

空中加油 雪中送炭

要成为战略空军,具备空中加油能力是必不可少的。本文作者曾是人民空军最早驾驶带空中受油装置的歼击机的飞行员之一,该装置突出于机头之外,让飞行员感到不习惯,为了克服这种不适应,形成新质战斗力,他们为此付出了巨大的努力。



▲ 歼击机飞行员
◀ 空中加油机与歼击机实施对接



意外迷航 空中救援

那个飞行日,我放单飞,进行低空战术课目训练。由于雷雨截断预定的航线,我不得不绕飞,结果出现迷航了。按照相关要求,我应该立即改到中空飞行,不仅省油,还有更广阔的视野来帮助复航,也利于地面雷达发现我。可是,此刻飞机周围全是浓积云和积雨云,风险难料,我只能继续在低空飞行,紧贴似乎要压到地面的云底,艰难寻找方向,可是飞机自带油料已所剩不多了。

万幸的是,此时相邻的兄弟部

队机场正进行空中加油训练,虽然我所在的本场与该机场相距尚远,但他们正好有加油机在靠近我们的飞行区域活动,所处位置离我不远,所以上级紧急调用这架加油机,火速赶往我迷航的区域,实施空中救援!

时间不长,加油机穿云破雾,来到我的身边,它的左翼伸出一根长长的加油软管,等待我的靠近。然而,跟汽车加油迥然不同,我好不容易抵近加油机尾,努力实施对接时,软管在尾涡和气流的作用下,简直变成乱飞的钢鞭,不停地向我面前抽

打,稍有不慎,就会弄坏歼击机上面的受油探头,那可就麻烦大了。

内行人都知道,飞机受油探头的颈部有个“弱连接”,功用类似“断尾”——在受油探头和加油软管头部的锥套无法脱离时可以强行拉断探头,以便受油机与加油机安全分离。这种安全设计也有一个副作用,那就是飞行员进行加油对接时,如果动作过猛,也可能将它折断。所以空中加油训练的一条安全规定,就是在气流不稳、锥套晃动明显的情况下避免空中对接。但此刻情况严峻,我只能背水一战!我一

面艰难保持飞机平衡,一面尝试对接,感觉就像在风雪中举着火把寻路,又怕火把熄灭,失去最后希望。

气流实在是太大了,探头越接近锥套,锥套摆得越厉害,尤其是它的摆动没什么规律,忽上忽下、忽左忽右。好几次对得挺正,可就要对进去的瞬间,锥套却突然偏走。好不容易,歼击机的受油探头插入了加油机锥套,这里要解释一下,此刻还算不上加油开始,尚需要两机继续缩小编队,前推软管回缩到一定程度后才能进入加油区和最佳加油区,软管才会输出燃油。正当无线电里传来加油机战友一句“对得好”的表扬声,我猛然看见软管又绷直了,把锥套毫不留情地从探头上生生拉走,加油失败。

紧急时刻 沉着脱险

恰在此刻,我的座舱里突然亮起红灯,“坏了,这是剩油警告灯!飞机最多只能再飞几分钟了!”没时间了,我只好继续与加油机寻找对

接机会。我横下一条心,本着“有意编队,无意对接”的思路,两眼紧盯加油标志线,精准移动歼击机油门,让探头稳定地呆在锥套后面很近的位置上。在我的眼中,虽然锥套本身越来越模糊,但它晃动的平均位置却越来越清晰。好比姑娘绣花,我排除掉一切思想杂念,操控飞机几乎是一厘米、一厘米地逼近着加油机。不经意间,就听到清脆悦耳的一声“咣当”——探头直接对进摇摆不停的锥套,我继续加大油门,终于把整个软管推进一半,直接进入输油速度最快的最佳加油区。

乌云之下,群山之上,“一大一小”两架飞机在随风起舞,配合默契,珍贵的航油汩汩传输过来,直到战机所有油箱确实都已经“吃足喝饱”,我才收小油门,脱离对接,然后压杆蹬舵,脱离编队! 方滨

名家论战



北约援乌 F-16 机群今何在



■ 俄乌冲突中被击落的飞机残骸



■ 美国空军训练乌克兰飞行员



■ 北约国家“众筹”F-16 战斗机援乌

俄乌冲突中,北约国家军援乌克兰 F-16 战斗机一直是个敏感话题。自从 2024 年 7 月首批飞机交付算起,乌军使用 F-16 作战已接近五个月,它们究竟起了多大作用,对俄军威胁有多大呢?

数量有限

基辅军事法律研究中心主任亚历山大·穆西延科透露,2024 年 7 月 27 日,来自荷兰的 6 架 F-16 抵达乌克兰伊万诺-弗兰科夫斯克基地,旋即投入拦截俄军巡航导弹和无人机蜂群攻击的行动。随着时间推移,更多 F-16 融入乌克兰空防体系,增强了乌军空战能力。综合北约各国的承诺,它们计划援乌的 F-

16 数量已达 79 架,目前交付的占三分之一。乌总统泽连斯基呼吁北约加大援助力度,确保乌军装备量达到 120 架,“以抵消俄罗斯空中优势”。

乌军总司令瑟尔斯基曾透露,F-16 主要部署在距前线 40 公里或更远的地方,任务是有效摧毁俄军的巡航导弹和无人机,并对地面目标发动攻击。但据美国《纽约时报》称,乌军现有的 20 余架 F-16 中,能升空作战的不会超过 10 架,合格飞行员也只有 20 人左右,原因是北约能提供的勤务保障和培训能力满足不了需要。另外,这些援助的二手 F-16 都属于 20 多年前的中期延寿型号 (MLU),可发射

AIM-120 中距空空导弹、AGM-88 反辐射导弹、联合直接打击弹药 (JDAM) 等,不过为防乌克兰人“违规改装”,这些飞机在移交前锁死了某些特殊任务软件(据说是投掷战术核航弹程序)。

主要用途

相比乌空军继承的原苏式战机,F-16 的最大价值能兼容大部分西方机载武器,这正是乌空军的“底牌”,因为那些老式的苏-24 前线轰炸机和苏-27 歼击机都需要专门改装才能携带西方弹药出击,而且命中率堪忧。乌空军希望 F-16 扮演“空中多面手”,直接从北约情报指挥系统获取战场态势和目标坐标,

远距离攻击俄军高价值目标。当前,乌空军大致沿第聂伯河至亚速海方向,构建松散的“侦察-打击链”,以少量 F-16 和苏-27、米格-29 战机充当“空中狙击手”,限制俄空军的活动。

就俄乌空中对抗的态势看,击落或至少阻止俄军战机投弹可谓乌军最棘手的课题。冲突爆发之初,俄军机群采取传统的临空投弹方式,但在最初一年里损失至少 30 架苏-34、19 架苏-30SM 和苏-35 战机后,俄空军一度撤出战场,直到拥有足够的卫星制导滑翔炸弹和巡航导弹后才重返战场,这些飞机往往在乌军火力打击范围之外投弹,令乌军防御压力骤增。乌空军希望用

F-16 机群从空中奔袭俄机群驻扎的机场,从源头打击俄空军,减轻己方防空压力。更重要的是,乌军 F-16 机群一次携弹量比简陋的无人机要多得多,打击威力更大。

不过,乌克兰人要真的让 F-16 战机发挥作战效能,还必须采取一揽子综合性措施,包括西方开放更多任务软件(如同手机上的功能 App)和放宽武器使用限制,但此举措势必影响西方与俄罗斯的战略稳定,那些“金主”们还得斟酌再三,不会轻易应允。 李文敏

新闻武备

