



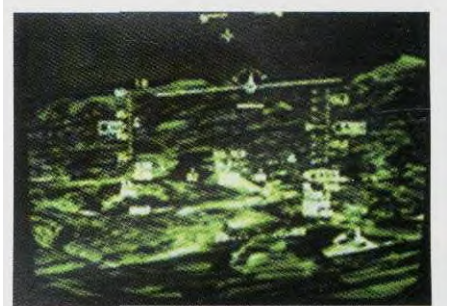
文 / 施波

华约组织解散后，与希腊缓和了紧张关系，土耳其东部成为土耳其战略上最敏感的地区。除与伊拉克、伊朗和叙利亚接壤外，土耳其还面临着乔治亚和亚美尼亚。土耳其空军分成两个地理区域，组成两个战术空军。第一个总部设在埃斯基谢希尔，控制西部地区；另一个总部设在迪亚巴克尔，控制东部地区。

第二战术空军的主要单位是一个空军基地，分别在梅尔济卡（5 基地）、马拉蒂亚省埃尔哈奇（7 基地）和迪亚巴克尔（8 基地）。另外，该地理区域内还有位于伊斯坦布尔基莱特（12 基地—运输机）和阿达纳省因古尔利（10 基地—加油机）两个基地，但这两个基地直接向总参谋部报告。

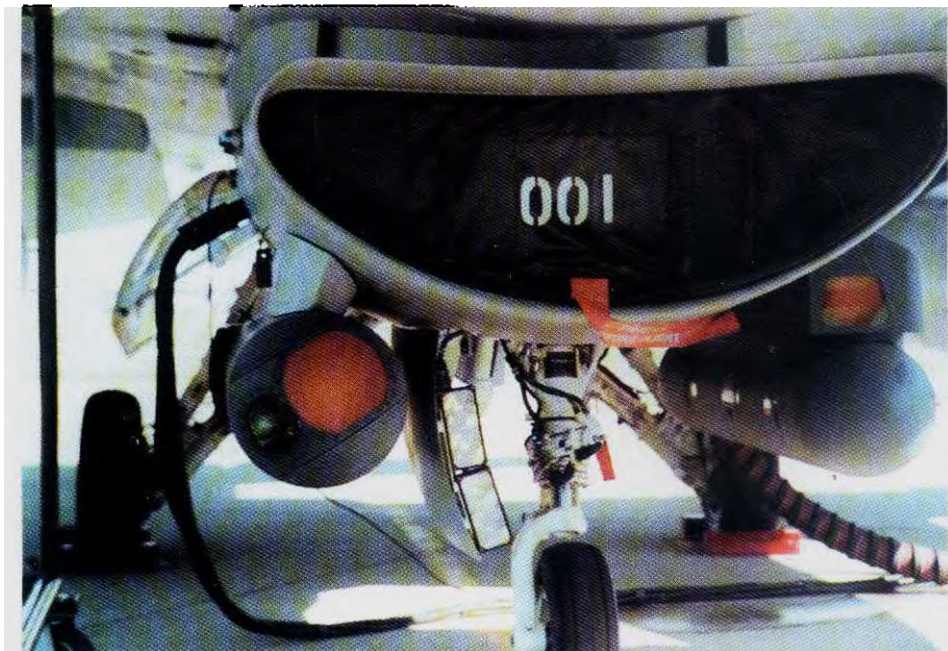
迪亚巴克尔的 8 基地有两个 F-16 中

队，181 中队（美洲豹）担任攻击角色，182 中队执行防守任务。每个中队都有第三个角色，就是作为双队的辅助功能。位置紧邻伊朗、伊拉克和叙利亚，8 基地一直保持最大的可作战状态。在装备了蓝盾（LANTRN——夜间低空导航与目标瞄准系统）的 F-16 飞机上的飞行中可以体验到这种状态。8 基地的司令官是布里格·比伦特·厄泽尔将军，他每月至少驾驶两个中队的 F-16 战机飞行 15 小时。目前，181 中队正在进入新的 LANTRN 夜间攻击转轮阶段，该任务是 2000 年 7 月 3 日布置的。自 1994 年第一架 F-16 到达后，该中队一直担负地面进攻任务。总参谋部决定东部要有一个“蓝盾”中队后，181 中队（另一个是在班德尔马的 6 基地）开始将其飞行员的训练转向新的任务。



显示屏显示的夜间攻击效果

此次训练任务中一架配置了 LANTRN 系统的飞机（两架 2 座位的和一架 1 座位的）采用超低空进场的办法模拟对埃尔祖拉姆市（距迪亚巴克尔市大约 250 千



构成 LANTIRN 系统的两个吊舱：左侧为 AN/AAQ-14 目标定位吊舱；右侧为 AN/AAQ-13 领航吊舱

米)的机场进行攻击。飞行员埃尔克尔上校是一位积累了大量“蓝盾”实际飞行经验的教员。“蓝盾”吊舱可使飞机能够在距地面几英尺,以每小时900千米的速度飞行,而且可在几乎完全漆黑的情况下飞行。AAQ-13吊舱(安装在飞机左侧的)装有FLIR(前视红外探测)和TFR(地形跟踪雷达)系统。FLIR将前方的景象以图形的形式发射到平视显示器上,虽然字符用显眼的绿光,景物却几乎与日光下看到的没有两样。TFR雷达控制飞机自动躲避任何(前方和左、右侧方的)地形障碍。AAQ-11吊舱(安装在飞机右侧的)装有用于指示目标的复杂的瞄准系统。

飞行过程

在飞机起飞前,“蓝盾”需要几分钟的初始化时间才能工作,此时飞行员完成余下的检查程序。一切准备就绪后,编队长机以特定的中队频率下达滑出掩体并转为塔台频率的指令。迪亚巴克尔塔台传来标准的信息,滑向起飞点。所有的(空中管制)通讯都是英语。此次任务的无线电呼叫代号是“Paris 06”(雀巢06),我们的飞机第一个(就是最后一个)起飞,在整个飞行过程中将保持这个位置不变。二

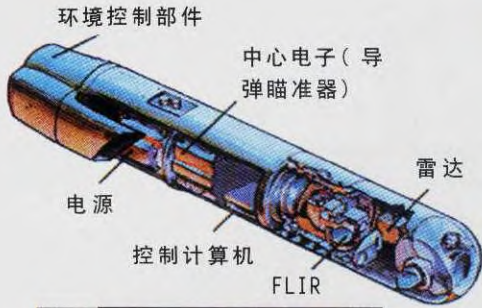
架飞机以20秒的间隔分开起飞。在黑暗中,可以看到前面两架飞机在起飞滑跑时加力燃烧室的大声音和喷出的火舌。F-16的加速度是显著的,但也没那么夸张。不一会儿飞机达到915米的高度。19时30分准时起飞,真是精确的定时。飞行几分钟后离开了建筑区,飞行员宣布到试验TFR的时候了,然后向地面俯冲。TFR反应良好。在进行设备检查时还包括左转和右转,反应是一样的。尽管在这些机动飞行中增加了几个G的过载,但TFR所提供的安全感是成功的。飞机保持610米高度非常准时地飞过间隔大约92.6千米的各个航线点,保持与第二架飞机1.8千米的间隔。当飞机靠近目标时,高度逐渐下降,最初到152.5米,然后更低,天完全黑了,只能偶尔地看到一个孤立村庄的灯光。跟上飞行过程的唯一办法就是盯着平视显示器,它连续不断地显示TFR发来的合成图像,清楚细致的图像使你完全能够看清前方的景象。在右侧的多功能显示屏上,显示着飞机的轮廓及描绘得很好的地形,使飞行员在TFR反应之前能够躲避障碍,确保飞行高度不至于太低;在左侧的多功能显示屏上,显示着雷达信息。飞机一直保持很低的航行高度,TFR向上弹起几次,拉出几个G的过载。经过另一个航点,快速地接近初始点,然后转向对准目标。

攻击目标

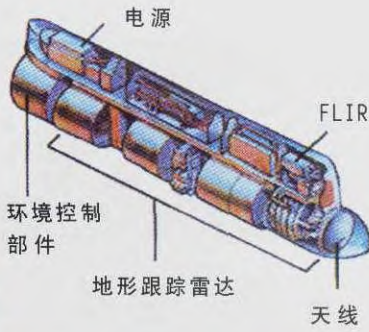
此次任务是每架飞机分别击毁埃尔祖姆机场的三个目标(跑道、塔台和散布式目标)。每架飞机首先进攻各自



“蓝盾”吊舱主要部件



目标瞄准吊舱 AN/AAQ-14



导航吊舱 AN/AAQ-13

击中，飞行员示范了一系列摆脱机动，然后又下降到低空准备对第二个目标进行攻击。

为了摆脱追踪，飞机进入低空飞行，仅飞行了数英里后，长机宣布飞机爬到再高一些的航行高度，才能看到在大约4.8千米的前方，第二架飞机的红色防碰撞指示灯在闪耀。

飞机继续飞行，三架飞机以起飞的顺序陆续着陆，进场雷达将飞机引导到最终的进场航线后飞机转为GCA（地面控制进场）控制，GCA提供PAR（精密进场着陆雷达），用无线电引导飞机降落，直到完全停下来。“夜鹰”的轮子落到迪亚巴克尔机场的跑道上时正好飞行1小时20分钟，飞机边减速边转到第一个可用的滑行道，很快到达飞机的掩体。舱门打开了，最后检查后发动机的轰鸣声开始减小。一次有趣的“蓝盾”吊舱训练任务即告完成。■

181中队的F-16C战斗机



的一个目标，然后再进攻另外的两个目标。换句话说，该机场将遭受三个攻击波，每个攻击波中各个飞机将攻击三个不同的目标。飞行员宣布几秒钟后就要转向机场并升到首次攻击的高度时，这时平视显示器上显示出飞机正以每小时495千米的速度航行。低空进场显然是为了躲避敌方雷达的探测，因此，为了让敌方雷达尽量迟些探测到，飞机就必

须尽量晚而急的脱离雷达的盲区。突然机上人员感到一个猛烈的向上拉力，在这个机动的最后阶段急速地从5-6个G变成-1.2个G的失重状态。然后飞机俯冲向第一个目标，在平视显示器上可以轻松分辨目标。在模拟攻

