

## 【空军】【海军】共军小道消息刷新（2015年第一季）

2015-02-04 00:45:00

原文网址：<http://blog.udn.com/MengyuanWang/108908698>

自从上次刷新小道消息，又过了三个月了，在此把新消息作个总结。

在海军方面，017号航母仍然没有上船台；显然我低估了订购部件和制造分段所需的时间。大连造船厂的最大船台在去年年底造完一艘民船后，又上了另一艘同型号的船只。一名造船厂内部的军迷透露，这艘船订于今年五月前下水，所以017号应该是在五月前上船台。017号的建造是2013年八月、九月间启动的，所以再怎么拖，今年之内必然得开始组装了。前两天台湾媒体引用香港报纸的猜测，说017号的排水量将有7、8万吨，比辽宁号的5.5万吨大得多，这是错的：017号沿用辽宁号的船壳和动力系统，只把内部的隔舱布局重新设计，吨位增加非常有限。下一艘018号才会有全新船壳，这可以从它的型号002看出来（辽宁号是001，017号是001A）。

航母是远程攻势作战的工具。从战略上看，中共海军在未来十年内，仍将以守势作战为中心，所以航母不是效费比最高的武器。不过航母的有效使用，需要至少15-20年的探索和训练，未雨绸缪也就是共军在这十年内将再建造大约三艘新航母的原因。我的估计是大概每4-5年会看到一艘新航母上船台。

虽然航母进度慢于我原先的估计，所有其他的舰只却都比我预估的快。055级在2014年十二月正式开建，所以今年内应该会上船台（有争议）。第一艘071A两栖攻击舰（详见前文《中共海军的两栖攻击舰》）不但上了船台，而且已经于2015年一月22日在上海沪东造船厂下水。同一天在沪东下水的还有一艘815级AGI（Auxiliary General Intelligence，电子侦察船）。815级排水量6000吨，这是中共海军的第四艘。早一个月（2014年十二月21日）广州造船厂下水了共军的第七艘903级AOR（Auxiliary Oiler Replenishment，油料补给舰），这型补给舰排水量20500吨，足以满足除了航母战斗群以外的远洋舰队补给任务。一艘很大的新型AOR刚刚在广州上了船台，它的吨位和编号还不确定，但是可能是为航母战斗群设计的。美军有四艘48000吨级的T-AOE（Fast Combat Support Ship，快速战斗支援舰），如果共军的航母战斗群要在远洋作战或训练，40000吨级以上、能长期以25节航速跟上战斗群的巨型补给舰是绝对必要的。



刚下水的第四艘815级AGI。美军有全球部署的基地，电子监听站早已把中、俄两国团团围住，不需专用的AGI。

中共海军另一项重要的进展是拖曳式变深主/被动声呐（CAPTAS，Combined Active/Passive Towed Array Sonar）。这项新技术最早在去年出现在056A级轻型护卫舰上，随后054A++（详见前文《054A级护卫舰》）也装备了。不过世界上原本只有法国的Thales公司才有CAPTAS，其中又分为3000吨以上护卫舰使用的CAPTAS-4（英国编号2087，法国编号UMS4249，系统重39吨，已装备法意合建的FREMM护卫舰和英国的Type 23）和为轻型护卫舰设计的紧凑型CAPTAS-2（法国编号UMS4229，系统重16吨，已装备挪威海军的NNF），所以共军的CAPTAS极可能也分轻重两型，分别装备056A和054A。CAPTAS对潜艇的侦测能力远胜上一代的拖曳式被动声呐（例如国军20多年前随康定级护卫舰从Thales购买的ATAS），我预期目前使用上一代拖曳声呐的16艘早期型054A在进厂大修时，也会改装CAPTAS。这将使共军的反潜能力有飞跃性的进步，大幅增加美日潜艇在大陆近海执行任务的困难。

在空军方面，Y-20大型运输机已经进驻北方进行寒带飞行试验（即漠河机场，近日气温可能会降到摄氏零下37度；昨日Z-18和Z-20两种直升机的原型机也出现在漠河），进展似乎十分顺利。J-20的最新原型机2015号在上个月初首飞成功；有趣的是它的尾椎做了切尖处理，这可能是为了雷达隐身能力而做的小修正。过去一年内一共出现了四架201x系列的原型机，考虑到原型机的总数量应该是8-12架，J-20在2017年定型进入批量生产似乎没有问题。由于隐身战机的造价太高，在J-20批量服役之后，共军的主力仍应会包含相当数目的非隐身战机，因此共军的J-10和J-11系列的后续发展还是很重要的。上个月有一张14架J-10B列队合照的图片出现，这是第一批次的生产型J-10B，已经有了中共空军的标准涂装，应该很快就会加入共军序列。J-10B的原型机在2008年首飞，量产型则自2013年十二月开始出现，序号为101至110。去年却又出现了一架序号为201的量产型原型机，在外观上它只增加了新天线，所以航电应有升级，此外并无不同；网络有人开始称之为J-10C。原本我觉得证据太弱，不能武断地决定它是一种新型号，不过最近有新消息支持这种看法，亦即2008年时，共军的AESA技术还未成熟，因此J-10B用的还是PESA雷达（参见前文《雷达与隐身技术之间的矛盾关系》）。一旦AESA被搞定，自然后续批次就该改为AESA，所以序号201的原型机就是第一架配备了AESA雷达的J-10，如此一来，虽然机体结构和动力系统都没有变，航电和雷达已经升级换代了，所以编号改叫J-10C也就合理。最近中共提到J-10B的官方八股在讲到雷达时，总是扭扭捏捏地说是“相控阵”而不是“主动阵”，间接地印证了这个理论。

说到雷达，J-10C并不是唯一换装AESA的战机，仿自SU-30的J-16也装上了AESA。不过J-16的原型机试飞进展很慢，不能排除沱飞（沱阳飞机设计所，又称601所）在逆向仿制SU-30的飞控系统时，在软体方面遭遇到重大困难的可能。我觉得沈飞这个扶不起的阿斗相当不可靠，共军应该

还是须要引进SU-35。最近的消息是俄国因为受西方制裁和原油价格的双重打击，在谈判上有了新的弹性，合约已基本敲定（参见前文《共军小道消息增补：Su-35》），包括24架SU-35，并使用中共提供的航电和武器系统。

中共空军在技术上的最大短板仍然是引擎，最近在这方面的新消息是一月9日中航工业成发有限公司宣称的涡扇-18A试飞成功。涡扇-18A是涡扇-18的升级版，而涡扇-18则是成发（成都发动机所）仿制俄国的D-30KP2的成果。D-30KP2原本是IL-76系列用的引擎，中共在1990年代引进IL-76和IL-78时，也获得了D-30KP2，随即开始仿制。D-30KP2并不先进，涵道比不大，因此在推力和省油性上都比不上最新的大涵道引擎，不过也正因这样，它的直径够小，可以用来升级1950年代设计的H-6系列，再加上新式的Y-20也需要中共还做不出来的大涵道引擎，结果共军的总需求相当可观。成发做出涡扇-18后，共军并没有装备，而是用它为筹码来和俄国人谈判，最后减价买了200具D-30KP2。Y-20的理想引擎是有大涵道比的涡扇-20，不过涡扇-20还没有定型，仍然有些技术风险，所以技术层次较低的涡扇-18A应该是备用的Plan B。如果涡扇-20开发成功，涡扇-18A将只能用在H-6系列上。H-6的设计实在太落后了，只怕生产数量在被下一代隐身轰炸机取代之前是很有限的。

【后注】广州造船厂的新AOR越来越像是一艘904A级的补给舰。904A级只有10000多吨，适合用来补给南海诸岛。看来40000吨级的大补还需要一段时间。

---

0 条留言

[返回索引页](#)