



海上“搜救”

昼间海上搜救训练,战机返场,机组将“被救人员”快速送治疗。

杨盼 摄影报道

近日,华东某军用机场。夕阳即将沉入地平线,停机坪上却是一片繁忙,北部战区空军某部即将展开夜间海上搜救训练,参训官兵有条不紊地进行着飞行准备。

夜间海上搜救是高风险飞行项目,机长侯德宾和机组读卡操作,按程序启动发动机。虽然有着几千小时的飞行时间,但侯德宾丝毫不敢掉以轻心,因为他知道即将面对的环境异常复杂,不能有一点闪失。

直升机旋翼慢慢增速,战机的轰鸣声回荡在开阔的机场上。上跑道、悬停检查、增速起飞,战机编队在晚霞的映衬下向着大海飞去,机组飞行的目的地,只有一个陌生海域里的大概坐标点。

相较于海上船只救援力量,直升机搜救出动时间和巡航速度都有很大优势,可以第一时间抵达遇险现场,同时快速抵达能有效缓解落水者的恐慌心理,大大提升他们生存的概率。通常情况下,海上遇险者在4至10摄氏度的海水中,生存时间不超过3小时,搜救人员早一分钟到达,就意味着遇险人员多一分生的希望。

暮光渐渐隐去,战机即将飞越海岸线。海面上除了点点渔火,尽是漆黑一片。茫茫夜色中,直升机犹如飞入了一个充满危险的未知黑洞。

侯德宾再次提醒机组成员检查个人穿戴的救生设备,即将进入海上飞行,假如发生意外,这将是支撑他们等来救援的希望。

深入远海,驾驶舱里的飞行员失去地平线作为参照,天上的星星和海面的渔火不再清晰,让人很难分辨,长时间处于这样的环境,非常容易产生错觉。直升机编队靠仪表保持好飞行状态,身后城市的灯光慢慢在地平线上变得愈加微弱。

远处的海面上,两个明亮的红白光点交替闪烁,机组目视发现目标。机舱内,绞车手刘栋将绞车挂钩和救生员潘新超的背带连接牢固,等待直升机接近被救援目标。刘栋打开机舱侧门,半跪着将身体前倾探出机舱注视着目标位置,强烈的气流迎面扑来,让人难以睁开眼睛,但他双目始终锐利地扫视着下方海域,寻找最佳的出舱时机。

降低高度、减小速度,打开探照灯,直升机离海面越来越近,巨大的下洗气流将海面压出一片“洼地”,翻涌起阵阵白浪。刘栋竖起拇指,给救生员出舱指令,潘新超一侧身,随着缆绳慢慢向海面下降。

“向前5米!……3米!左右位置好!保持!”舱门口的刘栋通过送话器,协同机长连续修正直升机位置,以便于寻找最佳入水时机。他观测到潘新超摆动接近救援目标,抓住时机全速放下钢索,帮助救生员在目标附近入水。

侯德宾稳稳地握紧驾驶杆,调整机头对正风来的方向,努力保持直升机稳定悬停姿态。悬停,是直升机飞行员入门时最先学的技术,但悬停的操作难度极大。突然下降,可能将救生员拍进海里,导致其失去知觉;突然上升,又可能使钢索将海里的救生员缠绕带来危险,甚至在恶劣的海况下,突然下降可能使直升机直接坠入海中。悬停的时候,直升机每次面对的风力、风速以及其他气候环境都是不一样的,这些数据变化很快,这就要求飞行员通过控制杆灵活调整直升机悬停姿态。

目标近在咫尺,但受到直升机气流的影响,救生员却很难靠近。海水不停拍打在眼镜上阻挡着搜索的视线,通过一次次奋力游动,潘新超终于将救生套索固定在目标身上,并发出上升的手势。等到返回机舱,救生员潘新超已经接近力竭。

救援机在僚机的掩护下,增速飞离搜救海域。精疲力竭的刘栋和潘新超倚靠在座椅上,不约而同地将目光移向舱外,此时,一轮明月照耀大地,俯瞰城市的万家灯火,那是一份无法言说的瑰丽。

直升机返场,安全着陆,不等旋翼停转,机组将“伤员”迅速转移上等待多时的救护车,机长侯德宾的后背早已被汗水湿透。

近年来,侯德宾和战友们始终保持着高强度的飞行训练节奏,他们上高原、进戈壁、赴大漠,在酷暑和极寒条件下不断验证装备性能,积累一手数据。侯德宾说,生命是无价的,现在流下的汗水,换来的是将来遇险人员活下去的希望,值得!



夜间海上搜救训练,出舱前刘栋(右)和潘新超互相进行装备检查。



夜间海上搜救训练,绞车手刘栋半跪在舱门口配合救生员工作,僚机提供安全警戒和灯光辅助。



昼间海上搜救训练,将“被救人员”吊入机舱后,随机军医立即模拟常见伤情进行急救。



完成夜间海上搜救训练,机组立即围在一起复盘空中情况。



昼间海上搜救训练,面对模拟红外告警信号,直升机释放红外干扰弹,避免被“敌”导弹锁定。



昼间海上搜救训练,救生员(右)奋力游向“遇险”目标。

完成昼间搜救训练的战机返航。



昼间飞行训练,机务官兵目送自己维护的战机升空。