



飛越Exmouth海岸線的澳大利亞空軍Hawk 127高教機屬第79中隊。



在坎培拉市區上空盤旋的C-17運輸機。

· 羅臻 ·

澳大利亞空軍

澳大利亞是一個自然生態豐富也具有獨特性的大陸型國家，人民生活步調簡單而輕鬆，但其軍事航空卻維持了一支量少卻質精的空軍機隊。

澳大利亞的軍事航空部門也為世界老牌的空軍之一，它創立於一九一四年三月的「澳大利亞飛行軍團」，但真正的第一個作戰單位卻在同年八月才成軍。「中央飛行學校」是時成立於庫克點，直到一九九四年該單位都始終為澳大利亞空軍基本的航空學校。許多澳大利亞的飛行中隊也都奉派至歐洲參加一戰，共計有四個中隊在一戰中用於抗德，其中第一、第二中隊駐防埃及，第三和第四則在法國參戰，至一戰結束後的一九一九年，這幾個中隊都遭解散。



澳大利亞的近代化軍航得算起源於一九二一年三月三十一日，「澳大利亞空軍」正式從「澳大利亞國防軍」的系統中獨立出來。同年六月，英王喬治五世欽賜「皇家」的頭銜給這支新的軍種，遂有日後「皇家澳大利亞空軍」的全銜。在成軍之初，澳大利亞空軍的機隊數目甚至比建軍的幹部人數還多，計有一百五十一名軍官可使用一百五十七架飛機。之所以有這個現象，在於一次大戰之後當局接收了大量的戰爭剩餘物資和機隊所致。至一九二三年，澳大利亞空軍在拉沃頓和李奇蒙特等二座基地展開更大規模的飛行訓練。

一九三〇年代的危機導致澳大利亞空軍擴充趨緩，有限的經費限制了舊機更新的進度。在「珍珠港事變」之後，澳大利亞空軍擁有二十一個作戰中隊，麾下多達兩百四十六架飛機，但其中只有一百六十四架足以擔任戰鬥轟炸任務，其他都屬待汰除裝備。但作為英、美參戰部隊的一部，澳大利亞空

軍在二次大戰剛開始時也大規模擴軍，到一九四五年停戰時，空軍當局幾乎已發展到有五千架各型飛機的龐大陣容。

雖然在二次大戰後澳大利亞空軍宣布大規模裁軍，但沒有太多休整的時間，空軍人員趕往支援一九四八至四九年的「柏林危機」和一九五〇至五八年的「馬來亞內戰」，以及支援韓戰盟軍的部隊。在六〇年代之初也協助鎮壓泰國共產黨的叛亂，後續還參加了一九六四至七二年的越戰，和一九九〇至九一年的波斯灣戰爭。在二〇〇二年的「伊拉克自由」行動中，澳大利亞空軍也曾派員參加，在該役的最後階段，第七十五中隊也曾以「蒼鷹者行動」(Operation Falconer)為代號派出十四架F/A-18A「大黃蜂」機隊至波斯灣國家卡達的阿爾·烏迪特基地進駐，另還有三架分屬第三十六、三十七中隊的C-130H「機隊」和波音七〇七加油機參與支援。兩架A-1H「獵戶座」攻潛巡邏機也隨之布防當地。澳大利亞的陸航也有兩架CH-47D「契努克族」運兵直升機駐防約旦的阿茲拉克，澳大利亞海軍則派出一架「海王」直升機隨Kanimbdi號巡防艦一同駐防當地。

在最近的前兩年，澳大利亞空軍的戰備序列趨於穩定，近年來最大的變化在一九八九年年底和一九九〇年初，所有的直升機隊都改隸於陸軍航空軍團的麾下。為預防外軍入侵，澳大利亞空軍在當時還啓用了數座原已荒廢的基地，在九〇年代最後一座開放的基地係位於北部海岸上，這些基地均配備有完整的跑道、滑行道和有限的機庫堡掩體。通常在非演習時間，一般人是看不到這些分散部署的機隊。而在承平時，澳大利亞空軍的前線中隊都部署在以上所述的備用基地以進行演習任務。

澳大利亞空軍將現代化冠以「空中計畫」的代號，現已展開諸多該計畫的內容項目，其中多在於軟體和裝備的升級以延長直升機和定翼機的使用壽命。但其他也有更新機隊的計畫，例如向美國採購C-130J，以及六架波音737-700空中預警管制機平臺，當局也準備向歐洲再採購五架空中巴士A330MR TT型加油機，這些裝備都將在二〇〇八至〇九年間換裝完成。

澳大利亞空軍現行的主戰機隊為F/A-18A和F-11C/G「土豚式」戰轟機。它們是在六〇年代取代舊的英製「坎培拉」轟炸機，由於澳大利亞幅員遼闊，需要長程作戰軍機的編制。至於A-5「民團團員」和F-4C「幽靈II」、幻象IV和英製TSR-2這幾種戰機，都曾於一九六三年十月二十四日參與了當局的競標，最後由通用動力的F-11C勝出，獲得二十四架的訂單，於一九六八年九月撥交給澳大利亞空軍，但也造成了一些使用上的問題。

由於機翼結構上存在缺點，澳大利亞空軍在接收F-11的三年後即已計畫再以二十四架向美國空軍租用的麥道製F-4E取代，在接收第一架F-11C之前藉以填補戰力空隙。至一九七三年六月一日，第一批六架F-11新機飛抵澳大利亞，最後一架同型機也在同年十二月二十八日交機。一九九三年年底至九四年年初，這個機隊再由十五架前美國空軍退役的F-11E修改為F-11G所補強，最後一架已在二〇〇七年撥入戰備序列。澳大利亞空軍的F-11機隊預計在二〇一五至二〇二〇年由「聯合打擊機」F-35取代。

目前，F/A-18「大黃蜂」機隊是澳大利亞空軍的最重要主力機隊，共計有三個中隊和一個作戰測評隊的編制。總數五十七架的F/A-18A和十八架F/A-18B自一九八一年十月起獲選以取代幻象III，當局也花了十年的工夫在發展該型機的戰術戰法和訓練，第一批三架「大黃蜂」機隊於一九八五年五月十七日由澳大利亞空軍接收，其餘的同型機隊均由當地的國營航空工業生產線自行組裝，也就是稍後改稱「澳大利亞航太技術公司」的單位。一九九〇年的機隊性能提升使澳大利亞空軍的F/A-18「大黃蜂」具備二十一世紀的戰力，性能已接近F/A-18C/D。

澳大利亞空軍採用了非常清晰的序號系統，每一型軍機的編號均以「A」字為第一碼（代表澳大利亞），接著才是其餘的序號，例如F/A-18「大黃蜂」採用的「A21-1」。另一種解讀在於每一架戰機的編號為製造的序號，例如波音七〇七的一A20-103，「A20-261」等等。最後還有一種是

依據之前的製造序號，例如P-3「獵戶座」的「A9-201」、「A9-291」。目前，澳大利亞空軍偏向於採用第三種機隊編碼系統，這種系統還包括了陸航所屬的直升機隊在內。

在一九四〇年後半，澳大利亞陸航開始用空軍的Auster（澳洲人）機隊於砲兵支援、聯絡和替地面部隊觀測。一九五一年，第十六「空中觀察站分隊」建立，這曾是一支專門提供砲兵觀測的飛行單位，連帶也組成第一航空連以自訓所需飛行員，期間，改以民用輕型飛機培訓，下一步是於一九六〇年十二月獨立出全新的陸航部隊，前觀察站分隊也改稱為「第十六陸軍輕型航空中隊」，基層人員係由陸軍部隊抽調，指揮幹部則仍由空軍指派，裝備美製西斯納一八〇和貝爾四七直升機。

一九六八年澳大利亞陸軍航空軍團終於成軍，當局導入瑞士製PC-6和貝爾二〇六「德州遊騎兵」直升機。七〇和八〇年代的澳大利亞陸航和澳大利亞空軍的第五中隊（使用UH-1H）、第九中隊（UH-1H和S-70A）、第十二中隊（CH-47C）和第三十五中隊（UH-1H）關係最為密切。越戰期間，

這種兩個軍種過於密切的聯繫甚至還替參戰部隊造成問題。直到一九八九和九〇年間當局才明確地將UH-1H和S-70A這兩個機型規畫給陸航。雖然比較新訂購的CH-47D「契努克」直升機隊當時劃歸空軍，但到了一九九五年時又改隸於陸航的編制下。

跟澳大利亞空軍一樣，陸航也有幾項現代化的計畫，其代號恰巧也稱為「空中計畫」。其中最重要的項目為第八十七項採購二十二架歐洲「虎」戰鬥直升機的購案，這個機隊將取代「奇歐瓦戰士」和「UH-1H砲艇機」於偵察和火力壓制的任務。最後十八架將在澳大利亞當地組裝。至二〇〇七年底，澳當局的UH-1H已全數除役，「奇歐瓦戰士」也將跟著退出序列，取而代之的為十二架MRH-90運兵直升機隊在二〇〇八年取代S-70A「黑鷹」，S-70A將轉投入反恐特戰旅。

跟英國一樣，澳大利亞也有一所聯合直升機飛行員學校，正式全銜稱為「澳大利亞國防軍直升機學校，由前澳大利亞空軍第五中隊改編而成，使用歐製AS-350B「松鼠」輕直升機。



F-111與所搭載的武裝。



澳大利亞空軍輪盤特技小組PC-9教練機。