

突破“空中禁区”

——人民空军支援进军西藏任务经历

■熊华明

为粉碎帝国主义制造“西藏独立”的阴谋，完成对祖国大陆的统一，1950年1月初，中共中央作出进军西藏的决策。1950年3月中旬至4月初，进藏陆军部队胜利地进行了西昌战役，打通了进军西藏的通道。3月24日攻占康定以后，由于当时公路只通车到雅安，物资运往康定十分困难，进藏部队筹措粮食无着。西南军区于3月29日致电中央军委，请求空投支援。3月30日，毛泽东主席指示空军立即派出飞机空投粮食。



参加空投任务的人员在军旗前合影。

不惧失败勇闯禁区

接受空投任务时，空军尚未组建运输航空兵部队，能执行空投任务的只有华北军区航空处所属的一个空运队。该空运队仅有12架C-46和C-47运输机，且大都非常陈旧。

空军接到指示后，立即指定华北军区航空处挑选较好的飞机3架(2架C-46、1架C-47)和相应的机组从北京起飞，于1950年4月2日转至四川新津机场。这3架飞机连同西南军区航空处接收的4架C-46飞机，以及后来从北京增调的3架C-46飞机组成空运队，归西南军区航空处领导，执行空投任务。

康藏高原海拔平均约在4000米以上，这里恶劣多变的气候和高耸险峻的地形极不利于飞行，航空界长期将其视为“空中禁区”，要开辟航线执行空投任务，在飞机性能差、飞行经验少的当时困难重重。空运队从实际出发，决定采取分段试航、逐步延伸航线、分段前进的办法完成空投任务。经过扎实细致的准备，确定首先由空运队长谢派芬机组执行从新津向康定试航的任务。

4月3日，谢派芬机组驾驶C-47飞机进行首次试航。飞机起飞以后，却发现漫天浓云，上升到4200米时才穿出第1层云，再往上还是厚厚的云层。他们驾驶飞机继续爬高，用了15分钟只升高210米左右，把发动机油门加到最大，还是上不去，

只得被迫返航。接着进行第2次、第3次试航，都因气象条件恶劣，C-47飞机高度又上不去，连遭失败。第4次试航，改用C-46飞机，并装上氧气设备，高度上去了，而且成功飞到康定上空，可惜因为有云遮住地面目标，未能进行空投，目的仍未达到。4月15日进行第5次试航，当日康定天气转晴，试航获得成功。

这次试航的成功，不仅解决了陆军部队的急需，还增强了空运队完成任务的信心。陆军第18军先遣支队得到给养补充后继续西进，4月28日抵达康北重镇甘孜。5月初因发生粮荒，空投任务随之西进至甘孜。5月3日，由副分队长王洪智、飞行员李嘉谊驾驶C-46飞机向甘孜试航。由于越向西飞行条件越恶劣，第1次试航失败了。又经过两次试航失败以后，5月7日进行第4次试航，终于飞越大雪山，顺利到达甘孜。

在一个多月时间里，空运队的空勤人员以坚强的毅力和不屈不挠的精神，先后经过9次试航，完成了向康定、甘孜陆军部队空投粮食的任务。

多措并举开辟航线

1950年10月，进藏部队胜利结束昌都战役后，在昌都、江达、巴塘等地集结并进行休整，准备向拉萨进军。部队继续西进，不仅空投地区扩大，空投物资数量也增多。为适应进藏部队需要，空军

采取了多项措施。扩编空运部队，加紧训练空投力量。1950年11月，空军以空运队为基础组成高空运输团。1951年4月，扩编为空军第13师。除继续使用C-46飞机空投外，空军积极组织飞行人员在苏制伊尔-12运输机上进行换装训练。

继续开辟新航线，扩大空投范围。1950年10月9日、23日和12月4日，空运队分别开辟了新津至邓柯、江达、巴塘的航线。1951年2月8日和5月1日，新津至丹巴、卡贡的航线也相继试飞成功。5月24日，由大队长徐骏英、中队长刘耀宗机组驾驶C-46飞机，开辟了新津至昌都的航线，使进藏部队的空中供应线延伸了280公里。12月12日，由飞行员金逸群、黄照、杨兴满等8人组成的机组，驾驶C-46飞机向边坝试航空投成功，开辟了新津—昌都—恩达—硕督—边坝航线。从此，空投范围成倍增大，陆军部队急需的粮食和作战物资得到了一定保证。

修建甘孜机场作为空投的前进基地，并在起降机场和空投区建立健全保障设施。到1951年下半年，空军共建立通信、导航、气象台站54个，改善了空投区的航行条件。

1951年5月23日，中央人民政府和原西藏地方政府在北京签订《关于和平解放西藏办法的协议》，实现西藏和平解放。为保障协议贯彻执行，7至8月间，陆军第18军的部队分别从昌都、甘孜等地向拉萨进军。空军第13师调集20余

架运输机，以四川广汉机场为基地，向昌都、卡贡等地进行为期2个月的突击空投。进藏部队战胜了重重困难，同时也从地面和空中得到补给，进军速度较快，先遣支队于1951年8月29日进驻拉萨，10月26日第18军主力部队抵达拉萨。

攻克万难深入高原

1951年10月，进藏部队先后进驻大昭、拉萨、日喀则等地，要求空军向西延伸航线。空军第13师随即开始组织向大昭试航。

根据研究，完成向大昭的试航任务困难很大。如果在甘孜机场起降，C-46飞机由于性能限制首先被排除，而使用伊尔-12运输机，又因载重不够无法完成任务。若从新津机场起飞，伊尔-12运输机不装载任何空投物资都超重，使用C-46飞机则可能完成这一任务，但这种飞机机体老旧，加之航行区域气象多变，无备用降场可用，因此成功率不大。尽管如此，西南军区空军还是决心一试。

为保证飞机有足够的油料同时尽量减少重量，地勤人员经过反复研究试验，在C-46飞机的机舱内加装了轻便油箱，以增加载油量。1952年6月7日，第13师37团大队长李向民、团领航主任阎履敏等8人组成试飞小组，驾驶C-46飞机，装载物资260公斤，从新津机场起飞，飞行高度6500米，总航时9时38分，往返航程2247公里，胜利完成了至大昭的试航空投任务。

虽然成功试航大昭，但在试航过程中，C-46飞机多次发生发动机震动、仪表失灵、滑油系统漏油等问题，航线附近缺少导航设施，又无备降机场，安全得不到保障。为继续有效地保障进藏部队的供应，空军向中央军委建议，设法购买性能较好的飞机，并在拉萨修建机场和改善飞行保障设施，但当时条件受限，一时难以做到。1952年11月，康藏公路通车到昌都，进藏部队的后勤供应开始好转，空军支援进藏部队空投物资的任务遂告结束。

1950年4月至1952年11月，空军支援进军西藏，在康藏高原共开辟航线25条，出动飞机1282架次，向康定、甘孜、巴塘、丹巴、卡贡、昌都、边坝、大昭等地陆军部队空投各种物资232.6万公斤。

燕山脚下地道战

■郭镇豪

“地道好，地道妙，打了敌人钻地道。明里打，暗里挑，消灭敌人最可靠。”一首在焦庄户村流传多年的歌谣，唱出了地道战机动灵活的斗争方式，为当地的战斗传奇涂上一抹亮色。

焦庄户村位于北京市顺义区东北部。抗日战争时期，它是通往平西、平北根据地的必经之路，战略地位十分重要。1938年冬，凶残的日寇大举入侵焦庄户一带，当地人民生命财产受到严重损失和威胁。

1939年夏，在冀东坚持抗战的八路军第4纵队3支队来到焦庄户村，宣传抗日救国主张，其间发展村民马福为秘密办事员。1943年，马福被选为焦庄户村村长，成为全村对敌斗争的带头人。在他的带领下，当地村民经常到敌占区袭扰、破坏，搅得敌人日夜不宁。

敌人视焦庄户村为眼中钉、肉中刺，不仅高价悬赏缉拿马福，还加强了“扫荡”。为躲避搜捕，村民在家里较隐蔽的地方挖建小肚大的地洞。等敌人来了，村民就藏进地洞，洞口用柴草或其他东西盖住，大家称之为“隐蔽洞”。

地洞毕竟是死洞，一旦被敌人发现就没有回旋余地。为保护村民安全，与敌人长期作斗争，马福开始带领村民挖建地道。经过一冬天的奋战，地道将各家的隐蔽洞连接起来，并从村里通向村外。1944年，为提高焦庄户村地道的防护水平，三(河)通(县)顺(义)联合县派人员来焦庄户推广冀中地道战的经验，教村民在地道内装上翻板，实现了防水、防烟、防毒气功能，并增加了陷阱、通风口、单人掩体，以及和地面相通的暗堡、瞭望孔、射击孔等战斗设施，还挖了十几处指挥所和休息室，使村民能较长时间在地道内战斗和生活。

地道经过升级改造后，即使敌人找到洞口，使用烟熏、灌水等破坏手段，也不会对地道里的人员造成伤害。同时，地道结合地面人防工事和地形地物，增加了立体交叉火力，具备了打防结合的综合功能。此外，通过进一步的地道挖掘，焦庄户村的地道与南边唐河村、北边大北坞村的地道形成了三村相连的

“地下长城”。就这样，焦庄户地道在实战中不断改造和扩展，从最初只能藏人的隐蔽洞，变为能藏、能走、能防、能打的“四能”地道网。

抗日战争结束后，焦庄户村的地道维修和改造并未停止，最终形成全长11.5公里的“地下长城”。在解放战争中也发挥了重要作用。据统计，在抗日战争和解放战争中，焦庄户人民依托这一“地下长城”，先后与敌人英勇作战150余次，打死、打伤敌人100余人，缴获长短枪100余支、子弹3000余发，有力地支援了抗日根据地和解放区。由于战绩卓著，1947年11月10日，顺义县政府授予焦庄户“人民第一堡垒”光荣称号。



位于北京市顺义区龙湾屯镇的焦庄户地道战遗址纪念馆。

善守者，捣其巢穴以牵之

——以弱胜强的官渡之战

■张 肇 白海慧

原典

善守者，塞其险阻以遏之，清其原野以待之，绝其粮道以饥之，劫其营垒以挽之，捣其巢穴以牵之。

善于防守的人，闭塞险阻遏止敌人，坚壁清野对付敌人，断敌粮道饥饿敌人，袭敌营垒骚扰敌人，捣敌巢穴牵制敌人。《投笔谈·持衡》主要论述了在战场上，如何通过合理的战术运动，使自己居于总体态势上的有利地位。对于本身处于被动的防守一方来说，这样的行动更为重要，是进行强弱、攻守转换的关键方法。

经典战例

建安四年，袁绍攻灭公孙瓒后，欲南攻曹操。建安五年二月，袁绍统步兵10万、骑兵1万，占黎阳，攻延津，并派大将颜良等围攻白马，以掩护其主力渡河南进。四月，曹操采用声东击西之计，率军临黄河渡口佯示北渡，袁绍急忙分兵西迎曹军。曹军趁机率袭白马，杀颜良。袁绍闻讯派大将文丑和与袁绍联手刘豹，率五六千骑追击曹军。曹操令士卒解鞍放马，丢弃辎重。趁袁军争抢财物时，曹军突然反击，斩杀文丑，再败袁军。

曹操鉴于敌众之势，主动回军官渡，再择战机。八月，袁绍统军向官渡

战例解析

官渡之战是中国历史上以少胜多的著名战例。此战中，曹操善用良策、攻守相济、屡出奇兵、巧施火攻，体现出他的用兵谋略和指挥才能，与袁绍短于筹谋、恃强骄躁、不善用人等弱点形成鲜明对比。

坚韧顽强，持重待机。战争不仅是物质力量的比拼，也是精神意志的较量。奇谋良策不仅往往在坚持中产生，也往往在坚持中才能奏效。所谓狭路相逢勇者胜，就是当生死的考验来临之际，心理与生理的抗争达

到极限之时，看谁更能咬紧牙关，比对手多坚持一下。谋略创造，不仅是一种智慧，也是一种意志、一种精神状态。保持争取胜利的信念之火不灭，才可能抓住战机创造奇迹，赢得胜利。袁绍大军来袭时，曹军虽然在前期作战中斩颜良、诛文丑，挫敌锐气，但彼强己弱的态势并未根本改变。于是，曹操主动撤回官渡防守，寻机再战。双方主力对峙于官渡，鏖战连连，胶着难解。相持一阵后，曹军面临短兵缺粮的窘境，恐惧情绪开始蔓延，连曹操自己都一度动摇，给荀或写信，商议能否退回许都。荀或指出，这场战役退无可退，是决定天下大势的关键一战，况且曹军以弱敌强已半年之久，获胜的因素依然存在，建议继续坚守、伺机破敌。曹操虽万般艰难，但还是接受了这一建议，死守不退。一方面，他令曹仁领兵击败袁曹后方的刘豹，继而击破从西面切断曹军补给的韩豹，又从关中调来2000余匹战马，增强了战力；另一方面，派徐晃等截烧袁军数千辆粮车于故市，削弱了对手。

洞幽察微，当机立断。经过艰难对峙，战争终于出现转机。建安五年冬，袁绍派于禁带兵北迎粮车，将绝大部分军粮集中屯放在鸟巢。沮授担心这种“把所有鸡蛋放进一个篮子”的安排不妥，建议袁绍另外派兵接应，严加防护，防止曹军偷袭。然而，这个合理建议被刚愎自用的袁绍否决了。而许攸因家属犯法下狱，转投曹操，将袁军部署尽告曹操，并特别强调，鸟巢屯有大

量袁军粮草辎重，且疏于防备，若能出其不意，以轻兵急袭，焚毁粮草，必能一举破敌。曹操立刻意识到，对手的致命弱点暴露了，“军无辎重则亡，无粮食则亡，无委积则亡”，此时对抗双方都精疲力竭，作战意志逼近极限，摧毁袁军的后勤保障是逆转战局的关键，当即决定亲率精锐夜袭鸟巢。

捣敌巢穴，釜底抽薪。定下奇袭的作战决心后，曹操进行了周密的准备。精选骑兵步兵，换上袁军服饰，打着袁军旗帜，从偏僻小路街枚疾走，奔袭敌后，同时携带大量草草以备火攻。途中偶遇袁军询问时，曹军谎称“主帅担心曹操抄我军后路，派我们去后面加强防御”，以此蒙混过关，继续赶路。袁军识破这支伪装渗透、直插己方要害的曹军后，急忙发兵救援。面对身后大队袁军的步步紧逼，曹操表现出令人叹服的胆略，断然拒绝了部下分兵阻援的建议，严令全体将士拼死向前，终于在援军抵达前攻破鸟巢，一举烧尽了袁军粮草，继而败其援军。在官渡前线强攻曹军营寨的袁军主力，面对曹军的严防死守，束手无策，又听闻鸟巢粮草被袭，补给断绝，顿时斗志全无，在张郃、高览的带领下转投曹操。至此，袁军彻底失败已成定局。

这场防御作战中，千方百计等待和把握战机，出其不意捣毁对手巢穴的胜利成为整个战役的转折点，奠定了曹操统一北方的基础，将曹操的军事才能展现得淋漓尽致。



读兵书 研战策

一生只飞一次的“云杉鹅”

■曹胜杰 张启元

H-4水上飞机(以下简称H-4)，绰号“云杉鹅”，机长66.6米，机高9.15米，翼展97.54米，起飞重量181.4吨。如果你对数字不敏感，可以做个更直观的对比，它的机身有3层楼高，翼展几乎有足球场那么长。

1942年，第二次世界大战正在鏖战中。大西洋上的盟军船只时常遭到德国U型潜艇的攻击并沉没，盟军补给线受到严峻威胁。美军决定使用飞机代替运输船，随后公开征求方案。

美国实业家亨利·凯撒与飞机大亨霍华德·休斯合作，提出了研制HK-1飞机的设计方案。根据方案，HK-1载重高达15万磅，能运载750余名全副武装的士兵或两辆30吨重的M4谢尔曼坦克。战争期间，因钢、铝等物资配给有限，这架飞机几乎由木材(主要是桦木)建造而成。

随着战事推进，大西洋上的盟军逐渐掌握主动权，德国U型潜艇的威胁明显减少，HK-1没有了用武之地。凯撒

对此感到沮丧，退出了项目。休斯随即将HK-1改为H-4。此时，休斯完全被这具有挑战性的项目所吸引，即使美国政府不再投入资金研发，他自掏腰包也要坚持完成该项目。

为战争而造的H-4，在第二次世界大战结束后才完成制造。1946年6月，H-4被分段运往长滩进行最后的组装。1947年11月2日，H-4迎来了滑行试验。不说飞行试验，是因为公众都认为H-4飞不起来，只会在水面滑行穿过海峡。在前两次滑行后，休斯做了个大胆的决定，他将速度调高一个档次。只见H-4在休斯的驾驶下，劈开波浪，向前疾驶，很快离开水面，低空飞行。根据飞行日志记载，H-4飞行高度21米，飞行距离1600余米，飞行时间约30秒。

遗憾的是，这是“云杉鹅”第一次飞行，也是最后一次。70余年过去了，这架“云杉鹅”依然完好，陈列于美国俄勒冈州长荣航空航天博物馆。



进行首飞的H-4水上飞机。