

· 陳文樹 ·

臺灣中部空防堡壘——清泉崗空軍基地 (Φ)

清泉崗基地在軍史上所曾創下的
特別事蹟

由於清泉崗基地的跑道長三千六百五十八公尺、寬六十公尺，飛機起降時有相當寬廣的空間，故大多數的戰機在此停降往往無需張開阻力傘便可順利降落，比起停降於都會區周邊的軍用機場輕鬆得多。

若以機場的跑道長度比較，清泉崗基地內的機場跑道，在長、寬上皆勝出於菲律賓克拉克空軍基地內長、寬各為三千兩百公尺和四十五公尺的跑道，因此若以此一數據作為機場大小的排名，清泉崗空軍基地又得勝乎於菲律賓的克拉克空軍基地。

另因機場範圍廣闊，安全性自然較高，因而我國自民國七〇年代起自行研發製造的IDF經國號戰鬥機，就是在清泉崗機場進行數百次的試飛，終創造出亮麗耀眼的研製成果，日後基地內所配置的經國號戰機，數量亦曾冠於其他的空軍基地。

比論近百年來，建於遠東地區的所有空軍基地當中，係以曾由美國向

菲律賓租用的克拉克空軍基地佔地最大，計有四千餘公頃的「核心區」以及逾三萬公頃的周邊區和預留腹地，並於菲律賓獨立，租予美國使用後分期擴建；在一九六〇年代尚未完成擴建之前，我國清泉崗基地之面積還會大於菲律賓克拉克空軍基地的核心使用區。

此外，該座克拉克基地已於一九九〇年代初期，因為屆臨租期且美、菲雙方未能續就諸多因素達成協議，美國遂停止租賃而將原之飛機與設施遷移至關島的安德森空軍基地 (Andersen Air Force Base)，菲國則將原基地另行劃為「自由經濟區」。

之後曾有多年的歲月，清泉崗空軍基地長期成為遠東地區佔地最廣、設施極為完善的基地，直到位居日本沖繩島西南部，亦由美方長期佔有使用的「嘉手納空軍基地」，因為在上世紀後期大舉擴建並加長機場跑道至三千七百公尺，俾可容納更多的精銳戰機，方才又以佔地一千九百九十七公頃的面積，成為略大於清泉崗之基

地。

一九六五年四月，原駐防於加州喬治空軍基地 (George AFB) 的美國第四七九戰術戰鬥機聯隊 (479th Tactical Fighter Wing)，派遣兩個 F-104C 戰鬥機中隊率先飛臨清泉崗基地。隔年一月下旬，美國戰術空軍司令部 (Tactical Air Command) 又將原駐防於田納西州西沃特空軍基地 (Sewart AFB) 的第二一四運輸機聯隊調派至清泉崗，承負基地遠東地區和中南半島地區所有美軍人員、戰備物資的運補工作。

一九六〇年代後半期，美國發動激烈的「弧光作戰行動」 (Operation Arc Light)，密集出動 B-52 轟炸機於北越上空施行轟炸，美國戰略空軍司令部 (Strategic Air Command) 乃於一九六八年一月將第四一〇空中加油中隊 (4220th Air Refueling Squadron)，以及其原駐防於泰國塔克里皇家空軍基地、沖繩嘉手納空軍基地的 KC-135 型空中加油飛機調派至清泉崗以集中部署，而原駐於泰國烏打拋皇家海軍機場 (U-Tapao Royal Thai Navy Airfield) 的 B-52 轟炸機隊及塔克里基地的 E-111 轟炸機隊，連同近約四百五十名的美籍空軍人員，亦一同由泰國調派至清泉崗，俾可更專注於支援



越戰期間，主要停駐於關島的B-52長程重轟炸機曾多次飛臨清泉崗基地上空，並從事空中加油作業。

越南前線區的作戰。

爾後，隨著越戰戰況的加劇，美軍又分別從日本境內的美國空軍基地調派人員、戰機與設備加入作戰行列。既有龐大的運輸機隊、轟炸機隊和空中加油機隊陸續進駐於清泉崗基地，必然需要進駐戰鬥機隊方可對抗來犯的敵機並確保基地安全，所以美國空軍亦自沖繩嘉手納基地，調派一支F-4 Phantom II（幽靈II）戰鬥機分遣隊駐守於清泉崗，擔任巡防、護航和一旦面臨緊急戰況，立即升空應戰的任務。

容因部署得宜而可達到預防嚇阻之功，因此從未在臺海上空引發空中戰鬥，各種美國軍機當中升空出勤最

多次者，乃為空中加油機隊和運輸機隊。至於最為大家所好奇者，乃美軍究竟有無從清泉崗機場出動裝有彈藥的轟炸機直接至北越轟炸，由於迄今猶未解密而難以印證，不過多年來未曾有任何跡象顯示有此作為，故而專家推判停駐於清泉崗機場內的轟炸機，應是備援和調度用者，真正出勤至北越執行任務的轟炸機，係自關島起飛並在清泉崗機場上空施行空中加油，蓋滿載彈藥的轟炸機極為龐重，起降時存有一定程度的風險，宜以空中加油方式補充燃料並縮短飛航時間。

一九七一年五月，第三一四運輸機聯隊調離臺灣，改由自沖繩那霸空軍基地調來，配置有C-130E運輸機的美國太平洋空軍第三七四戰術空運聯隊執行運補，該空運聯隊在臺灣停留了兩年半的時間，至一九七三年美國和北越簽訂停止越戰的巴黎和約後，始於同年十一月調離臺灣，移駐菲律賓賓克拉克空軍基地。

一九七二年二月二十日，一架隸屬於第三七四空運聯隊並自清泉崗基地起飛的HC-130巡邏機，還曾創下以渦輪螺旋槳飛機航行最長距離的世界紀錄，該架未載有貨物的空機自升空後係沿著「大圓航線」（為沿著地球圓周上之大圓弧線飛行的航線，該

條弧線乃是球面上兩點間的最短距離）飛行八千七百三十二點一英哩（一萬四千零五十二點九公里），直抵美國伊利諾州的史考特空軍基地（Scott AFB）。此一紀錄迄今仍然未被打破，乃美軍飛行員駐臺期間，在「無心插柳」的狀況下所締造的紀錄。

雖然自一九七八年十二月，中美斷交、共同防禦條約失效起，駐臺美軍即撤離臺灣，不過中美雙方依然維持親善友好的關係，且過去多年美軍對於我方的協助，的確是相當重要、無可淡忘的建軍史頁。我空軍司令部承國防部下達國軍各單位官兵應注重歷史之政令，以及前國防部長高華柱先生視查清泉崗基地時之指示，爰在昔日基地內的美軍教堂舊址籌建「美軍駐清泉崗基地足跡館」，以紀念這段極其可貴的軍史，並力求完整的保存，展示昔日美軍活動於基地內的各項文物史料。

歷經基地內眾多袍澤的投注心血，終於中華民國建國一百年時，選在聯隊五十八周年隊慶時機（一月十二日）正式落成啓用，展出諸多珍貴史料，並以青史為殷鑑，激勵參訪者的忠勇意識和愛國情懷。

歷年來，在「美國在臺協會」（AIT）的協助下，館內收存有大量自



由「崗基」內的「泉崗基地」改建的「泉崗基地」，其中居然還有住自美國

一九六三至一九七九年間美軍駐防臺灣期間的文物史料，其中居然還有住自美國

本土載送大批冷凍保鮮肉品運抵清泉崗基地的照片，乃因早年臺灣衛生條件未符於美軍的嚴格要求，因此當時美軍官兵與眷屬均是食用由美國空運來臺的肉品，相較於當今國人反而對進口的美國肉品是否含有瘦肉精（如萊克多巴胺或其他成份者）而存有顧慮，群起反對美國肉品進口臺灣的情況，實在大相逕庭。此外，當年機場內部還闢設有一座十八個洞的高爾夫球場，供美軍為主的人員休憩打球，球場現今仍保留下來並沿續使用，此在全臺空軍基地中亦是唯一僅見者。清泉崗空軍基地因為距離海峽對岸的共軍「福州義序基地」和「漳州

基地」各僅兩百三十三公里和三百零二公里（各一百二十六海哩和一百六十三海哩），共軍戰機若存來犯之惡意，僅需十至十二分鐘左右，便可飛臨臺灣中部上空，我方所能應對的時間十分短暫。先總統蔣公曾訓勉國人「勿恃敵之不來，恃吾有以待之」，因而肩負捍衛我國中部領空第一線重責的清泉崗空軍基地，必須指派飛行員全天候輪流值勤，並在接獲升空迎敵的命令五分鐘內倏即完成使命，任務格外的重大。相對的，國人對於在基地內警戒待命的空軍健兒，當然愈發感戴敬佩。

清泉崗基地之沿革

清泉崗基地是臺灣最大的空軍基地和軍用機場，亦是「經國號」戰機的大本營，駐防於基地內的空軍第四二七聯隊，與臺灣西部其他數座基地共同肩負起防衛我方海峽上空的第一線任務。第四二七聯隊前身為空軍第三大隊，民國四十二年一月十二日於駐防屏東基地時擴編為空軍第三聯隊，因此日後聯隊皆以每年一月十二日作為「隊慶日」。在八二三砲戰期間，聯隊健兒曾駕駛F-86F軍刀式噴射戰鬥機投入空戰，擊落中共兩架米格十七型戰機，創下輝煌的戰功。八二三砲戰停歇後，聯隊於民國四十八年

奉命遷駐臺中清泉崗基地，至民國六十五年八月更名為現今第四二七戰術戰鬥機聯隊。

民國六十六年六月，聯隊增編擁有夜間炸射能力的第三十五作戰中隊；之後因任務需要，第三十五作戰隊復於民國八十一年移編新竹二聯隊。民國八十一年起，第四二七聯隊接收我國產製的首架經國號戰機，並於八十三年十二月二十八日成立配置經國號戰機的第一個作戰中隊——第八中隊；隔年十一月二十二日，又成立第二個作戰中隊——第二十八中隊；迄八十六年四月，聯隊全數完成經國號戰機換裝任務。後來為因應國軍精進方案的施行，民國九十三年十一月裁撤部分編制，並提升保留下來の中隊之作戰能力，持續肩負建軍備戰之任務，確保臺海安全。

聯隊轄下的第七中隊，曾經在民國五十六年一月時創立號稱是全球最先，以F-104戰鬥機擊落米格戰鬥機的紀錄，且在我空軍部隊換裝第二代戰鬥機之前，F-104型戰鬥機有長達三十餘年的時間，一直是捍衛臺灣領空的主力戰鬥機。但由於中美斷交後，美國不再提供我方新機種及飛機零組件，而在對外新購軍機或自行研發經國號戰機，又未能及時抵補換新。

多年來，空軍部隊僅能繼續飛行已經超過使用年限多時，或是未能於保養維修時適時更換零組件的F-104戰機，並不幸造成多次事故，致使未能及時跳傘逃生的空軍健兒壯烈殉職。

在一九六〇年代，曾是備受讚譽的F-104戰鬥機，也因此而蒙上了「飛行棺材」、「寡婦製造機」之惡名，實足令人慨嘆！清泉崗基地內地第四二七聯隊的第七中隊，過去正是長期飛行F-104戰鬥機的主力部隊之一，隊上飛行員犧牲奉獻、捐軀報國之高貴情操，尤值深令國人欽佩。

在民國八十一年，第七中隊於換裝UH經國號戰機之前，曾先成立一個整備小組，並於七月一日接收第一架先導生產型的經國號戰機，由於該中隊為我國率先換裝經國號戰機之部隊，所以第七中隊又兼為經國號戰鬥機的種子教官中隊，迄民國八十九年期間，促成我國全體空軍部隊陸續完成經國號戰機之換裝任務。

民國九十三年，國軍實施精進案之際，第七中隊整編為愈受重視的空軍第七戰術戰鬥機中隊，係我國空軍中極精銳的戰術作戰部隊，可在五分鐘內完成緊急起飛並攔截不明飛行物體。隊員們力行不輟的駕乘國人自製的經國號戰機，英勇忠誠的保護臺灣

領空，是戍守我國疆域，不讓對岸跨越臺海中線領空的鐵騎雄鷹。

神岡支線

一九五六至一九六六年間，在大力興建清泉崗機場與鄰近相關設施時期，國防部亦曾撥出自民間徵收之土地，並委請臺灣鐵路局建造一條專屬的軍用鐵路。類似之事例在早期的臺灣時可得見，例如日治時代中期為建造日月潭發電廠，爰先建設自彰化二水至南投水里的「鐵路集集支線」；民國五十六年，為建造臺電林口火力發電廠，遂先建設自桃園市至臺北縣林口、全長十九點二公里的「鐵路林口支線」（又名桃林鐵路）；其他通往港口或港埗邊大型工廠的專用鐵路支線或側線，實在多不勝數。但該條連接臺鐵車站與清泉崗機場等相關設施的軍用鐵路，則已於十餘年前逐段拆除，現已幾近無存。

這條鐵路支線，是委付臺灣鐵路局協助建造，起自位於臺中和豐原兩大車站之間的「潭子車站」，係於一九五〇年代後期分段完工通車。為避開斜坡狀地形並配合清泉崗機場內的跑道等設施，遂朝西北方向的神岡地區延伸再進入基地內，之後又分出五條路線，可分別通達基地內不同營區、庫房區，以及後來擇於鄰近空軍基

地續建，位處清水和神岡、大雅邊境區的「油庫區」，構組成得與臺中市連結的鐵路交通運輸與後勤補給網路，使得建設基地所需的器材、輜重，得以順利無阻的運送至工地，並且在基地建竣啟用後，仍可源源不絕運送部隊所需的各種物資和配備，連不宜行駛於一般道路上的軍用重裝履帶車輛，亦常先吊運至鐵路平臺車上，再載運至基地。

由於當年興建清泉崗空軍基地和後來所續建的七座大油庫，係以稱作「陽明計畫」的代號雷力執行，因此這條於鐵路局稱為「神岡支線」的鐵路，在軍事單位內又常被稱作「陽明支線」，其實乃是相同的鐵路支線。

自美國甘迺迪總統任內揭開序幕的越戰，戰況於繼任的詹森總統任內急遽升高，俟尼克森總統的首屆任期內（一九六九年至一九七三年），戰事仍是激烈難止。依據「中美共同防禦條約」所肇建的清泉崗機場，順勢成為協助美軍在越南作戰的周邊基地之一，神岡支線則另肩負起運補美軍所需物資的重任。不少在越南作戰的美軍所需生活用品，即是從神岡支線載運至清泉崗基地，再以美軍運輸機運送至越南。

就訂立協防條約之時代背景言之

，我方乃是著重於防禦共軍侵犯臺灣，但是美國則於條約內增置若干協助美方從事控制周邊地區的條款並作擴張解釋，加上美方同時亦會對於地主國之我方，連帶給予多項建軍備戰上的支援，因此在該一年代期間中美雙方皆樂見清泉崗基地，兼為支援美軍投入越戰的周邊基地，同時也拓展我國所生產的民生用品對外銷售的通路，而鐵路局亦得從該條支線增加不少營收。

神岡支線鐵路的主線，從起始的潭子車站至最終點的油庫區，全長十三點四公里（若加計延伸至大雅忠義莊的側線，最長路線可及於十六點五公里），軌距為一千零六十七公厘，並在距潭子車站四點二公里處的神岡社口地方設立有一處「號誌站」，同時在神岡車站內設立有旨在巡視和檢修路軌的「道班房」。

支線自一九五七年三月五日開始啓用通車，之間曾有民意代表反映可否比照「臺糖小火車」或「鐵路林口支線」的經營方式，加掛客運車廂兼營載客之用，俾緩解上、下班（學）之際的交通壅塞現象。但是，經過鐵路局和國防部的共同考量，認為該條以運輸軍用設備、補給品為主的鐵路，首重保密謹慎而不宜兼作其他用途

遂未便同意，因此直至鐵路支線功成身退為止，一直皆是屬於「軍事（用）鐵路」的角色，這在全臺灣所曾使用過的鐵路當中，亦是極其罕見的一條軍事鐵路支線。

在一九七〇年代，繼越戰結束、中美斷交和廢止中美共同防禦條約，美軍撤離臺灣之後，神岡支線鐵路的運輸功能大幅減少。而且，沿線市集、社區逐漸形成，昔有多方貢獻的鐵路反倒成為阻礙地方建設發展的障礙線。國防部遂於一九九九年七月二十九日核定停止神岡支線鐵路之使用（潭子至神岡路段在此之前便已由鐵路局封閉停用，以防止造致意外），基地內、外的軌道分別由國防部及當時的臺中縣政府僱工拆除。



殘留的神岡線鐵路。

後者自二〇〇二年起完成招標作業、逐段施工，並於二〇〇四年五月復經臺中縣政府將移除

路軌後的路面，劃設為連通潭子、大雅和神岡三地的自行車道——「潭雅神自行車道」。今所騎車行臨於這條自行車道上的民衆，若非經由插立路旁之牌示解說，實在難以想像自行車道的前身，竟是一條過去於全臺灣所僅見，並且亦是舉世所罕見的專用軍事鐵路支線。

二〇一〇年，國防部勻支既已編列的年度預算款項，將美軍昔時於清泉崗基地內所建造之教堂舊址，改建成「美軍駐清泉崗基地足跡館」，力求完整保存並展示舊有史料。足跡館的改建工程，旋於翌年（二〇一一年）落成揭幕，基地足跡館外特地保存著一小段由原來「神岡鐵路支線」遺留至今的鐵軌，可供參訪人員溯思當初藉由鐵路從臺中運補物資，經潭子、神岡而運抵清泉崗基地內的實況。籌設基地足跡館期間，工作團隊曾洽請鐵路局提供昔時曾行駛於支線上的火車頭與數節車廂供作展示，鐵路局亦極認同此一保存史蹟文物之理念，惟卻主張允宜採取價購的方式辦理，而使該項收存火車頭和車廂的構想暫告擱置。日後，容可經由新近設立的「文化部」協助撥款，或尋求其他合適管道，以達成這項美好的目標。（未完待續）