

DC-3/C-47與中華民國的 民航軍運（下）

· 黃剛 ·

捌、DC-2 1/2

一九四一年五月二十日，中國航空公司由重慶飛往成都的一架DC-3「峨嵋號」遭日本戰鬥機攔截並擊毀右翼，該機迫降於四川宜賓。中航一時沒有備用的DC-3機翼，但在香港有一只DC-2機翼，於是就在一架由香港飛往重慶的DC-2航班飛機上，在其機腹綁著DC-2的機翼；該機並超載乘客先飛到重慶，再轉往宜賓，將此較小的DC-2機翼裝在受損的DC-3上。按DC-3的翼展二十九公尺，機翼面積九十一點七平方公尺；而DC-2的翼展及機翼面積較為短小，分別為二十五點九公尺及八十七點三方公尺。

這架裝上DC-2機翼之DC-3就成「世界獨有的」DC-2 1/2。該機先飛重慶載客，再滿載夜航至香港，進行大修。這架「DC-2 1/2」的最大特性就是左右兩翼升力不同，起飛時必需要把副翼向左壓滿，然後逐次調整馬力與副翼，以求飛行時平穩。該機於同年七月六日修復並正常飛航。（該DC-2 1/2機之圖像可參見馮國震所作「中華民國航空史研究會馮國震文集」第一〇四頁。）

玖、杜立德(Jimmy Doolittle)在中航DC-3上的經驗

一九四二年五月，日軍攻擊緬甸密支那

(Myittha)並逼近當地機場，中航指示駕駛員陳文寬於由重慶飛往印度加爾各達的航班途中暫停密城撤運員工。同年八月，陳文寬依計劃飛行駕駛一架DC-3，於起飛前突被要求等待以便接送幾位美軍至加爾各達(Calcutta)；而於飛行途中又因迴避日機襲擊又降落在昆明附近一個簡陋機場，這些耽延對於分秒必爭的疏運密城中航員工甚為不利。

但陳文寬在途中知道美軍乘客中，有一名



中華民國空軍的C-47機隊

為杜立德(Jimmy Doolittle)，乃與寒暄，杜立德當時僅表示係為戰爭之故來華。

陳文寬因以密城中航同仁為念，仍堅持先飛密城，於抵達密城機場上空時，眼見當地之中航員工正被另架中航飛機接走，原來中航以陳文寬在

途中的一番周折或將無法及時抵達，乃另派飛機前往搶救。

陳文寬雖知密城中航員工正被另架飛機接走，但眼見當地機場擠滿逃難人群，乃決定降落搭救，並在杜立德等人的協助下，儘量接載擠爆機艙，飛赴加爾各達；事後清點，機上乘客共七十三位，遠遠超過正常乘載的二十一個客位；此事還登上美國的新聞雜誌。

杜立德對於陳文寬在昆明附近簡陋機場參酌地形順風起飛及在密支那超載起飛的膽大技高頗為讚佩；當然，DC-3的性能也因陳文寬而大為發揮。陳文寬是於五月九日在新聞報導中才知道杜立德出現中國大陸的真正原因。（美方顯然是在確知所有機員之下落及處境後才發布消息。）

杜立德何許人也？原來他在一九四二年四月十八日率領十六架B-25自「大黃蜂」號(Hornet)航空母艦飛行一千三百公里空襲東京，打破日本自吹本土永不會被攻擊的神話，這對陶醉在戰爭勝利中的日本民心士氣是個重大打擊。杜立德特遣隊所用的B-25載油量不足返航，所以在完成空襲任務後，各機必需西飛中國尋找降落地點；與役之人機中，頗有戰損。

拾、國共在大陸戰爭末期的兩航事件

及至一九四八年間，中華民國在與共產黨之鬥爭方興未艾之時，中華民國主要的民用航空公司有中航、央航及交通部民用航空局直轄空運隊三者；中華民國政府持有央航及交通部民用航空局直轄空運隊兩者全部的股權，亦持有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股），故此三家民航空公司事實上俱為國營機構。

國共內戰自一九四九年中起情勢轉變，並



Alaska Airlines阿拉斯加航空公司的DC-3（美國華盛頓州波音公司航空博物館）

自南京多次遷都四川之重慶、成都等地。中航、央航自一九四八年起陸續將其八十餘架飛機移至香港，交通部民用航空局直轄空運隊則隨中華民國政府撤往臺灣。

一九四八年十一月九日，即中共於一九四九年十月一日宣告建政後月餘，中航及央航所屬十二架飛機在該兩公司總經理劉敬宜及陳卓林策動下，從香港起飛前往已為共軍佔領之北京及天津兩地，此即震驚一時的「兩航事件」。

事件發生後，兩航尚有七十一架飛機滯留香港，暫由港英政府扣管。中共以該兩公司俱

屬國營機構，主張滯港飛機應歸中共所有。

中華
民國政府
為防止該
批飛機移
交中共，
乃於是年
十二月初
以三百五
十萬美金
將兩航股
份售予與
美籍人士
陳納德等
人，而陳
氏旋將該
批飛機轉
售「民航

空運隊」(Civil Air Transport)，並向香港法院確認渠之擁有該批飛機，但遭拒絕。

一九五〇年一月一日，「民航空運隊」改組為美國籍之「民用航空運輸公司」(Civil Air Transport Incorporated/CATI)。此舉使得該滯留香港之飛機成為美國公司的財產，也讓爭議演變成中共沒收後之兩航與美國「民用航空運輸公司」間之司法對峙。

按此訟案所牽涉者，係有關「政府承認」及「國有財產在政府變更時之繼承與變動」等國際法問題；而當時中共雖然宣布建政並漸攻佔大部分之中國大陸地區，然中華民國政府仍然據有大陸之南方及臺灣、澎湖等地；國、共兩政府均自稱為合法政府。在此並無截然區分的情況下，任一外國對國、共兩政府的擇一承認就具有高度的個別性，對中國國有財產的歸屬及處分等問題亦自有主見。

兩航事件發生時，英國已對中共政府示好，旋於一九五〇年一月五日給予承認並與中華民國政府斷交；此一情勢，使得香港法院以該批飛機原屬中國政府所有，中華民國政府於潰敗時的財產讓售應為無效等理由，判決陳氏及美國「民用航空運輸公司」敗訴，且還認為兩航飛機應歸中共所有。美國則對該案之審理多次向英倫表達嚴重關切，因美國當時仍然承認中華民國政府，一個中國合法政府將其國有財產售予美國公司的交易，對美國而言當然是有效的。

陳氏及美國「民用航空運輸公司」之訴訟在香港失利後，仍再向作為港英法院之終審法院的英國樞密院(Privy Council)提出上訴；又於此時之國際政治，以美國及蘇聯為首之東西兩大集團的對抗已日益嚴峻；北韓於一九五〇年六月下旬發動韓戰，後又得中共之大量軍援

，此批飛機是重要戰略物資，美國當然不欲之落入共產陣營。

英國樞密院及香港法院在此氛圍下，於一九五二年七月及十月分別判決央航所屬四十架飛機及中航之三十一架飛機均歸美國「民用航空運輸公司」；惟以陳納德及「民用航空運輸公司」等既屬美籍，飛機必需先送美國，不得直接運往臺灣；該等飛機因缺乏維護保養或零件被盜取，多已殘破不再適航，後由美國航空母艦Cape Esperance等船隻運至美國。另在訴訟期間，七架屬於中航之飛機於一九五〇年四月二日遭到爆破損壞。

中華民國政府之策略雖未取回該批飛機，但隨與東西兩大集團間關係之演進，卻也防制中共獲得而可能用於渡海攻擊臺灣。

於「兩航事件」事件中飛往中共佔領區的十二架飛機中，有一架DC-3及七架C-47；事件發生後，由香港滯留的七十一架飛機，其中七架是DC-3，十七架是C-47；另一九五〇年四月二日遭到爆破損壞的七架飛機中，有三架是C-47。

拾壹、中華民國政府遷臺後民航使用DC-3C-47情形

一九四九年二月八日中華民國政府遷駐臺灣，之後各年度交通部註冊使用的DC-3C-47，於一九五二年有七架；一九五三至一九五八年間有六架；一九五九年有七架；一九六〇年有五架；一九六一年登記及適航各為七架及六架；一九六二年登記及適航均為七架；一九六三年登記及適航均為六架；一九六四年登記及適航均為七架；一九六五年登記及適航均為十三架；一九六六年登記及適航均為十六架；一九六七年登記及適航均為二十二架；一九六七至一九六九年三年登記及適航均為二十

三架；一九七〇年登記及適航各為十九架及十七架；一九七一年登記及適航各為十八架及九架；一九七二年登記及適航各為十七架及八架；一九七三年登記及適航各為十六架及六架；一九七四年登記及適航各為八架及七架；一九七五年登記及適航各為六架及四架；一九七六年登記及適航各為六架及三架；一九七七年登記及適航各為五架及三架；一九七八年與一九七九年之登記及適航各為三架；一九八〇年登記及適航各為三架及一架；一九八一年登記及適航各為一架。而有關於一九六五至一九七三年間使用DC-3/C-47由數架突增至十幾、二十餘架，其原因待考。

交通部民用航空局亦曾擁有DC-3/C-47；如於一九八一年登記及適航之一架DC-3/C-47即屬該局。現在桃園航空科學館陳展的DC-3，原係民用航空局所有。至於中華民國政府遷臺後，各民航公司向交通部註冊使用DC-3/C-47之情形，列計如下：

一、民航空運隊

原陳納德主持之「民航空運隊」於一九五〇年初由美國「民用航空運輸公司」收購後，中文名稱仍稱「民航空運隊」，而其營運係以臺北作中心飛航於臺灣等地。

「民航空運隊」於一九五〇年擁有二十八架飛機，其中有DC-3/C-47等。〔根據Jane's All The World's Aircraft 19511至195111記載，民航空運隊的機隊中，有四架DC-3。此「民航空運隊」於一九五五年三月改組為仍以臺灣為重心之「民航空運公司」（英文名為Civil Air Transport）。

二、復興航空公司(TransAsia Airways)

復興公司成立於一九五一年五月，該公司曾向空軍租借C-47及C-46各一架經營定期航

線，後於一九五八年秋停飛定期航班。該公司於一九八八年恢復國內航線營運，一九九五年開始服務定期國際航線。

三、民航空運公司(Civil Air Transport Inc.)

由前述美國「民用航空運輸公司」所操控並負責臺灣島內島外空運之「民航空運隊」於一九五五年三月分割為兩家公司：一為擔當空運的「民航空運公司」（英文名亦為Civil Air Transport），一為負責維修的「亞洲航空」（Air Asia Co., Ltd.）。此「民航空運公司」雖在中華民國登記，並懸飾中華民國國旗，且以臺北為營運



交通部民航局的DC-3（陳展於桃園航空科學博物館）

重心進行飛航業務，但卻完全由外國人掌握。

根據

記載為五架DC-3。民航空運公司於一九六八年二月因其編號B-1018之波音七二七在臺北附近山區失事後宣告停業。中華民國的國際民航業務際此終於擺脫外人的操控。

四、中華航空公司 (China Airlines, 亦稱「華航」)

華航成立於一九五九年十二月，迄今仍然屹立壯實，飛翔於亞、歐、北美三大洲。華航第一架DC-3是一九五九年向空軍租借來的。華航前後共使用過九架C-47/DC-3，於一九七六年將之除役，並以編號B-1555/DC-3還給空軍，抵充最先借來之B-1505。

在一九六〇年代，華航C-47/DC-3除了用在臺灣的國內航線外，也參與由美國主導之「南星」、「北辰」等計畫下前往中南半島進行空運。華航在中南半島損失五架C-47/DC-3，編號B-1505/DC-3則於一九六一年寮國失事，編號B-1531/DC-3及編號B-1533/DC-47各於一九七三年九月與十二月分別在柬埔寨金邊、越南大叻失事，編號B-1553/DC-3則於一九七五年三月於柬埔寨失事等，另架折損之時間及地點待考。

另於一九六九年一月二日，華航租自永安航空公司之編號B-309的DC-3，由花蓮經臺東飛往高雄，撞毀於大武山上，機上二十四人全數罹難。

五、遠東航空公司 (Far Eastern Air Transport, 亦稱「遠航」)

遠東公司成立於一九五七年十月，於二〇〇八年五月暫停營運。遠航曾使用過DC-3，另於一九七九年登記及適航之C-47有兩架。遠航編號B-243/DC-3於一九七〇年11

月因左發動機故障及操作不當等因素，在臺北拇指山撞毀，機組兩人罹難；另編號B-247之DC-3於一九七七年四月在臺南機場降落時因起落架失靈而致全毀。

拾貳、中華民國空軍與C-47

中華民國空軍建制，始於北京政府時代（一九一一至一九二七）。一九二七年國民政府定都南京成立「航空處」，次年北伐成功，接收北京政府所屬空軍機構，並將「航空處」改為「航空署」，將全國軍機依類型納編成隊。

「航空署」於一九三四年改為「航空委員會」，下轄「空運隊」。航空委員會空運隊於抗戰期間，曾接收若干C-47/C-53；航空委員會總部亦自擁有飛機若干，其中一架C-47於一九四三年十月失事。

航空委員會又於一九四六年整編為「空軍總司令部」。（空軍總司令部再於二〇〇六年二月改制為「空軍司令部」。）

第二次世界大戰結束後，美軍將C-46和C-47等以剩餘物資名義廉價出售，中華民國空軍購得此兩機種計一百五十架。而中華民國政府遷臺後，於一九五三年曾接受美國以C-47等機種之軍援。

C-47於一九四〇至九〇年代曾為中華民國空運及訓練的主力機種。空軍歷年來編配C-47的飛行單位以「空運隊」／「空運第一大隊」、「第十大隊」、「專機隊」／「專機隊」、「空軍官校飛行訓練指揮部空運組」（亦稱「空軍官校空運組」）較為著名。C-47約於一九四五年間自中華民國空軍除役。

一、航空委員會空運隊／空運第一大隊

航空委員會於一九四五年十月將其「空運隊」擴編為「空運大隊」；「空運大隊」於一九四五年間擁有六十四架C-47；該空運大隊

於一九四六年改稱「空運第一大隊」，直屬空軍總司令部，編列成第一〇一、一〇二、一〇三及一〇四等四個中隊。

「空運第一大隊」於一九四六年至一九四八年期間擁有之C-47架數因戰損、失事、撥配其他原因而有不同；於一九四六年底有四十八架，至一九四七年底有四十三架。（按於抗戰勝利後，空軍將先前派駐美國之三個空運中隊人員歸建，成立另一個以C-46為主力之空運大隊稱「空運第二大隊」，後改稱「第二十大隊」。）

「空運第一大隊」於一九四八年初改稱「第十大隊」，當時約有三十九架C-47。

二、第十空運大隊

一九四八年底，政府各部門撤退臺灣；空軍第十大隊隊部移駐嘉義水上基地，轄有軍用運輸機六十九架，其中四十二架C-47；嗣後其C-47之架數因戰損、失事、撥配其他原因而時有變動，於一九五〇年底約有二十一架。第十大隊隊部約於一九五二年移防屏東。

第十大隊中之一〇四中隊，係以C-47作主幹，常駐臺北松山機場協辦政府各單位之空運需求，於一九五四年獨立為「專機中隊」。

另者，空軍有鑒於軍民機群因在海上飛行、訓練及空戰，難免失事以至落海，人機搜救之需求也漸增加，乃籌組專司搜救單位，先由第十大隊撥調部份人員及七架C-47成立「救護分隊」，後又裝備H-5和H-13兩種直升機。這個以C-47和直升機混合編組的救護分隊於一九五四年七月擴編成一獨立之「救護中隊」。

第十大隊自一〇四中隊和救護分隊撥離後，所屬之一〇一、一〇二、一〇三等三個中隊使用飛機只有C-46單一機種。

三、專機中隊／專機隊

按配備C-47之空軍第十空運大隊之一〇四中隊於一九五三年初調駐臺北松山基地，以支援政府機構各項空運勤務；該中隊於一九五四年七月獨立為「專機中隊」，人員及所裝備的十六架C-47改隸松山基地之指揮系統。

專機中隊前後五十餘年間，曾編配使用包括C-47等多種運輸機，嗣於一九八三年八月擴編並更名為「專機隊」。專機隊於一九八八年五月獲購BH-1900型機十一架；C-47則於一九九四年七月自專機隊除役。

四、空軍官校空運組

空軍官校空運組及其前身自一九五〇年起即以C-47為教練機施訓學員；又曾於一九五七年十二月接收C-47「美齡號」。該校於一九九五年底將C-47除役，改用BH-1900。

拾參、結語

DC-3/C-47及其衍生或改裝的數十種系列機型，迄今已獲九十七個國家或地區使用。

中華民國並不是第一個使用DC-3/C-47的國家，也不是最早讓DC-3/C-47除役的國家；C-47曾於一九三〇至一九九〇年代曾為中華民國軍運及民航的主力機種。C-47飛越駝峰之空運作戰，及將就拼湊之「DC-2112」，早已成為世界航空史上膾炙人口的詩章！

數以兩萬餘架的DC-3/C-47，雖如老兵一樣，在歲月的推移中逐漸風霜隱退，但其翱翔天際的蹤影，早已摺印在成長於二十世紀人們的心版中，而其沉穩雄健的英姿，也是當今全球各主要航空博物館鎮館之寶；如在美國華府航空太空博物館(National Air and Space Museum)內陳列有東方航空公司的DC-3，「美齡號」陳展在岡山空軍官校空軍軍史館；在臺灣桃園的航空科學館則有中華民國交通部民航局的DC-3。（完）