奋进之路·一线官兵的强军足迹

怀着敬畏“上线”

■本报记者 戚辰飞

阿里高原，被称为“世界屋脊的屋脊”。在这片离天空最近的土地上，散布着我国海拔最高的一批边防点位。通向这些点位的道路中，有一条铺在“天上”的路——新藏线。

平均海拔超4500米，北起叶城“零公里”路碑，穿越喀喇昆仑山脉，翻过十几座达坂，拐过数千道回头弯……这条路，是边防保障的“大动脉”，也是新疆军区某汽车运输旅官兵遂行保障任务的奋进之路。

走近这群高原汽车兵，记者渐渐熟悉了这些词汇：他们把执行运输任务叫“上线”、闯“天路”。

冬日，记者坐进一辆军车，与官兵一起踏上这条“天路”。驶过标有“昆仑第一站”的限高杆，沿着叶尔羌河的支流继续向上，便进入库地达坂的范围。

达坂上的路很窄，有的地方只有五六米宽，时不时还有因道路塌陷留下的深坑。转弯时，偶尔遇到地方货车，垂直的山体和相向而来的货车，形成一个“密不透风”的夹角，就像两堵墙般“砸”向记者乘坐的军车。车至达坂顶，一座座层层叠叠的雪峰占据了整个视野。置身其中，记者真真切切感受到自身的渺小……

随着海拔越来越高，头疼、胸闷等高原反应渐渐向记者袭来。

为了分散记者的注意力，一级上士田冠磊为记者讲起路上发生过的故事：“当年，车开到这儿，天还下着雪。启动时，轮胎装了防滑链还是原地打转……”记者忙问怎么办，田冠磊说：“最后用4个军大衣垫在车轮下面，车才开起来，开起来就不敢停了。我赶紧抓起军大衣，一路追着车跑……”

“你看左边山上有岩羊，猜猜它们为啥能在那么陡峭的山崖上跑”“我们在这儿遇到过滑坡，亲眼看着石头从左前方这片山坡往下滚”……

一路行来，记者听着汽车兵们讲述的“天路”故事，时而深思、时而欢乐、时而沉重……

翻高山、穿风雪，再苦再累再险，他们也要将物资顺利送达边防各点位，这就是高原汽车兵一路驰骋的意义所在。

在这里，记者遇到一批延期服役的汽车兵。他们说，如果退伍回去了一定会感觉少了点什么。

记者问老兵们，现在“上线”有什么感觉。从那一双双“盯”了这条路十几年甚至几十年的眼睛里，记者捕捉到一种深深的“敬畏”。

从新兵第一次驾车“上线”开始，这种“敬畏”将一直伴随高原汽车兵们，直到最后一次返回“昆仑第一站”的限高杆。

是他们胆小吗？不是，他们个个都是勇闯“天路”的好汉。他们敬畏这条路，敬重为国防事业奋斗、奉献的战友，也包括他们自己。

车轮滚滚，岁岁年年，祝愿在这条“天路”上一直坚持“上线”的汽车兵们，一路平安！

记者手记

新藏线上的青春奔赴

■本报记者 戚辰飞

特稿

扫描二维码
走近高原汽车兵

图①：新疆军区某汽车运输旅车队行进在新藏线上。 孙晓亮摄
图②：高原汽车兵执行运输任务。 郭 凯摄

看到边防一线战友的笑脸，就能明白穿行“天路”的意义

又到了给边防连队运输物资的日子。煤场上，一队军用运输车依次排开，装载作业热火朝天。

平煤机将车斗里装好的原煤弄平整后，三级军士长杨亚东和中士李中洋跳下驾驶室，拿出扫把、铁锹，将散落在地的原煤收集起来，装进事先准备好的塑料袋里，扎好口。

一把将装散煤的口袋甩进车斗里，杨亚东说：“这是边防战友的生活物资，摔碎了也要扫起来，掉一块也要捡起来，可不能浪费！”

一切准备妥当，新疆军区某汽车运输旅的任务车队驶上新藏线。杨亚东和李中洋这次的目的地，是驻扎在海拔5000多米地域的某边防连。

刚吃过早饭，某边防连司务长李哲便忙碌起来：“你们班把大鼓摆好，再练练。你们班负责把暖瓶都灌满……”为迎接即将到来的汽车兵，边防连变得像过年一样热闹。

“车队到了！”看到军用运输车从边防连门前最后一个回头弯探出头，哨兵激动地用对讲机向战友们报告了这个好消息。

边防连顿时沸腾起来，欢快的鼓声瞬间响彻山谷，连长带着官兵到营门口迎接，李哲组织炊事班开始备菜……

军车一开进营门，一级上士刘振英便迎上去指挥停车，其他战友忙将汽车兵们迎进营房，招呼他们喝水、洗脸、吸氧……

“看到边防一线战友的笑脸，就能明白穿行‘天路’的意义。”这次经历，让杨亚东和李中洋又一次切身体会到，什么是高原汽车兵的职责和使命。

返程途中，“师傅”杨亚东帮“徒弟”李中洋复盘途中的特情：“那个垭口，如果不是你反应快，多半会发生剐蹭。一定要随时预判所有可能的情况。”

途经甜水海，杨亚东又给李中洋讲起自己当年的一次经历——

那年，杨亚东作为助手第一次跟车上新藏线。车队的任务是将一批援建的水泥运往狮泉河。

当年，甜水海有一段涉水路。按照惯例，头车在前面探路，后面的车沿着头车的路径行驶。谁知，车队第二辆车的驾驶员跟车过程中偏了一点点，导致后轮卡住，水很快涌过来，车熄了火。

装满水泥的运输车，被水底的淤泥死死吸住，怎么都拖不出来。连长大声命令：“所有人，下水，把水泥扛过去。”

大家挽起裤腿，跳下车，第一时间冲了上去。分不清谁是干部谁是战士，哪个是老兵哪个是新兵，只见汽车兵们排成一排，连背带传，硬是将一车水泥一袋袋扛到了对岸。

大家脸上、衣服上，都是黑黢黢的水泥印子，就连鼻孔里也是灰灰的。回到车上，第一次上高原的杨亚东感觉头晕目眩、一阵反胃，冰冷的水刺激得他直打哆嗦。

“把药吃了，好好休息。”“师傅”李永岐给杨亚东吃了药，自己才裹好军大衣。

抵达狮泉河后，车队休整了好几天。水泥一袋不少运到目的地，汽车兵们却病倒好几个，在卫生所里输液……

几年前，车队前往新藏线执行运输任务。途中，杨亚东驾驶的重装车出现故障，气压只能维持在正常值的一半。

“不管用什么办法，在保证安全的前提下，一定要赶到！”“天路”迢迢，短期内很难找到可替换的零部件，车队只能先行出发，留下杨亚东的车辆原地待援。

挨了十几个小时后，杨亚东觉得不能再等下去了。他提起工具箱钻到车底，将损坏的零件接头处拧开，自己动手修起来……

想尽千方百计，气压终于恢复到正常范围。就这样，他们开着故障车继续执行运输任务。

返程途中，车载电台接收到信号：由于路窄，车队一台重装车转弯时滑下路基，车板大梁变形，无法继续执行任务。

杨亚东的车，是当时离故障车辆最近的。他觉得，没人比自己更合适接下这趟任务。向带队领导详细汇报车况后，他毅然调转车头，接替故障车前往任务地点……

车轮滚滚，南来北往，这条路属于勇敢者

“库地达坂险，犹似鬼门关；麻扎达坂尖，陡升五千三；黑卡达坂旋，九十九道弯；界山达坂弯，伸手可摸天……”这段关于“天路”的顺口溜，其中的艰险只有亲身经历过的人才能深刻体会。

车轮滚滚，南来北往，这条路属于勇敢者：能在新藏线上一直坚持跑下去的汽车兵，无一不是身经百战的勇士。

跟车过程中，记者发现驾驶员、一级上士李乐的左手偶尔会离开方向盘，揉一下左腿的膝盖。

“没事儿，老毛病了，就是偶尔有些疼，不影响踩离合。”李乐笑着回应了记者的关心，接着讲起4年前的一次任务。

那年，一次运输任务刚刚结束，还未回营的车队便接到紧急命令：抽调10名经验丰富的驾驶员驾驶10辆运输车，执行一项重要运输任务。

李乐回忆：“当时有段大约120公里的路，几乎没人跑过，路况很差，碎石又多……”

途中，车队有辆车发生爆胎。海拔高，气压低，风炮起不了作用，汽车兵们都下了车，将螺丝套筒套上钢管，一个人按住套筒，两个人踩在钢管上压。

“一、二，好！”李乐扶稳螺丝套筒，向踩在钢管上的战友发出指令。螺丝很紧，伴随着“咚”的一声响，螺丝纹丝未动，震感却从手心一路传到肩膀，震得李乐一阵发麻。

高原反应再加上剧烈运动，车胎还没卸下来，大家就憋得嘴唇发紫，头痛欲裂。突然，“咚”的一声，螺丝套筒断裂，甩出来打在李乐的左膝上，瞬间，剧烈的疼痛让他直接瘫坐在地……

战友将李乐扶到另一个轮胎边靠着休息，接力换好轮胎。随后，李乐强忍疼痛，全程用“抢挡”的方式单脚将车开回营区。他的膝盖伤，便是那次留下的后遗症。

那年11月，重装营运输一批装备行至库地达坂，对讲机里传来急切的呼叫声：“前车出现情况！”

收尾车驾驶员、一级军士长李延召急忙跳出驾驶室，很快跑到事故发生处。只见道路一侧是陡峭的山体，另一侧是数百米的悬崖，这辆重装车斜在下坡路上，车头转向山体的一侧发生了变形。

原来，车辆轮胎不慎压到冰上，车头已经制动，车板却继续往前滑。车头重量只有17吨左右，车板加上车上的装备却足足有50多吨。车板一推，车头直接就往车板方向“折叠”了。

李延召回忆：“幸亏车是向山体一侧挤压的，如果是向悬崖一侧，后果不堪设想！”

车队指挥员随即赶到，指挥大家在事故车轮胎前卡好木桩，取来工具刨冰，又召集李延召和几位老兵商讨对策。

考虑到几种救援方案都有不小的危险，李延召自告奋勇：“从后面拽着事故车的车板，然后我试着把事故车的车头倒出来打直。”

在指挥员指挥下，一级上士吕江浩驾驶收尾车的车头，操纵绞盘，向上拖拽事故车的车板，二级上士王琪在车头旁辅助李延召倒车。

“注意看下油箱，别挤坏了。”“绞盘力太大了，收一点！”“还能不能再倒一点？”

……

随着对讲机中此起彼伏的声音，李延召凭借过人的胆识和过硬的技术，一点点调整操作，终于在悬崖边将车头摆正。

“还是老同志办法多！”指挥员感慨地说。

艺高人胆大，路险志更坚。一代代高原汽车兵用精湛的驾驶技术和勇于牺牲奉献的精神，在一次次“战斗”中，练就过硬本领。

想在这条路上完成任务，就要时刻准备着

天气、路况、自然灾害……抛开诸多不可控的因素，高原汽车兵们能掌控的并不多。对他们而言，良好的车况是“天路”安全行车重要的保证。

“听发动机的声音，感受缸盖的震动，就能知道气门间隙的大小。”汽车兵对军车都有一种特殊的情感，除了这条路，他们最熟悉的恐怕就是自己的车。

每当车辆抵达兵站，休息时，他们都要检查车况，重点排查感觉不对的地方；任务结束，下山后的第一件事就是洗车。

“刚‘上线’时，班长总让我擦车，要求玻璃内外均无水印，驾驶室找不到一点灰尘。刚开始，我不理解，后来才明白，随着抹布划过车辆每一个角落，相当于对汽车进行了一次大检查……”一名汽车兵告诉记者，哪怕车有一点小毛病，都要立即解决，坚决不留一丝隐患。

在这条“天路”上，李延召已经安全行车28年。他有一本数万字的行车笔记，其中很大一部分是维修记录和心得。如今，这本珍贵的笔记已经成为部队史馆中的一件“馆藏品”。

“第一次单独出车，就怕车坏了，每每有异响就心头一紧，感觉不对就赶紧下车检查。”回忆起第一次跑“单车”的经历，李延召说，“从会开到会修，是一个必经的过程，必须明白怎么防故障、怎么修车。”

自那以后，李延召每次出任务，都把对应车型的修理手册带在身上。遇到不太常见的故障，他便对着修理手册一条条排查。车队里其他车遇有故障，他也跑去给修车的老班长们打下手。

一次回乡探亲，李延召找到汽修厂一名专业师傅，专门学习了汽车电路的维修保养。假期结束后，他的装备箱中便多了一件检测汽车电路的小工具。

日积月累，李延召的驾驶技术和维修技术越发精湛，但他仍习惯把车队所有车型的维修手册全带在车上。“想在这条路上完成任务，就要时刻准备着。”他说。

走进保障营的机械加工间内，只见一位老班长趴在工作台上，手拿尺子和铅笔，聚精会神地修改着一张设计图纸。

运输车的制动毂装得久了，会“粘”得比较紧，拆卸时很吃力。冬季，旅队运输任务少了些。维修技师、一级军士长李之军正利用这难得的空当，改进制动毂拆卸装置。

虽然临近退休，但李之军仍然铆在各个工作间，用自己的专业知识和自制的器械，为战友们解决一个又一个汽修难题。

早年间，拆装发动机气门费时费力。为了提高效率，李之军便用车床自制了一个气门拆卸工具。不过，第一代气门拆卸工具，体积大，携带不便，仅配适一种车型。

李之军继续钻研，将气门拆卸工具模块化，针对不同车型设计了不同的拆卸头，制作出第二代气门拆卸工具。

一次偶然的机会，李之军看到双向螺纹，顿时来了灵感：“用上双向螺纹，效率还能提高。”于是，第三代气门拆卸工具很快问世。那年，在上级组织的科研成果试用会上，李之军自制的第三代气门拆卸工具一亮相，就广受专家好评。

为了方便检修离合器，李之军还自制了离合器托架等装置。后来，随着部队运输车辆逐步升级，气门拆卸工具渐渐退出历史舞台，变成了部队史馆里的展品。离合器托架，则被李之军改装成弹药装卸装置，用来搬运忌震动的弹药。

“我的‘作品’少一件，就说明又一个维修问题得到解决，战友们的行车安全便多了一分保障。”还有一年就要退休，老兵日思夜想的，就是解决高海拔地区柴油防冻的问题。

盘点变速箱齿轮定位辅助工具、电瓶蒸馏水加注工具等新发明，李之军由衷地高兴：“二级上士王澳、二级上士窦启尤……这些年轻人很快就能挑大梁了！”

如今，新驾驶员“单放”的培养周期逐步缩短，高原汽车兵遂行多样化高原运输保障任务的能力不断提升，他们正以新的姿态，奔驰在这条“天路”上。

（采访中得到**孙晓亮、李志敏、李红宙、郭凯**等协助，特此致谢）