

因時代變遷而落幕的前「桃園空軍基地」

· 陳文樹 ·

日據時代所興建的「大園飛行場」

位於原桃園縣大園鄉的前「桃園空軍基地」（桃園縣大園鄉於民國一〇三年改制後，稱為桃園市大園區），亦稱「大園軍用機場」、簡稱桃園軍機場（以下均稱為「桃園軍機場」），建於一九四四年日據時代晚期，迄已屆滿七十週年的歲月，由當時日軍所興建之「第三練習飛行場」，名為「大園飛行場」，以從事飛行訓練為主。在同一時期，日本殖民政權在當時隸屬新竹州桃園郡的中壢和八德兩地，由陸軍部門建置場址面積相近的軍用飛行場（註一），為「龍岡飛行場」和「八塊厝飛行場」，包括「桃園飛行場」在內，這數座竣於二次世界大戰末期的軍用機場，皆為訓練用途，因此日軍未於飛行場內配置戰鬥機、轟炸機及航空作戰部隊，而是配置飛行訓練用的教練機。

日據時代所建的「大園飛行場」，占地面積較後來「桃園空軍基地」之半，比起一九三〇至四〇年代，陸續建於臺灣西部的數座軍用機場，屬等級較低、設施較為簡略者，使用期間也不過短短的一年餘，便因日本敗降撤離而停用。而其他派駐有航空戰鬥部隊的機場，如當時日本海軍新竹機場、陸軍嘉義機場、海軍恆春五里亭機場等，常出動轟炸機隊和戰鬥機隊渡海空襲我國，乃至於入侵與臺灣相隔巴士海峽的菲律賓。臺灣光復後，由我國空軍接收該機場，改名為大園軍機場，機場內部和周遭，曾經數度遭到盟

軍轟炸掃射，四處殘毀破敗，難以進駐部隊及有效的使用（註二），有多年時間未見軍機起降其間。



昔之大園軍用機場指揮部（圖由作者提供）

後來，在一九五〇年代中期，基於中美軍事合作上的特殊需求，遂由美國協助整建臺灣各處的軍用機場和添置先進的配備設施，大園軍用機場亦是如此，並徵購鄰近用地以擴大場址，後來「桃園空軍基地」的規模，其逾三公里長的飛機起降跑道，在國內所有的軍機場中，僅次於臺中清泉崗空軍基地、新竹空軍基地和臺東志航空軍基地的跑道（清泉崗空軍基地長達三千六百五十八公尺之跑道，當為所有軍機場之冠）。在「黑貓中隊」停駐桃園空軍基地時期，此座軍機場更是全臺灣戒備最森嚴、管制最嚴密者，因執行的任務極為特殊，此處若似籠罩著極為神秘的面紗，身處事境者和機場內的工作人員，均不得對外透露絲毫訊息。後來於一九七〇年代晚期落成啓用的「中正國際機場」（現為「桃園國際機場」），座落於空軍基地的西北邊，肩負著軍、民用飛機航行起降的重責大任。

由於世界局勢的變化及我國空軍部門在戰略部署上的調整，後來將桃園空軍基地移交海軍反潛航空基地。復因近十餘年來，在戰略功能的考量與時代潮流的遞嬗，桃園軍機場廢止使用，並納入「桃園航空城」的發展計畫，由交通部接手維護管理。現在

只要搭乘高鐵接近桃園站北方約五公里處，即可在右手邊方向（即西向，北上列車則是朝左眺望），清楚瞧見前桃園空軍基地的場址和留下的十餘座機堡。這些機堡中，型體較大的是讓昔時執行特定偵察任務的C-130高空偵察機停放者，部分較小的機堡則供戰鬥機停放。睹物思情，不免令人慨嘆世事時局猶如滄海桑田的變遷，以

及機場在完成階段性任務與功成身退之後，經由「都更」程序、移作民生用途的巨測變化。

座落於桃園八德，與前桃園軍機場近在咫尺的前「八德機場」、亦稱「懷生機場」（日據時期為八塊厝飛行場），於民國九十年時由交通部公告廢止，其停用日期更早於桃園軍機場約十二年。在二次世界大戰末期，



大園軍用機場之跑道（圖由作者提供）

日軍敗象漸趨，日軍「神風特攻隊」（註三），由陸軍組成的特攻支隊駐防於「八塊厝飛行場」內，以遍植於飛行場四周的密盛竹林充當良好的遮蔽掩護，並強徵地方上一支顯赫家族的公祠，做為駐在所兼通訊指揮中心，見大勢已去而撤離。因此，在八德地方留下如此一段非屬光采，然則甚為特別的事蹟。

「停駐地」 光復後重整啓用，為「黑貓中隊」

自一九四五年八月日本敗降，臺灣收復後，有多年的時間國內萬事待舉且烽火連綿不歇、政情蹇頓難展。舉國財務困窘，軍事經費嚴重短絀，加上長期遭逢通貨膨脹的迫厄，以致連同桃園軍機場在內，臺灣境內數座軍機場處於閒置或勉強運行的慘澹狀態，僅臺北的松山軍機場維持較為正常的運作。幸自一九五〇年韓戰爆發起，美國亟欲將我國延納為軍事結盟的對象，以共同對抗從二次大戰結束以來，勢力不斷於世界各地崛起且積極擴張的共產集團。一九五四年十二月，兩國簽署《中美共同防禦條約》（Sino-American Mutual Defense Treaty），翌年起美國開始逐期撥注

經費和提供技術，以協助我國整建軍備。臺灣的數座軍機場，即是在此背景環境下，大力從事修建，部分軍機場（如臺中清泉崗空軍基地）更是大幅擴建，幾近重新興建一般。

之後，民主、共產兩方陣營持續對抗，「冷戰」歷久不歇，東南亞自一九五〇年代中期起，越南和高棉接連爆發戰亂，以民主陣營為首的美國急欲對中國大陸地區進行軍事偵蒐，並由「美國戰略航空司令部」（Strategic Air Command, SAC）負責情報分析來預做適當的應對，卻因任務過度敏感，深恐引起國際社會的壓力，遂透過美國中央情報局（CIA）在臺設立「西方公司」，同時請求我國空軍共同合作，由美方提供經費和設備，我國提供人力資源，負責駕駛偵察機深入中國大陸地區從事低空和高空的拍照偵蒐，我國因共同執行偵蒐任務，獲得更多來自美方的戰備資源及經費挹注。



前機場內，用以屏護戰鬥機的機堡。（圖由作者提供）

彩

頁

彩

頁

此特殊任務係由當年空軍第六大隊轄下的第卅四中隊和第卅五中隊擔任執行，兩支均為夜間執行任務的中隊，故以「黑蝙蝠」和「黑貓」圖案做為隊徽，並有一「黑蝙蝠中隊」和「黑貓中隊」的別稱，兩個單位的駐地則在慎重考量地緣因素後，分別選定新竹軍機場和桃園軍機場。派駐桃園機場的黑貓中隊，其隊員經過嚴密的訓練後，秉持精湛的技能，駕駛機身幾近全為藍黑色的美製C-130偵察機施行高空偵照，因其航程甚遠，且可飛臨大陸西北地區從事空中拍攝。此偵照任務被命為「快刀計畫」，對外以「空軍氣象偵查研究組」做為名稱。

囿於任務需要，使得桃園軍機場在美國協助下，逐步建設成一座固若



2014年9月的桃園地景藝術節，假昔之大園軍用機場舉辦。（圖由作者提供）

金湯的軍事堡壘。機場內經常停駐有性能精銳的C-130偵察機和戰鬥機之機群，戰力堅強的機群可深入中國大陸

地區執行偵察外，並肩負捍衛我國領空的重要工作。場內配置有先端的偵防器材與完善的地勤系統，四周戒備極為嚴格密實，確為一座昂揚雄立於世的空軍要塞。

由於桃園軍機場在一九六〇年代初，比其他國家軍機場具備完善的設施和響亮的名氣，不少共軍駕駛機投誠於此，每一事件備受國內外各界的矚目。在一九六二年三月，由共軍飛行員劉承司自浙江路橋起飛，駕駛米格十五戰機降落於桃園軍機場投誠；一九六五年十一月，李顯斌、李才旺等人從杭州寬橋啓程，駕駛伊留申廿八轟炸機停降桃園軍機場，當時的桃園軍機場儼為共軍飛行員起義來歸的發源地。筆者推判當時派駐於浙江省沿海一帶的共軍飛行員，是聽聞或研判飛抵桃園軍機場的路線，因此不斷有駕駛投誠事件發生。這些陳年往事，雖然隨著時代變遷而逐漸被世人所淡忘，不過仍永久留存機場暨相關軍史上的印記。

自一九五九年起，我國空軍分期派出合格的飛行員，至美國德州拉弗林（Laughlin）基地受訓，計廿七人完訓；一九六一年元月，首架C-130型偵察機自美國將飛機拆解後裝載於C-141運輸機送至桃園軍機場，再重

新組裝試飛。一九六一年至一九六五年期間，黑貓中隊曾密集執行任務，深入中國大陸地區從事偵照，偵蒐範圍遍及三十餘省。其西北部的新疆羅布泊（中共首次核爆測試地點）暨周邊省境（如陝西、甘肅、四川省）等，為執行偵照的重點地區，偵查標的包含中共的核彈試爆、彈道飛彈和飛航載具的研發測試據點，以及多處重要軍事設施，並視任務需要投擲輻射偵測器，做為日後探測追蹤使用。

在中美合作，由黑貓中隊執行「快刀計畫」期間，桃園軍機場是管制最為嚴密的軍機場，不僅媒體和社會大眾無法得知任何蛛絲馬跡，非直接參與其事的國軍部門亦不得過問。

C-130偵察機皆於夜暮垂罩大地後執行任務，而於天空破曉時分飛臨敵陣營領空。這些為國家和盟邦出生入死的黑貓中隊飛行員，均秉持凌雲壯志和奮勇盡責之心，力求完成任務後安然歸返，然而其中不免有遭受敵飛彈追擊而為國捐軀者，著實令人哀悼和敬佩。當初，基於重要機密之緣故，國軍和政府部門皆不能公布真相，相關內情亦需澈底保密，深恐消息外洩而造成更大的困擾，因此在未能公開表揚的情況下，當時黑貓中隊之隊員及參與其事之人員，皆是赤膽忠誠，默

默為國犧牲奉獻的無名英雄。

其後數年，國際局勢變化，逐漸減少執行偵照任務，大都改於沿海施行「傾斜照相」(oblique photography，為一種使地面上垂直於紙面的目標，能更真實且以同樣大小顯現於空拍相機內的成像照相法)。復因中共和美國的關係逐漸趨於緩和，且美國總統尼克森在展開訪問中共的破冰之旅後，迄一九七四年依據「快刀計畫」所實施長達十三年，且戰果甚為豐碩的飛航偵照任務正式結束。這段期間，共折損十二架C-130偵察機，我方則有十位菁英於任務壯烈犧牲，立名垂範於軍史。

依據「快刀計畫」所施行的高空偵照任務終止後，第卅五



以前用以屏護U-2高空偵察機的機堡（圖由作者提供）

中隊重新編制於所屬聯隊之內，配備有武裝之T-33A教練機的電子作戰支援部隊，旨在執行代號「神鷗」的電子干擾和反干擾作戰演練。該隊雖經數次的改編，仍以嶄新的編制和堅實的戰力，賡續為國家效命馳驅。駐留桃園軍機場多年的黑貓中隊，所創立的璀璨戰果，使得美國可以充分掌握中共核子武力的虛實，以及中、蘇之間合作與競爭的真實狀況。

後來，蘇聯透過「華沙公約組織」連結周邊國家來擴增軍備，並操控東歐國家之政務；美國擔心一直擴張軍力的蘇聯對其造成威脅，遂以拉攏中共聯手制衡和圍堵蘇聯的新策略，促使美國總統尼克森訪問中共，使得兩國間的「關係正常化」，以及美國和中共的建交，促成後來中共推動改革開放。此等時移勢遷、複雜詭譎的國際情勢，和其所連帶發生的轉變，著實令冷戰時期的諸多國際觀察家或評論員，所難以思及或預料。而中美兩國原所審慎制定、執行的「快刀計畫」，即是在此等國際大環境的變化 and 扭轉之下，逐漸結束、落幕的。

城」

因應時代變遷，發展桃園「航空

終止偵照任務後，即撤離CJ機場群，另因軍政情勢的變化，桃園軍機場與松山軍機場及新竹軍機場頗居離相近，於此配置戰鬥機群，作戰範圍將相互重疊，故無建置作戰機隊之必要性，在海軍的提議爭取下，移交予海軍做為反潛基地，以發揮最大的效用。惟因功能未如預期，且在反潛作戰上另有更合適的方案替代，並基於國家整體發展策略，該處遂停止軍事用途。

二〇一一年，海軍分批撤離桃園基地，原計畫部署於桃園基地的反潛機，則遷往屏東基地，政府所擬具廢止原桃園軍機場的決策愈趨底定，而反對廢止機場的聲浪則相對趨弱。行政院交通部自二〇一三年八月一日起正式公告廢止機場的使用，迄今已有年餘之光景。惟在推展「航空城」發展計畫之前，係由交通部維護管理，目前機堡、通訊塔台和相關建築物，依然維持原狀，於日間搭乘高速鐵路行經前桃園軍機場附近時，仍可清楚看見留存於原機場內的塔臺、機堡等設施。

事實上，軍用機場經由公告程序廢止使用或轉作其他用途者，非桃園軍機場為首例，早期的「五里亭軍機場」（位於屏東恆春）、「東港軍機

場」（位於屏東東港）和近年公告廢止之「懷生機場」、「臺中水湳機場」等，因時代變革和土地資源使用等故，而被公告廢止軍用。惟在軍史上，應翔實記載這些軍機場的經過和事蹟，勿使其無聲無息的消逝於國人心

中。

在考量不必要的誤解，或是刺激民衆，特別是曾任職於機場的空軍官兵及眷屬們的情緒，政府對此仍相當低調。因此，迄今仍有甚多人不知道這座曾是黑貓中隊停駐執勤桃園軍機場，業已被廢止軍事用途好一陣子了，直至桃園縣政府於二〇一四年九月假原址舉辦「桃園地景藝術節」（註三）時，不少民衆仍不清楚整個機場的變革，還以為是在海軍的同意下所舉辦的活動，其實當時的管理單位已經是交通部而非國軍單位。

將原本做為軍事用途的桃園基地，轉做為展場供民衆參觀，亦是國內首見的創舉。並使戶外藝術裝置與動、靜態的藝文活動，得以結合跑道、機堡和塔臺等特殊地景，充分展示航空城特有景貌。這是桃園縣政府透過藝術型態，顯現在地的城市特性與文化風格，達到整合地域資源，以藝術改造生活空間、建構嶄新環境，以及提昇文化意境之目標，進而促成即將

躍晉為直轄市的桃園，成為兼具經濟發展前景與洋溢藝術風華的人文薈萃之都。

上述之「桃園地景藝術節」，活動策展理念可分為「融入在地特殊時空」、「構築民衆參與氛圍」、「展現桃園航空文化」以及「積極接軌國際藝」四大面向，另在媒體的大舉報導下，由荷蘭籍藝術家弗洛倫泰因·霍夫曼（Florentijn Hofman）設計的「霍夫曼兔」，則成為最具吸引力的地景藝術項目之一。活動舉辦期間，前黑貓中隊的蔡姓飛行官與部分志工，亦曾專程抵臨展場，向觀眾熱忱的述說此段國共對抗時代，可歌可泣的歷史往事。

在不同時空背景下，針對特定事務各具炯然有別的做法。例如，「快刀計畫」暨黑貓中隊的執行偵蒐任務，當年在保密防諜的前提下，深恐遭敵所知而需時時刻刻嚴防機密外洩；今則因為兩岸局勢趨於穩定，連機場都已公告停用廢止，故國人逐漸忘卻此段備極特殊與珍貴的軍史。

註釋

一、「八塊厝飛行場」於臺灣光復後，改稱「八德機場」，後為紀念

我國首位壯烈殉職的黑貓中隊飛行員——陳懷生，遂改名為「懷生機場」。

二、二次世界大戰末期，日本帝國殖民政權已喪失制空權，故而臺灣西部的軍事設施和政府機構屢遭美軍轟炸，「大園飛行場」亦不外於此，因為機場跑道頻被炸損故飛航訓練隨之癱瘓，軍機還曾被疏散至桃園——大園公路埔心路段的農田附近，以躲避美軍的攻擊行動。

三、源起於日本海軍的航空作戰部隊，是由基層軍寇大西瀧治郎發起設立，後來陸軍航空部隊效顰組設。

四、二〇一四年九月，由桃園縣政府所主辦的「桃園地景藝術節」，以陽光、冒險、探索為主題，引進各類國際級裝置藝術、表演藝術，並規劃各種動態競賽、參與性活動與創意市集，融入前桃園空軍基地特殊地形、地貌如跑道、機堡等設施，同時配合中秋節所推出舉辦的大型活動。



2014年9月的桃園地景藝術節，假昔之大園軍用機場舉辦，展出之「霍夫曼兔」。
（圖由作者提供）