



“海巡 01”轮是我国第一艘兼具海事监管和救助功能的大型巡航救助船,詹春珮担任船上实习大副。

作为我国交通海事系统第一位无限航区女驾驶员,她曾参与搜救马航 MH370 失联客机等任务。自 2014 年 8 月登船,詹春珮每年在船上工作生活时间长达 200 多天,累计下来航行足迹可以绕地球好几圈。

在 8 年的风浪颠簸艰苦考验中,詹春珮从三副、二副到大副,一步一个台阶向上攀登,朝着心中的“船长梦”努力奋斗。

在每一次任务和行动中,詹春珮和同事们一起同风雨、共战斗,巾帼不让须眉。在船上,每一位船员都有明确的岗位职责。例如,大副是甲板部部门长,主管甲板部人员及甲板日常维护保养、船舶修理、货物配积载和途中管理及交接,通常还兼职船舶保安、医疗及伙食供给;二副主管驾驶台通讯和导航设备,进行日常养护测试,负责航海图书资料管理;三副主管船舶救生和消防装备,通常兼职船舶重要资料保管。

在 8 年来的风浪颠簸艰苦考验中,詹春珮以不输男儿的专业和果敢,从三副、二副到大副,一步一个台阶向上攀登,目前正朝着心中的“船长梦”努力奋斗。“船长负责全船的管理与驾驶管理,除了在航海专业上要达到要求外,我还需要更多的实际工作磨练。”詹春珮说。

登上“海巡 01”轮,能非常明显地感受到这艘船既有准军事化管理的整洁严谨、又充满了航海文化的特殊气质。詹春珮充分发挥自己特长,和同事们一起用长年的坚守和奉献为“海巡 01”轮增光添彩。

她说:“在‘海巡 01’轮工作,很多人看到的是艰苦、枯燥、孤单,但我却伴随和见证了她潜能的不断挖掘和突破。一开始,她只是一艘大型旗舰;现在,她不只是一艘船,还是移动的爱国主义教育基地,是刚成立的‘海巡 01’轮劳模创新工作室,是高校产学研基地,一直在尽其所能发挥着社会价值。”

滔滔长江口,接天连海、广阔无际;船来船往、百舸争流,一派繁忙景象。长达 128.6 米、5000 吨级的“海巡 01”轮,像一位昂首挺胸的战士,日夜值守在江面,维护长江口深水航道交通安全。

凭栏临风,詹春珮欣赏着壮阔如澜的风景,坚定地说:“我庆幸自己坚持了最初的选择。我们的一举一动都与国家使命、国家荣誉紧密相连,这让我内心充满了职业的自豪感。”

(本期主持:黄臻)

# 海上“花木兰”的船长梦



▲ 6月21日,詹春珮在“海巡 01”轮甲板上,与驾驶台联系离泊起航操作。



▲ 6月21日,詹春珮在“海巡 01”轮甲板上指挥离泊操作。



▲ 6月21日,詹春珮在“海巡 01”轮上自己的房间里。



▲ 6月21日,詹春珮在“海巡 01”轮上戴安全帽。



▲ 6月21日,詹春珮在“海巡 01”轮上眺望长江口。

本组摄影:新华社记者张建松

▲ 6月21日,詹春珮在“海巡 01”轮上巡查。

本报记者张建松

着墨镜,还真不是因为爱美要酷。”她微微一笑说道。

詹春珮房间里,有着香薰、插花、玩偶等许多浪漫而温馨的小装饰,处处都体现着这位女海员的爱美天性。“海巡 01”轮不仅是她的工作场所,更像是她的家。自从 2014 年 8 月登船,詹春珮每年在这艘船上工作生活时间长达 200 多天,累计下来航行足迹可以绕地球好几圈。

“每一艘船都有自己的个性和文化。”海巡 01”轮上有一种‘家文化’,这是一种难以言喻却又真实存在的温情和凝聚力。船上这种情感纽带的建立,跟我们大家共同经历了那么多巡航搜救任务的磨砺分不开。我们都秉承了一个共同信念,那就是一丝希望、百倍努力。”詹春珮说。

2013 年 4 月列编的“海巡 01”轮,是我国当年规模最大、装备最先进、综合能力最强的海事公务船,曾代表交通运输部对澳大利亚、印度尼西亚、缅甸和马来西亚 4 国进行友好

访问,创下了中国公务执法船出访时间最长、航行距离最远、第一次穿越赤道、第一次驶入印度洋等多项纪录。

2014 年 3 月,“海巡 01”轮奔赴南大洋搜救马航 MH370 失联客机。也就是在那次任务中,刚参加海事工作的詹春珮接到上级领导电话,问她愿不愿意去“海巡 01”轮参加搜救任务?

“机会来得太突然,我毫不犹豫就答应了,但心里并不是完全没有顾虑。”詹春珮说,“一是担心自己虽然是航海专业出身,但还没有船舶工作经验,怕在国家任务面前拖后腿;二是担心自己在茫茫大海突然生病了,不但给船上添麻烦,还可能会影响其他女生今后到公务船上工作的机会。”

但詹春珮很快就适应了船上生活。“随着现代航海技术的发展和船上生活条件提升,在船上工作生活,可以像在陆地上一样井然有序。女性完全可以胜任船上的工作岗位。专业上的

知识,身边经验丰富的同事都是老师。身体也没有出什么状况,唯一需要克服的是晕船。”她说。

当年上船之前,詹春珮曾确认过两件事:第一,晕船除了难受,对人体没什么负面影响;第二,晕船都是能适应的,如果要留船工作,必须克服晕船这一关。有了这两句话作为定心丸,她决定与晕船“硬碰硬”。

刚上船的时候,她随身带着一个塑料袋,随时做好了晕船呕吐的准备。除了吐,她还强迫自己吃。晕船的时候吃东西特别痛苦,闻到任何味道都特别恶心,尤其是肉味,每吃一口饭,都像在跟自己打仗,但她硬逼着自己咽下去。

有一次,詹春珮完成驾驶台工作,带着一肚子“翻江倒海”的感觉来到餐厅。当时她闻到菜味就觉得恶心,偏偏又吐不出来。她把心一横,索性吃肉吧,吃得恶心了就能吐出来了。结果,她把满满一大碗拌着肉汤肉片的饭都吃完了,不但没吐,而且不恶心了。自

那之后,她就像莫名“开挂”了一样,即使遇到九级风浪都照样吃好睡好,再也不晕了。

“现在回头看那段经历很有趣,而且一直觉得很神奇。当我破釜沉舟地准备跟晕船死磕的时候,反而以最快速度适应了晕船。不能保证这个方法对所有人有用,但是在我身上确实奏效了。我无比认同一句话:只要你知道去哪儿,全世界都会为你让路。”詹春珮说。

“海巡 01”轮列编以来,还先后参加了“金业 88”轮海难搜救、“超级太阳”灭火救援、“桑吉”轮搜救行动等二十余次重大搜救行动。自 2020 年 12 月 20 日,“海巡 01”轮坚守在长江口“咽喉水道”——长江上海段浏河口警戒区至宝山警戒区段水域,设立拦截检查区,执行“护航长江口”专项行动,全力打击内河船非法从事海上运输等违法行为,维护长江口深水航道安全畅通,为长江经济带、长三角一体化和上海国际航运中心建设保驾护航。

## 铁路动力学专家翟婉明:实现高铁引领发展,党员大有可为

### 党旗在基层一线高高飘扬

新华社记者谢佼

夏日炎炎,在位于成都的西南交通大学,全国优秀共产党员、中国科学院院士翟婉明正带领数名研究生,在轨道交通实验室里测取数据。

翟婉明的研究,在铁路科技发展史上已写下厚重一笔。他在经典的车辆动力学和轨道动力学理论基础上,创建了“车辆—轨道耦合动力学”全新理论体系,受到学界高度评价。

“在我看来,列车和轨道的结合是一种耦合,党员志向与时代需求的结合是更重要的耦合。”翟婉明说。

他敏锐地意识到,解决车辆与轨道整体大系统的动力学问题非常重要,并尝试建立了车辆—轨道统一模型,但还需要进行大量的计算仿真与试验验证。



▲ 6月29日,在西南交通大学牵引动力国家重点实验室,翟婉明(左二)在指导学生。

无数的星夜,与青春为伴,与初心共存。

他的足迹,遍布京津城际铁路、京沪高铁、成渝铁路、大秦重载铁路……通过现场调研与反复试验,在解决工程难题的同时,他也获得了大量的第一手珍贵数据。计算、仿真、试验彼此印证,丰富和完善了他的理论,推动中国铁路技术逐步攻克高速行车振动难题、走向世界前沿。

“如今‘车辆—轨道耦合动力学’成为国内外轨道交通动力学研究的基本方法,这是中国铁路技术进步的缩影。”翟婉明说。

近年来,翟婉明提出了机车车辆与线路动力性能最佳匹配设计原理及方法,主持研究建立了列车—轨道—桥梁动力相互作用理论,开发了高速列车过桥动态模拟与安全评估系统,在我国高速铁路工程中得到广泛应

用。他先后获得国家科技进步一等奖、二等奖,教育部自然科学一等奖,长江学者成就奖一等奖,全国五一劳动奖章,全国铁路火车头奖章,全国创新争先奖状。2021 年,建党百年之际,他被授予全国优秀共产党员荣誉称号。

翟婉明重视培养青年人才,已为国家培养出上百名硕士、博士、博士后等轨道交通高层次人才。“我国高铁里程超过 4 万公里,位居世界第一,如何进一步挖掘其潜能,发挥更大价值?安全经济的最高运营速度究竟是多少?高铁终极之间,需要我们党员带头作答。”

“每当看到老百姓乘坐高铁,高平稳地抵达,就会很欣慰,这是一件很有意义的事,党带领我们为人民改写了历史。”翟婉明说。

新华社成都 7 月 9 日电