

巴西空軍

·羅臻·

以「南美洲ABC三強」之一自居的巴西，在近代軍事航空的發展規模和進度上可能算得「南美第一」。回溯巴西的軍事航空發展可推至一九一一年十月十四日成立的「巴萊塞洛航空社」(Aero-Club Brasileiro)，二十世紀初，巴西尚無培訓航空專業人才的單位，第一批由陸、海軍選派的飛行先驅得遠赴法國學飛，其中，阿貝多·山多·杜蒙氏在當時的對外戰役中發揮了重要的作用，另外，來自歐洲各國的飛行員也與戰爭部簽約，以協助建立巴西飛行學校，訓練的內容和其他拉丁美洲國家相似，從一九一四年二月二日起開始自訓飛行員，但未幾，歐洲飛行員便在同一年六月中止了和當局的合約關係。

接下來在航空事業的一大進展，是一九一六年成立的海軍航空學校，和在同時採購的三架「寇蒂斯」飛機，它們組成了巴西史上的第一支軍用航空隊。但是早在兩年前，戰爭部就已把「喀爾克」廠製的飛機用於空中偵察，據稱，這也是全南美洲最先將飛機用於軍事之創舉。

第一次世界大戰的爆發影響了巴西軍事航空的成長，在短暫維持中立之後，巴西便因為船隻遭到德國魚雷的攻擊，當局被迫捲入戰爭，不僅派出部隊到北非協助同盟國，也趁此再派陸、海軍軍官赴英國的飛行學校，他們也因此參加了早年的皇家空軍陣容。在巴西本身也由於海軍航空學校(EAVN)獲得了一批美製的機隊，加上戰後法國也協助當局建構軍事航空，遂於一九一九年一月二十九日成立了「軍事航空學校」(EAVAO)，與此同時，巴西民兵和警察也各自購置了機隊。

巴西的海、陸軍在二十世紀也各自發展民用航空網路，一九二二年，由海軍經營的海岸航線開拓



巴西Embraer自製的AMX雙座型為A-1B，巴西有第10、第16兩個大隊使用。

了從加里奧到山多士的航班，陸軍則以山塔·瑪利亞和阿格雷特為據點，自一九二一年八月起展開內陸的航線，巴西陸軍基本上仍將航空單位用於軍事用途，直到一九三〇年和「軍事航空學校」合併，至此，陸軍大致已形成了獨立的航空單位能量。三〇年代，陸、海軍都分別獲得了更多的機隊，有趣的是，陸軍慣於使用美製機隊，而海軍卻偏向於德製飛機，大多為福克·伍爾夫廠製的機隊。

到了二次大戰時，受到歐洲的影響，巴西當局考量到需要建立一個單一的司令部以控制麾下所有的機隊，雖然巴西這次沒有涉入戰局，但新的「航空部」卻在「軍事航空隊」和「海軍航空隊」裁併後成立，統籌全新的「國家航空部隊」(Forças Aereas Nacionais)於一九四一年五月二十二日成軍，正式全銜為「巴西航空部隊」(Força Aerea Brasileira)，當日代表了巴西空軍的新生。

如前所述，巴西空軍在成立之初就有收編的各式飛機約四百二十五架，當中多數為落伍的舊機種，這些悉數是由原來陸、海軍的機隊而來，稍後，當局便向美國申請購置「寇蒂斯」廠製的P-40機



巴西空軍有10個中隊級單位可能會裝最新的EMB-314輕攻擊觀測機。

隊。「寇蒂斯」公司在二戰時美國「租借法案」的保護和扶植之下，在四〇年代已擴展為全球數一數二的軍火商，深深地控制住了許多第三世界國家的政權和軍事採購決策，也基於當時的國際現實狀態的考量讓巴西不得不向美採購戰鬥機，二戰的戰火隨軸心國武力的侵略，遲早會把巴西這樣的中立國也捲入戰局，未幾，就有巴西的船艦在南大西洋上遭擊沉，巴西政府遂於一九四二年八月二十二日向德宣戰。

為防衛南大西洋航線，也為和美國更緊密地合作，巴西空軍遂派出包括空軍在內的遠征軍前往歐洲助戰，從一九四四年起在義大利作戰直到一九四五年五月二日納粹投降為止。在戰爭的最後階段，巴西空軍在義大利和本土都接收了許多飛機，包括大批以共和公司製的P-47機隊為主，戰後，巴西空軍將P-47編成第一航空團的第一和第二航空大隊，P-40系列和其他機種則混合編成第三、第四航空大隊，改隸第三航空團，後者旋於一九四七年再改番號與編裝為第一航空團的第十四航空大隊。



由ERJ-145型改裝而成的AEW預警機。



巴西空軍駐防山塔克魯茲第1大隊的F-5EM性能提升型戰鬥機。

雖然擁有了全南美洲規模最大的空軍編制，但向前發展仍屬必要，到四〇年代結束前，仍以大批的活塞式發動機飛機為主力，等於也限制了巴西空軍的戰力，當局開始考量向美國添購噴射機，可視為當局在後勤系統上的一大步，但當時美國的海外政策是限制向南美洲輸出軍備，以防止該地區的軍備競賽和軍力的失衡。

在向美採購不成之後，巴西轉向歐洲獲得現代化機隊，英國首先表示支持，這個噴射機紀元的起始國在戰後就會在同時期向阿根廷提供了一流星式「F Mk. IV」型戰鬥機，巴西剛好購得了六十一架最為先進的F Mk. 8型戰鬥機和十架T Mk. 7型教練機，這批機隊從一九五二年起撥交，成為巴西空軍邁入噴射紀元之始。美國在五〇年代也提供了AT-33攻擊機和F-80戰鬥機給巴西，這批機隊在一九六六年「流星式」除役後成為巴西空軍的主力。

鑑於七〇年代對戰鬥機、噴射教練機和攻擊機的現代化需要，由巴西獲義大利授權在境內組裝的EMB 326於一九七一年出廠，增強了前導戰鬥教練和攻擊機的能量。其次，向法國採購的幻象IIIIBR也於一九七二年交機，巴西自稱其型號為F-103E，這是由於美國再次對南美限武，禁止出售F-4的結果，在鄰近首都巴西里亞處也興建了安那波里斯基地，在空軍現代化的工程中也包括了使用空中管制網路以連接巡航中的幻象機隊。第三，就是向美採購F-5E戰鬥機。

巴西空軍已依靠本身的教練機和輕攻擊機的製造能量，「大嘴鳥」型機可視為當局和國外合作的一大成果，它用於學員訓練、對地阻絕、空中密支和輕型攻擊等多項任務。在前述的EMB 326計畫成功之後，當局繼續與義大利艾瑪琪公司合作推出AMX型輕噴射攻擊機。空運機隊則以加拿大製DHC-5「水牛」和美製C-130機隊為主力，聯絡和一般巡邏任務則以大量的自製 Embraer 110型系列擔任。

儘管在多方面均已現代化，但巴西空軍的大部分主戰兵力仍以七〇年代的機隊為第一線部隊，這同樣對於現代化戰備形成障礙，對此，巴西的新任總統魯拉·達西利瓦將新的運輸和一般巡邏飛機更



巴西空軍駐防首都附近的第1防空大隊所屬幻象2000B C型機隊。

新計畫排除，改以獲得新的戰鬥機為優先，在二〇〇四年繼續提出他的這項國防政見。

然而，巴西空軍的當前建軍優先順序是換裝一般巡邏、運輸和對地阻絕任務的機隊，根據以上的需求，「亞馬遜民團系統」(SIVAM)計畫在二〇〇二年七月二十五日被當局提出，按計畫將採購空中預警雷達和信號集成感應機和對地阻絕攻擊機，這種特殊的構型載臺係由Embraer 145型民航機改裝擔任，至於Embraer 314型「超級大嘴鳥」也可滿足上述的期待，這兩型自製的飛機都已獲當局的若干架訂單，但是整合數種陸基雷達和空中觀測系統的計畫卻和巡邏攻擊機一樣遭預算問題擱置，讓舊機維修變得吃緊，舊的法規也嚴格地限制了機隊的換新工程。

其他機種也都逐漸面臨舊化，包括十架甚久前接收自義大利的C-130和C-295中運機都是用以取代現役的DHC-5機隊。新的霍克八百型用以查核任務，其他的採購機種還有EMB 120和李爾五十五型噴射行政專機的機隊。