

苏联米格-29惊艳英国航展

近段时间,俄军多次出动米格-29歼击机,拦截抵近领空的英国、美国等北约国家军机。可历史上,米格-29曾作为“贵宾”,首次亮相英国航展,震惊西方航空界,当时担负迎接和领航任务的英国飞行员曾慨叹,自己驾驶的飞机与米格-29相比,简直是“史前产物”。

“尾冲”特技一鸣惊人

1988年9月,得益于冷战气氛缓和,苏联决定让之前保密的最新式米格-29飞机参加英国范堡罗航展,一来增进友谊,二来为出口打广告。为达到效果,苏联空军提供米格-29A歼击机和米格-29UB教练机参展,务求“一鸣惊人”。

米格-29是米高扬设计局按苏军苛刻要求设计的,拥有西方战机难以企及的高机动性和高空高速特点,就在航展中,它表演了神奇的“尾冲”特技——飞机先以低高度保持500-800公里时速,突然以约70-75度仰角爬升,同时将发动机降至怠速,当垂直速度降为零后,飞机开始下滑,此时飞行员将操纵杆缓缓后拉,让飞机以机鼻朝上姿态向前下降,过程中逐步增加推力,加速至约500公里时速时改出动作。“尾冲”的奥妙是能够欺骗敌人雷达,但对高速喷气机来说实属冒险,稍有不慎就会坠毁,但驾驶米格-29A的苏联飞行员罗曼·塔斯卡耶夫做到了。米格-29副总设计师瓦列里·诺维科夫就在范堡罗现场,他回忆:“过去,英美空军只有螺旋桨飞机做过‘尾冲’,因为

螺旋桨就像降落伞盖,能对飞机起平衡作用,可喷气机没有这玩意,可米格-29却做到了,英国人简直不相信自己眼睛。”

梅花香自苦寒来

为参加英国航展,其实,苏联飞行员做了刻苦准备,每人做了100多次特技练习,练到“肌肉记忆”,几乎闭眼不看地面也能完成。他们还苦练英语,学习国际航线飞行所需的一切,塔斯卡耶夫说:“我过去在东德服役,会说德语,只是业余偶尔自学英语。但要去英国了,我必须用半年来强化英语。一开始,上级给我们配了普通女翻译,但她不懂航空术语,不会简明扼要翻译。无奈之下,我们被送到伏努科沃国际机场,向长期执行国际航班的空管调度员请教,同时学习英语会话和民航专用英文名词,特别是无线电通话里的简练语。”塔斯卡耶夫至今记得那种“令人疯狂的责任感”,“我给自己加码:禁酒、健身、研究‘潜在伙伴’(即英国)飞机性能。特别是为了练习无线电通话和进场着陆程序,我们在夜间飞行时都要强迫自己用英语会话”。

参展准备的压力令人疲惫不堪,塔斯卡耶夫说:“参展日子越近,晚上越睡不着,脑子里全是转场和表演的场景。为了放松,领导派我们去黑海沿岸莫尔斯科耶镇的天顶疗养院休息,可身体休息了,心里想的都是飞机停车时的动作。”由于苏联军机首次赴英,两国都很重视,苏联飞行员被安排提前去范堡罗勘察,东道主彬彬有礼,暗示苏联客人,不必卖力表演,“最主要的诉求

是安全”。“但我们想的是祖国的荣誉。”塔斯卡耶夫说。

参展途中有惊无险

为求万无一失,当两架米格机飞赴英国时,苏联政府决定让米格-29UB双座机充当领航机,阿纳托利·克沃丘尔大尉是前舱飞行员,而飞惯苏英航线的民航机长尤里·叶尔马科夫担任后舱领航员。塔斯卡耶夫回忆:“克沃丘尔与尤拉(叶尔马科夫的小名)两人开教练机,我开歼击机。起飞前我说:‘尤拉,无论出现什么情况,都别离开我们的无线电频率,我的电台在座舱右边,穿云时无法变换频率。’就像未卜先知的,抵达范堡罗前,我们果真进入云层。尤拉忘了我的要求,离开了通信频率,我与教练机失联了。结果到了目的地,两架飞机没有优雅的编队降落(这是空中礼节),各自简单粗暴地大秀‘到达’动作,简直是一块儿‘耍流氓’。特别是我的应急灯亮了,表明油料不多了,我对着静默的电台大喊‘友机在哪’,可没有回答,我只好自行放下起落架,触地滑行。这时候,无线电突然响了:‘罗曼,你怎么样?’是尤拉的声音,他这才想起我的要求!愤怒的我直接用粗口宣泄着自己的情绪!”

对于疏忽的尤拉,与之同机的克沃丘尔却有别的感受:“飞抵范堡罗后,英军机群很隆重地伴飞迎接。我决定做个倒飞动作,展示苏联飞机的绝技,可没考虑到尤拉的大块头,结果倒飞时安全带没把他勒住。我一看,他的头歪着,两只眼珠子圆睁着,拼命想抓点东西作依



米格-29歼击机出口多国,成为一代名机

米格-29“9.12型”歼击机,装备俄罗斯空军。

米格-29“9.12型”歼击机,装备印度空军。

米格-29“9.12型”歼击机,装备印度空军。

米格-29“9.12型”歼击机,装备印度空军。

靠,但又没什么可抓。不过这一切转瞬而过,在地球引力作用下,我们重回正常姿态,坐回各自座椅上,进场着陆并降落到跑道上。”不过,这都是小花絮。克沃丘尔和塔斯卡耶夫驾驶着米格机,运用娴熟到家的飞行技巧,征服了航展上的西方专家与观众。不久前,陪伴英国老朋友同乘米格-29UB重返蓝天的塔斯卡耶夫说:“我为30多年前的飞行而自豪,当年英国媒体起了这样的标题‘米格-29抢走了范堡罗航展’,至今米格-29还是那么令人无法忘怀,要知道包括北约成员国在内的30多国空军还在使用它!” 常立军



米格-29飞行员克沃丘尔(上)与塔斯卡耶夫



米格-29总设计师别里亚科夫(中)在英国获得巨大声望



飞行员克沃丘尔回到茹科夫斯基

军事科技

这个情报站长竟是武官司机



谢尔盖耶夫

按常理,各国驻外情报站长通常在使领馆里担任秘书、参赞等高级职务,以使用合法身份开展工作。但在二战期间,苏联总参情报总局(格鲁乌)派给驻美使馆的情报站长谢尔盖耶夫却只是一名司机,给苏联武官开车。可没想到,他缔造了苏联军情史上最成功的情报站。

万事开头难

1940年4月,用着化名“莫里斯”的谢尔盖耶夫上尉来到华盛顿,给苏联武官萨拉耶夫上校开车,可后者得听他指挥。谢尔盖耶夫进情报系统才三年,此前从未出国,这让萨拉耶夫对这个新站长满心狐疑,“他会不会把事弄砸了”。此时,孤立主义的美国漠视欧



谢尔盖耶夫回国后在格鲁乌机关工作



萨拉耶夫

洲大战,而轴心国收买的美国媒体疯狂开展反苏宣传,甚至影响到美国政府。面对恶劣环境,谢尔盖耶夫不仅要为武官完成分内的司机服务,每天在车里呆上六七个钟头,晚上还得加班整理材料。但问题是一到晚上,密码室就要铅封锁门,如果要用,得向大使申请。还有一点,司机不大会受邀参加外交宴会,谢尔盖耶夫到哪儿去结交人脉、获取情报呢?

重敲锣鼓重开场

其实,这些难题是格鲁乌处长费坚科少校的“骚操作”造成的,是

他推出让司机当驻美情报站长能“降低暴露风险”,殊不知也减少了接触信源的机会。但抱怨没用,谢尔盖耶夫只能发动武官处里的军官“道尔顿”“德赖弗”“加林”(全是化名)多活动,还管理着“博士”“大师”“部长”等潜伏特工。可很快,“道尔顿”因不服管理而被调走,“德赖弗”因破坏纪律被撤离,“加林”因胆小怕事被逐出华盛顿。1940年秋,就剩下谢尔盖耶夫一个“光杆司令”。

谢尔盖耶夫把精力投入到潜伏特工身上,资历最老的“博士”因遭美国联邦调查局讯问而宣布放弃合作,剩下的两名谍员又没有成熟工作经验,但工作还得继续。谢尔盖耶夫先激发“博士”的积极性,让他感受到美苏反法西斯同盟的正义性,而后者又对“大师”施加影响,坚定其信念。后来,两人向苏联提供了纳粹德国进攻苏联的准确日期。“大师”还按照谢尔盖耶夫的指示,与之前失联的间谍“小男孩”重建关系,他开始提供苏联急需的情报。依托这些关系,谢尔盖耶夫组建了华盛

顿“欧米伽”情报站。

辛勤汗水结硕果

1941年6月苏德战争爆发,半年后,美国也参战了,华盛顿情报站随即转入战时状态,谢尔盖耶夫从国内给他发来的密电就能感觉到,前线面临了巨大压力,莫斯科有时要求搜集美国内部关于时局的态度,有时是美国对开辟欧洲第二战场的看法以及美国总统罗斯福参加德黑兰会谈可能的行事方式等等,这些都和苏联战局息息相关。随着任务增加,谢尔盖耶夫也不断扩大“欧米伽”情报站规模,相继吸收间谍“马夫尔”“默林”加入。1942年11月,谢尔盖耶夫向格鲁乌局长发电:“向美国情报系统安插我国情报员的问题,可以认为已经完成。”时至今日,美国人也不知道“博士”“大师”“小男孩”“马夫尔”等人的真实身份。

1942年,华盛顿情报站发往莫斯科的密级材料和密码电报分别为250份和210份,1943年猛增到2401份和420份,也就是说,与

1942年相比增长近9倍。仅1944年,谢尔盖耶夫向国内提供2420份秘密文件,并根据间谍提供的信息提交305份报告,他也因此被破格授予少校军衔。据统计,在华盛顿,谢尔盖耶夫共向莫斯科回报2万页秘密和绝密文件,苏军近34%的作战情报是华盛顿情报站转交的。格鲁乌向斯大林报告:“格鲁乌经过多年努力,在美国组建了重要的情报小组,可以广泛报告美国对外政策。可以自信地说,格鲁乌组建了可以提供重要国家秘密材料的组织,可以完成政府下达的重要任务……”

谢尔盖耶夫领导情报站一直到战后,格鲁乌局长伊利伊奇夫在写给情报站的表扬信里说:“莫斯科和大房子(指克里姆林宫)对你们的工作很满意。”而谢尔盖耶夫在与中心通联时说:“我建议,以后不要再让情报站长担任司机,不要让司机从事译电员工作,也不要让情报站长同时干‘掩护’名义的活,又干别的工作。”1945年,谢尔盖耶夫少校获得列宁勋章,并且荣归故国。常立军

谍海风云