# 东航坠机事故救援工作总结(汇总45篇)

来源：网络 作者：紫云飞舞 更新时间：2025-05-20

*东航坠机事故救援工作总结1信息与通信保障普陀山机场公司及有关部门应建立相应的航空紧急事件信息、救援力量、救援物资等信息数据库，明确其类型、数量、性能特点和存放位置，长期救援抢险队伍、救援物资设备等情况，以便预警和应急处置时随时调用。通信有关...*

**东航坠机事故救援工作总结1**

信息与通信保障

普陀山机场公司及有关部门应建立相应的航空紧急事件信息、救援力量、救援物资等信息数据库，明确其类型、数量、性能特点和存放位置，长期救援抢险队伍、救援物资设备等情况，以便预警和应急处置时随时调用。通信有关部门负责组织提供通信保障设备，作为市航空应急救援领导小组与事故现场救援沟通的主要工具。在通信保障设备抵达现场前，由当地政府采取必要手段，保持有效的通信联络。现场应急救援指挥部与各专业救援队伍间应确保通信联络畅通；各专业队伍与救援队伍间应保持有效通信联络。

经费保障

民用航空紧急事件应急救援工作所需经费列入同级政府突发公共事件应急准备和紧急处置总体经费预算。

物资装备保障

普陀山机场公司及有关部门应加强民用航空紧急事件的应急处置物资装备工作，配备必要的消防、医疗救护、航空器搬移物资设备，满足航空紧急事件应急救援任务的需要。

宣传、培训和演练

各县（区）政府、功能区管委会以及普陀山机场公司应加强对民用航空事故的宣传教育，通过各种新闻媒体向社会公众宣传民用航空紧急事件发生时应采取的正确处置措施，增强公众的自我保护意识，提高自救、互救能力，尽量减少人员伤亡和财产损失。

各县（区）政府、功能区管委会、普陀山机场公司应组织相关人员对《舟山市民用航空紧急事件应急救援预案》的学习和培训，以提高应急救援处置技能水平。

原则上应每三年组织一次民用航空紧急事件应急救援的综合演练，适时组织桌面演练或单项演练。

**东航坠机事故救援工作总结2**

编制目的

为建立健全民用航空器飞行事故应急机制，提高政府和有关部门及单位应对突发航空危机事件的能力，保证民用航空器运行安全，最大限度的减少人员伤亡，保护国家和人民群众生命财产安全，维护社会稳定，促进航空安全，制定本预案。

编制依据

《^v^安全生产法》

《生产安全事故报告和调查处理条例》

《^v^民用航空法》

《生产安全事故应急条例》

《国家处置民用航空器飞行事故应急预案》

《民用航空器事件调查规定》

《民用航空器事故和飞行事故征候调查规定》

《^v^搜寻救援民用航空器规定》

《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》

《江苏省突发事件总体应急预案》

《南通市突发事件总体应急预案（20xx年修订版）》

《国际民用航空公约》

适用范围

本预案适用于发生在南通市行政区域内的民用航空器飞行事故应急处置工作。

工作原则

航空器飞行事故应急处置工作应遵守以下原则：

以人为本，避免和最大程度地减少人员伤亡；

统一指挥、分级管理、分级响应；

职责明确、分工协作、反应及时；

预防为主、常备不懈、信息互通；

资源共享、依靠科学、依法处置。

应急预案体系

民用航空器飞行事故应急预案体系由本预案、南通市相关部门应急预案、有关县（市、区）人民政府应急预案、民用航空派出机构民用航空器飞行事故应急预案、民用运输机场应急救援预案、民用航空相关企事业单位应急预案等组成。飞行事故发生时，有关各级人民政府和部门、单位、组织应各司其职，按照各自预案及时有效地开展应急处置工作。各县（市、区）根据本预案的规定，结合本地实际情况，组织制定本地区应急预案。

**东航坠机事故救援工作总结3**

（一）林区人口密度大，从事生产活动频繁，生产人员带火入山或生产用火难于避免，加之林区环境优美，入山旅游来往人员多，稍有不慎，丢下火种就有发生林火的危险。

（二）我镇林区大多是以松杉树为主，易着火且燃烧时火势较旺。

（三）林区内地下植被丰富，特别是天然林保护原林木茂盛，枯落物增多，可燃量大，一旦着火，易漫延，难于扑救。

（四）林区通讯、交通、水源不便，扑火工具简陋，一旦发生火灾，信息不灵，施救车辆人员难以及时到达现场。

**东航坠机事故救援工作总结4**

1、依据管理处进展需要，稳固团队建设，通过持续内部、外部培训，提升部门全员综合技能和服务水平。

2、与各部门高度亲热协作，做好业主装修管理工作(部门将从装修审图、装修日巡查把握)。

3、持续认真开展设施巡查保养方案，保证园区配电、电梯、消防、智能化、给排水等设备设施的稳定运行，做好管理处的核心技术保障。

4、严格执行管理处的工作方案，开展户内工程有偿服务工作，提升物业管理处经济效益。

5、通过部门工程对客服务专项培训及内部考核，提升部门工程专业服务水平，争取xx年客户工程满意度在90℅以上。

6、持续开展节能降耗工作，对接管的一期设备设施，依据综合衡量适，时进行调整，力争最大程度把握能耗。

7、持续与工程业务对接部门保持良好的沟通渠道，处理好对管理处运营造成影响的一期工程遗留问题。

8、总结xx年前期工程介入阅历，做好N4N5N14-1的施工现场巡查、施工建议、记录、会议沟通等前期工程介入工作。

第二十九条举报人的合法权益受法律保护。除法律、法规另有规定外，任何单位和个人不得将举报情况透露给其他单位和个人。

第三十条举报的民用航空安全信息按照以下规定进行处理：

(一)地区管理局或^v^负责调查、处理涉及本辖区的举报的民用航空安全信息;

(二)在收到举报的民用航空安全信息3日内，应当向举报人反馈受理情况;

(三)举报的民用航空安全信息经调查构成事故、事故征候或一般事件的，负责调查的单位应当在调查结束后3日内，向民航局民用航空安全信息主管部门填报民用航空安全信息报告表。

第三十一条举报的民用航空安全信息调查结束后5日内，受理单位应当向被举报单位和举报人反馈查处结果。

航空安全六个常识

一位飞过波音多个机型的国有航空机长介绍，如果飞机是遭遇^v^或者飞机故障，机组会发送7500、7600、7700等信号，地面空管肯定会接收到，如果没有那说明飞机遭遇了非常迅速的事态以至于无法发送信号。但如果是遭遇坠落，机上的ELT(应急定位发射机)也能发送信息，且该设备按照设计原理遇水便会发送信号。飞机如果遭遇发动机、发电机统统失灵的情况也会有应急发电机自动启动，向ELT系统供电。

但综合目前越南、马来西亚方面的信息，并无空管部门知晓飞机的地址。该机长表示，据此判断飞机可能遭遇了非常紧急的事件。Flightradar24的数据显示，MH370失事前最后一次高度为0，而倒数第二次数据为FL350(正常飞行高度)，多名飞行员或航空人士据此在微博等平台分析，飞机可能遭遇高空解体，以至于机组无法及时发出信号。

乘坐飞机旅行对现代人来说已是越来越平常的选择，但由于飞行在天空这块人无法掌控的区域，人们潜意识中不免认为飞机是一种很危险的交通工具。事实真的是这样么?我们来为盘点下航空安全的六个常识。

1.飞机失事概率远小于其他交通工具

据美国全国安委会对1993～1995年间所发生的伤亡事故的比较研究，坐飞机比坐汽车要安全22倍。重大事故绝少发生，造成多人伤亡的事故率约为三百万分之一。国际民航的统计也显示，飞机失事几率远小于其他交通工具，坐飞机比坐火车、汽车等更安全。但飞机失事常在瞬间，如果在高空，除非能顺利迫降，否则一旦坠毁往往同时引发爆炸，旅客生还的几率极小。从这个层面上来说，空难的后果又是最严重的。

2.飞机的“黑色10分钟”

所谓飞机的“黑色10分钟”，是指绝大多数空难都发生在飞机起飞阶段的三分钟与着落阶段的七分钟。但事故一旦发生，留给机上旅客的逃生时间远没有三分钟、七分钟这么长。业内人士认为，失事后一分半钟内是逃生的“黄金”时间。此时无论是一个常识的错误或是设备使用的不熟练都足以致命，

3.国际航班安全性优于国内航班

美国的大数据专家通过对全球航空公司的运营数据的分析，揭示出，各国的\'航空安全指数实际上相差无几，并不是说发达国家的飞机就更加安全，当然，那些被制裁和处在混乱状态的非正常国家除外。数据统计显示，国际航班往往比国内航班出事故的概率要低。

4.芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司

位于德国的航空事故数据评估中心(JACDEC)综合全球60家航空公司30年的飞行里程以及事故数据，对各家航空公司的安全性进行了评估。根据他们的数据，芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司，已经有50年没有发生严重事故。紧随其后的是新西兰航空、国泰航空和阿联酋航空。中国的海南航空排名第8，东航、国航和南航分别位列36、43和48名。最安全的9家航空公司在过去30年中没有损失一架飞机，也没有造成任何生命损失。

5.远离紧急出口最危险

调查发现，在飞机起火燃烧时，生存几率最高的座位是紧急出口处及其前后各一排的座位。在距离紧急出口两排至五排座位之内的乘客，生还几率高于平均几率。最危险的座位则是距离紧急出口6排以及6排以上的座位。报告称：“这些座位上的乘客，死亡几率远远超过了生存几率。”调查报告称，飞机起火燃烧时，坐在飞机机舱前部的乘客逃生机会为65%;而坐在后部的乘客逃生机会则降低为53%。坐在靠过道座位的乘客的生存机会为64%，其他座位上乘客的逃生机会则为58%。

6.逃生黄金90秒

飞机失事无人生还的情况，一般是发生空中爆炸，或事故发生在开阔水域。飞机失事后的90秒，是逃生的黄金时间。在“黄金90秒”里，人们该做些什么?专家说，最重要的是，事先搞清楚最近的紧急出口位置。上飞机后，数一数自己的座位与出口之间隔着几排。这样，即使机舱内烟雾弥漫，也可以摸着椅背找到出口。

最后，祈愿马航平安!

第一条为了规范民用航空安全信息收集、分析和应用，实现安全信息共享，推进安全管理体系建设，及时发现安全隐患，控制风险，预防民用航空事故，根据《^v^安全生产法》、《^v^民用航空法》等国家法律、行政法规，制定本规定。

第二条本规定适用于中国民用航空局(以下简称民航局)、中国民用航空地区管理局(以下简称地区管理局)、中国民用航空安全监督管理局、中国民用航空安全监督运行办公室(以下统称^v^)、在^v^境内注册的民用航空企事业单位(以下简称企事业单位)及其从业人员的民用航空安全信息管理。

在^v^境内实施运行的外国公共航空运输承运人(以下简称外国航空公司)和个人的民用航空安全信息管理也应当遵守本规定。

第三条本规定所称民用航空安全信息是指事件信息、安全监察信息和综合安全信息。

(一)事件信息，是指在民用航空器运行阶段或者机场活动区内发生航空器损伤、人员伤亡或者其他影响飞行安全的情况。主要包括：民用航空器事故(以下简称事故)、民用航空器事故征候(以下简称事故征候)以及民用航空器一般事件(以下简称一般事件)信息;

(二)安全监察信息，是指地区管理局和^v^各职能部门组织实施的监督检查和其他行政执法工作信息;

(三)综合安全信息，是指企事业单位安全管理和运行信息，包括企事业单位安全管理机构及其人员信息、飞行品质监控信息、安全隐患信息和飞行记录器信息等。

今年，xx机场在往年编制的系列应急预案的基础上，加强对预案的动态管理，针对人员变动和不足之处，及时编制及修订了各类应急预案、糙作程序、工作方案等，印发了包括《xx市突发航空事件应急救援预案与糙作手册》、《xx市突发航空事故专项应急救援预案及糙作手册》、《xx市民航局突发航空事件应急救援预案与糙作手册》、《xx机场应急救护预案》、《xx机场反恐怖(防非法干扰)工作预案》、《xx机场公务飞行、通用飞行保障方案》、《xx机场除冰除雪工作预案》、《xx机场防汛抢险应急预案》等一批预案，同时做好各类应急预案的衔接工作，不断增强预案的针对性和实效性，初步形成了有系统、分层次、上下一致、分工明确、相互协调、信息畅通的事故应急预案文件体系。

**东航坠机事故救援工作总结5**

预警

预警分级

根据森林火险等级、火行为特征和可能造成的危害程度，将森林火险预警级别划分为四个等级，由高到低依次用红色、橙色、黄色和蓝色表示。

预警级别的具体划分标准，由国家林业局制定。

预警发布

转眼之间，两个月的实习期即将结束，回顾这两个月的实习工作，感触很深，收获颇丰。这两个月，在领导和同事们的悉心关怀和指导下，通过我自身的不懈努力，我学到了人生难得的工作经验和社会见识。我将从以下几个方面总结民航商务岗位工作实习这段时间自己体会和心得：

一、努力学习，理论结合实践，不断提高自身工作能力。

在民航商务岗位工作的实习过程中，我始终把学习作为获得新知识、掌握方法、提高能力、解决问题的一条重要途径和方法，切实做到用理论武装头脑、指导实践、推动工作。思想上积极进取，积极的把自己现有的知识用于社会实践中，在实践中也才能检验知识的有用性。在这两个月的实习工作中给我最大的感触就是：我们在学校学到了很多的理论知识，但很少用于社会实践中，这样理论和实践就大大的脱节了，以至于在以后的学习和生活中找不到方向，无法学以致用。

同时，在工作中不断的学习也是弥补自己的不足的有效方式。信息时代，瞬息万变，社会在变化，人也在变化，所以你一天不学习，你就会落伍。通过这两个月的.实习，并结合民航商务岗位工作的实际情况，认真学习的民航商务岗位工作各项政策制度、管理制度和工作条例，使工作中的困难有了最有力地解决武器。通过这些工作条例的学习使我进一步加深了对各项工作的理解，可以求真务实的开展各项工作。

二、围绕工作，突出重点，尽心尽力履行职责。

在民航商务岗位工作中我都本着认真负责的态度去对待每项工作。虽然开始由于经验不足和认识不够，觉得在民航商务岗位工作中找不到事情做，不能得到锻炼的目的，但我迅速从自身出发寻找原因，和同事交流，认识到自己的不足，以至于迅速的转变自己的角色和工作定位。为使自己尽快熟悉工作，进入角色，我一方面抓紧时间查看相关资料，熟悉自己的工作职责，另一方面我虚心向领导、同事请教使自己对民航商务岗位工作的情况有了一个比较系统、全面的认知和了解。根据民航商务岗位工作的实际情况，结合自身的优势，把握工作的重点和难点，尽心尽力完成民航商务岗位工作的任务。两个月的实习工作，我经常得到了同事的好评和领导的赞许。

三、转变角色，以极大的热情投入到工作中。

从大学校门跨入到民航商务岗位工作岗位，一开始我难以适应角色的转变，不能发现问题，从而解决问题，认为没有多少事情可以做，我就有一点失望，开始的热情有点消退，完全找不到方向。但我还是尽量保持当初的那份热情，想干有用的事的态度，不断的做好一些杂事，同时也勇于协助同事做好各项工作，慢慢的就找到了自己的角色，明白自己该干什么，这就是一个热情的问题，只要我保持极大的热情，相信自己一定会得到认可，没有不会做，没有做不好，只有你愿不愿意做。转变自己的角色，从一位学生到一位工作人员的转变，不仅仅是角色的变化，更是思想观念的转变。

四、发扬团队精神，在完成本职工作的同时协同其他同事。

在工作间能得到领导的充分信任，并在按时完成上级分配给我的各项工作的同时，还能积极主动地协助其他同事处理一些内务工作。个人的能力只有融入团队，才能实现最大的价值。实习期的工作，让我充分认识到团队精神的重要性。

团队的精髓是共同进步。没有共同进步，相互合作，团队如同一盘散沙。相互合作，团队就会齐心协力，成为一个强有力的集体。很多人经常把团队和工作团体混为一谈，其实两者之间存在本质上的区别。优秀的工作团体与团队一样，具有能够一起分享信息、观点和创意，共同决策以帮助每个成员能够更好地工作，同时强化个人工作标准的特点。但工作团体主要是把工作目标分解到个人，其本质上是注重个人目标和责任，工作团体目标只是个人目标的简单总和，工作团体的成员不会为超出自己义务范围的结果负责，也不会尝试那种因为多名成员共同工作而带来的增值效应。

1. 安全第一，预防为主。

2. 眼睛容不下一粒砂土，安全来不得半点马虎。

3. 防微杜渐，警钟长鸣。

4. 健康的身体离不开锻炼，美满的家庭离不开安全。

5. 我们的城市有你的血汗，你的平安是我们的心愿。

6. 安全生产勿侥幸，违章蛮干要人命。

7. 麻痹是最大的隐患，失职是最大的祸根。

8. 安全是家庭幸福的保证，事故是人生悲剧的祸根。

9. 企业负责，行业管理，国家监察，群众监督。

10. 遵守规则，欢笑的亲人。违章行车，狞笑的是死神。

11. 安全工作勤为先，万事平安首。

12. 宁绕百米远，不冒一步险。

13. 提高安全意识，建设文明工地。

14. 冒险是事故之友，谨慎为安全之本。

15. 飞机安全为先，漫长人生平安是福。

航空安全六个常识

一位飞过波音多个机型的国有航空机长介绍，如果飞机是遭遇^v^或者飞机故障，机组会发送7500、7600、7700等信号，地面空管肯定会接收到，如果没有那说明飞机遭遇了非常迅速的事态以至于无法发送信号。但如果是遭遇坠落，机上的ELT(应急定位发射机)也能发送信息，且该设备按照设计原理遇水便会发送信号。飞机如果遭遇发动机、发电机统统失灵的情况也会有应急发电机自动启动，向ELT系统供电。

但综合目前越南、马来西亚方面的信息，并无空管部门知晓飞机的地址。该机长表示，据此判断飞机可能遭遇了非常紧急的事件。Flightradar24的数据显示，MH370失事前最后一次高度为0，而倒数第二次数据为FL350(正常飞行高度)，多名飞行员或航空人士据此在微博等平台分析，飞机可能遭遇高空解体，以至于机组无法及时发出信号。

乘坐飞机旅行对现代人来说已是越来越平常的选择，但由于飞行在天空这块人无法掌控的区域，人们潜意识中不免认为飞机是一种很危险的交通工具。事实真的是这样么?我们来为盘点下航空安全的六个常识。

1.飞机失事概率远小于其他交通工具

据美国全国安委会对1993～1995年间所发生的伤亡事故的比较研究，坐飞机比坐汽车要安全22倍。重大事故绝少发生，造成多人伤亡的事故率约为三百万分之一。国际民航的统计也显示，飞机失事几率远小于其他交通工具，坐飞机比坐火车、汽车等更安全。但飞机失事常在瞬间，如果在高空，除非能顺利迫降，否则一旦坠毁往往同时引发爆炸，旅客生还的几率极小。从这个层面上来说，空难的后果又是最严重的。

2.飞机的“黑色10分钟”

所谓飞机的“黑色10分钟”，是指绝大多数空难都发生在飞机起飞阶段的三分钟与着落阶段的七分钟。但事故一旦发生，留给机上旅客的逃生时间远没有三分钟、七分钟这么长。业内人士认为，失事后一分半钟内是逃生的“黄金”时间。此时无论是一个常识的错误或是设备使用的不熟练都足以致命，

3.国际航班安全性优于国内航班

美国的大数据专家通过对全球航空公司的运营数据的分析，揭示出，各国的\'航空安全指数实际上相差无几，并不是说发达国家的飞机就更加安全，当然，那些被制裁和处在混乱状态的非正常国家除外。数据统计显示，国际航班往往比国内航班出事故的概率要低。

4.芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司

位于德国的航空事故数据评估中心(JACDEC)综合全球60家航空公司30年的飞行里程以及事故数据，对各家航空公司的安全性进行了评估。根据他们的数据，芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司，已经有50年没有发生严重事故。紧随其后的是新西兰航空、国泰航空和阿联酋航空。中国的海南航空排名第8，东航、国航和南航分别位列36、43和48名。最安全的9家航空公司在过去30年中没有损失一架飞机，也没有造成任何生命损失。

5.远离紧急出口最危险

调查发现，在飞机起火燃烧时，生存几率最高的座位是紧急出口处及其前后各一排的座位。在距离紧急出口两排至五排座位之内的乘客，生还几率高于平均几率。最危险的座位则是距离紧急出口6排以及6排以上的座位。报告称：“这些座位上的乘客，死亡几率远远超过了生存几率。”调查报告称，飞机起火燃烧时，坐在飞机机舱前部的乘客逃生机会为65%;而坐在后部的乘客逃生机会则降低为53%。坐在靠过道座位的乘客的生存机会为64%，其他座位上乘客的逃生机会则为58%。

6.逃生黄金90秒

飞机失事无人生还的情况，一般是发生空中爆炸，或事故发生在开阔水域。飞机失事后的90秒，是逃生的黄金时间。在“黄金90秒”里，人们该做些什么?专家说，最重要的是，事先搞清楚最近的紧急出口位置。上飞机后，数一数自己的座位与出口之间隔着几排。这样，即使机舱内烟雾弥漫，也可以摸着椅背找到出口。

最后，祈愿马航平安!

今年x月x日，本人蒙公司领导的厚爱和赏识，有幸加入公司任x厂安全员一职，感到非常荣幸。在我加入x这段时间是我人生中弥补不足的一次珍贵经历，也给我留下了精彩而美好的回忆;感谢公司领导对我的悉心关怀、指导、信任和同事的理解、支持帮助下，使我在短时间内适应了新的工作环境，渐渐融入到x的大家庭中，逐步将本职工作走向正轨，为以后更好的开展和完成工作打下了坚实的基础。至今两个多月来，作为一名安全员，我熟悉了本职岗位的具体事项和工作的全面性，通过自己的不懈努力，在工作上取得了一定的成果，完成领导交待的相关事务。现将试用期工作、学习情况总结如下：

一、工作方面

在公司领导、x厂长、厂办主任及相关部门的支持和高度重视下，始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，强化“安全责任、重在落实”，扎实开展安全生产工作，牢固树立安全生产发展理念，夯实基础，细化责任，强化作业现场监督、监管，没有发生一起安全事故。通过对公司短期的认识和了解，加上多年的安全工作经验积累，做了大量的工作：

1、结合实际情况，制定、修订和建立、健全各方面的安全生产规章制度、操作规程、作业指导书;以约束厂员工安全作业。

2、在车间内外张贴安全警示标志;悬挂安全生产警示、教育标语;规范了进入车间人员规定，并通过现场安全监督、督促员工遵守现有的规章制度、作业规范和遵守劳动纪律，发现隐患及时整改。

3、会同x对x正在建设的施工作业现场安全、环境等检查、督促，发现隐患，及时整改，完成率99%以上;

4、培训新员工人数达到100%;

5、深入作业现场督促、督查作业人员、设备及环境检查，在作业现场发现违规操作进行批评教育、罚款;

6、配合公司对安全生产工作综合检查;对车间的安全工作批评指导，作好一切记录;

二、工作计划

1、根据实际情况，进一步建立、健全各方面的安全生产规章制度、操作规程，把x厂安全管理工作制度化、规范化，使x厂安全管理水平上一个新台阶;

2、进一步落实完善安全生产工作责任制，各部门、车间和工段(班组)都要与\_\_签订安全生产责任书，确保安全生产责任制落到实处;杜绝重大安全事故的发生，保证工亡事故为零;完善安全生产责任追究制度，使安全生产责任真正落实到每个员工、尤其是生产一线的生产和安全管理人员，营造全员参与安全管理的企业安全文化氛围;

3、按规范完成厂区安全设施的布置工作，同时把安全工作的关口前移，立足防范，狠抓“三违”行为;

4、加大安全生产宣传力度，提高全员安全生产意识及安全文化素质，强化员工的自我保护意识，抓好各项安全整治措施的落实;

5、加强员工安全教育培训工作，广泛开展安全生产技能培训，在生产中全面提高各级管理人员和生产员工的安全生产意识和安全生产技能，建立一支政治素质过硬、技术全面的安全生产管理队伍和员工队伍;

6、加强消防安全管理，同时在厂区范围内按要求配备足量的消防设施，加强重点防火区域的消防管理工作，做到勤巡逻、勤发现、勤解决，以消除各项消防隐患;限度地减少人员伤亡和降低公司财产损失提供保障;

我将认真贯彻“安全第一，预防为主，综合治理”的方针，强化安全生产管理，把各项安全管理工作落到实处，要努力营造全员参与安全管理工作的企业安全文化氛围，抓好x厂各项安全生产管理工作，为“创造一个好的安全生产环境，切实保障公司和员工财产安全”而不懈努力;我会尽职、尽责、尽快的完成好本职工作，和企业一起成长，不辜负公司领导对我的信任、期望和栽培。

祝各位领导身体健康!公司蒸蒸日上!

xx年我作为航空安全员各方面的工作取得了很大的成绩，这些成绩是在公司上司的正确指导和关怀下、各部门领导的正确领导和帮助下，以下是xx年度的主要工作和业绩总结如下。

（一）严于律已是准则，作风建设是重点。

近一年来我对自身严格要求，始终把耐得住平淡、舍得付出、默默无闻作为自己的准则，始终把作风建设的重点放在严谨、细致、扎实、求实脚踏实地埋头苦干上。在工作中，以制度、纪律规范自己的一切言行，严格遵守公司各项规章制度，尊重领导，团结同志，谦虚谨慎，不断改进工作质量；坚持做到不利于公司形象的事不做，不利于公司形象的话不说，积极维护公司的良好形象。

（二）内务方面事情小，点点滴滴从头做。

对航安部多年来的文件材料进行了整理、分类和归类做到了整齐、有序，能方便、迅速地找到所需的文件资料；对电脑与投影仪的日常维护，做好了会议前所需设备的准备工作。

（四）文字功底是硬件，加强学习是关键。

文字工作是我的核心工作，贯穿于各项工作的始终。文字工作要求多读书，多练习，多专心，多积累。由于对新闻稿件的编写不熟悉，导致了工作上的压力。我把这种压力看作是领导对我的信任，工作给予我的历练。空余时间注重加强相关专业知识的学习，虚心向领导、同事请教，认真学习和琢磨文字的运用，反复钻研与修改，直到自己觉得满足为止。尤其是通过对《新建、改扩建机场航空保安系统的实施建议》前言的编写，经过多次的修改，和同事之间的讨论交流，积累了写作经验，在语言表达方面也有了一定的提高。

随着改革开放的深入发展和国民经济水平的不断提高，中国经济作为一支具有强大支撑力、引擎作用的重要力量，为中国航空制造企业的发展提供了广阔的市场空间。党的十八大报告明确指出，加快推进国防和军队现代化，建设与我国国际地位相称、与国家安全和发展利益相适应的.巩固国防和强大军队，是我国现代化建设的战略任务。

当前，中国的航空事业已经迈上了新的台阶，飞行安全是航空事业发展的坚实基础，没有安全就没有一切。因此，在飞行工作中我们必须将飞行安全工作放在首位，保证飞行安全既是飞行安全监督员这一特殊岗位职责所必须，也是每一位从事飞行安全保障人员为之奋斗的目标。下面结合我自己实际工作情况谈一谈我对飞行安全的感悟与体会：

一、树立安全思想，提高安全意识

人的思想观念和动机决定人的行为，因此，要确保飞行安全必须从提高人的安全意识做起。作为一名飞行安全监督员，在时刻秉持“安全第一，预防为主”的工作作风的前提下，还应将试飞安全管理体系（SMS）的理念不断深入人心，实现人人想安全，人人保安全，作为我们的重要工作内容，通过各种途径和方法不断提升全体飞行保障人员的安全意识。

安全工作任重而道远，在日常工作中，只有扎实工作，戒骄戒躁，树立安全工作警钟长鸣、常抓不懈的思想，与时俱进，开拓创新，才能不断开创飞行安全工作的新局面。

二、加强监管力度，提升安全质量

安全管理工作能否形成闭环，实现预期效果、取得优异成绩，监督监管和持续改进的作用尤为关键。

在日常的工作过程中，飞行安全监督员应积极配合飞行安全监管部门对飞行现场采取不定期或定期的安全检查、安全审计等监控手段，对飞行与安全生产全过程进行持续的跟踪与评估，提高飞行安全预警能力，以试飞安全管理体系（SMS）为指导，大力加强飞行安全风险管控。

三、拓展业务知识，提高安全技能

快节奏的生活使人们业余的学习时间越来越少，现有的飞行安全管理知识已不能完全满足当前飞行安全保障工作的需要，这就需要我们不断地拓展相关领域的业务知识，努力提高自己的安全技能。同时，通过各种方式不断推进各类飞行保障人员的业务技术水平的提高，如专业技术培训、岗位练兵、技术比赛等。

良好的安全技能是飞行安全的可靠保证，安全技能的培养是一个长期不间断过的艰苦磨练过程，不是一时一事就能养成的。从自身来讲，我应从点滴做起，时刻不忘自我监督、自我审核、自我纠正和自我完善，根据实际工作岗位性质，在保障飞行安全的前提下进一步提高自己的业务技能。同时，结合安全监督检查与整顿，督促各类飞行保障人员不断提高专业技术水平和操作技能。

四、总结经验教训，加强安全整顿

在工作过程中应善于发现、善于总结，定期对所做工作进行回顾，每个环节、每个细节都不放过，从中理出头绪，找出可能影响到飞行安全的薄弱环节，力求找到与各项相关规章制度相悖的问题项，尽可能的在总结经验的基础上，不断进行专题与全方位的安全整顿，提升安全管理水平和全员的安全意识，最终实现保证飞行安全万无一失。

飞行安全是航空事业永恒的生命线，为了使我们的航空制造业兴旺发达，作为一名飞行安全监督员，职务赋予我们的使命是关荣的，责任是重大的，应时刻牢记飞行安全这一头等大事，为实现自己航空事业的理想和信念，全身心投入到飞行安全工作中来，不断探索飞行安全工作的新思路、新手段、新方法，一切以安全为先，以发展为重，扎实稳步的做好每一项工作，为全面提升飞行安全管理水平，为企业的健康稳步发展做出不懈努力！

为贯彻民航华东地区管理局《关于做好防汛防台工作的通知》精神和地方各级政府有关要求，结合《xx机场防汛防台抢险应急预案》，制定本预案，机场防止台风正面袭击应急预案。本预案与《xx机场防汛防台抢险应急预案》配合使用。

**东航坠机事故救援工作总结6**

编制目的

保证民用航空紧急事件处置工作正确、快速、有效进行，最大限度地避免或减少各类民用航空事故的危害，保障人民群众生命和财产安全，维护社会稳定。

编制依据

依据《^v^民用航空法》《国际民用航空公约》《^v^搜寻救援民用航空器规定》《中国民用航空局处置民用航空器事故应急预案》《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》《民用航空器事故和飞行事故征候调查规定》《浙江省民用航空紧急事件应急救援预案》《舟山市突发事件总体应急预案》等，结合我市实际，修订本预案。

适用范围

本预案适用于处置本市行政区域内发生的民用航空紧急事件。

工作原则

（1）以人为本，加强预防。把保障公众生命安全作为首要任务，避免和减少人员伤亡。

（2）统一指挥，分级管理。在市委、市政府的统一领导下，实行统一指挥、分级管理、分级响应。

（3）多方联动，快速反应。建立和完善联动协调制度，加强部门之间、地区之间、军地之间的沟通协调，形成职责明确、分工清晰、反应及时、措施果断、运转高效的应急救援机制。

（4）依靠科技，依法处置。充分依靠科学决策和先进技术手段，依法做好民用航空紧急事件应急处置和抢险救援工作。

民用航空紧急事件分级

国内外民用航空器在我市境内发生的飞行事故，或我市民用航空器在市外发生的飞行事故，或民用航空地面设施紧急事件，根据事故发生的性质、危害程度、社会影响等，划分为特别重大（I级）、重大（II级）、较大（III级）和一般（IV级）民用航空紧急事件共四级。

级特别重大民用航空紧急事件

符合下列情况之一者为特别重大民用航空紧急事件（I级）：

（1）民用航空发生或即将发生的造成10人以上死亡，或50人以上重伤的特别重大及重大事故；

（2）航空器在执行专机任务过程中发生事故；

（3）航空器发生事故，死亡人员中有国际、国内重要旅客；

（4）军用航空器与民用航空器空中相撞；

（5）外国航空器在我国境内发生飞行事故并造成人员死亡；

（6）航空器事故对重要地面设施（重要铁路、公路、水路、民航等交通设施，居民区、油库、电厂/站、化工厂、核设施、水利设施等）造成巨大损失，或对重要地面设施使用、环境保护、公众安全、社会稳定等造成巨大影响；

（7）民用机场的飞行区、航站楼起火、爆炸等造成巨大影响或损失。

级重大民用航空紧急事件

符合下列情况之一者为重大民用航空紧急事件（II级）：

（1）民用航空发生造成10人以下死亡，或造成10人以上50人以下重伤的较大事故；

（2）通用航空发生造成3人以上10人以下死亡，或造成10人以上50人以下重伤的较大事故；

（3）航空器发生事故，并且受伤人员中有国际、国内重要旅客；

（4）运输航空器在运行过程中发生的不正常紧急事件，可能导致重大以上民用航空紧急事件发生；

（5）民用机场的飞行区、航站楼起火、爆炸等造成重大影响或损失。

级较大民用航空紧急事件

符合下列情况之一者为较大民用航空紧急事件（III级）:

（1）民用航空发生造成10人以下重伤的事故；

（2）通用航空发生造成3人以下死亡，或造成10人以下重伤的事故；

（3）外国航空器在我市境内发生事故但未造成人员伤亡；

（4）航空器事故对重要地面设施使用、环境保护、公众安全、社会稳定等造成较大影响或损失；

（5）运输航空器在运行过程中发生的不正常紧急事件，可能导致较大以上民用航空紧急事件发生；

（6）民用机场的飞行区、航站楼发生较大不安全紧急事件。

级一般民用航空紧急事件

符合下列情况之一者为一般民用航空紧急事件（IV级）：

（1）民用航空发生造成1人以下重伤的事故；

（2）民用航空器在运行过程中发生的不正常紧急事件，可能导致一般以上民用航空紧急事件发生；

（3）民用航空紧急事件对地面设施、环境保护、公众安全、社会稳定等造成一定影响或损失；

（4）民用机场的飞行区、航站楼发生一般不安全紧急事件。

**东航坠机事故救援工作总结7**

编制目的

建立健全森林火灾应对工作机制，依法有力有序有效实施森林火灾应急，最大程度减少森林火灾及其造成人员伤亡和财产损失，保护森林资源，维护生态安全。

编制依据

《^v^森林法》、《^v^突发事件应对法》、《森林防火条例》和《国家突发公共事件总体应急预案》等。

适用范围

本预案适用于我国境内发生的森林火灾应对工作，不包括城市市区发生的森林火灾。

工作原则

森林火灾应对工作坚持统一领导、军地联动，分级负责、属地为主，以人为本、科学扑救的原则。实行地方各级人民政府行政首长负责制，森林火灾发生后，地方各级人民政府及其有关部门立即按照职责分工和相关预案开展处置工作。省级人民政府是应对本行政区域重大、特别重大森林火灾的主体，国家根据森林火灾应对工作需要，给予必要的协调和支持。

灾害分级

按照受害森林面积和伤亡人数，森林火灾分为一般森林火灾、较大森林火灾、重大森林火灾和特别重大森林火灾。灾害分级标准见附则。

**东航坠机事故救援工作总结8**

东航事故已经过去十天了，主要搜救任务也基本完成，对遇难家属的理赔工作也在进行中。生活还要继续，全国人民的悲痛也好，恐惧也好，终究要过去，但留给132名遇难者家属却是永恒的创伤。这件事故是刻骨铭心的，通过这件事情对我们的人生应该有个怎么样的反思呢？

一，要珍惜你的家人你的爱人。

对于一个国家，一个企业来说，你的离去只会造成暂时的损失，你的位置和作用很快就会被代替掉，但对于一个家庭来说，你就是顶梁柱，你就是天，你的离去这个家庭就不完整了。好好珍惜你的家人，你的父母，你的孩子，还有那位陪伴着你一生无怨无悔的糟糠之妻，还有为这个家庭拼尽全力，只为让家里生活过得好一点的孩子他爹。

我们人类是感情动物，最受不了生死离别。但我们人类生命是脆弱的，也是短暂的，我们只有在这短暂的生命里，珍惜你的生活，珍惜你的生命，珍惜的你的家人，你的爱人，当那一天你走到生命的尽头时，你无怨无悔，对自己说：我这辈子值了，没有遗憾了。

东航事故的发生是惨痛的，多少个家庭不完整了，多少人还在以泪洗面。

记得有个现场救援人员的日记写到：“”我摸摸脸，竟已泪湿，我说：妈妈，生命真宝贵，我想抱抱你。\_直面那样的现场，感触更是深刻，这是对人脆弱生命的一次残忍的对视。

还记得有个遇难者家属现场痛哭：“我甚至无法亲吻你的骨灰，只能在废墟中悲鸣”，痛哭的家属只能带走一罐泥土，并大声呼喊：我们带你回家！我们只能送去祝福，愿鲜花铺满你回家的路。

我想对我的孩子说：这个世界没有奥特曼，也没有光之国。做个勇敢的孩子，好好努力，珍惜你的家人，只有你自己的努力才能解救你自己，你才是你的奥特曼。

作为子女，更要善待父母，我们不愿看到，子欲孝而亲不在的悲痛场景。

二，要珍惜你身边的真心朋友。

千金易得，知己难求。我们都是社会的过客，能遇到几个真心对你的朋友是你上辈子修来的福分。朋友就是那个在你有困难的时候出来拉你一把的人 ，在你有烦恼耐心听你说你所有心事的人，在你人生得意的时候真心为你高兴的人，在你走错路的时候指给你引路的人。每次唱起周华健那首《朋友》，我总有不一样的感触，尤其随着年龄的增长，这种感触又慢慢变得不一样。朋友一生一起走......

三，要珍惜我们的国家，要珍惜我们来之不易的和平生活。

我们的新中国来之不易，是千千万万中华儿女的鲜血铺就而来。电影《长津湖》有句台词：“我女儿问我，为什么我要去打仗。这场仗我们不打，就是我们的下一代要打。我们出生入死，就是为了让他们不打仗。”这句话道出了先辈们的英勇无畏的自我牺牲保家卫国的英雄气概。正是因为那一次次先辈们全力以赴，与敌人斗智斗勇，最后功夫不负有心人取得胜利，下一代的我们享受岁月静好。不管哪一次战争，遭殃的都是老百姓，我们更要珍惜当下来之不易的和平生活。没有战争真好！

不要忘记先辈，不要忘记历史，历史让我们知道祖国遭受欺辱的过去和当今和平生活的来之不易，让我们明白“落后就要挨打”的道理，让我们更加努力拼搏，把我们美丽的国家建设的更美好，让鲜艳的五星红旗高高飘扬、永远飘扬。

千言万语换成一句话：珍惜吧!

**东航坠机事故救援工作总结9**

1 . 一个人生活得太顺利，勉不了自高自大，为所欲为;一个人生活得太富足，勉不了骄奢傲慢，崇尚浮华。生命如果没有一点波折一点阻碍，就很容易沉溺在自我满足的世界里，无法超越精进，而生命的停顿就是死亡。

2 . 四季风光总不同，

3 . 她因为自己来自小地方，说话土里土气，做事傻里傻气，就认定周围的人在鄙视她，嫌弃她。可她没有意识到，正是因为她的自卑，才使周围人无法接近她，帮助她。

4 . 朋友们，用点心好好的注意一下父母，关心一下他们，这时你会发现原来爱就这么简单。

5 . 冰心奶奶不也曾说过：读书好，多读书，读好书。一本好书能给你带来无限的好，无限的快乐，无限的道理。

6 . 茫茫沙漠，滔滔流水，于世无奇。惟大漠中如此一湾，风沙中如此一静，荒凉中如此一景，高坡后如此一跌，才深得天地之韵律，造化机巧，让人神醉情驰。以此推衍，人生，世界，历史莫不如此。缎带浮嚣以宁静，给躁急以清冽。给高蹈以平实，给粗犷以明丽，惟其这样，人生才见灵动，世界才显精致，历史才有风韵。然而，人们日常见惯了的，都是各色各样的单向夸张，连自然之神也粗粗糙糙，懒得细加调配，让人世间大受其累。

7 . 在我们这个年龄，积极向上，勇敢无比。天上北归的大雁飞着，初中生的心勇敢着，我长大想当一名侦探，那可需要足够大的勇气，什么勇闯山洞，找嫌疑人，发现尸体，这可不是一般人敢做的。一个阳光明媚的周末，我走在小区里，又约不了同学，所以十分得闲，突然，我发现地下停车场的门开着，脑海里闪过一个念头：不如去闯闯吧！我绕开正在呼呼大睡的保安，进去了。不料，进去没多久，就被石头拌倒了“啊，疼！”手上还出现了一道明显的疤痕，它是我成长的一步，是我在青春的年华里勇敢的印章，我永远也不会忘记这条疤痕。

8 . 或许每个人会有不同的命运，不同的生活。家庭是所有人最重要的一个转折，好与坏全由它去掌握，如果一个好的家庭所能教育出来的不是一个人的教养，甚至会关系到以后的人。

10 . 入夜，哲人做了一个梦，梦中，海滩上的礁石在对他说：“感谢你的一番好意，我心领了，但请你不要移走我。”

**东航坠机事故救援工作总结10**

1、第一季度：共计参预地产工程相关会议11次。施工现场不定时巡查47次，并与工程对接部门建立良好的沟通途径。与项目部、设计部、施工单位沟通协调设计功能23件，已达到整改目的的有19件，如电梯机房增加空调和设备房铺设地砖等。没有接受但对后期物业管理很重要的问题有4件，仍在持续沟通中，并已工作函件形式与地产相关部门进行沟通及上报管理处负责人和地产客户服务中心，如：物业用房，增设公共卫生间及建渣堆放等。

2、其次季度：共计对N12、N4异地呈现区施工现场不定时巡查48次。 参预地产项目部周例会9次，设计部图纸会审专题会3次，工程整改协调会4次。

共计提出39条设计功能等书面建议。42条工程整改口头建议。工作函件建议7条。相关部门接受并实施的45条、经协商后期进行处理的16条、没有接受的27条、没有接受但对后期物业管理很重要仍在沟通的问题：如物业用房，增设公共卫生间及建渣堆放等。另本季度完成T9栋2-1和2--1N4异地样板房及景观的接管验收工作。

3、第三季度：共计对N12、N4、N5施工现场不定时巡查61次。 参预地产项目部周例会9次， 完成对N14-1地块景观图纸初审，后期使用设计建议工作。完成N12物业管理用房图纸会审及功能建议协调工作。完成N12景观施工图纸会审功能建议工作。完成物业工程集中检查方案的提交并通过地产项目部的审核。共计提出41条设计功能等书面建议。52条工程整改口头建议。工作函件建议6条。相关部门接受并实施的29条、经协商不作处理的19条、没有接受的11条、接受侍后期实施的40条。

4、第四季度：共计对N12、N4、N5施工现场不定时巡查52次。 参预地产项目部周例会11次， 关心项目部完成一期的消防验收、分户验收、分户验收、排水通关水检查、协作售后服务部完成预接管验收等工作。完成物业管理处办公室的装修和布置等工作。完成物业对N12各类设备设施的接管验收资料接管工作。完成业主入伙的预备工作。完成物业管理用房家具及软装安装及物业各部门用房的装修搬迁工作，共计提出59条功能缺陷等书面建议。52条工程整改口头建议。工作函件建议9条。相关部门接受并实施的38条、经协商不作处理的19条、没有接受的18条、接受侍后期实施的45条。

**东航坠机事故救援工作总结11**

昨天是我的农历生日，心情本来不错，可当东航空难的消息从手机屏幕上赫然跳出后，我不仅再无过生日的兴致，还被一种伤感的情绪紧紧地笼罩其中，心情久久不能平复。

有网友脑洞大开，很快就想到了3月21日和乘客人数为123的巧合，这虽然是牵强附会的联想，但却让人旋即牢牢记住了这个数字，当然，9名机组人员，我们同样无法忘却。

不知道这123名乘客搭上这一趟航班所为何事，但我相信其中定有人曾为选择哪一趟航班犹豫、纠结，或许只是在一念之间，他或她最终在手机上买下了那张机票，从而使得自己的人生遭遇到不可逆的灾难。

他们或为人父，或为人母，或为人子，或为人女，他们的猝然消逝势必会给牵挂他们的人造成沉重的打击。昨夜，多少人会以泪洗面，多少人痛彻心扉，多少人会整夜难眠。

抖音上，现场搜救视频不断闪现，各种细节让人猝不及防，我不相信面对如此残酷的现实，还会有人无动于衷。

反正我是彻底破防了！

我无法不为那123名乘客身陷空难现场扼腕叹息，无法不为机组人员遭受此等灾祸深感同情。

当飞机从八九千米的高空极速下坠时，他们的血肉之躯如何抵挡得住，在意识丧失之前，会有怎样的念头在他们的脑海中一闪而过？

换位思考，我总是替那些再难与亲人相见、相拥的家属心碎不已，他们该如何走出这浓黑如墨的阴影？他们要怎样才能抚平内心的伤痛？他们又何以坚强地继续走下去？

我光是想想就觉得可怕至极，而他们却不得不面对这些残酷的现实。

虽说搜救还没有结束，但很多人对奇迹的发生都不敢再存有奢望，那132个鲜活的生命，他们的人生极有可能已经戛然而止。

灰飞烟灭是一种让人揪心的描述，我更愿意借用这样的表达，化作了天边的云彩。

诗意对化解伤痛起不到一丝一毫的作用，惟愿那些痛不欲生的家属能坚强些，再坚强些。

惟愿天堂没有空难，没有伤痛，只有不败的鲜花，永恒的快乐与幸福。

**东航坠机事故救援工作总结12**

1.机场当日值班领导

①接报后迅速进入现场指挥中心实施指挥，发出启动或终止本预案的命令。

②亲自前往或指派现场指挥中心人员现场协调各部门的行动，组织人员采取相应措施。

③对现场情况及时做出果断决策，视情进一步指令有关部门行动。

④报告机场公司主要领导。

⑤评估污染情况，采取必要措施，并提出消除建议。

2.现场指挥中心

①通知消防救援、公安警戒、医疗救护到现场戒备和待援。

②报告机场当日值班领导，进行处置现场的联络协调。

③将情况向塔台通报，视情暂停使用该区域。

④视情向有关部门建议或指示疏散航空器上的旅客。

⑤视情通知有关部门转移现场或附近的航空器和地面设备。

⑥根据场务部门请求，经机场当日值班领导同意，调动有关部门的人员支援溢油清理现场。

⑦制作详细地应急指挥现场工作记录。

3.机场公安分局消防大队

①接报后，迅速派出消防车到达现场戒备，指挥车辆、人员绕行，在距溢油地点至少50米范围设立警戒线，严禁出现明火。

②根据现场情况，在领导小组的统一指挥下，行使独立消防指挥权，如有必要，使用泡沫覆盖溢油现场。

③监护加油车和其它车辆驶离现场。

④在机场建设管理处（场务）组织下进行现场溢油清理工作，并提出处理意见。

⑤当恢复正常后，报告现场指挥中心。

4.机场建设管理处（场务）

①接报后，通知有关部门到达现场协助清理。紧急调运阻挡溢油物资，确保随时处于待命状态。

②及时向塔台和现场指挥中心通报现场情况。

③尽快采取有效措施，组织中国航油威海供应站、消防大队等部门利用吸油毡、泥沙、沙包、木屑、消防锹、消防瓶等物资、工具处理泄露的油品或冲洗油迹，防止溢出的油料进入土壤、下水道和排污管。

④事故处置结束后，经机场当日值班领导同意，消防大队在现场警戒的前提下，组织开展清理现场。

⑤监督各单位在清理溢油现场的行为，验收清理现场，使其符合适航要求。

5.安检站

①接报后，增派人员做好航空器的监护工作，协助机场公安做好航空器周边警戒工作，防止无关人员和车辆靠近。

②经停机坪溢油应急处置小组同意，开放并值守2号道口，保持应急通道安全、畅通。

6.机务保障处

①接报后，立即赶赴现场协助航空运输企业对航空器进行技术检查，协助机组关闭相关装置。

②做好特种车辆和设备的征调任务，确保随时处于待命状态。

③协助有关部门进行现场清理。

④随时向现场指挥中心和塔台通报处置情况。

7.中国航油威海供应站

①立即停止加油，车辆熄火。

②溢油时，立即报告机场现场指挥中心。

③通知机组人员。

④要求其他在溢油区域内无关人员迅速撤离现场，要求停止运转溢油区域内的地面动力装置、空调装置和飞机辅助动力装置（APU）及其他车辆和设备。

⑤尽可能拆卸所有胶管。

⑥在安全有保证前提，或在消防队的监督下将加油车转移出溢油区域。

⑦尽快采取有效措施，防止溢出的油料进入土壤、下水道和排污管。

8.航务管理中心（塔台）

①接到现场指挥中心通报的航空器溢油情况后，通过与机组和机场建设管理处（场务）联系，按规定及时发布航空器情况通报，根据事故处理情况发布临时关闭、开放或暂停使用事故区域的通告；

②随时与现场指挥中心保持联系。

9.候机楼管理处做好旅客安置工作。

10.货运中心做好货物、行李、邮件的处理工作。

**东航坠机事故救援工作总结13**

森林防火指挥机构

国家森林防火指挥部负责组织、协调和指导全国森林防火工作。指挥部办公室设在国家林业局，承担指挥部日常工作。

县级以上地方人民政府根据需要设立森林防火指挥机构，负责组织、协调和指导本行政区域森林防火工作。

扑火指挥

森林火灾扑救工作由当地森林防火指挥机构负责指挥。跨省界的重大、特别重大森林火灾扑救工作，由当地省级森林防火指挥机构分别指挥，国家森林防火指挥部负责协调、指导。

地方森林防火指挥机构根据需要，在森林火灾现场成立前线指挥部。参加前方扑火的单位和个人要服从前线指挥部的统一指挥。

武警森林部的队伍执行森林火灾扑救任务，接受火灾发生地县级以上地方人民政府森林防火指挥机构的指挥；执行跨省界森林火灾扑救任务的，接受国家森林防火指挥部的统一指挥。

执行森林火灾扑救任务，依照《参加抢险救灾条例》的有关规定执行。

专家组

森林防火指挥机构根据需要设立专家组，对森林火灾应对工作提供政策、技术咨询与建议。

**东航坠机事故救援工作总结14**

编制目的

为建立健全本市民用航空器飞行事故应急机制，提高政府应对突发危机事件的能力，保证民用航空器飞行事故应急工作协调、有序和高效进行，最大程度地减少人员伤亡，保护公众财产安全，维护社会稳定，促进航空安全。

工作原则

1.坚持以人为本。以保障人民群众生命财产安全为出发点和落脚点，最大程度地减少民用航空器飞行事故造成的人员伤亡和财产损失。

2.实行分工负责。各级人民政府及其有关部门（单位）积极协助民航管理部门做好民用航空器飞行事故应急处置工作。

3.坚持预防为主。积极采用先进的预测、预防、预警和应急技术，提高飞行事故防范水平。

编制依据

依据《^v^突发事件应对法》《^v^安全生产法》《^v^民用航空法》《^v^搜寻救援民用航空器规定》《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》《国家处置民用航空器飞行事故应急预案》《四川省突发事件总体应急预案（试行）》以及《巴中市突发事件总体应急预案（试行）》等有关法律法规和文件。

适用范围

本预案适用于发生在本市行政区域内需要由市政府负责处置的民用航空器飞行事故。

事故分级

本预案所指的民用航空器事故，包括飞行事故和地面事故，以及可能导致民用航空器事故的紧急情况。参照《国家处置民用航空器飞行事故应急预案》，按照民用航空器飞行事故的可控性、严重程度和影响范围，本市民用航空器飞行事故分为四级：Ⅰ级（特别重大）、Ⅱ级（重大）、Ⅲ级（较大）和Ⅳ级（一般）。

符合下列情况之一，为Ⅰ级：

（1）造成30人（含本数）以上死亡或失踪。

（2）民用航空器执行专机任务发生飞行事故。

（3）民用航空器飞行事故死亡人员中有国际、国内重要旅客。

（4）民用航空器发生爆炸、空中解体、坠机等，造成本市重要地面设施（铁路、公路、民航等交通设施，居民区、油库、电厂、电站、水利设施等）巨大损失，并对设施使用、环境保护、公众安全、社会稳定等造成巨大影响。

符合下列情况之一，为Ⅱ级：

（1）造成3—29人死亡或失踪。

（2）民用航空器发生爆炸、空中解体、坠机等，造成本市重要地面设施（铁路、公路、民航等交通设施，居民区、油库、电厂、电站、水利设施等）巨大损失，并对设施使用、环境保护、公众安全、社会稳定等造成重大影响。

符合下列情况之一，为Ⅲ级：

（1）造成1—2人死亡或失踪。

（2）民用航空器在运行过程中发生紧急情况，可能导致较大飞行事故，或可能对地面重要设施、环境保护、公共安全、社会稳定造成较大影响或损失。

符合下列情况之一，为Ⅳ级：

（1）造成人员受伤。

（2）民用航空器在运行过程中发生紧急情况，可能导致一般飞行事故，或可能对地面设施、环境保护、公共安全、社会稳定造成一定影响或损失。

预案体系

巴中市处置民用航空器飞行事故应急预案体系由巴中市处置民用航空器飞行事故应急预案、各县（区）突发事件总体应急预案、本预案涉及的部门和救援队伍制定的工作手册和救援行动方案组成。本预案与《巴中市突发事件总体应急预案（试行）》相衔接。

**东航坠机事故救援工作总结15**

预案的管理

本预案由普陀山机场公司制订，报市政府批准后实施。市航空应急救援领导小组各有关成员单位、有关县（区）政府、功能区管委会依据本预案制定相关子预案。

预案的更新

随着民用航空紧急事件应急对策的不断完善和民用航空紧急事件应急救援机构的调整，需及时对预案进行评估，原则上每3-5年修订一次并报市政府审核发布。

奖励与责任

依据《^v^关于特大安全事故行政责任追究的规定》和《舟山市突发事件总体应急预案》的有关规定，对本预案实施中的行为进行奖惩。

处置劫持民用航空器事件

处置劫持民用航空器事件，按照《浙江省处置^v^事件应急预案》执行。

预案解释

本预案由普陀山机场公司负责解释。

实施时间

本预案自印发之日起实施，原《舟山市民用航空紧急事件应急救援预案》（舟政办发〔20\_〕156号）同时作废。

摘 要：《客舱设备与服务》课程高职院校空乘专业的核心课程，本课程的教学效果决定了高职院校空乘专业学生的职业技能的高低。然而传统的教学方法多利用理论教学来讲授知识，学生对知识的掌握情况不是很好，所以《客舱设备与服务》课程教学方法改革势在必行，根据西航职院《客舱设备与服务》课程教学团队多年来的工作经验，主要以教学思路改革为主线，各种教学方法改革为表现形式，将本课程的改革进行了汇总。

关键词：客舱服务 教学方法 改革

客舱服务质量是航空公司的窗口之一,客舱服务质量直接决定旅客对航空公司形象的评价。客舱服务既是民航服务的核心内容,也是集中体现乘务人员综合素质，客舱服务质量是考验空乘人员专业技能的重要环节。这就决定了《客舱设备与服务》这门课程对于高职院校空中乘务专业教学的重要性。

1.教学方法改革的必然性

《客舱设备与服务》课程是高职空中乘务专业的一门专业核心课程。它既是对前期所学专业课程如民航概论、航空运输地理、服务礼仪、形象设计等的综合运用,又是学习机上急救和应急处置课程的基础。在《客舱设备与服务》课程教学中能够集中体现空乘专业学生的综合技能。其课程教学效果直接影响学生质量和专业建设成效。适合当今学情的教学方法决定着决定整个空乘专业教学体系的运行效果。西航职院《客舱设备与服务》课程的教学团队根据多年的教学实践，以工作任务导向为思路进行《客舱设备与服务》课程教学方法改革。

2.教学方法改革情况如下：

教学思路改革

教学思路的改革有利于采用多种教学方法相结合的方式授课，并能使是学生尽快的接受新的知识。西航职院《客舱设备与服务》课程教学团队根据多年来的工作经验，设计了十个教学情境。内容如下：

学习情境一:航前准备会,一名乘务员在接受飞行任务书之后,首先进行个人准备包括飞经地标介绍和个人仪表等内容,然后到达基地参加由本次航班乘务长所主持的航前准备会.

学习情境二:设备清查:到达飞机之后,要对厨房设备卫生间设备psu旅客服务组件各种应急设备进行检查.以及机供品清点

学习情境三:欢迎旅客:直接准备完毕之后,旅客登机,乘务员安排旅客就坐,帮助旅客摆放行李。

学习情境四:关闭舱门: 得到机长许可之后关闭舱门,并将滑梯杆预位.

学习情境五:安全演示:每次航班都会为旅客进行安全演示,介绍部分应急设备的使用方法.

学习情境六:安全检查:在飞机起飞之前,巡视客舱并.进行安全检查,即让旅客系好安全带打开遮光板调直座椅靠背关闭电子设备等.

学习情境七:书报服务:飞机平飞之后,乘务员为旅客发放报纸和杂志.

学习情境八:餐饮服务:为旅客提供饮料和餐食.

学习情境九:细微服务:在航班飞行过程中,客舱乘务员会不时的巡舱,观察旅客需求,并提供相应的解决方案,包括加水打开阅读灯等工作.

学习情境十:航后讲评:航班到达目的地之后,打开舱门旅客下机,完成交接工作之后,乘务员完成由乘务长主持的航后点评会议,进行总结和评估.

当十个教学情境学习完毕后,学生不但学会了客舱服务设备应急设备的构成及使用方法,而且学习到了客舱服务的标准和服务流程.不仅对本课程的内容有了充分的掌握,也将服务礼仪形象设计英语口语视听说和航空运输地理课程学习的内容进行里综合运用.提高了学生的操作能力沟通能力从而使学生总体素质有所提高.

教学方法改革

《客舱设备与服务》课程以工作任务为导向，采取多种教学方法相结合的授课方式授课,最常用的教学方法包括示范教学法模拟教学法项目教学法,采用的教学手段包括多媒体教学,情景模拟,小组讨论等方法,我门将多种教学方法交替使用,综合应用.所有的教学方法和教学手段都是为了激发学生的学习兴趣.

考核方式改革

原考核方式是在教学结束之后进行试卷考核，再结合平时出勤及课堂表现，给出最终成绩。改革后的《客舱设备与服务》课程的最终考核是将学生学习过程考评,终结性考评,及学习态度考评相结合的方式.给出最终成绩.

教学场地改革

在学校的大力支持下, 《客舱设备与服务》课程的教学场地丰富，尤其是实训条件比较丰富,校内实训条件包括模拟客舱实验室,在这里学生可以进行服务流程训练还有形体训练室,在这里可以进行安全演示和服务规范动作等内容的练习.

校外实训地点包括首都机场,西安咸阳国际机场vip接待,西飞宾馆等.

师资结构改革

师资结构的改革主要是引进航空公司的专业人员参与到教学工作中。现在的教学团队专职教师占多半,并且大部分拥有国际航协的空乘教员资格证,外聘教师都来自航空公司.学历方面硕士研究生占大部分.高级职称也占多半.

3.改革后教学效果

提升学生素质

客舱乘务员的每一个细微的一个动作都代表了她个人和航空公司,如何提高服务质量要从细节抓起,通过教学方法改革后的课程学习,学生深刻的意识到了这点.比如在旅客登记之后,2号乘务员负责清点人数,在没有强调要领之前,是这样,如果你是二排d坐得乘客,心理感受如何,应该这样,这个姿势她们学过,都会,但不知道什么时候用.两外起飞之前乘务长巡舱,双臂展开,十分不雅,应该单手,去一边,回来一边就可以了.学生刚开始在模拟客舱上课时都穿着平时的衣服,那他们做练习之后,自己都感觉效果不好,当换上职业装之后,同样的动作,就像乘务员做出来的.平常倒水时都是这样,但在客舱中是禁忌,原因是,机上服务时经常遇到气流颠簸,这么高,很容易撒到旅客身上.这样的例子还有许多。

提高面试成功率和培训合格率

教学方法改革之后的教学效果第二个体现是提高面试成功率和培训合格率.空姐面试成功率平均百分之五.通过了三年系统的专业学习,使学生在面试中的形象展示,专业笔试,综合能力测试环节的通过率都大幅度提高.另外面试成功之后航空公司会进行专业培训,其淘汰率较高,而通过本课程的学习后,培训合格率相对较高。

1. 严是爱松是害，发生事故坑三代。

2. 安全为了生产，生产必须安全。

3. 粗心大意是事故的温床，马虎是安全航道的暗礁。

4. 宁绕百丈远，不冒一步险。

5. 落实安全规章制度，强化安全防范措施。

6. 防事故年年平安福满门，讲安全人人健康乐万家。

7. 疏忽一时，痛苦一世。

8. 时时注意安全，处处预防事故。

9. 生产再忙，安全不忘。

10. 安全保健康，千金及不上。

11. 人人讲安全，事事为安全;时时想安全，处处要安全。

12. 安全勤劳，生活美好。

13. 寒霜偏打无根草，事故专找懒惰人。

14. 生产必须安全，安全促进生产。

15. 出门挣钱不容易，安全千万要注意。

16. 打工千日苦，不酿一时祸。

17. 严是爱松是害。搞好安全利三代。

18.平安校园我爱你。.心中时刻有平安，平安永在我身边。

19. 安全你一个，幸福全家人。

20.平安比什么都重要。

情景模拟教学是指创设教学内容所需要的接近实际工作或生活的场景，由学员在这种场景中分别担任不同角色，教师在一旁进行指导、分析，并做出最后总结的一种虚拟实践性培训方法。这种方法可让学员如临其境，锻炼学员的实际操作能力，同时还兼备趣味性，往往深受学员的喜爱，被广泛地运用于实践性、应用性较强的课程教学中。

航空公司客舱安全培训的目标是培养机组应对突发情况的能力，其课程设置和教学方法也均围绕着这一培养目标而设置。民航史上多起突发事件造成的生命和财产损失，某种程度上也说明了机组成员因缺乏行之有效的培训而导致处置突发情况能力的水平偏低，安全技能不足。为有效地提高广大机组应对突发情况的能力，有必要采取切实有效的措施来提高教学培训的针对性、实效性。虽然，航空公司客舱安全培训一向都非常注重客舱实训，开展理论教学的同时强调实践和操作能力，以期让受训学员快速掌握客舱安全技能。但是，客舱安全实训强调的是安全技能的掌握，在应对一些突发情况时的应急处置能力仍然是客舱安全培训中的薄弱环节。因此，深化教学方法改革，在客舱安全培训中采用情景模拟教学法，不失为客舱安全培训中重要的改革举措。

在客舱安全培训中实施情景模拟教学的目标，就是转变传统安全培训的理念，根据培训科目操作性和实践性强的特点，充分地利用情景再现，模拟突发事件发生的过程，为学员提供各种情景体验，通过学员与教员的教学互动，提高学员在训练过程中的判断能力、处置能力，提高培训的有效性和针对性。现行航空公司安全培训的情景模拟教学适用的范围非常广泛，既可作为理论授课型教学的补充，又可应用于实操技能培训，其内容涵盖机上火灾处置、紧急撤离、紧急开舱门、机上应急救护等。任何一个客舱安全培训科目情景模拟教学的实施，都离不开教学案例设计、教学实施和教学评估这三个环节。

一、教学案例设计

教学案例设计是客舱安全培训情景模拟教学中的关键，案例设计是否典型、是否有代表性直接关系到情景模拟教学的成败。因此在设计案例时，首先要对培训对象的机上岗位进行分析，根据培训对象不同的岗位需求来确定不同的案例情景。教员需要根据不同岗位的职责，围绕当前民航安全生产中的突出问题，发现机组成员职业能力中的薄弱环节，据此来选择和设计情景模拟案例。比如针对当前比较突出的机上颠簸事件，可以选择和设计航空器突遇强气流颠簸下驾驶舱飞行员和客舱乘务员间如何配合以保证机上人员安全的情景案件进行演练。针对飞行员，应强调其在突发紧急情况下相互配合协调的能力和对飞机的掌控能力；对乘务员，则侧重其对自身的保护和对旅客的安抚。其次，设计教学案例要具有代表性、针对性，保证每一次的案例模拟都能够解决学员较为常见或较为棘手的问题，提高他们的应急处置能力。因而教员要注意及时收集国内外航空业界发生的一些典型案例，重点是收集失败案例，形成鲜活的情景模拟案例素材，以便总结经验教训，加强培训的针对性。

比如国内某航空公司两名新招收的空乘人员在执行飞往拉萨的高原航线上，在飞机降落后，舱门还处于预位状态下打开舱门放出滑梯的事件，从表面上看，这只是一起机组由于不熟悉机舱设备的使用而造成的工作失误，实际上反映了乘务员未能切实领会并履行ccar121部文件中关于紧急出口规定而造成的一起违规案例。

教学案例在设计好情景、遴选典型素材后，接下来便是教学案例的编写。案例的编写对情景模拟教学的实施起到一个提纲挈领的作用，能进一步明确情景模拟教学的目标。一般而言，案例的编写涵盖了演练目标、演练内容、角色分配、角色说明和演练设施（如场地、设备、道具等）这五部分的内容。情景模拟案例的编写，既要直观、让人能一目了然；又要简约，不宜细节化写成如同剧本，而是给学员提供一个自由发挥的空间，让他们参与到其中，从实践的角度多方位多层次去发现问题、思考问题，提供多种意见，激发他们灵活处置的能力。

二、教学实施

在教学实施的过程中，一方面，教员应当认真观看，不随意打断学员情景模拟的过程。另一方面，教员并不是完全将舞台交给学员，自己只作壁上观，而是要做到“隐而不退”，要控制现场进度，防止出现偏离教学目的的现象。换而言之，也就是在情景模拟实施前和实施中，教员都要起到引导和指导的作用。情景模拟之前，教员要再次明确情景模拟的目标和基本要领；情景模拟实施中，要及时反馈和强化模拟的角色，以提高和巩固学员的训练技能。以陆地撤离情景模拟教学为例，教学过程中，教员需要留意观察学员的模拟角色扮演，当出现一些严重错误和意外情况的时候，要及时对学员进行纠正和引导，以免出现更大的错误而影响模拟。此外，针对一些没有工作经验的新乘务员，教员还需要向学员演示正确的操作方法，特别是当学员在模拟练习中存在较大困难时，学员通过观察教员的示范，可以显著地提高他们的学习效能。例如，在紧急情况开舱门撤离旅客时，由于新员工还未有工作经验，不能领悟开舱门撤离的紧迫性，作为教员就有必要设置飞机处于爆炸边缘的场景，示范如何在尽可能短的时间内判断外部情况，并打开舱门放出滑梯，组织旅客撤离的标准程序。 培训的实效。

情景模拟的实施，应尽可能让每个学员参与其中，营造逼真的氛围，以便于学生尽快进入角色。因此，模拟现场应当选择在动态模拟舱，利用多媒体的声、光、电、烟雾等为情景模拟教学创造良好的条件，为创设教学情景提供更加丰富的手段。情景模拟教学过程中，应要求未参加模拟训练的学员认真观看，以便在模拟结束后进行讨论，分析模拟案例中涉及的有关问题，指出其中的不足。如有条件，可以安排进行全程录像，通过这些录像，可以使学员对他们各自不同的模拟角色进行观察和自

我评价。此外，通过录像的回放，还有助于教员正确地评估学员的优点和不足之处，以便于学生回顾揣摩、查找问题，不断改善。

三、教学评估

教学的评估可以分为教员评估、演练者自身评估和旁观学员的评估。客舱安全培训情景模拟教学实施结束后，应先让演练者通过观看录像资料，发现自身和他人的优缺点以及完成训练科目的能力。紧接着，让旁观的学员对演练者的表现进行集体讨论，指出优点和不足。这样一来，既调动了学员学习的积极性，又拓宽了学员的知识面；既培养了独立思维的习惯，又提高了迅速反应和灵活处置的水平；既发现了自身的优势和不足，又帮助其他学员找到改进和提高的方向。比如，在对应急处置进行情景模拟演习后，各演练小组要对本组的演练进行总结，谈谈本组在角色安排，应急处置中的有关程序的考虑，为什么要做出这样的决策，有没有其他方案，所做的应急情况处置有什么理论依据等，以便相互了解。其次，其他小组的学生对模拟示范小组的处置程序发表看法，指出模拟过程中有哪些比较成功的地方，有哪些不足之处，有哪些值得学习与借鉴，同时，也应当根据案例的内容，谈谈应急情况处置程序与所学的知识有没有出入，理论和实践有没有脱节，对模拟的案例本身进行深入的分析和讨论。最后，则是教员的总结和评估。教员在评价过程中，应当充分肯定学员的各种不同见解和操作的合理性，尊重学员的意见。如有不足之处，以通过提问和讨论的方式，让学员自我纠正，切忌简单地公布“标准答案”，关键是要引导学生从案例模拟处置中吸取教训，提升安全技能，提高专业素质。每一次情景模拟教学完成后，教员还应对模拟教学中情景模拟的总体情况、情景案例缺陷及改进方法、情景模拟涉及的技能及要求、团队成员角色模拟及配合情况等进行总结，以便于进一步的改进。

客舱安全培训是实践性、操作性非常强的专业培训。培训是否有效将直接影响到航空飞行安全。轰动民航界的“哈德逊河上的奇迹”则对客舱安全培训的重要作用做了一个最佳的诠释。全美航空公司一架空中客车a320客机在起飞后不久坠入纽约哈德逊河中，机上155人全部获救。该航班机长切斯利•舒伦伯格被美国媒体称为英雄，认为他的高超技术和沉稳反应挽救了机上乘客和机组人员的生命，创造了“哈德逊河上的奇迹”。但与此同时，我们也应客观地看到，若没有机上全体机组成员迅速反应、有效配合，引导乘客疏散，这个紧急水上撤离或许也不会如此完美，而这正是训练有素的应急处置能力所起到的核心作用。

总而言之，教员在客舱安全培训中应用情景模拟教学法，选取一些典型的、有价值的、有代表性的案例作为情景模拟的主题，安排好模拟角色，设计好教学环节，增强了师生互动，实现了教学相长。在整个教学过程中，情景模拟的应用不仅强化了学生对基础理论知识的理解和记忆，还能寓乐于学，通过有效引导他们发问、思考和辩论，调动其学习的积极性、主动性，改变了长期以来教与学严重脱节的局面，实现了教与学的真正结合，全面提升了学员面对突发情况的处置能力，增强了客舱安全

根据县森林消防指挥部《处理森林火灾事故预案》的指示精神，结合我镇实际情况和森林火灾发生规律，制订本预案：

一、凡发生森林火警，都应按照行政村委或起火单位直接处理。发生下列森林火灾事故，由镇森林消防领导小组组织有关部门进行处理。

1、跨村行政界限或部分插花山，明火半小时仍未得到控制或受害面积在五亩以上的森林火警火灾。

2、发生在镇界、县界边线上的森林火灾。

3、造成人身伤亡的森林火灾。

4、需要镇支持扑救的森林火灾。

二、扑火领导

1、组织领导

⑴镇森林消防领导小组办公室及党政办公室接到上述森林火灾事故报告后，值班人员应立即向镇森林消防领导小组组长及镇政府主要领导报告。

⑵镇森林消防领导小组办公室根据镇森林消防领导小组组长及镇政府主要领导的批示，立即向有关镇、村通报情况，做好应急准备，部署紧急措施。

⑶镇森林消防领导小组依据火灾情况，必要时，立即组织镇森林消防扑火队、派出所及镇属部门，迅速赶赴现场，帮助起火单位做好扑救工作，负责向现场提供后勤支持，及时向上一级有关部门及有关单位做好联系工作。

2、扑救原则

根据火势状况，扑救山火要掌握：⑴以发动就近群众扑救为主，采用人海战术方针，实行直接扑火；⑵必要时可采取“牺牲局部、保存全局”的战略，采用开辟防火隔离带，阻止山火蔓延；⑶山火扑灭后，一定要留守现场，以防死灰复燃。

3、扑火力量

发生火警、火灾后，各村委要迅速组织群众上山扑救，同时镇政府和镇森林消防领导小组可指令派出所、镇森林消防义务扑火队参加扑救。

4、通讯联络

第二十四条民航局支持第三方机构建立中国民用航空安全自愿报告系统，并委托第三方机构负责该系统的运行。

第二十五条中国民用航空安全自愿报告系统运行的基本原则是自愿性、保密性和非处罚性。

第二十七条中国民用航空安全自愿报告系统收集的报告内容如下：

(一)涉及航空器不良的`运行环境、设备设施缺陷的报告;

(二)涉及到执行标准、飞行程序困难的事件报告;

(三)除事故、事故征候和一般事件以外其他影响航空安全的事件报告。

第二十八条中国民用航空安全自愿报告系统收到的报告，按以下步骤处理：

(一)接收到报告后，确定是否符合中国民用航空安全自愿报告系统收集的报告内容，通知报告人受理情况;

(二)核查报告内容，视情联系报告人补充信息;

(三)去除报告中涉及的识别信息，编写分析报告，提出安全建议;

(四)视情向相关单位提供信息，发布告警信息、信息简报和信息通告。

**东航坠机事故救援工作总结16**

20\_年3月21日，这个本该春意盎然的日子，发生了让我们中国同胞们潸然泪下的噩耗，东航MU5735航班在广西壮族自治区藤县附近山林坠毁并引发山火。本应于当天14点52分到达广州白云国际机场的132名乘客以及机组人员遇难。

当我看到这则消息后，第一感觉是无比的悲痛。甚至能切身感觉到飞机遇难成员在飞机坠毁前一刻内心的绝望。在之后，我也怀着悲痛的心情写下了这篇文章，写下了我作为遇难人员同胞的一些感触。

> 上一秒再见，下一秒的再也不见，无常如此之近，近到令人措手不及。

人生若只如常，多么幸福，珍惜的一切都在，多么美好。

>无常，其实是朋友，提醒着我们痛苦会过去，记得学习；提醒着我们幸福会过去，记得珍惜。提醒着有一天，我们终将离开身边熟悉的一切，只是那一天何时来？谁也说不准。

>于是珍惜当下，成为了一种自然，也是一种必然。

试着与生活中的无常做朋友，久了，眼前的一切会变得柔软，平时在意的，渐渐淡了，偶尔烦恼的，似乎没那么重要了。剩下的，那些你真正应该在乎的，终于重新进入了你的世界。

>那会是爱，满满的爱。

怕来不及多做些什么，于是拼了命的付出，怕来不及多说点什么，于是拼了命的叮咛。>那一瞬间，我们终于提起了些什么，也终于放下了些什么。

与无常为友，眼泪，会多了些感动，微笑，会多了些感谢。你会懂得，人生不过只是向老天爷借点时间，与近身的缘分，好好见面，好好道别，提醒着彼此都要好好的，再见面时，都要成为那个更美好的自己。

这就是人生，平平淡淡，简简单单，我们都懂得，只是偶尔忙了，忘了……

**东航坠机事故救援工作总结17**

航空器事故预警

本预案所称的航空器事故预警，是指航空器出现可能发生事故的紧急情况时，对可能引发事故的性质和严重程度的预先判断。

航空器事故预警程序

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！