

引航—— 风险与魅力同在

有这么一种职业，古老而神秘，南宋时就已成为专项业务，近代随着国运的兴衰而跌宕起伏。有这么一群人，数量少却都是精英，全国只有2200多名，被称为“水上国门形象第一人”。进出“东方大港”的每一条外轮的驾驶室里有他们忙碌的身影，他们就是宁波港发展历程的见证人和“幕后英雄”——引航员。



8月21日清晨，我们跟随宁波引航站的高级引航员潘国华，踏上了30万吨级的利比亚籍矿船 WUGANG ATLANTIC，开始了一次风险与魅力同在的引航之旅。
清晨6点57分，潘国华和助手一起上了引航艇，前往6号锚位，准备去登船。



7点10分，引航艇靠近了矿船，船上已经垂下一根长约8米的软梯。



潘国华穿好救生衣，背着工作包从引航艇上纵身跃上了软梯，几分钟后，他爬完了最后一级软梯。船长先生已经在甲板上等候他的到来。引航是一项高风险高技术的工作，从引航员踏上引航艇的那一刻就注定了这个职业的风险性。海面风平浪静还好，在风高浪急的天气，引航艇在大海中颠簸，引航员要从引航艇上跃上软梯可不是件轻松的事情。引航员要看准时机，在引航艇立于最高的浪头时跳跃，然后紧紧抓住软梯，一步步攀爬到大船的甲板上去，稍有疏忽或者体力不支，人就可能掉到海里。

潘国华说，引航员要有运动员的体魄，为了拥有强健的体魄，引航员常常要进行游泳和攀爬锻炼。



7点20分，在驾驶台里，潘国华熟悉了船长提供的船舶资料后开始讨论引导船舶进港的方案。



矿船长327米，吃水为20.14米，即便是在拖轮协助下调头，也至少需要25分钟，旋回直径在600米以上。锚地距离码头约1海里。通过高频电话，潘国华注意力高度集中，他用英语熟练地发出了一串指令，指挥四条拖船接近矿船，然后通过缆绳引导矿船掉头。掉头后，潘国华又指挥矿船带速缓行，在拖船的帮助下，矿船调整角度为停靠码头做准备。碧水晴空，矿船在海面上微微荡漾，四条拖船如海豚般簇拥着矿船缓缓靠近码头。

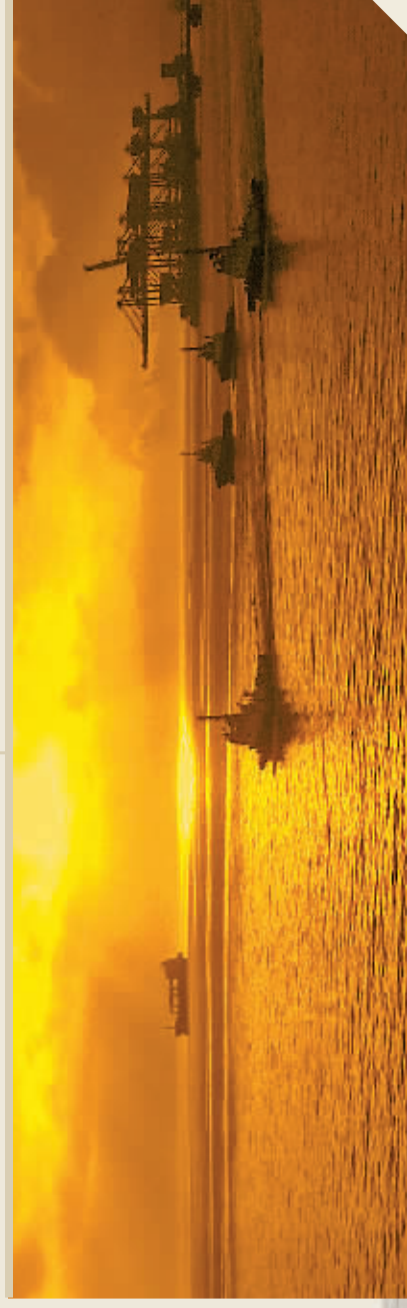


8点50分，矿船精准地靠上了宁波港一期2号码头，潘国华得意地说，比预计提前了15分钟。船长向潘国华竖起了大拇指。在和船长签署完文件后，潘国华圆满完成了这次引航任务。



今年50岁的潘国华，1985年开始在宁波港从事引航工作，他见证了宁波港的成长与发展。在他工作之初，宁波港的引航员不足10人，他独立引航头几年每年引航的外轮只有100余艘次。现在，宁波引航站有引航员1600多人，仅他每年引航的外轮就有300多艘次。

经过20多年的发展，如今的宁波港，拥有8大港区，其中万吨级以上深水泊位92座位，10万吨级以上的大型深水泊位25座。截至2013年，宁波港与世界100多个国家、600多个港口开展贸易往来业务，年引航的中外船舶近3万艘次。港口的发展，离不开引航员的奉献，他们在流动的外交舞台上，向来自世界各国的海员展示了东方大港的风采。



朝霞映红海面时，许多引航艇和拖船出港作业。

通讯员 李延峰 肖湘
记者 陈刘爱红 文