

DC-3/C-47與中華民國的 民航軍運（上）

· 黃剛 ·

壹、道格拉斯DC-3

DC-3是種雙活塞發動機螺旋槳客貨運輸機，由美國道格拉斯飛機公司（Douglas Aircraft Company）設計生產，於一九三五年十二月問世。DC-3基本上是DC-2的改良版，其性能穩定，且易於維修保養，迄今仍被認為是航空史安全係數最高而最具代表性的螺旋槳飛機；直至一九九〇年代還有少數國家的空軍及民航公司採用。

DC-3之設計與功能，較同期之其他機型顯見突出，如載客量可逾二十人，續航力強到可飛越美國大陸只需在中途加油一次，再加上備置空中廚房，及能在艙內改裝床位等。按在此之前，長途航班均無熟食供應，乘客及機員如要用餐，只能在中途站所進食。無怪乎DC-3一經推出，頓時成為美、歐民航界的新寵，歷久不衰，產銷架數逾萬。

第二次世界大戰爆發後，軍用運輸機需求大增，DC-3先被徵召，後經改造以符軍事用途，稱之為「C-47空中列車」（C-47 Skytrain）；有因其為接運軍事人員或作傘兵跳傘之飛機而稱為「C-53 Skytrooper」（C-53空騎兵）。C-47在戰爭期間曾擔任過的任務多不勝數，其中包括中國戰場的飛越駝峰空運。戰後，大量退役的C-47轉為民用，這些以退役物資出售的C-47，價廉物美，一時成為各航

空公司的旗艦機種。

貳、DC-3的基本規格與性能

DC-3的基本規格（General characteristics）為：機員（Crew）兩人；載客量（Capacity）二十一至三十一人；長度（Length）十九點七公尺；翼展（Wingspan）二十九公尺；高度（Height）五點一六公尺；機翼面積（Wing area）九十一點七平方公尺；空重（Empty weight）八千三百公斤；載重（Loaded weight）一萬一千四百公斤；發動機（Power plant）兩組Wright R-1820 Cyclone 9 series或Pratt & Whitney Twin Wasp；螺旋槳（Propellers）三葉之Hamilton Standard 23E50 series。

DC-3的性能（Performance）為：最高速度（Maximum speed）三百八十一公里／小時；巡航速度（Cruise speed）兩百四十公里／小時；航程（Range）一千六百五十公里；實用升限（Service ceiling）七千三百公尺；爬升率（Rate of climb）五點七三公尺／秒；翼負荷（Wing loading）一百一十五公斤／平方公尺；推重比（Power/mass）一百五十七馬／公斤。

參、C-47 Skytrain / C-53 Skytrooper

C-47及C-53是由DC-3民用客機衍生而成的軍用運輸機，按於第二次世界大戰時期，美國為了軍運需要，將DC-3之機身及艙板等結構強化並加大發動機馬力，而成軍用運輸機C-53。美國後來又將C-53之機門由單開門再改為雙扇門，使能運載沉重而巨大的軍用物資，統稱C-47。C-47及C-53曾生產過一萬多架，迄為世界最高紀錄。C-47及C-53在英國及英聯邦名為「達科塔」（Dakota），在第二次世界大戰歐戰期間又稱「信天翁」（Gooney Bird）。

C-47在第二次世界大戰時，在各重要戰

事中，為盟軍提供強大而機動的空中運輸，其中以一九四四年六月六日空降諾曼第，一九四二至一九四五年間之駝峰空運等役尤為著名，戰績彪炳輝煌。戰後一九四八至一九四九年間之柏林空投行動，乃至一九五〇至一九五三年間之韓戰（Korean War），及一九五九至一九七五年間之越戰（Vietnam War），仍被使用。

肆、C-47與駝峰航線

一九四一年十二月日本偷襲珍珠港，並侵占美、英在東南亞之領土屬地等，美、英即與中國并肩對日作戰。一九四二年春，日軍進攻緬甸，並切斷中國戰時最重要的對外陸上交通線——滇緬公路。

美國為要保持中國對日作戰之戰力，藉以牽制日軍在太平洋地區之橫行，乃以空中補給方式，將戰略物資運往中國；中、美兩國乃在印度東北部的阿薩姆（Assam）和中國雲南昆明之間開闢了一條轉運戰略物資的空中航道；這條航線飛越之前被視為空中禁區的喜馬拉雅山脈。飛機穿行其間，機員眼見下方群山聳立狀似駝峰背，故得「駝峰航線」（The Hump）之名。「駝峰航線」大半由美國陸軍航空隊負責，而中國國家（國營）航空公司（China National Aviation Corporation）因自一九四二年下半年起陸續獲撥中國依「租借法案」（Lend-lease program）得自美國之C-53而曾參與。

駝峰空運於一九四二年五月開始時，C-47/DC-3是惟一的運輸機種，因性能穩定、耐用又易於維護，深受駝峰飛行員的喜愛。惟C-47載重量較小，不適合裝運大型貨物。因此，美國為加強駝峰空運的能量，自一九四三年起，陸續調派了載重量較大的C-46、C-87、C-109等機種加入駝峰空運。

「駝峰航線」長約八百公里，所經過者多



C-47機

為海拔五千公尺左右的山區，最高者尚在七千公尺以上，氣候因地形惡劣而多變；蓋以當年的飛機設計不若當今之精良，沒有加壓裝置，機員在高空飛行需要極大耐力，加以日本軍機不斷襲擊，異常危險，「駝峰航線」亦被稱為「死亡航線」。估計在駝峰航線上包括C-47在內，遭日機擊落、因故折損或失蹤的飛機約五百九十餘架，犧牲或失蹤之中美機組人員超過一千六百人。據稱在天氣晴朗時，飛行員可以沿著戰友墜機碎片的反光引導飛行，這段悲壯的航路嗣被稱為「鋁谷」。駝峰飛行自一九四二年四月開始至一九四五年九月日本投降而結束，歷經三年有餘；迄今仍為持續時間最久的空運作戰。

後來在臺灣成為復興航空創辦人之一的陳文寬是曾參與駝峰航線之DC-3飛行員。

伍、C-47美齡號總統座機

一九四五年六月，美國於一九四五年六月為加強兩國盟友關係，將一架C-47B（美軍編號3-48806）贈給中華民國軍事委員會委員長蔣介石，該機自印度經駝峰航線飛抵重慶，我空軍於六月三十日接收後編為二一九號，並將之命名為「美齡號」，作為元首座機。一九四六年十月二十一日蔣介石暨夫人即搭乘「美齡號」抵達臺灣臺北，主持臺灣光復一周年紀念會。

一九四六年，另架C-54「中美號」元首專機加入服役，「美齡號」因其歷史地位與短場起降能力，仍與「中美號」一起執勤。一九四九年政府播遷臺灣，「美齡號」隨空軍第十大隊駐在嘉義水上機場。

「美齡號」於一九五七年十二月移交空軍官校作為空運組教練機，除役後於一九八七年八月十四日移置岡山空軍官校展示。

陸、中國於一九四九年大陸易幟前民航使用DC-3C-47情況

DC-3C-47自一九三五年問世後，立即成為當時歐、美民用航空的主要機種；而於此時萌芽初長的中國民航業，也由中國航空公司於一九三九年起率先使用DC-3/C-47。有關於一九四九年中國大陸易幟以前，中國各民航公司使用的DC-3或C-47的情況略述如下。

一、中國航空公司（「中航」）

中國國家航空公司（以下亦有簡稱「中航」者）成立於一九二九年，其前身為政府於一九二九年設立之「滬蓉航空管理處」，該公司約自一九三九年起至一九四一年十二月太平洋戰爭爆發前陸續添置多架DC-3，如其第四十

一號（嘉定號）、第四十六號（峨眉號）及第四十七號等分別於一九三九年十一月、一九四一年二月及一九四一年八月購入加入航班。

中航機隊係民用飛機，曾於中國單獨對日抗戰期間，不時慘遭日本軍機的襲擊；至一九四一年十二月上旬珍珠港事變及日軍攻佔香港時，僅餘三架。然中航堅持運營，約於兩星期後恢復若干客運和郵件航班。

中航隨後積極投入駝峰空運，中航自一九四二年下半年至一九四四年底，陸續接獲中國依「租借法案」得自美國的飛機，計二十架C-47及二十一架C-53，計至一九四五年九月曾載運物資計達七萬五千噸物資，旅客三萬三千人次，但也犧牲了二十五個機組人員。

中國國家航空公司在戰後發展頗為順利，中航於一九四七年底所有之四十六架飛機中，有十七架是C-47；於一九四九年十一月擁有各型飛機五十二架。中航於一九四九年十一月「兩航事件」發生後結束營運。

中華民國政府持中航百分之八十的股份（另百分之二十由美國泛美航空公司持有），故中航事實上為一國營機構。

二、歐亞航空公司（Eurasia Aviation Corporation）

歐亞公司係於一九三一年中德合資成立，德方股東為漢莎航空公司（Deutsche Lufthansa）。歐亞航空公司使用之機種只有德製之容克斯（Junkers），未見DC-3或C-47。中華民國交通部於一九四〇年九月曾向漢莎航空租用兩架DC-3備供西北飛航之用，因其時正值中國對日抗戰，日本封鎖中國海岸。該兩架DC-3海運受阻，中國乃轉洽蘇聯准予借道東來，但遭拒絕。

德國於一九四一年七月承認日本扶持之

「南京汪精衛政府」，中國乃與斷交；歐亞航空公司亦經中國收歸國有，嗣予轉型成「中央航空運輸公司」(Central Air Transport Corporation)。

三、中央航空運輸公司(「央航」)

中央航空運輸公司(以下亦有簡稱「央航」者)成立於一九四一年，其前身為一九三一年中德合資之歐亞航空公司。央航於一九四五年冬由川鹽銀行借貸自印度購得C-47十一架，一九四六年購買美軍殘破之各式飛機一百五十餘架，經修理拼湊，得有十六架可用；央航又於一九四七年自美國西北航空公司購得六架DC-3。央航於一九四七年底所有之三十七架飛機中，有十四架是C-47，於一九四九年十一月擁有各型飛機四十三架。

中央航空運輸公司全部的股權為中華民國政府持有，故為一國營機構；該公司最高權力機構為「理事會」，所有理事均由中華民國政府指派。

中央航空運輸公司於一九四九年十一月「兩航事件」發生後結束營運。

四、中蘇航空公司

中蘇公司於一九三九年成立時，計劃於一九三九至一九四〇、一九四一至一九四二、一九四三至一九四四、一九四五年期間各年間購買與DC-3相似之飛機八架；該公司約至一九四七年時擁有三架DC-3。

五、行政院善後救濟總署空運大隊／行總空運大隊(Chinese National Relief and Rehabilitation Administration Air Transport)

一九四四年九月，中華民國向創立於一九四三年之「聯合國善後救濟總署」(United Nations Relief and Rehabilitation Administration)申請戰後重建經費，並獲得價值五點一八億美

元的各項援助。(註：此「聯合國」是指同盟國參戰國家，而非後來於一九四五年十月在舊金山成立的「聯合國」組織)；有關援助經費由中國政府於一九四五年一月成立的「行政院善後救濟總署」運用。

行政院善後救濟總署為強化中國的交通能力，乃自「聯合國善後救濟總署」援助中勻撥經費購置飛機及器材，並於一九四六年十月以簽約方式委請由美籍人士陳納德將軍(General Claire L. Chennault)等成立之「民航空運隊」(Civil Air Transport)墊補不足資金，並負責相關之飛航業務；故此空運隊是中華民國政府將資產交由美國人士所組織之機構營運者，即為通稱「行總空運大隊」之「行政院善後救濟總



「美齡號」於1957年12月移交空軍官校作為空運組教練機，除役後移置岡山空軍官校展示

署空運大隊」。

按陳納德於一九四六年五月初所提計劃，該空運隊擬使用二十五架飛機，其中八架為C-47，而至十月正式開始營運時，機隊中有五架C-47。

六、交通部民用航空局直轄空運隊

「行政院善後救濟總署」於一九四七年結束，「行總空運大隊」改組為「交通部民用航空局直轄空運隊」；而有關之營運仍由陳納德所主持之「民航空運隊」掌理。

交通部民用航空局直轄空運隊承繼行總空運大隊業務，當然也使用C-47。「民航空運隊」於一九五〇年初因中共攻佔大陸，業務縮緊難以為繼，又因飛機等資產實屬中華民國政府所有，停落香港恐遭已承認中共政府的英國扣押並交予中共，茲經得中華民國交通部同意後，將資產移轉美國「民用航空運輸公司」(Civil Air Transport Incorporated/CATI)·該公司係美國「耶德爾公司」(Airdale Corporation)所設子公司。

七、西南航空公司(Southwest Aviation Corporation)

西南公司係由廣東省政府於一九三〇年創辦者，一九四八年結束。該公司曾於一九四六年擬向美商借款購買包括C-47等型飛機，後因政潮變遷未能付諸實施。

八、其他之航空公司

另有成立於一九四五年大華航空公司(Great China Aviation Corporation)者，曾購買過五架C-47，但該公司雖曾短暫營運，惟因故未能存續。而由四川西康方面人士於一九四六年冬倡議擬設的邊疆航空公司；依其呈報交通部之企畫書，第一期擬購五架C-47，但該公司因故未見實際成立。(待續)