

# 赤胆忠心的反恐尖兵

# 记武警黑龙江总队某支队特战大队大队长李玉峰

# 从跟跑、并跑到领跑：高文院士『破题』记



▲李玉峰(前)组织官兵进行山林地捕歼战斗演练(2018年7月5日摄)。新华社发(郝虎虎摄)

他第一次经历实战。夜色中，李玉峰和战友们潜入犯罪嫌疑人所在的小楼。排长踹开门，李玉峰第一个冲进屋里。红了眼的犯罪嫌疑人举刀扑来，李玉峰一挡一抓一折，把犯罪嫌疑人死死摁在地上，随即反拷、搜身，整个过程几秒钟。回来的路上，带队领导点名表扬李玉峰：动作干脆，教科书式的抓捕。这套擒敌动作，李玉峰已练了不知多少遍。

李玉峰是特战大队中为数不多的“半路入列”队员，从普通中队到特勤中队，再到特战大队，走到今天，所有成绩的背后，都是艰辛的努力。别人徒手跑5公里，他就穿着沙背心负重跑；别人狙击打靶，他就打鸡蛋、乒乓球。为了提高据枪的稳定性，他狙击训练坚持不戴护肘，肘部破了又好，好了又破，新伤盖旧疤，留下一层厚厚的硬茧。负重长途奔袭，考验的是体能，更是意志。李玉峰背着30公斤的背囊，爬山冲坡、

攀登索降。走得腿频繁抽筋，就用拳头敲、揉，缓过来继续走。脚上水泡连着水泡，晚上把水泡挑破，早起踩着脚走，要疼就狠狠地疼，走起来就好了。”7天的“魔鬼”训练，最累的时候，整个人仿佛陷入半昏迷状态，李玉峰只有一个信念：坚持、坚持、坚持！坚持到底，突破的是极限，更是自我。抵达的一刻，李玉峰收获的是强者的快感。“训练是真苦，但我是真喜欢。”李玉峰平时不善言辞，但说起训练、枪械、装备，他会滔滔不绝。队里6大类4000多件装备的性能参数他烂熟于心。他的手机里存储着上百个从互联网上收集的国内外反恐战例视频和文字资料。网上能找到的搏击视频，他几乎都看过、研究过。他爱琢磨。从当战士起，他就改造过中队的器材库门，发明了狙击步枪可伸缩脚架，改造背负式软管窥镜……平时出门，他的一大“爱好”就是观察当地人流动向、出口通道布局，默默在心里设置“突发情况处置预案”。“面对恐怖主义日益严峻的挑战，魔高一尺，我们必须道高一丈。”新时代任务需求的多元与拓展，对特战队员提出了更高的要求。在改革强军的大背景下，武警部队特战力量能力建设也正经历着一场革命性的转型与重塑。特勤中队扩编为特战大队，随之而来的，是理念和思维的变革。作为这支反恐特战精英部队的领军人，李玉峰不断创新训练方案，从体能、技能、心理上全方位选拔淬炼人才。如今，他已带出50多名特战尖子，37人立功受奖。一支新时期的反恐作战尖刀部队，正在他的带领下，向着胜利不断前进。

# 当年，他曾舌战西方磁悬浮专家……

## 高铁拓荒者之一陈应先讲述中国高铁梦

“20年的高铁生涯，他的第一条体会就是‘改革’。”“高铁的设计要求绝非旧铁路可比，原来的管理体制、机构设置必须相应改革，机构、管理体制的建立或改变必须适应高速、高效、高精、安全和环保要求，抛去旧思维，建立高铁新思维。”

的第一代高铁设计者发表了第一篇有关高铁的论文。上世纪80年代初，作为铁四院总工程师的陈应先组织设计人员对北京至九江铁路时速160公里目标值进行了可行性研究，广泛搜集整理日本、法国、德国等国高铁动态和最新成果，于1984年编译出版了我国第一本高铁研究文献《高速铁路》。20世纪90年代，高铁建设在中国萌动。1994年底，由陈应先挂帅研究设计，全长147公里的广深准高速铁路建成通车。我国铁路运行时速从改革开放之初的不到100公里提高到160公里，相当于高速铁路“热身赛”。“正因为早研究、早储备，铁四院才有勇气主动请缨设计广深准高铁。”陈应先说，当时广深准高速铁路设计人员人手一本《高速铁路》，给大家帮了大忙。广深准高铁被原铁道部视作中国铁路客运提速的开山之作，并希望为正在论证的京沪高铁积累经验。作为当时世界上第一次建成线路最长、标准最高的高速铁路，京沪高铁是我国高铁建设的里程碑。在从构想到全线开工的20

年间，陈应先带领设计团队直面争论、坚持真理，解决了高铁勘测设计中的诸多重大技术难题。京沪高铁前期工作过程中，社会上先有“高铁建不起、坐不起、养不起”之说，后有“轮轨与磁悬浮之争”。如何驱散疑云？陈应先回忆称，新事物总会有不同看法，宣传解释很重要。那段时间，他一方面到各个铁路单位做讲座，答疑解惑；一方面抽出时间撰写论文、著书立说。上世纪90年代的10年，他发表的有关高铁的著述有64万字。“超越外国高铁，先要走出去了解它们。”说起当年的“轮轨与磁悬浮之争”，曾任“国家磁悬浮重大课题中的子课题——沪杭高速磁悬浮铁路研究”技术总负责人的陈应先一边翻看自己两赴德国，一赴日本、法国考察磁悬浮列车、线路和实验控制中心以及高铁动车、车辆制造厂的历史照片，一边向记者回忆起当时舌战外国磁悬浮专家的一幕幕。上世纪90年代，关于中国高铁是发展磁悬浮还是轮轨技术有巨大争论。德国工业巨头

向中国推销高速磁悬浮，他们对中国工程师代表团说：“你们现在建高铁，不久又会是落后的，不如现在就建磁悬浮。”作为中方技术代表，陈应先考察途中一路思考和测算，认为德国公司夸大了磁悬浮列车的作用，当场对关键的磁悬浮铁路运输能力提出质疑，德方代表被问得哑口无言……恰当的技术路线的确立，为高铁发展奠定了基础。国家铁路局、西南交通大学、中国铁路武汉局集团有限公司等多位专家认为，中国高铁的成功，首先是确立了一条符合国情、科学合理的技术路线。上世纪90年代后期，陈应先退居二线，但他仍关注着高铁，80多岁高龄时仍笔耕不辍，续写自己的“高铁梦”，完成了《高速铁路车站设计》《高速铁路车站的型》等专著。陈应先说，20年的高铁生涯，他的第一条体会就是“改革”。“高铁的设计要求绝非旧铁路可比，原来的管理体制、机构设置必须相应改革，机构、管理体制的建立或改变必须适应高速、高效、高精、安全和环保要求，抛去旧思维，建立高铁新思维。”距2013年中国铁路总公司组建6年后，中国国家铁路集团有限公司6月18日在北京挂牌。从铁道部，到中国铁路总公司，再到中国国家铁路集团，自2017年始的铁总公司制改革“三步走”已然落定，站在新一轮改革开放的起点，高铁这张国家名片，未来必将在改革开放中越擦越亮。

# 用生命守护那片绿色

区喝刨冰水，吃冻白菜和土豆，坚持工作了40天，交出了一份高质量调研报告。为心爱的事业玩命干，妻子刘文庆最清楚。“我家与规划院就二三百米的路程，他总是为了工作废寝忘食。在承担编制国家‘一期天保’工程实施方案时，他连续加班一周没回家，我只能把换洗衣物和洗漱用品给他送到办公室。”“一个人活在世上应该有所追求，我的追求是让青山常绿。”这段记录在笔记本上的话，诠释了于海俊的初心。河阳市年平均气温-5.3℃，历史最低温度达-58℃，被誉为“中国冷极”，生活条件十分艰苦。于海俊硬是胸怀滚烫的赤诚、用心、用情、用执着坚守和不懈努力换来了一个个具体举措落实，一项项突出成果问世。很多干部说，看过于海俊着急，却没见过他急眼。他从来不吃五喝六、为难大家。令资源林政管理科科长吴建国敬佩的是，这个副局长原则性很强。林业局的辅助生产设施管护站以及防火瞭望台，建设手续没批下来，他顶住压力不搞未批先建，尽管因为开工进度慢被点名批评，但他还是一面想办法推进审批速度，一面做科长们的工作，让大家遵规守法。没有“官架子”但有奋斗情怀，是很多干部职工对于海俊的一致评价。在他牺牲后，各级组织在调查中发现，他虽多次承担国家林业局和大兴安岭重点国有林管理局

重大项目，但没有一例违反党风廉政建设规定的举报和负面反映，从没有在项目建设中为亲朋好友打招呼，更没有利用手中权力谋取私利。走进于海俊的办公室，一个扶手已磨出大洞的办公椅格外显眼，墙角的洗脸盆也已多处掉漆……机关事务科行政管理员王颖昌说：“我提出要给他换个座椅，他非要我找个修鞋的师傅来修。老师傅看了一眼，说根本就修不上，换不得了。于局长却说，这还不能坐嘛。”他每次回牙克石开会，便住在家里，财务人员提醒他说在家住宿不能领取出差补助。他却说：“为了一点补助就住在宾馆里，或者找地方开个票，那不是祸害林业局吗？”于海俊殉职后，从农村来的弟弟于海瑞，第一次走进哥哥的宿舍，发现衣柜里的几件汗衫，衣领都磨得起毛了；冰箱里除了方便面就是馒头；60多平方米的家中，装修摆设还是上世纪80年代的风格，没有一件像样的家具。看到了哥哥“还不如农村”的生活，于海瑞心疼地放声大哭：“我们都以为他当了局长，生活肯定很好，没想到是这样啊！”“知夫莫若妻”。妻子刘文庆从来没有觉得60多平方米的房子小，这个家里装着他们3口人最简单平静的日子，装满了夫妻俩相濡以沫的所有记忆。于海俊是家中的老大，是一大家子的顶梁

新华社哈尔滨7月28日电(刘新、张汨汨、李海林)武警黑龙江总队某支队特战大队大队长李玉峰，个子不高，块头也不大。特战大队集合，站在排头的他，比身后的队员几乎矮了一头。然而，他有一双让人很难忽视的眼睛。黑白分明，目光凌厉，抓训练、出任务，这双眼睛能时时射出两道锐利的寒光来。也许，这就叫“杀气”，是在枪与血中淬炼出的杀气。这股杀气，让战友佩服信服，让犯罪分子闻风丧胆。那年，李玉峰率部赴西部驻训。某日巡逻中，忽然接到警情：市区发生暴力事件！巡逻车掉转头，一路逆行，仅40秒就到达现场。平日熙熙攘攘的街道充斥着哭喊声、呼救声，群众四散奔逃，多辆汽车被点燃，液化气罐滚了一地。李玉峰带队跳下车，两人一组，全速突进。对方的燃烧瓶、斧头、砖块如雨点般砸来，他们只拿盾牌硬扛。“不能开枪，距离太远，又有浓烟，会误伤群众。”他们随后突进至街心，迅速控制了局面。突然，远处一名本已倒地的暴徒猛地支起身子，举起手里的燃烧瓶就要往一堆吡吡作响的液化气罐上扔。李玉峰余光瞥到，手起枪响，暴徒应声倒地。在这次事件中，官兵行动果决，处置利落，迅速平息了事态。哪里就有橄榄绿的身影。作为特战队员，他们要做尖刀的刀尖。从李玉峰第一次执行任务起，这就是他坚守的信念。2006年，支队配合黑龙江省公安厅专案组抓捕“陆氏四兄弟”特大涉黑团伙。李玉峰的任务是抓捕团伙中的头号犯罪嫌疑人，这是

“我们现在很需要跑”。十一届三中全会召开前夕，邓小平同志访日期间乘坐新干线时发出的感叹，让正值壮年的铁道部第四设计院(现中铁第四勘察设计院集团有限公司)技术负责人陈应先看到了中国发展高铁的希望，重新燃起了高铁梦。40多年来，陈应先和中国的高铁梦踏着改革开放的脚步萌芽、生长、梦圆。从1984年第一本高铁研究文献问世，到1994年广深准高速铁路建成；从2008年中国第一条高铁京津城际开通，到去年底高铁营业里程达2.9万公里，超过世界高铁总里程的三分之二。我国高铁从无到有，已成为世界上高铁里程最长、运输密度最高、网运运营场景最复杂的国家。“高铁‘中国速度’国家名片”的炼成，是改革开放巨大成就的生动写照和鲜活范例。”说起我国高铁的发展变迁，已经87岁高龄的中国首批勘察设计大师、中铁第四勘察设计院集团有限公司(简称“铁四院”)原总工程师陈应先激动不已。“高铁最早让我产生震动，是1964年日本新干线建成通车。日本二战战败，却能在这么短的时间建好高铁，让人震惊，已经做了十余年铁路人的我开始关注高铁。”陈应先说，“搞基础设施建设，工程技术人员一定要有超前思路、开放思维，放眼世界最高水平。”1978年，这位被称为我国高铁拓荒者之一

(上接1版)在2018年的一次扑火任务中，于海俊为不影响队伍士气，拖着因被水桶砸伤肿得无法脱鞋的脚，硬生生连续在山上奋战了6天6夜。“作为指挥员，他不一定要在一线冲锋陷阵，但多年来他已习惯这种工作方式，必须沿火场亲自检查一遍才放心。”郑晓强至今无法相信，那个和自己并肩作战的队友怎么就没了呢？与于海俊生命一同定格，还有一本厚厚的《林火扑救记事》，他在扉页上写着“本记录本，经过烟熏、火燎、油渍、尘埋、汗浸、水淹、雨浇等多道工序，得以保存，实属有幸……”最终，在经历了十数次火海考验后，人和本不幸永别了。“我的追求是青山常绿”于海俊是内蒙古赤峰市翁牛特旗人，1987年7月在内蒙古林学院毕业后来到牙克石林业规划院工作。他在林海深处埋头一干就是32年，为了青山常绿的梦想，他不怕吃苦、甘于寂寞，争当林业重大工程建设项目铺路人。他负责并参与完成林业工程规划设计、森林资源调查规划设计、生态环境工程设计和测绘项目100余项，8个项目获评全国和省部级优秀科技成果奖。他还被聘为全国森林工程标准化技术委员会委员，先后参与编制了4项国家林业行业标准。在规划院工作期间，每到春夏两季，于海俊和同事们深入各个林业局生态功能区内，背着帐篷、给养和工具，爬高山、穿密林、趟河道、走沼泽，不辞辛苦地测绘、设计。在滴水成冰的寒冬季节里，他还带领森林外业调查大队深入北部原始林区进行林区防火工程基础设施的勘察、设计。老同事、牙克石林业规划院副院长策日格回忆说，2003年和2004年的10月份，于海俊带领队伍在原始林

柱。母亲生病期间，他们两口子每两个月凑5000元钱给家里汇回去。后来老父亲病重，有一天老父亲给他打电话说不活了，等百年后，好好办个后事吧。“然后他哭啊，海俊很少在我的面前表现这种状态，那种无力和无奈，现在我想起来都揪心。”她的眼里，深藏着对丈夫的爱恋。她拿出了两人往来牙克石和根河的51张火车票。“这两地方只有一趟绿皮火车，一坐就得6个多小时。偶尔他挤出个周末回来看我，多数时候是我赶着节假日去看他。只要他有时间，他都会在出站口下边的电线杆子那儿等着我。”今年的端午节，刘文庆又兴致勃勃地坐上了绿皮车。“那天，他骑着自行车驮着我，到火车站去给我买票，我开玩笑说咱俩是马路上的风景线啊。”“他说忙，我从来不多问，我知道他有正事做。我不指望他赚大钱过奢侈日子，俩人在一起就是最快乐的。”滑雪是他们共同的爱好，可是最近这些年他太忙了，根本没有时间消遣。“老子答应我，等退休了一定要补偿我。”刘文庆说。“我们约好退休后出去走一走，就从我还没去过的呼和浩特，包头走一走。他还让我在网上搜索全国各地的名小吃，答应带我去尝尝，攻略我都做好了，老子却失约了！”说到这儿，刘文庆泣不成声。“亲爱的姑娘，向我招手笑，喝一杯奶茶，情意深。”他唱得慷慨激昂，她听得如痴如醉。这首《骏马奔驰保边疆》，是于海俊1991年在家唱歌时，刘文庆用磁带录下来的。过去，他一出差，刘文庆就把老磁带带到枕边听。现在，每个难眠的夜晚，她就循环播放这首“情歌”。当旋律响起时，她仿佛看到了心中的骏马，依然在林间奔驰。新华社呼和浩特7月29日电