



空中飞行



田立超, 淮阳人, 2003年入伍, 2007年毕业于海军飞行学院, 军事学学士学位, 海军少校军衔, 一级机长, 现任南海舰队某飞行团飞行大队长。入伍以来, 他圆满完成“中建南”安保、永暑机场校验试飞、“16舰”中程警戒等重大任务, 先后荣立三等功3次。2018年4月参加海军“神威—2018”海上阅兵, 他作为任务机长, 率机组光荣接受习近平主席检阅。

□总策划 薛振喜 李扬
□统筹 陈永团 郑锴

“海空尖兵”田立超：

雄鹰展翅凌空飞

□记者 彭慧文/图

移纵万仞迎空开 大鹏展翅沐云怀

小时候, 每当有人问田立超长大了想干什么时, 他都会毫不犹豫地回答: “我要参军!”

苦心人天不负, 有志者事竟成。2003年, 田立超通过海军招飞考试, 如愿成为一名中国人民解放军海军战士。

雄鹰展翅凌空飞, 天高地阔任我翔。2005年, 田立超开始接受飞行改装训练。“地面苦练, 空中精飞”是教员的谆谆教导; “刻苦学习, 扎实基础, 征服蓝天”是他对自己的要求。刚接触飞行, 田立超就表现出极高的天赋, 技术水平明显高于同期学员。特技飞行, 教员只需要示范两次他基本就可以独立完成。在付出比别人更多的汗水后, 田立超作为同期学员中首个单飞的学员驾驶战机第一个冲上

云霄。

移纵万仞迎空开, 大鹏展翅沐云怀。2007年, 从海军飞行学院毕业时, 田立超本来可以留校任飞行教官, 可他却说“要到祖国最需要的地方去”。他去了祖国最南端的一线作战部队, 守卫祖国的万里海空。

飞行需要担当, 更需要过硬的本领和超强的心理素质。到部队后, 田立超刻苦钻研技术, 积极攻坚克难, 急难险重迎头上, 敢做一线战斗员。在1次执行任务过程中, 田立超发现飞机右发动机扭矩指示摆动之后便持续下降, 他意识到发动机出现故障, 最终判断是发动机停车前兆。此时正处于海上飞行, 离最近的机场航时也需近30分钟, 一旦这时发动机停车, 处置起来

极为困难, 稍有不慎就会机毁人亡。田立超当即决定, 严格保持好飞机状态, 避免较大的机动, 争取高度, 密切关注发动机各仪表指示, 飞往就近机场, 尽快着陆, 并组织机组成员密切协同、明确分工, 做好发动机停车的处置预案。

扭矩指示还在持续小幅下降, 大家的心一直悬着……20分钟后, 终于看到了机场。但新问题又来了, 巡航过程中在较高高度有足够的时间处置, 但是下降着陆过程中, 速度小、高度低, 一旦这时发动机停车, 处置起来难度更大。此时扭矩指示已接近为零, 两侧发动机由于拉力不一致, 杆沉舵重……终于, 飞机平稳降落在跑道上, 接地瞬间, 右发动机停车。



田立超



塔台指挥



讲授技术要领

鹰击天风壮 鹏飞海浪春

2017年8月的某天, 海南某民航机场大雨倾盆, 数十个航班延误或直接取消, 军航田立超机组同样在待命中。受南海低压影响, 起降机场和航线天气都不理想, 局部还有积雨云和浓积云, 在这样恶劣的气象条件下, 任一航班都不敢轻易起飞。但是, 任务紧急, 上级要求必须分秒不差地准时到达。

这时, 作为本次任务机长的田立超斩钉截铁地说: “关舱门准备起飞, 打开气象雷达, 随时准备绕飞。”飞机撕裂雨幕不断加速, 对于不足一公里的能见度, 操作显得尤为谨慎。飞机刚离地, 就一下子钻入雨中, 犹如树叶般在风雨里飘摇。不断申请

上升高度, 不断改变航向绕飞, 飞机状态终于稳定, 可依然在雨中穿行。

飞行近两个小时后, 飞机终于到达降落场上空, 但是能见度依然很差, 在海上无地标参考、低能见度降水条件下降落显得极为困难。“81请示着陆。”无线电里传来田立超坚定的声音。“81可以着陆, 地面小到中雨, 能见度0.8公里, 做好复飞准备。”塔台指挥员略显担忧地下达指令。高度、速度、方向兼顾, 田立超小心翼翼地操纵舵面调整飞机状态。“跑到正前方, 出云高度60米。”随着副驾驶报告, 飞机进场退平后稳稳降落在跑道上。

既要飞出业绩飞出水平, 更

要带出尖子带出人才。作为飞行教员, 新飞行员有任何不足, 新机长有什么准备不充分, 田立超总是一针见血地指出来。在飞行过程中, 田立超带教放手量大是出了名的。“让新飞行员和新机长充分感受飞机, 按自己的想法操纵飞机, 才能尽快提升他们的飞行技术水平。”这是田立超经常对大队人员说的话。如今大队飞行员技术水平稳步提高, 数名新飞行员成为骨干力量。

鹰击天风壮, 鹏飞海浪春。在未来的时间里, 田立超将带领他的团队, 大抓实战化军事训练, 提高备战打仗能力, 始终保持临战上膛的备战状态, 做到“召之即来, 来之能战, 战之必胜”。