

亮舰亚丁湾

中国海军舰艇编队护航纪实

《亮舰亚丁湾》编委会 编



NLIC2970804736



中国宇航出版社

亮舰亚丁湾

中国海军舰艇编队护航纪实

《亮舰亚丁湾》编委会 编



NLIC2970804736



中国宇航出版社

· 北京 ·

版权所有 侵权必究

图书在版编目 (C I P) 数据

亮舰亚丁湾 : 中国海军舰艇编队护航纪实 / 《亮舰亚丁湾》编委会编. -- 北京 : 中国宇航出版社, 2011.7

ISBN 978-7-5159-0012-4

I. ①亮… II. ①亮… III. ①纪实文学—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 142371 号

责任编辑 易 新 责任校对 王 妍

出 版 社 **中国宇航出版社**

社 址 北京市阜成路 8 号 邮 编 100830
(010)68768548

网 址 www.caphbook.com

经 销 新华书店

发行部 (010)68371900 (010)88530478(传真)
(010)68768541 (010)68767294(传真)

零售店 读者服务部 北京宇航文苑
(010)68371105 (010)62529336

承 印 北京顺诚彩色印刷有限公司

版 次 2011 年 7 月第 1 版
2011 年 7 月第 1 次印刷

规 格 889×1194

开 本 1/16

印 张 15.75

字 数 727 千字

书 号 ISBN 978-7-5159-0012-4

定 价 180.00 元

本书如有印装质量问题, 可与发行部联系调换

前言

近年来，亚丁湾、索马里海域海盗活动十分猖獗，给航行经过该海域的船舶及有关人员带来极大的危害。有关国际组织和国家一致呼吁联手打击海盗活动。

《联合国海洋法公约》规定，在领海以外的海域里，任何国家的军舰或得到政府授权的政府公务船舶都有权打击海盗。联合国安全理事会先后通过了1816号、1838号、1846号和1851号决议，呼吁和授权世界各国到亚丁湾、索马里海域打击海盗。此后，美国、俄罗斯、欧盟等国家和国际组织均派舰艇开展护航行动，打击海盗。

中国政府根据联合国安理会的决议，经索马里过渡政府同意，派遣人民海军舰艇编队赴亚丁湾、索马里海域护航。主要任务是保护我国航经亚丁湾、索马里海域船舶和人员的安全，保护世界粮食计划署等国际组织运送人道主义物资船舶的安全，同时为外国商船提供人道主义救助。

自2008年12月26日至2010年12月底，中国海军先后派出了七批护航编队，共计21艘舰艇、14架直升机、6000多名官兵，圆满完成3097艘中外商船（其中：中国商船1796艘，外国商船1301艘）的护航任务，并成功解救遭海盗袭击的中外商船30艘，接护外国商船4艘，保证了被护船舶和人员的安全。

在中国海军舰艇编队护航的两年时间里，护航模式由最初的临时性编组护航调整为有计划的周期性编组护航，使护航任务形成常态化；护航方式在伴随护航、

区域护航、随船护航的基础上扩展了接力护航、应召护航、临机输送特战队员等多种护航方式，并根据海区气象和海盗活动变化及时调整航线，拓展护航区域；编队的远海后勤保障模式日趋成熟，形成了编队伴随自主保障、远程维修技术支援和应急前出支援相结合的创新模式。

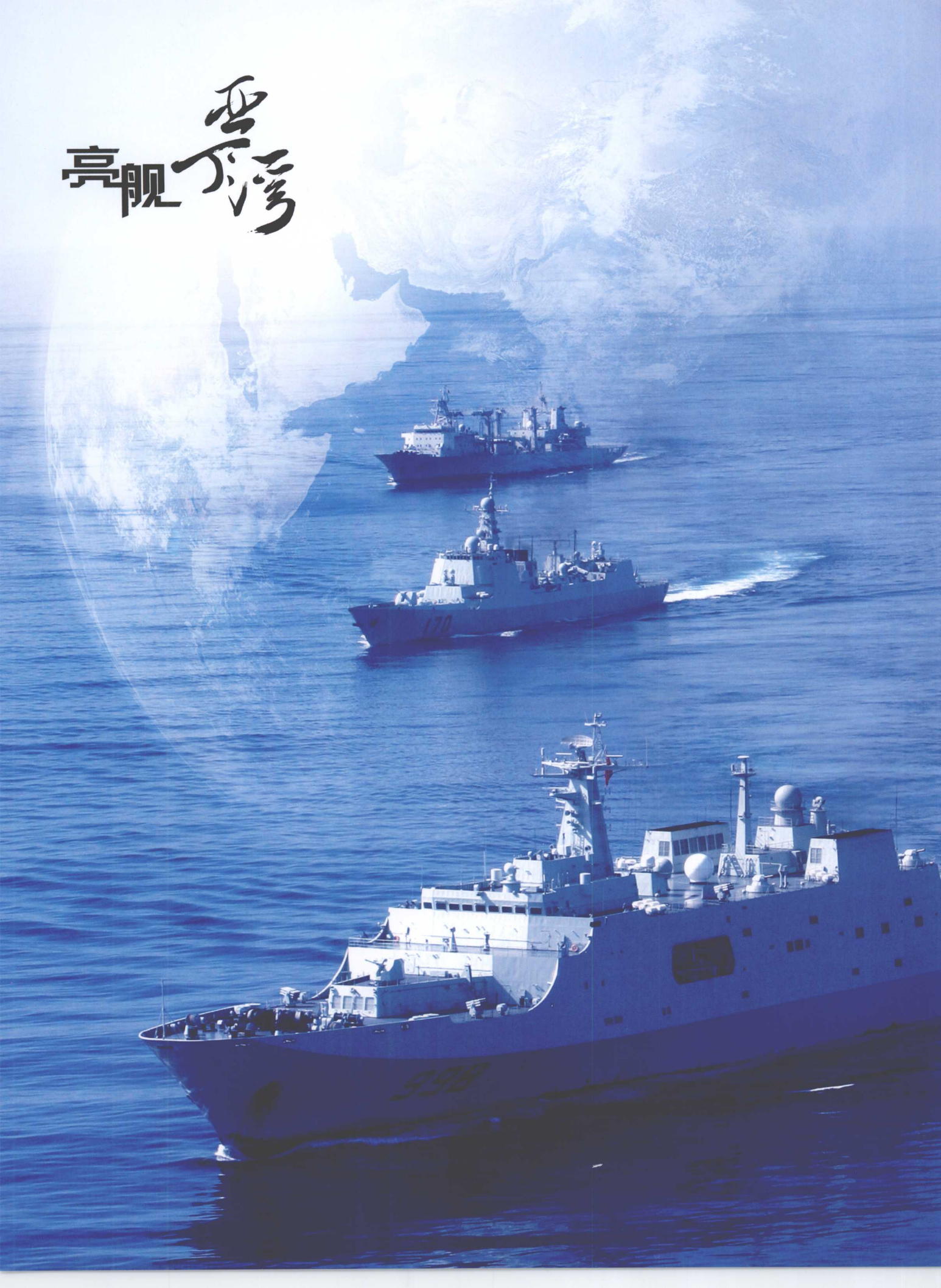
中国海军舰艇护航编队着眼共同履行维护海上运输通道安全的国际义务，共同推进和谐海洋建设，加强与多国护航海军交流和合作，先后与美国151特混舰队、欧盟465特混舰队、北约508特混舰队等建立了信息共享机制和指挥官会面制度，并与俄罗斯、韩国等国护航编队进行联合护航、联合演练，共同应急解救遇袭商船。

中国海军舰艇编队从第二批护航开始，建立了结合护航任务组织护航海军舰艇进行友好访问活动的新机制，护航编队的航迹遍布亚、非、欧三大洲，成功对印度、巴基斯坦、阿联酋、新加坡、缅甸、泰国、印度尼西亚、孟加拉国、埃及、意大利、希腊、沙特阿拉伯、斯里兰卡、巴林等14个国家进行了友好访问。

亚丁湾的万里风涛，见证了中国海军护航官兵的一片丹心与满腔赤诚。连续7批护航编队数千名官兵，认真履行联合国安理会的有关决议，一次次直面生死，一次次挑战极限，用坚如磐石的毅力、连续作战的拼搏、无怨无悔的奉献和光辉的业绩，在深蓝航道上彰显出我国作为负责任大国的良好形象。



亮舰下湾



目录

Contents



亚丁湾概况

2



中国海军舰艇编队第一批护航

7



中国海军舰艇编队第二批护航

49



中国海军舰艇编队第三批护航

81



中国海军舰艇编队第四批护航

123



中国海军舰艇编队第五批护航

151



中国海军舰艇编队第六批护航

185



中国海军舰艇编队第七批护航

227



中国海军舰艇编队护航大事记

236



亚丁湾概况

亚丁湾地理概况

亚丁湾位于印度洋西北的阿拉伯半岛和非洲索马里半岛之间。海湾东连阿拉伯海，西经曼德海峡通红海，东面以瓜达富伊角的子午线（东经 $51^{\circ}16'$ ）为界，在湾口正东120海里是也门的索科特拉岛。亚丁湾东西长约500海里，宽120~200海里，海域面积25.5万平方千米，其形成和演变同东非大裂谷和红海密切相关。亚丁湾沿岸在离岸15~20海里处，水深骤降至500米以上，整个湾内水深普遍超过1000米，东部最深处可达2400多米。

亚丁湾周边的国家有也门、吉布提、索马里。主要港口有吉布提港、也门的亚丁港、索马里的柏培拉和博萨索港。其中北岸的亚丁港和西端的吉布提港是印度洋通向地中海、大西洋航线的重要燃料港和贸易中转港。

亚丁湾水文气象

亚丁湾属热带海洋气候，季风气候影响显著，气温、风速和降水随着盛行气流的变化而产生明显的季节差异。

风和海浪 亚丁湾所在的北印度洋是地球上季风最强烈的地区之一。季风是风向一年内呈季节性近乎反向逆转的现象。亚丁湾冬季12月至次年3月盛行较弱的东北风，风力一般为3~4级，天气干燥晴朗，雨水稀少，能见度较好。夏季5月~10月盛行较强西南风，风力可达6~7级，尤其是索马里东部海域风力可达10级。每年的10月~11月是北印度洋东北季风替代西南季风的过渡季节，亚丁湾风浪较弱。5月涌浪多为西南向，平均涌浪高为1.5~2.8米。6月是大浪频率最大的月份之一，索马里以东海域的平均涌浪高为2.6~4.5米。



潮汐、海流和水温 亚丁湾沿岸的潮汐性质为不规则半日潮，亚丁湾内的潮汐类型一般为日潮。最大潮差 2.5 ~ 3 米。湾内潮流微弱且不规则，常常被海流所掩盖。亚丁湾中的海流受季风影响较大，冬季湾内为西向流，海流由亚丁湾经曼德海峡流入红海。夏季湾内为东向流，海流由红海经曼德海峡进入亚丁湾。亚丁湾的海水常年与红海和阿拉伯海之间大量对流，受强烈的蒸发作用和季风的影响，表层水含盐度高。水温为 25 ~ 31℃。

热带气旋 热带气旋是发生在热带或副热带洋面上的低压涡旋，底层中心附近最大平均风速超过 12 级以上称为台风或飓风。西北印度洋的热带气旋生成源地主要集中在北纬 5° ~ 20°、东经 65° ~ 75°（印度大陆西部海域）范围内，

出现的频率很低，平均全年只有 1.17 个，占印度洋热带气旋总数的 7%，发生在 5 月和 6 月的概率最大。热带气旋生成后，通常向偏西、西北、北方向移动，然后转向东北方向而去，路径大都呈现抛物线状。热带气旋能够到达亚丁湾的概率很低。

雷暴和霾 在季节交替期里的北印度洋，除了热带气旋，还有一种暴风雷阵雨。这种暴风雨在阿拉伯海北部发生最频繁，平均每年都有 6 ~ 7 次，除狂风伴有雷阵雨外，有时还夹杂着暴风沙。此外由于亚丁湾周边沿岸多沙漠地带，适宜的风向会将细微沙粒吹起漂浮在空中，在海面形成一种天气现象——霾。霾的颗粒比沙尘更细，难以沉降。在亚丁湾出现的霾会严重影响能见度，最差时能见度只有数百米，而且可以持续数天不散。



亚丁湾沿岸主要港口和海峡

吉布提港 位于非洲东北部吉布提共和国东海岸，亚丁湾西岸，扼红海进入印度洋的咽喉，为人工海港，是东非最大海港之一。吉布提港自 1949 年开始实施自由港政策，港口岸线长 3000 多米，最大水深 12 米，主要泊位有 15 个，包括 1 个 20 万吨级输油码头和 1 个集装箱码头；全年靠港船只 1100 多艘，装卸货物 300 多万吨。距港口约 7000 米有国际机场，可起降大型客机、货机，是欧洲与非洲内陆国家的重要航空站。目前法国在吉布提设有法国海军印度洋海区司令部，西班牙也设有海、空军设施。美军在吉布提设有一个小型联合作战指挥部，部署有“非洲之角联合特遣部队”。目前日本以打击海盗之名，租用了吉布提的美军基地，部署了两架 P-3C 巡逻机，未来还计划在吉布提建立自己的军事基地。

亚丁港 位于阿拉伯半岛南端亚丁湾北岸，为也门共和国最大的海港，是欧、亚、非三洲海上交通要冲。亚丁是也门共和国的重要城市，同时还是重要的海、空军基地。亚丁港是一天然良港，水深 5.5 ~ 14.7 米，有 20 余个深水泊位，港内风平浪静，终年可安全停泊船只。

柏培拉港 位于索马里西北沿海，距吉布提港约 153 海里，濒临亚丁湾的西南侧，是索马里北方的最大港口。该港属热带季风气候，常年高温少雨，年平均降雨量约 50 毫米。港区主要码头泊位有 3 个，岸线长 700 米，最大水深约 11.5 米。

博萨索港 位于非洲之角东北。每年 6 月中旬至 9 月中旬，因风浪过大，该港停止开放。博萨索是联合国粮食计划署向索

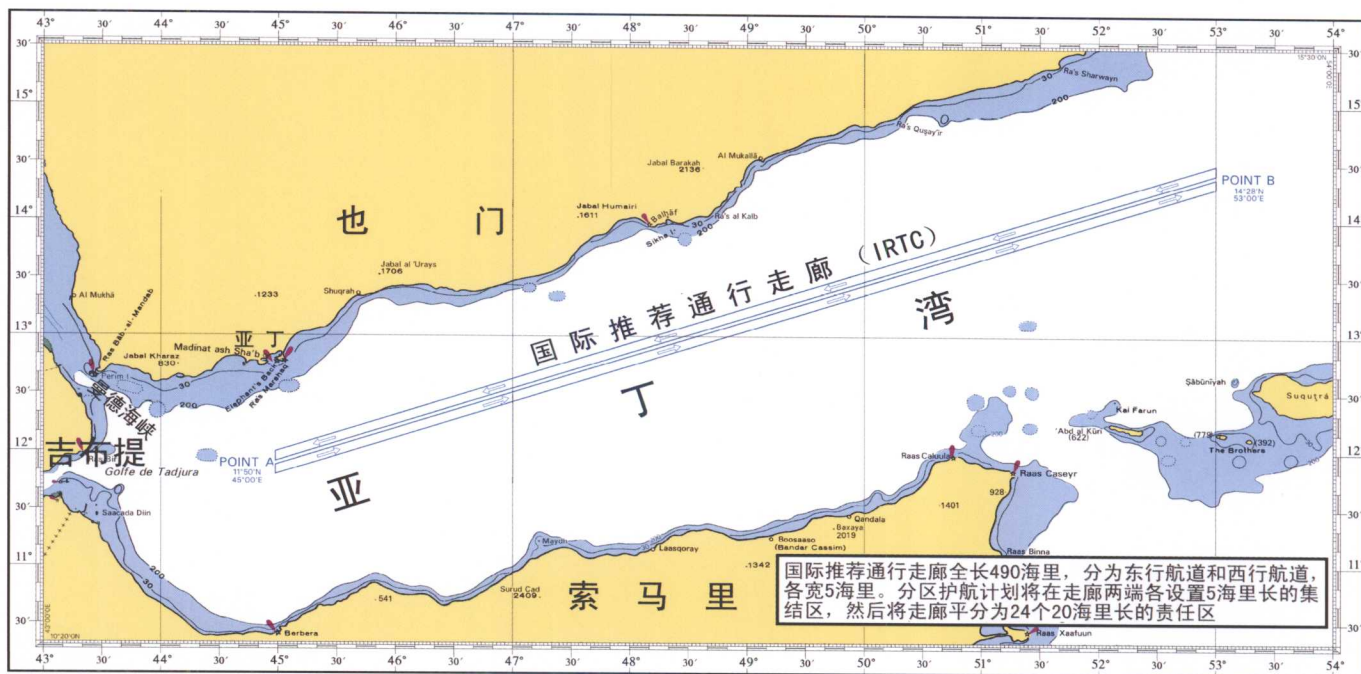
马里运送人道主义救援粮食的两个港口之一（另一个是索马里东南的摩加迪沙港），该航线的运粮船从吉布提出发，由欧盟海军和多国海上部队的军舰护航。

塞拉莱港 位于阿拉伯半岛南岸、是阿曼南部佐法尔地区的首府，为阿曼的主要海港，是由两条防波堤保护的深水港口，主要从事集装箱、滚装货物、散装货物的运输业务，年到港船只约 1200 艘，已经成为海湾地区重要的集装箱港口，年集装箱通过能力为 220 万标准箱。主要集装箱泊位有 4 个，岸线长 1236 米、水深 15.5 米。每年 6 月中旬到 10 月中旬常风向为西南风，风速为 3 ~ 10 米 / 秒。

曼德海峡 位于阿拉伯半岛西南和非洲大陆之间，呈西北—东南走向，往南经亚丁湾通印度洋，向北经红海、出苏伊士运河达地中海和大西洋，素有“红海门户”之称。曼德海峡全长 10 海里，宽 14 ~ 19 海里，入口处的丕林岛将曼德海峡一分为二。西水道宽 15 海里，水深 328 米，称为大峡，多暗礁险滩，不便通航；东水道宽 1.7 海里，水深 30 米，称为小峡，是从红海出入亚丁湾的主要通道。

途径亚丁湾的主要航线

亚丁湾西连红海，东连阿拉伯海，沟通印度洋与地中海、大西洋，是欧、亚之间最重要的海路航线，每年通过亚丁湾的各国船只约有 3 万艘。穿越亚丁湾的主要航线有 3 条，一是从中东波斯湾地区向欧洲和美洲大陆运输原油的航线，亚丁湾及索马里东部海域的原油运输量占世界原油运输总量的 2/3；二



国际推荐通行走廊示意图



中国海军舰艇编队在亚丁湾护航海域图

是远东、东南亚至欧洲航线，是西太平洋沿岸各国与欧洲各港口之间的重要贸易航线；三是澳、新至欧洲航线，是澳大利亚和新西兰向欧洲出口铁矿石、煤、有色金属的重要航线。此外，中国目前每年投资在苏丹开采的原油达2000多万吨，运载这些原油回国的油轮也必须通过亚丁湾航线。

如果亚丁湾航线被海盗切断，商船绕道非洲南端的好望角，则航行里程会大大增加：从波斯湾至欧洲大西洋沿岸的航线会由目前的5500海里增加到10000海里，从东南亚的新加坡至欧洲大西洋沿岸会由目前的7700海里增加到11000海里，而从澳大利亚墨尔本至欧洲大西洋沿岸也会由目前的10600海里增加到11600海里。

对海军活动的影响

气象条件对军事活动来说是一柄“双刃剑”，对海盗和各国海军活动也会产生种种有利和不利的影响。索马里海盗熟悉当地天气的变化情况，也清楚什么样的天气适合行动。海盗通常使用小型渔船或小型货船充当海盗母船运载快艇，

到远离海岸的海域活动。每年夏季盛行西南季风的时候，亚丁湾持续风浪较大，海况恶劣。海盗使用的快艇通常只有5~6米长，在大风浪中无法快速行驶，并且艇体容易进水倾覆，所以每年夏季也是全年亚丁湾海盗袭击事件最少的时段。海盗活动的最佳天气是微风、海面有轻浪。在这种天气中海盗快艇能够高速机动，并且快艇轨迹在浪花中时隐时现，难以被商船发现，所以每年10月至次年4月盛行较弱的东北季风时，是海盗活动最猖獗的时期。

相比海盗使用的快艇，各国海军的大型军舰受风浪影响较小，但是舰载机易受风浪影响。在风浪中军舰的纵、横摇幅度加大，舰载机起降受到限制。大风浪中也难以使用小艇对可疑海盗船实施登临检查。在有沙尘或霾的天气里，海区能见度降低，飞机一般无法起飞，舰船航行安全也受到威胁，尤其是在通航密度较大的亚丁湾“国际推荐通行走廊”中。但是，低能见度往往是海盗活动的掩护伞，他们可以偷偷接近商船而不被发现。另外，雷暴天气会对舰艇装备产生不利影响，严重时甚至会毁坏电子设备。在雷暴天气时，也不能给飞机或舰船加油，飞机不能飞行。



“武汉”号导弹驱逐舰

“海口”号导弹驱逐舰

“微山湖”号综合补给舰

亮舰西行

中国海军舰艇编队第一批护航
(2008.12~2009.4)





2008年12月26日，中国海军首批护航舰艇编队从海南三亚起航，赴亚丁湾、索马里海域执行护航任务。护航编队的主要任务是：保护中国航经亚丁湾、索马里海域船舶和人员的安全，保护世界粮食计划署等国际组织运送人道主义物资船舶的安全。

中央军委委员、海军司令员吴胜利出席欢送仪式并致词。吴司令指出：这次护航任务是党中央、国务院、中央军委和胡锦涛主席根据联合国安理会有关决议作出的重大决策，充分体现了我国积极履行国际义务的负责任大国形象，充分体现了我国政府以人为本、执政为民的理念，充分体现了我军维护国际与地区和平安全的积极态度，充分体现了人民海军应对多种安全威胁、完成多样化军事任务的决心和能力，对于维护亚丁湾、索马里海域的和平与安宁必将发挥积极重要作用。

护航编队由“武汉”号和“海口”号导弹驱逐舰、“微山湖”号综合补给舰、2架舰载直升机和部分特战队员组成，共800余名官兵。

参加首次护航任务的3艘舰均是我国自行设计制造、武器装备性能先进的现代化军舰，具备了长期执行远洋非战争军事任务的能力。

护航行动以伴随护航、区域护航和随船护卫等方式进行，不上岸执行任务。行动的持续时间根据护航海域的实际情况，依据国际法和联合国安理会有关决议来决定，并适时组织舰艇轮换。

我国护航编队自三亚起航，先后穿越了西沙、南沙、新加坡海峡、马六甲海峡、印度洋、阿拉伯海，于2009年1月6日顺利抵达亚丁湾任务海域，进入正式护航阶段。当日，护航编队开始执行首次护航行动，为中国“河北翱翔”号、“晋河”号、“观音”号、“哈尼河”号4艘商船实施伴随护航。

“武汉”舰于1月29日派直升机和特战队员，成功解救一艘被海盗围堵的希腊商船，这是中国海军护航编队首次解救遇袭商船。

“微山湖”舰于2月21日至23日停靠也门亚丁港进行综合补给，这是中国海军护航编队首次在国外商用港口进行补给。



首次护航行动中，中国海军护航编队先后与美国、俄罗斯、法国、德国、丹麦、印度、英国和希腊等20多个国家的军舰，采取甚高频、灯光信号、电子邮件等手段，及时通报了海盗船只动向和海空兵力活动区域等信息，与美国151特混编队指挥舰“拳师”号两栖攻击舰、欧盟465编队指挥舰希腊“普萨拉”号护卫舰进行了指挥员之间的登舰交流。

2009年4月28日，圆满完成护航任务的首批护航编队“武汉”和“海口”舰返回三亚。

中央军委委员、总政治部主任李继耐出席返航欢迎仪式并讲话。中央军委委员、海军司令员吴胜利一同参加。李继耐首先转达了胡锦涛主席对护航官兵的亲切慰问，代表中央军委和总部机关，向英雄的首批护航编队全体指战员表示诚挚的问候和热烈的祝贺。

派出海军舰艇编队执行护航任务是党中央着眼大局作出的重大战略决策。护航行动是中国海军首次赴海外维护国家战略利益、首次组织海上作战力量赴海外履行国际人道主义义务、首次在远海保护重要运输线安全，在人民海军以至我军建设发展史上，都具有重大战略性、标志性意义。护航行动任务特殊，环境复杂，条件艰苦，持续时间长，官兵们经受住了严峻的挑战和考验，以出色的表现向党和人民交出了一份合格答卷，充分展示了新一代革命军人的风采，不愧是践行当代革命军人核心价值观的模范。

中国海军首批护航编队在124个日夜里连续航行33000多海里，为41批166艘船舶实施了伴随护航，为46艘船舶提供了区域护航，共计212艘船舶，总吨位达1085万吨；成功救援了3艘遇袭外国船只，安全、顺利、圆满地完成了护航任务；并开创了首次组织舰艇、舰载机和特种部队多兵种跨洋执行任务、首次与多国海军在同一海域执行任务并开展登舰交流和信息合作、首次持续高强度在远离岸基的陌生海域组织后勤、装备保障等中国海军发展史上的多个第一。



2008年12月26日，第一批护航编队从三亚起程，中央军委委员、海军司令员吴胜利上将检阅护航舰艇仪仗队



海军舰艇编队赴亚丁湾索马里海域
执行护航任务欢送仪式



护航编队官兵挥手告别，踏上护航亚丁湾的征程



“微山湖”舰准备解缆起程

中央军委委员、海军司令员吴胜利（前排左二），海军政委刘晓江（前排左三）和中国船舶工业集团公司总经理谭作钧（前排右一）等有关领导参加了为护航编队举行的欢送仪式