

· 陳文樹 ·

臺東空軍志航基地

捍衛臺灣東南
領空及我空軍健兒
飛航訓練之堡壘

臺東空軍基地，又稱志航基地（以下均稱志航基地），乃為紀念抗日戰爭期間的英烈名將——高志航而命名者，得控制臺灣東南沿海區帶的領空。其地緣位置係於臺東市東北方、一片坐落於卑南溪北側的小平原上，既靠近景色秀麗的都蘭山，又接近富岡海岸邊，故有依山傍海兼臨河，眺覽無際大洋（面向近在咫尺的「都蘭灣」和遼闊浩瀚的太平洋）之勝況。基地的占地面積近約六平方公里，標高平均為四十五公尺，朝東、朝南延伸，地勢較為平坦，直至卑南溪河岸和都蘭海灣，若往西部、北部延展而去，約三公里處，即是青翠蓊鬱的都蘭山。

民國五〇年代，臺東縣境內尚未

建造空軍基地，有待新建一座用以停駐空軍聯隊的堅強堡壘；雖然花蓮縣內已設有航空站和空軍基地，但當時亟待整建和擴建（註一）。鑒於臺灣的空軍基地群集於西部，容易被對岸共軍的雷達所偵測，倘若對方發動突襲，其飛機、飛彈在短時間內飛越海峽上空，極易突破我第一道防線，此時若無第一時間驅阻來犯的空中兵力，將可能對西南岸各軍事基地不利。相對的，臺灣東岸若能建有堅實的空軍基地，即可緊急應變，展開反制痛擊，以達翻轉局勢、剋敵致勝。

基於上述作戰和防衛的需求，在臺東興建空軍基地已為必要之舉。於民國五十八年即通過「神鷹計畫」，擇於臺東都蘭山山腳下，興建一座堅如磐石、穩若山岳的空軍基地，同時可兼做我空軍健兒飛行戰鬥機的訓練基地。民國五十九年二月，建設計畫正式動工，歷經十八個月的施工期，於六十年八月十六日建竣啟用。該基地的機堡與停機坪，共可停駐噴射式戰鬥機逾九十架，是我國空軍駐防精銳戰鬥機的主力基地之一。

以堅硬混凝土鋪砌的機場跑道呈東北—西南之延展方向（即四〇度至二二〇度之座標角度），長達三三七〇公尺、寬四十五公尺，跑道兩端各

延伸約二四〇公尺，並設有「攔阻網」的安全緩衝道；在與主跑道平行的西北側二五〇公尺遠處，還有一條滑行道，做為緊急及備用之需，而在跑道東北端的東南側，則建有一處校靶場。機場內並設置有結構精良、掩體堅固的地下作戰指揮所和後勤補保的廠棚、油庫，周圍則部署有防砲部隊。目前，駐防志航基地內的飛行戰鬥部隊係七三七聯隊轄下之第七飛行大隊暨所屬各中隊，這是一九七八年十一月由空軍臺東指揮部為骨幹整編而成之飛航勁旅。



駐防於志航基地的F-5F雙座戰鬥機（圖由筆者提供）。

臺灣不少地方，常可見到空軍基地和民用航空站毗鄰設置之情形，甚至共用起降跑道，但是空軍志航基地則和臺東民用航空站互相分隔開來，兩者的中心點約有三公里的直線距離，且有卑南溪相隔。臺東民用航空站（即俗稱的臺東機場，亦稱豐年機場），登錄於「國際航空運輸協會」（IATA）之代碼暨「國際民航組織」（ICAO）之代碼分別為TTT及RCEN，係於民國六十九年十月一日設立，較志航基地約晚十年問世，初際層級較低，後經擴充規模並擴建航站大廈，今已升格為乙種航空站，為臺東縣境內的重要交通樞紐，並兼管蘭嶼機場與綠島機場。

豐年機場的前身原址，乃是日據時期建於「臺東廳」的日本陸軍飛行場，臺灣光復後由政府接收，雖然占地廣大並有兩條跑道，但是因為設備簡略不堪續用，故被閒置一段漫長時間，後經改建為民用機場，並經分期擴建而有現今之規模型態。在當時，日本陸軍亦在同屬臺東廳的池上地區建有飛行場，後來已無飛航用途，而轉做軍事暨公務用地（註一）。

駐防空軍志航基地的精壯勁旅——第七三七戰術戰鬥機聯隊

今駐防於志航基地內的七三七聯隊，前身為成立於民國六十一年的一空軍部隊訓練中心」，之後改編為「空軍臺東指揮部」，後擴編為「空軍第七三七戰術戰鬥機聯隊」。聯隊成立三十餘年來，基本上係以戰鬥機飛行大隊為主幹，並有修護補給大隊、基地勤務大隊和憲兵中隊等編制，期間曾因任務需要而調整組織，俾於不同階段發揮最大戰果和訓練效能。

該基地於七十七年七月增編設立的「戰術訓練中心」，下轄第四十六中隊及空儀組，不僅承負空軍官校畢業飛行學員之戰技訓練，並又負責全體空軍戰術戰鬥專精學科、術科之師資培訓，以及對於各戰鬥部隊的戰術輪訓，同時執行臺灣東部海域的空中巡航，致力於建軍備戰之任務。歷經十年的操練演訓，之後戰術訓練中心和第四十六中隊始再改隸至其他部門。以炸射戰技見長，馳名於國內、外的第四十六中隊則更因承擔特殊之任務，尤可備受各界的矚目。

上述第四十六中隊長期肩負空軍飛行員教育訓練之任務，主在「空戰演練儀」（Air Combat Maneuvering Instrumentation, ACMI）系統的運用，以執行「空對空」與「空對地」訓練為主，並培訓空軍戰術專業種子精英

，結訓之空軍軍官歸建原屬單位擔任戰術訓練教官，使各空軍基地的飛行部隊能在完訓幹部的帶領下，增進對空、對地之戰術理念及接敵戰鬥技能，具體有效的提升空軍整體戰力。

訓練任務外，四十六中隊最具傳奇的經歷，乃是在上世紀後期的廿餘年間，扮演過空軍建軍史上首見的「假想敵」機隊，俾我空軍可模擬敵方戰鬥機單機或編組機隊的戰術戰法，而能知己知彼、百戰百勝（註三）。這段期間，四十六中隊轄下的F-16型戰機，係比照對岸解放軍軍機而漆成銀白色及叢林迷彩之色澤，是國軍最神祕的戰術單位，每次排定演訓時，充當解放軍米格機的角色，實施對抗演練，使空戰訓練愈能趨近實戰環境，期收「超敵勝敵」的目標。

俟本世紀初，由於海峽對岸的解放軍已將所使用的戰鬥機，相繼改換為俄製蘇愷戰機，兼以我國空軍陸續換裝二代戰機，「假想敵」機隊的功能逐漸淡化而告解除任務，結束近約四分之一世紀的傳奇角色，回歸一般的飛航訓練，並重新編入志航基地內的第七飛行大隊。而原之戰術訓練中心則在民國一〇一年底，配合國軍推行兵力精簡，併入「空軍測評戰研中心」。



瑞士亦向美國購置使用的F-5E戰鬥機（圖由筆者提供）。

早期駐防於志航基地內的空軍部隊，先後使用過F-33、F-86等機種，之後則換裝F-5A、F-5B型之戰機，以及再經換裝改良後的F-5E型和F-5E型戰機，對於執行各項戰鬥演訓和新進飛行員的戰備訓練、炸射專精訓練，乃至於飛航教官師資培訓，均貢獻良深。志航基地是我國所有空軍基地中，操練F-5E、F-5E戰鬥機最具精確及成效的基地，每當機隊飛訓時，頻有民衆和外地趕來之飛機迷，佇立於路邊或田野間仰觀，崇敬

注目於這群駕駛F-5E/F戰機，翱翔於無盡長空、壯志凌雲的飛行員。

守護臺灣東南空疆的主力機種——F-5E/F戰機

F-5型戰機是由美國諾斯洛普(Northrop Corporation)公司，於一九六二年推出的輕型戰機系列，除了美國以外，尚有諸多盟國所採用。依據美國前總統甘迺迪先生任內提出的「軍事支援計畫」(Military Assistance Program, MAP)，將此型輕型戰鬥機銷售給開發中的美方盟國，又以最先出廠、著重於對地攻擊的GF-5A/B「自由鬥士」戰機(Freedom Fighter，註四)，與強化空對空作戰能力的改良型款F-5E/F「虎型」戰機(Tiger Type Fighter)之產量為最多，其中的F-5E型再經由改裝後，成為戰術偵察型用途機種，即為RF-5虎眼式偵察機(Reconnaissance modifications of F-5)。

F-5型戰機從未成為美國空軍的第一線戰機，惟F-5的機體和輕巧之性能與當時的蘇聯MiG-21/23 Tiger II型戰機相近，故曾被廣泛應用為扮演來犯敵機(Agressor)的「假想敵」(Adversary forces)，讓飛行員於假想實境中模擬演練，俾在面臨敵機來犯

及真實交戰纏鬥時，發揮精準戰技而擊落敵機，我國空軍後來將志航基地設立假想敵聯隊，正是以此為濫觴而實施者。美國海軍與陸戰隊亦曾購置F-5E/F，其中F-5E則於變更結構和進行翻修後，更改型號為F-5N，並配予內華達州法隆(Fallon)海軍航空站的海軍部隊及陸戰隊。

在舉世各國當中，中華民國曾配有數量及款式最多的F-5系列戰機，該系列的服役時間長逾四十年。自一九六五年十一月起，F-5戰機從美國被引進至我國空軍服役，當時美國係依據「海外軍售」(Foreign Military Sales, FMS)方案與前述的軍事支援計畫，售予我國九十二架單座的GF-5A與廿二架雙座的F-5B，而第一個率先換裝單位則是駐防於空軍臺南基地的四四三戰術戰鬥機聯隊。在我國所訂定代號為「玉山計畫」的推展下，共有四個聯隊會引進F-5A/B戰機。F-5A與F-5B戰機服役至一九八七年六月與一九九六年六月，方才從我國空軍除役，各型分別服役廿二年與卅一年。在服役期間的後期，有些待換的F-5A戰機被改裝成遙控靶機，而被應用於「天劍計畫」中的飛彈瞄定靶機；部分停用的戰機則用以與其他國家交換其他機型，如換取P-51D、

彩

頁

彩

頁

F-104等老舊戰機，以供陳列展示或拆解零件為換修所需。

自首批F-5A/B型戰機加入我國空軍行列後，我國與美國在一九七三年二月簽訂一份名為《虎安計畫》（Peace Tiger，乃因F-5E/F戰鬥機素有Tiger Fighter之名）的生產協議，由我方的「航空工業發展中心」（現已改制為漢翔公司）在諾斯洛普公司之授權下生產F-5E戰機。這項生產計畫後來因延續施行，使F-5E戰機在原計畫的規範數量下，被繼續增產。

當時的航發中心起始於組裝F-5E/F，逐步建立了超音速戰機的製造能力，在虎安計畫後期，還能夠製造及組裝單座機體之前段，回銷予諾斯洛普原廠；另外，因待產的F-5E型雙座戰機為數不多，以致前段機身的製造成本過於昂貴，故航發中心係向諾斯洛普原廠購置前段機身，再與自行產造的後段機身併同組裝成機。在戮力奮勉的研發下，一直持續至一九八〇年中期的「虎安六號計畫」為止，航發中心總計產製出二四二架單座的F-5E與六十六架雙座的F-5F。

在此等龐大數量的加持下，我國躍居為全球最大的F-5型戰鬥機使用國。當時，我國空軍共有五個作戰聯

隊有F-5E/F戰機，臺南的第四四三聯隊為第一個換裝F-5E/F戰機的聯隊，於民國六十三年十二月領先行之。駐守於桃園、嘉義的空軍聯隊則踵繼其後，而花蓮的第八二八聯隊是最後一個完成換裝F-5E/F戰機之單位，時當民國七十五年；另臺東志航基地的第七三七聯隊之麾下三個中隊，在七十一年四月時進行F-5E/F戰機的換裝，兩年後該聯隊下的第四十六中隊接手第四四三聯隊的「炸射班」任務，除了從事既定的專精訓練外，



此為F-5E戰鬥機改裝成RF-5E型偵察機，並塗裝代表太陽神之圖徽（圖由筆者提供）。

又以F-5E戰機為藍本，組建「假想敵機隊」，負責模擬中共解放軍的空中戰術。

民國八十三年，由於嘉義基地的四五五聯隊開始換裝性能愈為精銳的F-16A/B戰機，而原有之F-5E/F戰機，除機況已不堪續用者原地封存外，餘則分批飛往屏東第一後勤指揮部進行整檢再撥付使用，花蓮基地亦循同樣程序進行換裝。民國一〇〇年，除花蓮基地使用部分以F-5E改裝的RF-5E虎眼式偵察機外，僅餘志航基地內的七三七聯隊繼續使用F-5E/F，可謂是老驥伏櫪，英姿長耀。在不久之後，我國空軍陸續採購較為精優的美製戰機，並分批換裝志航基地內的F-5E/F戰機，使我國空軍服役逾四十年的F-5型戰機，得以功成身退，部分則拆除機密之零、組件後，留存於特定園區中展示，讓國人得以緬懷它們的身影。

結語

民國一〇二年六月一日，在我國舉辦為期七十二天的「臺灣國際熱氣球嘉年華」，並於五月卅一日晚間假空軍志航基地舉行「熱氣球光雕音樂會」，這是國內史上首次於空軍基地內辦理以「熱氣球」為主題之活動，

為整個國際熱氣球嘉年華之系列活動，光鮮亮麗的揭開序幕。

志航基地除了密切配合熱氣球活動，並於次日在營區內辦理全民國防教育暨營區開放活動，除展示各類軍機及新銳武器外，並有F-5E及IDF兩型款之戰機進行高速俯衝拉升、空中翻滾等高難度之擬真戰鬥演出，復由雷虎小組、神龍小組以及嘉義空軍基地的海鷗救難機隊，分別展現戰機特技飛行、定點降落跳傘和模擬急難救助……等十分難得的表演。此等實境戰技展演，可將志航基地等空軍部隊蘊涵的精湛實力，忠實呈現於蒞場民衆之眼，並贏得各界的尊崇仰慕。

志航基地是一座固守臺灣東南地區的軍事要塞，肩負捍衛空疆、臨陣當先的使命，是我國空防的堡壘及國家安全賴以維繫、永續長存的屏障。駐守於基地內的官兵，莫不秉持精進之意志，毫無懈怠地接受精實的訓練，確保堅強驍勇的戰力，不讓敵機闖進我國領空，同時能在接戰瞬間，發揮精銳的戰技，痛擊或驅退任何來犯的敵方空中武力，護衛我國空疆。

附註

一、花蓮航空站的前身是日據時期，由日本陸軍所擁有，屬於軍民共



2013臺灣國際熱氣球嘉年華活動盛景（本圖為筆者載自2013熱氣球嘉年華專網）。

用的「花蓮港（北）飛行場」，這座興建於一九三六年的飛行場，授由「日本航空株式會社」經營花蓮和臺北松山兩航空站之間的民航飛行業務；另一處位於現今美崙山和七星潭之間的「花蓮港（南）飛行場」，則為全屬軍用。另外，在今花蓮縣的光復鄉，亦由日本陸軍於日據時代晚期建置有上大和（北）、上大和兩座飛行場。第二次世界大戰結束後，上述飛行場均由我國政府接收，花蓮港（北）

飛行場改設為軍民共用的機場，惟主要仍由空軍管理。迄今，屬於軍用的花蓮空軍基地可分為山側的佳山基地與海側的花蓮基地；民用航空站係位於海側基地之旁，由交通部民航局管理。

二、日據時期，日本帝國的陸軍和海軍各在全臺灣多處地方，興建有四十五座和十九座規模等級有別的飛行場，其中由日本海軍在臺北淡水和屏東東港所建造的是屬於水上機場的型態。做為其海軍航空部隊之用，甚至在離海已遠的內陸如雲林虎尾、嘉義大林，以及已接近山區的地帶如臺中新社等地，亦均建有從事飛航訓練的飛行場。

三、「假想敵」的概念，是源自美國空軍在越戰後趨於成熟的「紅旗（Red Flag）演習」，並在美軍指導下而於一九八〇年代引進臺灣。由志航基地內第四十六中隊撥調戰機、人員組建的「假想敵」機隊，又常被媒體稱為「臺灣Top Gun」，乃其功能與好萊塢拍製的《捍衛戰士》（Top Gun，由湯姆克魯斯主演）內之情節，具有相符之處，而獲此一稱呼。

四、F-5B主要為作戰訓練用機，故為雙座式，在機鼻部位大都未裝配常見於F-5A的M39機炮。