

讲述美国空袭利比亚“黄金峡谷”行动

1986年，我参加了美国空袭利比亚的“黄金峡谷”行动。当时我是一名美国战斗机飞行员，在英国莱肯希思皇家空军基地服役，座驾是一架通用动力公司的F-111F“土豚”。那天是4月13日，星期天，我收到了一个电话，给我打电话的人让我带上飞行服，到第494战术战斗机中队报到。这很奇怪，因为我当时隶属于第495战斗机中队。到对手中队去飞行太糟糕了，双方都不愿意再次见面。

我大概下午一点到达。飞行员们已经集合在主会议室，并听取简报。二战结束后，这可是美国飞机第一次从英国基地起飞执行攻击任务。

为了惩罚利比亚支持国际恐怖主义，自那年一月起，我所在的联队就开始参与制定各种对利比亚的打击行动计划。计划一直都限于用4至6架战机，攻击一个目标。但是在起飞前的24小时，空军将行动计划扩大，用18架F-111F攻击3个目标。（飞过突尼斯后，航母起飞的海军飞机将会与我们在锡德拉海湾上空会合，他们也将袭击利比亚，目标是海湾东部的班加西。）3架F-111攻击缪拉·西迪·比拉勒恐怖主义训练基地，6架攻击利比亚首都的黎波里机场的军用区，其余9架（我是这个组的3号）攻击位于的黎波里市区的阿齐齐耶兵营。由于法国和西班牙不提供飞越权，为保证这次长途飞行的空中加油，集合足够的空中加油机成了难题。

我可能是这次任务中资历最浅的飞行员了。以前我从未在夜间飞 400 英尺以下的高度，这次任务要求我们以 200 英尺的高度飞向目标——时速却达到了 700 英里；以前我也从未投过实弹，而这次我的飞机却挂着 2000 磅的激光制导炸弹；以前我的最长任务时间是 4.5 小时，这次计划绕过西班牙再返回的时间要超过 13 小时。更要命的是，我从未进行过 KC-10 加油机的空中加油——而且是在无线电静默的状态下，也未发射过箔条和闪光弹（为了干扰雷达制导和热跟踪导弹）。

幸运的是，跟我搭档的武器系统操作手经验丰富。迈克和我熬夜做计划，勉强保证了最低限度的睡眠时间。第二天，也就是星期一，我们返回第 494 战斗机中队，听取最新的情况评估，定下空中加油方案，从航空医师那里领取安非他明（一种抗疲劳药），签下生死文书，检查密码，带上快餐盒。我还特意多带了尿袋。

做完最后的简报，我们登上了敞篷车。我坐在此次任务的指挥官旁边，坦承：“老大，我以前从未进行过 KC-10 的空中加油”。他看我的眼神，就像父亲看着儿子，“吉姆，这话不合时宜。你会做得很棒的。”

起飞和空中编队都很顺利，我们的机群调头向南，沿着西班牙和葡萄牙的海岸飞行。太阳快要落山的时候，我看到了 6 架 KC-10 加油机正给另外 6 架 KC-10 加油机进行空中加油，而它们刚从 KC-135 那里加过油。正在加油的 KC-10 旁边，3 架 F-111F

正在排队等待。在如此壮观的阵容里飞行，我不禁哼起了瓦格纳的《女武神之骑》。

进行过第 10 次空中加油后，我关上灯，启动地形跟踪雷达，开始下降高度。下降至 5000 英尺时，我们发现雷达测高计出了故障，这可是飞平滑地形（如水面）时的重要设备。当高度计显示 1000 英尺时我开始平飞——此高度是基于我们起飞时得到的大气压预报算出的。

我们飞向利比亚海岸前的最后一个雷达修正点——意大利蓝佩杜萨岛西部尖端的一座塔。我们的导航系统一直很顺畅，但是当迈克选择这座塔时，指针位置却向西偏了 1 英里。这个错误是计划制定过程中产生的，这导致给了所有机组不准确的坐标。迈克发现了这一错误，就没有使用这个坐标更新我们的导航系统。他的这一决定可能是我们能够击中目标的唯一因素：其他根据错误坐标更新了导航系统的都没击中。我对这座塔最深刻的印象是，我们飞过它时的高度刚好低于它的顶部。那我们是在海浪上空多少英尺飞行呢？

我忽然被一种可能的想法弄得焦躁不安，不住地深呼吸。如果我们是唯一一架没有服从命令的飞机怎么办？那么，当我们接近目标时，地狱就向我们敞开了。

天空阴沉沉的，月亮四个小时前就落山了。我们飞行的整条航线都是处于“没有指挥”的状态下。我们起飞前的最后一次天气简报说，从蓝佩杜萨岛飞向目标时，会有 20 英里/小时的顺风，

但是相反，我们却在与 23 英里/小时的逆风抗争。如果风向确实如此，那可能是我们的天气预报出错了。

没有开加力燃烧时，F-111F 的最大速度是 655 英里/小时。接近轰炸航路的起点时，我们慢了 10 秒钟，所以我选择开加力，以 690 英里/小时加速两分钟。加速时飞机开始抖动，我克制住眩晕，把飞机拉平。当我们到达起点时，我向左转弯直扑目标，按下秒表，并重开加力。我们向目标冲刺时，计划的速度 690 英里/小时，高度 200 英尺。我们不敢下降高度，但是我们必须计算好时间，否则就有撞上别人的飞机或炸弹的危险了。

向目标的冲刺使我们的感官超负荷了。地形跟踪雷达不停的发出“向上飞”的尖鸣，尽管我们并不用它，但是我们也不敢关掉它，因为它还能够接收海浪微弱的信号反馈。比这声音还要响亮的是雷达告警接收器，声音就像新人做的广播节目。这声音是在告诉我们出现了新的雷达威胁。利比亚人已经关掉了搜索雷达，开始使用定向跟踪雷达追踪我们。每一个搜索雷达周期、每一次被跟踪雷达扫描，都会引发雷达告警。到了最后，声音更像是一张损坏的唱片。我很想把音频设备关掉，但是又怕错过了重要的信息，比如内部通话或无线电呼叫。

当我们接近的黎波里时，天空中到处都是曳光弹和地对空导弹，但是对我们而言，最大的威胁是一头扎进海里。由于不可靠的气压高度定位和坏掉的雷达测高计，我们不知道自己真正的飞行高度，而且是以近 700 英里/小时的速度，万一拍打一下海浪

可不是儿戏。

我们到达了拉起点，距离目标还有 18 秒。我们的战术是向上抛炸弹，做一个跃升转弯半滚倒转，然后保持高度，对炸弹进行激光制导。在拉起前，我关掉了加力，并把机翼后掠角调整为 54 度。在拉起点，我做了 4g 的拉起，把操纵杆拉至中央，按下投弹按钮（俗称“泡菜”），让武器系统计算出何时投下炸弹。我完全按照训练和反射做出的动作。箔条，拉起，“泡菜”，箔条。箔条/闪光弹，跃升转弯半滚倒转。“爆炸前 18 秒。”箔条/闪光弹。“10 秒。”箔条/闪光弹。“5 秒。”箔条/闪光弹。“爆炸。”箔条/闪光弹。

我们投下的炸弹击中目标不久，我看到了一团巨大的火焰划过港口上空。后来我才知道，那是“卡玛 52”——这次空袭中损失的 F-111。我们没时间体会自己的感受；还有很长的路程要飞。炸弹丢下后，我把机翼向后掠，在不开加力的情况下尽可能地离开——事实证明，加力燃烧无疑是在给防空高炮指示目标。

大约 90 分钟后，我们接上了加油机的加油闭锁——剩下 2000 磅燃油，只够飞行 15 分钟。我们的飞机降落在莱肯希思基地，之后被拖进飞机掩体。一队大篷车已经守候在那里了。空军参谋长查尔斯·加百利将军正在等待我们归来。我把头盔放进包里，开始收集自己的东西：手枪和子弹、地图、密码本、清单、空饭盒、水壶，以及两个尿袋。我小心地从座椅上起身，走下扶

梯。当我转过身时，加百利将军正伸出右手等待着。

我们的目光相触。那一刻我很尴尬，但是将军一下子就明白了。他立刻用左手接过尿袋，用他的右手握紧我空出的右手。那是我第一次见参谋长，而我给他的竟是两袋尿！

(作者：詹姆斯·A·希门尼斯)

来源：天津民防网