

军媒视窗

人民海军 11月19日

前不久,笔者走进海军某基地艇员队,恰逢一场群众性练兵比武正在火热进行。在舱室风机拆装课目中,电工兵李涵与两名军士协同高效完成操作,现场响起热烈掌声。经过量化评分,李涵所在小组获得第二名的好成绩。

李涵是今年初分到该艇员队的大学生士兵。年轻士兵参加群众性练兵比武,是该艇员队聚焦强能向战,创新训练模式带来的变化。

以往,由于年轻艇员训练基础弱、实操经验少,比武现场基本都是技师骨干“唱主角”,导致群众性练兵比武“年年都是老面孔”。

“潜艇部队百人一杆枪,比就要比全员过硬、全面过硬。”该艇员队领导介绍,通过群众性练兵比武,将年轻“种子”培养成打仗“尖子”,驱动作战能力整体提升,才是练兵比武应有的意义。

在筹划今年的群众性练兵比武时,该艇员队要求各比武课目中的人员必须轮换,有参赛经验的比例不能超过50%,参赛年轻士兵的比例不低于30%。如此一来,年轻艇员有目标,骨干艇员有紧迫感,训练热情明显提高。

百人一杆枪,全员过得硬

海军某基地艇员队创新群众性练兵比武模式

■尚金鑫 邓博宇

“只有读懂‘天路’,才能笑傲冰雪、驰骋‘天路’。”

今年是青藏公路建成通车70周年。西藏军区某旅邀请老前辈、原总后勤部青藏兵站部某汽车团团长刘国英回营,与官兵分享交流一代代高原汽车兵勇闯“天路”的奋斗故事,感悟“三个特别”精神的历久弥新——

“天路”弯弯,铁流滚滚

神奇的路,英雄的兵

■原总后勤部青藏兵站部某汽车团团长 刘国英

重回老部队,看见荣誉室展柜里那些熟悉又亲切的老物件,许多往事蓦然涌上心头。

我于1959年入伍,是青藏线上第一代汽车兵。那时,我们开的是国外生产的“依发”牌卡车。不少老司机根据驾驶经验定了很多“规矩”:不能低温发动,不能短距离换挡……青藏公路本来就很难行,还要面对这些“条条框框”,让我们的工作难上加难。

当时有句顺口溜:“西宁到拉萨,一路大‘依发’,形容的就是青藏线上“依发”卡车沿途抛锚的场景。青藏高原地处高寒区,冬天车辆机油常被冻住,我们只能在出车前,提前在每台车的变速箱、发动机下点一堆火,融化机油。由于蓄电池容易老化,启动车辆要靠人力摇动手柄。高原上空气稀薄,摇上一两分钟就觉得头晕目眩,大家只能轮流来。等整个车队的车辆全部启动,我们常常已经筋疲力尽。

相较之下,恶劣的自然环境是更大的挑战。当时,青藏公路还是简易公路,路上经常出现碎石、遇到塌陷,沿线的兵站还不多,风餐露宿是家常便饭。可战士们总是乐呵呵地说:“头枕昆仑顶,脚踏怒江头,铺大地,盖青天,睡得真香甜。”

如今回想起来,正是这样的经历,磨砺出特别能吃苦、特别能忍耐、特别能战斗的“三个特别”精神,支撑我们战天斗地、闯过一个又一个难关。

1961年初,我第一次执行任务,就遇到罕见的雪灾。车队还没到通天河,雨雪交加中路面积雪越来越厚,能有半米深。这样的路况,车辆根本动弹不了。可任务在身,车不能停,人更不能停。干部带领大家奋力铲雪。为了不

让发动机、油箱被冻住,我们把身上穿的军大衣、棉衣都盖在引擎上,用破布和烂棉花蘸上柴油烤油箱。

雪不停地从天上往下“倒”,我们刚刚清理出一小段道路,不一会儿又被积雪盖住。车辆抛锚,就十几个人合力把车往前推。零下20摄氏度,大家竟然热得出汗,汗水从额头顺着脸颊往下淌。

我们白天拼命铲雪“通路”,晚上用红柳枝搭起简易帐篷,裹着大衣入睡。经过14个昼夜的“战斗”,我们终于冲破“雪障”。当时,类似的险情常常发生。那年8月,我们执行一次紧急运输任务。夏季,是青藏高原的雨水多发季。那一天突降暴雨,我们行驶至五道梁时遭遇洪水险情,整个车队被困。为了抢运物资,等不及雨停后水势完全退去,大家一致商定推车前行。几个人推不动,就一个班的人来推;没力气了,就歇会儿继续推;手磨破了,也顾不上包扎……我们推车前行了十几公里,直至车辆能正常行驶。

青藏公路作为进出藏运输的“大动脉”,承担着高强度的运输功能。当年,车队每年有大半年在青藏公路上奔波,战士们几乎都有“职业病”和“高原病”。然而,翻过高山、穿过风雪、蹚过洪水,再苦再累,我们也将物资“分毫不差”送达,这就是我们高原汽车兵一路驰骋的意义所在。

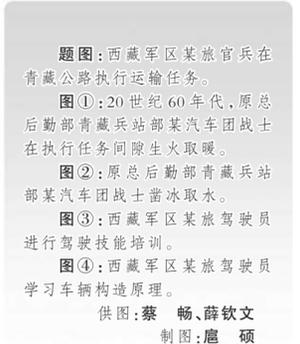
再次回望这段艰苦岁月,我还是觉得,那是我一生中最好的时光。让我更高兴的是,在荣誉室,我看到立功人员名单,有老战友,更多的是新名字。我相信,这片土地上,属于高原汽车兵的英雄故事,会继续上演。

老团长的讲述,让我印象最深的,就是老一辈汽车兵身上那股“困难虽千万条,挡不住我们沸腾心一条”的豪情,也不禁想起自己初次上线时的期待与兴奋。

上线,是高原汽车兵对执行进藏运输任务的专用名词。上线二十余载,我在风雪青藏线上碾过时光的车轮,更留下奋斗的足迹。

入伍时,单位的教练车不多,有经验的驾驶员也很抢手,通常都是“数人一台车、围着一个人学”。可高原行车不比在内地,为了练就过硬驾驶技能,即便像挂挡、直角转弯、坡道起步这些基础操作,我们都要练到产生“肌肉记忆”。白天学了一天,晚上摸不到车,我就躺在床上,双手比划着模拟操作动作;随队出发时,我坐在副驾驶位置,认真记录班长传授的每一条经验……2000年12月,我顺利通过考核,拿到驾照时的喜悦难以言表,也开始明白,路虽漫长,只要努力向前就能到达。

2001年10月,我第一次作为驾驶员上线,跟随车队执行运输任务。我以为自己已经做好准备,却还是低估了上线的困难:穿越海拔4700多米的五道梁时,高原反应接踵而至,只能靠吞服止痛药来缓解头疼;可可西里的冻土路段,路基因温度变化导致塌陷、沉降,形成“波浪路”,车速稍快时,人会随着车辆颠簸一次次“起飞”……然而,为了尽



图题:西藏军区某旅官兵在青藏公路执行运输任务。

图①:20世纪60年代,原总后勤部青藏兵站部某汽车团战士在执行任务间隙生火取暖。

图②:原总后勤部青藏兵站部某汽车团战士凿冰取水。

图③:西藏军区某旅驾驶员进行驾驶技能培训。

图④:西藏军区某旅驾驶员学习车辆构造原理。

供图:蔡畅、薛钦文 制图:唐硕



读懂“天路”,笑傲冰雪

■西藏军区某旅二级军士长 岳国峰

早完成任务,我们顾不得这些,每辆车由3名驾驶员“三班倒”驾驶。当我们把物资运抵目的地,回想一路的惊心动魄,看到接收物资的战士们脸上的笑容,一种被信任和被需要的幸福感充盈心间,让我开始对这条肩负着责任和使命的“天路”有了不一样的情感。

2010年,青海玉树发生强烈地震,单位接到为灾区运送救灾物资的紧急任务。我作为运输班班长,要挑选驾驶员运送物资前往灾区。当时,通往灾区仅剩一条“生命通道”,还不时发生山体滑坡。可听我讲完,战友们反而争先恐后地报名。最后,我挑选了21名驾驶员一同出发。

日夜兼程,当我们距离目的地仅剩10公里时,发现前方道路被余震引发的山体滑坡堵住。灾情紧急,战友们纷纷请战:“班长,你留下照着车队,我体能好,先扛着物资跑过去!”“班长,我也行!”“班长,不能再等了!”……我还来不及多叮嘱几句,十几名战友每人扛着近40斤的物资就向前方跑去。望着他们远去的身

影,我的视线渐渐模糊——在灾情面前,高原汽车兵以另一种方式驰骋“天路”。

2017年,我从驾驶员调整至教练员岗位。面对日益先进的新装备,说明书上那些晦涩的专业词汇让我这名老兵学起来也有些吃力。可为了让年轻驾驶员尽快掌握驾驶技巧,我把专业资料“啃”下来,再用简单易懂的语言和方法教给他们。

“‘天路’上,没有能难倒汽车兵的困难。”我这样告诉自己,也一次次鼓励年轻的战友。每当看到他们通过考核、获得上线资格时跃跃欲试的期待模样,我总会觉得,高原汽车兵的“基因”里,天生就有一种对“天路”的亲近与向往。

今年,单位组织新训驾驶员到青藏公路建设指挥部旧址参观见学,“上盖冰雪被,下铺冰层,当年的官兵就是这样克服严寒缺氧的恶劣环境……”听着讲解员动情的讲述,我又一次想起新兵时老连长对我们的期望——

“只有读懂‘天路’,才能笑傲冰雪、驰骋‘天路’。”

高原铁骑,使命必达

■西藏军区某旅上等兵 赵明骏

2023年夏天,新训下连的“第一课”,是参观荣誉室。连长倪亚南指着展柜里颇具年代感的铁铲、铁锹、斧头等工具对我们说:“就是靠着这些简陋工具,老前辈们一铲又一铲、一锹又一锹,修建了千余公里长的青藏公路……”

那时,我虽然对青藏公路有一定的了解,但仍无法想象,究竟需要挥多少铲、多少锹,才能在雪域高原修建那么长的公路?这种震撼,让我对能在这支英雄部队服役感到自豪,下定决心要成为一名“使命必达”的高原汽车兵。

还记得第一次参加换季保养时,满身油污的我面对底盘那些顽固的油渍“无计可施”。班长王兴二话不说,钻进车底给我示范。待他清理完毕,拍拍我的肩膀宽慰道:“没关系,谁都是从零学起。”

听了班长的话,我心头释然,但也更加明白:从零学起,就更要拿出老前辈们“一铲又一铲、一锹又一锹”的毅力。

今年3月,我顺利通过考核,随后作为副驾驶员第一次上线。任务紧急,从不放下任何学习的机会。每次工厂来师傅排除故障,我总会跟在他们身后“转悠”,仔细研究工作时看不到的部件。

那一次,我维护的一架飞机滑油消耗量大,分解机件后,我发现6条大小不一的裂纹。工厂师傅认为不影响飞行,却说不清楚该部件的相关技术标准。我不放心,打电话到生产厂家咨询,才

伟班长一边有条不紊地准备,一边耐心开导我:“只有随时准备出发,才能从容不迫。”

翻越海拔5231米的唐古拉山口时,高原反应带来剧烈头痛,我吞下止痛药也无济于事,可一旁的丁班长却不动声色,稳稳行驶。突然,一阵暴风雪袭来,巨大的冰雹砸在挡风玻璃上,不仅影响视线,路面也变得湿滑。

见我一脸惊慌,丁班长沉着地说:“这种情况在青藏公路是常态,不能慌了手脚。”他打开双闪灯,降低车速,控制好安全车距……当我们顺利通过危险路段,天上的乌云也消失不见,车窗外湛蓝的天空,让我的心情也放松了不少。回想丁班长刚才流畅连贯的操作,我被他的专业素质深深折服。我想,这不就是高原汽车兵“特别能战斗”的体现吗?

前不久,我们参观了某型重装备运输车。看着这些“大家伙”,我兴奋不已,期待着有一天能驾驶它们驰骋“天路”。为了这个目标,我更加珍惜每一次训练机会。

和老团长合影留念时,我们合唱了歌曲《奔驰在伟大的强军路上》。如歌中唱的那样,“青藏高原的铁骑战车,时刻准备着出征远方!”

(李松原、晋苒、陈雨含整理)

新战友们:

你们好!还有1个月,我即将服役满30年,在军营的时间进入倒计时,很是留恋和不舍。这个基地,正是30年前我步入军营“梦开始的地方”,能在这里和新战友们交流,于我而言也寓意着一种接力,希望你们能在军营书写最美的青春。

站在这里,我并没有什么“秘诀”跟大家分享,只是想讲讲我的军旅故事。1994年,我从河北农村入伍,父母对我寄予厚望。可我的天资并不聪慧,要想在部队好好发展,必须付出更多努力。新训期间,由于我训练刻苦,当上了新兵班长,很快开始接触某型飞机的机械专业知识,理论和实操考试几乎每次都能拿到满分。

新训结束,我被分到原广州军区空军航空兵某团,参与保障某型飞机。当时,我所在团是原广州军区空军第一个装备该型飞机的单位,我凭借加倍努力,在同批战友中第一个通过考核持证上岗。

都说“机会留给有准备的人”。这个“准备”,于我而言就是从从事机务工作以来坚持的习惯——工作前想规定要求,工作中想方法步骤,工作后想有无

近日,南部战区空军某部一级军士长郝端刚来到南部战区空军某训练基地,给新战友讲述自己成长的故事——

机会,留给有准备的人

差错。1999年,上级赋予我们团一项光荣又艰巨的任务。一次试车结束后,我习惯性地复查发动机舱内情况,发现一滴液压油出现在一根导管上。我立即向领导报告,领导非常重视,重新组织试车,看到液压油箱底部向外喷油雾,经过紧急抢修,保证了这架飞机第二天能正常担负值班任务。

我因此荣立军旅生涯第一个三等功。这个三等功,对我来说意义非凡。通过任务的锻炼和荣誉的激励,我意识到“功”与“勤”其实是分不开的,别人休息我学习,别人不干活我来干,工作中做到精心、细心,特别是对得起入伍时的初心,终会学有所获、干有所成。多年来,我就是抱着这样的想法一路成长,

先后荣立二等功4次、三等功7次,获得全军士官优秀人才奖一等奖、空军“天梯奖”、空军优秀士官标兵等荣誉。

其实,工作中我不是没有累的时候,但我更不想因为一时的松懈给战备训练带来影响。由于入伍时文化水平比较低,吃了不少没文化的亏,所以我不放过任何学习的机会。每次工厂来师傅排除故障,我总会跟在他们身后“转悠”,仔细研究工作时看不到的部件。

那一次,我维护的一架飞机滑油消耗量大,分解机件后,我发现6条大小不一的裂纹。工厂师傅认为不影响飞行,却说不清楚该部件的相关技术标准。我不放心,打电话到生产厂家咨询,才

弄清楚6条裂纹中有3条超过技术标准。认真查看后,领导决定返厂维修。

战友们有时跟我开玩笑,说我就是个“老倔”。我这个“老倔”,并非天生脾气倔,因为我是一名机械师,时刻牢记着“三负责”要求——对战斗胜利负责,对战友生命负责,对国家财产负责。所以,工作中一定要敢于较真。

一个飞行准备日,我们连续两次试车,发现油门收到慢车位置时,发动机自动停车。然而,飞机似乎有意跟我“开玩笑”,集体会诊时我再次连续两次试车,故障都没有复现。现场的工厂师傅说,前两次故障可能是油中有杂质造成的,冲走就没事了,发动机应该没问题。这时,我的“倔脾气”上

来了,我坚持不能凭主观判断故障疑点,强烈要求将发动机返厂检修。事后查明,发动机自动停车的真正原因是内部油路堵塞。因为及时发现这个可能引发空难的重大故障隐患,我荣立二等功。

敢于较真的背后,是沉甸甸的责任感,也需要多年钻研形成的专业知识积累和技术能力提升作“底气”。这些年,我带领的机组多次被评为“模范机组”,带教的徒弟都是个顶个的业务骨干。不少人问我,都是一样的机务工作,为什么我能收获那么多成绩?如果非要我说“秘诀”,那就是对待工作的态度:不懂的事,不搞明白不罢休;认准的事,九头牛也拉不回;难啃的事,咬紧牙关不放松。

临近退休,能有机会站在这里,与新战友分享交流,我很荣幸。你们赶上了飞速发展的好时代,希望我的军旅经历能对你们有所启发。我想,当好一名机务兵,就是要善于学习,练就托举战鹰升空的过硬本领;就是要敢于较真,扛起守护飞行安全的责任担当;就是要乐于吃苦,树立献身空天梦想的事业追求。

(张越、黄文章整理,发言有删节)