

核战争情况下用于指挥军队

为“末日”而生？ 俄美竞相升级“末日飞机”



◀ “末日飞机”
E-4B 艺术图。

为了“永不使用”
“末日飞机”不断更新

美、俄两国的“末日飞机”虽然型号不同，使用方式也略有区别，但目前已经有了一个共同的特点：年龄太大、后继乏力。这些飞机的原始平台：波音747-200、伊尔-86都是冷战时代甚至早期研制出的大型飞机，美国和俄罗斯近年来都在寻求新的大飞机平台，尽早接替这些老旧型号。

美国在细微升级

1970年代，美国空军为了实现灵活核反应战略、加强指挥系统抗破坏能力，与波音公司签订了将波音747-200B大型客机改装为E-4型空中指挥机的合同。1973年6月13日第一架E-4A首次试飞，次年12月开始交付，至1975年共改装完成3架E-4A投入使用。为了提高通信能力和抗电磁脉冲能力，美国空军又与波音公司签订了新的改装合同，从第4架开始换装先进设备，改称E-4B，于1980年1月开始服役。到1985年，前3架E-4A均陆续被改进为E-4B，此后仍不断进行系统升级。2003年前后，美军提出用较新的波音767-400增程型客机来研制全新一代综合型空中指挥、控制、侦察平台E-10，甚至希望其一举替代E-4B“末日飞机”、E-3预警机、E-8“联合星”指挥控制机和RC-135大型电子侦察机等一系列作战支援型号。但很快这个型号就因为研制成本远超预算范围被否决。E-4B“末日飞机”原计划服役到2015年，到现在，美军也没有明确的替代方案，而是保持对现有飞机的维护和细微升级。

俄罗斯正在改装

俄罗斯对“末日飞机”的升级替换或许更有紧迫感：一方面这类飞机数量本就不多，另外老旧的伊尔-86平台维护使用并不轻松，而且其本身的航程只有5000公里左右，与美军“末日飞机”动辄上万公里的航程相比显得较为尴尬。对需要长时间满员滞空的“末日飞机”来说，需要更频繁接受空中加油也是一种缺陷。

因此，2016年前后俄罗斯提出计划，使用真正的宽体洲际客机伊尔-96-400M来代替伊尔-82“末日”平台。从技术的角度看，伊尔-96系列确实可以担此重任，只是这个型号产量不高，其生产线长期处于低速运转、提供备件的状态。伊尔-96系列家族中目前只有15架伊尔-96-300型在使用，400型仅有1架处于可飞行状态并被改装成俄联邦总统专机规格。对于需要大量实际使用经验为基础的“客机改军机”工程来说，这未必是有利因素。



E-4B 进行空中加油，可以飞行数天。



基本参数

▲E-4B 内部共有3层甲板，上层为驾驶舱和空勤人员休息室。中层为主舱，可搭载乘员94人，由前向后设有最高指挥当局办公室、会议室、参谋人员工作区、通信控制中心和技术控制中心等，最下一层为通信设备舱和维护工作间。

机长：70.51米
翼展：59.64米
最大速度：每小时969公里
最大航程：11000公里

美国E-4B

美国目前的“末日飞机”E-4B“守夜者”使用的是波音747-200平台。装备的4架机龄均在50年左右，目前部署在内布拉斯加州奥马哈附近的奥弗特空军基地，隶属于空中作战司令部第12航空队第55联队，由第一空中指挥和控制中队负责操作。与伊尔-80一样，E-4B也在驾驶舱后上部多出了凸起的卫星通信天线整流罩，其机身上也带有明显的各种天线和传感器，尾部整流罩内是可用绞盘收放的甚低频(VLF)通信拖曳天线。

(上接p08版)

俄罗斯伊尔-80

俄罗斯现役的“末日飞机”伊尔-80是在伊尔系列客机的基础上改装而来，共有4架。伊尔-80改装自前苏联研制的伊尔-86四发中程宽体客机，飞机具有明显的外形特征，机身安装有巨大的船型整流罩，用来容纳卫星通信天线和其他形式的天线，机身后方都有拖曳式天线的收放装置，可使用长波无线电与水下的战略核潜艇通信。

基本参数

机长：59.5米
翼展：48米
最大速度：每小时850公里
最大航程：4300公里



伊尔-80在2010年5月9日的莫斯科红场举行的俄罗斯纪念卫国战争胜利65周年的盛大阅兵式上公开亮相，引起特别关注。