

半世紀前

老過歷險記

● 胡知原口述 · 余受之筆記

投筆從戎航空救國

我今年八十四歲，一九一一年出生於浙江永康縣。因為家境優裕，自小就受良好教育，那時的中國，外受列強侵略，內有軍閥割據，國無寧日，民不聊生，只有孫中山先生在廣東整軍經武，創辦黃埔軍校，振興革命精神，為中國帶來新的希望。一九二八年，國民革命軍統一全國。日本軍閥不想見到中國富強起來，於一九三一年發動「九一八」事變，侵佔滿洲。全國軍民敵愾同仇，尤其是青年們，更是滿腔熱血，投筆從戎，我便是其中之一。

那時中國的陸軍數量龐大，而裝備落後。海軍雖已創辦多年，設備亦差。空軍才開始發芽，最為薄弱。在父親鼓勵之下，我於一九三二年前往法國留學，次年，考入巴黎航空機械學校（L'ÉCOLE SUPÉRIEURE AÉRONAUTIQUE）航空救國，是我唯一的志願。

先習機械後練飛行

我認為先要了解飛機構造，最為重要。如有可能，我還想創辦一家飛機廠。一九三六年，我在航空機械學校畢業之後，經我國駐法大使高魯先生的安排，我又到雷諾（RENAUD）發動機製造廠實習兩個月，但因為時甚短，走馬看花，獲益不多，僅得一個概念而已。

三十年代，歐洲各國都致力發展航空事業，鼓勵青年飛向天空。我得到法國同學羅吉爾（ROGER）之介紹，加入「法國飛行俱樂部」，參與各項活動，導致我對駕駛飛機，感到濃厚興趣。一九三七年春，我進入高德龍（COURON）飛行學校，完成初級、中級、高級飛行課程，獲得飛行駕駛證書。又經克來曼蘇（CLEMANSON）飛行教官之介紹，再到法馬（FARMA）特技飛行學校，完成特技飛行。獲頒特技飛行證書，由是名正言順被稱為飛行航空工程師（ENGINEER PILOTE）。

是時，中國航空委員會批准我前往意大利費亞特（FIAT）航空發動機工廠實習六個月之申請。我立即前往都靈（TURINO）該廠報到。

在實習期間，我特別研究星型發動機之製造，並分配時間，了解模型工廠、壓鑄工廠、鋼珠工廠、鉛合金工廠及風洞測試等之相關工業，獲益良多。深感航空工業之人才設備和資金，均非易事，故我轉而投向飛行。

自費購機單飛返國

中日大戰爆發之後，一九三七年秋，戰事逆轉。國民政府遷都重慶，作長期抗戰之計，以空軍換取時間。我空軍雖然處於劣勢，但士氣極旺，在杭州和上海的 sky，不斷予敵人以重創。終因眾寡懸殊，後繼乏力，亟待補充。我在法國，心懷宗邦，認為報國時機已到，遂作整裝返國打算。

那時的我，血氣方剛，藝高膽大，竟異想天開，在我家庭資助之下，想買一架飛機，單獨駕駛回國，作歷史上之創舉。遂同羅吉爾等同學以及克來曼蘇飛行教官商量，經數度考慮後，決定購買一架ALGON單翼雙座鷹式機，作歐亞長途飛行之用。

一九三八年春，我開始作長途飛行之準備，首先了解鷹式機之性能，在不同的場地作拂曉與黃昏之起降和飛行。其次，決定回國航線，由巴黎起飛，越地中海，經北非洲、中東、印度、緬甸、越南而至廣州，全部航程約計一萬四千四百公里，飛行時間預定九天。航程決定之後，爲了瞭解沿途氣象狀況，曾訪問巴黎氣象中心和法國航空公司（AIR FRANCE）。承告以四月至七月在東南亞爲梅雨季節（MONSOON）不適飛行。因此，我決於七月下旬啟程。

起飛順利衝向藍天

啟程之前，我辦好沿途國家簽證。並購置地圖、乾糧、飲料和日用品，爲延伸飛行距離，我在飛行艙的後座加裝油箱，並攜帶飛機應用零件，以備不時之需。

在此期間，國軍雖於台兒莊大捷，振奮人心。但日軍在攻陷南京之後，溯江而上，侵入安徽，國軍節節抵抗，勢難阻止。隨著戰事之緊張，我的心情亦緊張萬分，甚盼起飛日期之早日到來。

一九三八年七月二十二日是我畢生難忘的日子，因爲我痛寐以求的單機飛返祖國的日子終於來臨。我滿懷興奮，於七時半到達機場，鷹式機已準備妥當，幾位法國同學前來送行，在他們BON VOYAGE（旅途愉快）的祝福聲中，我開動飛機衝向藍天，開始九日航空之旅。在二千五百公尺的高空，俯視我居留長達六年的法國原野，不無依依之感。再會吧！巴黎。

十二時四十分飛抵馬賽（MARSEILLE）。下機後，辦妥出境手續，加油再飛，以五千公尺高度飛往意大利拿波利（NAPOLI），沿途天氣良好能見度佳，於下午五時五十分抵達拿城。我有意大利語辦好入境簽證手續，加好油，並檢查飛機各部門，均已妥當。才進城住宿旅店，時已七時五十分。首日飛行，天公作美一切順利，心中至感愉快。倦極之餘，倒頭便睡。

早飛晚宿忍飢受熱

第二天，七月二十三日，晴空朗朗，又是好天氣。我由拿玻利南飛，經過西西里島（SICILIA）的巴勒莫（PALERMO），越過地中海。氣流穩定，海不揚波。飛行高度為二千五百公尺。於十二時十分降落北非洲之突尼斯（TUNIS）。當地工作人員看到我這架有法國標誌的飛機，便用法語與我交談。我在這裡加油用膳之後，繼續沿利比亞（LIBYA）北海岸飛行，於下午五時三十分抵達的黎波里（TRIPOLI），照例辦理入境手續，加油及檢查飛機之後，入城休息。

第三天，七月二十四日，仍是好天氣，但有雲，開始燠熱。上午八時零五分，我由的黎波里起飛，中途在邦格耶（BANJAZI）加油，再飛經埃及之亞歷山打港（ALEXANDRIA）到黎巴嫩首府貝魯特（BEIRUT），已是中東地方。那天飛行高度為三千公尺。計由巴黎至此，我已飛行大約四千五百公里。

第四天，七月二十五日。貝魯特機場早上有霧，是受地中海氣候之影響。經過兩個半小時之後，霧始散去。我於九時四十分起飛，向伊拉克飛去，在巴格達（BAGHDAD）辦手續加油後，只吃少許餅乾，便匆匆起飛，趕往波斯灣之阿巴甸（ABADAN）過夜。那天沿途所經多是沙漠，村莊甚少，顯見中東地區之落後。為趕路起見，忍飢受熱，始感覺長途單飛，並不輕鬆。

天氣多變漸入險途

第五天，七月廿六日，當天天空多雲，氣溫仍高。我由阿巴甸沿波斯灣北岸向俾路支（BALUCHISTAN）飛行，中途在ACKR機場加油。

此地是一個小城，設施非常簡陋，僅有一條跑道，是水泥築成，其他滑行道均是石子路。我在這裡吃了一點乾糧，便登機起程，飛向巴基斯坦（當時尚屬印度）。於太陽下山時，我才抵達喀拉蚩（KARACHI）機場。在燈光下檢查機械及加油，九時始到旅店休息，感到相當疲倦。

第六天，七月廿七日，是多雲的好天氣。因為當天要由西至東，飛越印度，約計二千八百四十公里，故我提早趕到機場，七時二十分即起飛。

中途在ALMADABAD和YABALPUR加油，於黃昏時降落加爾各答（CALCUTTA）機場。途中遭遇側風，駕駛極為辛苦。在燈光下辦好各項手續，到旅店已過晚上十時，困乏已極。

第七天，七月廿八日，當天的目的地是緬甸的仰光（RANGOON），航程較短，約計一千六百七十八公里。我以二千五百公尺高度沿孟加拉海灣（BAY OF BENGAL）北岸飛行。入緬甸境轉向東南，進入山嶺蜿蜒河川縱橫地帶，雲層增多，氣流頗不穩定，須全神貫注，耐心駕駛，中途加油兩次，終於下午六時三十分安抵仰光，不禁鬆一口氣。

老撾歷險功敗垂成

第八天，七月廿九日。行程已走十分之八，眼看將抵國門，不料於最後階段，遭遇最大的危險，功虧一簣，人算不如天算，徒喚奈何。

當天我打算由仰光飛越南之河內（HANOI）。起飛時，天氣變壞，雲層密集，心裡有點擔憂，但勢已至此，只得小心駕駛，鼓勇前進。

經過暹羅（今之泰國）北部，進入老撾（LAOS今之寮國）邊境，擬在真埠（VENTIAN寮國首都今名永珍）加油。此地多山，而雲層又厚。視線不清，未敢貿然下降，否則有撞山之危險。

到了此時油量快將耗盡，我向南飛約十分鐘，發現一個雲洞，乃穿雲下降，在亂山中覓得一小盆地，緊急著陸，飛機損毀，在十分危險的情況下，我已受傷，所幸我的神志清醒，帶傷勉力及時逃出機艙，受傷不重，在痛苦呻吟之中，為土人發現，土人善良友好，將我護送往鄉公所，施予急救，遇到了兩位法國修女，美麗大方，能說法語，溫柔敦厚，殷勤看護招待，懇切慰問，從她們的口中得知此地離真埠（永珍）尚有四十公里。

休息一日之後，她們送我去真埠中國領事館。再休息兩天，由領事館為我安排，搭機飛回中國。

我的單飛歐亞之旅，至此告一段落。

命相之學靈異奇譚

我冒險單飛歐亞兩洲，途經寮國上空時飛機失事，大難不死的經過，對於命相之學的推算評斷，不可全信，但亦不可不信，我在前往法國留學之前，家人曾請了一位很高明的算命先生替我批八字，說我命中有貴人相助，逢兇化吉，這一批評論斷，鼓舞了我冒險犯難的信心。

現在回想起來，一九三八年七月二十九日在寮國飛機失事歷險時，寮國土人和兩位法國修女，想必就是我所遇到的應該深深感激的貴人。

五十七年前的往事給我一個很大的教訓。

就是我們不能憑一時血氣之勇而作出盲目的行動，以當時的飛機和設備，單人駕駛要繼續九日飛行一萬四千四百公里的航程，實在太冒險了。

如果我選在八月，等東南亞雨季過後才出發，或者不由仰光直飛河內，改飛西貢而至海防，繞道沿海大平原，雖然路程遠一些，可能不至於出事。

因此，我對於蔣介石委員長在抗戰以前採取對日外交忍辱負重的政策，深深體會到他謀國之忠的苦衷。如果他亦同青年學生們一樣的衝動，提前與日本一決死戰，中國真會亡了。

有些事不是拼一死便可能解決的。我憑一時血氣之勇，單人駕駛飛行一萬多公里，寮國境內歷險，死裡逃生，功敗垂成的教訓，永難忘懷。