

珠江口水域、琼州海峡，这里是重要的国际海上交通线，交通运输部“六区一线”水上交通安全工作的重点监管水域，同时也是台风灾害和海难事故的多发区。

这里，驻守着一支国家专业海上救助飞行队伍。

他们，在澎湃汹涌的巨浪中，在洪水肆虐的灾区，在一次生死关头，坚守着“把生的希望送给别人，把死的危险留给自己”承诺，奇迹般地死而复生，从死神手中夺回了一个鲜活的生命。危急时刻，他们直冲云霄，义无反顾，用生命谱写了一曲曲惊天动地、感人肺腑的壮歌——他们就是交通运输部南海第一救助飞行队。

2004年8月8日，交通部南海第一救助飞行队在粤西海滨城市湛江成立并举行首飞仪式，是继交通部东海第一救助飞行队、交通部北海第一救助飞行队成立之后交通部所属的第三支海上救助飞行队，标志着我国北海、东海、南海海域的海空立体救助体系初具规模，为建立完善的中国沿海海空立体救助体系打下了良好的基础。

十年中，南一飞队伍规模在不断扩大，飞机性能在不断提高，救助人数也在不断增加，救助期间从未出现一起安全事故，受到广大人民的好评，这样的英雄集体，被海上渔民称为“海上妈祖”，更多的被誉为“南海神鹰”。



搏击太空的

神鹰

记交通运输部南海第一救助飞行队十周年

□ 本报驻粤记者 龙巍 通讯员 陈建波

一穷二白 没有条件创造条件也要上

没有办公场所，没有飞机，救生设备和专业技术人员严重缺乏。2004年成立的南一飞用四个字形容最恰当不过——一穷二白。救人于危难之中，是无上的荣耀，承接这份使命，自成立之日起南一飞也无时无刻不在用自己的汗水与生命扛起祖国和人民的重任。

南海海域辽阔，台风多、险情多，救助任务重。没有飞机、硬件落后，南一飞用租借的飞机担负起南海海域的人命救助任务。救生员不够专业，通过各方努力，南一飞派2名救生员到香港特别行政区飞行服务队进行救生员专业知识的学习和救助飞行训练。“当时，我们是没有条件，创造条件也要上。”

这样“一穷二白”的状况一直持续到2007年，南一飞迎来了救捞系统首批两架EC225大型救助直升机，一批专业的技术力量也逐渐注入到南一飞的队伍中。

“北海和东海救助飞行队在成立之初主要依托第三方机构进行人员和机构的管理，当时上级部门希望以南一飞为试点，探索出一条自力更生的道路。”陈国权队长告诉记者，与其他行业不同，无论是开飞机的飞行员，还是修飞机的机务员，都需要很长一段时间的磨砺和成长。以飞行员为例，从

一个刚毕业的“小飞”成长为一名机长，需要积累1200个小时的飞行时间，期间还要到国外参加培训学习，回国后考取各种资格证，这意味着一个机长培养周期短则五六年，长则七八年。

机长李嘉，从到了南一飞就没休过一天假。因为技术人才有限，他一边要参与救助任务，一边要带“小飞”们进行训练。为了让新进飞行员能更快、更扎实地掌握安全飞行要点，他还自创了SICKO理论，与年轻人共享多年来积累的核心飞行经验，让安全驾驶的理念内化为他们们的飞行习惯。

“我们南一飞的成长要特别感谢香港特别行政区飞行服务队的支持与帮助。”陈国权队长告诉记者，2007年，李嘉等5名飞行员在香港飞行队进行AS332L2超美洲豹机型培训，李嘉机长等人通过香港民航处机长资格考试，张瑞、沈迦南等人通过副驾驶资格考试。2008年香港飞行队邓成东机长一行到珠海帮助我队5名EC225飞行员进行海上救助科目改装，5名飞行员顺利通过考试并获得海上救助飞行资格。

一支成熟的救助飞行队，不单需要飞行员、救生员，飞机要安全、迅速地起飞、返航，完备、完善的后勤保障是核心。王凯是去年新调入南一

飞的一名普通机务人员，他告诉记者，在刚进入南一飞的两三个月里，都有师傅手把手带着他们参与飞机的保养和维修。

“在夯实基础的同时，我们尽量给每一个年轻人提供学习的机会和平台，使他们可以在很短的时间内得到锻炼和成长。”南一飞分管机务工作的副队长曹鸿宇告诉记者，十年来，南一飞的机务维修人员，已从4人增加到42人，形成了“老带新”的机制，而且对于技术能力极为突出的人，还采用“名师带高徒”的方式，形成既全面开花，又不至于精英的人才培育格局。

10年来，按照“一个加强、三个适应”的工作思路，即加强海上应急救援和抢险打捞能力建设，适应国家综合交通运输体系建设和发展安全保障的需要，适应国家反恐和防范应急反应的需要，适应国家重大自然灾害和事故灾难紧急救援的需要，南一飞在完成海上救助任务的同时，还承担了国家重大任务的应急保障工作，多次参加了军地各种应急演练、演习任务。生命的希望，国家的重托，扛于肩上，不敢有丝毫懈怠，在国家和人民生命财产安全受到威胁的时候，南一飞义无反顾、勇往直前。

雄关漫道真如铁 而今迈步从头越

按照发展规律，一个成熟的单位三年是一个坎，是一个分水岭。但是南一飞通过团结努力，以骄人的姿态走过了十年。十年来南一飞的救助业绩与救助能力稳步提高，队伍建设也初具规模，成立了“六部一室”的组织架构，形成了飞行、运行、维修等专业队伍，建立了自己的飞行运行体系、维修体系和安全监控系统。近十年来南一飞干部职工爱岗敬业、英勇救助的事迹不断涌现，充分体现了“把生的希望送给别人，把死的危险留给自己”的救捞精神，得到了人民群众、各级政府的肯定。

“在队伍建设方面，10年来，我们非常重视专业人才培养，不断完善人才成长机制，不断加大人才培养力度，形成了飞行员主要从应届大学毕业生中选拔，机务人员和其他专业人员主要通过民航大学招收，救生员主要从海军陆战队退伍兵中择优录取的培养模式。”南一飞书记付俊告诉记者。

谈到人才，付俊书记还特别提起，南一飞里修飞机中会写程序的，写程序中会修飞机的陈良林。

2012年，整个救捞系统救助飞行队频频遇到航材管理难题，传统的EXCEL或ACCESS航材数据管理方式弊端日益凸显。从市场上定制管理系统，花费高，而且不

实用。怎么办？作为队里的电脑高手，陈良林牵头和另2个同事尝试自主研发系统。

成功不是那么容易。“不会就学。我们从最基础的编程语言开始学起，那阵子光编程的书就买了五六本。”陈良林告诉记者，从决定尝试编写这套程序开始，他白天上班修飞机，下班和同事一起研究编程，工作到凌晨一两点是常有的事情。

为了支持他能成功研发出这套系统，南一飞飞行保障部也给予了他们最大的便利和支持。功夫不负有心人，3月28日，第一款适用于交通运输部救助飞行队的航材管理软件终于诞生。目前运行的航材管理系统，涉及航材的全生命周期，从最初的采购到最后的报废，中间的关键环节全部在系统中可记录、可追溯。由于可行实用，在交通运输部救捞局飞行调度中心的推动下，航材管理软件很快被推广到北海第一、东海第一、东海第二救助飞行队使用。

2009年，救助飞行运行正式纳入民航行业管理，救助飞行队在运行安全方面获得了新的保障。随着救助飞行安全管理体系（SMS）的建立，飞行、机务软件的开和应用，救助飞行安全管理水平再上新台阶。

十年磨一剑，南一飞成立以来的这十年，是拼搏的十年，奋进的十年，是无愧于祖国和人民重托的十年。展望未来，南一飞踌躇满志：到2020年，计划配备15架直升机，其中8架中型机，4架大型飞机，3架无人机。新培育机长10至15名。新设三亚机场，除南一飞自身训练，承担交通运输部的综合飞行训练。突破夜间救助和南沙群岛地区的海上飞行救助。

千淘万漉虽辛苦，吹尽黄沙始成金。十年是一个阶段，更是一个起点。让我们期待下一个十年，南一飞迎风出发，再铸辉煌。

英雄队伍 撑起南海的那片蓝天

10年来，南一飞共执行各类救助飞行任务656起，成功救助遇险人员750名。先后完成了2007年7月湛江抗洪救灾、2008年5月汶川抗震救灾、2013年“蝴蝶”台风西沙大救援……“神舟”七号飞船、广州亚运会、深圳大运会海上应急保障……一次次台风惊险救助、一次次重大任务保障，获得了党中央、国务院以及社会各界的充分肯定，赢得了全世界尊敬的目光。

南一飞先后被人力资源和社会保障部、交通运输部联合授予“交通运输部抗震救灾英雄集体”，被中华全国总工会授予“工人先锋号”，被中共广东省委、广东省政府授予“广东省文明单位”，获广东省总工会“广东省五一劳动奖状”；先后有25名队员获得中国海员工会“金锚奖”、广东省优秀共产党员、救捞系统“救捞功臣”、“救捞勇士”、“救捞标兵”等荣誉。

这是南一飞成立10年交给党和人民的成绩单。

“当风浪来临的危险时刻，渔船、商船、货船纷纷进港避风，而我们的飞行队却要冒着极大的危险去救助遇险者。”南一飞队长陈国权对自己的职责理解得相当透彻。

2007年8月8日，热带风暴“帕布”登陆广东粤西。8月10日16时，南一飞接到救助信息：货船“铭扬洲23”即将沉没，船上7人等待救援。17时15分，南一飞B-7120救助直升机从湛江坡头机场腾空而起。

B-7120达到现场海域后，发现发现事故船和一名落水者。此时现场阵风达到10级，浪高5米。机长屏住呼吸，认真听着绞车手的口令，凭着娴熟的操纵技术，克服了恶劣天气的影

响，经过几次的调整位置，终于将救生员杨建辉放到遇险者旁边。

杨建辉迅速给遇险者系好救援套，抱着遇险者，准备起吊，此时身后一个巨浪扑来，把他们吞没。杨建辉带着遇险者从巨浪里挣扎出来，绞车手立即操纵绞车起吊，此时，杨建辉突然感到右腿一阵巨痛，整个人被反吊了起来。原来在巨浪中，钢缆紧紧缠住了他的膝关节，痛得他几乎休克。绞车手见状立即将他们又放下水里，杨建辉忍着疼痛，在水中迅速解开钢缆之处，马上向绞车手示意，终于将落水者安全地救上直升机。

这仅仅是南一飞成立10年来数百次海上救助的其中1个片段……

十年间，南一飞从租用直升机到独立拥有自己的直升机，人数从最初的几人发展成现在109人的大家庭，拥有飞行人员32名、机务维修人员42名，救助基地由原来的一个基地湛江扩展到珠海、湛江、三亚、揭阳4个飞行基地。

孜孜不倦，步步勤恳，终有回响。南一飞在全队干部职工的共同努力下，从简单气象条件下的近距离救助，发展为可在复杂气象条件下实现跨区域、长距离救援；从机船分机作业发展到船机配合的海空立体救助；从海上救援拓展到陆地救援、陆地救援、公路救援，再到能够执行艰苦复杂的抗震救灾行动和国家重大安全保障任务……

作为一支国家海上专业救助队伍，南一飞建队短短十年，为我国海上人命财产救助事业作出了突出的贡献，见证着我国飞行救助事业从无到有、由弱到强的发展历程。

以自己生命 擦亮他人生的希望

2008年5月12日14时28分04秒，四川汶川、北川，8级地震猝然袭来，大地颤抖，满目疮痍，生离死别……地震发生后，交通运输部救捞局立即发出指令，调遣海上专业救助直升机飞赴灾区。5月15日，被誉为“南海神鹰”的南一飞从珠海飞赴四川灾情最严重的汶川灾区实施救助。

2008年5月22日，B-7125机组人员在绵阳市平羌乡成功救助5名受伤灾民的返航途中，突然发现有一段扭曲的山路上，有人在拼命地晃动红旗。情况紧急，B-7125机组立即进入救助模式，慢慢地靠近被困群众。由于山体塌方使得周围的高压线像蜘蛛网一样错综复杂地散落在被困人员的上空。实施救助，惟一可行的方案就是，直升机设法钻入高压线下。这样的场景也许只有在美国大片中运用特技效果才能呈现出来，其难度九死一生。

现场的危险不允许机组人员再有多一秒钟的耽搁。直升机在距离被困人员100米外寻找到一个突破口，渐渐接近高

压线，低过高压线，钻进高压电线中，紧接着在原地做了个180度掉头后，将飞机稳稳地在距离地面40米处悬停。救生员立即跃出机舱，短短5分钟，便将3名被困人员全部救上飞机。随后，B-7125犹如一只灵巧的燕子一般又钻出了高压电线，返航。救助成功了！

南一飞，就是这样一个以自己的生命擦亮他人生的希望的队伍，一支风驰电掣演绎救助奇迹的队伍。

11月6日上午，珠海基地会议室里座无虚席。所有参加10月31日救援任务的工作人员全在场，共同梳理、分析救助过程中的每个环节，召开救助后评估会已经成为南一飞的惯例，只要执行一次救援任务，不管事故等级高低，南一飞都要组织一次评估会，以保证在下次做得更好。

“台上一分钟，台下十年功。对于海上救助这样人命关天的实战，更是参不得半点虚度。”2007年便来到南一飞参与汶川抗震救灾的机长李嘉说，“加强救助值班待命，确保险情一旦发生，

能够迅速出动，实施有效救助。要做到这一点，只有训练，不断地训练。”

由于飞行队的训练计划有着严格的审批制度，记者无法亲身体验，但在观看训练实时视频资料时，发现他们一个细小的肢体动作，一个细腻的面部表情，一个微弱的唇动，都能准确描述救助现场。机上，机长和副驾驶按照操作规程，逐条对照检查；舱内，绞车手认真检查救生员安全扣带；绞车手打开舱门，双膝跪在舱内，探出半个身子，向机长报告现场情况，救生员扣上钢索，准备下去救人……训练的全神贯注、一丝不苟，虽然只是看视频，也让记者感到“把生的希望送给别人，把死的危险留给自己”的救捞精神都已牢牢刻在每一个队员心里。

几天的采访，南一飞的队员们给了记者许多的感动，一切都为了履行人命救助重要职责的理念在南一飞形成了一个气场，形成了一种力量，这种力量会让每一个置身其中的人在不知不觉中被改变。

