



昨天,中国新型运输机载着新录取飞行学员报到 杭州一位空军老兵也回忆起半个世纪前他的航校之旅 先挤卡车,再换闷罐车 一路颠簸40多个小时才到

本报记者 张蓉/文 图片由受访者提供

“今非昔比,他们赶上了空军跨越式发展的好时代。”昨天,杭州的空军老兵吴立强(化名)这样感叹道。

前天、昨天,在石家庄、济南、南京、长沙、成都五地,一架架由我国自主研发的军用运输机运-20陆续抵达机场。伴随着巨大的轰鸣声,身着蓝色制服的新录取飞行学员们迈着整齐的步伐踏上飞机,前往空军航空大学报到,其中就有杭州的四名学生。

在人民解放军建军95周年之际,这是空军首次出动运-20集中接送全国千余名新飞行学员。

看着这批新飞行学员登机的照片,73岁的老兵吴立强翻出50年前的老照片,看着那个戴着飞行帽的自己,不禁回忆起在航校的青春,“我也曾有过这样的光荣。”



1971年松花江上

新闻+

为什么今年会用运-20集中运送新飞行学员报到?据了解,为充分激发新飞行学员荣誉感和自豪感,综合考虑疫情防控需要,空军首次使用运-20飞机集中运送新飞行学员到空军航空大学报到。

除报到方式外,今年的检测选拔流程也有所创新。为便利考生,今年的空军招飞工作首次在招飞选拔中心驻地外城市设置定选站,同时首次试行疫情影响地区考生两级选拔。

今年的招飞录取情况如何?据央视新闻报道,招飞地域不断扩大,优质生源更加充裕,今年招收总数是空军自主招飞30多年来最多的。

这批新录取空军飞行学员不仅身体素质过硬,学习成绩也很优异。本次招飞从参加选拔的高中毕业生中择优录取了1000余名飞行学员,录取学员们的高考成绩平均超过一本线59分,总体达到全国“双一流”高校水平。

其中,空军16所青少年航空学校录取飞行学员400余名,招飞录取率不断提高,已累计输送优秀飞行学员2000余名。

青年学子们踊跃加入“蓝天方阵”。1987年空军自主招飞以来,承担了空军和陆航部队全部招飞任务,除为国家培养选拔航天员外,还为海军航空兵输送了大批飞行骨干人才,累计招收飞行学员4万余名。

而此次使用的运-20也备受关注。空军新闻发言人申进科表示,这十年,大国重器运-20的航迹飞越了崇山峻岭,飞过了广阔大洋。

疫情期间,国产大型运输机运-20搭载着解放军医疗队队员和物资抵达抗疫一线。中国军队的“战疫”行动,也被外界视为观察中国军事实力的一个窗口。

综合央视新闻、解放军报等

一路颠簸去报到 完全不觉得苦

和如今的空军飞行员截然不同,50年前,迎接18岁的吴立强到航空学校的,是拥挤的军用卡车和军用铁皮闷罐车。

路途很辗转。1968年11月,他和同行十余人在苏北挤上一辆卡车,颠簸七八个小时到安徽,再换上闷罐车,在简陋而闭塞的车厢里度过了40多个小时,才最终抵达位于哈尔滨的航空学校。

他们背着棉被,睡在粗糙木板铺成的地面上,依靠面包和馒头对抗饥饿……回忆起当时的场景,吴立强仍清晰记得那一路上自己的兴奋与喜悦,“满怀期待,憧憬着航校的一切,完全不觉得苦。”

半年前,年轻的吴立强也未曾设想过,自己有一天会加入空军,飞上蓝天。

1968年2月,刚读完两年初中的他,应征入伍,从杭州前往苏北,成为陆军中的一员,“从小我就有个当兵的梦,当时已经觉得很光荣。”

命运有时会有意外之喜。几个月后,陆军展开第一批选飞,“我们整个军队的人都被送去安徽体检,选拔适合做飞行员的人。”吴立强记得,那是炎热的夏天,一行三四十人挤在一辆大卡车上,“我们都要打背包,带着棉被、水杯、行李,要么坐在背包上,要么站着,路况又很差。”

吴立强有点吃不消,一到目的地,就开始呕吐。为此,他比同行人多待了几天,进行了两次体检。

四个月的漫长等待后,他幸运地成为入选者。“记得师领导在欢送会上说,我们师最终只有十几人入选。”吴立强说,当年,飞行员选拔对文化水平要求不高,但对身体素质、反应速度、政治审核等要求苛刻。

短短几年 瘦了三十多斤

从江苏到哈尔滨,北上千里的生活却一度令这个杭州建德小伙子难以适应。

“飞行和不飞行的学员伙食差别很大。”吴立强说,在航空学校的前一年半,自己都在学习理论知识,了解飞机构造、航天气象、基础操作等。

“那段时间,每个月只供应两斤大米、八斤面,吃完了就只能吃高粱等粗粮。”短短几年,吴立强的体重就从120斤锐减到90多斤。

更难熬的是冬天。“睡的是高低铺,四到八人一间,房间里有暖气,但室外受不了。”吴立强说。

在航空学校,学员们每天早上6点就要起床做早操。在零下30多度的室外训练,穿着皮夹克的他常常冻得双手直打哆嗦。

直到1970年,吴立强才第一次真正飞上蓝天。松花江上,从起飞到滑落,初教五飞机只盘旋了不到5分钟,但他太紧张,“螺旋桨在耳边嗡嗡响起来,地面背的操作方法和流程都忘了”,几乎都是教员在操作。

当年,学习飞行的标准时间只有70小时。“否则就淘汰了。”吴立强说,在密集训练的那几个月,每位学员日常的飞行时间只有3至5分钟,“只有学习飞筋斗等特技飞行和编队飞行时,才可能有机会飞上40分钟。”

凌晨三点多练飞 享受在空中的状态

清晨是飞行的宝贵时间。“东北,日出早,有时,凌晨三点多,我们就要起来练习飞行。”吴立强说,经过几个月高强度训练,他终于完成了飞行任务,自己才开始享受在空中

空中的状态。可刚转飞高教机一两次,吴立强的身体就出现异常,不稳定的血压直接招致停飞的宣判。1971年2月,他的飞行生涯戛然而止,“算起来,飞行时长只有七八个月。”

吴立强没能再度飞上蓝天,但把自己14年的青春年华都留在了航空学校。

此后,他转做理论训练飞行原理教员,辗转多地学校学习数学、物理、微积分,到工程学院旁听课程。“边学边教,我也提升了很多。”吴立强感慨说,空军发展日新月异,飞机更新换代得很快,对飞行员的文化水平要求也越来越高。

而那段短暂的飞行往事至今令他怀念,“翻看老照片,都是满满的回忆。”



当年的青春岁月