免责声明：凡在本杂志发表的文章只代表作者观点，而非美国国防部、空军部、空军教育和训练司令部、空军大学或美国其他任何政府机构的官方立场。

优先支持国内抢险救灾，为空军国民警卫队 C-27J 飞机选择驻地

Beddown Options for Air National Guard C-27J Aircraft: Supporting Domestic Response

约翰·康威，美国空军退役上校（Col John Conway, USAF, Retired）

编按：“本期导读”中请读者将本文作为 C-27J“出师未捷身先死”的挽歌来阅读，因为这款飞机已被空军标为单功能（nitch capacity）平台而等待封存或肢解。与此同时，C-130 以其多功能（multi-role）特征重受青睐，其 E 型逐渐淡出，H 型可能升级（比如可能加装 GPS 导引空投系统），J 型将保持生产。中文版发表本文虽有“落伍”之嫌，但我们仍可从中感受 C-27 的难产过程，延伸想到预算压力下的无奈和决心（比如眼看着到数亿美元的先期费用打了水漂），技术竞争的残酷和推动力（比如精确降落伞技术具备以更好性价比逼退短程战术空运平台技术的潜能），清退 C-27 后的潜在涟漪效应（比如国外订单可能缩水）；当然我们还可能设想，在不久的未来，C-130 又将被更优秀的技术淘汰（比如本期下一篇文章已经提出让无人机承担空中补给任务）。

灾害的特征是局部性，经常发生在远离中央政府职能部门的地区。因此国土安全部门把灾难响应设施广泛分置各地……最先正式出现在灾害现场的通常是本州当地及附近部落的抢险人员，当灾害程度超出地方有效应对能力时则提请联邦政府提供支持。

——四年国土安全审查报告，2010 年 2 月

有关军方采办“联合货运飞机”的计划，争论已持续多年，方案也屡经修改。这款飞机最初作为覆盖“战术最后一英里”的多军种联合短途运输机而设计，最后演变成空军专用的货运飞机，且全部交给空军国民警卫队（ANG），命名为 C-27J。[1] C-27J 分配给 ANG 后，成为一种双用途飞机，一方面执行海外军事作战支援，另一方面执行国内民事支援，参与抢险救灾。

ANG = 空军国民警卫队

2010 财年《国防授权法案》（公法 111-84，2009 年 10 月 28 日）中包含一笔资金，

由空军为 ANG 购置 38 架 C-27J 采购计划中的最初 8 架飞机。[2] 在这个温和的起步之后，对购置多少架 C-27J 方为“正确”的争议仍在继续，其实更需要辩论的是：我们应该把这些飞机安置在哪里？如何有效运用 C-27J 支持新生的国土安全使命？

美国国会关注着这些问题，对 C-27J 的安置和资金提出了疑问，对这款飞机对国土安全的潜在用途则一致认可，一带而过。在国会两院各自版本的《2010 财年国防授权法案》附加报告中，众议院军事委员会和参议院军事委员会指示国民警卫队和空军在法案通过后 120 天内，提交 C-27J 飞机的安置计划。众议院军事委员会的报告表达了对原先准备分配给陆军国民警卫队的 12 架 C-27J 的安置地点的关切，并敦促空军考虑将这些地点作为未来安置 C-27J 的驻地。而参议院军事委员会报告为采购更多 C-27J 留了余地，称目前预算的 38 架飞机为“下限”，而不是“上限”。参议院军事委员会报告还指出，任何关于战区内空运能力的研究必须“适当考虑”这些系统对国土安全使命的贡献。[3] 购置 38 架 C-27J 能否足以完成预期使命？这种担心挥之不去。[4] 美国副官长协会在 2009 年 6 月 11 日给参众两院军事委员会主席和资深委员致函，表示支持“为购置 78 架 JCA 飞机拨款”，并指出这样做将为“各州灾害应急管理和国土安全提供关键性的能力。”[5] 无论 C-27J 需要多少架才算适宜，这些飞机注定将在国防部与国土安全部之间新近建立的合作关系中发挥作用。

2010 年的《四年防务评估报告》呼吁加强联邦紧急事务管理局和国民警卫队之间的关系，报告指出：“国防部也将利用现有的国民警卫队部队，在联邦紧急事务管理局的所有十个区域中，组建国土安全快速反应部队。这十支快速反应部队将提供区域反应能力；重点放在开展规划、训练和演习，并且在联邦政府与各州及地方政府之间建立紧密联系。”[6] 该报告虽然没有具体提到 C-27J，但清楚地表明，国防部的“国土安全反应”规划将重视联邦紧急事务管理局的应急区域划分。鉴于大部分灾害不会像数年前的“卡特里娜”飓风那样，上升到国家层级的反应水平，那么，我们在未来规划中应重点关注如何应对国家层级以下的局部灾情，为每个区域提供足够的战术空运支持；这样做也给州政府和地方官员有机会来规划如何与战术空运资源配合，共同抢险救灾。

ANG 已经宣布，计划在六个地点各安置四架、即一共 24 架 C-27J 飞机，其余 14 架飞机放在哪里目前还没有决定。六个驻地及安置规划的进展已经公布，如果现在再改变地点为时太晚，也不明智。然而，整整一个飞行中队仅获得 4 架 C-27J 作为其“主配飞机”，无论是执行海外任务还是国内任务，都不合理。ANG 司令哈里·怀亚特中将（Harry Wyatt）表示，飞机配置数目少（38 架，而不是预期的 78 架），必须提高机组人员对飞机的比例，因为他认为，美国空军购买的 38 架 C-27J 中至少有 16 架将用于随时支持海外战争。[7] 此外，如果总是把一个驻地的所有 4 架飞机全部调往海外参加作战，将对国内抢险救灾反应能力造成缺口。另一方面，如果只把同一个驻地的两架飞机调度到海外，又将需要搭建“虹桥”，即需要另外一个 C-27J 驻地也提供两架，才能构成一个四机编队。假定上述 6 支 C-27J 中队在不同时间组建（取决于资金和飞机是否到位），那么在可见的未来，将很难从 ANG 不同的 C-27J 驻地调度出飞机组成四机编队。有关飞机安置地点的目前计划不会影响 C-27J 的海外支持使命。但

是，我们还要考虑到飞机的双重作用，就是说，C-27J 安置地点的选择将影响到飞机执行国内救灾响应的速度与效率。

此外，ANG 目前的 C-130 和 C-21——C-27J 落户之前的“过渡飞机”——没有提供足够的战术空运覆盖面，难以充分支持全国各地的救灾抢险。[8] 如果将这些飞机的驻地点与联邦紧急事务管理局的 10 区域对比一下，就能看出问题（图 1）。

在联邦紧急事务管理局第 10 区（包括阿拉斯加、华盛顿、俄勒冈和爱达荷州）中，ANG 只设有一支 C-130 部队，驻扎在阿拉斯加州，在该区内再无其它 ANG 战术资源。在第 6 区（德克萨斯、新墨西哥、俄克拉何马、阿肯色和路易斯安那州），ANG 也只有一支 C-130 部队，设在德州。相比之下，在由南方各州（不包括弗吉尼亚）组成的第 4 区，ANG 驻有四支 C-130 部队。其它区域，特别是东部各区域，也拥有相当数量的 C-130 和 C-21 部队支持。

在 ANG 中创建六支 C-27J 部队之后，按照目前的飞机安置计划，将无法大幅改善对国内救灾响应的支持（图 2）。其中四支 C-27J 部队将取代目前的四支 C-21 部队（分别位于康涅狄格州布雷德利国际机场、北达科他州赫克托国际机场、密歇根州凯洛格 ANG 基地、俄亥俄州曼斯菲尔德拉姆机场），即并无增加。[9] 在第 4 区内的密西西比州梅里迪安，将新建一支 C-27J 部队，（取代 KC-135 部队），而此区域中已有大量的 ANG 战术空运资源。已宣布的另一支 C-27J 部队安置在马里兰州的马丁州立机场，位于第 3 区内，而这里也已有 ANG 的两支 C-130 部队驻扎。在这样的布局背景下，如何周到安置目前尚未确定的其余 14 架 C-27J，将对改观国内救灾紧急空运支持能力有重大影响。

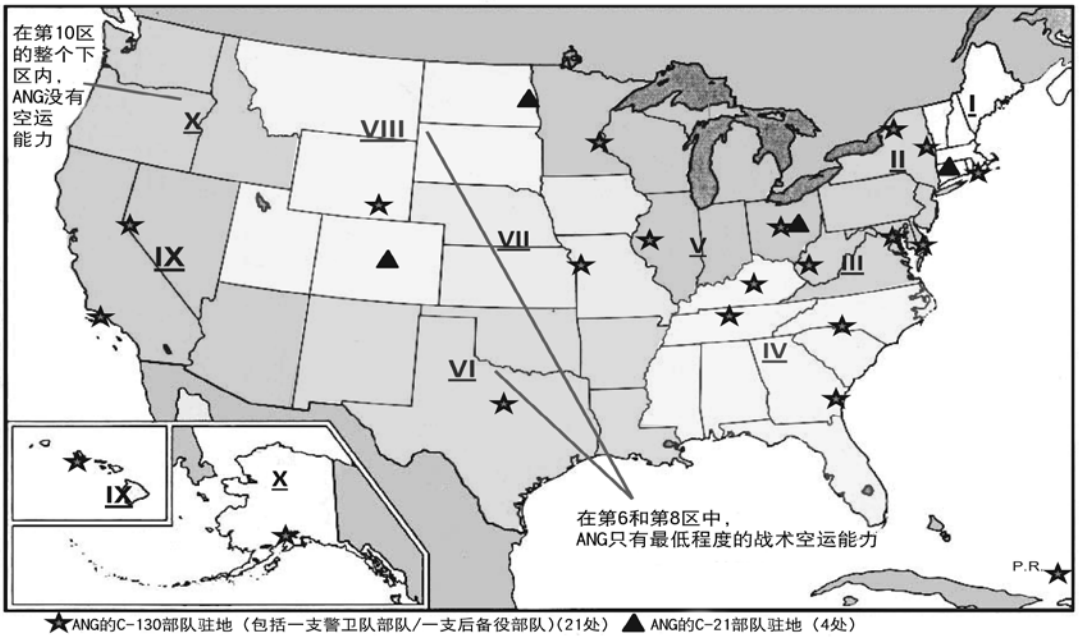

图 1：ANG 目前战术运输机驻地点与联邦紧急事务管理局 10 个区域的对比

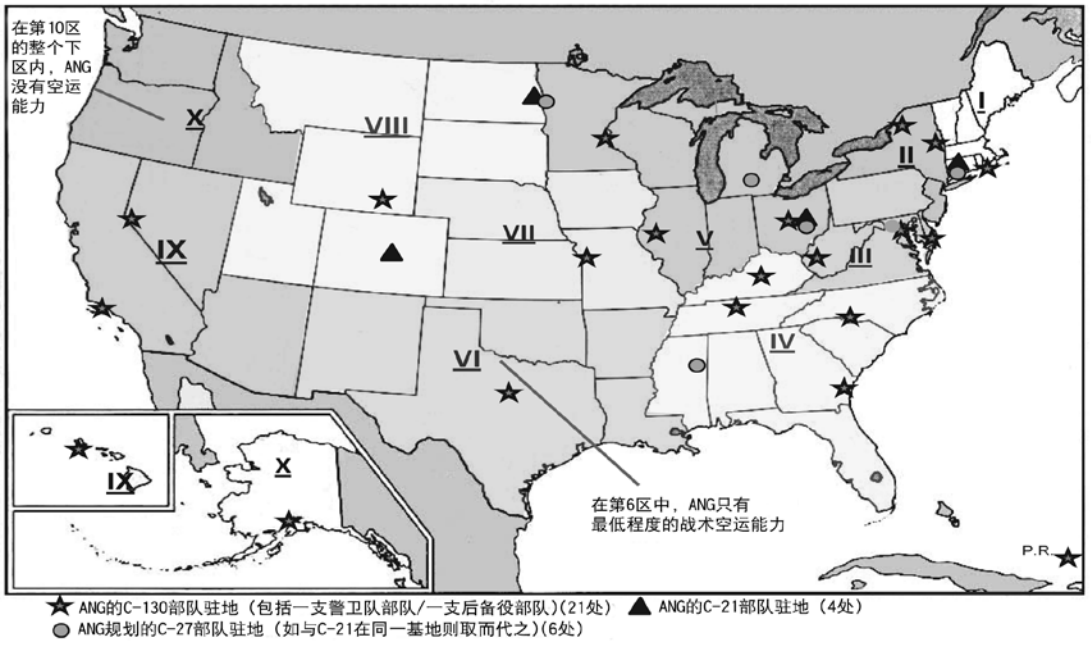

图 2：ANG 目前计划中 C-27J 驻地点与联邦紧急事务管理局 10 个区域的对比

ANG 对第一批采购计划中这 14 架 C-27J 的驻地选择，应该以能否向联邦紧急事务管理局提供战术空运支持为唯一标准。至于在美国大陆何地安置这些飞机，对参加海外部署作战几乎没有影响。

原先陆军国民警卫队曾为 C-27J 做了驻地选择，现在 ANG 应该认真审查这些地点。陆军原先为 C-27J 提出的 12 处驻地，总体上增加了某些区域内的能力过剩，特别是密西西比河以东的区域（图 3）。[10] 现在既然还有 14 架 C-27J 目前尚未分配安置地点，在规划中可以考虑使用陆军国民警卫队建议的某些驻地，但以能否支持联邦紧急事务管理局为主要判断。本文建议两个方案。

空军国民警卫队 C-27J 的未来安置

第一种方案是同意 ANG 在已经确定的六个驻地各安置 4 架 C-27J。最初 8 架飞机分配给北达科他州法戈郡赫克托国际机场的第 119 联队，以及康涅狄格州温莎洛克郡布雷德利国际机场的第 103 空运联队。驻在法戈郡的 C-27J 将取代当地的 C-21 过渡部队，并将增强联邦紧急事务管理局第 8 区；目前这个区只有怀俄明州夏延郡的 C-130 和科罗拉多州巴克利空军基地的 C-21 部队提供支持。法戈郡位于北达科他州与明尼苏达州的边界附近，因此这支部队也可以支持第 5 区。第 103 空运联队也取代一支过渡部队，将增强联邦紧急事务管理局第 1 区内 ANG 唯一的 C-130 部队。[11]

随后按照计划，ANG 原定的其它驻地将各接收 4 架 C-27J 进驻，第一批 24 架 C-27J 由此分配完毕。鉴于飞机购置总数为 38 架，ANG 应将 2 架安置在密苏里州罗斯科兰斯纪念机场的高级空运战术训练中心，用于研究具体战术和训练 C-27J 机组成员（见表 1）。

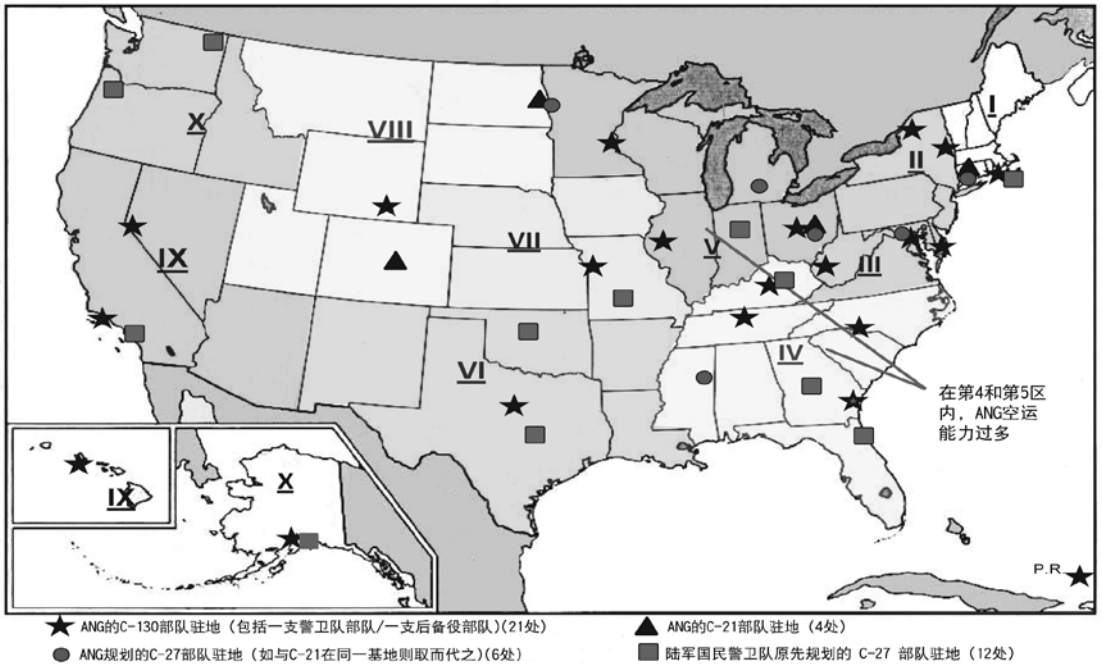

图 3：陆军国民警卫队战术飞机驻地方案（将其 12 处驻地重合到以上图 2 中以供对比）

其余 12 架飞机应均匀分配给上述六支 C-27J 部队，即各再增加两架。这样，在所有 38 架飞机到位后，这六支部队都有能力提供 4 架执行海外作战任务，并在驻地保留 2 架供国内使用。

第二种方案是成立更多的 C-27J 部队，而不是向原定驻地增加更多飞机。和上述第一个方案一样，ANG 在原先确定的六个驻地各安置 4 架 C-27J。不同的是，不再把其余 14 架飞机中的 12 架增加到这六个驻地，而

表 1: 方案一对现计划 38 架 C-27J 的分配建议（每处分配 6 架主配飞机）

飞机序号	原驻地	新驻地	备注
1–4	赫克托国际机场，北达科他州	相同	支持第 8 和第 5 区
5–8	布雷德利机场，康涅狄格州	相同	支持第 1 区
9–24*	梅里迪安，密西西比州	相同	支持第 4 区
9–24*	曼斯菲尔德拉姆机场，俄亥俄州	相同	支持第 5 区
9–24*	马丁州立机场，马里兰州	相同	支持第 3 区
9–24*	W. K. 凯洛格 ANG 基地	相同	支持第 5 区
25–26	罗斯科兰斯 ANG 基地	相同	C-27J 高级空运战术训练中心
27–38	在上述六个驻地各增加 2 架	相同	与其它 4 架主配飞机一道安置；驻地始终留两架主配飞机以确保对联邦紧急事务管理局的支持

* 部队成立时间顺序待定

是从陆军国民警卫队原先指定驻地中选择三个地点，建立三支新的 C-27J 部队，每处分配 4 架“主配飞机”。其中一处应在俄勒冈州波特兰国际机场，另一处应是华盛顿州费尔柴尔德空军基地，从而加强对联邦紧急事务管理局第 10 区的支持，ANG 目前对该区的支持只能靠驻在阿拉斯加州的一支 C-130 部队。第三支 C-27J 部队可以选在加州马奇空军后备役基地，以增强对第 9 区的支持，ANG 在该区目前只有两支 C-130 部队。和第一个方案一样，（现计划 38 架中）剩余的两架飞机应安置在密苏里州的高级空运战术训练中心，并应先于其它 12 架之前交付，以便为早先 24 架飞机及其机组人员开始创新战术训练（见表 2）。把最后 12 架飞机安置在这三个驻地，可以最佳利用这部分资源，为联邦紧急事务管理局的西部区域提供支持，同时留住陆军国民警卫队前航空部队现有的基础设施和专业人员。

回到未来：C-27J 的其它安置方案

如果国会在未来几年中批准购置更多的 C-27J，这些飞机的安置地点可能不是陆军国民卫队原计划中剩余的几处驻地。飞机的使命可能会改变，ANG 的其它一些飞机可能退役，需要通过更新飞机来使已建立的部队不被撤销；另外，其他不可预见的情况也可能影响飞机的安置决定。然而，我们可以在上述已确定地点的基础上，进一步规划未来 C-27J 的安置。

如果增购 40 架 C-27J（增设 9 支新部队，各配 4 架主配飞机）

如果 ANG 和州副官长申请的全部 78 架 C-27J 得到批准，即剩余 40 架飞机的拨款获得落实，ANG 的规划者应从务实角度考虑它们未来的分配。比如，把这些飞机安置到陆军国民警卫队先前规划的地点，虽然可能意味着无法对联邦紧急事务管理局的某些区域

表 2：方案二对现计划 38 架 C-27J 的分配建议（每处分配 4 架主配飞机）

飞机序号	原驻地	新驻地	备注
1–4	赫克托国际机场，北达科他州	相同	支持第 8 和第 5 区
5–8	布雷德利机场，康涅狄格州	相同	支持第 1 区
9– 24*	梅里迪安，密西西比州	相同	支持第 4 区
9–24*	曼斯菲尔德拉姆机场，俄亥俄州	相同	支持第 4 区
9–24*	马丁州立机场，马里兰州	相同	支持第 3 区
9–24*	W. K. 凯洛格 ANG 基地，密歇根州	相同	支持第 5 区
25–26	罗斯科兰斯 ANG 基地， 密苏里州	相同	C-27J AATTC
27–38*	马奇空军后备役基地，加州	相同	C-27J 高级空运战术训练中心
27–38*	费尔柴尔德空军基地，华盛顿州	相同	原陆军国民警卫队马奇基地，支持第 9 区
27–38*	波特兰陆军警卫队基地，俄勒冈州	相同	原陆军国民警卫队费尔柴尔德基地，支持第 10 区

* 部队成立时间顺序待定

雪中送炭，而对另外一些区域锦上添花；但这样做能够最大程度利用每一地点的现有资源和基础设施，使陆军国民警卫队的熟练航空人员顺利过渡到 ANG。

如果按照每个中队配 4 架“主配飞机”的模式来分配这些飞机，将需要增设 10 支 C-27J 部队——比陆军国民警卫队原先 12 支部队的计划还多出一支（注意：上述第一和第二方案已经包括了陆军国民警卫队的三个驻地）。假如 ANG 准备采纳陆军国民警卫队计划中的其余九个驻地，在为联邦紧急事务管理局各区域装备足够飞机之前，ANG 应该关注安置的时间顺序，以满足那些空运能力不足的区域的需要。ANG 不必加选第十个驻地来安置 C-27J，而应将剩余的 4 架飞机分配给高级空运战术训练中心，使此中心的 C-27J 中队拥有 6 架“主配飞机”，实质上等于创建了“第十支”中队。此外，给高级空运战术训练中心增配的这些飞机，在顺序上应该比先前的方案中更优先些。因为新组建的机组人员需要占用更多的训练资源，即要求高级空运战术训练中心提供更多的飞机（见表 3）。表中这些飞机的安置顺序只考虑联邦紧急事务管理局各个区域的需求，并不涉及任何一支部队的表现好坏。

“海岸警卫队”购置模式

虽然 2010 财年《国防授权法案》已批准 C-27J 首批 38 架采购计划，很多人在呼吁提高采购数量，因此，增加采购是可能的。

表 3: 方案三对后续购买 40 架 C-27J 的分配建议（每处分配 4 架主配飞机）

飞机序号*	原陆军国民警卫队建议驻地	ANG 新选基地	备注
1–24	奥斯汀-伯格斯特罗姆国际机场，德州	海军航空站联合预备役基地，德州沃思堡	与第 136 空运联队（德州 ANG）共驻；支持第 6 区
1–24	布兰特陆军机场，阿拉斯加/关岛**	库力斯 ANG 基地，阿拉斯加/关岛	与阿拉斯加州 ANG 第 176 联队共驻
1–24	匡塞特点，罗德岛州	匡塞特点，罗德岛州	与第 143 空运联队共驻，支持第 1 区
1–24	罗杰斯陆军国民卫队基地，俄克拉何马州	威尔罗杰斯 ANG 基地，俄克拉何马州	支持第 6 区
1–24	斯普林菲尔德机场，密苏里州	斯普林菲尔德机场，密苏里州	此驻地不应改变，这样可支持密苏里州 ANG 新建项目
1–24	塞西尔菲尔德，佛罗里达州	杰克逊维尔 ANG 基地，佛罗里达州	支持 第 4 区
25–28	未指定	罗斯科兰斯 ANG 基地，密苏里州	为驻此地高级空运战术训练中心的中队配备共 6 架主配飞机
29–40	格里索姆联合后备役基地，印第安纳州	韦恩堡 ANG 基地，印第安纳州	与州内 ANG 其它部队共驻，支持第 5 区
29–40	斯坦地福德场，肯塔基州	斯坦地福德场，肯塔基州	支持第 4 区
29–40	罗宾斯空军基地，佐治亚州	罗宾斯空军基地，佐治亚州	支持第 4 区

* 部队成立时间顺序待定
** 陆军国民警卫队的这支部队分驻在阿拉斯加州和关岛。

于是我们应关注国土安全部为购买更多 C-27J 的预算方案。假设此飞机将肩负双重使命——作战空运和灾难救援；再假设这些飞机将交由 ANG 在各州州长的授权下负责管理调用，那么可以说国土安全部将受益于国防部采购的飞机，因为它不需承担任何维护成本。尽管国土安全部也为军事部队购买设备（如：化学战争防护设备和生化武器检测装备），但对其使用有严格的限制，即禁止将这些装备用于支持国土安全以外的其它任何用途。这与国防部购买装备履行双重使命的做法直接对立。例如，ANG 的 C-27J 和德高望重的 C-130 运输机既可执行国防部任务，也可执行国土安全部任务。[12] 政府问责署 2008 的一份报告指出了国防部和国土安全部之间计划和预算的脱节，报告指出：两个部门都没有为国土安全所需要的独特军事装备做出预算，双方都错误地认为对方已经做了这项预算。[13] 这种情况可能源于对国家军队在救灾方面的角色不理解，而在资源日益减少的时代，不愿意拨出装备专门用于救灾。鉴于国土安全部成立的历史较短——是在 2001 年 9 -11 恐怖袭击之后建立的，目前仍然处于艰难的建设过程之中——这种不情愿也许可以理解。然而，国防部采购 C-27J，并且交给 ANG，明确希望这些装备能够在救灾中发挥作用，这样做可能会促使国土安全部考虑拨出更多资金购置更多 C-27J。

政府问责署的报告中还使用了“海岸警卫队方案”的提法，来描述为国民警卫队提供装备以支持国内需要的另一个方案：“另一个可行做法是，以海岸警卫队为蓝本，国土安全部有权限并向国民警卫队事务局提供资金，以组织、训练培训并**装备**国民警卫队，使其具备支援民事任务的独特能力。 国民警卫队执行民事支援任务时将保持其现有的指挥控制关系。”[14]（粗体强调由作者后加）虽然政府问责署不赞同这个选项，而赞同其他两个方案，但是这一概念仍然值得探索。

利用国土安全部的资金购买更多的、且仅用于国内抢险救灾的 C-27J（遵照海岸警卫队的模式），我们可以在不增加国防部采购预算的前提下，购置更多的飞机。上文所述的驻地建议仍然有效，这些“国土安全部飞机”在交付后将增强 C-27J 部队的配置。这样做将能腾出国防部采购的 C-27J，使 ANG 在保持国内短途空运能力稳定的同时，加强对当前海外作战的支持。根据法律规定，国土安全部采购的装备不得用于国土防御以外的任何目的，因此 ANG 可以在任何时间运用这些飞机执行国内任务，并且把那些没有派用到海外作战的 C-27J 进一步加强国内支持能力。国土安全部将很难预测出 C-27J 的适当数量，按照目前的价格，国会在 2010 财年《国防授权法》中批准 3.19 亿美元购置 8 架 C-27J，这笔购买对国土安全部而言将是一项巨大的投资。[15] 然而，国土安全部如果不认真考虑 C-27J 的采购，可能会导致未来短途空运的能力不足。

结论和建议

类似“卡特里娜”飓风规模的全国性灾难远不如局部或区域性灾难常见，但军队参加这场救灾的表现证明，无论何时何地，一旦发生这样的事件，军方将不惜一切——无论是飞机还是其它装备——投入救灾。但是对于国家反应层级以下的局部灾害，军方能否迅速调集资源来运送抢险人员和救灾物资，则比较难说。C-27J 可以有助于填补这个能力缺口。

按照目前的预算，计划购置的 C-27J 将数量不足，这对国内外短途战术运输能力将产生重大影响。首期购买计划包括 38 架 C-27J，其中 14 架目前尚未分配给 ANG 的具体部队，使这个问题更为复杂。把这 14 架飞机编入现役不可行，空军现役部队似乎也不希望这样做。我们在考虑这些飞机的安置时，应以如何为联邦紧急事务管理局的薄弱区域提供最佳支持为主要考量，这些飞机无论分配在哪个驻地，对支持海外战区需求没有影响，但如果选择不明智，却可能影响 ANG 的国内救灾响应能力。此外，国会应该重新审视原来的 78 架飞机购买计划。如能增购 40 架 C-27J，将建立起一支足够强大的能力，不仅能填补战场上“最后一英里”空运需要，也能满足国内应急行动的需求，不会出现顾此失彼的状况。

鉴于原计划中 C-27J 主要将利用陆军国民警卫队的驻地和资源，我们应该留住陆军的这些专业设施和人才，一如众议院军事委员会报告所建议的那样，形成“陆军转空军”的结构。空军转陆军的所谓“蓝转绿”已经司空见惯，ANG 现在也可以推行“绿转蓝”。人员结构的转换正好与这些飞机的安置同步进行，把 C-27J 安置在陆军国民警卫队原先规划的那些具备航空运行能力的驻地。在这些陆军航空人员的原驻地，把人员结构转换与新飞机的安置结合起来，就可以在最短时间内建立起一支作战部队，不仅节约资源，也为如何加强空军的短途空运能力带来新的思考角度。

在筹备未来的资金方面，应促使国土安全部考虑预算和采购更多的飞机，专用于支持国内救灾响应。这样做，国土安全部可在获得军方对民事的更多支持方面开创新局面，并为购置其它单一用途军事装备开创先例。国土安全部会发现这种转型很困难，而且代价巨大，但是非常必要。国防部和空军应与国土安全部建立合作伙伴关系，将此构想变为现实，同时为未来的更多合作设立楷模。

当前，我们经常听到各级领导人呼吁“全员参与”。那么购置、利用和安置 C-27J 的过程，应该响应这个呼吁。♣

注释：

1. 有关“联合货运飞机”的最完整、也许带少许偏见的评论，参看“Joint Cargo Aircraft: We Have a Winner (?)”[联合货运飞机：我们是赢家 (?)], Defense Industry Daily, 23 April 2009, http://www.defenseindustrydaily .com/joint-cargo-aircraft-we-have-a-winner-03372/.

2. 除第一批 8 架飞机需要的 3.19050 亿美元外，在 2010 财年，空军另得到 935.3 万美元，用于联合货运飞机的“研究、开发、测试和评估”。参看 National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2010 [2010 财年国防预算授权法案], HR 2647, Public Law 111-84, 111th Cong., 1st sess., 28 October 2009, 553, 583, http://frwebgate.access.gpo.gov/cgi -bin/getdoc.cgi?dbname=111_cong_bills&docid= f:h2647enr.txt.pdf.

3. House, Joint Cargo Aircraft Force Structure Requirements and Basing Plan, HASC Committee Report to Accompany H.R. 2647 NDAA [众议院军事委员会关于联合货运飞机部队结构的需求与驻地计划], 25 June 2009, 111th Cong., 1st sess., http://www.ngaus.org/NGAUS/files/ ccLibraryFiles/Filename/000000005390/HASC%20R eport%20on%20NDAA%20JCA%20 Language.pdf; 另参看 Senate, SASC Report 111-35, to Accompany S. 1390, FY10 NDAA Joint Cargo Aircraft Language [参议院军事委员会报告 111-35], 25 June 2009, 111th Cong., 1st sess., 31-32, http://www.ngaus .org/NGAUS/files/ ccLibraryFiles/Filename/00000 0005391/SASC%20Report%20JCA%20Language%20 NDAA.pdf.

4. Department of the Army and the Department of the Air Force, memorandum of agreement, subject: Way Ahead for the Convergence of the Army Future Cargo Aircraft (FCA) and the Air Force Light Cargo Aircraft (LCA) Programs [陆军部与空军部协议备忘录，主题：陆军未来货运飞机（FCA）与空军轻型货运飞机（LCA）项目合并前瞻], 16 June 2006,

http://www.ngaus.org/NGAUS/files/ccLibraryFiles/ Filename/000000001623/JCA-MOA-(20JUN06).pdf. 其中第 5.j.(3)(a) 和 (b) 节呼吁为陆军增加 75 架飞机，为空军增加 70 架。有关正确的飞机数目，争论仍在继续。2007 年原计划购买 78 架 C-27J 的协议是否仍然有效？是否应如国防分析研究所建议的那样调整为 91 架？上述协议备忘录所列的准备购买 145 架联合货运飞机的最初决定又有何下文？

5. 美国副官长协会致 Hon. Carl Levin, Hon. Ike Skelton, Hon. John McCain, and Hon. John M. McHugh 等议员的信，11 June 2009, http://www.ngaus.org/NGAUS/files/ ccLibraryFiles/Filename/000000005311/JCA%20 Memo%20(final)3.pdf. 这封信获得 53 名副官长签名。

6. Department of Defense, Quadrennial Defense Review Report, [四年防务评估报告], (Washington, DC: Department of Defense, February 2010), 19, http://www.defense.gov/ qdr/images/QDR_as_of_12Feb10_1000.pdf.

7. Amy Butler and David A. Fulghum, "Reduced JCA Buy Calls for Higher Crew Ratio" [减少联合货运飞机采购意味着机组人员比例更高], Aviation Week, 30 July 2009, http://www.aviationweek.com/aw/ generic/story_channel.jsp?channel=defense&id= news/C27J073009.xml&headline=Reduced%20JCA% 20Buy%20Calls%20For%20Higher%20Crew%20Ratio.

8. 继 2005 年基地调整与关闭委员会（BRAC）作出决定之后，ANG 的一些部队显然出现了武器系统缺乏的多年间断，因为 BRAC 的关停并转决定在替代飞机交付之前就生效。这些部队因此接收了一些过渡飞机，目的是保留住有专业技能的人员，直到获得后续飞机。参看 US Government Accountability Office, Military Base Closures: Management Strategy Needed to Mitigate Challenges and Improve Communication to Help Ensure Timely Implementation of Air National Guard Recommendations, GAO Report 07-641 [政府问责署报告 07-641：军事基地关闭：需要管理战略，减轻挑战，改善沟通，确保及时实施 ANG 建议], (Washington, DC: GAO, May 2007), 19, http://www.gao.gov/new.items/ d07641.pdf. 另参看"C-21" fact sheet [C-21 简介], US Air Force, http://www.af.mil/information/factsheets/fact sheet.asp?id=88.

9. 曼斯菲尔德拉姆机场目前的 C-130J 机队预定在 2010 年秋季替换为 C- 21。

10. 例如，如果采纳陆军国民警卫队建议的所有驻地，则联邦紧急事务管理局第 4 区将获得八支战术空运部队，第 5 区（明尼苏达、威斯康星、伊利诺伊、俄亥俄、印第安纳和密歇根州）将有六支。相比之下，第 8 区（科罗拉多、怀俄明、犹他、蒙大拿、北达科他和南达科他州）不会得到任何新飞机。

11. 关于 ANG 目前安置地点，参看《空军杂志》2010 54, no. 3 版 (2010 年 3-4 月号), http://www.airmanonline.af .mil/shared/media/document/AFD-100302-029.pdf.

12. 参看 US Government Accountability Office, Enhanced National Guard Readiness for Civil Support Missions May Depend on DOD's Implementation of the FY2008 National Defense Authorization Act, GAO- 08-311 [政府问责署 08-311：国民警卫队支持民事任务的战备能否加强或需依赖国防部 2008 财年《国防授权法案》的实施], (Washington, DC: GAO, April 2008), table 2, p. 18, http://www.gao.gov/new.items/d08311.pdf.

13. 详细介绍请看注释 12，第 4 页。用国土安全部资金购置的、规定用于国土安全的任何装备都不可用于其它任何用途，例如不可用于战场作战；因此这些属于国土安全部的 C-27 不得参加海外作战。

14. 见注释 12，第 23 页。

15. 见注释 1。

约翰·康威，美国空军退役上校（Col John Conway, USAF, Retired），阿拉巴马大学文学士、文科硕士，现在阿拉巴马州马克斯韦尔空军基地的空军研究所担任军事防务研究员。他曾作为情报官服务于总部空军情报局、北美空防司令部，以及国家安全局等部门。他曾任乔治亚州罗宾斯空军基地的空军预备役司令部总部的资深情报官，并担任多个联队与中队级情报职务，包括在越南共和国嘉莱省波来古市第二直接空中支援中心执行野战任务。他的最后一个现役职务是空军预备役司令部总部缉毒支援处处长。退役之后，康威上校担任罗宾斯空军基地的 U2 部系统工程与技术援助合同顾问。2001 年 9/11 事件后他在乔治亚州戈登堡基地担任戈登地区安全行动中心文职顾问。他经常为《空天力量杂志》及空军大学网络版学术简报 The Wright Stuff 撰稿。