

1989年入伍空军，2001年转业进山航至今，飞行员潘旭东从青春期飞到中年，由副驾驶飞成山航的中坚力量。

“飞行既不平静也不平凡，至少在我的飞行生涯中没有完全相同的两次飞行。一次安全落地不是飞行的结束，飞行的持续安全才是飞行员的最高荣誉，也是我的终极追求。”2018年4月，潘旭东被评为山东省劳动模范。潘旭东认为，被评为劳模的意义在于一种正能量的传递。



劳模潘旭东：

# 没有完全相同的两次飞行

文/本报记者 白新鑫  
通讯员 杨万卿  
片/通讯员 孙刚

## 飞行的三个“好习惯”

潘旭东是空军出身，毕业于空军第二飞行学院。当年在部队时，飞行量比不得民航，一直到1998年在部队停飞，潘旭东并没有意识到，转业民航后，自己平均每年能飞到900小时以上。

2000年底，三十岁的潘旭东决定从部队转业后进入山东航空公司，继续他的飞行事业。次年9月，他正式加入山航，现为飞行部飞行一大队C类飞行教员、责任机长，飞行检查委任代表，至今已连续安全飞行25年，19450小时。

“在我的印象中，除了2003年非典期间，我的飞行小时数少一些——大概800小时，其余年份，我每年至少飞行900小时，有时候达到950小时以上。”密集的飞行状态下，潘旭东面临的是提前一周仍未知的航线，未知的天气状态，以及未知的搭档。

如果说飞行面临着很多不确定因素，那么保证飞行安全就是每一位飞行员心中唯一确定的要素。

在潘旭东看来，飞行安全并不限于每一次航班的顺利起降，平稳运行。“聪明的飞行员会让每一次飞行留有‘安全裕度’，从长远来看，安全裕度越大的飞行员，飞行品质越好，发生不安全事件的几率也就越小。所以，不能把一次安全落地当作飞行的结束，必须要总结反思，为下一次更好的开始做准备。”

潘旭东总结了飞行的三个“好习惯”——遵章守册；及时总结反思；合理进行机组资源管理。遵章守册，按照规章办事是保障飞行安全的基础。合理进行机组资源管理，可实现飞行效率的最大化。

及时总结反思这个“好习惯”，则贯穿在潘旭东工作与生活的方方面面。“飞行不能只凭经验主义，比如说，每次飞行的运行环境不一样，飞行员只能根据实际情况来操作。”潘旭东



说，就像世界上没有完全相同的两片树叶，同样也没有完全相同的两次飞行，以往的飞行经验可以用于指导实践，但具体还是要考虑实际情况。所以，每一次航班结束后，潘旭东都会找时间安静下来对本次飞行进行“重播”，总结反思自己的操作有没有更精进操作的可能性。换句话说，他总是在思考，怎样才能在下一次飞行中，留有更大的安全裕度。

“没有完美飞行，有瑕疵才有追求。不能太容易满足，满足了谁还反思？”潘旭东说，每一位飞行员对自己都有一个标准，而这个标准，应该比公司标准更加严格。

## “有的选”和“没的选”：能飞就飞

2008年国航曾湿租山航的航班CA1359/1360每天往返于北京首都机场和张家界荷花机场，计划18:35从首都机场出发，次日凌晨00:45落地，属于飞特殊机场的夜航航班，起初每次连飞四班，后来改为连飞三班。

张家界荷花机场位于山谷中，周围地形复杂，张家界有名的天门山主峰1518.6米，距离荷花机场跑道中心7公里左右，净空条件差。

“这条线我飞了得有上百班。”频繁接到CA1359/1360的航线任务，正是因为潘旭东经验丰富，有飞该“特殊机场”的飞行资质，他不知道自己该高兴还是发愁，“净空条件不好，

属于风险大的机场。每次飞都非得非常谨慎，虽然好几年不飞了，我到现在都能把起飞一发失效应急程序记得非常清楚。”

这条航线飞得多了，潘旭东一直绷紧了脑子里那根弦，“也想飞点轻松的航线，比如净空条件没那么恶劣，或者时刻好一点好的航线。”也不是没有机会调换，但潘旭东从来没提过这种要求。按照他的话说，“可能在部队呆过的原因，自己比较讲究‘服从’。另一方面，我有这个飞行资质、能力。我这个年龄也算是公司的中坚力量，我不飞谁去飞？活儿能干，我就干，我从来不要选择航线飞行，所以武夷山、丽江这样的特殊机场我也是光顾的‘常客’。”

在航线安排方面，潘旭东从来都是“服从命令听指挥”，在调度安排额外的飞行时，他依旧是义不容辞地进行保障。一年春运期间，因前日天气原因，原计划执行SC4877/4962呼海呼琼航班的机组值勤期超时，面临没有合适机组的困难，当调度联系到已在呼和浩特驻外4天的潘旭东机组时，他没有因额外增加驻外天数而犹豫，而是积极配合航班调整，保障了春运航班正常运行，充分体现了作为一名职业飞行员的无私奉献敬业精神。

对于这些“有的选”的飞行任务，潘旭东的选择是——能飞就飞。于他而言，接受一切安排，坦然面对某些“高风险”，也不失为有益飞行的选择。

“过于安逸会使飞行员识别危险源的能力弱化。”这么多年飞下来，潘旭东也曾面对一些“没的选”的空中突发情况，长期保持的谨慎与及时反思的习惯让他的特情处置过程决策果断，沉着冷静，充分展现了专业素养。

2006年4月2日，潘旭东机组驾驶B2961飞机执行SC4851烟台至北京航班，飞机在首都机场36L跑道五边进近过程中，高度1300英尺左右出现强烈颠簸，飞机突然向左大幅度倾斜，导致自动驾驶断开，飞行指引消失。面对空中突发情况，他沉着应对，果断处置，立即从副驾驶手中接过操纵，使用人工目视飞行，驾驶飞机安全落地。

2015年4月1日，潘旭东机组执行SC496Q乌鲁木齐至库尔勒航班，在乌鲁木齐起飞滑跑过程中，速度100节时，副驾驶喊话“右侧空速指示为零”。潘旭东果断发出“继续起飞”的指令，起飞后及时完成快速检查单“空速不可靠”的记忆项目，在状态稳定后，机组完成了快速检查单全部项目，安全降落库尔勒。

## 愿每一位副驾驶都成长为“中坚力量”

作为飞行教员的潘旭东，自我评价“还算温和”。

“我也是从副驾驶飞到现在，明白爬坡阶段的不容易，这个时期对于飞行习惯的养成很重要。”潘旭东一直把自己称为公司的“中坚力量”，而不能否认的是，现在的“中坚力量”都是曾经的副驾驶，所以“只要运行环境许可，会尽最大可能给副驾驶机会”。

潘旭东确实很关照副驾驶们，带飞率达到80%以上，把自己的所学所想，都毫无保留地教给每一个副驾驶，可谓尽职尽责。

对于潘旭东而言，教学压力最大的莫过于一对一带学员飞模拟机。“每个学员都是一张白纸，我的教育方式和内容对他们的飞行基础有很大的影响。说实话我的心理负担很重，每次上模拟机前，我都要仔细‘备课’，自己先学习一遍，保证自己所讲的每一个字都经得起推敲。”

作为教员，潘旭东接触了大量飞行学员和副驾驶，他们也有不同的天分，不同的性格，以及不同的学习态度。“无论是飞行学员，还是副驾驶，我也是有要求的。我不看重天分，我只要求他们有端正、主动学习的态度，严谨的作风，在自己的能力范围内，把该做的做好。”

潘旭东严格要求副驾驶，更加严格要求自己。他自认为是个对飞行安全有“洁癖”的人，甚至有点“强迫症”——“我一直想，飞行是我赖以谋生的职业，我不能飞得不如别人。如果连这个本事都保证不了，我会觉得丢人，自己内心接受不了。如果做不到好好飞，当真不如不飞。”

他是这么说的，也是这么做的。自到山航工作以来，因安全生产品绩突出，潘旭东已多次被公司和飞行部评为航班生产先进个人、优秀共产党员、优秀机长和模范飞行教员，先后荣获2007年度公司“十佳岗位能手”，2012年度公司“十佳岗位标兵”荣誉称号，2017年荣获民航局“安全飞行银质奖章”。

## “劳模”感言：希望正能量继续传递

被评为山东省劳动模范，潘旭东直到后期才被通知，他有点“受宠若惊”的感觉。“我没为自己争取过什么，工作成绩被看见，并得到认可，我觉得还是挺‘正能量’的。”

潘旭东想要感谢很多人，感谢山航给了自己“施展个人能力”的平台，让自己越来越完善；感谢家人对自己的支持和鼓励。

“被评为‘劳模’，是山航成就了我。这不是我一个人的荣誉，飞行队伍里还有很多这样的人，再往远处看，大多民航人都是如此。”

潘旭东希望这份“正能量”可以继续传递——“劳动模范在我心中不只是一个称号，它是对我飞行作风、飞行技能的认可，是对潘旭东机组在航班生产运行中和各个群体相处所体现出的素养和素质的认可，它能够告诉大家，山东航空值得信赖，山东航空是对的选择。”