



2014 年 1 月 第 201401 期
总第 5 期
九天国际飞行学院院办承办

逐梦九天

青岛九天国际飞行学院内部刊物

编委会:朱兆彬 卢继锋 付燕林 张延军 王彪 毕玉民 编务总监:栾宏

九天使命

培养高品质、职业化的飞行员
实现客户、员工和股东共赢
对民航有贡献、对社会尽责任



圆梦九天 助力飞行梦想

飞行员暨
储备教员招募中
详见 02 版



东航取经 我想做得更好 深入学习 走进东航运控室

详见 02 版



部分骨干签署 《禁烟协议》

我院各基地、总部积极
开展禁烟活动

详见 02 版

九天人齐聚一堂 同贺新禧



2014 年 1 月 26 日, 辛苦努力了一年的九天人, 齐聚临沂开发区宾馆, 同贺新禧, 畅想未来。下午 5 点钟, 学院首先召开了 2013 年度总结大会, 会议由常务副院长卢继锋主持, 总结大会历时一小时, 盘点了过去一年学院的得失, 确立新一年的工作目标, 并对学院 2013 年度表现优异的员工及部门进行表彰。总结大会结束后, 新年晚会随即开幕。朱兆彬院长对 2013 年全院工作作出总结, 并向全体员工致新年问候。

随着朱院长的新年问候, 属于九天人的新年晚会正式开场。九天人又一次展现出自己的

实力, 九天人自己的节目一点也不逊色: 滨州飞行教员的合唱震撼有力, 飞行员的气魄展露无余; 临沂行政人员的三句半幽默又贴合实际, 每一句都体现着两个字——有才; 院办的热舞火辣火爆, 吸引全场注目; 小嘉宾的架子鼓节奏明快, 小提琴拉得颇有水平, 小朋友合唱嗓音穿透

力强, 不注意都不行, 难怪抢下节目一等奖的“巨额奖金”; 临沂基地的小品——《超生游击队》再现了宋丹丹的风采; 临沂小郁的拉丁舞专业、上档次; 还有员工的独唱让我们相信明星就在身边。一台晚会两个小时, 热热闹闹, 高潮叠起。一等奖 Ipad Air 的产生更是让晚会气氛空前活跃, 满怀期待的人们发出一声包含着激动、羡慕、遗憾的叹息。晚会结束, 晚会的笑声绕梁不绝, 期待 2014 的每一天, 都幸福祥和。九天人, 和睦的一家人。

我院第一季度 开设两期飞行培训班

好的开始是成功的一半,伴随着新年的脚步,学院也踏上了新的征程——2014 年第一期学员培训已于 1 月 1 日正式开课。3 月 26 日,第一期学员开课仅两个多月后,我院又开始了 2014 年第二期学员培训班课程。在此期间,院领导统筹安排,市场部人员辛勤拓展市场、招办办前期工作细致入微、航医与体检医院积极协调,共同确保了我院招飞工作快速顺利进行,也使我院新一年工作迎来了开门红。

(市场部 徐雪静 投稿)



我院开展禁烟活动

2014 年 1 月 26 日, 我院在朱兆彬院长的带动下,发起“禁烟活动”,部分骨干在全院员工的共同见证下与学院签属了《禁烟协议》,表达了坚定的禁烟决心。随后,基地与学院总部先后展开禁烟工作,发文公示全院,张贴显著禁烟标识,提醒每一位进入学院的人员。随着禁烟活动的开展,学院面貌发生很大变化,学院卫生情况改善较明显,学员精神面貌也有很大提高,整体形象良好。禁烟活动的开展,最受学院女员工的欢迎,对吸二手烟的群体来说,活动开展是对大家的尊重。吸烟有害健康,远离香烟,是对自己对他人的爱护与尊重。愿我们的禁烟活动长久顺利开展,愿大家都选择健康生活,远离香烟的危害。

(院长办公室 陈斐斐 投稿)



付燕林副院长签署《禁烟协议》



王彪副院长签署《禁烟协议》

圆梦九天 助力飞行梦想

九天飞院助学贷款飞行员暨储备教员招募中

一直以来,学院的招生邮箱中会收到来自全国各地有飞行梦想的学员的邮件,很多人在信件中说:“我有一个梦想,一个飞行的梦想,但是由于自身的条件限制,想寻求公费或者半公费的学习机会……”相对于一般的培训来讲,飞行培训价格是普通家庭无法承担的,国内航空公司设立公费招飞门槛解决了部分优秀的学员的困难,但是仍然还有一些家长为圆孩子的飞行梦想,想尽一切办法,无论是卖房还是筹措,用他们的话说:砸锅卖铁也得学。

九天飞院始终致力于为各航空公司输送优秀的飞行员,在充分了解现有飞

行员基础上,联合工商银行推出助学贷款飞行员项目。此次助学贷款飞行员主要面向全日制普通高等院校本科及以上学历的应往届毕业生,身体条件需满足民航一类体检标准。体检合格的学员将参加综合面试,面试合格的学员有机会留任九天飞院储备教员,取得商照后进行教员改装,留任教员。

值得一提的是,九天飞院联合工商银行助学贷款,由九天飞院作为银行担保单位,学员仅需承担少量培训费用即可完成培训,月还款及保证金均由九天飞院现行垫付,待学员顺利毕业后返还学院即可。留任教员的优秀学员九天飞

院将为其承担部分费用,剩余差额在任教工资中逐月扣除。

一般来说,自费飞行员到航空公司任职,所属航空公司普遍会报销部分学费,因此从学员角度看,此项目大大缓解了优秀学员的家庭负担,前期由九天飞院担保助学贷款,学成还款,学员及家长的压力及风险大大减轻。九天飞院在近八年的发展过程中,狠抓飞行技术及安全飞行的同时,也关注学员的综合成长,秉承“安全、高效、优质”的服务理念,九天飞院将不断推陈出新,从学员角度出发,助力飞行员成长。

(市场部 尉晓林 投稿)

学院引进飞行训练 管理系统

为进一步提升学院管理水平,完善管理手段,2014 年新年伊始,我院引进了“飞行训练管理系统”软件。

该系统基本上覆盖了整个学院的运营状况:从机场信息、飞机和训练器信息,到教员、学员基本信息,再到训练法规、训练大纲、飞行记录,以及执照管理等,都能实现统一规范管理。引进该系统后,需要将大量信息逐步输入系统,而且由于处于信息创建阶段,许多问题亟待解决,为此,市场部、飞标部、航务部等相关部门的领导和同事们通力合作,加班加点,为系统早日正常投用尽最大努力。

“飞行训练管理系统”软件的引进,是学院数字化、信息化管理的又一重要举措,对学院管理水平的提升具有里程碑式的意义。

(飞标部 黄虹蓉 投稿)

我院首次引进西门诺尔 PA-44-180 型飞机

2014 年 2 月份,我院引进的三架西门诺尔 PA-44-180 型飞机出厂,此次飞机引进将经海运由美国渡运到我院临沂基地。

这是我院首次引进西门诺尔 PA-44-180 飞机,飞机配备全新的 G1000 航电系统,是国内首次引进配备 G1000 的航电系统的 PA-44-180 飞机,较目前国内 PA-44-180 主要使用的传统仪表或 G500 航电系统更加先进。

PA-44-180 飞机是装配 Lycoming O-360-A1H6 发动机、高平尾、全金属、可收放起落架的双引擎教练机,座位 4,最大速度 311 公里,航程 1517 公里,翼展 11.8 米,机长 8.4 米,机高 2.6 米。PA-44-180 飞机目前广泛应用于国内

外双发飞行训练。

我院引进三架 PA-44-180 飞机后机队规模扩大到 30 架。

(飞标部 周臻臻 投稿)



我院航务部员工赴东航学习

怀着无比好奇与激动的心情,我们于 1 月 6 日走进了东航的运行控制室,运控室内主要分三个席位:放行席位,调配席位,情报席位。

运行控制室是航空公司的核心,而飞行安全保障就是放行席位的核心工作。放行工作的具体流程是,首先读 METER(日常航空天气报告)报,TAF(航站天气预报)报,ROFOR 以及 PIB(飞行前公告),了解天气,航路情况,各机场的使用状况,然后综合全部可用信息根据法规要求选取合适的第一、第二备降场,并提醒航路颠簸等重要信息;然后开始计算使用油量。计算油量是要考虑到重心、业载、航路天气,并了解最大起飞重量,最大着陆重量等数据,再根据法规要求综合得出计划油量,做出 FPL 报;最后根据飞机的设备使用情况记录对照 MEL(最低设备清单),检查飞机是否可用,签字放行,与机长共同担负航班安全的责任。这些工作看似简单,真正操作起来却复杂繁琐。只有经过放行人员仔细认真的检查以及丰富的经验才能保证一个航班的正常运行。

调配席位掌控着所有架次的飞机,不做放行,也不做单个飞机的监控,是针

对航空公司当天所有执行任务的飞机进行最优化的调配,同时为航班的需求提供帮助。对调配席位来说,它对技术全面性、经验、反应能力各方面要求非常高,尤其是在天气情况不好,或者其他特殊原因时,为了保证航班的正常运行,不发生延误情况,调配席位的人员要全面掌握信息,合理利用飞机,保证安全运行,满足乘客的出行需求,争取为公司赚取最大的利益。

情报席位是保障飞行的重要岗位之一,情报员直接与飞行员打交道,为机组提供情报服务并对飞行情报及时更新。在每个航班执行飞行前情报员都要为飞行机组打印好飞行情报资料,并讲解飞行中需要注意的问题。

目前东航使用的是东航 AOC 监控系统,东航情报管理系统以及航班运行协同决策系统(CDM)系统。签派员通过这些系统提取所需的情报资料,制作航班计划,生成 FPL 报,报给站调等空管部门,同时在飞机运行中对飞机进行跟踪监控,提高运行效率,保证航行安全。而情报系统,每天有专人维护,时时更新飞行情报的资料,为飞行员与签派员提供准确有效的资料。

这些先进、效率高的系统应用起来更加方便,准确,及时,保证安全的同时保证了效率。但是每个公司都有自己的不同运行方式,我们可以借鉴学习,却不能照搬照抄。

今年以来,我院引进高性能训练机,这对签派员的工作是一种锻炼也是一种考验。C90 型飞机属于 B 类飞机,航程长,巡航速度高,这就对天气、航油载量、备降场的选择有了更高的要求。举个例子来说,从临沂飞到银川,具体的操作流程各公司都是一样的,但是我们的 PIB 的资料库不完善,无法提取准确的航行资料,空中风和温度预报图和重要天气预报图,这就影响着我们后续的飞行计划。拥有一个我们自己的资料库势在必行。它可以是手工存档的,也可以由我们的 IT 人员制作一个系统。我们的航线都是固定的,只要按照 PIB 提取规则为每条航线选出合理准确情报即可。

我们的实习即将结束,需要学习的东西太多太多,以后会在工作中慢慢积累经验,将学习的理论更好的运用到工作中。

(航务部 孙静思 投稿)

飞鹰解码系列一 Cessna 172 型飞机

79 年始终不渝坚守通用航空飞机制造业,并成为行业老大,这就是 Cessna。

从 1927 年至今,交付 18.8 万架飞机,其数量乃世界之最。在人类征服天空的历史进程中,Cessna 功绩卓著,突出贡献在于:设计生产交付了近 16 万架多种型号活塞发动机轻型飞机,推动了美国和世界私人飞行、培训飞行以及通用航空业的发展,为整个民用航空发展奠定了坚实基础。设计并不断更新奖状系列高性价比喷气公务机,让更多人买得起用得着,大大拓宽了美国和世界喷气公务机市场。开发出 Caravan(凯旋,亦称大篷车)单发涡桨多用途飞机,以其广泛的适用性和低成本,为小支线客货航空运输提供了便利,并凭借良好的安全记录,促进美国和其它国家破除了对单发飞机不准载客运营的限制。

面向最广泛的客户;产品应市场需求不断更新;追求高性价比;做好售后服务,这是 Cessna 飞机公司的一贯准则。凭此,Cessna 在世界通用航空市场铸造出优秀信誉,经历若干次经济萧条的历史冲击依旧巍然屹立,青春不老。无论公务、培训、私用飞机,首先选择 Cessna,世界如此,中国亦如此。

Cessna172 是历史上最成功生产量最多的小型飞机。首架飞机于 1956 年交付,直到今天 C-172 仍在投产中。

早期的 C-172 参照赛斯纳 C-170 及标准的三轮传动装置飞机,单是在 1956 年已出售超过 1400 架。早期的 172 型与 170 型十分相似,具有相同机身,最大起飞重量为 2200 磅。后来重新设计成前三点起落架,增加后窗以改良飞行员的视野,成为一架能够 360 度观察四周环境的飞机。

C-172A 引入了可移动的尾翼及方向舵及向后倾的机尾,而 172B 则改变了仪器设备,从此型号开始得到空中之鹰的称号。172D 降低了机身的高度,172F 加入了电力襟翼。在 1968 年,赛斯纳公司开始停产初期的 172 型,并设计了 172J 型,而 172J 型将会成为全新的赛斯纳 C-177。后来由于赛斯纳取消了与引擎公司的合约,赛斯纳 C-172J 需要重新更换引擎。引擎由原来的 145 马力更换为 150 马力。

C-172R 于 1996 年投产,推力为 160 马力,最大起飞重量提升至 2450 磅。172R 型是现代化的小型飞机,加入了标准的无线电设备及隔音设备。C-172SP 型是 172 系列最现代化的机型,于 1998 年投产,推力为 180 马力,比 R 型高出 20 马力,最大起飞重量提升至 2550 磅,此型号能加装 G1000 玻璃驾驶舱。

T-41 是 C-172 的衍生型号,广泛地被美国空军及美国陆军用作教练机,于 1997 年停产。T-41 的使用国包括:哥伦比亚、菲律宾、泰国、美国、土耳其、希腊、乌拉圭。

G1000 仪表装置于 2005 年安装在 172R 及 172SP 上。G1000 取替了传统的仪表,改由两个 12 吋液晶屏幕显示器。这使了飞行员在操作上更加方便,而两个液晶屏幕显示器是可以互相转换的。在正常设计中,左方液晶屏幕显示器是用来显示高度、速度以及姿态的主要飞行仪器及。而右方的则用作多功能显示。

(飞标部 周臻臻 投稿)

中美通用航空服务保障体系差距——通用航空机场

美国共有 3000 多个县、2 万多个机场,其中通用航空机场 15000 多个。几乎每个县都有自己的通用航空机场,同时配备了完善的空管设施。

在美国,通用航空机场建设投资大、利润低、投资回收期长,一个拥有一条最低标准 1000 米左右硬质跑道的最小规模的通用航空机场,其建设费用也要数百万美元。机场建好后,每年还要支出大量的维护费用和机场管理人员工资等。

美国政府出资修建通用航空机场主要是出于服务社会的公益目的,联邦政府出资 90%-95%,当地政府出资 5%-10%。如果主要居民点两三个小时范围内没有民航航班到达的机场,美国政府就会考虑修建通用航空机场,以使小型通用飞机快速往返附近的大型民航机场。在林区或主要农业区,政府也会修建通用航空机场,以利于当地航空经济活动和公益活动的开展。

公务航空在普通大众的眼中首先想到的就是高端、奢华的公务机,只有政要、富豪、名流等这些社会上流才能享受的顶级航空服务。的确公务航空因为消费人群的原因,所以需要公务机公司提供一流的服务质量,私人订制式的服务,而这些高质量的服务决定了公务航空需要超水准的专业人才。

众所周知,航空人才培养周期长。飞行员、机务工程师从零基础开始培训到形成战斗力至少需要四到五年的时间。公务航空要求超水准的专业人才更是增加人才培养的周期和难度。公务机公司人才短缺已成为限制公务航空发展的瓶颈。目前,我国公务航空飞行、机务、签派、营销等专业人才严重匮乏,公务航空只有加快专业人才培养,突破人才培养的瓶颈才能获得更大的发展。

首先,目前国内没有建立专门的公务机培训院校,各大飞行学院及职业学院针对的主要是运输航空,尤其是飞行员,大部分公办的飞行学院接收的基本是航空公司定向培养的飞行员,一般不接收其他通航公司的飞行学员。各大学院校开设的课程主要是针对运输航空的普遍性航空课程,并没有开设针对公务航空专门的特设课程,而这样的缺失从源头上限制了公务航空人才的培养。国

在美国,大约有 9000 个通用航空机场是私人修建的。私人机场的投资者一般都有其他利润丰厚的产业支持,将私人机场服务于其他产业,或仅仅满足自己的飞行爱好。一些拥有大量土地的农场主、牧场主为了提高生产效率,在自己的土地上修建一个简易机场。也有许多人为了方便休闲度假,将机场建在旅游景点附近。当然也有少数人出于投资的目的修建通用航空机场,这种特例只出现在通用航空活动特别活跃的地区。

“十一五”期间,中国通用航空机场(包括临时起降点)398 个。机场区域分布很不均匀,东部地区机场密度是全国平均水平的 4.3 倍,中部是全国平均水平的 1.5 倍,东北地区机场密度与全国水平大致相当,而西部地区的密度不到全国平均水平的三分之二。2005 年,中国有通用航空机场 68 个,到 2009 年才又建成 2 个,这 2 个还是在临时起降点基础上改扩建

而来,这样的发展速度与中国广袤的国土和社会经济发展水平不相适应。同时,300 多个临时起降点缺乏必要的基本设施和功能,主要用于农林业活动而非用于航空交通。由于目前通用航空运营严重不足,即使在现有机场和临时起降点上,平均每个月的起降飞行活动也不到 6 架次。

我国对航空运输机场建设投入了大量资金,但长期以来忽视了通用航空机场建设;通用航空机场的建设和管理长期沿用航空运输机场标准,审批层次过高,周期过长;中国已有民营企业或个人尝试投资兴建通用航空机场,但鲜有成功的先例;目前中国应急救援体系迫切需要在全国范围内部署通用航空机场网络,但是尚缺乏国家明确的扶持政策。

(摘抄自网络)

(地面教学部 周俊俊 投稿)

浅析公务航空如何解决人才制约

家应该针对国内公务机市场发展的态势,扶持各大学院和职业学院建立专门的公务航空课程,建立专门的公务航空学校,从根本上解决公务航空人才短缺的限制。

其次,一个航空公司的飞行员的培养需要很长的周期,从飞行学员转变为真正的生产力通常需要数年时间。运输航空基本上沿相对稳定的航线飞行,飞行区域也会比较固定,所到之处的机场基本上都会有公司的机务、地勤人员等等,飞行员、空乘等人员工作性质也相对比较单一,而公务航空飞行会去很多国内或者国外,飞行地点比较多变,对飞行员的飞行技术、应变能力等综合素质有较高的要求,空乘不仅是空乘还需要担任地勤人员,会有很多的延伸服务,例如帮客人预订酒店,安排会议议程、洽谈会议时间安排,会涉及到文秘、行政、礼仪、接待、外交等各个方面,这就要商务能力、外交能力、综合素质较高的人员。国内的公务机公司基本上依赖于高薪聘请各大运输航空成熟的飞行员、机务、航务、空乘等来满足自己的运行要求,尚未形成自己适合的人才培养模式。从一个企业的长远发展来看,有鱼不如自渔,如何形成有效的人才培养模式更重要。

最后,国内对公务航空的人才培养政策倾斜,举国之力,公务航空才能有更快

发展。国家应该围绕公务市场制定扶持的重点发展项目,简化审批流程、降低公务机引进的关税,降低公务航空企业的采购成本,企业有效降低成本才会对人才培养加大投资。国家进行补贴或投资,选择有经验、有实力的企业作为项目启动单位,有重点、有目的、有方向地予以扶持,尽早培育起国内公务航空的主力阵营,形成良性竞争的发展局面,从整体上国内公务航空企业的竞争力。

中国作为全球公务机增长最快的区域之一,经济行为日益活跃、个人财富高速增长,而这些高速增长的个人财富带动了巨大的旅行需求,中国蕴藏着巨大的公务航空需求,公务机运营商、制造商、金融服务商不断涌现,新兴的中国公务机市场呈现出强劲的增长势头。2013 年落幕的亚洲公务航空会展,全球 180 家参展商前来参展。这一盛况,反映出中国公务机市场的迅速发展,中国的公务航空正吸引着越来越多的全球飞机制造商的眼球。改革空域管理体制、加快公务机基础设施建设、加大人才培养力度、完善运行管理规章,从而突破公务航空发展瓶颈,必能迎来公务航空发展的春天。

(飞标部 周臻臻 投稿)

招飞学员 如何自测体重指数

招飞学员招飞前可自测体重指数,按下式计算:

$$BMI=W/H^2$$

式中:

BMI——体质指数;

W——体重,单位为公斤(kg);

H——身高,单位为米(m)。

BMI 在 18.5~24 时为正常,小于 18.5 为体重不足,大于等于 24 为超重,大于等于 28 为肥胖。身高、体重、体质指数参附表。

体重 kg 身高 m	BMI		
	18.5	24	28
1.65	50.4	65.3	76.2
1.66	51.0	66.1	77.1
1.67	51.6	66.9	78.1
1.68	52.2	67.7	79.0
1.69	52.8	68.5	80.0
1.70	53.5	69.4	80.9
1.71	54.1	70.2	81.9
1.72	54.7	71.0	82.8
1.73	55.4	71.8	83.8
1.74	56.0	72.7	84.8
1.75	56.7	73.5	85.8
1.76	57.3	74.3	86.7
1.77	58.0	75.2	87.7
1.78	58.6	76.0	88.7
1.79	59.3	76.9	89.7
1.80	59.9	77.8	90.7
1.81	60.6	78.6	91.7

一路上有你们,真好!

不知不觉来公司已经快两年了,在这两年的工作、学习生活中我学会了很多成长了很多。首先要感谢的是陪我一路走来的领导、同事。记得刚来公司时候的我很懵懂,很多工作都很陌生,不过幸好我们的领导比较有耐心慢慢地教我们。虽然财务工作比较繁忙,但是我们会在您的带领下披荆斩棘,认真、细致、一丝不苟地把工作做好。纵使左面是一个广漠无际的泥潭,右面是一望无际的浮砂,前面是遥遥茫茫的薄雾,我们也会坚定地迈着步伐向着目的地前进!

能走在一起是一种缘分,陌生的你我开始走在了同一条路上。一起去整理每天的日记账,一起去银行办理业务,一起在困境中互相鼓励、扶持,一起迎接瑰丽的黎明,一起

目送辉煌而壮丽的落日,一起在九天的发展道路上迎风沐雨,走过春的温暖,夏的热烈,秋的凉爽,冬的严寒。纵使 we 分别在不同的城市,但 we 的心在一起。基地的生活单调成为一种甘美的回忆,繁忙的工作充满诗意,天空因你们而更加广阔,人生旅途因你们的同行而摇曳多姿。

共同的走过一段人生的长路,是一种无言的幸福。虽然,因为工作原因我们必须分居各个基地,开始了一段独行的旅程。但是,我们的心在一起,我们都在为着一个目标努力,青岛九天国际飞行学院财务部的领导同事们:我爱你们!

一路上有你们,真好!

(财务部 丁 蕾 投稿)

向人生的高空飞翔

有一块石头在深山里寂寞地躺了很久,它有一个梦想:有一天能够像鸟儿一样飞上天空。当它把自己的理想告诉同伴时,立刻招来同伴们的嘲笑:"瞧瞧,什么叫心比天高,这就是啊!""真是异想天开!"……这块石头不去理会同伴们的闲言碎语,仍然怀抱理想等待时机。有一天一个叫庄子的人路过这里,它知道这个人有非凡的智慧,就把自己的理想对庄子说了,庄子说:"我可以帮你实现理想,但你必须先长成一座大山,这可是要吃不少苦的。"石头说:"我不怕吃苦。"于是石头拼命地吸取天地灵气、自然精华,承接雨露惠泽,拼命生长,不知经过了多少年,受了多少风雨的洗礼,它终于长成了一座大山。于

是,庄子招来大鹏以翅膀击山,一时间天摇地动,一声惊天动地的巨响后,山炸开了,无数石头飞向天空,在飞的一刹那,石头会心地笑了,它终于体会到飞翔的快乐。但是不久它就从空中摔下来,仍变成当初的模样,落在原来的地方。庄子问它:"你后悔吗?"不,我不后悔,我长成过一座山,而且我飞翔过!"石头说。

其实人的一生就像石头一样,最初的开始和最终的结局都是一样的,但同生为

石,有的石头胸怀飞翔的梦,同生为人,有人却有凌云之志。

为什么我们不能像那块石头一样拥有飞翔之志?一个人的目标定得高,他就必须付出更多的辛劳和汗水,即使经过全力打拼不能实

现目标,至少也

比目标定得低的人走得远,实现得多。林肯总结自己一生的经历得出这样的结论:自然界里的喷泉的高度不会超过它的源头,一个人最终能取得的成就不会超过他的信念。我们的先辈在经历或目睹了

太多的翱翔或匍匐之后,意味深长地告诉我们这样的人生哲理!取法乎上,仅得其中;取法乎中,仅得其下;取法乎下,一无所得。

志存高远吧! 壮志凌云吧! 让我们拥有一个值得一生为之拼搏的高远志向吧!

不在蓬蒿间低低飞舞,敢上青天与鲲鹏比翼,摒弃燕雀屋檐下的廉价欢悦,勇敢地飞上高空接受风雨雷电的洗礼。为理想拼搏,向人生的高空展翅飞翔。

(临沂基地行政办 郁士慧 投稿)



你到底想要什么

最近,有一个朋友向我唠叨说想辞职,我有些惊愕:你那工作不是挺好嘛,不用赶早,10 点上班,4 点下班;每天不用担心内衣被挤得变形,不用惨兮兮的内疚又错过了最后一趟车,担心工资数又得少一个零;而且也不愁为找房子东奔西走为省几十块钱和房东恬不知耻的耍滑磨嘴皮子;老板又愿意给你加薪水;活少,自由时间多,工资还高,这可是多少在外打拼人的理想工作啊!说了这么多,而他却只是摇摇头:you can't understand!

是的,我的确不能够理解。我不能理解的是他为什么会这么找抽!

后来,他深入的和我探讨了一番想辞职的真实原因。“因为太闲!”我当时真想转身就走,和一阶级思想有代沟的人真的没法沟通。这世上还会有人因为工作太闲而想辞职?我都恨不得把我的工作掰成三半,两半给他,一半自己留着。“给,这下你不会闲着了!”

但我没有,因为我也曾是那个自己口中说着的“找抽型”的。

我们每天都在唉叹:压力山大!抱怨:工作太多,时间太少。可是一顿霹雳啪啦的自我反省过后,该干嘛还干嘛,没做完的工作晚上加班熬夜也得给煮出来。我们要生存,要在这座陌生城市有自己一个站脚的地,仅仅是为了站稳不被挤的摔倒。

也许,我们刚发工资,手还没捂热,就流到了房东公交超市等等一系列等着排除要啃我们的“食人族”口中。他们就像一个恶梦,萦绕在我们的左右,无时无刻不在向我们索取,即使你已经被榨的瘦骨嶙峋,只剩下一副皮囊了。还会有饥饿的恶魔在你耳边喃喃:“拿来,你的骨头我也爱吃!”

是的,世界就是这么可怕。

几天前,一朋友发来消息要我去南京玩,一早就猜到一定是来发请柬了。真为她高兴。毕业近四年,她终于也要嫁了。在我们这个尴尬的年纪,若事业没有什么长进,至少也得有幸福在手。说在这里,想想自己。凄凉感倏地冲到脑门。没有事业,也没有爱情的我,似乎总在做着与这个世界格格不入的事,我逆道而行,越走越远,孤独感也已经浓的化不开,就算此刻给我下一场雨,它也清新不了,反而会加重混浊感,让人窒

息。尽管是这样叛逆的我,庆幸的是,身边的家人、朋友不也没有离开,依然似我如初,我也并没有和这个世界断交,他中有我,我中有他,彼此呼吸着同一片空气。所以,我至今仍错综复杂狗延残喘的拽着命线姑且算活着。

曾经,我总抱怨上帝没有给我一个好的出生地,没有富贵显耀的家长,没有名牌大学的证书,没有天生丽质的容颜,这都算了,他居然还让我的现在也变得不堪入目。可是后来我明白了,世界一直是对的,我想要的,不是上帝不给,只是自己暂时给不了,而我也并未在世界这个大储物柜里存过什么,又有什么理由去向他索取呢?

当我们快被工作压的喘不过气时,或许是我们自己给自己盖了一床厚棉被呢?当我们因为被挤的全身冒油下锅就可以直接炸的时候,其实我们也有很多便捷的方式可以选择:把闹钟调快 10 分钟;骑自行车去上班,又健康又不环保;或者可以搬到离公司稍微近些的地方。当我们被老板劈头盖脸痛骂是不是没带脑子上班时,也许我们是真不够细心,真忘记把脑子带出门了呢?当我们在羡慕别人的幸福看别人大肆秀恩爱时,我们是不是应该投去祝福,而不是鄙视的眼神,是努力让自己变得更好找到自己的幸福,而不是花时间在一旁嫌弃的放话;且爱且珍惜!当我们窝居在异乡的小隔间断里吃着泡面啃着馒头痛哭流涕责备世界的不公平时,我们是不是应该抹去眼泪,坚强的面对这样的不公平,然后霸气的告诉自己:我的存在就是最大的公平!

这个世界,从来不欠我们的。我们想要的,要自己去拿,去取,去获得。而不是等在原地,期待天上会掉下一袋美金、一枚爱情、一个慈祥的老板、一份:事少,钱多,离家近的工作和一个美好的未来。

有人说过:只要你真正想要某样东西,全宇宙都会联合起来帮助你!我信,你信吗?是阳光还是风雨,我都会执着坚定,努力进取。我愿和公司同呼吸、共命运,与九天一起成长!

(摘自"短文学网")

(院 办 栾 宏 投稿)

飞行安全常识

什么叫“代号共享”?

代号共享(code-sharing)是指一家航空公司的航班号(即代号)可以用在另一家航空公司的航班上。这对航空公司而言,不仅可以在不投入成本的情况下完善航线网络、扩大市场份额,而且越过了某些相对封闭的航空市场的壁垒。

对于旅客而言,则可以享受到更加便捷、丰富的服务,比如众多的航班和时刻选

择,一体化的转机服务、优惠的环球票价,共享的休息厅以及常旅客计划等等。正因为代号共享优化了航空公司的资源,并使旅客受益匪浅,所以它于 70 年代在美国国内市场诞生后,短短 20 年便已成为全球航空运输业内最流行的合作方式。我国的三大骨干航空公司也已于近两年分别与三家主要的美国航空公司签署了代号共享协议,他们是,中国国际航空公司与美国西北

航空公司、中国东方航空公司与美利坚航空公司、中国南方航空公司与三角航空公司。

其中,国航与美西北航的代号共享开始得最早,始于 1998 年 5 月,合作的层次最深,领域最广。双方不仅联接了订座和离港系统,互通了常旅客项目,联合销售和促销,而且真正实现了“通程登机”和“无缝隙”服务,旅客在始发机场办理登机手续时

即可一次拿到途中所有航班的登机牌,行李也可被直接运至目的地。今后,双方的合作领域将进一步扩大到培训、财务和人事管理等方面。

“代号共享”这种方式使中国的航空公司得以直接吸取国外先进航空公司在经营和管理上的经验,尽快融入日益全球化、自由化的航空运输业。