

龍抬頭的日子

(本文插圖刊第73、74頁)

華航卅週年慶小檔案

● 戴樹清 (曾任華航早期飛行員、航務處長、空服處長)

水鴨子PBY起步

早中華航空公司成立後飛馬祖包機的水鴨子PBY型飛機，在有限的軍方合同經費下，不足以維持，數次宣佈將留下招牌，解散員工，航務留守一員任歌樵，機務留守一員劉華鈞，待機行事。偶然的機會由於寮國的空投運補生意維繫了華航初期的生命，維持着不流產的命運，却不能使它成長，算算華航賺錢是由於越南戰亂，有了錢買飛機、開航線，不斷的成长，才有今朝，成爲世界上知名的航空公司。華航現任董事長烏鉞將軍在寮國初期時間約二年多，後來就回空軍了，越南華航人員犧牲苦難的日子讓我慢慢的道來。

越南戰場，華航的介入，是衣復恩老師在菲律賓參與碧瑤會議決定的，約在民國四十八年的夏天，空軍總司令陳嘉尚應美國第十三航空隊司令約請赴菲商討局勢，空軍總部立刻派遣專機前往，在人員陪同的公文上，陳總司令嘉尚批示：「除增派衣副參謀長復恩陪同外餘如擬」。這時陳總司令有了DC-4專機也有了能對外談判的

能手，在開會之外，高球賽後閒談中討論越戰。聽到衣復恩提出北越進行滲透南越，南越也應該訓練情報人員空投北越反滲透，一行尚有桑鵬將軍(美軍駐華顧問團組長)，筆者當時爲隨從兼組員，民國四十九年春節由葉振聲、陳章相、吳繼周、鄭延樹、孫吉棟、梁運生及法勇業率數位機務人員，依照美國大使館合約擔任在越南運補並兼任執行深入北越空投補給情報人員之危險任務，一次航行北越成功任務的代價是四萬二千元美金，當時是大數目，一個正機師他的報酬是大約每小時五〇元美金，以飛行時間長短而定，因此華航得到了不容易的豐收。

越戰空投運輸賺錢

當年越南空運大隊中校大隊長阮高奇，勇敢機智，此君經歷數次政變搖身一變成爲越南知名的副總統，當時由CIA購買CAT(民航空運公司)一架DC-4型機在北越執行同樣危險任務，由於是任務危險工作太忙之故，CIA不能完整達成任務，於是改派了華航飛行員擔任危險工作。因此派了：關澤光、筆者、朱展發、施菘

純，在阮高奇來臺南維護飛機之便搭機赴越，軍機無須任何入境手續，我們四位華航飛行組員改名換姓，立刻有了越南護照。越南名字，筆者命名ZHANG僞名，自此以後北越夜間空投任務多數由DC-4型機代替了C-46型機，初期任務較易，因北越防禦力量薄弱，低空飛行有時到達上空他們全然不知，然而一年之後他們有了雷達、高射砲、有了米格機，防空設備都大大的加強了。關澤光在三個月後派往越航任DC-4正機師，筆者飛了一年，整整執行了卅多次任務，每次任務成功後美方CIA中情報局EASK中校(可能是化名後來調派CIA爲董事長特別助理)必前來道賀並送洋酒一瓶。筆者後來奉調寮航航務，DC-4機交給了另一組，一個月後DC-4飛機失蹤、下落不明，華航北越任務到此告一段落。

往後該項任務轉移給中國空軍情報署的蝙蝠中隊由C-123型機執行，派談君直(現任華信航空公司總經理)主持其事，現華航資深飛行員陳典聰(曾任航務處長職)、李金越等人繼續執行任務，一直到越戰失利的尾聲，才不再執行北

越夜間空投任務。

空總解救經費危機

大約在民國五十二年左右，人事起了變化，衣復恩將軍被迫離開了幕後指揮，空軍總司令徐煥昇接手指揮華航要務。烏鉞總經理也就回到了空軍第六聯隊任原職副隊長，華航首任業務處長梁德廣及總稽核朱潮、吳繼周、李昌慎等人所謂衣家班均離開了華航，真是所謂一朝天子一朝臣。技術本位的飛行員們無變動，徐煥昇總司令指派了周一塵任總經理，周一塵將軍為美國華僑，抗日戰爭期間投效空軍，他却用了衣家班留下的兩員大將；汪積成、葉振聲兩位副總經理。

記得周一塵總經理，來華航不到一個月，召集航務處飛行員談話說：「公司現刻在銀行無存款付你們飛行加給，等我到空軍總司令部借款發放，可能晚一兩天。」筆者在華航歷時廿九年，華航從沒有遲延過一日發薪，可說是會計調度運作甚佳。華航這時的人事均掌握在空軍總司令手中，記得首架波音七二七赴美受訓飛行人選全是徐煥昇總司令挑選而批准的。

美酒佳餚簽下合同

汪積成當時為華航首席副總經理，管轄機務及業務拓展，積極爭取軍機及民航機在華航工廠修護，又策劃了如何發展國內外航線，建立了關係行銷制度，用重金聘請了CAT業務處長P.K.梅先生來華航規化業務制度，更決定在波音公司買七二七型民航客機，開闢了國際線與其他

航空公司一爭長短。葉振聲副總經理則在越南與CIA、美軍、越南航空公司建立了良好的公共關係，在臺北請了一位廚師，每當宴客邀請外賓爭取生意都是熱鬧非凡，美酒佳餚，不醉不歸。數次我們的合同都在亂陣中簽成，中外人士都是：人和才能改通，這種說法並非奇談。

攜帶美金偷渡成功

華航公司賺錢，使華航成長壯大，越南的戰事吃緊，美國投入大量金錢人力，然而不得要領，無法解決戰爭問題。炸河內不能停止戰爭，越共游擊戰使美軍頭痛萬分，越幣貶值，美金每日直線上升；華航與美方合約規定，在國外以美金支付。而駐在西貢華航員工須靠帶來的美金在黑市對換中使用，每日價錢不一，美金在越南是管制的，這是一段真實的故事。一架華航在臺北檢修的DC-3型機坐了一群休假期人員，均為正式出入境證資料齊全者，其中有位「偷渡客」，此人攜帶了美金現金十三萬元，計劃在中途硯港（又稱大南）落地加油之際由另一架華航C-46機在硯港等待接應，乘機攜帶美金轉機；不料被越南衛兵發現強行制止，千鈞一髮之際偷渡未成擄款跑回登上原機，並以數萬元越幣贈給該一越南衛兵，越南衛兵收款後不再追究；偷渡客在西貢巧扮修護工作人員接機工作者，偷渡成功；筆者也以風衣掩蓋巨款與地勤人員交談之時投入修護車中，總算平安避過越南關卡的檢查。

這位「偷渡客」後來曾任華航漢城經理、運務處長、香港經理等要職，此君為方善聞，為華

航初期創業功臣之一。

所謂「偷渡客」在現今太平世界是不受人歡迎的人物，但在當年越南烽火滿天，情況危急，為了自救救人，為了創業，冒險犯難，是不得已的壯士，是值得同情贊許的英雄人物。

購機拓展國際航線

越戰隨時有變化，華航將何去何從，越戰中冒險飛行所得之盈餘，決定了買一架七二七飛機東北亞航線，民國五十六年二月二日龍抬頭的日子，首航臺北—香港—臺北—大阪—東京—大阪—臺北。

這架七二七客機約價值四百餘萬美元，當時為中泰賓館全部價錢，是一龐大的數目。周一塵總經理曾感慨的說，什麼時候他可付完這架飛機的價款？沒想到半年後又買了第二架。

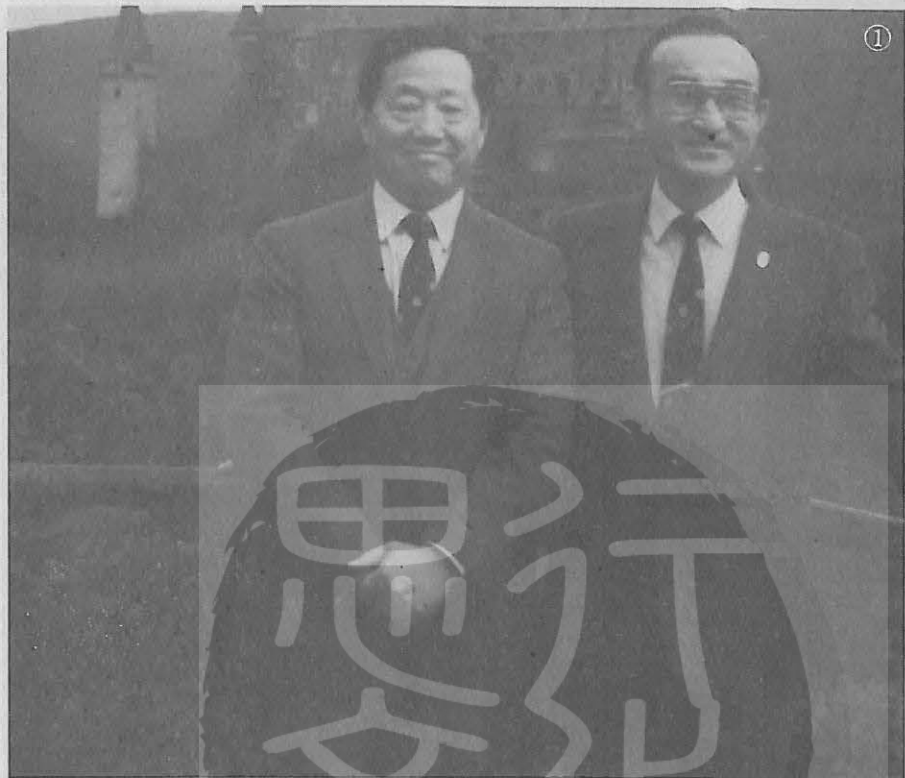
越戰期中，華航肩負起重要任務，促進了華航的成長，初期創業的人付出了生命血汗，損失了十三架各型飛機包括：DC-4、C-46、DC-3、C-119。今日的華航在不斷成長之下，已度過三十歲生日，已有三十多架噴射客機。這些是多少人付出的血汗換來的，無情的歲月，在朝的人未能回首，留下的人不多了，離開的人對過去的一切漸漸模糊了。

華航的成長得來不易，這些點點滴滴雖是華航史料上的微小部份；但也應保留當年艱辛創業的精神，不要抹煞或否定過去，更應該發揚傳統創業精神，希望現時仍在華航服務的同仁，團結一致貫徹始終，開拓美好的未來。

戴樹清「龍抬頭的日子」插圖（文見75頁）

① 作者戴樹清（左）與民航局長陳家儒（右）合影。

② 作者戴樹清（右）、張麟德（中）、傅保民（左）合影。





①作者戴樹清（右）與民航局長陳家儒（中）合影。

②前排左起：作者戴樹清、劉洛生、汪融、張麟德、司徒福、山繼濤、蘇襄、張才華、董方白。

