

· 黃孝慈 ·

追記先總統蔣公座機之更迭(上)

民國二十(一九三一)年秋，我政府經由美商霍斯肯洋行購入兩架美製塞可斯基S-38型，半翼式，雙尾桁，短艙式，雙發動機之大陸兩棲飛船。一架提供洪水救災委員會使用，另一架則為當時國府主席兼軍事委員會委員長蔣公之座機。兩機均配有駕駛及維修人員，座機之管理則歸航空署負責，座機駕駛員為美籍哈瑞·史密斯先生。民國二十三(一九三四)年，哈氏因聘期將屆，航空署於二月，調該署教育科長田曦先生(保定航校畢業)前來接替，並調徐煥昇(航空班一期)充任副駕駛。未幾，徐氏升任正駕駛。此機因故障率偏高，暫行停用。民國二十五(一九三六)年，來華助我建立空軍之美國裘偉德上校所率領之工作團，團員哈維·格林勞先生在上海龍華機場試飛此機時，不幸失事，機毀人傷，此機即是蔣公之首架專機。

民國十九(一九三〇)年九月，一架美國福特公司所製福特5AT-C型，三發動機，高單翼，固定式起落架，全金屬之錫鵝式大型客機前來我國瀋陽，進行推銷示範飛行，此機註冊號碼為NC-400H，次月即由時任東北邊防軍司令長官張學良購下，並留用隨機前來之駕駛及機務人員，計正駕駛派里·哈頓，副駕駛艾德華·哈彌頓及機械員卡爾·肯尼斯。此後此機即常飛行於東北與南京國府之間。民國二十一(一九三二)年，張氏再購一架同式之5AT-D型機，註冊編號為NC-432H，贈予蔣公。此機編入委員長侍從室，駕駛員為義籍阿拉摩先生。民國二十三(一九三四)年，阿氏離職，航空署再調田曦及徐煥昇兩人分任正、副駕駛。次年田氏奉派赴義考察，徐氏接掌此機，此機是為蔣公第二架座機。

民國二十三(一九三四)年，義國政府在派遣羅蒂上校組團來華，助我加強空軍建設。當年七月，義相墨索里尼特派義國著名飛行家馬里歐·白納迪少校，親駕一架經修改為客機編號1-ABIC的義製卡布羅尼CA-111型長程偵察／轟炸機，自羅馬直飛來華，在江西南昌致贈蔣公。由於在前不久，我政府採納義顧問建議，已訂購軍用型此機六架。在新機到達前，暫將此機撥借轟炸訓練班教學使用。民國二十六(一九三七)年初，新機到達後，此機歸



蔣公首架座機美製塞可斯基S-38兩棲飛船



張學良贈送蔣公之美製福特錫鵝式大客機

還委員長侍從室擔任專機。此機為一大翼展(長達六十五點五英尺)之高單翼，固定式大型輪罩式起落架，金木混製，裝用一具艾索達·弗蘭尼其(SORC)八百三十四馬力，十八汽缸W型水涼式發動機，配裝三葉金屬變距螺旋槳，最大時速一百八十英里，航程八百英里，是為蔣公第三架座機。

民國二十三(一九三四)年四月，我政府向德國訂購一架容克斯Ju-52型，張臂式低單翼三發動機全金屬大型客機，用作蔣公座機。此機於同年八月，由德國航空部派員自柏林直飛來華，經廣州飛抵南京，此機註冊編號D-ABAN，駕駛員為德籍尤斯塔克，機械員



義相墨索里尼贈送之卡布洛尼CA-111專機



西安事變營救蔣公返京之法製容克斯Ju-52/3m



義相墨索里尼贈送蔣公第二架專機沙弗亞SM-72大客機

馬丁。此機編配在委員長侍從室，維修則委託我國之歐亞航空公司。民國二十五（一九三六）年十二月十二日，時任西北剿匪總部代總司令張學良及陝西綏靖公署主任楊虎臣，在陝西臨潼發動兵諫，劫持蔣公，震驚中外，史稱「雙十二西安事變」。此機飛往西安營救蔣公脫險返回南京。抗戰初期此機在湖北黃陂失事墜毀。此機構造堅固，其最大特徵，除全機蒙敷波紋式鋁合金蒙皮外，並可換裝浮筒及雪橇之固定

式起落輪架，以及機翼後緣下方裝有全幅兩段開縫式活動襟翼兼具副翼功能，習稱「二重式機翼」，因之使此機具有草場短距起降功能以及適用於水、陸及寒帶地區。一經推出，立受各國航空業者踴躍採用，亦為我國歐亞航空公司之主要機隊。二戰期間為納粹空軍主要機型使用遍及歐非各戰場上，戰後亦為歐洲各國航空之主要過渡機型。此機亦為蔣公第四架座機。

民國二十四（一九三五）年，義相墨索里尼指派來華履新的義大利航空工作團第二任團長斯卡羅尼上校，親駕一架註冊編號I-ABMD，經改裝為豪華客機的沙弗亞

SM-72型重轟炸機，代表墨氏贈送蔣公。此機駐節南昌，駕駛員為義籍席加沙上尉。次年，雙十二西安事變時，此機在營救軍指揮部中擔任聯絡及運輸工作。民國二十六（一九三七）年，七七抗戰爆發不久，此機在南昌青雲浦機場遭日機炸毀。按此機係一九三〇年初，沙廠所製之金木混製，張臂式高單翼，固定式起落架，三發動機之構型，亦為義顧問建議我國採購新機之一，我國共購六架，編配在空軍第十隊。計劃用在，一旦對日宣戰時，作為襲擊日本本土、九州及四國等地之軍事基地及工業中心之用。

一九二〇年代末期，由於空氣動力學、飛機材料、結構學以及工藝技術突飛猛進，促飛機製造業界起了革命性的變化。全金屬張臂式機翼，半硬殼式金屬機體結構，收放式起落架，自動變距式螺旋槳相繼出現。一九三三年，美國波音公司在此一波

改革浪潮下，推出一架全金屬張臂式低單翼、雙發動機、收放式起落架、變距螺旋槳，機體流線之高性能、快速舒適、劃時代型之波音二四七型客機。一經推出，震驚航空業者紛紛訂購，大有供不應求之勢。次（一九三四）年，時任豫皖鄂三省剿匪副總司令張學良，向美訂購了一架247D型機，飛機序號為一九五五，由張氏之美籍駕駛員J·巴恩先生接收試飛，取名「少遂號」。此機在民國二十五（一九三六）年「雙十二西安事變」前，張氏曾數度親自駕駛飛往陝北洛川、延安等地與共方接觸，導致日後之



美製塞可斯基S-43兩棲飛船



張學良密訪陝北之美製波音247型客機

事變發生。另架247型機亦係張氏委託其美籍顧問帶向波音公司洽購。此機爲一武裝型，機頭裝有兩支〇點五〇英寸口徑固定前射機槍，機背裝備有同式活動機槍一支，另在機內加裝油箱增大航程，並可搭載乘員六人，此機備作蔣公座機。西安事變後，此兩機均由委員長侍從室接管作爲專機。張氏座機於民國二十七年（一九三八年）年在湖北宜昌遭日機炸毀，那架武裝的同型機則在一次飛行中撞山失事。

一九三〇年初，美國道格拉斯公司應美國西方航空公司要求，設製一架三發動機之客機。但達廠中途捨棄原計劃改以一架全金屬，低單翼，收放起落架，雙發動機運輸機，取名DC-1型機而取代。新機於一九三三年首飛，其性能遠較原三發動機客機方案爲佳，後經改良加長機身，換裝較大馬力發動機，提升性能，並可搭載乘客十四人之DC-3型客機。其時此機在各方面之表現，均已超過其強勁對手——波音二四七型客機。一經推出立爲各大航空公司爭購對象，包括我國之中國航空公司。美軍用型此機，型號爲C-33型運輸機。民國二十五年（一九三六）年，我航空委員會向美購得DC-2-112型機一架，按（112）係指道廠專爲美環球航空公司所定規格生產機型，作爲蔣公座機，並聘美籍羅納德克先生爲駕駛，此機在西安事變期間，搭載蔣夫人、張學良之前美籍顧問端納先生以及中央調解委員等人，往來於南京、西安之間進行營救工作。此機在抗戰期間遭日機掃射焚毀。又據《傳記文學》雜誌四十九卷共六期，趙廷桂先生所著《委員長座機滄桑》一文所載，民國三十（一九四一）年冬，趙氏時任航委會第八修理廠之發動機股長，曾奉令限期修換委員長座機的發動機兩具的經過報導。據該文所載，這架飛機係達廠DC-2

112型。經查達廠記載，此型機是以DC-3型機配裝DC-3型機之整組機尾，加強艙內地板結構及貨運機門改造而成，共生產三十五架，軍用型號爲C-39型運輸機。此機原屬中國航空公司，撥贈委員長作爲專機使用，駕駛員爲林大綱先生，飛航工程師爲華僑房君。

民國二十六（一九三七）年，我中國航空公司向美購得兩架塞可斯基S-43型高單翼，雙發動機，全金屬製，可搭乘十六名旅客及機員三名之水陸兩棲飛船，用以營運滬粵航線，及接駁美國汎美航空公司，自美越洋長途飛行之馬丁一三〇型四發動機巨型飛船「中國飛剪號」至菲律賓馬尼拉及香港旅客，往返於上海。同年八月，一架此型航機在香港東北九十九英里處，因氣候惡劣迫降落海，除正駕駛史密斯先生及七位旅客獲救外，俄籍副駕駛、華籍無線電通信兵及一名空服員均告失蹤。此時七七抗日戰爭已全面爆發，戰火業已沿至上海，嚴重影響滬粵航線之營運，中航公司爲旅客安全，決定停航此一航線，並將另一架此型機，移贈航委會作爲蔣公專機。此機於民國二十七年（一九三八年）年，由重慶飛往香港途中故障，迫降於湖南岳陽附近的洞庭湖面。觸礁失事機身漏水，歷經一個月始將此機拆卸運往漢口，交撤退來漢之中央杭州飛機製造廠進行整修。當年十一月日軍進逼武漢，此機在未做修復試飛前，冒險飛返重慶。次（一九三九年）年，飛往香港大修，越（一九四〇）年，此機在雲南壘允中杭廠附近之南山機場，遭日機轟炸受創，待件修復。迄至民國三十一（一九四二）年九月，日軍進佔緬北，壘允告急。此機尚未完全修復，在此緊急情況下，時爲中杭廠航務主任兼任試飛員，美籍夏甫先生親駕此機強行飛離，不幸失控撞山，機毀人亡。（待續）