指揮官是否到中國去過，或是在那之前也有中航的飛行員在此做過同樣的請求。

還沒有回到停機坪時，陳文寬就聞到一股非常強烈的汽油味道，然後他看見馬耀伯站在飛機前面，拼命作手勢讓他們將吉普車熄火。

等吉普車熄火之後，陳文寬趕緊跳下車子衝到飛機前面，這一看他也嚇了一跳，原來飛機下面竟有一大灘汽油！

馬耀伯向他解釋，當地氣溫實在太高，汽油加進油箱之後，因為熱漲冷縮的原理開始膨脹，偏偏當初加油時沒有預留膨脹的空間，而是完全加滿，所以汽油溫度升高之後，就開始向外溢出，等到馬耀伯發現時飛機已陷在一灘汽油之中了！

汽油是揮發性很大的液體，而揮發後的氣體混在空氣中是非常危險的，只要有任何一點火花，就會造成不可收拾的後

果，所以當時最重要的是立刻將飛機由這灘汽油中移開。而如何移動飛機則是一個相當傷腦筋的問題，因為絕對不能讓飛機發動用本身的力量滑離現場，發動機啟動時所排出的火花，將會立即引燃那灘汽油，同理之下，也不能用任何拖車來將飛機拖離。

當時唯一的辦法就是用人力來將飛機推開，然而要用人力將幾萬磅的飛機推走談何容易？陳文寬想起了以前曾同事說過非洲人非常喜歡美國香菸，於是他請馬耀伯到機艙中去拿一些美國香菸，然後請值班軍官想辦法去找一些人來推飛機。

真是有錢能使鬼推磨，雖然已是午夜時分，但是在美國煙的誘惑下，不一會兒就來了十多個壯漢，大家分別抓住飛機主輪支架及機身兩側，一下子就將飛機推離那灘汽油，並直將推上滑行道！

謝了值班軍官之後，陳文寬立刻登機起飛，他實在無法再忍受當地那種有如『煉獄』般的濕熱環境！飛機一直爬到五千呎之後，悶熱的情況才稍微好轉，陳文寬將飛機在八千呎改平飛之後，將飛機交給馬耀伯，然後自己回到後艙將渾身上下都已濕透的衣服換下。

一直到六十餘年後，當陳文寬想到喀土木時，腦海中還是只有一個『熱』字！

飛機陸續的又在葉門的亞丁(Aden)，喀拉蚩(Karachi)，瑪斯拉(Masira)等地加油後，最後於出發後第七天安然飛抵加爾各達，結束了這一萬餘英哩的航程。

回到加爾各達向公司報到之後，公司除了對他如期安全的將飛機飛回來做了一番獎勵之外，也當場宣布將他晉升為中國航空公司的航務處副處長，陳文寬看了新的人事命令之後，發現那個新職務的薪水就是和一般美籍機長的待遇相同，原來公司為了安撫他，而又不願意改變同工不同酬的雙重待遇制度，於是就以晉升的名義給他加薪，然而陳文寬知道雖然他的薪水已經達到美籍機長的標準，但那是航務處副處長的待遇，如果是一個美籍機長擔任航務處副處長時，所拿的薪餉一定又是比陳文寬所拿的要多！

這種在中國做生意卻又瞧不起中國人的公司真是不能長久的幹下去了！陳文寬心中想著。

第二章 甘州贛州—同音之累費疑猜

陳文寬被晉升為航務處副處長之後，除了薪水多拿了之外，並沒有多出來的業務要他經手，這也表明了公司只是找個名目給他加薪，而並不想讓他接觸公司行政方面的事，這對陳文寬來說倒也輕鬆，因為他認為飛行絕對比辦公室的工作要有趣。

1944年初的一天，當陳文寬剛在重慶珊瑚壩機場落地，他就看見在軍統局任職的李先生在飛機旁等他，那時兩人已經多年不見，所以陳文寬非常興奮的邀請他到機場的餐廳內共進午餐。在用餐期間李先生問陳文寬有沒有在包頭北邊內蒙古一

帶飛行的經驗，因為美國為了準備進攻日本本土，前一年已經在中國建立了四個可以起降B-29『超空堡壘』的機場，同時也在內蒙一帶成立了多所氣象台及飛機導航站，那些氣象台及導航站都是由美國海軍與軍統局合作設立的『中美合作所』的人員留守並執行任務，最近這個單位的中美雙方負責人梅勒斯中校(Milton Miles)及戴笠有意前往那些偏遠的地方視察，但是如果以陸路前往，不但費時而且還要經過中國共產黨的根據地—延安，所以就有包飛機由空中前往的念頭。

『要去的地方有機場嗎？』那是陳文寬當時所想到的第一個問題，有沒有在那裡飛行的經驗並不重要。

『這就是我們找上你的原因，因為所有要去的地方都沒有機場！』

陳文寬聽了之後，雖然有些驚訝，但是並沒有表現出來，這些年來在中國各地甚麼樣的機場他都降落過，有些地方雖然美為其名是機場，但是卻連基本的平坦地面都沒有，所以中美合作所要包他的飛機前往沒有機場的地方，他並不覺得那是甚麼太大的問題。

『其實只要有兩千呎的平地就可以了，你們預備甚麼時候出發？』

『越快越好，你可以的話我們明天就可以走！』

身為航務處副處長的好處就在那時看出來了，陳文寬由珊瑚壩機場用電報向加爾各答總公司聯絡過之後，立刻就將包機的事宜辦妥，並將他當時所飛的那架

C-47轉為包機之用，總公司當天下午再派出一架飛機前來重慶繼續陳文寬本來要飛的班機勤務。

第二天一大早，在機場的中航辦公室裡，陳文寬見到了久聞大名卻始終不得一見的軍統局局長戴笠，戴笠那天身著中山裝，面色嚴肅，見到陳文寬之後，並沒有先打招呼，而是目光炯炯的瞪著他看了半天，然後才伸出手來同他握手，這種態度讓陳文寬覺得很不舒服，幸好站在旁邊的梅勒斯中校相當友善，尤其是當他知道陳文寬是在巴爾地摩長大的之後，立刻表示他是巴爾地摩附近的美國海軍官校畢業的，所以兩人可以算是半個同鄉，這麼一來兩人之間的關係無形中拉近了許多。

根據梅勒斯所提供的航圖，飛機起飛之後先定向漢中，預計在那裡落地加油之後再直飛內蒙。其實他們當天要去的第一個氣象台離重慶才不過七百多哩，以C-47的續航力來算是綽綽有餘，根本不需要在漢中加油，但是他們所去的地方不但沒有機場，連航空汽油也沒有，所以他們必須將飛機上所有的油箱在漢中一次加滿，這樣才夠在內蒙地區飛行幾天之用。

飛機由漢中起飛之後，戴笠走進駕駛艙坐在副駕駛後面的摺椅上，陳文寬禮貌的同他打了個招呼之後，就回過頭來專心飛行，沒想到戴笠卻開始同他談話，他用陳文寬所習慣的上海話開始閒話家常，他表示雖然那天是兩人第一次見面，但是他卻很早就知道陳文寬在中航替國家所做的許多事，尤其是飛越喬戈里峰尋找第二

條中國通印度的路徑一事，對國家的幫助就是很大，雖然後來那條航線沒被利用，但是國家不會忘記他在那件事上所做出的貢獻。戴笠在說這件事時，雖然像是閒聊，但是語氣卻是相當誠懇，陳文寬當時就被他真誠的態度感動了，對他的看法也有了很大的轉變。

這個情報頭子還真是懂得如何收買人心，陳文寬事後覺得。

飛機在飛了四個多小時之後，已經接近第一個目的地，飛機上剛裝的ADF(Automatic Direction Finder，自動定向儀)也及時的定到了那個氣象台所附設導航站的電波，於是陳文寬開始順著電波開始下降高度，他由駕駛艙外望，只見一片冬日鄉村蕭條景象，根本看不出來哪裡有氣象台，更看不出來哪裡有適合落地的地方。

陳文寬用無線電很順利的和地面取得聯絡，地面也表示已經看到他的飛機，請他維持方向繼續下降，地面會用煙火來標明落地地點。陳文寬將油門收到慢車，並放下襟翼，將飛機的速度減到八十餘哩，並仔細的觀察地面，想及時看到所點燃的煙火。

飛機降到兩百呎高度時，仍然沒有看到煙火，陳文寬正準備問地面要何時點火時，突然飛機左前方的地面爆起一片硝煙，並揚起一大片灰塵，這個突來的情況讓陳文寬大吃一驚，他以為遭到埋伏了，於是他右手將油門推滿，同時將駕駛盤向右壓去，再蹬下右舵將飛機向右閃去。

做完這幾個緊急動作之後，飛機以極快的速度貼著地向右轉去，飛機裡的幾個人也都這突來的狀況嚇住了，陳文寬正要問地面出了什麼事，地面卻先發話了。

「別怕，那裡就是你落地的地方！」

原來地面所謂的煙火，其實竟然是炸藥！陳文寬實在不敢相信竟有人會開這種玩笑，他將飛機轉過來，對著那塊灰塵尚未散去的地方先低空通過一次，查看一下地況，那塊長約半哩長的農地，由天空看起來還算平坦，於是他在通過之後再度掉頭，重新進場，安全的將飛機落在那塊田地上。

當地的氣象台是由兩位美軍中尉輪流執勤，因為日本的氣候受西北風的影響極大，所以那兩位美軍中尉就每天將當地的氣候報回給位於成都的美軍總部，美軍總部則根據這些氣象情報來決定B-29出發轟炸日本時的航路。

當天晚上陳文寬與其中一位中尉聊天時發現，原來當初建造那個氣象台所需要的儀器，都是那兩個中尉自己隨著卡車由重慶運來的，整段路程竟讓他們花了四個月的時間，當初跟著他們一同前來的一排士兵，一路上幾乎全都開小差跑了，最後竟連排長都不見了，真正跟著抵達當地的只有兩位士兵。那個氣象台所有的裝備及儀器就是靠著那兩位美軍中尉及兩個中國士兵用手裝配起來的。

當時綏遠省的省主席傅作義知道戴笠及梅勒斯到他的地盤上來視察之後，在

第二天就趕到第二個氣象台去與他們會面，並一直陪伴著他們去視察了當時在內蒙的所有氣象台及中美合作所的幾個單位。

那次為期一星期的內蒙古之行，讓陳文寬親身體會到了美國大兵的忠於職守及刻苦耐勞，那些被派到內蒙的美軍們，並沒有因為長官不在身旁而懈怠，而在中國鄉下甚麼工具都缺乏的地方，他們竟能靠著雙手將氣象台設立起來，並維持運轉，真是相當不容易的事情。

1944年6月6日，盟軍在法國諾曼地登陸成功，那是德國潰敗的開始，整個歐洲戰場的盟軍開始轉守為攻。太平洋美軍也在同一個月的15日登陸塞班島，並在經過三個星期的血戰之後，完全佔領該島，拿下塞班島最重要的意義就是：該島距日本本土只有一千五百英哩，是在B-29的作戰半徑之內，因此美國空軍B-29轟炸機可以由那裡直接進襲日本本土！當時所有轟炸日本的B-29都是由四川起飛，而中國戰區的所有補給品都要經由駝峰空運進來，不但不方便，代價更是不貲，當時有人計算過，要用四趟B-29運進中國的物資，才能執行一次對日本的轟炸任務！所以當陳文寬知道美軍佔領塞班島之後，立刻感覺到駐在四川的那些重轟炸機該不會停留太久了。

相對歐洲及太平洋戰場的捷訊，中國戰場上卻是一連串的失利消息，長沙及衡陽在1944年夏天相繼淪陷，桂林在當年秋天被日軍攻佔，位於重慶東南邊的獨山

也於12月初失守。這些消息，不但讓老百姓人心慌慌，就連政府都對那時的局勢感到憂心，所以才會在當年秋季發出『一寸山河一寸血，十萬青年十萬軍』的口號，號召知識青年從軍。在這日軍節節逼近的局面下，陳文寬只慶幸他已於幾年前將家搬到遠離戰火的加爾各達，因為他仍對上海及香港的那兩次逃難心有餘悸。

1944年11月湘桂戰事正酣之際，陳文寬接到了一個包機勤務，那是由軍事委員會出面向中航包租一架C-47運輸機，運送一些通訊器材前往位於江西南邊的贛州，接到這勤務時陳文寬先是一愣，因為桂林剛剛失守，而贛州還在桂林以東兩百餘英里，飛機要飛越一大片日軍佔領區才能抵達贛州，在當時烽火連天的情況下的確不是一次簡單的勤務。

陳文寬不知道公司方面是怎麼做的決定，日機攻擊民航機的前例不是沒有，冒著如此大的風險前往敵後，難道純粹只是為了商業上的考量？還是有政治上的因素？再說指派他擔當這趟包機的機長，是因為軍事委員會指定他來飛行？或是公司裡有人存心想整他？

心中雖然不悅，但是陳文寬還是準時的到達珊瑚壩機場，結果他一到機場就在停機坪上看到了空軍的一架C-47也停在那裡，因為空軍中擔任該型飛機的飛行員他多半認識，於是他走到機場大廳裡去想看看到底是誰將那架飛機飛來的。

剛進機場大廳，他就見到衣復恩由裡面出來，這些年來兩人見面的雖然機會

不太多，不過對對方的行蹤卻時有所聞，那天衣復恩見到陳文寬之後非常親切的打了個招呼，同時問他要去哪裡，當陳文寬說要去贛州時，連衣復恩都覺得不可思議，因為他覺得那種任務該由空軍的飛機來擔任，說著他就拉著陳文寬到機場的空軍辦公室裡，立刻打電話到航委會，希望能將此事弄清楚，結果所得到的消息是因為空軍的飛機調度不過來，所以才向中航租飛機。

對於這種官式的回答，陳文寬及衣復恩都不甚滿意，因為即使空軍飛機調度不過來，空軍可以安排軍機前往那些危險的地方，而讓中航的包機前往沒有戰火的地方，事實上當天衣復恩即是飛往昆明！

雖然問題沒有解決，但是陳文寬對衣復恩當天的那種古道熱腸還是心存感激。

陳文寬將航線劃好之後，決定在那天晚上十點鐘，趁著夜色的掩護由重慶起飛，一路上以一萬呎的高度飛往贛州，將飛機飛在那個高度是因為一來地面聽不見飛機的聲音，再來日本飛機即使在夜間出動也很少飛在那個高度。

飛機在第二天深夜一點多安全抵達贛州，當陳文寬步下飛機時，看到蔣經國竟然也在機場等他的飛機，幾年之前因為蔣經國曾搭乘過陳文寬的飛機，兩人互相認識，所以當那天蔣經國發現那架飛機是由陳文寬飛來時，他相當高興，立刻表示當晚要宴請全體組員晚餐，陳文寬婉謝了蔣經國的好意，表示當飛機下完貨後他將

立刻趁著夜色飛回重慶，免得在當地耽誤一整天。

第二天清晨當陳文寬飛回重慶，向公司報到之後，才瞭解原來公司以為那趟包機勤務是前往甘肅省的甘州，甘州與贛州中文寫起來有很大的不同，但是用英語拼音寫出來卻都是Kan Chow，公司表示如果知道是要前往贛州的話，是不會批准那次的勤務的。

陳文寬聽了沒說甚麼，但是他卻清楚的知道當時他做好航行計畫之後，曾將航圖及時間交給中航住珊瑚壩的經理，英文可能看錯，但是航圖也會看錯嗎？

第二三章 勝利還鄉—返滬途中定去意

抗戰期間中航的飛行員通常在飛行記錄上除了記上飛行時間之外，也另外記上飛越駝峰的次數，因為那也是另一種表現一個飛行員歷練的方式。而陳文寬那時雖然飛行時數相當高，但他飛越駝峰的次數卻不高，那是因為在那段期間內他幾乎全是在中國境內飛行，國民政府的包機勤務幾乎全是指定陳文寬來擔任。

1945年2月12日，那天氣候很糟，加爾各達機場一大早就籠罩在濛濛細雨之中。航務處因為氣候的關係，再加上那天也是陰曆年除夕，於是在中午就將當天所有的班機取消，讓大家可以早一點回家過年。陳文寬因為本來那天就沒有排班，同時當天他們還請了一些中航的同事到家裡過年，所以他根本就沒有上班，在家裡幫

著蔣有芬忙著準備年夜飯。

下午四點多，陳文寬在家裡突然接到航務處的電話，公司負責人龐德有急事要前往昆明處理，因此他臨時抓陳文寬公差，要陳文寬駕駛一架C-53帶他前往。

接到電話之後，陳文寬真是一肚子不高興，公司裡外籍機師一大堆，在這傳統中國人與家人團聚的日子，為什麼偏偏要挑他來擔任這趟專機勤務？再說當天因為氣候的關係已將所有班機取消，在這種情況下安排專機出勤，飛安上就說不過去。航務處的人也一直在陪笑臉說好話，他們指出其實天氣狀況已經好轉，已經達到可以安排飛機出勤的地步，龐德也是因為天氣不好的關係，而特別指定在他心目中的王牌飛行員來擔任這趟勤務。

雖然不高興，但陳文寬還是向蔣有芬及一群邀請到家中過年的朋友們道歉之後，穿上制服前往機場報到。

陳文寬那天於下午五點多在濛濛細雨中由加爾各達起飛，起飛之後飛機幾乎是立刻就飛進濃濃的雲堆之中。因為根據氣象報告加爾各達上空是密雲，雲頂高達八千呎左右，所以陳文寬在進雲之後還保持大角度的爬升，希望能早一點出雲，免得在雲中像跳吉里巴似的亂蹦。

飛機一直爬到一萬兩千呎才出雲，那時夕陽已經在西邊只剩下一抹紅霞，陳文寬看著前面一片灰黑的天空，想著氣象預告中對雲高的誤判，心中不免有些擔心。駝峰航線上曾因為天候的關係，有過一天晚上接連十架飛機失事的紀錄，他雖

然對自己的技術有相當的信心，但是天候的因素卻經常是最致命的一環！

飛越駝峰的飛機通常都會在飛入喜馬拉雅山區之前，先在汀江落地加油，那是因為中國境內絕大部分的航空汽油都是由印度空運進來的，為了不增加境內的汽油消耗，所有飛機在進入中國之前都是連回程的汽油都先加滿。陳文寬那天於晚上八點在汀江落地加油，他趁著飛機加油時前往航務處去查一下沿途的氣像，根據航務處所提供的氣象預報，航路上的雲高在一萬五千呎左右，而由昆明飛抵的飛機也表示一路上在雲中結冰的情況相當嚴重，陳文寬在得知這些氣象資料之後，決定由汀江起飛後先將飛機在機場附近盤旋爬高，等飛機爬到一萬六千尺的高度後，再對準昆明直飛而去，這樣雖然會因為爬高而多費一些時間，但是卻可以減低結冰的危險。

因為要在一萬六千呎以上飛行一段時間，陳文寬還特別檢查了一下氧氣系統，確認沒有問題之後才於當晚九點於汀江起飛，當時他預計將於午夜時分飛抵昆明。

晚上十點多，陳文寬在飛機擋風玻璃的邊緣，看到一些冰，他趕緊拿出手電筒，向左翼照去，在手電筒的微弱光波下，他看到機翼前緣已有一層薄冰！這不是好現象，他立刻將機翼除冰器打開，通常飛機遇到結冰的狀況時，最簡單的解決方法就是將飛機飛到低一點的空層，因為低空較高的溫度能化解結冰的危險，但是

那天他正飛在喜馬拉雅山的山區中，降低高度會有撞山的顧慮，所以他並沒有將機頭推下，而是盡量保持高度，希望除冰器能助他渡過這個難關。

就在陳文寬忙著處理結冰的問題之際，龐德打開了駕駛艙的門走了進來，他表示他自己所攜帶的氧氣瓶即將用罄，他希望陳文寬在可能的範圍內盡量提早降低高度。雖然他並沒有直接要求陳文寬立刻下降高度，但是公司大老闆做出這種要求後，任何人的心中都會有要立刻下降高度的壓力！

為了能早一點飛出山區下降高度，陳文寬將定向儀定向雲南驛，那裡是山區之外的第一個機場，也是駝峰航線上的幾個少數備用機場之一。陳文寬根據時間判斷飛機那時該位於雲南驛西邊一百餘哩，而雲南驛本身位於山區的東邊約五十餘哩，所以他預備當飛到距離該地四十哩時就可以安全的下降高度。

陳文寬剛將定向儀調到雲南驛電台的波道，定向儀立刻就有強烈的反應，並顯示電台在飛機的正前方五哩左右，這和他心中認知的位置有著幾乎一百哩的差距，他心想飛機怎麼會那麼快？難道有那麼大的尾風？為了安全起見，他請副駕駛重新檢查一下定向儀的波道是否真是定到雲南驛，當副駕駛的回答是肯的之後，陳文寬開始小心的將油門收回，同時推頭下降高度。

當飛機在下降高度之際，陳文寬也開始用無線電呼叫雲南驛的電台，然而卻

沒有任何回音，他再檢查了一下定向台，這一看令他大吃一驚，原來定向儀的指針竟一直在打轉，根本無法定向！難道前幾分鐘所顯示的正前方五哩只是他的幻覺？如果定向儀前幾分鐘的指示是錯誤的，而他自己心中所盤算的位置是正確的，那麼當時的位置該還在山區，想到這裡的同時他眼睛不自覺的瞄向高度錶，當他發現高度已經低過九千呎時，沒有想，也沒時間想，他立刻將油門推滿同時拉回駕駛盤，想讓飛機爬回原來的空層。

飛機開始昂首，但是爬高的速度卻是極慢，那是因為機翼上所結的冰已改變了機翼的外型，使昇力大受影響。陳文寬看著高度錶慢慢的向順時鐘方向轉動著，心中已急得像熱鍋上的螞蟻，飛機正確的位置到底在哪裡？他又看了看定向儀，沒想到定向儀竟又恢復正常，顯示著雲南驛已在飛機後方十五哩，前後只有五分鐘左右的時間，顯示的距離竟相差到二十哩，這表示飛機的地速竟高達兩百四十哩！這到底是儀錶錯誤，或是有八十哩的尾風？

如果真是有八十哩的尾風，就不是甚麼大問題，頂多早到而已。但萬一是儀錶錯誤的話，陳文寬根本不敢去想那後果！他試著將定向儀的波道轉到昆明，這次定向儀也很快的顯示出昆明在右前方八十餘哩，這表示定向儀並沒有壞，多了這層確定之後，陳文寬心安了許多，他知道飛機已經飛離山區，可以安全下降了。

飛機於當天晚上十一點十分在昆明落地，比預計時間足足快了五十分鐘，表

示那天晚上真是有相當大的尾風。

第二天陳文寬向一位美軍飛行員提起前一天晚上定向儀所出的狀況，沒想到那位美軍飛行員聽了竟哈哈大笑，他表示定向儀沒有狀況，因為當他看見定向儀的針在打轉的時候，那正是飛機通過電台上空之際，所以幾分鐘之後定向儀顯示雲南驛已在飛機的後方！陳文寬聽了之後也才恍然大悟。那時中航的飛機才剛裝上定向儀這個裝備，公司當時只教了飛行員們如何使用，但是並未將其中道理說清楚，所以才會有這種烏龍事件的發生。

1945年五月，德國在同盟國的猛烈攻勢下，宣布投降，美軍於是將主力由歐洲戰場轉移到太平洋戰場，並將戰略修正為直接攻擊日本本土，所以中國戰場上的戰事在湘桂戰爭後反倒趨於平靜，四川境內的幾個B-29重轟炸機基地也在幾個星期內完全撤空，所有飛機改由塞班島出發對日本轟炸。

新津機場的B-29撤出那天，陳文寬正好在場，他看著每兩分鐘一架B-29井然有序的由跑道上起飛，首先的四十架是攜帶著裝備前往塞班島，後面的飛機則是攜帶著炸彈前往日本，預備在那裡投彈之後再轉往塞班島。看著那成群的飛機在機場上滑行，起飛，陳文寬心中的感觸真是很深，新津機場是專為B-29進駐而新修的機場，那個機場真是最原始的工具與最新科技的結合，中國人的老弱婦孺以雙手鑿石鋪地，造成了讓最先進航空科技的B-29進駐的機場，然而那個機場在僅僅使用七個

月之後，就已經失去了它的使用價值，美軍在有更適合的機場可以使用時，也毫不遲疑的將這個機場放棄，有這種國力做後盾的軍隊，雖不能說會百戰百勝，但絕對會撐到最後的勝利！他也想到德國在戰前的飛機導航設備及日本零式戰鬥機的先進設計，都是領先美國許多年，然而美國卻在『量』上板回了『質』上的不足，這其實就是孫子兵法裡所說的『兵馬未動，糧草先行』，要有足夠的國力，才能打贏任何一場戰爭。

中國，在這八年的戰爭下，不但人民艱苦，就連軍隊都是無法保持起碼的溫飽，所以一路打下來真是相當的辛苦。陳文寬頓時瞭解到蔣委員長在戰前所說的：『先安內，再攘外』的真正道理！

1945年8月6日，美國在日本廣島投下了改變歷史的第一顆原子彈，三天之後在長崎投下的第二顆原子彈終於讓日本向盟軍無條件投降。

對中國來說，這個勝利真是來的太突然，以致國民政府要在幾乎毫無準備的情況下開始接收日軍投降後的地區。首先空軍的空運隊就沒有足夠的能力將國軍部隊空運到佔領區去接收，於是政府就又要大力仰仗中國航空公司的空運能力。

身為中航航務處副處長，又是中航相當資深的飛行員，陳文寬當時相當篤定的認為他將會駕著第一批飛機飛回上海，然而事與人違，中航竟讓外籍機師抓了頭彩，不但如此，那段期間陳文寬所被派到的勤務竟都是來回昆明與印度之間的駝峰

勤務，他向公司反應與要求了多少次都無法如願。

陳文寬其實相當瞭解這些情況，在戰時飛越駝峰是相當『肥』的勤務，所以公司都盡量安排外籍機師來飛那條航線，相對的中國籍的飛行員所被派到的勤務都是危險性相當高的國內戰區間飛行勤務。如今日本投降之後，飛往佔領區接收的勤務開始變『肥』，所以頓時外籍機師就都被派到飛往上海，香港等地的勤務。

一直到當年十月初，國民政府向中航包一架飛機前往上海，因為主要乘客是行政院長宋子文，所以依照慣例要求陳文寬擔任機長，陳文寬這才有機會回到睽違了八年的上海！

當公司通知陳文寬接到這個專機勤務時，並沒有告訴他將前往何處，所以當宋子文問他有沒有到上海的航圖時，他楞了一會兒，然後脫口而說：『航圖是有，但是不需要航圖我都可以飛回去！』宋子文聽了笑著拍了拍它的肩膀，陳文寬也笑了。

那天，飛機由白市驛機場起飛後，順著長江東飛，陳文寬由飛機上看著翼下那些熟悉的地方，萬縣，宜昌，漢口，那些多年以前的回憶一下子全都湧進腦海，他想起了在漢口與重慶之間飛水上飛機的往事，也想起了在漢口撤退時所帶出來的那些軍人，經過這八年的苦戰，那些人還安在嗎？

當飛機接近南京時，他也想起了當初匆忙中撤出上海飛抵南京的往事，這些

年來他在中航飛行了將近一萬個小時，功勞他不敢說，但是他知道他絕對獻出了苦勞，他不求公司的感謝，但是公司似乎對他最基本的認同都沒有，他知道那是因為他是黃皮膚的中國人，與公司的基本文化有相牴觸，這種情況之下，他還有在這家公司繼續工作下去的必要嗎？

飛機接近上海了，黃浦江邊的景色依然，但是坐在駕駛艙內的陳文寬心境以和多年之前已大不相同，在飛機對著江灣

機場下降時，陳文寬已經決定了此後的何去何從，在他面前展開的不只是江灣機場的跑道，他也看到了他的新的人生跑道！

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E-2C早期預警機(照片提供：張詠翔)