

羅臻

薩爾瓦多及瓜地馬拉空軍

我國中美洲友邦薩爾瓦多和瓜地馬拉基於特殊國情，分別建立了規模相近的空中戰備序列，其戰力多為支援陸軍與壓制地面游擊隊的輔助型空軍。本文承「世界空軍系列」專文簡介其發展脈絡與戰備結構。

薩爾瓦多空軍

薩爾瓦多空軍的起源可以回溯到第一次世界大戰時代。

裝備薩爾瓦多的第一架動力飛機是在一九一二年由法國製造的「迪波杜辛」雙翼機。這個事件鼓勵了多數薩國的軍事首長，同時，它也在當局試圖製造一架飛機之前不久。一九一三年八月，薩國當局從美國訂購了重要的飛機零組件，在薩國境內組裝第一架飛機。

據史料記載，這架飛機在科里馬牧場試飛，並且飛到十公尺的高度，也飛行了五十公尺才墜地。薩國的另一個航空發跡的里程日期是在一九一七年一月，當時，墨西哥政府曾捐贈了兩架TNCAs的A型機給薩爾瓦多。

在一九一七和一九一八這兩年裡，這些外援的飛機由薩爾瓦多飛行員自行操作，到了一

特技飛行」的時代也一度風靡了中美洲，在第一次世界大戰結束之後，很多外國飛行員在當地進行多場特技飛行活動。

此時，有一個由義大利和薩爾瓦多人共同組成的飛行員協會於一九二一年成立，到一九二二年已由一位陸軍上尉完成一趟長達五百公里的長距離飛行紀錄，這也標明了薩國軍人對載人飛行的熱衷和興趣。稍後，薩爾瓦多的一支「空中艦隊」於一九二三年三月二十日成軍，在這段繁榮的航空發展時期，中美洲各界均對航空感到高度興趣。

一九二四年，第一架美製的寇蒂斯「珍妮」J-3水機被撥交予薩國飛行學校。幾年



薩爾瓦多國防部長Jorge Alberto Molina Contreras 少將於美軍參聯會主席Mike Mullen 訪問中美洲時發表共同聲明

之後，當局又獲得補充了五架「漢李歐特」E-320E機隊，和一架法製的「布萊蓋」T-44機，一九二九年，又補充了四架「瓦科」帶翼機隊和另一架「瓦科」F型機。

薩國的經濟情勢在三○年代受美洲金融影響，成長較不易，但卻有更多的飛機逐漸運達。四○年代薩國政局在短暫的騷動之後，政府和空軍的首長均遭更換。在這段時間內薩國使用的典型機隊為美製A-16、B-13教練機，和第一批撥交給薩爾瓦多的一達科他（A-40）運輸機。五○年代薩爾瓦多接收了更多能被武裝的輕型飛機。

在五○年代結束之前，一個更大幅的推展



從薩爾瓦多Comalapa 機場起飛的美軍「蒼鷺」無人機用於緝毒監控任務，2009年5月21日



薩爾瓦多空軍專用於掃蕩游擊隊的休斯MD 500輕武裝聯絡直升機

薩爾瓦多空軍在1980年代曾使用的以色列二手法製「校長式」噴射教練機



到了八○年代便由美國提供大批的越戰剩餘物資A-37觀測攻擊機，這批噴射機的服役大幅提升了薩國空軍當局和「達科他」運輸機、UH-1「休伊」直升機密切合作執行反游擊隊戰鬥的能力。此外，美國也撥交了休斯MD500武裝直升機供特種部隊操作。

到九○年代後半，薩爾瓦多當局只須更新機隊補充戰力。當局現多操作智利製造的T-35B輕型教練機和貝爾四○七和四一二直升機隊（要員乘坐型）人員運輸。因此，薩爾瓦

多空軍的第一架噴射機為十二架以色列二手的法製Cessna 441和十八架MD 500教練機，另有四架以色列製的「阿拉瓦」輕型運輸機，它們皆為薩國當局和以色列軍火交易的一部分。由於美國對中美洲採取有限的軍火輸出政策，讓這些拉丁國家在七○年代面臨局部衝突時不得不改向第三國洽購軍事裝備，這便給予了以色列可乘之機，前篇「宏都拉斯空軍」專文中曾有詳敘，讀者可參閱。

藉由美國的對外軍事援助計畫進行，除用各種衍生型的「哈佛」教練機外，美國又提供了二十架UH-1D「海盜船」戰鬥機形成了這個時期薩爾瓦多空軍的主力。這批沃特公司製的「海盜船」戰鬥機被薩國一用就長達十年。但是，這些飛機的堪用狀態卻在逐年遞減，到一九六八年時只剩五架維持堪飛的狀態。同一時間，薩爾瓦多和鄰國宏都拉斯卻升高了邊境的緊張，所幸續獲美國再提供了六架改良的F-51「野馬」II型和一架的B-26轟炸機，但這批機隊都已是二戰的古董存貨。這些「老」飛機與倖存的「海盜船」戰鬥機全部投入一九六九年七月薩爾瓦多和宏都拉斯在邊境爆發的一百小時戰爭，所幸也全部獲得良好的成效。

薩爾瓦多空軍於2009年11月進行水患救援任務的UH-1H「守護神」分隊直升機



從UH-1H機降躍下的薩爾瓦多特戰隊員



多空軍期待獲得更多的二手A-37「蜻蜓」噴射觀測機，「達科他」活塞螺旋槳運輸機，O-2觀測機來補充機隊陣容，現用的C-119「休伊」和休斯MD500武裝直升機隊仍然在支撐薩爾瓦多空軍的僅存戰備能量。

瓜地馬拉空軍

瓜地馬拉這個中美洲國家以仍然能在當地發現古代馬雅人的文化遺跡而聞名。所以，瓜國以國際旅遊業為重要收入來源也不足為奇，支持瓜國財政的第二項財源為熱帶農業。

瓜地馬拉人口大約九百八十萬，大致區分為馬雅人和於一五二四年抵達的西班牙人的後裔，族群各約為一半。地理位置上，墨西哥、貝里斯為北部鄰國，宏都拉斯和薩爾瓦多在國境以南。瓜地馬拉西岸濱臨綿長的太平洋海岸線，東南部面對加勒比海也有一小段海岸線。

在二次大戰結束後不久，瓜地馬拉共和國的內部即產生動亂。一九四四年的瓜地馬拉十月革命結束了一個歷時長久的獨裁統治政權，但「聯合水果產品公司」的影響卻沒被征服。包括民主憲法在內的諸多改革均被新政權執行。但這也並非意味著一個寧靜的瓜地馬拉政治景象，因為瓜地馬拉的第一任民選總統在他的頭五年任期內，就經歷多達二十次的軍事政變方得以倖存！

瓜國政府和「聯合水果產品公司」共同和平共治瓜國了幾年，稍後，由美國支援的一次軍事政變在瓜國發動，因為瓜國政府被指控遭共產主義份子滲透，直接地影響了美國公司產業，特別像「聯合水果產品公司」這樣的產業需要被保護。

直到一九五四年六月，瓜國明訂了法律接

管「聯合水果產品公司」，反對它的影響和壟斷性質。

軍事統治從此在瓜地馬拉持續了三十年，這個時期瓜國的游擊隊活動猖獗，當局大力壓制對左派的同情者，美國也收回對瓜國的支援。內戰最後於一九八四年結束，緊接著於一九八五年展開民主選舉。當局開始跟那些游擊隊對話。

九〇年代初，瓜地馬拉是在國內的紛亂狀態和失敗的政策背景下度過。最後，於一九九六年十二月二十九日，一項國內的和平條約簽署。

至於瓜地馬拉空軍的歷史可回溯至一九一二年創辦的第一所航空學校——「國家航空學院」。該校的第一批機隊係由兩架法製的「布列歐」和「紐波特」雙翼共組。

這所學校營運直到一九一八年。在這段時期內，形成瓜國軍方的第一個利益，但它至今都未有所具體貢獻。承擔相同名稱的另一個研究所卻有更佳的學術性。瓜地馬拉政府要求一名法國人為當局訓練飛行員。請來一位曾參加一次大戰的一流法國飛行員，參加了這個單位的籌建，讓它具有一種軍事特色。

第一位法國教官巴隆·雷內·迪恩於一九一九年殉職，一度讓該單位的訓練遭到瓶頸。然而，瓜國當局迅速地請到另一法國教官續約。他保證如期於一九二一年三月十二日為「國家軍事航空學校」開訓，這個單位逐漸發展至今，也就是今日瓜地馬拉空軍的前身。

但在一九二七年這所學校曾一度被合併成「政治學校」，到一九二九年六月三十日才又改組為「瓜地馬拉軍用航空大隊」，一九三六年再更名為「軍用航空大隊」。一九四四年十月革命之後，瓜地馬拉軍隊再行綜合重組，到

一九四五年三月五日，「瓜地馬拉空軍」的全銜才被當局採用。

瓜地馬拉空軍是一支規模較小的空中部隊。在它的建軍歷程上主要倚靠美國援助的幾種飛機。包括有：F-51「野馬」二戰剩餘物資的螺旋槳戰鬥機，C-47「達科他」運輸機，T-33教練機，和C-119「休伊」直升機。這些飛機直今日還有若干架在瓜地馬拉空軍序列中服役，例如C-47「達科他」，雖然瓜國的同型機已改良為渦輪螺旋槳發動機。

A-37是瓜地馬拉最早採用的噴射作戰飛機，C-7和T-35則用於訓練。某些荷蘭製「福克」和以色列製「阿拉瓦」執行空運，以輔助「達科他」的運補能量。瓜國也向其他中美洲國家一樣仰仗美國提供的「貝爾」二〇六和二二二系列突擊直升機。

瓜地馬拉空軍原為隸屬於陸軍麾下，它的指揮官須向瓜地馬拉陸軍總司令呈報軍務。瓜地馬拉空軍由三個聯隊組成：操作全部固定翼飛機的作戰聯隊，管轄全部直升機的旋翼機聯隊，和進行全部機隊維修的聯隊。讀者可注意到瓜國空軍所有機隊分為三個聯隊，但一個聯隊卻可能同時分散使用四座基地，沒有一個聯隊固定駐防在某一座基地。

瓜地馬拉的首要基地位在鄰近首都瓜地馬拉市附近的「北極光基地」，當地駐防有擔任攻擊、運輸、聯絡和直升機等各中隊的各種用途飛機。另一座為「軍用航空學校」同一基地的「雷塔胡倫」，多數固定翼機隊駐防在此。

另兩座為「聖塔艾倫娜」和「聖荷西」基地，均為上述單位的分遣隊駐地。目前，瓜地馬拉空軍還沒有任何新飛機的採購計畫。瓜國空軍當局主要任務在於保持機隊的堪用性，所以全部資源都運用於此。