

「黑貓中隊」這段歷史

· 葉文欽 ·

引言

民國九十八年國軍歷史博物館的「空軍特展」中，特別介紹三個單位：抗戰末期的「中美空軍混合團：CACW」、來臺後深入大陸電偵的空軍「黑蝙蝠」（三十四）中隊」及因應冷戰時期特殊空照任務的「黑貓」（三十五）中隊」。中美混合團已有隊史的專書出版；「黑蝙蝠」中隊於民國九十八年十一月二十二日在新竹成立文物陳列館，成員之一的李崇善教官，這幾年來也常在「中華民國的空軍」月刊上發表一系列紀念隊友及回顧任務的專文，將來集結起來就是一本珍貴的歷史文獻。隨著兩岸交流氣氛關係的改善解凍，這批忠魂（一百四十八位）均有可能被發掘並迎回國內，以安家人並告慰烈士在天之靈。而由美國人主導由我空軍健兒出生入死，深入大陸偵照的黑貓中隊最為神祕，這冷戰時期的特殊任務，在全世界的「航空及間諜史」中均受矚目，因「飛機」本身就特別，且真正有機會駕駛這型飛機，參與對敵任務的飛行員，只有美國和中華民國軍人。

我國曾分批派遣三十多位飛行員參與培訓，共有二十八位飛行員完訓並參與後續任務。在整個過程中所折損的C-130高達十二架，不幸有十位飛行員壯烈犧牲，其中四位（陳懷、李

南屏、黃榮北、張燮）在出任任務時，六位（郝耀華、梁德培、王政文、吳載熙、余清長、黃七賢）在國內訓練時出事殉職，兩位（葉常棣、張立義）在大陸上空被擊落，被俘長達近二十年，損失非常慘重，十六位能安然完成任務，開展後續生涯者，因事關機密，當事人在過去不曾提及任何片段。隨著大環境的改變，這段鮮為人知的歷史終於重現，給予他們應有的歷史地位。

關於「黑貓中隊」

涉及冷戰複雜的國際政治，美國中央情報局與我國之間C-130的飛行合作，雖是由空軍飛行員在執行，但我方參與其事主導者主要為：蔣經國（國防會議副秘書長）、衣復恩、楊紹廉、隊長……等，及參與過的二十八位飛行員，並直接向先總統 蔣公報告，所以出過任務的飛行員常受到蔣總統的召見。這百分之百偵察用途的飛機，並未以傳統的R (Reconnaissance) 編號，而是含混的以Utility (多用途) 歸類，因當時美軍已有兩款C-117、C-130所謂的多用途飛機，所以這新機種就稱之為「C-117」，初期在「臭鼬工廠」研製的工作人員暱稱它為Angel (天使)，以後則以Dragon Lady (蛟龍夫人) 聞名於世。

早在一九五九（民國四十八）年五月，我國第一批六位空軍飛行員就赴美受訓，同年九月完訓五位（楊世駒、陳懷、王太佑、郝耀華、華錫鈞）返國，民國五十年一月第一架C-130運抵空軍桃園大園機場，同年二月一日「空軍氣象偵查研究組」的三十五（黑貓）中隊正式成立，由原第四偵查中隊的盧錫良上校出任隊長，民國五十一年一月十三日陳懷（生）首次深入大陸完成任務，不幸當年九月九日在江西南昌上空被擊落殉職；民國五十七年五月十六

日黑貓中隊最後一次深入大陸執行任務，之後改以沿海偵照不再深入內地，民國六十三年五月二十四日出最後一趟任務，同年七月十八日美國中央情報局結束「快刀計畫」，十一月一日三十五（黑貓）中隊正式撤銷編制。有關C-130偵照大陸的來龍去脈，在「黑貓中隊：七萬呎飛行紀事」、「黑貓中隊：C-130高空偵察機的故事」、「戰機的天空：雷霆、C-130到IDE」、「高空的勇者：黑貓中隊口述歷史」等書中有詳細的描述和報導。

回顧與感想

有幾件事使我對C-130事件很好奇也有興趣。美國生活 (Life) 畫報曾刊登過一張照片，那是「文化大革命」爆發不久的一九六六（民國五十五年）年八月，出現在北京軍事博物館前廣場，有多人排隊參觀的四架C-130殘骸實體，這是中共指控「美國和國民黨當局侵犯其領空」的證據，據稱其中一架尚留存館內長期展出。三十三年後的民國八十八年八月底，我到大陸進行氣象尋根之旅，在北京參觀過明朝英宗正統年間所建的「古觀象臺」之後，帶著好奇的心來到長安大街的軍事博物館，其主建築前的廣場觀察，可擺下所有被擊落的C-130，但我並沒有看到尚留存館內的那一架。因為我雖進入館內看到很多火炮，但「空軍館」正好整修中沒開放；而之前我在青島的「海軍軍事博物館」曾看到一枚飛機彈，陪同我的青島氣象學會秘書長李亞軍，後來在一篇文章中有一段描述：「軍人出身的葉先生對海軍軍事博物館饒有興趣。他在我國自行研製的紅旗二型地空導彈展廳前長時間踟躕不前，似乎在揣摩我軍是怎樣利用這種導彈，在六〇年代擊落美製C-130高空偵察飛機的。」真是寫到我的心坎裡，紅旗二型就是仿自SAM-2型的地對空導彈，後來中

共也對外公布他們的導彈部隊是如何「獵殺」進入其領空C-2的過程？我也明白為何當初陳懷（生）被打下後，毛澤東會對外宣稱，美國的C-2高空偵察機是被他們「用竹竿捅下來的」。

民國五十九年三月七日畢業後，分發到空軍桃園第五基地天氣中心擔任氣象官，我們的宿舍區和照相技術中隊在一起，這單位雖與黑貓中隊有關，也應與RE-101A、RE-104G偵照中隊的成果有關；相鄰有一神祕的房子，偶會有人在裡面打網球，隊上的人說這是C-2飛行員的宿舍。在桃園這一年，曾見過C-2的起飛和降落及黃七賢事件。氣象聯隊在三十五隊派有少校氣象官及上士氣象士兩員，但不隸屬天氣中心。值夜班時偶爾會接到來電，要求留下最近的（東亞天氣圖）電碼，他們會來取回，如果看到我們繪好天氣圖會順便看一看，但從不會說什麼？在那個年代只有臺北的空軍氣象中心可以收到紙本的衛星雲圖，要瞭解各地的雲量、雲狀、雲高及天氣現象，只有靠電碼上的分析，「天氣」對飛行，特別是偵照任務，是決定是否執行的關鍵。後來我到氣象中心服務時，慢慢知道除例行戰演訓天氣預報，主官也會參與「心戰空飄」、「C-2飛行」的簡報，以後自己擔任重要幹部（當時C-2任務已終止），也曾為RE-104G預劃任務做簡報。

在桃園服務一年後，民國六十（一九七一）年我調到空軍氣象中心，看到一位少校學長胸前掛著一枚飛行胸章，後來聽說全空軍只有兩位氣象人員有「空勤氣象官」的資格，一位是吳宗堯（氣象班五期，擔任過氣象中心主任、中央氣象局局長），一位是羅季康（氣象班九期，擔任過氣象中心主任、氣象聯隊長）。會有空勤氣象官的正式編制，推想有可能與當

年成立「空軍氣象偵查研究組」有關，雖然他倆可能沒有實際參與飛行任務，不過民國六十九（一九八〇）年大乾旱的人造雨飛行任務（共一百零六架次），當時擔任氣象中心主任的羅季康隨著C-119出任。那年羅季康主任當選國軍莒光連隊長。

C-2的飛行任務與國際間錯綜複雜冷戰關係環相扣，美國和中共的華沙會談後，一九六八（民國五十七）年雖然黑貓已換裝新式的D-2R，但從此不再深入內陸，改以沿海斜視偵照；加上雖以反共起家的尼克森當選總統，但他一心想結束越戰，也要展開與大陸的對話；一九七二（民國六十一年）二月，在沒有外交關係的情況下，尼克森親自飛到大陸訪問，為敏感的「C-2飛行任務」劃下句點定了調；當然各式「間諜、資源……等等衛星」不斷精進，解析度之清晰精密，可取得各地地形地物的資料，「機密情報」現在已成了「常識」。

以桃園為基地的C-2在飛行任務時有幾個備降場：韓國群山、菲律賓庫比角、泰國塔克里、越南邊和、印度查巴希、日本神奈川，以前三者最常使用，有時臺灣起飛國外降落，或由國外起飛再飛回桃園。C-2在飛離或飛回桃園途中則採民航機的高度，以免暴露行蹤，後勤支援的工作組先行搭乘C-119前往接應，D-2一起飛他們立即撤離返臺，當然為保密，還是以本場起降為方便。當年需C-2深入鐵幕飛行，主要是冷戰對立，美方為偵測中共發展核武、飛彈的能力及試爆場現況、威力分析，也偵測重要的軍事部署（包含對北越的支援），這個飛行任務以大陸西北的羅布泊、蘭州、包頭為重點，也常安排任務偵測大陸西南。但其飛行路徑經過中共記錄分析，其導彈部隊也逐漸摸出竅門，將他們少數（六十八枚）的地

對空薩姆二型導彈做合理的部署，曾有五架由桃園起飛的C-2高空偵察機先後被擊落，所有能安全返航的飛行員，有不少是幸運躲過飛彈及米格二十一攻擊的。由於C-2是單人作業，比黑蝙蝠中隊的人員損失（一百四十八位）要少得多。

除三十五（黑貓）和三十四（黑蝙蝠）中隊外，國軍對大陸的偵照作業，還有駐地桃園的第六大隊第十二及第四中隊，從一九五六至一九七三年間所使用的機種包括：RT-33A、RE-86F、RE-84F、RE-100A、RE-101A、RE-104G、TE-104G、RB-57A、RB-57D等。偵察部隊的損失也是很重，如民國四十八（一九五九）年十月七日殉職的王英欽（駕RB-57D），這是史上第一次被薩姆飛彈擊落的實例，RE-101A先後也有三架被擊落：民國五十（一九六一）年八月二日被高射砲擊落的吳寶智（被俘）；民國五十三（一九六四）年十二月十八日遭米格機擊落的謝翔鶴（落海被俘）；民國五十四（一九六五）年三月十八日遭米格機攻擊的張育保（爆炸失蹤）。其他出任任務而被地面砲火攻擊受損的也時有所聞，但都能安返。偵察機飛行員的風險非常大，但常常是無名英雄。謝翔鶴的遭遇則與之前的葉常棣、之後的張立義有類似之處。這個部隊後來也為空軍培育很多優秀將領，如剛葆璞、周石麟、趙子清、郭汝霖、劉德敏、戚榮春……等等，分別擔任過空軍的高階將領，如官校校長、後勤司令、作戰司令、政戰部主任、副總司令、總司令，也有轉任民航局局長（劉德敏）或華航的總經理（戚榮春），劉局長還曾出席過氣象學會的年會，表達「氣象對航空重要性」的看法。

早期C-2深入大陸飛行的任務，只要完成

十次就必須離隊，後期僅執行沿海偵照，這默契就被打破了，許多人出過十多趟任務，其中以錢柱二十三次為最高紀錄，十九次的王濤、邱松洲次之，沈宗李十八次再次之；民國六十三（一九七四）年五月二十四日傍晚，邱松洲飛返桃園，當他脫去頭盔步下座機完成任務的同時，也為黑貓中隊長長達十三年、共計兩百二十次的大陸偵察飛行任務寫下完結篇。

C-130的設計很特殊，寬大的機翼使它飛得很高，但除了特有的照相及電偵設備，其機身結構非常脆弱，可承受的重力只有正一·八G到負〇·八G之間，因此飛行的速度要求保持定額，飛太快造成超速會導致機身解體、飛太慢又可能形成失速墜毀，超速與失速之間只有不到十哩（C-130增加到十五哩）的微小差距，而且C-130空中熄火的機率又很高，特別是C-130在落地時的難度，比一般航機要求嚴苛，這就是為何訓練失事的比例會超過執行任務的原因。隨著大環境的改變，沈麗文小姐將這段過往的極機密著書存史，以此「謹獻給父母以及歷經戰亂的那一代」是很有意義的。對於當年為國捐軀及得以全身而退，繼續為國家社會奉獻的每一位「高空與低空」偵察機的飛行員們，我們都應該致以最高的敬意。

後記

當報紙刊出有關「黑貓中隊」新書的消息，我就開始收集資料編寫這篇文章，於民國九十九年六月份寫就，當時並不知道，同年九月份國防部正式出版「高空的勇者：黑貓中隊口述歷史」、軍史館十月份正式推出「高空的勇者：黑貓中隊特展」。因為是經過半世紀後考證的正式文件與展出，確定我國有二十八位飛行員完訓，其中兩位在國內訓練時就出事殉職，二十六位C-130飛行員分別執行過一到二十三

次不等的任務，總計兩百二十次（美國對蘇聯飛行任務只有二十四次，另只有一位飛行員在古巴上空被擊落殉職），民國五十七年三月十六日，范鴻棟執行最後一次深入敵後的任務（共有一百零四次）；之後，雖已使用新式C-130R，但「黑貓」改為沿大陸海岸線，以斜視偵照或全程電子偵測，不再深入內陸（共執行一百一十八次）。

我國執行C-130任務出事有六次（五位被飛彈擊落，陳懷生、李南屏、黃榮北殉職於大陸；葉常棣、張正義墜地被俘，張燮失事殉職於基隆東北外海），在臺灣因訓練飛行出事殉職高達六人（郝耀華、梁德培、王政文、吳載熙、余清長、黃七賢）。一九五六至一九五八年間C-130在美國發展試飛期間，出事達十七次，有十一人因而喪生，可見C-130的確是很難駕馭且危險的「特殊用途飛機」。

政府很重視「高空的勇者：黑貓中隊特展」，民國九十九年十月八日上午，在三軍軍官俱樂部由馬英九總統親自主持開幕典禮，除黑貓（三十五）中隊，也邀請黑蝙蝠（三十四）中隊、原六大隊（四及十二）中隊的有關人員出席接受表揚，代表政府對空軍執行偵察（照）任務，所有機組人員為國犧牲奉獻的肯定。當天與會人員除參加軍史館特展的開幕式，下午空軍司令部還安排到已移交海軍的桃園大園機場，原黑貓中隊營區舊址參訪（詳見「中華民國的空軍」第八四六期）。

「特展」除展出很多珍貴資料機密文件，還有二十八位C-130飛行員的照片，其中最年輕的蔡勝雄上校都已年近七十歲了。還展示大陸偵照之部分成果、特殊飛行衣裝備、C-130駕駛艙模型，好奇的人可上去坐坐，感受一下那狹小的空間。C-130的照相機非常特別，一張底片

地面的偵照範圍可達一百八十公里寬、三百五十公里長，底片為九吋寬、全長達九千呎，可以連續拍十小時，飛行員到達目標區上空，打開照相自動裝置，全心駕控飛機及注意閃避共軍地面飛彈的鎖定、米格機的監控干擾。在桃園大園機場的跑道上，C-130一起飛就以極大的高攻角（可達七十五度）上竄，特別是返航落地時，看似平靜無聲，實際最為驚險。

除軍史館文物的展出，尚有三部紀錄片可觀賞：有關「美方C-130飛行訓練」影片在現場連續播放；「黑貓中隊（隊員）訪談紀錄片」安排在上半場，也在會場不斷重播，其內容與「高空的勇者：黑貓中隊口述歷史」這本書相配合；下午播出「C-130在華作戰記要」，本紀錄片是華錫鈞將軍蒐集，並親自口述配音錄製而成，內容翔實，是瞭解這段歷史最有價值的史料，對美方、臺灣和中共這三方面的影響，華將軍有他獨到的解讀，這過往極機密事件的所有內容，值得以「書的形式」保存下來。

編者啟事

一、本刊為服務空軍官兵及海內外讀者，設立電子信箱（帳號：cahm.chunyi@msa.hinet.net），如有任何建議或稿件提供，均可利用本電子信箱傳遞，以縮減信件往返時間，歡迎官兵、讀者多加利用；來稿請寫明真實姓名、身分證字號、詳細戶籍地址（含里、鄰）及聯絡電話。

二、稿件照片如需退還，請附上回郵信封，註明收件人及地址，以利作業。

空軍司令部文宣心戰組敬上