

东航救援“急先锋”

抗震救灾、森林火情、维和撤侨……为执行国家紧急运输任务,8万东航人屡次担起“急先锋”,2006年至今总计2050架次,平均每个月执行19班。

鲁甸地震 搭起救援空中坦途

2014年8月3日下午4时30分,云南鲁甸地区发生6.5级地震,灾区遭遇物资紧张、人员转运难题。仅过3小时,东航第一架驰援航班,搭载124名救灾人员就在昭通机场降落,第二架班机也在晚间从昆明飞抵昭通。

从8月4日至10日,东航增加每天昆明与昭通间的往返航班,覆盖全天各时段。5日,MU7692航班搭载3名危重伤员从昭通机场起飞,这是震后中国首个投入转运伤员的民航航班。

在上海,东航也开辟一条“绿色通道”,简化手续优先救援。棉被、毛毯、帐篷、压缩饼干,承载着上海抗震救灾物资的航班飞向震区。

2006年大兴安岭火灾、2008年汶川地震、2010年玉树地震、舟曲泥石流、2012年昭通地震、2013年雅安地震……灾难当前,东航人倾力搭起救援的“空中坦途”。

日本地震 不顾潜在辐射危险

2011年3月11日,日本发生9.0级地震,伴随海啸等次生灾害,福岛核电站发生爆炸。东京成田、中部国际港、大阪关西、新潟空港等机场,聚集着等待回国的中国旅客,中日航线一票难求。

东航承担起运送中国公民回国的重任。根据民航局指示,东航通过更换大型飞机、安排加班、运力共享等方式紧急调整,重点加大新潟和东京两地航线的飞行架次。

16日,震后首架东航赴新潟包机落地。机组人员不顾潜在的核辐射风险,下机了解中国同胞在机场的滞留情况,并尽可能腾出所有可用座位,以接待更多旅客回国。根据老人、儿童和妇女优先的原则,机组紧急安排登机次序,并在最短时间内核对旅客身份信息,克服了机场停电、晚上宵禁等难题。

10天内,东航屡次执飞赴日航线,接回中国公民3300多人,是飞至重灾区航班最多、接回滞留人员最多的中国航空公司。

抽丝剥茧 一周设计高难度航路

“哪段航程可能明显颠簸、哪个机场能够用作备降、哪些情况尤其需要注意……”起飞前,我们拿到一本超厚的‘书’,这是为此次援非特制的‘航行手册’。”孙嘉俊坦言,充足的准备是保障飞行的关键。

而这本“书”的编制者,来自运控中心飞行情报部,从接到任务到航班起飞,航路规划、性能分析、载量评估,他们仅用一周时间,完成这个“不可能的任务”。

尤其是航路规划。摊开国际航图,带箭头的黑线交织密布,穿插代表危险限制区的红框,让人眼花缭乱。“航图就好比空中的高速公路



■ 丁骅(左)与胡东一正对照国际航图与地球仪研究航路
本期照片 中国东方航空公司 供图

利比亚撤侨 听着枪炮声起飞

2011年2月15日,利比亚爆发大规模游行示威,安全形势突变。22日,中国政府决定立即调派民航包机和附近海域运输船只赶赴利比亚附近,分批组织人员撤离。

26日,东航首个马耳他去程航班从上海虹桥起飞,正式加入到这里民航史上规模最大、人数最多、任务最急、范围最广、航线最长的撤侨任务。

乘客登机后,机组将航空广播改成“党中央、国务院派我们接大家回家了”,很多侨民听后热泪盈眶,机上一片掌声。也不乏惊心动魄,“当地局势紧张,甚至是听着枪炮声起飞!”航班随平衡员张奇回忆。

调配大型宽体客机、削减黄金航线,至3月5日最后一架执行撤离任务的航班落地,东航共派出26架次航班,接回我们从利比亚撤离的同胞6722人。

海地地震 应对“三无”机场

2010年1月12日,海地发生里氏



■ 去年8月10日,中国援助埃博拉疫区物资从上海浦东国际机场启运

图,规划一条航路,就是从错综复杂的网络中,抽丝剥茧走出一条最高效、最安全的道路。”

规划一条复杂的国内航线,一周时间都显得捉襟见肘,更何况是援非特殊航线:距离长、地形杂,限制多,面临各种问题。

“从中国起始,设计一条航路去西非,最直接的是向西飞行,但会遇到很多问题。”29岁的飞行情报员胡东一介绍,首先会遭遇青藏高原喜马拉雅山脉,随后在穿越西亚地区时将触及以色列、也门、黎巴嫩等局势不稳定的国家,最后还需要穿过整个非洲,遭遇“飞行盲区”。

平衡经济性能与安全系数后,一条经停欧洲的中非航路诞生!“从欧洲向南抵达非洲,不仅飞行条件良好,而且减少在非洲的飞越国。”

经停站是否有宵禁,机场保障能力如何,逐一细化。航班起飞后,运控中心还对飞行状态、目的地天气、沿途航行通告等持续监控,确保“空中高速公路”安全与通畅。

责无旁贷 38℃高温下的坚守

“今年3月,因为护照过期,我没能跟班接回1月送去的医疗队员,太可惜了!”张奇满脸遗憾,他是东航地面服务部一员,多次担任紧急任务的载重平衡员。

顾名思义,他们在航程中监控载重数据,保持飞机平衡。不过,特殊航班人员紧张,工作的外延可就不只这些。协调行李和物资,安排人员值机、指导当地装卸,他们身兼多职。

落后的西非地区,配套设施几

抗击埃博拉的 中国力量

在3月底举行的埃博拉病毒病国际学术研讨会上,国家卫计委副主任崔丽指出,中国先后向西非提供总价值约7.5亿元人民币的紧急人道主义援助,派出抗疫医务人员近1000人,累计检测病毒标本约5000份,收治患者近900例,完成公共卫生培训逾13000人次。

2014年4月,埃博拉阴霾在西非逐渐蔓延,中国政府第一时间伸出援手,向几内亚、利比里亚、塞拉利昂、几内亚比绍四国提供价值400万元人民币的防疫救治物资。

8月11日,一架满载医用防护服、消毒药剂、测温仪等紧急物资的专机,在几内亚首都科纳克里机场降落,这是首架驰援西非疫区的航班,也开创中国包机援非的先河。该机隶属于东航旗下的中国货运航空公司,这批总重达90吨、价值约3000万元人民币物资将送至几内亚、塞拉利昂和利比里亚。

面对疫情肆虐,与部分国家“只出钱不出人”不同,中国在援助粮食药品、医疗器械等物资同时,还派出医疗团队紧急驰援。8月,就有3支公共卫生专家组前往以上三国,向当地防控埃博拉疫情提供技术支持。

9月,中国政府向西非疫区和国际组织提供新一轮总价值2亿元人民币的紧急人道主义援助,包括继续提供各类物资,派遣医疗专家,援建生物实验室等紧急设施等。其中,17日62名中国医护人员乘坐中国东方航空A330客机,抵达塞拉利昂首都弗里敦,他们大多来自中国疾病预防控制中心,是第一批援助西非的国家医疗队员,奋战在抗疫一线。

10月26日,中国国际货运航空公司也加入驰援西非、抗击疫情的队伍,向利比里亚运送76.5吨援建物资。29日,后续两批物资也通过国货航运抵利比里亚。

11月,中国再次派出多批防疫专家与医护人员前往疫区,与当地人并肩作战。9日,12名公共卫生培训专家乘坐海南航空航班前往塞拉利昂,为疫区及周边国家培训公共卫生人员;15日,东航搭载219名医护人员,先后抵达利比里亚与塞拉利昂,全力救治埃博拉患者。

今年1月、3月,东航先后运输三批共264人次医务人员前往利比里亚与塞拉利昂。近日,新一批中国抗击埃博拉物资交付利比里亚政府,包括救护车、皮卡、叉车、病床、防护设备及医疗物资等。



■ 去年8月10日,中国援助埃博拉疫区物资从上海浦东国际机场启运

居高临下的感觉,这与我们此行目的相违背。”

他将疑惑向同行的医疗队员诉说,得知他们下机时只戴口罩与手套时,便决定也不穿防护服。“我是中国人,我的任务就是陪伴医疗队。驰援非洲,是国家对东航的信任,家长在外拍胸脯说这事儿我来,我们不可能躲在后面。未来,哪怕有一天把我派到更危险的地方,一样责无旁贷。”

看着医疗队员登上卡车,慢慢消失在道路尽头,张奇心中不舍与敬佩油然而生:“这一刻,他们真是最可爱的人。”

当飞机逐渐驶离塞拉利昂,漆黑的非洲大地看不清一草一木,不远处却有零星亮光。在东航机组的很多人眼中,这就像是医疗队员用他们的大爱,在非洲燃起的希望。