

“单腿”着陆

■ 宁 明

军营纪事

绿色营盘，铁血荣光

当飞行员多年，我在飞行训练中遇到过很多难忘的事。

飞行员把飞机某一侧起落架无法放下时，采用另一侧起落架着陆的情形叫“单腿”着陆。这样说显然并不严谨，因为飞机共有三个起落架。由于飞机着陆时是两个主轮先接地，所以，当一侧起落架放不下来时，另一侧起落架就形成了“单腿”。

我所遇到的那一次惊心动魄的“单腿”着陆，至今回想起来还心有余悸。

多年前的一天，我顺利完成高空复杂特技科目后报告返航。由于天气不好，低空能见度很差，为防止天气变坏影响着陆造成影响，我决定提前5分钟退出5号空域。

5号空域与机场天气相比简直就是“两重天”。在5号空域10000米飞行时，艳阳高照，碧空如洗，高空的气流拍打着机身，我坐在驾驶舱可以说神清气爽。但随着返航高度降低，直至降到800米时，我已进机场附近的一座小山也看不见了。机翼下，紧贴地面附着一层平流雾，像平静的海面一样把山尖拦腰截成了一艘抛锚的“小船”。仿佛《西游记》里描述的仙境，我驾驶飞机像孙悟空一样，腾云驾雾，向机场方向飞去。

飞机着陆前通常都要建立一个航线，飞行员操纵飞机沿着航线着陆。这个航线叫起落航线。起落航线根据不同飞行用途，可分为许多种，专门用于飞机着陆的航线最小，飞行一周才需5分钟左右。但所有准备工作都需要在着陆之前的一小段时间里完成，所以航线越小，时间越短，飞行员操纵飞机就越是需要快速反应。

我操纵飞机加入起落航线，以60°坡度向这艘“小船”的方向转弯。我决定把起落航线建立得小一些，尽量减少留空时间，以防天气情况恶化，出现大雾忽然把机场覆盖，无法正常着陆。

当飞机座舱的左风挡框与山尖相



扫一扫，听“长征副刊”
往期美文

感念

升华，情感的诗与远方

曾无数次在一个个烈士纪念碑前静默，徘徊凝望。那一座座纪念碑，是一尊尊革命先驱的伟岸雕塑，是一幅幅风云际会的壮美画卷，是一面面昭示未来的精神旗帜。与英烈虔诚地交流，让我心灵复归明净，信念更加坚定。

芳草吐绿，淫雨霏霏的暮春，我在松柏耸立的烈士陵园漫步，树上的水珠不停地滴落在地，像是诉说不尽的怀念。山风清冽，青烟袅袅，感到有气韵在其间流动。当靠近每一个熟悉的名字，我都不禁屏住呼吸，怀想着烈士生前的荣光。

正因为在这里留下了英雄奋斗的足迹，掩埋着先驱的骸骨，浸透着烈士的鲜血，才有了光耀千秋的信仰丰碑，才值得后人瞻仰、凭吊、怀念。

我再次走进八宝山革命公墓，仿佛又看到了老一辈无产阶级革命家不为官、不为钱、不怕苦、不怕死，只为胸中的主义和心中的信仰；走近高君宇、石评梅墓，我俨然聆听到“我愿生如闪电之耀亮，我愿死如彗星之迅忽”的铿锵呐喊；走近圆明园三一八烈士公墓，我犹如感受到无数中华儿女在国难当头的危急时刻，以牺牲见证生命的意义，捍卫生命的尊严，唤醒万众的觉悟……这些墓碑流淌着烈士的鲜血，绽放着生命的鲜花，汇聚成中华儿女为民族崛起而前赴后继、不懈奋斗的历史画卷。

在李大钊同志墓前，我怀着仰慕和沉重的心情，缓缓移步。从进门到纪念馆，到处都是森森古柏，参天青松。这些古树历经近百年风霜而愈发苍郁，紧

切时，我减小了坡度，准备放下起落架。

座舱左风挡与山尖相切的关系位置，是这个机场的飞行员建立小航线着陆时约定俗成的参照物。从前师傅是怎么教的，徒弟也就跟着这样学，一茬一茬飞行员传承下来，多少年也不曾改变过。

我将起落架手柄扳到“放下”位置，同时连续转弯建立小航线，并未立即听到像往常一样的强大的液压推动下，起落架从收上舱内探出身时发出的“轰隆”声。

我将飞机对正航线的四转弯点后改平，立即扫视起落架放下信号灯，发现三个绿灯只亮了两个，这说明前起落架和右起落架已放下，而左起落架可能未放下，所以信号灯才不亮。我又将目光迅速移至左机翼，那里有一个红白相间的指示杆，左起落架放下时，它就会全部伸出。它就是供飞行员检查起落架是否放好的一棵小小的信号树。

果然，左机翼上表面的这棵小小的指示杆并未伸出。我顿时警觉起来，迅速检查座舱右操纵台上的液压表，液压指示正常。这至少说明，左起落架确实未放下，而且排除了液压故障的原因。

这时，飞机进入四转弯的时机已经到了。我一边放下襟翼，一边压坡度转弯，头脑中立即闪过另外一个念头：会不会是左侧起落架放下信号灯灯泡因烧坏而不亮了？

我立即按下了起落架信号盘上的检查按钮，左侧起落架放下信号灯立即亮了起来。我松开检查按钮，灯又灭了。信号灯用闪亮的事实证明，灯泡并没坏，而是在紧急情况下，判断力下降，甚至出现“一叶障目不见泰山”的思维单打一现象，把问题想简单了。

液压故障和信号灯故障的可能性均已被排除，我立即向塔台指挥员报告了空中情况。指挥员命令信号员用望远镜观察我的飞机左起落架。塔台上专门设有信号值班员，手持高倍望远镜，检查每架着陆飞机的起落架是否放好，若遇到未放好的，就立即向空中发射一颗红色信号弹，警告飞机立即复飞！

飞行中，飞行员能否通过对各种现象的综合分析、判断，对可能出现的异常情况采取有效措施，是对综合素质和能力的实战检验。很快，塔台指挥员传来口令，印证了我的判断：“121，地面观察你左起落架未放好！复飞！”我的心随之悬了起来。

我左手迅速将油门杆推至最前位置，检查速度表，右手轻轻向后拉杆。此时的飞机，在低高度、小速度、放下襟翼和两只起落架的情况下，就像一个负重物颤颤巍巍的挑夫，必须小心翼翼地缓慢攀登。此时，越是操之过急企图使飞机尽快加速、上升，就越可能适得其反，可能造成飞机左右摇摆、失速，甚至酿成大祸。

紧簇拥着那颗灵魂，让他静静安眠。联想到他从容就义，三绞而绝，我对其“虽千万人，吾往矣，九死不悔”的“牺牲观”有了更为深切的体悟。给人以火星者，必怀火炬。革命者总是将自己化为火种，传递光热，孕育胜利。

陵园广场，鸽子在空中自由飞翔，孩子在吟诵歌唱，老人练功的步履舒缓稳健。先烈们英勇地活，悲壮地死，恩惠如今笼罩在我们每个人身上。重温革命烈士的精神遗产，缅怀先烈的历史功勋，我读懂了“未惜头颅新故国，甘将热血沃中华”的以身许国；读懂了“金瓯已缺总须补，为国牺牲敢惜身”的舍生取义；读懂了“挽狂澜于既倒，扶大厦之将倾”的勇于担当；读懂了“刀丛扑去争山顶，血雨飘来湿战袍”的英勇无畏；读懂了“杀死我一人，革命杀不绝”的崇高气节。

行走在烈士陵园，停驻在肃穆的先烈墓前，仰视一座座纪念碑，我常常对短暂的人生作出深长的思索，那些纪念碑涤荡着心灵，发出了深沉的叩问：正值芳华，为什么甘于抛头颅、洒热血？是什么样的力量引领着他们，支撑着他们？为什么那些人愿意将一切奉献给自己的信仰？在北京西山无名英雄纪念馆广场，我似乎找到了答案。

飞机转入小角度上升后，指挥员提醒我保持好飞行状态，再次检查液压，并收起起落架和襟翼。“121，建立正常航线着陆！”我明白指挥员的意图，他是想让我上升高度回到正常的起落航线上，这样处置特殊情况就会更从容一些。

我一边操纵飞机上升高度、转弯加入航线，一边预想应急放起落架的操作程序。

“调、中、拉、放、开、查、关”是我个人总结出的歼击某型飞机应急放起落架的“七字口诀”。这个由几个单字组成的“口诀”，只有我自己才明白其真正的含义，且易记、准确，还不容易落项。后来，我把这个“口诀”传授给了新飞行员，他们都觉得很实用。

我强迫自己不去想这个后果，全神贯注地操纵飞机沿着跑道右侧下降高度。之所以选择在跑道右侧“单腿”着陆，是为了防止左机翼触地后，因飞机两侧阻力不均而发生急剧旋转向左偏出跑道。

在指挥员的不断提示下，我以空中踩钢丝的胆量和绣花一样精细细致的操纵，终于将飞机的拉平、接地动作完成得接近于完美无缺。这一连串超水平的动作发挥，可谓在紧要关头爆发出的“神来之笔”，连我自己事后都感到惊讶！

当飞机右侧轮胎“哧”的一声单独接地后，我按空中已预想过的处置方法及及时向右侧压杆、蹬舵，并随着速度减小不断增大压杆、蹬舵力量，尽量让左侧翼尖触地地面晚一些，以减小飞机的损伤和偏转。

随着飞机速度的继续减小，我几乎把驾驶杆向右已压到了尽头，方向舵也右蹬到底。飞机左翼已开始下坠，两秒钟后翼尖终于擦地了。

翼尖在水泥跑道上划出一道长长的火星，机头也开始向左剧烈偏转。我用手控制杆的方法给右机轮不断增大刹车压力，力图减缓飞机左偏的程度。为了使飞机尽快减速，在左翼尖触地后，我及时放出了减速伞，并果断关闭了两台发动机。

在我眼睛的余光中，左机翼在跑道上划过时冒出的火花飞溅得比机身还高。值得庆幸的是，飞机虽向左偏转已超过了跑道中线，但并未冲进草地，最终在距跑道尽头40米、距左侧草地2米的位置停住了。

这次“单腿”着陆的圆满成功，非常幸运，担心的灾难并没有发生，飞机既没有起火爆炸，也没偏出跑道与机场边的障碍物相撞，甚至，还没有冲出跑道！

在本机场，我创下了一个飞机单个起落架成功着陆的先例。

走出机场时，我才发现自己的飞行服和白手套几乎已被汗水浸透了。如果照一下镜子，我一定是汗流满面，双眼已涨得通红。

事后，机务人员检查飞机，发现飞机左起落架收上锁变形，造成空中放起落架时锁扣打不开，左起落架无法放下。这次历险没有动摇我实战和训练的的决心。排除故障后，我很快又飞向蓝天，开始新的飞行训练。

无言的纪念碑

■ 褚振江

为了国家统一大业，曾大批隐蔽战线的无名英雄牺牲。沿着景观墙左右的台阶拾级而上，两边的花岗岩墙壁上，刻有846位当年牺牲的烈士英名。名字以阴文素镌，若隐若现，既暗合隐蔽战线的斗争特质，又彰显英烈们淡泊名利的高尚品格。“孰知不向边庭苦，纵死犹闻侠骨香”。先烈们用滚烫的生命，化作长明之火，划破夜空，点亮黎明。

新中国成立以来，又有无数英烈接过前辈用鲜血染红的旗帜，或壮怀激烈戍边卫国，或忠于职守鞠躬尽瘁，或先人后己奉献大爱，甘作国家强盛、人民富裕的铺路石，成为和平年代民族复兴的奠基者，把人民心中的红色记忆浸染得分外鲜艳。没有人会不珍惜生命，只是这世界上一定有一些事情值得去奋斗和牺牲。如果生命必然有终点，那就留下生命里的不朽和永恒；如果肉体注定要被摧毁，那就留下不可磨灭的精神。

怎能忘？那些救亡图存的时代先驱，那些从未远离的苦难辉煌，那些消逝在岁月里的流血和牺牲，那些争取民族独立和人民解放的动人故事。那是我们情感的依附、精神的归宿、前行的动力。

的风镜，以防飞机着陆后偏出跑道发生与障碍物相撞的危险。然后关闭了刹车压力自动调节装置电门，决计着陆后采用手控刹车，以便更有效地控制飞机滑跑的方向。

我已准备好在接下来的40多秒钟里，完成一次飞机“单腿”着陆的冒险。或许着陆后左翼尖触地会造成摩擦起火，飞机偏出跑道，甚至可能侧翻造成不可预料的严重后果。

我强迫自己不去想这个后果，全神贯注地操纵飞机沿着跑道右侧下降高度。之所以选择在跑道右侧“单腿”着陆，是为了防止左机翼触地后，因飞机两侧阻力不均而发生急剧旋转向左偏出跑道。

在指挥员的不断提示下，我以空中踩钢丝的胆量和绣花一样精细细致的操纵，终于将飞机的拉平、接地动作完成得接近于完美无缺。这一连串超水平的动作发挥，可谓在紧要关头爆发出的“神来之笔”，连我自己事后都感到惊讶！

当飞机右侧轮胎“哧”的一声单独接地后，我按空中已预想过的处置方法及及时向右侧压杆、蹬舵，并随着速度减小不断增大压杆、蹬舵力量，尽量让左侧翼尖触地地面晚一些，以减小飞机的损伤和偏转。

随着飞机速度的继续减小，我几乎把驾驶杆向右已压到了尽头，方向舵也右蹬到底。飞机左翼已开始下坠，两秒钟后翼尖终于擦地了。

翼尖在水泥跑道上划出一道长长的火星，机头也开始向左剧烈偏转。我用手控制杆的方法给右机轮不断增大刹车压力，力图减缓飞机左偏的程度。

为了使飞机尽快减速，在左翼尖触地后，我及时放出了减速伞，并果断关闭了两台发动机。

在我眼睛的余光中，左机翼在跑道上划过时冒出的火花飞溅得比机身还高。值得庆幸的是，飞机虽向左偏转已超过了跑道中线，但并未冲进草地，最终在距跑道尽头40米、距左侧草地2米的位置停住了。

这次“单腿”着陆的圆满成功，非常幸运，担心的灾难并没有发生，飞机既没有起火爆炸，也没偏出跑道与机场边的障碍物相撞，甚至，还没有冲出跑道！

在本机场，我创下了一个飞机单个起落架成功着陆的先例。

走出机场时，我才发现自己的飞行服和白手套几乎已被汗水浸透了。如果照一下镜子，我一定是汗流满面，双眼已涨得通红。

事后，机务人员检查飞机，发现飞机左起落架收上锁变形，造成空中放起落架时锁扣打不开，左起落架无法放下。这次历险没有动摇我实战和训练的的决心。排除故障后，我很快又飞向蓝天，开始新的飞行训练。

记忆

怀念，传递精神能量

三月快要结束时，窗外的玉兰开花了。每年玉兰花开的时候，车队就要开始装载物资准备出发，沿着川藏线将大米、清油等补给运往西藏边防一线，给边防雪山孤岛的官兵们送去开春的第一批物资。

爷爷也曾是奔走在在这条运输线上的官兵之一，那震撼人心的雪山，经常出现在我的童年故事里。

1968年，爷爷22岁，上级给他所在的工程部队下达了命令，要求他们在西藏阿里某县修建增音室。在科技还不够发达的年代，通信信号往往关系着边疆能否及时接收重大消息，对边境安全有至关重要的意义。工程队丝毫不敢延误，很快踏上了进藏之旅。

从新疆叶城到阿里狮泉河，这一段长达两千公里的路途上有大片的无人区，想翻过一座山，还要拐十八个弯。工程队连着翻越了几座这样的雪山，随着海拔的升高，头晕、胸闷、呕吐，各种不适开始向工程队官兵袭来。

部队五月进藏时，天气格外冷，寒风就像刀子一样迎面割在脸上，五六十辆解放牌汽车排成一列缓缓行驶。有些第一次上高原的战士，开始觉得有一点胸闷，这是缺氧的表现，生长在平原地区的士兵，一时难以适应高原稀薄的氧气和强烈的紫外线。这时，连长发给每人一个氧气袋，大伙以前从没见过这东西，都觉得很新奇，当把氧气管塞进鼻孔里，一下子又有精神了。

那天，车队行至喀喇昆仑山脚，工程部队那着一望无际的蓝天和皑皑白雪，想着即将要翻越5500米的大雪山，可以在山顶俯瞰群山，心中满是激动，殊不知前方危险正悄然降临。

车队上山不久，忽然，前方传来“轰隆”一声巨响，紧接着就是一阵地动山摇，车队赶忙停止前进。地动山摇过后，目力所及之处的山路上却并没有变化，也就是说，险情可能发生在前方的道路上。山路狭窄，如果整个车队直接开过去，遇到变故可能会有更大损失。爷爷当时正是连队的一名排长，开着车走在部队的最前方。为了弄清楚发生了什么事，他自告奋勇地向连长请缨开车前去勘察情况。

沿着蜿蜒的山路向前行驶了大约10公里，就看到原本平坦的山路已经被从山顶坍塌的积雪覆盖，山风吹起一层薄雪漫天飞舞，在阳光下折射出斑斑点点的光。爷爷没有心情欣赏美景，他知道这是发生了雪崩。看着眼前厚厚的积雪，想着这两天之内必须要赶到目的地日土县，他心中焦虑，想要尽快回去向连队报告，设法翻越喀喇昆仑山抵达目标县城。

那个时候的道路远不如现在宽阔平坦，蜿蜒崎岖的山路仅容一辆大车单向通行。车子既然已经开到了雪崩的地方，就没办法再掉头了，所以只能靠两条腿跑。爷爷也顾不得自己正处在海拔5000多米的大雪山，裹上棉衣下了车，拔腿就往后方的大部队跑去。不知跑了多久，隐约看见车队时，他的呼吸越来越急促，眼前一黑栽倒了下去。

再醒来，爷爷已经被抬回车里了，看着坐在一旁的连长和指导员，他赶忙将前面的情况详细汇报了一番。

经过商议，最后大家一致决定：就是用铁锹挖，也要把路挖通，如期抵达日土县，按时完成任务！

“全连集合！我们遭遇了雪崩，前方路被堵了，为了完成任务，现在我们要把雪铲了再继续前进！”听到指导员的动员，爷爷顾不得自己刚刚清醒过来，立马就要挣扎起来和大家一起行

高原的情怀

■ 孟晶晶

动。连长见状冲过来按住他说：“小孟，挖雪而已，咱们有这么多名战友呢，很快就能挖通，你好好休息吧。”可他不肯看着战友们的劳动，独自留在车里休息，还是悄悄拔掉氧气管，拿了把铁锹跟在队伍后面。

在堵塞的山路旁，连长和指导员见偷偷跟来的爷爷，只能笑着拍了拍他的肩膀。毕竟雪崩地点距离车队停车的位置还有那么远，也不放心他一个人回去。

连长担心再次发生雪崩，一边小声嘱咐大伙不要大声喊叫，一边带头到最前面开始挥动铁锹铲雪，工程队的官兵小心翼翼清除障碍，时不时还要抬头看看有没有雪坍塌下来。速度虽然有些慢，但人多力量大，道路上的积雪慢慢地减少了下去。

没过多久，铲雪官兵的额头上都起了细密的汗珠，戴在头上的帽子也缓缓冒出了白烟。在爷爷记忆里，那次遭遇雪崩，大家不知道铲了多少次雪，推了多少次车，等到道路被清理通畅，每个人的帽子上都覆盖了一层白霜。看着身后被清理出来的道路，依旧湛蓝的天空，一望无际的白雪，尽管空气中的氧气含量极少，战友们仍旧痛快地大口呼吸着冰凉的空气。

红色基因是可以传承的，1997年，父亲也是在他22岁的时候成了边防部队的文艺兵，扎根在雪域高原上。我出生的时候他还在高原上演出，没能第一时间看到我降生在这个世界，这是他一直以来的遗憾。每当说起这段回忆，他就会感慨：“有得必有失，你出生的那天，有很多人来看我们的演出，这是高原上难得的文化活动，大家都很期待。我在台上看见台下年轻同志们的笑容，好像看见了长大以后的你。”

如今的我21岁，也光荣地成为一名汽车兵，沿着他们的足迹踏上了川藏线这条蜿蜒的长路。

爷爷和父亲都是很平凡的人。当我真正穿上了这身军装后才明白，正是因为曾经有无数这样平凡的人把自己的整个青春都扎根在了雪域高原，如今我们才能站在这片圣洁的高原上，呼吸着清凉的空气，欣赏着万里无云的蓝天和高耸入云的雪山。



向前 (油画)

李广德作

长征

第5430期

