

在第二次世界大战结束至今的固定翼战机研发历史中，短距起飞垂直起降战机始终是一个非常“非主流”的机型，各主要军事强国开展的研发计划多，造出的原型机不少，但真正批产的不多，基本算是成功的机型更是凤毛麟角。那么怎样评价这种起降方式非常特殊的飞机？此类型的飞机未来还会继续发展吗？



英国的老对头法国紧随其后，1960年也提出了不太出名的“巴尔扎克-V”，一口气给飞机加装了9台升力发动机，1962年进行了首次试飞；苏联人的速度虽然有点慢，但在1967年也展出了Yak-36型垂直起降验证机；

Yak-36型垂直起降验证机



欧洲大力研发“垂直起降”的原因是怕苏联

至于为什么欧洲人们这么喜欢“垂直起降”，大概有一个最直接的因素和几个间接因素。最直接的因素不用说了大家都知道，是来自苏联的威胁。当然这种威胁并不仅仅是宽泛的“钢铁洪流”的威胁，苏军及东欧卫星国向西欧地区发起战略进攻是有明显的规律可循的，从上世纪60年代开始，最简单的套路就是：使用战术核武器打开战役突破口、远程航空兵与中程战略导弹打击西欧战略纵深的重要港口与枢纽迟滞北约军队后续梯队的增援速度、前线轰炸航空兵与近程战术导弹打击西欧战役纵深的机场与重要节点、混编的战役机动集群从缺口实施纵深突破切割并动摇北约的总体防御体系。

钢铁洪流直接突脸让西欧非常恐惧



因此，怎样在苏军的攻势面前让前线战术航空兵生存下来就成为了摆在西欧面前的关键性问题；而在上世纪50年代，各种可以有效提升机场与前线航空兵生存力的措施，诸如分散部署、跑道快速修复、加固式机堡等都尚在发展的初期阶段，怎么看都觉得有些不太靠谱，毕竟连前线机场这种东西都刚刚从土跑道或草地跑道发展成为必须使用高标号水泥浇筑的铺装跑道。因此这些因素结合起来后，留给欧洲人的选择其实只剩下了发展短距起飞与垂直起降战斗机，这一哄而上的研发风潮也不难理解。

短距起降战机是西欧国家为数不多的选择



到了最后真正从“原型机”过渡到“量产版”的垂直起降战斗机只剩下了两型半，一是苏联于1976年正式披露的、由Yak-36M型验证机发展而来的Yak-38“铁匠”，配属在黑海舰队与北方舰队的1143.3“基辅”级航空母舰上；

Yak-38“铁匠”



而且，就算是最后装备的这两型短距起飞垂直起降战斗机，其战术性能、部署模式与战术运用也与最早的想定差了老远——按照西欧各主要国家的想法，垂直起降战斗机的飞行性能应当与常规起降的固定翼飞机旗鼓相当，能够承担相当程度的前线防空与战场遮断任务，可以在不具备完整的机场保障条件下起飞作战。



而在部署模式方面，尽管垂直起降战斗机理论上可以分散部署，有块空场就可以起飞，但到了实际部署的时候才发现——飞机可以分散开来，但是机场保障车辆没法分散啊，尤其是部分无法一架飞机对应一台的车辆，飞机部署的越疏开保障难度就越大。因此垂直起降战斗机到了最后还是变成了集中部署模式；而在战术运用方面，英、苏两国的垂直起降战斗机直到最后都定位不明，虽然英军的“海鹞”在马岛战争中颇出了一番风头，但大多都是与阿根廷空军无法超音速飞行的A-4“天鹰”攻击机与缺乏导弹的幻影-III型战斗机的对抗，其在战后在英军中的战役战术地位也未能提升多少。

### 马岛战争中的A-4“天鹰”攻击机



但是起码垂直起降战斗机作为一种对起降条件要求较低的机型，在无法建造大型全通式甲板航空母舰的情况下，作为一种退而求其次的手段还是可以接受的——比如英国皇家海军在工党政府把全通式甲板航母与F-4K型舰载战斗机给砍掉之后就将“海鹞FRS”给塞进了航母，也算是名义上保留了舰载机的运作能力；

### F-4K型舰载战斗机



更不用说，目前作为所有垂直起降战斗机的集大成者而存在的F-35B第四代垂直起降战斗机，不仅被美海军陆战队列为AV-8B的后继者，更是被日、韩、英、意等国海军列为航空母舰的唯一——型舰载机。这表明垂直起降型战斗机作为一个上世纪50年代开始提出、经历过诸多失败的机种，没准能在海军航空兵与航母舰载机领域发挥出较大的能量呢？就让我们继续拭目以待。