

冲上云霄

你也有机会看到这样的风景:

大地在脚下两千七百米的地方逐渐模糊,人流和车流变得渺小且抽象,阳光洒在身边棉絮一样的云朵上,你亲眼看着它们变成金色,又被气流打成泡沫一样。不同于民航客机上狭窄的窗户,你眼前的玻璃上少有遮挡,这让你的视野无比开阔,很快,连呼吸和心胸也跟着广阔起来。

随着通用航空产业的发展,越来越多的人通过驾驶直升机完成了飞行的梦想,这些“新飞行员”可能曾是你的小学同学、前同事或者同一个电子游戏里的队友,当你还在原地踏步的时候,他们已冲上云霄。

这让你羡慕,又让你有些小期待,夜深人静的时候,你觉得,你也许可以成为他们一样的人。

现代快报记者 贾磊/文 施向辉/摄



学员们在若航接受飞行员培训

曾是“爱玩青年” 如今沉稳自信

对于第一次登上直升机的人来说,起飞的时候可能会很紧张。不同于喷气式客机带来的推背感,直升机的起飞显得有些慢慢悠悠,螺旋桨轰鸣着,一些仪表也跟着抖动,看着窗外的风景旋转晃动,然后,飞起来了。

“不要紧张。”听筒里传来吕广春的声音。吕广春是这趟旅程的飞行员,还兼着空中导游的工作。这位20出头的小伙子是若航苏州直升机场的新员工,却已经是数次飞过这片天空的老手。

“我们现在处于海拔300米的空中,下面是阳澄湖的水面。再往前飞,就是金鸡湖,在空中可以看到东方之门,也就是传说中的‘大秋裤’。”吕广春说,“看看吧,下面又堵车了,但我们永远不会堵。”

熟练、沉稳、自信,又有点玩世不恭,这已经有些符合人们对于飞行员的印象了,不过,当飞机降落,吕广春从机舱里出来时,还是会让人大吃一惊。

在若航给出的资料中,扬州人吕广春曾是一名“爱玩的青年”,但在认识他的人眼中,过去的他,也许用“令人头疼”来形容更加恰当。

2012年,吕广春从一所专科学校的自动化专业毕业,但他毫无毕业的喜悦,这是一个他不喜欢的专业,但经营一家小型机械工厂的父亲坚持让他读完。“他想让我子承父业。”吕广春说。

对于现实的厌烦和殷实的家境很快让吕广春沉浸于“玩”:他玩车,买了一辆小跑车;他玩游戏,在一个电子游戏上投入了大额的金钱。

2012年,一位朋友看到了若航培训飞行员的广告,拉着吕广春一起来到若航位于南京老山的机场报名。如今3年过去了,当时一起报名的朋友因为忙还没有开始学习,但吕广春还差几个小时的飞行时间,就是一名真正的飞行员了。

“等他来,我就能当他的教官了。”这个大男孩笑着说。

待业的公交车驾驶员 投身飞行职业

实际上,若航正在培训的飞行员中,像吕广春一样前来寻求改变的年轻人有不少。

来自重庆的廖抗如今只有18岁,还没有汽车驾照,但正在努力学习成为一名飞行员。他是一年前报的名,来若航之前,他还是一名典型的网络游戏沉迷者。

下周,廖抗就要参加考试,如果通过,他将拥有私人飞行执照。

纪律性和极度锻炼人的课程设置,让许多家长选择若航,他们愿意支付高昂的学费为自己不那么听话的儿女构建一个不一样的未来。但若航的学员中,也有人的目的不同。

“飞行员的名声好,而且收入高。”廖抗的同期同学张夏说。这个32岁的苏州人,已经是两个孩子的父亲,“我这个年纪,已经感觉到了生活压力。”

张夏曾是一名城管队员,尽管家境还不错,但他对于两三千元的月薪还是诟病不已。

张夏决定换工作,他起初选择互联网,最终又因“自己觉得脑子跟不上”而放弃,后来,他报名参加了若航的飞行员培训,现在他会利用工作休息的时间学习飞行。

张勇,之前作为省级机关的一名公交车驾驶员,今年年中后公车改革开始,不满待业,经过深思熟虑,年近四十岁的他也投入到这个飞行职业中来。

张勇认为,“从历史来看,每一次制度改革,其实更是一次机会,这次失业是推动我作出改变,取得更好的进步”,他对未来充满了信心。

实际上,以名声与财富为目的参加飞行员培训的学员有不少,他们有的曾经是政府公务员,有的见识过商场险恶。

最新一期的培训里,一位来自上海的学员顾洋,曾经是某航空公司的空乘,职业体面收入不菲,但他也放弃了过去,选择超越自己。

不乏职业女性 为梦想而来

在这些自我改变的人群中,不乏职业女性的身影。朱丽芳和包文律,大学毕业后成为政府公务员和普通民警,之所以奋不顾身地学习飞行,是因为她们觉得生活和工作不是简单重复,她们更希望做一些有趣的事情和挑战自己,从而发掘实现更多的人生价值。

正是这样,更多不同背景、经历、家庭的人为梦想而来。

小夏是若航的老员工了,已经带出了七八位学员,选择直升机,他只是想飞而已。“谁从小没有个飞行员的梦想呢?”小夏说,这个梦想支撑他考入了南京航空航天大学,毕业后,他甚至自费去了美国,后来他回国放弃了固定翼,转而选择学习直升机驾驶。

“我喜欢在天上自由自在的感觉。”小夏说。

目前,在若航学习的飞行员超过60位,这个数字在一年前不可想象。“有越来越多的人选择这条道路。”若航苏州机场的负责人刘杰说,“我们现在每天招飞中心的专线电话能接到特别多的咨询和报名。”

在苏州机场的食堂里,学员能够享受来自甘肃的羊肉和海南的水果,如果他们想的话,还可以在顶楼新建的咖啡馆里享受正宗的咖啡,度假时,他们还能选择集团旗下的数家酒店免费入住,这些酒店无一不在风景绝佳之地;更重要的是,他们每个人都挺拔且自信——这显然是广阔天空的礼物。

当然,培训一名飞行员的代价也是高昂的,根据若航的报价,如果想拿到“商照”,需要缴纳108万元的学费。这个费用十分惊人,但若航正在试图降低它。

根据一份最新的文件,若航拿出了三个学费方案:一是正常的报价,第二可以选择半价54万。另外,你还可以选择贷款,只要先付30%就可以开始学习并累计飞行时间,贷款可以3年付清。

这是一个前景广阔 人才稀缺的行业

“根本不用怕收不回成本。”若尔通用航空发展集团主席吕勇接受现代快报采访时说,“这绝对是一个前景广阔、人才稀缺的行业,至少这20年优秀飞行员的紧缺将伴随中国通航发展历程。”

“中国通航产业的发展与世界发达国家相比,存在巨大差距,而产业发展的核心问题是人的问题,目前,直升机驾驶员是木桶效应中的短板。”吕勇说,“目前中国通用航空飞行员不到3000人,而其中全国600多架民用直升机所对应的直升机飞行员不到1000人。美国的通航飞行员是多少?60万!”

吕勇对现代快报记者表示,接下来的20年内,中国将成为全球最大的直升机市场,中国民用飞机需求量达6万架,市值1000亿美元。“到时候,可能需要50万名通航飞行员才能满足市场需求。”

为了让培训出的飞行员能够尽快累积飞行时间,若航先后与南京、苏州、泰州、黄山、庐山、婺源等地签订了空中观光项目的合同。吕勇盯上了驾驶员培训这块大蛋糕,若航也成为了目前中国最大、资质最齐全的通航飞行员私人培训机构,但若航集团的野心并不满足于此。

“我是想推动整个通航产业的发展。”吕勇的嗓门很大,充满了自信,“足够多的飞行员,会带来对工作的需求,进而会让越来越多的商人认识到通航,会有越来越多的商务人士购买直升机,然后,机场及航空服务站会大量出现,500多架直升机意味着上万人的直接就业机会,再然后,制造直升机的工厂和技术也会循序出现产业链延伸。”

作为一个成功的商人,吕勇的选择有很多,但十二年前他却选择了最艰辛的一条,还好,随着2015年低空管制的开放,一个美好的未来已经开始显现。吕勇相信,不远的未来,若航会和中国通航产业一起冲上云霄。



“根本不用怕收不回成本。这绝对是一个前景广阔、人才稀缺的行业,至少这20年优秀飞行员的紧缺将伴随中国通航发展历程。”

——若尔通用航空发展集团主席 吕勇