



■ 侦察兵进行坐标定位

■ 装甲步兵展开夜间战术演练

今天的夜老虎 依然强悍

北部战区合成旅夜战训练

对各国将领而言,组织夜战都是严峻的课题,毕竟从心理上看,夜间是未知世界,让人充满幻觉,士兵往往带着心理障碍投入战斗,还要同各种现实情况作斗争。就算最熟练的指挥官和最精锐的部队,夜战协同也是充满危险的考验。然而,那些能够征服黑夜的部队却能主宰大部分战场。初冬时节,北部战区某合成旅整建制开入科尔沁草原深处,“我们要当真正的‘夜老虎’!”旅长刘佩峰如是说。

初,新型指挥车和信息系统列装后,该旅精准计算、精准指挥、精准操作等能力得到质的飞跃,夜战反应速度更是今非昔比,“我们基本实现精确指挥、精确侦测、精确定位为一体的夜间火力精准打击,很多过去要‘万炮齐发’才能消灭的目标,现在只需‘一剑封喉’。”旅合成一营营长刘洪志说。

时间延长,险些耽误部队通过。”自那以后,陈荣亮和整个架桥分队都把夜战看成一个“系统”,除了关注光线,更要关注不同时间、不同地域的水文、气象等因素,以求适应实战。和陈荣亮一样,今天的中国军人是用“合成”与“联合”的思维来对待夜训夜战。在草原上,装甲分队在本级训练里还穿插与其他兵种分队和友邻部队联合的课目;夜间驾驶,装甲车驾驶和实弹射击有机“捆绑”……旅作训科长张进说,针对信息化夜战特点,他们已研究出极限突击、回旋射击等十余个实用战法,进一步提升夜战水平。

■ 指挥员亲临一线指挥

却告知小李,自行排除故障,继续射击,时间记入考核成绩。这件事后来成了旅里“战斗力标准”大讨论的话题:“敌人不可能因为你枪有故障就停止进攻。”“平时训练就该不避难险,怎么贴近实战,就怎么练。”

作训科长张进介绍,随着实战化训练深入,过去诸如靶子贴上荧光纸、靶前设置小灯泡、射击出发地线安装照明灯等错误做法被纠正,还把以往“重静态,轻动态”等做法,变成针对不同作战样式、不同作战阶段、不同作战地域条件,制订科学系统的夜间训练考核评定标准。在一次新型反坦克导弹夜间射击中,风雨突然“搅局”,但官兵们照常弯弓射箭、精准命中目标。 向勇 冯程

打一炮有“讲究”

该旅才组建三年多,可常态化夜训已成为自己的品牌。旅里装步九连进驻草原后,最爱选-20℃的子夜里行动,连长李松说:“夜间能见度低、目标难捕捉、车载火器射击精度低,但我们就喜欢啃这种硬骨头,否则总在四平八稳的昼间操课打靶,训练就会出现‘年年都上一年级’的情况。”事实上,他们在极端条件下的夜战训练,最大收获是积累起丰富的数据,像夜间目标获取与锁定、火力打击方式选择、火力打击效果评估等等都“有数据

可依,有算法可考”,让打夜仗“眼黑心亮”。旅参谋长张小军坦言:“别看大家总是惊叹万炮齐发,可现在,全营每打一炮,背后可是有3类近20组数据作支撑。”

实际上,精准的作战数据让黑夜成了勇敢者的“伪装服”。实弹战术演练中,依托营指挥所的夜间观瞄系统,一个合成营的多种火器轮番上阵,把“看不见,看不清”的“敌人”炸得七零八落。而在营指挥所里,指挥员和作战参谋却全盘掌握己方兵力部署及装备战技性能参数,通过信息系统迅速制订好电子战斗文书,发送给各火力单元。什么时候打,打哪个位置……所有要素在电子文书中一目了然。据透露,年

强调“合成”与“联合”

旅副参谋长高松山强调,打造“夜老虎”,获得新装备很重要,但最重要的还是人,“下半夜是人体生理极度疲劳期,训练风险大,以往夜训很少选择这一时间段,可近几天的冲突表明,这恰恰是攻击的‘绝佳时间窗口’”。为了提高真实的夜战能力,他们已无视这一“禁区”了。

旅重型机械化桥班班长、四级军士长陈荣亮心目的“夜战”,绝非简单地“看清道路”。“有一次,我们到陌生地域参演,奉命凌晨4点前完成河上架桥,我们是部队里顶呱呱的‘夜猫子’,微光甚至无光条件作业都没话说,可没料到的是,要架桥的地方,水流突然变急,导致架桥

敌人不管你枪好不好

做好实战准备的军人,是不会因种种意外而“打退堂鼓”的。在自动步枪夜间射击考核中,装步八连上等兵小李在雨中屈身冲入射击位置,脚陷到泥潭里,一下子摔倒,枪身与地面碰撞,瞄准镜飞离枪身,小李连忙报告。按照惯例,会暂停考核,保障人员会来排除故障,但考核员



■ 轮式战车夜间驾驶训练

印度空军强化边境机场建设

尽管新冠肺炎疫情持续肆虐,财政吃紧的印度政府依然大手笔扩充军备,尤其在与邻国接壤的边境地带加速构建机场网络,便于空军快速响应,以求在领土问题上占据优势。据俄罗斯《航空航天杂志》称,目前印度空军将40%的总兵力部署在印巴边境,22%在中印边境。

目前,印度空军机场建设的重点分别是喜马拉雅山脉东段和克什米尔-拉达克地区。在喜马拉雅山脉东段,印军保有8个“真正”的空军基地,即提斯浦尔、查布亚、迪布鲁格尔、觉拉特、莫汉巴里、哈希马拉、高哈蒂和巴格多格拉,其中提斯浦尔、查布亚和哈希马拉常驻有作战飞机。从2009年至今,印度空军最为精锐的第11联队第2中队将16架苏-30MKI歼击机部署到提斯浦尔,而第14联队第102中队同等数量的苏-30MKI则配置于查布亚,两地原本是二战期间盟军支援中国抗战的“驼峰航线”大本营,有相当规模的基建。近几年,印度政

府对它们都展开修缮与扩建,投用了长度超过2700米的沥青跑道,用于苏-30MKI的起降自在话下,即便是印度空军最大的C-17A运输机也基本够用。更重要的是,无论提斯浦尔还是查布亚,它们都距离印度与最大邻国的边境实际控制线只有200公里左右,且比邻国基地的海拔要“低得多”,对于空中力量而言更有利,毕竟固定翼飞机与直升机起飞时的最大载荷也不会因气压过低而受到削弱。

在克什米尔-拉达克地区,更加恶劣的自然条件限制了印度空军的“分散性部署”,他们主要靠拉达克首府列城的机场前出部署,该机场位于印度河干涸河谷深处,周围是海拔1.8万英尺的山峰,机场海拔也高达1.06万英尺,飞机降落前需在河谷内沿河流方向盘旋,以避

开河谷外的强风,而稀薄的空气同样限制了飞机起降。为了弥补缺陷,印度空军竭力强化位于旁遮普邦、哈里亚纳邦、北方邦的帕坦科特、阿达姆浦尔、哈尔瓦拉、昌迪加尔、安巴拉、塔拉卜等8座基地的功能,以便迅速驰援。

帕坦科特基地位于距巴基斯坦仅50公里的旁遮普邦帕坦科特市郊区马杰拉路,拥有长2734米的沥青跑道,驻有配备米格-21比斯歼击机的第108中队和配备米-25武装直升机的第26中队,2020年3月,派往列城的AH-64E阿帕奇武装直升机就是从这里转场上高原的。距实控线西段不到400公里的安巴拉则是大型基地,它始建于1948年,现任印度空军参谋长的拉克什·巴达乌里亚就是基地第一任司令,里面有35座强化机堡,外圍

有两个S-75/S-125地空导弹中队拱卫,那里除了“老居民”第5中队所属的美洲虎攻击机外,今年7月29日,法国达索公司在该地向印度空军交付首批5架阵风战斗机与配套的流星、“战利品-EG”导弹,更增强了印度同邻国对峙的信心。美国侦察卫星还曾拍摄到在距中印边境西段不超过600公里的塔拉卜基地出现过9架苏-30MKI,而且那里常驻3架以上的幻影2000H,紧盯印中、印巴实控线。

在中印边境西段实控线最前端,印度空军复活了尼欧马、富克彻、道拉伯格玉尔地等三处前进着陆场,其中尼欧马距线仅23公里,2009年翻修出可供直升机起降的方形跑道,近年来传出那里要修建长1.2万英尺(约3658米)高标准跑道,但卫星照片显示动静不大;富

克彻距线更近,只有2.5公里,是维持印度在前沿驻军的主要后勤补给点,那里现有约3000米的简易土质跑道,跑道宽度为50米;而道拉伯格玉尔地距线约9公里,参与过1962年战争,但1966年拉达克地震导致机场地表土壤疏松,之后被弃用,2008年借助MAFI计划恢复功能,2013年8月21日,印军C-130J运输机成功起降,时值中印德普桑谷地对峙4个月,印军意在显示有能力维持高海拔荒凉地区驻军的后勤需求。要指出的是,2019年底,长达255公里的达布克-什约克-道拉伯格玉尔地公路(DSDBO)竣工,将道拉伯格玉尔地着陆场与列城连接起来,增强印军快速运送设备的能力,这条全天候通车的公路距中国喀喇昆仑山口约20公里,与中印实控线大体平行。



予阳