

“年轻不是卖点，努力才是”

从副驾驶到机长：破壳进行时

对民航飞行员来说，他们的生活并非他人所见的“冲上云霄”那么潇洒自如。相反，或许正因为被想象成自由的化身，他们从一进入航空公司起，就被公司、家人、旅客寄予厚望。从副驾驶升级为机长，肩章上增加的第四道杠就是“responsibility”责任，而先前他们已经历过了“profession”专业、“knowledge”知识和“flying skill”飞行技术的三重考验。

蓝天之上，不仅有轻盈的翱翔，更有平稳落地的责任。正是这份沉甸甸的责任作为催化剂，让这几位年轻的男孩们经历着由内而外的蜕变。从副驾驶到机长，每个人更是要艰难“破壳”，才能享受责任之上的自由。

本报记者 杨万卿

1989年出生的李彬脸上有显而易见的爽朗和自信。他的状态也许能代表他所在的山东航空飞行一大队104中队——一个年轻向上、追求完美、朝气蓬勃的学习型中队的气质。山航飞行部党委书记王宏军这样评价104中队：“虽然还都是些孩子，但里面每个人都是人物，很了不起。”

回看李彬的飞行之路，好似非常随性，却又因为梦想早早埋下了种子。高中参加空军招飞，由于种种原因未能如愿。后来考入青岛理工大学，主修汽车服务工程专业。起初准备考研，后期决定参加注册会计师考试，这个年轻人一直没有停止摸索适合自己人生方向的努力。大三下学期，一次偶然的机会，他和同学看到山航招收“大改驾”（大学生改学飞行驾驶专业）的通知，这不禁又让他重温那个搁置已久的蓝天梦。在朋友的支持下，他鼓起勇气去参加了招飞面试，很幸运地成为了一名准飞行员。

进入山航后，他更是对这来之不易的机会非常珍惜，“虽然一开始没能成功，但为什么不再试一次呢？Failure is the mother of success，我一直相信，失败是成功之母。”

李彬的家乡是四川泸州，他那略带川味儿的普通话让他一开口就自带一丝喜感和亲和力。李彬说，来到山东后，因为操着一口“川普”，经常被同学和同事开玩笑，“虽然大家都没有恶意，但还是希望自己的普通话能够更标准一些。”李彬透露，自己专门百度过如何让四川人的普通话更标准的诀窍。比如苦练“张娜拉的奶奶下楼拿牛奶”这句能让分不清n,l的他舌头打结的话。他还经常让家人和同事帮忙一遍遍纠正自己的发音。面对这个倔强的四川小伙，时间久了，大家也不取笑了，都帮他向更标准的普通话靠近。

别看李彬普通话不甚标准，他可是104中队里的英语小达人。前不久104中队举办了一场“我的飞行梦”为主题的英语演讲比赛。通过激烈角逐，李彬以精彩的表现从15名决赛选手中脱颖而出，荣获一等奖。他坦言自己为这次比赛做了充分的准备，“任何机会摆在你的面前，那还不完全是你的，你必须努力！”

李彬说，出国前的英语培训和在国外学飞行的那段经历对自己英语帮助很大。104中队会定期组织国际英语知识培训，借助公司提供的英孚学习平台扩大词汇量和听力。“国际化是个大趋势，山航不断新增国际航线，开展英语演讲比赛也是增强我们英语尤其是口语表达能力的好办法。”李彬提到，自己2015年飞了曼谷航线，2016年又飞了普吉和仁川。比起国内航线，自己更喜欢飞国际航线，“因为可以练英语呀。”初中时，不同于很多同学小学就开始学习英语，起步晚的他一度是英语差生，曾被老师单独“开小灶”。为了赶上进度，他给自己制定了学英语的原则：以最完美、最标准的水平要求自己，“追求100%的标准，就永远不会止步于50%，就像公司的飞行标准操作程序，这是我必须做到的。”



普通话不如英语讲得溜



学机型改装“像被扒了层皮”

和李彬相比，年长两岁的张彪在山航的成长经历要复杂一些，性格也更沉稳一些。他是一名“养成生”，高中毕业后直接被选拔为飞行员送到航空院校接受四年完整的航空基础理论知识学习，然后再进入航空公司接受机型理论和实操培训。2010年，张彪进入山航，最初飞的机型是CRJ。2014年底，CRJ-200飞机退出山航历史的舞台，机队基本统一为波音737机型。张彪在2014年7月开始学习机型改装，按照他的话说，“学习机型改装的过程，我整个人都像被扒了一层皮。”

从零开始接触全新的波音机型，这让本来顺利地朝着CRJ准机长的方向前进的张彪，突然变成了新的学员，“找不到着力点了。”张彪说，那段时间自己压力特别大，虽然学到了很多新知识，但更多的是疑惑。当时不到一个月的时间里，我写了两本飞行笔记，经常通宵学习。“转机型后，很多知识都得重新学习甚至是从零学习，104中队每周一次的“开讲啦”活动对他的帮助很大。为了帮助年轻飞行员更好地掌握飞行知识，中队每周邀请一位教员专题讲课，讲课后还能和这些优秀教员一起互动交流，平时在航班飞行中积累的问题也能得到很好解决。

“飞过两种机型，对我而言不仅仅是飞行技术的累积，更是一种心理沉淀。”不到而立之年的张彪，说到“心理沉淀”这个词，乍听之下让人感觉有点不搭。如果用“内敛”来形容现在的张彪，那么四年前，他应该是个“内向”的男生。四年时间，如同读大学，让这个青涩稚嫩的男孩就像绿茶在开水里泡出了味道一样，整个人都舒展开来，眼界与心胸也开阔许多。

“四年前，我喜欢泡吧、熬夜通宵、喝酒，现在更愿意自己在家做饭，或者去健身房锻炼身体——我越来越注重生活质量的提高，在培养一些积极向上的爱好上，可以说不吝成本。四年前，我没有什么时间观念，而飞行让我整个生活态度都变得严谨，我像得了强迫症一样喜欢也习惯了去安排时间，连等电梯、等红绿灯都精确到秒，以达到对时间的最大合理利用。”举完例子，张彪便放松地靠在椅背上，默默倾听同事们的话——依旧带着一丝腼腆的大男孩气质。虽然话不多，却句句坚定。他用一句话总结现在的状态：“爱生活，爱飞行。”简单直接，坚定有力，正如他在单纯的飞行生活中演绎着最纯粹的自己，一切都向着“准机长”稳步迈进。

采访过程中，一个风尘仆仆的身影闪了进来。韩国仁川返回济南的航班刚落地，副驾驶周广龙便直奔而来。近三个小时的航程让他略显疲惫，但还没坐定，他便张罗着给大家倒上茶水。

不同于张彪的内敛，也不同于李彬的倔强，周广龙的身上多了一些活力与幽默。善于表达，聊天时注重调节气氛，看得出来，这是一个高情商的男生。大学时期主修计算机科学与技术专业的他如此调侃自己：“如果没有进入山航，现在我也许是个程序员，也许是个卖电脑的，嗯，或许网吧的网管也不一定呢。”一句话让所有人都被逗乐了。



年轻不是卖点，努力才是

都要做好充分的准备，熟悉所飞机场的特点，了解所飞机场的相关通告，特别是在天气不好时，一定要了解相关备降机场的天气，熟悉备降机场的进离场。在飞行过程中，副驾驶要做好机长的助手。“机长和副驾驶，技术上是师徒关系，行政上是上下级关系。”周广龙说，作为飞行部队中的“新兵”，副驾驶难免会感到拘束，对机长容易产生依赖心理，缺乏自信心，这需要副驾驶在业务上尽快成熟起来。“为了帮助我们尽快提高飞行技术，尽快成长为一名优秀的副驾驶，中队要求我们每个月写一篇飞行心得，回顾上个月飞行中的收获，反思存在的问题。中队还会定期召开飞行心得交流会。学而不思则罔，思考和总结是飞行技术提高的关键。”

“104中队的成员都年轻，流动性又强。在这里，年轻不是卖点，努力才是卖点。”在“认清现实”后，他一方面积极学习业务知识，全心投入；另一方面，不飞的时候，他又恢复到年轻有活力，打篮球、滑雪、锻炼身体，让自己时刻保持积极向上的健康状态。在调整好自己后，周广龙对这种充实向上的生活状态十分享受。

“从飞行学员到三级副驾驶，进入公司后的每个阶段，都让我们往前走一大步。将来成为机长，我们就不只是迈了几层台阶，而是上了一层楼。”周广龙说。一路走来，从招飞面试、英语培训、到国外航校、最后回公司，也有因为各种原因被淘汰的学员，“大家都明白，唯有努力才能让自己抓住机会。”

三个年轻的副驾驶，不约而同表达了同样的观点：飞行之路的相对顺遂，也许有幸运的成分在，但只有真正努力付出的人，才能得到相应的回报。