



张树全在进行驾驶舱仪表检查

张树全： 安全飞行34年的“高原雄鹰”

在不少讲述飞行员故事的影视作品中，都会有飞行员通过一次次高超技术力挽狂澜化解危机险情的镜头。然而在东航云南五星机长张树全看来，将所有险情制止在萌芽状态，安全平稳地将旅客送达目的地，才是一名飞行员的责任和使命。

张树全是东航云南有限公司飞行部的一名资深机长和飞行教员，34年安全飞行无事故的他，曾执飞腾冲驼峰机场的开航，参加玉树地震的紧急救援，是年轻飞行员眼中的好榜样。

征服云南机场的“航空母舰”

与飞机打了34年的交道，张树全不但有着丰富的飞行经验，还熟练掌握了东航云南各种机型的飞行科目，被同事们当作“飞行的教科书”。

“很多不了解航空飞行的人都认为，北上广等大城市的机场飞行难度很大，实际上恰恰相反，我们云南机场飞行难度比北上广等大城市的机场要高很多。”张树全说，云南的机场基本上都是修建在山上或山旁边，丽江、文山、临沧等多个州市机场都属于高原机场，而香格里拉机场、泸沽湖机场更是高高原机场，这无疑给飞机的起降增加了难度。

腾冲驼峰机场属于高原机场，气候多变。2009年1月初，腾冲驼峰机场即将开航。由于机场建在半山腰上，两头相对陡峭，跑道很短，起降难度大，被飞行员们称为“航空母舰”。

开航必须万无一失，选谁去执行

开航任务，需要从多方面考虑，备选名单迟迟没有定下来。“让我来，一定圆满完成任务。”张树全第一个站了出来。主动请缨，是因为他经过长期的探索和积淀，对自己的飞行经验有着充分的自信。

在来到东航云南公司之初，张树全就把目光瞄准在高原、高高原机场容易低云、浓雾等影响飞行安全这一技术难题上。凭借在部队养成的工作习惯和作风，每次高原、高高原机场飞行完毕，不管多晚他都要将飞行过程中的数据及处置判断结果记录在笔记本上，事后反复琢磨、分析，形成教案。

为了确保顺利完成驼峰机场开航的任务，张树全找来机场建设相关资料，分析气象条件，再与之前飞高原机场的数据进行对比，对可能出现的强乱流和风切变进行反复分析研讨，制定了各种应急及应对办法，最终圆满完成了飞行任务，为后续飞行积累了经验。

34年如一日坚守“铁规”

从业34年来，张树全始终把确保飞行安全视为自己的最高荣誉。在日复一日的航班飞行中，他一次又一次安全地把旅客送达目的地。在他的飞行记录本和飞行生涯中，几乎没有过处理紧急情况的事情发生。

“没有紧急情况，这就是我们飞行员追求的最高境界。”张树全说，飞行员的任务在于，在飞行过程中将任何可能发生的偏差，都制止在萌芽状态，最大限度地减少旅客乘机过程中的风险。

为了确保飞行安全，张树全给自己定下一条“铁规”：只要第二天有飞行任务，所有的私人活动取消，家庭聚会不沾酒……因为这个原因，周围也有朋友抱怨说平时很难约到他，手机经常关机，约出来了也不能尽兴。直到后来，大家逐步对民航安全有了了解，才慢慢转变了对张树全的看法。如果说张树全给自己定的这一铁的规矩是保证安全飞行的基础，那么严格规章操作绝对是安全飞行的关键，张树全从航前的穿衣戴帽、签字确认、资料核对、飞机外检等等，都做到严谨细致规范。

每次飞行前，张树全都会对机组的工作作出细致的分工，并适时对安全工作情况进行分析，合理带飞。就连在飞机过站的间隙，他也会亲自到飞机下进行检查，从不懈怠。

张树全因安全飞行超过13000小时，被东航集团公司表彰为五星机长。他还是民航局“银质奖章”获得者，集团公司优秀教员、优秀共产党员……在张树全看来，这些荣誉不仅是对他工作的肯定，更是以荣誉的方式激励他确保飞行的每一个航班安全、准点。

本刊记者 袁海毅

