

# 从文科生、空姐到飞行员 “偏航”的人生航线，带她飞向更辽阔的天空

“

在万米高空的驾驶舱里，廉芊(luò)身着制服，坐在副驾驶位置，目光专注，双手稳稳搭在操作杆上。舱外是云海翻涌、阳光铺洒的世界，舱内则是一片冷静与掌控感。她实现了自己飞向蓝天的目标。

一个新闻系的女生，为什么放弃美国名校研究生offer，到中东一家航司当空姐？又为何会在几年后，成为飞行员？是怎样的经历，让她的人生有这么大的跨越？

这是一条几度“偏航”的人生航线，却带她飞向了更辽阔的天空。

”



廉芊与儿子的合影



空姐时期的廉芊

## 放弃研究生offer 成为空姐“公费看世界”

今年30岁的廉芊，出生于黑龙江大庆。2016年，她从北师大珠海分校国际新闻专业毕业。彼时，她拿到美国名校研究生的录取通知书，却作出一个让人意外的决定：前往中东，成为一名空姐。

“我大学在珠海读书，珠海航展特别有名。恰好当时参加了航司的招聘，了解到空乘可以‘公费看世界’。我想，学习的机会随时都有，但看世界的机会不多。也许现在，是最适合的时候。”廉芊回忆道。

那一年夏天，她背起行囊飞往迪拜。新员工培训持续六到八周，从应急处理、救护知识到服务流程等，每一项都要过关。

工作一周年，廉芊一共执行58个飞行任务，共计133个航班。踏足24个国家、37个城市，累积了大约784个飞行小时。

飞行日志上，她写下这样的感慨：“前几天飞巴基斯坦卡拉奇，航班上七八个中国建筑工人对入境卡毫无头绪，我能在航班上帮他们整理文件，解释清楚流程，大概就是我在这个航班上的意义……在这里的每一天都值得纪念。”

有人问她，放弃读研是否后悔？廉芊语气坚定：“从来没有。那时候我不确定要走什么路，只是觉得，传媒也许是方向。现在我知道，想读书可以申请更好的学校，我也可能会在别的行业里找到更值得投入的方向。”

正是这段“环游世界”的旅程，让她近距离接触到“驾驶舱”的世界。身边许多同事，来自不同的国家、拥有多元的背景，却在飞行梦想的指引下自费培训，最终成为飞行员。这些真实的故事，像种子一样悄悄落在她心里。

在一次起飞与降落之间，她开始思考：“如果他们能做到，我为什么不可以？”

## 跨专业转行 自费70万元赴南非学飞行

飞行员的基本门槛有哪些？哪家航校性价比高？需要积累多少飞行时长才能上岗？2018年，做足了功课之后，廉芊决定前往南非，接受为期一年半的飞行培训。

“南非的飞行培训体系十分成熟，费用大概在70万元人民币。”她在那里完成了严格的理论课程、模拟飞行、单飞考核等，最终拿到了商业飞行员驾照。

对跨专业的转行者来说，这段学习并不轻松。密集的理论课程、高强度的飞行训

练、全英文的航空术语……每一阶段都是挑战。“还好我的大学是全英文教学，在国外适应得比较快。但压力还是很大，经常要硬着头皮扛过去。”廉芊说道。

培训期间，她持续关注各大航司的招聘。“我最关注国泰航空，因为它招收的女性飞行员较多。”

疫情期间，飞行梦一度搁浅。彼时，她在中东一家公司从事行政管理工作，做着看似“脱离航道”的日常事务，却始终没有放弃等待时机。

直到2023年，国泰航空首次面向内地招收见习飞行员，这个从1988年开始运营的项目，通过与全球飞行学校合作培养专业机师。除了年龄，项目不设任何技术门槛，只需要对蓝天有热忱。得知消息后，廉芊毫不犹豫地递交了申请。顺利入选后，她飞往澳大利亚阿德莱德，接受系统的飞行训练。

2024年7月，廉芊在飞行日志中写下这样的回忆：“十一一个月的时间不长，但离开后的每一天，总是会想念在阿德飞行时近乎刺眼的阳光、南澳深邃蔚蓝的大海和一望无际的平原。”

那段全情投入的飞行时光，何尝不是她人生中最美妙、最难忘的一段经历。她仍清楚地记得，“每个飞行员第一次单飞的时候，有一个传统仪式，被泼一桶水，或者被扔到水池里，寓意别骄傲、要清醒，要谨记航空业是安全至上的行业。”

## 女性飞行员仍是“少数” 但变化正在发生

近年来，尽管女性飞行员的数量有所提升，但仍然属于“少数派”。

根据中国民用航空局2024年数据，全国民航驾驶员执照总数达89230本，其中，持有航线照、商照和私照的女性飞行员总数约为941人，占比仅1%左右。具体来看，航线女机长有170人，占比仅为0.57%；商照女飞行员681人，占比1.34%；私照女飞行员90人，占比1.73%。

为什么飞行员男女比例相差较大？廉芊认为，这既有历史原因，也与职业本身的要求有关，“过去对飞行员的体力要求较高，男性更容易通过筛选。如今，随着培训体系日益完善、航空设备不断智能化，对性别的限制早已不再那么明显。重要的是健康的身体、良好的心理素质和专业能力。”

当然，也有观点认为，女性飞行员意味着更高的人力成本。例如产假期间需要支付工资，退休年龄早于男性等。但这些声音，不能也不该成为限制女性飞行员的理由。

“我希望，大家都不再小心翼翼地询问Can females apply（女性可以申请吗），而是自信大胆地说：Females can apply（女性可以申请）。”廉芊说道。

2024年11月，廉芊以第二副驾驶的身份加入国泰航空。据国泰航空统计数据，2023年业界女性机师比例为4.5%~5%，而如今国泰女性机师比例为9%。现职女性机师当中，逾77%来自国泰开创业界先河的见习机师培训计划。

## 用努力打破质疑 祝更多女生自由昂扬

“一如女运动员、女特警、女医生，航空业同样需要更多女性飞行员。让大家看到，女生也有实现飞行梦想的机会。”廉芊说。

她的故事从不是一条笔直的航线。从东北老家到中东，从南非到澳洲，人生这架飞机曾数次盘旋、等待，甚至被迫降落。疫情期间，她的职业发展一度停滞。有人冷嘲热讽，“花了那么多钱去学飞行，不就当个行政？”

“当别人说我是‘不成功的飞行员’时，我也会难过。”她并不否认自己的情绪，也没有因此退缩。“人生总会经历这样的时刻，但往后看没有任何意义。”

除了飞行员的身份，廉芊还是一位母亲。相较于男性飞行员，女性总是更容易被追问，怎么兼顾家庭和事业？她坦言，育儿需要家人的共同参与，“其实也没那么难。每次飞行要离家三四天，但回家后能集中休息，反而能带来更高质量的陪伴。我的家人也一直理解我、支持我。”

采访接近尾声时，廉芊分享了一个故事，“今年大学的毕业典礼上，校长在致辞里提到了我，他说，我是学新闻出身的，却选择做空乘，后来又成为飞行员。大学所学的专业，只是提供了选择的机会，并不意味着往后的人生，必须沿着这条路径走下去。每个人都有重新选择的权利。我觉得这也是教育的意义——收获的是能力，而不仅仅是学历。”

听着那段致辞，她的心里泛起了涟漪。“我大学的教授说，我是他最不听话的学生，但也是令他最骄傲的一个。”廉芊笑着回忆。她想告诉女孩们：人生不是只能按部就班，“一定要坚持自己的梦想，只有选择热爱的方向，人才会开心，才能抵达理想的远方。”

她的目标十分清晰：“如果可以，我希望在未来8~10年，成为一名机长。”

那一天，她会在更高的天空，飞出属于自己的航迹。  
据《羊城晚报》