



峥嵘岁月

我参与了我国第一颗氢弹实战试验

□张信

我做梦也没有想

到,作为云南丽江边远山村的一个纳西族农民的儿子,我光荣地参加了中国人民解放军,而且于1970年初调到了新疆,在马兰基地参加了多次核试验工作。过去有严格的保密规定,现在解密了,就想和大家分享我在塔里木盆地中心见证我国试验第一枚实战氢弹的真实一幕。

1971年12月底,我们接受了任务,随基地首长到塔里木盆地试验中心参加氢弹试验。从天山腹地的红山基地司令部到试验中心有700来公里。早晨9点出发,下午6点多,我们才赶到实验中心的指挥部报到。指挥部的帐篷设在一片稍高出沙漠一米多的沙丘旁,有持枪战士警卫着。

我和基地首长的二位警卫员负责去领水。管理员告知,从首长到战士,每人每天只供应3口缸水,包括了用它刷牙、洗脸、洗脚。凌晨两点多,首长开完会回来,我说:“首长,我留有两口缸水,你洗一下脚吧!”他对我说:“这里的淡水十分稀缺,不像你们云南到处是山泉。我们用的水是用油罐车队从600公里外运来的,每口缸水的成本3元钱。”听了首长的话,我吓了一跳:“3元一口缸水!”我一个月的津贴才6元。

试验区内一片繁忙,但秩序井然。参加实验的长10公里地铁已修好;各种飞机、坦克、汽车都按部就班地进了试验场,一支防化部队整装待发,要穿越辐射区,取

得核实战的经验。

1971年12月30日,我国第一枚氢弹实战试验真实一幕拉开了。上午10时许,一架银色的强击机,携带着一枚1吨多重的氢弹,以超音速的高度向试验区靶心逼近……

这天,驾驶投弹战机的飞行员,是被称为“彝族之鹰”的某飞行团团长杨国祥。他出生在云南玉溪溪洛河山区的一个彝族家庭,上世纪40年代末,他参加了中国共产党领导的“云南边纵”,新中国成立后,被选送到重庆学习飞行技术,先后获空军比武第一名,三次受到毛主席和周总理的亲切接见。

当战机接近试验场靶心时,“投弹!”基地指挥中心首长下达命令。

杨国祥准确而熟练地做完一系列规定操作后,把战机降至500米高度,时速保持在900公里,当战机呈45度角正对靶心时,杨国祥按下投弹钮,并迅速拉平战机,关闭座舱防护罩,飞离试验区。然而,那壮丽的蘑菇云没有出现。

杨国祥调转战机,请求采用应急投弹方法,指挥部同意了他的请求。他又是一系列的准确动作,然后果断地按下应急投弹钮,可氢弹还是没能投下。此时,燃料快用光了,杨国祥已不能再试投了。指挥中心给他下达了“跳伞”的指令。

跳伞弃机,个人生命保住了,但万一飞机飞出沙漠进入居民区,后果就不堪设想。

想。杨国祥也想过飞往沙漠腹地,驾驶战机一头扎进沙海中,人、机、弹同归于尽。但是,这不仅战机损失,更重要的是氢弹实战试验就注定失败,失败的原因也将永远是个谜。

艰难的选择之后,杨国祥毅然请求:“带弹返航,安全着陆!”

指挥中心的首长——国防科工委副主任、此次试验总设计师、总指挥朱光亚、马兰基地司令白斌、基地21研究所所长程开甲等领导简短商议后认为:“带弹着陆可行!”经请示北京首长后,同意他的请求。

然而,战机降落时的震动可能会引爆氢弹。杨国祥驾驶的战机是为这次实验专门改装过的,氢弹在飞机腹下距地面仅10厘米,降落时的角度稍有一丝一毫的偏差,氢弹就会撞着跑道,也会引起爆炸。要防止这两种情况的发生,战机必须十分平稳、轻柔地降落。这对于超音速强击机来说,实在太难了。

这时,杨国祥驾驶的战机已飞临马兰机场,在机场上空缓缓地转了一圈后,再飞到跑道西边尽头,对准跑道慢慢地慢慢地降低高度,1000米、500米、300米、100米……

杨国祥沉着地对准跑道,放下起落架,关闭油门。降临跑道时,他轻轻地拉平机头,打开机尾降落伞,飞机终于平平稳稳地降落到跑道上,往前滑行了一公里多后,平稳地停了下来。

投弹失败的原因第二天就被查出来

了,问题也解决了。基地指挥部请示了北京的领导,北京下令:“立即试验!”杨国祥主动请战,请求再次驾机投弹。

1972年1月7日,天气更冷,天空更蓝。千里沙漠没有一丝风,万里长空没有一丝云彩。杨国祥从容地登上战机,挥手向送行的人们告别。战机如离弦之箭射向苍穹,飞往试验靶场。

观礼区沙丘上的喇叭又一次响起,观礼员激动人心的倒计时:“九、八、七、六……一起爆!”

突然,眼前一亮,似闪电撕破天幕,强烈的光波扑面而来,天地万物瞬间成了一片惨白。闪光过后,是火球,中心极红,边缘极亮,宛若千万把火焰喷射器齐发,燃烧,照耀。我的脸火辣辣的,火球越来越红,一会儿就变成黑红、暗红,漫天升腾。过了几分钟,突然一声惊天动地的雷声炸响,我浑身颤抖,冲击波来了,一阵阵轰隆隆的声音从天上传来,又像是从地下发出,震耳欲聋的滚滚雷声从四面八方把人团团围住……

突然,听到有人在叫喊:“成功了!胜利了!”“共产党万岁!”成千上万顶军帽飞向天空,人们奔跑着,呼喊着,互相拥抱,互相捶打;胜利的泪、欢笑的泪、幸福的泪、骄傲的泪水洒在战友的肩上、袖上、衣襟上。

如今,48年过去,弹指一挥间,我在马兰基地工作、生活的一幕幕却一直装在我的心中。

菊花

□尹祖泽

夕阳之歌

重阳节前,老李打电话来,邀请我们去他种植的菊花园赏菊。他在电话里说:“养在盆里的菊花孤单、气量小,种在田里的菊花磅礴大气,美不胜收,把几位朋友邀上过来看看,感受一下自然美的气氛吧。”盛情难却,和几位朋友相邀,自驾前去老李家做客。

来到村口,老李在大青树下招手,我们开车过去。下了车,老李与大家热情地握手问好。寒暄一番后,老李带我们去他的菊花园观赏。

行至二百米左右,菊花园到了。站在搭着茅草棚的空地上放眼望去,盛开的菊花似黄白相间的地毯绵延不断,甚为壮观。遍野的菊花笑脸相迎,好似欢迎我们的到来。即时,我觉得眼前一下子鲜亮起来,旅途的劳累随之拂去,心情舒畅了。

“这怕有上百亩吧,请了多少人种植?”我问老李。“我只有两亩的菊花田,别的都是村里人的。这大片的菊花田是由我带头组织种植,负责销售的。”原来,老李从药材公司退休后回到家,看见乡亲们苦于没有经济作物可种,生活过得还是窘迫。他看在眼里急在心上,想为村人找一条生财的路,好脱贫致富。想来想去,他想到了种菊花。菊花不仅观赏性强,还是一种清热解毒的“药花”。在日常生活中,人们吃热了、口干舌燥的,就泡杯菊花茶降火解毒,在民间深得人们的喜爱;加之菊花饮料的开发,深受消费者的欢迎,需求量大,市场前景看好,是值得探讨的一条生财之道,于是老李先在自家田里试种菊花。种植菊花简单,不需要复杂的工艺,老李当年就收益,两亩菊花卖了一万多元。事实摆在村人的面前,无需动员,村里人纷纷加入到老李的菊花种植合作社。

我们还未落座,两辆旅游车开了过来,停在我们车子后面。从车上走下五六六十人,他们大都是老年人。今天是重阳节,他们是来观赏菊花的。一个身穿旧军装的老者在陪同人员的扶持下,面对盛开的菊花

情不自禁地高声朗诵毛泽东的《采桑子》:“人生易老天难老,岁岁重阳,今又重阳,战地黄花分外香。一年一度秋风劲,不似春光,胜似春光,寥廓江天万里霜。”诵毕,又朗诵朱德的《赏菊》:“奇花独立树枝头,玉骨冰肌眼底收。且聆和平共处日,愿将菊酒解前仇。”完毕,挺直腰板,向菊花敬礼。听了老军人铿锵有力的朗诵,以及他向菊花敬礼的雄姿,我周身热血沸腾,好似重返那激情燃烧的战斗岁月!我们拍手鼓掌,向老军人致敬!

在导游的带领、解说下,这些游客分散开来,有序地走入菊花田,去拍照、去闻花香、去摘菊花,接受菊花的濡染、熏陶,感受美好,净化心灵。“收费吗?”老杨问。“收。门票每人2元,摘的菊花按市价称斤计费,主要是宣传。”老李说。一拨观光人走了,另一拨观赏人又来,络绎不绝。老李的菊花园成了旅游的观赏景点。

老李在茅棚的大理石圆桌上摆下一套紫陶茶具,招呼我们喝茶。坐拢圆桌,老李将茶杯烫洗一遍,往茶杯里放上一点茶叶、四朵菊花,然后注入开水。黄、白菊花飘浮在茶水中舒展开来,遮没了茶水,增色添彩,别有一番情致。老李端茶杯晃一晃,让菊花没入茶水,要其花香濡染茶水。我们照着他的示范做了,菊花与茶融合在一起,形成青枝绿叶扶菊花的景象,清雅俊秀。喝一口,馨香的菊花味与茶香味混合,变成名副其实的“菊花茶”,味道非同一般。喝着菊花茶,我旅途口干舌燥的症状消除了,脑清心明,困顿拂去,身体轻松,思维活跃,情绪极佳,与众人说古论今,无比畅快。

菊花是“四君子”之一。君子者,高尚也。眼前这盛开的菊花不就是对老李人生最好的注释吗?今天我赏到的不仅是菊花的美丽,更是赏到老李身上焕发出的菊花品格。

(作者原工作单位:景洪市第二建筑公司,70岁)

昆滇往事

见证高速

□杨合辉

上世纪四五十年代出生的云南人,见证并经历了我国站起来、富起来、强起来的全过程;也经历了我省的高速铁路从无到有不断延伸;经历了我省的高速公路从产生到飞速发展的历程。这里我仅狭义的高速——即高速公路谈起。

高速公路首先要具备高速车。上世纪80年代前,云南没有高速车。当时,驰骋在神州大地上主要有“三辆车”(当然还有不少进口车,但数量上不可同日而语),柴油车以“黄河牌”为代表车型,汽油车以“解放牌”为代表车型,油刹车间以“天津牌”为代表车型。其余国产车都是这几种车的变形车。学校的教科书都是以“三辆车”为代表车型。“解放牌”在当时是最多的车型,设计时速为75公里/小时,我当时试图用“解放牌”跑一下设计时速,但没有达到,大概是云南海拔高缺氧的原因。但我还真用“解放牌”跑到了90公里的时速。那是在丽江太安坡上,我向丽江行驶是下坡,双车道柏油路,有一段直路大概有两三公里,前面没有任何情况,发动机都到了很高转速了,时速表才70公里/小时,我扒到空挡,汽车像脱缰的野马飞驰,时速表:80—85—90,车身震动,好像要散了,我再不敢“试验”,行驶了一公里左右才把车速减到时速表50公里/小时,我心还“咚咚”直跳。当时,交通监管部门(原来叫“监管站”,后来转公安叫“交警”)对车速并不严格,时代要求是“多拉快跑”。到上世纪80年代中叶,“桑塔纳”“标致”“北京213(切诺基)”,开始在国内生产,这才开始了高速车时代,时代需要,高速公路也应运而生。

说到公路建设,云南到解放时才有2783公里,到改革开放前,云南公路建设飞跃发展到41816公里,但绝大多数是四级和等外公路。上世纪80年代末,昆明到楚雄开通了第一条一级公路,

“北京213”时速表很轻松就达到了100公里。1996年9月25日昆明到嵩明高速公路通车,云南实现了高速公路零的突破。至此,云南高速建设愈发“不可收拾”,截至2018年底,全省高速公路通车里程达到5198公里。到2020年,云南将全面完成县域高速公路“能通全通”工程,高速公路通车里程将达10000公里。昆明到任何一个偏远州市都可做到“朝发夕至”。

公路、特别是高速公路,给一个地区的经济发展产生巨大影响。昆曲高速开通前,马过河是老昆曲公路必经之路,每每中午就堵车,但这里又以野味而声名在外,堵车时,“吃货”们把车往路旁一停就奔野味而去,两边车停出几公里,就中间一条窄窄的通道,两头车一来就堵上了。昆曲高速开通了,公路让过了马过河。大概半年后,我到马龙出差,开车沿老公路去马过河吃野味,曾经车水马龙的马过河显得冷冷清清,林立的餐馆也没了影。高速公路甩开马过河,也甩掉了马过河的繁华。相对应的是,马过河在高速公路边开拓了一个服务区,昔日马过河的繁华复制到了这里。

云南在发展的道路上风驰电掣,随着2020年的到来,县县通高速的日子已经不远。

(作者原工作单位:云南省水利厅,65岁)

古城晚报

开屏新闻App

理想生活 即刻开屏

