

新民晚报 | 军界瞭望



■ 牵引战机奔赴指点地点

特派记者 吴健/文
特派记者 张龙/摄

人民空军在抗美援朝战争中昂首亮剑，“米格走廊”“英雄的王海大队”“放牛娃挑落空战王牌”等等美名妇孺皆知。殊不知，“红色雄鹰”背后还有许多英勇的地勤保障人员，他们奋不顾身，书写出壮丽篇章。时值抗美援朝出国作战70周年之际，记者来到人民空军战斗起飞地——丹东浪头机场，采访从战火中成长起来的红旗汽车连，从中寻找“打不垮、炸不烂的钢铁运输线”背后的精神内核。

红旗汽车连

从硝烟中开来的「战鹰守护者」



■ 连里刚刚换装的新式飞机牵引车



■ 官兵引导车辆与飞机进行转运衔接



■ 夜间机务保障



■ 汽车连在抗美援朝战争中获得锦旗



■ 汽车连轮班就地休息



■ 红旗连的保障车阵

红旗汽车连几乎全程参加抗美援朝，以“打不垮、炸不烂的钢铁运输线”威名赢得中朝联合空军司令部授予的“保战鹰升空作战，抗美援朝胜利作贡献”荣誉锦旗。现任连长黎斌告诉记者，战争中，汽车兵也算高技术兵种，“那个年头，全中国会开车的虽比开飞机的多，但也很金贵，曾在浪头轮战的空军老战士就回忆，机场里两个‘大员’最抢手，一个飞行员，一个驾驶员”。黎连长介绍，该连成立于山东，但很快至中朝一线机场，

如今，红旗连依然是空军在北部战略方向响当当的保障单位。“沿着老英雄碾出的辙痕，我们正努力开得更稳更远。”二级军士长陈英介绍，“拿车来说，当年我们不是用缴获的美国大道奇，就是苏联供应的嘎斯-51，车况老不说，碰上天一冷就启动慢或打不着火，拿摇把摇上百来圈都发动不了，得24小时车不离人，保证随时拉动。如今，别说通用车辆，哪怕特种车辆都彻底国产化，马力强、反应快、信息化程度高，用起来很方便”。执行过多次重大任务的牵引二班班长谢忠忠上士告诉记者，如今连里是“车比人多”，这一切的背后实际是强盛国家对军队的巨大托举。

在谢忠忠的引导下，记者来到场站车库，仔细端详各式军车，能找到的“老

国家70余年的大发展，让驾驶员的稀缺性变成历史，可军车驾驶员终究有不同寻常的技能要求。黎斌连长说，“今天的红旗连确实好车在手，但任务要求也水涨船高，就必须围绕实战要求开展训练”。老军士长陈英说，官兵们练车可不是四平八稳的，高架桥、铁轨桥、连续急转弯、夜间闭灯行驶、泥泞凹凸路驾驶等高难度科目都是家常便饭，无千斤顶更换轮胎、气门调试、变速器快拆快装等技能是人人过关，“尤其很多战术训练都安排在司机最易犯困、最易产生视线错觉的时段(如下午三到五时夕阳落山、路灯将开未开时)进行，就是锤炼战士全时态高强度保障能力”。上士谢忠忠补充说，以前练窄路转弯，往往是训练场上插几根训练杆，开车撞到

“如今汽车越来越先进，甚至有人无人驾驶的概念出来，你们汽车兵有什么感受？”面对记者的问题，王指导员讲出了心里话，“技术再先进，人终究是战斗力生成的核心。市面上先进汽车琳琅满目，可部队打仗还有一条最关键，就是可靠性。如你所见，一线飞行保障车辆很少有全自动档，倒是半自动档甚至手动档型号唱大戏，就是在技术先进与操作可靠之间所取的平衡，

金贵的“两大员”

担负志愿军空军飞行保障，“老兵告诉我，他们的车可不止在相对安全的机场内牵引飞机，还经常穿越敌人封锁区，顶着空袭运送补给，白天不好走，天黑了才能动，一段90公里的路，一天能被炸坏33处，弹坑大到能陷进去一头牛，而最危险的是过窄桥，简直是闯鬼门关”，黎斌说，“后来有个班长想出个招，那时车上都配两个司机，如果司机牺牲，副司机就上，遇到窄桥，副司机身背

相对醒目的白布粮搭子，在桥中央带路，司机开车紧跟其后”。

连指导员王运璞引述流传于朝鲜战场的顺口溜，为了切断志愿军补给线，美国飞机“天上点灯(打照明弹)，地上撒(三角)钉，路上炸坑，专打汽车兵”，招数使尽却无济于事，反倒成就中国汽车兵的绝世威名，像红旗连就涌现出战时安全行车5万公里的金牌司机尹继发、夜闯敌占区救回跳伞飞行员的虎胆副连长满永顺等等典型，“他们都是我们无法忘怀的战友”。

新兵都揣着驾照

头车”是车龄15年左右的东风2082式牵引车，而最新的金轮牌飞机牵引车设计新颖，采用行走自动控制系统，保证车辆对飞机的“温柔护送”。谢忠忠介绍，军车技术迭代发展非常快，“拿行驶来说，车载北斗定位仪全面普及，驾驶员只需输入地名和大致方向，就能快速解算出最优线路。过去汽车上手动挡常见的压盘、离合器，也越来越多地被自动挡、半自动挡取代，驾驶体验更为轻松。同时，车场里有智能调度系统，维修有一揽子自动化检测装置，车辆后勤保障压力大大减轻，我们能把更多心思花到‘怎么为打赢仗开好车’上面”。

正边走边看时，碰上一个帅小伙在

检查即将出任务的牵引车。“他是刘新峰下士，2017年入伍的，连里的业务骨干。”连指导员王运璞把他喊过来，“哪怕倒退五年，汽车连里所补充的新兵，只有30%有地方驾照，而现在入连队的兵都清一色带着驾照来，这反映了人民生活水平提高，驾驶技能全面普及，连带的，让部队训练效率大幅提升”。刘新峰告诉记者，像自己这样有民车驾驶基础的战士，只需一个多月强化训练就能掌握军车驾驶要领，比过去节约一多半的时间。“我18岁就拿驾照，最爱开家里的大众车，到部队后开飞机牵引车，感觉反差较大的是后者驾驶室有点矮，我个子高，有点顶头，噪音也比轿车大些，可这算不了什么，我后面拉的是歼击机，那种‘酷’是没人能比的。”

一切为了实战

了也没啥感觉，最多成绩不好，可现在场地课目中，混凝土墙、弹坑、搓板路、单边桥，撞上去那可是“实打实地要挂彩”，逼得每个人练就真本事。

在场站内，刚获得独立驾驶飞机牵引车资格的刘新峰告诉记者，当红旗连的汽车兵，就是对精细度、忍耐度和意志力的考验，“无论你在外面驾驶技艺多高，到连里第一步得从场站内最慢的牵引车练起，别看驾驶室矮得简直趴到地上，最高速度才40码，可这种专门拖曳战机的特种车却最锻炼人的耐性和驾驶精细程度，任何疏忽都会导致无可挽回的损失。”他说，自己在考牵引车驾驶员资格时就过了三关，第一关是在场

内执行非飞机牵引任务，只管拉人送饭；第二关是昼间牵引飞机，耗时最长，锻炼驾驶员转弯角度、行进速度、牵引飞机位置、停放时机，“角度稍偏一点，飞机就会碰撞”；第三关自然是夜间牵引，要在视线不好甚至受强光干扰的情况下下准时准确地把飞机牵引到位。

刘新峰说，牵引飞机讲究安全第一，同时定点定位，把飞机拉到固定点位，飞机三组轮胎必须拉到规定的线框里，这中间对安全规章有近乎宗教般的尊崇。“牵引车开久了，我都养成爱看反光镜的习惯，时刻注意车与车距，同时精确到位的驾驶技能也让我在朋友圈里有种‘小傲娇’，”小伙子说，“回家后和朋友聚会，无论多窄的车位，自己只靠目视，一把方向盘就能停车到位！”

人是战斗力核心

而且人的本领决定着任务的成败。”在记者亲历的一场歼击机夜航保障中，牵引车关闭远光灯和近光灯，只开识别距离仅两三米的雾灯，“这是为了保障飞行员安全，飞机起降，客机有自动导航，可以盲降，而追求更大操纵性的歼击机，更多是靠目视起降，需要跑道航行灯作为引导，为了最大限度降低影

响，保障人员就要进一步压缩车辆灯光对起降环境的影响。”刘新峰表示，牵引车驾驶员现场行驶时速都不到10公里，转弯时更降到5公里，但他们牵引的飞机都能严丝合缝地停放到位，振翅待飞，“看见战机起来的时候，我也觉得自己好像坐在里面，去天上执行任务。”刘新峰对记者说。



■ 抗美援朝70周年