

CAN NEWS 一周微信盘点

问: 如何获取每天最有用的航空资讯?
听广播? 没有航空频道!
看电视? 到处都是广告!
上网站? 信息云雾缭绕!
答: 你应该添加中国航空报官方微信!



本周最受欢迎新闻:

- 独家发布 林左鸣: 发挥市场决定性作用已水到渠成
重磅推荐 航空动力定增注入近百亿发动机资产
网友热议 雾霾对武器影响多大?
CAN图说天下 一张图告诉你ARJ21 104架机如何准备自然结冰试飞
CAN每日精选 每天5-10条业内短讯, 秒速浏览航空新闻

每天精准推送5条最具价值新闻
每天准时推送不同领域重要信息
每天与6000航空好友互动答疑
中国航空报微信, 每天与你, 不见不散
关注中国航空报微信, 加入航空高端朋友圈
请搜公众号: cannews2013或扫二维码



中航工业庆安集团有限公司 电话: 029-84635114 传真: 029-84261604
董事长、总经理: 丁凯 党委书记: 靳武强 网址: www.qingan.com

亲历护航的日子

程文刚 口述 胡宝良 采访

程文刚, 北海舰队航空兵某舰载机团飞行二大队副大队长, 1997年9月入伍, 一级飞行员, 海军中校, 在十二批护航任务中, 因成功救助台湾“旭富一号”船员表现突出, 荣立二等功。



地勤人员快速保障。胡宝良 摄

到今年12月, 人民海军亚丁湾护航就满5周年了。翻看案头的护航日记, 我仿佛又回到了那些亚丁湾护航的日日夜夜。回望在深蓝航线执行任务时, “听党指挥、履行使命、敢打必胜”这些词从未这般振奋人心。护航是我们的职责, 是军人的使命。那次, 我们机组在时间紧、危险性大的情况下, 紧急出动接护台湾籍“旭富一号”船员, 充分展示了我们机组人员协同配合、临机处置能力和顽强的战斗作风。

2012年7月上旬, 26名被海盗劫持长达570多天的台湾“旭富一号”船员获释。正在前往亚丁湾执行护航任务的某舰载机团接到命令, 紧急派常州舰前出接护在索马里霍比亚地区的“旭富一号”船员, 并护送至坦桑尼亚达累斯萨拉姆港。常州舰随即与编队护航, 高速向目标海域驶去。

7月17日, 天色渐渐暗了下来, 如果获释船员不能在天黑前被及时接护到军舰上, 海盗随时有可能利用夜暗的掩护再次将这些船员劫持为人质。编队指挥官立即调整救助方案, 请示由担负空中巡逻警戒的直升机前出接回获释船员。直升机接到命令后, 全体人员紧急行动, 在最短的时间内完成了飞机出动准备。指挥官交给直升机任务是前出侦察, 视情选择着陆场接回被海盗释放船员上舰。

17时20分, 我驾机携带2名特战队员起飞升空, 飞向目标区。5分钟后, 我们机组就发现了目标, 我通过无线电请示指挥官同意后, 驾机迅速下降高度选择着陆场。船员们停留地点是一片刚刚退潮的海滩, 稀松的海滩上根本没有办法承载起直升机降落时的重量。我驾驶着直升机开始在海滩上空缓缓移动, 试图找到一片能满足直升机起降条件的着陆点。此时, 天色开始渐渐变暗, 我心急如焚。一旦夜幕降临, 这些船员们在危机四伏的岸滩边发生意外可能性很大。想到这, 我向机组人员通报做好悬停准备, 领航员王社林立即与两名特战队员交流协同配合动作, 我

驾机在空中重新建立航线迎着风向准备悬停。因船员停留地点周围全是沙滩无法着陆, 最后我选择在退潮后露出约10米宽的潮湿沙滩上空, 采用半米以下悬停方式进行悬停, 我在副驾驶员滕玉峰的配合下, 沉着冷静, 驾机单轮软接地, 此时, 领航员王社林迅速将机舱门打开, 两名特战队员依次索降落地, 特战队员降落在沙滩后, 迅速举枪分别在直升机左右两侧筑起封锁线, 进行安全警戒。

在确认安全后, 特战队员李潘转身向我们打出安全手势, 我驾机缓缓下降, 在距离地面15厘米处稳稳地停了下来。船员赶紧向我们直升机悬停地方跑了过来。570多天饱受海盗摧残的3名获释船员第一次露出了笑容, 相互搀扶着开始登机。领航员王社林迅速关上舱门, 我驾机直飞母舰。随后, 我又驾机连续飞行4个架次, 采用同样的方式接回23名船员, 其中内地13名, 台湾1名, 越南12名。26名中外船员都是机组里最长的51岁的领航员王社林亲手将他们一个个地接上飞机。此时, 天已完全黑了下来。

18时38分我们机组顶着夜幕安全返回“常州”舰。直升机降落后, 被接上舰的船员们泪流满面, 不停地对我们说“谢谢! 谢谢! 我们回家了!” 26名船员自发列队, 挥舞着手中的五星红旗与我们机组人员合影留念。

此次任务, 我所在机组创造了海军舰载直升机首次在海盗控制区域接护船员、首次在大风浪、高海况陌生异国海域接护船员、首次暗夜无灯光引导陌生区域选择野外着陆场悬停接护船员、首次在沙滩上采用软接地悬停方式接护船员、首次向海盗控制区域输送战斗人员和物资、首次营救外籍船员、首次单架次输送船员最多等护航史上7个第一。

新闻在线

航空工业档案馆 馆长: 计红雄 电话: 010-84936134 传真: 010-84936149

京昆空中大通道投入运行

本报综合消息 12月12日零时起, 我国华北地区贯穿西北连接西南地区的空中大容量通道——京昆空中大通道投入运行, 业内人士表示, 这是民航管理部门解决航班延误问题的一种尝试, 将有利于保障北京等地的航班正点率。

据民航局空管局消息, 京昆线是一条主干航线, 这条航线贯穿北京、西安、成都、重庆、贵阳、昆明等重要繁忙机场, 是连接我国西南、西北地区与华北、东北地区的航空主动脉。经过调整后的京昆空中大通道, 以既有航线为主体, 再通过调整个别航线走向、新增部分航段的方式, 组合成上行飞行航线、

下行飞行航线, 形成航线组合通道, 实现重要城市之间的航班航线往返飞行分离。

此前, 民航有关部门对京昆空中大通道调整预期效果的评估称, 京昆空中大通道的改变每天能够直接或间接影响1100架次航班, 约占全国日飞行流量的5%。评估认为, 此次调整后, 京昆通道上航班的飞行安全风险理论上可降低49%, 管制员工作负荷可减轻29%, 航线飞行容量可增加40%, 从而可以有效提高航班正点率。

此次贯通的京昆空中大通道, 以既有航线为主体, 通过调整个别航线走向、新增部分航段的方式, 使重要

城市之间的航班航线往返飞行分离。通俗点讲, 相当于在空中修了高速公路, 向南、向北的飞机各行其道, 互不干扰, 进一步缓解了飞行冲突。京昆大通道是我国首条单向运行的航线, 此次调整涉及我国东北、华北、西北、西南4地区共6个省、3个直辖市的54个机场, 城市对班航线460多条, 每天惠及航班1100个飞行架次, 约占全国民航日飞行量的5%。(李岚)

要闻点击

中航工业试飞中心 主任: 刘选民 党委书记: 宋跃进 电话: 029-86837347

以青春热血助力大飞机

——记中航工业上电电机事业部

本报记者 李梦依 通讯员 曹晨晓

弱, 大家几乎无时无刻不在提高英语水平。”杨雪欣慰地告诉记者。

攻坚中显实效

上电虽然在军用航空领域具有丰富的研制经验, 但如何遵循国际民用大型客机研制标准和流程, 开展系统级产品研制工作, 对国内整个行业来说都是一个新课题。“目前, 国内的民机系统供应商还没有参照SAE ARP4754A《民用飞机与系统研制指南》标准, 走过完整的民机研制流程的先例, 对我们来说, 这既是机遇也是挑战, 同时对团队快速学习的能力要求很高。要在与行业专家学习交流过程中, 借鉴空客、波音等国外公司定制的成功经验, 逐步凝练出适合我们的国内民机研发体系, 参与到世界民机竞争中去。”民机研发中心副主任李章进说。

适航性是飞机安全性的具体体现, 也是飞机研制的最低要求。民机适航质量处处长刘季仲表示, 适航团队需要研究、分析和分解适航标准要求, 制订验证方案; 跟踪样件的生产、试验现场进行符合性控制。为了确保系统的研制工作完全满足适航标准和安全需求, 适航团队还需要与局方和客户紧密沟通对接, 与行业专家就适航中出现的交流, 从技术要求、研制流程两方面保证研制过程满足适航标准, 确保最后产品

今年10月, 中航工业上电通过了C919控制板组件与调光控制系统(以下简称“CPAs&DCS”)初步设计评审。上电总经理胡剑勇曾说, 民机产业面临着发展机遇, 要用战略的眼光来看待民机产业的发展。从今年4月, 该公司决定独立承担C919的CPAs&DCS研制任务, 到如今在研制中迈出的一大步, 短短7个月。对于早有耳闻的上电电机事业部, 记者也充满好奇, 慕名而去。

战略上见长远

走进上电电机事业部办公室, 记者注意到, 员工大多很年轻, 朝气蓬勃。“今年4月, 在得知自己独立承担起C919系统级供应商后, 公司开始大力招兵买马。领导班子整合公司优质资源, 重组项目核心团队, 民机事业部团队平均年龄在30岁, 大家充满干劲和激情, 感觉自己能够参与大飞机项目非常荣耀。”民机部项目管理处副处长杨雪介绍说。

在立足自身的基础上, 该公司充分利用外界专业资源, 聘请了具有30年民机研制和项目经验的行业专家作为企业民机业务技术副总监以及10余名经验丰富的高级工程师到现场联合工作。“与CPAs&DCS系统接口的供应商均是国外公司, 所有交付客户的文件均以英文为准, 工作中英语是必需的。我们的员工多是工科生, 英语基础相对薄

达到满足安全性水平要求, 并获得适航批准。

该公司还与商飞成立了联合项目团队, 确立了每两周召开例会沟通和协调项目信息的制度, 积极推动项目进展。为及时反馈和处理客户提出的项目需求和变更要求, 并积极与其他接口系统供应商协调, 公司派出现场支持经理和工程师, 常驻商飞开展工作。

对于在民机部工作的感受, 管理着研发团队的李章进感触颇深: “大家目标一致, 就好像所有的车都开在一条道上, 没有往外拐的。”渐入佳境, 是刘季仲对民机团队的评价。虽然取得了C919项目初步的里程碑胜利, 但项目团队依然在前线, 以实际行动积极投身国家民用大型客机的发展中。

“部门每周都有团队建设活动, 部门员工和客户共同参与, 建立了感情基础, 像朋友一样沟通。还会组织足球、篮球等文体活动, 团队的精神风貌很好。”杨雪的语气轻松愉快。



记者走基层

民航局: 国内十大机场飞北京 航班机长“能在雾霾中起降”

本报综合消息 刚刚过去的这一周, 我国中东部地区经历了今年下半年以来范围最大的雾霾天, 全国多地机场的航班起降受到影响。明年, 这样受雾霾影响的航班将大量减少。民航局要求, 明年起, 国内十大机场飞北京的航班机长要求具备二类盲降资格, “能在雾霾中起降”。

事实上, 此次对机长盲降资质的要求是在今年2月出台的, 而非针对雾霾, 除要求“运营旅客吞吐量排名前10位机场至首都机场的航班机长, 自2014年1月1日起, 必须具备II类盲降运行资格”外, 民航局同时对全国8个旅客吞吐量2000万人次以上、18个旅客吞吐量500~2000万人次的大中型机场, 分别提出了安装、使用II、III类盲降系统的实施方案。可见, 该要求并非为近期雾霾加重采取的政策, 而是运用新技术, 提高航班在低能见度的恶劣天气下(包括大雾、云、雨等, 雾霾只是其中一种)航班运行效率的措施之一。

今年10月, 民航局又下发了《做好航班正常工作若干规定》, 其中要求航空公司必须加强飞行员对二类、三类盲降系统的培训应用, 以降低低能见度天气原因对航班起降的影响。

华北空管局总工程师颜晓东表示, 之所以首先从吞吐量排名前10位的机场飞首都的航班实施, 是因为航空公司运行二类或者三类盲降时要做相应的成本核算, 如果某地很少出现雾霾, 航空公司的机组就不用都具备二类盲降的资格。偶尔出现盲降的情况, 航空公司会给旅客一些费用补偿。但如果低能见度情况经常出现, 航空公司备降的情况增加, 那么补偿的费用增加, 航空公司专门培训机组的代价显然就合适了。(李岚)

企业社会责任

联合国“全球契约”

一、由来

1995召开的世界社会发展首脑会议上, 联合国秘书长科菲·安南曾提出“社会规则”、“全球契约”(Global Compact)的设想。1999年1月在达沃斯世界经济论坛年会上, 联合国秘书长科菲·安南提出“全球契约”计划, 并于2000年7月在联合国总部正式启动。“全球契约”计划号召各公司遵守在人权、劳工标准、环境及反贪污方面的十项基本原则。安南向全世界企业领导呼吁, 遵守有共同价值的标准, 实施一套必要的社会规则, 即“全球契约”。“协议”使得各企业与联合国各机构、国际劳工组织、非政府组织以及其他各方结成合作伙伴关系, 建立一个更加广泛和平等的世界市场。“协议”的目的是动员全世界的跨国公司直接参与减少全球化负面影响的行动, 推进全球化积极的方向发展。

二、内容

“全球契约”要求各企业在各自的影响范围内遵守、支持以及实施的十项基本原则。这些原则来源于《世界人权宣言》、国际劳工组织的《关于工作中的基本原则和权利宣言》、关于环境和发展的《里约原则》以及《联合国反腐败公约》。涉及四个方面, 分别是: 人权方面, 劳工标准方面, 环境方面, 反贪污方面。

- 1、人权方面 (1) 企业应尊重和维护国际公认的各项人权; (2) 绝不参与任何漠视与践踏人权的行; 2、劳工标准方面

(3) 企业应该维护缔结自由, 承认劳资集体谈判的权利; (4) 彻底消除各种形式的强制性劳动; (5) 消除童工; (6) 杜绝任何在用工与行业方面的歧视行为;

3、环境方面 (7) 企业应对环境挑战未雨绸缪; (8) 主动增加对环保所承担的责任; (9) 鼓励无害环境技术的发展与推广。

4、反贪污方面 (10) 企业应反对各种形式的贪污, 包括敲诈、勒索和行贿受贿。

三、目标

“全球契约”是一项完全自愿的举措, 它有两个目标: 1. 使十项原则在世界各地的企业活动中主流化; 2. 催化支持更广泛的联合国发展目标的行动, 包括千年发展目标。

为了实现这些目标, “全球契约”通过多种机制提供学习和参与的机会: 政策对话、学习、地方网络以及合作项目。四、企业承诺 参加“全球契约”是在广泛的公众视野中对这项举措的十项普遍原则的一种承诺。一个作出了这种承诺的公司将: 1. 启动对企业业务的改革, 使“全球契约”及其各项原则成为管理、战略、文化和日常运作的一部分; 2. 在年度报告或类似的公开的公司报告(例如, 可持续性报告)中说明支持“全球契约”及其各项原则的方法(进

展情况通报); 以及利用新闻稿、演讲等各项交流工具公开倡导“全球契约”及其各项原则。

此外, 各公司还可以通过参加政策对话、学习论坛和伙伴关系最大限度地获得参与的利益。

五、意义

“全球契约”是在经济全球化的背景下提出的, 强调的是企业的社会责任。世界经济全球化, 要求企业将自己作为“公民”对待, 要求企业的每一个员工接受社会伦理、道德、社会观念和哲学的约束, 建立全新的企业文化, 从而提升企业的社会地位和形象, 赢得社会的广泛支持和认同。企业是企业的母, 企业依靠社会而存在、发展和壮大, 企业发展了、壮大了, 用自己的努力来回馈社会, 是良知, 是责任, 是企业与社会的良性循环。“全球契约”的提出, 为企业成为对社会负责的公司, 为企业参与经济全球化条件下国际事务提供了一个机会, 同时也是企业扩大国际知名度、建立国际联系、寻找商业机会的一个机遇。国际参与“全球契约”获得的好处包括: (1) 体现作为负责任的公民的表率; (2) 与有共识的公司及组织交流经验, 相互学习; (3) 与其他公司、政府组织, 劳工组织, 非政府组织, 及国际组织建立合作关系; (4) 与联合国各机构, 包括国际劳工组织, 联合国人权事务高级专员办公室, 联合国环境计划署, 联合国发展计划署等建立合作伙伴关系; (5) 通过实施一系列负责的管理计划与措施并将公司发展视野扩大到社会范畴, 从而使商业机会最大化; (6) 参与旨在寻找解决世界重大问题的方法的对话。(中航工业综合管理部供稿)

管理水平 决定产出

——记中航工业西飞国际天津公司总经理于萍(之三)

本报通讯员 王莹



于萍是最早接触到精益思想并将之实践运用的人。在项目运营过程中, 早已植根在心中的精益理念使她从很多角度对项目进行完善。在厂房的布局、软件的开发、设备设施管理、现场管理、质量控制等各方面, 于萍都能发现可以使之转化为利润的空间。

在质量方面, 于萍主持并在公司建立了一整套无专职检验的质量系统, 在项目初期就采用Q章、CQ章、CQ2章质量印章管理办法, 同时将项目技能标准与操作指令挂钩, 在生产现场实行了一整套CQ技能、生产计划、培训与考核、员工收入及各项奖励有机结合起来的新型生产经营技术质量管理体系, 实现了项目全过程无专职检验, 顺利通过了BVC第三方审核、外方IPCA审核、欧洲适航当局EASA等各种质量评审。

2010年至今, 中航工业西飞天津公司实现了连续100%高质量准时交付, 达到了月产4架架的生产能力设计目标, 于2011年快速实现了扭亏为盈并持续增长。 “如果管理到位, 只要不是特别苛刻的项目, 都应该实现盈利。”从做技术管理到经营管理, 于萍始终相信“管理水平决定产出”、“成本控制是发展基础”是硬道理。

在对于萍的采访中, 她超强的记忆力、分析能力、判断能力让人叹服。天津公司自开工建设至今的几年间, 每一件事情发生时间, 她不必查询, 张口就可以说出精确到年月日的时间; 对合同中的每一项条款, 她总能从字里行间找出我方存在的风险和损失。这些优势在她对公司的管理中发挥得淋漓尽致。

对项目运营过程中的各个环节的监控, 于萍展现出难以想象的精细。每一笔需要支付的额外费用无论数额大小, 她都想方设法进行监控和消除, 以确保项目运营不出现额外成本支出。从细节中, 于萍硬是“抠”出数百万美元来。 对这些, 于萍有着自己的想法: “这不是锱铢必较。办企业就是经商, 合理的据理力争也不单是从降低成本考虑, 同时, 也会让对方看出你很专业, 更加尊重你, 这样的合作或是竞争才更加有意义。”

天津公司以令人惊异的速度成长着。2009年到2012年, 连续四年获得天津保税港区、空港经济区“百强企业”称号; 2010年到2012年, 连续三年荣获委办“安全生产A级企业”称号……于萍自己也先后荣获“航空报国突出贡献奖”和“全国巾帼建功标兵”等荣誉。

通飞公司 三家通航企业 获570万元补贴

本报讯(通讯员 徐坤坤) 为刺激通用航空业发展, 民航局再次给各通航航空公司下发补贴。日前, 民航局官网公布了《关于2014年通用航空专项资金使用方案的公示》。公示显示, 民航局对符合条件的79家通航企业补贴2.1亿元。中航工业通飞共有3家通用航空公司获得补贴, 总计570万元, 其中珠海中航通航获得补贴183万元, 荆门通航获得补贴287万元, 冀华通航获得补贴100万元。公示显示, 根据《通用航空发展专项资金管理暂行办法》, 以通航企业相关生产统计数据和飞行员执照培训情况为依据进行补贴, 分为作业补贴和执照补贴。

简明新闻

中航工业航空救生装备有限公司 董事长、总经理: 马永胜 党委书记: 宋绍铭 电话: 0710-310223 传真: 0710-3224010