

山航飞行教员单振旭： 安全飞好每一次航班

山航飞行员单振旭刚刚被民航局授予安全飞行银质奖章，意味着他已经飞行超18000小时，并保持良好飞行安全记录。单振旭年过五旬，飞行的日子占了大半人生，无法细数。从16岁开始，他辗转走出山东，到达长春空军学校，被分到新疆开战斗机，也曾随团开赴广西田阳轮战前线，最终，34岁的他选择回到家乡，落脚山航。飞行是他一生热爱并敬畏的事业，他说，“保持良好飞行安全记录”并不难，只是要求飞行员安全飞好每一次航班。



►单振旭在他熟悉的驾驶室内。



本报记者 杨万卿
通讯员 张亚会

空军出身转业山航 “民航安全管理严”

单振旭的老家在山东威海乳山，年轻时曾离家十几年，可他身上山东人那耿直、认真、低调的性格却一直未变。

1980年6月，经过初试、复试、体检、政审，16岁的单振旭顺利通过重重考核，进入当时位于长春的空军第一预备学校，“算是正式参军了，当时心里特别骄傲，可能因为每个男孩都有个蓝天梦吧。”单振旭笑着说。

未满一年，他被分到当时位于新疆的“中国人民解放军空军第八飞行学院”。两年后毕业，被分到已搬迁至新疆的空37师改装歼6战斗机，并曾在中越之战中，随团开赴广西田阳机场轮战。单振旭特别提到，“有一点我特别自豪，那时候各个班里当班长的几乎都是山东老乡，山东人实在，办事认真。”

“直到1996年转业回到山东，我在新疆呆了15个年头。”转业后单振旭被分配到山东省保险公司，又恰赶上刚刚筹建两年的山航大力招飞，他不愿就这么告别飞行，义无反顾地递上辞呈，选择了后者，最终于1998年顺利进入山航。这一年，他34岁。

从部队进入民航，现实情况并没有给单振旭太多适应的时间。年轻的山航正处在急需飞行员的时期，刚进入山航一个月，单振旭就出国前往新西兰、澳大利亚等地学习机型改装，于1999年初和年底先后飞了SAAB和波音737两种机型。后来，他一直飞波音机型，至今已是具有17年驾驶技术的“老司机”。

“以前在部队飞行，讲究的是机动灵活和战斗力；后来到了民航，切身感受到安全和舒适才是第一位的。尤其是安全，才是飞行永恒的主题。”单振旭对此深有感触，“就拿检查单制度来说，就反映出民航的安全管理非常严格。”



单振旭早年与部队战友合影。

爱看《萨利机长》 平衡飞行压力与安全

在采访过程中，单振旭聊到了当前大热的电影《萨利机长》，“作为飞行员，我对这个事件非常熟悉，但还是想亲自观影感受一下当时的情形。”不管电影有没有拍出真实情况下的震撼，都把萨利机长的形象与勇气刻画得淋漓尽致：勇气不是消灭恐惧，而是直面恐惧时不忘职责，干净利落地完成使命。

对此，单振旭深有同感。“哪有什么关键时刻突然激发的英雄主义和乱七八糟的花架势？萨利机长只是在完成分内的工作罢了。”

单振旭说，飞行员说到底属于服务行业里面的技术工种。而几乎每个飞行员都遇到过特情，对特情的处置也是对飞行员安全飞行素质的考验，遇到特情，飞行员首先要掌握的，就是自己的心理状态和飞

行姿态；同时精准的判断和丝丝合缝的技能也是保证安全的基础。

“飞行压力必然存在，但一定要把握飞行压力与安全的平衡。很多事故都是由飞行员紧张的情绪带来不正常的动作引发的，非常可惜；实际上只要按照处置程序沉着应对，一般特情都能顺利解决。”单振旭很认真地说，自己飞了那么多年，从战斗机到客机，一直对飞行保持着一颗敬畏之心。“飞行就是飞行，必须集中精力，养成一个良好的飞行习惯。”

单振旭距离退休还有七年的时间，说长不长，说短也不短。但对于他说，每次飞行都有着未知的挑战，不到真正退休那一天，万不可懈怠丝毫。

因此，他常居安思危、未雨绸缪，每当顺利飞行了一段时间，他都要抽出时间来，静下心来总结一下飞行经验，提醒自己要保持谨慎。“太过安逸容易出问题，飞行员还是得经常沉淀一下心思。”

对“准机长”最严格 无规矩不成方圆

除了机长的身份，单振旭还是一位B类教员，担负着“带徒弟”的职责。“作为教员，必须对副驾驶进行监控，并把不安全事件的苗头掐灭。”他往往都是根据每个“小飞”的飞行经历，对他们提出不同的要求。单振旭经常会遇到情绪紧张的新人，大都是刚刚从飞行学员的角色中转变为副驾驶，这时候单振旭就会是一位宽容和气的老教员，让这些年轻人可以轻松的学习。

“我对即将放机长的副驾，以及刚刚放了机长的年轻人最严格。从三道杠变成四道杠，意味着必须担负起更大的责任。”单振旭提到，正因为他理解谁接触到新鲜事物都会紧张，才会慢慢引导新人的情绪，对他们进行更耐心的指导，然而，刚飞和飞了1000小时的副驾不应该是同样的状态，如果他感觉自己带的“小飞”没有达到学习阶段应有的专业水平，就会非常严厉地批评他们。

无论是副驾驶，还是更有经验的机长，都知道“四道杠”的含义：专业(Profession)、知识(Knowledge)、飞行技术(Flyingskill)和责任(Responsibility)。从一名稚嫩的飞行学员，到一名成熟的副驾驶，最后成长为一名合格的机长，他们的肩上不只是三条杠和四条杠的区别，还承担了更多的责任与期望。

“我听说过很多关于飞行员的段子，比如说我们是开大三轮的司机，其实一点问题都没有。”单振旭说，飞行并不是难事，它和许多技术类工作一样，只要按照既定的规章制度操作，就不会出什么问题。“无规矩不成方圆，我经常告诉小飞，不要擅自发挥，一定要守规矩。”

单振旭对自己带出来的“准机长”有很强的信心。他提到，自己带出来的“准机长”都有实打实的本领，没有任何凭借侥幸心理过关的情况。而无论是民航局，还是山航，对于机长的安全考核都是一样严格

的。所以旅客大可以放心，不管执飞航班的机长有多么年轻，他都是“达标”的。不管他有没有“萨利机长”的经验和经历，但毋庸置疑，每一位安全飞行的飞行员都是英雄。

空中的最高决策者 “会开飞机的普通人”

单振旭曾在执飞济南—桂林的航班时，机上一位旅客突发心脏病，他果断要求乘务长立马广播寻找医生，并非常顺利地找到了正在乘坐航班的有经验的医生，对发病旅客进行简单治疗控制住病情后，确定无需备降，顺利飞抵桂林。而救护车已在机场等待。

“飞机一旦起飞，机长便是飞机上的最高决策者。”单振旭提到，飞行员作为专业人员，必须能在遇到特情时做出迅速、果断、科学的决策，这也是他最“高调”的时刻。他关注旅客、关心旅客，比旅客更加希望航班可以准点起降，他与旅客沟通不多，但他一直在用自己的方式来确保大家的安全与权益。

然而在生活上，单振旭是个非常低调的人，穿着朴素，讲话小声，为人谦逊。他飞了大半辈子，平时喜欢爬爬山，散散步，喝喝茶，自知朋友圈子很窄，和记者说出了自己的担忧：“我觉得自己应该开始培养一些新的兴趣爱好，或者扩大一下社交，免得退休后太无聊。”

而且单振旭的三口之家已经很久没有团聚。在济南，山航飞行员的驻外率达到80%，单振旭也不例外，常在外站一呆就是好几天；儿子自己在北京找到了不错的工作，常住北京；太太在济南已退休，照顾两边的老人。他对儿子的独立感到欣慰的同时，也像其他长期见不到孩子的父亲一样，反复絮叨：“他不愿回来跟我们玩，非要自己跑那么远……”

距离7年后退休的生活，单振旭觉得现在开始计划为时尚早，除了飞行，就尽量带太太出去旅游，或者干脆在驻外时，让太太跟自己一起出门玩几天，老两口的生活简单而温馨。