

王迎宪 译

乌尔夫·迪特·格拉夫·楚·卡斯特 著
Wulf Diether Graf zu Castell

中国飞行

德国汉莎航空公司中国飞行的先驱者
1933年~1936年



中国旅游出版社

乌尔夫·迪特·格拉夫·楚·卡
Wulf Diether Graf zu Castell

中国飞行

德国汉莎航空公司中国飞行的先驱者
1933年~1936年
(附146幅图片)

王迎宪 译

中国旅游出版社

责任编辑: 沈 奕 毛宏宇
装帧设计: 张翼飞 关 欣
责任印制: 冯冬青

图书在版编目(CIP)数据

中国飞行 / (德)卡斯特(Castell, W.D.G.) 著;
王迎宪译. —北京: 中国旅游出版社, 2008.2
书名原文: China Flug
ISBN 978-7-5032-3412-5

I. 中… II. ①卡…②王… III. 航空-技术史-中国
IV. V2-092

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第027878号

本书原出版者为德国慕尼黑F.A. Herbig 出版社有限责任公司。经授权由
中国旅游出版社独家出版发行中文简体字版。本书内容未经出版者书面许
可, 不得以任何方式或手段复制、转载或刊登。

©1999 by F.A. Herbig Verlagsbuchhandlung GmbH, Munich

著作权合同登记号: 图字: 01-2008-1572

书 名: 中国飞行

作 者: 乌尔夫·迪特·格拉夫·楚·卡斯特

译 者: 王迎宪

出版发行: 中国旅游出版社

(北京建国门内大街甲9号 邮编 100005)

<http://www.cttp.net.cn> E-mail: cttp@cнта.gov.cn

发行部电话: 010-85166507 85166517

排 版: 北京羽人一方图文设计有限公司

经 销: 全国各地新华书店

印 刷: 北京建筑工业印刷厂

版 次: 2008年2月第1版

2008年2月第1次印刷

开 本: 720毫米×970毫米 1/16

印 张: 10.75

字 数: 63千

定 价: 26.00元

I S B N 978-7-5032-3412-5

版权所有 翻印必究

如发现质量问题, 请直接与发行部联系调换

前 言

一块十分熟悉的容克飞机波形板机翼——机翼上书写着陌生的中国文字——突出地展现在照片上，它见证着最早和最激动人心的一次航空领域合作。

德国汉莎航空公司飞行机长乌尔夫·迪特·格拉夫·楚·卡斯特(Wulf Diether Graf zu Castell)作为中德欧亚航空公司(Eurasia)的飞行员在中国从事航空领域的开拓工作。他用莱卡照相机拍摄的照片，留住了20世纪30年代世界上一块在西方人眼里完全陌生的地带。这些生动的照片以及照片的文字说明是海外历险、陌生文化和风景的生动诠释。回首在中国的经历，格拉夫·楚·卡斯特说得很好，正如他在书中写到的：“……无论在中国发生了什么样的变化，我相信，我们作为欧亚航空公司的飞行员所做的开拓工作都是十分值得的。”

今天，汉莎航空公司又再度成为中国民航的合作伙伴。

德国汉莎航空公司
董事会主席
于尔根·韦贝尔(Jürgen Weber)

中国历史的另类见证

（《中国飞行》译者序）

这是一本让我怦然心动的书。

首先是被醒目且响亮的书名《中国飞行》所触动，在海外，最能牵动我视觉神经的莫过于“China”（中国）这个单词了，凡关于中国的，我都会情有独钟地予以关注；进而是被书中令人目不暇接的航拍照片所激动，在我这位曾经的摄影记者眼中，罕见的一幅幅老照片弥足珍贵得就像陈列在故宫博物院里的稀世瑰宝。而拜读完全书后，作者那敢为天下先的敬业精神、真诚可贵的国际主义情怀以及不负使命面向未来的历史责任感又深深地感动了我。一个外国人，不远万里，来到中国，为了开拓中国的航空事业……正是这触动、激动、感动三“动”之合，诱发了我翻译此书的原始冲动。

《中国飞行》虽非一本论证严谨、考据翔实的历史正书，也不是一本追寻航空事业发展轨迹的史话，从某种意义上讲，它更像一本游记；但正是这本图文并茂、集作者20世纪30年代在中国飞行服务（效力于1930年中华民国政府交通部与德国汉莎航空公司共同成立的“欧亚航空公司”）3年间所见所闻及所思的游记，如一架高倍率的时空望远镜，一下子将中国航空事业发轫期那段尘封久远的历史画面拉到了我的眼前：开拓飞行航线中的风险经历以及曲折过程、长江洪水泛滥时为保证航空邮政畅通采取的应急措施、可誉为中国“航空小姐”先驱的首批“航空先生”招聘与辞退的内幕、年轻的班禅大师首次乘飞机前往北京的空中生活的点点滴滴以及

“水牛拉飞机”这大概只可能发生在古老中国的天下奇闻……史海钩沉，书中所披露的事件虽非惊天动地，却也令人耳目一新。再看书中那100多张历久弥醇的黑白照片（大部分是珍贵的航拍作品）：70多年前祖国平原山川秀丽的地域风貌、清末民初北京及西安古城蔚为壮观的旧景、许多今天只能在记忆中或文献中寻访的人文遗迹、难得一见的中国近代名人在飞机前的写真影像……纪实的、风光的、艺术的、新闻的，几乎是幅幅精美，张张可读。摄影人信奉一句名言：谁抓住了瞬间，谁就留下了历史。在20世纪30年代，在中国摄影还远未形成气候、航空摄影更是凤毛麟角的年代，一位年轻的热衷摄影的德国飞行员揣着刚刚问世不久的卷帘式莱卡小相机来到了中国。他以特有的热情、才华和胆识，背倚蓝天，俯瞰大地，给当时的中国留下一段可见的历史，做了一件中国人想做在当时却做不了的事。好事幸事，令人感慨；善举壮举，可歌可泣。感谢您，令人尊敬的航空界元老、摄影界前辈乌尔夫·迪特·格拉夫·楚·卡斯特先生（Wulf Diether Graf zu Castell）。您不仅为开拓中德两国人民的航空事业做出了不朽的贡献，您还是一位用相机和文字见证中国航空历史的有功之臣。

“中国历史的另类见证”是我这篇译者序的标题，也是我在翻译过程中常常陷于沉思、旅居海外多年矢志探求的一个命题。

“另类见证”，非中国人提供的见证也。我不揣浅陋地认为，中国的历史研究需要这样的“另类见证”。

《中国飞行》中那些鲜为人知的人文史料和几近绝版的航拍照片，对西方读者而言，可能更多地只是为了长长见识，满足对遥远的神秘东方帝国的猎奇。但在国人眼

中，除了解读历史，在地理、考古、航空乃至新闻、外交、档案等领域也都有着不可低估的研究和参考价值。不是吗，马可·波罗远涉重洋的一本《马可·波罗游记》见证了中世纪中西交流的历史；埃德加·斯诺深入中央苏区的一本《西行漫记》见证了抗战前夜中国共产党和工农红军艰苦奋斗的业绩；近期，原德国大众汽车公司董事马丁·波斯特先生回首往事撰写的一本《上海一千天》被媒体誉为见证中国改革开放政策的历史性文献。纵观汉唐以来中外交往上千年悠久的历史，与我中华民族有一面之交的异邦人士何止万千，政治家、贸易商、传教士、旅游者……或长或短、或深或浅、或正或反，上上下下、方方面面，该留下了多少“另类见证”，汇集起来该是一笔多大的精神财富。

行笔至此，我要感谢中国旅游出版社的同仁们，不是他们慧眼识珠，秉承出版人的良知，收下了这样一本有看点似“无卖点”的译著书稿，《中国飞行》“另类见证”的作用再大恐怕也是徒劳的。作为一位海外华人，在这里我要斗胆进言，国家应重视历史研究领域中的这一非主流环节，辅以良策，扶持这一利国利民功德无量的善举。我甚至幻想：成立“回眸历史——外国人眼中的中国”丛书出版特别文化基金会，凝聚海内外或政府或民间的各方力量，以搜尽天下中国历史之“另类见证”为己任，为中华民族子孙后代留下这笔难得的精神财富。但愿这不仅仅只是一个幻想。同时，我还要呼吁旅居海外的同胞，安居乐业之余暇，留心身边见证中国历史之线索，吾辈得天独厚，当尽绵薄之力，将这些散落在外的精神文物悉数请回“娘家”。

《中国飞行》终于与国人见面了，作为译者的我像完成了一项大的文化工程一样深感宽慰。抛砖引玉，乃我期望之一。最后，我要对在此书翻译过程中给了我无私帮助的德国友人米家碧(Gabriele Michels)女士、中国旅游出版社具体负责该书编辑出版工作的沈奕女士表示诚挚的谢意；另外，我的妻子和儿子对我这一“不务正业”的嗜好给予了充分的理解和支持，感激之情自不待言。

谨以此译著

——献给古往今来促进中德两国人民友好交往的使者！

——献给为中国航空事业的发展做出过不朽贡献的中外先驱！

王迎宪

2007年春

完稿于德国鲁尔河畔美岑村寓所

引 言

一直以来，对所有关于中国的东西，我都有着特别浓厚的兴趣。

学生时代，我就已经读过很多探险文学，并且有幸细细地啃过斯文·赫定（Sven Hedin）写的一些大部头作品。我的两个叔叔经历了中国的义和团运动，我能一连几个小时听他们讲述义和团的故事。

对中国的艺术我也有所了解。我的父母于1908年的东亚之旅带回了不少式样各异且相当漂亮珍贵的中国艺术收藏品，正是这些艺术品让我这个小男孩产生了些许对遥远东方的神奇之感。

大概也因为地图上显示出的巴西和中国还有大片大片尚未被人类认知的神秘地区的缘故，这两个国家总是经常在我的脑海里闪现。

正因为如此，当我突然接到要前往中国并在那里驾驶飞机漫游各地这一任务的时候，是那样的兴奋，这意味着我青少年时期的梦想就要实现了。

（一）

**“在中国的第一次飞行中，我就被机翼下富有特色的山河景色
深深地陶醉了。当时我就决定，一定要用照相机
将这些典型的地形、地貌尽可能地
拍摄下来……”**

在1933年至1936年整整三年的时间里，我有机会作为飞行员驾驶飞机飞行在中国这块令欧洲人心驰神往的美丽而又辽阔的疆土上空，飞到那些几乎还从未有欧洲人光顾的地区。在中国的第一次飞行中，我就被机翼下富有特色的山河景色深深地陶醉了。当时我就决定，一定要用照相机将这些典型的地形、地貌尽可能地拍摄下来。照片不仅要拍得艺术，而且要有纪实的功能，比如，能如实地反映中国风景的特点、地质结构状况、农业文化以及展现中国人的居住环境和那些珍贵的历史文物。我相信我做到了这一点。我拍摄和收集的这些图

片和文字资料，对那些对中国有所了解的西方人来说又提供了一个新的观察角度，特别是能从航拍照片的角度鸟瞰中国山河；而对那些对中国一无所知的西方人而言包含的内容就更多了，这些照片能帮助他们增长对中国的认识。

作为飞行员，我在中国为欧亚航空公司（Eurasia）服务，这个航空公司是1930年由当时的中国国民政府和德国汉莎航空公司共同组建的，它的任务是开发中国的航空技术。具体的是在还没有固定交通连接的中国城市和省份之间开辟固定的飞行航线，使这些地区的联系更加紧密。同时，通过建立完整的航空交通网络，使偌大中国的那些铁路、公路建设还久未提到议事日程上来的部分地区也有交通连接。这一项重要而又有意义的开拓工作，当时是由德国飞行员、技术人员和中国的同事们通力合作完成的。欧亚航空公司成立后，经过一年时间的准备，就开通了连接上海——南京——济南——北平——林西——满洲里的第一条航线。而其中北平——满洲里航线却因当时建立所谓满洲国政治事件在开通后不久就不得不关闭了。

航线开通前认真细致的准备工作自然是必不可少的。先要经过小心翼翼的飞行勘测，选好机场位置，还要建立无线电导航台、修建宿舍区和库房等地面设施。只有这一切准备就绪，有规律的日常飞行才可能开始。不言而喻，准备工作需要很长的时间，但尽管如此，当我1933年6月来到中国的时候，第二条航线也已经开通了。第二条航线由上海经南京抵达洛阳，在洛阳可再飞北平，也可经西安——兰州——肃州——哈密——乌鲁木齐飞抵与苏联、蒙古交界的边境地区楚古恰克。

8页上图：在1000米的高空鸟瞰上海及黄浦江、苏州河。图片前部是商业区，街道两旁高楼林立。图片后部是浦东区。拥有300万市民的上海市位于源远流长的长江入海口，是世界重要的港口城市和目前远东地区的国际性大都市。

8页下图：苏州与无锡之间由运河水系连接起来的成片鱼塘。

我到中国后第一次远距离的飞行就是在这条航线上，由于是第一次直接飞临中国内地，所以留给我的印象非常深刻。我相信，叙述一下在这次飞行中所遇到的困难情形很有必要，对我们这些当时在中国从事飞行服务的飞行员而言，这些困难都是事先应该想到的。另一个令人感兴趣的现象是，由于我降落的地方还从未到过飞机，所以当地人对我突然从天而降感到惊讶万分。他们是如何接受这一意想不到的现象的，会产生哪些离奇的想法，这些离奇的想法又是如何解决的？所有这些包括与之相关的对于中国的更进一步认识，总是那么不同寻常地不断地吸引着我的注意力。

到达上海（见第11页图）后，最初的14天很快就过去了，为了适应这里的气候，在这期间我进行了多次试飞训练。我还试着驾驶飞机为紧急降落进行了一次摔机训练，因为对处理在这全新的飞行环境中可能发生的事我没有足够的把握。说到这里，我还得先介绍到上海后不久发生的一个小故事：

一天，在极富传统韵味的紫苑旅店前厅，我见到了我后来的上司，即欧亚航空公司的第一号人物。在谈话中，我们很快就涉及到了这里的高温天气。我得知，那天——7月8日，是上海50年来最热的一天，创下了高温纪录。几乎在所有热带国家，人们都会遇到这种创纪录的高温天气。3年前，在纽约我就碰上了，阴凉处的温度都超过了43℃。在上海，几乎每年夏季我都要在这种不断创纪录的酷暑高温中度过。第二年，我甚至经历了上海60年以来最热的一天。处处听到的都是高温多么可怕的议论，人们都善意地劝我，赶快买顶遮阳帽，脱去那身不适合气候的西服。在旅店里，我惊异地发现，有一位我并不认识但十分友好的先生，在我逗留那里的一个小时的时间里，竟一连喝了四杯鸡尾酒。他像父亲一样给了我许多好的建议，如特别嘱咐我要尽可能地避开太阳的曝晒等等。

在这次见面的交谈中上司问我：你有没有把握驾驶军用飞机在一个星期以后为市民们做一次飞行表演？他的问话中带着怀疑的神情，说实在的，这神情令我费解，也很伤我的自尊心。在德国，我曾各种困难的飞行条件下，在众多眼光挑剔极有评判力的观众面前做过无数次的试飞。我有一定的飞行经验，而且刚从德国兴致勃勃地来到这里，我为什么不能驾驶军用飞机在上海做一次漂亮的飞行表演呢？

“行！”我非常自信地答应了下来。

第11页图：在2500米的高空鸟瞰上海。图片前部是南市区，后部是闸北区和虹口区。

第二天凌晨4点我就来到了飞机场，机场的技术总管也是用一种傲慢的神情瞅着我。我很生气，他的傲慢要么使我在第一天就失去所有的勇气，要么会更强烈地刺激我的虚荣心和好胜心。他建议我先沿机场的边界线走上一趟，这倒是一个不错的建议，当时，我还真没想到机场会这么小。待飞机从停机的竹棚里拖出来，起飞前的所有准备工作就算完成了。起飞还挺正常，沉重的发动机将飞机轻轻地送上了天，可意想不到的事偏偏在降落时发生了。飞机着陆后传来一阵猛烈的炸裂声，起落架折断了，接着螺旋桨也碰弯了，飞机是在“肚皮”擦地的情况下勉强停下来的。

这一大的、不幸的飞行事故对我的自尊心和虚荣心无疑是当头一棒。我当时是带着压抑郁闷的心情，一句话没说，一个人悄悄地离开机场回到城里的。回想起来，那次事故也使我吸取了教训，积累了经验。从那以后，我的眼睛睁得更大了，这里完全不同于德国，单凭勇气冒失地飞行是不行的。

这次摔机事件在当时引起了轰动，正所谓“好事不出门，坏事传千里”，我的大名也因这一不光彩的事件一下子传遍了从符拉迪沃斯托克（原海参崴——译者注）到新加坡的整个沿海地区。

12页图：上海西北部、苏州附近的这一大片地区纵横交错地布满了河流、沟渠以及人工运河，它们是该地区包括村庄在内的重要的交通网。

(二)

**“可谓天无绝人之路，在这紧要关头，我幸运地发现了
一条商队通行的道路，沿着这条商道架设着
一条电话线路。一如上天的召唤……”**

到底在中国飞行有什么不同，单凭我在欧洲积累的一些知识和经验是无法将其方方面面都弄清楚的。有一次，一架飞固定航线的飞机，载着一批重要的乘客要尽快飞往边境城市楚古恰克，却偏偏因起落架故障不得不停在兰州。我因此得到了这样一个任务，从上海将一批重要的备件运往西安，交到另一架飞机上，然后再由这架飞机将备件运往兰州。

上海距西安的距离大概有1300公里，飞越的大部分地区是由中国北部山区延绵而来的低洼地带，这一低洼地带由于西北黄土高原自上而下常年的冲刷、沉积，形成了一个土质肥沃、十分适宜农业生产的平原地区，飞行条件相对容易。但接下来西安至兰州的一段地形却相当复杂。飞机飞越的是荒无人烟且沟壑纵横的黄土高原地区、连绵不断的崇山峻岭，有的海拔高达4000米。这些地方，既没有道路，又没有树林，也没有大的居民住宅区，完全看不到任何有特点、可供辨认方向的地面标志，可航线却正好经过这里。由于飞机飞行高度的上限是3500米，因此，飞机无论如何都得飞进这险峻的崇山峻岭之间。

当我飞抵西安后又得知，本应等待我们然后飞往兰州的这架飞机很可能又载着什么重要人物改向北平飞去了。因此，飞到现在一切都十分顺利的我临时决定，再加飞550公里，前往兰州。

我毕竟还是一个刚到中国的新手，对接踵而来的困难估计不足，我甚至连这一地区的飞行地图都没有带。在上海时，我就领教了这里的地形图，太不清楚，对于飞行意义不大。在中国可不比在欧洲可以按地图的指示飞行，飞行的过程中，飞行员必须不断地根据自己看到的，事先听到的，再结合地图的粗略指示综合判断才行。我的德国机械师迈耶（Maier）先生，是一个能干胆大、体魄强悍的人，在这之前，他已经随机飞过两次西安至兰州的航线了。他认为，到兰州并不难，只要笔直朝着西北方向飞，三个半小时以后就会见到一条宽宽的河流——黄河。这是唯一一条西北地区在这个期间仍有水流的大河，兰

州就坐落在黄河边上。我用临时发报机向兰州发出了起飞的通报，也顾不上当地气候不佳的气象预报了。

45分钟以后，我们到达了山区上空。在上海，我就听说这一带崇山峻岭高达3500米，只有六盘山山口在2500米左右，最适宜飞机通过。我将飞机提升到3000米，气温此时却骤然降了下来。上海炎热，起飞时，我们穿的是短裤和薄薄的短袖衬衣，到达西安，温度计上显示的温度也是在43℃上下，可此时温度计一下子降到了5℃，加上我们驾驶的W33飞机驾驶舱是开放式的，没有舱盖，寒冷给我们带来的可怜的狼狈样就可想而知了；而偏偏在这个时候又下起了雨，机舱外一下子雾气沉沉，搜寻六盘山山口几乎没有可能了。

尽管视线很差，但我依稀能够辨认出机下是一片令人绝望的荒凉山区，悬崖峭壁林立，山势险峻，如刀削斧砍一般。由于山势越来越高，我不得不将飞机提升到3500米的极限高度。到达兰州的正常飞行时间应该是三个半小时，可我们已经在空中逗留了四个小时，尽管逆风驾驶是一个可以解释的原因。我已经有些烦躁不安了。飞机已经飞越了两条有水流的河道，可每次机械师迈耶先生都否认是黄河，因为两次我们都是垂直飞越河道的，而飞越黄河时航线应该与河道斜向交叉。虽然我们已经进入了可以与兰州进行无线电联系的空域，可当我要求迈耶先生赶快与兰州取得通讯联系并焦急地等待联系的结果时，又偏偏得知通讯出现干扰，而且干扰在飞行的过程中一时还无法排除。这个时候我开始在心里诅咒自己了，为什么没有将这一地区的飞行地图带来呢。尽管地图上的显示是极为粗糙的，但在这种紧要关头，借助它至少能帮助我简单地估计一下兰州的大致方向吧。

飞行的形势越来越严峻了，山头越来越高，连接山头间的山脊也均已高达3500米，再也没有出现适宜飞行的那些又低又宽的山谷了。我必须不断地、小心地绕过山头，将飞机飞进两山之间，两侧耸立着的山峰都高出飞机400至500米。好在我脑海里还依稀存留着平时观看亚洲地图的些许记忆，似乎只要保持西北方向就会到达沙漠戈壁地带。模糊的记忆对于当时的我还算是一丝慰藉。掉头回西安无论如何都是不可能的了，飞机上只有供六小时飞行的燃料，可已经飞行了四个半小时。我的注意力必须高度集中，忽左忽右地绕过一个一个山头，寻找不太高的飞行空间，试图在主要的西北方向上找到一个便于降落的地方。

16页图：位于南京紫金山西坡的孙中山陵园。这座用现代建筑材料、仿古代皇陵式样依山而建的规模宏大的陵园是一位英年早逝的姓吕的建筑师的作品。

大约半小时以后，山势一下子变得不再陡峭，一条窄窄的、与我们航线呈交叉状且水流湍急的河流突然出现在眼前。这一定是黄河了，我一阵惊喜，可失望的是迈耶先生还是否定地摇了摇头。也难怪，我们已经遇到三四条有水流河道了。尽管人们都说这个季节河道应该是干涸的，但由于前天下大雨，雨水会顺着寸草不生的黄土坡很快流进山谷，注满河道。

我再一次要求迈耶先生试着用无线电台与兰州方面联系，希望能因此得到我们现在所在地区河流的一些大致描述。可惜，这一努力还是失败了。为谨慎起见，我在山谷间沿着河流方向又飞行了将近一刻钟。温度计的指示已经降到了摄氏1度，因寒冷我全身几乎没有一个地方不在发抖。不知道为什么，当我看到迈耶先生冷得牙齿都在打颤的样子，还有点幸灾乐祸，平添一股勇气，大概是应了“不幸时要有人陪着！”这样一句常用来安慰人的老话吧。

山谷慢慢变宽了，地面隐隐约约出现了农田和民居，但我还是不清楚，沿着河道，我应顺着水流的方向飞还是逆着水流的方向飞。此时，我又突然发现河流有一个向左的急拐弯，由于能见度太差，我无法判定左拐的河道是否就是主河道的继续延伸，或者只是主河道的一条支流。我不可能再耗时继续寻找了，剩下的燃油只能飞45分钟，我孤注一掷决定向左飞，因为左边地势看起来稍显平坦，我期待着在旷野中找到一块可供紧急着陆的农田。当然，希望也不是很大，农田呈阶梯状与河道相接，可供着陆的面积即使有也是相当小的。

还有半个小时飞行的可能，我利用这段时间继续沿着河道飞行，如果兰州还是不出现，在任何情况下我都得降落，我不能等到油料耗尽、发动机停止转动的那一刻。我回头朝机舱内瞥了一眼，机舱内除了飞机备件外还有临时捎上的三位中国乘客。他们此时却显得非常镇静，其中一位甚至都睡着了。看起来，他们已经习惯了这段长距离的飞行。他们没有时间的紧迫感，油料即将燃尽他们也不用操心。也难怪，他们并不知道眼前发生和将要发生的这一切。

19页图：由北向南俯视位于扬子江畔的中国“南部重镇”——南京市。中国明朝初期曾建都于此，两千多年以来，南京多次成为中国的皇都。图中可见游弋在扬子江面上的中国舰船以及英国人和日本人的炮艇。

可谓天无绝人之路，在这紧要关头，我幸运地发现了一条商队通行的道路，沿着这条商道架设着一条电话线路。一如上天的召唤，我知道应该在此地降落了，因为电话线是与城区相连的。商道出自一个小村庄，延伸300米~400米后直指远方。我又朝前飞了一小段，确信不会再有更好的着陆点后，即转头向这个小村庄飞去。正好半个小时，在我给出的这最后期限，飞机开始降落。在商道上空滑翔时我注意到仪器显示的高度是2500米，这意味着下降要飞行的距离是水平飞行距离的两倍。管不了那么多了，无论如何我都得降落（见76页下图）。

下降着陆都很顺利，可最后在地面滑行的时候，飞机的右侧撞上了梯田田埂，减震架压坏，螺旋桨叶片也打弯了。我悻悻地诅咒着，此时的迈耶还取笑我，尽管他自己冻得上下牙齿还在不停地打颤。

（三）

“……我就骑着毛驴通过了一个小城的大门。在数百名中国人的簇拥下，我尽量地摆出一副胜利凯旋的样子，在经过一条脏兮兮的主要街道后到达了当地的衙门。这是我第一次步入中国的政府机关。”

飞机的损坏倒是不大，可没有起落架和新的螺旋桨飞机是无法再次起飞的，我们必须尽快与上海方面取得联系。当然，我还得告诉上海的同事们，让他们放心。因为我知道，我们在这种地方能幸运地紧急降落几乎是不可能的。我检查完飞机的损坏情况后，接着想去找找同机的几位中国乘客，可他们却不知什么时候一个个悄悄地不见了踪影。看到的只是一群形形色色的当地居民，敬畏地与飞机保持着一定的距离，注视着这只奇怪而又陌生的大“鸟”。

23页上图和下图：来自大海的浪头以每小时25公里~30公里的速度向海湾推进，咆哮着冲击堤岸，浪头往往有4米~12米高。

由于语言上无法交流，我们不知道这里的地名，但我知道，沿着电话线就一定能找到电话机。我果断地就近抓住一头骡子并骑了上去，这骡子也长得太奇特了，块头很小。我试图将坐鞍上的脚镫扣延长，可哪怕延长一点点都不可能，脚镫扣已经按照当地人的体型大小拴得紧紧的。好在当地人理解了我的用意，马上牵来了第二头骡子，一个农民还骑上了另一头骡子自愿充当我的向导。

在这期间，围观的人已经增加到了好几百，我真不明白，在一个只有四五栋房子、最多能容纳五十人左右的小村庄里怎么会一下子聚集起这么多的围观者来。正所谓人多胆壮，有几个人开始去摸这只奇怪的“鸟”了，两个机灵鬼甚至已经发现飞机的方向舵可以自己动作，我真担心这样下去，他们会想办法把飞机拆掉，然后将零件卸下来作为纪念品或者一种幸运的象征物拿回家去。我把我的担心告诉了迈耶先生。只见迈耶卷起衣袖露出了他那强壮的臂膀，他从牧人手中抓过一根棍子，边走边挥动着棍子，吓唬、驱赶着围观者，不让他们靠近飞机。可当我骑着小骡子到达下一个山丘再回望飞机的时候，围观的人群还是没有散开，仍然好奇地围绕在飞机和迈耶的周围。他们扎成堆，在迈耶的驱赶下，从飞机的这一侧拥挤着跑到另一侧，场面紧张而又滑稽。“可怜的迈耶，直到我回来，你的任务都相当繁重，可辛苦你了。”我在心里默默地想着。

28页上图：威严壮观的午门，在50米的空中拍摄。

28页下图：北平紫禁城，过去的皇宫所在地。在200米的上空由南向北所见到的北平紫禁城。