

黑貓中隊與U-2(下)

U-2被虜飛行員

· 江天錚 ·

筆者對黑貓中隊之事蹟極感興趣

，當年雖認識幾位U-2飛行員，但限於保密，他們均不願意多談U-2的一切。西元一九九〇年聯合報記者出版「黑貓中隊」一文提及葉常棣、張立義兩位飛行員經中共釋放，但我方婉拒入境，而由CIA接往美國安居，並給予「退休金」的報導，引起國內譁然，最後由空軍接受他們，並恢復軍籍，光榮退伍，U-2之資料亦經CIA解密，公布於網站上（雖然有許多原始資料已被片段塗銷），而黑貓中隊之光榮事蹟，也再不必被埋沒了！

U-2的設計是為了高空偵察，因為有超強的滑翔能力，故其主翼特別長，在七萬呎稀薄空氣中，失速與超速之間距極小，轉彎不順會造成一邊翼端超速而另一端失速，形成失控甚至解體。在所獲資料中，U-2載有當時最先進之科技，以偵測避讓飛彈，但是在高空如何做到轉彎避讓而不失控呢？范教官告訴我：「三十度內轉彎都沒問題，但開始轉彎之時機極為重要，轉早了飛彈會跟著轉，晚了又

躲不開」。雖然如此，仍有兩位U-2飛行員，在訓練時因為操縱因素，造成飛機超速、解體、墜毀身亡，損失了兩架U-2及飛行員。

范教官接著說：「至於米格21根本不構成威脅，因為米格21鑽升到六萬多呎已經失速且失控，我們只要轉個彎他就跟不上，甚至看都看不見，縱然是發射飛彈也等同『無的放矢』」，范教官也曾跟米格飛機玩過捉迷藏，一般文件僅記錄U-2飛航於七萬呎以上，到底是多高呢？范教官告知：「最高也不能超過七萬二千呎」。

黑貓中隊作戰中心的監控

每當U-2起飛後，桃園基地之黑貓中隊作戰中心（Command Post）就會立即標示任務機的位置。據范教官表示：「U-2起飛至落地之過程中，可能九小時不發一語，也不能使用任何雷達識別器，只是全程操作與監視各項儀表，座艙罩外是幾乎無塵埃的半真空狀態，因為無塵反射，所以我們所見藍色天空反而呈現出灰暗一片，無線電靜音為的就是保密」。當時尚無GPS定位，但我國空軍卻能掌握U-2在中國大陸的位置，資訊是哪來的？原來竟是共軍「告訴」我們的，

不信就聽筆者娓娓道來。

米格機因升限不如U-2，共軍飛彈基地大多固定，我方對其配置地點多有情報顯示，只要不經過中共地面飛彈有效射程上空，就無法打到U-2，但共軍防空雷達卻可以看見U-2，正所謂「看得到、不一定吃得到」，但是共軍雷達站之間對於U-2位置之通報、卻被臺灣本島的中美兩國監聽站（也許可能有位於東南亞或東北亞的監聽站）聽得一清二楚，將所得之情報立即傳送到我軍作戰中心，再一路監視追蹤。

第一架擊落的U-2

陳懷生（民國十七年至五十一年九月九日），本名陳懷，前總統蔣中正召見時賜名「懷生」，他不幸於一九六二年九月九日駕駛U-2偵察機潛入大陸江西地區，被中共解放軍岳振華率領的地對空飛彈第二營，在江西南昌擊落身亡。身後追晉上校，是我國空軍第一位深入大陸殉職的U-2飛行員。

陳懷生烈士在大陸被薩姆飛彈擊落，是我國與中共展開一場諜對諜鬥智的結果。當時共軍只有五個薩姆飛彈營，以U-2飛行偵察範圍之廣、高度之高，加上中國大陸廣大的空域，要找出U-2猶如大海撈針，更何況U-2

美國空軍國家博物館東南亞戰爭畫廊展出的SA-2型地對空飛彈，即中共當時打擊U-2偵察機所使用的飛彈，由於它體積龐大，外觀瘦長，美國空軍飛行員在越戰期間，描述它為「會飛的電線桿」（照片取自美國空軍國家博物館網站）。

能在座艙無線電內，接收到薩姆飛彈射控系統雷達電波信號，可隨時轉彎飛離其射程範圍。

於是共軍推測了U-2飛航目標及飛航路徑，預先「猜測」將其飛彈營部署於江西南昌附近，以「守株待兔」方式下攔截，當共軍防空雷達追蹤到陳懷生的U-2接近薩姆飛彈射程範圍時，其射控系統才急速開機，當時可能尚為真空管裝備，熱機費時，鎖定目標時間極短，其操作過程必定相當迅速熟練，待U-2察覺到已遭飛彈鎖定，採取避讓動作為時已晚，因此閃避無效而遭擊落。因為上述作業周密、時間短促，就算我方截聽到情報，作戰中心可能也已經無法對U-2發揮即時警告之效！

U-2歸航

每次任務，作戰中心監視U-2脫離鐵幕上空後，大夥才能鬆「半」口氣，因為U-2落地是極困難且危險的操作，其優越的二十三比一之滑翔性能（據悉F-86為十二比一，而F-104則為一比十二，幾乎無滑翔能力，故民航局臺中進場臺同仁，當時都知道F-104沒有「模擬熄火進場【Simulated Flameout Approach】」之練習）在跑道上拉平飄（Flare Out）時，其下降率需要下降一千比一才能安全著陸，

對進場高度測控是萬分精確的一門技術。

華錫鈞將軍

華錫鈞將軍也完成U-2訓練，他在美國受訓期間，曾於一九五九年八月三日從德州勞克林空軍基地（Laughlin Air Force Base）執行長途夜間飛行訓練，飛往猶他州奧格登（Ogden），不料在七萬呎高空引擎熄火，下降至三萬五千呎高度，經過三種不同方式試圖重啟失敗後，滑翔越過落磯山脈，在黑暗中發現了科羅拉多州科爾特市（Cortez）的機場，憑藉微弱跑道燈光，竟然順利安全落地。

筆者透過網路查詢，查出科爾特市機場跑道大約僅有七千二百呎，華錫鈞將軍能平安降落，真可謂藝高人膽大，簡直是締造一項奇蹟，無怪乎美國空軍授予最高榮譽的「傑出飛行十字勳章」（USAF Distinguished Flying Cross）。

冥冥之中，華錫鈞將軍平安迫降，其實有許多幸運的巧合，他深夜對著科爾特市機場跑道準備降落時，不知何故，當晚機場管理人員（無塔臺管制之機場）剛好較晚關燈打烊（當時尚未發生能源危機，跑道燈光不似今日，有飛機降落才會開啟），當

華錫鈞將軍落地後，自己爬出飛機，攜帶著沉重的飛行頭盔，走向機場辦公室，那時嚇壞了管理人員，還以為他是外星人駕著UFO落地呢！因為他們從未見過這種飛行穿著及配備，更不知道有U-2偵察機這種高科技的玩意兒。

華錫鈞將軍後來再度赴美深造，獲得美國普渡大學（Purdue University）航空工程博士學位，學成歸國擔任航發中心主任，主持IDF經國號戰機研發與製造，後來升任中山科學研究院院長，晉升上將階級退伍，他不同於一般飛行員役期屆滿轉入民航界，終其一生報效國家，華錫鈞將軍愛國之心，實為吾輩學習之典範。

U-2只要飛十次任務？

一般而言，U-2飛行員只要飛過十次任務，就能夠「功成身退」，但



華錫鈞將軍於美國飛行U-2平安迫降，曾獲頒傑出飛行十字勳章（照片由作者提供）。

為何飛行紀錄中，仍有出任任務超過十次以上者呢？特別是後來轉任華航，駕駛波音747的正機師——錢柱教官，他竟飛行U-2高達二十三次，經范教官告知，自從他執行最後一次穿越鐵幕之任務後，考量政治因素（美國與中共建交），所有任務改成沿著中國大陸海岸線以外三十哩飛航，較不具危險性，故U-2出任任務也就不受十次之限制了。

U-2的導航方式

一般而言，黑貓中隊U-2準備落地時，美方人員會立刻驅車進入跑道，緊追著U-2不放，待僅剩一隻主輪與小尾輪滑行，直到無浮力而主翼倒向一側時，美軍會衝上前去，將已精疲力盡的飛行員「抱」出駕駛艙，同時CIA立刻派專機將所獲得情報資料（如攝影底片等物件）送往琉球嘉手納基地判讀，隨後也會將情資送交我方共享。

自從美國CIA駕駛員Francis Gary Powers被蘇聯打下後，傳聞美國借用我方飛行員執行U-2任務，為避免被俘虜，飛行員並未配備降落傘，此事經詢問范教官澄清絕非事實，否則怎會有葉常棣、張立義被俘之事件？

U-2之導航除YOR及ADF外，並無當時剛發展如F-104配備的慣性導

航（Inertial Navigation System，簡稱INS）裝備（可能當時之INS重量太重，或是其精確性仍然不足，且必須在地面輸入航線資料，飛在天空中則無法改變，權衡之下不符合U-2偵察機之需要），不過倒是有一套都卜勒系統（Doppler System），可供比對地面回波，測出U-2航跡及地速，但仍以最原始之推測航行為主，依據航圖飛向目標區。返航時，可能因天氣欠佳等因素，與飛行輔導車之資深飛行員通話，並接受落地指導，這也是唯一可能通話的時候。

SJ計畫與U-2繪景

雖然歷史資料中，除美國及我國派訓的U-2飛行員外，尚有英國、澳洲及另外二十餘位屬於「SJ」單位或國家的飛行員，經過詢問多位有航空背景之老美及范教官，均無法知悉「SJ」之意義，後來筆者向Roadrunners Internationale Declassified網站站主詢問，獲悉「SJ計畫」是一九六〇年代美國在愛德華空軍基地執行的「Smokey Joe」計畫，目的是要追蹤與分析各項飛彈發射之軌跡。可以肯定的是，除了美國之外，只有中華民國的黑貓中隊成軍，其他國家飛行員可能僅駕駛過美國U-2偵察機。

U-2機身大部份均為不具反光的

黑色塗裝，但也有鋁金屬原色，甚至漆成白色者，我國最初接收之U-2居然漆成深藍色，還噴上了青天白日國徽，可能是因為美國CIA駕駛員Francis Gary Powers的事件，美國於陳懷生烈士遭薩姆飛彈擊落後，一再強調中華民國的U-2是向美國的廠商購買，與軍方無關，更遑論與CIA有關，據范教官所知，我國後來所使用之U-2亦為不具反光之黑色塗裝。

赴美受訓飛行員之優遇與成就

赴美受訓的飛行員全程由CIA接待，包括赴波士頓訂製類似太空衣的飛行裝。如果體重變化至某一數值，還必須重新製作，不過范教官表示：「似乎沒有人重做過！」，足見U-2飛行員平日對生活健康與身體保養相當的重視。CIA接待人員引導飛行員享用知名的餐點、傑出之表演及參觀訪問等，只要飛行員有提出需求，他們一律儘量辦到，不會考慮經費問題，無非希望儘量照顧飛行員，發自內心對美國效命。

在黑貓中隊的飛行員中，只要完成十次大陸地區偵蒐任務，就可以功成身退，他們可以選擇繼續留在軍中，例如李伯偉完成所有U-2任務後，回到空軍並擔任駐韓國武官，據他表示：「因為我的U-2經歷，深獲駐在

國軍方的尊敬與好奇，因此透過與該國軍方互動接觸，能夠收集該國相關情報。」李伯偉將軍升至聯勤副總司令，中將退役後擔任華視董事長。

當年，有一架雙引擎螺旋槳飛機，經常往返於松山與桃園之間，已不復記憶機號與機型，但大家都知道這是U-2飛行員的交通機，遙想當年有一臺摩托車就夠神氣的了，更遑論行政專機，可見U-2飛行員擁有十分優渥的禮遇呢！

黑貓中隊隊徽

黑貓中隊隊徽是陳懷生所繪設，因為U-2出任務的時間，幾乎都在夜晚，且是秘密偵照任務，因此黑色安靜有明亮大眼的貓，就成了空軍第三十五中隊的隊徽。西元一九六〇年陳懷生駐韓於美軍烏山空軍基地（Osan Air Base）受訓時，以當時基地內飛行員常去的一間小酒吧的店名與店徽為基礎（據稱應是「Black Cat Lounge」），飛行員們又特地訂做了一批標有黑貓圖案的夾克，因此三十五中隊即有「黑貓中隊」之暱稱。

黑貓中隊隊徽之構圖，經網路查詢有下述之意義——黑貓造型代表U-2機身正面、耳朵代表敏銳的感應器，金色貓眼代表透澈銳利的高空偵照相機，貓鬚代表偵測天線，長脖子下端

代表下視鏡方向，紅色襯底象徵被赤化的中國大陸。

蔣總統證道詞

當陳懷生烈士為國捐軀後，老蔣總統特別在復活節證道詞中，公布他的英勇事蹟，文中滿是惋惜與懷念，他曾為陳懷生取名「陳懷生」，足見他老人家對陳懷生烈士的關愛。當時我的一位教授，特別推崇這篇證道詞，因為除了充滿感情外，似乎也是老蔣總統創作唯一一篇不是八股的文章。

鐵幕已垂降，共產集團近似瓦解，科技進步對情報進行蒐集，已不需要像是U-2飛行員一樣，用犧牲生命才能換取，黑貓中隊的傳奇故事，也已經解密公諸於世了。趁著這些飛行員尚未「忘記」他們當年英勇事蹟之前，讓我們繼續發掘那些未知的秘密。（全文畢）



U-2飛行員的著裝外觀，宛如太空人（照片由作者提供）。