

C-47空中列車運輸機

· 蕭文 ·

一九三五年美國的道格拉斯飛機公司應美國航空運輸的要求，推出新型運輸機，這型飛機載客卅人，只需在中途加油一次，便能橫越美國東西岸，軍方編號為C-47，商用編號為DC-3，俗稱「空中列車(Skytrain)」；在英國及大英國協，命名為「達科塔(Dakota)」。這型飛機為最受歡迎

的螺旋槳運輸機，直到廿一世紀初期，還可以在空中看到它。此型飛機外表與C-46類似，兩者不容易辨識，C-47的功能較C-46廣，C-47廣泛被民航公司做為客機使用，是



停在機場上的我國空軍C-47機群。

相當受歡迎的機種，C-46未曾被採用為客機。一九三六年七月十五日從美國道格拉斯飛機公司授權蘇聯製造，蘇聯將其做了些微的調整，並稱之為「里蘇諾夫Li-2」。

一九三七年六月，日本的三井財閥成立昭和飛機公司，該公司以九萬美金獲得道格拉斯飛機公司授權生產C-47，日方將其命名為「零式運輸機」。

一九四五年八月廿一日下午四時，一架日軍零式運輸機在六架中華民國空軍五大隊的P-51戰鬥機押送下，搭載日軍副參謀總長今井武夫及參謀橋島芳雄和前川國雄，到芷江向中國投降，抗日戰爭正式結束。

1、C-47識別

(1) 駝峰空運

一九四二年三月，日軍占領緬甸，封鎖滇緬公路。中美兩國被迫在印度東北部的阿薩姆邦和中國雲南的昆明間，開闢了一條轉運戰略物資的空

中通道，飛機需飛越喜馬拉亞山，喜馬拉亞山長約八百公里，一連串高聳的山峰，高度大都在海拔六千公尺以上，這些山峰宛如駱駝的峰背，所以這條空中航線就叫駝峰航線，英文為The Hump。使用的飛機是C-46、C-47、C-54運輸機，當時的飛機沒有壓力艙，所以限制飛行高度在兩萬呎以下，飛機只能在山峰間飛行，因而飛行路線隨山脈而高低起伏，由於山脈高，常出現濃厚的積雲、暴雨、冰雹、強氣流等，能見度特差，是高



飛越駝峰航線之中國航空公司C-47。



裝上DC-2右機翼的DC-3。

危險的飛行區域，被列為空中禁區，所以，這條航線的飛機失事率很高，被視為死亡航線，中美兩國飛行員是不得不飛這條航線。

駝峰航線有兩條，北線為印度的丁江，經過葡萄、雲龍、雲南驛，到昆明，長八二〇公里，最低安全高度四千五百七十二米；南線為印度的丁江，經過密支那、保山、楚雄，到昆明，長八八五公里，最低安全高度四

千兩百六十七米。另一條由中國航空公司飛行員陳文寬開闢的備用航線，從中國的重慶，經過成都、蘭州、酒泉、迪化（烏魯木齊）、伊犁（伊寧）、莎車（庫車）、白沙瓦、印度新德里、長拉奇，這條航線較長，氣候惡劣，地形複雜，缺乏導航設施與氣象資料。駝峰航線以及備用航線的試飛，由陳文寬與航空委員會副主任毛邦初負責，兩人一起成功試航飛越貫通中印的駝峰航線，之後又成功試航由新疆南部飛往印度的備用航線。

有一次，日本飛機攻擊機場，將一架中國航空公司停在地面的DC-3運輸機整個右機翼炸掉，當時沒有DC-3的機翼可替換，中方機械士找到一隻DC-2右機翼，將它裝在DC-3上，DC-2右機翼比DC-3短了五英尺，中國飛行員將這架飛機飛到九百英哩外的基地，在空中一直要把左機翼的安定片足足調滿十二度，才勉強保持飛機的平衡。這架飛機姑且稱為DC-2 1/2型，也是駝峰空運的一段插曲。

（二）二次大戰的歐洲戰場

二次大戰期間在歐洲，C-47擔任的運兵任務重要者有一九四四年九



1944年9月17日，參與市場花園戰役空運的C-47機群飛越比利時一間教堂。

月十七日至九月廿五日的市場花園戰役(Market Garden Operation)，一九四四年十二月十六日到一九四五年一月廿五日的突出部之役(Battle of Bulge)，以及一九四四年六月的諾曼地登陸，C-47擔任運兵任務，載運傘兵跳傘。突出部之役被拍成電影，名為「坦克大決戰」，諾曼地登陸被拍成電影，名為「最長的一日」，都可以看到C-47。

一九四八年六月廿四日，蘇聯全面切斷到達柏林西部的水陸及路陸等通道，只保留從西德往柏林三條走廊，爆發柏林危機；六月廿九日起，美國實行空運，派出大批飛機向柏林兩百五十萬居民大規模空運糧食及各種日用品，C-47是參與空運的機種之一。

(三) 柏林空運



1948年擔任柏林空運，在西柏林一個機場卸貨的C-47機群。

(四) 越戰

一九五五年的越戰，C-47擔任運輸任務；一九七三年八月美軍介入越戰後，利用C-47速度慢的優點，在兩側加裝機槍，成為AC-47空中砲艇，掃射躲藏在叢林中的越共，此時距它出廠已有四十年；另一方面，在C-47上加裝電子設備成為偵察機，成為EC-47；一種飛機出廠四十年後，還擔任作戰任務，大概就是C-47L。

二、戰後的中國

對日抗戰末期，我國接收大量C-47，擔任戰後復員與運輸物資的工作；國共內戰期間，在C-47機門旁架設機槍，降低高度飛行，掃射敵軍，或在後艙放置炸彈，在目標區降低飛行高度，將炸彈從後艙推出去，筆者一位鄰居陳坦曾經這麼說，那期間他飛的運輸機如此這般的變成轟炸機，至於轟炸的效果，由於沒有瞄準器，可想而知；一九五〇年代，臺海戰役期間，C-47擔任金門運補工作；以後很長一段期

間擔任運輸與行政專機，美齡號就是一架C-47；一九九〇年代中期的一個下午，筆者在左營聽到空中傳來熟悉的聲音，抬頭看到高空一個黑點，我一眼就認出那是架C-47。

三、結論

C-47是少數使用超過半個世紀的運輸機，使用它的國家相當多，在世界各地都可以看到它的蹤影，在這方面，大概沒有飛機可以與它相提並論。



1970年6月，一架美國的AC-47停放在泰國一處機場。

彩

頁

彩

頁