



國產直-20直升機去年底首飛。資料圖片

去年底浮出水面的國產直-20直升機被內地軍事專家稱為「奪島利器」。這一控制性和機動性出眾的10噸級中型通用直升機，不僅填補了解放軍中型直升機的空白，為中國陸軍「插上翅膀」，而且極可能發展成航母艦載機。外媒評論稱，中國對外公佈的這一款新的直升機將擴大解放軍的登陸和特種作戰能力，將使中國在與日本圍繞爭議群島的對抗中獲得優勢。

■香港文匯報記者 馬琳



去年年底浮出水面的國產直-20直升機被內地軍事專家稱為「奪島利器」。設計圖片

國產直-20 起飛 勢成奪島利器

機動性超美「黑鷹」 升登陸作戰能力

打造空中突擊島礁作戰尖刀

1956年，新中國開始建立自己的直升機工業。經過半個多世紀的艱苦歷程，通過仿製、自行設計和國際合作等方式，中國已成功研製出2噸級、4噸級、13噸級等機型直升機。但在直-20之前，10噸級中型直升機領域一直為空白。

縱觀各國空中力量，配備10噸級中型直升機極為普遍。英國《飛行國際》雜誌推出的《世界空軍2013》顯示，美國空軍現役直升機共4196架，其中「黑鷹」系列直升機有1842架，佔總數44%。日本空中自衛隊現役直升機60架，其中UH-60J「黑鷹」直升機41架，佔68%；陸上自衛隊直升機496架，UH-60「黑鷹」直升機30架；海上自衛隊直升機144架，具備強反潛能力的SH/UN-60J/K「黑鷹」直升機116架，佔81%。

反觀中國軍隊，主要隸屬陸軍航空兵的武裝直升機有634架，主力機型為米-17，共330架，佔52%；海軍僅有各機型直升機74架。姑且不論該雜誌的數據是否準確，中國軍隊武裝直升機與美日間的差距巨大，更不用說飛機作戰性能等指標了。

但是，隨着直-20的順利騰空，這種差距正在逐漸縮小。直-20系列若順利服役，必將有效提升解放軍各軍種的綜合作戰能力。軍事專家認為，直-20繼承了「黑鷹」機的設計特點，比米-17具有更強大的戰術優勢，包括與降陸和着陸便利性等方面。而降噪技術的改善，使得這款直升機具備隱身特性，大大提高了其在偵察和反潛作戰中的能力。因此，直-20不僅將成為中國陸軍航空兵班級垂直突擊力量的中堅，更可以為海軍驅逐艦的航空反潛插上強有力翅膀。

配合國產大型運輸機運-20，直-20可進一步提高解放軍的戰術機動能力、遠程投送能力和快速反應能力。陸軍力量將能夠迅速被投送到熱點地區，並形成機動突擊作戰能力，解放軍將能真正組建中國的空中突擊作戰部隊。若直-20部署到任何合適的護衛艦、驅逐艦、兩棲攻擊艦或航母上，將使中國軍事遂行由特種部隊實施的低空中打擊任務，完成諸如島礁衝突等海上作戰樣式。

軍情觀察



華所購「黑鷹」 主要部署藏疆



美國「黑鷹」直升機。資料圖片

解放軍於上世紀80年代中期創建陸軍航空兵，由於國產的直-5性能較差，開發的直-6、直-7相繼下馬，當時解放軍內部的直升機奇缺。為此，1984年7月，中國政府與美國西科斯基公司簽訂購買24架S-70民用「黑鷹」直升機的合作。

中國購買的「黑鷹」是西科斯基公司S-70系列中的S-70C2型。該機配備兩名飛行員，貨艙內一般情況下可以搭載12名乘員，緊急情況下可以搭載19名乘員。其主要部署北京軍區和成都軍區，1985年後進入西藏和新疆的高原地區服役。S-70先後參加過多次搶救西藏災區和返回式衛星回收的任務，在1989年以前總飛行時間就超過了11,000小時。

中美89年交惡 中國轉購俄機

西科斯基公司曾經期望出售100架「黑鷹」給中國。但隨着1989年之後中美關係再次陷入僵局，這些想法都落空了。但維護黑鷹直升機的零部件供應卻未曾中斷，據稱由於中國的「黑鷹」常用於西藏和新疆地區的人道主義救援行動，因此美國各界並未反對出售上述零部件，中國一直能夠從西科斯基購買必須的零部件，這佔據美國對中國大陸的軍事貿易的相當部分。

由於無法得到更多的S-70「黑鷹」，陸航很快轉向購買俄羅斯的米-17直升機。大量的米-17緩解了陸航緊迫的需求問題。但總的來看，在高原性能和防腐蝕方面，S-70更是佔有壓倒性的優勢。

去年12月23日，在東北某機場，國產10噸級中型通用直升機直-20成功進行了首飛。有分析稱，直-20將像美國「黑鷹」直升機那樣，成為中國多用途直升機的發展平台，甚至成為未來中國直升機裝備的主力機型。

事實上，中國正在研製10噸級通用直升機的消息已流傳很久。早在2006年的珠海航展上，中國航空工業第二集團公司展出10噸級高性能通用運輸直升機的模型。直-20此次順利首飛引人關注，很大程度上是因為中國在直升機裝備上一直處在一種窘迫狀態之中。

橫空出世 填補10噸級機空白

中國陸軍航空兵在組建之初僅以運輸直升機為主，後來引進了少量「小羚羊」武裝直升機，隨後直-9系列也裝備部隊，但是尚無法成為實施空中突擊的主力。儘管直-10、直-19武裝直升機的服役，扭轉了中國陸航裝備缺乏偵察和攻擊直升機的局面，但中國一直缺乏一種10噸級的通用戰術直升機來執行突擊運輸、空運及後勤支援任務。

據中國官媒披露的消息看，在外形上，直-20

比較類似中國進口的美國「黑鷹」S-70C-2直升機，但與「黑鷹」不同的是，直-20主旋翼採用五槳葉結構，具有更好的控制性和機動性；另外，直-20在機身和尾槳連接處，有較明顯的過渡結構，猜測是對機艙的運輸性能進行了優化。目前，分析普遍認為直-20未來將在陸航部隊大顯身手。另有部分軍事觀察家推測，該型直升機若裝備部隊，其海軍型號或許比陸軍型號更有意義。

美國「黑鷹」直升機的海軍型號為SH-60「海鷹」直升機。SH-60「海鷹」直升機連續推出了兩個反潛型號。值得注意的是，目前「海鷹」直升機不僅裝備了美軍所有的巡洋艦和驅逐艦，而且在裝備航空母艦後，美軍將S-3「維京人」固定翼艦載反潛機全部退役。這充分表明SH-60「海鷹」直升機的反潛性能足以擔負起艦隊特別是航母編隊的反潛護航任務。

能「上山下海」或成航母艦載機

在中國面臨海權爭奪日益突出的今天，如果直-20能如「海鷹」一樣發展為一系列直升機，將使中國海軍艦隊發生脫胎換骨的革命性變

化：中國海軍眾多驅逐艦的反潛能力將會提高；航母編隊將會擁有和美軍類似的反潛、掃雷和垂直補給力量；海軍陸戰隊特種部隊將可以低空滲透直插敵方腹地執行任務，而不是只能局限在敵方海岸。

談到直-20將來是否會成為艦載機時，武器裝備專家杜文龍大校指出，這款直升機給它設計的發展方向就是「上山、下海、系列化」，所謂「上山」，就是高原的飛行能力，一般的直升機上不去，必須有強大的動力和非常好的氣動外形，才能夠在3,000米以上高原地區機動投送兵力和裝備；所謂「下海」，是指今後海軍的驅逐艦、護衛艦，包括遼寧艦，也可以選擇這款直升機作為艦載直升機，如果在驅逐艦上，它可以進行巡邏、反潛、反艦，還可以進行救援。

「在航空母艦上，它可以承擔警戒、偵察、補給等任務。今後我們在海軍，也許能夠看到海直-20」，杜文龍充滿信心地表示。此外，他強調，系列化也很重要，除了現在陸軍、海軍要通用，今後海軍陸戰隊，包括空軍，都可以依托中型的直升機平台進行改進和改裝。

直-20 將在海陸空三軍入役



作為一款全新的中型運輸直升機，直-20將採用一種直升機、多種構型的方式，來滿足各種軍用和民用的需求，可在通用運輸型基礎上，衍生出運輸型、突擊型、電子戰型、加油型等適用於多種需要的龐大家族。這一冉冉升起的明星家族可以成為具有空中突擊、特種部隊滲透、後勤支援、近海海域作業支援、搜救、戰場運輸、火力支援和中繼制導等多種功能和型號的直升機，成為中國未來海陸空三軍通用直升機裝備的主力。

為陸軍「插上翅膀」

分析稱，直-20一旦入役，將會增加解放軍直升機的裝備數量，提高陸航部隊的裝備自主性，為中國陸軍「插上翅膀」。中國陸軍就能迅速被投送到熱點地區，形成機動突擊能力，改變陸航僅能實施支援地面作戰的模式。如果直-20發展成為海軍型的艦載機，

不僅能執行遠距離巡邏、反潛、反艦、掃雷、救護等任務，還可以執行警戒、偵察、補給、反艦中繼制導、遠程通訊中繼等任務。

增強海軍反潛能力

屆時，折疊式機尾將使其佔據更小的空間，一艘驅逐艦，甚至護衛艦就可搭載兩架這種直升機，中國海軍的反潛能力必將會向前邁出一大步。直-20一旦加入海軍陸戰隊，登上未來的兩棲攻擊艦，就可以參與奪島作戰，使中國能更好地應對島礁衝突等各種風險。此外，中國地質災害頻發，特別是地震、洪水、泥石流等較為多發的情況下，維護簡便、使用成本低廉的直-20在抗災救援等方面將堪當大用。有了直-20，解放軍的救災行動將如虎添翼。所以，直-20未來很可能會成為中國航空抗災救援力量的核心機型。

美國「黑鷹」

「黑鷹」是由美國西科斯基公司在上世紀70年代設計生產的四旋翼、雙發動機、中型通用直升機。1974年10月首飛，美軍編號UH-60。該型機長19.76米，機高5.18米，旋翼直徑16.36米，空重5118千克，最大起飛重量9979千克。最大速度361千米/小時，最大巡航速度293千米/小時，作戰半徑592千米，實用升限5,790米。可裝機槍、反坦克導彈、火箭與佈雷器等武器。「黑鷹」衍生出了許多型號和版本，例如美國海軍陸戰隊運輸直升機「夜鷹」（Night Hawk）、美國空軍特種行動機鋪路鷹（Pave Hawk）、美國海軍反潛「海鷹」（Sea Hawk）等。

中國直-20

直-20的外形設計是窺洞吹出來的，並不是美國「黑鷹」的複製品，而且其性能也超過「黑鷹」直升機：一是採用了旋翼帶尾槳式的典型佈局，這是一種五槳葉旋翼和4槳葉尾槳系統。飛行時轉速較低，因而振動小、噪聲低。二是旋翼為第三代先進的球柔性旋翼，避免了全銜接式槳轂構造複雜的缺點。三是採用最先進的綜合化航空電子系統，保證直升機在各種氣候條件下的晝夜飛行。四是機身採用半硬殼式結構和符合「三性」（可靠性、維修性、保障性）的設計技術，並且運用了大量複合材料、新技術、新手段，能最大限度地提高直升機的使用效能。五是採用了5槳葉旋翼，從而提升內部載重和外部吊掛性能，增大直升機的整體載重能力。

軍語小辭典