



从部队到民航,几十年的飞行生涯,他曾是一名优秀的海军航空兵,转业后投身民航,20多年的民航飞行生涯里,他总计飞行时间超过23000小时;如今还有3个月的时间,他就要光荣退休了,回忆起他的这一生,他说:“我这辈子,只做了飞行这一件事。”他叫曲利和,是山航飞行部烟台直属中队的一名机长、飞行教员,山航“金鹰飞行队”首批队员。

山航飞行部烟台直属中队机长、飞行教员曲利和: 我这一辈子,只做了飞行这一件事

本报记者 白新鑫
通讯员 宗筱

烟台有位“曲大爷”

“曲大爷早,今天您飞哪?”“你好,我今天不飞,明天飞烟台-佳木斯”“曲叔叔,您的飞行资料已经准备好了。”“好的,谢谢,中午你们先别走,我请你们吃饭。”在山航烟台分公司办公楼内,曲利和跟同事们打着招呼,“曲大爷”“曲叔叔”是大家对他曲利和的称呼。

曲利和是山航飞行部烟台直属中队的一名机长、C类飞行教员。今年8月份,即将年满60岁的他就要光荣退休了,回顾自己这一生的飞行经历,曲利和感慨万千。

聊起与飞行的缘分,曲利和说他1975年高中毕业后,通过部队招飞后进入了中国人民解放军空军飞行学院,成为了一名空军飞行学员。

1978年8月,经过3年的部队学习,曲利和毕业正式成为一名海军航空兵。

从一名懵懂的少年到一名严于律己的军人,曲利和直言部队生涯对他之后几十年的民航工作起到了关键的作用。“到部队之前我是一个不太认真的人,可在部队的那些年里我养成了认真做事、认真做人的习惯。”曲利和说。在部队时,每天驾驶着战斗机翱翔在蓝天之中,脑海里始终紧绷安全这根弦。

1993年3月,从部队转业后曲利和舍不得离开蓝天,他先是加入西南航空成为一名民航飞行员,1997年4月,他正式加盟山东航空。在山航,曲利和一飞就是20年。“我就是地地道道的烟台人,能够为家乡的航空公司飞行是我的骄傲。”曲利和说。

作为一名烟台人,曲利和有着烟台人朴实、豪爽的性格。从加入山航以来,曲利和20年的山航飞行之路经历了许多。

完美处理特情

在曲利和几十年的飞行生



涯中,他经历过的特情也有不少,但每一次他都能够严格按照飞行手册,结合自己多年来的飞行经验完美处理。

据曲利和回忆,2012年10月5日,他带领机组执行烟台-北京的飞行任务,当飞机上升过程中空速表指示突然失效。“其实就是在飞行过程中速度显示不准确,计算机反馈的信息不准确。”曲利和解释说。空速表显示飞机当前速度过慢,但曲利和凭借自己的经验发觉飞机的速度已经很快,如果按照空速表提示继续加速飞机可能会发生危险。“当时飞机的高度又低,速度也很快,处理起来难度很大。”曲利和说。在确认各项数据信息后,曲利和没有丝毫犹豫,他立刻联系塔台决定返航。

几分钟后,曲利和驾驶着飞机安全落地,顺利返航烟台机场。飞机停稳后,曲利和立刻联系机务人员检查飞机,果不其然,连接空速表的管道被堵塞,导致飞机速度显示失效。仅仅用了几分钟,曲利和就完美地处理了一起特情。

“航空安全由不得半点马虎。”曲利和说。不论是之前在部队飞战斗机还是如今在民航飞客机,两者都是把严格规章制度,确保平稳安全放在第一位,这是两者的共同点。如果说部队与民航的区别,曲利和认为战斗机讲究战术动作,民航客机追求平稳舒适。“在部队飞战斗机飞机上只有自己,还备有降落伞,而民航客机里除了自己,还有上百名旅客以及整个机组成员的生命财产安全需

要我来保障。”曲利和说。

正是凭借着严谨的作风和过硬的技术,曲利和荣获民航安全金、银、铜质奖章,在2015年首批入选山航“金鹰飞行队”。

出了名的“严师”

除了机长这个身份外,曲利和还是山航飞行部的C类教员。说到教员这个身份,曲利和突然笑了起来,他笑称自己是山航出了名的“严师”,很多学员都怕他,即便有些学员如今已经成为机长,甚至有的已经成为了教员,但这些昔日的“徒弟”见到曲利和这位“严师”难免还会紧张。

“作为一名飞行员我是认真的,做一名教员我更要认真教学。”曲利和这样说道。学员从进入民航那一天起,学习态度的好与坏将会影响他们的一生,曲利和认为,教员在其中起到的作用至关重要,“严”字当头是他教学的最大特点。同样一个问题、一个操作,如果学员做得不够好不够标准,曲利和会让学员重新做,1遍不行做10遍,10遍还不行那就做100遍,直到达到标准为止。

虽然对学员要求严格,但曲利和有时也会“温柔”教学。对第一次上座的副驾驶,曲利和在言语上从来不会给对方压力,学员有做得不标准的地方,他都会委婉地指出。“第一次上座,他们本身就很紧张,如果我再给他们施加压力,有时会给他们造成心理上的阴影。”曲利和说。

空中巡航过程中,曲利和会详细地给学员讲解航线知识,遇到雷雨天气时,他会告诉学员雷雨天能量的大小、绕飞的路径选择,等到飞机落地后会结合经验把飞行时学员出现的问题进行总结后讲评。

曲利和在教学中很善于总结,经过多年的带飞教学,他发现很多“大改驾”(大学生改飞行驾驶)的学员基础理论知识学得好,英语学习能力强,但

实际操作时会有误差。给曲利和留下深刻印象的是他教学过程中,有一名“大改驾”的学员在飞模拟机落地时总是有偏差,经常落不到跑道上。曲利和认为这不是单纯的技术原因,可能是心理上出现了波动。“因为在模拟机上飞落地经常偏离跑道,每当他要飞落地时他的注意力都不能集中在操作上,心理总是想着要完美落地,机械性的操作就会导致落地偏差。”曲利和在学员操作时仔细观察学员的动作后发现了这一问题。

曲利和把学员单独叫到一边,让他把精力放在操作上,“注意力一定要集中,脑子里什么都不要想,就记住操作流程就行了,你没问题!”曲利和拍了拍学员的肩膀说。

果然,经过曲利和的鼓励后,学员接下来就完成了一次漂亮的落地。曲利和坐在后排,毫不吝啬地把掌声送给学员。从那之后,那位学员落地时不再有阴影,如今他也成为了一名C类教员,与曲利和一样担负着飞行教学的任务。

还想为飞行做贡献

“还有3个月我就要退休了。”想到所剩无几的飞行生涯,曲利和坦言舍不得。他舍不得这份从事了一辈子的工作,舍不得属于他的蓝天白云,舍不得他悉心教导出来的一位位优秀飞行员,舍不得那个只有几平米的驾驶舱,那里有他太多太多的回忆。

尽管有太多的舍不得,但曲利和还是坦然接受,“安安全全站好最后一班岗”是曲利和如今唯一的心愿。“飞了一辈子,安全永远是第一位。”曲利和说,“我这一辈子就做了飞行这一件事,现在马上就要退休了,但我希望能够继续为飞行做出贡献,希望同事们山航今后越来越好,希望旅客们出行越来越方便。”曲利和的言语间,流露出的都是他对飞行这份事业的不舍。