

获得“齐鲁最美安全卫士”提名背后

# 赵振广：“人因责任成为强者”

赵振广的形象和履历都很符合年轻女孩子对于飞行员的梦想，也许戴上墨镜，他就是那个宣传片里的帅气机长。第一次见面，这个刚刚30岁出头就当上飞行教员的“大男孩”，给记者留下了谨慎、聪明、有点傲气的印象——生于1984年的赵振广，并没有其他80后年轻人开始出现的来自职场和家庭的“中年危机”感，忙碌充实的训练、和谐稳固的家庭，都成为他飞行之路的完美助力。

2017年5月，赵振广获得山东省委宣传部、山东省政府安委会办公室联合举办的“齐鲁最美安全卫士”提名。

本报记者 杨传忠  
通讯员 杨万卿

## 反应果决 避免两机相撞

赵振广，1984年2月出生，2006年7月毕业于中国民航飞行学院，同年9月进入山东航空公司，现任飞行一大队机长、飞行教员。从事飞行10年来，他始终以安全飞行为己任，在平凡的岗位上不断超越自我，多次被评为先进个人、模范教员、优秀党员和优秀机长。2015年，被大队评为“飞行安全典范”；2016年，以良好的安全生产业绩，被公司评为“百佳岗位标兵”。

2015年3月2日，赵振广机组执行SC1170广州-济南航班，机组在正常滑行，并按管制员指令进入跑道等待起飞。随后管制员指挥一架外航航班，经另外一个道口在跑道外等待，外航机组正确复诵指令。

此时，管制员发布SC1170起飞指令，接到指令后赵振广机组执行起飞程序。突然，在滑跑过程中，赵振广发现本该在另外道口等待的外航飞机，开着频闪灯有入侵跑道的趋势，这不符合常理的状况引起了他的警觉，并立马做好了紧急中断起飞准备。与此同时，管制员也发现了异常，指挥SC1170机组中断起飞。机组果断按程序执行中断动作，并利用余速从最近的快速脱离道口脱离，避免了与外航飞机进一步接近。谁也不敢猜测，如果赵振广没有及时发现异常，紧急中断起飞准备，后果将如何。

脱离跑道后，管制员指挥机组再次进入跑道准备起飞，然而赵振广考虑到飞机刚刚进行了大速度中断，急需要刹车冷却，不然再出现危险状况，极有可能“刹不住车”。经ATC同意后将飞机停在远机位，有条不紊地完成了后续程序，确保了航班安全起飞。

回头看，整件事并没有留给赵振广太多的思考及处理时间，良好的情景意识和高度的安全警觉性，是确保飞行安全的要素之一，也是一名优秀飞行员必须具备的基本要求。赵振广在繁重的飞行工作中，时刻保持着清醒头脑和安全意识，扎实履行着这份重要的安全责任。



## 处理“假炸弹”、 识别“假危险信号”

赵振广遇到的危情可谓五花八门。他深知，作为一名优秀机长，必须时刻牢记岗位职责，具备良好的驾驶舱资源管理能力和果敢的处置能力，特别是机上人员的生命、财产安全受到威胁时，更要沉着冷静，妥善处理。

2016年1月6日，赵振广机组执行SC4808航班，起飞后半小时左右，乘务长和安全员先后报告发现一名女性旅客表现十分异常，他当即要求乘务长和安全员重点观察，有情况随时报告。几分钟后，安全员报告该旅客自言自语说“他们给我身上装了炸弹，滴滴的响。”

这可不是闹着玩的！赵振广顿时心里一紧，一边让安全员进一步核实相关情况，一边按照程序安排清仓等相关工作。安全员核实后报告旅客很肯定地说自己身上有炸弹，并声称买了十几份保险。赵振广立马按照处置程序，要求安全员与乘务组密切配合，严密关注该旅客状态，同时报告相关情况，申请备降广州优先落地，并提出公安防爆安检要求。能够

机安全备降广州机场后，当事旅客由机场警方带走调查。该航班经过安全检查，未发现爆炸物，随后赵振广机组驾驶飞机安全抵达济南。

“就算是个‘莫须有’的炸弹，我们也得按照‘肯定有’来处置，毕竟安全无小事。”赵振广说。多年来，他始终秉承“安全无小事”的飞行理念，注重理论学习，善于总结积累，养成了严格按章操作的优良飞行习惯和“严细精实”的过硬飞行技能，确保了安全无差错。

2016年4月24日，赵振广机组执行SC1167航班，起飞后发现左侧PFD(仪表盘)上显示黄色SPD LIM(速度极限故障旗)，再现时自动缝翼灯亮，复位主警戒后熄灭。赵振广机长根据丰富的理论知识判断为单套失速管理计算机失效，并正确执行了相应检查单。随后飞机在巡航阶段和下降阶段分别短暂抖杆一次，机组根据当时飞机状态和前期故障综合判断为假信号，继续正常执行航班并安全落地，圆满完成了航班生产任务。

“有时候眼见不一定为实。飞行过程中会极少出现假的故障信号，但出现假信号时，处理不当也会增加危险系数。能够

判断出假信号不仅需要扎实的理论掌握，也需要丰富的飞行经验。”安全飞行，没有终点，只有起点。对于赵振广来说，正确处理危情后，公司给予自己的荣誉只是飞行道路上的助力，他将不忘初心，执着追梦，在平凡的工作岗位上不断超越自我，为山航的美好未来不断奉献自己的责任和义务。

## 当教员后 “越飞越胆小”

赵振广告诉记者，和外人看上去神气英武、掌控全场的形象不同，飞行员经常会有“害怕”的时刻，飞航班都会有压力，压力来自于作为航空器第一责任人的重担，以及对航程有可能遇到突发状况的未知等。比如有时候遇到比较剧烈的颠簸，飞行员也会手心冒汗，心跳加速。“虽然都在模拟机上训练过，但单纯的程序模拟跟真飞机的感受还是有区别，好在这些症状都属于生理性紧张，乘客们完全可以放心，因为每一个机长心里对突发状况的应对都是有数的。”

2015年，31岁的赵振广成为山航最年轻一批的飞行教员之一。从机长成为教员，不只是身份的转变，更是责任的增加。随着对飞行理解的加深，这种责任感和随之而来的压力越来越明显。“和初生牛犊不怕虎的阶段不同，其实很多飞行员成为机长、教员后，都会感觉自己越飞越胆小了。”赵振广说道。

成为飞行教员后，赵振广时常会回忆自己跟随教员飞行的经历，根据自己的飞行成长阶段，针对不同水平的副驾驶，总结出一套因人而异的教学方式。“尤其是带初学者，他们会遇到很多常见的问题，比如手臂僵硬，不自觉地把手放在错误的操作位置，这个时候就需要我眼疾手快避免不当操作；如果一味耐心地去引导，等到他们反应到问题出在哪里，就已经来不及了。”

有句话说，人因责任成为强者。赵振广越来越能感受到这句话的真谛，作为一名飞行教员，不仅需要具有演示飞机操纵和管理飞行能力，还要会观察所带学员对飞机操纵和管理飞行能力，同时还要具有传授知识的能力，以及管理人的实际能力。从人为因素来讲，飞行教员和所带学员之间的关系的好坏直接影响到飞行学员的学习效果。一旦出现操作上的失误，飞行教员也会担负起最主要的责任。

## “我不只是飞行员， 还是丈夫和爸爸”

2006年，赵振广来到山航后，便少有时间回自己的老家河北。2010年，赵振广结婚，在济南有了自己的家庭。2015年，他和爱妻的儿子出生。从此，他的人生角色除了“飞行员”，又多了两个标签：“丈夫”“爸爸”。

在赵振广看来，每一个角色的背后，都有着相应的责任。尽管飞行非常忙碌，常常达到一个月需要驻外十天左右，但他坚持让自己成为一个更加热爱家庭的人。“家庭给我非常稳固的支撑，不光是妻子和双方父母为我分担了很多家务事。儿子现在两岁半，也是个暖心的小人儿，我牵着他的手在小区里走，他会指着头顶上正在飞过的飞机喊‘爸爸飞’；我飞行驻外时，他会趴在窗户上，告诉妈妈自己在等爸爸回来。”

妻子和儿子的陪伴与支持，让赵振广开心，也给了他更大的助力去心无旁骛地飞行。令他欣慰的是，儿子在小小年纪便显示出对飞机的兴趣和热爱，从8个月大不哭不闹乘坐了第一次飞机开始，这个至今刚两岁半的小人儿已经成为山航的“常客”，家里也堆满了各式各样的飞机玩具。这让赵振广觉得，自己的爱在延续，责任也在延续。