



对飞机来说,天空、飞行员、空姐是“标配”。当飞机落地后,陪伴它的不仅是空荡荡的机库,还有一群忠实且敏锐的伙伴——他们穿着灰蓝色的工装,出现在或寒冷或暴晒的机坪上,活动在深夜或凌晨的机库中,无视严寒酷暑与风吹雨打,严谨精确地对着机身进行检查和保养。来自山航工程技术公司厦门维修基地的机务小哥们如此形容他们与飞机的关系:“我们是飞机在地面上最好的伙伴。”

山航工程技术公司厦门维修基地机务:

“我们是飞机在地面上最好的伙伴”

文/本报记者 杨万卿
片/通讯员 徐戴维

总也赶不上的班车

山航工程技术公司厦门维修基地机务徐王康是浙江人,自从2011年来到山航,他已在机务岗位工作了5年,目前是航线中队的一名班组长。

记者采访他的那天,清晨4点徐王康就起床了。简单洗漱后,他坐上4点半的班车前往机场。因为住处距离机场比较近,只有七八公里,4:55他就到了机场。5点,他拿到自己的工具,开始对飞机进行航前检查。“飞机最早一班是6点出港,在机组人员到达前,我们必须完成对飞机的检查维护。”徐王康说。

到了上午9点,机坪上温度达到了60℃,徐王康还是不能下班。“我们比旅客苦多了。”徐王康说,连续的高温让厦门机场停机坪切换至“烧烤模式”,可机务人员必须在这样的环境下坚守,以确保飞机安全起降。对在烈日下持续暴晒的机务人员来说,白天的机坪就像一个巨大的烧烤架。

上午10点,徐王康的航前工作终于告一段落,准备回家。“如果过站航班有突发故障,搞不好还得中途回机场。”根据航班任务的安排,他需要晚上10点进场对飞机进行航后检查。当天有两班负责航后检查的机务班组,头一组是傍晚6点进场,徐王康是第二组。“比我们提前进场的兄弟们不一定就下班早,我们干活一直干到第二天早上6点是新常态。”

徐王康告诉记者,每天清晨都有班车专门接负责航后检查的机务下班。原本班车从机场发车的时间是早上5点,没几天班车司机就发现,按点发车根本拉不到人,这群机务小哥无法在5点准时下班。于是,班车出发时间推后了半小时。没想到,即使推迟到了5点半,能赶上回家班车的机务也寥寥无几。由于6点还需要接位于市区的机组进场,这趟班车大多数时间几乎都不得不空车返回。

“我们这就叫从进场‘high’到天亮,从我们的微信工作群就可以看出来,大家最活跃的时段永远在凌晨三四点钟。”徐王康笑道。

从“擦飞机”做起

1990年出生的姚以立是福建莆田人,2013年进入山航。经过一年的培训后,2014年5月份,姚以立来到厦门,成为了维修中队一名新人。

“每个刚到工作岗位的机务,都要从擦飞机做起。”姚以立说,自己刚来到山航工程技术公司厦门维修基地,每天擦着飞机心

里确实有些落差,不免有些浮躁。“但时间一久,自己的性子好像也被磨平了,对擦飞机也不那么抵触了。”他笑道,擦飞机的活儿虽然没啥技术含量,却能“磨”出踏实沉稳的机务作风,“毕竟机务工作不管到哪个阶段都是比较枯燥的,需要静得下心来。”

擦飞机看似简单,其实并不是把飞机擦干净就了事。在擦飞机的过程中,新人可以逐渐熟悉飞机部件,还能学着协助检查一些问题。

姚以立告诉记者,擦飞机是机务每天必须要做的工作,主要擦镜面、发动机叶片、起落架等,这些部位经常会有油迹或是小

动物的血迹,擦起来简单却也辛苦。“尤其到了夏天,发动机非常热,甚至能达到200℃左右,人待在发动机附近很难熬。”而擦飞机的姿势也各异,最高难度的要属“躺着擦”,这个姿势像修车的底盘一样,主要为了检查发动机底下有没有裂纹。

“擦飞机的同时,我们也要打扫货舱、修马桶。”姚以立说,有时货舱内装过海鲜,家禽类货物,比较难打扫,气味也难闻。修马桶就更不用说了,这些都是机务的“份内工作”。

姚以立回忆说,自己的维修作风就是新人擦飞机时期养成的,每个新人从擦飞机开始,就变成了“十万个为什么”,看到不懂的就问。从师父看着干活,到干完活师父检查,再到独立干活独立检查,至今他已经带了自己的徒弟……姚以立不用再经常擦飞机了,他也从一个年轻气盛的“新人”成长为稳重细致的老员工。

春节假推到6月休

李良老家是济南的,从中国民航大学毕业,他当初一心想留在济南当一名机务,却没想到阴错阳差去了厦门。如今这个恋家的小伙子,已经在厦门安安稳稳地待下了。2014年,他进入航线中队排故组,忙时排故,闲时检查。2015年,他开始承担部门的党务工作。李良说,自己刚来厦门时,山航厦门分公司只有六七架飞机,现在已经增加到十八架了,运力数增速较快,保障压力也不免越来越大。

今年6月,李良刚刚休完为期5天的“春节假”。原来,春节假期分为年前、年中、年后,作为班组长,李良把年中的假期机会让给了其他同事,年后航班又一直在增加。经历过旺季的忙碌,等他有时间休假时,已经是夏天了。“这还是新员工来了两个月,感觉他们干活上手了,我才敢放心回家待几天。”

徐王康也是一样。在厦门工作的五年里,他在这里过了三个春节,“尤其是到了一线之后,就再也没回家过年。”徐王康有几次也想在年中休假,可

看看同部门的兄弟们,他还是没有提交自己的休假申请。“有的同事孩子第一年出生,有同事结婚第一年需要回门,我想了想自己只是想回家看看父母,就选择留在了厦门。”

回忆起第一次独自在异乡过年的情形,徐王康深有感触。“大年三十晚上11点多,最后一趟航班落地,航后检查完成后,一个人回到出租房,当时心里有点后悔,想着就算不挣这个钱了我也得回家啊!”但到了第二年,徐王康再三犹豫后还是把年中回家的机会给了别人。“大家都不容易,必须相互体谅。”

人人都有“强迫症”

机务工作是单调枯燥的,长年累月与飞机为伴,却鲜少与人打交道。久而久之,机务兄弟们在工作中都变得沉默、细致、敏锐、稳重,他们堪称最了解飞机的人。

每年7到9月都是民航业的旺季,山航同其他航空公司一样,投入了充足的航班架次,以最大的运力保障投入到航线运营中。作为保障部门,机务兄弟们更是全身心地投入到工作中去,打响“旺季攻坚战”。

“我们最基本、最不能掉以轻心的,正是细小的重复性工作,它始终考验着我们是否为一个合格机务。”李良说,按照墨菲定律,只要有1%的出事概率,机务兄弟们就必须去检查。“比如说,驾驶舱一个小灯不亮,后面就有一串设备需要一一检查。有时候就因为一个灯的问题,机务需要忙整个通宵,根本不敢放松警惕。”

不管是徐王康、姚以立还是李良,他们都认为自己有不同程度的“强迫症”。也许是职业使然,他们经常“不相信自己的眼睛和大脑”。比如李良锁门时要经过再三确认,可离开后还是不放心的。最终他可想了个招,每次锁完门都做一下特别的动作,遇到怀疑自己没锁门时,就回想自己有没有做这个动作。“关货舱门的时候也是如此,毕竟眼见不一定为实,不光得看到,还要用手摸一下。”徐王康说。

相关链接

夕进朝出,夜战机坪

2016年5月26日傍晚,山航工程技术公司厦门维修基地三分队人员迎着夜幕进场,开始准备当天的航后。因为是晚班早进场的班组,大家都干劲十足,期待可以早点顺利完成航后任务。班组长李良迅速分配了各个飞机的单机以及指令工作人员,并安排专人负责执行剩余的过站任务。眼看着航后保障任务有条不紊地运行着,突然一个“噩耗”传来——今晚恐怕又要熬通宵了。

原来,当晚八点多,班组成员姚以立在执行例行的机下绕机检查时,打开左发IDG(整体驱动发动机)后,旁通指示销弹出,在接口处的铭牌上留下一道划痕。他从铭牌上的标记刻痕次数获知,该IDG已经是第四次弹出。按规定,IDG第四次弹出就需要立即更换,姚以立马上将情况报告了分队长和值班经理。

由于IDG本体重量近200斤,装卸难度高,当晚负责的班组更换经验不多,班组长李良安排此次更换工作由姚以立和另一位经验较为丰富的同事主要负责。两人在接到任务后,先查阅相关资料,仔细研究IDG周围的

管路分布,详细分解管路拆装的每一项步骤。在准备好所有需要的工具、航材和耗材之后,直奔机位。晚上11点,发动机逐渐冷却下来,班组其他人员也在结束了航后任务纷纷赶来协助更换。最终,机务人员采用一人在下肩扛,多人在侧面托举的拆卸方式拆下了IDG组件。

拆卸完毕,大家的心情却轻松不下来。连拆都这么费劲,安装难度可想而知。要完成安装,必须将接近200斤的IDG托举到与安装轴同一高度,且前后左右必须保持平齐。在保持该状态固定不动的前提下,逐渐调节旋转轴上的花键直至与AGB(附件齿轮箱)上的齿轮吻合,才能安装上。所有这些操作还必须在狭窄且周围密布管路的区域内进行。对于缺乏经验的班组成员来说,经历了四次安装尝试后,当IDG啮合进安装底座的那一刻,整个工作现场都沸腾了。

地面试车正常,未见渗漏,飞机报好。经过六个小时的共同努力,B-5592飞机左发IDG的更换工作圆满结束,顺利保障了航班正常出港。