

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。

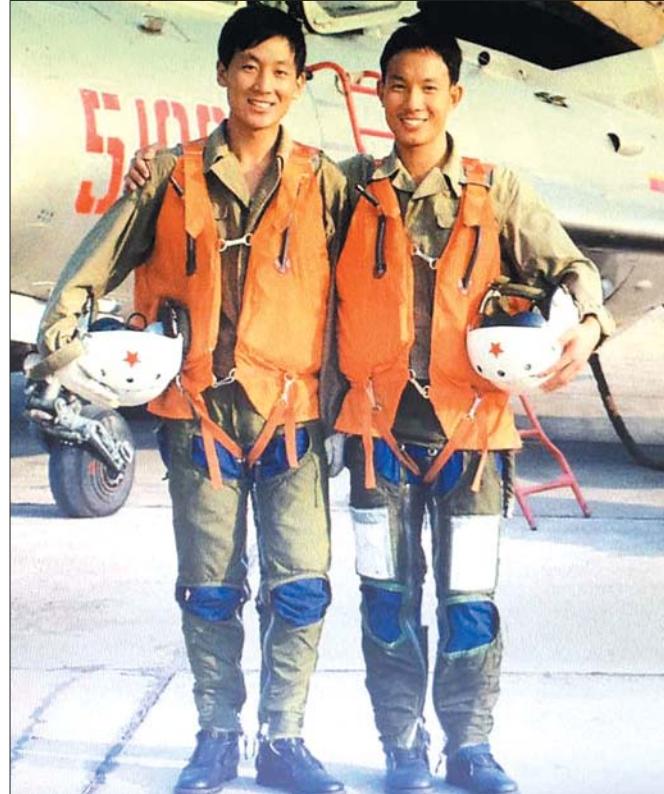
1980年6月,经过初试、复试、体检、政审,16岁的单振旭顺利通过重重考核,进入当时位于长春的空军第一预备学校,“算是正式参军了,当时心里特别骄傲,可能因为每个男孩都有个蓝天梦吧。”单振旭笑着说。

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子?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;同时精准的判断和严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。但对于他来说,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手,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地学习。

“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,这也许是他们最“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了,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。