



中国南方航空志

(全五卷)

中国南方航空志

(第二卷)

主 编 司献民
执行主编 鲍文凯



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京



中国南方航空志

第二卷

目 录 | CONTENTS

第 四 编 南航股份广州飞行部

概 述	819
第一章 组织机构	821
第一节 体制改革	821
第二节 机构演变	824
第三节 领导任职	826
第二章 安全管理	829
第一节 运行安全管理	831
第二节 安全质量	832
第三节 安全运行	835
第四节 安全保卫	840
第三章 飞行技术管理	841
第一节 飞行技术培训	841
第二节 飞行技术管理	843
第三节 飞行训练	844
第四节 飞行品质监控	845
第四章 运行协调	848
第一节 运行协调工作职能	849
第二节 运行协调工作发展	850
第五章 综合管理	853
第一节 行政管理	853
第二节 人事管理	856



第三节 车 队.....	856
第四节 空勤餐厅.....	857
第六章 思想政治工作	859
第一节 组织管理工作.....	862
第二节 企业文化工作.....	864
第三节 纪检、监察工作	864
第四节 工会工作.....	864
第五节 团委工作.....	866
第七章 大事记	867
附 录	874
附录1:工作报告	874
附录2:重要文件批复	900
附录3:荣 誉	901
附录4:乘务队简介	906

第 五 编 南航股份新疆分公司

概 述	911
第一章 南航新疆分公司的沿革	913
第一节 历史沿革	913
第二节 新疆航空公司的成立与发展	917
第三节 新疆航空公司与民航乌鲁木齐管理局的分立	918
第四节 新疆航空公司与南方航空(集团)公司的联合重组	920
第二章 组织机构	923
第一节 政企合一时期的组织机构	923
第二节 新疆航空公司时期的组织机构	930
第三节 南航集团新疆公司时期组织机构	934
第四节 南航股份新疆分公司时期组织机构	943
第五节 历届领导简介	957
第三章 空勤队伍	966
第一节 空勤机构建制的沿革	966
第二节 空勤队伍的发展	968

第三节	空勤人员的管理	970
第四节	空勤队伍保障	980
第四章	机务维修	985
第一节	机务维修体系的历史沿革	985
第二节	航空器维修	991
第三节	设施设备	1013
第四节	航空器材	1015
第五章	运行控制	1021
第一节	组织机构	1021
第二节	运行安全管理	1022
第三节	生产运行控制	1024
第四节	系统研发	1033
第六章	航空安全	1034
第一节	飞行安全	1034
第二节	空防安全	1044
第三节	航空地面安全	1051
第四节	安全飞行奖章	1054
第五节	功勋飞行员	1056
第七章	生产经营	1061
第一节	航线航班	1062
第二节	客货运输	1064
第三节	生产经营	1066
第八章	服务工作	1082
第一节	客舱安全	1083
第二节	客舱服务	1084
第三节	客舱机供品	1090
第四节	地面服务	1091
第九章	信息化应用与管理	1097
第一节	机构和人员	1097

第二节 科研与投资	1098
第三节 信息化推广与应用	1100
第十章 教育和培训	1102
第一节 管理机构	1102
第二节 培训管理	1103
第三节 师 资	1103
第四节 教学设施与设备	1103
第五节 职工教育	1104
第六节 职工培训	1106
第十一章 后勤保障	1118
第一节 基本建设和土地、房屋管理	1118
第二节 物资设备管理	1124
第三节 车辆管理	1127
第四节 航空卫生管理	1130
第五节 行政综合管理	1130
第十二章 大事记	1134
附 录	1167
附录 1 南航新疆分公司荣誉记录(2002—2007 年)	1167
附录 2 受表彰和奖励的单位(2002—2007 年)	1169
附录 3 各类先进个人(2002—2007 年)	1171
附录 4 人物传记	1175

第六编 南航股份北方分公司

概 述	1181
第一章 体制机构	1189
第一节 体 制	1189
第二节 机 构	1193
第二章 飞 机	1200
第一节 活塞螺旋桨式飞机	1201
第二节 涡轮螺旋桨式飞机	1205

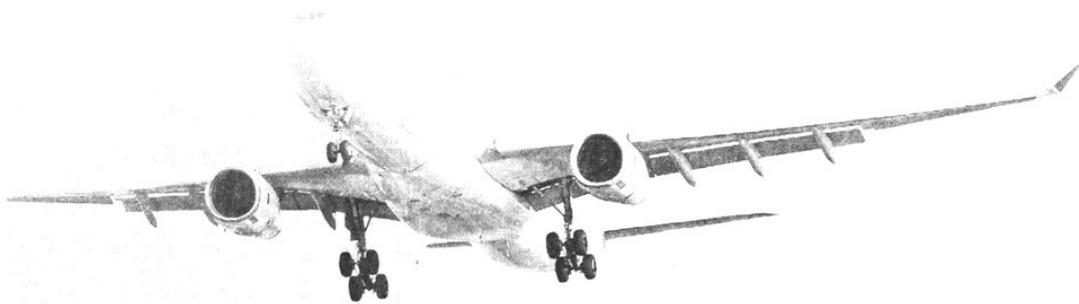
第三节 涡轮轴式直升机	1208
第四节 涡轮风扇喷气式飞机	1211
第三章 航线与航班	1223
第一节 国内航线与航班	1224
第二节 国际航线与航班	1250
第三节 特殊管理国内航线与航班	1257
第四章 航空运输	1260
第一节 运输生产	1260
第二节 运输服务	1277
第三节 航空运价	1291
第五章 通用航空	1300
第一节 林业飞行	1300
第二节 农牧业飞行	1308
第三节 特种飞行	1316
第四节 工业航空	1319
第五节 作业飞行收费	1319
第六章 机务维修	1324
第一节 设施与设备	1324
第二节 飞机维修	1327
第三节 维修能力	1334
第四节 航材航油	1336
第七章 航 务	1344
第一节 空中交通管制	1344
第二节 航行情报	1351
第三节 通信导航	1354
第四节 气象保障	1356
第八章 航空安全	1360
第一节 飞行安全	1360
第二节 空防安全	1366
第三节 安全教育	1370
第四节 航空安全事故	1375
第九章 科技与教育	1379
第一节 科技工作	1379
第二节 教育与培训	1385
第三节 计算机管理与应用	1392
第十章 人 物	1405
第一节 历任主要领导干部	1405
第二节 老红军老战士	1410
第十一章 大事记	1418



中国南方航空志

第四编

南航股份 广州飞行部



概 述

中国南方航空股份有限公司广州飞行部(简称“南航广州飞行部”)的历史可以追溯到1956年。从建队以来,飞行部始终把“保证安全第一,改善服务工作,争取飞行正常”作为队伍建设的指导方针,队伍不断发展壮大,机型不断更新换代,航线网络日益拓展,不仅担负了正常航班、加班和普通包机客货运输任务,还担负了重要专机、抢险救灾、通用航空和国家下达的其他飞行任务。近年来,广州飞行部坚持以“双轨训练、全面提高”的指导方针统揽和指导各项培训工作,培训工作取得了较好成效;坚持“依法管理,规范运行”,生产运行保障能力不断提升;坚持“以人为本、和谐发展”,加强效能建设,提高后勤服务保障能力;坚持“民主团结、共建和谐”,加强党建思想工作,确保队伍稳定;积极开展创建“四好”班子建设活动;大力加强惩防腐败体系建设,认真落实党风廉政责任制;大力开展企业文化建设,树立安全文化品牌。广州飞行部已经成为南航的一支重要的飞行力量,是中国民航运输系统实力较为雄厚的飞行队伍之一。

南航广州飞行部,其前身是中国民航广州管理处飞行中队,成立于1956年夏,时有空勤

人员12人,其中正驾驶2人,副驾驶2人,机械员、报务员、领航员6人,空中乘务员2人。1959年,广州飞行中队扩编为运输、专业航空混合大队,下设运输飞行中队和专业飞行中队,共有飞行人员81名,其中正、副驾驶员48人,机械员16名,领航员3名,报务员14名。1960年4月,运输、专业飞行中队分别扩编为运输、专业飞行大队。1961年,专业飞行大队调驻武汉和郑州,广州保留运输飞行大队。

1963年7月22日,按照民航总局的统一编号,广州运输飞行大队编为第四飞行大队,下设2个飞行中队(后增设一个训练中队),共有飞行人员75名,其中正驾驶员29名,副驾驶员13名,空勤领航员10名,空勤报务员17名,空勤机械员15名。1965年9月1日,民航总局对全国民航飞行队伍的编号进行调整,驻广州担任运输任务的第四飞行大队改称为“第六飞行大队”,当时共有飞行人员88名,其中正驾驶员25名,副驾驶员26名,空勤领航员8名,空勤报务员15名,空勤机械员14名。

随着改革开放的不断深入,1994年7月12日,经中国民航总局批准,成立南航(集团)公司飞行部,同时撤销民航第六飞行大队。飞行部

机构相当于行政副司局级。部属 3 个飞行大队、9 个飞行中队和乘务大队。2004 年 2 月 11 日,股份公司对飞行部机构设置进行调整。原中国南方航空股份有限公司飞行部更名为“中国南方航空股份有限公司广州飞行部”。到 2008 年底,南航广州飞行部下设波音 747、波音 777、波音 757、空客 320、EMB145 共 5 个机队,飞行员总数 705 人(其中机长教员 366 人,副驾驶 295 人),这支队伍在长期的工作和生产实践中,发扬了艰苦创业、敢打硬仗的优良传统,为祖国的运输事业作出了显著的成绩。

在广州飞行部的发展历程中,飞机机型不断更新。1956—1968 年,飞行部一直使用里 2、伊尔 14 两种机型,共有飞机 10 架。到了 1972 年,民航广州管理局购进涡轮螺旋桨式的安 24 飞机 1 架,并将里 2 飞机调出广州。同年组建了安 24 飞行中队。1974 年,民航广州管理局购进涡轮风扇式三叉戟型客机 1 架。当年,组建了三叉戟飞行中队。至 1975 年底,第六飞行大队的部分飞行人员已完成从驾驶活塞螺旋桨

式小型飞机、涡轮螺旋桨式小型客机到涡轮风扇式中型飞机的训练,进入了涡轮螺旋桨和涡轮风扇式飞机的飞行时期;全大队的飞机共有 14 架,其中伊尔 14 飞机 7 架,安 24 飞机 5 架,三叉戟 2 架。进入 20 世纪 80 年代,广州民航又先后引进中、短程的波音 737、757 型飞机,1982 年,飞行部首批 18 名飞行人员改飞波音 737-200 型飞机。1983 年,民航广州管理局首先从美国购进波音 737-200 型喷气式客机 5 架,同时组建了波音 737 中队。1987 年,民航广州管理局又从美国购进了波音 757-200 型客机 3 架,飞行部首批 27 名飞行人员改飞波音 757-200 型大型客机。1992 年,民航广州管理局从美国购进波音 767 飞机 3 架,1996 年开始,南航(集团)公司从美国购进当时最先进的波音 777 飞机共 10 架,组建了波音 777 机队。1997 年,空客 320 飞机落户南航飞行部,空客 320 机队迅速发展壮大,成为全南航拥有飞机数量最多的机队。截至 2008 年末,广州飞行部共执管飞机 57 架(见表 4-1),成为中国民航运输系统实力较为雄厚的飞行队伍之一。

表 4-1 广州飞行部执管飞机数量(截至 2008 年末)

波音 777	空客 330	波音 757	空客 320 系列	EMB145	波音 747 货机	合计
10 架	4 架	6 架	29 架	6 架	2 架	57 架

广州飞行部在 1983 年以前,机组均实行 5 人制,即正、副驾驶员和报务员、领航员、机械员,乘务员是根据旅客人数配备的。1983 年后,由于引进了波音 737、波音 757、波音 767、波音 777 型领航及通信设备较先进的飞机,驾驶员的工作职责和分工发生变化,平时飞行不再需要配报务员,机组逐步实行 3 人制飞行。随着飞行人员综合能力的提高,为了在保证飞行安全的前提下节约运行成本,广州飞行部在全南航率先在所有机型上推广 2 人制飞行(机长与副驾驶各 1 名)。

随着南航的迅速发展,广州飞行部的航线网络逐步扩大。1956—1967 年,广州飞行部的固定航线仅 5 条,即穗—湛—琼、穗—湘—汉—郑—京、穗—琶—昆、穗—琶—梧、穗—桂—筑等。1968—1971 年,广州—河内固定正班飞

行。1975 年,航线增至 16 条。1978 年,穗港开始包机飞行。1980 年正式开辟了从北京、上海、广州、杭州至香港的地区航线。1979 年以来,飞行部每年平均开辟 3 条国内航线,其中 1984 年开辟 9 条;1991 年开辟 10 条,是新中国成立以来开辟航线最多的一年。到 1997 年底,南航飞行部开辟 65 条航线,其中国内航线 36 条、国际航线 19 条、地区航线 10 条。航线网络的拓展带动了飞行人员的学习热情,飞行人员的技术能力和安全理念的提升又为航线网络的拓展提供了有力保障,到 2008 年底,广州飞行部运行机场和航线近 100 条,航线网络遍及五大洲的 30 多个国家。全年共安全飞行 181 900 小时,事故征候万时率为零,严重差错万时率为零,全年飞行时间约占到全南航总飞行时间的 1/4,为南航的发展不断作出新的贡献。

第一章

组织机构

第一节 | 体制改革

中国南方航空股份有限公司广州飞行部是从民航广州管理处飞行中队经过长期的改革、调整逐渐发展而来的。1956年民航广州管理处成立飞行中队,1963年民航飞行队伍第一次进行统一编制,广州基地的飞行大队被命名为“中国民用航空第四飞行大队”,后改为“第六飞行大队”。改革开放后,民航经过体制改革,走向企业化的发展道路,六大队也脱离了空军编制。1994年,中国民航第六飞行大队改建为中国南方航空(集团)公司飞行部,中国民航第六飞行大队同时撤销。2004年2月11日,股份公司对飞行部机构设置进行调整,原中国南方航空股份有限公司飞行部更名为“中国南方航空股份有限公司广州飞行部”。

一、队伍组建

1955年1月,中国民用航空局(简称“民航局”)在北京、上海、广州和乌鲁木齐成立了管理处。以北京为中心,联结各省(自治区)、市的航班陆续开通,并逐步将民航局飞行大队的飞行

人员有计划地分派到各管理处执行任务,以适应国民经济发展的需要。同年,民航局计划从北京管理处飞行大队抽调6个空勤组到民航重庆管理处,2个空勤组到乌鲁木齐管理处,担负西南地区、西北地区的国内、国际航空飞行任务;抽调4个空勤组到民航广州管理处(未全部到齐),担负中南地区航空运输任务。

为便于组织管理,民航局分别在重庆、乌鲁木齐和广州管理处设立了飞行科的编制,负责飞行人员的管理工作和有关飞行方面的事宜。1955年,民航局抽调一个安2机组共3名飞行人员到民航广州管理处,执行广州至湛江、海口等地的航班任务(此机1956年调回天津)。

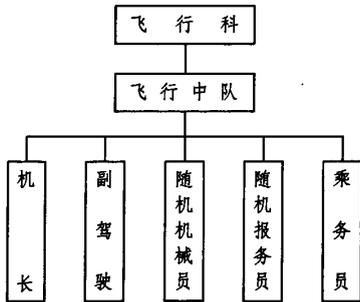


图4-1 1956年民航广州管理处飞行中队组织机构图

1956年1月、6月民航局两次从北京管理处飞行大队抽调人员到广州管理处，并于当年夏天在民航广州管理处成立飞行中队，隶属飞行科，驻广州天河机场。

1957年，为了适应民航事业发展，根据生产和任务的需要，民航局又先后从北京管理处、乌鲁木齐管理处抽调一批空勤人员到广州管理处飞行中队工作。1959年，随着机型的变更和飞机数量的增多，广州管理局成立了运输和专业混合飞行大队，同时由天河机场迁白云机场。1960年4月，运输和专业混合飞行大队扩编为运输飞行大队和专业飞行大队。1961年，运输飞行大队调驻武汉和郑州，广州只保留运输飞行大队。1963年，民航局为加强对飞行队伍的统一领导，根据飞行任务性质的不同，对民航飞行队伍第一次做了统一的编制。1963年7月18日经中国人民解放军空军党委批复同意民航飞行队伍编成14个飞行大队和2个独立中

队，驻广州基地执行运输任务的飞行大队被命名为“中国民用航空第四飞行大队”（简称“第四飞行大队”），下设两个飞行中队，后增设训练中队。新中国建立初期，面临的困难较多，东南沿海还时常受到美国飞机和国民党军队的侵扰，国民经济有待恢复，社会上对航空运输的需求也有限，而民航本身的运输能力也不大，飞机的维修器材和油料供应来源匮乏，飞机数量少，性能落后，航线距离短，人员数量不足。刚成立不久的飞行队仅有几架老旧、小型的里2螺旋桨飞机，人员只有12人。在这种客观异常简陋的条件下，全体同志以高度的责任感和满腔热情投入到创建新中国的民航事业中去。1965年以前，第六飞行大队利用仅有的小而旧的里2、伊尔14飞机开辟4条国内航线，总周转量从1956年的56.39万吨公里增加到1965年的565.76万吨公里。大队的运输能力、技术素质、飞行技术有了显著的增长，实力大大加强。

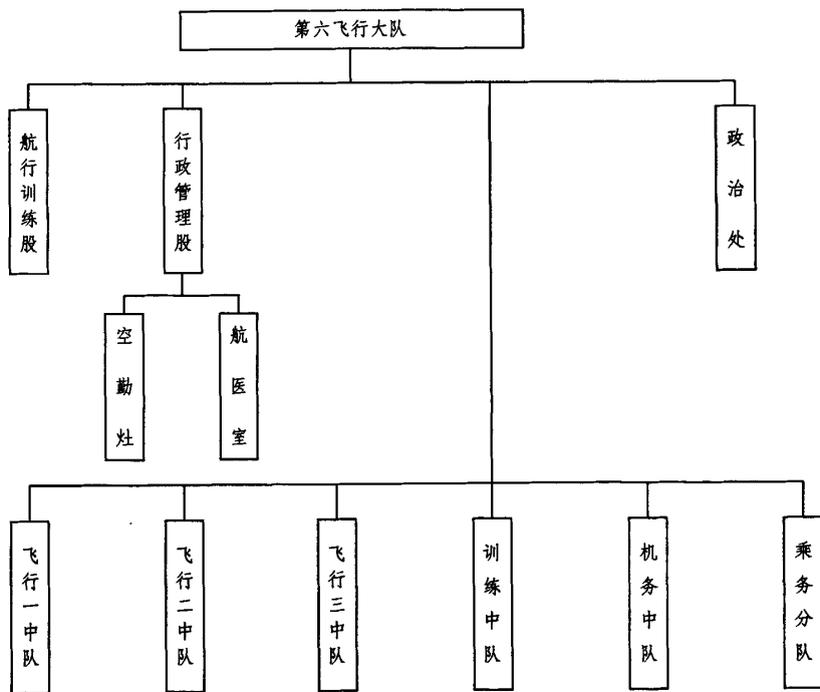


图4-2 1963年民航第六飞行大队组织机构图

粉碎“四人帮”后，六大队工作步入到安全生产这个中心上来，本着对人民生命财产负责

的态度，自觉坚持以安全、正常、服务作为大队经常性的中心工作，做好安全飞行工作。

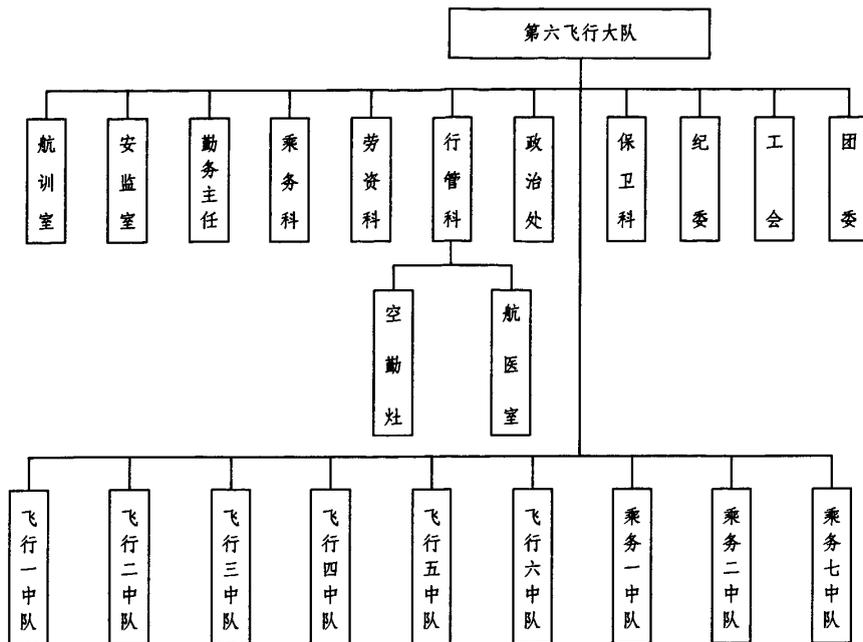


图 4-3 1988 年第六飞行大队组织机构图

二、体制改革

1994 年 7 月 12 日, 根据民航总局 (1994) 572 号《关于上报中国南方航空 (集团) 公司股份制造重组方案的函》的精神, 为做好 (集团) 公司的重组准备工作, 在中国民航第六飞行大队的基础上组建中国南方航空 (集团) 公司飞行部, 中国民航第六飞行大队同时撤销。飞行部机构规格与 (集团) 公司各子公司的机构规格相同, 下设办公室 (辖总务科、航医室)、人事劳动处、计划财务处、值班经理室、航务处 (下设签派室、航行情报室)、飞安处、第一飞行大队 (下设办公室和一、二、三中队)、第二飞行大队 (下设办公室和四、五、六中队)、第三飞行大队 (下设办公室和七、八、九中队), 其中上述四中队、九中队暂不配人员。乘务大队隶属飞行部, 乘务大队下设办公室、签派室、业务科、政工科和 7 个乘务中队。飞行部党群系统设政治处、纪委、工会、团委, 其中, 政治处规格与其他处室规格相同, 团委规格为副处级。飞行部设党委, 飞行各大队及乘务大队设党总支。这样, 飞行部下属 10 个处室、3 个飞行大队、7 个飞行中队、1 个乘务

大队、7 个乘务中队。

1994 年是飞行部组织机构变化最大的一年, 部党委及时配备了二、三级机构的新班子, 任命一批新干部, 顺利完成了机构升格工作。新班子配备后, 工作积极主动, 协调配合好, 完成了较重的飞行任务, 从而实现了升格后的平稳过渡。这一年是六大队发展史上意义较大的一年。中国民航第六飞行大队作为一个历史条件下的中国民航飞行部队的番号, 走过了 35 个春秋的坎坷、曲折、奋进、辉煌的历程, 完成了它的历史使命, 载进了中国民航的史册。

1998 年, 中国南方航空 (集团) 公司飞行部更名为“中国南方航空股份有限公司飞行部”, 下设飞行安全技术部、财务部、综合办公室 (下设航医室)、值班经理、航务部 (下设签派室、情报室)、飞行一大队 (下设综合办公室、飞行一中队、飞行二中队、飞行三中队)、飞行二大队 (下设综合办公室、飞行四中队、飞行五中队、飞行六中队)、飞行三大队 (综合办公室、飞行七中队、飞行八中队、飞行九中队); 飞行部党委下设政治处 (下设保卫部)、纪委、工会、团委。同年 6 月 7 日, 原飞行部乘务队划出飞行部, 独立成立客舱部。

2000年4月17日,飞行部设置统计室,其职责主要是录入飞行任务书的数据,包括飞行员的飞行小时数、航线、航程、油量等信息。

2002年6月,原飞行部航医室划出飞行部,归入航空卫生管理部。

2002年6月18日,飞行部成立波音747货机中队,创造了南航发展史上的四个“第一”:第一次引进波音747机型,第一次拥有自己的专业货运中队,第一次自主承担国际货运航班任务,第一次将中队完全放在广州基地以外的城市运营。

飞行部继承和发扬了六大队的优良传统和宝贵经验,以更昂扬的斗志和更矫健的步伐,向着“飞遍全国,飞向世界”的理想继续奋斗。

三、战略转型

2004年2月11日,为了适应发展,股份公司对飞行部机构设置进行了调整。原中国南方航空股份有限公司飞行部更名为“中国南方航空股份有限公司广州飞行部”,机构规格不变;改革现有飞行大队、中队管理模式,分机型设立中队,实行中队集中管理,成立空客320中队、波音757中队、波音777中队,保留现有波音747中队。各中队下设综合办公室和运行安全技术办公室;空客320、波音757、波音777中队下设机长、教员分部和副驾驶分部,分别负责对中队所有机长和飞行、机械、通讯教员的管理,对所有飞行副驾驶的管理。由于波音747中队飞机、飞行员较少,暂不下设分部。

2004年7月,原飞行部财务室划出飞行部,并归入股份公司财务部管理。

2005年9月30日,广州飞行部成立空客330中队,撤销广州飞行部空客320中队下设的空客330分部,撤销空客320中队分管空客330机型安全运行和技术管理工作的副经理职务。空客330中队下设综合办公室(负责中队党务、行政等日常事务)和运行安全技术办公室(负责中队安全、运行和飞行技术管理等日常事务)。2006年,为了进一步加强广州、北京双枢纽战略建设,根据客户要求,飞行部空客330中队整建制划归北京分公司。

2008年7月,原飞行部统计室划出飞行部,归入SOC管理。

2008年,广州飞行部根据公司“三定”工作

的统一部署,对机构、岗位设置和人员编制进行了核定。改革后,飞行部下设的二级机构分别为办公室、人力资源处、党委办公室、工会办公室、飞行技术管理处、运行安全管理处、运行协调处、波音777中队、空客320中队、波音757中队、波音747中队、EMB145中队,原综合办公室的生产统计职能和人员划归公司运行指挥中心;设总经理、党委书记各1人,副总经理4人,纪委书记、工会主席1人。广州飞行部各二级机构正职岗级为三级副至三级正,副职岗级为四级正至四级副;各三级机构正职岗级为四级副至四级正,副职岗级为四级副。各中队党总支下设党支部若干,各党支部配置支部书记1人,岗级为四级副至四级正。广州飞行部管理岗位职数118人。

随着广州飞行部飞行员队伍的壮大和飞机架数的增多,为适应飞行部发展的需要,飞行部的组织机构也相应地不断发展和壮大,各项管理也日趋完善,飞行部正朝着着力打造高素质的飞行队伍,实现更长的安全周期的目标努力奋斗。

第二节 | 机构演变

1955年1月,中国民用航空局在北京、上海、广州和乌鲁木齐成立管理处。1956年夏天,民航广州管理处成立飞行中队,飞行队隶属飞行科,驻广州天河机场。经民航局局长卢任农命令,民航广州管理处成立飞行中队。

1959年,广州管理局成立了运输和专业混合飞行大队,由天河机场迁白云机场。

1963年,广州运输飞行大队改名为“中国民用航空第四飞行大队”(简称“第四飞行大队”)。第四飞行大队下设两个飞行中队和一个训练中队。设置了政治处、航行训练股、行政管理股。大队共有飞行人员75人。

1965年,第四飞行大队改名为“中国民用航空第六飞行大队”(简称“第六飞行大队”),下设三个飞行中队,并设置了政治处、航行训练股、行政管理股等部门。

1968年底,民航划归中国人民解放军空军建制。

1970年底,机务大队外场中队划归第六飞行大队。

1973年,六大队航医室成立。

1975年,第六飞行大队乘务分队改为乘务队,行使连级职权,并单独成立党支部。

1979年,六大队成立纪委。

1980年3月15日,国家对民航进行了体制改革,中国民航局脱离空军建制,改为国务院直属局,开始走上企业化的道路。

1981年,第六飞行大队成立四中队、五中队,执飞三叉戟机型。

1982年,六大队成立工会组织。同年组建临时团委。

1983年,六大队团委正式成立。

1984年,第六飞行大队接收广州武警三支队16名同志为空中安全员,正式组建空中安全员队伍。

1986年,民航撤销航空警察建制,组建航空安全员队伍,直属飞行大队领导,广州编制30名,负责执行空中保卫任务。

1987年,成立第六飞行大队飞行六中队。

1988年,六大队组建安全七中队,在重点航线、航班或专机上执行任务。

1989年1月14日,成立保卫科;成立办公室和飞行技术训练科,取消行政科。

1993年,六大队成立安全委员会和技术委员会,大队长任安全委员会主任,委员由大队、中队领导和技术业务部门负责人组成。

1994年4月,六大队成立大队值班班主任室。7月,改为飞行部值班经理室。

1994年7月12日,在第六飞行大队的基础上组建中国南方航空(集团)公司飞行部,第六飞行大队同时撤销。

1994年7月,原六大队安全委员会和技术委员会改称“飞行部安全委员会”和“飞行技术委员会”,下属各大队也成立了安委会、技委会,中队成立安全管理小组,机组设立安全监督员,实行部、大队安委会和中队安全管理小组三级负责制。

1998年,中国南方航空(集团)公司飞行部更名为“中国南方航空股份有限公司飞行部”,下设飞行安全技术部、财务部、综合办公室(下设航医室)、值班经理、航务部(下设签派室、情报室)、飞行一大队(下设综合办公室、飞行一中队、飞行二中队、飞行三中队)、飞行二大队(下设综合办公室、飞行四中队、飞行五中队、飞行六中队)、飞行三大队(综合办公室、飞行七中队、飞行八中队、飞行九中队);飞行部党委下设

政治处(下设保卫部)、纪委、工会、团委。1998年6月7日,原飞行部乘务队划出飞行部,独立成立客舱部。

2000年4月17日,飞行部设置统计室。

2002年,飞行部成立波音747机队。原飞行部航医室划出飞行部,归入航空卫生管理部。

2004年,飞行部更名为“中国南方航空股份有限公司广州飞行部”。飞行部改革现有飞行大队、中队管理模式,分机型设立机队,实现机队集中管理;撤销原第一、第二、第三飞行大队,成立空客320机队、波音757机队、波音777机队,保留现有波音747机队;空客320、波音757、波音777机队各下设机长、教员分部 and 副驾驶分部;波音747机队暂不下设分部。飞行部成立EMB145机队,下设综合办公室、运行安全技术办公室。原飞行部财务室划出飞行部,归入股份公司财务部管理。

2004年5月24日,任命章正荣为中国南方航空股份有限公司广州飞行部总经理兼党委副书记,李韶彬同志为中国南方航空股份有限公司广州飞行部党委书记,孔富强同志为中国南方航空股份有限公司党委副书记兼纪委书记,许德全同志为机关党总支书记(兼)。

2005年1月7日,任命王世山同志为中国南方航空股份有限公司广州飞行部副总经理。9月30日,广州飞行部成立空客330机队,撤销空客320机队下设的空客330分部,机队下设综合办公室、运行安全技术办公室。

2006年,空客330机队整建制划归北京分公司。3月24日,任命李韶彬为中国南方航空股份有限公司广州飞行部党委书记兼副总经理。12月18日,任命孔富强为中国南方航空股份有限公司党委副书记兼纪委书记、工会主席;许德全为中国南方航空股份有限公司广州飞行部副总经理;任命马力为中国南方航空股份有限公司广州飞行部副总经理。

2007年7月23日,任命章正荣为中国南方航空股份有限公司总飞行师,同时兼广州飞行部总经理。

2008年2月14日,广州飞行部开展“三定”工作,对广州飞行部的机构、岗位设置和人员编制进行了核定;广州飞行部下设二级机构,分别为办公室、人力资源处、党委办公室、工会办公室、飞行技术管理处、运行安全管理处、运

行协调处、波音 777 机队、空客 320 机队、波音 757 机队、波音 747 机队、EMB145 机队,原综合办公室的生产统计职能和人员划归公司运行指挥中心;设总经理、党委书记各 1 人,副总经理 4 人,纪委书记、工会主席各 1 人;各二级机构正职岗级为三级副至三级正,副职岗位为四级正至三级副;各三级机构正职岗级为四级副至四级正,副职岗级为四级副;各机队党总支下设党支部若干,各党支部配置支部书记 1 人,岗级为四级副至四级正;广州飞行部管理岗位职员数 118 人。同年 4 月 21 日广州飞行部对机队机构设置进行调整:撤销了空客 320、波音 777、波音 757 三个机队的机长、教员分部、副驾驶分部和运行安全技术办公室,分别成立运行安全管理室和飞行技术管理室;撤销了波音

747、EMB145 机队运行安全技术办公室,分别成立运行安全管理室和飞行技术管理室。4 月 29 日广州飞行部对机关各部室机构、职能及人员进行调整;整合运行安全技术部、保卫部职能与人员,分别设置飞行技术管理处和运行安全管理处;综合办公室拆分为人力资源处和办公室;政治处、纪委、团委合并为党委办公室;设立工会办公室。7 月 1 日,广州飞行部生产数据录入业务及人员(统计室)划归运行指挥中心。

2009 年 2 月 13 日,任命章正荣为股份公司总飞行师兼总值班经理室主任,王志学为广州飞行部总经理兼党委副书记;左久山为广州飞行部副总经理,金巍峰为广州飞行部副总经理;免去马力广州飞行部副总经理一职,任命为南航股份公司飞行管理部总经理。

第三节 | 领导任职

表 4-2 广州飞行部(第六飞行大队)主要领导任职表

机构名称	设置时间	领 导 人					
		职务	姓名	任职时间	职务	姓名	任职时间
民航广州管理处飞行中队	1956 年	中队长	刘崇福	1956—1958 年	行政中队长	唐富亭	1958—1959 年
		政治教导员	柴廷兰	1957—1958 年			
			李庆荣	1960—1963 年			
民航广州管理局混合飞行大队	1959 年	大队长	张汉三	1960—1963 年	副大队长	唐富亭	1959—1963 年
		政委	谷进明	1959—1963 年			
民航第四飞行大队	1963 年	大队长	张汉三	1963—1964 年	副大队长	辛家月	1963—1964 年
			辛家月	1964—1965 年			
		政委	王建平	1963—1965 年			
民航第六飞行大队	1965 年	大队长	辛家月	1965—1968 年	副大队长	张行敏	1965—1968 年
			张行敏	1968—1976 年		黄绪春	1966—1978 年
			于忠	1976—1978 年		刘庆荣	1969—1978 年
			黄绪春	1978—1983 年		唐克银	1969—1975 年
			崔建国	1983—1986 年		付大川	1968—1971 年
			谌厚生	1986—1989 年		刘汉成	1975—1993 年
			黄遂发	1989—1994 年		张彪	1978—1983 年
			高殿海	1983—1986 年		陈治才	1978—1983 年
			石永良	1988—1989 年		王恒先	1980—1981 年
			李金山	1988—1991 年		唐炳炎	1978—1980 年
杨仲初	1989—1992 年	于世昌	1981—1983 年				
郝建华	1989—1994 年	谌厚生	1983—1987 年				
郑恩仁	1988—1989 年	胡隆初	1983—1987 年				
邓庆生	1992—1994 年	黄遂发	1986—1994 年				
					杨元元	1988—1989 年	