

傳記文學

2019
Jun
685

駝峰 風雲

● 中蘇友好同盟條約簽訂內幕
● 國共登步奪島戰憶往
● 郭廷以晚年緣何赴美志歸



駝峰風雲：一位美國飛行員抗戰期間的中航經歷

古蒂埃口述，吳章銓、瞿遠根訪問翻譯，吳章銓、瞿遠根、孔強生整理

原刊台北《傳記文學》2019年6月號，4-25頁

按語：古蒂埃（Peter J. Goutiere）先生出生于印度的英法混血家庭，少年時移居美國，在美國讀大學，是早期學飛的青年人之一，性好冒險和自由生活。在中國抗戰最艱苦的年代，他隻身從非洲前往印度，參加當時的中國航空公司（China National Aviation Corporation, CNAC），¹以民航駕駛員身份，兩年半間飛越駝峰航線 680 次，為中國運入戰時急需的汽油和物資，運出駐印部隊和出口貨物。古蒂埃先生一生經歷多彩多姿，現已高齡 104 歲。

本文根據 2017 年 11 月 19 日、2018 年 3 月 30 日在古蒂埃先生紐約州寓所的英文訪問翻譯整理，記錄戰時戰後他在中航的回憶，藉以略窺中國艱困抗戰的一角。括號內說明和附注為整理者所增。照片除註明者外，均由古蒂埃先生提供。本稿是中國近代口述史學會「為中國飛翔：香港與中國航空公司（1937-1949）」項目系列訪談之一，得到香港衛奕信勳爵文物信托的慷慨資助，特此致謝。

我的家在印度

我的祖父 Antoine Wyntle Goutiere 出生於法國，1833 年他年輕的時候就前往印度，從事藍染料（Indigo）業務。藍染農場座落在加爾各答附近的平原上。他在加爾各答和一位法國女士結婚。他們有五六個孩子，其中的 George Henry Goutiere 是我父親。我們的法文姓氏前應該有一個「德」（de），de Goutiere，可是我沒有用它。祖父因為經營藍染業，入籍為大英帝國臣民。我的父親和母親、哥哥姐姐們都在印度出生，全家是大英帝國印度臣民。

¹ 中國航空公司（簡稱中航）系中美合資，1930 年由國民政府交通部與美國柯蒂斯（Curtiss-Wright）公司合辦，1933 年美方股份由泛美航空公司（Pan American Airways）接管。中航是當時內地和香港的主要航空公司，曾獨佔中國民航的龍頭地位多年，抗戰期間為物資和人員的運輸作出了重大貢獻。抗戰初期和內戰末期，中航基地曾兩度南遷香港。1949 年底中航北返，次年併入大陸民航局。中航機航主管和正駕駛多為美籍，副駕駛、報務員、地勤等則幾乎全為華人。

祖父漸漸富起來了。他去世後，藍染生意轉給了別的英國人。後來轉成茶園。今天全印度的茶葉種植園，早期都是英國人經營。我的祖父母去世后都葬在印度。

我外祖父拉塞爾·韋爾特（Russell Wyntle），出生在印度泰姬陵所在的安格拉。他是大英帝國的將軍。我外祖母海倫（Helen）是英國女孩。

印度很熱。那年代沒有空調。在喜馬拉雅山腳下有許多小鎮，都是人們避暑之地，沿着喜馬拉雅山下，左至克什米尔，右至大吉岭以东五十里，散落着形形色色的小鎮和房子，高度在五六千英尺之間。我母親出生的山邊小鎮叫木蘇里（Mussoorie），山上有各式各樣的學校。學校上學從三月到十一月，沒有暑假，只放寒假。每年12月到2月，所有學生都回家或去加爾各答、孟買和別的城市了。

我父親就在木蘇里小鎮的男校唸書，在那裏他遇到了我的母親，她是英國女孩。他對她說：「你長大後，我要娶你。」他果然娶了她。於是我便成了法、英血統的國際兒童，幾代家在印度的大英帝國印度臣民。我大哥叫弗農（Vernon），姐姐叫傑拉爾丁（Geraldine），是畫家。另一位姐姐克里斯汀（Christine Weston），後來成了名作家。

我的父親從學校畢業後，加入了印度警察，成為英帝國的印度警官。他步步高升，最後做到聯合省（現在稱邦。當時印度的聯合省比現在的邦轄區大）的警司（Superintendent），德里（首都）和阿格拉（Agra，塔姬陵所在地）等著名地方都在他轄區內。這就是為什麼我們兄弟姐妹都出生在聯合省。我的父親有煙癮。以前的人抽生烟，毒性很大。他因此得了肺癌，年僅52歲就故去了。他死後英國政府發給年金，所以我的母親能夠一個人支撐起這個家並把我們撫養成人。我的母親直到她93歲在新澤西州平原市（Plainfield）去世的時候，始終是英籍。我的畫家姐姐，也葬在平原市，她活到差不多92歲。

我生於1914年。那時候印度是英國人的天下，但也有法國人，葡萄牙人和中國人，是很國際化的地方。我在一個名為奈尼塔爾（Nainital）的山邊小鎮上學。奈尼（Naini）是一位女山神的名字，塔爾（tal）在印度語的意思是湖。自然，那裏有一個湖，海拔7000英尺，三面高山環繞。奈尼塔爾是男女分校，男生去男校，叫聖約瑟夫學院，女生去女校，叫聖瑪麗女院，是天主教辦的。還有迪雅蓀（Dyason）男校和迪雅蓀女校，都隸屬英格蘭教會。

另外還有法蘭德史密斯學院（Flanders Smith College）和韋斯利女校（Wellesley Sisters School），是衛理公會辦的。

我讀的是法蘭德史密斯學院，海拔有 8000 英尺，比其他學校更高。那裏有兩個購物區，當地人叫 bazaar（集市）。一個在湖的西側，一個在湖的東側。湖周圍都有路，還有一個室內購物市場。我有一些那時的照片，等會給你們看。²我們家住在另一座山鎮叫賓塔爾（Bhimtal），賓（Bhim）是另一位女神的名字，位於另一個湖旁，海拔 5000 英尺。我告訴我的朋友：賓塔爾是我家的前院，喜馬拉雅山是我家的後院。³

父親 1921 年故世的時候，我才 7 歲，我們當時住在山下的恒河流域平原。我的大哥跟一個來印度的蘇格蘭女孩結婚，婚後搬去了澳大利亞。1922 年，我和我的另一個哥哥和兩個姐姐搬回了賓塔爾。

我們白人家庭都有好幾個印度僕人：廚師，印度管家，洗碗小男僕，照看狗和打掃的小男僕。他們常常去集市與其他家的僕人聊天。有一天，管家回來說，旅館裏來了一個很有意思的美國人，他從加爾各答來度假。又一天早上，那位男士就在湖中央釣魚。正巧我的姐姐，18 歲的克里斯汀，拿了一面大鏡子在照，當太陽轉到湖面上方的時候，她把太陽折射到那個釣魚的人身上。我母親叫她不要照，但她不聽，看到那個傢伙生氣了，還很開心。終於，他跑到我們家來，是個穿著英國式短褲的高個子男人。他問：「是誰拿鏡子照我？」我姐姐說：「是我。」她請他進來喝茶，於是他們變得非常要好。一年後，1923 年 10 月，他們結婚了。他就是羅伯特·韋斯頓，他家來自馬薩諸塞州的波士頓附近。他們結婚後搬去緬因州的班戈鎮（Bangor）。

1926 年，我哥哥弗農畢業後去了美國，他在一家公司找到一份工作，這家公司在中美洲經營水果和種植香蕉。後來他上香蕉船工作，來往紐約和中美洲。

移居美國

到 1928 年，我們接到克里斯汀的召喚，於是我的母親帶著我的姐姐傑拉爾丁和我來到美國。1928 年 5 月，我們來到了波士頓，開始了古蒂埃一家人在美國的故事。

² 部份老照片可見於古蒂埃先生的回憶錄：Peter J. Goutiere, *The Himalayan Rogue— A Pilot's Odyssey*（《喜馬拉雅山的飛哥：一個飛行員的歷險生涯》，Turner Publishing company, 1994。下簡稱回憶錄）。

³ 喜馬拉雅山脈有五十多座山峰的海拔超過 7,200 米（23,600 英尺）。

1928年我14歲，去緬因州班戈鎮住在我的姐姐家裏。從15歲到18歲，我唸過私立學校和公立學校（Mary Snow 瑪麗雪學校，Westfield 韋斯特菲爾德高中）。我1939年畢業，並在夏天與我的第一任妻子海倫在緬因州班戈結婚。她是一位老師。

1939年，我進了緬因州州立大學。那時候羅斯福總統在全美國所有大學開設一個民航飛行員培訓班（Civilian Pilot Training Program, CPTP），緬因大學也有這個課程。他們號召我們說：國家需要飛行員，來吧來吧來參加。需要十五、十六名學生才能開課，參加者必須是美國公民。於是我申請入籍，並於11月9日成為美國公民。

我在班戈的戈弗雷（Godfrey）機場接受飛行訓練，於1941年獲得了民航飛行員執照。到1941年7月，我已經學會所有的空中翻滾和花樣技術，獲得使用飛機上無線電通訊的許可証，於是拿到了商業執照。1941年12月7日珍珠港事變爆發，我立即去申請加入美國陸軍航空隊（當時美國空軍尚不是獨立軍種，隸屬於陸軍）。我填了表，但他們不要我。我問，為什麼？我已經有350個小時的飛行時間。他們說：你年齡大了！原來有26歲半的年齡限制；我剛到27歲。

泛美航空公司

一個星期後我就決定改去參加泛美航空公司（Pan American Airways）的非洲運輸隊。我查到泛美航空公司正在招聘飛行員，將美國陸軍航空隊的戰鬥機（P-40）飛運過大西洋到非洲去。那些飛機將在西非的阿克拉（Accra，現在加納首都，在大西洋沿岸）組裝，然後橫過非洲大陸運往埃及的開羅，交付給在北非與德國人作戰的美國盟友。於是，我便去紐約的克萊斯勒大樓頂層加入了泛美公司。

1942年1月的第一個星期，我拿著剛剛收到的護照和非洲各地的簽證，下一步就去了佛羅里達州的邁阿密，前往泛美非洲飛行特別培訓班，通稱泛美航空空運學校（Pan-Am Air Ferries School）。在那裏我學會了高級導航（直到「推算定位法」，⁴下一步是天文導航）、氣象、和摩斯電碼，我可以閱讀電碼並每分鐘發送12個單詞。我們也學習非洲有關的氣候、地理、各國

⁴ 推算定位法(Dead reckoning)，指為依靠羅盤並根據速度，經過時間以及已知的位置方向求得自己位置。見江康等編著《英漢軍事與技術辭典》（北京：宇航出版社，1985），頁477。

各地的狀況。我在兩個月內通過了考試。我們班有二十五六人。至今我還存有一張班照。⁵

不久，AT-6（當時訓練 P-40 等戰鬥機飛行員的高級訓練機）運到，我們接受了駕機訓練。結訓時，我們拿到文憑和泛美公司的飛行徽章。

那已經是 1942 年的 4 月底，我回家中短暫度假。接下來我們一隊駕駛員 5 月去了紐約的拉瓜迪亞海事航空站，乘一架泛美的波音 314（俗稱飛剪 clipper），一路停經百慕大、巴西幾個地方，橫渡大西洋，到非洲的南非，經獅子山（塞拉利昂），到蒙羅維亞，那是西非的利比里亞首都。最後到達英國黃金海岸（現為加納）的首都阿克拉。

可惜，一個星期後，P-40 交付計劃被取消了。我們被合併到 DC-3 培訓班去學飛 DC-3 運輸機，準備擔任泛美公司的副駕駛。然後我們駕駛 DC-3，飛從非洲到中東的貨運航綫。我們橫越整個非洲去喀土穆，沿尼羅河飛去開羅，再越過巴勒斯坦--現在是以色列，經巴格達去伊朗的德黑蘭。我飛了五六個月，情況又有變化。9 月底，總飛機師（chief pilot）通知我們說，軍方將接管泛美的非洲飛航業務，軍方說你們可以就地加入軍隊繼續飛，或者回美國重返泛美公司工作。於是，每個人都重新考慮，何去何從。

參加中國航空公司

我 28 歲了，離開印度已經 14 年。我想去印度，那是我的出生地，並想再嘗試加入美國航空隊，我希望可以憑我的飛行資歷得到上尉軍階。我飛到卡拉奇，當時屬於印度（現屬巴基斯坦），然後去那裏的泛美辦事處，向同事辭別。11 月，我遇到一位 Cliff Groh，他曾經是中國美籍志愿大隊（American Volunteer Group, AVG, 俗稱飛虎隊）的飛行員，轉到中航當正駕駛。他告訴我，中航正在到處找駕駛員為中國運送補給。12 月初，我有機會去阿薩姆邦的查布阿（Chabua），才知道中航的辦事處就在僅 10 英里外名為汀江（Dinjan）的機場。

在汀江，我遇到休·伍茲（Hugh Woods）機長和他的妻子瑪吉（Mage）。我告訴他我有 800 個小時的飛行經驗，是泛美公司非洲機隊的駕駛員，擔任 DC-3 副駕駛飛行了 300 個小時。他告訴我，中航 CNAC 總機師查爾斯·沙克（Charles Shark）的辦公室在加爾各答，並要為我寫介紹信給業務經理夏普（Chuck Sharp）和麥唐納（Bill McDonald），或希格斯（Frank

⁵ 回憶錄第 54 頁。照片中有 14 名學員。

Higgs)。他說，有幾位飛行員將於 1943 年初從美國回來，還有幾位當天晚上會從昆明飛越駝峰回來。我見到好幾位駕駛員。其中一位是查爾斯·夏基（Charles Sharkey），他是中航最早飛駝峰的人之一。伍茲還說，中航當時有來自美國泛美航空的 16 架老舊 DC-3。其中兩、三架是用於飛加爾各答--中國的客機。當晚我住在汀江的中航平房招待所裏。⁶



中航在汀江的平房宿舍，1944

第三天，夏基帶我飛到加爾各答達姆達姆（Dum Dum）機場的中航總站。我遇到了夏普和希格斯。夏普說：哦，你是在印度生的？你會說印度話？我說對，我會說印地語，還相當不錯。他說，好極了，你錄取了。就這樣我進了中航。副駕駛的每月底薪是 400 美元，機長正駕駛底薪是 800 美元。如果一個月飛行超過 70 小時，超過的每小時另加 20 美元。底薪每年增加，每月加 100 美元，最高可以加到每月 1200 美元。

我們乘車前往加爾各答城裏，去漢密爾頓珠寶公司買到中航銀翼徽章，繡織的中航帽徽和縫在夾克上的中航徽記。夏普說，這些中航的徽記你都有了；中航沒有正式制服，可以穿泛美制服，你改一些小地方就行了。於是我就照他的話改了。



身穿中航制服的古蒂埃先生，時年 30 歲。1944 年返美度假時攝於紐約

⁶ 回憶錄 66-67 頁描述了他訪問汀江和加入中航那些日子的回憶。Gregory Crouch 的 *China's Wings*（《中國的翅膀》，Bantam Books, 2012。有 2015 年陳安琪譯、戈叔亞校中譯本譯為《中國之翼》）第 295-296 頁對與伍茲的會面有生動描述：古蒂埃直接走到中航的宿舍，問他們是否「找駕駛員」。中航在距離汀江機場幾英里的茶葉種植園中建了平房的招待所。房子建在 8 英尺高的柱子上，以防季風的洪水。

我們中航的民航飛行員使用汀江基地。汀江只有一個機場。阿薩姆邦還有其他機場分佈各地，都屬於軍方，主要基地是查布阿。我們沒有得到授權，不去那裏。

中航在戰時有客運、貨運兩個部分。戰前中航原來只有客運部，從上海、北平和香港飛往中國各地。戰爭開始後，中航首先搬到了香港，然後搬到加爾各答，客運業務就在那裏立足。每天都有班機載運政府人員和要人，機上有中國女乘務員。麥唐納、陳文寬（Moon Chin）等人從加爾各答起飛，飛過汀江，越過駝峰，飛往昆明和重慶。貨運部分是執行中航與美軍簽署的合同，這就是我們飛越駝峰的任務。

駝峰飛行⁷

一個星期後，資深駕駛希格斯機長和夏基帶我試飛。我是他們的副駕駛，帶一些乘客飛越駝峰，往返一次中國。從加爾各答，飛經我們在阿薩姆的主要基地汀江，到中國戰時陪都重慶。這是我第一次認識駝峰。飛行高度超過 15,000 到 16,000 英尺，我們都帶氧氣面罩。我們首先在雲南驛的一個空軍機場降落，我看到停著一排 P-40。它們的機頭都畫著憤怒的鯊魚頭，張牙怒目，那是美籍志願隊的飛虎標誌，接著仍畫在陳納德將軍指揮的美軍第 14 航空隊的飛機上。然後我們降落在昆明，那時機場跑道坑窪不平。兩個小時後我們飛去重慶。

重慶機場（珊瑚壩機場）是我從沒有見過的最恐怖跑道。⁸機場在長江中的一個小島上，跑道從一端到另一端只有 2000 英尺（610 米），不能算是一個完整的機場。當我們沿河谷飛進的時候，希格斯提醒我注意跨過長江的高壓電線。真的有電線！從電線上方看到跑道。我們必須飛越電線上方降落。我說：「哦，天哪！」跑道全是鵝卵石。我們下機後，乘了一條小船把

⁷ 中航是駝峰航綫的開拓者，1941 年初勘察試航，11 月首航。1942 年 4 月後中航和美軍開始飛越駝峰，向中國運輸物資。當時報刊報導或稱駝峰航綫主要飛越喜馬拉雅山脈或經過西藏，應誤。狹義的喜馬拉雅山脈為東西向，分隔印度次大陸和青藏高原南部。駝峰主航綫是從印度東北角阿薩姆邦的汀江起飛，向東依次飛越南北縱列的印緬邊境那加山脈、緬北群山、雲南西北部的橫斷山脈，山嶺高度多在 3000 至 5000 米之間，最後抵達海拔約 1900 米的昆明，有任務再續飛內地其他城市。

⁸ 1933 年冬中航因重慶廣陽壩機場距離市區太遠，由四川省政府撥款，在城南約一公里的珊瑚壩另建新機場。珊瑚壩機場位於長江河道淤積形成的自然沙礫洲上，跑道很短，而且東高西低，旁有山頭，只能單向沿江起降。機場北面有浮橋與江岸連接，登上 322 級石階後方與市區馬路相通。每年夏秋汛期機場被淹停用，飛機須改在重慶其他機場起降。1951 年後機場棄用，現為珊瑚壩公園。見歐陽杰《中國近代機場建設史（1910-1949）》（北京：航空工業出版社，2008）515-516 頁。

我們送到岸邊。然後走上幾百步的石階到上面街道，再轉乘人力車到重慶市區。這是我第一次飛重慶的經歷。⁹我做夢也想不到不久之後我會在那個機場降落好幾百次。那是我 1942 年 12 月的中航首飛。¹⁰

在一個兩層的樓房裏，我第一次被介紹給中航的邦德先生（William Langhorne Bond，長期任中航美方副董事長兼機航部主任，掌握實權）和著名記者白修德（Ted White）。第二天，我們繼續飛往蘭州、寶鷄，運送一些乘客，然後飛回重慶、昆明。在重慶，邦德先生上機去加爾各答。在昆明，我遇到了一位華裔美籍駕駛員黃兆基（George Huang）。回程希格斯讓我坐上正駕駛座位，飛回汀江，最後飛返加爾各答。

隨後我的護照有點麻煩，不得不等待領事館送去華盛頓續簽。因此我損失了 1943 年 1 月的大部分時間，沒有飛行。

排班飛行

1943 年 1 月中，我開始排班飛行，副駕駛是斯奈爾（Richard Snell）。飛機編號為 53，是泛美 DC-3 改裝的軍用貨機，稱 C-53。地板用膠合板加固，機翼前沿沒有適當的除冰設備，螺旋槳往往也不能除冰，機艙和駕駛艙只有蒸汽加熱器。有的飛機有常規磁羅盤，有的只有老的大型船用羅盤。自動駕駛儀只有部份可用。大多數只有手動測向儀導航。後來改裝的 C-47 貨機有金屬硬地板，有繫貨裝置，全天候除冰裝置、自動駕駛儀，兩級壓縮器、加熱器，航空地平儀和自動測向儀。那些是編號 60 以上的飛機。¹¹

1943 年 2 月 1 日，我開始正式飛越駝峰。從 43 年 2 月到 45 年 8 月，大約兩年半的戰爭期間，我一直在這個崗位工作，正式飛行了 680 次。每一次單程穿越駝峰航行 580 英里約需三個半小時。往返大約需要七個小時。然而，有時順風飛去中國時間不到三小時，逆風飛回來要四個半小時。在機場

⁹ 回憶錄第 70-73 頁描述了第一次駝峰飛行，以及首次降落重慶和中國城市之旅。

¹⁰ 1941 年 12 月香港淪陷後，中航輾轉撤退至印度，機航基地遷至加爾各答。1942 年 5 月中航開始飛越駝峰，從印度向中國運送物資，11 月美國中印緬戰區陸軍後勤部簽訂運輸合同，當時擁有 10 架從租借法案獲得的飛機。中航招募駕駛員的工作較艱巨，是年 7 月飛虎隊解散，有 16 位前飛行員加入；黃兆基等 7 位新華人機長先後通過 DC-3 飛行考核，另有 11 位來自泛美公司的新駕駛員，到年底共有 43 名合格的正駕駛。從 1942 年 8 月至 12 月，中航在駝峰上空往返 873 次，平均每月 150 次。參見 William M. Leary Jr., *The Dragon's Wings-The China National Aviation Corporation and the Development of Commercial Aviation In China*, The University of George Press, 1976, 第 157-158 頁。該書有中譯本（徐克繼譯《龍之翼-中國航空公司和中國商業航空的發展》，北京：科學技術文獻出版社，1990）。

¹¹ 回憶錄 77 頁詳細描述了當時 C-53 機的設備和儀器。

的回程準備需要三個小時。往返的總時間大約是十個小時左右。¹²依照風和天氣的情況，我有時會在昆明過夜。有時候到達昆明會很晚。大多數時候，我是同一天飛回來。

到1943年2月底，我已經完成了30次飛行（15個往返），並在一次飛行中獲知妻子海倫生了一個兒子，取名大衛。

我在4月1日通過考核成為機長正駕駛員。我的底薪從每月400美元跳到800美元。¹³

我們的任務命令是從加爾各答來。沙克負責那裏的中航業務。早在珍珠港事變之前，中航總部在香港的時候，他就已經是中航的駕駛員。香港淪陷後，他負責在加爾各答開設辦事處，並成為業務經理。他的助手是麥唐納機長。中航與美軍運輸司令部（Army Transport Command，簡稱ATC）簽訂合同，為他們空運貨物，所以是受美軍空運司令部的保護。我們從空運司令部接到每個月的任務要求，從這個任務獲得報酬。貨物和燃料來自軍方。所有的東西開始都是從美國船運過來，到加爾各答，然後用火車運到阿薩姆。

我們的主要貨物之一是陳納德將軍飛虎隊的50加侖大桶的100辛烷值汽油。滇緬路不通之後，我們駝峰航線被稱為空中滇緬路。我們不是唯一飛越駝峰的機隊，美軍也來了，他們的飛機數量是我們的三倍。我們和美軍運的東西一樣，都是陳納德將軍和中國軍隊所急需的物品。

中航在昆明有營房。可是我們很少有人會住在那裏。機場最初沒有食堂，我們自己帶三明治。否則不得不去城裏吃飯，那就費事費時間。在我們慢慢瞭解了陳納德之後，便溜進他們的食堂去吃。在冬季，我們打野鴿子，燒熟了和麵包和黃油一起吃。我們坐在機場裏等飛機卸貨，吃我們的三明治，喝中國茶，有的人還從印度帶葡萄酒來。然後飛回去。有時候我們住一晚上，去城裏吃中國菜。那就非常好吃，我們都喜歡。

¹² 關於古蒂埃先生的各種報導都說是他飛了680次駝峰往返。訪問者詢問古蒂埃先生是680次還是340次往返，他無法確定。有一個參考資料說他在駝峰總共飛行了2700個小時。如除以680次，每次往返平均飛行時間僅為4個小時，且2年半內平均每月24次往返，可能性較低。如除以340次，每次往返約8個小時，每月約12次往返，故340次往返應較正確。古蒂埃先生多次飛往重慶和其他城市，花費的時間比汀江-昆明綫多。回憶錄第86頁說至1943年11月他飛了170個來回，1200英里，平均一個月15個往返，平均每次往返飛行時間為7小時。

¹³ 加上70小時以上飛行的加薪，他在該年7月份收入大約1200美元。估計是大約飛了3個超時航班，該月總計大約是13次往返。

昆明周圍有幾個較小的機場，備緊急情況使用。警報來的時候，會升起一個警球，我們就起飛去輔助機場躲避。這種經驗我大概有兩三次。

泛美航空公司創辦中航的時候沒有飛機，因此接收了在中非和南美洲使用過的舊飛機。那些飛機沒有飛越駝峰的裝備，如沒有氧氣，沒有自動測向儀。駕駛艙上方的機身頂部有一個帶有曲柄手柄的環型天綫，可以告訴我們飛行方向，如昆明還是汀江的無線電台的空碼。這就是導航系統了。我們沒有導航員，我們只有駕駛和副駕駛兩個人（及飛行報務員）。我們有天氣預報，因為風是殺手。百分之九十的損失是天氣造成的。¹⁴我們還是 24 小時都飛，而軍方不是。

我很快積累了 80 次往返飛行。陸續有幾架 C-47 飛機到了，是 Clifford Groh、Bus Loane（兩人都曾是飛虎隊飛行員）和 Duke Hedman 駕駛到加爾各答的。

在中航，副駕駛和報務員大多數都是中國人。我訓練了一些中國的副駕駛。其中講廣東話的 Eddie Quin（澳洲華僑）很優秀，在戰後成為機長正駕駛。他主要是飛客機。

有幾位和我們一起飛的美國副駕駛，訓練後也成為機長正駕駛。我或其他美國機長帶他們一起飛，然後由我們做飛行考核。我告訴他們在天氣好的時候如何飛行。有時我帶他們飛 14、15 個來回。如果我認為他們沒問題了，便讓他們坐在駕駛員座位，飛我去昆明。我一路考察他們的一舉一動，他們的態度、他們的理解程度等等。

最初，我們都是在白天飛行。我的中航同事中，有一位泛美的老友邁克·施羅德（Mike Schroeder），是非常優秀的，他被分配給我。我教他，不是教他怎麼駕駛飛機，而是教他怎麼飛駝峰，該做什麼，不該做什麼，怎麼做。我告訴我的泛美朋友，當天氣好的時候，天色晴朗，天空是藍色的，可是不能高飛。因為仰光來的日本鬼子零式機會來打我們。¹⁵我說，美軍那樣飛，因為他們不懂，他們飛上 14,000 到 18,000 英尺的山峰上空。緬甸全部都被日本鬼子佔領，他們可以從你下面射擊你。要一直繞著山峰低飛，他們才看不到你。我說：「邁克，千萬不要冒險。聽我說，在緬甸山裏面飛，保持

¹⁴ 《龍之翼》附錄 D「1942 年 4 月至 1945 年 9 月重大事故和損失」列出了中航當時駝峰等航線的 46 起重大事故，原因除天氣外，有飛機故障、迷航、人為錯誤、日機襲擊等。該清單收集資料尚不完全。

¹⁵ 當時日驅逐機機型不止零式一種，但一般常用零式泛指日機。

低空。」我教會了他，1943年10月給他通過考核，我說：「邁克，你畢業了，你現在是機長了，你的薪水從400美元加到800美元。」他說好極了。才幾天，1943年10月13日，是我休息日，休假出去射鴿子、叢林雞等等，當我回來時，我的站長說：「老天！」你猜怎麼回事？他說，日本人襲擊了我們的空軍。我們大約損失了二三十架，其中有我的朋友施羅德，其他是軍機。日本鬼子把他們都打下去了。我們的人在緬甸找到了他的墳，在他墳上刻了他的名字。¹⁶

1943年10月以後，我們的出勤全是夜班，沒有日班。在晚上穿越緬甸，日本人無法打到我們。我們晚上起飛，在大多數情況，我都立刻飛回。當日本人不在附近活動時，我們得到許可，飛一個半來回（汀江-昆明-汀江-昆明），在昆明過夜，然後飛回汀江。

再之後，出勤進入24小時排班。

我們密切注意日本鬼子零式機的動靜。有一天別人在飛，我沒有班。忽然有人大喊，「Jap, Jap!（鬼子，鬼子!）」所有的人都往山中跑。然後他們發現叫的是 geese（鵝），而不是 Jap。其實很少有日本飛機過來，因為日本鬼子打下我們二十幾架飛機後，美軍航空隊的戰鬥機終於來了，他們會巡邏到緬甸南部的密支那、仰光。

軍方正在將中國士兵從昆明飛載到汀江、查布阿和加爾各答，交給史迪威將軍訓練，準備反攻緬北。我也參加過這個任務。我們從昆明運載許多中國士兵到印度，接受史迪威訓練，準備去緬甸作戰。中國士兵後來打得很好，我們為他們喝彩，為能夠運送他們而感到自豪。¹⁷

最後有一批美軍人員駐進汀江，他們不是飛駝峰，任務是向緬甸公路叢林中的史迪威將軍空投物資。我們也為他運送物資，不僅是運士兵。我曾經幾次降落。他們藏在阿薩姆邦東北角的雷多路上。

我們經常搭載從昆明到汀江的中國士兵，去修建史迪威-雷多公路。公路從迪格堡（Digboi）和雷多地區經法斯河谷（False Valley），到緬甸，赫

¹⁶ 1943年10月13日，施密德在密支那以北遇害，時年24歲，中國副駕駛、報務員二人同時罹難。詳情和古蒂爾對他的忠告，見《中國的翅膀》，第334-335頁。又見Robert L. Willett, *An Airline at War—Pan Am's China National Aviation Corporation and Its Men*,（《戰爭中的航空公司—泛美航空的中國航空公司及其人員》）（2008年，作者出版）。第213-214頁。施羅德駕駛的73號機是唯一經證實的中航在駝峰被日機擊落的飛機。

¹⁷ 回憶錄第86頁描述了古蒂埃先生如何駕駛一架C-47將25名中國士兵從中國送到印度。C-47沒有運載乘客的設備。這些士兵只是用長繩子綁在他們的座位上，在駝峰上4小時飛行的可怕經歷是：「（他們）一時被炙烤，一時被冷凍，昏過去，再烤，暴露在高空氣流中……」，嘔吐物變成了「緩慢流動的粘稠飯汁。」

茲堡 (Fort Hertz)，到信邦 (Shimbu) 或 Suprabaum，希望通到密支那 (Myitkyina)，把日本鬼子趕走。

沒多久，我們有更多的飛機抵達，於是更頻繁飛往昆明和重慶以西的敘府 (宜賓)。有時候，我平均每月飛 140 小時。到 1943 年 11 月底，我累積了 170 次往返和 1200 小時的駝峰飛行。

基本上，我們飛駝峰只有一條航線，從汀江，穿過緬甸，飛越山脈群山，到昆明。中航的航班變得很簡單。有人說只不過像是走一條碎石頭路，不平坦而已。我們有另一條路線，從汀江直飛敘府 (宜賓)，軍方不飛這條綫。這條綫我飛了兩個月。

我們有直飛重慶的航班，先飛敘府，沿長江去重慶。美軍在重慶附近有另一個基地。有時候我們或別人也會用它。我們也有飛成都的航班，美國空軍在那裏有 B-29 轟炸機。我們還飛往內蒙古的戈壁沙漠。美國海軍在那裏設有氣象站。我去過一次，送美軍郵件。有一部電影 Destination Gobi (中譯「沙漠突圍戰」)，主角李察威麥，就是用那個背景編的故事。那一次我還往哈密轉了一下。



古蒂埃看著夏基機長夾克背上中國交通部頒發的血幅 (blood chit)：「交通部/中國航空公司飛行員，我軍民一體保護」。航委會發給飛虎隊的著名血幅文字略有不同，為「來華助戰洋人 (美國)，軍民一體救護」。

我們的業務主任是伍茲機長，他負責在汀江的中航業務。他每天下達當天任務，排出出勤時間表，指派我們飛哪架飛機。他只簡單對我說：「你飛 53 號。」那是機號。有可能整整一個月都飛同一架飛機，也可能會被指派飛另一架。

典型的日常飛行大約是這樣：我們通常在清晨開車出發，到機場需要 30 到 40 分鐘，在機場進行檢查，簽署飛行記錄表，準備一切，帶上飛行記錄表，隨即起飛。在昆明降落一小時後，我們開始準備回程，最遲在四點鐘回到我們住的地方。坐在門廊上休息，印度管家會送上飲料，啤酒或當地的杜松子酒。有些人喜歡玩撲克牌。

如果是當天飛往返一次半，我們基本是到昆明後停留一兩個小時，他們下貨上貨，然後在四點鐘回到茶園，然後我們喝當地的杜松子酒或吃點東西，七點或七點半回到機場。準備再飛昆明。

典型的夜間飛行我想是這樣：我們會在晚上七點或七點三十分在天黑時起飛。我喜歡晴朗的夜晚，滿天閃耀著美麗的星星，又不必擔心日本人出沒，飛行很輕鬆。在昆明下貨後，我便回來。回來後睡一覺。早上八九點，我還在床上時，印度管家總會準備好茶和餅乾帶進來。然後吃熱的簡單早餐。然後在那些鋅鐵桶裏洗個澡 - 有時印度僕人會拿來熱水，加熱，倒進桶裏。我們是二十四小時飛，可能會再飛。

我說過，我們運 100 辛烷值的汽油桶。汽油每加侖重 6 磅，每個 50 加侖的油桶重 350 磅（連桶），我們在昆明降落後把它們卸下。飛機上有 4 個油箱，兩個常備油箱，兩個副油箱。左邊兩個是副油箱。我們在裏面裝 100 辛烷值汽油，為什麼？因為我們到昆明後，他們會從油箱再抽出 50 加侖，只留下剛夠回家的汽油。運輸汽油時，我們不帶其他貨物。

我們確實運載過很多種類的貨物。¹⁸向中國運的各種軍需物資，裝在各種各樣的紙箱子和木條箱子裏，有時候我們不知道究竟裏面裝的是什麼。因為有的貨可能屬於易燃品，飛機上不准吸煙。真有一個傢伙點燃打火機，引起氧氣爆炸。我吸煙斗。我只在回到基地或在昆明時才吸。我從不在飛機上吸煙斗。而且我不准我的機組人員吸煙。這個規定我是嚴格執行。飛一趟只需 3 個半小時，不抽應該沒問題。

美國為中國印製中國紙幣。我運過大量的鈔票。軍方也運。有一次一架飛機撞山，鈔票從天上掉到村民身上。

我們從中國運回來的物資中，有製造鋼鐵所需的鎢砂。我們運了很多。我們把鎢運到汀江，然後轉火車向南運去加爾各答。有時候，我們從昆明運回大塊的錫錠，每塊重 100 磅。



¹⁸ 《中國的翅膀》第 299-300 頁例舉運往中國的貨物有：紙幣、銅錠和鋅板、航空用品、汽車零件、重型機械、油墨和紙張、銅和鋼絲、無煙火藥、黃銅和鋼帽、藥品、輪胎、管子等各種物資和陸軍人員。從中國運出的是：鎢、錫和水銀、絲綢、木油、茶葉、豬鬃和到印度接受訓練的中國士兵。

中國勞工在昆明機場將錫錠裝入美軍 C-46 運輸機，準備經駝峰運往美國，1943 年 7 月。美國國家檔案館藏，整理者提供

只要有戰爭，就有人走私。我可以說很多人都走私。我的薪水很高，所以我不走私。他們走私什麼？黃金。他們在加爾各答的集市買黃金，然後總有辦法把黃金用飛機運到昆明。中國的機械師也知道，他們幫助從飛機上搬出黃金並賣掉。昆明黑市的價格幾乎翻一倍。

鴉片是另一種走私品，有人做。在印度，鴉片在集市上公開出售，你可以大把大把的買。他們自種鴉片，很多人都抽。他們用烟槍吸食鴉片。我不知道鴉片在中國和印度的價格差異，很可能翻倍都不止。我知道的不多。如果被中國抓獲，他們會被槍斃。

我加入中航時，我想有 25 到 30 名正駕駛員。¹⁹有的曾經是飛虎隊的志願飛行員。泛美航空的非洲空運於 1943 年 5 月停止後，不少駕駛員加入了中航。我們有美國人、英國人、澳大利亞人、加拿大人、丹麥人，和中國人；沒有印度人，至少我不知道有。

如果是機長正駕駛，中國人的薪酬與美國人一樣。中國人副駕駛的待遇則不同。

我不清楚我們有多少副駕駛。我們有過去飛客運的資深中國駕駛員當副駕駛。後來，我們突然接收到許多飛機，沒有足夠的飛行人員。所以，我們正駕駛有時會自己一個人飛。公司會在昆明、重慶和各個城市的街上找人，讓他們做我們的副駕駛。我就有一個這樣的副駕駛，是從昆明街頭找來的。那些人有的從未坐過飛機，其中有的人不會說英語。當飛機有小毛病時，例如一個發動機失靈，不得不將貨物扔出去以保持高度，副駕駛正好幫忙扔東西。

中航在加爾各答收到了新的 C-47，航班便增加了。我們飛過駝峰時，可以看到雷多公路。有一次，在雷多公路和印度迪格堡（Digboi）附近看見許多傘兵，滑翔機和士兵。他們後來攻進緬北以及密支那，看起來像是日本人的末路到了。緬甸的一些村莊一直糧食和供應中斷，軍方的運輸機在村莊上空投送大米，他們也邀請我們參加。我們在投送大米的任務中因疏忽損失了一架飛機。

¹⁹ 可參考註 12。中航的駕駛員從 1942 年上半年的 15 或 16 人增加到 9 個月後的 58 人。見《中國的翅膀》，第 313-14 頁。



中航中國工作人員和印度勞工在為 C-47 貨機（編號 99）前，1944 年 12 月攝於汀江機場。美國國家檔案館藏，整理者提供

有一次，我駕駛客運機從加爾各答飛往重慶、寶鷄和蘭州。回程的時候，蔣委員長的兒子（蔣緯國）在寶鷄上了我的飛機。

傷亡

雖然中航的安全記錄遠遠比陸軍航空隊好，但工作非常危險，我們的傷亡也很高。²⁰

我們主要有三個大敵：天氣、高山、日本零式機。天氣是我們損失大部分飛機的殺手。

天氣的威脅最大。季風天氣是沒人搞得懂的。從六月中到九月，整整三個月下雨，我們靠儀表飛行。起飛靠儀表，在 3.5 小時飛昆明的途中什麼都看不見，然後靠儀表降落。



氣候多變、山高峰險的駝峰航線。1943 年攝於中緬邊境，美國國家檔案館藏，整理者提供

1943 年 3 月 11 日，我們在昆明降落加油時，一個名叫奧林·韋爾奇（Orin Welch）的駕駛員說起，他知道通過群山的一條路線，不必把飛機升

²⁰ 僅在 1943 年，15 名中航駕駛和副駕駛犧牲。因為在職的總人數只有 55 至 60 人，死亡率幾乎達到 25%。見《中國的翅膀》，326 頁。美軍航空運輸隊的犧牲共 500 多架飛機和 1500 多名飛行員和機組人員，但因為輪調頻仍，故按總人數計，死亡率約 26%，是二戰時期美國空軍部隊中死亡率最高的。

高到 10000 到 12000 英尺，就可以穿過喜馬拉雅山，他很樂意帶我們飛那條綫。韋爾奇、夏基、福克斯（J. R. Fox）和我緊隨其後。福克斯飛 53 號機，約翰遜（Johnson）在我的飛機上。我們穿過湄公河（中國境內段為瀾滄江）後，再穿過一條很深而陡的山谷時，雲層和濃霧迎面衝過來，覆蓋了整個山峰，雪花拍打著擋風玻璃，我們完全看不見前方。威爾士和夏基穿過去之後，我看到福克斯的飛機左翼撞到了一棵樹，他在滿是雪的雲層中向一旁翻下去。我確信他墜毀了。²¹

1943 年 4 月，58 號機起飛，飛過緬甸時碰上可怕的冰雪，機翼積了冰層。飛機越降越低，擋風玻璃全部覆蓋了冰雪，無法看清外面。他們繼續飛行了大約一個小時，最後被迫滑翔降落在一個山頂的冰川上，高度為 18,000 英尺。報務員（王躍東）犧牲了。前泛美非洲機隊的駕駛員羅伯特（Joe Robert）和韓美（Ridge Hammel）失蹤了將近 2 個月，居然活著回來了。他們告訴我飛機出事地點。我去找但卻找不到它。最後，我看到一點閃光，便拿起照相機拍了一張照片。許多年後，他們找到了這架飛機。花了 6 個星期才把飛機挖出來。貨物還在，大約有一萬三、四千磅。他們把貨砍成小塊運走。我仍然保留著我拍的那張照片。²²

還有一次（1943 年 11 月 19 日），我的一個好朋友，他剛從中國飛回來，警報來了，他不肯離開，還坐在飛機上。結果在他的飛機上被打死。他名叫普里溫薩爾（Albert Privensal），是一個非常好的傢伙。²³

我認識好多位中國駕駛員。其中一位是黃兆基，一個好朋友。不幸他後來撞山了。²⁴

我們的一架 C-47 在晚上撞上了迪格堡的山，格林機長（Richard Green）犧牲（1945 年 6 月 15 日）。

²¹ 美籍正駕駛福克斯、華人副駕駛王銘佩、報務員黃少華在該次事故中犧牲。可參閱回憶錄 78 頁、《中國的翅膀》300-30 頁 2。郭長建主編《駝峰空運》（北京，五洲傳播出版社，2003）的第 6 章描述了 1996 年 6 月在雲南高黎貢山找到福克斯 53 號機殘骸的經過。有很多照片。《戰爭中的航空公司》第 196-197 頁對飛機的搜索和發現的描述有小部份不同。

²² 古蒂埃先生給訪問者看了該照片。

²³ 《戰爭中的航空公司》，第 225-226 頁的說法不同：喬治·羅伯遜（George Robertson）說普里溫薩爾駕駛機將紙幣運到昆明，使用儀器導航在非常惡劣的天氣下著陸，能見度不到 100 英尺。飛機降落時撞樹着火，人們忙著搶出紙幣，普里溫薩爾的腳被卡在方向舵腳蹬板裏，被燒死。報務員張啟容同時罹難，副駕駛生還。

²⁴ 1945 年 1 月 16 日黃兆基駕駛 C-47，因天氣原因在昆明附近撞山遇難。

你們問，我能在所有危險中倖存下來，有什麼秘訣？我不知道，大概就是好運吧。

我們的航班幾乎沒有乘客傷亡。我們只在重慶機場降落時有一位意外死亡（1944年6月23日）。那是因為機場不符合規定，長江中小島上的跑道只有2000英尺長，很難降落。

我們在駝峰航運上的表現優於軍方²⁵

戰爭結束的時候，我們才知道美軍在駝峰每天平均損失一架半飛機，而我們的損失平均一個月不到一架。軍方的事故多，首先是因為他們的飛機遠比我們多，飛行員多，飛行次數多。美軍在阿薩姆大約有七個空軍基地，他們的飛機好得多，有C-47（skytrain，空中客車）、C-46（commando，突擊隊），還有B-24改裝的四發動機C-87、又稱C-54貨機的DC-4（Skymaster，空中大師）。

其次，他們的飛行員訓練不足，經驗不足。他們奉命飛駝峰四、五次往返，便可獲得傑出飛行十字獎章（Distinguished Flying Cross medal，簡稱DFC），被派往其他任務；接班的飛行員都是新手，對駝峰飛行沒有經驗。而中航駕駛員在飛行中通過考核成為機長之前會飛駝峰10次，15次，或甚至兩個月，充分瞭解駝峰飛行的性質，知道日本人也在飛行並會怎樣攻擊我們。這就有素質高低的區別。像我這樣的中航駕駛員，每個月都不是只飛四、五個航班就回加爾各答了。我們起碼飛一百二十個小時，最多可達17個往返，才輪到一次休息。

可是，軍方的人嫉妒我們賺的錢多。我們機長一開始底薪是800美元，還有額外的小時加薪。²⁶每個月飛70個小時之後多飛的每小時另加20美元；我們盡可能多飛幾個小時。

獎勵我們多飛的因素之一就是錢。機長的平均每月飛行時間約為120小時。我們每月可以很容易多賺700美元（即多飛35小時，或5個往返）。軍方沒有那個規定。他們說，哈哈，我們拿獎章，你得拿錢。我們說，我們飛得比你們多得多才賺錢。照飛航次數算，你們飛一次的收入比我們多。所以

²⁵ 如1943年6月，中航僅有20架DC-3飛機，駝峰運輸量734.7噸，每架運輸約37噸；美軍146架，包括近一百架較大的C-46，運輸量僅2,219噸，每架約15噸，為中航的41%。見 *The Dragon's Wings* 第160頁。

²⁶ 1941年飛虎隊志願者的底薪是每月600美元，加上食宿，醫療和10,000美元人壽保險；另外，打下每架日本飛機的獎勵為500美元；傷亡補償是6個月的薪水。

他們不再說話了。多年後，有人說美國政府說，「嘿，飛虎志願隊員有資格獲得獎章。」結果什麼都沒有。

軍隊是全供給制，如口糧、食物、醫院、住宿、家庭住房。我們不得不自己支付所有這些費用。我們沒有退休金，沒有福利。只有薪水。我們有人壽保險，從底薪扣除去支付。我們通過泛美航空公司向美國的保險公司投保。我相信我們的福利跟泛美駕駛員不同。泛美航空公司的駕駛員平平安安地在大西洋上空飛，但我們是冒生命危險在飛。我們的待遇當然特殊。

超額飛行的獎金是付印度盧比，我們可以在兌換店換成美元。我們的收入雖然高，但也不算很多，因為我們的生活費用很高。我們都在加爾各答有公寓；²⁷ 我們在那裏有僕人，有女朋友。我們的錢就那樣用完了。哈哈！

陳納德

我經常飛到陳納德將軍總部所在的昆明機場。他是美國在華航空隊的指揮官。我因為同事穆斯（Robert Moss）而見到這位將軍，穆斯是前飛虎隊員。

陳納德在美國參戰之前就到了中國，他是飛虎隊的隊長。我們美國宣戰後，他回歸美國軍籍，組成美軍第 14 航空隊。有的飛虎隊飛行員跟著他，有的轉出來參加了中航。他從不和我們民航駕駛員談軍事戰略。我對他的了解都是從其他飛行員聽來的。例如，他教他的飛行員高高地飛到雲上躲起來，日本人來的時候找不到他們，然後飛虎隊員從高處俯衝攻擊他們。他還告訴他們要警戒日本鬼子突擊機場。

我跟陳納德很熟。我在昆明去他的辦公室看他，說願意帶他去印度打老虎。他說，「我的上帝，我真的喜歡。」但他哪裏有時間去打獵。

我知道他有一個女朋友，但不知道她的名字。但他的女朋友不止一個。

戰時的生活點滴

戰時我在印度的生活過得很寫意。雖然我們是民航飛行員，但我們享用所有軍事設施和服務，例如伙食、營房、汽油、加爾各答軍人俱樂部，以及泛美的設施服務，如郵件。

²⁷ 關於駕駛員業餘時間的生活，見《中國的翅膀》，頁 322-323。在加爾各答，古蒂埃先生和五個他從前泛美非洲飛航的同事在加爾各答郊區租了一套有四臥房的印度式前面有長廊的平房。

大伙去加爾各答度假，那很簡單。在加爾各答我原來住格蘭大酒店（Grand Hotel），後來我決定搬出來，和 Charlie Sunby、Jenkins 和韓美合租一個丹麥式平房別墅（在 Ballygunge 富人區）。我去克什米爾打獵，里奇和詹金斯甚至養了一隻小喜馬拉雅黑熊，取名埃爾默。我和印度朋友一起打老虎。大家的女朋友都在加爾各答；我也有幾個女朋友。我是高爾夫俱樂部和豪華的「300 俱樂部（300 Club）」會員。

老虎，印度老虎多得很。我一共殺了 5 隻老虎。我把這張照片上的虎皮給了我在科羅拉多州的孫子。我認識一位印度王公（Maharaja），他養著 10 頭大象，我生日他送給我一個大禮，不是奔馳車，是用來獵虎的時候乘坐的大象。我坐在象背的墊子上，帶著步槍。大象把老虎圍起來。當老虎走到距離你 10、15 碼時，你瞄準它的太陽穴，只需一槍。有一次，我們圍到兩隻老虎。我告訴駕駛的人閃過一個口，讓一隻老虎出去，用我的雙管步槍（又稱象槍）轟擊圍著的老虎。可是黃老虎走去地上死去的同伴，我把它也殺了。所以，我兩槍打死兩隻老虎。我叫人把老虎剝了皮，一張送給我在加州當醫生的弟弟做紀念；另一張我去英國的時候以一千美元賣給了一個英國人，我在非洲西部的時候認識他。

冬季，我們在印度射野鴿子，射叢林貓頭鷹。煮熟來吃，我們自己用瓶子帶水喝。

在汀江，我們的印度管家把我們伺候得好極了。我們什麼都不缺。我們的輕便床都有蚊帳。沒有紗窗或類似的東西。蚊子傳播瘧疾，必須小心。營房裏有可以打蠅子和蜘蛛的棍子。我們把拖鞋放在床墊下，因為蟲子和蛇可能會鑽進鞋子裏面。我們應付這些都沒有問題。

我們總有辦法滿足我們的需要。我們的主要診所設在加爾各答的達姆達姆機場我們的基地裏，昆明機場也有一個診所。理查茲（Richards）醫生是我們在加爾各答的醫生。護士來自陸軍航空隊。都沒問題。軍方給我們很多方便。

中航與泛美航空公司有聯繫。泛美總部在紐約。我想向美國匯款的時候，就告訴夏普機長，他會為我匯。

飛行員的生活多彩多姿，花錢也多。我們去加爾各答休息，租公寓，去夜總會，把錢花在寫意生活上，沒有多少留下來。我們瞬間別生死，不儲蓄也不投資。有的人確實買了公債券。有的人能把錢帶回家。我每個月通過加爾各答的泛美航空公司匯款給家裏。我不記得匯了多少個月，至少兩年

半。我把底薪全部匯回去，第一年每月 800 美元，第二年 900 美元。在整個戰爭年間，我一定匯過 2 萬多美元。

我的妻子在美國。除了我，沒有人有妻子。有的人在印度結了婚。有一個在印度有了女朋友，戰後在上海結婚。

1944 年 4 月，我回美國三個月探親，並負有任務，在返回印度時飛回去一架 C-47。我先到紐約，做了一次全身檢查，然後第二天接受一個採訪，在紐約各報和華盛頓先驅報登出了。隨後我飛回緬因州的班戈，去看我妻子海倫和兒子大衛。

1944 年 6 月，我將一架 C-47 從邁阿密飛回印度的加爾各答。²⁸

那個時候，日本人發動進攻，想切入印度北部，也許想佔領阿薩姆省。他們幾乎打到了英帕爾。英軍趕來救援，將日本人趕回去。²⁹

1944 年 12 月，我完成飛行任務就去加爾各答過聖誕節和新年。

1945 年，史迪威的反攻北緬進展順利，雷多公路延伸，聯合國開始組建，歐洲的戰事結束。³⁰ 中航的空運處於頂峰狀態，但仍缺少副駕駛和無線電報務員，大多數新的中國飛行員根本無法飛行。



1945 年初中印公路全線開通後開往昆明的首批車隊。美國國家檔案館藏，整理者提供

我在戰時沒有記日記。我有一本小筆記本，但後來丟了。我在卡拉奇，有人來找我，當時我從英格蘭回來，不知道怎麼地被偷了。我的飛行日誌現在存在香格里拉。如果你們想知道更多，去香格里拉問黃效文。³¹ 他把我的飛行日誌存在一個類似博物館的地方。

²⁸ 這架飛機編號也是 53，退役後由華盛頓州的埃弗雷特（Everett）市飛航歷史基金會修復和陳列，仍能飛行。古蒂埃先生於 2014 年中航同仁聚會時與其他駕駛員駕駛它從西雅圖飛往舊金山。

²⁹ 英帕爾戰役：1944 年 3 月 8 日至 7 月 3 日。

³⁰ 1943 年 12 月起中美軍隊反攻滇緬，1945 年 1 月中印公路全線通車。4 月 25 日舊金山會議召開，通過《聯合國憲章》。5 月 9 日德國投降。

³¹ 黃效文，香港人，國際著名探險家、攝影家、作家，香港中國探險學會創始人。致力於探險和自然與文化保育工作，著作眾多。

我在戰爭期間拍了很多照片。我不知道我用的照相機型號是什麼。那是一部特殊的軍用照相機，中航讓我使用它。照相機非常好，圖片非常清晰。

我當時沒有獲得什麼獎章，後來獲得一些。有的是美國政府發的，有一個是中國政府發的。我都放在牆上的鏡框中。



古蒂埃先生所獲獎章。上排左二為國民政府頒發的抗戰勝利獎章，下左一至左三為中國飛行徽章、美軍傑出飛行十字獎章、美軍航空獎章。³²

我的姐姐傑拉爾丁讀藝術學校畢業，成為很著名的藝術家。1944年，我從中印緬戰區回國度假的時候，我姐姐說：「哦，我喜歡你的制服。坐好，讓我給你畫一張。」就是這張挂在牆上的油畫。



古蒂埃姐姐所畫油畫

戰後

到 1945 年 8 月，中航就結束了戰時作業，我的駝峰貨運任務就結束了。但此後我們在中國還承擔了很多飛行任務。

戰爭結束時，我想中航大約有 60 到 70 名駕駛員。³³大多數美國人回美國去了，其他人繼續在中國飛。陳納德將軍創辦了一家民用航空運輸公司，叫民航空運隊。中航不少駕駛員後來加入了民航空運隊。幾十年後，我們每年都在舊金山舉行中航飛行員同仁聚會。我應該保存了一些關於那些團聚的卡片和照片。

³² 抗戰勝利獎章於 1946 年頒行，頒給抗戰期間著有勳勞之中國官民，暨對抗戰有貢獻之外籍人士。

³³ Tom O. Moore Jr. 先生收集中航歷史上全部正駕駛、副駕駛姓名，約有四百多人。其中駝峰飛行員（含客運和貨運）71 人。見 www.cnac.org/pilots01.htm

我在戰爭結束後繼續飛行。中航開始了很多飛往重慶的航班。美國承諾給蔣委員長大量的金援，給了中國政府 30 億美元。蔣介石說，「我們不要紙幣，我們要黃金。」黃金是購買軍備來對抗共產黨。³⁴他要的是金條，必須在一星期內飛運到重慶。我被選中參加這項任務。黃金像啤酒一樣裝在桶裏，僱了武裝警衛在阿薩姆和加爾各答把黃金裝上飛機。我們收到地圖，奉命在飛行期間每 30 分鐘報告一次位置，運到重慶的九龍坡機場交貨。

我們用六、七架飛機運載黃金飛往重慶，運了整整一個星期。你想想，有多少黃金！政府不會讓空軍運黃金，因為他們不可靠。但中航聲譽良好，這很重要。因此由中航來運。

9 月中，中航開始將其所有業務從加爾各答遷到上海，主要業務回到客運。第一個月暫時飛往江灣軍事基地，然後搬到中航戰前的基地龍華機場。我們再飛了兩三個星期，將所有東西都運到了我們在上海的新基地。最初前往上海的兩名中航駕駛員是麥克唐納機長和我。麥克唐納比我先到。他於 8 月 28 日到上海。

去上海，我必須先降落南京，讓美國軍官下機。抵達南京機場的時候，我注意到是日本兵將我的飛機引導去停機位。我還看到在跑道兩側有幾排日本零式機和雙發動機轟炸機。我的乘客很害怕，他們不肯下飛機，因為四周都是日本人。在上海，我們在江灣軍事基地降落。我很驚異地看到上海看起來不像是被征服的城市。

在我第一次飛上海的飛機上，載了很多從重慶去的中航人員和軍方人員。我的機組都是中國人，我也教他們飛行細節。我飛上海的任務時間很短。

然後，大約 10 月初，我接到通知，要飛一位要人戴笠將軍，去執行特殊任務。我的任務是帶他到中國的所有那些戰略要地。他是蔣介石的高級助手，蔣介石派他往全國各地，調查曾與日本人合作的漢奸。我在珊瑚壩機場接戴笠將軍上機，飛去南京。在接下來的兩個星期裏，我載他飛到過中國的許多城市。不記得了，包括桂林、北平、重慶、昆明、青島、廣州。他很用心地指認那些戰時與日本人合作的中國人。這時候快到我的生日，他從我的

³⁴ 1942 年宋美齡訪美，美國答允將原已商妥的五億美元援華款中的 2.2 億以黃金支付（約 600 萬兩），以期遏制通貨膨脹。但這筆黃金姍姍來遲，到抗戰結束時僅運到 17 萬兩，其餘直到 1946 年 3 月才全部運完。古蒂埃先生運載的應該是其中一部分。此處所說的戰後貸款 30 億美元和貸款目的為國共內戰不確，但予保留，可見該說非常流行。

副駕駛得知我剛剛過生日（9月28日），在南京為我舉辦了一場盛大的生日派對。³⁵

我覺得我非常喜歡戴笠將軍。他顯然不大會說英文，我們靠一名翻譯來溝通。當我最後一次離開他飛去重慶時，我說：將軍，你什麼時候需要護送或需要飛機，我很願意做你的駕駛員。他說非常非常感謝你。我喜歡他也許是因為他給我開了個生日派對；也許是因為他人很隨和，說話友善，很容易相處。我不知道他為什麼這樣為人友善，也許他是做出來的。每次我們在機場降落，都沒有場面或儀式，他下機後就自己走去航站樓，沒有帶保鏢或什麼人。

我想就在我那任務後的不久，他乘一架中國空軍飛機飛往上海或南京，在南京機場附近撞山。³⁶

接下來，越南有一項重大任務。我被派到河內，當時是法國印度支那。那個任務我做了差不多6個星期，把戰爭期間被日本人俘虜的所有法國軍隊，人數有好幾千，從河內飛送到昆明。再由我的中航同事將他們從昆明飛送到加爾各答。我在河內居住了近兩個月。我很喜歡河內，那地方很好。

然後我仍繼續飛從加爾各答到中國各地的班機。很多是客運。很多美國航空隊的飛行員和機組人員參加了中航。1945的年假，我是在印度打獵度過。

1946年初麥克唐納機長告訴我，我們的第一架DC-4已經抵達，這是美國政府為蔣介石準備的專機。³⁷預定要我擔任駕駛員，由飛過來的那位機師給我訓練。他指導我大約20個小時左右。但是蔣委員長從來沒有來。蔣夫人來了一次，也只看了看飛機。這飛機很漂亮，有淋浴、小廚房、各種座艙臥鋪等等。他一直不來，所以我又回去飛民航機。

1946年，我仍然每月飛100多小時，先是從加爾各答飛上海的航班。然後是從重慶、漢口先到上海，再續飛北京。現在大多數是民航客運。

³⁵ 古蒂埃先生糾正了回憶錄第112頁中的戴笠任務日期，書中日期誤為1946年5月。

³⁶ 1946年3月17日，戴笠飛機失事喪生。

³⁷ 據古蒂埃先生回憶，稱「中美號」為美國政府所贈送，最初接機的是中航，中航原指定他為駕駛。按1945年美國贈送中國的第一架蔣中正專機是C-47，命名為「美齡號」。此DC-4(C-54)是第二架，命名為「中美號」。「中美號」由中航出面購買，中國政府實際出資，非美國贈送，後移交空軍空運大隊專機組。可參考衣復恩《我的回憶》（台北：立青文教基金會，2000）回憶錄125頁。飛機購價據當時報道為九萬美金，再由Martin飛機公司改裝，衣回憶的購買金額（一百八十萬美金）應有誤，見China Buys Big Plane: Surplus C-54-D Sold by WAA for Chiang Kai-shek's use, *The New York Times*, May 25, 1946, p10。

德克薩斯州人法瑞爾（Roy Farrell）曾是中航的駕駛員，是我通過他的駝峰飛行考核。1946 年底，他飛著一架 DC-3 來上海，並說要在中國創辦一家航空公司。他希望我和康特周（Sydney de Kantzow，澳大利亞人）一起加入他的公司。但是那時候我在中國幹得很好，我說我不想參加。康特周加盟了。他們首飛從上海到香港、新加坡、澳大利亞雪梨，然後返回。後來出了問題，他無法在上海開航空公司，改變主意去設在香港，因為康特周是大英帝國臣民。於是，他們創辦了現在的國泰航空公司。法瑞爾呆了一段時間，然後把他的國泰股份賣給了康特周，回德克薩斯州從事石油業務。

不幸的是，在 1947 年初，我最要好的朋友查爾斯夏基出事了。他駕駛的 DC-3 在青島一個美軍基地降落時，撞山遇難。

離開中國航空公司

我於 1947 年中離開中航，去印度和中東當駕駛員直到 1952 年，才返回美國，在國家航空公司（National Airlines）當駕駛員。1955 年，我回到中東，在貝魯特當駕駛員。1962 年，我的護照出了問題。一位朋友說他有辦法解決這個問題，並建議我加入聯邦航空總署（Federal Aviation Administration, FAA）。於是我於 10 月 14 日加入了。從此我的生活完全改變，從飛行員變為國家機關官員，主要工作在辦公室。我的職務是民航公司業務督察員，這個工作使我飛遍世界各地。1970 年代後期，在卡特總統時期，邦德的大兒子蘭霍恩·邦德擔任航空總署署長時，我就在他手下。我於 1990 年退休。³⁸

在我一生中的許多冒險事業中，我想告訴你這一件。1955 年，我正在國家航空公司飛班機。那時候有人向約旦王國交付了一架 C-46，其任務是將朝聖者（Hajji）飛送去麥加。可是出了點問題，C-46 只能擺在那裏。我聽到消息，便向公司請了假，乘泛美班機經貝魯特去約旦。於是我便飛那架 C-46 送朝聖者往返。那時候有個約旦航空公司，即將改組成為約旦皇家航空公司（Royal Jordanian Airlines）。約旦國王陛下從他的手下知道了我，派人通知我參加一個盛大的宴會。每個人都盛裝赴宴，還有許多約旦軍官。沒有酒，只有薄荷茶招待。最後有一個人端著一個大托盤，上面盛著高山似的一大堆米飯。接著另一個人抬進一隻烤羊，羊還睜著藍色的眼睛看著你。那人把烤羊放在米飯上。忽然一聲「立正！」侯賽因國王進來了。我原知道他個子

³⁸ 本段古蒂埃先生離開中航後的簡歷，據《中國的翅膀》第 388 頁增入。

小，但不知道他那麼矮。服務員給了他一個銀盤子，我看到他抓住了羔羊，然後伸手去抓羊眼睛，他把眼睛挖出來，來到我面前說：「彼得，你吃，你是貴賓，Sahtein」，阿拉伯語的「祝你好胃口」。我說謝謝你，陛下。每個人都在看著我，我便把羊眼睛一口吞下。從那一刻起，國王陛下和我成了非常非常要好的朋友。

我有一個非常要好的朋友黃效文，曾在美國讀書，你們認識他嗎？他在全世界各地旅遊，為美國《國家地理》雜誌寫過文章。他在香港和香格里拉都有辦事處。他採訪我，我們成了很好的朋友。他後來邀請我到中國三次。駝峰航線中有一個查對的地標。當你飛過它時，再飛 150 英里就到了昆明。中國人稱它為雞足山，我有一張它的照片，並給黃效文看，他說我們可以到那個山上去。於是，在一次旅行中，開越野車從昆明經大理、麗江，到一個叫香格里拉的地方，距離金沙江 50 英里，海拔 10,000 多英尺。他在那裏有一個家。山頂有一座寶塔，就是那地標。我站在山頂，寶塔就在身邊。我在喇嘛廟里住了三四天。廟裏沒有遊客，我是因為黃先生把我介紹給喇嘛才能住。我 1943 年拍的山景照片今天還保存在那座廟裏。我覺得很高興。

我們每年都在舊金山舉行中航同仁聚會，通常是在 9 月初。現在大多數參與者是第二代或第三代。陳文寬和我是唯一還在的飛行員。³⁹

我的家庭

我的第一位妻子海倫是一名教師。她戰時都住在美國。我不知道她的薪水是多少。戰後，她不肯去亞洲，我們便離婚了。我們有一個男孩大衛。

1947 年我在加爾各答與我的第二位妻子格蕾絲（Grace，暱稱 Kiki）結婚。她的出生地是緬甸的仰光。她的父親在孟買擁有國賓大酒店（Ambassador Hotel），我們在她讀書的大吉嶺度了蜜月。最後我們回到佛羅里達州的邁阿密，因為婚姻不和，分離了。

我的第三位妻子是英國人瑪格麗特，她是一名女演員。我們在倫敦相遇，1956 年結婚。我們有兩個孩子，克里斯琴（Christian）和漢娜（Hannah）。

我的第四位妻子伊芙琳（Evelyn）是菲律賓人。她是一位老師。我們 1987 年結婚。我們住在紐約州的卡托納（Katonah），就是這裏。

³⁹ 本會禰福輝會長整理的陳文寬先生訪問待刊。

我的兒子大衛有兩個男孩，斯格特（Scott）和喬納森（Jonathan）。斯格特結婚了，沒有孩子。

我寫了一本書，1994 年出版。⁴⁰ 我寫好稿子，請我在邁阿密的秘書打字和潤飾，她更正了很多失誤，通讀了三遍才脫稿付印。不過裏面仍然有一些錯誤。我現在把這本書送給你們，因為你們是好朋友。

我今年 103 歲。

⁴⁰ 見註 1。古蒂埃先生在這本回憶錄中，按時間順序將他多彩多姿的一生分為十個階段。中航經歷的部分見「第三階段：1941-1947，非洲，中國，緬甸和印度」，副標題是「在那個年代，飛行是危險的，性是安全的」。