

人物

山东翔宇航空技术服务有限责任公司机轮刹车班组: 平凡的人,不平凡的工作



工作中刹车维修工程师向年轻同事讲解维修经验。

文/片 本报记者 白新鑫

白天专职修飞机部件 晚上兼职搞厂房基建

“我们机轮刹车班组,其实是分两个部分的,一个是机轮一个刹车,虽然是同一个班组,但两者完全不同。”向记者介绍的这位名叫殷超,他是山东翔宇航空技术服务有限责任公司(以下简称山东翔宇)机轮刹车车间主任、机械附件部主管。

山东翔宇机轮刹车组成立于2006年,主要负责山航飞机机轮刹车的维修。2005年山航机队更新换代,机队快速扩张,引进波音B737-700/800机型。当时,整个翔宇一共只有二十几人,殷超就是那一年来到翔宇的。殷超回忆,刚成立机轮刹车班组时,整个班组一共只有6个人,当时的条件也没有现在这么好。有维修任务时,大家专职搞技术维修,业务不紧张时,大家还要承担机轮刹车厂房基础搭建的工作。

“当时机轮刹车厂房刚刚建设完工,供水和驱动气源平台还未搭建,以及一些配套设施未到位,大家就承担起了部分基建工作。”说到这里,殷超带着记者看了看他们之前完成的一些工作。部分由他们搭建的水、气管路目前仍然在有效的使用中,厂区内的设施都是他们在那个时期所制作完成的。正是那段经历,造就了那一批机务人吃苦耐劳的坚持精神。“现在光是我们班组,就有28个人。”见证翔宇这些年来的发展,殷超满怀信心。

走进翔宇维修车间,随处可见正在工作的工程师们。殷超说,机轮刹车班组主要从事航空器部件维修。在翔宇,机轮刹车班组是一个比较特殊的班组,之所以说它特殊,是因为他们是维修部众多班组中唯一一个需要团队协作完成维修任务的班组,而且维修的部件也很单一,仅有机轮和刹车两个业务。

但就是这两个看似简单的部件,在飞机起落架系统中却起着至关重要的作用。飞机每次安全的起飞和平稳的降落都离不开起落架系统中的机轮部件和刹车部件,它们在航空器结构中承载着机体的主要载重,是飞机

衡量一辆汽车好坏的标准有很多,轮胎跟刹车是一个非常重要的环节,汽车好不好,轮胎、刹车很重要,飞机同样如此。我们会为机长的每一次完美降落而鼓掌,当飞机落地后,快速而平稳的刹车能够安全保障旅客飞行的最后环节。

您肯定见过飞机下面那几个大大的轮胎,它们属于飞机起落架系统。飞机每一次起降都会给它们造成磨损,每隔一段时间飞机的机轮与刹车就需要定期检修。在山航,所有飞机的机轮与刹车的检测、维修都由一群人来完成,他们就是山东翔宇航空技术服务有限责任公司机轮刹车班组。

的支撑点。“机轮和刹车,虽然小,却关乎航空安全,我们心里一直装着安全和希望,‘安全’代表永恒,‘希望’代表乘客安全抵达终点和每次分别后的重逢团聚。”殷超说。

“这里就是我们机轮刹车班组维修刹车的地方。”殷超指了指前面说。不大的空间把维修人员分成了几个部分,有的负责拆卸刹车,有的负责维修,还有人负责检测。指了指桌子上放着已经维修好的刹车,殷超说:“别看它不大,就是这样一个小部件,它的好坏关系到飞机是否安全,飞机降落时,在跑道滑行过程中能不能停得下来,全都得靠它。”

穿过刹车维修车间就是机轮维修的地方,刚一进入机轮车间,记者就注意到整齐摆放的轮胎。“机轮不只是轮胎,还有轮毂。机轮的装机使用周期非常短,在装机使用过程中胎皮磨损到一定程度,就要拆下送到我公司进行维修,因此机轮的维修工作量还是非常大的,我们每年大到春节长假和十一长假,小到每周的双休日,都要安排维修工程师上岗保障机轮维修业务。通常大家放假出去游玩或者过节回家探亲的时候,我们还得要全力保障飞行的。”殷超说。

青岛首建机轮刹车维修站 6人4小时搬10吨设备

2014年,山东翔宇在青岛市建立了第一个机轮刹车维修站,谈到当时青岛维修站成立时的故事,山东翔宇总经理助理,机械附件部经理李坚感触颇深。

2014年6月13日下午4点35分,李经理清楚地记得这个时间。“当时我带着我们建站人员和首批建站物资来到流亭机场。那一天济南很热,本以为来到青岛以后可以凉快一些,可一到青岛,扑面而来的热气就让人受不了,那感觉比‘火炉’济南还要热,让人无法呼吸。”

让李坚没有想到的是,尽管天气炎热,大伙刚一下车还没来得及换工作服,就全都跑去搬运从济南带来的设备了。

李坚回忆说,当时有3吨运输叉车因为故障在厂区门口抛锚阻挡了进出厂区的道路,这个铁家伙趴在门口一动不动。“当时想尽了各种办法,都没有用,最后我们只能硬生生地去推它。”李坚苦笑着说。推动、掉头、回正方向,再推,就这样过了20多分钟,6个人合力把这个“巨无霸”请出了厂区。

10吨设备和器材,6个人,“搬、抬、扛、抱”,直到晚上8点多,李坚和他的同事们足足用了

4个小时,在高温的天气条件下完成了来到青岛后的第一项工作。“搬完最后一个设备的时候,我们所有人都累到不想动,衣服不知道湿了多少回。真的很累,但我们都不认为这样做值得,机轮刹车业务作为山东翔宇第一个走出济南,走进青岛维修站的业务,我们必须认真对待。”李坚说。

业务大拿“老子”不老

韩乃祥是青岛维修站车间工段长,2014年9月从济南总部来到青岛维修站,他的主要工作是维修管理。每天雷打不动的班前早会都是又他来主持的,对大家一天的工作进行简明扼要的分配、布置,向大家强调安全的重要性。韩乃祥经常说的一句话是:“安全高于一切,既然干了这个工作,就要有职业道德。”

“我们的工作每天反反复复,其实干久了会觉得枯燥,但是每个人却又深深地喜欢这份工作,因为在其中能够找到自豪感,满足感,家里人也以我的工作引以为豪。其实我们每个人都不是很平凡的人,但是我们都认为自己干了一个不平凡的工作。它关乎到千万人的生命安全,虽然只是飞机其中的一小部分,却来不得半点马虎。”韩乃祥自豪地说。

跟韩乃祥一起驻青岛的还有一位“大哥级”的人物,他就是于文善,青岛维修站检验员、放行人员。平时大家都亲切地称呼他为老子,虽然这么叫,但是老子也不老,今年也不过36岁。

老子是山东翔宇为数不多的集航空器部件维修、检验、放行工作于一身的综合性机务工工程师,精湛的技术、严谨的作风、专业的素养以及多年的航空经验知识,早已成为老子行走“江湖”的独门绝技,他也是很多年轻员工心目中的“专业活字典”,很多别人都解决不了的技术难题都难不倒老子,他也很乐意帮助大家解决技术难题。

实习生小董的

第一次加班

在机轮刹车班组里还有不少的实习生,22岁的董永超就是其中一位。当记者询问小董从事这样一份工作以后感受最深的事情时,小董给出了这样一个答

案:“第一次加班”。

2014年8月的一天,那天济南天气炎热。从早上开始,陆陆续续从济南、青岛、厦门、烟台送来70多件机轮,小董跟着大家从早忙到晚,虽然年轻体健也累得够呛。本以为累了一天,打算下班好好放松的小董突然接到加班的通知,这是小董参加工作以来第一次加班,心中难免有些不平静。“当时其实心里是有些失落的,本以为晚上可以好好休息,结果还要加班,但是看到其他很多老同事都很自觉地加班,我作为一个22岁的年轻人,更不能有抱怨,不能输给他们。”董永超说。

加班的工作要在3个小时内把那批从各地运来的机轮全部分解、清洗出来,确保第二天能够最大限度地装配然后检测合格,发送交付回各地保障飞机的正常飞行。既然选择留下,就要全力工作,小董没顾得上吃晚饭就开始投入到工作中。小董说,他们实行的是岗位轮换法,2个人分解,4个人清洗,1个人清洗螺栓和螺帽。过一段时间大家再各自轮换岗位,这样既保证效率又不会因为单一重复工作而疲惫大意。

8月,济南的夜晚很闷热,热得让人无法入睡,而就在这样的高温下,小董他们在维修车间里一直加班,空调也无法让车间里的温度降下来。每个人的脸上都不停地有汗珠滴下,蓝色的工作服早就被汗水浸湿。小董说,当时觉得很渴,但是没有一个人跑到距离工作地点10米远的休息室喝一口水,更没有人聊天说话,偌大的车间里每个人都埋头苦干,除了装卸部件发出的金属摩擦声就是那台不怎么“给力”的空调发出的风声。

就这样,小董和同事加班3个多小时,高效率、高质量地完成了所有工作。“那一天是我人生中的第一次加班,从那之后又经历了很多次加班。虽然不是每一次加班都像第一次那样又累又热,但是每次加班都会给我新的收获。年轻就要有更多的付出,严谨、务实、勤奋、专业是我们老一辈的同事传递给我们的精神,是他们多年来沉淀发掘出来的,作为机轮刹车班组的一名年轻人,传承他们的精神,是我认为最重要的。”董永超认真地说。