

## 惊涛之上

## 我为巨轮引航30年

□吴永明/口述 董鸿杰/整理

吴永明 1990年毕业于上海海运学院航海系,自此投身航海事业;1997年通过人才引进进入港务局引航站,专职从事引航工作。从业30年来,他安全引领中外船舶8000余艘次,获评第二届全国优秀引航员等多项荣誉。

阴天的海港上风急浪高,一艘巨轮缓缓向码头停靠。巨轮两侧各连着一艘拖轮,紧绷的缆绳在风中嗡嗡作响。风势渐猛,浪头越来越高,拖轮开足马力,机器轰鸣如雄狮低吼。“啪!”一声脆响,碗口粗的缆绳骤然绷断,在空中发出刺耳的啸声。巨轮随即剧烈晃动,朝着码头快速逼近。危急时刻,引航员稳稳伫立在驾驶台前。他身姿挺拔、目光如炬,紧握对讲机沉着下达指令。很快,船头锚链伴着火花与烟雾坠入海中,各项应急预案同步启动。待到阳光驱散岸边水雾,失控的船体已然平稳下来,引航员脸上露出淡然的笑意。

## 出于热爱,成为远洋船员

我出生在宁波镇海。祖父是开木船的商贩。父亲呢,毕业于大连海运学院,曾参与了宁波港码头的建造。小时候的我,受祖辈熏陶,爱上航海,高中毕业后,考进了上海海运学院。

1990年,我以优异的成绩从大学毕业,成为了一名远洋海员。远洋轮船有三百多米长,风平浪静的时候,站在甲板上,头顶蓝天白云,四周海天相接,耳边是汩汩细响。那是海水划过船舷的声音。咦,怎么会有噗噗的声音。哇,那是鲸鱼在游啊。鲸鱼像一位绅士,不慌不忙,不急不躁,那泳姿漂亮又优雅。

这样浪漫的景象,是不常见的。没过多久,我就发现了奇怪的现象。在远洋轮船上,明明是同一个职级,中国船员的薪酬只有外籍船员的五分之一。为什么呢?师傅叹了一口气,没办法,这是几十年来的规矩。

我不服气。平日里,苦心钻研航海技能,琢磨那些仪器仪表,夯实专业知识、苦练实操技能,还把师傅传授的心得都记在心里。有一次,远洋轮船上的定位系统出了故障,一直收不到信号,全船人急得像热锅上的蚂蚁。我翻着厚厚的说明书,一点点地排除故障原因,最后,断定问题出在连接信号的电缆上。外籍船长将信将疑,用剪刀剪开电缆一看,问题果真在这里。从此以后,那些船上的高管对我特别客气。

几年的时间,靠着出色的专业知识,认真的学习态度,还有不服输的劲头,我在公司的地位逐步提高,后来被提拔为17万吨级矿砂船的大副。



吴永明(右)顺利完成引航工作后与外轮上的船员合影。

## 接受挑战,承担引航重任

1997年,我工作的远洋轮船在宁波港靠泊,正好遇上了宁波引航站站长张锁珍。他听说我家在宁波,强烈建议我回来做引航员。当时有人觉得我傻,薪水一下子降了那么多。可是我想的是,人生啊,不能用钱去衡量,有了我的助力,宁波港的发展会更加迅速,作为土生土长的宁波人,那是多么崇高的使命啊。

引航员的工作不轻松。中国加入世贸后的十年,是宁波港口发展最迅速的时候,差不多每天都有30

万吨级的巨轮穿梭往来。当时,引航员严重不足,我和同事都是365天白加黑地工作。

引航员的危险也不比船员少。有一次,冬天的夜里,我去执行引航任务。码头的地面上结了一层薄冰,前脚刚从码头跨到引航艇的甲板上,后脚就打了滑。为了避免掉进海里,我只能顺势往前扑,结果大半个身子扑到了甲板上,手掌被磕破了皮,右腿重重撞在舷边的铁板上,时至今日,腿上还有一条明显的横向凹痕。

引航员的责任也很重。毕竟引航员从事的是航海中风险最高的工作,操作上稍有不慎,就会导致大灾难。这不是危言耸听,一艘大型LNG船舶,装有1.6亿立方米的液化天然气(LNG),如果发生碰撞泄漏甚至爆炸,威力接近于原子弹。

因此,在刚开始做引航员的几年,我经常做噩梦。有时梦到自己驾驶的巨轮,撞到了巨大的冰山上;有时梦到自己开的船误入浅窄河道,搁浅了动不了;还有的时候,梦到自己开的那轮船要沉,就从船上往海里跳,结果咚的一下,头撞到了床顶,原来自己是在床上。哎,真懊恼。



登引航梯上外轮,准备引航工作。

## 3 细心大胆,成为业务骨干

一般的远洋轮船,航行时速大约30公里,看起来好像速度不快,可是它没有刹车系统,不好急停,而且海域下面有很多东西,比如暗礁、浅滩、回流切变区,这些肉眼都看不见。

所以,引航员的主要工作,就是在面对这些难题时,代替船长驾驶船只。这里面,最重要的是靠离码头,这可是个技术活,重达十几万吨的轮船,在靠拢码头的瞬间,必须控制好速度,有时候要精确到每秒钟几厘米。为此,我努力学习,加强实践,渐渐成为了业务骨干。

十几年前,一个冬夜,冷空气过境,海上刮着7级北风,我引领一艘大型集装箱船舶,靠泊北仑第二集装箱码头,这条船有330多米长,水面以上的高度将近30米,受风面积非常大。为了防止船舶的速度太快,靠码头时造成船体和码头的损坏,当时的船头和船尾都系带上了五千多马力的拖轮,全速向外拉,以减缓船的靠泊速度。

冬天的海风很大,吹得我浑身发麻,和船长之间讲话,都要贴近耳朵才能够听清。就在快要接近码头的时候,船尾方向的拖轮上有人向我报告:“不好啦,拖缆断了。”话音未落,我就感受到船舶失去了平衡,船尾在巨大的风力作用下,快速甩向码头。

当时离码头大概也就十几米的距离,码头两边还有其他的货船,没有退路,只能强行靠泊。而码头的上面,排满了巨大的卸船机,船尾乱扫进去的话,失控撞上码头,很有可能把这些吊机给撞坏,然后,船体破损,码头受损,甚至还会连累周围的船只,造成的经济损失几千万都不止。更不用说船上还有很多工作人员,要面临生命危险。

当时,我没有犹豫,马上命令大船抛下船头外侧的锚链,命令船头那条缆绳尚好的拖轮,全速改变拖拉的角度,命令船尾使用自己船上的车舵,抑制船尾接近码头的速度。就在这些动作发力完成的几秒钟后,船舶有惊无险地贴上了码头。船停稳的那一刻,周围的外国船员为我热烈鼓掌,那个船长更是给了我一个大大的拥抱。

一转眼,30年时间过去了,如果再给我一次机会选择,我还是会当一名引航员。因为,和巨轮的交往,与浪花的交集,还有与阳光、风雨、港口的亲密记忆,淬炼了我的心性与品格,帮助我成为了国家级的优秀引航员。今后的日子,我也一定会和同事们一起继续努力,为举世闻名的宁波港贡献力量,再创佳绩。