

人民空军成立70周年特别策划

走近旅团长②

“鲲鹏展翅，九万里，翻动扶摇羊角。背负青天朝下看，都是人间城郭。”

受领国庆阅兵任务后，这段诗句中的浪漫描绘，成了空军运输航空兵某团团长滕辉的美好憧憬。

驾钢铁“鲲鹏”飞过天安门，低空凝望祖国的“心脏”，俯瞰庄严隆重的国庆

盛典，是无数人一生难有的机会，即使他是一名飞行了7000多小时的资深飞行员。

当那一天来临，运-20三机编队在习主席和全国人民的注视下，分秒不差地飞过天安门。那一刻，滕辉的眼睛一刻也没离开旁边的战机，始终标

定着飞行姿态。广场上，不约而同的欢呼雀跃，忘情奔涌的激动泪水，群情振奋的引吭高歌……他什么都没看到。

这是我军历史上的第一次大型运输机编队飞过天安门受阅，容不得丝毫闪失。风速、风向、高度、距离……瞬息万

变的数据，都需要在最短时间内准确判明。有人问滕辉阅兵飞行时是什么感觉？滕辉脱口而出的答案居然是“感觉有侧风”……

“风之积也不厚，则其负大翼也无力。”载梦前行，御风展翅的中国“鲲鹏”，正如一个伟大时代的隐喻。

对话空军运输航空兵某团团长滕辉——

逐梦前行，我们和“鲲鹏”一起成长

■本报记者 魏 兵 特约记者 杨 进 通讯员 刘 书

特 稿

这个伟大时代，好比托举“鲲鹏”翅膀的云水和长风

2007年，一个网络新词——“压力山大”，迅速流行开来。那时，在天空奋斗的中国军人，真切体会到了这个网络新词的滋味！

就在这一年，俄罗斯车里雅宾斯克，上海合作组织“和平使命-2007”演习，吸引了世界的目光。我军的表现可圈可点，但也暴露出一个无法回避的短板——远程投送能力不足，出动规模仅相当于一个团的兵力。

环顾世界，当时美军拥有战略运输机499架，俄军战略运输机也有369架，都拥有在一个波次内将几个重装旅投送到5000公里之外的能力。

就在这一年，美国兰德公司发布咨询报告称：由于中国没有大飞机等大型投送平台，整体军力并不能与大国地位匹配。

如果把一个国家比喻成巨人，空中运输和远程投送就是这个巨人“延展的双臂”，是大国空军的基本行动样式和核心能力。然而长达一个多世纪的时间里，关于运输机、关于大型运输机，中国只能长期沉默不语……

时间，是伟大的剧作者。也就是在这一年，我国大型运输机项目正式立项。

正如波兰诗人辛·波斯卡的诗句所说：“时机尚未成熟，变成他们的命运。”彼时的滕辉，刚刚晋升少校，已成长为飞行测量部队的一名骨干；长期两地分居的妻子终于来到驻地和他团聚，他们有了一个完整安定的家。

运-20和它未来的驾驭者，彼此的航线似乎还看不到交叉点。

不久之后，空军一支年轻的运输航空兵部队，改装国产某型运输机，从各部队选拔飞行员，迈开了由战术级投送力量向战役级投送力量转型的步伐。滕辉迎来了一次改变人生航线的机会。

家人并不赞同：才团聚多久，又要到千里之外去，刚安好的一个家又拆开！

领导也不舍得：在这边发展势头挺好，换专业、换环境，并不利于个人进步……

他说：“我想飞得更高更远！”如今回想当初的那个选择，滕辉常常谈到自己从“鲲鹏”二字中咀嚼出的道理——

这种中国古代神话中的巨鸟，不仅寓意着远大的志向，也寓意着由“鲲”化“鹏”的应时之变。

没有足够深厚的积淀，船再大也没法航行，翅膀再大也使不上力气，这个伟大时代好比托举“鲲鹏”翅膀的云水和长风，新时代的风生水起正带给中国军队、中国军人太多意想不到的机遇和馈赠。

李大钊说，“大凡新命之诞生，新运之创造，必经一番苦痛为之代价。”许多事，不是一觉醒来就是明天那样简单。

有专家这样说：让大飞机上天飞行比发射火箭要更复杂、更困难。制造一架大型运输机，更是对一个国家工业体系的“集体考试”。仅完成大型运输机的工装设计，图纸量就有28万张，一张张连起来能够绵延82公里；一张一张摆起来，比10层楼还高……“鲲鹏”出世，几经坎坷。

滕辉的改装之路也并不平坦。新单位营区老旧，基础设施滞后。一两年间，他们换了5个机场，不停地搬家，大家自嘲是“走训”。然而就在这种动荡中，滕辉完成了1000多个飞行小时，成



“鲲鹏”展翅，扶摇万里。图为国产大型运输机运-20展开飞行训练。叶费童摄



空军运输航空兵某团团长滕辉

为该型运输机最早一批机长。

仿佛长征，一支支队从不同的地方出发，经历一次次会师，凝聚起更为磅礴的力量。自2015年8月起，以滕辉所在的空军航空兵某部为主体，数百名来自全空军大飞机部队的优秀飞行尖子和保障骨干经过层层筛选，为了共同的梦想走到了运-20装接改装的一线。

2016年7月，运-20列装后首飞，在一场薄雾细雨中开始。伴随着连续、低沉的轰鸣声，飞机缓缓地在跑道上滑行了一圈，滕辉将油门加满，动作协调而娴熟，飞机的轰鸣声骤然充盈了整个机场，巨大的机体像离弦之箭般冲了出去，腾空而起。

“50米，20米，5米……”当“鲲鹏”沿着标准下滑线飘然降落，所有人都兴奋得欢呼起来！作为首飞机组的成员，滕辉的心里更是久久无法平静。

这是一个历史性的时刻。运-20飞机在部队列装后成功首飞，标志着在我军运输机序列中，拥有了第一款大型国产运输机。

“如果钢铁有温度，他们就是那封藏其中的灼热”

至今，滕辉仍记得首次操纵“鲲鹏”探索极限性能时的感受——

短短几秒钟，机身颤振突然加剧，刚刚还轻盈如燕的飞机一下子变得“暴怒”起来，机舱内响起一阵急促的报警声：“失速！失速！失速……”

飞机开始滚转，飞机好似受惊的野马。滕辉迅速指挥机组成员切换到手动驾驶模式……飞机正常改出，呼啸着冲向天空。所有人都长出了一口气。

作为大型运输机，飞行失速被视为难度最高、风险最大的课目。以往在改装阶段开展此项训练，曾是一道不可逾越的“禁区”。如今，首批参加改装的飞行员都要体验这种感觉。他们一次次进入失速，不断逼近极限，逐步摸清了各种状态下的数据。

滕辉说，这一动作除了探索战机的极限性能、增大训练安全裕度外，还有更多实战意义。特别是运输机担负投送任务时，这一状态的飞行会让空投范围更加聚焦，空投装备和兵力集结更加迅速，能大大增加战场胜算。

驾驭“鲲鹏”，他们先后组织了失速临界状态飞行、小速度低空模拟投送等多种边界条件的训练，大大加速了新质战斗力的生成。

选拔改装运-20的飞行员，都不是新手，谁不知道课目背后的风险？

为啥义无反顾？滕辉讲起了飞机研制过程中的一段故事：

那一年春天，某项试验进入了关键阶段。那天，试验正在进行，突然一种摄人心魄的声响直刺人的耳膜，紧接着地动山摇，人像站在风浪中的小舢板上，怎么也站不住。

“不好，地震了！快跑——”

冲出实验室，惊魂未定的人们，看到周围大山上一块块卡车大小的石头向下滚落，带起一股股黄色的尘烟。一座小山头居然被削去了一半，正缓缓地向下滑落。

“哎呀，数据还在里面，还有试验录像！”不知是谁大声喊道。

“一定要把数据抢救出来！”他们一边喊着一边向实验室冲……

正是这种近乎疯狂的劲儿，把“鲲鹏”这个关于天空的古老寓言，变成了一个呼啸而来的真切现实。

歼-15舰载机研制现场总指挥罗阳牺牲之后，有人写下这样的文字：“如果钢铁有温度，他们就是那封藏其中的灼热。这是一群人的温度，也是一代人的温度。”

滕辉说，很多人其实不知道，罗阳也曾是运-20尾翼研制的指挥员。“无论他们还是我们，用自己的生命赋予‘鲲鹏’以生命，机身上就拥有了我们这一代人的体温。”

这一代人的体温有多高？那是热血的温度，是熔化铁水的温度，是燃烧激情的温度。

在团史馆，至今保留着一件烧焦的飞行皮服，他的主人叫刘平。

那一天，一架飞机在充氧过程中发生险情。危急关头，空中机械师刘平脱下皮服，冒着随时可能爆炸的危险，用身体死死顶住皮服，阻止险情蔓延。在场官兵没有一人后退，只用了短短30秒就排除了险情。

事后，有人问他们害不害怕？特设员胥宏超说：“当时根本没顾不上怕，下意识就是去处置，现在想起来确实有点后怕，不过怕也得上，不能有任

何一点闪失。”

“当生死就是分秒之间的选择时，我觉得说勇敢已经不够来描述了，这是一种信念、情怀和对职责的忠诚。”滕辉说，问题发生后，机务官兵一连7个昼夜不眠不休，最终从根本上彻底消除了一系列隐患。

“当玩了命也完不成任务时，只有创新”

“不是变革，是革命！”

谈到运-20的列装，滕辉说，一款跨代的飞机，对军事运输航空领域具有革命性意义。对人、对文化、对理念、对结构、对模式，都将产生深层次的革命。

空投师李国文是第一批改装伊尔-76运输机的机务人员，从事运输机机务工作已经28年了，执行过利比亚撤侨等任务。这样一名老机务专家，接触运-20后感觉许多观念完全被颠覆。

他说：“现在空投任务较之以前有简单的一面，又有复杂的地方。”“简单”的是操作的自动化，整个空投过程由计算机来控制，只要提前输入装载方案，机舱内有多少货物，需要分几批空投多少，都会在显示屏上清楚直观地显示出来，实施空投也只需“一键即可”，而不是像过去那样靠人去清点货物，靠人力把货物推出机舱。

空中操作更加“简单”，但任务系统本身却较之以前更加“复杂”。过去的空投任务系统，在整个机务工作的子系统中，只能算是个“小专业”，现在却变成了特设等专业的“大系统”。

改装之初，李国文看到文件资料时吓了一跳。文件资料比特设、航电专业加起来都要多，大大小小的文件装起来有一皮箱。

发蒙的不只是机务人员。运-20的研制采用了航空领域最先进的理念和技术，很多地方的变化都是翻天覆地。曾经的机长、教员面对全新的操作理念、知识结构，几乎都是从零起步。

滕辉回忆说：“接装培训时，吃饭睡觉都在想飞行，闭上眼睛就是飞机座舱，做梦都还伸出手摸电门按钮。可后来大家发现，不是光下苦功就能驾驭运-20的……”

飞机研制者们的一句口头禅，点醒了官兵们：“当玩了命也完不成任务时，只有创新。”

“一人能起飞、两人能执行任务、三人能作战。”与国产中型运输机相比，运-20飞机最大的变化是驾驶体制的革新，由传统的多人制改为两人制飞行。这就意味着飞行员要承担起过去飞行、领航、通信和机械师四个角色的工作，这要求飞行员知识面

要更加宽泛，对飞机构造和原理要更加了解。

这种转变实际是理念的转变。飞机的自动化程度提高了，减少了人的体力工作，却增加了脑力工作。飞行员也从单纯的驾驶员，转变为飞机资源的管理者。滕辉打了个生动的比方：每一名机长都好比大型企业的“CEO”，从一名“一杆两舵”的飞行员成为机组资源的管理者。

机组资源管理要求机长与副驾驶、第三座飞行员有各自的分工区域，相互之间责任明晰，一举一动都需要一人做、一人查，实现说到、看到、摸到、复查到。哪怕你是机长，也不能代替副驾驶进行操作。

“别伸手！”这成为刚进入模拟训练时，教员们提醒最多的话。

在模拟飞行中，一些老飞行员看见搭档的技术动作不当，就会习惯性伸出手想代替搭档操作。然而，这却是一种“越界”行为，新的模式要求，你可以提示搭档，却不能代劳。许多老飞行员刚刚一伸手，想替搭档操作，就被教员当场“喝止”。到了后来，往往伸出手的那一刹那，想起教员严厉教训，手又像是被“电”了一下，迅速地收了回来。

在机组资源管理中，“一切行为皆有标准”是个重要的理念。飞行操纵的一举一动都必须按“手册”执行，甚至连对话也是标准统一的规范。

飞行员彭聪来自轰炸机部队，过去他在机组里面交流，用语很有个性。比如说，加满油门，准备起飞。飞行员之间的用语就有可能有：“把油门加满”“把油门加到起飞功率”等，但现在规范用语只有“调定起飞功率”。

最开始彭聪觉得不太适应，觉得表达清楚意思就行了。时间一长他才发现标准用语的意义。在紧急情况下，标准用语不仅能提高机组之间交流的效率，而且不会产生误解。

这种标准化、统一化的规范，使得机组之间缩短磨合的过程，对于快速执行任务、快速反应非常有用。这种“手册飞行”模式带来的好处就是，从来没有配合过的飞行员也能临时组合，执行任务。

和“鲲鹏”一起成长，越过崇山峻岭、大江大河，如今又飞过天安门上空，滕辉说，从未深切地感到与伟大祖国、民族复兴联系得这么紧。

大风起兮云飞扬。生逢这个伟大的新时代，就要以更精彩的表现告诉世人，中国空军已经可以驾驭“鲲鹏”直上九天。

“我们已经安全返回，米秒不差，顺利完成受阅。”从电话里，我感受到了滕辉一丝难得的轻松。作为运-20首装团的团长，滕辉和战友们用一次完美的受阅开启运-20新的征程，对于我们这支战略运输机部队来说有着不一样的意义。

2016年，“鲲鹏”运-20列装我部，标志着空军战略转型建设站上了新起点，也同样意味着我们这支部队要奋飞在新时代建设世界一流空军的先头梯队。

我们深知，交到我们手里的不仅仅是一款先进的国产大飞机，更是几代空军官兵的梦想。

为了让“鲲鹏”早日高飞远航，我们坚持实战化训练，以多样化任务为牵引加快人才培养，做到打仗需要什么样的能力就锻炼什么样的能力，战场需要什么样的人才就培养什么样的人才。这既是我们党委一班人的共识，也是滕辉同志日思夜想的事情。“像打仗一样训练，像训练一样打仗”这句话早在他的心里生了根发了芽，也成为全国官兵的共识。

驾驭「鲲鹏」敢担当

■空军运输航空兵某团政治委员

毕建立

搏击长空心向党，飞行万里不迷航。我们把空军血脉中的忠诚和国产大型运输机“第一茬人”的使命担当，放进史馆、带进机舱、写进诗里、唱在歌中，以文化铸魂、育人、促事，让全体官兵都把忠诚使命刻入心中。

列装以来，我们心怀对党的无比忠诚，带着对国产大型运输机事业的无比热爱，担起战略投送力量的历史使命，从踉跄学步到高飞起航，我们在陪伴“鲲鹏”长大的过程中也在被国产大型运输机事业所塑造。

向战的姿态、临战的状态、胜战的心态，是滕辉团长给我最深刻的印象，也是对我们全团官兵上下一体的追求。面对“把人民空军全面建成世界一流空军”的伟大号召，我们运-20“第一茬人”必将交出合格答卷，练就我们的钢铁臂膀，让大国之翼高飞远翔！

搭档说