

如果人生就像一个魔方，那么38岁的王勇，每一次选择的方向，都是向更大的难度和风险挑战，并以勇往无前的精神，战胜困难，开创新局。



2000年夏末，王勇如愿接到了空军长春飞行学院的录取通知书，怀着飞行梦，坐着绿皮火车一路北上。到学校后，王勇发现飞行员训练的严酷，超出了他的想象：“每天训练好几个‘369’：校园跑道一圈300米，第二圈跑600米，紧接着跑900米，刚入校的第一个月，全队100人，其中98人身体出了状况。”但王勇和同学们还是坚持了下来。

2001年4月1日，一架美国侦察机侵犯我国南海领空，为了捍卫祖国权益，飞行员王伟奉命驾驶战机前出拦截，危急时刻选择了用撞击的方式驱逐来犯者，不幸壮烈牺牲。

悲壮的现实是最生动的教材，王伟的事迹让王勇深深明白飞行员的使命与责任。

临近毕业，表现优秀的王勇有机会留校任教。“我们有两个飞行大队，一个大队在钢板跑道上飞，一个大队在西边水泥跑道上飞，我在西边这块的成绩排第一名。他们想让我留下来当教员。我跟我的教员说，千万别留我，留我，我跟你急。我心里还是想去部队。”

王勇最终选择加入“海空雄鹰团”这个光荣的团队，像英雄王伟一样，驾驶战鹰守卫祖国的万里海疆。

冒着生命危险与敌机周旋，是他的工作常态。“有段时间，上厕所的时候也拎着头盔，时刻准备冲出来跑上飞机。我和战友在靠近我们国境线这一边向对方压坡度，

两架飞机把它拦得死死的。”

在海疆维权一线，每次起飞战斗都是一场生死考验，但英雄无悔。

放弃熟悉工作

加入舰载战斗机部队

2012年9月25日，辽宁舰航母正式交付中国人民解放军海军，11月23日，“航母战斗机英雄试飞员”戴明盟完成了舰载战斗机在中国航母上的首次阻拦着舰，就在当天，王勇通过了海军新一批舰载战斗机飞行员选拔体检。

成为舰载战斗机飞行员，是王勇又一次做出的艰难选择。

“2012年，我在‘海空雄鹰团’飞苏-30，得知海军在全军遴选新一批舰载战斗机飞行员，我毅然放弃熟悉的工作、家门口当兵的稳定生活和良好的发展前景，第一个踊跃报名。2013年3月1日，在儿子出生的当天，我如愿加入舰载战斗机部队。”

改建后的辽宁舰甲板跑道只有200多米，长度大约是陆上跑道的1/15。

“全世界有一个统计，舰载机飞行员发生事故，其中绝大多数都是发生在着舰阶段，执行任务时，飞机在着舰跑道偏差不允许超过2米，否则可能造成成片的损伤，但我现在看来，优秀的飞行员，误差不应超过30厘米。”

舰载机着舰时，以每小时两百多公里的速度冲向航母甲板，飞行员必须采用与岸基着陆完全相反的操纵方式。“正区操纵已经飞了十几年或者更长时间了，遇到紧急情况的时候，如果下意识地用最熟练的东西拿出来，就会得到不想得到的结果。”

王勇和一同参训的飞行员想尽了各种方法。有人把自己“绑”在模拟机上反复练习，有人仅定点着陆一个课目就飞了近百小时——为的是拔除过去根深蒂固的印记，形成属于舰载机飞行的条件反射。

2016年4月27日，王勇的战友，海军歼-15舰载机飞行员张超在陆基模拟着舰训练中，因飞机突发故障，不幸壮烈牺牲，命殒海疆。

2016年8月，33岁的王勇通过航母资质认证考核，在辽宁舰上完成起飞着舰。“因为着陆时间短，我们不会去看发动机的转速，手放在驾驶位置，凭震动我大概就知道发动机转速是多少，该怎样改变转速，要通过不断的飞行、不断的训练，才能形

成新的肌肉记忆。”



如今，舰载战斗机训练团已培养出数十名舰载战斗机飞行员，贯通了生长培养链路，开启了双轨并行培养模式，为批量稳定培养人才打下了坚实基础。

“有一个学员，油门使用有一定的问题。突然一天就飞得很好，我问他什么时候顿悟了，他说：‘有一次你坐前舱飞，我在后舱看你飞的时候，一下就觉得不一样了。’我就觉得特别值得，非常喜欢这样的瞬间。”

舰载飞行员团队平均年龄越来越小，而这一纪录还在不断被“王勇”们带出的新人打破。

“海军从高中招了一批飞行员，平均年龄只有20多岁，当最后一名飞行员着陆甲板考核结束，全部学员顺利通过着舰资质认证，那一刻是他们人生的高光时刻。作为训练团长和飞行教官，那一刻也是我人生中的高光时刻。”

每带出一个新人，王勇都倍感自豪，也觉得使命在肩：“国家培养了我，时代选择了我们，我们就应该把当前海军转型重塑过程中培养舰载机飞行员这个任务完成好，用实际行动，用百倍努力，去回报这个时代。”

来源：共青团中央