

生死一线间,跳伞! 跳伞!

两战机连摔,牵出飞行员逃生话题

加拿大F-18战机飞行员在飞机坠毁前成功逃生瞬间(组图)。



飞机空中出故障。



飞机坠毁。



飞行员在最后几秒跳伞逃生。

加拿大 F-18 战机坠毁 飞行员成功逃生

□据 新华社电

加拿大一架 F-18 战斗机 23 日在西部阿尔伯塔省的莱斯布里奇机场坠毁,飞行员成功跳伞幸免于难。

加拿大军方发言人肯德拉·艾利森在电话中向记者证实,这架空军战机是在进行阿尔伯塔国际航空展预演时坠毁的,飞行员在飞机坠落前弹出舱逃生。艾利森说:“就我们目前所知,飞机的坠毁没有导致其他任何伤亡。”

据悉,这架战机是在做超低空飞行动作时坠毁的。目击者说,飞行员是在飞机离地面 30 米处被弹出机舱,拉开降落伞成功逃生的。

飞行员已被送到当地一家医院,是否受伤尚不清楚。事故原因正在调查中。

据悉,在即将举行的阿尔伯塔国际航空展上,双引擎 F-18 战机飞行表演将是重头节目。

相关链接

F-18 战机绰号“大黄蜂”,是由美国麦道公司(现并入美国波音公司)和诺斯罗普公司联合研制的单座、双发航载战斗攻击机,主要用于舰队防空,有些也用于执行空对地攻击任务。第一架原型机于 1978 年 11 月首飞。



印度米格-27 战机坠毁 飞行员生死存疑

有报道称已安全跳伞,另有报道称已不幸遇难

□据 新华社电

据印度媒体 24 日报道,印度空军一架米格-27 战斗机当日上午在该国东部地区进行训练飞行时突然坠毁,造成一些村民受伤。

印度亚洲通讯社援引军方的消息报道说,一架米格-27 战斗机在东部西孟加拉邦的杰尔拜古里地区上空飞行时突然坠毁,机上两名飞行员不幸遇难。战斗机坠毁还造成地面约 12 名村民受伤。

不过,印度有线电视新闻网报道说,这架战斗机坠毁时,飞行员安全跳伞,可能只造成一名村民受伤。

这是印度空军米格-27 战斗机今年以来又一起坠毁事故。今年 2 月 16 日,印度空军一架米格-27 在西孟加拉邦坠毁,飞行员遇难。

相关链接

米格-27 是前苏联米高扬设计局在米格-23C 基础上研制的战斗轰炸机。1969 年完成设计,1970 年 8 月 20 日首飞。该机具有载弹量大、携带武器种类多、对地攻击火力强等特点,能在简易机场和 1000 米左右的跑道上起降。



前沿观察

在环太平洋军演中 韩试射反舰导弹失败 误差被曝超过十公里

□据 新华社电

据韩国《朝鲜日报》报道,美国夏威夷一带正在进行环太平洋军演,而参加该演习的韩国海军潜艇,于上周在进行价值 20 亿韩元的反舰导弹发射试验时失败,这一消息事后才被曝光。

韩国军方消息人士 23 日表示:“韩国海军所属 1200 吨级潜艇‘李亿祺舰’,上周在夏威夷附近瞄准 65 公里以外的目标发射了‘鱼叉’反舰导弹,但导弹落在距离目标 11 公里的海域,因此并未命中目标。”

报道称,“鱼叉”反舰导弹的射程为 140 公里,每枚价值 20 亿韩元,其命中率很高,距离目标出现 10 公里以上的误差是十分罕见的事情。韩国军方相关人士表示:“正在调查多种原因。”

在 2002 年和 2008 年进行的环太平洋军演中,韩国海军潜艇“李舜臣舰”,使用和此次演习使用的导弹相同的“鱼叉”反舰导弹,准确命中了 70~80 公里以外的目标。

日美被传拟向第三国 提供海基型拦截导弹

□据 新华社电

据有关媒体报道,多名熟悉日美外交的消息人士近日透露,日本和美国政府已计划同意向第三国提供双方共同研发的海基型拦截导弹“SM-3 Block 2A”,目前已进入协调阶段。这是日方应美方要求作出的应对,假定的提供对象为欧洲国家。

“Block 2A”虽是海基导弹,但是也可以转用于陆基发射。

技术解读

生死一线间,战斗机飞行员如何逃生?

□晚综

自从天空变成战场,战斗机越来越高的速度带来了新的设计问题——如何让飞行员在紧急状况下死里逃生?而二战开始出现的喷气机更增加了飞行员从损坏的战机中安全逃生的困难。要让飞行员在高速的空气动力效应和相对风速作用下脱离座舱是困难的,即使成功了,风压也可能使他撞上机尾而造成不可挽回的悲剧。而设置战机弹射逃生系统,则是设计师可以应对的唯一手段。

四个发展阶段 四代弹射座椅

弹射救生技术从上世纪中期

开始应用于军机,到目前为止已发展有四代产品。

第一代弹射座椅 弹射座椅发展的第一阶段从 20 世纪 40 年代中期到 50 年代中期。此间形成的第一代弹射座椅为弹道式弹射座椅,即利用滑膛炮的原理把人和座椅作为“炮弹”射出飞机座舱,然后使人椅分离打开救生伞。

第二代弹射座椅 弹射座椅发展的第二阶段从 20 世纪 50 年代中期到 60 年代中期。这一时期的弹射座椅为火箭弹射座椅。它的主要特征是把火箭作为弹射座椅的第二级动力,在第一级动力弹射机构作用下人椅系统被推出座舱后,再由火箭继续推动人椅系统向上运动,使其具有更高的轨迹,并可以在更高

的飞机飞行速度(1100 千米/小时)下应急弹射离机。

第三代弹射座椅 弹射座椅发展的第三阶段从 20 世纪 60 年代中期开始一直持续到现在,属于多态弹射座椅的发展时期,其主要特点是采用了速度传感器(电子式/机械式),根据应急离机的飞行速度的不同,救生程序执行不同的救生模式,从而缩短了救生伞低速开伞的时间,提高了不利姿态下的救生成功率。

第四代弹射座椅 第四阶段弹射座椅的发展实际始于 20 世纪 70 年代末期,因而与第三阶段的后期相互交织在一起,平行地向前发展。它的主要特点是实现人椅系统离机后的姿态控制,其关键技术是可控推力技术和飞行控制技术。第

四代弹射座椅实质上是一个自动飞行器,主要解决高速弹射救生和不利姿态下的救生问题。

逃生程序缜密 丝毫不可大意

遇到紧急情况不得不弃机跳伞时,飞行员打开逃生按钮保险,在其按下逃生按钮后,座舱盖先炸开,然后弹射座椅火箭点火,将飞行员弹出。舱盖炸开和飞行员弹出的时间差要严格控制在 0.1 秒~0.2 秒。若延时过长,飞行员长时间暴露在高速风下,其面部可能被吹伤。若舱盖还没炸开,弹射器就已经点火,飞行员头部将有可能重重撞到舱盖,或导致其受伤。