

密支那最后一个航班 并创造世界纪录



陈文宽和新婚妻子。结婚不久,他就开始飞越驼峰。

这纯粹是一次从头至尾让人喘不过气来,犹如好莱坞大片般的惊险飞行。

时间:1942年5月8日,航班:陪都重庆—印度加尔各答,机型:DC-3(载客28人),机长:陈文宽。

反法西斯同盟成立后,几乎是一夜之间,印度俨然成了抗战中国大后方,中国航空公司开辟的重庆—加尔各答航线,是中国外部援华物资进入中国和国民政府要员出访和学者国际交流的唯一通道。

因为是客运航班,必须要由驾驶技术高超的机长担当,陈文宽毫无例外地是执飞重庆—加尔各答航班机长之一。

5月7日,陈文宽从加尔各答回到重庆,公司的命令几乎和他降落珊瑚坝机场同时抵达:明天(8日)再飞一个重庆—昆明—加尔各答往返。

5月8日09:00,陈文宽登上DC-3,和副驾驶做完起飞前检查等诸多程序。滑行中,陈文宽接到公司总部发来的电报命令,在昆明落地加油后,务必临时降落一次密支那机场(缅甸境内),以便接出中航驻守机场场站人员和抢运出所有航材。电报中还特地说明,当日早晨,密支那有日本人枪声,所以请陈文宽争取时间,尽快飞行。

DC-3滑到起飞线,陈文宽正要推油门迅速起飞,塔台突然传来指令:暂缓起飞,美国大使馆有重要客人前来搭乘此机。此时每一秒钟都犹如黄金般珍贵,耽误一点,可能日本鬼子就会向密支那推进一大步,机组人员急得直跺脚。

足足有30分钟,一辆吉普车开到起飞线,几位美国军人匆匆上了DC-3,陈文宽迅速升空,他必须把等待的时间在空中抢回来。

天有不测风云,DC-3刚刚进入云南境

内,巫家坝机场又发来紧急电报,日军正在空袭巫家坝,毫无办法的陈文宽只好将DC-3临时落在昭通。一个小时后,巫家坝机场空袭警报解除,陈文宽驾驶着DC-3落在还不时冒着青烟的巫家坝机场。

加油、下客、上客和手续交接等诸多事项办妥后,陈文宽迅速让DC-3再次升空。

在重庆迟到的那几位美国军人对飞行谙熟,他们马上就察觉到陈文宽的航向并不是加尔各答,而是向着有日本人的地方飞,顿时紧张起来,为首一人闯进机舱,质询陈文宽,为什么改变航向。

陈文宽告诉对方,遵公司命令,要临时降落密支那,接出那里的人员,否则,他们有被日军俘虏的可能。美国人让陈文宽必须保证他们的安全,陈文宽微笑着答应:一定!

美国人的紧张不是没有道理,质询陈文宽的那位就是刚从大黄蜂号航空母舰起飞轰炸日本本土的杜立特将军。杜将军担心,如果这名中国飞行员把自己和同伴送给日本人做礼物,那就不仅将得到一笔巨额收入,而且还将得到美国大量机密情报。

天气不错,DC-3降落密支那,奇怪的是,航材和公司人员并没有在这里,而日军已到密支那城南,正向机场开来。

听见鬼子枪声,住在附近的缅甸人把DC-3团团围住,争先恐后地往里钻。都快把右座的副驾驶急死了。他坐在高一点的驾驶舱里,隐约看见日本人的先头部队。按先妇孺后男人的顺序上机,陈文宽和急得呱呱叫的杜立特跳下飞机,把最后几个人强塞入机舱,困难地关上舱门,发动引擎。

傍晚,DC-3在沉重的咆哮中,重重地砸落到加尔各答机场跑道上。

舱门开启,沙丁鱼般挤了满满一机舱人。詹姆斯·H·杜立特将军在当天日记中写道:飞机落地后,在后舱内一共钻出72人。这还不算副驾驶后来在例行检查中在行李舱内又发现酣然入睡的6名缅甸人。

被汗水打湿衣服的陈文宽瘫坐在座椅上,过了很久,才走下飞机。满载28名乘客的DC-3竟然载运78人,轰动全世界,太多的人都记住了陈文宽这个中国名字。这是密支那机场的最后一个航班。

第一班也是最后一班 飞越驼峰新航线

随着密支那被占领,为保证国民政府外援通道畅通,中航公司和美军印中联队被迫在人类尚无法飞越的喜马拉雅、横断山地带开辟另一条航线,即驼峰航线,但驼峰航线让中航、美军人员和飞机损失惊人,未雨绸缪,必须再闯出一条新路。

新航线起点定为重庆。机长:陈文宽,副驾驶:潘国定,随机报务员:华祝,全是中航精英。航线要必经四点:重庆、迪化(今乌鲁木齐)、白沙瓦、卡拉奇,绕开缅甸,直接进入印度(当时,印度、巴基斯坦尚未分离)。

1942年7月18日清晨,成都凤凰山机场,国民政府航委会主任毛邦初和一空军军官在此登机监督本次飞行。陈文宽驾驶着C-53昂首蓝天,向着中国北部纵深,向着浩瀚荒漠、向着人迹罕至的边疆挺进。兰州只是这次航程的第一站,小停、加油后,C-53一口气就飞到迪化,飞行航线基本上是沿着古丝绸之路前行。陈文宽知道,再飞就是伊犁,接着是越出国门,而前面就是横贯东西的天山山脉和与喜马拉雅并行的喀喇昆仑山脉,此前,这个地区从来都没有人飞过。

在迪化起飞前,陈文宽下定决心——从莎车出去。

第二天8时多,天刚放亮,陈文宽就带领机组起飞了。此时地面是盛夏,5000米高空却是零下十几摄氏度,陈文宽和副驾驶潘国定操纵飞机,报务员华祝抓紧在飞出国境



美军C-46飞越驼峰。

前发报。

没飞多久,一道白雪覆盖着的大山挡住去路——天山。C-53升限高度是5000米左右,天山山脉犹如一个拦路虎挡在前面——天气好,无云,竟然看见一个豁口。陈文宽没有丝毫犹豫,奔着豁口就过去。

再往前,平均海拔在6000米,乔戈里主峰高度超过8000米,雄伟巍峨的喀喇昆仑山就在前方。和飞越驼峰航线一样,机组在没有任何气象预告情况下就闯到群山之中。陈文宽在确认了没有暴雨、大雪、狂风后,将C-53一头扎进峡谷。

山谷太长,C-53飞了10分钟都没有出去。突然,一团浓密的乌云拦腰截断去路。在千钧一发之际,陈文宽迅速放下起落架,副驾驶潘国定心领神会地迅速打开15度襟翼,紧接着,陈文宽又压了45度坡度,C-53速度马上减了下来,这样,用了很小半径转

弯,又转了回来。

转出来,再次爬高。幸好是空载,C-53吃力地吼叫着费力爬到6000米,还是在峡谷中,透过两层云,可以看到前面的山峰。没有犹豫,陈文宽顺势推杆,C-53高声吼叫着,转眼飞到喀喇昆仑另一侧。过了这道坎,就没什么阻碍了,接着是白沙瓦、德里、卡拉奇、加尔各答。

后来得知,这条航线,美军第10航空队也飞过一次。路线也几乎和陈文宽机组这次飞的一样,只是反着来——先从白沙瓦出境,但到喀喇昆仑山口时,遇上相当恶劣的气候,没过去,又折了回来。

陈文宽机组开辟这条驼峰新航线,是驼峰新航线第一个航班也是最后一个航班,虽然后来并没有启用,但陈文宽和他的机组在国家民族生死存亡关头,用生命和胆略闯出新通道,立下了卓越功绩!



中航C-46。