

# 通往疫情“风暴眼”的特殊航班

Original 杨智杰 中国新闻周刊 Yesterday

## 周刊君说★

武汉封城后，各地医疗队和救援防护物资  
仍需要源源不断输入武汉，保证生命线的畅通。  
特殊时期，一些特殊航班成了通往疫情“风暴眼”  
仅有的几个渠道之一，扮演了特殊角色



2月5日,中航集团包机从日本大阪接223名湖北籍旅客回国。图/受访者提供

## 通往疫情“风暴眼”的特殊航班

本刊记者/杨智杰

发于2020.3.16总第939期《中国新闻周刊》

机长顾振宇接到飞行任务电话通知时，距离飞机起飞不足6小时。

这在他27年的驾驶经历中，极为罕见。他1993年成为飞行学员，1999年底从中国国际航空公司（以下简称国航）副驾驶员升为机长。通常情况下，飞行任务会提前72小时下达，这还仅限于熟悉的机场和熟悉的航线。

挂掉电话，此时是大年初三下午两点多，顾振宇立刻开车赶往机场。下午4点，三名机组人员到达集结地点，换好制服、拿到装备、测量体温，顾振宇仍然没有拿到飞行计划，这意味着：“要飞哪架飞机？具体货物重量？体积是多少？都是未知数。”

唯一清楚的是，三个多小时后，作为机长，顾振宇很可能要驾驶空客A330飞机，运送一支150人的北京医疗队，前往新冠肺炎疫情最严重的武汉。“很有可能”，是因为还有另外一架飞机和一套机组、乘务人员，在和顾振宇做同样的准备。

**这看上去颠覆了民用航空的规律——民航飞行严格按照计划推进，航空公司会提前制定好一段时间的航班计划，组织人员按部就班执行。**即便遇到雨雪天气或大面积流量控制，航班延误，航空公司的应对方式也有一套特定的流程。

**但春节前突然暴发的新冠疫情，让民航的许多工作变得不可预知。**1月23日，为阻断疫情传播，武汉封城，机场、火车站等离汉通道关闭。随后，多个国家暂停了往返中国的航班。一个多月内，仅仅是国航，涉及武汉的3000多个班次被取消。但同时，各地医疗队和救援防护物资仍需要源源不断输入武汉，保证生命线的畅通。特殊时期，这些特殊航班成了通往疫情“风暴眼”仅有的几个渠道之一，扮演了特殊角色。

### 6小时紧急“备飞”

“第三批医疗队今天要出发，大概人数是150人，物资不详。”国航运行控制中心党委书记韩景岩对《中国新闻周刊》回忆，从除夕开始，国家卫健委和中国民航局向国内多家航空公司发出指令，执行紧急医疗支援包机。大年初三上午10点35分，国航CA041航班刚刚运送北京第二批医疗队到达武汉后，没过多久，国航运控中心又接到新任务。

运行控制中心是组织飞机运行的中枢部门。考虑到医疗物资的不确定性，运控中心在两小时内调配一架空客A330客机和一架波音737客机，同时待命，避免临时更换飞机。

顾振宇从2006年起，开始驾驶空客A330机型，这种宽体客机，运送乘客和货物的能力远远超过窄体机，主要飞洲际航线和国内北上广之间的干线，很少执行国内飞武汉的航班。“我们对武汉疫情在持续关注，各地医疗队去武汉支援，从人数和医疗设备估算，迟早会上宽体机。”顾振宇对《中国新闻周刊》说。

他没有告诉家人自己要飞武汉，以免他们担心，只是简单解释了一句，“正常加班”。

1月27日下午4点，4辆卡车装载着口罩、防护服等医疗物资，到达首都国际机场。物资的体积超出波音737的货舱容积，正如顾振宇所料，空客A330上阵。

下午5点，机长顾振宇和其他两位机组人员登上飞机，对飞机进行例行检查。直到此时，他们还没拿到确切的登机人数和物资重量——这是顾振宇最迫切想要知道的数据。

**“从防疫角度看，我们应该在武汉停留的时间越短越好，接触的人员越少越好。”顾振宇说，这对机组的要求是，飞机需要准备足够的油量，支撑飞机回程。**航班往返所需油量可以推算出来，但前提是，要知道飞机上人和货物的重量，“加油过多，飞机到武汉机场可能会超重落地，影响安全，这种任务绝对不能出安全问题。如果油带少了，就必须在武汉加油，要跟人接触，就会有现场防疫的问题。”

运控中心作为“大脑”，需要考虑的问题更多。“飞机飞到武汉，如果临时出现故障怎么办？如果武汉天气不好，需要备降怎么办？我们都要制定相应的预案，而且不能和正常的航班一样。”运行控制中心总值班室高级经理孔建荣告诉《中国新闻周刊》，他们还要准备其他预案，例如，武汉如果突降暴雨或下雪，飞机不能备降在湖北境内的机场，那就必须返回北京，才能保障及时地支援。

**防疫物资的运输也不同于以往。航空运输对货物的重量和体积都有相关要求，但此次运送的防疫物资多是防护服和口罩，重量轻但体积大，货舱根本装不下，只能将一部分物资放在了客舱。**韩景岩说，经民航局批准，特殊航班可以特殊操作，他们将物资捆绑，用系安全带等办法固定在座位上。

晚上8点多，距离起飞还有半小时，顾振宇终于拿到了飞机的业载数据，包括乘客、物资重量，据此调整好飞机的油量。晚上8时47分，国航飞行总队一大队机组顾振宇、文军、袁斌执行的CA043航班，搭载着150名医疗人员和超过13吨的医用物资，从北京首都国际机场起飞前往武汉。





1月27日，国航第八架救灾包机飞赴武汉。图/受访者提供

起飞前的机长广播，顾振宇有感而发：“在特殊时期，能够运送医护人员和医疗物资前往武汉疫区，我感到非常荣幸，向你们致以崇高的敬意。”不久之后，几万英尺高空响起另一种声音，让顾振宇感到温暖。塔台管制员从航班编号的“密码”中发现了这趟特殊航班，在发送了指令后，不同寻常地对CA043说了声，“辛苦了”。在同一个区域内，正在飞行的其他飞机也向这趟特殊航班发来问候，“辛苦了，武汉加油！”

### 两天抢出来的国际航线

2月3日下午，国航运控中心收到一个明确通知：**两天后，国航需要派飞机前往日本大阪，将滞留当地的223名湖北籍旅客，以及日本社会各界和华人华侨捐赠的近2.5吨的防疫物资，一同运回武汉。**

接到通知时，国航大阪营业部已经下班，留给航空公司准备的时间只有一天。负责统一调配的运控中心，必须连夜制订好飞行计划。韩景岩说，运控中心首先确定了机型，“由A330-300客机执行，国航在大阪没有运力，需要从总部调配一架飞机，从北京飞到大阪，再飞往武汉。”

但运控中心碰到的第一个问题是，飞机上必须配备的2名卫健委派去的医护人员，是否有日本签证？1天后就要起飞了，临时办签证来不及，运控中心最终决定，从北京到大阪采用包机方式，医护人员不下飞机，就不涉及签证问题。

新增一个国际航班，并不简单。运控中心要尽快确定空中航线，飞哪条路更合适，涉及飞越的国家，航空公司需要专门去申请。北京飞往大阪会路过韩国，他们要提前算好在韩国出入境的时间和地点、走哪条航路，提前一天跟韩国民航部门进行申请。这些工作，都得在4日一天之内完成。而按正常程序，新增一个国际航班，航空公司需要至少提前一个半月，在特定的时期申请。

2月4日当地时间上午9点，国航大阪营业部总经理白戈拿到了飞行计划。一天之内，他们要向大阪关西机场申请航班落地时刻的飞行许可，与机场各部门协调机场保障，组织滞留旅客购票。此外，他们还需向日本国土交通省申请飞行许可，“几个部门同时在做，大家跟打仗一样。”

当天下午，距离韩国民航部门下班只剩1小时，北京的运控中心还未拿到批复。韩景岩又通过当地营业部和韩国紧急联系，在下班前半小时终于顺利获得批复，“一块石头落了地”。

2月5日11点，白戈来到大阪关西国际机场，发现这里已经严阵以待。机场为了将这批人与其他旅客完全分开，将航班放在T2航站楼的一个公务机候机厅，单独候机。这群游客来自湖北，假如一旦在候机和飞行中发生传染，将是另一场灾难，因此需要对他们进行严格排查。每名旅客都需要测量体温，需要声明离开湖北是否超过14天，以14天为界限，分开安置。为避免飞机上交叉感染的风险，所有乘客要在登机前就餐。

尤腾是国航北京客舱高级经理，参与此次航班的保障任务。到达大阪前，机组人员、安全员和8名乘务员都要求换上防护服。尤腾最初还有些担心，这样会不会给旅客带来恐慌，但没想到，旅客的防范意识更强。

尤腾接待登机的第一批旅客是一家四口，都穿着防护服，裹得严严实实，他一愣，一时间没分清是工作人员还是旅客。他对当时的情形印象深刻：“旅客分为两个派系，一派非常专业，穿着防护服；另一派系是民间派，穿着雨衣，戴着泳镜，脚底套个塑料袋。所以，反倒是如果我们不穿，旅客可能会质疑我们。”

## 紧绷的“指挥中枢”

截至3月9日，中航集团执行救援运输包机累计47班，利用包机运送医疗人员4546人，接回海外同胞430人，运输防疫物资近404吨；并利用正常航班和货机1634班，运送防疫物资2457吨。

武汉封城之后，未来三天该怎么办？未来航班量一定会骤降，哪些航班会受到影响？运控中心都需要制定后续的处理办法。孔建荣曾经历过2003年的SARS疫情，但现在很多机制和程序与当年完全不同，航班量也不在一个级别。他记得，2003年，国航一天只有400个左右的班次，如今这个数字是1400班。

韩景岩表示，这次疫情对航空产业确实带来比较大的冲击，“去年春运国航大概有53000班次，今年春运，我们只有35000班次，锐减了40%。”此外，根据国航提供的数据，从武汉封城到3月6日，国航在湖北区域内取消了4010班次，武汉取消了3664班次。

**航班量取消，但运控中心的工作量却在增加。作为航空公司内部协调、指挥的部门，运控中心不仅需要掌握疫情的进展，协调的部门也远远超出过去的范畴。**“原来我们可能只跟民航局、空管局、机场去沟通，但是现在要跟海关检疫、卫健委，甚至国外的政府部门沟通。原来都不涉及这些渠道，没有相应的流程，现在就是摸索着去做，然后建立相应的制度。”孔建荣说。

2月1日，越南航空管理局宣布，从13点起关闭越南与中国之间的所有航线。消息来得突然，让很多航空公司措手不及。

当天下午16点，国航的一班飞机原本即将从越南飞回国内，旅客甚至都已经抵达机场。在当天晚上20点，国航还有另一个航班将要回程。收到通知后，按规定，航空公司只能按照对方的规则停飞，这意味着，国航的许多乘客将滞留在当地。

“东南亚很多国家可以落地签，游客通常只去玩几天就回来了。这时候断航，他们又没有签证，还能去哪？”孔建荣坦言，航空公司也很着急，“这是咱们的同胞，他们在那里人生地不熟”。

国航营业部随即和越南民航局进行协商，最后寻找到变通的妥协方式，派空机将旅客接回，尽量减小断航的风险。“这种突发情况比较多，运营人员也要时刻统计哪些国家对航班做出限制。”孔建荣介绍，**在疫情期间，整个国航运控中心时刻处在紧绷状态。有时候，刚下班，临时有事情需要协调，又要立刻回到岗位。**

“如果仅靠自己，我们即使累死也协调不过来，这是整体体系的保障。”孔建荣感慨，“这不是国航一家，而是各地区管理局、空管局以及整个民航局，一起促成的。”

根据中国民航局数据，疫情期间，截至3月6日，共组织29家国内航空公司执行413架次任务，运输人员3.67万名、物资2630.7吨。其中，共运输医疗队302架次，医护和其他救援人员共3.38万名；接回滞留海外旅客任务13架次，接回旅客1647名；执行运输物资任务87架次，包含海外航班39架次。这些航班，成为疫情期间特殊的“生命线”。

值班编辑：庄梦蕾

**推荐阅读**



**内蒙古倒查20年内煤炭领域违法违规问题**





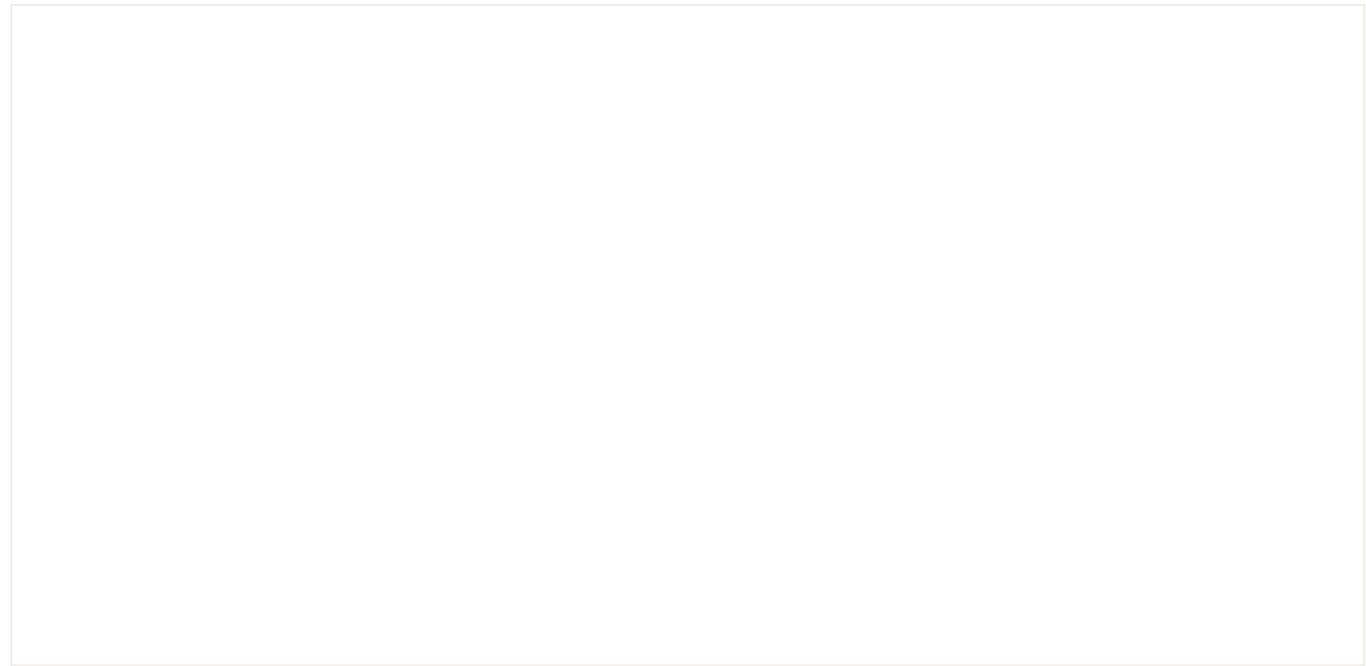
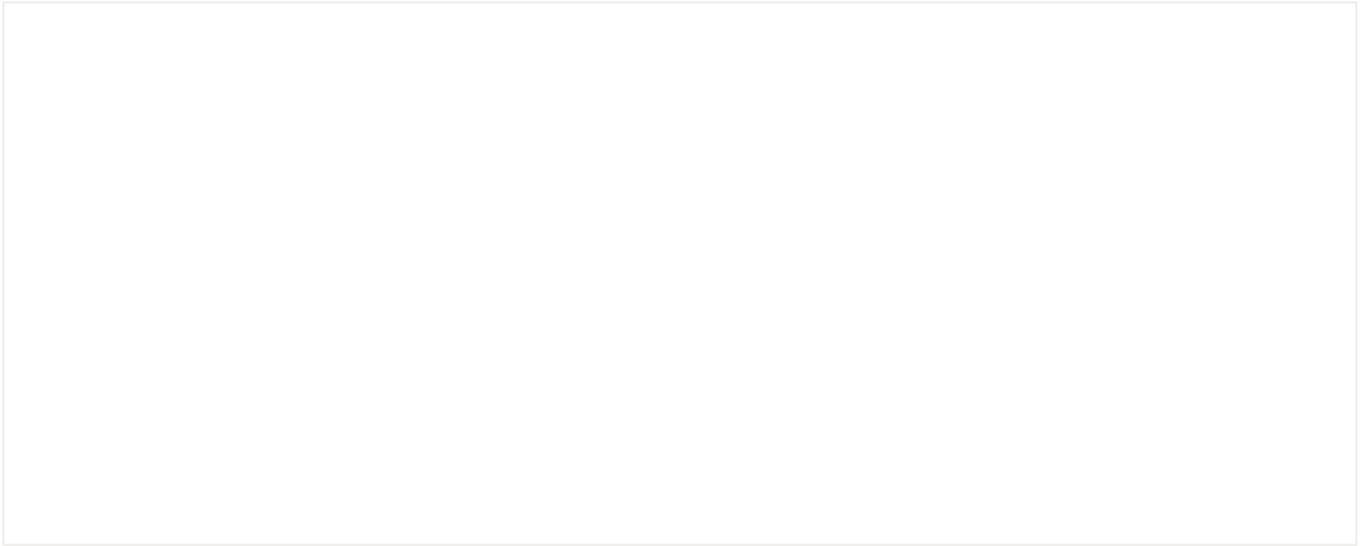
“围猎者”高乃则：曾为陕西首富，市长刚上任他就送了50万当贺礼



特朗普宣布美国进入紧急状态，转向积极防疫，检测就在商场门口







[Read more](#)