



晚上10点,对于北京这座城市,似乎是一个尴尬的时间:有人或已入睡,有人夜生活刚揭开序幕,还有一群人,工作才刚刚开始。

当飞行员驾驶着飞机安全降落,离开飞机返回住所,当拖着疲惫身躯的乘客因为终于到家而难抑兴奋,这群人却走在与乘客相反的路线上。进入飞机,调亮飞机灯光,进入驾驶舱,打开发动机外壳,一项项地为飞机做检查,直到第二天的清晨。他们就是山航工程技术公司北京维修基地航线中队一分队的机务人,他们有一个响亮的称号——“京鹰班组”。日前记者走进首都国际机场,亲历属于机务人的“北京一夜”。



文/片 本报记者 白新鑫

航后检查超180项 通宵工作是常态

5月的北京虽然没有了冬日的刺骨寒风,却依然冷风阵阵。晚上8点30分,在办理了机坪通行证明,经过机场严格的安检后,记者终于进入了北京首都国际机场的机坪区。放眼望去,偌大的首都机场停机坪上,密密麻麻停满了飞机。

京鹰班组目前有20人,三班倒工作,每次上班早上4点多就要准备进场做航前维修检查,白天休息,晚上再进行航后维修检查,经常要忙到第二天早上,最多的时候每天要维护9架飞机。

刘耀武是山航北京维修基地航线中队一分队主管,被同事称为“刘队”。刘队告诉记者,今晚他们要做6架飞机的航后维修检查,平均1架飞机要检查将近2个小时,每架飞机都有详细的工卡,必须按卡作业。说到这儿,刘队拿来一张工作卡给记者看,上面包含了驾驶舱、客舱、机下、机身机翼等很多大项目,每一个大项目里又包含了很多小的项目,大大小小的项目足足超过180项。“光是这些检查做下来就要2个小时,如果检查发现问题还要排除,那个时间就没法预估了,有时遇到比较棘手的问题,大家伙经常得通宵。”刘耀武说。

就在记者跟刘耀武交流的过程中,一架飞机刚刚落地,记者跟随刘队前往停机位。经过一段时间的乘车,当记者见到这架波音737NG飞机时,京鹰班组的机务人员早已开始了他们的工作。“负责维护飞机的机务人员必须提前15分钟到达机位,所以他们早就赶在你来之前到位,等着飞机落地了。”刘耀武向记者解释。

大到发动机小到马桶 不放过一个细节

冯聪负责这架飞机的航后检查维护工作。记者见到他时,他正在飞机机身下的主轮舱内做检查,只露了下半身在外面。冯聪示意记者可以进入后,记者一头钻了进去。“您看这里是EMDP,就是电动马达驱动泵,这里有一点渗油,看来今晚得干通宵了。”冯聪的语气很平淡,似乎是见惯了这种情况。当记者沿着冯聪指向的位置看,无论如何也看不到有漏油的地方。冯聪用手摸了摸,记者注意到手上有一点点的油迹,冯聪解释,别看只是这微乎其微的一点油迹,他们也必须严格按照工卡来执行。有问题必须修,因为第二天飞机要

山航机务京鹰班组:

看到飞机安全落地 心里才踏实



在天上飞一天,几百名旅客的生命安全不是儿戏。

为了不打扰冯聪工作,记者从机身里钻了出来,走到了发动机旁。发动机是一架飞机的核心部位,光是两台发动机就相当于一架飞机价值的三分之一,发动机的检查至关重要。发动机整流罩、风扇叶片、进气道、消音板在内的很多检查都需要机务人员去完成,因为刚刚落地,发动机的温度还没有降下来,人一靠近就会感觉到阵阵热浪。负责介绍的蔡玉泉告诉记者,除了发动机,机身外的每一个角落都需要机务人用肉眼去目视有无外来损伤,有些地方甚至需要用手去触摸。“平时大家都检查得非常仔细,光是围着飞机‘转圈’看下来就要很长时间。”

就在记者也围着飞机转圈体验机务人的工作时,飞机外部的灯光一下子全都亮了,蔡玉泉告诉记者,这是驾驶舱里的机务人员正在打开机身外部的灯光,检查是否有灯光不亮的现象。

驾驶舱,是飞机除了发动机外另一个重要的地方,这里的检查同样重要。进入驾驶舱,狭小的空间里分布着各式各样的按钮,一部分是航后检查需要按动的,一部分是绝对不能触碰的,光是看到眼前这一排排的按钮,记者就已“瞬间凌乱”。

正感叹驾驶舱壮观的按钮

群时,冯聪出现在驾驶舱左侧的小窗口外,蔡玉泉解释,这要检查飞机前风挡玻璃雨刷是否工作正常。窗外的冯聪示意蔡玉泉按动雨刷按钮,紧接着向前挡风玻璃上泼上水——雨刷快速摆动,工作正常。

走出驾驶舱,记者来到相对熟悉的客舱,灯光、座椅、应急设备等内容都需要机务人一项项检查,检查项目还包括客舱内卫生间里的各项设备,一旦卫生间的马桶堵塞,需要机务人去疏通。

记者走出客舱站在机坪上,此时夜已深,看了看时间,已是晚上11点40分了。记者得知还有一架飞机还没有结束今天的航班,等飞机飞回来还需要重复一遍这样的检查,所有的检查项目完成,最早也是凌晨2点以后,再加上整理收尾工作,大家回到宿舍的时间基本在凌晨4点,而这就是京鹰班组日常的工作节奏。

熬夜是必修课 “90后”小伙干劲足

孙伟东是京鹰班组的一员,2010年毕业于沈阳航空航天大学,毕业之后来到山航从事机务工作。“以前在青岛做定检工作,2014年借调到北京做航线维护。”这个憨厚老实的东北大男孩说。他向记者介绍,定检工作

主要是一些飞机的定期维护,属于大的检修,就好比汽车到4S店做保养。而航线维护主要包括航前、过站以及航后的例行检查。说起两者最大的区别,孙伟东说是工作时间,定检主要是周期性的连续工作,而航线则是需要上夜班,熬夜成为了每一名航线机务人的“必修课”。

说话间,孙伟东脸上流露出一丝倦意,经询问后得知,头一天晚上记者跟随的那架飞机做完航后检查后,因为EMDP(电动马达驱动泵)出现渗油,又更换了新的部件,原本不负责那架飞机的孙伟东也参与其中帮助更换。一共6人参与了那架飞机的维修,即便这样,他们也工作到凌晨5点。

自己的工作结束已经是半夜了,为什么不回去休息?面对记者的问题,实在的孙伟东这样解释:“我们是一个团队,他们那架飞机要换件很麻烦,我们这边工作结束了没有什么事,不可能抛下兄弟们不管,自己跑回去睡觉。大家伙一起上,这样还能快一些干完。”

坐在孙伟东身旁的肖兴华是一名90后的年轻小伙,带着一副黑框眼镜的他看起来像还未走出校门的大学生。“您好,我叫肖兴华,2013年7月从中国民航大学毕业后来山航的。”这个90后的小伙说话底气十足,充满活力,如果不是孙伟东提醒,记者丝毫看不出来肖兴华也参与了头天晚上飞机的换件工作。“我毕竟年轻,还是比较有活力的。”肖兴华打趣道。

“自豪”是这名90后的年轻人对于自己从事工作的认识。在他看来,虽然熬夜很辛苦,但是看到早上飞机安全飞出,晚上再安全返回,让他觉得自己在做一件了不起的事情。

虽然很有成就感,但是刚工作时肖兴华还是遇到不小的困难。进入山航机务需要培训整整一年才可以上岗,那段时间肖兴华刻苦学习机务知识,熬过了一年的培训后终于来到北京,真正接触到了飞机。“当时的感觉就是一个字,‘酷’。”肖兴华说。可

是真正开始工作以后,肖兴华发现自己欠缺的还很多。“跟着师父干,让我干什么就干什么。”大多数时间肖兴华扮演的是一名任务的执行者,即便这样,刚开始只能“打下手”的肖兴华也忙不过来。

“经过一年多的锻炼,华子真的很努力、很用心地在学,现在他自己干活没问题,跟大家也形成了默契,一个手势就明白彼此的需要。”孙伟东替肖兴华补充。“作为一名90后,年轻人在这个年纪就是要多学,不管是学习还是工作,都离不开努力的学习。”肖兴华说。

强迫症是“职业病” 群居生活,外出解压

山航工程技术公司北京维修基地经理周飏告诉记者,机务人员每次工作前都要领取工具,工作完成以后要再次清点,绝对不允许丢失一件工具,哪怕是一个小小的螺丝,一块不起眼的抹布都要找到,因为一旦这些东西不慎落在飞机的某个角落,就可能引起飞机的故障,影响飞行安全。

因为所从事的工作需要严谨细致,这多少在每一名机务人的身上都烙下了烙印。“俗称强迫症。”肖兴华抢着说。虽然真正工作的时间才只有短短一年,肖兴华已然觉得自己有了强迫症特征。“每次出门前都会在嘴里默念一遍,钱包、钥匙、关灯、锁门,就像按照工卡程序化一样。即便这样,出门以后也经常会回想门有没有锁好,灯是不是都关上了。”肖兴华无奈地说。

长时间的神经紧绷再加上长期熬夜,让大伙的压力倍增。为了缓解压力,周飏也做了很多工作。因为是三班倒,平时大家还是有一定的休息时间的,一旦大伙都有空余的时间,维修基地和班组就会组织大家一起外出爬山、烧烤等。“大家很多不是北京人,都是从外地来北京的‘北漂’,平时过的也是‘群居’生活,每天都一起工作生活,感情很深。”周飏说。