

新民晚报 军界瞭望

台风、洪水等自然灾害有时危害巨大,不仅是地方群众及财物需要转移安置,甚至军队的一些装备也要搬迁。一般装备倒还好办,但战机这样的大家伙呢?那就比较麻烦了,既搬不到汽车上去运,也不能直接开到公路上来转移,最后就不得不兴师动众,飞到别的安全的机场避灾。

当然了,这种连战机都要躲避的自然灾害并不多见,本文作者在30年的军旅生涯中也只遇到过一次。那次的紧急、紧张、惊险,他至今都记忆犹新,历历在目。



与洪峰赛跑! 我与战机的“紧急时刻”

◆ 方滨

必须把“战友”带走

那年春夏之交,我们驻地连降暴雨,山洪暴发,多处被淹,这场百年一遇的特大洪涝灾害持续一周多,恶劣天气不仅没有减弱,反而愈演愈烈。前一天上午,我们接到紧急命令:第二天上午紧急机动转场,把所有能开的飞机都飞走。因为据气象预报,第二天下午最大的一次洪峰将抵达驻地,机场受到严重威胁!

时间紧迫,整个部队动员起来,争分夺秒开始准备。指挥所进行战备值班任务交接:飞机转场了,但防空区域可不能“放空”,得把战备值班任务交接给兄弟部队,不能因为灾害影响到战备了,国家安全高于一切!我们飞行员抓紧时间展开地图作业,领航计算、研究航线、特情处置、编队协同等等,忙得不可开交。其实,我们最牵挂的还是飞机准备,有的飞机很久没运转过,在航材暂时短缺时,被当成“零件机”——别的飞机缺什么,就会到这架飞机上拆借。飞机作为更高级的机器,颇有点像汽车,如果总在运转的话倒没啥问题,可如果停久了,一旦用起来,反而容易出现故障。

当晚,机场停机坪灯火通明,因为好几架飞机发现问题,机务人员

加班加点,连夜抢修,如果排不了故、修不好的话,就意味着它们可能面临被淹的风险。要知道,这些战机既是国家和军队的财产,也是我们亲密的“战友”,怎可抛下不管?

紧急处置特情

出发那天,天气阴沉,低气象条件把机群拖延到临近中午,那可是最后关头了,洪峰即将过境,好不容易,老天爷“赏”了一个很短的“窗口”,紧急转场启动了。

我的座机是临时调整来的,连开三次车才启动成功。我警觉起来,从左到右打开所需要的电门、开关和把手,又按照“想看动查”(即“动前想,动中看,动后查”)的要求,仔细检查设备使用是否正确。果然,又出了问题:左右两边的襟翼居然开度不一致:一边小,一边大。

襟翼位于主机翼的后缘,起到增加飞机升力的作用,一边一块,根据需要协调一致收放。襟翼放下角度不一致,在跑道上滑跑倒没啥影响,但关键是飞机离陆后会因为两边升力不同产生倾斜甚至滚转,危及安全。我反复收放几次襟翼都是这样,这让我纠结了:如果换平时,无疑会关车下机,让机务人员排除后再接手,但今天不行。这架飞

机这么难启动,我很担心它关车后可能就来不及了,况且还必须在规定时间内起飞,否则飞机怕是走不了,还有那么多地勤战友、保障车辆和装备也要拖累,毕竟要给他们留出安全撤离的时间吧。

我是安排在整个转场梯队的最后的四机编队,离洪峰到来时间越来越接近,没有让机务人员再来排故的空间了!怎么办?我干脆不放襟翼起飞,不就是升力少点、飞机离陆速度大一点、滑跑距离长一点吗?只要我控制好了,也不会有什么问题的。于是,我索性把襟翼收起来,把飞机滑上跑道。

按照原计划,我是3号机,应该在本机组1、2号机编队同时起飞后,再带领4号机跟进,但这次不行了,因为我没有放襟翼,就不适合让放了襟翼的4号机再跟我编队同时起飞了,那样会增加他的起飞难度和风险。无奈,我让4号机跟进长机组起飞,自己在最后跟进4号机飞起来。

松开刹车,加满油门,飞机如离弦之箭,掠过跑道,直指苍穹。

飞机离陆后,状态稍一稳定,我忍不住往下看了看四周。好家伙!周围哪还有陆地呀?滚滚洪水淹没了大片土地,机场已三面被围了。

仪表驾驶胆大心细

高度1000米,飞机进入了中高空,1号机下令接通加力燃烧室,加速爬升,尽快穿出云层。

令人不安的是,我的加力没能接通,飞机速度增不上去,实在追不上长机,逐渐落单了。其实,作为单座机的飞行员,像这样的长途机动转场,是非常需要编队配合和帮助,一旦有状况,可以帮你发现问题。如果你是单机飞行,仪表故障了,你可能都不一定知道,例如速度表有故障,因为在高空缺少参照物,飞行员就很难知晓。可如果是编队,长机或僚机可互相校正,及时发现仪表故障。再有,当时我们的飞机还没有先进的卫星导航系统,主要靠罗盘、地标领航,单机飞行难度就更大,误差更多了,天气不好时更是如此,容易发生迷航。

后来,历经艰险,我终于飞到着陆机场,但最后的考验也降临了。该机场被群山环抱,净空条件差,飞机进出受限大,而且赶上天气很差,低云缭绕,细雨蒙蒙,实际低于开放条件。对我来说,前面“添堵”的襟翼在着陆过程中继续充当“拦路虎”,平常不放襟翼着陆,难度倒不大,只不过着陆速度大一点,滑跑距离长一点罢了,但这

次可不同,因为陌生机场着陆本身就容易调速大,能见度不好,看到跑道晚,容易造成速度大,这些都造成速度把握难题,稍有不慎就可能造成着陆速度过快而冲出跑道,影响安全。

前面几个梯队就有好几架飞机因下滑偏差大而复飞,连我们梯队里的头两架也被要求复飞。由于我们是最后转场的,气象条件越来越差,而我作为最后一个着陆的,就赶上天气最差的那个时刻,这时候只能靠勇敢顽强来应对了。我以地平仪为中心,盯紧几个主要仪表来保持飞行状态,严格飞向导航台,建立穿云图,开始穿云下降。在距跑道约1000米时,我看到了跑道,高度好!速度好!方向好!此刻,就连陌生的跑道竟然也变得熟悉起来。

嗤的一声!飞机接地了,落在跑道上。我即刻放出减速伞,关闭左发动机,放出减速伞,然后使动拉住驾驶杆,保持飞机的大“两点”滑跑姿势,让飞机迅速减小滑跑速度。

渐渐地,飞机在肆意奔跑一段后,缓缓平静下来,我驾车从跑道头正常脱离,转弯时划出一道弧线,仿佛画上圆满的句号。



军情揭秘

打出“主神牌”:驻叙俄军反制以色列空袭



整个2021年夏天,中东“小霸王”以色列有些憋屈,因为从7月下旬开始,他们对叙利亚空袭变得“成本高,收益低”,以军发射的空地导弹被俄制防空武器拦截掉90%。以色列《国土报》称,鉴于以色列政府日益倒向美国,原本在叙利亚问题上照顾以色列利益的俄罗斯开始还以颜色,俄总统普京决定不再对以军空袭叙利亚的行径“睁一只眼闭一只眼”,授权驻叙俄军直接拦截以军对叙境内目标的袭击,而不是只保护俄军在叙基地。



Four launchers at the new Syrian S-300 deployment post. ISI assesses that the deployment isn't operational yet.

俄制武器发威

以往,以色列空袭叙利亚的理由是“阻止伊朗革命卫队和黎巴嫩真主党扎根”,从2012年侵犯叙领空算起,截至2019年,仅被叙军击落过一架F-16I战斗机,但空袭次数却超过2000次。尤其以空军大多采取一次出动三四架战斗机,趁夜色突袭叙方一至两个目标,每架战机可同时发射6枚导弹,从以占戈兰高地或叙利亚邻国约旦、黎巴嫩穿越过去,令装备落后的叙军难以招架。要指出的是,以机活动再刁钻,但被驻叙俄军的S-400、S-300V4、“山毛榉-M2”等防空系统捕获却并不难,但均因政治因素没有开火,让以军捡了个大便宜。

但随着形势变化,特别是以色列追随美国,密集向反俄的北约中东欧国家贩卖军火,俄罗斯的“中立”变得不可靠了。叙利亚冲突调解中心副主任、俄海军少将库利特称,7月下旬到8月中旬,以色列空袭叙利亚的成功率大大降低。以7月19日深夜的空地对抗为例,以军4架F-16I战斗机经美军控制的坦夫山侵入叙利亚腹地,向阿勒颇东南郊的阿萨拉镇发射8枚导弹,以军认为那里有伊朗秘密军火库。没想到,其中7枚被战斗值班的俄军“铠甲-S1”弹炮综合系统击落,只有1枚飞到目的地,只损坏了一幢普通居民楼。而在7月22日深夜,以军出动5架F-16I,从黎巴嫩上方对叙利亚霍姆斯省古赛尔镇发射“达

利拉”巡航导弹和刚问世的“斯派斯-1000”滑翔炸弹,但所有攻击都被俄军拦截,其中一枚“斯派斯-1000”竟被俄军用电子战系统迫降,然后送回莫斯科分析去了。

以色列DEBKAfile网站得出结论:“俄军不仅接管叙国土防空任务,还与叙军混编作战,拦截以色列导弹或飞机……这副‘主神牌’令以军‘战无不胜’的神话破灭了。”

俄以默契被打破

俄罗斯《观点报》分析,俄军主动拦截以色列武器,也与美俄6月日内瓦峰会有关。美国悄然修改此前一味偏袒以色列的政策,谋求重启伊朗核协议,缓和同伊朗的关系,其中就包括不再“无条件”默许以军

空袭叙境内的“伊朗目标”。为了表示诚意,美方在峰会中把这层意思传递给俄方,后者与伊朗关系友好。

其实,以色列前总理内塔尼亚胡当政期间,俄以达成默契,双方保持军事热线,规定以方有义务向俄方通报其在叙军事行动。通常情况下,如果俄军驻地处于以军袭击目标附近,以军会在空袭前两三分钟示警,以便俄军应变。如此一来,双方相安无事。但2018年9月17日夜,以军F-16I战机入侵叙利亚拉塔基亚,遭到叙军反击,不料附近有一架俄军伊尔-20侦察机欲返回基地,以机故意拿后者作为掩护,让其直面叙军火网,导致俄机被击落。因为以色列事先未通报行动内容,仅在空袭前一分钟才通过热线告知,

结果事发后,俄方大发雷霆,几天后,以空军司令亲自带着相关材料飞赴莫斯科,解释情况并深表歉意。鉴于以色列认错,俄方接受道歉,但随后却直接向叙方交付3个营的S-300PM2防空系统,对以军形成牵制。

但随着内塔尼亚胡下台,贝内特领导的新政府执政,俄以避免冲突的安全机制已不复存在,据称俄以热线沟通“事实上停滞”。热线“变冷”,再加上俄罗斯防空武器打破沉默,向以色列发出了明确信号:从现在开始,以军在叙境内的行动有遭受严重损失的可能性。



外军掠影