万里长江春飞燕

□ 见习记者 樊雪菲 通讯员 赵国梁

几处早莺争暖树，谁家新燕啄春泥。又是一年春来到，燕子又飞回来了，它飞舞着、寻觅着，始终忠诚于自己的事业，勤勉于自己的工作。

在长江航道万余名职工中，长江武汉航道局调关航道处科长黄孝燕就是这个“燕群”中的一只矫健的“燕子”，他用燕子垒窝的恒心，衔泥筑巢的勤勉，不为外物所诱，长年坚守在基层一线，一心为民维护长江航道通畅，在工作中不断实现自身价值。他的这种新时代“燕子精神”也激励着全体长江航道人共同进步。

黄孝燕工作中。 长江武汉航道局供图

忠诚：任尔寒冬风雪韧 千年不变燕来春

1974年，黄孝燕出生在湖北监利一个普通的航道家庭，父亲是一名老航道工，也是一名老先进、老标兵。他常教导黄孝燕：“人生在世，把自己的角色做到位，就是尽到自己的本分。”在父亲的言传身教下，黄孝燕很早就种下了一颗献身长江航运的种子。

1997年武汉航道学校毕业后，黄孝燕在招工中与长江航道失之交臂，就开了一家铝合金门窗装潢店，当上了个体小老板。勤奋好学、踏实肯干的黄孝燕很快就把生意打理得红红火火。如果是继续做生意，他可能赚得盆满钵溢，但他偏偏一直忘不了航道梦。2001年4月，长江航道局招聘社会化用工，黄孝燕心底的火种被重新点燃，成为了一名普通的长江航道员。

从航道员、副站长、站长，黄孝燕在一步一个脚印，肩上的担子也越来越重。在担任武汉航道局监利处反咀航道站站长时，黄孝燕处里最年轻的站长。他带领全站人员在一无街市、二无好路、三无趸船而且长满芦苇的滩涂坚守着。“早抹露水、晚抹霜，保持清洁迎朝阳”“冬战枯水、夏斗洪魔不言累”“战滩斗水有我在、航道安全有保障”是他们拼搏奉献的现实写照。

2008年10月，三峡175米蓄水试运行，长江中游枯水期提前到来，窑监河段水位告急。危难之时，黄孝燕挺身而出，第一个冲上前线，带领航道维护基地人员驻守乌龟洲近半年之久。

当航道形势缓解他回到家时，女儿埋怨道：“爸爸，你这么久都不回，是不是不要我了？”那一瞬，一股酸涩涌上黄孝燕心头。其实，工地就在对岸，在家就能听到汽笛声，但是为了航道“大家”，他必须舍弃小家。

2009年10月，三峡175米二次蓄水，10天内，监利水位从6.88米退落到3.4米。水位退落过快，窑监水道的泥沙来不及冲刷，加之航道常年被“超吃水”船舶逐渐破坏，发生了剧烈的变化，为确保过往行轮安全通过，黄孝燕夜以继日奋战在一线，一步不离岗位。

“基本上就是24小时待命，晚上睡觉都要把电话套在脑袋上，险情在哪儿，我们就冲到哪儿。”这就是黄孝燕永恒的工作状态，18年来，无论他身处何地何岗位，不论面对什么困难，忠诚始终如一。

坚韧：绿意暖人踏青月 正是江燕筑巢时

在武汉航道学校学习期间，为磨炼出过硬的本领，黄孝燕如饥似渴地学习，每年都能拿到奖学金，用他自己的话说：“我最大的爱好就是学习。”

“扎拖把、插钢丝”是航道学校日常实操学习的一个重要内容。他练习扎钢丝绳异常辛苦，每天反复练习数十遍，每次练完后，手指感觉就像痉挛般不停颤抖。他练过的钢丝绳，毕业时堆了大半个屋子，手指留下了数不清的伤痕，但他从没叫过一声苦。

上世纪90年代，黄孝燕在监利航道处工作。当时各航道站的生产、生活条件极为艰苦，一个船舱里要睡3到4人，没有空调、没有台灯、没有趸船，更谈不上有私人空间和良好的学习环境。但困难挡不住一颗积极上进的心。黄孝燕床头堆着厚厚一沓子书，随便翻开最上面一本《船舶驾驶》，页脚被翻得卷起，密密麻麻全是笔记。集体的饭桌、自己的床头、船前的甲板、岸坡的边滩、绿荫的树林，随处都是黄孝燕学习的场所。

在同事眼中，“他肯钻研、肯动脑筋，他就是个获奖专业户。”黄孝燕多次参加长江航务管理局、长江航道局、武汉航道局技能大赛，屡获佳绩。除此之外，他还斩获长江航道局技术能手、交通系统岗位能手、湖北省五一劳动奖章、湖北省劳动模范等共计40多项荣誉。

2013年的正月初五，是盐船套护岸工程施工期间，也是万家团聚的时刻，工程施工人员都回家团圆了。但工程需要的砖受水位影响没法进场。“这可怎么办？”工程负责人一筹莫展，“再这样拖下去，盐船套护岸工程进度和质量怎么保证？”在纷飞的大雪中，黄孝燕站出来大声说道：“没事、没事，我来做！”在负责人狐疑的眼神中，黄孝燕与同事们在泥泞的坡地上放样测量，他们买来“六方块”模具，一块一块地倒砖，仅半个月就做了一万多块。

坡，是铺好了，但黄孝燕的手上却冻得裂开了好多道口子，一阵阵钻心地痛。工程直到五月中旬才竣工，在沙滩上待了3个多月，再次走进硬地面时，他觉得有些感官失常，“像是走在泡沫板上，不得劲。”但回首望去，黄孝燕看到了满眼金黄，那是工地上的油菜花开了，又一个春天来了。

卓越：一江春水向东流 燕子乘风好逐梦

燕子是朴素、美丽、善良、忠贞、负责的精灵。他们在希望的田野上，唧唧地鸣叫着，朝着春天和梦想追逐。

黄孝燕就是这样一个专注于梦想、敢于创新、不断超越的人。

2006年，时任反咀站副站长的黄孝燕，为改进枯水期航道维护观测方式，着手对测量人员的手持GPS进行功能再开发，于当年成功研发出手持GPS软件——“mapsours在航道扫测中的应用”并获武汉航道局青年科技成果一等奖。这项新技术有效减少了测量人员的工作量，节约了人力、物力，很快得到领导和同事们的认可并在全局进行了推广。

“他待人真诚，处事低调，善于凝聚团队，敢于创新，一直是我学习的楷模，更是我成长路上的动力。”同事刘飞提到黄孝燕赞不绝口。

进入“十二五”，智能航道建设战鼓擂动，“电子航道图APP应用”“长江航道动态监测平台”“航标信息管理系统”“船载航道维护作业系统”等新知识、新技能不断涌现，不断对航道维护技术人员提出新要求。

为了帮助基层人员适应新技术，黄孝燕工作之余一边加强业务学习，虚心向相关厂家技术人员请教，一边不断强化现场实操技能，在自身能熟练掌握后多次深入基层一线指导，创新考核体制机制，从外业的测量到内业的绘图，帮助基层人员大幅提升业务能力，使他们能够起到更为关键性的作用。

“就像燕子应该知道怎样筑窝？”黄孝燕说，“航道技术人员应该知道怎么把新技术用好、用透。”

近年来，因为航道业务扎实过硬，黄孝燕作为施工技术人员被借调到荆江航道整治工程工作，像辛勤的燕子一样穿梭在一个又一个的施工现场，为“畅中游”这个梦想而不断奔跑着，荆州杨林岩、石首陀杨树、监利盐船套、九江东流等都留下他前行的足迹。

要像燕子春归一样，一次一次把绿水青山带给大地。

黄孝燕和航道工人们在航道整治施工中，注重绿色环保生态，采取钢丝网格铺设、透水框架等环保材料工艺，不仅有效改善了通航条件，而且随着工程的交付使用，稳定了河势、岸坡，保护了生态环境，给老百姓带来了福祉。

燕燕于飞，上下其音。2018年，他作为长江航运系统代表，光荣参加了中国工会第十七次全国代表大会。“习近平总书记说，我们每个人都是新时代的追梦人。我们航道人要建设生态长江、绿色长江，守护一江春水，服务航运畅通！”对于未来，黄孝燕有着自己的理解和期待。

“一颗红心，忠诚航道；一种精神，自强不息；一个梦想，不断超越。”这是武汉航道局党委书记胡晓刚对黄孝燕“燕子精神”的高度概括和点赞。

阳春三月，柳色如烟，燕子呢喃。为了下活长江经济带这盘大棋，提高长江中游通航条件，2019年初春，黄孝燕又收拾行装，来到长江湖北段“645工程”鄂州施工现场，进行施工组织、质量控制、现场管理，像一只辛勤的燕子忙碌着、翻飞着。

迎难而上的危防专家

□ 通讯员 钟煌元

盐田港是世界级集装箱大港，在这块热土上，盐田海事局指挥中心主任高翔多年来带领团队成功处置危险货物应急事故30余起，带领团队成功研发了国内海事系统首家具有完全知识产权的船载集装箱危险货物监管系统，也促使深圳市出台了全国第一个也是目前唯一一个行业自律性环保公约《深圳港绿色公约》。

高翔先后荣获全国海事系统“庆文式”标兵、交通运输系统“两学一做”优秀共产党员、全国交通运输行业文明单位职工标兵等荣誉称号。

航行安全的守卫者

2018年，盐田港船舶进出港70069艘次，面对这样的繁忙港口，如何保证港口的安全顺畅运转，捍卫人民的生命财产安全，是参加工作20年来高翔时刻放在心上的问题。工作中，遇到急难险重任务，他总是冲锋在前作表率。

2004年4月2日11时许，盐田海事接到中远公司报告，载有危险货物甲基三氯硅烷的“COSCO HAMBURG”轮在青岛往盐田航行途中发现罐柜冒烟，疑似发生泄漏。高翔带领的应急处置团队迅速行动，成功处置了这起危险品泄漏事件，没有任何船员受伤及货物损伤，但高翔的咽部却被氯化氢灼伤，并且是永久性损害。有人问他：“面临困境时，你是怎样一种心态？”高翔说：“当时我没想这么多，只想全力保障船员和货物的安全。”

2016年5月26日，英国籍集装箱班轮“达飞卡瑞尔”发生危险品泄漏，经证实，泄漏物为甲基三氯硅烷。高翔坐镇指挥前线，有序协调各参与部门，应急处置工作圆满高效完成，船舶于当天晚上按期离港。

参加工作20年来，高翔参与了大大小小危险货物应急事故30余起。每次他都不顾危险，战斗在第一线，用自己的赤诚应对一次又一次的险情，用实际行动守卫着盐田港的船舶航行安全，一次次避免了危险品泄漏给环境和民众带来的伤害，是当之无愧的应急先锋。

危防领域的先行者

危险货物管理一直是海事监管的重点和难点工作，如何更好地进行危险货物管理，如何提高应急事件的处置效能，就成了高翔最为关心的问题。

2006年，他带领危险品管理团队人员，克服数据量大、缺乏可借鉴经验等困难，大胆创新，反复实践，成功研发了国内海事系统首家具有完全知识产权的船载集装箱危险货物监管系统。该系统具备船舶载运危险货物自动审查、船舶载运危险货物集装箱积载隔离自动审查、船舶载运危险货物集装箱三维动态展示、危险货物集装箱谎报瞒报自动检查等功能，实现了船舶载运危险货物检查率100%，进出口货物舱单筛选率100%，极大降低了危险品集装箱发生事故的概率。该课题获得“中国航海科技奖”三等奖。

高翔还结合自身参与各种应急处置过程中观察和思索，不断深入研究危险货物应急处置的相关问题，以自己的实际行动为提升深圳市处置此类应急事件的效率和效果作出了贡献。

同事们谈到高翔时，无一不竖起大拇指称赞：“高翔是危防领域的专家”。“我不是专家，只是遇到难题总想应该怎样去解决。”高翔毅然坚定地说。

海洋环境的保护者

一直以来，高翔都非常重视船舶污染防治工作，作为“船舶排放控制”创新工作室带头人，他脚踏实地，带领船舶防污染团队不断努力，为深圳的碧海蓝天作出了自己的贡献。

2014年，高翔带领的船舶防污染团队就将探索船舶污染防治的目光聚焦到了船舶尾气排放问题之上。在深圳海事局的领导下，他们发挥拓荒牛的精神，着手船舶排放控制课题研究，同时不断向地方政府阐明船舶尾气排放的危害性与严重性。经过近一年的苦心钻研，研究成果获得了地方政府的认可，深圳市出台了全国第一个也是目前唯一一个行业自律性环保公约《深圳港绿色公约》，打响了深圳港实施船舶尾气排放控制的第一枪。

为了促进政策尽早落地，他们走访各航运公司宣传相关政策，协助加入公约的船舶申请地方财政补贴，为航运公司节约成本逾千万元，获得了企业的广泛认可。

在不断推进船舶防污染的过程中，高翔认识到，要实现船舶排放大气污染物的有效控制，最关键的问题的是迅速确定超标排放船舶。但每天数百艘巨型船舶在港区穿梭，在广阔海域范围内精准查找目标谈何容易？

面对难题，高翔带领团队拿出了“磕到底”的劲头，在深圳大鹏湾设立“船舶排放控制试验区”，联合深圳市人居委、暨南大学、香港科技大学、复旦大学等机关和院校，深入开展“船舶排放控制区监测监管关键技术”课题研究并促进成果落地。

“一分耕耘，一分收获”，高翔和他的团队的辛苦付出取得了喜人的成效。“近年来，深圳东部港区大气环境中二氧化硫浓度下降约38%，海豚多次造访盐田港，这说明了盐田海域的环境越来越好了。”高翔告诉笔者。

守护沧海逆风行

□ 全媒记者 杨柳 通讯员 刘飞

王伟（右一）与同事讨论海图。 北海救助局供图

他是救捞体制改革以来指挥翻扣船舶救助的第一位船长，是翻扣船开洞救人的开创者之一，亦是至今为止参加翻扣船救助次数最多、救助人数最多的船长，他就是北海救助局救助船长王伟。

他先后参加重大海上救助抢险行动80多次，成功救助遇险船舶40余艘，救助遇险人员近400人，救助财产价值数亿元。如今，他带领着自己的团队守望沧海，践行着“把生的希望送给别人，把死的危险留给自己”的救助精神，战风斗浪，继续创造着一个又一个生命的奇迹。

守沧海扎根救捞一线

“谢谢，谢谢……”劫后余生，4名渔民不住地向救捞人员致谢。

2005年12月，渔船“辽瓦渔25048”与货轮发生碰撞倾覆，舱内有4人需要救助。对于此类险情，由于没有成功的救助案例可供参考，加上水温低，难船船舱内环境复杂、渔网多等不利因素，给潜水施救带来了极大困难。

一番深思熟虑之后，王伟果断提出船底开洞救人的做法。经过近6个小时的奋战，成功将被困十几个小时的4名渔民陆续救出，创造了在倒扣船底开洞救生的奇迹，在我国的海上救捞史上开创了成功的先河，为今后类似的救助积累了宝贵的经验。

“翻扣船开洞救人没有先例可循，一旦失败，想过后果吗？”记者问王伟。

“多耽误一秒人就没了，哪能顾忌这些？”他告诉记者。

初入这行时，王伟便对救助人命的工作充满了敬佩。抢时间、战风浪，最后从死神手里抢回鲜活的生命，只想想王伟就觉得热血沸腾。凭着这份热情和敬佩，王伟拒绝了船公司对他频频抛出的橄榄枝，在救助一线并深深扎根，将自己的人生规划与救捞事业紧密相连。

2003年，“德翔”轮出租给荷兰某公司，王伟在船担任大副职务，需要随船拖带大型储油船，历经数月连续航行从韩国到尼日利亚附近海域，并在当地执行服务海上钻井平台工作。

一年时间里，王伟在赤道近40℃的高温环境中，兢兢业业地重复着单调而乏味的工作，纵使碰上“非典”特殊期，王伟仍旧坚守岗位。在他行动的感召下，甲板部人员从大局出发，严格按照平台的命令执行各种服务工作，以优质的服务态度和服务质量赢得了平台和租方的高度认可，展示了中国救捞的品牌形象。

搏惊涛屡创生命奇迹

救助船总是在险境中行动，海上风浪瞬息万变，船长既要有过硬的技术能力，更要有处变不惊的心理素质。

2011年3月22日，渔船“辽葫渔35207”出海捕鱼期间发生翻扣，此时海上风力5级、浪高2米，万分危急之下，王伟临危受命。

如此恶劣的海况，船底开洞救人风险到底有多大？王伟心里有点打鼓。但时间就是生命，看着翻扣船在海中上下起伏，王伟最终决定采取船底开洞的方案进行救助。

“可以了！用力砸！”随着王伟一声令下，两名水手手中的大锤高高举起又用力的砸下，几锤下去，一个半米见方的洞口出现在船底，一双颤颤巍巍的黑手从洞里伸出，身处船底34个小时的韩富军终于安全获救。

作为一名专业救助船长，王伟始终以对国家和人民生命财产高度负责的态度，穿行于惊涛骇浪之中，在每次救助行动中做到“冲得上去，救得下来”，发挥了专业救助队伍在关键时刻的关键作用。

2018年8月，台风“摩羯”影响渤海湾，矿砂运输船“建功66”轮在狂风巨浪中机舱进水全船失电，随船14名船员面临危险。

情况紧急，接到救助任务的王伟，驾船向台风中心开进。面对复杂而恶劣的救助环境，他冷静思考、综合分析，精准操控船舶，采用多种手段科学施救，克服巨浪汹涌连续冲击、船舶偏荡剧烈、甲板上浪等不利影响，终于在大风浪中成功转运全部遇险人员。救助任务顺利完成，救助行动得到交通运输部副部长何建中及部救捞局的高度赞扬。

保安全从点滴做起

“船长，在这么多监造人员中，你们北海救助局是最‘较真’的，我们应该向你们学习。”“北海救111”轮建造完成后，广州黄埔造船厂工作人员对王伟说道。

2005年，监造救捞系统新型专业救助船的首艘船“北海救111”轮时，王伟等三人组成的8000千瓦监造组连续驻广州黄埔造船厂10个多月。

“当时有人说首制船就是试验船，我坚决不同意，我们一定要、也一定能造出优质船、样板船。”王伟说。

为保证船舶质量，王伟在孤岛上重复着宿舍、办公室、船台三点一线的生活，满脑子的图纸、分段、管子、电器，为了一处改动，多方协调，好话说尽，与施工方争得面红耳赤是常有的事情。最终，在大家的共同努力下，确保了船舶建造的质量和合理性。

自古忠孝难两全。把精力更多留给了事业，留给家人的，只能是亏欠。身为肩负着人命救助重任的救助船船长，王伟经常面临着国事家事难两全。

2000年，王伟随船在国外执行任务期间，母亲重病住院，在生命垂危之际，苦盼了15天也没有等到自己最疼爱的儿子。2005年，父亲因突发急病辞世，因为正在执行救助待命任务，他也没能见上老人最后一面。

身为人子，未能为父母尽孝送终，成为王伟一生中永远的痛，但他却从没后悔选择奋战一线救人性命。“干这份救人性命的工作，很充实，不枉活一趟。”说这话时，王伟眼里闪着光。