

详解俄罗斯空军力量，内容涵盖航空/防空军，海军航空兵，俄边防军、
联邦安全部及内政部（内卫部队）下属的航空队组织结构和装备力量

红星
系列

俄罗斯 (II) 空中力量

RUSSIAN AIR POWER



叶菲姆·戈登 (Yefim Gordon) 著 吴韬 王楠 曹东珏 译

军事谊文出版社



俄罗斯空中力量 II

Russian Air Power



[俄] 叶菲姆·戈登 著 吴韬 王楠 曹东珏 译



军事谊文出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

俄罗斯空中力量. II / (俄罗斯) 戈登著; 吴韬, 王楠, 曹东钰译. —北京: 军事谊文出版社, 2011.10

ISBN 978-7-80150-940-6

I. ①俄… II. ①戈… ②吴… ③王… ④曹… III. ①空军—概况—俄罗斯—现代 IV. ①E512.54

中国版本图书馆CIP数据核字 (2011) 第197897号

Copyright © 2009 Yefim Gordon

Copyright of the Chinese translation © 2011 by Portico Inc.

This translation of *Russian Air Power* first published in 2011 is published by arrangement with Ian Allan Publishing Ltd.

本书中文简体字专有使用权归军事谊文出版社所有

声明: 本书译自国外公开出版物, 书中所表达的立场和观点为作者本人持有。本社出版翻译其作品并不意味着我们同意或赞同书中所表达的立场和观点, 任何人不能以此为由指责或攻击本社或中国政府及军方。

书 名 俄罗斯空中力量(II)

著 者 [俄]叶菲姆·戈登

译 者 吴韬 王楠 曹东钰

出版发行 军事谊文出版社

社 址 北京安外黄寺大街乙一号 (邮编: 100120)

印 刷 北京九歌天成彩色印刷有限公司

开 本 787 × 1092毫米 1/16

印 张 30

字 数 570千字

版 次 2011年11月第1版

印 次 2011年11月第1次印刷

书 号 ISBN 978-7-80150-940-6

定 价 116.00元 (全二册)

目 录

第6章

军事空运 /001

第7章

海军航空兵 /045

第8章

空军主要直属部队以及测试机构
/119

第9章

俄军战略航空后备队及其他部门
下属航空力量 /169

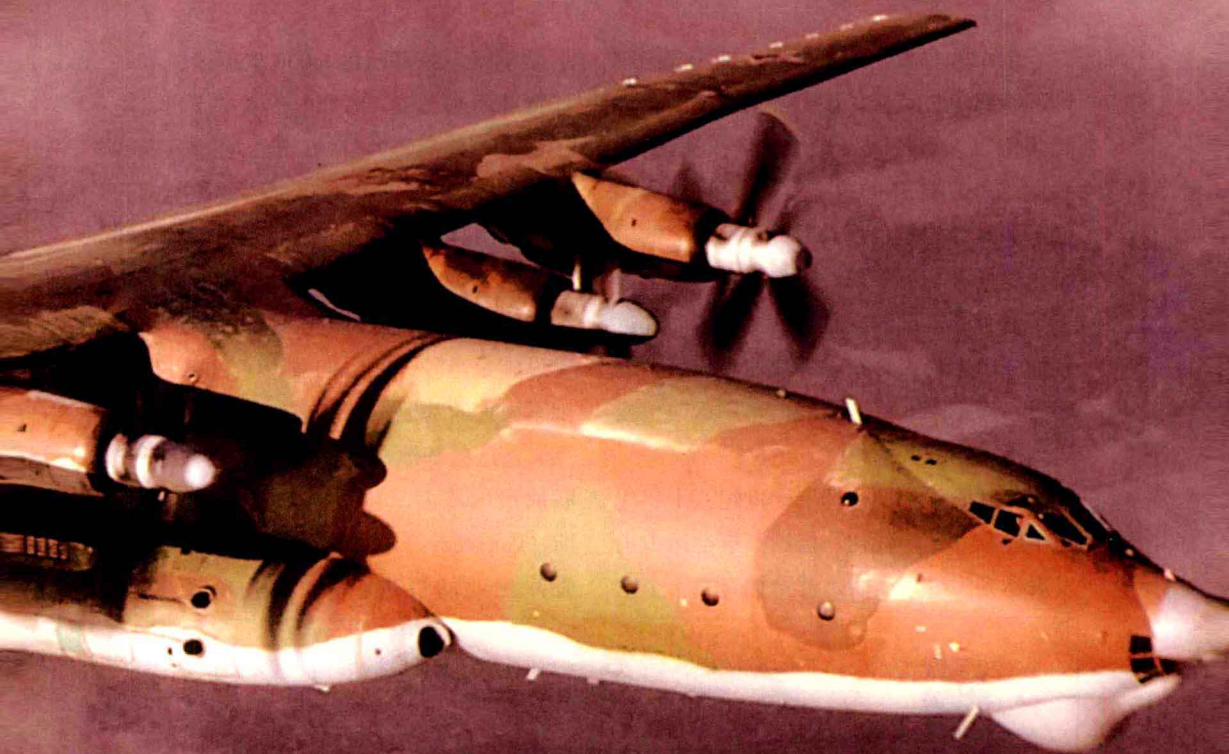
第10章

新展望 /211

第6章

军事空运

俄军最高统帅部直属第六十一战略航空集团军

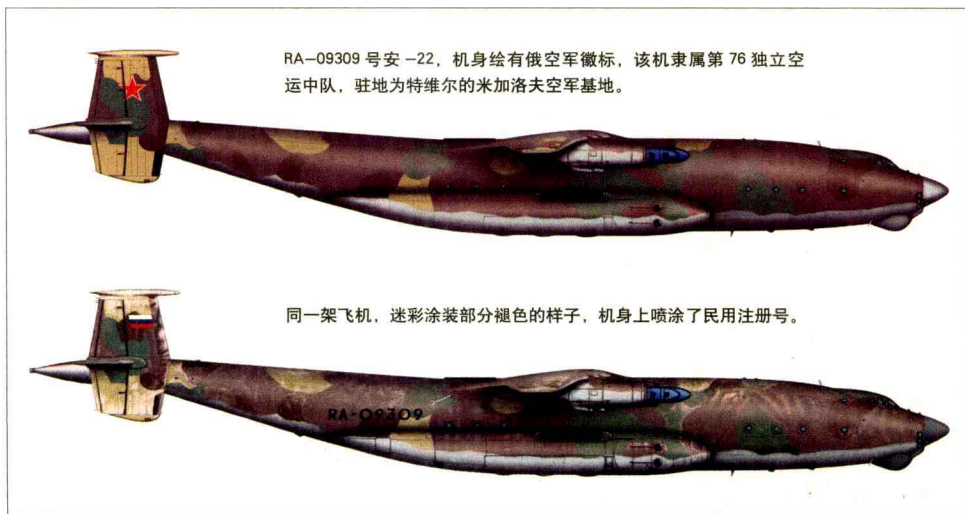




俄军的军事空运力量均由俄军最高统帅部直属单位组成。该类部队的主要任务是为俄军人员及装备提供突击投放能力，除此之外，自1993年起，其中一支运输航空队又开始担负起对敌方通信设施的电子压制任务。近年来，俄军军事空运能力有了显著的提升，反映出俄罗斯国防部近年加强以空降兵为核心的快速反应部队的建设，而空降兵部队只能由军用运输机投送到指定作战区域。

苏联时代末期，即二十世纪八十年代后半叶及九十年代初，俄国军事空运力量发展达到巅峰。当时，苏军拥有二十个空

运航空团，装备超过6000架运输机和一些特殊用途飞机（诸如电子对抗飞机、电子情报飞机等等）。1991年，随着苏联解体，部署在苏联西部地区的一些航空师和航空团由独联体接管（主要是白俄罗斯和乌克兰）。到1992年俄军军用空运队伍重组完成时。其拥有的机队规模、基地和配套设施数量较苏联时期减少了30%以上，俄军失去的基地中有一些具有相当的战略意义，这些基地在苏联时期均部署在原苏联成员国境内，包括立陶宛的帕涅韦日斯（Panevezys）和西奥利艾（Siauliai）；爱沙尼亚的塔林（Tartu）；乌克兰



的卡夫巴斯 (Krivoy Rog)、扎波罗热 (Zaporozhye)、梅利托波尔 (Melitopol')、阿提斯 (Artsiz) 和丹考伊 (Dzhankoy)；阿塞拜疆的占贾 (Gyandzha) (旧称基洛夫堡 (Kirovabad)) 以及乌兹别克斯坦的费尔干纳 (Fergana)。

在 1999 年俄军结构性重组期间俄军军事空运部队的人员和机队规模再次减少了近 30%。到二十一世纪初，俄军结构性重组基本完成，原军事空运部队改编为俄军最高统帅部直属第六十一战略航空集团军。(译注：为方便起见，下文中直接将六十一集团军称为军事空运部队) 如今，“新”军事空运部队包括第 12 空运航空师、三支空运航空团、一支独立航空中队、此外还有部署在俄罗斯领土欧洲部分的四个空运航空团、一支独立航空中队和一支空中分遣队 (第 224 空中分遣队，或称国家飞行总局第 224 飞行队)，同时还有驻扎于伊万诺沃 - 谢维尔内空军基地的第 610

战斗及机组改装训练中心和位于特维尔附近 Migalovo 空军基地的飞机储备场。空运部队的一些主要基地均部署在俄罗斯国土的欧洲部分，通常是紧挨着俄军陆军空降兵部队基地。最重要的一些基地分布在特维尔、伊万诺沃、斯摩棱斯克、布良斯克、韦利基诺夫哥罗德、普斯科夫、塔甘罗格和奥伦堡。

俄军空运部队针对人员装备运输和突击空投而装备的主力机种有伊留申伊尔 -76M/ 伊尔 -76MD“耿直 -B”型四发涡扇中型运输机，四发安东诺夫安 -124“秃鹰”和四发安 -22“雄鸡”重型运输机；双发安 -26“卷发”和安 -72“运煤船”轻型运输机。空运部队的机队中还有一些即将报废的旧型安 -12“袖口”四发中型运输机；安 -24 焦炭和图 -134AK“硬壳”客

下图：第 76 独立空运中队的军官在特维尔米加洛夫空军基地列队与这架涂装独一无二的 RA-09309 号安 -22 留影。





机，其中后者还有改造型的图-134“巴尔卡尼”特种客机/空中指挥所，此外还有伊尔-18“黑鸦”四发客机和其他一些机型。这些飞机都相当出名，只需其中数种就足够吸引世人的目光了。

广为人知的安-12运输机最早于1958年末进入苏军服役。迄今为止，该机型衍生型号逾40种。至二十世纪七十年代末，

安-12一直是苏军的主力运输机，执行种类繁多的各项任务。但由于安-12超长的服役期，后来它只能运输俄军军火库中五分之一的武器和装备，尤其难于运输战略火箭兵部队的武器装备及其他一些超常规体积的货物。

为了解决安-12运输能力不足的问题，安东诺夫设计局设计出了安-22“安泰”



右图：RA-09309 在米加洛夫空军基地做起飞准备时拍下的一组绝佳照片。

下图：RA-09309 号安-22 从米加洛夫空军基地起飞，注意安装在主引擎支架上的箔条 / 热焰弹投射器。



重型运输机，1967 年底，安-22 正式交付俄军空运部队，直到二十世纪九十年代，俄军依旧在大量装备安-22。该机型安装四台 15 000 马力的库兹涅佐夫 NK-12MA 涡桨发动机，每台发动机驱动一对直径 6 米（20 英尺）的共轴对转螺旋桨。机型正常起飞重量 205 吨，最大起飞重量 225 吨，最大起飞载重 60 吨，正常负重下航程 5 250 千米。

安-22 是世界上第一种宽体飞机，在其刚面世时，它还是当时世界上最大的飞机。该机采用双垂尾布局，并采用了悬置式起落架和一扇 4.4 米 * 16 米的尾舱门。装卸斜坡可以被固定在一定范围内的任意角度，这使得装货作业时货物可以从地面、装卸平台、平板卡车等直接运进飞机货仓。安-22 的货舱空间宽阔，可以装下 290 名士兵或一辆坦克（译注：这里应该是指 T-62），或是四辆空降兵的 BMD 空降战车或陆军的 BMP 步兵战车。俄军战术航空部队几乎所有型号的飞机和直升机（尤其是部分拆解的）都可以通过安-22 空运。在安-22 的介绍中也宣称其可以运输当时苏军几乎所有种类的装备。战略火箭军九成的弹种都可以藉由安-22 运输，而其他



上图：涂装一新的 RA-09328 号安-22A，这种涂装被俄军大多数安-22 所采用。

军种的几乎所有装备都可以通过安-22 运输。此外，安-22 还可以空投 150 名全副武装的士兵或是四个固定有装备的空投货盘。不得不提的是，使用安-22 执行任务是相当经济的，在满载的情况下，其油耗量约为 220-225 克/吨（货物）·千米。从这个角度来说，安-22 优于旧式的安-12（236 克/吨·千米），甚至也优于俄军新型的伊尔-76 运输机（300-360 克/吨·千米）。只有安-124（163 克/吨·千米）的

燃油使用效率高于安-22。安-22 机轮的胎压在飞行过程中可由飞行工程师调节，得益于这种轮胎的应用，安-22 可以在压实的土地、雪地以及覆冰跑道上起降。安-22 这种运输机一面世就创下了 41 项世界纪录。



上图：俄军军事运输航空部队军旗（该部队组建于 1931 年）。



“红 52”号安-12BK（实际上是一架拆除了任务装备的安-12BK-PPS 型电子对抗飞机）。

安-22最大的缺陷是设计寿命过短，尤其是全寿命起降次数过少，正是由于这个原因，大部分安-22在二十世纪九十年代中期就从空运部队退役，尽管当时还没有到其三十年的机身设计寿命。有一部分安-22经过延寿维护后寿命达到30年。但是对其进行进一步延寿升级并不现实。所以现在仍未除役的少量安-22也极少执行飞行任务，而其余大部分的安-22都停放在米加诺沃空军基地的空运部队后备基地中。

二十世纪六十年代中期，伊留申设计局开始研制一种全新的四发运输机，即后来的伊尔-76。到1974年末，伊尔-76的数量基本满足苏军空运部队的任务需求量，并最终取代了日趋老旧的安-12。如

今，伊尔-76M/伊尔-76MD成为俄军空运部队的主力机型。该机被设计用于在空降突击任务中空投人员和装备，亦用于运输部队车辆及其乘员（包括主战坦克、导弹一体化发射车（运输/起竖/发



上图：第117近卫运输航空团军旗；该师在因其作为轰炸航空团时攻取柏林而被授予“柏林斯基”荣誉称号。

下图：俄军空运部队中半数的安-12采用了全灰涂装。这架“红08”号安-12B采用了独特的俄罗斯国旗徽标取代了原来的红五星标记。





“红 38”号安-12BK-PPS，注意该机身上的大号俄罗斯国旗徽标。



上图：俄军第12军事空运航空师的臂章。

射车)、战术航空部队的固定翼飞机和直升机、运送紧急军用物资、转运伤兵等。该机型可以运送145名全副武装的士

兵，在安装可拆卸的上层货舱板后，人数可以提升225名。执行空降任务时，该机型可以搭载126名伞兵或三辆BMD-1型步兵战车。

军用型的伊尔-76M/MD和商用型的伊尔-76T/TD不论总体设计还是性能表现上都没有太大的差别。少量差异在于，伊尔-76MD最大载重47吨而伊尔-76TD最大载重50吨。伊尔-76采用了传统的结

下图：少数几架绘有俄军徽标的安-124运输机之一。





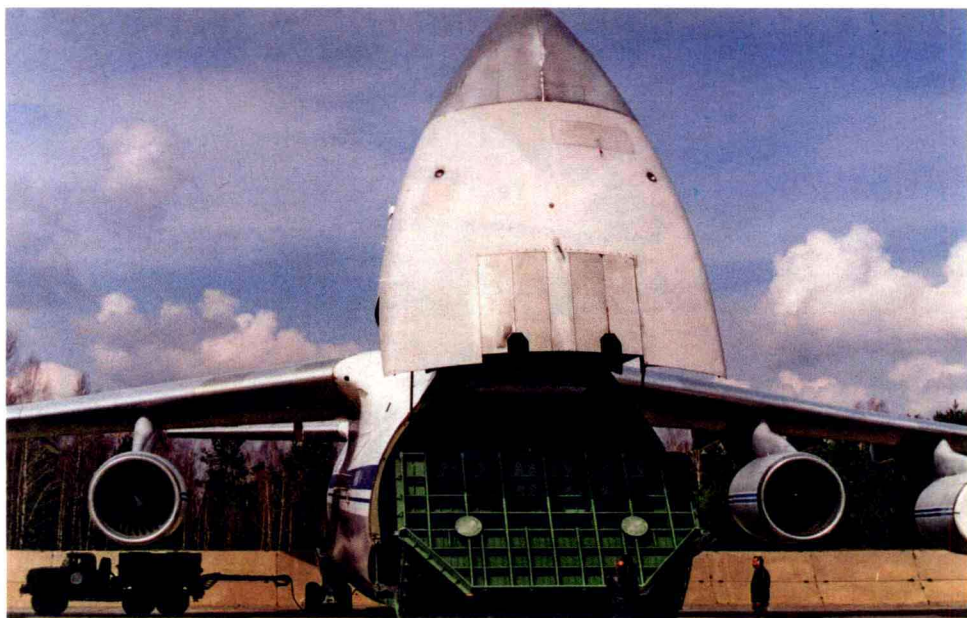
上图：停放在谢夏空军基地疏散场的安-124运输机，这些飞机隶属于第566空运航空团。

构设计方案，采用中后掠角悬臂式上单翼，T型尾。四台索洛维耶夫D-30KP涡扇引擎挂装在机翼下方，发动机舱和引擎采用一体化设计，这种设计使得无需将引擎从机翼上拆下即可完全暴露在外。伊尔-76的驾驶舱、货舱和机尾炮手舱（军用型号才有）都是密封的，在机翼中分布了12个相互独立的油箱和惰性气体加压系统。伊尔-76MD改型增加了载油量，使最大

航程有所增长，此外MD型的设计使用寿命也有所提高。在水泥跑道上起飞时，MD型的最大起飞重量从伊尔-76M的170吨提高到190吨，这方面的改进主要

下图：俄军有两架有名称的安-124。图中这架是编号为RA-82023的“弗拉基米尔·伊万诺夫”号。





上图：安-124 机头和机尾均可进行装卸货作业，图中这架安-124 的机鼻翘起，正在部署前部装卸货滑橇。

下图：另一架有名称的安-124 “秃鹰”，编号为 RA-82025 的“弗拉基米尔·费奥多罗夫”号，第 566 空运航空团的大多数安-124 都采用了 1973 年标准的苏联民航涂装。





上图：驻扎在谢夏空军基地的第566空运航空团，俄空军的安-124主要装备该团。

较伊尔-76M提升了近40%。

伊尔-76M/MD装备有辅助防御组件，包含雷达告警系统、主动干扰装置、铝箔/热焰弹投射装置和一座装备有PRK-4 Krypton（北约代号Box Tail）的火控雷达和双联Gsh-23L型23毫米机炮的机尾炮塔（现在很多飞机上已经不再装备机炮了）。伊尔-76M/MD型运输机的机翼

来源于MD型更大的燃油携带量，从某些程度上来说，伊尔-76MD自重的增加也提升了起飞重量。得益于这些改进，伊尔-76MD在满载情况下的航程

外侧可以通过挂点挂装航空炸弹或是用来给其他飞机标记空投区的空投无线电信标。从载运量上看，伊尔-76MD和美国的洛克希德C-141“运输星”型运输机基本处于同一水平，但是后者不能和伊尔-76一样在简易战术机场起降。



上图：俄军空运部队驻扎伊万诺沃-谢维尔内空军基地的第610战斗训练及机组人员转换中心军旗。旗上所书写的箴言为“使命，荣誉，祖国”。

下图：第224空中分遣队所装备的RA-82032号安-124，在垂直尾翼上可以看见224分遣队的徽标，因此该机未绘制民航徽标。





到了二十世纪八十年代中期,伊尔-76 占据了苏联空运机队数量的 50% 左右,成为空运部队的主力机型。到 1991 年(也就是苏联解体之时),伊尔-76 在空运部队的装备量达到了 69%。如今不管是从装备数量还是装备使用量来说,伊尔-76M/伊尔-76MD 都是俄罗斯空军最主要的运输机型。俄军对伊尔-76 系列抱有极高的期望,俄罗斯政府甚至令乌里扬诺夫斯克(Ul'yanovsk)的航空之星-SP 飞机制造厂研制更换了引擎,加长了机身的伊尔-76MF 型(之前所有伊尔-76 都是由乌兹别克斯坦的坦什肯特 TAPO 飞机制造厂所制造的)。除此之外,许多现役的伊尔-76MD 都将升级现代化的航电系统和

下图:一架安-124 的货仓从机尾向内看,可以看出其宽度足够并排停放两辆 BMP-2 步兵战车。

燃油使用效率更高的引擎(下文将会详细介绍)。

1986 年,随着俄军第四代重型运输机—安东诺夫安-124“鲁斯兰”(鲁斯兰是俄罗斯民间故事中一个英雄的名字)的面世,苏军空运部队实力又得到一次飞跃。时至今日,该机型依旧是世界上在役的最大的军民通用运输机。该机独一无二的货舱体积(36.5 米 x 6.4 米 x 4.4 米)使其可以装载俄军现在装备的几乎所有种类的物资,并大幅提升空运部队执行战略空运任务的能力。安-124 装备了四台燃料利用率极高的罗塔列夫 D-18T 大涵道比涡扇引擎,每



上图:第 610 战斗训练及机组人员转换中心的臂章。



台提供 23 400 千克推力，这四台引擎使得安 -124 可以达到 800-850 千米 / 时的巡航速度 (432-459 节)，航程达 16 500 千米。尽管安 -124 有安 -22 和伊尔 -76 两到三倍的载货量和航程，但油耗却只有上述两种机型的二点五到三分之一。

安 -124 最主要的特色之一就是可从机头机尾同时装卸货。除了传统运输机的尾舱装卸货滑橇以外，安 -124 驾驶舱前部机鼻可以有液压系统驱动向上抬起，为前部装卸滑橇留出空间，使货物可以由前部进入货舱。这种设计可以有效地简化装卸货作业，尤其在装卸长度较长的货物时优势明显。安 -124 除了可以运输各种车辆和拖挂车以外，还可以运输标准尺寸的集装箱和一些非常规尺寸的货物，其配用的 P-7 和 P-15 型货运托盘可以用来空投 7.7 吨或是 20 吨的大型货物，而 PRSM-

925 型货盘则被用来空投车辆和其他载具。安 -124 还可以装载一种被称为 Garaga 的设备来执行海上救援任务。安 -124 携该装置飞行至失事海域并将其空投以救起幸存者。安 -124 的最大起飞重量为 392 吨，载货量在 120-150 吨之间，最大负载状况下，该机最大航程达 4 500 千米，当装载大量的备用燃油时，航程即可达到前文所述的 16 500 千米。

西方和安 -124 定位最贴近的机种为美国洛克希德 C-5B “银河”运输机，这两种飞机有着相同的载重量，但安 -124 的航程更远。得益于每侧五组独立杠杆悬挂系统的起落架设计，有着超凡体积和重

下图：一辆 BMP-2 步兵战车正要驶离 MAZ-537 坦克拖车并从机鼻货桥开进安 -124 的货仓。注意机舱内进入驾驶舱的梯子和铺在货桥及货仓地面上以保护其被履带式车辆碾压损坏的木板。

