

执飞神舟十号 即将漫步太空 无论将军或士兵 都因使命而光荣

聂海胜：再度飞天的英雄

2005年那个秋季，41岁的聂海胜在神六飞行中度过了115个小时。8年后，已近知天命之年的他，在拥有“英雄航天员”称号和少将军衔后，将再次以指令长的身份率领神十乘组飞向太空。

为什么还要飞？“飞行是我的职业，我的使命；无论将军或士兵，都因使命而光荣。”聂海胜说，只要我还能飞，就要做好一切准备；只要任务需要，就当义无反顾。“谁说拿了奖牌就再也不参加奥运会啦？”

以前当空军飞行员时，聂海胜曾在飞行任务中被迫跳伞。巨大的心理冲击下，遇到这种情形的飞行员往往需要疗养一段时间。而他一刻也不愿耽搁，经过短短几天调整就成功复飞。

险情尚且动摇不了他重返蓝天的决心，昨日的荣誉又怎能构成再迎挑战的障碍？

他还能飞吗？执飞神十，聂海胜将成为我国飞向太空的最年长的航天员。

“国外五六十岁的航天员多着呢！”聂海胜说。进入中国航天员大队15年以来，他的各项训练和体能锻炼从未间断，并入选了自神舟五号以来每一次任务的飞行梯队。当他的同龄人经历着正常的生理衰退时，聂海胜的航天生理功能始终保持在优良等级，骨骼代谢变化不大，出色的心肺和心血管功能更是普通人无法相比。

他的思考也一直未停止。航天员训练中心总设计师姜国华说：“聂海胜不仅从不缺席每一次训练，还经常参加设计师和技术人员的研讨会。”

2013年4月，聂海胜以优异成绩入选神十飞行乘组。在担任指令长的同时，他还承担手控交会对接的操作任务。在我国载人航天飞行史上，这两项艰巨任务首次由同一人承担。聂海胜很有信心：“压力肯定有，但我们经历了千锤百炼，绝对不会被压力打垮！”

信心自哪儿来？与神六飞行相比，这次任务复杂得多。乘组的信心来自载人航天工程的成熟，来自在多年训练中铸就的飞行能力，也来自三人在“老大哥”带领下满满的默契。

执行任务前，航天员中心为乘组进行了一次心理测试，要求三个人轮流上阵，共同在黑板上完成一幅画——三人之间不能有任何交流，绘画随时有可能被打断，换上另一个人。

张晓光第一个动笔。他想画条铁路，刚画完两条平行线，填了三两根枕木，就被叫停。下一个进来的王亚平面对奇奇怪怪的几条线，毫不犹豫地照着铁路的样子画了下去。待到聂海胜放下粉笔，这条铁路已完整成型。

绘画完成时，王亚平问聂海胜：师兄，我们最初几笔那么粗糙，你怎么知道画的是什么？聂海胜笑：我一看就知道是铁路！

在这个乘组里，心有灵犀的交流不需要言语，三个人融洽得如同一家人，尤其是在进行复杂的交会对接训练时，只要一个眼神一个手势，就能读懂对方的意思。

从突破多人多天飞行的神六到我国第一次应用性飞行神十，聂海胜亲历了中国载人航天工程的发展与跨越。

两次飞行后，聂海胜将成为中国飞得最远、在太空生活时间最长的航天员。

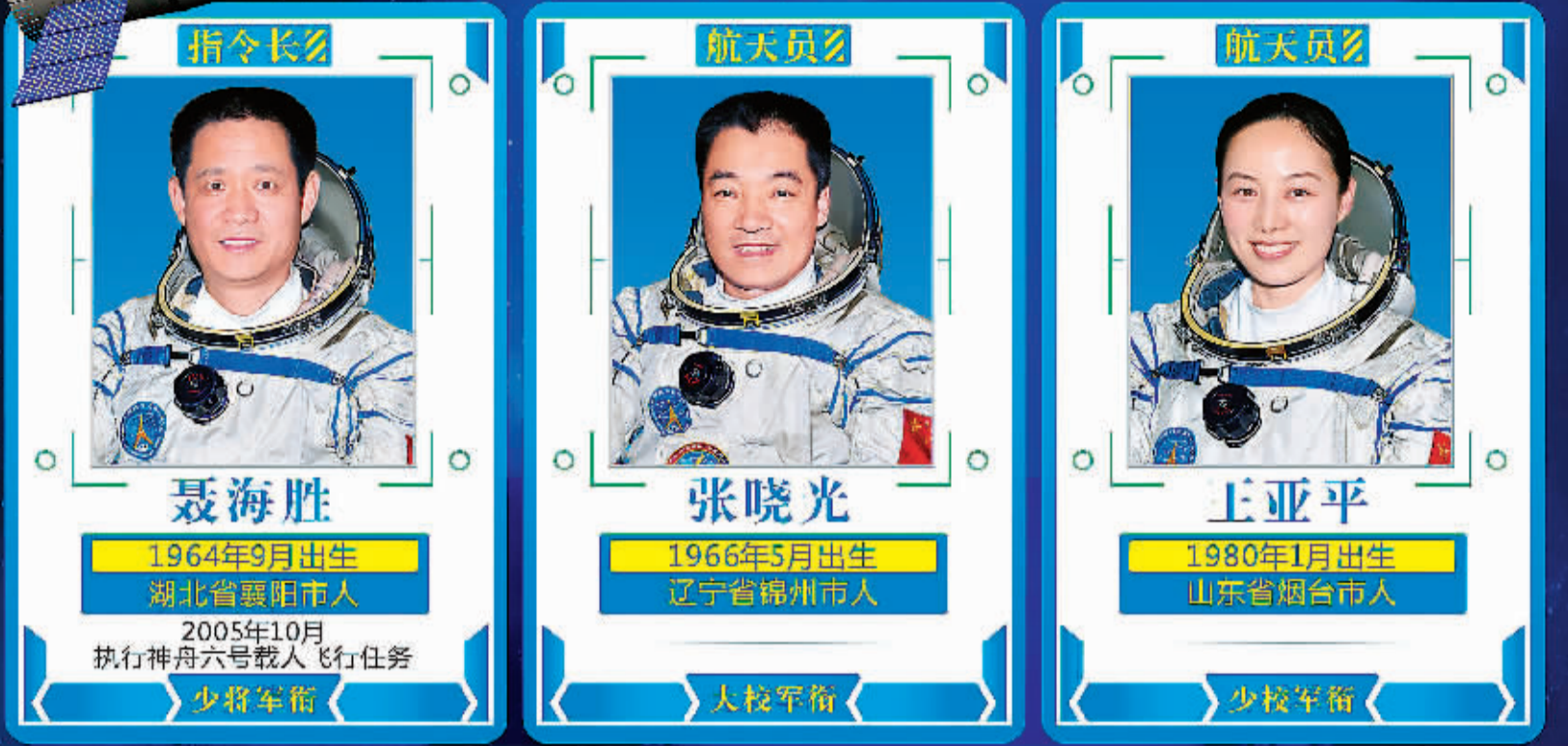
他希望这个纪录很快被打破：在未来空间站时代，中长期飞行将成为常态。

他更希望这个纪录由自己打破：只要我身体条件允许，只要任务需要，我希望自己还能飞进中国的空间站。

他们从不放弃，一心追逐梦想 他们心有灵犀，融洽如同家人 他们是——

神舟十号航天员乘组

新华社记者 张勋 崔莹 编



张晓光：历尽艰辛追梦人

1985年，要去辽宁锦州市区参加招飞考试的张晓光匆匆赶到县火车站，却发现同学们早就乘汽车出发了。原本扭头就走的他，被另一个迟到的同学拽上了火车。

28年后，这个曾经因为锦州城市太大而害怕迷路的农村少年，将在距地球300公里的无际太空踏上一条壮丽飞天路。他终于可以去看看深邃的太空，看看美丽的地球，看看星星是不是真的闪亮，一如他从未放弃的梦想。

2013年4月，47岁的张晓光以优异成绩入选神舟十号载人飞行任务乘组。他的飞天路，走了15年。

成为中国首批航天员之前，张晓光已是空军某飞行大队中队长、一级飞行员。像许多航天员战友一样，选择意味着舍弃，意味着风险与挑战，意味着漫长的等待。

一次次参加选拔，一次次抱憾落选，一次次为战友祝福、壮行，张晓光流过泪，擦干眼泪又进了训练场。

“如果说成功是生活的一部分，那么挫折也是；成功者其实不仅仅是从不失败的人，更是从不放弃的人。”他把挫败比喻成太阳初升时的几片云彩，“当我从自身查找不到不足、制定好改进计划，阳光就暖烘烘地照在我身上，心里充满了希望。”

多年来共同训练生活、即将并肩飞天的战友聂海胜说，张晓光很执著，为了事业自始至终坚忍不拔。航天员系统副总设计师黄伟芬记得，初进航天员大队时，张晓光的低压缺氧耐力检查没有一次性通过，由每5分钟加收1公里租价调整为每5分钟加收2公里租价，其他时段则加收1公里租价。

有人不理解这种坚持。张晓光指着蓝色航天工作服上的徽标：“这是国旗，这是我们的任务标。把航天服穿在身上这一刻，我觉得非常自豪，所有付出都是值得的。”

神十飞行中，张晓光的主要任务是辅助指令长实施手控交会对接，确保指令发送的时效性和准确度。而作为交会对接的备份航天员，他在地面进行的模拟训练已经超过2000次。

在张晓光看来，三个人的默契配合让繁重的训练变得愉快。“我们能组成乘组，是一种缘分，彼此间的承诺和信任就是我训练的动力。”聂海胜和王亚平则将张晓光比作团队的“开心果”。热情、开朗、爱开玩笑，有他在，气氛就特别轻松。

太空授课环节中，张晓光还将担任摄影师，用手持摄像机拍下授课画面，实时传回地面。临时上阵的业余摄影师，对自己的要求一点也不业余。“这是任务赋予我的责任，我必须全力以赴。”

在完成工作任务的同时，张晓光希望15天的太空之旅丰富多彩。他要用摄像机和日记本记录下飞行故事，返回后讲给家人、朋友，讲给仍然怀揣飞天梦想等待的战友听。

他最近在读《科学的历程》，一本关于人类科学史的书。书页空白处，记下点滴心得——用的，还是28年前父亲送给自己的那支“英雄”牌钢笔。

张晓光接到军校录取通知书的那天，父亲把这支被全家视作宝贝的钢笔交给儿子：“用它书写你的人生。”

这嘱托和张晓光的梦想一起，存放在他心中最柔软的地方。风雨经年，温暖依旧。

王亚平：第一位“太空教师”

像很多中国人一样，王亚平的太空梦源自10年前杨利伟飞天那一刻。

那时，23岁的王亚平还是一名运输机飞行员。睁大眼睛看直播时，一个念头瞬间击中了她：中国有男飞行员，也有女飞行员；现在中国有了男航天员，什么时候会有女航天员呢？

10年后的今天，她将以中国女航天员的身份远征太空，成为中国第一位“太空教师”。

在太空中向青少年讲授失重环境中的物理现象，王亚平对即将进行的授课充满信心。准备教具，研习实验内容，了解心理知识，她的备课细致入微。

除了太空授课，在神十飞行中，王亚平还将负责飞行器状态监视、空间实验、设备操控和乘组生活照料。飞船与目标飞行器实施交会对接时，作为备份操作手，她要在每一条指令发送前准确判读数据，对操作进行提醒和读秒。千百次训练和两年多的等待，这是她一直为之准备的时刻。

张晓光说，亚平是个聪明、可爱的小姑娘，她的太空授课一定会带给大家惊喜。

聂海胜说，她是个要强的女孩子，有时候她想帮她，但她基本不让我们插手。

被同伴们称为“小姑娘”、“女孩儿”的王亚平，是中国第一个飞向太空的“80后”。

“生活中他们把我当作小妹妹一样照顾，但是在工作上，我希望自己成为可以和他们并肩作战的战友。”王亚平说，“我想让大家看到，我们‘80后’是敢于迎接挑战的一代。”

一年前的神九乘组选拔，王亚平以微弱之差落选。她几乎没

有停顿即投入到后续训练中，那么平和，那么坚强。

王亚平出生于山东烟台一个农民家庭，初中毕业，家里人希望她读中专。不愿放弃大学梦，她背着家人报考高中。高中毕业那年赶上空军招收第七批女飞行员，她一路过关斩将进了军校。

第一次跳伞，8个女同学看着地面上的越来越小，兴奋不已。指令一下，一个个稀里糊涂跳了下去。接着跳第二次，机舱里突然鸦雀无声——第一次的新鲜与好奇褪去后，袭来的是恐惧……那天返回的车上，王亚平和战友们一样泪流满面。

为了探索更远的太空，2010年5月，王亚平通过层层选拔，成为中国第二批航天员中的一员。

超重训练最为艰苦。刚加入航天员队伍时，王亚平一直没能突破二级，身体的极限让她难以承受。她急得不行，一面向“老大哥”们讨教，一面加班加点增强心血管和肌肉训练。第二年，超重训练成绩轻松达到一级。

和很多年轻人一样，王亚平喜欢摄影，爱听音乐。在满是男选手的篮球场上，她还是进球率很高的优秀前锋。

为了在太空授课中实现最好的实验效果，王亚平和乘组在地面进行了多次演练。

“实验不成功怎么办？王亚平答：“实验做出什么样，我们就讲什么现象。面对浩瀚宇宙，我们都是学生。”

说这话时，她的大眼睛忽闪动人。

在结束神十飞行之后，这位一心要探索奇妙太空的漂亮姑娘还有个小小心愿：陪丈夫吃顿饭，逛逛街，看一场电影。

天宫一号与神十载人飞行邮折面世



6月10日，由中国航天员中心、中国集邮总公司和中国邮政太空邮局监制发行的《天宫一号与神舟十号载人飞行任务纪念》邮折在酒泉卫星发射中心发售。该邮折内含航天员肖像纪念封、3枚版航天员肖像个性化邮票。刘隼宇摄（新华社发）

电视剧《刘伯承元帅》开播

本报北京6月10日电（张锦）为纪念刘伯承元帅诞辰120周年，33集电视连续剧《刘伯承元帅》于去年底至今年初在中央电视台首播后，创下了同时段收视第一的好成绩。该剧将于6月13日起在广东卫视和重庆卫视播出。全剧从刘伯承元帅早年入伍写到他担任解放军军事学院院长为止，展现了刘伯承元帅从一个民主主义者转变为共产主义战士的革命历程和光辉业绩。

锦州开通至首尔航线

本报锦州6月10日电（孙模同）6月10日，辽宁锦州开通至韩国首尔国际航线。该航线是辽宁西部地区开通的首条空中航线，每周一、四执行两个往返班次，直接辐射辽宁锦州、葫芦岛、盘锦、阜新、朝阳以及内蒙古赤峰等6个地区。

北京出租车涨价：有人欢喜有人忧

潘旭涛 赵静

6月10日是北京市出租车租价新标准实施的第一天，本报采访发现，有的出租车司机担心涨价后乘客会减少，有的则认为经过一段时间的适应期后，乘客数量会逐渐回归；乘客则表示出无奈，虽然会尽量少乘出租车，但是必要的时候，不得不坐。

30日前新旧价格并行

根据北京市交通部门相关负责人的介绍，6月10日至6月30日为出租车计价器的调整期间。计价器已经调整的出租车，从10日零时起执行新的价格标准，未调整的旧计价器标准，30日之前，新旧价格标准同时执行。

据了解，此次出租车价格调整主要集中在基本租价、早晚高峰低速等候费以及预约叫车服务费几个方面。基本租价方面，新的价格标准将基本租价从之前的3公里10元调整至13元，燃油附加费则由3公里以上每公里加收3元调整为每公里加收1元。

早晚高峰低速等候费，由每5分钟加收1公里租价调整为每5分钟加收2公里租价，其他时段则加收1公里租价。

预约用车的服务费由每次3元调整为提前4小时以上预约每次8元，4小时以内预约每次5元。

出租车空驶的时候，单程载客行驶超过15公里部分，基本单价加收50%的费用；往返载客（即起点和终点在2公里（含）范围内）不增加空驶费。

同时，新的价格标准还对合乘收费进行了规定，合乘里程部分，按非合乘情况下应付金额的60%付费。



图为调价后的出租车计价器。新华社记者 李文摄

司机：长期看影响不大

按照调价政策的规定，此次出租车涨价后收入增加的部分将归出租车司机所有。对于这一政策，不少人预计，涨价后出租车司机的月收入能达到6000多元。而本报走访后发现，多数出租车司机对这一说法并不赞同。

“涨价后收入是不是增加，要运营一段时间才能看出来。”银建公司的王师傅表示，涨价后在运营次数和运营里程都不变的情况下，出租车司机的收入应该会有所增长，但乘客的数量可能会减少，王师傅说，“现在一上车就是14块，应该有一部分人选择其他的交通工具。”

王师傅的担心在另一位出租车司机宋师傅看来并不足为虑，宋师傅经历过2006年北京出租车提价，按照他以往的经验，客源减少只是暂时的，“涨价之后，会有一个两三个月的适应期，过了适应期就不会有太大的影响了。”宋师傅说。

尽管涨价引发诸多关注，但多数的哥表示关于调价的影响，要运营一段时间后才看得出来。

乘客：可能改变出行方式

出租车价格调整带来的直接后果就是增加了居民的出行成本，在一家外企工作的罗小姐住的地方离公司并不远，有时候不想等公交车就选择打车去上班。“10块钱在我的承受范围之内，可涨价后一上车就是14块，我宁愿多等会儿坐公交车”。不少市民和罗小姐的想法一样，涨价增加了出行成本，可能会选择其他的出行方式。

“虽然涨价了，可该坐车还是要坐，毕竟出租车有时候会方便点儿。”市民章先生对涨价表示很无奈，虽然增加了出行成本，但必要时还是会选择出租车。

除了基价标准的调整，低速等候费的大幅提高备受争议，按调整后的价格方案，在早晚高峰期的“等候费”将近每分钟1元钱，这让一些人在网上直呼：“每分钟1元，跳表跳到心都疼！”