

奋进之路·一线官兵的强军足迹

越是艰险越向前

■本报记者 李岩

第一次到高原是什么样的体验？是高海拔缺氧带来的阵阵头晕，是轻微运动就止不住地喘气，还是对日照雪山绝美图景的惊叹？

对于绝大多数人来说，这里是生命禁区，是美丽与危险并存的神秘世界。

对于新疆军区某陆航旅飞行员徐子立来说，这一天是他人生中一个特别的日子——第一次驾驶直升机在高原飞行。

人在高原会因缺氧产生高原反应，直升机也一样。海拔升高，空气密度降

低，螺旋桨的升力降低，发动机的负载逼近极限，众多因素都影响着飞行员对直升机的操控。

如果说平原上飞行对动作把握要精准，那在高原上就必须格外精准，细微的操作失误都会导致直升机姿态不稳，甚至出现险情。想要飞越这条高原的天路，就要有敢于挑战未知的勇气。

不经意间，太阳已经越过了山岗。阳光穿过大漠，穿过雪原，照亮了广袤的帕米尔高原，徐子立知道，是时候出

发了。“起飞！”塔台的指令传来，两架直升机像振翅高飞的钢铁雄鹰，身姿轻盈地向空中攀升，乘着初升的朝阳，飞向徐子立做梦都想去的那条“天路”。

直升机飞过群山，这一次，徐子立真切地感受到祖国河山的壮美。脚下，白沙湖就像一颗遗落在人间的蓝宝石，闪烁着碧蓝的微光，和远处的慕士塔格峰交相辉映。高耸入云的山峰终年积雪覆盖，在晨光的照耀下散发着金色的光芒。徐子立的双手稳稳握住操纵杆，坚

定地向前飞去。或许，每个人的面前都曾有过这样一条路，前面充满着挑战与风险。有些人选择了退缩，而有些人选择了坚定向前。只有真正踏上这条路，才能看到别样的风景。

最美风景在前方，越是艰险越向前。在新疆军区某陆航旅采访的日子里，记者听到过太多这样的故事。

“在高原飞行，飞机性能逼近极限，人的身体也在挑战极限。”飞行员李新策说，他入伍20多年，巡逻路线烂熟于

心。尽管飞行时刻与风险相伴，但这么多年来，让他记忆最深刻的，还是亲眼见过的风景，还是这片他守护和热爱的土地。

刚飞行不久的飞行员朱恩茂，清楚记得去年第一次高原飞行。在机长崔锐的指导下，他圆满完成了第一次高原任务。任务结束后，朱恩茂见到了特地从内地赶来的未婚妻，两个人在高原小城领证结婚。“这是我飞行之路的一个重要节点，也成为我人生一段注定难忘的回忆。”朱恩茂说。

每次飞到巡逻线的尽头，飞行员赵永杰总能看见那座山峰——乔戈里峰。这座山峰以险峻的山形而闻名，在直升机都难以抵达的顶峰，却有勇敢者留下的足迹。恐惧是生物的本能，勇气是人类的赞歌。这群飞行员们用热爱和坚守，一次次飞越“天路”，诠释着使命与担当。

记者手记

飞越那条“天路”

■本报记者 李岩

特稿

在祖国西部的一座边境小城，有这样一群人，驾驶着战鹰，守护着这片天空和大地，留下属于他们的航迹。

这是每一位高原飞行员成长的必经之路

慕士塔格峰，海拔7546米，地处塔里木盆地西部边缘，屹立于帕米尔高原之上。远远望去，慕士塔格峰山体浑圆，它海拔虽高但攀登路线相对平缓，被认为是攀登8000米级山峰之前必登的一座“进阶之峰”，每年吸引着全球大量登山爱好者前来挑战极限。

如同攀登慕士塔格峰一样，塔什库尔干的巡航路线，也是新疆军区某陆航旅飞行员们掌握高原飞行技术的一条必经之路。

迄今飞行超过1000小时的林奇涵已经多次完成塔什库尔干这条航线的巡逻任务。第一次高原飞行，他刚刚毕业没多久，经验尚缺，却在老虎口附近遭遇了浓积云。

老虎口，是前往塔什库尔干途中一个必经的垭口，海拔约4300米，两侧山峰高度超过7000米，直升机无法直接飞越，只能从狭窄的峡谷中穿过。即使天气晴好，飞越老虎口也是对飞行员飞行技术和操控精度的一次大考验。

尽管出发前塔台气象值班员对任务地域的气候进行了监视和预测，但高原气候的变化之快超出想象，往往前一秒还是风和日丽，天高云淡，下一秒就会遭遇连成片的积云。

云层笼罩下，控制直升机在峡谷中央飞行，把握与两侧山峰的距离变得十分困难，直升机像大海中的小舟一样漂荡摇摆。

在教员于科伟的帮助下，林奇涵一边判断云层厚度，一边不断搜索云层的缺口。最终，他们顺利地飞离了老虎口。

于科伟说，每一名飞行员都会有这种相似的经历，也都必须从这种必经之路中“飞出来”。从那以后，林奇涵遇到空中特情都能做到稳住杆、心不慌。

对于苏泽飞来说，他永远忘不掉自己的第一次飞行。当时身为副驾驶的苏泽飞在教员康煜琦带领下执行野外机降点试降任务。一路上，在康煜琦的指导下，苏泽飞稳稳地飞完了既定巡逻路线，似乎对高原飞行已成竹在胸。按计划，他们将飞往预定的点位进行试降。

“你先试着落。”康煜琦平静地说。

苏泽飞瞄了一眼发动机的功率，握了握操纵杆，长吸一口气。尽管在平原练习过无数次降落，但这一次没有直线跑道，直升机周边全是纷乱的气流，还要在缺乏充足功率的条件下完成降落，这意味着稍不精准的操控就要进行复飞。

苏泽飞小心翼翼地下放着总距杆，“100米、90米、80米……”苏泽飞听着机械师报出的高度，一边快速扫视着仪表，一边操控直升机降落，但越是集中精力，就越能感受到周遭乱窜的气流。

“70米、60米、50米……”突然，康煜琦敏锐地察觉到了直升机的异常姿态。“复飞！”听到命令，苏泽飞边复飞边通过联动的操纵杆将操作权交给了康煜琦。

复飞的直升机如蜻蜓点水般又一次飞向了空中，短暂的调整姿态后，稳稳地停在了机场场的中心处。



新疆军区某陆航旅官兵驾机巡逻在祖国边关。

吴世科摄

“不能盲目逞强。”已有20余年飞行经验的老机长崔锐说，年轻飞行员最容易犯的错误就是盲目自信。“飞得久了，胆子反而变小了，这说明真正成长了。”

如同攀登者在登顶前会遇到的种种险情，合理判断处境，及时选择下撤，既是对自己的保护，也是真正成熟的表现。

同样是第一次高原飞行，徐子立明显察觉到了与平原飞行时的不同，四面八方的气流，似曾相识的地形，时刻考验着他注意力分配的能力。

“峡谷中飞行尽量在中间靠向阳面一些，利用阳光的照射提高直升机的温度，避免遭遇结冰。”盯好旋翼转速，操作要柔和，避免下降率过高……“地面准备时教员提及的特情与熟记的各类知识点在徐子立心里飞速闪过。这一次，他要飞好这条必经之路。

一处有一处的风景，一年有一年的新貌

舷窗外，群山连绵起伏，矗立在天地之间。直升机宛如展翅的雄鹰，穿梭在湛蓝的天空与清澈的湖水之间。徐子立飞得越来越熟练，也越来越平稳。

康煜琦对徐子立说，塔什库尔干另一侧的红其拉甫机场已经开通，几乎每天都有飞机从那里起飞。近些年，边防线上每年都有新变化。

继续向前飞，直升机逐渐靠近边境线。“塔什库尔干与3个国家接壤，社情民情比较复杂，在边境线上飞，要时时刻刻注意。”

塔什库尔干河宛如一条碧绿的丝带，蜿蜒穿过这片土地，牦牛和绵羊悠然自得地在河畔吃草漫步，仿佛绿毯上灵动的音符。曾几何时，塔什库尔干的边防线还是马背上的边防队。

距离教员李新策第一次飞这条路线仅仅过去6年。“那个时候塔什库尔干的楼房和人口还没有这么多，路也没现在这么宽，大部分的边防官兵和护边员都是骑着马在山里巡逻，傍晚的时候可以看到搭起来的一个个小帐篷。”

如今，曾经年轻的副驾驶员已经成长为一名飞行教员，再次飞过这片土地时，风景已和从前大不相同。道路交通网不断完善，生活条件也极大改善，边防部队的营房拔地而起，各种设施更新换代。

在过去，直升机每次巡逻都会给边防连运送物资。李新策回忆起几年前看到的景象，几个驻防条件艰苦的边防连，在空中甚至分辨不清进去的路。边防连官兵的日常生活用品主要靠直升机空运。

回忆间，直升机从巡逻点位上空掠过，几人看到脚下四通八达的道路，就像帕米尔高原的神经末梢一样通往每一个角落，守护着边防线的连队。

随着当天巡逻任务的结束，直升机在塔什库尔干某机场降落。夜幕降临，帕米尔高原上万籁俱寂，只有零星的几点灯光。晚饭后，徐子立和家人视频通话，聊起家常。

此时，副营长湛亮也在和家人分享喜悦。“看，这个石头和我上次挑的那个很像。”湛亮每次出来执行任务都会带一点漂亮的石头回家，每当家里多了石头，就代表湛亮又完成了一次任务。湛亮家属说这是湛亮戍边守防的证明，总是洗得锃亮。

白雪不语，高山无言。一代又一代“天山雄鹰”，亲眼见证着这片土地的变化。

稳都是飞出来的，把每一次都当成第一次来准备

伴随着发动机的轰鸣，巨大的旋翼划破空气，脚下的白雪随着气流飞舞起来。从机舱向下望去，像是在

腾云驾雾，这是属于冬季飞行独有的浪漫。

直升机高度逐渐升高，广袤的帕米尔高原向着远方无限延展。地面大部分被厚厚的积雪覆盖，飞行员为避免雪盲症需全程佩戴墨镜。可就在这无边无际的白色大地上，总有一些颜色格外惹眼。

在漫长的边境公路上，每隔一段距离就会有一座板房，这是世代生活在这里守边的塔吉克族护边员的房子，一座房就是一户人家。在海拔超过4000米的高原，植被稀疏，连野生动物的踪迹都难以看到，大部分时候，陪伴飞行员的只有无尽的荒漠。当王中天第一次看见这群护边员时，他的内心被深深地震撼了。

王中天从小生活在机场旁，每天看着翱翔在天空的飞机，他心里种下了一颗梦想的种子。后来，从参加招飞到层层选拔，来到祖国的边疆驾驶战鹰翱翔，当初梦想的种子已长成参天的大树，但王中天的内心始终感觉缺了点什么。

直到第一次来到边境巡逻，直升机沿着边境公路低空掠过，板房中的护边员们听到直升机的轰鸣后纷纷走出房门，几个人排好队整齐地向直升机敬礼。有一户人家还拿出鲜艳的五星红旗奋力挥舞，在荒凉的高原上显得格外耀眼。王中天说，那天，他领悟到了守

护的意义。

鲁迅曾说，无穷的远方，无数的人们，都和我有关。在祖国最西端，世代驻守的护边员和扎根高原的边防官兵共同守护着这片土地的安宁。

“他们守护着边疆，我们守护着他们。”数年来，该旅多次执行抢险救灾、运送伤员、搜救失联被困人员等紧急任务，“天山雄鹰”们用行动诠释守护的承诺。

“塔什库尔干航线上的险，不亲自体验一次很难有切身体会。”周晓波已经多次飞过这条航线，但面对复杂的高原环境，飞行时的他一直怀着一颗敬畏之心。

海拔5000多米的航线上，需佩戴氧气面罩，长时间下来吹得鼻子发干，旋翼轰鸣的声音加上四周千篇一律的山体，容易让人头晕。

“克克吐鲁克那个山沟里需要原路返回，转弯时一定要注意。”教员提醒周晓波。

飞入山沟里的那一瞬间，周晓波一下子清醒过来，高耸的崖壁把直升机紧紧挤在中间，只留下狭小的空间可供转弯，用周晓波的话说，“就像是贴着崖壁飞出来的”。等他回过神来，汗水已经将衬衣紧紧地粘在了身上。

“每一名飞行员都会遇到很多特情，稳妥的处置来自长期的训练和积累的经验，稳都是飞出来的。”这条航线，康煜琦飞过很多次，什么地方天气难预测、哪些点位地貌相似、每个转弯的角度怎么掌握，他不看地图都能讲得很清楚，但每一次，他都会当成第一次飞来准备。“就算是熟悉的路线，也决不能掉以轻心。”康煜琦讲起一次在友谊峰附近的经历。

“当时联系不上塔台，眼看着前面微微聚起了云，但根据预报的天气，这里在中午十二点前都正常。”起飞前，康煜琦反复同塔台确认过当天的天气和航线。但有经验的驾驶员都清楚，高原上天气变幻莫测，只通过预报很难确认实时天气，飞行过程中必须提前观察和判断。

“前方峡谷很长很深，从外面初步观察是可以正常通过的。”尽管看似正常，但康煜琦根据经验判断，并没有贸然前行，而是不断尝试与塔台通联，做好报请采取备份航线的准备。

此刻，塔台已掌握峡谷中天气不良的情况。尽管双方不断进行通联，但仅能在无线电中听到断续的几个字。“天气……前行……航线。”康煜琦在经过严密的分析判断后，果断定下决心，采取了备份航线。再次通联上时，直升机已按备份计划前往下一点位，一切平安顺利。

像这样的情况，飞行员们都可能遇到，但对他们来说，既然肩负着责任，就要有直面风险的勇气。

晨光熹微间，两架直升机开始了第二天的巡逻——飞往红其拉甫。

“跨过最后一个高原地形，就能看到国门了。”不远处的国道上车来车往，自红其拉甫国门开放以来，无数游客来到这里只为目睹国门的雄伟。一想到能在飞机上俯瞰国门，周晓波直了直身子，操纵杆握得更紧了。只见两侧都是高耸入云的山峰，仅有几公里的通过距离，两架直升机刻意拉开了距离。

近了，更近了，两架直升机就像两只雄鹰，从雪山之间一跃而出，展翅翱翔在国门上空。

（采访中得到吴世科、王天阳大力支持，特此感谢）