

图-142反潜机在卡缅卢切伊机场



“死神之谷”的“菜鸟”

挺有人情味

瓦尼诺远郊有块被森林包围的蒙戈赫托盆地,人称“死神之谷”,因为那里冬季长达5个月,其他季节气温也很低,景色单调,交通不便,绝非人类可居之地。但在军队眼里,这里处在远东到北美的航路捷径上,加之地形隐蔽,从20世纪50年代起,苏联海军航空兵就建起基地,起降图-22M3轰炸机和图-142反潜机,因附近有条卡缅卢切伊河,机场便以它命名。

上世纪90年代中期,从伏龙芝海军学校毕业的库兹明分到这里当水文气象员。当时俄经济萧条,军人工资好几个月不发,加上航油短缺,飞机停飞,机场如同休克般死寂,去食堂吃饭,连餐具都不够。为避免士气垮掉,机场主任仍安排人去门卫站岗,军官带头扫跑道、卸煤。很多人受不了被遗忘而退伍,但更多热爱军队的人坚持下来,有个老少校为新婚的库兹明夫妇安顿住处,还从口粮里分出一袋土豆给

2022一开年,俄军从欧亚大陆两端不断出动图-142反潜机,东西绕飞,远程巡逻,让美军忙得人仰马翻,不得不请求盟国接力监视。而俄军反潜机“活动筋骨”,也让它们的“老家”之一——远东瓦尼诺港附近的卡缅卢切伊机场引起世人关注,在那里工作多年的俄海军航空兵气象员库兹明对这一切如数家珍。

他们。这让新人们觉得,这里的人充满对生活的热爱。

冰冷的铁律

其实,俄海军清楚卡缅卢切伊机场的价值,哪怕再困难也要保住它,这也是为什么把库兹明这样宝贵的气象员安排到看似“鸟不拉屎”的地方。在俄海军航空兵,只划分飞行人员(含飞行员、领航员、随航机械师、无线电报务员)和地勤技术人员,被视为“海军化学家”的气象员虽然不搞飞行,但对拟定和实施飞行计划至关重要,俨然“军中贵族”。有一次,反潜机团长在指挥调度室里嫌人多嘴杂,竟将与自己军衔相同的《红星报》记者轰出去,但

独独把只是大厨的库兹明叫到身边,随时听用。虽说受重用,但指挥员对气象员的任何预报错误绝不宽容,库兹明有个同事就因小小的失误被团长骂得狗血喷头,实在呆不了,哀求上级宁可把自己调到更偏远的北极工作,那位严厉的团长冷冷地说:“这里的铁律是——对离开的人要么说好,要么什么都不说。”

在卡缅卢切伊机场,气象员每3天一次(有时不到3天)步行到起降跑道尽头,登上指挥调度室(三层楼)二楼的气象预报室值班。库兹明的工作是接收传真机传来的瓦尼诺港周边卫星云图,根据云层移动和水文气象(温度、气压和湿度)卷轴图来预判明天天气,他给出的结果将关系到部队明天的计划安排,要知道如果风速风向计

算有误,飞机航向会出现巨大偏差。一开始,库兹明没少因预报不准受到训斥,他并不生气也不辩解,而是默默听着,仔细分析为什么气流不按他预测的方向流动,有哪些细节没考虑到或根本不知道?

除了前文提到的那位暴躁气团长,多数指挥员对气象员持理解态度,有时还幽上一默。据说,有个经验丰富的气象主任曾跟太平洋舰队司令打了3次赌,称自己的预报肯定错不了,结果3次都输了。

特殊的礼仪

库兹明值班时,经常沿着垂梯登上调度室楼顶,一览机场全貌,有时看见轰炸机先是在起飞跑道上飞驰,刚离开地面,就几乎垂直爬升。不值班时,库兹明常和飞行员交往,逐渐在伏特加的觥筹交错中融入这个群体。他上过机场里的所有飞机,有一次还说服领航员卡尔波夫少校,乘坐图-142反潜机飞行,一下飞机,机组还隆重为他举行“加入飞行员队伍”的仪式——大家抬起他的四肢,用屁股碰撞飞机前起落架9次,这正好是飞机舷号的总和。“献礼”结束后,库兹明的裤子上

沾满油腻,飞行员们大笑:“祝你好运!上天接受你了!”

一天傍晚,卡尔波夫电话通知库兹明到反潜机团的军官食堂,参加祖布科夫上校机组牺牲30周年纪念。1984年4月20日上午10时许,祖布科夫机组驾驶的图-142飞机执行搜寻入侵的美国核潜艇任务中,突然坠入鄂霍次克海2000多米深的海底,尸骨都没找回。库兹明如约来到食堂,坐在最偏远的角落。整个活动“行礼如仪”,祖布科夫的遗腹子是在父亲遇难3天后才出生,作为大小伙子,他在父亲悼念会上表情冷漠,就像参加普通宴会似的波澜不惊,这让库兹明难以理解。但抽了根烟冷静后,库兹明逐渐明白对方的内心世界:原来小祖布科夫生在军人世家,父亲牺牲后母亲改嫁的继父也是战机飞行员,对他来说,父亲的牺牲并不突然,牺牲者需要纪念,活着的人更要幸福地生活,于是他成年后也当了飞行员,继承父亲的事业! 常立军

卡缅卢切伊机场外场



军情揭秘

预警机成毒贩“空中终结者”

绰号“望楼”的E-3预警机是美国空军的“情报沙皇”,依托先进雷达和指挥中心,总能让己方“以寡敌众”。今天,E-3机群除投入作战,还执行鲜为人知的任务——缉毒!

出师不利

E-3刚参军的时候,被境外毒贩弄得疲于奔命的美国海关就看看

它的“火眼金睛”,于1978年同军方达成协议,让预警机在加勒比海岸飞行,捕捉从那里寻隙而入的拉美贩毒飞机。

可任务实施3年后却被海关叫停了,因为拿着高额补贴的E-3机组飞了千余小时,只发现一次越境贩毒,效果不彰。美

军的解释是:毒贩使用慢速小飞机,又是掠海飞行,跟E-3的雷达特性不匹配,而能提高侦察效率的航路捷径,海关又不让飞,理由是影响民航安全。

东山再起

好一阵别扭后,1982年2月,美国副总统老布什以备忘录形式授权军方动用E-3预警机缉毒。次年,美国空军奥克拉荷马州廷克基地的第552联队与海关国家飞行中心协调,设计出特殊航线,既满足预警机训练,又适应特定的缉毒侦察架次。不仅如此,美军按照缉毒任务修改了E-3的探测软件,增强了机载雷达敏感度,对“低、慢、小”空中目标的探测范围翻倍。1988年10月,海关侦察系统和军方E-3机组进一步划分各自责任,深化合作。

东山再起后,E-3迅速展现威力,1983-1989年,E-3预警机执行了335项专项任务和2301次监视任务,飞行20569个小时,配合海关完

成18次“空中逮捕”,美军专门为缉毒分配了13架E-3预警机,随时保证有一架起飞,执行特定飞行任务。

国际合作

几十年来,E-3是贩毒集团的死敌。1991-1992年,美国和秘鲁发起“支持正义行动”,从秘鲁卡亚俄到美国加州的“空中毒路”在E-3这面“照妖镜”面前彻底暴露。1996年4月,美军又把E-3派到委内瑞拉与哥伦比亚交界地带,弥补委哥两国地面雷达的盲区,追踪了4.5万架飞机,从中识别出150架可疑目标,截断了毒贩从南美洲经加勒比海向美国空运毒品的通道。

然而,2020年新冠疫情发生

后,美洲毒贩抓住各国忙于抗疫之机,重新在原始丛林里开辟隐秘起降场甚至水上飞机码头,恢复向美国运毒。仅在2020年5月和6月,就有超过8.2吨毒品是因E-3预警机侦察而被缴获,这些毒品的黑市价格达到2亿美元。如今,E-3机群依然警惕地注视着南方海岸线,堵截那些亡命之徒。 陈晓娟

军事科技

