

历史的时针回拨到2012年9月25日，大连。天气预报中的降雨没有如期而至，大连港风平浪静，秋阳和煦。

我国第一艘航空母舰完成建造和试验试航，正式交付海军，命名为“中国人民解放军海军辽宁舰”，舷号为“16”。

那一刻，全中国为之沸腾。从那一天起，中国逐步进入航母时代。

砥砺十载，辽宁舰逐步建立起航母编队综合攻防体系，形成了包括远海作战运用的系列战法，实现了从试验训练平台到备战打仗先锋的华丽转身。

### 大国首舰

辽宁舰入列之时，世界航母已有百年历史。作为中国第一艘航母，辽宁舰带给国人的是实现梦想的喜悦，留给海军官兵的是民族的期盼和如山的重任。

海军从五大兵种和海军各级机关、院校中高点、高标准选拔了首批辽宁舰舰员。军官中，具有本科及以上学历的达98%以上，硕士博士有50余人。曾任护卫舰舰长、驱逐舰舰长的张铮出任辽宁舰舰长。“我干过的最大的战舰排水量是6000吨，辽宁舰近6万吨。它所带来的训练、作战、管理、安全等课目都是崭新的。”张铮坦言，一切从头开始。

面对22层甲板、300多个直梯斜梯、3000多个舱室、长达几公里的内部通道，首批辽宁舰舰员在上舰之初，几乎都有迷路的历史。有的舰员说，中国航母的启航，是从寻路开始的。

时任机电部门主官的刘辉，光领到手的辅机冷凝水系统资料，就有一尺多厚。全舰官兵叫响了“掌握新装备、勇做开拓者”的口号，夜以继日地推动舰机早日形成战斗力。

仅两个月后，11月23日，舰载机试飞员戴明盟驾驶歼-15飞机成功阻拦着舰，人民海军实现了舰载战斗机上舰的历史性突破。

又过了一年以后，辽宁舰通过台湾海峡，奔赴祖国的南海。2015年7月，辽宁舰首次组织实弹射击，取得了全部命中的好成绩。

2016年起，以辽宁舰为核心的航母编队多次赴南海、西太平洋等海域开展实战化训练，开始推动全要素、全流程整体训练。

特别是2021年12月，辽宁舰编队历时20余天，跨黄海、东海并经宫古海峡进入西太平洋多个海域，进行多个课题综合演练、互为条件对抗训练。

### 海上飞鲨

很多参加首次着舰试验的人回忆，那一天渤海湾特别冷，所有的人都在寒风中仰望天边。

寻舰、绕舰、触舰、着舰、阻拦成功。戴明盟一出机舱落地，就被现场指挥员一把抱住，两人紧紧拥抱，哽咽无言。

舰载机，是航母的灵魂，也是衡量航母战斗力的重要标准。舰载机飞行员，被认为是世界上最危险的职业之一。

2016年4月27日，飞行员张超驾驶舰载战斗机进行陆基模拟着舰训练时，飞机突发故障，他因弹射高度低跳伞坠地后受重伤，经抢救无效壮烈牺牲。

就在张超牺牲前三周，飞行员曹先建在升空训练时，飞行控制系统异常。为挽救战机，他直至战机坠海前2秒才被迫跳伞，胸椎、腰椎等多处爆裂性骨折。

10年来，有人倒下，更有人跟上。一批批舰载战斗机飞行员成功群体阻拦着舰，加入“尾钩俱乐部”，优秀的舰载机飞行员教官群体和飞行员群体快速成长起来。

2016年8月，飞行员王勇通过航母资质认证考核，后来



# 十年一舰

## ——写在中国海军辽宁舰入列10周年之际

逐渐成为一名舰载机飞行教官。海军航空大学教官团队不断刷新着飞行、带教、空域利用等极限，一整套专业化、规模化、标准化的舰载战斗机飞行人才培养方案逐渐清晰。

2020年11月，海军首批从高中招收的飞行学员取得昼间航母资质认证，我国舰载战斗机飞行人才“改装模式”和“生长模式”双轨并行的培养路径全面贯通。

从陆基到舰基，从单机到编队，从近海到远海，从单一培养到双轨并行，从昼间到全时，舰载机飞行人才队伍以一种加速度的方式传递着“火炬”。

### 深蓝印记

服役满30年的老兵阮万林退役前向组织提了一个请求，希望能走上甲板，亲身感受“飞鲨”起降时的震撼。

作为一名机电舱段兵，阮万林多年来一直工作在主甲板以下的底层舱室，始终与高温、油污、噪音和热浪为伴，穿梭于管线之间，很难有机会亲眼目睹飞机起降那壮阔的场景。

当年“航母style”“凌空一指”的画面曾风靡全国，如今刚满26岁的吴永靖，成为辽宁舰上最年轻的起飞助理。面对舰载机起飞时发动机剧烈的轰鸣和强大的尾流，他说，“戴着头盔和耳罩仍感觉耳朵快炸了”。

10年来，一茬茬官兵守护着辽宁舰驶向深蓝，如果说舰载机飞行员是站在光里的英雄，那么荣耀也同样属于那些曾经来过却没人知道的普通官兵。

在迈向深蓝的航程上，更多的辽宁舰官兵像种子一样，撒向了山东舰、福建舰和全海军部队。10年来，辽宁舰先后为后续航母部队输送数千名骨干人才。舰载机飞行员徐英，成为山东舰副舰长。辽宁舰首批舰员刘辉，如今成长为山东舰上的一名一级军士长。同为辽宁舰首批舰员的张桂忠，则成为海军士官学校声呐教研室的一名军士教员。

新学期开始，服役两年的王心仪把军装和领章、肩章悉数上交，回到了北京大学的校园。两年里，王心仪随辽宁舰参加了10余次演训任务，跨黄海、过东海、进西太平洋，亲眼见证辽宁舰走向深蓝的壮阔航迹。她和众多退役老兵一起，把辽宁舰的强军故事讲给了高山和海洋。

新华社记者（新华社北京9月24日电）



图①：辽宁舰起飞助理放飞歼-15舰载战斗机（2021年9月15日摄）。

图②：辽宁舰官兵进行舰载战斗机起降甲板保障（2021年7月26日摄）。

图③：辽宁舰航母编队在南海某海域进行补给（资料照片）。

新华社发

## 奋进新征程 建功新时代

### ——非凡十年——

## 喀什古城的新生活

走进新疆喀什古城，纵横交错、曲径通幽的街巷，层叠错落的古朴土屋、精美的砖雕窗棂……古城特有的历史厚重感和文化融合神秘感，令人流连忘返。

这个古城里曾有喀什市最大的棚户区。党的十八大以来，喀什市棚户区改造工程全面铺开，喀什古城改造工作进入快车道。短短几年，总投资逾70亿元、面积达8平方公里的古城危旧房改造工程全面竣工，水、电、气、路、网、绿化等社区配套设施全部完善，20多万人口的居住环境焕然一新。

喀什古城改造过程中，政府部门充分听取居民意见，采取“一户一设计”方式，做到保持古城原风貌，符合居民改造意愿，保证房屋安全抗震。

按照“修旧如旧”原则，少数民族民居特色被最大限度保留下来。别具一格的木雕、铁艺、绘画在这里随处可见，7000多户具有历史文化价值的传统民居在保留原有空间格局基础上被修缮加固。喀什古城改造项目获得联合国教科文组织的高度评价。

古扎社区位于古城的核心区。辖区内道路整洁、屋舍井然，医疗、教育等机构齐全，居民10分钟就能赶到社区卫生室，小朋友不出街区就能进入幼儿园、小学上学。社区党支部书记热那耶·麦麦提说：“居民一步步迈进了现代都市生活。”

改造中，政府有关部门着眼提升古城综合功能，大力开发商业和旅游业，增强当地居民就业、致富“造血功能”。2015年，喀什古城荣膺国家5A级旅游景区称号。

这些年，喀什古城名气越来越大，国内外游客慕名而来。人们在欣赏古城独特民居、街巷的同时，可尽情游览极富民族特色的玉石巴扎、铜器巴扎、帽子巴扎、陶器巴扎，以及艾德莱斯丝绸、烙铁烫面等各类店铺，体验手工制作乐器全过程，品尝地道的新疆羊肉串、烤包子、羊肉抓饭……

年轻的巴亚吉·库迪热特的童年是在这里度过的，古城改造后，他家的土坯房变成临街三层“小别墅”，房子外墙贴着精致的民俗特色墙砖，每个楼层窗台外种着鲜花，爬山虎从墙根攀援到屋檐下。眼下，房子的二三楼住人，一楼改建成商店，货品琳琅满目，其中有不少产自国外的酒、咖啡等。“我开的是国际超市，你说是不是？”巴亚吉笑着说。

喀什古城的吸引力与日俱增。2020年的一次旅游，让河南姑娘王玮留了下来，在喀什古城开了民宿和咖啡馆。她说，在这里感受最深的是和睦的邻里关系，“平日我辅导邻居孩子写作业，邻居时常送给我一些特色小点心，很有温情”。

39岁的斯曼·艾海提学习维吾尔族传统木雕工艺已经20多年，如今在古城开了自己的店铺。他说，游客把他亲手做的民族工艺品带到各地，是让他最自豪的事情，“希望越来越多的人来到我的家乡”。

发自内心的笑，洋溢天山南北。党的十八大以来，新疆有效改善城镇居民生活环境，增强城市基础设施建设和公共服务功能，优化城市布局，提升城市形象和城镇化质量，切实增强各族群众获得感、幸福感。2012年以来，新疆累计实施城镇保障性安居工程238.53万套，老旧小区改造4762个，惠及居民74.23万户。

新华社记者（新华社乌鲁木齐9月24日电）

# 一位桥吊司机的拧劲儿和闯劲儿

2020年3月29日，习近平总书记来到宁波舟山港穿山港区，冒雨察看码头现场集装箱作业场景，听取港区情况和复工复产情况汇报，同港口职工代表亲切交流。桥吊司机竺士杰作为代表向总书记汇报工作。

看到港口职工精神昂扬，习近平总书记称赞说：“港口是支撑经济发展的基础性、枢纽性设施，你们是一支非常硬核的突击力量。”总书记对宁波舟山港提出殷切期望：“要坚持一流标准，把港口建设好、管理好，努力打造世界一流强港，为国家发展作出更大贡献。”

浙江宁波舟山港穿山港区，万吨巨轮云集，桥吊高耸林立，集装箱卡车往来不息。

一大早，桥吊司机竺士杰准时乘坐工程电梯，直达在49米高空的工作岗位——悬挂在桥吊大梁下的司机室。

坐在这个相当于16层楼高、仅有几平方米的狭小空间里，通过脚下的透明玻璃往下看，地面上的集装箱就像一个火柴盒，集装箱上的锁孔更是像针眼一样小。

竺士杰低头弯腰，瞄准集装箱四边，熟练地操作各种手柄和按钮，控制着重达千吨的庞大桥吊，将带有4个锥形锁头的吊具缓缓放下，然后稳稳地送入集装箱四角的锁孔。

着箱、闭锁、拉升、落箱、开锁……动作行云流水，不到一分钟，一个庞大的集装箱被准确放在了指定位置，上下层叠误差误差不超过2厘米。

这样的工作场景是竺士杰最熟悉的。在码头待了20多年，他的肤色黝黑，利落的平头，穿着略显褪色而又整洁的工作服，看起来质朴敦厚。时间的磨砺，使他成为在高空“穿针引线”的桥吊高手，每一个动作的精细控制都早已形成肌肉记忆。

不过近年来，码头设备智能化改造快速推进，遥控操作集装箱装卸成为大趋势。竺士杰这样的老司机遇到了新挑战。

“过去我们工作时全凭肉眼。用上远控后，操作传统设备‘望闻问切’的方法都不管用了，没有自己的直观感受，只能依靠画面和数据。”竺士杰说，“驾驭这样的远控设备，对我来说是全新课题。”

去年6月，穿山港区完成首台传统桥吊的远控改造，竺士杰成为“第一个吃螃蟹的人”。

3分多钟！首次尝试，耗时比操作传统设备的平均用时足足多出一倍。竺士杰心里不是滋味：“这哪行啊，用时太长了！”



竺士杰在浙江宁波市北仑区穿山港区港口桥吊上作业（2022年5月24日摄）。

新华社记者 江汉 摄

桥吊效率是一座港口运行效率的关键指标之一。“习近平总书记要求我们坚持一流标准，远控操作效率必须提高！”竺士杰“不服输”的拧劲儿上来了。

当年，技校毕业进入港口工作之初，竺士杰就憋着要争上游。工作不到半年，他就成为操作20多米高龙门吊的熟练工。“桥吊司机技术含量更高，我就想上40多米的桥吊挑战自己。”日复一日的刻苦练习，让他创造了一小时起吊185个集装箱的纪录，成为同行中的佼佼者。

如今面对新挑战，竺士杰也成了刚入门的“学徒”，一头扎进对远控操作的研究，也激起了自己的闯劲儿。

没有经验可循，靠自己摸索。他和同事研发了一套集装箱码头作业动态模型。“有了模型，能把抽象理论变成直观动作，让司机理解设备运行原理，在操作端降低故障率。”

采集数据、设计图纸、寻找材料……日常工作之余，竺士杰把几乎所有时间都用在开发这个模型上。没有模具就自己开发，没有现成零件，就想方设法找东西替代，光是吊具伸缩梁，就来回试了十几种不同规格的磁铁。

一个寻常的周六，早上7点，电话急促地响起，是模型师傅打来的。“老师傅，不好了，工作室着火了。”

竺士杰一下吓懵了，火急火燎赶到现场。设计图纸和刚做完的桥吊大梁模型都烧没了，两三个月的努力付之一炬。竺士杰心乱如麻。

幸好，模型数据保存在电脑里。冷静下来，竺士杰告诉自己，哪怕回到起点，这条路也一定要走下去。自此，下班后、节假日，只要一有空，竺士杰就上门找模型师傅，从头再来。

“这套模型用了一年多才做成，近万个零件，精度误差不到1毫米。”竺士杰操作模型遥控器，吊臂的收放、钢丝绳的松紧、吊具的倾斜角度……真实作业场景被最大限度还原。“现在它可是我们司机培训的独门‘宝贝’”。

在自己名字命名的创新工作室里，还有不少“宝贝”让竺士杰如数家珍：和高校合作开发的远控模拟设备，既不占用码头作业资源，又提供了实践操作平台，培训司机可少不了它；沉甸甸的操作手册，记录了自己20多年的操作经验，这两年多，这本操作法越写越厚，司机远控吊箱的平均时间越来越短……

竺士杰和同事们一边钻研理论知识，一边苦练操作技术，终于有了收获——

宽敞明亮的远程控制室里，19个摄像头传回作业现场不同角度的画面，清晰呈现在6块屏幕上。竺士杰端坐在操作台前，眼观六路，确认着码头作业面安全。

“一切准备就绪。”一挡、两挡、三挡……左手轻推摇杆，千米之外的49号桥吊无人司机室开始向前运行；右手同时推动吊具起升手柄，吊具在空中划出一道流畅弧线，精准定位，稳稳抓住集装箱。

“起吊环节我最不放心，一旦叠放的集装箱和下层有勾带，可能造成掉箱，那麻烦就大了。”竺士杰缓缓拉着操纵杆，敏锐的目光在各个屏幕扫过，不漏过起吊状态的每一帧信息。

海陆两侧监控画面无误，重量显示器数据正常。竺士杰放下心，一串熟练的操作，集装箱稳稳落在卡车上。

“1分36秒！”数字在计时器上定格，竺士杰挥了挥握紧的拳头，“太好了！基本接近传统设备的操作时间！”

“箱子运行环节还可以优化，在人工介入和系统之间，尽量无缝对接。”拧开矿泉水瓶盖，还顾不上喝一口，竺士杰便和身旁的工程师交流操作感受，提出改进建议。

远程控制室窗外，来自全球各地的万吨巨轮靠泊装卸，桥吊与卡车娴熟配合，各环节流畅操作如同一首不间断的码头协奏曲。

“到明年3月，穿山港区集装箱码头会有9台桥吊完成远控改造，智能化、自动化将使码头整体运行效率进一步提高。”竺士杰摩挲着远控摇杆，“到时候，我们朝着习近平总书记提出的打造世界一流强港的目标会再迈进一步。”

新华社记者（新华社杭州9月24日电）

## 牢记嘱托建新功

## 第四次长江江豚科学考察直击

“前方有江豚！”24日中午12时许，长江洞庭湖口，粼粼波光中不时出现几个形似“轮胎”的弧形黑点，时而喷水换气，时而随浪追逐，长江江豚科学考察队目视组记录员龚海波兴奋地喊出了声音。

继2006年、2012年、2017年之后，农业农村部19日在长江中下游南京、武汉、荆州同步启动第4次长江全流域江豚科学考察。这也是长江实施全面禁捕和《中华人民共和国长江保护法》颁布施行后，首次开展长江流域物种系统调查。

来自江西省水生生物保护救助中心的“90后”科研人员龚海波有幸参与其中。连日来，在农业农村部长江流域渔政监督管理办公室组织下，20余家科研院所和相关单位的120多名人员采取分组分段同步实施的方式，对长江中下游干流、洞庭湖、鄱阳湖及部分长江支流江段展开了“拉网式”搜索，开展长江江豚种群数量及分布考察、栖息地环境质量调查和未通航汉江江豚种群及栖息地调查等一系列工作。

“与以往相比，此次长江江豚科考在考察范围上更广、船只、人员投入更多，考察技术也有所创新。”长期从事江豚研究和保护的中国科学院水生生物研究所副研究员郝玉江介绍，除了目视、被动声学等常规手段，此次科考还增加了自动影像辅助系统（VAOS）、水环境采样（eDNA）等技术，便于更准确地考察长江江豚种群分布情况及栖息地环境情况。

郝玉江介绍，从目前的科考结果来看，长江江豚的分布模式整体呈现相对集中、散点分布的特点，和2017年的情况接近，未发生显著变化。

“此次洞庭湖口发现的是较大的一个江豚群体。”作为科考队目视组记录员，龚海波有着相对直观的感受，“值得注意的是，科考过程中，江豚‘母子同框’的情况较多，这说明江豚家族可能在发展壮大，但整体数量仍待后期计算分析。”

脑袋圆圆，前额凸起，嘴巴上翘好像在微笑，长江江豚被称为长江的“微笑天使”。2017年的科学考察结果显示，长江江豚保护约为1012头，种群极度濒危。随着长江大保护逐步深入，作为长江生态状况的重要指示物种，长江江豚近年频频现身，“江豚逐浪”成为长江沿线许多城市的一道风景。

“本次科考将全面掌握长江江豚种群数量分布和栖息地环境现状，整体评估其种群数量、结构及变化趋势，科学分析长江江豚致危因素和保护措施效果，为制定更有针对性的保护方案提供依据。”农业农村部长江流域渔政监督管理办公室资源环境保护处处长姜巍立说，摸清长江江豚“家底”，才能采取更完备的保护，让母亲河的“微笑”更好绽放。

新华社记者（新华社武汉9月24日电）