

<<走近他们>>

图书基本信息

书名：<<走近他们>>

13位ISBN编号：9787545806991

10位ISBN编号：7545806999

出版时间：中共上海市委宣传部 上海书店出版社 (2013-02出版)

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;走近他们&gt;&gt;

## 前言

运用榜样力量，抓好典型示范，是我们党的优良传统，是社会主义精神文明建设的显著特点。市委历来高度重视先进典型工作，将学习、宣传、讴歌先进典型，作为社会宣传工作的一项基本要求和重要任务；各地各部门把学习宣传先进典型摆上重要位置、列入重要日程，有力地推动了各条战线的工作。

先进典型是时代的先锋、社会的脊梁、大众的楷模，他们虽然岗位不同、职务不同、事迹不同，但在他们身上，凝结了中华民族的传统美德，展示了改革创新的时代精神和上海城市精神，展现了改革开放和现代化建设的崭新风貌，是推进社会主义核心价值体系建设、构建社会主义和谐社会的生动教材。

大力宣扬他们的先进事迹和崇高精神，对于营造积极向上的社会氛围，引导广大干部群众为实现“四个率先”、建设“四个中心”和社会主义现代化国际大都市而奋斗，具有十分重要的意义。

一个典型就是一面旗帜。

要正确运用典型引导，充分发挥典型的示范和引领作用。

选树和宣传典型时，一要坚持时代需要原则，知道社会发展在任何一个时期大众对时代楷模的内心期盼是什么，扣准时代脉搏，找准典型的时代价值，反映社会前进和发展的价值取向，才能在人们心底树起精神丰碑；二要坚持群众公认原则，典型具有深厚的群众基础，广大党员和群众对其有认同感，才能感到可亲可敬、可比可学，群众满意不满意、服气不服气、认可不认可，应当作为评价典型是否有典型意义的标准。

一个典型就是一部旋律。

要让典型走进人们心田，拨动人们心弦，引起社会共鸣，就要充分考虑典型的客观真实性，深入挖掘典型所具有的精神内涵和生动感人的细节与故事，写出典型人物对生命的渴望、对事业的求索、对他人的关爱。

既要反映典型先进性和不平凡的一面，展示典型的高尚情操和对理想的不懈追求，又要展现典型作为普通人平凡的一面，展现他的内心世界和成长经历，把先进人物写活，把先进事迹写实，把先进经验写透。

一个典型就是一串足迹。

社会的多样性，孕育了典型的多样化。

宣传典型，有经天纬地之才，能够完成急难险重任务者固然可贵，但出身平凡，从事平常工作的人同样能够创造出出色的业绩。

在选择和推出典型时，要注意典型的结构、类型和层次，注意体现社会各方面的代表性和广泛性，使个个追有目标，人人学有典型。

一个典型就是一面镜子。

对先进典型的宣传，是对他们价值的充分认识、对他们精神的提炼和升华，挖掘典型、总结典型、宣传典型的过程，就是学习典型的过程。

各行各业都要注意发现和总结自己的先进典型，做到学有榜样，赶有目标，引导广大干部群众在对照先进中提升精神境界，在查找差距中明确前进的方向。

在强调学习先进典型闪光点的同时，也要大力宣传群众中比学赶帮的良好风气，使个别的积极因素转化为倍增的社会效应，在全社会形成崇尚先进、学习先进、争当先进的热潮。

《走近他们》栏目创办以来，上海电视台、上海人民广播电台、《解放日报》、东方网四家媒体精诚合作、精益求精，各地区、各部门大力支持、积极参与，使得各行各业的先进典型不间断地出现在大众传媒上，出现在社会公众的视野之中，营造了良好的社会氛围，为推进上海的典型宣传工作，提升上海的城市文明程度和市民素质，做出了突出贡献。

希望《走近他们》能常办常新，为上海的经济社会发展做出更大的贡献。

（作者时任中共上海市委宣传部副部长）

<<走近他们>>

书籍目录

序 / 马春雷剪断朔云天更高 / 樊儒19点钟的太阳 / 徐虎岁月如织 / 杨富珍记忆大桥 / 朱志豪人生辛苦半九十 / 严东生落笔无悔 / 张仲礼三尺柜台的人生 / 马桂宁不屈的“蚁王” / 刘海珊不老的乡音 / 袁雪芬艳艳的选择 / 乔艳艳追逐太阳 / 叶澜“本色”育人 / 陈小英追忆似水年华 / 黄蜀芹丹青又一春 / 火恩杰我们是兄弟 / 田新民心随风动 / 杨志刚泊在心海的船 / 杨梗乡望万重山 / 姜万富心中的家园 / 郁建华情怀世博 / 季路德我的站我的家 / 西气东输无人区员工群体风清气正好扬帆 / 上海市工商行政管理局青浦分局因为有了你 / 王志冲琴魂 / 闵惠芬我是医生 / 姜建元激情守护 / 曹桂芳誓言仍当年 / 孙洁皓“走近他们”滋养我们 / 徐建光走近他们践行城市精神 / 林峻

## &lt;&lt;走近他们&gt;&gt;

## 章节摘录

他，话语不多、严肃谨慎，现任中国东方航空股份有限公司副总经理。

总飞行师，因为精湛的飞行技术被飞行行业誉为专为飞行而生的人。

每逢东航执行重大飞行任务，总是由他带队，这就是被机组人员视为坚强后盾的樊儒，一个踏实又不畏艰难的优秀飞行员。

2009年6月，同在上海证交所上市的中国东方航空股份有限公司和上海航空股份有限公司分别发布公告称，双方正在筹划重大联合重组事宜，并且共同成立了联合重组工作领导小组。

这意味着基地都在上海的这两大航空公司联合重组已经进入实际操作阶段。

6月25日，记者在位于上海外高桥的东航飞行员培训基地遇到了樊儒。

骆新：我们听说东航跟上航要进行整合了？

樊儒：两个公司有这个意愿，写了报告报上级部门批准，正在进行整合，但整合还有一定过程。

应该说对双方都有好处，对打造上海枢纽港是一件好事情。

骆新：但有人说航空公司能不能做好关键在于有竞争，上海以前的航空公司分两家也有好处，因为彼此会有竞争，现在一合并，没有竞争了，没有选择性，会不会导致整体的航空服务质量向下走而不是向上走？

樊儒：不会的，两家互相取长补短，保证安全，提高服务质量，这是航空公司对社会的承诺，对广大旅客的责任。

东航和上航重组以后，为广大旅客提供了方便，旅客出去坐东航飞机、坐上航飞机都是一家人了，卖的飞机票航线也多了，网络也广了，应该说更方便、更快速、更顺畅，无论对两家公司还是对旅客，应该都是一件好事情。

骆新：您的心里不担心吗？

比如说整合以后班子可能会发生更多的变化和调整，比如您现在这个副总经理的位置很可能让给别人。

樊儒：完全有可能。

骆新：或者您这个总飞行师可能也不能再当了？

樊儒：也有可能。

骆新：怎么办？

樊儒：这没关系。

我本来就是一名飞行员，当副总经理也好，当总飞行师也好，或者当处长也好，当经理也好，这是工作需要。

实际上无论干什么，主要是把自己工作做好，把岗位职责做好是最主要的，只要对公司有利，我们就去做。

樊儒的办公室里放满了各种型号的飞机模型，他酷爱飞行，就是当上了副总经理也要飞，到目前为止他的总飞行时间达到18131小时，拥有一级飞行员专业技术资格。

良好的飞行记录为樊儒积累了宝贵的经验。

骆新：很多老百姓都感兴趣，飞行员在飞机里是不是呆着没什么事情干？

因为飞机都完全可以无人巡航了，完全是自动仪表系统。

樊儒：无论波音也好，空客也好，在技术上确实是过去飞机所不能相比的，但是飞机再先进，仍然要人去管理、去控制，尤其是好多信息要人去分析，去判断，去处理。

举个最简单的例子，飞机再先进，在飞行途中都要遇到颠簸、雷雨，这些天气现象通过气象雷达在设备上可以被发现，但是如何去避让，这都是飞机本身做不到的，必须要人工去控制，所以飞行员是必不可少的。

骆新：最近一段时间法航发生的空难也给大伙留下很深的印象，有人说这次空难是由于飞行中某个气流所造成的颠簸，使得飞机中间断裂了，现在很多人坐飞机也害怕，飞机如果遇到强气流颠簸得很厉害，是不是确实会很危险？

樊儒：实际上颠簸对于飞行安全是有影响的，但是由于颠簸造成飞机失事的现象应该是不太会有的

## &lt;&lt;走近他们&gt;&gt;

。 骆新：微乎其微的。

樊儒：对，微乎其微。

因为飞机在制造方面已经考虑到了颠簸的系数、承受载荷的值，已经完全可以抗拒这个颠簸力。但是这次法航空难到目前为止还没有一个确切的信息，仅仅是推测判断，网上分析的情形现在还不太好说，因为黑匣子没有找到。

请广大乘客放心，虽然颠簸经常会遇到，但一般不会影响到安全的。

骆新：还有一些老百姓也很关心这样的问题，比如说坐飞机的时候老在琢磨，我是坐大飞机还是坐小飞机，干线飞机跟支线飞机安全系数肯定不一样？

樊儒：如果从安全角度上来讲，应该说是同等的，但是从舒适程度来讲，大飞机更加宽敞一点。

骆新：那安全不安全都取决于飞行员？

樊儒：安全是一个系统工程，飞行员当然是一个很重要的因素。

像打仗时武器好不好一样，如果飞机发生不可抗拒的故障就很麻烦。

一方面是飞机，一方面是人，再加上航空公司的管理，是一个很系统的工程。

骆新：您现在当了副总经理，是不是基本上也不太飞了？

樊儒：飞的。

根据民航局的规定，90天3个完整起落要保证，如果没有这个保证，就失去飞行记忆了，所以飞行还是要经常飞的。

樊儒，1950年出生在山西朔县，19岁从中国民航高级航空学校毕业后加入中国民航业，1988年樊儒成为东方航空公司一员，在飞行业界，他的名字与无数次首航、试飞、专机飞行联系在一起。

骆新：您记得您第一次执行在您眼里看来算重大任务的，比如经过很多次筛选最后挑到您的，是哪一次？

樊儒：“世纪首航”号吧，就是2000年的零点，即1999年12月31日晚上的“千年虫”。

计算机2000年问题，又叫作“千年虫”，由于年份只使用两位十进制数来表示，因此当系统进行跨世纪的日期处理运算时，就会出现错误的结果，进而引发各种各样的系统功能紊乱，甚至崩溃。因此在跨入21世纪的时候，为了防止“千年虫”的干扰，许多国家都取消了零点的飞机航班。

樊儒：那是1999年12月31日晚上11点30分从上海虹桥飞北京的，第二天7点30分从北京返回上海。

“千年虫”大家都清楚的，零点的时候在时间变化的期间，计算机可能会发生这样那样的信息故障，给飞行造成一定的影响，所以我们选择两个时段，分别我们中国时间的零点，还有格林威治时间的零点。

骆新：东航是不是太冒险？

不管有没有事，宁可信其有不可信其无，万一那一天确实由于电脑系统故障影响飞机在高空失灵怎么办？

这不是拿生命去冒险吗？

樊儒：这不是冒险。

在飞行之前我们进行了初步的判断，东航在这方面应该说是做得比较详尽了。

说实在的，飞机从上海到北京，首先距离不是太远，飞行的飞机是空客340—300，飞机发动机运转、机翼运转并不是靠计算机控制的，有些属于计算机计算的方面，并不会因计算机时间的变化就发生很大的变化。

我判断了以后，只要发动机能够正常运转，飞机结构上不会受到损伤，保证安全没问题的。

骆新：我就不信您飞的时候没给家里人打个招呼？

“我今天准备要实验一下‘千年虫’会不会发作，如果不发作固然好，万一要发作，我们就回不来了”，您就没有写过什么话给家里人？

樊儒：选择飞行员这个职业以后，每次执行任务，不可能跟家里人讲这种话的，一打招呼不是更紧张吗？

每次飞行，家里面肯定会担心，但是飞的时间长了以后，实践证明飞机应该说是最安全的。

作为交通运输工具，飞机和汽车、轮船、火车相比，发生问题的概率是最低的。

## <<走近他们>>

自从1903年奥维尔·莱特第一次持续操纵飞机飞行以来，人类飞翔一百多年的翅膀也还没有达到无处不飞的刚强。

不过刚强的是人们总是在不断地探索着，飞翔着。

2001年5月30日，由樊儒驾驶的东方航空班机的翅膀就在北极上空划过了一道中国民航史上闪光的痕迹。

“极地航路”飞行是指利用极地区域的飞行，针对从美国中部或美国东海岸地区飞往中国大陆，这与北太平洋航路相比，缩短了飞行距离和飞行时间。

可以实现满载旅客从美国东海岸地区不经停直接飞往中国大陆。

樊儒：那一次任务是从美国的芝加哥直飞上海浦东机场，空中一共飞行了15个半小时，不经停地飞回上海。

走北极航路可以大大缩短空中距离，但是北极最大的问题是高磁场。

骆新：它对飞机的系统会有干扰吗？

樊儒：干扰主要是对导航有一定的影响，再就是温度比较低，常年都是冰天雪地，在空中一般低于零下70。

低温造成的危害就是燃油可能结冰；另外就是备降场比较少。

骆新：顺利吗？

樊儒：应该说还比较顺利，当时我们选择的航路是离北极点最近的。

骆新：有没有遇到过突然间完全跟任何地方都失去了联系的时候？

樊儒：有啊，有二十几分钟叫不到地面，地面呼叫也听不到。骆新：飞行员这个时候会觉得害怕吗？

樊儒：不会害怕的，事先有准备。

保持原来的飞行高度、飞行姿态继续往前飞，飞行员知道这是一个盲区，飞过这个盲区以后就会建立联系。

骆新：备降的问题也有很多人说，像北极这样的地方到处都是冰盖，在大冰盖上降落不方便。

P2-6

## <<走近他们>>

### 编辑推荐

中共上海市委宣传部主编的《走近他们(第9辑)》栏目创办以来,上海电视台、上海人民广播电台、《解放日报》、东方网四家媒体精诚合作、精益求精,各地区、各部门大力支持、积极参与,使得各行各业的先进典型不间断地出现在大众传媒上,出现在社会公众的视野之中,营造了良好的社会氛围,为推进上海的典型宣传工作,提升上海的城市文明程度和市民素质,做出了突出贡献。

<<走近他们>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>