

· 黃孝慈 ·

追記先總統蔣公座機之更迭(下)

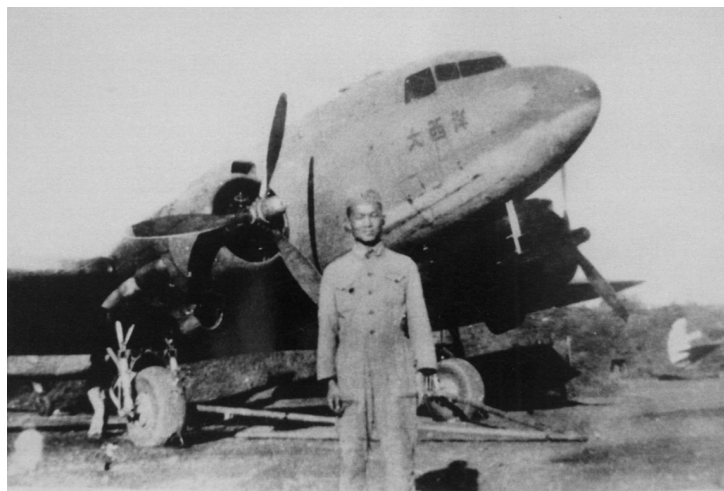
道格拉斯DC-3型機爲DC-2型機之改良加大型，原設計係應美國航空公司汰換該公司之寇蒂斯兀鷹二式，雙翼、雙發動機，設有臥舖之夜間飛行航班客機之用。一九三五年十二月首飛成功，其性能之優越，營運成本之低廉，無與倫比。一經推出，廣爲各大航空公司競相爭取之理想機型。二戰之前已有八百餘架飛行於世界各國航線中。

爲應軍方需求，加強機艙地板結構，裝置大型貨運雙扇艙門，以及拖曳滑翔運兵機之機尾拖勾。截至一九四五年，DC-3型共生產一萬一千餘架，其中軍用型一萬零四百一十八架。空軍型號爲C-47及C-53型，海軍則爲RA-4D型。另授權日本昭和、中島兩公司，共生產五百七十一架，型號爲J3D型。此外，亦授權蘇俄仿製兩千七百餘架，型號爲I1-2型。

DC-3型機使用遍及全球，服務歲月超過半個世紀，堪稱運輸機之翹楚，亦不爲過也。民國三十一年（一九四二年），我空軍派往美國接收美援第一架C-47型運輸機（後升中將），在美接受此型機之飛行訓練後，親駕此一甫出廠的新機，飛越大西洋，繞道非洲、中

東、印度後，返抵國門，旋即召集衣復恩出國前所帶領的三十六號大達機組人員接管此機。按三十六號大達機原爲非洲前阿比西里亞（今之衣索比亞）國王塞拉西向達廠訂購的一架序號三十六號的DC-3型機，因該國爲義大利所併吞，此機轉售我國廣東省政府。時因兩廣軍系領導人藉抗日爲名，實爲反叛對抗中央，由於廣東空軍集體北飛輸誠，效忠國府，致使此一叛亂計畫未能得逞，史稱「六一事件」。此機遂由航委會接收，因無人能夠駕駛，故暫借予中航公司營運，不久收回，並請中航機師陳文寬先生訓練衣氏等人。此機並未充作專機使用。

民國三十二年（一九四三年），蔣公命名衣氏飛回之DC-3型新機爲「大西洋號」，正式成爲領袖專機，惟此機並未修改，仍維持軍機原貌。每當乘用時，僅在艙內加裝兩把藤椅以供乘坐，其他隨員仍使用原有機上之帆布吊椅。一九四



美援第一架道格拉斯C-47「大西洋號」專機



美製道格拉斯DC-4「中美號」專機

五年四月十二日，美總統羅斯福病逝，副總統杜魯門繼任。爲加強與我國之合作友好，特別致贈C-47型專機一架。內部設備完美周全，並派專人飛送來華，降落在重慶九龍坡機場。此機命名「美齡號」，並派我原「大西洋」號機組人員接管，旋飛成都太平寺機場，正式納入空運隊編制服勤。

抗戰勝利後，中國航空公司爲崇敬蔣公豐功偉業及戰勝日本，特奉獻道格拉斯DC-4型豪華客機一架，作爲領袖專機。但爲公司美方董事否決。復由我財政部撥款償付該機全部造價美金一百八十萬元。此機由美方派員飛送上海江灣機場，我空軍第十大隊長衣復恩率領機

組人員前往接收。經美方機師帶飛完訓後，旋即飛返南京，利用大校場機場之較長跑道做熟飛訓練，俟操作熟練後，再返明故宮機場歸隊。此機由蔣公賜名「中美號」，取自蔣公與夫人名諱「中正」及「美齡」之首字。按DC-4型機緣起於一九三五年，美國民航界急需一種搭載旅客五十二人之中程客機。道廠受委託設計推出一架四發動機之巨型客機，命名DC-4B（E代表試驗型）。因裝備複雜，造價過高，雖經試飛成功，且獲美國商務部驗證許可，但因不符營運成本，乏人問津。道廠針對問題改弦易轍，重新設計，於是推出簡化裝備，體積較小之長程客機。一九四二年二月首飛成功，深獲好評，新機仍沿用原來型號DC-4，進入市場參加營運。

此時二戰方殷，盟軍急需大批長程運輸機隊，越洋飛行支援大西洋、太平洋兩戰場之需。經軍方評估選定此一機型，並要求道廠按軍



美製波音720「中美號」第三代專機

方要求修改，以貨運及運兵為主，加強飛機結構及增大航程。此機全重六萬八千磅，在酬載九千磅時，航程三千英里，搭乘兵員四十九人或擔架三十付，巡航時速兩百四十英里。其最大特色為其飛行安全紀錄。據統計，二戰期間，此機之總飛行任務多達七萬九千六百四十二架次，僅有三架失事。此機亦為美國總統羅斯福及英首相邱吉爾之專機。此機二戰時，曾參加中印間駝峰空運，戰後柏林空運及參加韓戰。軍用型號，空軍C-54，海軍R5D。軍用型機共生產一千零八十四架，民用型七十九架。二戰後，美政府以剩餘物資處理，出售五百餘架，經改裝民用型機後，充斥於世界各大民航業界中，迄一九七〇年代，尚有百餘架此型機仍活動於世界各地中，包括我空軍在民國六十一、二年間，向美方購入剩餘此型軍機六架，編配於專機中隊，迄民國七十二年，隨同C-47型機一併汰除。

二戰後在航空業界中，長程運輸機的市場上，道廠雖推出超過一千架以上，在二戰中表現優異、安全可靠之DC-4型客機，但不及後起的波音三〇七型同溫層郵輪式及洛克希德廠之L-140型星座式客機之承載設備及飛行性能。尤其，深受旅客歡迎之舒適空調艙壓設備尙付之厥如，因此市場前途黯淡。致使將戰時軍方資助發展，裝設空調及艙壓設備，以及增大酬載艙容及提升性能的C-54改良加大型XC-124型機釋出，且此機早在一九四六年二月試飛成功，後因戰終未能投入量產。此時推出改作客機以資補救，亦即DC-6型機之由來。

DC-4「中美號」總統座機自民國三十五年服勤以來，迄民國四十一年，時政府雖已播遷來臺，但大陸動亂仍持續不止。此段期間任務繁多，超時使用且未能按照規定日程，進行

不同階段之檢修，因之機況每下愈況。好在我維修人員在裝備不足，零件短缺情況下，發揮克難精神，保持此機長久適飛。直至民國五十一年，此機結構發生變化，加之翻修器材來源中斷，勢必停用，覓新機取代。迭經尋訪，始在美國邁阿密一家名為尼加拉瓜航空公司，發現一架新近改裝整修，情況良好，且機齡不高的DC-6B型客機，亟符需要，當以美金三十六萬元成交，並立派汪積成上校赴美辦理購機手續，同時調派座機組先後兩任組長汪正中、傅保民兩人赴美，在佛羅里達州棕櫚灣美空軍基地接受C-118（DC-6B之軍用型號）型機飛行訓練後，將此機飛回。編入位於空軍嘉義基地之座機組服勤，此機即是第二代中美總統座機。

波音720B型機，為波音七〇七長程越洲四發動機噴射客機的副型機。由於後者機型過大，不符美國國內航線之經濟營運效益，故波廠將其機身縮短十英尺，載客量減至一百二十五人，起飛重量減至十萬兩千磅，以符需要，並自一九六〇年開始生產。為提升性能改裝推力一萬七千磅之TF3D型發動機，此型機共生產一百五十三架。當波廠推出七二七型三發動機噴射客機後，此機漸趨沒落。民國六十年十二月，我國向美國西北航空公司購得一架此型機，波廠序號一八三五七號。先後派遣機組人員張耀江、周永隆等人赴美受訓接機。歸國後，立即取代DC-6B機，成為第三代「中美號」總統座機。此機服勤長達二十年，由於機型老舊，不合維修經濟效益情況下，仍然步入逾齡淘汰之命運。民國八十一年九月二十七日除役後，飛送岡山空軍軍史館陳列。（完）

註：第八六〇期本文上篇第十一頁中圖應為「德製容克斯」Ju-52/3m特此更正。