

“不管工作到多晚、多累,当看到一架架飞机顺利起飞与降落,安全地完成飞行任务回港后,心情总是放松的。”协调与保障航班飞行的各个环节是生产指挥中心最根本的职责,在这个年轻人居多的岗位上,有一位老大哥,一干就是十年。他,就是李希玉。

本报记者 白新鑫

飞行 “大管家”

李希玉:航班背后的男人



1 昔日空管今朝指挥,团队老大哥华丽转身

43岁的李希玉是山航烟台分公司生产指挥中心的一名指挥员,成熟、稳重、果断是他给大家的印象。生产指挥中心团队13名员工,除了李希玉,都是二三十岁的年轻小伙子。这位团队老大哥在自己的岗位上十年如一日地坚守,保障航班的顺利运行。

李希玉1971年生,1996年大学毕业后到威海机场工作。经过中国民航大学空管专业一年的培训,李希玉成为一名空管员。他感慨,如果不是因为有空管员的经历,自己不可能进入山航,也不会有今天的自己。

2001年,怀揣着更大的梦想,李希玉来到了山航。因为有之前空管的工作经验,李希玉很顺利地进入山航托管的东营机场继续从事空管工作。为了能够丰富自己的视野,拓宽自己的业务能力,2004年1月份,李希玉来到了烟台分公司生产指挥中心。这里的工作虽说与空管员有很多共通点,但工作内容却更多、更杂了。

李希玉介绍说,生产指挥中心的工作与AOC(运行控制中心)密不可分,很多工作需要与济南的AOC协调,在AOC的指导下完成航班的现场组织、指

挥、调度和航务支持。“通俗地讲,就是为了保障航班的顺利运行与参与航班运行保障的各个环节之间的协调工作。”李希玉解释。清洁队、配餐、加油、加水、排污、柜台办理值机,每一个环节都需要在生产指挥中心的实时监控下,一旦有环节出现问题,李希玉就会立刻做出反应,协调各个部门。

身处年轻人居多的团队,已过不惑之年的李希玉自然就成为了这个团队的老大哥。“老大哥就要有个老大哥的样子。”李希玉这样说,也是这样做的。每天上班,李希玉都早早地来到办

公室,做好一天的准备工作,因为要比最早出港的航班提前1个半小时到岗,一般是早上5点20分就到岗。打开各种设备,监控,天气系统、FOC系统、CDM系统,从这一刻开始,李希玉就要一直守候在显示器边,时刻盯着航班的动态,处理各种突发情况。

飞行员出发前1小时10分钟会来李希玉处领取航行资料,这是飞行员必不可少的东西,飞行计划、天气实况、高低空预告图、航行通告等有关本航班飞行的详细资料都在这里,缺少它飞行就无法正常进行。

链接

周末夫妻 聚少离多

工作专家对家人愧疚

说起家人,之前一直认真向记者介绍工作的李希玉眉头一皱。对于妻子,对于孩子,李希玉直言自己心里一直有愧疚。

李希玉的妻子是一名教师,在日照工作,这些年来,夫妻二人一直是相隔两地,妻子在威海一边工作一边带孩子,李希玉独身在烟台工作。

一家人最开心的时刻便是周末,最初的时候是李希玉利用周末回去跟妻子孩子团聚,后来慢慢地就变成妻子带着孩子来烟台看望李希玉。一家人开心地度过短暂的周末时光。“工作越来越忙,妻子跟孩子都很理解我。”

由于跟妻子孩子相隔两地,家里的事李希玉几乎都顾不上,孩子小时候身体差,经常生病,动不动就得肺炎,动辄住院,最多的一次一连住了20多天院,基本都是妻子跟家人照顾孩子。

为了弥补对孩子的亏欠,2009年,李希玉带儿子来到了烟台,这位工作繁忙的老爸开始抽出时间来照顾孩子。“其实还是家里的老人帮着照看孩子,这几年情况好多了,孩子现在上了初中,在家时我就给他做饭,上班时就给他留下钱让他自己买点吃。”

说起懂事的孩子,李希玉抑制不住自豪感。李希玉的孩子非常独立,不用他操太多心,孩子对爸爸的工作也非常理解。提到对儿子的期待,李希玉说:“只要人心眼没问题,做一个正直的人,那就是对社会有用的人,不必大富大贵,有一技之长,平平安安地生活就足够了。”

2 兼职神秘“情报员”,耳听八方分秒必争

李希玉向记者介绍,烟台生产指挥中心与济南不同,他们除了生产保障的工作外,还要肩负一部分放行以及情报收集的工作,而在济南,这些工作都在AOC有专人负责。

说起情报收集,李希玉介绍,飞行员在起飞前都会领取一个资料箱,除了之前说到的航行资料,里面还包括了每个机场的飞行程序等关于机场的详细资料,每一个机场的资料都不一样,像北京机场光是资料就有30多页。为了保障飞行员能够快速准确的找到相关机场的资料,李希玉每天早晨都会在飞行员来领取资料箱之前把有关于该航班起飞、降落以及相关可选择备降的机场资料找出来放在一起。“如果不这样,全国大大小小那么多机场,飞行员一个个去找很麻烦。”

因为每个机场都可能随时

发生变化,民航局规定,每28天,机场的航行资料就要更新一次。也就是说,每28天就是一个更新周期,李希玉要负责分拣、修订十几个资料箱,每天要把次日6架飞机配用的资料箱再做一次检查。

除了机场资料这样有固定周期的情报收集外,李希玉告诉记者,经常还会有很多意想不到的突发事件发生。有时候有的机场的盲降系统出了问题,或是机场跑道出现问题,又或是某个地区有突发的人工降雨等等,相关部门都会在第一时间发布信息,为了不影响信息的时效性,李希玉必须一直坐在电脑跟前奋战,时刻对着电脑显示器,不断地刷新界面,收集类似的突发情报,一刻不停地忙碌着。

李希玉半开玩笑地说,他们的办公室可不是随便就能进的,“进来的人也待不住。”塔台频

率、签派频率、对讲机、电话铃声,各种各样的声音汇聚在一起,记者乍一进入,就被这些声音给打乱了思维,有些疯狂。“我们都习惯了,可以自动屏蔽其他声音,耳朵里听到的只有我们需要的声音,该听到的我们不会漏掉。”李希玉淡定地告诉记者。

回忆起之前的一次工作,李希玉印象深刻。有一次,他正在忙着接电话,塔台那边突然传来声音:“SC4857起飞稍等,刚才听区调讲,去北京的航班有备降的。”听到这个消息,李希玉马上拿起电话,把这一信息告诉总部放行签派员,让他尽快了解情况。

此时,李希玉查看北京雷达图时发现,北京的西南面有一片很强的雷雨区正向机场方向移动。此时,又传来塔台管制员的声音:“SC4857,区调限制你20:55前起飞,流控很严重。”机组接

到指令后,开始准备起飞。这时放行签派员的电话还没到,李希玉当即再次拿起电话:“SC4857马上起飞,北京情况怎样?”通话进行时,飞机正滑向跑道头。

情况紧急,李希玉再一次询问放行签派员:“飞机快滑到跑道头了,赶快决断,是走还是滑回?”放行签派员短暂权衡后做出了让飞机滑回的决定,李希玉立即拿起电话:“塔台,我山航,SC4857先不要起飞,告诉他联系我。”

时机稍纵即逝,最后飞机滑回停机位。事后证明李希玉的果断抉择是对的,北京天气变坏得太快了,先前从烟台起飞去北京的航班一个返航,一个备降去济南,外地去北京的航班也大多去济南、天津备降。一次稍纵即逝的时机把握,为山航节省了不必要的开支,更保证了乘客的安全。

3 身在“雪窝子”,每年除冰都是大工程

李希玉告诉记者,在烟台生产指挥中心的每个人都算是了解飞机性能的“半个专家”,因为需要兼顾一部分的放行工作,所以李希玉必须清楚地了解飞机的性能、油耗、速度、起飞降落的距离,有一个清晰的预判。众所周知,汽车性能好不好,刹车距离很关键,飞机也是这个道理。“我们只是大概了解,起辅助的作用,在济南有专门的性能部门。”但就是这样的辅助,时间久了也算得上是

“半个专家”。

李希玉回忆,有一次台风影响烟台,雨下得非常大,机场积水排不出去,跑道上都有了积水。当时值班的正是李希玉,接到机场塔台的通知要求航班去青岛备降。李希玉解释,跑道长3200米,积水位长400米,且位于跑道尽头,剩余的跑道长度完全可以满足飞机的降落条件。李希玉跟机长以及塔台沟通后,塔台最后同意不选择备降,飞机顺利降落。

天气逐渐变冷,冬季马上就要到来,李希玉说,烟台与其他地方不同,一到冬天就下大雪。“烟台是一个雪窝子,一到冬天经常会下暴雪,温度也非常低,这就涉及到飞机冬季除冰的保障工作。”

飞机外表一旦结冰,就会影响飞机升力,必须除冰。飞机外表的明冰首先需要用除冰剂清除,清除明冰以后还需要给飞机涂上一层防冰液,否则很快飞机外表又会因为低温而二

次结冰。这个除冰的过程由机务来完成,但整个过程都在生产指挥中心的监控下。李希玉介绍,他们会通过CDM系统(协同放行系统)来了解飞机具体的起飞时刻,然后评估天气温度,预判一个除冰以及防冰的最佳时间,通知负责除冰的机务人员及时除冰。

“各种因素都会影响到除冰效果,这项工作虽然繁琐,但谁都不会大意,一切为了安全。”李希玉说。