

有他在，航班起降吃下『定心丸』

郭峰：守护济宁机场飞行区13年

不惧高温13年如一日
重任在肩护卫空防安全

8月1日下午，济宁机场空旷的机坪上，高温的地表不断地向上升腾着“热气”，一架波音737刚起飞不久，郭峰的对讲机里就传出了声音：“可以检查跑道！”经过塔台批准，郭峰驾驶一辆汽车上了飞机跑道，开始了跑道巡查工作。2800米跑道，要保证没有一根柴草、一片树叶、一粒石子、一处道面损坏。作为一名拥有30多年场务工作经验的老党员来说，夏季的高温他早已习惯，但从他湿透的工装以及满头的汗水可以看出，最近的天气还是让他有些吃不消。“三伏天，机场地表温度能达到40多度，虽然温度高，但是作为一名老场务人员一刻也不敢放松，毕竟面积太大了，为了防止有异物出现在跑道上，我们做得只能仔细再仔细。”

1990年高中毕业后，郭峰参军成为一名中国人民解放军空军后勤人员，郭峰在部队服役17年、民航机场工作13年，对这里

记者 邓超 通讯员 杨树林

在济宁机场，有这样一个岗位，很少有乘客见过他们，但是每一个航班的平安起降都离不开他们的守护，夏天要冒着高温巡查跑道、割草驱鸟，冬天要顶着严寒清冰除雪、检修灯光，他们是机场的场务人，“老郭”是他们的带头人。机场人口中的“老郭”名字叫郭峰，济宁机场运行保障部党支部书记，有着28年党龄的共产党员。场务工作虽苦，但空军部队转业进入济宁机场13年来，他坚守入党初心，像一颗螺丝钉，扎根平凡而又特殊的岗位，带好头、做表率。



郭峰在平凡岗位上带好头、做表率。

产生了深厚的感情。2007年，郭峰以四期士官光荣退出现役，17年的军旅生涯，让这名老兵对于机场跑道的一草一木、一砖一瓦再熟悉不过，2800米长的跑道，哪个位置需要修理，哪里容易被风吹进杂草，郭峰都了然于胸。

2008年，济宁机场开通后，郭峰转业后留在了机场，依旧干他的老本行——机场场务。每天早晨第一趟航班落地前，郭峰开始“一步步”查看道面上的情况，每查看一部分区域，就做下记录。“根据航班的密度量和季节不同，我们检查的时间和次数也不定。因为每天早上8点50分就有飞机落地，我们必须耍8点前将道面清扫完毕，所以基本早上6点就得在跑道上开始工作了。”郭峰说。在早上飞机落地前1个小时，就必须完成对道面、灯光、围界等项目的检查，在检查完后要在各项检查单签字。

“飞机起降次数的增多，会引起道面破损，我们是随时发现，随时修补。”郭峰说，现在他们每周都会进行一次拉网式的步行检查，可以保证跑道安全洁净的达标。

“济宁机场不算大，春运以来，一天有20多趟航班。”机场虽然航班少，吞吐量不算多，但郭峰觉得自己身上的担子一点也不轻，“压力还是很大的，即使每天都在重复同样的工作，但每次在检查单上签字时，始终有一块石头悬在心里。”郭峰告诉记者，作为运行保障部党支部书记，在检查单上签字那一刻就要为航班地面安全保障工作负责，这种压力承载的是每一趟航班乘客的生命安全，直至保障航班在前方机场安全落地，郭峰心里的那块石头才算放下。

跑道大修他冲锋在前 高科技驱鸟守望蓝天

济宁机场跑道修建于上世纪80年代，经过30年的风吹日晒，道面已出现老化。为了保证航班的正常起降，2020年4月30日，机场因跑道施工停航，当所有部门都开始培训学习的时候，郭峰所带领的场务队却成了机场最忙碌的一群人。作为跑道施工的联络人，一方面沟通施工进度，另一方面又要监督施工单位，防止对民航设施设备造成损坏，以至于整个夏天，他被阳光“照顾”得黝黑。每年汛期，施工工地多次被雨水浸泡，无疑会再次延长跑道施工工期，为确保机场能够在9月1日复航，实现对社会承诺，作为共产党员的他，和施工方一起排水、防涝，向天气抢时间，先期对民航滑行道进行了维修，为机场复航争取了宝贵的时间。如果不是那天他和妻子的一个电话被人无意听到，可能很多人不会知道他家里发生了什么，在8月初，施工最紧张的时候，他85岁的父亲因突发脑溢血住进了医院，但他谁都没有告诉，白天工作，晚上回到40公里外的老家照看父亲，第二天早上再来机场上班，就这样，他舍“小家”，为“大家”，在跑道施工最“吃紧”的时候坚守了岗位，当同事们劝他休个年假时，他却说“场务人少，兄弟们都在跑道上，我是支部书记，我先跑了算咋回事。”

时间到了8月中旬，跑道施工基本结束，然而机场驱鸟压力随之而来，由于4个月的停航，机场周边鸟类增多，鸟击风险增大，如何短期内控制鸟情成为他面临的巨大压力，架鸟网、更新驱鸟设备、增加驱鸟频次……在复航前的半个

月里，他几乎没有空闲，带领4名场务队员冒着高温，在飞行区内架设了400多根竹竿、200多张拦鸟网，形成了7000多米的网阵，安装彩条风车6处，更新遥控发射炮4台，组织飞行区土面区进行割草、碾压，全覆盖式的喷洒灭虫剂3次、驱鸟液5次，使得机场飞行区在复航前鸟击环境得到极大改善。复航以来，未发生一起鸟击责任事件。

2020年8月31日下午，当机场所有复航工作全部准备完毕，最后一次飞行区检查时，场务人员发现在联络道安全区内，施工方200多块预制水泥板放在草坪里还没有搬除，而此时距离复航时间还有不到6个小时，来不及吃晚饭，郭峰把当日在岗职工全部叫到飞行区，一边沟通施工方、一边联系叉车，组织人员进行搬移，经过近4个小时的工作，晚上10点，预制板全部搬移至指定区域，达到了规章所要求的安全标准，确保了机场的按期复航。

今年，郭峰带领运行保障部团队研发的《远程控制式多管二踢脚驱鸟发射装置控制系统V1.0》获得国家版权局颁发的计算机软件著作权登记证书，这是济宁机场首次在知识产权工作方面获国家计算机软件著作权。该系统采用RFID技术和移动网络传输技术，实现了对多管二踢脚驱鸟发射炮的远程控制，机场场务人员可以足不出户，通过手机APP或电脑客户端实现对多管驱鸟炮的发射控制，并可以联组使用，可根据鸟群分布和飞行区实际情况，选择不同的组合形式发射驱鸟二踢脚驱赶鸟类。如今，远程控制式多管二踢脚驱鸟发射装置控制系统已经在济宁机场驱鸟工作中广泛应用。

保障灯光为飞机引航 平凡岗位铸就民航精神

“多看、多想、多总结”，郭峰认为这是自己快速成长的要诀，只有这样才能将外部的知识转化为自身的技能，成为自己的助力。在日常工作中，郭峰十分注重钻研各种新技术的应用，以科研突破创新不断提升专业水平。在民航工作十几年来，充分发挥在部队学到的知识和管理能力，多次承担重大任务，多次处理重大隐患，多次发明创新保障设备和先进技术，在军民融合保障工作中和军民党建融合方面都有闪耀的亮点。因工作成绩突出，被单位多次评为优秀共产党员，优秀党支部书记，被济宁市评为优秀党务工作者，“五一劳动奖章”获得者。

除了飞行区巡查、驱鸟外，灯光保障也是场务人员的一项重要工作。而灯光保障的核心就是供电，郭峰对此从不敢掉以轻心。“供电就是机场的心脏，如果电力供应不上，整个机场就会瘫痪。”郭峰始终以如履薄冰的态度，细致严谨的作风恪守职责，把好机场供电和灯光保障工作的每一个细节。“每天24小时都有人在岗，定时巡查，做好高低压设备、助航灯光系统、应急发电机组的维护工作，一有问题立即处理，遇到恶劣天气提前做好备案。”

“记得有一次因为意外事件，跑道的一端助航灯光出现故障，经检查，是由于电缆受损导致，我们拎上工具箱，立即进行抢修。一边要完成电缆的抢修，另一边还要注意现场的恢复以及FOD防患。当时，我们仅用了20分钟就将受损电缆维修完毕，清理好现场，并在规定时间内巡检完成退出，没有影响后续进出港航班。”郭峰告诉记者，每天，他们要对跑道边灯、滑行道边灯，进近灯光和标记牌进行检查维修，确保新的一天助航灯光系统能满足飞机正常起降。

“晚上所有航班起飞以后，必须上跑道巡视。如有跑道面损坏，就要立即维修，航班2点钟结束，我们2点钟上去。3点钟结束，我们3点钟上去。有时候，在跑道上干就是一晚上，直到早上首架航班快要准备降落的时候，我们才能撤下来。”郭峰介绍，忙完一天的工作，等到最后一班航班离港，常常已是凌晨，这时他才能够休息。

在老郭身上，类似的事情还有很多。有人说轰轰烈烈才是英雄，高大光辉才是模范典型，其实在日常的工作中，更多的人工作中没有轰轰烈烈，没有高大光辉，像老郭一样的共产党员更多的是用自身的实际行动，把自身工作干好，把职责履行到位，在平凡的岗位上拉得出、顶得上、打得赢，这就是模范，这才是典型。郭峰的大半辈子，都在工作第一线奋战，他坚守初心，急难险重冲在前，荣誉等身不自满，传帮带如师如父，时时以做一颗永不生锈的螺丝钉精神要求自己，彰显一名共产党员的赤子忠心。济宁机场党委书记、总经理赵学胜动情地说：“郭峰无论是在鸟击防范、保障运行，还是在支部建设、科研创新等方面，都发扬军队的光荣传统和优良作风，立足岗位，开拓进取，为济宁民航事业的高质量发展做出了重要的贡献。”



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑：邓超 组版：李腾 校对：丁安顺