

驻扎厦门的山航老机长牟维庆: “我与山航共成长”

牟维庆是山航的一名老机长,技术过关、经验丰富,待人谦逊温和。作为一个地道的济南人,自2009年山航成立厦门分公司,牟维庆赴厦门驻外已有7个年头。他说:“自十七八岁开始学飞,如今我已五十有余。从部队到山航、从空军飞行员到民航飞行员——我想我有资格说,飞行是纯粹的,我的人生也是纯粹的。”



本报记者 杨万卿

“航空比其他行业更规范、更纯粹”

从17岁进入航校起,牟维庆就与飞行结下了不解之缘。1984年,他从航校毕业,加入空军十八师。21岁的牟维庆,已经熟练掌握了全天候战斗机的作战技能,能在昼间和夜间的简单气象条件与复杂气象条件四种天气下驾驶战斗机。他加入战斗值班部队,作为飞行员和地勤人员守在随时处于准备起飞状态的值班飞机周围,担负起保家卫国的重任。

“在军队战斗值班是为了保家卫国,民航则服务于国家的经济建设。两者都要保证安全第一,所以不管是空军飞行员还是民航飞行员,都必须有高度的责任感和严肃的工作态度。”牟维庆说。

1985年,在百万大裁军的时代大背景下,牟维庆复员转业,回到济南,进了一家外贸公司当业务员。1996年底,牟维庆进入山航,重新开始飞行,这一飞至今已有20年。

因为是部队出身,从空军飞行员到民航飞行员,牟维庆经历了多次机型改装。初来山航,他飞的是萨博340B型飞机;2000年起,他经过机型改装的培训后,开始飞CRJ200客机;2005年至今,经历又一次机型改装后,他飞起了波音系列客机。

很多飞行员都表示,机型改装的难度可以用“掉一层皮”来比喻,而经历过多次机型改装的牟维庆则显得很轻松,他说:“也许是因机型改得多,我又喜欢去钻研其中的特点,我发现,机型不管如何改装,飞行规则不会改变。就像开车,不管是什么型号的车,自动挡或手动挡,只要上路,在特定的条件下起步、提挡、加减速、刹车这套程序不会变,交通规则更加不会变。”

牟维庆笑言,比起机型改装,对他而言难度更大的是英语,“我的英语本来只达到了高中水平,可飞行员按照民航局的要求必须达到专业航空英语的水平,可以进行顺畅的陆空

通话,我算是从头学英语。”

作为一名资深飞行员,牟维庆告诉记者,自己没怎么遇到过复杂的情况。在他心里,比起拥有成功处理各种紧急复杂情况的飞行经历,从没遇到过任何不安全因素就是他飞行员职业生涯最大的成功,这需要一定的好运气,这也不失为一种“必然”。

“安全责任决定一切,航空业本身比其他行业要求得更规范、更完美。”牟维庆提到,航空业具有高风险、高难度的特点,决定了飞行员在内的很多职位高门槛,相应的专业操作也需达到高标准。近年来,随着各种技术升级,飞机的性能也有了很大提升,加上航空业运行体制愈发正规,飞行员队伍在安全保障方面做得越来越好。“飞行是一个纯粹的工作,只要操作规范、遵守规章法规,基本就不会出现问题。”

“飞行不允许随意发挥”

山航厦门分公司如今有17架过夜飞机,常飞厦门短期驻外的山航飞行员有二三十个,但与牟维庆一样,多年“驻扎”在厦门的山航飞行员只有七八个。“刚来山航时,公司只有七八架飞机,现在已经百翼齐飞了。”二十年一晃而过,已经52岁的牟维庆成为驻守山航厦门飞行队伍中的中坚力量。来到厦门的七年时间里,有六年春节他都是在厦门过的。“春运太忙,时间安排上必须优先保障飞行计划。”

当年牟维庆被安排在山航厦门飞行也缘于他高超的飞行技术。众所周知,厦门天气复杂,常伴有雷雨台风天气;经厦门的航线又多经过高原地区;加上当地军队活动较频繁等因素,2009年山航厦门分公司刚成立,牟维庆和其他一些经验丰富、技术过关的飞行员便被安排前往厦门,不负众望地顺利完成了日常飞行工作。

牟维庆在山航有着多重身份,他既是金鹰飞行队的飞行员,也是山航的资深教员、熟练检查员,平日严于律己,对飞行安全的态度一丝不苟,在广大飞行员中有很高的威信。牟维

庆提到,当自己还没有当教员时,安全飞行就是全部的职责;当了教员后,除了保证安全飞行,还要完成“教学任务”。

作为教员,牟维庆带过许多“小飞”,看着年轻飞行员从飞行学员成长为副驾驶、成熟副驾驶,很多曾经的“小飞”如今已成为年轻的机长。虽然他并不能记住每个自己带过的年轻人的名字,但他确信自己把所有的技术和经验都传授给了他们。“我带徒弟不仅仅传授基本飞行程序和驾驶技术,还传授自己多年飞行总结出的经验。”

“我的教学原则是,不允许飞行学员随意发挥。”牟维庆举了个例子,凡是他带飞的“小飞”,从登机后箱子的摆放,到飞行过程中两只手放在哪里,牟维庆都有严格的要求,就是为了不管遇到什么紧急状况,飞行员都能第一时间控制住飞机。牟维庆不允许“小飞”有任何发挥的余地,他说:“飞行就是和机器打交道,把飞行技术掌握到一定程度,工作就接近重复。而每一个动作被固定下来,都是前人血泪的经验所得,所以飞行一定要养成好的操作习惯。”

随着山航飞行队伍的壮大,飞行教员的教学任务也逐

渐加重。尤其到了厦门后,如何安全应对雷雨天、台风天,“小飞”很需要前辈的经验传授。牟维庆坦言,自己从机长成长为教员、再到熟练检查员,体验着诸多角色的他,如今感觉肩上的担子光荣而沉重。“我与山航一同成长了近二十年,希望可以为这个大家庭培养更多优秀的飞行员尽一点力。”

职业习惯伴随一生

在采访过程中,牟维庆一直笑眯眯的,许多话经过反复斟酌才会讲出口,性子着实谨慎。“没办法,自从投身民航这个‘传统’的行业,我整个人的性格都变得谨慎小心了。不管工作还是生活,都会预先考虑到最不安全的因素。”牟维庆说。

牟维庆举了个例子,在驾驶飞机时,两名飞行员的进食时间总要相隔半小时,吃的东西也不一样,“这都是为了安全,把各种可能性都考虑进去。平日里我也不抽烟、不喝酒、不暴饮暴食,这可不是因为胆子小。”他提到,自己平日里经常跑步、游泳、爬山,生活方式非常健康,严于律己。

牟维庆告诉记者,飞行员

的另一个“职业病”就是计划性太强,不管什么事,都要提前做好计划。在飞行计划优先的前提下,喜欢生活也能按计划有条不紊地进行。

平日里,从每天的穿衣戴帽、机组进场的站队到平时和外站服务人员的沟通等,牟维庆都一丝不苟地对待。他以严谨认真、和蔼热情的形象展现了一名山航飞行员的良好素质。即便休息时间,他也经常给自己制订学习计划,从不放松业务学习。他深知精湛的飞行技术是保证飞行安全的前提,而飞行安全是每个飞行员立足本行的基础,是航空公司发展壮大的首要条件。飞行员尤其是机长、教员、熟练检查员,更要具备扎实的航空理论知识、正确决策的能力、极强的资源管理能力和特殊情况下良好的心理素质,而这样的能力不是一朝一夕就能具备的,只有通过不懈的学习提高,才能真正成为一名技术精湛的飞行员。

牟维庆向记者透露了一个趣事:“你去打听打听,在山航厦门分公司长期驻外的老机长,都特别爱看新闻,关心两岸时政,平时经常看的新闻栏目就是‘海峡两岸’,这也算是一个具有地域特点的职业习惯吧!”

