

本报时政新闻中心主编 | 第735期 |
2024年10月21日 星期一
本版编辑:吴健 视觉设计:竹建英
编辑邮箱:wujian@xmwb.com.cn

军界瞭望

深夜挽长弓！看我炮兵实战射击演练

■ 自行火炮集火射击



■ 夜间火力急袭往往能取得较好打击效果

凌晨时分,夜色如墨,大地还在沉睡,陆军一支炮兵旅官兵却毫无倦意,伴随急促的哨音,他们迅速奔赴战位……一场夜间实弹射击演练拉开帷幕。

夜幕掩护下,新式炮车接连通过草原、沼泽、洼地等多种复杂路段。与白天不同,暗夜条件下能见度不足10米,陌生的机动路线和极端的天气条件,对车辆性能和驾驶员技术都是考验。车组成员必须小心谨慎,稍

有不慎便会暴露目标,受到“敌军”炮火打击,为车组协同配合带来了极大的挑战。

“前方道路被毁”“敌”实施电磁干扰,通信装备受损”“前方遭遇‘敌’雷场!”……车队向预定地域开进,电台却接连传来情况通报。面对“敌军”步步紧逼,炮兵营长梁栋不断变换通信方式,迅速启动应对预案,尽管已历经“沙场”,但如此密集的“敌情”特情,他不禁捏了把汗。

“环节越恶劣,条件越苛刻,就越能锤炼胜战能力。”整场演习重在检验指挥员的应急处置能力,种种情况想定都最大限度贴近实战环境,进一步提升人装协同作战能力。在漆黑如墨的演练场,多个侦察班组迅速前出,利用无人机、雷达等装备对“敌”目标展开立体侦察;通信分队做好抗击电磁干扰的准备,辅助火力分队实施打击;各火力单元迅速占领阵地,疏散隐蔽,

警戒伪装。作为打击核心之一,该旅所属远程火箭炮分队的指挥员曹越鹏整合目标信息,按照目标类型、重要程度合理配置火力计划,下发至各战炮班组。在部队小有名气的炮长贾明洋带领班组,只借助一点点微光,凭借“肌肉记忆”,迅速完成弹药装填、诸元装定、参数修正等准备工作。

战斗在拂晓时打响,“预备——放!”指挥员一声令下,伴随着声声巨响,各型火箭弹和炮弹瞬间呼啸出膛,覆盖目标区域,目光所及之处硝烟滚滚,“敌”目标被悉数摧毁。硝烟尚未散尽,新一轮战斗随即展开,炮兵接到转移阵地的命令,很快炮车从战斗状态转换至行军状态,按照战斗编组快速驶离阵地。面对多种特情叠加,官兵沉着应对,密切协同,见招拆招:无人机迅速抵近侦察,紧盯重要目标位置信息;一支行进的炮兵分队突遭小股“敌人”袭扰,官兵利用装备优势威慑驱逐;指挥方舱内,各席位人员紧盯屏幕,依托指挥信息系统向各分队实时传输战场态势,键盘声、报告声此起彼伏,指挥火力分队“点穴式”打击……

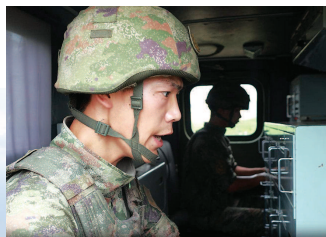
车轮滚滚,炮声隆隆。数十门自行榴炮抵达下一个预定阵地,随着射击指令展开齐射,炮弹穿膛而出,卷起漫天烟尘,目标地域陷入一片火海。与此同时,几十

公里外的火箭炮分队也按时抢占射击阵地,同步对重要目标精准“拔点”。阵地上空,一枚枚火箭弹呼啸着划破天空,形成密集的火网封锁。

“让每一枚炮弹打得都不轻松,逼着火分时刻提高警惕,保持高度戒备。”炮兵旅作训参谋表示,此次跨昼夜实弹射击演练,他们针对未来战争特点,模拟真实战场环境,没有固定套路,不设约定环节,主战装备轮番上阵,打破以往相对单一的实弹演练模式,官兵在多个陌生阵地之间辗转机动,快速占领、即停即打,多个火力分队运用不同弹药灵活组合,无人机全程展开侦察、引导和火力毁伤评估,有效考验了指挥员的临机决策指挥能力和官兵的夜间作战能力。

天色渐亮,部队凯旋。经过一夜激战,官兵顾不得休息,就地展开复盘总结,查找作战中的短板不足,制订整改措施。“战场上,敌人因为天黑就不打你了?”“一轮火力打击结束,敌人会给你留足时间转移阵地?”复盘研讨会上,这些话依然牵动着每一名官兵的思考…… 李宣睿 张明先

■ 定位定向指令 指挥员下达火炮



■ 各炮按照指令投射火力

中国火力

平时的交通 战时的壁垒

作为深埋地下的交通设施,地铁天然具有隐蔽性好、防护性强、可用空间大等特点,能在战时发挥巨大作用。苏联时代兴建的莫斯科地铁和基辅地铁,其民防作用至今都为人称道。

在莫斯科修建地铁的想法早在1875年就提出了,但真正开工却等到1931年。由于缺乏资金和技术,莫斯科地铁起初采用浅埋隧道、露天开挖的施工方法,隧道深度仅7至8米。这种方法施工较简单,但要避开建筑物或将沿线既有建筑拆除,到了1932年,浅埋隧道法施工已无以为继,工程师马科夫斯基提出改用英国的盾构法,隧道埋深达35至40米,避开地上建筑物和地下管网的影响。苏联政府认为,深埋隧道还可将地铁工程直接用作防空洞,很快批准了盾构法方案。由此,莫斯科市中心的地铁离地面的垂直高度超过40米,自动扶梯长度达70至80米。

1941年德国进攻苏联,莫斯科于7月22日首次遭到轰炸,莫斯科地铁当即发挥民防作用。空袭警报一发布,地铁立刻停运,开放市民避难,孕妇、带孩子的妇女和14周岁以下的儿童可以在停靠站台的地铁车厢里过夜,其余的人则安置在隧道和车站大厅。11月6日,苏联领导人斯大林在莫斯科地铁站向苏联人民发表著名的纪念十月革命讲话,激励苏联军民斗争到底。二战期间,有50多万人在莫斯科地铁设施中避难,车站内设置的医院里诞生了217名新生儿,而德军空袭从未对莫斯科



■ 莫斯科地铁马雅可夫斯基站



■ 基辅地铁站

科地铁造成实质性的破坏,也没有造成避难人员的伤亡,莫斯科地铁因此赢得“坚不可摧”的声誉,发挥了稳定人心的巨大作用。

基辅地铁也有类似的经历,项目设计1884年就开始了,可直到1938年,苏联基辅市苏维埃才决定上马,没想到破土动工时就被德国入侵所打断。到了1947年,苏联政府决定以高标准重建被战争破坏的基辅,其地铁工程也在国家预算资金的全力支持下开工。汲取莫斯科地铁的经验,同时考虑到防范核攻击,基辅地铁的最大埋深比莫斯科地铁还要大,它设有54个站,其中20个车站是深埋站,最深的车站是第聂伯河西岸的军械库车站,在地下105.5米处,曾长期被冠以“世

界上最深的地铁站”的名号。

基辅地铁始建阶段,就考虑兼顾民防避难所的功能,通风系统预留空气过滤接口,站内储备饮用水、医疗、应急器材和电源,最多可同时容纳10万人。基辅地铁设有完善的信号控制系统,如果市中心遭空袭打击,地面交通瘫痪,地铁还能依靠自身的应急系统保障连续运行,分批逐步将在站内避难人群向相对安全的周边郊区疏散。俄乌冲突期间,基辅多次拉响防空警报,其间地铁采取停运措施,运行的列车向车站就近停靠,车站闸口全部开放,向市民提供避难场所。同时,地下车站增设移动式厕所和应急医疗设施,安装更多手机充电插座,并提供无线网络。

从莫斯科、基辅地铁的特殊经历可以看出,以地铁车站和伴生的地下广场、地下综合体等空间能兼顾防空、避难和疏散功能。通过有针对性的防护设计和建设,地铁能抵御爆炸所产生的地面冲击波及相应的辐射、沾染、电磁脉冲等伤害,以及抵御地面建筑物倒塌、燃气管道火灾等城市次生灾害。事实上,不少国家将设立防空功能的地铁线路纳入城市民防疏散、掩蔽体系,成为城市民防的大型骨干网络工程。 李鹏

军情揭秘