

烏拉圭空軍第2航空旅第2中隊的A-37B攻擊機。



烏拉圭海航中隊的英製 Westland Wessex HC.2通用直升機。



· 羅臻 ·

烏拉圭空軍

強鄰攪和在一起，持續內戰的結果是讓經濟活動仍停留在農業，此時已將近二十世紀。

值得註記向前發展的第一步是在二十世紀初，烏國選出了荷西·巴特利·奧都內茲所領導的新政府，當局制定了項社會安全法規，同時也鼓勵國民工業的發展。這些政策仍被大多數的地主和納稅人所抵制，更有甚者，納稅表示農業集中的弱化，介於稅賦和保持繁榮農業的平衡政略卻從未被提出，烏國的經濟更顯蹣跚。

自一九六〇年代以降，受到右翼政客的影響，烏拉圭的軍事一直陷於獨裁者之手。直到八〇年代初才逐漸有民主法律的再出現。在烏拉圭的近代史上曾有多起不難讓人理解，卻充滿爭議性的特赦都

烏拉圭是南美的小國，面積僅十七萬六千兩百一十五平方公里，人口總數約三百三十萬，國土座落於阿根廷和巴西之間，確保有一小段大西洋海岸的領土。自從當地的黃金礦藏枯竭之後，歐洲的殖民者就較少對烏拉圭再表示興趣，最早的殖民者是在一六二四年由耶穌會教士組成，稍後，來自葡萄牙、西班牙和英國的殖民勢力在當地形成對壘的局面。放牧野牛原為最通常的經濟活動，但殖民者卻以有組織的農業取而代之。烏拉圭人隱忍此狀達兩世紀之久，直至荷西·阿蒂加氏發動的第一次革命。

烏國對西班牙殖民者的抗爭在巴西人取得實權後暫停，事實上，這次的革命運動興起十分成功，它由阿根廷暗地支持胡安·安東尼奧·拉瓦列荷氏主導，在一八二八年趕走巴西人，遂誕生了真正的烏拉圭國。但它座落於南美兩大強之間的天然地理位置，卻讓烏國的政局一直和這兩個

是由軍事領袖所主導，這些軍事強人違反人權的事實竟也都被訴諸法律。整個國家也逐漸穩定地朝多黨民主體制和自由選舉發展。今天，烏拉圭的傳統經濟仍舊以農業為主，也有一大部份是來自阿根廷的觀光客，但其工業卻缺乏現代化的基本設施，導致發展停頓了多年，大致上影響烏拉圭的經濟共同市場係由阿根廷、巴西、巴拉圭等鄰國共同分擔，得以讓烏拉圭獲得部分的經濟穩定性，儘管沒有特別的成長和繁榮。也直接導致烏國的國防支出不能作成大規模採購的計畫，烏拉圭也因此總是依賴其鄰國和英國的二手裝備援助。

烏拉圭軍事航空起源於一九一三年三月十七日，在鄰近蒙提維多市五十公里處的軍事航空學校啓用一座小型機場，也如同其他的拉丁美洲國家一樣，該座簡易機場也是由歐洲人所興建，由一名法國的飛行教官在當地操作「法曼」雙翼機。當時，十名烏拉圭陸軍軍官被遴選為軍用飛行員，其中之一即為胡安·曼紐·波伊索藍薩，他在一九一八年八月十日的空戰中成為烈士，另一名人為阿佛列斯。

烏拉圭空軍約有10架IA 58「堡壘型」攻擊機，悉數由阿根廷提供的二手機隊。



烏拉圭空軍第2航空旅第一中隊的阿根廷製IA 58「堡壘型」攻擊機隊。



烏拉圭空軍第2航空旅的瑞士製PC-7U(AT-92)攻擊機。

瑟薩羅·貝里索，他是後來的航空學校校長。

另外兩名年輕的軍官為阿德罕瑪·珊慈·拉庫瓦，和伊斯特班·克利斯蒂，他們在阿根廷與智利獲得了飛行員資格後，於一九一六年十一月二十日共組「軍用航空學校」(EMA)，這所學校一直到一九三五年都是烏拉圭惟一的軍用航空單位。多種歐洲製的飛機在一〇年代暢行於烏國的天空，包括十六架「亞佛羅」504K、十三架「布萊蓋」一四型、五架「卡斯塔伯」一八〇型、二十八架「紐波特」二七型，還有其他多種更小的機種，在這個航空草創的年代卻開闢了條空中航路，也全面的激發了烏國人民對航空的興趣和軍事潛力。

由於烏拉圭「軍用航空學校」本來就是為軍事目的而設，在一九三五年該校被移交給「軍事航空處」，下轄五個單位和幾座機場。在三〇、四〇年代的烏國機隊仍以歐製產品為主，例如「波特茲」25 A2 TOE型、「史田德」13C.1-C.7型、DH82A和IMAM Ro37等英、法製小型機，但此時也可見到美製機隊的導入，包括比琪AT-11轟炸機和C-47運輸機，另還有「瓦克」JHD、SNC-1水機

，AT-6D和T-6教練機、B-25中型轟炸機也在序列中。到了五〇年代再接收F-51以實質增強戰鬥力，此時的烏拉圭已編有九個大隊，至一九五二年十二月四日再更名為「軍用戰鬥航空隊」，當日也正式從陸軍獨立出來。新的軍種重編為三個司令部，分別掌理戰術、訓練和物資，還編有一個旅級單位配屬在總部的轄下。

烏拉圭空軍至此已從穩固展開壯大，也增設了多個單位如「空中突擊隊」，但實際的體系則未變更，當然也導入了更多新的機隊。烏拉圭在一九五六年接收T-33，兩年後再接收F-86，從此進入噴射機的時代，烏拉圭人也是各國對英國製的「花栗鼠」螺旋槳輕型教練機最有興趣的國家之一，自一九五四年起，至少導入了十架，一直沿用到一九六二年五月才除役。烏拉圭的第一批直升機隊計有「貝爾」47和「席勒」H-23F，後續再導入UH-12和UH-1B。

前述的機隊至今仍有許多在役中，八〇年代以降，烏拉圭空軍再導入C-212、EMB 110、C-130B、比琪六五和福克F-27/HH 227等各種等級的運輸

機，也包括T-34B和AT-92 (PC-7)教練機，「貝爾」111和UH-1H直升機，IA-58「堡壘」和A-37B攻擊機，U-17和T-41D多功能聯絡機等現代化機隊。據稱，烏拉圭最近還向義大利訂購了T-260 (F260EU)教練機和U-206 (C-206)多功能機隊，另向英國購入了幾架「威塞克」HC3直升機。當然，烏拉圭也想從美國購入更多的「休伊」UH-1系列機隊，儘管烏拉圭空軍目前尚無傳出將更新主力機隊的消息，但大部分機隊都已到了使用壽期的時候。

至於烏拉圭海航的起源則得回溯至一九二五年二月七日，所謂的「海航」部隊在當日成軍，至一九三〇年九月才向歐洲訂購「兩架CANT-18和一架CANT-21型雙翼水機的零組件旋於一九三二年五月三十日在當地組裝完成。經當局選定自由島作為海航第一基地，所有海軍飛機均駐防該島，但正式啓用日竟要等到一九三四年六月十二日。烏拉圭海航的活動卻在一九三五年間的一起CANT-18型機的事故之後暫緩了發展。在二戰期間，美國提供「六架OS2U-3「魚王」魚雷轟炸觀測機，以取代CANT-21的除役，剩餘的CANT-18也在同一年除役，美國在一九四二年才再提供「一架格魯曼J4F「赤頸鴨」水機作為補充。

接著，烏拉圭在一九四四年八月十五日在阿達米天使小型機場成立海航學校，首先選用已於一年前就接收了三架的美製費查德PT-23。幾年後，烏國海軍特殊學校才搬遷至現在的拉古娜·德少斯，當地在一九四六年又改建為一般機場，當局派員於一九四七年九月十日進駐，一九四九年八月十二日正式命名為海航第二「卡羅·古柏羅船塢」基地。

一九四〇至五〇年代也是烏拉圭海航的快速發展期，當局接收了十架全新的TBM-1C「復仇者」魚雷轟炸機，由烏國機員從德州沃斯堡直接飛來，另有三架SN-4和增購的一架「復仇者」在一九五〇年五月運抵。所有機隊都是經由飛送運達，這一年烏拉圭海航學校已有學員畢業，當局再向美國續訂PT-26、十架6F、兩架PA-18，和三架「馬丁」PBM水兵機隊。約在五〇年代同時，烏國海軍也接收了兩架「貝爾」47G。

烏拉圭海航中隊的德製Bo105P1觀測直升機。



進入六〇年代，基於和美洲國家聯合舉行海上演習的需要，烏拉圭海軍買了更多的各種功能海上作戰機隊，包括三架TC-45教練機、兩架S-2A反潛機、一架T-34B和兩架ST-34、兩架TH-13T，這些直升機清一色為美製產品。值得一提的是，儘管烏拉圭海軍沒有航艦，但卻在一九七一年在阿根廷的協助下派出八五一號S-2A隨阿國「五月二十五日」航艦出海偵巡，完成艦上起降的壯舉，阿國也曾提供烏國部分汰換下來的機隊，如一九七九年援助的T-28S教練攻擊機。

八〇年代以降的烏拉圭海航漸邁入另一個紀元，一九八〇年購得比琪300T和八一年的一架T-34C與八二至八三年間補充的三架S-2C之外，直升機隊也獲得了若干程度的加強，例如「貝爾」47G、T-34A、C-182、PA-34-200T和「威塞克」都分別得以少量的補充。

時至今日，拉古娜·德少斯基地仍為烏拉圭海航的重要根據地，烏國當局一直希望能導入A-3「獵戶座」反潛機隊，但實際規模卻仍為八〇年代的水準。

「八八水災」後續心理復原與重建

· 韓元勤 ·

八月八日莫拉克颱風侵襲臺灣本島，瞬間山河變色，美麗家園遭受豪雨土石流侵襲，國內各地都有嚴重災情傳出，悲愴情景深深撼動每位國人的心。此次災害，除造成人民生命及財產的損失外，還有後續的受災鄉民心理創傷與救災人員的心理重建需要協助。

從此次「莫拉克經驗」發現，部分官兵於第一時間投入受災嚴重地區，協尋罹難者及搬運遺體，之後所衍生的「創傷壓力症候群」，造成部分參與救災官兵的心理問題，需要持續關懷輔導。就本人自身參與此次救災心輔工作的經歷，除了身體上的累，心理上的累更是無以復加。鑑此，為因應爾後類似重大災情發生，減少官兵產生壓力及創傷等症狀，事先的心理建設工作，需要基層幹部與心輔官特別注意。

此次參與救災輔導工作的心輔官們，在實際投入第一線執行各項輔導工作後，都面臨到實務經驗上的挑戰；鑑此，應於平時制訂有關因應重大災情輔導準據(SOP)，提供心輔人員參據研閱，並藉由在職訓練、研習活動針對「創傷壓力症候群」的輔導處理方式，實施專業教育及輔導實作，提升輔導知能與專業素養，做好萬全準備，來因應未來可能面臨的挑戰。

雖然「莫拉克」重創我們的家園，但在國軍各級部隊第一時間迅速投入兵力參與救災工作，以最短的時間協助災區民衆重建家園。除深獲居民肯定外，更成為國軍官兵衛民、救民的最佳見證。如今救災任務已告一段落，在此也提出三點建議作為未來在面對類似救災工作參考：

一、整合國軍心輔資源，成立聯合小組：當重大災難發生時，不論是政府、民間或國軍，資源體系若未能統合，則會造成多頭馬車、資源分

配不均的情形。建議在災難發生時，能成立聯合作業小組，簡化科層體制，精簡作業流程，讓心輔人力能夠有效投入，發揮功能。

二、設立單一回報窗口，簡化回報流程：在這次救災過程中，相信許多心輔人員都有類似經驗，每日有許多表格要回傳、許多資料要建立，造成許多在第一線工作的心輔官感到心力交瘁，不僅耗時、分層複雜，且資訊往往不是最即時的。建議學習國外經驗，由前進指揮所掌握所有資訊，建立單一窗口，讓國軍能夠更有效率地執行救災任務。

三、救災人力適時交替，落實輪休制度：救災工作緩不濟急，第一批投入的官兵不分晝夜、搶救生命，缺乏適當的休息，即便在晚間安排心衛宣教，官兵也只想休息，無法全心參與；且無法獲得適當的休息與調適，一些生理及心理上的問題也會浮現。因此，建議未來在投入兵力參與救災任務時，能夠妥善規劃人員更替時間表及輪流實施休假，讓緊繃的情緒得以放鬆。

在美國職棒的洋基隊有一齣廣告：身價不凡的群星如吉特、波沙達、A-Rod等人背對鏡頭站著，球衣背部繡著這些球星的名字，此時旁白解說：「球衣背後的名字並不重要，真正重要的是球衣正面（洋基）」。由此廣告說明團隊的重要性，特別是在面對逆境的一刻，團隊的精神更易彰顯。

豪雨造成河流氾濫成災、大雨夾帶土石形成堆積如山的淤泥，房屋淹沒在一片汪洋之中，我們不僅在執行一項神聖的任務，更是一项看似不可能的任務。但在每位官兵的努力下，我們將不可能化為可能，除了為自己感到無比的驕傲，也希望儘早看到災區復原，鄉民恢復正常的生活。