

「军令主帥」习惯「刀口舔血」

——记以色列国防军总参谋长本雅明·本尼·甘茨中将

“深度部队”的秘密

据不完全统计，伊朗约有25~30座完全或主要用于核计划的设施，其中6座属于一级目标：纳坦兹的铀浓缩设施、伊斯法罕的转化装置、阿拉克的重水反应堆、帕尔琴的武器及弹药生产设施、福尔道的铀浓缩设施以及布什尔的轻水反应堆，“恐伊成瘾”的以色列当然把它们列为首要目标。

以色列《国土报》透露，甘茨最近曾亲赴华盛顿，其中与美军高官进行有关伊朗核问题的会商，以及军事技术方面的讨价还价势所难免。知情人土称，美国不可能阻止以色列军事机器对伊朗的战争准备，最多不过是减缓其运转速度，但所用“减速剂”却是致命的精确打击武器，这反而会刺激以色列单独动武的信心。

另据报道，以军总参谋部在去年12月秘密组建了“深度部队”，它将陆军参谋部侦察队（代号“第767部队”）、空军翠鸟突击队（代号“第5101部队”）及海军第13特勤队集成为一体，受甘茨的副手艾维塔少将节制。艾维塔曾在今年1月13日向媒体直言不讳地表示，尽管特拉维夫与德黑兰相隔千里，但以军有能力实施破坏及敌后渗透任务。艾维塔强调，“深度部队”在执行海外任务前，会与以色列情报机关摩萨德进行密切配合，在任务下达后，士兵们要在根据目标的样子所建造的模型内训练、准备数月。在制定任务计划时要分三个层次：抵达目的地，在目的地“干活”以及“回家”。通常情况下，后勤运输的复杂程度不亚于军事行动本身。

按照维基解密网站披露的信息，以军突击队早就向伊朗境内投放了人员，这些人对环境颇为熟悉，而且他们还得到活跃于伊朗西北部山区的库尔德游击队的帮助，他们一直致力于监视和摧毁伊朗的核开发及导弹生产设施。据称，去年底德黑兰郊外的伊朗导弹基地发生爆炸后，一名库尔德武装头目通过电子邮件告诉以色列同行：“这只是消遣，咱们什么时候去摧毁了地面上所有的核设施呀？”

值得注意的是，甘茨没有完全押宝于秘密战，对强化空中打击力量同样不遗余力。考虑到伊朗核设施不但

过去几个月，伊朗核危机持续升温，尤其是以色列的言论经常充满“火药味”，以至于“保护伞”美国也不得不规劝。最近，美国国防部长帕内塔和参谋长联席会议主席登普西像走马灯似的进出以色列，劝说以方军政高层“三思而行”，尤其是重点说服以色列国防军总参谋长本雅明·本尼·甘茨中将，希望这位“军令主帅”不要轻举妄动，但信奉“进攻是最好防御”的沙场宿将会听招呼吗？



分散而且隐蔽，想“一锅端”并不现实，极可能需要短时间内的多次、反复打击，这对以色列空军的空中加油能力是一个考验，因此甘茨正通过各种途径要求政府尽快提升空中加油部队的能力。今年1月，以色列又接收了一架波音707客机，用于改装成空中加油机。此外，以色列空军还曾经考虑建造无人空中加油机。

“一不做，二不休”

为多位以军高级将领写过传记的希拉教授指出，与前几任以军首脑一样，甘茨是个不惧刀口舔血的人——他认为风险越大，收益越大，因此往往乐意冒险。不过，“战争不是游戏，伊朗不会轻易沦为以色列的猎物，甘茨肯定会‘谋定而后动’”。

其实要想预测甘茨的决策，不妨从了解他的履历开始，毕竟“历史是

告诉未来的最好老师”。

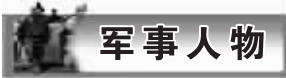
1959年，甘茨出生于特拉维夫郊外的卡法尔·阿希姆居民点，当时该地区经常受到巴勒斯坦武装的渗透袭击和炮击。甘茨从小就和其他男孩一样接受军事训练。1977年，甘茨进入以色列国防军后，就报名参加伞兵。甘茨在伞兵部队中接受了包括导航、爆破、跳伞、突袭、绳降在内的一系列专业训练，这些训练堪称严酷，淘汰率高达60%。当时以色列经常与周边国家发生交火，担负日常战备任务的伞兵部队多次走上战场，接受战火的考验。

正是经过实战的磨砺，上世纪80年代末，甘茨成长为以色列空军翠鸟突击队指挥官。1991年，东非国家埃塞俄比亚发生政权更迭，反犹的厄立特里亚族和提格雷族武装取得国家控制权，为营救可能遭到迫害的犹太人，以军奉命实施“所罗门行动”，将埃塞俄比亚的犹太人空运回以色列。1991年5月24日，甘茨率领的数百名翠鸟突击队员赶到并控制埃塞俄比亚首都的机场，引导14324名犹太籍埃塞俄比亚人登上以色列专机，仅用36小时就全数运走，行动中无一人伤亡，甚至还有两名婴儿在货机上降生。

2000年，甘茨就任以色列国防军北部军区司令，他上任后全力遏制因以军弃守黎巴嫩南部“安全区”所造成的防务混乱，阻止黎巴嫩真主党靠近边界，并被以色列媒体誉为“石墙”。一年后，甘茨奉调成为以色列驻美武官，全权操作美以军事合作事宜。2011年2月13日，以色列内阁一致同意由甘茨接任国防军参谋长，按照总理内塔尼亚胡的说法，甘茨是“完美的军事指挥人才，其丰富的业务经验能为以色列国家安全带来更大福音”。

卡塔尔半岛电视台认为，甘茨与前两任以军总参谋长哈卢茨（指挥过2006年黎以战争）、阿什肯纳奇（指挥过2008年扫荡加沙的“铸铅”行动）相比，更具进攻色彩，“宁可烧掉养鸡场，也不让一只病鸡出栏”是其行事风格。一旦事态发展到谁也不愿后退半步的情况，习惯“一不做，二不休”的甘茨很可能会按下战争启动键。

萧萧



| 环 球 军 情 |

日本三艘宙斯盾舰准备出港应对朝鲜卫星发射

据日本共同社3月30日报道，搭载海基型拦截导弹的宙斯盾舰“雾岛”、“妙高”和“鸟海”将从各基地出发前往东海、太平洋和日本海。此外，日本航空自卫队30日接到防卫相的命令后，将部署在宫古岛的“爱国者-3”从中部地区的航空自卫队基地经陆路运往广岛县的海上自卫队吴基地，抵达后将用运输舰运至宫古岛。部署在石垣岛的“爱国者-3”也将从该基地起运。计划部署在冲绳的“爱国者-3”将从名古屋港由民船运送。

驻阿美军设“守护天使” 防范阿富汗“内部威胁”

美军驻阿富汗部队司令约翰·艾伦近日下令采取多项措施，包括派遣士兵作为“守护天使”，保护处于睡眠状态的士兵，让美军一直处于受到“监护”的状态，防范来自阿富汗军队的“内部威胁”。截至29日，今年已有16名驻阿美军和国际安全援助部队士兵遭阿富汗士兵袭击丧生，占同期死亡总人数近五分之一。艾伦说，阿富汗方面已在部队中安插情报人员，试图找出隐藏在部队中的反政府武装人员和构成袭击威胁的士兵。

美国海军将在太平洋地区部署最先进雷达系统

美国海军官员确认，美军最先进雷达系统已于3月23日启程前往珍珠港，将部署在太平洋地区。该系统名叫SBX-1（海基X波段雷达），其扫描范围远超普通雷达。此外，该移动雷达系统可以与里利堡基地（位于阿拉斯加州）和范登堡空军基地（位于加利福尼亚州）的导弹防御系统交换信息，这两个基地都有击落目标导弹的能力。SBX-1装配在一座巨大的海上移动平台上。对部署该雷达是否针对朝鲜的卫星发射计划，美国方面未作出官方回应。

外军掠影

四年坠毁三十三架

3月19日，印度议会接到报告称，2008年以来，印度空军在各种事故中损失了33架固定翼战机（1架“美洲虎”、2架幻影-2000、3架苏-30MKI、27架“米格”系列战机）和10架直升机，这些事故导致26名军人和6名平民丧生。

关于坠机事故原因，印度国防部长安东尼说：“绝大多数事故都是人为失误和技术故障导致的。”安东尼否认了飞行员的经验不足是飞行事故频发的原因之一，但是他说：“提高飞行员的技能是持续不断的过程，印度政府在这个方面已经采取了若干措施。”具体措施包括：增加使用飞行模拟器、对重点任务进行针对性训练，以及实施机组人员管理和行动风险管理机制。

事实上，印度空军飞行事故多在上世界上是出了名的。1996年至2001年，印度空军发生89起坠机事故，其中56架米格-21、11架米格-23、12架米格-27、7架“美洲虎”，3架米格-29。以印度空军的规模来说，这样的失事比例相当惊人。更令人难以置信的是，仅2003年，印度空军就损失52架飞机，平均每周一架。2004年初，印度空军4架英制“美洲虎”战斗机接连坠毁，3名飞行员丧生。

印度成为空军战机坠毁率最高的国家

3月9日，一架幻影-2000战机在拉贾斯坦邦斋普尔东南约60公里处坠毁。这是印度空军继今年2月24日发生坠机事故后的第二次坠机，也是今年印度空军坠毁的第二架幻影-2000战机。近年来，印度战机频繁发生坠毁事故，使印度成为世界上空军战机坠毁率最高的国家。



■ 印度空军一架坠毁的苏-30战机残骸(资料图)

多种原因导致坠机

印度空军重大飞行事故频发，已经引起印度国内越来越多的批评。频发的事故不仅使印度空军损失惨重，也让“空中骄子”们丢尽了脸面。为了给国民一个交待，印度空军在承诺对所有飞机进行全面检修的同时，也在内部进行了广泛的分析和调查。调查最终得出结论认为：

机体老化、零部件质量较差、维护不周、训练不足和武器售后服务差等是造成坠机事故频发的主要原因。

■ 战机老化是主要原因。

印度空军虽然自称是“世界第4大空军”，拥有各型战机850余架，但其中大多数战机的服役时间已经很长。在2009年上半年坠毁的5架飞机中，2架是上世纪50年代生产米格-21，1架是1976年首飞

的安-32运输机，1架是1975年开始生产的米格-27，只有1架苏-30是较先进的主力战机。

■ 印度造零部件质量较差。

印度空军现役战机多数购自前苏联。然而，自1991年苏联解体后，许多战机部件已不再生产，印度空军不得不用仿制零部件维修战机。然而，由于受到技术限制，很多仿制零部件并没有达到原厂标准。

■ 技术保障不周导致故障。

虽然印度本身拥有航空工业，但其航空工业技术水平不高是一个不争的事实。由于缺乏坚实的工业基础，印度战机的维护工作成了难题。以幻影-2000战机为例，尽管位于印度斯坦航空公司获得了法国达索公司的授权，但战机的大修工作目前仍只能在法国进行。对于俄制苏-30频频坠机的原因，有参与调查坠机事故的专家指出，长期暴晒和气温过高可能是重要原因。

■ 训练不足导致人为事故。

印度空军权威人士称，缺乏先进教练机致使飞行员得不到应有的培训，使飞行员在驾驶过程中频频出现失误。目前，拥有数百架先进超音速战斗机的印度空军竟然没有任何一种真正意义上的高级教练机，结果导致飞行员难以迅速掌握高性能战斗机的操作程序，一旦临机处置失当，就会酿成严重后果。

■ 售后服务差导致零件缺失。

印度空军消息人士指出，印俄双方在武器装备售后服务方面的关系一直不牢靠。印军遭遇俄制武器装备售后服务难题主要表现在：零配件供应不规律，经常会有较长时间的中断；俄方在供应环节设置了许多障碍，如要求定期签署额外合同和协议，要求预付款等；俄方经常要求修订价格，导致漫长磋商，破坏了必需配件的不间断供应。

频繁坠机显露短板

对于印度空军发生坠机事件，人们似乎已经“习惯”。军事分析家认为，从这些问题可以看出，印度空军的战斗力十分有限。

印度空军的主战装备是多国武器器的“大拼盘”。进入21世纪后，印度空军从前苏联、英国和法国引进的大部分主战装备基本到达最高服役年限，这些主战装备一旦“下岗”，印度空军将面临严峻“机荒”。因此，印度空军积极对老旧战机进行“延寿”改造，例如米格-21通过换装雷达、头盔显示器和中距空空导弹，加装电子战系统，更名为米格-21“野牛”；对米格-27S、“美洲虎”攻击机、幻影-2000H等都通过改造延长机体寿命。此外，印度空军还在着手引进新型战机，并引进俄罗斯生产线生产第四代战机。 李夜雨