

2016年11月19日14时47分，一架1944年2月19日制造的C-47运输机在桂林两江国际机场顺利降落，早已等候在机场的人们欢声一片。

对于这架机龄已经达到72岁的老爷机“Buzz Buggy”(中文又名“兔八哥”)来说，还能够空中飞行已经是个奇迹，更不用说在97天的时间里从澳大利亚长途跋涉11000公里，仅凭肉眼与人工驾驶飞越了喜马拉雅山脉，成功重飞有“死亡航线”之称的“驼峰航线”。

5位来自美国和澳大利亚、平均年龄达到71.8岁的老人，驾驶着和他们年龄差不多的“兔八哥”经历了两次引擎更换和一次迫降，甚至“兔八哥”还因雷达故障和地面失联近30分钟。美国飞虎队历史委员会副总裁马宽池说，之所以选择和当年一样的机型重飞“驼峰航线”，是因为“不想用简单的说教，而是用我们的亲身体会告诉大家，不要忘记那段历史”。



72岁老爷机重飞驼峰之旅

由5名平均71.8岁的老人驾驶 经历引擎熄火、迫降和失联 原计划飞行10天最终用了3个月

喜马拉雅上空失联半小时

10月15日上午，正在云南昆明长水国际机场通过雷达监控“Buzz Buggy”飞行动向的马宽池经历了令他终生难忘的紧张时刻。

当天上午9点多，艾伦·赛尔与斯摩·罗伯特驾驶这架高龄运输机从缅甸曼德勒起飞，奔赴目的地昆明。

12点10分，当飞机接近喜马拉雅山脉时，意外出现，屏幕上的雷达信号突然消失了，飞机与地面通信中断。

马宽池将接下来的半个小时的感受形容为“一下子不知道自己身处哪里了”。

彼时，这架曾于二战时期服役于欧洲战场的“老古董”经过修复后，正在完成一项重飞“驼峰航线”的任务，昆明是本次飞行计划的倒数第二站。这架C-47载有5名机组人员，平均年龄为71.8岁。

“驼峰航线”是二战时期中国和盟军一条主要的空中通道，西起印度阿萨姆邦，向东横跨喜马拉雅山脉、高黎贡山、横断山、萨尔温江、怒江、澜沧江、金沙江，进入中国的云南和四川省。航线全长500英里，地势海拔均在4500-5500米上下，最高海拔达7000米，因山峰起伏连绵，犹如骆驼的峰背，故而得名“驼峰航线”。

二战时期，美国飞虎队志愿航空先后投入飞机2200余架，8.4万多人参加，81%的国际援华物资通过“驼峰航线”空运完成，为中国人民抗日战争取得最后胜利提供了有力的保障。当时，美国所生产的全新DC-3、C-47飞机在飞越喜马拉雅时，因极端恶劣多变的天气情况，曾付出了600多架飞机的代价，1579名中、美飞行员英勇捐躯。“死亡航线”因此而得名。

由于紧张，马宽池在监控室里“跑来跑去”，突然，他猛然将手里捏着的一个苹果扔向天花板，“嘭”的一声，身边的人吓了一跳。“我已经不知道自己是谁了，5位70多岁的老飞行员加上一架老飞机，我只能为他们默默祈祷。”马宽池这样形容当时的心情。

半个多小时后，奇迹出现了，“老古董”重新发出了信号。15日13时24分左右，它平稳降落在昆明长水机场22号跑道上。

10天飞行计划飞了3个月

喜马拉雅上空长达半小时的信号中断并非“Buzz Buggy”第一次出现故障。

美国飞虎队历史委员会总裁拉里·乔布说：“机组历经两次引擎更换以及一次迫降，还一度因雷达故障造成通讯失联近30分钟，可谓惊心动魄……经历了我们一辈子都难以想象的困难。”

马宽池也将这次航行称做“最艰苦、最需要勇气的一次任务”。

2007年，美国飞虎队历史委员会成立，委员会的成员主要是美国飞虎队队员及其亲友和赞助者。2015年3月28日，由该委员会筹建的美国飞虎队桂林遗址公园开园，作为中美纪念世界反法西斯战争胜利70周年项目，遗址公园建在飞虎队曾经在桂林的基地——秧塘机场原址之上。



机组人员和项目工作人员在“Buzz Buggy”前合影

图片由受访者提供

斯战争胜利70周年项目，遗址公园建在飞虎队曾经在桂林的基地——秧塘机场原址之上。

不过，向桂林捐赠一架飞机并让其重飞“驼峰之旅”的设想始于2014年。马宽池当时的想法是，新建的博物馆内有些空旷，“这里应该有一架真正的战斗机或者运输机用作永久陈列！”

对于美国飞虎队历史委员会来说，首要任务是找到一架理想的飞机，这一过程历时几个月。“美国能找到的这种型号的飞机都破烂不堪。”马宽池说，最终他们在澳大利亚发现了一架C-47，这架飞机制造于1944年2月19日，二战时期曾被美国飞虎队使用，服役于欧洲战场，2015年被委员会发现时处于商用状态，也是“全世界仅存的一架处于可飞行状态的C-47”，经过前后7次赴澳考察，他们决定买下这架飞机。

接下来的问题是如何找到用于购买和修复飞机的资金，马宽池说，委员会回到美国筹集资金，2014年10月24日晚，中国驻美国旧金山总领馆举行“向美国飞虎队老兵致敬”招待会，知名侨领方李邦琴女士当场向美国飞虎队历史委员会捐赠17.5万美元，加上历史委员会自筹的5万多美元，他们得以买下并修复这架C-47运输机。

2015年3月28日，在美国飞虎队桂林遗址公园正式开园的当天，美国飞虎队历史委员会主席詹姆斯·怀特黑德先生正式公布了重飞“驼峰航线”，并将飞机永久陈列在飞虎队桂林遗址公园的计划。

2016年8月15日，“Buzz Buggy”正式起航，按照计划，它将飞越澳大利亚、印尼、马来西亚、泰国、缅甸等国，并在无导航设备支持下，仅凭肉眼与人工驾驶飞越喜马拉雅山脉。不过，计划中10多天的旅程在实际中却延长到3个多月。

困难并不仅仅是飞行本身

“如果你想知道，对于一群70多岁的老头子而言，在30摄氏度的温度下为一架C-47更换重达2000磅的引擎需要花费多长时间，答案是9天。”这是一家国外飞行网站活动官网对这次旅程的一些细节描述。

对于机组成员来说，整个旅程的“阻碍”除了更换零件和加油的资金，还有一些出发前意想不到的困难。

在“飞越驼峰”的官方网站上，一段飞行日志记录道：“8月末，我们买了一台R-1830型号的新发动机(它有1000多公斤沉)。这台引擎现在在墨尔本，我们在想办法怎么经过繁杂的手续把它运到印度尼西亚来。机场旁的维修公司要向我们按每升油12.5美元收取手续费……美国领事馆也在帮我们进行协商……”

马宽池告诉北京青年报记者，因为发动机故障，“Buzz Buggy”曾被迫降落在印尼泗水，当时，按照印尼的法律规定，机组人员必须在7到10天内离开。后来，通过联系中国驻印尼总领事馆，问题才得到解决。

“资金不足的问题从一开始就存在，飞机引擎在泗水坏掉之后，我们不得不四处筹集资金更换引擎。”美国飞虎队历史委员会主席拉里·乔布说。

寻找、运输、修复引擎，这让“Buzz Buggy”在泗水停滞了一个多月之久。最终，美国飞虎队历史委员会在澳大利亚找到并买下一台新的引擎运抵印尼后，“Buzz Buggy”得以重新起飞。

为了补充专供C-47使用的航油，团队专门选择在泰国停留。离开泰国，飞机进入缅甸，70多年前，这是曾是“驼峰航线”的起点。1942年5月日军切断滇缅公路的国际运输后，“驼峰航线”被开辟，承担起国际战略空运的重任。

抵达国内后的惊险和纠结

经历了“驼峰航线”上惊险的失联30分钟后，“Buzz Buggy”于10月15日飞抵昆明长水机场。

“飞虎C-47运输机停场的二十几天里，每次去机坪时，都会忍不住去看上几眼，或远望、或近观，相机里满满的都是各个角度飞机的身影。”云南空港飞机维修服务有限公司的刘杨华曾在11月7日中午参与为“Buzz Buggy”拆除发动机的工作。他没有想到会以这种方式与这架70多岁的“老兵”见面。

刘杨华在《飞虎队C-47在昆明第24天启动换“心”手术》一文中记录了这次更换发动机的过程。文中记录：“10月15日，该机落地后，右侧发动机出现故障，经该机几位高龄飞行员、工程师检测后，决定更换右侧发动机，而原计划16日前往桂林，并最终落户桂林飞虎遗址公园的计划被迫取消了……11月7日中午，空港飞机维修协助该机两名工程师动用吊机等设施、设备，耗时两个小时，齐心协力将该机发动机拆下，并将旧发动机安置妥当，静静等待几天后新发动机的到来。”

这次引擎故障同样让马宽池捏了一把汗。落地前15分钟，飞机在空中发动机出现故障，随后证实为右侧发动机熄火，只剩一个发动机工作。在地面塔台管制员的配合下，飞机最终平稳降落在昆明长水机场22号跑道上。

这次的昆明引擎故障，加上之前珠峰上信号中断，让机组内的意见出现了分化，有人认为，飞机已经到达了国内，不需要再“硬撑”回桂林了。

为此，马宽池找到队员们谈话，“有时是单独谈，有时是把他们叫在一起谈，谈的时候主要从两国人民友谊的角度来劝他们。”马宽池说，这些机组成员都是志愿参与这次飞行任务的，“不收取一分钱”。

在昆明停留一个多月后，“Buzz Buggy”换上新引擎再次起航，11月19日14时47分，它顺利抵达这漫长旅行的最后一站——桂林两江国际机场。

很快，“Buzz Buggy”将会被转移至飞虎队遗址公园，在历经三个多月惊心动魄的“重飞”之旅后，这架封存着战争历史的军绿色C-47运输机将暂作修整，作为文物供游客参观。

对话

“记录历史并让其闪耀”

美国飞虎队历史委员会总裁拉里·乔布(Larry Jobe)全程参与了这个项目。昨天拉里·乔布接受北京青年报记者专访，讲述了重飞驼峰航线的初衷。

北青报:在抗日战争时期，这架飞机是否曾载运货物和燃料飞越“驼峰航线”?

拉里:不，二战时期它曾在欧洲服役。

北青报:美国飞虎队历史委员会为什么要向桂林捐赠飞机并开展重飞“驼峰航线”的活动?这次活动是从何时开始筹备的?

拉里:有三个原因:增进两国人民友谊、带给二战中抗日战场上的所有人荣耀、记录历史并让其闪耀。我们在三年前就开始准备了。

北青报:美国飞虎队历史委员会是如何在澳洲



找到这架飞机的?

拉里:通过不断打听找到的，我们花了15万美元把它买下，又花了15万美元去修复它。

北青报:为什么飞机的机组人员平均年龄超过70岁?

拉里:这次所有的机组成员在飞行上都有丰富的经验，并且所有人都主动去完成这个飞行使命。你知道，不是所有的年轻飞行员和工程师都在这种类型的飞机上有丰富的经验。

北青报:看到你们为了更换引擎曾经募集捐款，当时是在哪里?你们曾经因为资金紧缺而困扰吗?

拉里:最开始的时候，资金短缺是一个问题，我们不得不在泗水筹集资金更换引擎。在昆明，临桂

县帮助我们更换了发动机。

北青报:你们一般选择在哪些地方降落?这一路起降是否顺利?

拉里:我们根据飞机的飞行范围来选择着陆，一个原因是发动机屡次出现故障。我们在一些国家遇到不合理收费。

北青报:飞机赠送给桂林遗址公园后，以后有无可能继续承担飞行任务?

拉里:目前来看，这架飞机将永远在博物馆里展出，但是谁能说得准20、30、40、50年之后又会发生什么呢?

本版文/本报记者 张帆 实习记者/刘思佳 本版供图/视觉中国(除署名外)

(京)医广【2016】第09-12-0517号

拜博口腔

北京拜博拜尔口腔医院

口腔种植专业

口腔正畸专业 口腔修复专业
牙体牙髓病专业 牙周病专业 儿童口腔专业



010-67018086

北京市东城区祈年大街18号院4号楼

本广告不作为合同要约具体以商家解释为准