

山航航空安全管理部总经理周宁

## 搞安全,要有忘我的精神

作为一名飞行员,他拥有一万七千多小时的飞行时间,他曾在部队驾驶轰炸机,更是一名空军飞行教员;转业来到民航的他不仅成为了一名波音737飞机机长,更是一名参与航空公司安全、技术管理的见证者。山航20年,他与山航共同成长,他就是山航安全飞行二十周年劳动模范,航空安全管理部总经理周宁。

本报记者 白新鑫



生活中的周宁。

## A 应征入伍 勤学苦练

1980年6月的一天,对于年轻的周宁来说非比寻常,那是他人生中重要的转折点。“当时部队来学校招飞,听说要参加体检,长这么大我从来没体检过,于是我就报名了。”周宁的这番话多半是有开玩笑的成分存在,但就是这个抱着“可以参加体检”想法报名参军的高中毕业生却顺利地通过了部队严格的层层筛选,过五关斩六将,最终成功进入到位于长春的航空预备学院。也就是在这里,周宁学到了很多基础理论知识,经历了许多超乎常人的体能训练。通常学员们需要一年的时间来完成航空预备学院的学习任务,表现优异的周宁仅用了半年的时间就完成了所有学习内容,完成了从一名青涩的高中生到一名纪律

严明的军人的转变。

虽说在长春的日子让年轻的周宁完成了从学生到军人的蜕变,但那时他并没有真正接触飞机。直到1981年1月,部队需要一批轰炸机飞行员,身材魁梧,成绩优异的周宁成功入选,来到了位于四川的空军第二航空学校。在那里,周宁人生中第一次接触到了飞机。经过一段时间的飞行理论与技术学习,周宁开始在教员的指导下驾驶飞机。从初教6到轰5,周宁一步一个脚印,成为了第一批放单飞的学员,他在飞行上的天赋开始慢慢得到展现。

“按照剧情的设计,接下来应该是顺利毕业,去部队从事运输机的飞行工作。可事与愿违,现实却不是这样的。”周宁意味

深长地说。原来,当年同周宁一批的很多战友后来都到了空军13师成为运输机飞行员。当时这是令所有人都向往的一份工作,周宁却留在了学校,成为了一名教员。“其实教员也很好,但可能是因为当年上学时正好经历文革,对老师的印象不是很好,当听说要留下当教员时,心里很失落。”周宁说。

既然留下,就要把教员这个工作做好。周宁放下心中的失落,把所有精力都投入到教学工作中去。从1983年到1988年,周宁带出了许多学员。最令他骄傲的就是他所带的学员全部都成为飞行员,没有一个人掉队。“既然部队选择让我成为教员,就是认可我的,我就要做出成绩来。”周宁说。

## B 投身民航 精于飞行

飞行员对于航空公司来说是最宝贵的财富。1994年周宁正式加入山航,轰炸机飞行员出身的他自然成为山航初期重点培养的对象。1994年10月,周宁同其他6位同事成为了山航历史上第一批赴美进行波音737飞行培训的飞行员。

回忆那一段时光,周宁坦言,促使他前往美国培训的原因正是所学的机型——波音737型飞机,这种飞机同部队的运输机有许多相似之处,对周宁来说,似乎冥冥中去完成在部队未竟

的梦想。坐进波音737飞机的驾驶舱,如同进入了部队的运输机一般。山航历史上有过多种机型的飞机,从最初的运7到后来的萨博、CRJ等,但或许因为身材高大的原因,周宁在山航近20年的飞行生涯中只飞了驾驶舱空间较大的波音737系列飞机。“我喜欢驾驶737飞机的感觉。”周宁说。

在部队展现出飞行天赋的周宁来到民航后继续诠释着他对于飞行的信念,经过一段时间的飞行,周宁成为了山航历史上

最早的2名波音737机长之一。1996年,山航先后引进了2架波音737型飞机,“当时我跟另外一名波音737机长,一人一架,那感觉真是太棒了。”周宁兴奋地说。

在山航这20年,他技术精湛、作风严谨,认真对待每一个起落,保持了优秀的安全飞行记录,共保障安全飞行17000多小时,多次担任机长带队执行专机、包机、抗震救灾等多项重要飞行任务。先后荣获民航局保障安全飞行铜质、银质奖章,被评为二级飞行员。

## C 从事管理 不遗余力

作为一名飞行员,周宁出色地完成了每一次飞行。那么作为一名管理者,周宁究竟能够做到多好?是否能像飞行一样,出色完成每一项任务?

从1998年担任飞行标准处处长,周宁先后担任了飞行一大队副大队长、运行标准部副部长、运行标准部总经理职务,直到现在的航空安全管理部总经理。十多年间,周宁凭借着认真学习、主动负责、扎实工作、开拓创新的精神,在每一个岗位上兢兢业业、任劳任怨,写下了浓墨重彩的一笔,用实际行动证明了,管理上也可以像飞行一样出色。

最能体现周宁管理兢兢业业、不遗余力,当数山航HUD的推行。周宁直言,那是一个漫长但却很有价值的推广。

HUD是飞机平视显示器(Head Up Display)英文翻译的简称,它是一种机载光学显示系

统。HUD利用计算机将地面导航以及飞行姿态信息集成显示在平视显示器上,可以在飞行员正前方的视野范围内显示飞行信息,如同很多科幻电影中经常会出现的类似“透明显示器”。HUD的使用,使飞行员在整个飞行过程中保持平视飞行状态。简单来说,HUD有提高飞行品质、降低起降标准从而减少因低能见度天气导致航班备降、返航的优点。

可就是这样,一个民航新技术的“神器”,在推行的过程中却遇到了很多困难。刚开始使用时,飞行员有抵触,老飞行员都是用肉眼来降落的,对于这个“高科技”持怀疑态度,很多飞行员不愿使用HUD。山航是当时全民航首家也是唯一一家HUD试点航空公司,周宁作为推广工作的牵头人,深知HUD对于航空安全运行的重要性,可究竟怎样才能让大家打消对HUD

的抵触心理呢?

为了让大家了解到HUD的好处,周宁组织同事一起分析了1年多的数据,经过对比,得出使用HUD飞行品质显著提升的结论。随即制作课件,到山航的各个分公司、部门进行宣讲,向飞行员讲授HUD的优点。本身是机长的周宁更是亲力亲为,每次飞到可以使用HUD的机场,就利用HUD进行起落,向副驾驶证明设备的好处。

一开始,除了飞行员有抵触心理,公司的其他部门也袖手旁观,在需要支持配合时不够积极主动。2008年,周宁意识到HUD推行缓慢,便努力争取上级的支持,多次赴民航局协调,终于争取到了一笔财政补贴用于HUD的推广。其他部门逐渐转变了看法。到目前为止,山航已有近70架波音737NG飞机安装了HUD,HUD得到了大家的认可,未来将会逐步在全民航广泛推广。

## D 狠抓安全 忘我工作

如果说在运标部的那些年是与HUD结伴而行,来到航安部的周宁则是“头上悬着一把利剑”,为了公司安全,已到了忘我的境界。

安全,对于航空公司来说就是生命线,安全上稍有差池,对公司的发展可能是致命的。2013年3月,周宁就任航安部总经理后,切身感受到了安全的压力。周宁告诉记者,航安部最大的工作在于把对安全的事后管理改为事前管理,不能等安全出现问题后再去解决,而是要把安全做到关口前移,提前预防。为此,在公司领导的支持下,他力主在航安部成立风险控制单元,目的就是突出风险控制,将一切问题想在前面,将安全隐患消灭在萌芽。

为了做到全面的掌握信息、及时的预警风险,他把周日零点到下一周周六的24点定位成一个运行周期,每周都要统计分析所有收到的员工报告信息,从中识别发现安全隐患,

有针对性的提出预防控制措施,这些都将成为周报,在每周一的例会上进行通报。这意味着当其他人在享受周日的美好假期时,周宁就要带着航安部员工加班。“每个周日,航安部都会有六七个人参与周报整理。有时候需要调查时找不到相关人员,因为都在休息,难度非常大。”周宁说。同事们没有怨言,努力克服所有困难,说到这周宁一再道谢,感谢手下这支能战斗的队伍。

航安部作为公司的安全管理职能部门,还有一项职能就是发现问题、解决问题。周宁直言,这项经常得罪人的事,要指出别人的问题,甚至还要进行处罚,所做的工作经常不被理解。“忘我的工作。”周宁说,这是他们工作的方向。“安全这个事,容不得半点懈怠,只有更加努力工作,更及时地发现运行中存在的薄弱环节,才是山航平稳发展的动力。”

## E 对于家庭 有所亏欠

工作中的周宁尽职尽责,称得上是“工作狂”,而生活里的周宁就没有那么“尽责”了。进入民航以来,周宁直言,基本没有顾过家庭。1987年,孩子降生,这个小宝贝的到来让周宁感谢老天的恩赐,然而他却很少有时间跟孩子相处。

1994年孩子正好上小学,那时正是周宁民航事业的发展期。孩子刚上小学一年级,“一个六七岁的女孩子,每天胸前挂着‘月票卡’自己坐公交车去上学。”回忆孩子童年,周宁感慨良多。“那时我家住在济南泉城广场附近,孩子每天坐公交车去经五路小学上学。她第一次坐公交是我妻子陪着去去的,

第二次就自己坐了。妻子不放心,一个人偷偷跟在后面打车跟了一路,看她是怎样过马路的。”

“妈妈说的话就是‘圣旨’,爸爸的话就无所谓。”周宁笑着调侃。这背后,蕴含多少作为父亲的辛酸,也许只有周宁才清楚。“现在好多了,女儿也有了自己的孩子,能够理解父母的不易。”

飞行,看起来光鲜亮丽的一份工作,也要有舍弃精神。年轻的周宁把时光给了部队,成熟的周宁把时光给了山航。“虽然辛苦,但却很充实,很幸福。”周宁说。