

“拥核”不安全, 取信周边国家才安全

外军透视

孙鹏飞 杨俊

4月下旬以来,日本政坛围绕“修宪”掀起了一股强劲的右翼风潮。这其中,以中朝核威胁为借口,不断加大拥核鼓噪更值得警惕。日本的拥核努力,究其本质而言,是其保守思潮持续发酵、右翼势力不断扩展的反映。

从目前情况看,随着日本右翼势力的抬头,核武器话题已不再是日本政治的“高压线”,日本右翼分子及部分政客公开叫嚣日本要拥有核武器,甚至日本政府也在这方面一点一点地突破底线。

作为核武器受害国,日本国内恐核、反核力量很大,但右翼对拥核的叫嚣一直没有停止

事实上,在第二次世界大战之前,日本就有了核战略的雏形。早在1934年,日本科学家成功进行了人工撞击原子核的实验。二战期间,日本曾试图发展核武器,并与纳粹德国进行过核物理方面的合作。但最终由于国家整体工业能力和科学水平的限制,未能在战争后期完成核武器计划,甚至未获得能够作为原子弹核装料的钚235。

战后,日本虽然没有公开发展核武器,但核电等相关事业发展非常迅速。此外,日本政界始终存在着一种势力,要求日本发展核武器,解除“无核三原则”,即不拥有、不制造、不引进核武器的限制,建立日本自己的战略核力量。1957年5月,时任日本首相岸信介,也就是现任首相安倍的外祖父就明确表示,为了自卫,不排除拥有核武器。

近年来,日本国会通过了《原子能基本法》修正案,该法案在核能研究、使用和开发的基本方针中,加入了“有利于国家安全保障”的表述。有分析人士担心,日本修改相关条款,很可能是为核能应用于军事目的开辟道路。

去年底,联合国大会裁军及国际军事委员会提出一项旨在减少核武器的决议草案,当委员会要求日方签署时,却遭到日本政府的拒绝。美国军事专家分析认为,日本此举是为今后的核武装铺路。

虽然日本是二战中核弹的受害者,国内恐核、反核的思潮和力量很大,但右翼势力依然对拥有核武器念念不忘。日本军界有人说过,日本在几个月内就能制造出核武器,安倍晋三也曾表示,日本可在一周之内制造出核武器。这些说法看似耸人听闻,但也应该距离事实不远。

中日撞船事件发生后,日本右翼势力就曾不断释放极端言论,炒作“中国威胁论”、鼓吹“对华强硬外交”,更有日本媒体无端指责中国核政策,宣称“日本受到中国核武器的震慑”,“日本只有发展核武器才能真正实现独立”。

军事看点

核武器的设计原理是公开的。目前,日本制造核武器所需的装料和工艺水准都不可小觑

核武器的设计原理是公开的,发展核武器的难关有三个:一是如何获得能够满足裂变或聚变所需的核装料;二是设计制造中的工艺问题;三是如何投送。对于日本这个制造大国和科技大国而言,这些都不构成问题。

首先,日本通过加强核能开发和利用,大力发展尖端核技术研究。日本现有核电站40多座,其民用核电规模在世界上名列前茅,全国近三成电能是靠核电。日本以民用核电需要为名,大量收购、储存核原料。在常温和室温核聚变研究、制作核聚变反应堆、快中子增殖研究方面走在世界前列。而上述三项研究恰恰都是制造核武器的技术基础。

此外,日本从20世纪50年代就开始研制现代运载火箭。1970年2月,它用三级固体火箭将24千克的卫星送入太空,成为世界上第四个用自己的火箭发射卫星的国家。倘若把火箭运载的卫星换成导弹的弹头或核弹头,改变飞行轨道,它就能攻击地面目标的弹道导弹或核导弹。日本固体火箭种类较多,可以组成各种远程、中程、远程甚至是洲际导弹。

除此之外,日本还拥有超强的电脑仿真核爆能力。从技术上讲,电脑仿真核试验对于继续研制和完善新型核武器意义重大。据报道,日本已研究成功运算速度达每秒6000亿次的超高速电脑,完全有能力对核爆炸进行电脑仿真。

可以说,在日本如此迅猛的核工业发展势头面前,谁也不敢说将来日本不会涉足核武器。日本拥有雄厚的资金、发达的科技水平和强大的工业基础。只要形需要,一旦作出建立核武装的决定,它可以在很短的时间内达到目的。

由此不难看出,日本完全有能力制造核武器,我们切不可把近年来一些日本政客的拥核言论视为疯言疯语,应高度警惕和关注日本发展核武器的动向。

随着日本右翼势力的抬头,日本否认侵略历史的言论不断增多。日本核潜力成为影响地区和平稳定的威胁因素

从目前情况看,无论是“修宪”还是“拥核”,都表明了日本国内右翼势力的抬头与进步力量的萎缩。可以肯定的是,日本决不会只着眼于或满足于解决眼前的某种“障碍”。

日本虽然是核武器受害者,但是很多日本人却对拥有核武器念念不忘,因为他们知道,核武器才是拥有强大威慑力的保证。从日本现有的核材料和技术能力而言,跨入“核武俱乐部”并不是什么难题。也许,日本在发展核武器上缺的只是

美国老板的“点头”。

总的来看,日本拥核还面临4个方面的障碍。首先,在政治制度上,和平宪法和“无核三原则”有明确的禁令,发展核武器必须先对这些约束条文进行修改;其次,日本采取地方自治制度,目前还没有任何一个地方政府愿意为中央政府提供核武器试验场地;第三,普通民众是否支持,还有待观察。因为日本民众对核武器有着根深蒂固的反感;第四是外界阻力,日本发展核武器不仅会遭到周边国家反对,美国也不太可能同意。

但是,日本政权已经不可避免地打上了浓厚的右翼色彩,当前日本的军国主义言论和宣示很可能在不远的将来,成为引领日本发展的国策。届时,日本必然成为亚洲新的动荡之源。

美国为了自身利益,特别是实现重返亚洲战略,对日本军国主义威胁视而不见,必将后患无穷

上世纪,日本发动侵略战争,给亚洲

人民及日本人民带来了深重灾难,这是不容回避、更不容抵赖的史实。一个不重视历史的国家,又怎能取信于周边各国?从表面上看,日本修宪的始作俑者是日本右翼政治势力,但实际上,这与日美军事合作密不可分,更是美国政客推波助澜的结果。

从某种意义上讲,日本政坛右转是美国的失职。二战后,作为战胜国的美国根据国际社会共识进驻日本,其使命除了对日本提供军事保护外,更重要的还在于监督国际条约的落实,防止日本军国主义复活给世界再次带来灾难。但实际情况又怎样呢?

自1991年海湾战争以后,美国不断把注意力转向亚洲地区,最终围绕亚洲进行了全球战略调整和军事实力部署。出于对自身力量的局限考虑,从上世纪90年代中期开始,美国已越来越不满足于把日本当作一个作用有限的、“纯防守型”的军事和政治伙伴。

为此,美国在与日本的关系调整中,采取的是因势利导、投其所好、为我所用的策略,即有意识地激发日本的政治

企图和军事作为,力图全面“盘活”日本的经济和军事资源,为自己的全球战略服务。

然而问题是,美国的纵容,怎么看都是一种“养虎为患”之举。殷鉴不远,美国的绥靖政策已有过无数教训。从阿富汗的塔利班,到伊拉克的萨达姆,从基地组织的拉登,到许多被列入黑名单的国际恐怖组织,都是在美国的支持下发展壮大起来的。但美国似乎并未从中吸取教训,依然故我,一旦日本右翼势力失控,美国必将自食苦果。

历史不止一次告诉我们,潘多拉魔盒一旦打开,后果将难以控制。日本一些政客的叫嚣固然刺耳,部分民众的迷惑更让人担忧。日本政客应深刻反思曾经所受的教训,尽快放弃“拥核”迷梦,停止用所谓的“安全威胁”来误导民众,用自己的实际行动来证明自己“维护和平”的努力。唯有如此,才能赢得周边国家的信任,才能成为亚太地区和平与稳定的积极因素。

(作者单位:解放军边防学院、68210部队)

太平岛将由南海的“中心”变为“重心”

王鹏

4月8日,台湾媒体报道,台湾“海巡署”准备投入资金评估在太平岛兴建可停靠2000吨级巡邏舰离岸式码头的可行性,并计划延长太平岛的机场跑道。4月13日,台湾“外交部”回应越南方面对台湾此举的抗议,表示台湾对太平岛进行任何活动均属合法行为。

太平岛是南沙群岛的第一大岛,总面积0.43平方公里,处于南海的心脏地带,是中国名副其实的“南疆锁钥”。近代以来,太平岛屡遭日本、法国的侵占,1946年12月12日,国民政府派遣“太平”号、“中业”号赴南沙接收该岛,并以军舰之名命名。1949年中国国内政权更迭之后,太平岛一直处于台湾当局实际控制之下。

由于受到南海地区环境和太平岛驻守条件等因素的影响,台湾当局在对太平岛的实际控制过程中,不但于1950年至1956年间出现过长达6年的弃守期,即使恢复驻军后,“撤”与“守”、“军守”还是“民守”的争论也一直不断。最终,形成了今天由台湾“海巡署”海警中队和少量海军陆战队士兵共同驻守的格局。

实际上,无论是出于加强对周边海域实际控制的军事目的,还是以护渔护航为主要形式宣示主权的政治目的,台湾当局关于太平岛上基础设施建设的讨论已经不止一次了。

其中最大的成果莫过于2005年至2008年间修建成的长达1150米的简易战备跑道,这对提升其在南海地区的战略主动态势具有相当重要的作用和意义。而近日再次提出这个老话题,主要出于两点考虑。

一是改善太平岛的补给条件。50多年来,由于距离太远,台湾当局对太平岛驻守部队的补给问题一直很头疼。过去,军用补给船只从高雄港启航,即使是全速航行也需要5至7天。尽管太平岛机场名义上可用于C-130运输机的起降,但实际上跑道还是太短,且不具备燃料补充和飞机检修维护能力,无法承担日常补给重任。

目前,岛上的后勤补给主要依靠地方远洋运输公司定期筹集物资、调派商船实施,而对于武器弹药等重要军用物资的补给则由军方组织两栖船只进行专项运补。补给困难直接影响到驻守官兵的生活,台湾当局担心,到2014年转为募兵制后,很可能因此招不到守岛士兵。

因此,从根本上改善岛上驻守条件是当务之急。为了改变太平岛单纯依赖海上补给的现状,台湾当局此次考虑通过填海造陆的方式,将太平岛机场跑道延长至1500米,使其具备起降运输机的能力。

二是适应台湾“海巡署”未来的扩军需求。2000年1月28日,台湾正式成立“行政院海岸巡防署”,简称“海巡署”,专司海岸和海洋安全事务。当年3月,“海巡署”的海警部队即从台湾海军陆战队的接手接管了太平岛防务。

由于“海巡署”部队具有警察的非军事身份,却拥有着准军事化的素养,无疑是处理海洋事务争端灵活而有力的工具。为此,台湾当局对“海巡署”的建设力度也不断加大,特别是装备的巡防舰艇吨位也不断增加,性能不断提高。

而对太平岛及其周边海域的掌控程度更是“海巡署”巡防能力的集中体现。但是,太平岛现有的码头仅能停靠快艇和多功能巡邏艇等平底式小艇。“海巡署”不断装备大吨位的巡防舰,太平岛现有码头已经不能满足需求。

目前,“海巡署”中能够实施远洋巡防的就有3000吨级的“高雄舰”,2000吨级的“台南舰”、“新北舰”、“和星舰”等。按照“海巡署”的10年巡舰计划方案,其舰艇总数将增至173艘,总吨位将达3.6万吨。因此,太平岛既是“海巡署”作用发挥的着力点,也是最靠前的保障点,亟须改变当前无法停靠大型舰船的窘境。

尽管台湾当局目前的太平岛扩建计划强调完善岛上补给与对周边海域的和平利用,但是这一动向提出的背后还有着深层原因,与南海日趋复杂的局势有着密切关系。

自2010年美国介入南海问题后,越南、菲律宾等国在南沙群岛小动作频繁,并且不断加大针对南海地区的潜在空中和海上军事部署。这些都对拥有太平岛实际控制权台湾构成了极大压力。

随着南海争端日益升温,台湾岛内再次出现将太平岛“要塞化”的声音,除了增加驻防兵力,以陆军重型武器补充“海巡署”部队之外,甚至还包括恢复部署早先撤防的防空导弹。对于南海诸岛而言,对岛屿的控制依靠的是制海权,而制海权只有掌握了制空权才能持续。因此,功能完善的岛上机场和码头是密不可分的两个关键要素。

可以预测,一旦台湾当局在太平岛扩建机场和码头的计划顺利完成,不但太平岛自身的补给问题有望得到根本解决,还能够作为控制南海水道的重要依托,从而极大改善其在南海地区的战略态势,巩固对实际控制区域的掌控力度。太平岛将不再被视为“食之无味、弃之可惜”的“鸡肋”,将由南海的“中心”转变为真正的“重心”,并对南海争端的局势产生重大影响。

(作者单位:空军工程大学)



美军X-47B无人机完成史上首次航母弹射起飞

5月14日,大西洋,美军X-47B无人机成功从“布什”号航母弹射起飞,飞行65分钟后于当地时间中午12点24分降落在帕图克波特海军航空站,此次任务开创了航母弹射起飞隐身无人攻击机的新纪元。 CFP供图

舰载航空兵部队组建标志中国航母部队开始形成战斗力

张军社

5月10日,中国海军首支舰载航空兵部队在渤海湾正式组建。这是中国航母发展中又一里程碑式事件,标志着中国航母部队开始形成战斗力。这对于提高中国海军综合作战力实现现代化水平,增强远海机动作战、远海合作与应对非传统安全威胁能力,具有重要意义。

逐步实现舰载机常态化舰上训练

航母战斗群是集舰载机、水面舰艇和潜艇于一体的强大作战体系,既可用于国土防御,也可用于战略威慑和攻势作战。舰载机是航母战斗群的核心,舰载航空兵部队作战能力的高低直接决定着航母战斗群的作战效能。

中国航母舰载机部队筹建两年多来,已经多次组织舰载战斗机试飞员在航母“辽宁舰”上进行阻拦着舰和滑跃起飞以及寻舰、绕舰飞行等试验课目,培养了一批舰载战斗机和直升机飞行员及机务人员。

舰载航空兵部队正式组建后,舰载机训练将由科研试飞阶段向舰载机飞行员培

训和舰载机上舰阶段转变,将逐步实现舰载机常态化舰上训练,将实现岸基航空兵向舰载航空兵的跨越。

航母上的每一次起降,都是一次生死考验

其实,我国海军舰载航空兵乃至航母战斗群战斗力的生成和增强与其他国家一样,都需要一个过程。目前我们只有少量飞行员成功进行了阻拦着舰和滑跃起飞,还需要培训更多的合格飞行员,还要进行舰机协同训练和航母战斗群内部协同训练等大量的训练和磨合。

航母被称为世界上最危险的作业机场,航母上能用于舰载机降落的甲板长度实际上仅有200多米,还不到陆地机场的十分之一,宽度也不足陆地机场的一半。舰载机要在这么短距离的跑道上着舰,始终面临着巨大的危险。过前、过后或靠左、靠右都可能导致飞机冲出甲板或与舰上其他飞机相撞。

舰载机要在这么短距离的跑道上着舰,始终面临着巨大的危险。过前、过后或靠左、靠右都可能导致飞机冲出甲板或与舰上其他飞机相撞。

舰载机要在这么短距离的跑道上着舰,始终面临着巨大的危险。过前、过后或靠左、靠右都可能导致飞机冲出甲板或与舰上其他飞机相撞。

美国媒体曾报道,从使用航母至今,美国的舰载机飞行员共死亡1000多名,在上世纪八九十年代就有400多名舰载机飞行员死亡。其中最惨烈的一次着舰事故发生于1981年5月25日深夜。

当时在美国佛罗里达州杰克森维尔以东70海里的大西洋洋面上,尼米兹号航母进行训练后正在回收模拟作战归来的机群。其中一架EA-6B徘徊者电子战飞机第一次降落时没有成功,飞机触舰后复飞。

20多分钟后,飞机再次进入降落航线,这次飞机降落在舰上了。但是,飞机下降时速度大于最佳着舰速度,又没有对准跑道中线,而是位于跑道中线的左侧,机头向右斜,引降员也没有发出飞机偏离中线的呼叫。

随着一声巨响,飞机向右撞向停在飞行甲板上的3架F-14战斗机,这3架飞机各载有一枚麻雀导弹、一枚响尾蛇导弹和一枚不死鸟导弹,更糟糕的是,其中还有一架是刚加过油的飞机。随着惊天动地的爆炸声,这4架撞在一起的飞机立即被

撞得不得过7度,纵撞不得超过2度。

可以看出,舰载机着舰是其遂行任务过程中最重要的环节之一,也是事故率最高的环节,加之海上气象条件复杂,降落环境和条件严苛多变,这使舰载航空兵面临比岸基航空兵更大的风险,对舰载机飞行员的技术、身体、生理和心理素质都提出了更高的要求。

据测算,从舰载机机钩与阻拦索“拉钩”开始到飞机停下,全程只有2~3秒。与岸基飞机着陆时可缓慢减速平飞大相径庭,舰载机着陆时必须加速着陆,一旦阻拦索未能挂住舰载机,飞行员就要迅速收起起落架,以大约240米/秒的速度加速拉升逃逸,这对于飞行员的反应速度和操控飞机的精确性要求很高。舰载机在钩住阻拦索的瞬间,飞行员会承受巨大的载荷。起飞时,航母甲板的滑跃倾角会使舰载机飞行员产生加速撞墙的感觉。

实际上,航母上的每一次起降,都是一次生死考验。一艘排水量达10万吨的航母,从空中看上去只有一张邮票大小,驾机着舰因此被称为“刀尖上的舞蹈”。一个美国海军舰载机飞行员谈到他的体验时说:“你在一片如黑色天鹅绒的‘真空’中下降,紧张地尽可能快地锁定下滑道和光学辅助着舰系统,如果你的调整超过了一次或两次,你就没有机会再去做了。”

美国媒体曾报道,从使用航母至今,美国的舰载机飞行员共死亡1000多名,在上世纪八九十年代就有400多名舰载机飞行员死亡。其中最惨烈的一次着舰事故发生于1981年5月25日深夜。

当时在美国佛罗里达州杰克森维尔以东70海里的大西洋洋面上,尼米兹号航母进行训练后正在回收模拟作战归来的机群。其中一架EA-6B徘徊者电子战飞机第一次降落时没有成功,飞机触舰后复飞。

20多分钟后,飞机再次进入降落航线,这次飞机降落在舰上了。但是,飞机下降时速度大于最佳着舰速度,又没有对准跑道中线,而是位于跑道中线的左侧,机头向右斜,引降员也没有发出飞机偏离中线的呼叫。

随着一声巨响,飞机向右撞向停在飞行甲板上的3架F-14战斗机,这3架飞机各载有一枚麻雀导弹、一枚响尾蛇导弹和一枚不死鸟导弹,更糟糕的是,其中还有一架是刚加过油的飞机。随着惊天动地的爆炸声,这4架撞在一起的飞机立即被

大火吞没了。

电子战飞机驾驶员和两名电子对抗军官猝不及防,还没有来得及启动救生弹射装置,就葬身于火海之中。在明火熄灭后,清理甲板现场时,一枚掩埋在飞机残骸中的“海麻雀”导弹战斗部因受热而突然爆炸,火势再起,爆炸引起的剧烈震动又使飞机上的几挺机舱脱离保险状态而自动射击。

在这场灾难中,14人丧生,45人受伤,11架飞机被毁或受到损坏,事件中人员伤亡之多,飞机、设备损失之大,是美国海军航空史上绝无仅有的。这次事故发生后,尼米兹号采取了一系列改善措施,以防止重大的事故再次发生。

舰载机飞行员选拔培养堪比航天员

在拥有航母的国家中,舰载机飞行员始终是航母培训工作的重中之重。通常,普通战斗机飞行员要通过500~600小时的飞行训练才能执行战斗任务,而舰载机飞行员不仅要完成这些基本内容,还需要克服舰载起降的种种困难,训练时间远长于此。

我国海军首批歼-15舰载机飞行员选拔培养堪比航天员,某些条件甚至更为严苛。首支舰载航空兵部队官兵都是从全军飞行部队中选出的精英。据了解,首批舰载战斗机飞行员年龄在35岁以下,飞过至少5个机种,飞行时间超过1000小时,其中三代战机飞行时间超过500小时,且多次参加过军兵种联演联训、重大演习任务,具备丰富的飞机、舰艇、航海、气象和国际法等方面的知识。即使这样优秀的陆基飞机飞行员,也要先经过一段时间的陆上训练,提高水平后才能上舰起降。

在前两年的科研试飞阶段,我国航母舰载战斗机飞行员和指挥员一切从零开始,边试验边摸索,熟悉了舰载战斗机的性能和乘性,体会了侧风、低能见度、不稳定气流条件下偏差修正的动作要领,掌握了着舰飞行的注意力分配和操作方法,探索并固化了着舰飞行方法,掌握了滑跃起飞、阻拦着舰等上舰飞行关键技术,组织指挥程序初步形成,具备了舰载战斗机上舰的条件。

他们首先攻克了“反区”飞行方法的难关。飞机在飞行时,主要受到气动阻



歼-15着舰训练。

CFP供图