

「高空勇者」——黑貓中隊隊長楊世駒

捍衛國家安全的高空勇者、前黑貓中隊第二任隊長楊世駒上校於美國時間二〇一一年十二月十一日下午五時，在美國內華達州拉斯維加斯家中辭世，享年八十七歲；公祭典禮於美國時間十二月二十一日上午十時（臺灣時間二十二日凌晨二時）於洛杉磯舉行，空軍司令部委請駐美軍事代表團，洛杉磯聯絡組派員前往悼唁，並以司令嚴明上將名義贈送花圈，獻上最崇高的敬意，感念其為國犧牲奉獻的忠勇義行。

總統馬英九先生亦於今（二〇一二）年二月十日明令褒揚前空軍上校楊世駒，表彰他參與戡亂、剿共各項戰役的英勇傑出表現，以及歷任空軍第三十五中隊長等重要軍職的卓越貢獻。總統褒揚令全文如下：

前空軍總司令部情報署第三十五中隊（黑貓中隊）上校隊長楊世駒，英毅誠悃，器宇恢弘。少歲遭逢國故，蒿目時艱，投身獻力戎車，卒業空軍官校。歷任飛行官、作戰官、分隊長、副中隊長暨中隊長等職，奇技膽識，壯志凌雲。戡亂剿匪中，迭預江蘇、山東、徐州、南京、浙江諸多戰役，炸毀炮艇船艦設施，迎頭痛擊來犯共軍，奮翅鼓翼，浴血鋒鏑；飛將虎旅，蒼昊鷹揚。臺海戰役中，掩護舟山群島部隊作戰



100年8月14日楊世駒先生應邀參加「桃園基地營區巡禮」活動時留影

，協助國軍轉進東南島嶼，臨危重寄，勇略聿昭；承命執行大陸沿海巡邏、偵察與空照任務，獲致重要軍事部署暨港口要塞情資，出生入死，義無旋踵。曾獲選國軍第十三、十四屆戰鬥英雄暨二十座勳獎章等殊譽，榮光垂祚，楷模留芬。綜其生平，聳壑昂霄，見貞心於天際；報國紆難，作聖戰之前驅，志業懋猷，青史傳名。遽聞溘然長逝，悼惜彌殷，應予明令褒揚，用示政府崇念忠藎之至意。

楊世駒上校，廣東省茂名縣人，生於民國十三年五月，三十七年七月畢業於空軍官校第二十五期。畢業後分發至第三大隊第二十八中隊換裝F-5C野馬式戰鬥機；因飛行技術優異，入選第十二中隊偵照機換裝，開始其驚險豐

碩的偵照傳奇，曾多次深入中國大陸成功執行空照任務，獲先總統蔣公多次召見慰勉。歷任飛行官、作戰官、分隊長、副中隊長及中隊長，並獲選國軍第十三、十四屆戰鬥英雄。今謹摘錄國防部史政編譯室發行「高空的勇者——黑貓中隊口述歷史」一書中，訪談楊世駒先生內容，與讀者一同緬懷這位「高空勇者」。

家世背景

我是越南華僑，祖父是前清軍官，清末中法戰爭後留在越南成家立業，父親也在越南長大。抗戰開始後，政府為了培養華僑子弟為國效力，於海外招收僑生回國讀書，用意是將這些人培養後送回僑居地服務僑民，我也在這個情形下被送回國內就讀中學。豈知戰事十分激烈，我們回不去僑居地，遂留在國內當流亡學生。當時政府在雲南保山及四川綦江附近辦了兩個僑生學校，全名為「國立華僑中學」。我就是綦江的華僑中學就讀，在此完成中學學業。

投入空軍

高中畢業後，我到昆明參加大學聯考，考上「西南聯合大學」，此時已是抗戰中後期，約讀了半年，恰好蔣委員長號召「十萬青年十萬軍」，鼓勵青年學子從軍報國，空軍官校在昆明招生，我很幸運通過初試，到雙流的入伍生總隊進行入伍訓練，大隊長勞聲寰，隊長是趙極。因為前線需要飛行員，所以在短暫兩個月的入伍生訓練後，我們就搭乘美軍空運機到印度阿薩姆落地，住了兩個晚上，再搭火車到腊河（編按：現屬巴基斯坦）的空軍官校，開始飛行訓練。完成初級班課程後，抗戰已經勝利，等了三個月，美軍準備將在中國的部分隊及單位撤回，也不再協助國軍訓練，所以留下十架空運機，讓官校遷校回杭州，所以我們官校



蔣總統召見楊世駒時留影

二十五期就是最後一批在腊河受訓的官校學生。

空軍官校在杭州復校後，繼續進行飛行訓練，民國三十七年七月畢業後，我分發到進駐在南京大校場機場的空軍第五大隊做銜接訓練，因美軍留下許多P-51D戰機，剛畢業的人要儘速完成P-51D約二十至三十小時的訓練，然後投入戰場。完成P-51D訓練後，我正式派任到第三大隊第二十八中隊。此時國軍已和共軍激烈交戰，大隊部在徐州，中隊則隨任務不同，經常進駐在華北各基地。到部隊後我們是以「准尉」任官，三個月後再升任少尉。此時我已經開始隨著長機出任務，多是攻擊地面目標。

隨著國軍自大陸轉進臺灣，空軍第三大隊也一路從徐州、上海、南京、海口來到臺灣。

空軍的軍力在詳細的規劃下，頗為完整地遷移到臺灣來，第五大隊進駐桃園、第二十大隊（空運隊）進駐新竹、另一個空運隊第十大隊到了屏東南機場，第三大隊也遷移到屏東北機場，第四大隊則到了嘉義。第三大隊到屏東以後，因任務需要，旗下第七、八、二十八中隊每三個月輪流進駐八架飛機在桃園龍潭機場，大園機場由第五大隊駐守，還有在八德也有個八塊機場，充當飛機訓練時的靶場，有時也當作備用機場。

進入偵察部隊

民國三十九年，舟山島作戰開始，我們也進行掩護該地陸軍部隊的作戰而進駐到定海。飛機從桃園起飛後約一個半小時才能到達，所以P-51D必須掛滿副油箱，舟山島上也有個機場可以補充油彈，此時福州還在國軍控制中，也可當作中繼點。後來舟山島國軍撤退，空軍部隊也給予不少支援。韓戰爆發後，美軍將幾架P-51D改裝成照相偵察機（F-10）給空軍第十二中隊使用，為了加強對大陸偵照及培養有偵照技術的飛行員，第十二中隊長到各空軍部隊挑選合格人員。於是空軍總部派了一架空運機從桃園出發，一路從空軍各基地進行篩選，基本條件就是中尉左右階級，飛行P-51D有五、六百小時時數，而且是單身。經過全臺灣各空軍基地巡迴一圈的挑選，一共選了十二位飛行員，我符合以上的條件，飛行技術也受肯定，於是入選十二名飛行員之一，不久就到第十二中隊的駐地——桃園報到了。

到了第十二中隊以後，經過簡短訓練，開始執行偵照任務了。此階段共軍在大陸沿海部隊調動十分頻繁，國軍與美國第七艦隊都急需這些偵照照片來研判敵情，所以幾乎每天都会出任務，北到浙江溫州灣，南到廣東澄海。

F-6（即P-51偵察機型）在機身裝有一個不算很精細的照相機，我們以五千至一萬呎的高度進入大陸沿海進行偵照。當時共軍見到我們飛機臨空，會以防空機槍攻擊，我認知中他們似乎還沒有完整的高砲部隊。起初我們都是單機作業，後來改為兩機出任務，一是可以相互支援，二是返航後可將兩機所拍的照片整理後繪製成作戰地圖。當時共軍的空軍部隊尚未完全建立，所以出任務時不會有敵機攔截，但地面砲火還是不時會打上來。

我從民國四十一年底調入第十二中隊，直到四十八年才調離，其間，第十二中隊改編到新成立的第六大隊轄下，該大隊下還有第四中隊及照相技術隊。第十二中隊所用的機型，早期有RT-33A、RE-8GE、RE-84E，後來才有RE-104G、RE-101A等。據我所知，RT-33A、RE-8GE都是將原機種加裝照相機充當偵察機，RE-84E才是真正重新設計的偵察機。這些機型的航程通常只能到達江浙、福建沿海一帶，北到上海，南到廣州，深入內陸大概可以到江西贛州附近。

九二四空戰

民國四十七年九月二十四日，我駕駛RT-84E至溫州一帶進行偵照，於早上九時四十五分自桃園起飛，此時正值八二三砲戰後不久，沿海經常出現大批共機，所以這次任務我方也由駐新竹基地的第十一大隊派遣十八架F-86來掩護，這十八架戰機分為兩批編隊，第一編隊有六架負責先期掃蕩，位置在我之前，最特別的是這六架F-86中有四架掛著「響尾蛇」空對空飛彈。第二編隊十二架又分為三個分隊，每分隊有四架。第一分隊負責低層掩護，位置在我左側；第二分隊在中層直接掩護，第三分隊在我上空，負責高空掩護。

與掩護機隊會合後，於十時二十七分抵達福建、浙江邊界的福瑤島後，我就拋下副油箱開始實施偵照，至溫州灣途中，即有情報告知共機已有數批起飛攔截，先期掃蕩的機隊已與共機遭遇。大約十時四十六分左右，我完成偵照任務後，準備返回桃園，原本第二分隊應全程掩護返航，但是因為部分編隊已經開始與共機遭遇，為怕影響戰力，我就直接告知我可以單獨返航的訊息，約十時四十六分，我於溫州灣外的北堯山與掩護機隊脫離，十一時十五分返回桃園。

此次任務，掩護機隊與共機戰鬥數回，戰果十分豐碩，確認擊落九架，可能擊傷兩架，第一編隊還發射飛彈擊落共機，這是全世界第一次在空戰中使用飛彈擊落敵機的紀錄。我雖然沒有直接參與戰鬥，但卻也感受到這份光榮。

進入第三十五中隊

民國四十七年底，美國與我國協議成立一個精良的偵察部隊（即黑貓中隊），於是準備到各飛行部隊挑選優秀的飛行員來組成這個單

位，第一優先當然就是從現有的第六大隊中挑選。我和陳懷兩人出任務次數最多，戰功也最多，馬上被上級選上，其他戰鬥部隊再挑選十位飛行員，先到沖繩美軍嘉手納基地進行高空壓力測試。十二人經過測試後，篩選了反應最好的六個人繼續受訓，這六個人除了我和陳懷之外，還有郝耀華（臺南第一大隊）、華錫鈞（屏東第三大隊）、王太佑（臺南第一大隊）、許仲揆（桃園第五大隊）。

民國四十八年四月，我們六人從臺北出發，由一位美軍空軍少校領隊，搭乘一架美軍空運機先到馬尼拉，再到關島、加州崔維斯（Travis AFB）基地，再換小飛機到達德州的德瑞歐（Del Rio）小鎮，我們的訓練基地就在這小鎮上，叫做拉弗林（Laughlin AFB）基地。

在拉弗林受訓約三到四個月，實際飛行四十個小時。飛行訓練開始後，我們先從小飛機開始熟悉飛行，才漸漸接觸到C-130，C-130真是個不好操控的飛機，翼展長、飛機輕，又只有前後輪兩個起落架，加上飛行時許多動作的限制，對從戰鬥部隊來的飛行員實在是極大的挑戰。同梯次的許仲揆在第一次飛C-130時，就因為起飛操作不當而造成失事，旋即從C-130隊伍中淘汰。C-130飛行技巧主要就是在於如何控制飛機，飛行高度逐漸提高，航程距離也越來越遠，平均每次任務都在三千哩左右的航程，時間則在八至九小時間。我們也要學習駕駛艙內各種複雜的儀器與照相設備的操作，飛行時照著航



穿著第一代高空壓力衣的楊世駒

圖航線飛行，到了哪個位置要使用哪種儀器都有規定，所以在數萬呎高空上，看似孤獨，其實在座艙內是很忙碌的。

民國四十八年九月，我們五人從拉弗林搭乘美軍軍機返回臺灣。回到臺北，我們先放假與家人團聚數日，就到空軍總部報到，也許是飛機和設備還沒有準備就緒，所以先回原單位待命。四十九年七月，我們接到通知，五位隊員回到拉弗林熟悉C-130約二十小時，三個月後返國，我們正式進入這個高度機密的單位，官方名稱叫做「空軍氣象偵察研究組」，約半年後才核定番號是「空軍第三十五中隊」，直屬空軍總部情報署。同年十一月，美方器材裝備陸續到達，飛機零組件及機體也由美軍運輸機運至桃園，經過組裝試飛後，開始進行訓練飛行。民國五十年三月十九日，郝耀華進行夜航訓練，落地失控撞地起火，成為中隊成立後第一位殉職者。

高空任務開始

民國五十一年一月，中隊開始進行任務，因為我和陳懷是從偵察部隊出身的，對偵察任務比較得心應手，所以被指派進行第一次任務。一月十三日清晨，第一次任務由陳懷擔任，主要目標是甘肅武威、雙城子一帶，是中共主要的核子彈試爆基地，任務很成功，沒有遇到任何中共防空武器或戰機的攻擊。二月二十三日的任務由我來執行，主要目標區也是西北地區幾個中共重要的核子彈基地與設備。當天約六點多起飛，由廣東澄海進入大陸，逕往西北方向前進，最遠到達青海的西寧、可可諾（即青海湖）及甘肅蘭州，沿途發現了幾處類似核能工廠及反應爐。行進中在幾個地方偵測到地面雷達搜索，幾處還有共機升空企圖攔截，只是C-130的飛行高度達七萬呎，共機根本無法到

達這個高度，於是我的第一次任務就在下午三時四十九分左右完成，安返桃園基地。

我們出任任務前的準備工作十分繁瑣，美國CIA總部傳來任務指示後，領航官徹夜規畫任務航圖，經確認無誤後，飛行員就會被告知次日要出任任務。任務出動的時間通常在清晨，先由航空醫官進行體檢，體檢完畢進行任務提示，提示過程約四十分鐘，接著開始著裝，我們所穿的是高空壓力衣，每個飛行員都有自己專用的兩件。早期隊員所穿的壓力衣是與皮膚緊貼的緊身衣，透氣性比較不足，後期第三十五中隊所用的則是改良式壓力衣，外觀跟太空人穿的太空衣一樣，內部是氣壓式的，也可以調節溫度。穿上壓力衣後，進行「吸氧」的動作。吸氧的目的，就是藉用吸入的純氧把血液中的成分去除。

著裝及吸氧完畢後，在機工長的協助下登機、起飛。飛機起飛後，我們要在一定時間內爬升到七萬呎，再進入到大陸上空。但是為了減輕機身重量，C-130的油量不會裝載過多，最多只能一千三百五十加侖的油量。飛機在七萬呎高度，速度在〇·八二馬克左右，每小時約耗費一百加侖燃油，起飛落地要耗更多油量，所以任務完成返航時，在兩萬呎高度（此時約在臺海上空）時油量僅剩一百加侖左右，降落時油量則要控制僅剩六十至七十加侖之間，可說計算十分精準。

飛行途中，我們要隨時校正航線、注意周遭狀況、依據航圖指示操作各種儀器，遇有特殊狀況（如任務提示時未提到的新目標或防空砲火，以及飛機機件故障等情形）則要記載或錄音起來。雖然沿途都是開啓自動駕駛系統，但當年這種功能還不是很強，尤其當飛機的油量逐漸變少，機身變輕，飛機會慢慢升高，空

速也會改變，我們就要隨時注意這種變化。除了照相任務之外，也會針對中共各種通信波道的資料進行蒐集錄音，返航後再交由專人解讀。開始C-130任務的前半年，美方認為中共並無能力將C-130擊落，一則中共軍機無法飛到那麼高的高度，二來中共防空飛彈是裝置在固定基地上，機動性較差。因此，早期的C-130上只有簡單的儀器，完全沒有任何偵測防空飛彈的設備，不久陳懷被擊落了，中情局才知道中共防空飛彈部隊已開始研究如何對付C-130，所以開始在C-130上裝上剛發展出來的偵測防空飛彈導引電波的「十二號系統」(System 12)。每當我們發展新的警戒系統，中共防空部隊也開始研究對應的戰法戰術，C-130的警戒系統一直發展到「二十號系統」(System 20)，可見敵我電子戰攻防之激烈。

黑貓中隊每次所出的任務，飛行員所耗費的體力及承受的精神壓力均十分巨大，為了調節飛行員的身心狀態，我們與美方規定在完成十次任務後就可以「解除戰備」。「解除戰備」有幾種選擇，一是回到原部隊去繼續軍旅生涯，一是選擇退伍，由政府安排別的工作。我個人在完成第八次任務後，上級認為我自偵察部隊出身，又是最先參與第三十五中隊的隊員，所以在民國五十四年五月時，特別將我「解除作戰任務」並接任隊長，直到五十八年五月才卸任，算是留在隊上最久的人。

壯烈成仁的隊友

黑貓中隊中隊共有五位被共軍擊落，依時間順序是陳懷（民國五十一年九月）、葉常棣（民國五十二年十一月）、李南屏（民國五十二年七月）、張立義（民國五十四年一月）、黃榮北（民國五十六年九月）。其他如王錫爵、莊人亮、張燮三人都曾躲避過飛彈的攻擊。

還有六位是在訓練時殉職的，依序是郝耀華、梁德培、余清長、王政文、吳載熙、黃七賢。整體而言，我覺得C-130任務最大的危險性，就在中共有許多意想不到的新方式來對付我們，有的是經過精心設計的，有的則是「土法煉鋼」的模式，只要運氣不佳，出事機率就很高；還有就是C-130在那時也算是剛製造完成的機種，實戰經驗不多，有幾次訓練失事，其實與機件故障及機器失靈脫不了關係，加上C-130本身的高難度操控性，在在加深了任務危險性。民國五十七至五十八年後，當時的美國務卿季辛吉密訪中共國務院總理周恩來，協議C-130不再進入中國大陸上空進行偵察，以為將來雙方「關係正常化」做準備。而民國五十八年我結束了在第三十五中隊隊長職務，以「軍職外調」身分調到中華航空服務，三年後以空軍上校階級辦理退伍。

結語

楊世駒上校的軍旅生涯就是一部空軍偵察史，他在訪談最後提到，他的空軍生涯幾乎在偵察部隊度過，黑貓中隊更是他任職最久的地方，他表示，C-130飛行員要不是有過人的膽識及智慧，根本無法勝任。而每個隊員對於任務的執著與視死如歸的精神，令他十分敬佩。因此，民國七十一至七十二年間，當他獲知中共釋放張立義及葉常棣兩位當年執行任務被中共擊落生還的隊員，不辭勞苦，多方奔走，多次與美方斡旋，終獲美方同意將張、葉兩位自港澳地區接送於美國暫居。

逾十一年黑貓中隊C-130的神祕軍旅生活，無法掩蓋楊世駒為國為民、視死如歸的高尚情操，這位高空勇者一生為國盡忠，冒險犯難、犧牲奉獻，實不愧為「捨身衛國」之軍人典範。