

正在引领“海上世界”。  
“海上世界”是迄今为止进入长江最大的船舶。图为王亚林(右一)



这是一个神圣的行业。他们肩负庄严的使命,代表着国家行驶引航主权,保障港口公共安全,负责对外国籍船舶进行强制引航,对中国籍船舶提供引航服务和技术咨询。

在张家港引航站,有这样一位坚毅果敢、临危不乱、胆大心细的一级引航员,曾经和同事一起成功引航过50万吨级超巨型油轮“海上世界”。在他20多年的引航生涯中,无数次为来自世界各国的巨轮进行了安全引航。他就是市十佳服务明星、一级引航员王亚林:

# 5000多艘轮船的“临时船长”

□本报记者 钱超新

初冬的一个上午,灿烂的阳光驱走了冬日的丝丝寒意。在长江引航中心张家港引航站,记者见到了前不久被评为我市十佳服务明星的一级引航员王亚林。

就在前一天,他刚刚完成了一个11小时的引航任务。20多年来,王亚林成功为5000多艘轮船进行安全引航。他曾两次当选为长江引航中心十佳引航员,并被推荐参加“全国优秀引航员”评选。他今年46岁,双鬓却已早添白发。通过他的讲述,记者走进了他那艰辛又惊心动魄的引航生活。

## 高标准,维护“长江国门第一形象”

12月1日下午,一艘来自韩国的巨轮静静地停泊在张家港港,等待着“临时船长”的引航。

当身穿制服的王亚林敏捷地登上船只,韩国巨轮的驾驶员礼貌地迎上前来。驾驶室里,船长热情地介绍船舶情况,王亚林以礼相待,雍容大度。

“在为外轮引航时,引航员代表的是水上国门第一形象,所有外轮进江见到的第一个中国人就是引航员,而当外轮出江时,最后一个离开的也是引航员。”20多年来,王亚林牢牢记住了学校里老师讲的这句话。因此,无论是在驾驶技术上、还是礼节上,王亚林对自己高标准,严要求。

1962年,王亚林出生在苏州吴县。1982年,他考上武汉河运专科学校(现为武汉理工大学航运学院)全国首届引航班,毕业后进入南京航政局实习一年,1987年成为张家港航政处的一名引航员。

“我还在读书时,得知1983年巴拿马籍‘日本商人’号成为第一艘进入长江的外轮后,心情很激动。我想,能够在我们的国家的水域上,代表国家行使引航主权,直接指挥外籍船舶航行,那是一个多么神圣、庄严的使命呀。而且,引航还能节约财力物力。有人曾作过统计,15万吨以上级

别大宗散货船,经过减载至适当吃水后直接引领至张家港,每条可至少节省过驳费用300万元,其它费用就更不必说了,可以大幅度减少企业成本。”

## 高强度,24小时待命

在张家港引航站书记江原生看来,王亚林是一名非常出色的引航员,他不仅技术精湛,而且肯吃苦,乐于奉献,一句话:把工作交给我们放心。多年来,王亚林没有正常的节假日,加班加点昼夜奋战在岗位上,年平均工作350天,最多一年他全年工作362天。在他工作的20多个年头里,有好多个春节都是在“异国的国土”——外轮上度过的。

“引航员是个特殊的行业,在不解除船长职责的情况下,专职从事指挥船舶进出港口、靠离作业。”王亚林向记者解释,船舶进出港口是船舶航行中风险最大的一段航程,远洋船长根本无法一一熟记每个港口的气象、水流、地形与港口作业习惯,因此必须申请引航员代为运作。

近年来,随着张家港经济的不断发展,港口贸易不断繁荣,水面交通日益繁忙。常常,王亚林完成一个引航任务走下轮船,就马上登上另一艘轮船进行引航。作为一名引航员,必须事先了解并熟记被引船舶的各项操作性能,并结合风、水流情况、码头特点,拟定合理的引领方案。这些准备工作王亚林常常是利用晚上加班完成。

面对一些突发状况,王亚林不得不牺牲很多。今年1月29日下午,大雪纷纷,王亚林刚完成引航任务回到家,突然电话铃声响起,由于连续几天大雪,张家港港口煤炭告急,必须马上赶往宝山引领夜间进口的煤炭船舶,他接到调度通知后,不顾天寒地冻冰雪路滑的危险以及身心的疲倦,立刻带上引航装备出发。由于高速公路结冰车轮打滑,车子不时陷在冰雪中无法行驶。那时早过了吃晚饭的时间,大家饥肠辘辘,饥寒交迫,浑身无力,但还要冒着寒风下车推行。一路上走走停停,车子从下午四点出发,直到当晚11点半才赶到宝

山。在风雪中航行了好几天的煤炭运输船终于等到了引航员,王亚林登上驾驶室后,船长很不甘心:“行不行呀?”马上,王亚林一连串精准的口号打消了他的疑虑,经过9个多小时的连续航行,船舶安全引到张家港锚地。

## 高难度,挑战无处不在

“引航员,难就难在需要在不同国家、不同类型的船舶上,与不同的船性、人性、水性打交道。”王亚林告诉记者,近年来,越来越多的外轮、越来越大的巨型轮船经过张家港港口。巴拿马籍巨无霸“海上世界”就是王亚林引航过的最大的船舶,也是进入长江的最大船舶。

2003年春天,张家港引航站接到了引航50万吨级超巨型油轮“海上世界”的消息。“当时,我们首先考虑的是,能不能引航这么大的船舶。长江航道情况复杂,水面交通拥挤,‘海上世界’全长364米,宽79米。而由于这艘船将作为废钢被拆解,它的操作性能欠佳。”王亚林告诉记者,“我们认真研究‘海上世界’号的资料后,反复讨论,最后得出了可以引航的结论,并制定了详细的引航方案。”

那年6月中旬,王亚林和3名同事一起乘坐直升机登上了“海上世界”号。据了解,一般情况,引航员利用小船靠近轮船的瞬间,抓住软梯爬上去的,可是由于“海上世界”太大太高,凭借人力根本无法攀登上去,最

后他们通过直升机登上了“海上世界”的甲板。

由于体型“肥硕”,转向、停航都非常困难,因此操作“海上世界”需要水上驾驶技术非常出色的引航员。“其实引航‘海上世界’时,最大难度是如何通过一个浅滩。我们经过精确计算潮水、制订严密的引航方案,最后决定把引航时间分为2天,第一天从上海港引航至浅滩附近,第二天等潮水涨起来后,迅速把船舶引航过浅滩,然后再航行至张家港港。”凭借着丰富的经验和精湛的技术,王亚林和他的同事迅速计算潮流和方向,沉着指挥船员选择最佳的行驶路线,成功引航了“海上世界”。“能引这样的船舶,是张家港引航站的骄傲,因为它代表着张家港对外开放的水平,代表着张家港港口的核心竞争力。”

随着张家港经济的飞速发展,大量航海先进仪器和设备应用在进出张家港口岸的船舶上,为了适应不同船型船舶的引领要求,王亚林每年都坚持学习,进行知识更新。

## 高风险,危机时时暗伏

引航是高风险行业。引航员需要在江面上登上好几米高、甚至是十几米高的软梯,如果是风平浪静的江面还好,如果遇上大风暴,浪涛汹涌,那么在颠簸起伏的软梯上,每一步都潜藏着危险。近年来,引航员执行引航任务时意外落水的事

例发生过好几起。

几年前的一个大冬天,狂风呼啸而来。王亚林接到了引航一艘菲律宾籍轮船的任务。来不及考虑其他,他毅然爬上了软梯。“每一步都惊险异常,一不小心就会掉下去。”这么多年来,这种经历王亚林有过好几回。

除了登软梯,恶劣的天气条件也是引航员不得不面对的困境。一次,王亚林在引航一艘巨型轮船时,突然遇上暴雨,眼前一片迷茫,视线很差。而且暴雨对雷达干扰很大,屏幕上全是斑点,什么也看不见,在这样的情况下航行非常危险。就在这时,王亚林果断发出紧急抛锚的口令。

“如果引航的是游轮,遇上暴雨就麻烦了。”王亚林告诉记者,“引航游轮的要求更高,不能鸣笛,不能随便抛锚,为了在规定的时间内到下一个景点,晚上也要航行。这要求我们必须对这一带的水文条件、气象规律以及锚地、航道、码头的范围、水深、底质、碍航物等了如指掌。”

22年,王亚林把青春的热血献给了这片广阔的水域,献给了祖国的引航事业。他无愧于工作。但是,对家人,却是无限的愧疚。无数个应该是家人团聚的日子,他缺席了。家长会、家人生病,这些本应该王亚林来承担的责任,都由他爱人背了。“家里人都挺理解的,尤其是每次我获得了成绩,爱人比我还高兴。”



王亚林在外轮上。 远方 摄



引航员们正在精心制定引航方案。