



希望了解更多“新视界”报道内容,欢迎关注微信公共账号“新民锦读”。

新视界

本报焦点新闻部主编 | 第 92 期 | 2015 年 4 月 18 日 星期六 责编:王文佳 视觉:黄 娟 编辑邮箱:xmjdb@xmwb.com.cn

飞往埃博拉疫区的航班

本报记者 范洁

曲辰菲刚满 5 个月。之所以取名“辰菲”,是因为得知她出生的那个凌晨,父亲曲江正执飞前往非洲埃博拉疫区的特殊航班。

飞行 13 架次、投入 320 人次、总航程 30 万公里,去年 8 月至今年 3 月,中国东方航空班机屡赴几内亚、塞拉利昂和利比里亚,送迎医疗队员、运输紧急物资。不畏航程漫长、不惧病毒恐慌,只为捎去中国的援助。

新民图表 制图 董春洁

翻山越岭 4万公里“青蛙跳”

“尊敬的医疗队员:你们好,欢迎乘坐中国东方航空!今天,你们肩负祖国与人民的重托,前往西非疫区抗击埃博拉疫情,我代表全体机组人员,代表东航人,对你们表示敬意与祝福。能够执飞本次航班,我们深感荣幸,并将竭诚为您服务!”

一段特殊的广播词,一群特殊的乘机人,一条特殊的航行线,一个特殊的目的地。遥远的塞拉利昂与利比里亚,是白衣天使的“未知战场”,也是凌云壮志的“飞行盲区”。

“罗伯茨机场、隆吉机场,第一次在飞行计划上看到这些名字,压根不知道是哪里。”客机副驾驶孙嘉俊回忆,31 岁的他先后三次参与该项任务。别说是“80 后”,即使是拥有超过 30 年飞行经验的老机长,对西非同样近乎空白——此前我国航空公司从未执飞到过该地。

陌生,而且复杂。与以往直飞目的地不同,有人将援非航班比喻为“青蛙跳”:从北京起飞,先经停莫斯科或巴黎,随后降至利比里亚首都蒙罗维亚,然后飞往塞拉利昂首都弗里敦,返程时再在经停点完成补给,最后回到北京。

地中海畔的星座小镇、撒哈拉的广袤沙漠、西非海岸线的碧浪金沙……飞越 18 个国家、全程 4 万公里,舷窗外的景致令人惊艳,驾驶室内飞行员全神贯注。沙漠上空信号时有时无,他们需要密切联系空域管制,甚至通过其他飞机转报方位;降落机场设施简陋,仅有的一条跑道没有雷达和照明,他们只能根据身着反光衣、手持荧光棒的地面人员判断方位。

忙碌的还有客舱乘务。不仅增

加服务次数,而且考虑到疫区生活条件恶劣,乘务员在保证回程基本需要后,将矿泉水、餐食、毛巾、卫生纸等都送给了下机的医护人员。“安全抵达,我们的使命告一段落,而他们的使命才刚开始!”

义无反顾 兑现两月前的约定

“亲爱的,我刚接到紧急任务,明天执行援非抗疫特殊航班,去三天就回来。会有专家培训防护知识,不用担心我,家里要你多照顾了。”

“怎么又是你去?儿子要考试,妈刚动完心脏手术还在医院,我也得飞航班,这怎么办啊?”

“上次我答应医疗队员会亲自接他们回家。克服克服吧,爸妈那里暂时不要说,免得他们担心。”

这段对话,发生在客舱经理曲元与妻子袁峥之间。在去年 9 月 17 日东航首次客运任务时,曲元就陪伴 62 名中国医疗队员驰援塞拉利昂,11 月 14 日,新一批 219 名医疗队员奔赴西非疫区。不过,这趟航程还有一项新的责任,将两个月前运送的医学专家接返回国。

往返载客,不仅意味着更长的服务时间,而且暗含更高的感染风险。但是,一想起与医疗队员曾经的约定,曲元没有丝毫犹豫。

主动请缨的,还有女乘务员陈颖。由于时间长强度大,首批援非航班中乘务员多是男性,得知医疗队员中有不少女性,第二批航班她立刻报名。“起初父母反对,就做他们思想工作,我从事乘务工作 13 年了,很珍惜像这样的特殊机会。”

最两难的,还是副驾驶曲江。就在出发前一天,妻子比预产期提前半个月破水住进待产室。即将出生的孩子和援非包机的任务,无论怎

样取舍,都将留下遗憾。

他选择执行任务。14 日傍晚,询问完妻子的待产情况后,他关闭手机开始航前准备;15 日凌晨,通过飞机卫星电话,他得知妻子顺利分娩一名女婴,母女平安。或许真是缘分,孩子降生在 14 日晚间 9 时 50 分——就在一分钟前,援非包机离地起飞。

“没能第一时间看到孩子,不会遗憾吗?”喜讯为机舱平添欢乐。祝贺之余,陈颖忍不住问曲江。

“不牵挂是假的,不遗憾也是假的,但是任务第一,谁让我们选择这个职业呢!”曲江把小辰菲视作上天给他的礼物,相信她长大后能够理解自己的选择。虽然,他没能亲手迎接女儿,但此行不也正是代别人的父母妻儿,迎接他们的亲人回家吗?

舍己为人 50小时“空中马拉松”

往返时间长、搭载乘客多,11 月的航班安排两套机组人员:一组负责从北京飞至莫斯科的航程,随后下机休息等待,由另一组往返莫斯科与西非疫区,待到回程再次经停时,第一组重新登机接替工作直至降落北京。

“与之前所说不同,返程医疗队员刚结束救援任务,还没来得及观察隔离,仍是可能感染埃博拉的高危群体!”方离开莫斯科,突如其来的消息让机组意外,“因此我们临时决定,第一组不再登机接替,而是由我们完成后续全程,将风险降至最低!”

出发前,航卫部门就邀请防疫专家,对飞行涉及的 20 余个环节制定“防疫航规”:哪些情况需要穿戴防护服、如何安排客舱座位、是否在经停点卸载垃圾……并为机组成员配备了防护服、口罩、手套、消毒液等。

但是,当医疗队员登上飞机,乘务组立刻意识到,戴口罩和手套是多么不合时宜啊!“专家们已经离家两个月了,我们是他们见到的第一批同胞与亲人,要是戴着口罩,感觉心的距离被拉得很远!”曲元感叹,防疫培训时强调埃博拉不会通过空气直接传播,眼前又是为他人安危赴汤蹈火的医务人员,自己还犹豫什么呢?

“曲元?真的是你啊!”在塞拉利昂,看着熟悉的笑容,有人在登机的第一时间就认出他,激动万分:“你真是说到做到,兑现了两个月的承诺,遵守了我们的约定!”

返程的 20 个小时,曲元几乎没有合眼。为降低来自疫区的病毒风险,飞机在塞拉利昂停场时只加油,不上餐食与水。虽然去程在莫斯科,乘务组就将餐食配足、水箱加满,但回程还是免不了供应紧张。大家互相沟通勉励,不仅顶着饥渴减少用餐和饮水,而且贡献出配给机组的干点与水果。

“上了东航的飞机,感觉就像踏上祖国的土地。”至今,东航共运送援非医疗队员 1168 人次,接回前期抗疫人员 203 名,这些发自肺腑的赞叹,无疑是对机组最好的肯定。

争分夺秒 一天获7国许可

当医疗队员与机组成员在北京机场整装待发时,相距 1000 公里的上海东航运控中心,正陷于紧张与焦灼。

当晚 7 时,距离客机起飞仅 2 小时,西班牙的飞越许可还未获批!按照国际规定,对航程经过的每个国家,没有许可就意味着不能飞越!

为什么会如此紧迫?原来,就在 11 月 13 日夜间,东航运控中心刚

收到来自欧洲控制中心的临时通知,由于法国境内航线变更,之前已规划的航路不能使用。虽然只是短短 30 海里的变更,但从莫斯科至非洲的航线要全线调整。

当时,离航班起飞已不足 24 个小时!对于正常航班,改航尤其是改变飞越国,也是棘手难题,更何况是复杂的特殊任务。航务管理部一边继续协调空管请求通融,一边筹划应急方案重新设计航路,确定变化的飞越国——白俄罗斯、波兰、捷克、奥地利、意大利、法国、西班牙,立刻递交所有飞越许可申请!

与时间赛跑,一点也不为过。“当时已是晚上 11 时,国内外交部已经下班,我们只能自行联络各国大使馆、民航局。”提起当时的紧张局面,运控中心航务管理部总经理施进喜记忆犹新。

电子邮件、电话、传真、电报,他们尝试各种可能途径。然而,其中多数国家处于零时区至东二区,还涉及时差问题。于是通宵达旦,赶在凌晨 2 时将所有申请发出。

14 日下午,欧洲各国民航局陆续上班。至当晚 6 时,奥地利、波兰、意大利、法国、白俄罗斯、捷克等国相继批复,只差一个!然而,无论是西班牙民航局,还是中国驻西班牙大使馆,均无人应答,眼看时间一分一秒,每个人的心提到了嗓子眼。

“不要因为一个国家,延误整趟航程!尽快联系西班牙,快快快!”电话这头,“90 后”男孩丁骅一改平日腼腆,向外交部“请求支援”。

晚 7 时,外交部回复已通过专线与西班牙大使馆取得联系;7 时 40 分,西班牙大使馆致电告知航班飞越批复号;15 分钟后,传真机送来西班牙民航局的飞越许可:所有申请终于全部获批!(下转 A10 版)