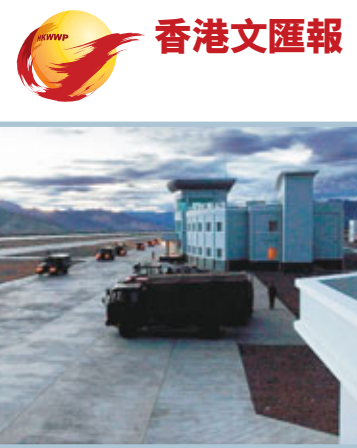




香港文匯報 WEN WEI PO 2011年5月13日(星期五)



2009年6月，由空軍九總隊承建的西藏日喀則機場改造擴建工程順利完成。

高原鐵軍

奮戰世界屋脊 托舉神鷹翱蒼穹



2010年12月8日，官兵們在稻城亞丁機場施工工地上風餐露宿。



雪域高原一座座機場的建成，為西藏的改革開放和經濟發展架起了「空中金橋」。



1992年12月2日，空軍第九工程總隊獨立承建的海拔4300多米西藏邦達機場破土動工。

高原氣候多變 築機場難關重重

對於西藏地區這樣的高原機場來說，最重要的就是工程質量，必須一絲不苟，精益求精。混凝土施工是機場工程的重中之重。高原日照強烈，早晚溫差大，而且氣候多變，一天之內，晴天雨天冰雹交錯，確保混凝土施工質量難上加難。官兵們從進場材料開始，到每一道工序，嚴把質量關。當地石料級配差，含石粉重。他們把所有有粗細骨料全部用水沖洗一遍。

在工地上，人們常常可以看到這樣的情形：狂風驟起，暴雨驟至。正在施工的官兵們不是躲進工棚，而是四人一組，抬着巨大的養生棚撲向剛鋪上混凝土的道面。有時候，老鄉的狗從剛打好的道面上跑過，留下了碎碎的腳印，官兵們又氣又急，最終還是要把道面重新抹一遍。

採用現代科學 解決技術難題

針對高原混凝土施工的難點，九總隊組成攻关小組，運用新技術、新工藝，逐個攻關。改進混凝土配方，改進壓紋方式，改進切縫方法，改進養生方式，不僅確保了工程質量，而且取得了一系列科研成果，分別獲得全軍科技進步一等獎一次、二等獎、三等獎各二次，他們採用的工法，成爲國家標準工法。

總隊長曹定國告訴記者：「科技創新的根本在於實踐。西藏地區的機場，都是高原機場，修建高原機場碰到的技術難題，不僅是我們，也是所有建築單位從來沒有碰到過。對此，我們只有一個辦法，堅持科學嚴謹的態度，把這些難題一個一個地解決掉。」

2007年，阿里機場土方石施工大面積展開。九總隊官兵面臨的最大難題就是砂卵石區的处理。西藏地區的機場，都是高原機場，修建高原機場碰到的技術難題，不僅是我們，也是所有建築單位從來沒有碰到過。對此，我們只有一個辦法，堅持科學嚴謹的態度，把這些難題一個一個地解決掉。



2010年8月5日，由空軍第九工程總隊承建的西藏貢嘎機場飛行區改造及配套工程開工奠基。

在人民解放軍的行列裡，有這樣一支專門從事機場建設的工程兵部隊：他們參建北京首都機場、上海虹橋、浦東機場、廣州新白雲機場，爲中國各大航空樞紐的建設作出了貢獻。他們奮戰高原，參加了中國所有高原機場、絕大多數高原機場的建設。第一次在世界屋脊修築起初具規模的機場網。從此，鋼鐵神鷹展翅飛翔在雪山之巔，他們也因此被西藏各族人民群众親切地稱爲「高原鐵軍」。這支部隊就是空軍第九工程總隊。

空軍九總隊鋪就機場網 讓雪域高原與世界相連

2007年夏季，官兵們全面鋪開阿里機場工程建設。



2006年10月，空軍第九工程總隊承建的阿里機場的官兵冒雪作業。

機場施工，需要大批勞力、機械和建材。九總隊制定了「三優先」原則：優先使用當地材料、優先使用當地機械車輛、優先使用當地民工。家住日喀則機場邊上的旺珍，就是受益者之一。

2007年6月，日喀則和平機場改擴建工程開工，需要大量的勞動力。旺珍帶着自己組織的農牧民民工隊上門請戰。大隊長王軍當即表示歡迎。他派人對這支從未見過機場工程的民工隊進行技術培訓，由語言不通，總隊官兵打着手勢比劃，然後，把每一道工序和操作規程都做上三、四遍，再讓藏族群眾試操作。

工程需要大量的沙石材料，但是，旺珍生產的沙石不合格，九總隊立即派出技術人員到她的砂石場現場指導，幫助她們重新建立洗沙場，調試機器，直至沙石合格。

在給九總隊施工的同時，旺珍還承包了修建當地一條鄉村公路的工程。由於缺乏專業的技術人員，加之她本人根本就不懂圖紙，工程無法進行。九總隊得知消息後，立即派出得力技術人員，現場爲工程指導。最終她高質量完成工程。現在，旺珍的農牧工隊已經成爲擁有1台挖掘機、5台大車、1台裝載機且遠近聞名的工程隊了。

真情化作和諧之花

「全國民族團結進步模範個人」九總隊政委陳勇說：「我們應該成爲建設西藏繁榮的「戰鬥隊」，更成爲維護民族團結和軍民團結的「工作隊」，成爲現代文明傳播到西部各族群眾心坎上的「宣傳隊」。」

軍醫王景然長期負責在阿里機場施工官兵的醫療保障，也成爲方圓數十公里的義務醫生。他在巡診中發現機場附近昆莎鄉索麥村的洛桑老人走路一瘸一拐。原來，洛桑老人患關節痛十多年，雙腿關節每天早晚都疼痛難忍。王景然一次次趕到洛桑家，爲老人敷藥、按摩，老人熱淚盈眶。官兵們轉場離開時，老人帶着全村的鄉親，端着滾燙的酥油茶，捧着潔白的哈達，把親人金珠瑪米送出遠遠很遠。

2009年6月，官兵們爲了提前建成阿里機場，加班加點晝夜奮戰。



總隊長曹定國和工程師人員現場踏勘夜戰。



2010年11月7日，空軍第九工程總隊的官兵們冒雪進入世界第一高(海拔4,411米)的稻城亞丁機場展開開工建設。



2010年5月初，具有現代水平的西藏阿里機場落成。



說起在西藏修建機場的必要性緊迫性，「全國總政委員魏楓、總隊長曹定國有這樣一段話：在雪域高原，兩三公里公路才能解決什麼大問題，兩三公里機場跑道卻可以把世界屋脊和世界連接在一起。

世界之巔建五機場

國際航業界定，海拔高度在1,500米以上、2,438米以下的機場爲高原機場，海拔2,438米以上的機場爲高高原機場。讓我們看看西藏的5個機場吧：邦達機場，海拔4,334米；阿里機場，海拔4,274米；日喀則機場，海拔3,783米；拉薩機場，海拔3,569米；林芝機場，海拔2,949米。全部都是高原機場！其中，邦達機場是世界海拔最高的民用機場。

海拔高，意味着高寒缺氧，空氣中含氧量只有海平面的二分之一左右，人騎着不動，也相當於在平原地區負重數十公斤奔跑。氣候惡劣，瞬息萬變，可施工期短，工作生活條件極爲艱苦，機械裝備只能發揮平原地區60%的功率，官兵從事高強度勞動需

熱血鋪就藍天坦途

在九總隊衛生所的檔案櫃裡，保存着兩份「阿里機場建設官兵體檢表」。一份是2006年的，參加阿里機場建設的官兵全部身體合格。另一份是2007年底的，95%的官兵患上了不同程度的毛髮脫落、尿酸偏高、心肌缺血等高原疾病。

官兵們爲了保護剛卸下的水泥整個人撲在帆布上，不料，一陣狂風把他掀了下來，摔成肋骨骨折，服役期滿，楊龍軍帶着一份殘疾證離開了部隊。這着他拿出對策來。

曹定國說，鐵打的營盤流水的兵，怎麼讓高原鐵軍精神溶入每個官兵的血脈。怎樣讓高原鐵軍的傳統代代傳承，苦地方、險地方、建功立業好地方，也是揮汗如雨的好地方。他這個總隊長任重道遠。



工程技術人員冒着凜冽的寒風精心勘察設計。

西藏民航發展 需更多「白龍馬」

1931年2月，國民黨軍隊對中央蘇區進行第二次「圍剿」。紅一軍團團長要求紅軍學校工兵連防空洞，防止敵機轟炸。工兵戰士上前線打仗，開槍轟擊。當時擔任紅軍總政委的毛澤東就給大家講了一段《西遊記》裡的故事：「白龍馬就是海底的小白龍，雖然本領不小，卻心甘情願變成白馬，驮着唐僧去西天取經，一路上磨盡千辛萬苦，終於取回真經，使唐僧師徒立地成佛。白龍馬這種不計名利、埋頭苦幹的精神，是值得學習的。」

空軍第九工程總隊就是這樣一匹「白龍馬」。

他們扎根雪域高原，削山填谷，踏平艱險，爲西藏高原取來了一條條堅固的跑馬道，一座座現代化的航空港和初具規模的機場網，架起了西藏與內地、西藏與世界的飛天金橋。

如今，乘坐飛機從北京到拉薩，僅僅需要四五個小時。西藏民航年客運吞吐量已突破150萬人次，貨運吞吐量突破1萬多噸。旅客吞吐量與貨運運輸量以年均13.3%的速度遞增，根據測算，民航客運對西藏經濟的總貢獻爲60.3億元，佔GDP比例爲24%。昔日的空中禁區已經成爲繁忙的空中走廊，以拉薩貢嘎國際機場爲中心的19條航線，架起了通天的金橋，構築起了以拉薩爲中心的、輻射國內大城市和周邊城市的航線網絡，成爲西藏經濟社會發展不可替代的中樞紐。這些數字、這些事實，凝聚着九總隊官兵無私奉獻的辛勤汗水。

這種「白龍馬」精神，被九總隊官兵概括爲「高原鐵軍」精神。今年是西藏和平解放60周年，西藏民航要真正實現跨越式發展，需要更多的「高原鐵軍」，需要更多的「白龍馬」。

標準高

西藏高寒缺氧，氣候惡劣多變，不僅人的體能下降，裝備也只能發揮60%的功效，給按時完成任務、確保工程質量帶來了難以想像的諸多難題。

起點高

曹定國獨承的第一個工程是西藏邦達機場修復工程。正是在這個工程的工地上，他走上了總隊長的崗位。開工15天後，6月初，邦達草原突降大雪，連下3天3夜，工地不得不停工，當年修復主跑道的目標看無法實現。曹定國決定開展百日大戰，倒排工期，把時間搶回來。新的作業時間表發下來了，早上6時起床，晚上12時收工，每天工作時間長達18個小時。

心氣高

熟悉曹定國的戰友都知道，他患有「工地依賴症」。總隊機關在成

都，卻沒斷了往工地跑，特別是愛往西藏的工地跑。

在工地工作的戰友，對總隊長是又怕又愛。他每次一來就一頭扎到工地上，雞蛋裡也能挑出骨頭來，弄得他們很沒面子；奇怪的是總隊長每來一次，整個工程的進度、質量乃至官兵面貌都會有很大的變化，而他們自己，作爲一級主官，所思所想都比以前多了一些什麼。

長年轉戰西藏的大隊長王軍記得，在拉薩機場工地和日喀則機場工地上，氣溫降到零下二十多度，氧氣又缺，曹定國裹着大衣，嘴脣青紫，在帳篷裡跟他談話，把施工過程中、部隊管理中的問題一個個分析給他聽，逼着他拿出對策來。

空軍第九工程總隊官兵獲得了國家建築業最高獎項「魯班獎」。



徐波 西藏自治區民航局局長

「三高」少將曹定國

總隊長曹定國個頭高、嗓門高、軍銜高，這是很多人見到他的第一印象。但他還有「三高」：起點高、標準高、心氣高。

曹定國獨承的第一個工程是西藏邦達機場修復工程。正是在這個工程的工地上，他走上了總隊長的崗位。開工15天後，6月初，邦達草原突降大雪，連下3天3夜，工地不得不停工，當年修復主跑道的目標看無法實現。曹定國決定開展百日大戰，倒排工期，把時間搶回來。新的作業時間表發下來了，早上6時起床，晚上12時收工，每天工作時間長達18個小時。



空軍第九工程總隊官兵獲得了國家建築業最高獎項「魯班獎」。



工程技術人員冒着凜冽的寒風精心勘察設計。