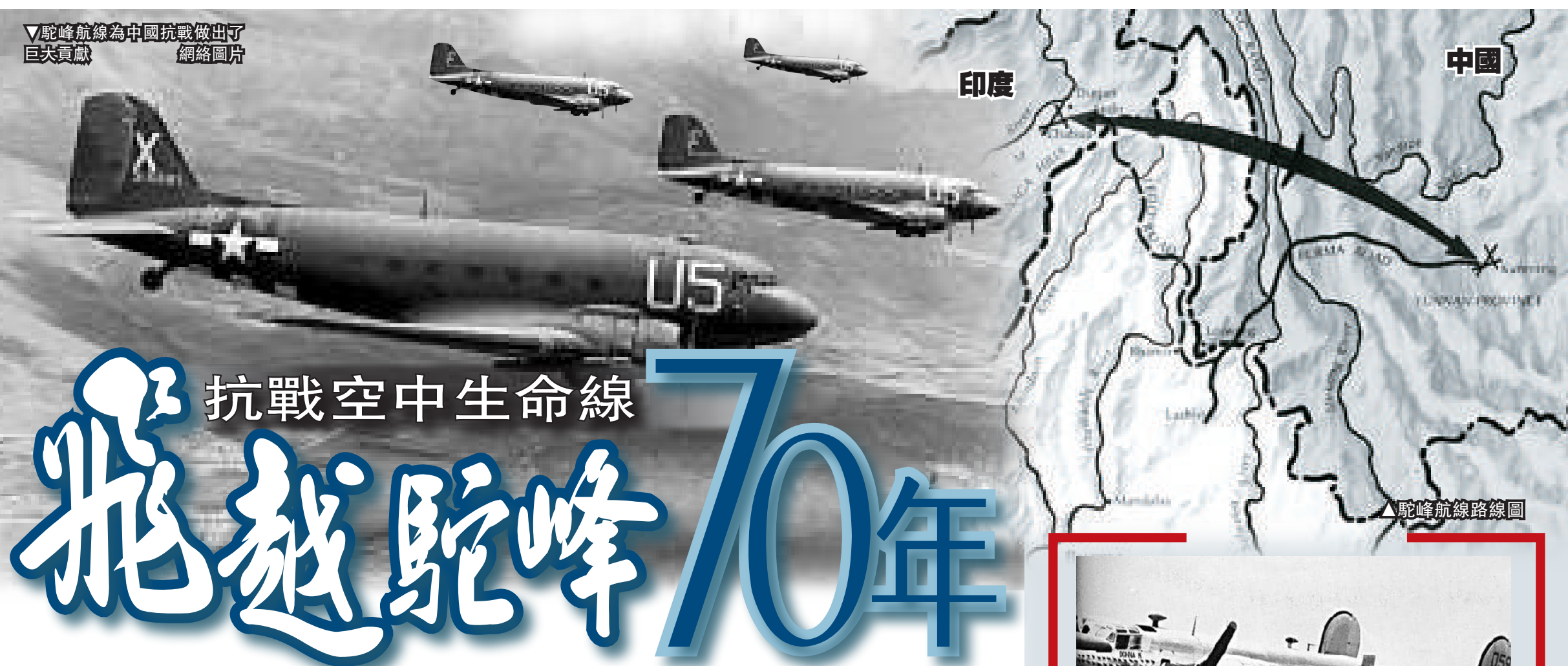


▼駝峰航線為中國抗戰做出了巨大貢獻 網絡圖片



抗戰空中生命線 飛越駝峰70年

「在長達八百多公里的深山峽谷，雪峰冰川間，一路上都散落着這些飛機碎片，在天氣晴好的日子裡，這些鋁片會在陽光照耀下燦爛發光，這就是著名的「鋁谷」——駝峰航線。」

這段1945年二戰結束後美國《時代》周刊的描述，成為大多數人對「駝峰航線」的初步印象。相較於舊金山那條象徵着美國夢的「硅谷」而言，「鋁谷」則意味着中華民族生死存亡寄於一「線」時，英雄用生命與鮮血書寫的後勤保障支點。

駝峰航線，這條七十年前在中國西南天空開闢的航線，是世界戰爭空運史上持續時間最長、條件最艱苦、付出代價最大的一次悲壯的空運行動。

遺憾的是，作為中國抗戰的構成部分，「駝峰航線」曾長期不為世人所知，或與

「飛虎隊」相混淆。但隨着一個又一個曾經飛越駝峰的老兵講出他們的故事，這條曾發揮過巨大歷史作用的「死亡航線」變得漸漸鮮活起來……

日軍於1941年12月空襲珍珠港後，翌年兵分兩路直撲太平洋和東南亞。進攻東南亞的

日軍於1942年5月攻陷緬甸以及中國雲南怒江部分地區，切斷了滇緬公路，這意味着中國從盟國獲取援助的最後一條通道被切斷，中國徹底淪為一座孤島。

不惜代價闢生命航線

這時，美國總統羅斯福下令，不惜一切代價，打通到中國的新路線。由於當時海陸已無通道，只能尋求空中航線。於是，「駝峰航線」誕生了。

「駝峰航線」西起印度阿薩姆邦，向東跨越喜馬拉雅山脈、高黎貢山、橫斷山、薩爾溫江、怒江、瀾滄江、金沙江，進入中國的雲南高原和四川省。山峰起伏連綿，猶如駱駝的峰背，故而得名「駝峰航線」。

飛越駝峰無天氣限制

飛越「駝峰航線」有多危險，現在的飛行員無法想像。航線全長800公里，地勢海拔均在4500到5500米上下，最高海拔達7000米，而當時最先進的飛機，在滿載情況下最大飛行高度也不到6000米。來自台灣的航空專家許耿睿告訴記者，印度洋的暖濕氣流越過喜馬拉雅山後，會嚴重威脅飛機的安全，但在七十年前，「駝峰航線」上最繁忙的時候平均74秒就有一架飛機飛過。

在飛越駝峰航線的抗戰老兵心目中，這條航線只有兩種天氣，雨季和冬季。雨季一般從5月份開始，持續到10月份，這段時間大家最擔心的是雨水滲進油箱，造成發動機停止工作；而雨季過後就是冬季，冬季的到來伴隨着強風和氣流，使墜機的幾率大大增加。

此外，航線上以及機場內設備極為簡陋，維修人員缺少，器材也不足，沿航線途中只有為數很少的導航設施，幾乎所有的駝峰飛行員都經歷過生死考驗。

許耿睿說，由於前線急需戰略物資，當時美國空運指揮官湯姆斯·哈丁上任後，頒布的第一道命令就是「飛越駝峰，沒有天氣限制。」誰能過去就過去，能過一架算一架，不計成本、不惜代價、不分晝夜，24小時換人不換機，一直飛到這架飛機墜毀為止。

從1942年5月開始至1945年11月，中國航空公司總共飛行了8萬架次，美軍先後投入飛機2100架，雙方總共參加人數有84000多人，共為中國戰區運送85萬噸戰略物資、戰鬥人員33477人，另有千餘架作戰飛機經此航線投入中國戰場，為中國抗戰做出了巨大貢獻。

「他是一個很幽默的人，這麼年輕就有如此難得的經歷，真是了不起。」科爾森說。她還記得，父親曾描述過這樣一件事：1944年9月1日，他駕駛中國航空公司飛機從宜賓前往緬甸，經停雲南驛加油後再起飛，估計可能是汽油摻水致兩台發動機出了毛病，不久即在緬甸北部燃燒墜落，同機報務員當場犧牲，副駕駛至今失蹤。只有庫爾森幸運地落在叢林中的樹頂上，歷經艱險，甚至吃螞蟥以解飢渴，6天後才獲緬甸邊民的救助逃出生天。

在那個年代，國界已顯得不那麼重要，不論是中國人還是美國人，他們都把自己的青春和熱血灑在了駝峰航線上。



▲一架墜毀的運輸機 網絡圖片

飛機損失率超對德轟炸

美國駝峰空運總指揮羅納將軍曾這樣描述駝峰航線的危險性：「在二次世界大戰期間，在兩個同盟國家間飛行，它的飛機損失率竟會超過對德國轟炸！」

究竟有多少架飛機在飛越「駝峰航線」時墜毀，究竟有多少飛行員在「駝峰航線」上犧牲，直到現在，航空研究專家也無法給出一個準確的數字。

但我們知道的是，1942年到1945年這三年裡，單是美軍一個擁有629架運輸機的第10航空聯隊，就損失了563架飛機，美軍總共損失飛機1500架以上、犧牲優秀飛行員近3000人，損失率超過80%。而前後總共擁有100架運輸機的中國航空公司竟損失飛機48架、犧牲飛行員168人，損失率超過50%。

駝峰航線的老兵古蒂爾曾親眼看見自己的好友福克斯的飛機遭遇亂流撞毀在叢林中。98歲的古蒂爾每每回憶起當時一幕，依然忍不住眼含淚水。「當時天氣很晴朗，他在飛機上照相，突然從山的那邊颳來一陣猛烈的風，風裡夾雜着暴雨。我看見福克斯的飛機正要穿越風暴卻被裹住，最後機翼撞上山，一路翻滾掉到中緬邊界的一條峽谷裡。」

當晚下了很大的雪，古蒂爾只能第二天去尋找夥伴的遺體，「第二天清早卻什麼也看不見，全被白雪覆蓋了。」此後，每當古蒂爾飛越這條峽谷時，總要往下面看看。「直到兩個月雪化以後，我才看到翹起的機翼，其他部位全都碎了。後來我看到有熊從裡面出來，我知道他不會再回來了。」



▲在印度機場等待裝運的物資 網絡圖片



◀四川修建多個機場供駝峰航線飛機使用 網絡圖片

航空史專家 半世紀圓夢

在新津機場，一個杵着柺杖的老人視線始終沒有離開陳文寬，眼中是難以抑制的激動與喜悅。這位89歲的老人叫陳應明，曾參加過中國一套大百科全書《航空史》的編寫，是國內航空愛好者所熟悉的航空史專家和航空畫家。

陳應明說，陳文寬是他的偶像，在心中已經「住」了半個多世紀。1941年以前，陳應明隨家人在香港生活。那年的12月7日清晨，日本偷襲珍珠港的同時，還大規模轟炸了中國航空公司停留在香港啓德機場的客運飛機，而中國航空公司在香港啓德機場最後一個航班的飛行員就是陳文寬。從此，他成為了陳應明心中的偶像。抗戰勝利後，陳應明來到廣州，正式成為新中國民航的員工。陳應明一生鍾愛飛機模型製造和中國航空史料的研究，但最熟悉的還是陳文寬，甚至記得他駕駛過的每一架飛機、飛行過的每一條航線。

據陳應明介紹，抗戰時期成都都是中國空軍的大後方。1944年，為了對日作戰需要，50萬四川父老用3個月修建了廣漢、新津、邛崃、彭山四個機場；1944年6月5日，美國空軍20航空隊58聯隊的两架B-29降落廣漢機場。從此，轟炸鞍山、瀋陽、漢口日軍的戰機，都是從成都周邊的4個機場起飛的。

陳應明曾收藏了一組半個多世紀前四川老鄉迎接美國B-29轟炸機的珍貴歷史照片。在B-29轟炸機旁邊，一群民工正在揮汗如雨建設機場，這裡就是中國民航飛行學院的前身。陳應明說，四川民眾是抗戰中中美空軍的後盾，為中國的航空事業作出了卓越的貢獻。



▲中國航空公司飛越駝峰老兵及其親屬訪問團合影 甘球攝

2012年9月15日，陳文寬再次踏上「駝峰航線」機群曾經的集結地——成都新津機場時，他說，「這是我時隔65年後，再一次在新津見到飛機了。」儘管下午風很大，但坐着輪椅的陳文寬還是堅持要在跑道上「再多看一眼飛機」。

今年已經99歲的陳文寬是飛越駝峰老兵中的一員，也是目前見證中國民航歷史的唯一一人。作為中國航空公司（CNAC）的第三位華人機長，他是駝峰新航線的開闢者之一，曾在喜馬拉雅山脈之間飛行了300多次。時間飛越七十年，這位老人依然清晰地記得那段硝煙瀰漫戰火紛飛的歲月。

作為第二代華人，陳文寬早已獲得美國國籍，但得知抗戰中的祖國急需飛行員時，他義無反顧的回國加入中國航空公司，成為一名中航的飛行員。

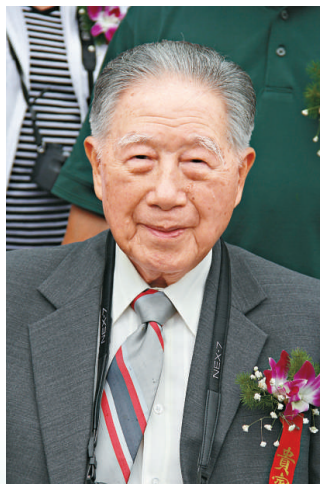
陳文寬依然記得，自己第一次降落到成都是在一個小廣場上。有人問他是哪個機場，他連忙擺擺手，「沒有機場，只是一塊空地」。

老兵後人來華還願

陳文寬是應四川省對外友好協會邀請而來的，除了參加活動，他還有一個目的，就是和同事埃里森的女兒南茜一起尋找當年中航第一次降落成都的地方。1933年，成都到重慶的客運航班開通，美國人埃里森成為首個開着飛機到達成都的民航飛行員。

在賓館大廳內，陳文寬和南茜拿着一張成都地圖尋找當年埃里森降落成都的地點。「那個地方有一堵很高的城牆，一家醫院，一座教堂，還有訓練場和公園。」南茜說。她這次來成都是為了完成父親的遺願。後來，經過媒體報道，許多熱心讀者提供線索，確定埃里森降落的地方在成都東較場街口。

同樣是為了完成父親「回到中國」遺願



▲陳文寬見證了中國民航的歷史 甘球攝

老兵的中國情



◀在中國民航飛行學院新津分院的訓練機場，陳文寬緊緊盯着一架剛剛降落的飛機 甘球攝