

第三章

赴美受訓—— 單機飛越大西洋

第1節 派美工作

1941年，對日抗戰已四年，當時的美國，與日本雖仍維持外交關係，但已貌合神離。美國政府特別成立了軍品租借機構，專門支援被侵略國家，對援華部分稱為China Defense Supplies (CDS)，以租借方式供應我國軍用品，及訓練軍事人員，並以空軍為主。為此，我政府在華府成立了辦事處，由當時外交部長宋子文先生主持，辦理接收軍品供應事宜。大達機被毀，我在家中賦閒了一個月，毛總指揮問我願否赴美工作，我因無事可做，明知戰火瀰漫中離家出國，難免掛心，但無所事事總非善策，故答應前往。於是我就被派到華府CDS的空軍組工作，同行的還有毛瀛初教官及林立人。

我請求派王堃和一同赴美受訓，毛總指揮當即允准，並要他擔任通訊隊（約二十餘人）的副領隊。我們先由重慶飛到香港，與官校十二期飛行生數十人同乘美國「皮爾司總統號」（President Pierce）郵輪啟程。當時的香港已是中國對外唯一的出口，上船須由英國人為首的海關人員檢查行李；他們動作很慢，也很囉嗦，目的就是要錢，一經賄賂，馬上痛快地通關。英國人素以紳士風度聞名，但在某些情況下，卻是天下烏鴉一般黑。

「皮爾司總統號」是一艘一萬六千噸的海輪。我們是軍官，所以分配到所謂「大餐間」住宿，裡面相當舒適；而底艙則載了很多由上海登船的猶太人。下面不但擁擠，而且幾乎不見天日，可見當時猶太人的被輕視。

船行約一日後，有人說：「船正經過台灣南端！」我們湧上甲板，海上波光閃爍，天邊雲霧茫茫，在濃霧中約略可見陸地（大概是鵝鸞鼻）。那時台灣由日本人佔領，這是我們第一次看到台灣。人生真是難料，在那個千里暮雲中，仰首隱約張望的時刻，誰也沒料到，這裡竟會是自己後半生安身立命的地方。

客輪上並無太多娛樂設施，長途航行甚為無聊。有天，突然有一名猶太人冒了上來，他手持撲克牌，到處邀人和他一同玩牌。由於他變化多端，吸引了不少人去看熱鬧，但玩到最後總是他贏。大家覺得輸一點小錢，打發時間，倒也無傷大雅，所以那位老兄每天都活躍在大餐間。後來他才告訴大家，他就是靠此道營生，每年都搭船繞行地球一兩次，完全以賭為生。他還告訴我們一些賭博的欺人之道。他揚言每賭必贏，但絕不多贏，能以維生足矣。途中有此旅伴，倒也有趣。

10月14日，船抵夏威夷群島的檀香山，美軍派人接待我們下船觀光一日；當時島上一片昇平景象，一點都嗅不出戰爭的氣息。10月20日，我們終於到達舊金山，踏上了美國本土。CDS空軍組組長沈德燮上校親來迎接，他與美方代表及海關人員搭乘一小汽艇，登上尚未靠岸的「皮爾司」郵輪；先給我們辦好入關手續，等郵輪靠岸後，我們立即登陸。記得那天乘車進入市區時，對該城的寬廣，印象深刻。當天被安排住進聖法蘭西司大旅館（Hotel San Francis），夜裡曾被前

所未經歷過的警車及救護車之警笛聲吵醒，還以為是空襲警報而虛驚一場呢！

10月22日起，我們一行展開橫越美國的旅程，與王堃和及官校學生，也從此分道揚鑣。我們隨沈德燮搭乘當時民航客機主流的DC-3，由美西到美東；沿線並參觀空軍設施，途經洛杉磯、鳳凰城（Phoenix）、埃爾帕索（El Paso）、丹佛（Denver）和聖路易（St. Louis），至同年10月29日，才抵達華府。

從此展開新的工作與生活。我和毛瀛初教官在辦公室地點不遠的地方，合租了一間寓所；房東是位美國老太太，名叫Gallanher，同樓內還出租給幾位單身男女。這位老太太是很守舊的人，她特別關照我們，這個「家」是很規矩的（very refined）；在彼此進一步認識後，她與我們建立了很好的關係，因此我們常邀她出遊或便餐。我們從戰火的國度初抵此繁華世界，不免感到興奮又好奇，公務之餘多到各處參觀，兩人的薪餉也不分彼此，共同支用；但兩個男人不善理財，結果，我們每人每月二百三十元美金的薪津，花不到三週即告完結，最後一週常在抽屜中找零碎錢度日。

至於我們的日常公務，則在協助處理美方所供軍用物資的相關事宜。雖然此業務不能說不重要，而且也的確需要專業知識者從事；但老實說它和我的個性相去甚遠，我並不喜歡此種坐辦公桌的工作。但既蒙多位長官推薦來此，亦不便直接表態，只好耐住性子等待機會。

12月7日，我們聽到震驚全球的大新聞——日軍偷襲珍珠港。當時我正與毛瀛初教官駕車馳騁於巴爾的摩（Baltimore）附近的一條鄉村土路上。因為我們在美國高級公路上開多了，反倒很想念四川的土路，所以特地開到鄉下，以解思鄉之情。在塵土飛揚中，我們從收音機中聽到這個消息，於是掉頭急速返歸華府。

當天是星期日，次週美國即對日宣戰，中美等同盟關係於焉形成，軍援也就公開化和積極化。我也非常渴望儘早返國，再度投入戰鬥的行列。

第2節 接受訓練

早先我在擔任DC-2的駕駛員時，為了經常從事長途飛行，必須到處找資料自修，並從中體認到依靠儀器飛行以及天文領航的重要性。而美國在這些方面，已經有很完備的教育體系，所以我向主管們報備之後，即與美國軍方交涉，同意我先去伊利諾州偏遠的許諾特（Chanute）空軍基地。那裡設有美軍的儀器訓練中心，並且安裝了才發明不久的林克（Link）模擬機。於是我大部分時間，就被罩在那窄小的機艙中，勤練儀表的判讀以及各項儀器飛行。

閒暇時，則去香檳城附近的伊州大學，找中國學生聊天。其間王堃和也曾來看我，並一同開車到芝加哥觀光；那時是冬天，芝加哥號稱「風城」，在冬天真是寒

風刺骨，我們倆整天在市中心（The Loop）閒逛，也首次見識了密西根湖岸邊天文觀象館（Planetarium）的奇觀，那時還是美國的第一家。

1942年初春，我圓滿結束了這項訓練。為酬謝美方教育之恩，我請了所有的林克機教官，在香檳城唯一的大旅館餐廳大吃一頓，然後整裝返回華府。

5月間，我又請求前往邁阿密的美國空軍航行學校受訓。該校是徵用原來邁阿密大學的一部分校舍而成立的，位置設在離邁阿密不遠的科勒爾·蓋布爾斯（Coral Gables）。這所學校是由美國軍方委託泛美航空公司辦理的。當時約有一百五十位學員，美空軍和英國皇家空軍學員大概各佔一半，而我則是唯一的中國人，也是唯一的軍官學員（student officer）。因為我有飛行經驗，又參加過對日作戰，所以同學和當地的人都對我很友善，也使我比一般學員自由，並可不必住在營房裡。因此我就和英國學生領隊狄包（Dibble）中尉合租了一間小洋房，和我們常在一起的還有一位航空醫官那單（Lt. Daniel Nathan）和他的太太穆瑞（Muriel），他們剛結婚就被派到這個學校工作，同時也在此度蜜月。我們經常一同出遊，從那時起，他們夫婦就成為我的摯友，直到今天。

那單以空軍上校退役，因家住喬治亞的瓦利堡（Fort Valley），離美空軍基地沃納·羅賓斯（Warner Robins）很近，所以他雖退休，仍可去該基地服務，另

外他自己也開設診所。有一次，我去看他的時候，曾陪他去為黑人出診。那是我第一次進到黑人住宅，其髒亂和香煙瀰漫，不可想像。他也帶我去看一家桃子裝箱廠，工人大多為黑人；同樣的工作，白人待遇高出很多。就連那單的診所也分黑白兩間，他深感不平，但由於該地黑白分隔政策及多數白人之堅持，他們少數主張平等的人也無能為力。所幸後來漸有改進，黑人人權漸得保障。

在以後的歲月中，我和那單一家經常連繫，他們生有男〔大衛（David）〕女〔雪莉（Sherrie）〕各一，並均已成家，但卻都不要孩子，這就非我能了解的了。那單後來又曾幫我成立「中美教育基金會」（TAET）並任董事，也捐了些錢；年老後將此職轉請雪莉擔任，她與我女艾凡時有連絡。現那單和穆瑞均已退休，生活悠閒，也常環遊世界，在家時則以種茶花自娛。我也曾去瓦利堡看他們，1999年我們由洛城前往亞特蘭大（Atlanta），與那單夫婦、雪莉和她丈夫勞瑞（Lawry）歡聚，治凡亦同行。

在美國最感痛苦的就是吃飯，因為我不喜歡吃西餐，也不喜歡用刀叉；所以我每到餐廳，必帶一雙筷子去，這樣吃起飯來可稍減「痛苦」。有時我在自己住處燒飯，因我喜歡吃大蒜，那些朋友常常為此異味向我抗議，我則勸他們，如果也吃大蒜，就可以聞不到蒜味，結果有好幾個人後來也都加入大蒜族。

在那裡所學的，主要是「天文航行」，最重要的是須辨認約五十多個恆星，然後用六分儀測出三個星的位置線（position line）；而三線交接點即是飛機的位置，在最熟練的情況下，誤差不會超過一哩，可說相當精確。我們有很好的教官，並且還要登機實習；飛機則是用泛美公司淘汰的一些大型水上飛機（flying clippers），訓練的區域多半是在佛羅里達州與英屬巴哈馬（Bahamas）之間的海洋上空。另外，我們也學了相當深湛的氣象學。總而言之，那五個多月的訓練，使我獲益良多，對我爾後的飛行，有莫大的幫助，在語言方面也使我精進不少。

在當地唯一的不便，就是離家太遠，通信不但緩慢，而且內容常被「剪」（censor）掉很多。這些情形都是從一位華僑朋友處聽來的。原來他是在一家飯館做事，下班後就去郵局幫忙檢查信件；他懂中文，所以我的信他全都看過，怪不得他對我家的事那麼熟悉。

美國戰時動員能力很強，自珍珠港被炸後，美國開始管制所有的消費活動，更因防備德國潛艇在美國東岸活動，所以沿海一帶都管制燈火。邁阿密海岸的旅館業原本最為出名，這時也全部勒令關閉，唯獨對軍人開放；所以每逢假日，我們以每日美金一元的房價，就可住進豪華飯店，享受一番。有時還租船去深海釣魚，由於汽油是主要管制品，所以也只有軍人才可以租到船。

有時假期稍長，我就開車去一千二百哩以外的華府

看看。那時一般美國百姓，每月汽油配額很少，所以路上簡直看不到私家汽車；我們則不但有軍人身分，而且又是「盟友」，所以汽油配額很寬，可以到處馳騁。

在邁阿密期間，曾認識一位美國朋友。有一天，此君問我認不認識一位叫鮑利（Pawley）的人，他說這位鮑利擁有邁城的公共汽車公司，並在附近的一個小島上建有豪華住宅，因為「他在中國賺了不少錢！」是時我才明白就是威廉·鮑利兄弟。他們透過中央飛機製造廠，自中國政府獲得相當巨大的利益，而且還幫助了幾位中國大官進行利益輸送；據知有一位孔姓大官，一直在邁城擁有大批地產。

7月4日是美國國慶日，在科勒爾·蓋布爾斯當地，循例舉行閱兵遊行；又因為美國剛剛參戰，所以這次儀式特別盛大，我和英國空軍的代表都應邀坐上司令台，陪同兩位美軍准將校閱部隊。

當我快要結訓之前，突然接到通知，謂蔣委員長的外甥竺培風，也被安排前來本地，將接受和我相同的四個多月航行訓練。美方對於此一消息甚為重視，認為竺培風具有相當高的官方代表性，所以還特別派人和我一同到邁阿密火車站迎接他。事實上，竺培風來此之前，還沒有接受過軍事訓練；他曾在英國劍橋大學留學一年，為人樸實有禮，是一個謙謙君子。

我的那一班於10月結業，校方公布的學業總成績中，本班第一名為96.3分，而我這個唯一的中國籍學生

則是93分；年輕的班主任梅里特（F. R. Merritt）親自為我佩戴領航的胸章。竺培風和其他剛入學的新生也都到場觀禮，當地的媒體曾特別報導我的結業（請參閱剪報），因為我不僅是第一位取得此項專長的中國軍官，也可能是全班之中最快將往戰區服役的同學。

至於竺培風則在返國後，被派往空軍第廿大隊服務，不幸於1948年1月12日，駕駛C-46機在鄭州附近失事喪生。遺體運回南京時，蔣中正總統還特別去明故宮機場親自致祭。

為了答謝校方的照顧，我特別打電報去華府請款，準備宴請校方人員。沈德燮將軍在接到電報後，當日即由西聯（Western Union）電信局匯來美金三百元。於是在科勒爾·蓋布爾斯的鄉村俱樂部安排了一場盛宴，共請了二十九位客人，宴會辦得很有水準。我很感激沈將軍的及時支持，但在我返國後，始終沒有機會報答他的知遇，引為憾事。

第3節 接收C-47機

在此半年之間，我已經具備美軍標準的長途飛行技能，就希望能盡速返國，貢獻所學。然而綜觀當時國內情況，蘇聯的軍援已告停止，而美國提供國軍的裝備，又還在計劃階段，中國空軍正面臨青黃不接的窘境。於是我仔細蒐集各方資料，希望能找出一項最能發揮自己專長的途徑。

結果沒料到竟在我所經辦的業務文件中，尋著了頭緒。原來在援華租借法案的項目中，我發現美國將提供三十架C-47（DC-3）運輸機支援中國戰場；但不知何種原因，這批飛機註明將由「中國航空公司」（CNAC）接收，而並非直接交給中國空軍。

很顯然的，美國人並不十分相信國軍飛行員的操控能力。但如今我已獲得兩份美軍認可的證書，而且C-47又正是DC-2的後繼機型，操縱方面我應該可以駕輕就熟。何不為空軍爭取一架飛機，由我自行飛回中國？

我將此意向沈德燮將軍報告，他也十分贊同。於是刻意安排在當時華府最大的一家飯店蕭勒姆大飯店（Shoreham Hotel），宴請美軍空運司令部（Ferry Command）司令喬治（George）將軍及他的幾位部屬；席間即提出要求，從那三十架軍援機中撥出一架，直接交由我方接收。

喬治司令非常贊同此一計劃，不但批准撥供飛機，更替我安排全套的訓練課程。先由賓州航空（Pennsylvania Airlines）的總機師，在華盛頓國際機場，以DC-3帶我習飛了十幾個鐘點，使我瞭解C-47與DC-2在操縱上的一些差異。在被認為合格後，美空軍總部又安排我去加州長堤空軍第六運輸大隊（USAAF 6th Ferrying Group）工作。在那期間，我擔任運送飛機的任務，就是把新出廠的C-47飛機飛往附近另一基地，準備移交部隊（有些是交給英軍的）接收；飛機交妥，再搭便

機回長堤。如此往返多次，一方面練習飛行，同時也等待我那架飛機出廠。

我在長堤期間，曾去參觀當地的達格拉斯飛機工廠，他們特別帶我去看撥派給我的那架C-47。當時還正在打造機身，廠方一位工程師特別請我在機身內部的一塊鋁片上，先簽上了我的名字；事隔不久，那架C-47已經裝配出廠，並且漆上了青天白日的國徽，我也迫不及待，一心想要將它駕返祖國（那架飛機至今已下落不明，而我在其上的簽名，也只像空軍歷史中的一個小泡沫，早已不見了）。

事實上，C-47越洋飛行前，還有許多飛行準備工作，但我立意既決，便馬上出發。先飛到田納西州的孟菲斯（Memphis）基地，為飛機加裝無線電通信設備，然後回到華盛頓，向沈德燮將軍報到。

由於C-47是多人操控的飛機，而當時還沒有其他完訓的中國機員可以和我搭配，於是莫里斯（Morris）上校臨時為我找了一組剛從英國回來休假的B-24機員，權充我的組員；他並告訴我美軍從來不曾派自己的機員，隨外國機長出任務，我這次尚屬首例。

這組機員包括一位少尉副駕駛，他是一個年輕的摩門教徒，從來沒有摸過C-47。另外還包括領航（少尉）、通信（軍士）、機械（軍士）各一名，而那位領航員恰巧就是我在邁阿密時的同學。臨行前，沈德燮將軍交給我二千美元旅費，交代我好好照顧自己和這批美國

小伙子。我也用了約兩百元替我妻買了一件大衣，並為我自己買了一枝雙管獵槍，這是我飛機上最寶貴的兩件私人物品。

我們一行先飛往佛羅里達州的西棕灘（West Palm Beach）。因為按美軍規定，凡是要進行越洋長途飛行的機組，除了飛機要在當地加裝海上救生設備外，所有人員也必須接受體檢。不料在檢查過程中，醫官發現通信員的牙齒有問題而打了回票，急得他苦苦向我央求，我也不希望因此事而耽誤行程，所以就代他向醫官要求網開一面，在我簽名自行承擔後果後，他才獲准同行。

接著，我們又飛到邁阿密的第36街機場（36th Street Airport），這裡是離開美國本土前的最後一站。當地人員為機組準備了詳盡而及時的全套航行資料。我對美軍的工作效率和設想之周到，留下了極深的印象；使我們面對茫茫大海，卻仍信心十足。

第4節 飛越大西洋的九十九小時

1942年12月10日的清晨，C-47終於離開了美國大陸，展開長帆似的雙翼，翻出雲端，向祖國飛去。

我心中雀躍莫名：「中國！我回來了！」創造中國空軍歷史新頁的勇氣，也在胸臆間湧動。

事先，我曾向第六大隊的斯帕克（Spake）大隊長辭行；他還和我打賭十元美金，因我表示將在耶誕節前飛

抵中國目的地，而他則認為兩個禮拜時間太倉促了。

我們的第一站是波多黎各（Puerto Rico），這段行程非常輕鬆，我甚至在低空飛了三個小時，飽覽巴哈馬群島的綺麗風光，也觀賞了清澈海底的大魚。在波多黎各休息一夜，並品嚐了當年美國盛行的RAM酒加可口可樂（波島盛產RAM酒，屢以可口可樂，便成了一種雞尾酒，而“RAM & Coca Cola”曾被編成一首流行歌曲）。

接下來，我們再向南飛，經英屬圭亞那（Guyana）的喬治城及巴西北部的貝倫（Belém），即抵巴西的納塔爾（Natal）城。因為該地是美洲與非洲之間最接近的位置，所以所有的越洋飛行都以之為啟航點。當地的美軍又再度為我們做了一次詳盡的說明，並給我們一份極其準確的天氣報告圖；然後飛機終於在夜幕中衝向浩瀚的大西洋上空。

C-47的油量，並不足以直接飛越大西洋，我們必須在汪洋中準確地尋找一處中繼站，那就是在地圖上像芝麻般大的惡魔島（Ascension Is.）。七、八個小時之後，陽光又再次在C-47前方露出，我們也順利地看見那個小島；島上有英國人開闢出來的降落場，一般越洋飛機都須在此補充油料後，才能飛抵彼岸。據說當地啟用之初，曾有一件很頭痛的事，就是基地跑道經常為海鳥佔據，駐軍每天必須用炸藥把鳥趕走，否則對起落的飛機，會造成很大的威脅；不過在我到達時，海鳥已寥寥可數了。

我們的下一個目的地，是非洲的法屬象牙海岸。在起飛後不久，天氣開始變壞，並遇上一股惡劣氣流，C-47在雷電交加中顛簸不已！我從兩千呎到一萬兩千呎高度中，竟找不到任何穩定的空域。因看不見天空，所以領航員也無法測知飛機位置。更糟的是通信員因為牙痛發作，而無法言語，也無法與地面連絡。至此也可瞭解，為什麼美國軍醫對空勤組員有如此嚴格的要求。

大半航程就在這種情況下度過，大約飛過八、九個小時後，天氣總算轉好，飛機才飛出雲層，在黑暗中也約略看到海岸線及數點火光，我當即取出飛機上配備的那具強力信號燈，隔著座艙玻璃，按預先的規定，向地面打出信號，沒想到地面上很快就有燈光回應。那是我在整個航行中最快樂的一剎那，因為在惡劣天氣中飛了好幾個小時後，我實在不知自己的位置究竟在哪裡，直到看見地面回應，我的心才算定下來。

C-47繼續降低高度，朝向現為迦納首府安卡拉（Accra）的機場接近。進場前我看見場邊都是小樹叢，就以它們作為測定高度的依據；等到跑道出現時即將飛機降下，不料到我預計落地的時刻，卻還沒有著陸的感覺，而高度竟還在下降，緊接著一陣劇烈震動聲傳進機艙，使我們所有的人都嚇了一跳；幸好C-47的結構很紮實，經過如此沈重的著地，卻仍然完好無恙。我將它緩速之後，還是順利地滑到了停機線。

事後檢查，我才發現跑道旁的那些「小樹叢」，原

來都是高約二十英尺的高砲陣地！因為光線不足，以及它們覆蓋著偽裝網，所以從其上方通過根本無從察覺；使我進場過高而造成重落地，所幸有驚無險。

我們組員和飛機，都在當地休息了兩天。接下來則是橫跨非洲大陸的航程，要從西岸飛往蘇丹的喀土木（Khartoum）。這段飛行比在大西洋有趣得多，因為地面上充滿了各種山林和我們前所未見的珍禽異獸；美軍組員要求我以超低空去欣賞一番，但我想到艱鉅的航程剛完成一半，不希望為了觀看這個大動物園而出任何差錯，所以沒有同意他們的請求。

C-47於12月17日又從非洲跨越紅海，飛至阿拉伯半島南端的亞丁（Aden）。那裡是英國的屬地，雖然英軍在當時仍陷於苦戰，但我見到他們卻依然保持著那種高傲的紳士派頭，大家都穿著整齊；進軍官俱樂部用餐，也都有穿制服的工人侍候，連刀叉均極考究。但他們那種盤大菜少的派頭，我實在不習慣。

次日，我們起飛沿阿拉伯海岸飛向印度。唯恐中途發生迫降情事，美軍準備了用阿拉伯文書寫的求救函，以及可當作禮物的鹽巴、針線等，以備在那裡萬一遭遇不測時，可用以聯誼土人。

12月20日，我終於重回亞洲，首站是印度西岸的喀拉蚩（Karachi）。由於該地是美國軍援亞洲戰場的轉運港，所以中國空軍也派人在那裡接收裝備。我剛下飛機就碰到同學苑金函等，他們知道我已經出國一年多，立

即請我到城中唯一的那家山東餃子館，品嚐一番家鄉口味，稍解思鄉之苦。

第二天，我們又穿過整個印度，飛往東部的加爾各答（Calcutta）。孰料落地不久，竟來了幾名中國航空公司的美籍人員，他們聲稱這架C-47是歸該公司所有，要求予以接管。我認為他們簡直莫名其妙，在美國時明明已經將該機撥歸我國空軍，我歷經長時間的努力將它接回，絕不是為洋人送飛機來的。所以毫不客氣地要他們：“Please get out！”

剛把中航的人趕走，又來了一批國軍人員，他們的態度甚為兇蠻，竟要搜查這架C-47，這種態度使我深為不解。後來我晉見我空軍駐在當地的最高指揮官王叔銘將軍時，向他表示——自己是抱著滿腔熱血返國參戰的；卻沒想到未進國門，就被當成小偷般看待。這種侮辱，使我心灰意冷，所以很衝動地向王將軍表示：「拿整個加爾各答換取我的前途，我都不幹！」打算乾脆就在當地把這架C-47全部交給他們算了。

王叔銘將軍竭力安撫我，當即下令當地空軍代表雲鐸，不准再動我的飛機，並致電昆明空軍官校準備接待我。

12月24日，我展開首次飛越駝峰（Hump）的航程。機組成員都須含著像煙嘴一樣的氧氣管，才能適應高空環境；發動機也費盡全力，方能在山峰之間安然飛過。在這個廣闊的無人地帶，只要有任何機件或人為的差

錯，就註定要跌入萬劫不復的萬丈深淵！

通過中印緬邊界的崇山峻嶺，C-47終於抵達雲南省昆明的巫家壩空軍基地，那裡就是空軍官校的所在。教育處長王衛民將軍正準備熱情款待，然而我歸心似箭，辭謝了他準備的宴會，只交代把飛機加好油，就立即起飛，完成整趟接機返國的航程。當日下午，就飛抵成都。這次任務，整個飛行時數是九十九個小時。

我先將隨行人員安置在成都勵志社，然後滿心歡喜地趕回闊別十四個月的家。那天正是12月24日，我果然完成在耶誕節前返抵成都的心願，並贏得美軍第六運輸大隊長斯帕克上校十元美金的賭注。

隨我回來的美軍機員，也接受了我們的款待。我請求空軍發給他們每位一柄短佩劍，以作紀念。我並帶那位年輕的副駕駛練習了多次起落，認為他合格當正駕駛，就頒給他合格駕駛C-47空運機的證明書。數日後，他們歡歡樂樂地搭機返美，之後就再無音訊。

我回國後，國內媒體都有報導，並刊出專訪與照片，對我個人多所讚譽。其實，我之所以能夠成為第一個單機飛越大西洋的中國空軍，並飛越駝峰，其成功是屬於整個團隊的。所謂團隊不只是我的組員，還包括所有事前參與計劃、縝密規劃，以及協助訓練等人士，也包括各站的補給支援人員。眾志成城，才能寫此歷史，我只是這個團隊中的一員而已。

除了團隊之外，更深一層的領悟是決策擔當。我是

握駕駛盤的人，整架飛機的方向由我掌控。飛行途中遇有很多狀況，必須自己立即決斷，擔當責任；不能瞻前顧後，猶豫不決。

最後是信心。我在飛行途中，常想起林白，這位在1927年5月20日駕駛「聖路易精神號」，以三十三·五個小時，完成紐約至巴黎不著陸飛行記錄的飛行勇士。他說：「聖路易精神指的就是信心。」

我一路上想著他的話，我能夠單機飛越大西洋，也充滿了信心。尤其在飛行途中，有一段八、九個小時，在幾近迷航中，大家都有一些驚慌；但我始終充滿信



1942年在美受訓時，代表我國（最右）參加美軍在佛羅里達州之閱兵典禮。（美國新聞剪報）



1942年，當時美國空軍首任參謀總長范登堡上將（Gen. Vandenburg）（前排右起第四人）前來鳳凰城基地視察，與我派美受訓之飛行軍官及學員合影。



1942年10月自美空軍航行學校（科勒爾·蓋布爾斯，佛羅里達州）結業，接受飛鷹胸章。右為竺培風。（美國報紙剪報）



1941年派華府CDS工作時，與毛瀛初教官在華府近郊合影。