

# 山航货运部济南货站内场司机孙岐安、徐卫： 坚守心底的那条“斑马线”

清晨5点，他们从公寓来到货运机坪，按照检查单上的内容逐项检查车辆状况。发动机、刹车、油门、转向、车灯……仔细检查车辆后，他们开启了一天的工作。

司机，是他们的职业，但赋予他们更多的是安全这根弦。成为一名司机不难，但成为一名在停机坪开车的内场货运司机却不易。

► 徐卫在驾驶室内整理后视镜。



文/本报记者 白新鑫  
片/通讯员 王蒙

## 开了16年特种车

把车停在指定的停车位后，孙岐安回到了休息室，他看了看后续的航班表，为接下来的工作做着准备。

“虽然我们的工作开车，但我们开的都是特种车辆，要比在外面开车还要认真！”孙岐安是山航货运部的一名内场司机，“开车”是他的工作，但在机坪开车与在普通道路上开车有着很大的不同，稍有分神可能就会给航空安全造成影响。

“这是牵引车，我们也叫拖头，主要是用于运送旅客行李跟货物的；这是传送带车，主要用于飞机货舱进出货物；这辆是摆渡车，平时我们就是开它带着货运员工在机坪穿梭。”孙岐安带着记者参观了他们驾驶的货运特种车辆，对每一辆车的作用跟性能，他都了如指掌，似乎聊起关于车的话题时，这位朴实的济南汉子有说不完的话。

其实，孙岐安平时话并不多，他的家就在遥墙机场附近，“以前从我家走路上班只要5分钟，不过现在稍微远了一点，但是也很近。”孙岐安说。

“他这个人特别实在，班组里不管谁有事，来替班的总是他。”刚刚完成工作回到休息室的货运司机徐卫说，因为家离着单位近，孙岐安经常会在休息时被叫来“加班”。“这是应该的，同事们家离着机场都比较远，我走着一会就能过来，谁家还没个事呀，能帮忙顶上我就帮呗！”三言两语间，孙岐安无不透露着他朴实的性格。从2001年来到山航货运部当司机，16年来不论是严寒或是酷暑，只要同事们有需要，孙岐安一定会帮忙，从没有过怨言。



孙岐安驾驶摆渡车。

## 内场开车也有驾照

在机坪开特种车辆，对于司机的要求不仅仅是在驾驶技术方面，更多的是要有较强的纪律性，“内场交通其实就像一个小型的城市交通，也有很多的交通规则要遵守。”牵引车司机徐卫告诉记者，每一名内场司机除了要具有普通的驾照外，还要通过考试考取一本内场“驾照”，只要在机坪上开车违章就会被扣分，与普通驾照一样，内场驾照也是12分，扣满12分就要重新参加考试，一次性扣3分就需要参加学习。

“掉行李及货物扣3分、超速扣1分、不按规定路线行驶扣X分……”徐卫告诉记者，在机坪上开车要打起十二分精神，稍有分神就可能被扣分了。“扣分只是一种处罚的措施，为的是让我们有更规范的操作，只有按照规定操作，才不会影响到航空安全。”孙岐安补充说。尽管已经在机坪开了16年车，但这些年来，孙岐安的内场驾照一共只被扣过2分。“我普通的驾照也没怎么扣过分，平时大家开车也要注意，

只要心里时刻想着安全，就能规避很多不必要的违章行为。”孙岐安说。

尽管作为内场司机，每个人的心里都时刻想着“安全”二字，但为了更好地保障安全，孙岐安告诉记者，山航货运部把每辆车都进行了一定的改装。“我们在油门下方安放了一个小装置，油门无法踩到底，这样我们的车辆就被限速了。”徐卫告诉记者，机坪对于车辆的速度有着严格的要求，根据路段的不同限速也不同，从5公里/小时到35公里/小时不等，在飞机周边驾驶时最大速度不能超过5公里/小时。

## 一节托盘2吨，最怕夏天高温

在这些货运特殊车辆里，牵引车是对司机的驾驶技术要求比较高的一种车，牵引车也叫拖头，在拖头的后面是4至5节行李托盘，旅客的行李跟货物就装在托盘上，每一节托盘的重量都在2吨左右，加在一起一辆牵引车的重量在8至10吨。“旅客在乘坐飞机时有时也能够看到我们的牵引车，一节一

节的托盘跟拖头连起来就像一辆小火车，穿梭在机坪上。”徐卫说。

不要以为作为一名司机，他们的工作只是开车。徐卫告诉记者，每一节牵引车的托盘，都需要他们用手拉拽到一起，通过锁扣将托盘连接扣好才能开车，每节2吨的重量一般人很难拉得动，而托盘在徐卫的拉动下似乎很顺畅，“平时干得多了，自然而然就习惯这个重量了。”徐卫说完，记者上前亲身体验了一把，结果用尽全身力气，托盘只是稍微移动了一下。就在去年，徐卫曾因为骑电动车摔倒导致肋骨及鼻梁骨折，俗话说“伤筋动骨一百天”，可徐卫在家休息了1个月就主动联系单位，想要回来工作。

“咱们现在飞机多了，任务也更艰巨了，我知道我现在还没好彻底，托盘我是拉不动，使不上劲，让我回来开车吧。”山航货运部济南货站经理张辉清楚记得徐卫当时说的这句话，“当时听到他这么说，真的很感动。”

孙岐安告诉记者，作为内场的货运司机，最让他们头疼的是夏天，每到夏季，济南都会迎来一段高温天气，机坪上温度能够达到60度，而他们驾驶的车辆都没有空调，只有一台小风扇。“夏天天热，又是暑运高峰，每天我们要在车里工作十几个小时，浑身上下都湿透了，坐在车里，屁股底下也是一直湿透的状态。”孙岐安说。休息室对他们来说就好像天堂，里面不仅有空调，还有西瓜、酸梅汤、绿豆汤等解暑饮品，每当航班空闲时他们都会在这里休息。

## 像他们这样的，一共17人

“我们平时是上2休2，第1天早上5点30分上到晚上10点30分；第二天早上5点30分上到

晚上最后一个航班结束。”徐卫告诉记者，他们工作日的第二天，航班一旦遇到延误，通宵是经常有的事。

徐卫的家在潍坊，几乎每次下班之后他都会坐着长途车回家。“上班的时候我就住在宿舍，下班了就坐车回去。”徐卫说，因为几乎每周都要乘坐那趟车，徐卫跟那位司机很熟，他们经常会一起聊天。“有时候我上车就睡觉，每次那位老哥都会提前叫醒我。”徐卫说。

孙岐安虽然不像徐卫那样，经常奔波在家与单位的路上，但因为家就在机场旁，他反而把更多的精力放在了工作上，尽管他的身体一直不是很好，可他从来没说过一个“不”字。

孙岐安告诉记者，他患有糖尿病很多年，十年前他就是班组长，因为身体原因不得不让出班组长的位置，可眼看着别人一时无法完全胜任，他主动请缨，在关键时期又顶上，直到把年轻人培养成合格的班组长他才真正放下。

就在记者采访的当天，孙岐安家里的老人还在医院的重症监护室，而为了不耽误工作，他没有跟领导请假，一直坚守在自己的岗位上。“老人病情还算稳定，在重症监护室也不允许我们进去，在医院有家人陪着，下班后我就赶紧过去替换他们，所以也就没跟领导、同事们说。”孙岐安说，尽管他曾无数次地帮有事的同事替班，可真到自己有事时，能解决的他还是不想麻烦同事。

没有华丽的言语，一字一句都透露着他们的朴实，在山航货运部，像孙岐安跟徐卫这样的司机有17人，他们各个都有着精湛的驾驶技术和优秀的意志品质。开车这项工作虽然单调又无趣，但他们却能够严格遵守制度，不论春夏秋冬他们始终遵循着规定，严守心底的那条“斑马线”。