两位80后引航员范正强、孙东 明刚刚结束短暂休整,4月12日是 参加新一轮"引航专班"的第一天, 一个月的闭环工作和隔离就这样悄 然开始了。他们和其他引航员一 样,已经习惯了一次次地集结,逆行 成了家常便饭。每一次进入专班, 都是一次心灵的考验、一次漫长的 极限挑战。

8时30分

范正强、孙东明在各自的房间里 收拾行囊,为一天的引航做准备。镶 嵌四道金杠的帅气制服已经不适合 穿在防护服里面,他们换上轻便的作 训服,让每一次引航更像是一次战

这次引领的巴拿马籍"挪威希 望"轮,于4月8日装载5万余吨进口 粮食抵达江苏江阴港,卸货完毕后空 载出江,驶往下一港——山东青岛港 继续装载货物。船上19名外籍船 员,分别来自乌克兰、埃塞俄比亚和 菲律宾。近日来,沿江下游有的城市 为了防疫需要而静默,但是引航员们 无法停歇,引领一船又一船民生物资 和生产物资源源不断到沿江各港。 尽管很少有人知道长江上的这群"大 白",但是他们始终以一种特殊的方 式守护万家灯火,深知使命光荣、责 任重大。

9时15分

范正强、孙东明已经穿戴好防护 装备,登上"挪威希望"轮的驾驶台, 乌克兰船长见到两名引航员的到 来,主动打招呼问好。也许口罩和 防护服让大家觉得有些"疏远",但 是引航员与外籍船长的沟通一如既 往的有礼有节、不卑不亢。

一级引航员范正强是这次引航 任务的带队引航员,他联系离泊拖 轮协助、指挥协调码头解缆工、精 准下达每一个离泊指令……副班引 航员孙东明协助发布船舶离港动 态、提醒主班引航员主航道情况、 主动与附近船舶联系并明确会让 意图 …… 两名引航员没有事先约定 分工,却如同商量好了一样默契, 彼此出现在应该出现的地方,也许 这就叫职业操守。船舶还未开出, 引航员的手套里已经有不少汗水, 防护服里也已经湿漉漉一片,非常 难受。

"风雨彩虹,铿锵玫瑰,纵横四海,笑傲天

涯,永不后退!"一曲《风雨彩虹铿锵玫瑰》,尽

显巾帼建功新时代的豪迈。从宜宾到上海

2800余公里长江通信系统的各条战线上,通信

女将们不爱红妆爱武装,常年坚守在长江航运

通信信息化建设一线,与江水为邻,与线路为

伴,把"她"力量汇入时代的洪流,成为实现美

幕上不停地滚动,虽然面有倦色,但点完回车

键后的余起怡,眼里却难掩兴奋之光。"成功

了!"简单朴实的话语却有着穿透人心的力量,

区域语音告警平台在余起怡的电脑里悄然问

却清晰地记录了余起怡思考的日日夜夜:7日 在执法大队调研,有同志提出一旦辖区发生航

行规则变化或遇恶劣天气时,就要派人一直守

在VHF旁边,不停喊话提醒,浪费了人力不说,

工作效果也不好;9日在办公室,如果有一套

系统能够在指定范围内自动检测到驶入的船

舶,还能通过VHF发出语音告警信息,执法大

队同志提的这个问题就能彻底解决了;12日在

家,雏形已经在脑海里有了,可那两行关键代

码始终调不通;17日在家,现在脑子里全是代

余起怡满负荷、高强度的泡在电脑前跑代码,

但始终没有理想的结果。成功往往存在于再

坚持一下之中,在数百次的推翻又数百次的重

建架构之后,余起怡终于将成熟可控的区域语

音告警平台送到了执法大队,而距离第一次去

这位准"95后"女程序员,却把目光对准了更

队,用自己的开发经验和专业技术与时间赛

跑。打造北斗高精度、智能化、低延时的北斗

智能语音服务系统是她的新目标,征途漫漫,

就在同事们为之欢呼雀跃时,初战告捷的

2022年2月,余起怡加入了长江北斗团

为了突破区域语音告警平台的技术瓶颈,

码的结构和逻辑,只有再试再写……

调研听取需求还不到半年时间。

贴着长江通信徽章的工作日记本上,简单

明亮的镜片背后是专注的眼神,代码在屏

丽长江中国梦的磅礴伟力。

引航日

□ 通讯员 金校 /文 孙东明/图

日期:4月12日 天气:晴 最高气温33℃ 虽是阳春,胜似初夏 引航船舶:巴拿马籍散货船"挪威希望"轮 船长225米,吃水6.8米 引航任务:江阴至宝山(出江)

引航员:范正强、孙东明



"挪威希望"轮。



引航员与船员沟通。



引航员的手套里满是汗水。

10时30分

"Dead Slow Aheard Starboard Twenty · · · · · Slow Aheard · · · · · Midship……"200多米长的巨轮在两 名引航员的指挥下,完成180度大转 向,顺利进入下行主航道。"055 steady!"范正强下达了进入主航道 的第一个航向指令。"Course 055, sir!"船舶抵达指定位置后,外籍舵 工礼貌地回复引航员。联系、会让、 下达指令、回复……"挪威希望"轮 迎着太阳,一路向东驶去。

12时

"挪威希望"轮驶过沪苏通公铁 大桥,两名引航员开始相互轮换,到 驾驶台外面补充"能量"。由于疫情 防控需要,船上的餐食不能吃也不 敢吃,孙东明走到空旷的驾驶台外 面,小心翼翼地取下口罩,做好消 杀,喝了几口水,吃上几口自带的干 粮,迅速到驾驶台换下主班引航 员。同样是几口水加几口干粮,范 正强迅速进入引航工作状态。

甚高频里传来同事的声音,大 家隔空寒暄、互致问候。因为有了 疫情,相互熟悉的引航员之间也很 难碰面,大家更多地通过甚高频电 话、通过线上而非线下进行沟通交

16时15分

"挪威希望"轮顺利抵达上海宝 山交接水域,接送引航员的引航小 艇从不远处迎面驶来,7个小时的 引航即将画上圆满的句号。两人顺 利登上交通艇,靠岸后消杀、脱卸防 护装备,所有脱卸环节不能有半点 马虎。受疫情影响,引航员返回集 中居住点的陆上交通时间变得更

17时45分

范正强和孙东明终于回到了专 班引航员集中居住点,进入各自的

从出发到结束,这次引航历经 10个小时,引航员在船工作7个小 时。随着高温天气的到来,引航员 面临着更加艰难的工作困境,两年 多的煎熬,仍在持续!

通信战线的铿锵玫瑰

□ 特约记者 吴笛 文/图



余起怡正在调试程序。

惟有奋斗,而这正是青春最亮的底色。

同样是技术出身的黄珊是地道的武汉人, 却在黄浦江边扎下了根。2008年,通信科班出 身的黄珊加入了长江上海通信管理局的大家 庭,写得一手好代码的她,初生牛犊就把单位 建网站的活儿漂漂亮亮地拿下了。一年后,黄 珊搬着行李到综合处报到,开始与文字结下了 不解之缘。

起初,习惯于在代码世界徜徉的黄珊,好 似对文字有一种天生的畏惧,每琢磨一篇文章 都得熬好几个夜。害怕带来了抵触情绪,黄珊 甚至尝试过逃避,但如果在新的起点站不住, 就将永远倒下去,她努力起跑,这一干就是近 15个年头。

曾经做过多年团委书记的黄珊很爱与青 年聊天。"与珊姐谈心,给人邻家大姐姐的感 觉,有一种特别的味道散发开来,不是香水味, 也不是女人味,而是真诚的味道。"身边的青年 职工这样评价黄珊。

居住证办理是困扰上海通信管理局广大 青年职工多年的"宿疾",没有居住证,扎根落 户上海只可能是镜中月水中花。"好大姐"黄珊 抓住"我为群众办实事"的契机,不厌其烦地与 多部门沟通,最终推动这项民生实事落地见 效。看着年轻人拿到居住证时的喜悦之情,黄 珊对于"干了不起的事业"有了更广阔的理解 -她希望通过自己和同事们的点滴努力, "让单位变得更好"

"我们每个人在工作生活中都会遇到不 同的难题,工作中的较真和投入提升我们的 能力,默默的加班时光,本身就是人格磨 练。家庭的陪伴,让心智更加成熟。这些经 历,最终会成为我们登顶高峰的经验,以积 极的心态面对工作和生活,成就更好的自 己。"这是黄珊奉为圭臬的一段话,当梦想照 进现实,可能并不是最初憧憬的样子,然而, 平凡却在黄珊身上展现出截然不同的动人 魅力。



工作中的罗江波。

王继才守岛卫国32年的故事让人们闻之动 容。在广西港航系统里,也有这样一位"王继 才"——他是同事心中的"好榜样",是家人眼中的 "工作狂",更是群众眼里的"热心肠"。从事航道 航标维护工作26年来,他坚守初心,尽职尽责,守 望黔江,无怨无悔,"点燃自己,照亮他人"的航标 灯精神在他身上有着最真实的体现。他就是广西 港航系统"优秀共产党员"、广西全区"港航之星"、 柳州航道养护中心武宣分中心桂平航道站站长罗

生于船上 逐波半生

今年44岁的罗江波是名副其实的"航二代", 父亲退休前是武宣勒马航道站站长。1976年10 月,父亲当兵复员后分配到勒马航道站,并在当地 成家。勒马到武宣有19公里的距离,那时勒马航 道站到武宣县城还没有通路,一艘6米长1米宽、 仅有5匹马力的木船成了往返县城的唯一交通工 具,而罗江波就出生在这艘工作船上。

1996年,18岁的罗江波参加工作,起初两年在 勒马航道站当临时工,和父亲成了一对"父子 兵"。在航道站里长大的他,自小对水性很熟悉, 工作起来上手也很快。那个年代,河中央的航标 用的是煤油灯,他工作的内容就是每天早上去收 回煤油灯,擦洗灯罩,添加煤油,下午再放回去。 当时勒马航道站设有三座信号台,需要人轮流去 值守,1-2个月轮班一次。罗江波主动请缨到浪 滩和牛脚信号台值守。值守的日子很孤寂,信号 台方圆几里无人居住,没有灯、没有路也没有自来

水,煮饭都是直接用河水,需要三天一次到附近的镇集赶圩,买够3天的 菜回去。即便生活枯燥,但他依然恪尽职守。

由于黔江勒马一红石滩段水域河道弯曲,江面狭窄,水流湍急,礁石 众多,被过往船民称为"魔鬼航道"。在水急的地方抛标,铁锚往往不管 用,需要200斤以上石头做锚,两个人才抬得动。因此,勒马航道站是航道 人眼中最艰辛、最危险、最偏远的一个站,也成为罗江波口中的"魔鬼航 校"。在"魔鬼航校"的8年里,他在航道老职工们的耳濡目染下成长,兢 兢业业地学习各种技能。当过兵的父亲更是在工作生活中对罗江波严格 要求,父辈们负责任的态度和对细节上的把控,不仅让他练就了一身过硬 的本领,更帮助他获得了坚定的信念和顽强的意志。2004年,26岁的罗江 波调到桂平航道站当副站长。

守望黔江 保畅航道

桂平航道站位于桂平市黔江大桥北桥头旁,占地约8亩,两栋3层的 航站楼是办公地点。大藤峡水利枢纽蓄水后,黔江航运呈爆发式增长,枢 纽上游100公里以内"魔鬼航道"已被渠化,通航压力都来到了坝下到桂平 三江口的13.2公里航段。坝下航段水情复杂,水位变化频繁,河流有深有 浅、有深潭有浅滩,平均流速3.5米/秒,属于比较湍急的航道,原本2天1 巡航,也从前年起改成1天1巡航

"蓄水之后航道等级没有发生变化,但是船只吨位越来越大,以前500 吨都算大船了,现在动辄在2000吨以上,最大可达5000吨,都是一些拉砂 石、水泥、钢材往返广州、佛山等地的货船。船只吨位越大,驶过掀起的浪 花就越大,容易造成航标艇翻扣,有的标艇甚至被货船撞坏,每年需要维 修的标艇有30多艘(次)。现在巡航一次平均用时3个小时,有时遇上恢 复航标失常,中饭都赶不上吃。"罗江波介绍。

由于坝上库区和坝下航道水位不一样,非汛期一天之内河水涨落可 达3米,水位成为船舶安全通航的重要参考依据。因此,报水位成为站内 一项重要工作,每天5次,一年365天不停。而每个航标都有设标水位,要 视水位情况判断,如果超过设标水位,就要及时收回航标。到桂平航道站 后,罗江波花了两年时间将每个航标的标位水域情况、抛标手法、岸边参 照物甚至浪花大小都记录在本子上。"每个航标需要多长的胶绳、多重的 锚我都知道,部分锚还需要用铁丝缠绕,因为河底锋利的石头容易将胶绳 磨断。"罗江波告诉记者,据统计,桂平航道站每年都要用掉5000多米胶 绳,最多一个月用去900多米,每年用坏5、6根测量杆。

这些年,罗江波的身影出现在黔江上的每一处角落,社会船、海事、渔 政、水上派出所等各路人马都存留有他的手机号码,仅2021年罗江波就有 480次出航记录,其中138次是处理标位失常(包括临时施工航标)。"按规 定,我们在接到电话后20分钟内要出航处理,主要情况为失位、翻扣、沉 底,失位航标艇最远一次漂到70公里外的平南县境内。"罗江波说。

敬业奉献 使命不渝

在航道站会议室内,两面鲜艳的锦旗格外吸人眼球——上边写着"黔 江航道守护者,安全生产领航人""尽职尽责办实事,全心全意为航道"。 "这些是工程施工方赠送的。"罗江波说。

来宾至桂平2000吨级航道工程是广西重点推进项目,其中桂平境内 航道整治49公里,项目建成后,来宾至桂平通航能力将从300吨跃升至 2000吨以上,极大提升西江干线航道等级。航道整治带来发展契机的同 时,也给站内带来新的工作任务和压力。据统计,从2021年2月工程入驻 施工到今年3月中旬,桂平航道站已累计为该工程设置临时助航标志4469 座,并定期对施工标志做调整,有效保障了工程的安全施工。"我们三标位 于来桂航道整治工程的鹅蛋滩到铜鼓滩之间,工程所在水域水情复杂,险 情众多。我们有时候早上6点多发现航标失常,打电话给罗站长,航道站 都能第一时间赶去处理,为工程建设保驾护航。"来宾至桂平2000吨级航 道工程指挥部三标、中交一航局三公司项目部现场负责人蒋智跃说。

鹅蛋滩至铜鼓滩比较容易发生海险事故,目前是黔江下游最危险的 一段水域。"每天巡航我们都会特别留意这段水域,最后一批船过闸下航 之前,两个滩之间都会加巡一次,如果发现航标失常情况马上恢复,保证 最后一批船能安全通过。"罗江波表示。

从青葱小伙到中年大叔,从"魔鬼航校"年纪最小的学员到桂平航道 站年纪最大的"老大哥",岁月在他脸上刻下了时光的印记。已经有10年 党龄的他,不仅是站里的骨干,也是工作上的"急先锋"。这些年,罗江波 先后被评为广西港航系统"优秀共产党员"、广西全区"港航之星"等20多 项荣誉称号。和守岛卫国32年的王继才同志一样,罗江波用无怨无悔地 坚守和付出,逐波踏浪,勇挑重任,26年来守护着黔江上来往船舶的安全, 在平凡的岗位上书写了不平凡的人生华章。

龙巍