

民航东北管理局 合编
中国北方航空公司

云海观潮

东北民航优秀作品选(二)

(下)

辽宁人民出版社

告诉你一个真实的北航

本报记者 张 雪

中国北方航空公司 2002 年半年工作会议打破常规:摒弃了以往四平八稳的会议程序,集中精力研究部署如何恢复市场信心,扭转效益危机,重塑北航形象,这一举动也吸引了国内几十家新闻媒体关注的目光。虽然会议没有安排专门的采访时间,但记者们还是见缝插针,对姜连英总经理展开了执著的“轰炸”,姜连英面对媒体表现得从容坦诚。会议期间,本报记者对姜连英总经理进行了专访(以下文中记者简称记,姜连英简称姜)。

记:国务院“五七”空难事故处理小组负责人闪淳昌在接受中央电视台采访时说过这样的话:经过调查核实,“五七”飞行是“符合飞行标准和要求的”,飞机“不存在超时问题,都是经过了正常的检查和维修,经过有关部门严格审查后才放飞的,维修记录没有问题”。“机组人员是符合国家民航总局有关规定的,技术状况和身体健康状况以及登机、驾驶之前身体各个方面都是符合有关规定和要求的”。您如何理解这段话?

姜:我的理解是这一讲话基本排除了飞机、机组方面的问题。至于“五七”空难的最终结论,还有待国务院“五七”空难事故调查小组在结束调查后做出。

记:记得您不久前在给大连分公司的干部职工讲话时,

说过磨难也是一笔宝贵的精神财富，给我留下了很深的印象。

姜：事实上，空难给北航带来了极大的负面冲击，而且短期内难以消除。然而辩证地看，也是对我们队伍一次最严格的检验。我可以自豪地告诉大家，我们的航班一天也没有停止运行，我们的精气神儿还在，而且更足更旺了。我们大连分公司乘务组的姑娘们在空难第二天面对不负责任的责难，依然咽下委屈的泪水，将最真诚的微笑展现在旅客面前。我们有不少已经退居二线的老同志，像孙洪范，接到处理善后工作的任务后二话不说，抬腿就走，与家属同吃同住同悲伤。不少人完成任务就住进了医院。可以说，公司上下都是凭着一股子患难与共、忍辱负重的精神在承受着超强度的身心负荷。事实证明，我们的队伍是经得起考验的，这就是一笔宝贵的精神财富。

记：大家都关心北航现在的安全情况。

姜：非常感谢社会各届对于北航的支持和关注。空难发生后，国务院、民航总局和辽宁省对北航的安全工作进行了全面检查，一致对北航的安全管理工作给予了肯定。我们也对照《运行手册》进行了深入细致的自查和整改。我可以负责地告诉大家，经过十几年的努力，我们已经建立了较为成熟的飞行管理体系和机务维修管理体系，飞行队伍创造了连续五年无公司原因等级事故的安全记录，而且为实现更长的安全周期储备了充足的后劲。我们的窄体机大修能力已经接近国际水平。今年上半年，我们继续保持杜绝发动机空中停车的良好记录，顺利完成了五架 MD82 飞机大修，并拟开始承接东航 MD90 飞机的 4C 检工作。4 月 17 日，北航大连公司梁辉机组在执行 CJ6621 航班任务时，成功处置了劫机事件。今年上半年，全公司共飞行 67993 小时，没有发生公司原因的运输飞行、空防安全和航空地面事故。

记：北航现在最大的困难是什么？

姜:是市场,尤其是国内客运市场。今年1至4月份,北航销售收入增幅达到15%左右,仅次于国内三大航空公司。五七以后客座率急剧下降了13至14个百分点,仅5、6月份就分别比4月份减少收入近8000万元和1个亿。初步估计空难给北航造成的损失在8个亿左右。现在惟一的靓点是货运市场,同比仍增加了24.5%。北航正面临历史上最严峻的挑战。

记:您如何带领北航人应对挑战?

姜:这也是我们这次半年工作会的主题。我们提出:内强素质、外塑形象、再创辉煌。北航已全面启动复苏工程。这不是一个空洞的概念,更不是搞花架子,而是通过实施这项工程,把各级领导干部和全体员工的精神支柱立起来,把安全、效益、服务、管理等各项工作统起来,把方方面面的力量聚起来,把北方航空这一品牌重新树起来。大家同舟共济,排除万难,依靠自身的力量,力争用半年或者更多一点的时间,恢复北方航空公司持续、快速、健康发展。

记:听说从5月份起,所有北航员工都扣发绩效工资,平均每人每月扣了600多块。

姜:是的。但这只是非常时期不得已为之,我保证无论如何也要把这笔钱补回来。下一步,我们还是要通过扎扎实实地工作来恢复市场。

记:说说具体打算。

姜:安全,尤其是飞行安全还要放在重中之重的位置抓紧抓好。北航的飞行品质监控即QAR系统已经得到民航总局的肯定,我们将再接再厉,开发QAR航线打分系统,进一步拓展其监控范围和分析深度。A300、MD90、MD82三种机型的监控数据完好率要分别达到98%、95%和90%,9月底前要出台精干飞行技术队伍政策,年底前完成26名飞行员A321的训练改装工作。还要组织一次反劫机演习。在服务上,要继续实施品牌工程,通过建设8个北航服务品牌和12

个服务流,以及落实年内重点改进的9项工作等措施,不断提升品牌影响力。年底前常旅客要争取突破20万人。

记:据我了解,现在仍有一批北航的忠实旅客一如继往地选择北航航班。

姜:是的,他们的行为本身就是对北航最好的支持,我代表北航向他们表示最诚挚的谢意。我们惟有提供更优质的安全和服务作为回报。

记:下半年市场销售的目标是什么?

姜:下半年市场销售的具体目标是:完成运输总周转量3.99亿吨公里,旅客运输量260万人,货邮运输量4.7万吨,实现主营业务收入25亿元,平均客座率达到64%,平均载运率达到60%,A300、A321、MD90、MD82四种机型的日利用率分别要达到8.3小时、9.8小时、9.5小时和8.8小时。为此,我们要做好五件事。一是合理编织航线网络,优化运力布局。二是实施商务营销信息化工程,提高核心竞争力,下半年,公司将建立由常旅客系统、二十四小时呼叫中心、货运销售系统和电子客票系统组成的信息平台,逐步实现商务营销管理的信息化和电子化。三是加强市场分析监控,完善销售管理,四是加强成本控制与财务管理,五是加强机队建设。

记:您现在最大的愿望是什么?

姜:我已过花甲之年,最大的愿望就是在我离开北航总经理这个位置前能看到北航重振雄风。为了早日实现这一愿望,我愿意付出所有力量。

2002年8月18日《中国民航报》1版

民航总局局长杨元元在检查北航安全工作时强调——

没有安全就没有一切

他要求全民航进一步提高对安全管理的认识，
认真自觉地按法规规章办事

本报讯(特约记者李二葆) 民航总局局长杨元元在检查北航安全工作时强调：“没有安全就没有一切”，他要求全民航进一步提高对安全管理的认识，认真自觉地按法规规章办事。

日前，民航总局局长杨元元率领由总局飞行标准司、公安局、航空安全技术中心和民航东北管理局机关人员组成的工作组，赴北方航空公司进行安全生产大检查，这是民航总局深入贯彻全国安全生产电视电话会议，落实总局紧急安全会议精神的具体部署和行动。

在北方航空公司，检查组认真听取了公司党委和公司领导班子就贯彻落实总局紧急安全会议精神以来所做工作的汇报，并深入到北航沈阳飞行总队和沈阳飞机维修基地，详细地查看飞行资料，参加飞行机组准备，跟班飞行，考核提问，听取汇报，分别与飞行人员和机务人员座谈，检查安全员大队、销售总公司等单位的消防和地面消防安全，切实掌握北航近期的安全生产情况和自查整顿情况。

通过实实在在地听、查、看、问，检查组认为，北方航空公司面对空难，能够将悲痛化作力量，团结一致，痛下决心，贯彻落实民航总局紧急安全会议和九条措施行动快、组织

有力、针对性强。能够认认真真地查找影响安全的薄弱环节,从思想上、作风上、纪律上边检查、边整改、边工作。北航对自查中发现的如生产总量安排不尽科学,旺季生产安排满负荷,一定程度上存在取下不严,需要进一步深化和规范飞行运行管理等问题,逐一采取了科学安排机组飞行量,合理调减航班任务,落实责任,从严管理,按手册飞行,按章法运行的具体措施予以改正。使得公司近期安全生产运转正常,人员思想稳定。检查组的几名检查员,对检查出的问题进行了讲评。

在检查讲评会上,民航总局局长杨元元首先肯定了北方航空公司近年来在安全管理、生产运行、飞行训练、规范化管理方面所取得的成绩和培养年轻飞行员队伍方面所做的工作。他指出:“五七”空难后,我们面临的压力很大,每次去空难现场慰问家属,沉痛的情景使我们更加认识到安全责任的重大,血的教训,应当举一反三,尽管空难原因还在调查中,但安全管理方面存在的问题都要立即改正。因此,全民航首先要进一步提高对安全管理的认识,要深刻理解“有了安全不等于有了一切,没有安全就没有一切”的道理,不能随着时间的推移和环境条件的改变动摇安全第一的决心。要保持清醒头脑,深刻认识到民航发展步子快,情况与过去有了很大不同,工作经验和安全管理经验仍很不足,人员综合素质需要提高,安全基础较为薄弱,仍要居安思危。第二,全民航要认真自觉地按法规规章办事,按章操作,依法办事,这是安全工作的基本保证,一定要强化法规意识,一方面要掌握其精神,熟悉其条文,另一方面要自觉遵守,严格执行,不打折扣,更不能马虎。对于法规规章,我们要执行标准,也要研究标准,还要提高标准,要保证有一个广大旅客能够接受的安全度。同时,航空公司要有一套自我审核、自我监督的系统,以保证法规落实,特别是各级干部要有带头执行法规规章的自觉性。只要我们上上下下共同努

力,扎扎实实做好每一件事情,就能为保证安全,为民航的改革和发展创造良好的条件。

2002年5月27日《中国民航报》1版头条

重返汉城

本报记者 富春艳 马晓晴

1994年12月28日。汉城金浦机场。一架涂有“中国北方航空”字样的空中客车宽体客机平稳地降落在跑道上。沈阳—汉城的首航成功了！

执行此次航班任务的机长王仪轩，是曾经轰动一时的“英雄机长”，12年前，他驾驶的客机被卓长仁等一伙歹徒劫持到了大韩民国——

历史，不能再现，却常常能把现实点缀得纯粹而丰盈。

12年前，他在汉城同韩国政府做着艰苦的谈判斗争时，绝没想到这次突如其来的劫机事件反倒促成了中韩两国民间往来的起步；更没想到，12年后，他会驾机重返汉城，成为中韩建交后中国总理首次访韩的成果之一。

20世纪80年代初期，经过了粉碎“四人帮”和十一届三中全会，中国的经济日益复苏，正处于一个改革开放的历史发展新阶段，这个拥有10亿人口的泱泱大国正为世界各国所瞩目。中国，与朝鲜半岛本是一衣带水的邻邦，但同韩国（大韩民国）却一直处于僵持状态。面对中国的变化，韩国政府似乎预料到了时局的转势，他们极力寻找与中国接触的机会，以缓和彼此的关系。269号飞机被动事件，后来被韩国政府视为“天上掉下来的好事”。

1983年5月5日，沈阳—上海的6501航班飞机飞临渤

海海湾上空时,卓长仁等劫机暴徒用乱枪点射打坏了门锁,闯入驾驶舱,两名机组人员被打伤,枪口对准了王仪轩的头部。王仪轩沉着地操纵飞机,与暴徒机智地周旋,飞机试图飞往丹东或平壤,都被狡猾的卓长仁等暴徒发现。他们叫着不是汉城就炸了飞机。面对这种情况,王仪轩做出了最后的决断,在航油即将耗尽的情况下,他与副驾驶密切配合,以高超的飞行技术使飞机落在春川机场。

在飞机遭劫持的消息通过日本使馆传到中国后,国务院立即派出以当时的中国民航总局局长沈图为首的工作组,赴汉城就机组、旅客归国事宜进行谈判。沈图成为第一位以官方身份出现在韩国的中共人士。中国政府在致函韩国时,第一次使用了“大韩民国”的称呼。

“五五”劫机事件成为中韩关系的突破口,此后不久,中韩两国的民间往来开始出现;直到1992年8月,中韩两国正式建交,改变了两国之间的不正常关系。

1994年7月20日至27日,中华人民共和国政府代表团和大韩民国政府代表团在汉城会晤。

双方草签了两国民用航空运输临时协定,就缔约双方抒写空运企业的经营总政达成谅解。这次会晤,使两国的航空合作意向趋于明晰化。

1994年10月31日至11月4日,应大韩民国总统金泳三的邀请,国务院总理李鹏对韩国进行了正式访问,这也是中韩建交以来中国总理对韩国的首次访问。访问的具体成果之一就是中韩的双方签署了民用航空协定、和平利用核能协定和共同开发民用客机备忘录等文件。特别是民用航空合作协定的签署,从实质上缩短了中韩两国之间的距离。

本着友好合作、互利互助为原则的中韩直航,是中韩邦交的进一步深化和扩展,是两国今后进一步发展经贸合作的坚实铺垫,然而追根溯源,它却始自一种由来已久的众望所归。

在中韩两国民用航空运输临时协定签订后,1994年9月,韩进集团董事长赵重勋偕大韩航空公司总经理赵亮镐等一行,就中韩通航部题出访中国。在沈阳,他们拜会了沈阳市长和北方航空公司总经理,赵重勋一再声明,“我们和北方航空将共同把沈阳、大连至汉城航线经营好。我们两家不是以竞争为主,而是以友好合作、互利互助为主。”

这一句话道明了中韩通航的宗旨,通过航空这座现代化的桥梁,使中韩两国之间友好往来更加切。这是中韩两国经贸合作的迫切需要,更源于一种由来已久的众望所归。

王仪轩在采访之初谈道:“中韩建交前,两国人民能够以民间往来的形式沟通了近10年,这约非偶然,而是历史使然。”

从19世纪中叶开始,大批的朝鲜人迁入中国定居,加入中华民族的行列,目前,我国192万多的朝鲜族人口,80%以上是居住在北方地区,而且大部分都与韩国有亲属关系。

在中国东北地区的东部,纵横着一座历经古代的火山活动与河流分割而成的山脉——长白山(在朝鲜境内称为白头山);沿着松花江溯流而上,山上有一口火山湖,湖水澄清如碧,湖面青烟缭绕,这就是举世闻名的“白头山天池”,每年来这里参观的中外游客层出不穷。就在山这边,那个能歌善舞的民族诞生了,到公元7世纪,新罗统一朝鲜,这个民族从此便在朝鲜半岛上以一股凝聚的力量雕塑起自己的民族形象。

也许到这里,我们已不难理解“韩国四万民众均有一览长白山胜境的夙愿”的涵义了。

白头山,对他们而言,象征着一个摇篮,一个民族发迹的摇篮。

而吉林省龙井市龙井一中,则是朝鲜民族的另一个摇篮,一个蕴育民族力量的摇篮。

龙井一中的前身叫在成中学。在朝鲜半岛遭受日本帝

国广义长达 36 年的殖民统治中,一大批朝鲜人陆续就读于这里。大成中学为司令丁义泉和朝鲜总理李中玉就是他们中杰出的代表,政府部长和部队将军占 10 万多名。

王仪轩向我们介绍,自从中韩发间往来开始后,到延吉去的韩国旅客逐年增加。1989 年的旅游旺季,为满足市场需要,民航沈阳管理局增开沈阳—延吉航班,每天三班往返,班班客满。那时候,我们的经营思想还有一点就是“以支补干”,即利用延吉机场的扩建工程。不难看出,如果此项计划能得以落实,延吉直航汉城的愿望也不再是遥遥无期。

据美联社汉城消息,韩国进出口银行透露,韩国计划向中国贷款 4300 万美元资助其建设项目,其中 1 亿万美元将用于延吉机场的扩建工程。不难看出,如此项计划能得以落实,延吉直航汉城的愿望也不再是遥遥无期。

中国,胜利地开通了本世纪最后的黄金航线之一——汉城航线,成为挖掘中韩两国关系发展潜力的催化剂,向全世界预告着自己经济跃进的方向,从而在中国复关实质性谈判未达成协议之际,向那些蓄意阻挠的少数缔约方,又一次显示出坚定而又自信的姿态。

中韩建交不过两年多,却频结硕果。

韩国总统金泳三在会见李鹏总理时就说,中国已成为韩国的第三大贸易伙伴,韩国也成了中国的第六大贸易伙伴。

而仅仅就在 12 年前,中韩之间的交往还处于一个“盲点”。我们从王仪轩 1983 年的“汉城之行”便可看出端倪。

那天下午 1 时多,269 号飞机终于降落在春川美军机场,飞机保住了,90 名旅客保住了,而他却陷入了一个艰难而复杂地境地。

第一,当时,中国政府对劫机提倡的对策是“一迷惑,二搏斗,最后是一发‘红色炮弹’”;

第二,韩国与中国台湾关系密切,在韩国滞留期间采取

什么立场、态度,更是需要极为审慎的思考和高度灵活的应对。

那时,王仪轩在飞行大队任大队长,又是本次航班的机长,很自然地,他成为机组和旅客与韩国谈判斗争的核心。从组织旅客销毁机密文件、资料,谢绝旅馆要给机组人员单间、套间的安排到回绝合影、参观市容的邀请,都是他为捍卫祖国尊严而做的处心积虑的安排。

就是在这样的情况下,著名的“五点声明”诞生了:

一、立即和美国大使馆取得联系,因飞机降落在美军机场;二、立即和日本大使馆取得联系;三、我们决不同台湾发生任何关系;四、要求韩国当局保证全部旅客、机组人员和飞机的安全;五、按照国际民航组织条约处理这次劫机事件。

“现在,中韩两国人民的友好往来已经具有了相当的保障,中国人去韩国再不会像我前次去汉城那样如‘惊弓之鸟’了”,谈到这里,王仪轩轻松地舒了一口气,“中韩实现直航,更有力地证明了中韩两国正在尽一切努力消除彼此之间的隔膜。”

据统计,目前韩国对华投资已超过 13 亿美元,中国在韩国的对外投资中位居第一,仅就辽宁省来看,韩国在这里兴办的投资企业累计已达到 919 家,总投资 9.3 亿美元,协议外资额 4.9 亿美元,其中总投资额在 500—1000 万美元的项目 11 个,1000 万美元以上的项目 22 个。另据透露,在双方官员的支持下,面积为 2 平方公里的韩国工业集团在沈阳开发区加紧兴建。

中韩之间的关系正以突飞猛进的速度向前发展。

截至去年 6 月,中国共批准韩商在华投资 3579 个,协议金额近 30 亿美元。但从两国经贸关系发展的潜力来看,这个数字仍是偏低的。

在这种形势下,汉城航线的开通无疑成为挖掘两国发

展潜力的催化剂。

美国圣迭戈加利福尼亚大学的劳伦斯、克劳斯教授在太平洋经济合作委员会年度报告中说：“中国已成为太平洋地区的火车头，主要的火车头”，从而进一步明确了中国在太平洋地区的经济地位。而韩国，又是亚洲“四小龙”之一，其经济局势早已人所共知。这两个国家的合作，一定是会使两国的经济向一个更高的巅峰迈进，从而也会推动全世界经济贸易的发展。

另据专家预测，汉城航线是本世纪末全世界最后的“黄金航线”之一，中国获得了直航汉城的权力，可以说，在本世纪末经济发展的大舞台上又占领了一个制高点。

近几年来，来中国旅游、探亲、投资的韩国人日趋增多，他们中 90% 的人是乘飞机来的，由于中韩两国未开辟直达航线，所以这些人员大都是搭乘包机经日本、香港到国内再转乘飞机到达目的地的。

1994 年 12 月底，中韩直航的愿望实现，转乘飞机的历史就此结束。

然而，仅仅有 135 公里之隔的海峡两岸，却仍不折不扣地履行着经香港通航的手续，以至从台湾转运到福州的货物比旧金山跨越太平洋到达福州的时间还要长，成本还要高。作为血脉相连的同胞手足，此等情景何其令人？

王仪轩发自肺腑地对我们说：“上次，我在‘五点声明’中提出不与台湾发生任何关系，完全是从政治立场上出发的。但说实在的，不论是大陆、还是台湾，都是中国人，从感情上讲，在外国人面前义正严辞地表态，摆出和自己的兄弟姐妹‘老死不相往来’的架式，也真是难受。自己家里搞内讧，能让人看得起吗？！”

所幸的是，1994 年 8 月，“唐焦台北会谈”，海协与海基会在“两岸劫犯遣返事宜”等三项议题上终于全部达成共识，并发表了《台北会谈共同新闻稿》，从而在两岸关系上又

迈出了历史性的一步。“两岸劫机犯遣返事宜”的公布,从根本上抑制了劫机事件的发生。

现在,两岸人员的往来和学术、文化、科技等领域的交流都在继续增长和发展,双方的贸易和台商来大陆投资还在扩大,然而“间接通航”的现实却毫无意义地浪费了时间、增加了成本。有人粗略算了一笔账,台湾每年有136万人次前往大陆。仅过境香港时交的机场费就达二千多万美元,还要多付三四亿美元的机票钱。

沈阳—汉城、大连—汉城航线的开通既改变了我国东北地区至朝鲜半岛、日本以及香港地区的航线布局,又改变了这些国家和地区旅客选择航线的新方向。

按计划,首航沈阳—汉城的任务由MD-82型飞机飞行,可是,在售票的第一天就已全部客满,到第二天预订票已达80张。为此,北方航空公司临时决定由A300-600R型宽体机取代麦道飞机,结果,首航汉城的旅客人数达到219人次。良好的开端铺展着希望,而它是否会给那些为两岸直航设置障碍的势力以某种震撼呢?

谈及于此,王仪轩说,海峡两岸之间有着割舍不断的血肉亲情,这是两岸关系将来断发展的人文基础,台胞要探亲、要寻根、要祭祖、要访友、要交流,这种民族感情,往往会冲破台湾当局限制两岸人员交往时,就会受到反弹。

我们期冀着,期冀着两岸“直航日”的早日到来。

王仪轩,这个55岁的老飞行员,就坐在我们面前,平易地接受采访。

18岁那年,他被长春第一预备学校接收,成为朝阳市众多自愿入伍者中惟一的“幸运儿”,苦孩子出身的他从此踏上了飞行的征途。35年的飞行生涯,他用精湛的飞行技术和过硬的飞行本领,为自己树立着一个真实的飞行员形象。这些年来,种种荣誉纷至沓来,职位也在逐级提升(现任民航

东北管理局局长),可飞行却是他永远的生命。

首航汉城,本来安排他参加首航团到汉城参观,他却谢绝了。“前次滞留汉城,是时代的局限性所致,这次中韩通航,是中韩两国的大事,在本世纪末乃至更长的时间都会对中国与韩国和世界的经济往来产生巨大的推动作用,我,一个仅仅因为一次突发事件而偶获殊荣的飞行员,在这时更是无足轻重。要说我‘重返汉城’的意义,我觉得就是,作为一名飞行员,能够执行这个具有历史意义的航班任务,我感到光荣,更感到自豪。”

结果,这个名贯中韩的“英雄机长”至今也未一睹汉城。两去汉城,两种身份,记录着一段历史,标志着一种未来,我却不敢轻易把这只划归为一种巧合,因为我不相信事情是这样简单。

1995年9月27日《北方航空报》1版头条

彩虹从风雨中诞生

——北航飞机维修基地深度维修 MD-82、MD-90 飞机纪实

本报通讯员 刘向荣

2001年8月16日，北方航空公司飞机维修基地会议室。北方航空公司在这里隆重举行2122飞机2D检表彰大会。在一阵阵的掌声中，一页页故事被重新翻开。因为刚刚过去，感觉依然鲜活……

这是北航首次完成MD82飞机的2D检。2D检即30000小时大修是MD82飞机最深度维修，它要求对所有机械、电子、电气、结构、客舱以及内部装饰进行全面修理。2122飞机2D检由于结构修理及蒙皮更换工作创国内飞机结构修理之最而备受国际国内民航业关注。尤为令人关注的是，他们在其后又完成了国内首架MD90飞机的4C检工作。在国家民航总局规划司在沈阳主持的“北方航空公司MD-82飞机2D检科技成果鉴定会”上，鉴定委员会专家一致认为：北航MD-82飞机2D检项目，在我国首次实现了民航大型飞机结构受力蒙皮的更换，创造了MD-82飞机更换蒙皮的整套技术方案，其中，多点局部零应力方案具有首创性。项目实施过程采用了先进的管理方法，直接经济效益显著，具有良好的潜在经济效益和推广应用前景。