



由我國提供的6架AT-33A 其中之一，屬第2戰鬥中隊。



巴西製造的EMB-326GB 曾為巴拉圭空軍主力機種，編為第1戰鬥中隊。

· 羅臻 ·

巴拉圭空軍

巴拉圭面積達四十萬零七百餘平方公里，國境由里約·巴拉圭分為東部的巴納內法和西部的查科這兩個區域，東部的地勢係由低地逐漸上升至山區，而西部的查科平原卻占了巴國總面積的百分之六十，但高達百分之九十五的人口集中於巴納內法。

巴拉圭與玻利維亞、阿根廷與巴西為鄰，有著一段紛擾的歷史，在一八一一年五月十七日獨立之後，常年遭到來自以上鄰國的入侵。尤其是一八六〇年的南美三強之爭，導致巴拉圭的國土淪陷了近三分之二，高達百分之八十的青壯年男性人口犧牲於十九世紀和阿根廷、巴西和烏拉圭的戰鬥中。

的人員和戰具防守住。

二十世紀的下半，巴拉圭幾由史托斯納爾總統一人統治，他於一九五四年掌權之後直到一九八九年才被一場巴拉圭陸軍發動的政變結束其政權，接著在大選中由軍事強人羅德里格斯繼任為新總統。

巴拉圭空軍的建軍可回溯至一九一二年，當時的一位陸軍軍官被派赴法國學習飛行，他在學成之後也帶回第一架巴拉圭的軍用雙翼飛機，惜史料未記載屬何種型式，在巴拉圭的航空草創期僅有少數的歐製飛機在當地組成小型的航空單位，有部份史料將之稱為「軍事航空學校」。

在一戰以前，巴拉圭的這些歐製的機隊包括一架法製「布列歐」、一架「德波都辛T」，和一架

「法曼」式機。到二〇年代初，巴拉圭的機隊再由五架「安薩多」SVA-5型機和一架SVA-10，與一架「亞佛樓」Sofka和另一架「史巴德」S-20，一架「卡普羅尼」水機，以及一架「迪·海維蘭」DH-6、三架「漢里歐」HD-1、一架「洛樂·馬奇」L-3、一架「馬奇」M-7、一架「紐波特」七和SAML的S1和S3型共同組成的龐雜機隊，構成一九二二年巴拉圭革命內戰的空中兵力。

為能統合這些機隊的運用，二〇年代初建構的「軍事航空學校」也因之成為稍後於一九二七年組建「巴拉圭國家空軍」的主要單位，該校也在在一九二六年獲得法國的協助。但在在一九三二年和玻利維亞發生查科戰爭時的巴拉圭軍事航空，仍然為附屬於陸軍之一部，當時約編有三十架飛機，其中僅有十架能勉強稱之為「作戰飛機」。

直到阿根廷協助巴拉圭國家空軍，提供了六架「波特茲」二五型和四架「委波特」七三型，組成一個戰鬥、轟炸和偵察任務中隊。這些機隊在查科戰爭中大多數因各種事故造成頗多戰損，有鑑於空中兵力的效用，巴拉圭空軍當局旋再購入七架以上的「波特茲」二五型和兩架「迪·海維蘭」DH-6、五架「飛雅特」CR-20bis和一架「團結」21C、一架「布瑞達」四四和兩架「空中旅行者」六〇〇以及另兩架Ju 52bis。依然是龐雜的機隊序列。

在查科戰爭後，巴拉圭空軍經過很長的一段時間才於一九四六年成為獨立的軍種，同時在翌年又分為兩個對立的陣營，於一九四七年的內戰會相互轟炸對方的基地。在四〇年代的各場戰爭之後，巴拉圭空軍再接收了一批美製的運輸機隊而獲得實質的擴張，甚至到一九四九年還增編了空降兵部隊。一九五〇和六〇年間，巴拉圭從阿根廷和巴西接收了更多的二手機隊，然在一九七五年之後，巴西成了巴拉圭惟一的軍機供應來源。

自從八〇年代以降，巴拉圭空軍編為三個中隊。第一個中隊隊部設於「甘波·格蘭特」，操作巴拉圭惟一的噴射機隊，它由六架巴西製的EMB-326輕攻擊機，和六架由臺灣提供的T-33二手機所共同組成。這個混合的中隊還有幾架西斯納輕型聯絡

機和十架直升機編制在內，它們大多駐防於在史托斯納爾執政時期稱之為亞松森國際機場，後來改稱為西維歐·派提洛西機場。第二個中隊擔任運輸任務，操作約四十架的C-47機隊，直到二〇〇四年這些古董飛機仍有幾架在役中。

巴拉圭空軍於一九八四起還曾接收了四架西班牙製的C-12中運機，大多時也駐防於亞松森機場。至於第三個中隊則為六架智利提供的T-23「環球式」、巴西提供的T-23「優魯普魯斯」和美製的T-6機隊駐防於努·瓜祖的訓練中隊，部分T-6曾被巴拉圭當成特技飛行機，最後一架還飾以特技飛行隊的白紅塗裝。這些陳舊的活塞式教練機近幾年均被智利製的ENAER T-35和巴西製的EMB312取代用於反叛亂鎮暴機隊。

現行的巴拉圭空軍是由旅和指揮部的編制層級所構成，第一旅管制著七個各司其職的航空大隊，

其中「空中戰術大隊」由戰鬥部隊的EMB326、AT-33和EMB312等機隊構成，其他像運輸、聯絡、鎮暴、直升機、空照和維修各大隊分別管理其他的機隊。兩座主要的機場位於亞松森附近的西維歐·派提洛西和駐努·瓜祖。教練機大隊據信可能已移防至巴拉圭中部的康瑟皮歐。

其他兩個指揮部麾下則沒有編配飛機，位於努·瓜祖的航空運輸旅(BAT)擔任空降兵員的調度，另一個擔任訓練的指揮部(CIARE)則專司所有軍官的教育，新近編成的地區指揮部則控管所有十二座駐地的公共建設結構。

巴拉圭空軍也曾試圖導入現代化的作戰機種，曾於一九九〇年代向臺灣尋求十二架F-5E/F的援助，但礙於西維歐·派提洛機場缺乏現代化導航設施才未果，後來轉向巴西援助提供了T-25和AT-26攻擊機。最近幾年，巴拉圭也向中共購入了運十二型輕運輸機作為補充，軍援式外交上的變化頗值得我方關注。

巴拉圭的海航兵力也發跡甚早，於一九二〇年代就曾導入幾架CANT-10和SAI S59bis型水機，在一九二九至一九三三年間也被兩架「馬奇」M18機隊所補強。海航在查科戰爭時擔任「波多·卡薩多」港口的防禦兵力，戰後被陸軍航空兼併，到一九五〇年才再次分立，巴拉圭海航的主要骨幹為格魯曼製的飛艇和RC-3「海蜂」與BT-13等水機。

在七〇年代第一架直升機運抵時，巴拉圭當局接收了四架貝爾四七，另兩架「習樂」UH-12是於八〇年代早期接收，到了一九八五年七月再接收兩架HB3503觀測直升機。固定翼飛機僅有幾架西斯納雙發機隊，在改了幾個軍種全銜之後，巴拉圭海航現駐防於巴拉圭河岸，亞松森市區外緣的薩荷納。

巴拉圭陸航也經歷多年的發展，幾乎已被稱為一支獨立的航空部隊，操作比琪五八型、Ce206和Ce310。這些陸航的機隊均由空軍承攬維修，但保有陸航的序號，多數駐防於努·瓜祖，以「專機空運大隊」為名。

巴拉圭向巴西購入的6架AT-27二手攻擊機，編為第3戰鬥中隊。



西班牙CASA製C-212-200中運機，屬空運大隊麾下。



巴拉圭共計接收13架智利製造的ENAER T-35 Pillan聯絡機，編成教練機大隊。