

面对反对派和极端组织的疯狂进攻,叙军警死战不退——阿勒颇中央监狱的“13个月搏杀”

地形奇特

中央监狱位于阿勒颇市东北约8.5千米处,叙土国际公路从监狱大门外穿过,位置十分重要。监狱本身处在一片地势缓慢抬升的低谷中,周围散布着零星的住宅和厂房。狱内有多座坚固建筑物,被全长约3000米的高墙和蛇腹铁丝网环绕,唯一的出口在监狱西面。从卫星地图上看,监狱四周没有壕沟,周围地势也相对较高,这种布局后来竟成为敌人向监狱渗透的“利好因素”。

监狱最多时容纳过4000名犯人,由于人满为患,政府在2009年启动监狱扩建工程,由于资金不足,加上2011年内战爆发,监狱北部的扩建区被迫停工。由于地位特殊,叙政府派驻中央监狱的是战斗力颇强的阿勒颇第9特警大队,内部保卫设施也经过强化,正是这些条件,才让守军在重重包围下坚持一年多。

险丢名城

叙内战爆发后,反对派虽把主力投入到首都大马士革,但也很看重控制叙利亚与土耳其之间交通要道的阿勒颇。2012年7月20日,反对派武装自由军突然发难,占领阿勒颇南部,叙总统巴沙尔急调两个精锐师回援,这些部队没有直接进城,而是先切断反对派与土耳其的联系。22日傍晚,叙军突入城区,以坦克开路,将反对派武装逐出达瓦拉、贾米里亚等区。战至26日,政府军和反对派第一回合的较量结束,反对派控制城东和城南,兵力约6300人(增加的人数来自叛逃的政府军),政府军则控制城西,掌握城外交通枢纽,可以获得后勤支援。

从2012年7月至2013年2月,双方都难在阿勒颇有所建树,原因是城内建筑都变成碉堡或瓦砾场,双方只能逐屋争夺,这种打法不仅残酷,还令战况僵持。眼见城内战斗难以速胜,双方都把目光转向城

阿勒颇是叙利亚第二大城市,距土耳其边境仅50余千米,向来是中东交通和贸易的枢纽。2011年叙利亚内战爆发后,试图推翻巴沙尔总统的反对派就试图夺取这座关键城市,以便从土耳其得到援助。2013年至2014年,叙反对派、极端组织猛攻由政府军和警察把守的阿勒颇中央监狱,几百名守军苦撑13个月,终于等来解围的那一天。



■ 叙政府军援军打到中央监狱附近

外,试图通过切断对方补给来获得主动权。正是在这一阶段,极端组织“支持阵线”介入阿勒颇战事,并取得自由军成为反政府武装的主力。

2013年4月,西方国家炒作“叙政府军使用化学武器”,美国流露出武装干涉的意味,巴沙尔不得不将大部队调回首都大马士革保驾,此举恶化了阿勒颇的局面,城市周边要道均被反对派占领,政府军被分割在多个孤立区域,中央监狱正是在这个时候陷入重围。当时,狱中除了第9特警大队外,还有一些从附近撤进来的政府军野战部队,总兵力只有500多人。

消除内患

反对派得知中央监狱内关押着几千名囚犯,其中不少人是持反政府立场的,于是决定占领监狱,释放

囚犯,为自己补充“新鲜血液”。5月13日,反对派敲定代号“释放囚犯”的攻打监狱方案,为了降低攻坚的难度,反对派设法串通狱内的同谋,想来个里应外合。意外的是,狱中团伙提前24小时行动,他们低估了守军的反应能力,结果被狱警迅速制服,而外面的反对派却毫不知情。

5月15日,反对派如约发动进攻,他们用两辆装满炸药的小轿车为先导,企图炸开监狱大门,再一拥而入,可守军有坦克护卫,加上有阿勒颇城内的直升机支援,进攻很快破产了。次日,反对派再次进攻,当守军把之前击毙的内奸尸体抛出墙外后,他们意识到“里应外合”的计划已然破灭,随即罢手。

苦苦支撑

在相当长时间里,中央监狱南

面还有一座由政府军据守的肯迪医院,两者虽然都遭反对派围困,却能够相互呼应,让反对派不敢全力围攻一点。为了打破僵局,反对派与极端组织“支持阵线”结盟,先拿守卫较弱的肯迪医院开刀,再打监狱。

2013年12月初,“支持阵线”分子制造出两辆“炸弹卡车”,每辆车上装着10吨炸药,外面焊上防弹钢板。进攻开始后,“支持阵线”分子驾驶的两辆“炸弹卡车”朝肯迪医院冲去,第一辆在途中被政府军发射的炮弹击毁,但第二辆却撞进医院,肯迪医院随即失守。

肯迪医院丢失后,中央监狱被彻底孤立了,狱内情况也更加糟糕:守军两天吃一顿饭,弹药和药品全靠空投,饮水管道被切断后,只能靠打井、收集雨水度日。守军每天都要忍受敌人的“炸弹卡车”和迫击炮轰击,还要挖掘壕沟,阻止敌人靠近。

殊死抵抗

为了拿下中央监狱,反对派和“支持阵线”经过协商,决心用攻破肯迪医院的“老办法”组织下一场进攻。根据计划,约1500名“支持阵线”分子(大多来自车臣等高加索地区)充当主力,拥有“炸弹卡车”、机枪皮卡等装备。“支持阵线”对“炸弹卡车”的攻击路线也做了精心的规划,卡车不像原来那样自西向东直接冲击监狱大门,而是从北往南驶近,借助监狱围墙和建筑物的遮挡,缩短守军发现和拦截的距离。

2014年2月6日16时许,中央监狱的哨兵从警戒塔上发现远方出现一辆可疑的卡车,这其实是“支持阵线”打头阵的“炸弹卡车”。由于监狱以北的扩展区已被反对派占领,那里的建筑对“炸弹卡车”起到掩护作用,守军无法从监狱内部核心阵地开火拦截卡车,只能眼睁睁看着它靠近大门。危急时刻,政府军上尉拉贾布扛着火箭筒冲出监狱,冒着弹雨跑到正前方,对准卡车扣

动扳机,火箭弹正中车身,引爆了车上携带的12吨炸药,这时“炸弹卡车”距监狱大门仅有150米!

尽管拉贾布的壮举阻止了敌人的破坏,但由于“炸弹卡车”爆炸威力太大,仍然炸塌了一处监狱围墙,造成9名卫兵死亡。“支持阵线”成员大多经历过车臣战争和南奥塞梯战争,战场经验丰富,他们一看情况有变,迅速调整方案,把突破口从监狱大门调整为被卡车炸毁的那段围墙,武装分子纷纷从缺口涌入监狱,与守军展开近战。

让恐怖分子没想到的是,由于监狱面积较大,围墙与主建筑之间距离较远,“炸弹卡车”虽然炸垮一段围墙,但对守军没有造成太大伤害。叙军警抢占有利阵地,把攻入监狱的匪徒堵截在狭小的范围内。

由于狱内主体建筑非常坚固,闯进监狱的武装分子只能仰攻一座座碉堡,战至6日深夜,他们仍没有控制一座狱舍,而守军深知自己一旦落入敌手会遭到虐杀,因此拼死抵抗。7日清晨,随着叙军部署在阿勒颇市内的远程炮兵开始行动,“支持阵线”逐渐丧失进攻锐气,尤其是指挥官塞夫拉被一发炮弹炸死,顿时阵脚大乱,被叙军彻底赶出监狱。

此战过后,由于“支持阵线”损失惨重,加之反对派内部矛盾增多,他们再也组织不起像样的进攻了,中央监狱的态势日渐缓和。从2月底开始,叙政府军向中央监狱持续前进,5月20日,叙政府军向哈伊兰村发动攻击,那是反对派在监狱周边最后一个据点。21日,政府军占领哈伊兰村,突破通往监狱的道路。22日,政府军增援部队开进监狱,双方会师时,援军代表说:“对不起,我们来晚了。”一名守军士兵回答:“什么都不要说了,坐下来一起吃饭吧。”

宋涛 李苏宁

经典战例

史海钩沉

美军向来追求技术“高大上”,但历史证明,夹杂太多高新技术的武器往往一开始会毛病频出,正应了一句老话“始生之物,其形必丑”。二战期间,美军装备多款明星战机,但刚上阵时却让官兵们叫苦不迭。

老犯“晕船病”

二战太平洋战场上,美国海军陆战队很喜欢F-4U“海盗”战斗机,它总能在最急需的时候出现。按照设计,“海盗”本该是舰载机,可一试飞才发现,它从航母上起飞没啥问题,想要在航母着陆可就麻烦了。1942年,一名试飞员驾驶“海盗”,在航母“桑加蒙”号进行首次起降,结果发现飞机高速落到甲板后,僵硬的起落架减震器会让整个机身跳起来,一下蹦到拦阻网里去。与此同时,螺旋桨带起的气流还会使飞机在失速状态下发生翻转事故。

首支装备“海盗”的美国海军

VF-12中队因此叫苦不迭,飞行员们在降落航母时普遍紧张,“海盗”在甲板上失控翻滚成了家常便饭,以至于大家形容“海盗”飞机有“晕船病”。据统计,“海盗”机令VF-12中队损失了14名飞行员,无奈之下,该中队不得不紧急换装起降性能稳定的F6F“地狱猫”战机,而被他们遗弃的“海盗”则交给海军陆战队,成为岸基战机。令人意想不到的是,“登陆”的“海盗”一下子火力全开,成为美陆战队消灭日寇的“明星”,诞生出几支著名的王牌中队。

“堡垒”的苦恼

B-29“超级空中堡垒”是美国波音公司生产的重型轰炸机,是二战中吨位最大的战机。尽管外部攻击很难将B-29摧毁,但内部缺陷却时常令它面临生命危险。为节约成本以及降低自重,B-29的发动机使用镁合金部件,战史学家杰克·亨

德林说:“就算一个高中生也有这样的化学常识:金属镁燃点很低,B-29用镁合金制造发动机,肯定是嫌自己活得太长了。”

发动机过热易起火的毛病,从B-29试飞之初就暴露出来,甚至酿成重大灾难。

1943年2月18日,波音首席试飞员艾伦驾机试飞,但结果是悲剧性的。起飞8分钟后,飞机的发动机起火,艾伦机组被迫尝试在波音机场紧急迫降,然而还未等飞机落地,火势就烧穿机翼主梁,造成机翼弯曲变形。燃烧的飞机撞向机场附近的肉联厂,艾伦机组以及地面的20多名工人丧生。

制造商对B-29发动机容易起火的毛病很清楚,但由于部队急需轰炸机,没有更多时间改进,只能匆匆给它配备消防系统了事。这套消防系统却让人放心不下,调查显示,在87%的起火情况下,它毫无反

应。首批制造的96架B-29轰炸机,最终被检验合格的只有区区16架。就这样,B-29虽成为二战中的明星战机,但发动机起火也成为难以摆脱的“顽疾”,如噩梦般伴随它经历了整个二战。

“长得像敌机”

美军装备的P-51“野马”是公认的二战最强战斗机,仅在欧洲战场,该机就出动1.4万架次,击落敌机将近5000架,被誉为“战斗机之王”。可是,战史学家亨德林却指出:“不知是什么原因,P-51刚进入欧洲战场时,盟军飞行员却害怕使用它,这倒不是因为性能不稳定,而是该机的外观和纳粹德国空军的Bf-109战斗机太像了。”这种致命的“相似性”带来严重的后果,那就是P-51飞机屡遭到己方友军高炮的射击。据记载,美国陆军航空队第一个进驻英国的P-51战斗机单位

是第154观测中队,当这些“野马”飞越英国上空时,防空观察哨往往会将其判断为德机而拉响紧急警报,英军高炮部队则不分青红皂白地射击,第154中队损失的第一架“野马”就是被自己人打掉的。

更令人哭笑不得的是,有时候,连德军也会将“野马”误认为Bf-109,在与盟军轰炸机群混战后,常有被打散的德军战斗机寻形辨迹而来,飞到P-51“野马”旁边集合,结果当然让德国飞行员很伤心:这些“友机”一点不友好,在他们毫无防备的时候开火,不少德机就是这样稀里糊涂地被“野马”击落的。

鉴于初期的“野马”容易与敌机混淆,盟国航空兵约定,在前线服役的P-51一律在机翼上绘制亮黄色识别带,而生产商北美公司也特意在后期制造的新式P-51飞机修改气动外形,使之与敌机差异更大,盟军士兵这才放下心来。

王权