

星光引航路 赤子爱国情

——中国引航献礼新中国成立75周年

□ 全媒体记者 任佳丽 通讯员 王强

9月29日，舟山引航站举行“庆祝新中国成立75周年”升国旗仪式，献礼中华人民共和国75周年华诞。在祖国华诞的璀璨星河中，有这样一群领航者，他们穿梭于各大港口码头间，如同水上的织梦者，指引着世界各地的各类巨轮不断地远航和归来。他们以船舵为笔，碧波为墨，勾勒出了一幅幅关于忠诚与奉献的壮丽画卷——这，便是中国引航人。

中国引航人用实际行动向世界传递着中国力量、中国智慧和温度，让每一艘过往的船舶都成为传递友谊与合作的使者。值此新中国成立75周年之际，让我们踏入那片浩瀚的蓝色疆域，聆听一段段来自中国引航人的故事，一起感受他们“一字一画”绘国情、“一心一念”系民生、“一言一行”彰国威的家国情怀。

一字一画 绘国情

说到家国情怀，绕不过姚泽炎和倪衍根的故事。“一字一画”是他们对于家国深情最质朴的诠释。

对于从业近四十载，引航中外船舶近万艘次的长江引航中心正高级引航员姚泽炎来说，爱国爱岗的具象化表现就是随身携带自己亲手记录的“引航日志本”。

长江是目前世界上 busiest、货运量最大的通航河流。“要想不断精进引航技术，每一次的记录都必不可少。现在身边已经积攒到几十个本子，摆起来几乎有七八十公分高。每次搬家，这些本子作为我的贴身心爱之物都会被我精心地放置和守护，它们是块宝。”姚泽炎说。

翻开这些本子，可以看到，引航计划、风险防范、工作总结等内容应有尽有，本子里的一字一句都流露出姚泽炎对引航这份事业的用心尽心。“不同船厂造出的船不一样，我们的引航操作标准也不一样，记得越多，失误就会变少，慢慢就可以培养出自己的第六感了。”姚泽炎介绍。

工作中，除了“引航日志本”，姚泽炎包里常装的五星红旗也是他的“宝贝”之一。有一次，姚泽炎发现外轮主桅杆上，居然没有按要求挂上中国国旗，他快步走进驾驶室，严肃地对外籍船长说：“这是在中国水域，请您马上悬挂中国国旗！”“我已经驶出南通港水域，能否通融一下？”“不行，船舶航行在长江水域，是中国的领土，请您务必立刻挂上！作为一个资深船长，您应该了解航行规则，如果不挂，我就马上抛锚，等待主管机关的调查处理。”一番较量下来，外籍船长理亏没招，姚泽炎赢了。

在回忆那段过往时，姚泽炎的讲述语气既平和又坚定，究其原因，姚泽炎说：“随着我国国家实力的增强，现在这种现象出现得很少了，中国引航员走到哪都提气了不少。或许我就是个特别较真的人，在事关国家形象的事上，我更是如此。从来没有有人要求我这样做，但我只想无愧内心。”姚泽炎说。

如果说姚泽炎是以笔为舟，记录引航工作的点滴，那上海港退休的高级引航员倪衍根则是以画为媒，定格港口变迁的每一瞬间，让爱国情在画纸上流淌成河。

《洋山港装卸场景一瞥》《直升机接送引航员登离轮现场图》《繁忙作业中的散杂货码头一隅》……倪衍根书房里的画作充斥着“船与海”的元素。倪衍根作画的独特之处在于，这一幅幅船画，一个个熟悉的港口作业场景均来自于他的日常工作场景。“我最擅长和引以为傲的就是我创作的以船舶为主要内容的铅笔画作品，因为那不仅记录下了一段引航发展史，也记录了引航员曾经走过的一段段风雨历程。”倪衍根感慨道。

记者了解到，倪衍根自上世纪参加引航工作起，就开始用铅笔记录下他的引航人生。从外形特征各异的各种船舶，到码头上繁忙起伏的各色吊机；从大江大海里劈波斩浪的航行巨轮，到船舶抛锚于锚地、系在浮筒上的静谧，渐渐累积的作品成为了倪衍根一段又一段值得回味的记忆。每一幅画后面，都有一个或感动、或惊险、或成就的难忘故事。

从倪衍根的画作中，我们看到了上海港从黄浦江的狭窄慢慢走向洋山、外高桥，看到了从前码头工人的挥汗如雨到如今无人码头的有序高效……当然，我们也看到了新一代引航人对这片海的深深眷恋、对这片家国土地的深沉的爱。

▶ 倪衍根手绘作品。
▼ 姚泽炎的引航日志本。



船舶故障突发、恶劣天气突袭、船员操作失误……因工作过程中这些复杂多变的因素，引航员被列入了高危行业之一。“为了民生财产安全，我必须上。”引航人心系民生的“一心一念”在危险时刻为国为民筑起了一座座安全而又坚固的堡垒。

2002年12月7日是宁波引航站正高级引航员鲍冯军生命里不平凡的一天。那一天，鲍冯军处理了他职业生涯里碰到的迄今为止最危险、难度、压力最大的一次抢险任务。

30万吨级超大型油船“IRAN NOAH”轮在北仑锚地7#锚位发生走锚，漂移撞上北仑锚地8#锚位正在原油过驳作业的另一艘超大型油船“NUSA”轮，另有一艘二程船“大庆61”轮被夹在两艘超大型油船之间，形成三艘油船相撞局面。“了解情况后，我深知我踏上的一段责任重大、风险巨大但不能保证安全回归的抢险航程。”鲍冯军回忆道。

“我早一点到，就多一分解救的可能！”面对已经慌乱到语无伦次的船长，鲍冯军用一句“相信我，不用怕。”耐心安抚了船长的情绪，迅速为船长理清了抢险思路。

然而，三轮重量巨大，强风，急流的事实一同摆在眼前……“大庆61”轮随时可能被挤压，造成三轮爆炸、溢油的重大海难事故。此时，鲍冯军面对的处境是：要么放弃造价昂贵的船舶设备以保障安全，要么保全设备但可能出现更大的危险。“根据直觉我要选前者，时间不允许我犹豫。”鲍冯军回忆说。

面对“鱼和熊掌不可兼得”的处

境，鲍冯军果断说服船方放弃了“IRAN NOAH”轮与“大庆61”轮接触的右舷的救生艇与相关的甲板设备，而正是这个决定成为了这次抢险取得成功的关键。

“消拖2，消拖1，右舷船艏全速顶，拖17，拖8……”鲍冯军果断地下达一系列指令后，8条拖轮“各司其职”。经过一番精准操作，10分钟后，三轮终于与最近的礁石慢慢拉开距离。最终，“大庆61”轮整体脱离与“IRANNOAH”轮右舷的接触后安全获救。“真是千谢万谢您的救命之恩。”事后，三艘船的船长不约而同地通过不同的方式向鲍冯军表达感谢。

“等彻底脱险我再离开吧，我放心不下。”鲍冯军直至第二天确定船舶完全脱险才默默离开。“从接到任务到船舶脱险，我几乎连轴转了36个小时，整个过程既紧张又高度警惕，但关键时刻我是清醒而又冷静的。”鲍冯军说。与鲍冯军一样，海南省船舶引航站高级引航员张秋涌也有着属于自己的“惊险而又自豪”的一天。

2016年10月20日13时许，一声巨响，“丰盛油8”轮在东方八所港危险化学品码头装载石脑油过程中机舱发生爆炸。10月23日17时许，该船舶再次发生闪爆，由于该船舶位于工业园区内，如不能有效控制火势的蔓延，后果则不堪设想。

“对‘丰盛油8’轮进行拖离码头，并且由省引航站来完成这次引航。”指挥部一声令下，家属事故现场最近的张秋涌临危受命冒险上。“与闪爆抗争，与时间赛跑，虽危险巨大，但我必须上，这毕竟关系到那么多百姓的安



鲍冯军精准下达引航指令。



张秋涌与他船联系协调避让行动。

危。”这是当时张秋涌真实的心声。

此时船舶已失去动力，只能靠拖轮顶托。当拖轮拖至港池口门的时候，机舱又发生了闪爆，“丰盛油8”轮的烟囱又开始冒出浓浓的黑烟。发现情况后，张秋涌立即下令“八港拖7”轮将泡沫枪对准烟囱实施泡沫压制，让“厦港拖16”轮赶紧靠近该轮，对着该轮的甲板进行泡沫压制。经过系列操作，黑烟才消失……

随着拖船缓缓启动，“丰盛油8”轮

在波涛中缓缓挪动。24日18时许，“丰盛油8”轮成功被拖至指定的安全位置，张秋涌悬着的心才慢慢放了下来。“这次引航无任何经验可借鉴，当时我们年轻同事的说话声音都是颤抖的。遇险避险是人的本能，作为共产党员，一名在八所港工作30多年的资深引航员，我必须上。”“我必须上”背后彰显着张秋涌对自身引航技术的自信，对万千民众生命财产安全的挂念，对八所港这片土地的忠诚坚守。

一言一行 彰国威

引航权是行使国家主权的一项法定内容，引航员的一言一行更关乎着国家的形象，因此，引航员又被称为“水上国门形象第一人”。上海港引航站正高级引航员蔡飞飞就成功通过一次次引航经历让世界看到了中国引航人的实力与担当。

如果提到蔡飞飞“一言一行彰国威”的故事，那还得从周弘文引航创新工作室陈列架上摆放着一个画框讲起。

时间拨回到十年前，2014年5月20日至26日，中俄两国海军在中国长江口以东的东海北部海空域，联合举办了代号为“海上联合-2014”的海上军事演习。蔡飞飞作为引航团队中的一员，被指派引领俄方的“潘捷列夫海军上将”号反潜舰。

“这艘舰艇总长163米，船首装备着巨大的声响系统，首吃水深达8.8米，尾吃水6米，采用燃气轮机作为主机，双车单舵设计，使得其在港内低速航行时操纵难度较大。再加之语言沟通存在一定障碍，演习对时间卡点要求极高等诸多原因，我深知这次任务责任之重，挑战之大，必须做到万无一失。”蔡飞飞说。

尽管如此，蔡飞飞还是克服诸多困难，凭借精湛的技术和优质的服务，全程站立引航9个小时后成功引领“潘捷列夫海军上将”号大型反潜舰安全进出港4次，并顺利完成掉头靠泊北外滩国客码头和吴淞海军码头的任务。专业的技术与工作态度赢得了俄方舰长的高度赞誉，临别时，舰长称赞道：“你们是专业的，下次我们再来上海，还要请你们为我们引航。”

2018年1月，“潘捷列夫海军上将”号再次造访上海，蔡飞飞再次被点名执行该舰的引航任务，并再次圆满完成了任务。临别之际，舰长紧握蔡飞飞的手



蔡飞飞执行“潘捷列夫海军上将”号大型反潜舰引领任务。

说：“我有件好东西要送给你。”轻轻打开盒盖一看，原来是一幅俄罗斯“库兹涅佐夫”号航空母舰的石膏画框。“这是我们海军的王牌，我要将它送给上海的王牌引航员。”舰长深情地说。

如今，这幅画框不仅是对上海港引航员专业技能与良好形象的肯定，也成为了中俄双方友好交流与军事合作的见证。

“作为中国引航员，在工作中是如何感受并传达民族自信的呢？”记者问。“当我站在中国首艘国产大邮轮‘爱达·魔都号’上，为它亲自引航并目送中国游客远洋航行时，当我看到中国引航人员由最初的几十人增加到如今的两千多人时，当我可以坚定并且自信地说出我国目前引航技术处在世界前列时……我想这就是我心中的答案。”蔡飞飞激动地说。

积土而为山，积水而为海。近年来，中国引航共创造了150多项引航纪录，其中包括世界载重吨最大的油轮——44万吨级的“泰欧”轮，当时全球最大、载容量达4905人的豪华邮轮“海洋量子号”等。全国大多数引航机构都能接引20万吨级船舶，半数以上单位能接引30万吨级超大型油轮，多家引航机构能引领40万吨级矿石船、2.4万标箱的集装箱船和世界最大的液化天然气船……中国引航整体服务能力不断提升。

中国引航协会会长薛一东表示，未来，中国引航服务正向精准效益、创新先导、数字智慧、海洋拓展方向转型升级，以崭新的姿态为“一带一路”倡议、加快建设交通强国和海洋强国提供高质量引航服务，为中华民族伟大复兴、建立人类命运共同体作出新的更大贡献。

本版图片由长江引航中心提供