

八大公司的联名信

那年,时任上海港务局局长的陆海祜忽然收到“马士基”、“法国达飞”等八家全球著名的航运企业的一封联名信,要求解决因气象原因无法接送引航员而严重影响国际集装箱班轮船期的问题。信中特别提到当年受台风影响,引航船无奈从8月7日开始停止接送作业,直到8月13日才恢复正常运作,造成数十艘进出港国际集装箱班轮滞留在长江口海面上长达5天之久。

这封信引起的震动可想而知!

当时我正担任上海港引航站站长的职务。我们上海港引航站200多名引航员及200多名船员,昼夜奋战在长江黄金水道龙头处的水域——长江口海面,日复一日为进出上海港和长江沿岸各港的每天近一百三十艘国际远洋船舶引航。而八大公司反映的问题,也是困扰我们心头多年的难题!

改革开放以来,上海港进入高速发展时期。1999年,国家耗巨资对长江口航道进行疏浚,深水航槽向外海延伸二十多海里,使得大型船因此可满载重吃水乘潮进出上海港和长江流域各港。

正因为深水航槽向外海延伸了二十多海里,引航作业区也就向外延伸二十多海里,而这是东海深水水域与长江出海口浅水水域的交界处。这片水域无遮无拦,无风三尺浪,有风更是浪高流急。在这样的作业区,引航船不停地左右摇摆、难度极大地吊放小艇,为一艘艘需要引航的船舶送去引航员。小艇艰难地穿浪航行,往往引航员在途中就被海浪从头到脚淋得通透。由于浪大流急,小艇每送一名引航员登船,常常要花数十分钟。而当有五六级以上大风时,引航船作业就不得不停止。往往是进口船送不上引航员不能进港,出口船接不下引航员不准离港。

曾发生过多起令我们尴尬的事情。有时,因风浪造出港船的引航员无法下船,外轮船长为赶船期,宁可被港口当局处罚,强行将引航员随船带到国外港口才放下船。我们的引航员没有护照没有签证出境,于是一离船便有国外船舶代理派专人看着,直到送上回国的飞机。而抵沪又要费一番周折,申请特批才准予入境。这严重影响了上海港的声誉!

长江口海面,每年平均大于6级大风的天气达九十多天,大于7级大风的天气有三十多天,引航形势非常严峻。一遇大风天气,各大国际班轮公司不断来电、来人催促,真令我们如坐针毡!

插上了理想的“翅膀”

接到八家著名航运企业联名信后,陆局长立即回信,告知将采取多项措施解决这个老大难问题,其中之一是我们已经尝试使用直升机进行引航交通作业。

用直升机接送引航员,这一方式当时国外的引航机构已普遍采用,但在中国乃至亚洲都无先例。

其实两年前,我们就为此做出了预案,局领导和技术人员乘船赴实地考察、开现场会,批准了在绿华山岛上建立引航交通作业基地,使用专业直升机进行引航交通作业的方案。

为借鉴国际同行的经验,我通过国际引航协会(IMPA)和香港领港会的同行鲍船长索取了ISA(国际航运公会)直升机对船作业规范等技术资料,供飞行员和引航员学习,并组织引航员在龙华机场进行登离直升机和升空悬停、收放吊索的训练。

那天一到训练现场,直升机巨大的轰鸣声和螺旋桨的汽流卷起的飞沙走石,就让我们感到“非常震撼”。

为了让飞行员和引航员增强现场感,我们用平板卡车在机场跑道模拟船的运行速度,让直升机与卡车同步运行,进行悬吊作业,引航员轮番训练。这些江海弄潮儿凭着常年和风浪搏斗的拼劲,很快基本掌握了操作要领。

1999年8月12日上午,上海港举行直升机引航交通作业首航仪式,上海港引航交通作业揭开了新的篇章。

10时45分,机身标有“上海港引航”字样的两架直升机发出轰鸣,轻盈地从外高桥港区草坪腾空而起,机上分别载有上海港引航员华定定、刘荣康、杨澄瑜、陆坪等4人。仅10多分钟,直升机已飞临长江口水域上空。一架直升机悬停在德籍“埃森快航”集装箱班轮的上空,按计划将3名引航员用绞车吊放至该轮上。另一架直升机则稳稳地降落在“碧华山”轮的舱盖上。

作业首航取得圆满成功。从此,上海港引航员插上了理想的“翅膀”。

2014年3月27日至29日,李克强总理先后到江苏、上海考察。在上海港视察时,获悉港口人都有“港口梦”时,总理提出要求:要施展上海港位于长江黄金水道龙头的作用,以利于辐射、带动沿江港口及腹地的发展。

总理的话令人鼓舞,不禁使我想起十多年前一段关乎“港口梦”的往事。

引航员插上了『翅膀』

◆ 孙锡坤

狂风恶浪方显本领

2000年1月25日,严寒突降上海港。7至8级的寒风裹挟着大片雪花满天飞舞,狂风恶浪肆虐着长江口海面,一艘艘等待引航进港的几万吨级的巨轮左右摇摆达8至10度。近三千吨级的引航船如同一叶小舟,在狂浪中翻腾,自身难保,更不要说吊放小艇完成接送作业了,引航船不得不撤30海里抛锚避风。

应船东请求,我们又一次启用直升机到长江口作业。中午时分,我和高级引航员胡锦涛海等三人乘直升机飞临长江口引航作业区上空。直升机悬停在国际集装箱班轮“以星蛇口”号的甲板上方。巨轮缓慢地与风向成45度夹角顶风航行,机长谨慎操纵着飞机一点点下降高度,选择时机,果断地下令打开舱门开始吊放作业。

舱门打开瞬间,寒风夹带着雪花猛地扑进舱内,使人感到彻骨的寒冷,连呼吸都有些困难。我紧紧地扶住胡锦涛海的胳膊,他掖了掖衣领,戴上头盔,绞车手帮他缚好吊带,按操作要领徐徐地向下降落。此时,船为保持舵效仍然慢速行驶着,巨浪不停地打上十多米高的甲板,直升机受大风气流的影响,有些飘忽不定。悬在吊索上的胡锦涛海左右偏荡。由于作业环境恶劣,机长为了飞机安全,与船的距离高度留的安全系数较大。

耳边听见机长在催绞车手加快放吊索,说飞机很难再降高度了。绞车手回答:“不行!现在这样放不到甲板,会落到海里去!”我的心都悬到嗓子眼了,紧张地盯着吊索下方的胡锦涛海。吊索约有20米长,整整用了5分钟才将胡锦涛海徐徐降到大船甲板上,大家才如释重负。真是惊心动魄的5分钟!

就在25日和26日两天,狂风大雪天气,上海港引航站作业区破天荒没有关闭,坚持接送进出港的近二十多艘大型和超大型国际远洋船舶。对于航运公司而言,合理的配载、准确的船期,不但事关经济效益,还影响到公司信誉。如26日由直升机送上引航员的“万寿山”轮,若是当天脱了这最后一潮,将要等八天后方能进港。可见我们能保证安全及时地引领好每一艘船舶,所产生的经济效益和信誉影响是非常大的。

和引航员共同开发这一项目的直升机机组人员,为确保安全接送引航员,作出了很大的贡献,填补了我国直升机对行驶中船舶接送人员的空白。

记得有一次也是7级以上大风,直升机作业过程中绞车手系着长长的安全带,操纵着固定在舱门上方的绞车。引航员系紧绞索搭扣,绞索徐徐下降。机身上下颠簸,绞车手站不住,就改用跪姿,跪不住了就趴在机舱通道上,将头伸出舱门外,紧盯着下降的引航员操作。每当引航员安全落在甲板上,他就拿出呕吐纸袋大口大口地呕吐。

引航员(安全科副科长)陈渊见绞车手晕机了,担心有什么闪失,于是便每次自己先吊下,然后站在甲板上保护下降的引航员。

由于飞机悬在船上方摇摆不定,吊索左右晃荡,机上、船上所有的目光都盯着吊索上徐徐下降的引航员。见到陈渊举起双手扶着从吊索上下降的引航员落下时,大家一颗悬着的心才放下来。

专业的才是完美的

一段时间后,我们做了认真的总结。机长和绞车手在现场紧张的对话、引航员悬在长长的吊索上摇曳的险情以及返航途中机长说他“内衣都汗湿了”等情况,让我感到这个项目需要改进,尤其是专业飞行员和直升机的配置。

我查找了ISA的规范,其中对于船舶作业的直升机有严格的要求,基本的一条是应配双发动机(个别性能特别优良的机型才允许单发动机),此外对操纵导航系统和飞行员均有业内严格的要求。我们对照总结后断然暂停了这个项目,着手重新物色合适的机型和机组人员。

获悉我们要改换机型,不少人前来拉关系,有的还私下许以丰厚的分成,但最终我们排除种种干扰,选择了海南航空集团的金鹿公务机公司。他们为此专门紧急进口了两架崭新的意大利阿古斯特公司制造的A109高性能双发专用直升机,这是国际上引航接送作业中普遍使用的机型。

金鹿公务机公司起初聘的是一位意大利籍飞行员。那天他在外高桥港区外的江面上空试飞,只见他一会儿拉升,一会儿俯冲,一会儿又在距江面几米处悬停,弄得水花飞溅,煞是精彩,博得船上岸上观看人群的阵阵掌声。这老将直升机停在码头草坪上走下来,仰头看着靠在码头边一艘艘近三百米长、足有十多层楼高的集装箱船,那一座座桥吊伸着红色的巨臂正在进行装卸作业,他很惊讶地嘟囔着:“Oh my god!(啊,我的上帝!)”提出要带我上船看看,以熟悉船上的环境。我想,全世界的船都一个标准,他怎么会不熟悉呢?遂决定带他到长江口作业现场试试。

我登上了直升机,他按我给的航向,向长江口飞去。大约10分钟,就看见引航作业区外面,按港务局指泊命令进口的几十艘巨轮正浩浩荡荡从海上驶来,他又是一句:“Oh my god!”

我选了一艘航行在前的集装箱船,让他模拟送一名引航员。他要我通知船长放慢船速。我用手提VHF与船长联系说明来意,船长很配合,一声“OK”便放慢了船速。飞行员小心翼翼地下降高度接近此船。只见巨轮甲板上装有10多层楼高五颜六色的集装箱,近300米长,40多米宽的船体,被装得满满的似一座小山,船桥桅杆上飘扬着五星红旗和各种信号旗,巨大耸立的烟囱,传出大马力主机低沉的轰鸣声,烟囱上方冒着淡蓝色的热气流。这位意大利飞行员再三要求船速慢一点,他驾着直升机围着集装箱船转了3圈,对我说:“Not too clear!(不清楚!)”我回答:“Go home please!(请回家!)”我说的是双关语,因为此时,我已判定这位意大利飞行员并无这项业务的专业经历。返航后,我即和金鹿公务机公司联系,要求换人。很快,他们另聘了南非一家专业直升机公司的三名飞行员。

2001年9月18日上午,上海港务局领导和海南航空集团领导及各大国际远洋船务公司的代表莅临现场,开启上海港引航的“新飞行”。A109直升机被喷涂成引航行业专用的红白两色,机身上中英文“上海港引航”几个大字闪闪发光。直升机从外高桥港区的草坪上起飞,我带着三名引航员飞向长江口海面的引航作业区。

当直升机将要接近进港的船舶时,我问南非籍机长,要让船慢速航行吗?他反问:“为什么?我们飞机比船的速度快。”说话间已到达巴拿马籍集装箱班轮“现代公爵”号上方,机长只要求船长保持航向,直升机很快就和船同步锁定。当离甲板仅有4至5米高时,机长一声“OK”立即开始了悬吊作业。真是又准又稳又快,仅仅10分钟左右即完成了三艘进港船舶的引航交通作业,返航后仍降落在原处草坪,来回只花了半个多小时,确实专业。

2004年1月,我年满六十退休时,直升机引航交通作业已成为上海港引航员不可或缺的接送手段。每天一百五六十艘进出口船的引航交通作业,有了直升机的参与,真是如虎添翼,为上海港的生产和国际集装箱班轮等船舶的进出港引航服务做出了贡献,极大地提高了船舶进出上海港的准点率。

盼望重新振翅高飞

我退休后不久,不知何种原因引航站终止了与金鹿公务机公司合同,换了另外两家通航公司来飞这个项目。其中一家是很有实力的中信海洋直升机有限公司,他们也是使用A109E型专用直升机,飞行员素质好。另一家是小型通航公司,用了一架非引航作业专用直升机,聘的是一名外籍飞行员。引航员打电话告诉我,此人在现场作业,常会从船的上方低空穿越,有时还会从烟囱上方越过,大船几万马力主机从烟囱排出的炽热废气,在上方形成紊乱的涡流,弄得直升机晃晃悠悠,非常危险。这是违反规范的行为,严重影响安全作业。

这种不够专业水准的操作终于酿成了一次机毁人亡的事故!新华社为此做了报道。上海港引航站直升机引航交通作业因此戛然而止,引航交通作业方式又无奈地回到了十多年前的状态。

而此后,天津港引航站、连云港引航站等单位,学习上海港的做法,积极开展了直升机引航交通作业,有力推进了中国港口引航行业交通作业方式的现代化,使之成为保障港口生产和国际集装箱班轮准点率的有效手段。

上海港的直升机引航虽然一时折翼,但我仍盼望着有重新振翅高飞的一天!



■ 直升机吊放引航员