

我亲历的“战斗转场”



在现代军事冲突中,制空权争夺异常激烈,突然临战的航空兵如何将战机紧急转场,保持持久战斗力,显得非常重要。本文作者是原人民空军歼击机飞行员,多次作为“打出去的拳头”前出实施空中进攻,但也有像今天发生在国外的那种情况——作为“收回来的拳头”,紧急疏散,战斗转场,寻机出战。

们有较大的速度差,随着距离拉大,我们终于摆脱了困境。

穿云破雾 战术转移

四架飞机离陆约50米后,进入一片低云,我们有好几秒钟丢失了长机组。我稳住杆舵,没敢乱动,因为这时候很容易因紧张而乱动杆舵,导致飞机状态变化,考虑到飞机高度偏低,一旦上升角小了可能撞山,大了又容易造成失速,最好是保持状态,争取出云后尽快找到长机。终于,飞机穿出低云,完成四机编队。

天上的云层一个接一个,我们飞了没多久,又遇到方圆数百公里、厚达数千米的云层。传统上,编队穿云时,只要云中能见度不算太差,我们都尽量编成密集队形,始终保持长僚机目视联系,免去疏散后集

合不上的麻烦。但这么厚的云穿起来还真费劲,尤其四机编队时,因为一号长机要控制上升角不能大了,大了会造成后面三架飞机跟队困难。好在云中能见度一直良好,我们始终能够保持着队形。终于,我们顺利地穿出厚厚的云层,安全抵达降落机场。

后面的一切应验了那句俗语“万事开头难”,我们全团能够飞的飞机都从主机场转到地处山区的二线机场,藏进大山深处的洞库,有效地保存了战争潜力。后来,我们才知道,这次紧急疏散转移不是什么敌情,而是一次不打招呼的演练,突击检验我们如何在平时迅速转入战时状态,是否真正满足应急机动作战部队“应急+机动”的要求,能够机动作战。

方滨

全团一等 十万火急

那是一个周日,我团除担负战备值班的少数人员,团里处于休息状态,一道“全团一等”的命令仿佛泼进油锅的水,把官兵的心揪紧了!

“全团一等”是全团进入一等战备状态的简称,我团平常至多受领“双机一等”或“四机一等”的命令,这一回可非比寻常。好在作为全训单位和一线部队,我团很快找到状态,在司令部统一指挥下各司其职。当时最大问题是如何召集人员,那个手机乃至固定电话都不普及的年代里,我们派人去市里家属区逐门逐户叫人,还“控制性”地在市里几个大商场广播找人。效果还不错,绝大部分人员到位,够把飞机准备好和转场飞走。

此刻,最忙的是机务人员,那么多飞机要准备,不仅是要像平常训练那样给飞机充氧充冷加油,还要按作战要求给飞机挂满导弹、装满炮弹,按战斗起飞要求做好作战准备。简单说:平时两三天的工作量,现在要两三个小时干完!

其次是我们飞行员,要在最短时间内进行繁杂的领航计算和地图作业,熟悉将要转去的陌生机场。更关键的是,我们尚不清楚后面要干什么、执行什么任务……

超越气象 强行起飞

情况如此紧急,急到不许我们把所有飞机都备好。第二道命令是:即刻转场,好了就转,有几架转几架!

于是,我们的转场出现前所未有的局面:一是每批编队起飞都没有准确时刻;二是各批次间隔不一,短的才十几分钟,长的要数十分钟;三是编队方法不一,有双机、三机、四机等。

最早出发的是一个双机编队,安排了两架双座教练机,负责在前面看天气、蹚路子。我被编入第二批起飞的四机编队,全是单座歼击机,我负责驾驶三号机,和四号机组成僚机组,一号机和二号机作为编队长机组。

气象条件很差,整个机场被低云笼罩,还下着毛毛细雨,能见度低于最低起降条件,换到民用机场,早就关闭了。但打仗就是打仗,我们僚机组的起飞难度最大,因为不能与长机组同时在跑道上起飞(跑道没那么宽),只能让一、二号机同时起飞,三、四号机间隔8-10秒后再跟进同时起飞。

尴尬就尴尬在这个8-10秒不好把握,时间短了吧,会造成距离近,僚机组“吃”长机组尾流,造成发动机停车或是飞机翻扣,危及飞行安全;时间长了,又会造成距离远,

僚机组丢失长机组,给四机空中集合带来麻烦。

这当口,急脾气的我还犯了错误,由于担心离陆后看不见长机组,当长机组开始滑跑后的5秒钟我就松开刹车,跟进起飞!接下去,我才知道操之过急了。因为太近,我连一、二号机身上的铆钉都能看清,而这两架飞机总共四台发动机喷出的巨大涡流如同海啸模糊了视线,感觉整条跑道都扭曲跳动起来,涡流还吹得我和四号机直打晃,方向舵、平尾和副翼都受到扰动,飞机都有点不听使唤了!

“开弓没有回头箭”,我们只好尽全力保持起飞姿态,好在长机组跟我

名家论战



“飞机坟场”为美军蓄力



架油等交由大队实验室取样分析,确认机械状况。大队官兵在清除飞机危险及有毒物质过程中,要对其状况完整登记,包括已遗失的零件、敏感零件清除后安放的位置、可能被外国间谍窃取的设备的情况等等。到了封存环节,飞机首先排干原有燃油,然后注入北约等级的1010号保护油,以覆盖机载燃油系统管道和发动机,然后再次排空,从而形成保护层。紧接着,机体都用淡水仔细清洗,清除环境残留物,并使其干燥,然后检查腐蚀之处,发现问题后按照军机原军种手册处理。值得注意的是,美军对喷涂在飞机表面的防锈阻湿涂料一直三缄其口,深怕技术外泄,据媒体披露,这种涂料名为“Spraylat”,采用两道涂层,一层是密封飞机的黑色涂层,另一层是反射阳光并有助于保持内部低温的白色涂层,可以让飞机整体“冻龄”。

需要指出的是,第309大队不只接收飞机,同时还送出飞机,这里的“送出”是指飞机已无再回收部件价值时,便通过国防再利用市场办公室(DRMO)进行销售,让民间公司买走拆解。大队将飞机送

交DRMO前,必须为飞机做好准备,包括去除有害物质、去军事化、准备好相关文件等等。

第309队一向给外界留下神秘印象,早年美国空军曾自行举办相关开放,停办后允许相邻的皮马航空航天博物馆(PIMA)提供乘车游览,参加者不得中途下车,只能隔着旅游车车窗进行角度受限的拍摄,当然周边区域也可通过铁丝网摄影或观看,但仅限于外围,也有人从图森民用机场租用直升机在外围航拍(只有特许航空器能飞越基地上方)。截至2022年1月,仍有74型共3239架战机保存于此。由于欧洲出现战事,已有多国北约国家向美国提出紧急采购申请,直接从“飞机坟场”购买心仪的战斗机。张韶华

美国空军规模之大,人所共知,但您可曾听说过他们的“军机坟场”也大得惊人?目前由第309航空维护再生大队掌管的戴维斯-蒙森基地居然封存着3239架各型军机,数量之多、型号之全,“碾压”多数国家空军。鲜为人知的是,这个地处亚利桑那州沙漠深处的“飞机坟场”,蕴含着美国空军持久作战的潜力。

主要职能

第309大队成立至今超过70年,他们在低湿度、少降雨、碱性土壤的戴维斯-蒙森沙漠深处经营着

从各军种剩余或封存的飞机,许多报废飞机也要先通过他们的“法眼”,剔出堪用的配件耗材后,才能彻底销毁成“再生金属”。与其外界昵称“飞机坟场”或“骨院”不同,第309大队始终强调其“再生”作用,通过良好的封存养护措施,许多飞机能在短时间内重返蓝天,而处理过的备件也带来可观的效益,降低了重新购买的财务负担。该大队一年大约接收300架左右要保存或处理的军机,处理完的数目也与此相当,其中50-100架会重新飞行,有些回归军旅,有些进入联邦

政府(如联邦航空局),或经批准转售外国。今天,占地11平方公里的戴维斯-蒙森基地聘用了700人,每年提供了价值5亿美元的贵重备用零件给军方、政府与外国,产值十分惊人。

吞吐飞机

戴维斯-蒙森基地接收飞机是有“标准作业流程”(SOP)的。首先,大部分飞机是自行飞来,只有少数由陆路运输。抵达后,飞行员负责向第309大队移交数据并简报该机状态,而飞机上的机油、起落