

運兵空投傳奇

趙海濤

——老母鷄（機）滄桑

民國三十七年六月安陽運兵時，共軍逼近機場四週，C-46仍然冒險着陸，快速裝載，回程途中，機員發現兩種怪現象：（一）少數士兵臉面白晳細嫩，頭髮特別長，髮梢捲進了軍帽裏。（二）行軍鍋裏傳出了哇哇的哭聲。查究之下，原來是一些安陽小姐嫁給了本營士官，不甘淪入共黨魔掌，可是上級又嚴禁攜帶眷屬，祇好女扮男裝，穿上軍服，偽裝士兵逃出虎口，同時將嬰兒放在行軍鍋裏……。這一感人的故事，成了老母機安陽運兵的佳話。

對日抗戰俾益極大

我國在對日抗戰期間，因東北、華北及東南沿海各省都已淪陷，海岸線全遭日軍封鎖，物資缺乏，外援極為困難，僅靠西南方的滇緬公路輸入有限的軍品及工業用物資。嗣後，又因日軍攻入緬甸，英軍作戰失利，英國當局與日本妥協，竟不顧道義將滇緬路封鎖，於是這條戰時唯一的

生命線，遂被切斷，使抗戰更形艱苦。所幸自民國三十年十二月珍珠港事件爆發以後，由於美國陳納德將軍率空軍志願隊來華助戰，以及後續的美軍P-43、P-61、B-25、B-24、B-29等機種進駐，美軍為輸送械彈、汽油及補給品，不斷派遣C-47、C-46空運機，自印度飛越喜瑪拉雅山系的駝峯，到達昆明、桂林及重慶、成都等基地，不僅開闢了西南方的空中補給線，同時也陸續為我國提供了不少作戰物資，對抗戰戰力的充實，俾益極大。

C-47機係美國道格拉斯廠造，下單翼，裝用R-1830星型14缸發動機兩具及哈密頓螺旋槳，巡航時速約一百五十英里。（改良型為C-51，因在設計上其穩定性與結構較其他空運機為優，廣泛使用於東南亞、太平洋及歐洲戰場。C-46民軍式空運機係美國寇蒂斯廠造，中單翼，分A、D兩型，裝用R-2800-15/15星型18缸發動機兩具，A型機使用寇蒂斯四葉電變距螺旋槳，D型機使用哈密頓三葉液壓變距螺旋槳。最大馬力2200HP，巡航時速約一百六十五英里，最大升限二萬四千英尺，燃油量一千四百加侖，即

使不裝長程油箱，可持續飛行十小時之久。以上兩種飛機適用於物資人員輸送、空投補給，以及空降傘兵。

抗戰末期，我空軍獲得了少數幾架C-47，定名為「南衡山」、「北恆山」、「太平洋」、「大西洋」等，基地設在成都太平寺機場，多飛行於國內航線，輸送兵員及軍品。奉命開創這項空運任務的是衣復恩將軍，當時先總統蔣公及夫人的座機——「美齡號」，也是C-47型，為確保元首的飛行安全，除由衣復恩將軍親自駕駛外，並選派技術特優、經驗特別豐富的機械人員負責修護保養。抗戰勝利後，我空軍不斷自美方接收C-47、C-46機，成立空運隊，為配合政府復員還都，以及剿匪戡亂，空運任務也隨着頻繁起來；尤其是C-46機，在戡亂期間簡直無役不從，幾乎飛遍了大陸的每一個角落。

不雅的綽號老母鷄

C-46機在飛行中，從側面看去很像一條大鯨魚。由於機身龐大臃腫，機艙分上下兩層，載重量大（加滿燃油後可載八千磅物資或四十四名

武裝士兵），動作遲鈍，速度慢；當它落地時放下襟翼和起落架，活像一隻張着翅膀的老母雞，在「咯咯」地叫着徐徐下降，於是空軍人員都戲稱C-46為老母「機」。這種綽號雖不雅，但各種場合都少不了它。老母「機」正副駕駛的座椅在設計上較其他飛機的座椅講究些，除了可以前後移動，或固定在某一點外，還可以上下調整高度，椅背的前傾後仰也可隨意調整，同時還配有厚而柔軟的坐墊和背墊，坐在上面扣好安全帶，手握駕駛盤和油門，兩腳輕蹬方向舵，有一種舒適感。飛行員一致稱讚老母「機」的座椅設計優良，可以搬進理髮店去理髮。長途飛行時容易疲勞，當定好航向後，如天氣好，沿途氣流平穩，正副駕駛可輪流操縱飛機，另一位則可後仰躺着抽枝煙，或閉目養神藉此休息一陣。

永年空投安陽運兵

自美軍手中接收的C-46約有二百架，分駐上海江灣機場及北平的西苑機場。附帶一提的是，陳納德將軍在戰後來華成立的民航空運隊（Civil Air Transport），簡稱C.A.T.所使用的飛機也是C-46，不過它屬商業性質，主要是載客運貨。由於共軍在東北、華北、華中地區的武裝叛亂日益猖獗，不斷破壞交通，國軍部隊在各地來回作戰，簡直疲於奔命，不僅後續補給的軍品多仰賴C-46機空運，尤其是當某一城市或某一據點被共軍層層圍困時，C-46機就更加忙碌起來，成批地進駐到距包圍點較近的機場，滿載糧食彈藥，日以繼夜地飛去空投。或者冒着共

軍砲火的攻擊，降落在包圍圈內，將國軍部隊緊急撤運出來。或為爭取作戰時效，將某一部隊在短時間內由甲地空運到乙地，去支援作戰；或載傘兵至某一地點空降。諸如類似的任務，實不勝枚舉。現以抽樣方式追述較突出的事例：

永年空投——永年為河北省最南端的一個縣份，民國三十五年底開始，共軍不斷以人海戰術圍攻進逼，國軍部隊因不忍那些被裹脅的無辜同胞犧牲在自己的槍口之下，且戰且退；到民國三十六年四月，共軍對永年城的包圍圈越縮越小，國軍在外援斷絕情況下，迫不得已紛紛突圍而出，最後剩下一旅人，退入城中堅決死守。永年城四週被滏陽河的幾條支流環繞，為防止水患，在支流兩岸築有很多河堤；五月中旬，共軍趁着河水上漲，驅使老百姓掘堤，於是河水氾濫，淹沒無數村莊，永年城變成一座孤島。城內軍民打成一片，戰志雖堅強，但糧彈無濟，連電線桿及民房的門窗桌椅都砍下作為柴薪，危急萬分。

駐防北平的C-46機，奉命火速進駐鄭州，每日載着糧食彈藥、燃煤及醫藥用品，飛越黃河、新鄉、安陽，到永年空投。任務持續到七月底，因共軍不斷猛攻，而永年包圍圈外的國軍部隊又受到牽制，無法解圍，於是守城的一旅官兵傷亡殆盡，終告棄守，空投任務遂停。

安陽運兵——安陽位於河南省最北端，是平漢鐵路上的一个重要鎮。民國三十七年六月，因共軍從四面圍攻，對外交通線全被切斷，為了要撤出守軍，八架C-46機再度進駐鄭州，執行緊急撤

運。飛行航線與永年空投時相同，祇是航程較前者縮短了三分之一而已。自任務開始，八架飛機每天來回不停穿梭於安陽與鄭州之間；因時限緊迫，待運的兵員太多，安陽守軍的指揮官嚴格規定：除人員、兵器、彈藥及重要裝備以外，其他的一律不准登機。為了能多載戰鬥人員，每次從安陽起飛時，貨艙兩側的帆布椅全部收起，騰出較大的空間，讓荷槍的士兵們排成六行，由前至後席地而坐，至於拴繫安全帶和備用保險傘的問題，根本無法顧到了。

部隊裏大多數的軍官和士兵都從未坐過飛機，上機前好奇地東張西望，上機坐下後，又紛紛面露疑懼之色，就心會從空中掉下來；於是每個人都伸出右手，將前一名人的腰部攥緊，彷彿在說：如果運氣不好，要摔下去就一齊摔吧！飛行時遇上氣流不穩定，又忍不住抬起上半身，伸長了脖子朝兩側的機窗張望；直到鄭州落了地，發動機關停，他們這才鬆了口氣，揹着全副武裝一躍而起，匆忙跳下飛機，爬上等在一旁的卡車，絕塵而去。有些量機的士兵，在空中把胃裏的存貨全都嘔吐出來，氣味難聞無比。

安陽小姐女扮男裝

任務持續到第四天，共軍已逼近安陽城郊和機場四週，跑道兩側已開始間歇性地落砲彈，C-46機仍然冒險着陸，快速地裝載。在同程的空中，機員們陸續發現兩種怪現象：第一、是少數的士兵頭髮特別長，髮梢捲進了軍帽裏，面部比較白皙細嫩。第二、是好幾個蓋着的行軍鍋裏，

傳出了哇哇的哭聲。查究之下，原來是些安陽的小姐嫁給了連長或營長，不願淪入共黨魔掌之下，可是上級又嚴禁攜帶眷屬，祇好女扮男裝換上軍服，扛起槍來，冒充士兵逃出虎口。結了婚勢必要生孩子，半歲或幾個月大的嬰兒又怎能離開母親？但又不能隨身抱着，以免被別人發現，祇好不顧一切地將孩子悶在行軍鍋裏了。同情心人皆有之，何況國軍又都是仁義之師，機員們不再追究，甚至快動作地揭開鍋蓋，把嬰孩抱了出來，交給他（她）的母親，免得大熱天裏將孩子活活悶死。戰亂頻仍，嬰孩何辜？後來這一感人的故事，成了老母機安陽運兵的佳話。

長春空投——三十七年六月下旬，東北戰局迅速惡化，繼四平街失守後，鄭洞國將軍的部隊在長春保衛戰中又節節失利，最後被共軍層層包圍，不得已退入長春市區，決一死戰。軍事當局為圖扭轉這一惡化的局勢，不惜一切代價，派出C-46機五十架進駐瀋陽北陵機場，對長春執行長達三個月之久的空投補給，這是飛機出動最多、空投時間最長的一次。

每架飛機每天平均飛行二至三次，航程是自瀋陽起飛，向西南至錦州落地裝載糧食及彈藥後，再往東北飛向長春，空投完畢再折返瀋陽北陵，是個三角形航線，航程時間為三時五十分。進入目標區的高度，最初是六千呎，可是地面共軍的高射砲射程不僅超過此數，而且砲彈爆炸相當密集，空運機速度慢，動作又欠靈活，很容易被擊中，於是逐次調整高度，而共軍的高砲射程卻節節跟進；在密集的火網裏鑽進鑽出，哪有安

全可言？終於有幾架飛機的安定面和短輪被彈片擊中了，最後祇得將高度提升到一萬四千呎，儘量縮短空投航線，但砲彈仍然在相同的高度爆炸開來。據說共軍的高射砲是在抗戰勝利後從蘇俄手中接收來的日軍武器，連同日軍的高砲射手一併擄來強迫操作。如此利用來對付國軍，實在是不擇手段。

空投時，C-46機的飛行員時時面臨操作技術上的嚴重考驗，因為當軍品逐次移到貨艙尾段後，飛機重心改變，在頭輕尾重的情況下，稍有疏忽未能保持平衡，或轉彎時傾角超過限度，立刻造成失速的危險，因此莫不倍加謹慎，沉着應付那極為緊張驚險的一段時刻。此外，在一萬呎以上的高空，機員們都必須配戴氧氣面罩，否則就會缺氧而昏倒。因部份飛機的後艙缺裝氧氣管，可苦了那些不停勞動的空投戰士，每次投完軍品降低高度時，一個個趴在地板上休息，面如灰土。長春空投持續到十月初，仍然無法穩定逆轉的局勢，終於被共軍攻入而告棄守。空軍的C-46機和其他的戰鬥轟炸機雖已盡了最大努力支援，但面對惡化的大局也無可奈何了。

老母雞最忙的一年

最忙的一年——三十八年元月，共軍陳兵江北，咄咄逼人，而中樞和談氣氛瀰漫，意見分歧，先總統蔣公介石為顧及黨內團結，不計個人得失，毅然引退後，老母機C-46機又展開了最忙碌的一年；如政府由南京遷至廣州，部份機構又再遷至重慶，最後南京及重慶的部份機構又遷長台

灣；如蒙自撤退部隊到海南島；又如搶運中央銀行庫存上海的黃金，搶運存放桂林、重慶白市驛以及上海的軍用器材等等，幾乎是無日不飛，無役不從。

「八二三」運補——民國四十七年「八二三」砲戰期間，除了海軍船團冒險搶灘運補軍品外；毫無武裝的C-46機也飛越台灣海峽，在金門上空的火網中穿梭空投補給，或冒險着陸向義機場搶救傷患。每天從台中水湳機場起飛，連續二十多天，從未間斷；雖有少數幾架不幸被共軍砲彈擊中受損，但此型笨鈍的老母機並未退縮，冒險犯難的精神，博得中外記者及國人的一致讚揚。

鞠躬盡瘁死而後已

C-46機自美國寇蒂斯廠最早出廠的一批是一九四一年，最後一批為一九四四年。我空軍在民國三十四年接收後，服役期間經多次翻修、損耗，到民國五十八年已不足一百架；由於使用了二十四年之久，機身及機翼的結構多已產生材料疲勞，無法再飛行，空軍遂予以報廢。空運任務則以較新型的C-119及C-123接替。

C-46機與今日廣泛使用的波音737、747等比較，無論是速度、航程半徑，以及載重等，當然是小巫見大巫，落伍千倍；但無論如何，它確曾替政府、替空軍，默默地建立了不少汗馬功勞，老母雞（機）的綽號，也在空軍建軍史上，留下了一個里程碑，誠所謂鞠躬盡瘁，死而後已也！