

山航机组车队长陈德动：

开车和开飞机一样，要“走心”

奔波在路上
只为保障航班正点

寒潮来袭，一夜北风。1月7日，入夜后的济南气温骤降，寒风刺骨。凌晨4点35分，这座城市还沉浸在酣然睡梦之中，山航最早一辆接送地服人员的中巴车已经从济南儿童医院出发，沿着空荡荡的大街，前往遥墙国际机场。沿途地服人员陆陆续续地上了车，伴着昏黄的路灯和天边一轮冷月，车上的乘客再次进入梦乡，只有车前方司机师傅在四下悄然中全神贯注驾驶，这是他们一天工作的开始。

时针往前拨回35分钟。凌晨4点，陈德动一骨碌从温暖的被窝里爬了起来，没有在寒冷冬日早起过的人恐怕很难体会这种“熟练”背后的不易。他迅速收拾好床铺，洗漱，打开电脑，查阅正在路上行驶的机组车的信息。“这一班是负责接送最早到机场的地服人员的，每天早上4点35分在儿童医院发车，我主要负责对车辆在路上行驶进行实时监控以及调度车辆，有时遇到特殊情况车辆需要绕行不熟悉的道路，我就会在这里一边看着卫星地图一边电话指挥司机师傅们绕行。”陈德动边盯着显示器，边向记者介绍他的工作。

陈德动是山航彩虹汽服机组车队长。空间并不算大的车辆调度室里，虽然有一处暖气，但陈德动还是穿上了厚厚的大衣，依偎在暖气片旁。凌晨4点，太阳未出，寒气浓重，陈德动仍然觉得冷。凌晨4点35分，第一辆车已经出发，但这不是陈德动一天工作的开始，早在前一天下午，他的工作就已经开始了。

4点35分，从儿童医院到机场；5点05分，从山航大厦到机场；5点15分，6点20分……陈德动向记者展示着他所调度监控的机组车辆的信息。几乎每隔一段时间就会有车辆发车，往来于市区和机场。从凌晨4点35分第一辆车发车，直到第二天凌晨1点35分最后一辆机组车把最后一趟航班的机组成员安全送回家，车队这一天的工作才算完成，陈德动才能够放松下来，好好休息。每次值班，他的夜间睡眠时间只有三四个小时。“说不困那是假的，但是时间久了也就习惯了。”陈德动说。

班车也怕坏天气
遇备降忙而不乱

监控凌晨最早一班车跟午夜最后一班车，需要早起晚睡，但陈德动坦言，这还算是比较轻松的时候，白天的车辆其实才最考验整个机组车队。山航彩虹汽服在济南基地一共有21辆机组车，除了凌晨4点35分那一班接地服人员到候机楼外，其他车辆全部负责接送执行航班飞行任务的机组成员。为了保证车辆使用效率，陈德动仔细研究航班时刻表，让机组车尽量不空跑。一辆车把一个机组送到机场，紧接着接另一个结束飞行任务的机组回市里，一来一回，车辆就充分利用起来了。

和飞机一样，一旦遇到恶劣天气，机组车队就忙得不可开交。

陈德动回忆，去年有一天，北京、石家庄、天津等地遇到雷雨天气，济南机场是这些机场航班的备降机场，陈德动清楚记得，那一天忙得连饭都没吃上一口。“因为是备降机场嘛，我们公司飞这些地区的



在调度室，陈德动的对讲机时常响个不停。

航班全都来济南备降了，一下子打乱了机组车排班计划。”陈德动说。没有办法，只能临时制定计划，调度所有车辆，甚至经过机组同意后采用“拼车”的方法，每辆车一趟又一趟地接送着机组，这才解决了这场突如其来的忙乱。

如果只是负责机组的接送还不算什么，陈德动说，那次他们还负责调度大班车接送旅客。因为车队只有调度室里一个电话外线，调度室就成了整个车队的“中枢大脑”。陈德动说，那天正在忙着调度车辆接送不断前来备降的机组，突然接到地服部的同事打来的电话，需要调度大班车去接送旅客。陈德动二话没说立马联系班车组的工作人员。“航班备降到咱济南了，都是咱们公司航班上的旅客，把旅客接送到酒店入住，这是我们应该做的。”陈德动说。

类似的经历并不鲜见，陈德动直言，有时候忙到“无人可用、无车可用”时，他就自己上阵开车。但是因为调度室离不开他，此时的他只好把调度室的电话转接到自己的手机上。

十年行驶40万公里
为抗震救灾出全力

陈德动能够担任调度车队，离不开他老练的驾驶技术和丰富的经历。

陈德动是一位有着十多年驾龄的老司机。2005年，陈德动来到山航成为一名司机，到现在已近十年。十年间，陈德动无数次往返于济南市区和机场，累计行驶超过40万公里，没出现一次重大安全事故。很多机组成员都对“陈师傅”印象深刻，觉得坐他的车既舒适又安全。

十年跑了40万公里，这是一个怎样的概念？济南机场距离山航办公大厦将近30公里，加上接送机组的站点，单程大约40公里，一个来回80公里。陈德动十年间总共跑了5000次济南机场往返市区。除去法定节假日和休息日计算，10年来平均一天两个来回。

陈德动告诉记者，他当机组车司机的时候，每次发车前都要仔细检查车辆的状态，行驶过程中一定全神贯注，在保证安全的情况下准时把机组接送到的目的地。“车上坐着都是咱们的飞行员、空乘跟安全员，一定要保证他们的安全跟准时，才不会影响到航班的准点。”陈德动话语朴实。

虽然是经验丰富的老司机，陈德动直言，开车其实跟开飞机有很多相似之处，都怕恶劣的天气。开车时尤其不想遇到冰雪天气或是大雾天气。路面结冰、大雾看不清，遇到这些特殊情况，车辆很难行驶，高速公路也会封闭，只能走“小路”。这个时候，就更更要集中注意力了。“下面的‘小路’不同于高速公路，很多小路口经常会突然出现一些骑电瓶车的村民，不少人安全意识比较淡，加上天气不好，如果车速过快，经常会突然大脚踩刹车，这样很危险。”陈德动一字一句地解释。

沉稳、老练的驾驶技术练就了安全行驶40万公里的陈德动。2008年“5.12”汶川大地震，山航迅速参与了救灾物资以及救援官兵的运送任务。作为航空公司的车队司机，陈德动也全力参与。陈德动回忆，地震发生后一两天，他们接到任务，除了保证正常运行航班的机组接送外，还要接送专门执行救灾任务的机组成员。当时的工作量超过平时的一倍还多。“以前每天跑三个来回，救灾那段时间每天跑七八个来回，从早跑到晚，一天下来，两只脚都酸了。”陈德动说。救灾不能耽误更不能等，那时候他晚上住在机场，白天跑在路上，“那段日子，每天至少开700公里。”

▼除了开车，平时陈德动还喜欢骑摩托。



链接

对讲机、电话铃
调度“小屋”挺热闹

经验丰富的陈德动还在“内场”开过两年的机组车。“外场”的机组车只能把机组送到候机楼，机组人员通过安检进入机坪后，就需要“内场”机组车“接力”把他们送到飞机旁。“以前山航还有CRJ飞机，那种飞机比较小，没法对接廊桥，只能靠机组车把机组成员送到远机位。”陈德动告诉记者，内场不同于外场，行驶路程虽然短，但机坪上有地服、机务、清洁队、货运等等各色人员；更有各种各样的车辆以及众多的飞机，必须格外注意行车安全。每辆车都有严格的行驶路线，必须按照规定操作。

采访途中，调度室的电话突然响起，陈德动立马接起：“您好，这里是车队。2点20分落地，再过15分钟吧。好的，再见。”原来是其他部门询问航班时刻，几点有接机组回市里的机组车。陈德动告诉记者，别看这个调度室不大，却掌握了山航所有航班的时刻信息，每隔一会就有其他部门的同事打电话来询问，陈德动总是不厌其烦。“其实也没什么，都是些微不足道的小事。”

除了电话，陈德动手边总拿着一个对讲机，时刻关注航班动态，一旦有提前到达的机组或是出现特殊情况，他总能第一时间调度车辆。“一个人老呆在这个小屋里，会不会觉得闷？”面对这个问题，陈德动笑称，电话、对讲机响个不停，有这么多人陪他聊天怎么会闷。每个执行完任务的司机返回车队后都会到调度室报到或领取下一个任务的单据。单据上，陈德动一字一句抄写上航班信息以及机组信息，方便司机接送机组。司机师傅们来了都会跟陈队长聊上几句，开个玩笑，调度室里笑声阵阵。司机们频繁进出调度室，让这个本就不算暖和的小屋子卷进阵阵寒风。尽管如此，陈德动还是高兴：“屋子虽然冷，大家的心是热的。”

下午2点，来接替陈德动的牛峰队长准时来到调度室。陈德动终于可以拖着疲惫的身体下班回家了。牛峰说：“我们俩的家都住在济南大西边，段店附近，每天来机场路上就要2个多小时。现在陈队长下班，到了市里正赶上堵车的点，到家估计要晚上五六点钟了。”

记者采访结束时已是下午4点，陈德动交接完班却还没有回家。“今天不回家了，明早要开会，晚上就在这住下了。”陈德动淡定地回答记者的疑惑。工作虽然辛苦，不见陈德动丝毫怨言，“安全保障机组往返，就相当于保障咱旅客的利益。我觉得我干的也是一份很有意义的工作。”陈德动自豪地说。



文/片 本报记者 白新鑫