中国当代军队军事工作发展概况（四）

闫新 编著



需要全本请访问 www.ertongbook.com

目　　录

对外军事援助(续).....1
援越抗美 1
援越抗美义不容辞 1
援建国防工程.....3
援建、维护铁路和公路.....7
协助防空作战.....13
协助打破美军的海上封锁.....16
援老抗美 21
中国政府决定援老抗美.....21
援建公路 23
筑路中的防空作战 32
武器装备的对外援助和外训工作.....36
武器装备的对外援助 37
外训工作 46
抗击外国军队的武装侵犯 52
打击入侵的美国军用飞机.....52
打击入侵沿海地区的美国飞机 53
打击入侵中南、西南地区的美国飞机.....58
打击入侵的美国无人驾驶侦察机 65
中印边境自卫反击作战.....69
印度当局在中印边境推行“前进政策”.....69
中国被迫作出自卫反击的决定 73
第一阶段自卫反击战 76
第二阶段自卫反击战 82
中国边防部队主动停火撤军 91
珍宝岛自卫反击作战.....92

前苏联边防军侵犯珍宝岛.....93
中国边防部队被迫自卫反击.....95
西沙群岛自卫反击作战.....103
南越军队入侵西沙永乐群岛.....103
中国军民奉命进行自卫反击.....105
收复三岛，严守海疆.....111
中越边境自卫还击作战.....114
越军侵犯中国边境，中国决定予以还击.....115
中国边防部队对当面越军进行自卫反击.....119
严守中国边界.....136
组织编制.....143
组织编制的理论.....144
合成军队体制的初步建立.....145
整军备战与军队规模的扩大.....151
组织编制的整顿.....153
改革体制，裁军一百万.....155

对外军事援助(续)

援越抗美

一九六五年至一九七五年，在越南人民抗击美国侵略者的民族解放战争中，中国政府及其军队，应越南政府的请求，从物质上和人力上给了越南人民以真诚、巨大、有效的援助，帮助越南赢得了抗美救国战争的胜利，谱写了中越两国人民友谊的新篇章。

援越抗美义不容辞

一九五四年七月日内瓦会议后不久，美国公然违反会议通过的关于恢复印度支那各国和平的各项协议，取代法国势力，逐步渗入越南南方，扶植西贡政权，阻挠越南南北统一,阴谋变南越为美国的殖民地和军事基地。南越人民被迫起来反抗,并逐步发展成为反美武装斗争。为了扑灭南越人民的斗争烈火,美国于一九六一年五月，在越南南方发动了“特种战争”。“特种战争”失败后，美国又于一九六四年八月五日，借口它的军舰在北部湾越南沿海遭到北越海军的攻击(即所谓“北部湾事件”)，派出大批飞机轰炸越南北方。从翌年二月起，美国对越南北方持续进行轰炸。接着，其地面部队进入南越参战。侵越战争从此演变为以美军为主体、以“南打北炸”为特点的局部战争。英雄的越南人民，在胡志明主席和越

南劳动党的领导下，积极投入了“保卫北方，解放南方，统一祖国”的抗美救国斗争。与此同时，越南政府不断向世界人民揭露和控诉美国的侵略罪行，并呼吁国际援助。

中越两国人民在长期的革命斗争中一贯相互支援，是患难与共的“同志加弟兄”。中国是一九五四年日内瓦协议的签字国之一，对维护日内瓦协议和印度支那地区的和平与安全，负有不可推卸的责任。因此，在越南人民遭到美国武装侵略的严重时刻，中国理所当然地要接受越南政府的请求，向越南人民提供一切可能而有效的援助。中国共产党和中国政府领导人多次庄严宣布：“中国七亿人民，是越南人民的坚强后盾。中国辽阔的国土，是越南人民的可靠后方”；“为了支持越南人民夺取抗美战争的彻底胜利，中国人民准备承担最大的民族牺牲。”

一九六五年春，越南劳动党中央委员会第一书记黎笋、政府副总理兼国防部长武元甲等，受胡志明主席委托，率代表团到达北京，要求中国扩大援助规模并向越南派出支援部队。在四月八日举行的中越两党会谈中，中共中央副主席刘少奇代表中国方面明确表示：援助越南进行抗美斗争，“这是我们中国人民应尽的义务，中国党应尽的义务”；“我们的方针就是，凡是你们需要的，我们这里有的，我们要尽力援助你们”；“你们不请，我们不去。你们请我们哪一部分，我们哪一部分去。这主动权完全掌握在你们手里。”同月十二日和二十日，中共中央和全国人大常委会分别发出指示和作出决议，号召全党、全军和全国人民，尽一切可能支援越南人民的抗美救国斗争。根据中越两党会谈精神，随着越南抗美战争形势的发展，中越两国政府和军队在以往各项协议的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

基础上，陆续达成了一系列有关中国援助越南的协议。

根据协议，在越南抗美战争时期，中国为越南提供了大量的武器装备和其他作战物资；帮助越军培训了数千名干部和技术人员、数千名汽车司机和修理工；协助越军组建了首批航空兵歼击机团，并培训了 200 余名飞行员和机务人员；及时安全地转运其他社会主义国家的援越物资达 179 列 5750 车皮。根据越南的请求，在一九六五年六月至一九七三年八月的八年间，中国人民解放军还陆续派出防空、工程、铁道、后勤、扫雷等部队，到越南北方担负防空作战和国防工程建设及海上扫雷等任务。

援建国防工程

一、构筑国防工事

“北部湾事件”前后，美国曾唆使南越军队多次袭扰越南北方的南部沿海。此后，美军又不断派遣海军舰艇深入北部湾游弋，企图恫吓和阻拦越南北方对越南南方民族解放阵线的支援。在这种情况下，为了迅速加强河内、海防地区的防御能力，粉碎美国可能采取的新的军事行动，根据越方请求和中、越两国军队总参谋部的安排，中国后勤部队第二、七支队，奉命于一九六五年六月九日和一九六六年十二月十五日，先后进入越南东北群岛和红河三角洲地区，担负紧急构筑以坑道工事为骨干的永久性设防工程任务。

二支队负责的永备工事、海底电缆和通信线路的施工任务，分散在 15 个岛屿和 8 处岸防要地上。这些岛屿与要地，大部分没有码头和公路，大量的施工物资和装

备，最初只能靠指战员们手搬肩扛，淌涉千米宽的海涂运送上岛。为保证及早开工，该支队各级领导干部以身作则，不分昼夜，带领部队一面突击抢运物资和装备，一面抢修简易码头和道路，从而保证上万吨物资、上百台机械、车辆和百多门火炮，迅速搬运到工地。部队在入越后的第十二天，便投入施工。

越南气候炎热，雨量大而集中，空气潮湿，蚊虫孳生。援越部队不适应热带丛林地区的生活，加之劳动强度大，患病者相当普遍。他们发扬艰苦奋斗的精神，盖草房、搭凉篷，消减暑热；开荒种菜，积极改善部队生活，增强指战员体质，保证了施工的顺利进行。

施工全面展开后，二支队又碰到砂石不足、淡水奇缺的困难。指战员们就找泉打井，筑堤蓄水；细心筛选海砂，以代替河砂；为解决姑苏岛工程用石，领导干部和技术人员跋山涉水，四处寻找，终于发现 3 处质量符合设计要求的落潮石场。他们组织部队在落潮时采石，涨潮时碎石，及时解决了施工所需的全部石料。七支队开挖的绝大部分坑道，地质复杂，经常塌方。施工四百多天，就发生 5 立方米以上的大塌方 754 次，全支队因塌方牺牲 12 人。但指战员们以大无畏的英雄气概和有效的措施，战胜了塌方，保证了工程任务的完成。

美国飞机的轰炸逐步升级，对施工进度的影响越来越大。二、七支队一面组织防空火力，积极打击来犯的美机；一面根据美机的活动规律，灵活组织施工。为了缩小目标，减少损失，他们以分散作业为主，适时集中力量突击。在夜间和阴雨天，安排备料、运输和露天作业。在白天天晴时，主要进行坑道施工。对一次灌筑混凝土多、连续作业量大的掘开式大口径火炮工事等露天

工程，以及雨季易塌方的重点工程，则在充分做好各种准备、尤其是做好防空准备的前提下，抓住美机轰炸的间隙，集中力量突击施工。如七支队修建的一个掘开式永备工事，需一次灌筑钢筋混凝土 300 立方米。他们便集中 3 个连的兵力，连续突击十五个小时，完成了全部作业。

为了保证工程质量，部队在施工中做到精心操作，一丝不苟。拌合混凝土时，战士们发现一根杂草、一片树叶也要捡出来。班长杨明望在坑道被覆作业中，坚持在钢筋最密处捣固混凝土，站着不行就躺着干，身上的疖子被水泥烧破，也全然不顾。在工程收尾时，各部队都能做到回填坚实，伪装巧妙，工完场清。经过辛勤的劳动，二、七支队均超额完成了援越施工任务。工程完工后，中越双方拟制了工程总交接书，并分别于一九六六年十月二日和一九六八年十月十五日在河内签字。总交接书对工程的评价是：“工程抗力均超过越方要求，工程质量高，坚固、适用，伪装好”，“完全符合战术、技术要求和工程设计标准，质量优良”。

二、修建机场和飞机洞库

越南北方的原有机场不能起降喷气式飞机，对抗美作战影响很大。应越南政府请求，中国先后帮助修建了内排、安沛两个现代化机场和飞机洞库。

内排机场位于河内西北约 20 公里处，是越南北方最大的空军基地，也是河内的国际机场。这个机场，是由中国空军和中国民用航空局于一九六一年至一九六五年间，派专家组进行设计、指导，并提供成套设备和材料建成的。该机场的飞机洞库，由中国后勤部队七支队负责设计和施工，于一九六八年九月十六日开始施工，一

九六九年十一月五日提前竣工。越方验收后认为，工程完全符合战术、技术要求和设计标准。

安沛是越南西北部的重镇，原来没有机场。一九六五年一月，越南请求中国在此援建一个军用机场。经双方商定按二级机场修建，并适当考虑未来发展的需要。同年五月，承建该机场工程的中国后勤部队三支队先遣人员抵达安沛，进行现场勘察设计；支队主力随后入越，于十一月二十二日开始施工。

安沛机场位于安沛市西北 4 公里处，濒临红河，群山环抱。场区原有 50 多条山沟，地势低洼，多烂泥塘，汛期易被洪水淹没。安沛又是美机空袭重点之一。中国援越部队到达之前，市区已被炸成一片瓦砾，施工开始后，美机轰炸更加频繁。面对这样的环境和敌情，三支队指战员坚决表示："就是血染红河畔，也要铺出'通天道'"。他们迅速削平大小山丘 58 座，削山高度最多达 31.32 米，填土厚度达 8.47 米，并抢在雨季汛期到来之前，填好了跑道基础，取得了施工主动权。为了加快施工进度，部队经常顶着连绵阴雨或炎炎烈日，一天连续作业十五、六个小时。他们还注意掌握美机活动规律，摸索空袭条件下的施工方法，争取施工时间，提高工作效率。

经过三年又六个月的艰苦奋战，安沛机场于一九六九年五月三十一日竣工。这个支队在一九六八年九月开始援建的安沛机场飞机洞库工程，也于翌年十月二十七日提前完工。经双方验收，机场工程和洞库工程的质量优良。一九六九年十二月二十七日，中越两国军队总参谋部代表团在河内签署了工程交接书。

三、架设通信线路

为改善越南西北地区的军事通信条件，保障作战中的通信联络，一九六五年七月三十一日，中越双方商定，由中国人民解放军派出 1 个通信工程大队，帮助越南在莱州、山萝和奠边府等地区修建通信设施。同年十月十八日，中国援越通信工程大队入越施工。指战员们克服了种种困难，于一九六六年七月十日提前并超额完成了施工任务，共计架设通信线路 330 杆公里，挂线 894 对公里，安装了 4 个载波电话站；还架设了由其中 1 个电话站至越南西北军区驻地的中继线。上述通信设施质量良好，对保障越南西北地区的通信联络起了重要作用。

援建、维护铁路和公路

美军对越南北方的轰炸重点，大都是在铁路和公路线上。这给越南的交通运输造成极大的困难。为了帮助越南人民突破封锁，改善运输条件，根据中越两国政府的协议，中国人民解放军向越南相继派出以铁道兵、工程兵为主的中国后勤部队 4 个支队共 10 余万人,担负改善、保障河内以北铁路运输和修建 7 条重要公路的任务。

一、改善铁路网

抗美战争前，越南北方的铁路主要有以河内为中心的 5 条辐射状干线，即河内通往友谊关的北线、通往老街的西线、通往太原的中线、通往海防的东线和通往荣市的南线。这几条铁路均为轨距 1000 毫米的米轨铁路，路基、桥涵标准低、质量差；主要桥梁多为铁路公路两用桥，桥面低，受洪水威胁大；大桥、大站集中，目标暴露，容易遭到轰炸；缺乏迂回线，铁路联不成网，很难保障战时运输的需要。一九六五年春，美机开始轰炸

后不久，越南北方的铁路运输就基本处于瘫痪状态。

一九六五年四月二十七日，中越两国政府签订了关于中国帮助越南修建铁路和提供运输设备器材的议定书，此后数年又陆续达成一些补充协议。根据这些议定书和补充协议，中国帮助越南在河内以北地区修建的铁路工程项目共有 100 个。其中的主要项目：一是改建北线和中线，将原有米轨铁路改建为米轨、准轨两用的混合轨铁路；增建、扩建数十个站、段和隧道等保障设施；改善和加强原有线路、桥涵及配套设施，对原来标准过低或改善受限制的路段，除适当改善外，新辟迂回线。二是新建克(夫)太(原)线准轨(部分混合轨)铁路，形成沟通北、中两线的大迂回，为克夫、安员等 4 个枢纽站各新建一条联络线，形成局部小迂回，使几条铁路主要路段联络成网。三是修建铁路战备工程，包括为重点大、中桥梁与车站、隧道抢建便桥、渡口、便线及迂回线，为重点站、线、桥梁架设通信迂回线与敷设水底通信电缆等。四是为 11 座大小铁路桥梁进行防洪加固。据此，中国人民解放军会同中国铁道部门,于一九六五年四月、七月和一九七二年七月，3 次派出铁路专家组到越南协助组织铁路保障工作；还从国内各铁路建设工地紧急抽调铁道兵部队，组成中国后勤部队一支队，于一九六五年六月二十三日赴越,遂行对河内以北地区铁路的抢建、抢修任务。

一支队到达越南后，在抢修被美机炸断的铁路的同时，集中主要力量抢建新铁路线和改善旧铁路线。他们克服美机轰炸、酷热多雨、洪水泛滥以及材料供应等困难，于一九七〇年六月五日提前完成了各项工程。共计新建铁路正线 117 公里，改建铁路正线 362 公里，抢建

需要全本请访问 www.ertongbook.com

铁路战备工程正线 98 公里，新建铁路桥梁 30 座、隧道 14 条，新建和扩建各种铁路站段 20 个，架设通信线路 1023 对公里，敷设水底通信电缆近 8 公里。以上工程总共开挖土石和采砂石 958 万立方米。所有工程经双方检查验收，质量全部优良。

各项铁路援建工程的圆满完成，不但使越南河内以北地区铁路干线的正线长度，由 508 公里增加到 554 公里，而且由于整个线路系统得到改善，主要路段联络成网，因而运输能力成倍提高，仅河(内)友(谊关)线的年运输能力即从原来的 146 万吨提高到 280 万吨，有力地保障了越南抗美战争的运输需要。

二、确保铁路畅通

按照中越两国协议，河内以北总长 554 公里的 4 条铁路干线(原有的北、中、西线和新建成的克太线)的反空袭抢修工作，也由中国后勤部队一支队担负。当时，美机对越南铁路的空袭，从西线开始，逐步扩大到其他各线，并以北线为主。据不完全统计，从一九六五年六月至一九六八年十月，美机对这 4 条铁路干线投弹达 28.8 万枚。其中一九六七年六月空袭高峰时，平均每公里路段落弹 9.6 吨；对主要桥梁和车站的总投弹量，按其正线长度综合平均计算,分别为每米 4.4 吨和 1.3 吨。另外，美机在每年雨季汛期的投弹量都远远大干旱季，给抢修工作增加了很大困难。

为确保铁路畅通，一支队决定将工作重点转到反空袭抢修和主要战备工程的抢建上来，制定了确保北线畅通、保证中线迂回、力争西线通车的工作方案。

一支队指战员发扬英勇顽强的战斗作风,连续作战，随炸随修。他们运用抗美援朝作战的经验，决心在援越

抗美战场上，再创建一条打不烂、炸不断的钢铁运输线。一九六七年一月十九日，同模车站被美机炸毁。该支队九团迅即集中两个多连兵力进行突击抢修，只用了八个多小时就修复通车。同年八月十一日，全长 1680 米的龙边桥被炸断。负责抢修的六团一营和十团一营等单位的指战员，奋战十八天，就使这座越南北方最长的大桥恢复通车。从一九六五年八月至一九六九年二月，一支队抢修被美机炸坏的铁路设施达 1778 处次，排除定时炸弹 3100 余枚，修复铁路线路约 157 公里、通信线路约 1420 对公里，完成土石方近 55 万立方米。

一支队在此期间抢建的一批铁路主要战备工程，对于保障铁路运输的畅通发挥了很大的作用。如龙边桥遭受美机的轰炸破坏，正桥一度中断一百八十六天，但由于一支队在此开设了轮渡和 1 座舟桥，因此铁路运输实际上只中断四天。

该支队所属的 30 多个高机连，在兄弟高炮部队的支援下，英勇作战，迫使美机对铁路目标的攻击由低空变为高空，由逼近目标变成远离目标，投弹的命中率从一九六五年的 15.9%下降到一九六八年的 9.5%，从而有效地掩护了部队执行施工任务。

一支队从一九六五年六月入越施工到一九七〇年七月奉命回国，圆满地完成了所担负的任务，改善了越南北方铁路的面貌，保证了河内以北地区各条铁路干线的畅通。此外，他们还主动为驻地人民群众修建了一些有利于生产和生活的零星工程，并积极参加抢险救灾，涌现出一等功荣立者李水光、李月光和王全江等一批英勇献身的国际主义战士。

三、修筑友谊公路

一九六五年五月三十日，中越两国政府签订了《关于中国援助越南修建公路的协定》和议定书，确定由中国人民解放军派工程部队担负援建任务。具体任务是，新建和改建友谊 1 号、3 号、7 号、8 号、10 号、11 号、12 号等 7 条公路，预计总长为 1211 公里，其中新建 664 公里，改建 547 公里。根据越方的要求，这些公路大部要与中国境内的公路相连接。为保证运输畅通，上述公路在修建期间的反空袭抢修工作和 2 号公路北段(宣光至清水，长 177 公里)的抢修任务，也由中国工程部队担任。

从一九六五年九月开始，担负援越筑路任务的四、五、六支队(辖 16 个团、1 个民工总队、25 个测量设计队和 4 个钻探队，配属 6 个高炮营)，共约 8 万人，在修路指挥部的率领下相继入越施工。施工地区大部为山岳丛林地带，部队刚进入工区时，从仓库搬运粮秣器材到工地，全靠肩扛背驮，往返一次常常要走四五十公里。测量设计人员跋山涉水，披荆斩棘，对每段线路都反复进行踏勘，力求制订出最佳设计方案。负责施工的部队发扬革命英雄主义精神，克服种种困难，决心修出使“越南人民满意，上级满意，自己满意”的优质公路。

表仪至坂质的 1 号公路，法国统治越南时曾动工修建好几年，然而终因沿路山高林密、工程难度大、流行疾病多而中辍。四支队第十二、三〇三团的指战员，不畏艰险，顽强奋战，仅一年零八个月时间就将该线建成并交付越方使用。

3 号公路北段和南段有两块“硬骨头”。一是北段的别莱坡路段，全长 28.7 公里，其中最艰巨的地段是坡长 64 米的路堑。修路指挥部要求在十一天内打通。四支队

三〇一团四十四连的指战员，苦干加巧干，仅九天就完成了任务。二是 3 号公路南段，有一块长 8 米、宽 3 米、高 6 米的巨石，约成 40 度俯角压向公路中央，威胁着行车安全，被战士们称为“ 老虎嘴 ”。负责该路段改建工程的三〇一团四十五连决定以爆破手段将其排除。二排长李科宏带领全排从上往下实施分段爆破。有一次爆破后，他发现有个哑炮，立即只身前去排除。就在他掏炸药时，头顶上方的岩石突然断裂滚落下来。在此危急时刻，他指挥在下边观察的几个战士迅速躲开，自己却被一块大石砸中，壮烈牺牲。战士们忍痛节哀，忘我奋战，终于炸掉了“ 老虎嘴 ”。

考法山口海拔 1589 米，是 11 号公路的必经之地。这里多悬崖峭壁，地势险恶，常年云雾缭绕。为了尽快沟通越西北与红河三角洲的交通联系，五支队三〇七团指战员在施工中吃苦耐劳，顽强奋战，加快施工速度。技术一连班长房泽义驾驶推土机在山坡上作业，以过硬的技术和不怕牺牲的精神，排除了多次险情，开出了一条通路，保证了各种机械上山施工。全团指战员经过八十四个昼夜的苦战，终于筑成了 25 公里长的盘山公路。

10 号公路东段要横穿中南半岛海拔最高的黄连山脉，线路由海拔 90 米的老街上升至 2015 米的黄连山垭口，再降至 642 米的平卢，是全线施工的关键路段。承担这一艰巨任务的六支队六十二团，集中兵力和器材进行突击施工，提前四十一天完成了粗通任务。

援越筑路部队不但注重施工速度，而且十分讲求工程质量。不少架桥方案都经过四、五次修改，不少涵洞进行过移位、改型，以利于防空防洪。对新建公路上出现的塌方，均及时采取措施，妥善处理。12 号公路的回

头弯老风口完工后，崩塌 8 万多立方米，一段 200 米长的路基全被毁掉。修路指挥部和六支队经过反复调查研究，采取多种措施进行了彻底整治。在施工过程中，对不符合要求的项目，无论工程量多大，一经发现，均返工重建，直至达到设计要求。

中国援越筑路部队，一九六五年九月入越，至一九六八年十月回国，按协议为越南新建和改建了 7 条干线公路及其附属防护设施，共计公路 1206 公里、桥梁 305 座(总长 6854 米)、涵洞 4441 座(总长 46938 米)，完成土石方 3050 万立方米。此外，筑路部队还完成了协议以外 10 号公路放丁至莱云桥的公路接线工程和太原至同登 1B 号公路的维修任务。中越双方在公路建成的交接证明书中认为，中国援越筑路部队“所建公路线和所有构造物的技术标准，不仅完全符合协议的各项规定，而且有些项目还高于规定的标准，工程质量优良、美观”。

协助防空作战

根据中越两军协议和一九六五年七月二十四日越军总参谋部的请求，中国人民解放军高炮部队奉命入越，担负河内至友谊关铁路线北宁至谅山段、河内至老街铁路线安沛至老街段和新建的克夫至太原铁路线以及太原钢铁基地的防空作战任务，并掩护中国援越工程部队的施工。

一九六五年八月一日，首批中国援越高炮部队六十一、六十三支队，分别由云南、广西入越。至一九六八年三月止，先后赴越轮战的中国高炮部队和配属各援越工程支队的防空部队，共有 16 个支队，辖 63 个团及部

分独立高炮营、高机连和勤务分队，总计 15 万余人。

美军在侵越战争中使用了许多新式空袭武器，而中国援越高炮部队的主要装备仍是37毫米和85毫米高炮。指战员们针对美机的活动特点，研究了多种打法，决心充分发挥旧式装备的威力，打败优势装备的对手。六十一支队于一九六五年八月五日抵达安沛，用人力将数吨重的高炮拉到山上，随即投入紧张的战斗准备和战前练兵，争取首战告捷。九日午后，当美军 F—4 型飞机 2 架进入规定的射击空域时，指挥员一声令下，参战的各 37 炮连同时射击，85 炮连也随即开火，1 架美机中弹坠毁，另 1 架则仓皇逃去。八月二十三日，进驻克夫地区的六十三支队也旗开得胜，击落击伤美机各 1 架。

初战获胜，对援越高炮部队鼓舞很大。各部队发扬军事民主，不断改进战术技术，积极打击来犯的美机。六十一支队六〇一团五连创造了以 8 发炮弹击落 1 架美国 RF—101 型侦察机的记录；三十三支队也研究出多种射击方法，先后击落 RF—101、F—105、F—4 和 F—8 等型号的美机。

一九六五年八月下旬起，美机对中国援越部队的空袭日益加剧。对此，中共中央军委于八月三十日发出指示，要求各高炮部队再接再厉，发扬英勇顽强作战的光荣传统，给美机以更加有力的打击。根据中央军委的指示，援越高炮部队调整了兵力部署，研究了新的作战方法，作好了歼灭来犯美机的多种准备。十月五日，19 架美机向宋化铁路桥实施轮番攻击。负责掩护该桥的六十三支队六〇九团二营当即开炮，激战六十九分钟，击落美机 5 架，击伤 1 架，俘飞行员 1 名。一九六六年五月三十一日，美机 30 批 109 架对安沛狂轰滥炸。早已作好

需要全本请访问 www.ertongbook.com