

高级军事顾问

(排名按姓氏笔画为序)

向守志上将 刘精松上将

吴铨叙上将 隋永举上将

新民晚报社

上海市国防教育基金会

联合主办

# 军界瞭望

本报副刊部主编 | 第 398 期 | 2016 年 7 月 18 日 星期一 责编: 钱卫 视觉: 竹建英 编辑邮箱: qianw@xmwb.com.cn

B7

“精明政治家”为筹军费伤脑筋

B8

世界军用重型运输机大盘点

7 月上旬, 海军在海南

岛至西沙附近海空域组织实兵实弹“背靠背”攻防演练。此次演习是海军年度例行性训练活动, 参演兵力以南海舰队为主, 包括北海舰队和东海舰队部分兵力, 涵盖航空兵、潜艇、水面舰艇和岸防部队各类作战平台。演习立足打赢信息化海上局部战争的演练背景, 采取实兵检验性训练的形式, 重点演练制空作战、对海作战、反潜作战等内容, 锻炼部队和指挥机关, 检验指挥能力、装备效能和训练水平, 创新训练模式, 发现解决问题, 提高海军履行使命任务的能力。

## 三大舰队南海练兵 实兵对抗提升战力



7 月 8 日, 导弹驱逐舰广州舰发射防空导弹 新华社 查春明 摄

## “鲲鹏”大运交付部队 “战略空军”展开双翼

### “第三股力量”崛起

冷战以来, 大型运输机就是科技强国的“垄断产品”, 即便是英、法这样的发达国家, 在研制大型运输机方面都显得力不从心。事实上, 一直希望在航空技术上与美国“叫板”的欧洲, 整个 20 世纪生产过的最大运输机只是英国于上世纪 60 年代出品的“贝尔法斯特”运输机, 最大运载量不过 36 吨, 而且使用落伍的涡桨动力驱动, 产量仅有 10 架。

事实上, 自从 20 世纪 60 年代以后, 受经济、技术、需求等因素制约, 多数国家放弃了研制大型运输机, 只有美国和苏联出于全球战略的需要, 不断推出更新、更大、更重的运输机, 其他各国需要时, 只能采取或买或租的方式, 与苏联(俄罗斯)和美国商量着用。

目前各国空军中, 最常露面的大型运输机当数俄罗斯的伊尔-76 和美国的 C-17。两者的最大载重量分别为 52 吨和 75 吨。无论作战行动还是灾难救援, 伊尔-76 和 C-17 都少不了露面的机会, 堪称各国空运部队的中坚力量, 也是名副其实的“荧屏常客”。在很长一段时间里, 伊尔-76 和 C-17 称得上是“大运双壁”, 而中国国产运-20 运输机的横空出世, 改变了这一格局。据新华社发布的图片报道称, 运-20 最大载重量可达 60 吨, 超过伊尔-76 的水平, 略低于 C-17 的运载能力, 综合技术水平可与俄美主力大型运输机

这几年, 中国的天空屡屡上演传奇, 特别是今年 7 月 6 日, 代号“鲲鹏”的运-20 运输机交付人民空军, 标志着中国建设“战略空军”的步伐又向迈进一步。作为中国有史以来制造的最大吨位飞机, 虽然运-20 刚刚开启批量列装之路, 但它所体现出来的设计意图、技术水准以及未来潜力, 都让外界高度关注。



7 月 6 日, 两架即将交付的运-20 运输机从机库移向跑道

一较高下。可以说, 运-20 已成为大型运输机市场中的“第三股力量”。

### 战略空军的“基石”

大型军用运输机是 21 世纪强国的名片, 也是衡量一国是否具备战略空运能力的标志。可以说, 一支攻防兼备的战略型空军必须拥有足够的远程投送能力。近年来, 美国空军依托其强大的空运能力, 推出所谓“快速猛禽包”概念, 即利用 C-17

运输机将 F-22“猛禽”战斗机所需的全部油料、弹药、维护设备和人员运往前方基地, 使 F-22 战斗机“快速到达、快速展开”, 大大提高“应急处突”能力。同理, 运-20 的服役必然能大大提升解放军大规模战略布势、中小规模战术投送的快捷性、突然性和灵活性, 满足部队整建制、全要素同时部署的要求。

专家指出, 由于解放军正由“区域防卫型”向“全域机动型”转变, 部

署在单一战略方向的总兵力将会减少, 出现安全威胁时需要从全国紧急调集大量兵力、武器和物资。运-20 所具备的远程大规模投送能力, 可以快速将人员、物资等从后方直接送到急需地区, 将装甲车、坦克甚至武装直升机等重型装备运送到一线战场, 为后续部队的增援和展开争取时间; 或者将部队突然投送到对方要害和防御薄弱地区, 给敌以突然而致命的打击。同时, 该机不但可以覆盖全部国内空域, 还可从中国大陆直飞我周边海域任何一个岛屿机场, 能完成抢险救灾、海外撤侨等非战争军事行动, 更好地维护国家利益、参加地区和国际安全合作、维护世界和平。

此外, 运-20 的服役有利于增强解放军的整体作战支援能力。今后一段时间内, 运-20 有望成为预警机、加油机和大型电子侦察机等“力量倍增器”的改装平台。

### 大型运输机的未来

如果对俄、美、中三国主力大型运输机的研制和装备时间做个排序, 我们会发现, 伊尔-76、C-17 和运-20 分别代表了大型运输机发展的过去、现在和未来。

伊尔-76 设计于上世纪 60 年代, 虽然目前仍是世界上产量最多、使用最广泛的运输机, 但半个世纪前的设计如今看来已显得落后。早在苏联时期, 伊尔-76 就因为装载坦克时必须先拆掉侧裙板而广受诟

病, 而未来需要空运的装备只会越来越大。即使俄罗斯多次对其进行升级改造, 使其运载量和航程有了大幅提升, 但过时的机身设计仍限制了该型运输机的使用灵活性。

C-17 可算作目前大型运输机中各种先进技术的“集大成者”, 即使是比它晚服役十来年的欧洲 A400M 运输机, 在气动布局、动力装置等方面也要甘拜下风。而 C-17 在历次海外干预行动中的表现也相当亮眼, 进一步巩固其“中流砥柱”的地位。然而, C-17 面临的最大问题是“后继乏力”, 由于订货不足, 波音公司已于 2015 年正式关闭生产线, 也意味着 C-17 今后无法进行大幅度的升级和改造, 其性能将基本维持在目前的水平。

而刚刚服役的运-20 则有着更为广阔的发展空间。尽管尺寸比 C-17 要小一号, 但对包括中国在内的大多数国家来说, 运-20 已经够用。而且在实际使用过程中, 根据用户反馈的情况, 运-20 还可进行升级改造。从这个意义上说, 运-20 是一种属于未来大型运输机。另外, 运-20 研制成功, 还对航空、发动机、材料、电子、通信、导航等诸多相关技术带来较大跃升, 这些技术同样可以用于其他装备的研制和改进, 从而在整体上提升中国军工产业的技术水平。

宋涛

热点聚焦