

40 年累计飞行 23300 小时,相当于绕地球 425 圈 “五星机长”的傲人纪录成为业界标杆 “无锡民航”首位退休机长的“飞行人生”

6月22日中午12点5分,MU2732航班在苏南硕放机场徐徐滑向停机坪,平安降落。秦科中缓步走进驾驶舱,舷楼下,是捧着鲜花、拉着欢迎横幅的同事们。已经在万里蓝天飞翔了整整40年的秦科中,在这天为自己的职业生涯画上了一个圆满的句号,荣幸地成为东航江苏公司无锡分公司的首位退休机长。

昨天,记者与他有了一次“亲密接触”,探访这位“五星机长”的“飞行人生”。



送别多年的老机长。

千里挑一 成绩过硬当上领航员

今年60岁的秦科中身材不高,但他时刻挺直的身体却透露出一股军人的气质,目光如炬,沉着冷静的神情,又带着一股威严。说起他与飞行的缘分,实在有不少的巧合。

“以前从没想过能当一名飞行员,因为太遥远了,想都不敢想!”1976年,18岁的秦科中毕业于无锡市第八中学。那一年,空军在无锡招收飞行员,他抱着试一试的心态去报名。在当年五六千名高中毕业生里,最终只有3个人入选,秦科中就是其中的幸运儿之一。他过五关斩六将通过了所有的测试,被中国人民解放军第十四航空学校(现中国民航飞行学院)录取。

进入航校,秦科中又经历了军训、理论学习和各种考试,养成了军事化的作

息规律。当时航校有领航员、飞行员、报务员三个专业,领航员负责飞机飞行的航线,飞行员负责操纵飞机飞行,报务员通过收发电报和通话与外界联系。当时的“香饽饽”专业是领航员,凭借着优异的成绩,秦科中最终被分配主修领航员专业。

在没有GPS的时代,领航员就像飞机的眼睛,通过罗盘或地标,要时刻计算出飞机实际的方位。通过3年严格的理论学习与飞行训练,秦科中于1979年从航校毕业。他被分配到湖南省衡阳市第十一飞行大队当上了领航员,当时飞的是“运五”,执行航空摄影和航空遥感物探飞行的任务。“那时不管走到哪里,手里总要拿着一把航领计算尺,就像牛犁地一样,在指定的地图线路中飞行探索。”

惊心动魄 平安飞行艺高还需胆大

翱翔蓝天40年,秦科中凭借扎实的航空知识、过硬的心理素质和精湛的飞行技术,多次成功处理特情。谈及曾经遇到的惊险情况,他最难忘的是发生在1997年从香港飞往福州的一次航程中。当时执飞的是MD-90机型,飞机上载有150多位乘客,就在快要降落的前10分钟,飞机上突然发生断电事故。一时间所有导航设备全部罢工,所有的数据显示屏漆黑一片。

“那是个阴天,周围云层密布,看不到机场的位置,飞机的下方是山区,盲目下降可能会发生撞山的危险。”秦科中心头一紧,又马上冷静下来:“不要下降,保持高度继续飞!”得益于以前的领航员经验,秦科中对地形格外了解,擅长推测和计算飞机的安全高度。秦科中按照时间推测,飞机已经飞到海上,并出了山区,然后再下降高度并反切寻找海岸线,这时候凭借肉眼可见

的地标,最终沿着海岸线找到机场,将飞机平安降落下来。

2009年,在北京飞往合肥的途中,秦科中又遭遇了一次恶劣气候突然带来的惊心动魄。仪器刚才还显示的晴好,突然间雷电交加。飞机即将降落的合肥周边一圈全是雷雨,飞机在上空绕飞许久,哪个方向都降不下去。紧急之下,只好飞到附近的南京机场备降,不料,南京机场备降跑道的备降位置也有浓积云,硬闯有可能会遇到雷击,风险很大。另一个选择是飞到上海虹桥机场备降,但测算下来油量紧张。秦科中的内心十分纠结,就在这时,他看到前方有一架飞机已缓缓降落南京机场,于是他主动联系地面询问天气情况,得知机场周边在下暴雨,他集中精力与机组成员沉着应对,经由塔台同意,采取了低高度短五边的落地策略,将飞机安全降落跑道。

从头再来 16年“弯路”回炉再造

一飞7年!每天穿梭在蓝天白云间,能回到家乡一直是他的梦想。1986年,秦科中经申请调到安徽合肥市第十四飞行大队当领航员,主要执行国内航班的运输飞行。从湖南到安徽,他感觉离家乡更近了一些。

如果说,秦科中飞行生涯的前半段是靠着努力和幸运,那1992年则是他命运的一个转折点。随着航空技术的发

展,飞机自动化的程度不断提高,计算机取代了许多原先需要专业人员操作的工作,昔日的“香饽饽”——领航员即将淘汰。这对于秦科中来说,简直相当于走了16年的“弯路”,他决定从头开始,硬着头皮“回炉再造”,又经过8个月的苦学,秦科中又由领航员成功转型为飞机驾驶员。他先后飞过“运五”“安24”“运七”,以及MD-82、MD-90、A-320等六种机型。在不同机型的驾驶中,渐渐磨练出一流的飞行技能。1998年,他正式晋升为机长。

在同事们眼里,秦科中是“拼命三郎”,领航、飞行、翻译样样通,他熟悉每一条航线和每个机场的特点。2003年,经挑选和考核,他进入了民航安徽监管局飞行标准处工作,分管民航安徽辖区内的飞行安全监察工作。既要飞行,又要承担管理工作,他身兼多职,忙得很少有属于自己的时间。2014年,他得知家乡要成立东航江苏公司无锡分公司的消息,欣喜不已,毅然放弃优厚的工作环境和待遇,立即打报告申请调回无锡。几经周折后,终于如愿回到了梦魂萦绕的家乡,加入东航江苏有限公司无锡分公司。他说:“回到自己的故乡,是每个游子的夙愿,我的最大愿望是想在有限的职业生涯里,能为家乡的航空事业尽上自己的一点绵薄之力。”

专注职业 刷新安全飞行纪录

在东航,体现飞行技术的最高标准是“五星机长”称号。“五星机长”的门槛也相当高:成为机长后须安全飞行累计达到13000小时,而从飞行学员成长为机长,最快也需要经过5到6年。由于技术过硬、认真敬业,秦科中不断刷新自己的安全飞行记录。至今,秦科中的累计总飞行时间已达23300小时,飞行总里程相当于绕地球转了425圈。这样的纪录在业界也是标杆水平。

“飞行是一个一生都需要学习的行业,飞机的不断发展和进步,要求我们开飞机的人不断学习,以适应时代发展的需要。”秦科中说,每次机型变更,都是一次“脱胎换骨”的学习过程。他也是始终把飞行安全作为自己最大的目标与追求的,通过自身的不断学习,从学员、副驾驶,最终成长为一名合格的机长,再戴上

了象征技术和荣誉的“五星机长”徽章。这些标志让外人很是羡慕,但对于秦科中来说,他觉得背后承载的是更多的责任,不容丝毫懈怠。

作为一名老机长,秦科中的职业生涯见证了中国民航的飞速发展。“随着航空技术发展,飞机的安全性能大大提高,而先进的通讯、雷达、气象预报等等,也帮助飞行员能够有效地避开灾害。”在新技术的助力下,中国民航的安全纪录保持着世界领先。

飞行员的任务繁重、心理压力巨大,万家团聚的节假日往往是他们最忙碌的时候。40多年的飞行生涯里,秦科中早出晚归、风雨兼程,与家人更是聚少离多。谈起退休后的日子,他希望把自己的时间更多的留给家人,“计划和妻子去环游世界,先游远的再玩近的。”(晚报记者蔡佳 受访者供图)



秦科中即将驾驶飞机前往下一个目的地。