

军界瞭望

新民晚报社
上海市国防教育协会
联合主办

日本自卫队
无奈“变少变老” 15

“致命礼物”:以军奇袭
贝鲁特机场 16

本报时政新闻中心主编 | 第675期 | 2022年1月10日 星期一 本版编辑:吴健 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:wujian@xmwb.com.cn

“关闭”天空 实属无奈

俄罗斯退出《开放天空条约》内幕



俄空军最先进的观察机都是拿干线客机改装的



俄罗斯图-214ON侦察机的光电观测窗口

去年12月,俄罗斯正式完成退出《开放天空条约》(OSCE)的法律程序,这份1992年签署、2002年生效、34国参加的国际军控条约在美俄相继退出后已宣告“脑死亡”,也意味着经典的“先相信,后确认”军事互信核查体制就此瓦解。最近,具体执行条约观察飞行任务的俄空军和科研院所代表接受塔斯社专访,介绍了俄罗斯履约与违约的诸多秘辛,读来颇具参考价值。

惋惜不已

由于2020年美方退约在先,从军事透明度看,俄方若留在条约,势必允许其他仍履约的北约国家飞机入境,也意味着相关情报会给美国分享。面对“不公平”,俄罗斯只能一了百了。

其实,俄罗斯非常需要OSCE,撇开情报搜集不谈,单就缔约产生的军事互信关系而言,就很有价值。前俄军飞行员安德烈说:“考虑与北约在卫星侦察和地面探测方面的技术差距,因此我们每年一次(有时两次)对北约国家主要军事目标进行高质量拍摄是值得重视的。”他解释,这种飞行任务不能叫“侦察”,而是带有绅士性的“观察”,依托精确的领航、导航和通信保障,一次飞行持续4个多小时,可飞遍大半个欧洲,拍下沿途一切东西,从沿海海军基地、山区核武器仓库直到飞机厂或指挥中心,可动态了解掌握缔约国一年内的军事建设、军工发展方向以及某些战略目标的变化。

多年来,俄方机组到北约欧洲国家执行观察飞行,通常只需5天,其中实际任务飞行一两天就够了。相较而下,由于幅员辽阔,到美国和加拿大开展观察飞行,时间至少要两周。2017年8月9日,俄方观察机飞临美国五角大楼、中央情报局兰利总部和白宫等目标上空,这在条约生效后尚属首次。

“欧恭美倨”

对待俄方观察机组上,北约欧洲国家和美国有天壤之别。欧洲人比较友善,这

是出于维护双方军事外交的需要,像法国、意大利、西班牙等国在接待俄罗斯同行时都彬彬有礼,从饮食、礼节到文化项目均以最高规格接待,从不公开设障、拆台作梗。“观察飞行时,东道国调度员都接到通知,航线上一律开‘绿灯’,很少出现争议。”俄军老机长帕维尔说。

但到了美国,情况截然相反,特别是特朗普执政时期,美方对俄观察机的限制近乎刁难,有时干脆是公然挑衅。帕维尔记得:“我最后一次去美国执飞,美国地勤在图-154M-LK-1观察机马上要起飞时,故意用舷梯损坏机门,把对美国北部的观察飞行计划全打乱了,但美方仅用一句‘纯属偶然’敷衍。我们都明白,美国人打算在家里多陪我们一小时,故意用背信弃义的手段隐瞒秘密。”

据统计,2014年乌克兰危机后,美国挖空心思想阻挠俄机升空观察。2016年,美方拒绝为俄机提供中转机场,迫使其因航程限制自行放弃观察。2017年,美国又取消罗宾斯和埃尔斯沃斯的休息站,不让俄机组夜间休整。2018年,美军以俄方图-214ON观察机所用光电相机不符合条约规定而拒绝入境。同时,美方不断指控俄方违约,如俄方限制在加里宁格勒、莫斯科及毗邻格鲁吉亚南奥塞梯、阿布哈兹的俄北高加索边境纵深10公里范围内观察飞行,俄方还指定美机只能使用克里米亚机场加油,迫使美方事实接受“俄罗斯对克里米亚的主权”……不管美俄相互如何斗法,一个不争的事实是,任何时候,美方对

俄观察飞行次数总是俄方对美飞行次数的三倍,像2002-2016年,美机对俄领空飞行196架次,而俄方仅为71架次,呈现出明显的不对等。

帕维尔从技术角度理解,美方之所以率先废约,“主要是它的卫星侦察技术优异,基本满足战略情报需求,加上美国内部有‘反俄狂热’,切断了OSCE这一俄罗斯和北约为数不多的军事外交渠道,就成了一种‘政治正确’”。

“到点送客”

俄技术专家列别德称,按照条约规定,缔约方不能携带超出规定的技术设备实施观察,即只能用光学器材,任何雷达、辐射传感器和多余的天线都被禁止。飞机一抵达受观察国,东道主就对航空器进行最严格的检查。“如果说欧洲国家检查飞机时充满信心,在近乎私人氛围下喝着茶就把事办了,那么美国人的检查时则充满‘鹰犬般的警惕’,没有人做表面文章,从X光机、传感器到内窥镜,他们把飞机的每颗螺丝钉都翻了遍。”但这样做带来危险,“有一次,美国人差点用内窥镜把飞机硬着陆传感器弄坏,连惰性气体都自动充到气瓶里了,我们不得不把那个蛮干的美国检查员拦住”。

另一名专家奥列格说,其实俄制监督观察设备和飞机比西方落后多了,直到条约失效前夜,俄机组才拥有比较好的图-214ON观察机,此前他们使用的图-154M-LK-1飞机无论安全性还是舒适性都没法跟美国OC-135B飞机媲美,毕竟人家是为跨大西洋飞行而设计的正宗洲际飞机。即便在欧洲执飞,俄方用了快50年的安-30飞机简直像丑小鸭,而欧洲人用的美制OC-130H观察机又大又快,能搭载全自动

化观察器材,让俄方机组羡慕妒忌恨。

总体上,成员国之间的观察飞行都比较诚实,但所获情报往往要看运气,并非所有参加者都能如愿拍下预期的一切。毕竟,以光学为主的拍摄,天气决定着一切,比如机组必须准时准点飞临计划地点,但如果规定的航线出现天气恶化,导致目标被云层遮蔽,那只能自认倒霉,东道主可是“到点送客”,绝不宽容。

命运待定

随着退出OSCE,俄方原有机组和飞机该怎么办呢?目前,可谓喜忧参半。飞行员安德烈透露,俄军可能会损失那些宝贵的专家,因为观察飞行特殊,普通军事飞行员或领航员无法胜任,可退约后,这些技能就没有用武之地,90%的此类人才会退役另谋职业。据悉,参加过OSCE的俄方分队都驻扎在莫斯科近郊契卡洛夫和库宾卡机场,隶属第8航空师特种大队,拥有一架安-30、一架图-154M-LK-1和两架图-214ON,飞机的前途可能更暗淡,由于改造花销大,没人打算对它们“动手术”,但飞机又不能闲着,最好的情况下是去跑运输,至多去帮财大气粗的电影公司搞航拍。

不过列别德持乐观态度,称特种大队除了OSCE任务外,还承担许多其他任务,飞行员有的是地方发挥才能。从俄国防部传来的消息,部分飞机将移到斯摩棱斯克州的沙塔洛沃机场,“飞机不会消失,有许多任务可以在俄罗斯国内进行,训练场和科研任务不少,但不会改造成运输机,我们的运输机数量足够”。 常立军

外军掠影



美国OC-135B观察机进入俄罗斯机场,准备进行核查飞行



无事可干的安-30观察机面临淘汰命运

