



从晕机的学员到资深机长

壮志凌云40年，他和安徽民航“一起飞”

1978年7月，周红马出生于安徽一个普通家庭。40年后，他已经成长为一名肩负国家人民生命财产安全的飞行员。作为改革开放的同龄人，他的成长是改革开放、民航强国战略的缩影。回顾20多年的蓝天生涯，他感慨良多，他坦言，自己赶上了改革开放的新时代，见证并参与了安徽民航事业的伟大发展。

□ 杨帅 记者 祝亮/文 杨硕/图

1 第一次上飞机 却出现严重晕机

1995年，还是高三学生的周红马参加了东航在合肥的招飞体检。从没见过飞机的他和同学凑热闹一起报了名。“没想到招飞体检那么严格，那么多同学，最后只有40个人通过了初检。”周红马因为身体条件出色，顺利通过了初检。但在他心里，对飞行员的职业已经有了新的概念。“在上世纪90年代，信息不是那么通畅，只知道飞行员是开飞机的，感觉很神秘，却不知道这个职业对身体要求那么高。”1996年，原本40人只有10人通过高考正式进入中国民航飞行学院。“当时，我是文化课最后一名。”周红马不好意思地告诉记者。在航校四年的学习中，周红马坦言自己不是最具飞行天赋的，但他通过努力，顺利通过了各种艰难考验。

两年的理论学习，周红马和同学们终于有资格进入实操阶段。而航校教员见到他们的第一句话就是让每个人准备一个塑料袋。“第一次坐上飞机，就吐了两次，被他们笑了好久。”地面和天空的体感差异，让周红马第一次见识到什么是真正的飞行，对飞行多出了一份敬畏之心。很快，周红马就适应了空中的驾驶环境，并在教员的指导下，熟练操纵飞机，完成了全部学员考核。

2 从业以来 安全飞行14729小时

2000年，他来到东航安徽分公司，成为一名民航飞行员。18年的飞行生涯，周红马保持了14729小时安全飞行时间，并于2007年成为了一名机长。周红马说道：从航校的学习，到驾驶民用客机，每一次飞行的时候，脑海里都在想，自己驾驶的是国家上亿的财产，身后是无数家庭的幸福。他感到飞行员的责任重大，从不敢懈怠。刚开始飞行的时候，周红马每天对飞行中遇到的情况、前辈的讲解、同事们的经验都进行记录，反复思考，形成自己的经验。“上世纪90年代的民航安全管理很多是凭经验。”飞行是一个熟练工种，每个人遇到的情况都不一样，经验在这个时候所起到的作用也是因人而异。这些都给安全飞行带来了隐患。

党的十八大以来，民航行业取得了运输航空百万小时重大事故率和亿客公里死亡人数双双为“零”的优异成绩，行业安全水平稳居世界前列。正是对安全工作向科学化、规范化管理的不断转变，形成了对飞行安全工作的良性长效机制，为安徽民航安全发展奠定了坚实基础。2018年7月20日晚23点20分，伴随着从浦东起飞的MU5467航班在合肥新桥国际机场平稳降落，东航安徽分公司顺利实现安全飞行34周年，实现了连续安全飞行94万余小时的安全业绩，同时也刷新了安徽民航安全飞行的新纪录。



人物简介：周红马，中共党员，东航安徽分公司飞行部飞行三分部A320机型责任机长、B类教员，分部高级经理。2000年10月进入东航工作以来，已安全飞行14729小时4214架次。



3 “民航要的是持续的、 连续不断的安全”

“想把每一件事情做好，就需要做好充分的准备。”过去的飞行训练模式比较单一，都是从老同志那里学习经验。周红马从老一辈飞行员那学到了严谨的飞行作风和操作习惯。但他也说到，“每一个人的驾驶习惯不一样，遇到的情况也不一样，传授的经验也有所偏差。”

随着新时代的到来，东航安徽分公司在安全管理的方式上不断创新，通过“大数据+飞行安全”模式，大力发展科技应用，推进安全管理向大数据、信息化、智能化等现代方式的转变，把改革创新作为服务安全的重要措施。通过深度挖掘和运用海量的飞行品质监控数据，对飞行能力进行分析评估，揭示趋势性问题，及时采取针对性措施，提高飞行品质，推动安全管理上新台阶。2018年，分公司以QAR飞行品质分析为抓手，建立飞行分部、飞行部、分公司QAR三级管控模式，每周梳理发生率较高的三级事件，对运行安全构成影响的三级事件坚持一事一管；制定重点潜在风险监控项目，进行QAR风险分析和滚动监控。

20世纪80年代，改革开放的新时期，民航第14飞行大队依托合肥骆岗机场的地域优势，主要飞往上海、武汉、南京、广州、深圳、福州、厦门等地，成为安徽与内地及沿海城市的重要空中通道，为加快安徽改革开放进程、拉近各地之间的商贸往来提供了便利。过去提到民航安全，动不动就提“安全周”“安全月”“安全年”，而周红马认为，民航安全是永无止境的，不能说只保证一周、只保证一个月，也不能说只保证一年，民航要的是持续的、连续不断的安全。

4 从运五到空客A320 飞机越来越舒适

从60年前，东航安徽分公司前身民航第14飞行大队进驻合肥三里街机场，到2016年东航安徽分公司共有飞行人员131名，形成了一支专业技术强、飞行作风好的飞行队伍。

周红马驾驶的第一种民用客机机型是MD-90。上世纪90年代，东航安徽分公司曾是东航内唯一一家拥有MD90机队的分公司。

“MD-90的机械联动感比较强，驾驶起来需要一些力气，但操纵杆更强。”周红马说道。被誉为“空中美男子”的MD90可以从飞机的前舱门和后舱门同时上客，提高了旅客上机的速度与效率，提升了当时旅客的乘机体验。2010年5月，东航安徽麦道90(MD-90)机队正式退出运营，实现了安全飞行13年、运送旅客1810.3万人次的发展业绩。

2004年，东航安徽分公司在执管9架麦道90(MD-90)飞机基础上，首次引进2家空客320(A320-200)机号B6010、B6012飞机，揭开执管麦道与空客共同运行的历史。周红马也成为安徽第一批改装空客机型的飞行员。2007年，周红马成为空客A320机型的机长。现在他已经是该机型的B类教员(模拟机教员)。“空客飞机主要采用电传感，和麦道飞机相比，操作起来更轻便，灵敏度更高，更加先进。”

周红马还历数了改革开放以来，安徽民航从专业飞行到商务运输飞行的转变；从执飞运五、伊尔14、运七、MD-82、MD-90到空中客车A320机型的转换。其中，1986年4月28日，民航第14飞行大队(东航安徽分公司前身)执行中国首架国产运7(Y-7)型飞机执行合肥-上海航线任务，结束了中国民航全部使用外国飞机的历史。

5 东航架起了 安徽通往远方的快捷桥梁

近五年来，东航安徽分公司完成了骆岗机场到新桥机场的基地建设和转场，经历了机队规模回落到恢复的历程，机队规模不断壮大，目前共执管A320飞机18架。从2013年开始，年度飞行时间/架次呈逐年递增趋势，屡次刷新分公司纪录。

20世纪80年代，改革开放的新时期，民航第14飞行大队依托合肥骆岗机场的地域优势，主要飞往上海、武汉、南京、广州、深圳、福州、厦门等地，成为安徽与内地及沿海城市的重要空中通道，为加快安徽改革开放进程、拉近各地之间的商贸往来提供了便利。

1991年东航安徽分公司自成立以来的2006年，东航在合肥机场的客运市场份额始终在50%以上，为安徽地区的民航发展提供了有力的保障。“十二五”期间，东航安徽分公司随着机场的搬迁，先后新开、加密西安、兰州、西宁、乌鲁木齐等重要航线，为落实国家“一带一路”建设，全面融入长三角驶入快车道贡献力量。2000年2月7日，东航安徽分公司开通的合肥-曼谷国际包机航线，是安徽历史上第一条国际航线，打开了安徽对外开放融入世界的重要门户。

目前，东航安徽分公司执管18架A320飞机，执飞安徽始发29条国内航线、2条地区航线、2条国际航线，每天执行合肥进出港航班最高达34余班。2018年暑期，东航在合肥机场新增长白山、兰州、敦煌、鄂尔多斯、呼和浩特、绵阳、西宁等7条航线。2018-2019冬春季，还新增合肥至哈尔滨、南宁、惠州、博鳌、珠海、湛江，黄山至重庆、温州、太原、大连、汕头等11条航线。