

8月3日9时10分,在济南机场停机坪,一架从济南到桂林的航班即将起飞。身着工作服的宋国玺和同事面朝飞机站立,当飞机滑出停机位,两人挥手告别,直到飞机沿着滑行道进入跑道起飞。

这一幕,在旅客的眼里,他们仿佛是在说“拜拜”,于是有了“飞机拜拜员”的亲切称呼。宋国玺也没想到,从事幕后工作的他们竟然在网上火了起来。那么,被称为“拜拜员”的他们到底是群什么人?他们日常又是如何工作的?近日,记者来到济南机场,一探究竟。

文/片 李梦瑶 徐晓磊
实习生 魏子尧 济南报道
稿件视频策划统筹 于悦



扫码看视频

微纪录

草根力量

你在天上飞飞飞 我在地上追追追

揭秘飞机“拜拜员”：他们是如何工作的，为何引得千万网友都想应聘

飞机的专职“体检医生”

早上9点,济南机场正值暑运高峰,日航班量多日突破500架次。交过班后,换上工作服的宋国玺在值班室看到自己当天的飞机航班表,今天机务保障航班最多达109架次,而他则要保障9架飞机。

宋国玺一路小跑来到机场停机坪,保障的第一架飞机已经停稳,刚刚结束一段旅程的乘客们正通过廊桥下飞机,脸上洋溢着轻松与自在,而宋国玺的工作才刚刚开始。

提到“拜拜员”的称号,他笑了。“那只是我们整个工作流程的最后几个步骤”,他们的专业名字叫机务维修人员,“在有‘拜拜员’这个称号之前,我们说自己是修飞机的。”宋国玺说。

机务人员中又分勤务、维修和放行人员,分别担当的是“为飞机检查、诊断”的职责,主要对临停在机场的飞机进行全面检查、排故,确保起飞时,飞机各项设备参数、性能正常。最常用的就是目视检查。

“别小看‘目视检查’,检查中要充分发挥嗅觉、听觉、触觉的作用,嗅异味、听杂音、辨颜色,用手触摸、晃动,做到眼到、手到、心到。经验丰富的老师傅只瞥一眼,就能发现哪里有缺陷和问题。”宋国玺拿着一张检修表,上面对应着几十项检查内容,只要一项不合格,飞机就无法正常起飞,需全部检查合格后才能将飞机放行。

从旅客下机到新一拨旅客登机,一般有1-2小时的时间,这个时段里,机舱勤务人员需要迅速打扫客舱卫生、补充新的餐食等;地面上也有工作人员忙着给飞机加油,忙着卸行李;而宋国玺则需要静下心来,在飞机的每一寸“肌肤”上搜寻可能存在的问题。

“要看飞机外表面有没有凹痕、裂纹、刮伤,管路有没有漏油,发动机里有没有鸟击、轮胎有没有磨损超标……”工作起来的宋国玺和同事围着飞机“上蹿下跳”,一会儿蹲下,一会儿爬进发动机舱,看一项,做一项,签一项,既要细致,又要分秒必争,以免耽误下一班乘客乘机。

“这个季节,发动机里最容易卷入鸟类,损坏引擎,轮胎也是要尤为细致检查的地方,一个小洞都不能放过。”

宋国玺说,今年是他入职的第二年,能在20多分钟的标准时间内完成一架飞机的全面“体检”。

飞机维修不只是换胎,更换零件这样的简单维修,每一项维修都要求形成闭环,一旦检查发现问题或疑似问题,都必须借助一定的鉴定手段对缺陷进行等级判断,这些手段包括准确的检查方法、维护手册、维修标准等。“我们更多只是去排查问题,如果遇到大的故障,飞机还是要送到航司的维修基地做进一步排故。”宋国玺说。

人工“雷达”帮忙“倒车”

检查完毕后,宋国玺和同事也不



宋国玺正在指挥飞机进港。

能离开这架飞机,而是要在旁边耐心等待。不久后,新一拨旅客登机后,他们要把飞机安全地送回天空,一个完整的送机流程才算完毕。

看似精密的飞机也并不像人们想象得那么智能,它既不会倒车,也没有“后视镜”,更没有像汽车一样的360度全视角影像。

考虑到安全因素及相关行业标准,飞机在离开停机坪到达固定启动点前,发动机是处于关闭状态的。飞机出港到能够启动发动机的位置,这段距离,则由牵引车帮忙实现倒车。

而这时,宋国玺和同事又担当起了飞机人工“雷达”的功能,帮助飞机观察、躲避飞行路线的障碍物。

只见宋国玺的同事小张,手拿一根反光指挥棒站在飞机机翼处,眼观六路,确保飞机机翼外缘没有障碍物。而站在飞机最前头的宋国玺则拿出一个超长有线耳机,将耳机与飞机相连。牵引车推着飞机缓缓启动,远远看去,宋国玺像是在牵着绳“溜飞机”,所以这一工作又被网友称作“溜溜员”。

“这根线不是为了牵着飞机,而是我们与机长交流的通话工具。”宋国玺说,主飞机准备推出时,机长统一听塔台指挥,通过耳机告知机务人员关键信息;宋国玺再通过耳机,随时报告机长飞机的外部情况。

小张手中的指挥棒也大有奥秘,如果发现危险靠近,来不及避障,只要按下指挥棒上的按钮,同步连接车内的安全预警系统,就能让牵引车立马停下。

帮助飞机到达点位后,宋国玺将飞机前轮的固定阀门拔出。“机组,轮挡已撤除,将从左侧给手势,看手势滑出,再见!”与机长最后一次对话后,他拔出耳机盖上盖板,从安全路线撤离。这时,机舱里的机长给出要求滑

编者按

草根的力量,生生不息奋发向上。他们虽然普通,却是支撑社会发展的“脊梁”,让我们看见坚守和奋斗的力量。齐鲁晚报·齐鲁壹点特别推出“微纪录·草根力量”主题策划,聚焦一系列有故事的社会基层人物,展现他们在平凡岗位上的不平凡。

出的手势,宋国玺手势回应后,飞机缓缓启动。随后,他们站成一排,和飞机“摆手”,这既是向机长传递一种信号,飞机安全,可以滑出起飞;又是对乘客一次温馨的祝福。

直到飞机机翼完全驶过两人,他们才从固定点撤离。待宋国玺重新回到停机坪时,他刚刚检修过的飞机在天上划过一道美丽的弧线。

“哈喽员”与“抹脖子哥”

不少网友将类似的情景发在网络平台,一度成为热点话题,大家纷纷表示对这份职业的羡慕,还直呼:“怎么应聘,我很会拜拜!”

但实际上,他们的工作并不轻松。宋国玺告诉记者,目前,在济南机场,机务维修由100多人组成,分三个组,每个组30人上下,暑运期间通宵达旦负责飞机的检修与放行已经是常态化。

正值夏季,室外的阳光格外刺眼,在户外仅是站着就会流一身汗。空旷的机场上,一点遮阴物都没有,而这就是他们工作环境的常态。“夏季地表温度能够达到50摄氏度,我们的皮肤被灼得发疼;冬天要在零下20摄氏度的深夜爬上飞机的机翼除冰,手快冻僵了,但身上却淌着汗。”小张说。

如同旅客们能在手机上查询到自己的航班信息,在内部,他们也有一套自己的“信息系统”,上面显示着哪架飞机进入预计到达时间,进入几号停机坪,谁来负责接机体检等。

“暑期是最繁忙的,游客们忙着‘飞飞飞’,我们要在地上‘追追追’,全天几乎都在户外,半天也喝不上一口水。”宋国玺说,最近济南持续迎来高温天气,机务人员每天都要换下三身湿透的衣服。

此外,飞机晚点也是常有的事,有时一场大雨就会导致航班延误,原本飞机要停靠的飞机坪可能会临时更改,他们要时刻关注着航班到达信息,马不停蹄赶场子,“追”着飞机跑,每天微信步数破3万是常有的事。

机务人员接送飞机时会有很多复杂的手势,因此就诞生了很多可爱的名号,宋国玺说,“拜拜员”只是其中之一,“大家看到的‘哈喽员’‘抹脖子哥’等也都是我们的同事。”

刚送走一架航班不多时,远处传来轰鸣声,一架飞机由引航车带领由远及近,停机坪地上画了很多线,相应型号的飞机只有按线停放,才能既不露出飞机尾巴,又能让廊桥设备相连,而这全靠机务人员的手动指挥。

拐进停机坪后,只见宋国玺双手拿着指挥棒,张开双臂,先是冲着飞机交叉挥舞着指挥棒,做出“哈喽”欢迎状,其实是示意机长可以继续前进。

随后,他在腰部上下缓慢挥动指挥棒,示意飞机减速进入。飞机到达停止线时,他两手再次举起,将两根指挥棒交叉,示意机组刹车。然后,他右手的指挥棒从左至右划过脖子,这是给机长一个信号:可以关闭发动机,这也是大家看到的“抹脖子”。

待飞机发动机关闭后,宋国玺和搭档迅速将轮挡放置在飞机机轮前后,防止飞机滑行。然后对廊桥操作人员竖起大拇指,表示廊桥可以靠接飞机。这样的手势还有很多。宋国玺说,每一种手势的背后都是一个规范,代表一种承诺,传递着此刻安全的信号,可以进行下一步动作。

走红后更感责任重大

宋国玺目前负责的还只是基础性的飞机外部检修工作,而经验丰富的老师傅则还能登上飞机对驾驶舱内的仪器仪表进行校对检查。这中间隔着的一摞厚厚的“资格证书”。

机务工作对专业性要求很高。不同的飞机型号,比如常见的波音737系列和空客320系列的飞机,它们内部的各种部件、结构和电子设备都是不一样的。要想对不同机型的飞机进行检查和故障维修工作,不仅需要考取相应机型的执照证书,还要考取民航维修人员基础执照,英语要达到民航专业三级的水平。这些也仅仅是成为一个放行人员的开始。

“由于机场服务的航空公司很多,每个航空公司飞机的机型也不一样,所以工作20多年经验丰富的前辈有一二十本相关的专业证书呢!”宋国玺说,从一般勤务人员到一级维修人员,再到二级维修人员、放行人员,是他的晋升之路。但即便成为了放行人员,他们仍然不敢有一丝松懈,由于飞机系统非常庞大和复杂,并且会不断升级换代,他们需要根据遇到的故障不断研究学习并且定期更新自己的“知识库”。

宋国玺坦言,其实,公众对航空从业人员的印象一般都停留在飞行员和乘务员那里,自从“拜拜员”的称号走红后,他们的工作也逐渐被“看到”。

“我们机务人员每个人都希望,飞机成为最安全的出行方式;如果‘拜拜’这个小小的举动能带给他们的旅程带来一丝丝安全感和美好,那就够了。”宋国玺说。



宋国玺(左)和同事向起飞的飞机挥手。