



“中国制造”激励“巴铁”战斗精神

据中航工业消息,2022年3月11日,巴基斯坦空军在卡姆拉基地迎来首批6架歼-10CE战斗机,3月23日巴基斯坦国庆日上,该机将掠过伊斯兰堡,成为最受瞩目的明星。中国先进战机落户“巴铁”,充分体现了中巴的“全天候友谊”。本文作者曾与巴空军有过长期交流,对他们的战斗精神印象深刻。



■ 歼-10CE 战机试飞

“火焰与毒汁”

和我接触过的巴空军官兵充满忧患意识,毫不讳言打过3次战争的南亚邻国是“最大威胁”。这些职业军人称,1947年以来,这个邻国始终想以优势军力“碾压”巴基斯坦,每次战争或者对峙,双方空军都存在4:1的力量差距,且对方获得外援更容易,但巴空军从未让对方得逞。

从巴空军发布的队徽看,首个换装歼-10CE的是驻萨果达基地的第15战斗机中队,我心头一动——那不正是我考察过的“眼镜蛇”中队吗!这支以眼镜蛇为战斗图腾的单位原本装备法国幻影5,负责地对地攻击,如今换装歼-10CE,显然侧重制空作战。在我看来,不论执行什么任务,“眼镜蛇”们都会不辱使命。

当年,我第一次踏进该中队飞

行准备室时,正碰上上一个中尉拎着头盔急着想出门,差点撞个满怀。我知道他要赶去执飞,就侧身让路,他也不客气,抢步往外跑,却不忘道声“Excuse me(请原谅)”。还在室内的飞行员,有的忙着穿戴抗荷服,有的边打手势,边用笔在纸上写写画画,彼此议论着马上开始的空中战术协同。有个上尉显然是落地不久,一手把飞行记录表压在膝盖上,一手端着热茶抿着,眼睛眯缝着,不知是品茶,还是回味刚才的空战动作……

我注意到,室内挂着一把古典战刀,还有一幅宣传画:一条硕大的眼镜蛇正挺起身躯,张开恐怖的大嘴和尖牙,正欲扑向一头蜷缩在角落、浑身颤抖着的小象。“这就是我们敢于‘蛇吞象’精神!”一个少校飞行员边整理装具,边对我说:“第15战斗机中队训练强度大,每人一年要飞150个小时,有的200个小时……我们虽然装备不如邻国,但我们通过加大训练强度难度,养成不畏强敌的战斗精神,个个都是敢于‘吞象’的‘眼镜蛇’!”



■ 巴空军展现歼-6击落敌机的宣传画

如今,第15战斗机中队新臂章依然保留那条毒牙尽展的“眼镜蛇”,而添加了“火焰与毒汁”格言,画面中央的战机也换上满挂武器的歼-10CE,可见中队战斗任务变了,但它所代表的巴空军战斗精神丝毫没变!

请“阿比南丹”们喝茶

当歼-10CE入列巴空军被证实后,我的“巴铁”朋友都很兴奋,他们发给我的信息里有这样一句:“我们也有歼-10了!如果敌人敢来捣乱,巴空军会请更多的‘阿比南丹’喝茶!”

原来,这是巴国内著名的“梗”。2019年2月26日,邻国空军越线空袭巴基斯坦,次日引发双方空战,邻国空军第51中队队长阿比南丹驾驶米格-21比斯战机侵入巴境内,一弹未发就被巴战机击落,本人也当了俘虏。被俘期间,他受到巴军热茶接待。有意思的是,一番对话后,巴方对外公开了递给阿比南丹那杯热茶的收据——“项目:茶;数量:1杯;单价:米格-21;日期:(20)19-2-27。”于是,“一杯茶=一

架米格机,赠一个飞行员”的典故传遍全国。“巴铁”朋友说:“真主愿不愿意保佑敌人,我们不知道,但我们知道自己的任务是保卫巴基斯坦,把敌人送去见真主!”

我所接触的外军飞行员也不算少,但巴军飞行员特点很突出,那就是平时笑容可掬,一旦提及“现实威胁”,就眼神冷峻,射出一股杀气。尤其他们作战风格泼辣,其素质养成、战技术运用和作战经验较之军事强国同行亦不逊色。我曾在巴空军一个基地荣誉室里和几个年轻飞行员交流。他们的部队在1965年卫国战争中诞生了“传奇英雄”拉菲克少校。他驾驶状态不良的F-86F战斗机出征,以明知“单程飞行”的赴死勇气,率队突击敌军哈尔瓦拉基地,空战中为掩护僚机献身。也正是这种献身精神,激励巴军以劣势兵力同时突袭敌方5个空军基地,炸毁敌机35架,并在空战中击落敌机19架,自损仅8架,一举夺取制空权。

即便是1971年告负的战争中,巴空军仍是“独特的风景”。尽管邻国准备更充分,更有超级大国撑

腰,装备全面落后的巴空军依然敢于亮剑,取得2:1的战损比。其间,巴空军使用中国造歼-6战斗机战斗起飞650架次,击落敌空军8架苏-7、3架猎人和1架米格-21战机,自己仅损失3架,尤其是巴空军中校哈斯米驾驶改装后的歼-6,独自拦截两架来袭的敌军苏-7,先发射一枚美制响尾蛇导弹,打得一架苏-7凌空爆炸,随后用航炮在350米距离上击落第二架苏-7,总用时仅45秒,创造了世界空战奇迹。

“他们是巴基斯坦英雄,是我们的榜样!”我注意到,年轻的巴空军飞行员说到这些英雄时,胸脯挺挺的,语气透着坚定。同样,我也想起1970年6月访问中国的巴空军参谋长拉希姆-汗的那句话,巴基斯坦人民永远铭记中国给予的坚定支持,“在那些生死存亡关头,我们不仅击败了阴险的敌人,同时也找到真正的朋友”。郭效东



■ 巴军找到敌机残骸



我经历的“夜间战斗起飞”

“随时能飞,随时能战”,是各国空军追求的目标。尤其夜战司空见惯的今天,航空兵反应水平如何,往往决定战局走向。本文作者就曾亲历复杂的夜间战斗起飞考验。

30分钟准备

那是初春夜晚,外面已经电闪雷鸣,我团的昼间战备值班结束了,飞行员回空勤灶吃饭。突然,战斗起飞命令传来,我们很意外,团里只担负昼间战备值班,夜间有兄弟的夜航团负责。当然,命令来了,没啥讨价还价的,我奉命单机起飞,这是基于夜间复杂气象难以编队,只能单机出征。那时候,我们的夜航技术只是阶段性(而非常年)保持,每次夜航前至少给飞行员3天的地面准备,而这次给我的才30分钟,关键是夜间座舱设备使用与昼间不同,对飞行员要求很高……

还算顺利,战机发动机启动后,我接通相关电门、开关和把手,全程检查好几遍。我的原则是“宁慢勿乱”,一旦设备使用有误,升空后出毛病可就来不及了!当飞机滑上跑道,天地已是昏黑一片,根据塔台命令,我加满油门,松开刹车,飞机带



■ 战机准备夜航出击



■ 枕戈待旦

着“左红右绿尾白”三色航行灯标识快速离陆。

“光屏”干扰

当我全力保持飞行状态时,飞机左右两侧各出现一面“光屏”,左边红色,右边绿色,大小也不相同。原来,这是飞机进云了,厚厚的云层折射了飞机“左红右绿”两盏航行灯的光线,且不同颜色光线穿透力不同,形成的“光屏”面积也不同,很容易让飞行员产生“倾斜错觉”。

果然,我当时就错觉了,感到飞机有右90度坡度,座机形同“左机翼冲天,右机翼朝地”,侧立于天地之间,自己的头也向右倒去。不假

思索,我条件反射般向左猛地压杆,要把飞机改平,其实反倒把飞机变成了左90度的坡度。此时,飞机因升力倾斜太多,不仅无法保持直线飞行,还因为克服不了重力影响而无法上升高度,整个转入下降状态。好在我马上意识到错觉,紧盯座舱仪表中的地平仪,奋力向右压杆,真正把飞机改成平飞。

过了好一阵,地平仪指针告诉我的座机恢复平直飞行,可“黑幕”和“光屏”总让我的潜意识觉得是“侧躺”在天地之间,就好比一个人把头歪着跑马拉松,那种别扭真难受。麻烦不止于此,空中气流越来越大,飞机颠簸得很厉害,我还看见

蓝色“火蛇”不时地从座舱前风挡窜出,耳机中还伴着刺刺啦啦的无线电噪声,仿佛那些“火蛇”随时会爬进来。这其实是静电火花,系飞机金属机体和带电的云层猛烈摩擦产生的,且只有夜间穿云时才看得真切。

完成任务

不知过了多久,我眼前突然大亮,红绿“光屏”瞬间消失,飞机也忽地自动“搬正”,我终于穿出滚滚乌云,进入清亮纯净的晴朗夜空。

皓月当空,星光闪烁,我仔细辨别方位,迅速进入待战空域,在地面指挥所引导下,按照空中搜索的要

领,像篦子梳头那样认真搜寻,捕捉到可疑的空中目标……完成任务后,指挥所就近把我引导到一个备用机场降落,因为原来起飞的机场因雷暴雨关闭,加上我留空时间长,剩余油量已经不多,也飞不回去了。

几天后,我团得到上级通报表扬,因为我们反应迅速,超条件起降,是整个当面临场唯一战斗起飞的部队,并且查明了不明空情,完成了上级下达的紧急任务。

方滨

