

美海军两栖舰船难以为继

■王昌凡

近日,美国政府问责局发布报告称,美国海军大型两栖舰船存在严重的战备问题。截至今年3月,美海军现役32艘大型两栖舰船中,有一半处于不良的战备状态。这一情况已影响两栖戒备群的作战能力以及海军陆战队的训练、作战和其他任务的执行。

报告显示,美海军7艘黄蜂级两栖攻击舰中有5艘存在问题,10艘两栖舰船坞登陆舰仅1艘可执行任务,自2006年起陆续服役的13艘圣安东尼奥级船坞运输舰,也有2艘难以维持战备状态。调查小组实地检验舰船、审查采购与维护记录并与舰上人员交流后认为,问题主要集中在3个方面。

首先,维护保养未按程序执行。2022年,美海军计划提前退役全部10艘两栖舰船坞登陆舰,并在未获国会许可情况下停止对其维护保养。后来虽在国会干预下重启维护,但部分关键零部件因缺乏及时维护而故障频发。比如,在两栖舰船坞登陆舰发生的13起故障中,7起与动力系统维护滞后相关。

其次,维护保养周期超出预期。2020至2022年,美海军两栖舰船的14个仓库级维护周期仅3个按时完成,其余11个周期延迟共计超过1200天,这不仅影响到舰船训练和部署安排,还额外耗资约4亿美元。以黄蜂级两栖攻击舰“拳师”号为例,该舰原计划于2020年6月至2021年12月开展为期18个月的维护与现代化升级工作,但因诸多问题导致维护进度滞后,直至2022年6月才完成维修并短暂试航。在2022年8月海试时,该舰动力系统突发故障。直至2023年8月,该舰才重新进行海试。今年4月,“拳师”号在离港不久后因右舷方向舵和轴承故障被迫返航,直至7月才完成修理,累计维护延期近30个月。

再次,美海军在应对维护问题时行动迟缓。报告称,美海军此前已意识到维护保养存在较大隐患。一份2023年5月完成的海军内部审计报告指出,零配件短缺、设备设计缺陷和承包商施工质



美海军“拳师”号两栖攻击舰。

量欠佳等因素是问题频发主因,并提出完善零配件供应、强化关键设备维护和提升施工质量管控等针对性举措。美国政府问责局在2020年3月至2022年11月期间的多份报告中提到类似问题。然而,最新审查结果显示,美海军既未设定改进目标,也缺乏有效的解决方案,且未构建过程追踪与结果评估机制。

报告指出,按照当前发展态势,若不采取措施,美海军两栖舰船或将陷入更艰难的处境。

一方面,美海军难以确保到2030年维持31艘大型两栖舰船的规模。为达成全球快速响应战略目标,美海军计划长期在海上保持至少2个两栖戒备群,并能在短时间内将部署数量提高至5个,这需要至少10艘两栖攻击舰和21艘两栖舰船坞登陆或运输舰提供支持。报告预测,到2032年,美海军大型两栖舰船总数可能降至29艘,并在2037年进一步下滑至27艘。

另一方面,因维护保养频繁超时,美海军两栖戒备群战斗力受损,致使海军陆战队丧失大量训练与部署时间。比如,在2023年的5次两栖戒备群部署行动中,有4次未能按计划进行,问题都出在两栖舰船维护保养延迟上。

美海军针对政府问责局报告回应称,已着手采取措施提升两栖舰船战备状态。

一是推行延寿与新购并行策略。为满足31艘大型两栖舰船的底线要求,美海军计划将“橡树山”号和“珍珠港”号两栖舰船坞登陆舰使用寿命延长1年,同时把6艘黄蜂级两栖攻击舰服役期限延长1至8年。此外,今年9月,美国国防部与英格尔斯造船厂签署约96亿美元合同,计划建造1艘美国级两栖攻击舰和3艘圣安东尼奥级两栖船坞运输舰。根据最新的造舰计划,美海军未来将每4年新购1艘两栖攻击舰,每2年新购1艘两栖船坞登陆或运输舰,并计划将舰船交付

时间从原本的7年缩减至3.5年。

二是强化军种间沟通协作。今年6月,美海军作战部长莉萨·弗兰凯蒂和美海军陆战队司令埃里克·史密斯签署谅解备忘录,确立确保80%两栖舰船具备战备能力的目标,并希望以明确条款界定两栖舰船在训练与行动中的可用性。备忘录将两栖舰船划分为4种状态:完全能执行任务、可执行任务、部分能够执行任务和不能执行任务。其中,第一种舰船可随时部署,第二和第三种舰船将依实际情形支持海军陆战队训练需求。此外,双方还组建“联合计划小组”,由海军陆战队制订未来训练详细需求计划,海军负责统筹协调两栖舰船,确保能够按计划及时提供可用于训练的舰船。

不过,有分析人士指出,美海军2025财年新舰采购数量已降至6艘,为近年来的最低水平,后续的两栖舰船采购计划能否落实,尚未可知。

据外媒报道,英国近期启动一项飞行试验计划,旨在对其第六代战斗机“暴风雨”的航空电子系统进行测试。为此,英国国防部选定莱昂纳多公司和2Excel公司联合承担1架波音757客机的改装任务,改装后的飞机被命名为“神剑”(Excalibur)飞行测试机。它拥有16吨的最大有效载荷,能在1.2万米高空以0.86马赫的速度飞行,最大航程超过7200千米,续航时间8小时。

“神剑”飞行测试机的第一阶段改装现已完成,包括在机身侧面和前腹部安装整流罩,以评估航空电子设备在飞行中的稳定性。未来计划在机头安装战斗机式的鼻锥,用于测试“暴风雨”战斗机的雷达系统。根据2Excel公司发布的渲染图,该飞行测试机将在机头下方和两侧加装额外的整流罩,并在后腹部增设2个整流罩,其中机头下方的整流罩主要用于光电传感器的飞行测试。

使用民用客机进行军用飞机的航空电子设备和发动机部件测试已成为一种常见做法。美国曾改装1架波音757客机作为飞行测试机,用于测试F-22战斗机的雷达、传感器和电子战套件。该飞行测试机装配F-22战斗机的机头,并内置1部AN/APG-77有源电子扫描阵列雷达,机头顶部还加装1对后掠翼,专门用于测试AN/ALR-94机载雷达告警系统的共形天线。

客机改装用于测试军用飞机航电设备等具有多项优势。首先,客机的大燃油容量和长续航时间能够支持长时间的飞行测试,并能反复执行测试任务,有助于发现和排查技术问题。其次,与战斗机相比,客机空间较大,可搭载更多测试设备和技术人员,大幅提高测试效率。再次,客机在设计上考虑燃油经济性,飞行成本更低,有助于降低整体测试费用。

波音757作为一款中型单通道窄体客机,不仅被英国选为飞行测试平台,美国也频繁利用其开展航空电子设备等相关测试工作。这主要是因为该机型生产总量达1050架,且已停产并从多家航空公司退役,采购成本相对较低。同时,波音757在设计上特别强调降低运营成本和提高燃油经济性,将其改装成飞行测试机有助于减少测试成本。此外,波音757作为中型客机,既避免了支线客机续航时间短难以支撑长时间测试的弊端,又克服了远程客机各项指标超出必要需求导致运营成本过高的问题,在性能和成本之间达到较好的平衡。

报道称,当前“暴风雨”战斗机项目的其他部分也在稳步推进。演示机正在BAE系统公司位于英格兰北部沃顿的工厂进行制造,配套的发动机在英国罗尔斯·罗伊斯公司进行空气动力学测试。不过,该项目仍面临一些困难。在英国国防部预算削减的背景下,“暴风雨”战斗机项目的预算可能受到挤压。此外,开发全新战斗机必然面临设计难题,以及开发周期长和成本高等挑战。

英国启动「暴风雨」试验机项目

■王雪松 李 享

中央军委机关报

解放军报

坚持军报姓党 坚持强军为本 坚持创新为要

《解放军报》要按规定订到建制班

《解放军报》邮发代号1-26 年定价249.60元 月定价20.80元

《解放军报》合订本(缩印)邮发代号2-21 年定价120元

欢迎到全国各地邮局或中国邮政网络平台线上订阅

咨询热线:010-68586350



一键订阅二维码