



起飞前,赵磊(右二)与机组人员召开协同会。海南日报记者 袁琛 摄

翱翔在三万英尺高空上

文/海南日报记者 王培琳

飞机划破天际,翱翔在三万英尺的高空,跨越山川、海洋,将天南海北的一批批乘客安全运抵目的地。对于民航客机机长而言,每一次飞机的安全着陆,都让人如释重负。

民航机长,是很多人梦寐以求的职业。在很多人眼中,民航客机机长年薪诱人,令人向往。他们身穿帅气制服,手拉飞行箱,与空姐们一起走在候机楼里,是那么英姿飒爽;他们驾驶钢铁雄鹰翱翔于天际,是何等的壮志凌云、意气风发。然而,真正成为一名机长,一个在飞行中拥有最高指挥权的人,需要一点一滴的阅历慢慢铸就。在光鲜外表的背后,机长肩负着千钧重担,一刻都不能放松。



刘海滔在驾驶舱做起飞前准备。

(本版图片除署名外由受访者提供)

每次飞行都像第一次

机长都是经验丰富的飞行员,在执飞过程中拥有最高指挥权和领导权威,主要负责飞机操作和应急处置等工作。

要成为一名中国民航B737机型机长,首先要完成规定的飞行时长,飞行中标准操作程序必须牢记在心。每次航前准备时,已经熟知的程序,机长都要一丝不苟地做完。在工作中,所有机长都会谨记一句话:“飞行无小事”。

4月14日上午11点,身着一身帅气制服配黄色领带的机长赵磊,拉着黑色行李箱来到机场基地。中午13点15分,他将作为机长、检查员执飞海口—南昌—济南航段。每次执行国内飞行任务时,机长按规定都必须提前85分钟来到基地,赵磊常常会比规定时间提前来到基地,进行航前准备工作。

赵磊毕业于中国人民解放军空军第二飞行学院的运输轰炸系,在海南从事飞行员工作已经15年。现在,他不仅是机长,还是飞行检查员。除了要完成日常的飞行任务外,赵磊平时还要担任晋升飞行员的考官。

4月14日,到达飞行准备室后,赵磊要刷工作卡签到,吹酒精测试仪,领取飞行资料包。虽然已经飞行多年,赵磊仍然一字一句认真地查看此次飞行的资料。飞行的前一天晚上,飞行员都要在手机APP上查看次日飞行航线的注意事项等,提前做好飞行准备。

“今天加油9.2吨,飞行时间一共是1小时50分钟……”赵磊与副驾驶明确任务后,便召集乘务员、安全员等所有机组人员,召开飞行前协同会。会后,赵磊和全体机组人员进场登机。机组人员对飞机进行检查后,进入驾驶舱,在计算机里输入当天执飞的航路,等候旅客登机、起飞。

“虽然已经飞了这么多年,但每次飞行都像第一次飞行那样绷紧神经,不能懈怠。”赵磊说。

2015年9月27日,晋升为机长之后的第二天,“80后”刘海滔第一次作为机长执行飞行任务,航段是从海口到上海浦东。第一次肩负整个飞机安全重任,刘海滔兴奋的同时也深感责任重大。两个小时的飞行后,飞机安全着陆的那一瞬,刘海滔长吁了一口气。

“机长每做一个飞行指令,都不能只考虑指令本身,还要考虑接下来的连续动作。譬如,做起飞动作时,就要

考虑如果起飞被中断,接下来的动作该如何做;下降的过程中,在对准跑道时,也会考虑如果不能顺利下降,需要再复飞应该怎么应对。因为一旦有突发的天气变化,机长就要马上做出相应的飞行调整。”刘海滔对记者说。

“在飞行中,最担心遇到旅客出现突发状况。”刘海滔坦言,去年,他在执飞海口至深圳的过程中,遇到乘客突然口吐白沫的突发状况,由于时程较短,就申请加快速度抵达了目的地,并迅速启动应急预案,让乘客得到了及时救治。

“安全、旅客至上”是机长需要铭记的准则。飞机安全事件大多是人为造成。机械故障可以提前排查进行排除,而人为造成的失误是无法挽回的。每次飞行过程,机舱所有旅客的安危与机长等工作人员密不可分。确保万无一失,是每个飞行员在飞行时需要承担的沉甸甸的责任。

学习一刻都不能停止

从四川广汉飞行学院毕业的刘海滔,2011年10月成为一名飞行学员。从飞行学员到一名合格的副驾驶,他花了半年时间参加培训学习。2012年4月1日,刘海滔登上飞机成为副驾驶员,飞行2700小时后,才有资格进入选聘机长训练程序。通过航线考试、模拟机考试等各种审查后,他才被聘为机长。

一般而言,普通的飞行员当上机长要经过4—6年时间。刘海滔不执行飞行任务时,大多数时间都用在了学习培训上。晋升机长后,学习仍然是他的职业生涯中永恒的主题。飞行理论需要时时更新,飞行操作要时时牢记,要做到业务精炼,对于每一名机长而言,学习是必不可少的。

每年,所有的飞行机长都要进行理论学习和模拟机的训练。“并不是所有的突发状况都能在实际运行中遇见,但是为了提升训练处置突发特殊情况的能力,飞行员都要按照训练计划进行模拟机训练。”刘海滔说。

根据安排,一年时间中,机长一般飞行半年,再休息半年。机长每执飞一次,到达目的地后可以休息36小时。很多机长都会利用休息时间继续学习。飞行技术的训练、处理突发情况的训练、各地机场公告、各地机场滑行路线的变更、民航局下发的文件……这些他们都要随时关注并牢记于心。

53岁的经验丰富的机长、教员尹

龙表示,学习一刻都不能停止。“飞行知识需要不断积累。本着对飞行安全负责、对旅客负责的态度,学习是飞行员的责任。”

“几乎每年除夕都在空中度过”

飞遍世界各地,可以在世界各地旅游观光,是很多人羡慕机长工作的原因之一。但是,实际情况并非如此美好。

尹龙对此表示,每次飞行到外地,要么是晚上,要么只有短暂的休息时间。为了保证下一航段的飞行拥有充沛的精力,他大多数时候会选择好好休息,而不是到处观光。

“大多数时候,飞到一个地方后,我都不会走出候机楼。”刘海滔笑道,如果说机长可以看遍世界各地的候机楼,那倒是并不为过。

由于长期飞行,腰椎病、肩周病等职业病也困扰着不少机长。而长期无法陪伴家人,也让很多机长心中有很多遗憾。

刘海滔执飞国际航线、国内航线,



“安全、旅客至上”是机长需要铭记的准则。



尹龙是从部队转业到民航企业工作的飞行员。

工作加上学习培训,每年2/3的时间都要在外地度过。爱人怀孕时,所有的孕前检查他都无法陪伴,让他始终心存愧疚。

尹龙是从部队转业到民航企业工作的飞行员,在民航企业已经飞行了1.8万多个小时,“几乎每年除夕都是在空中度过的。”

小时候,尹龙就非常期盼着春节能和亲人一起放鞭炮、放烟花。然而,从事民航工作常常让他这个愿望无法实现。每年除夕,从空中看到地下此起彼伏、五光十色的烟花,尹龙总是感慨万千。但是,一想到可以送万千旅客回家团圆时,他的心里便有了些许慰藉。

孩子成长的每个重要时刻,尹龙常常缺席;对父母而言,尹龙更是心存无尽的愧疚。父亲弥留之际,尹龙仍在执行飞行任务,未能见到父亲最后一面。

“我对家人的亏欠和遗憾太多了。但是既然选择了这一行,就要为之付出。”尹龙说。■