

黑貓中隊與U-2 (上)

· 江天錚 ·

，桃園基地二千呎以下，松山雷達也無法涵蓋U-2偵察機返降桃園。

西元一九六六年的一個夜晚，民航局空中交通管制處（後改編為「飛航服務總臺」迄今）臺北區域管制中心內的臺北近場管制室，一位管制員走出黑暗的雷達房間道：「沒有飛機啦？」，身為區域管制員的我好奇問道：「這位資深優秀的老大哥則回答：『空域關閉了！』，因為晚上不可能有演習，軍方活動也少，這事引起我的好奇，繼續追問道：『發生了甚麼事？』」老大哥說：「黑貓回來了！」，「臺北區域管制空域」雖由民航局管制，但遇有特殊軍事任務需要時，則由戰管單位協調後全程管制，甚至關閉空域由其使用。

桃園空軍基地

臺北進場管制（無線電呼號Taipei Approach）當時使用AN/FPS-8雷達，天線架於目前松山塔臺頂端，後雷達天線拆除，裝上國外直接購入的管制室頂座（Tower Cap）成為今日塔臺，原塔臺漏水停用至今未拆，頂上玻璃帽則摘除。機場標高海平面十八呎，機場雷達天線標高最多七十呎，因林口臺地標高近八百二十三呎

因此，當時桃園機場軍機戰訓起降，幾乎從來不與我們聯絡，逕自向海峽往返，U-2偵察機起降時，更不會通知我們，主要是為了絕對保密，每次返降時，僅通知我們廓清桃園附近空域，雖未告知原因，我們猜就知道是要讓U-2偵察機安全返航。

U-2的發展

第二次世界大戰後，美、蘇兩大集團對立，雙方均全力發展核武及飛彈投射器，美、蘇諜對諜的工作，也從平面升為立體的空中偵察，傳統偵查機已無法躲過地對空飛彈或空對空飛彈的射擊，偵查機的設計即在速度、高度或隱形三方面著手。

美國中央情報局（CIA—Central Intelligence Agency）主導開發特殊偵察機研發工作，洛克希德（Lockheed）飛機製造公司，由飛機設計怪傑（Kelly Johnson所領導的臭鼬小組（Skunk Works）雀屏中選，秘密地先後開發完成F-104、U-2、SR-71等高性能戰鬥機及偵察機。

F-104星式戰鬥機（Starfighter）曾創造航高十萬英尺以及升速（零點

左圖為黑貓中隊的隊徽，黑貓造型是U-2機身正面，耳朵為敏銳感應器，金色貓眼代表透徹銳利的高空偵照相機，貓鬚是偵測天線，長脖子下端為下視鏡方向，紅色襯底象徵被赤化的中國大陸。



九加速至二點二馬赫）之世界紀錄。U-2偵察機經美國艾森豪總統批准，是以高空及耐力長為設計訴求，臭鼬小組竟然以F-104之設計為基礎，將F-104如火箭般短小之主翼拉長呈滑翔機之長度；為了減輕重量，U-2偵察機只有機腹下一個單獨主輪與一個小後輪，前後呈腳踏車狀，起飛時靠主翼兩端各撐著的一個小輪，當飛機離地後即翼端小輪含連桿自動脫落



；返降著陸時，全靠飛行員在減速中，盡量維持空中滑行左右平衡，直到減速至完全無浮力時，傾向一邊翼端著地停止，完全是滑翔機一般的飛行方式。

美國啟用U-2

U-2偵察機於西元一九五五年八月試飛，隨即在蘇俄四周之美國友邦基地起飛，深入鐵幕執行偵察任務，其駕駛員均由美軍轉調為CIA文職身分擔任。西元一九六〇年五月一日，美國CIA駕駛員Francis Gary Powers駕駛之U-2偵察機，在莫斯科附近的斯維爾德洛夫斯克（Sverdlovsk）被連續發射之十四顆薩姆飛彈擊中，跳傘被俘，造成國際軒然大波。蘇俄總理赫魯雪夫出席聯合國大會時，甚至脫下皮鞋猛敲講臺，大罵美國間諜行為，美國因此終止U-2穿越鐵幕行動；Francis Gary Powers承認從事間諜行為，經短期服刑後，被釋放返回美國，退役後擔任報社直昇機駕駛，居然在採訪一場棒球賽時，當眾失事身亡。大難不死，怎料並無後福？

U-2偵察機又被稱為「蛟龍夫人（Dragon Lady）」，暱稱「髒鳥（Dirty Bird）」，美國在Francis Gary Powers被俘前，總共出動二十四次穿入蘇俄之任務，未損傷任何駕駛員。



Francis Gary Powers當年駕駛U-2偵察機不幸遭蘇俄擊落並俘虜。

我國黑貓中隊在西元一九五九至一九七一年間，共二十七位中華民國空軍飛行員赴美完成U-2之訓練，近二十年間共出動一百零二次深入中國大陸之任務，不幸有五架遭中共操作之蘇



赫魯雪夫出席聯合國大會時，甚至脫下皮鞋猛敲講臺，大罵美國是間諜行為，美國因此終止了U-2偵察機穿越鐵幕之行動。

俄薩姆地對空飛彈擊落，三位駕駛員傷亡、兩位被俘虜。

「黑貓中隊」

「黑貓中隊」的正式編制為空軍桃園五聯隊第三十五偵察中隊，其構思源起於西元一九五八年美國「中央情報局臺北辦事處」主任克萊恩（Dr. Ray S. Cline），他就任時直接與掌握情報業務的蔣經國先生連絡，向當時蔣中正總統呈報後，即交由空軍總部情報署署長衣復恩將軍籌組，當時在臺灣可能只有他們四人知道此計畫。

CIA將黑貓中隊之作業稱為「快刀計畫」（Project Razor），razor單字直譯為「剃刀」，U-2偵察機深入中國大陸，確實刮了老共的鬍子。據第一批獲選受訓的空軍飛行員表示：「他們被遴選後，立即從部隊至空軍總部報到，再赴美國德州南部之拉佛林基地（Laughlin AFB），接受U-2飛行訓練時，才略知未來任務，對同僚及家屬則是三緘其口保持機密」。

克萊恩（西元一九一九年生，卒於西元一九九六年）在哈佛大學完成學士至博士之一貫教育，來臺前曾在韓國服務，直接參與韓戰之情報工作。西元一九六二年離臺，升任為CIA情報處副處長（Deputy Director of National Intelligence），在甘迺迪總統任內的古巴危機中，也扮演重要角色，西元一九六九至一九七三年退休前，則升任國務院情報局局長。他也曾擔任自由中國協會主席，西元一九九〇年在老布希總統競選總部主導外交事務，對我國極為友好。西元一九九一年老布希總統給予中共關稅優惠國待遇，並協助我國加入關貿總協定（GATT）時，他即去函老布希，謂此項決策將迫使中共共產主義專制之破滅，這個預言似乎預見中共所謂之「改革開放」政策。

赴美受訓的U-2飛行員

Francis Gary Powers在蘇俄駕駛U-2偵察機被薩姆飛彈擊落後，我黑貓中隊已有六位飛行員在美完成訓練，因為此事件影響而暫停返國作業，直到西元一九六〇年後期，始再度赴美複訓，至西元一九六二年一月十三日方由陳懷少校首次出動。

西元一九七四年，前民航局局長張國政也被選派赴美受訓，張局長為後備飛行員，一同在美先接受Cessna T-37 Tweet左右併排雙座噴射教練機訓練（葡萄牙空軍西元一九七七年至西元一九九二年，以此機型組成特技飛行小組The Asas De Portugal-Wings of Portugal【葡萄牙之翼】載譽歐洲



陳懷生烈士多次駕駛U-2偵察機深入敵境偵察中共重要設施，沿途遭防空火砲猛烈射擊與米格機攔截，仍不畏艱難、出生入死完成任務。

（待三人皆完訓後，另兩人繼續其C-2訓練，張局長則回國恢復軍職。如果當時遞補正選，我們的民航史自當重寫！）

張夫人的同學夫婿，正好是空軍醫官，知悉受訓目的，偷偷向她透露：「選派赴美是學習最危險，穿透大陸的U-2飛行任務」。張局長恪守國家保密最高規定，竟連最親密的家人，亦不曾透露其任務。

U-2飛行員的待遇

美國進駐桃園基地的U-2偵察機飛行及後勤人員，CIA給予每月二千五百美金海外津貼，幾乎是當時美國一般飛行員四倍的待遇（筆者當時擔



「Dragon Lady」的圖徽，是世界各國U-2偵察機任務的共同代號。

任民航局管制員，薪資每月約新臺幣兩千元，折合美元約五十塊，一般中學教師月薪僅約千餘元。）當然，為了保密也限制了他們的活動，例如不得赴美軍福利站購物或參加美軍軍官俱樂部等。美軍曾建議支付我國U-2偵察機飛行員相同待遇被拒，事實上，中美簽訂共同防禦條約後，美國即願意如南韓般支付我國軍隊部分薪資，但最終仍遭回絕。

最後一次深入鐵幕任務

擔任最後一次深入鐵幕任務的范鴻棟教官，是空軍官校第三十八期畢業，曾飛過F-86D及F-104等型機，在美國完訓F-104種子教官後，即派至清泉崗第三聯隊服役，西元一九六五年被選派U-2偵察機訓練而再度赴美。根據「Roadrunners Internationale Declassified-U-2, A-12, Projects」網頁記載，美國CIA的U-2偵察機及SR-71偵察飛行資料中，范教官於西元一九六六年三月二十二日U-2偵察機單飛，但卻遭遇機械故障而跳傘，機毀人安；雖然未能駕駛U-2安全落地，但美方仍承認他單飛成功。所謂單飛，是在完成地面課程的紙上談兵後，即爬上飛機自己全程「照書做」，因為U-2當時尚無雙座機，無法經由教官帶飛，開始直接就放單飛。

六次穿越鐵幕

范教官在十一次任務中，有六次穿越鐵幕，而C-2整個突破鐵幕的偵察任務，則在范教官西元一九六八年三月十六日順利返航後結束。他在中國大陸上空滯空時間總計為三十一小時又五分鐘，退役後即加入華航擔任Boeing 747正駕駛，當時規定屆齡六十歲退休（今為六十五歲），再考入民航局標準組擔任飛安查核員，五年後退休，仍擔任飛安志工多年。對於外傳U-2偵察機飛行員為美國CIA賣命，想當然爾可以獲得美國綠卡及美金待遇等，范教官表示均非事實，以當時待遇而言，也僅比一般空軍飛行員略高而已。（未完待續）



張國政將軍（右二）曾經赴美受訓，是黑貓中隊U-2偵察機的預備隊員。