

山航特车司机： 活在车轮上的人

你知道一架飞机起降背后有多少辆车在保障吗？摆渡车、引导车、客梯车、加油车、货运拖头车、排污车、清水车、加餐车、牵引车……你可曾见过这些车辆和车上的司机？

暑期是出游的旺季，航班加密自然也意味着保障车辆的工作量加大了。无论保障的是工作人员、货物抑或飞机，对于这些特车司机们来说，他们的工作标准只有一个：“容不得丝毫差错。”一旦走上工作岗位，在车上一坐就是一天的他们，是真正生活在车轮上的人。

张振杰和他价值百万的牵引车“伙计”。



本报记者 杨万卿

每天往返100多趟 “一上车就下不来”

韩玉是山航货运部济南货站装卸队的驾驶员，他个子不高，不善言谈，和记者聊天时，被太阳晒得黝黑的脸上总是露出羞涩的笑容。

山航货运部济南货站有20辆车，分为三类：16辆拉货的拖车，3辆传送带车和1辆拉货运工人的摆渡车。韩玉负责的“专车”是烧柴油的拖车，拖车除了前面的车头，后面最多可以挂4个拖盘，每个拖盘负重两到三吨。

“轮到我上班时，每天凌晨5:30就要到岗，一直工作到第二天凌晨两三点钟，真是一上车就下不来了。”韩玉说，工作忙起来错过了餐点是常事，上车前他连水都不敢多喝，怕中途来不及去厕所。韩玉的工作就是把托运的货物从货站仓库摆渡到机坪上。他就这样成天往返于货站仓库和机坪货物待装区之间。人手不够时，他也会搭把手，帮着装卸货物的工人搬货卸货。

韩玉的驾照为B本，他在山航货运部工作了三年，和其他拖车司机一样，都是先从装卸工做起，熟悉机坪运行环境和装卸业务经验后，才“升级”干起了拖车司机。

采访时正值暑热，机坪温度达到了50℃以上，日常状态下山航每天出港60多个航班，韩玉每天往返货站仓库和机坪的次数达到100多趟。由于每次拖车只能牵引四个拖盘，遇上货量大的航班，一个航班需要八九个拖盘，一次拉不完就得往返多次。终日往返于“两点一线”的日子，磨练了他的脾性，也让他越加熟悉机坪内的驾驶规章。

和在外面的道路上驾驶一样，机坪内的车辆运行也有着自己的规章制度，甚至要求更加严格。“为了确保安全，我们不仅要按照专门的行车路线在机坪上行驶，还要控制车辆在不同区域的速度。”韩玉介绍，在行车道上，拖车时速不得超过30公里/小时，飞行器下时则不得超过5公里/小时。当靠机行驶时，时速只能控制在2公里/小时之内。

韩玉拉过的货物有普通件，也有金器和银锭，面对这些价值不一、重量不同的货物，他

始终坚持一个标准：“不能错拉、漏拉。”每次出发前，他都要反复核实挂签上的日期、航班号、舱位、货物重量和目的站，是否与实际相符。平日把货物装上拖盘车后，在货物外面挂网即可运输。一旦遇到雨雪天气，韩玉就算把自己淋湿，也要先给货物盖上遮雨布。

在机场过了三周年 寒冬冷夜睡在车里

民航人都辛苦，而机组车司机师傅们要比最早一班起飞的机组成员起得早，比最晚一班落地的睡得晚，因为他们需要保障早早把机组人员送到机场，再把机组人员送回市区。碰到飞机备降等特殊时刻，要保证及时接送机组成员往返，司机们和机长们一样“压力山大”。“披星戴月”“风雨无阻”对他们绝非文学化的修饰，而是真实工作状态的准确形容。

山航在济南大约有28辆机组车，一辆机组车由两名司机轮流开，实行24小时倒班制，全年“人休车不休”。近年来，随着山航在济航班数量的增加，机组车司机的工作量也在逐渐增大。

机组车所需执照为A1。已有27年驾龄的金同生在山航开了五年机组车。他在来山航前，就有着15年以上的专业司机经验。作为和机组人员“共进退”的机组车司机们，越过节假日越忙，春运期间也得不到休息。金同生在山航工作五年的过程中，就在机场过了三个春节。

采访当天中午12:15，金同生刚从机场把落地航班的机组人员送回市里，到位于济南市区二环东路上的山航大厦已经下午2点多。采访过后，金同生需要卡着4:40的点从大厦出发，去火车站接从青岛来济南培训的机组人员。傍晚6:20，金同生要把机组车空车开回机场，为运送晚上11:00多落地航班的机组人员做好准备。次日清晨5:00，他会开着机组车载机组人员回到机场，等待上午9:00交班。如此往复，他一天的工作才算完成。

平均每天在路上要跑300公里，每往返机场—市区一次，高峰时段要花三到四小时，平峰时段至少也要两小时。来回往返间，金同生不仅熟悉了各条线路，还认识了不少机组人员。这个腼腆的机组车司机会

在每一位机组人员上车时向他们问好，而对方礼貌的反馈也会让他欣慰不已。

“确保行车安全，一是控制速度，二是严格确保行车线路，三是做好安全检查。”金同生凭着自己的经验，总结了以上“安全三要点”，这些在山航的规章制度里也有明确要求。机组车的行车速度在济南市区里不能高于60公里/小时，上了高速路段不能高于90公里/小时。除了固定的行车线路，傍晚7:00后落地航班的机组人员，司机都要负责把他们送到家。作为经验丰富的老司机，金同生对车辆的关注不仅限于例行的安全检查，“车辆有点异响，我听声音几乎就可以判断车辆有什么小毛病。机组车辆没什么机会休息，有问题就得及时解决。”

从凌晨最早一班车到午夜最后一班车，时间跨度很大，机组车司机平时都已经养成抓住间隙好好休息的习惯。而寒夜漫漫的冬天，才是最考验整个机组车队的时节。回想2012年

冬天的大雪天，金同生说，当时天寒地冻，雾气霏霏，高速都封路了。然而山航最早一趟去机场的班车凌晨四点就要出发，为了保障航班能正点起飞，机组车司机们都把车开到山航大厦，在楼下等着。“机组车几乎都是柴油车，熄火时间长了就可能发动不起来了。这种天气下，我们只能抱着被子在车里休息，定好闹钟，每隔两小时发动一下车辆，热热身，确保第一班车可以按点顺利出发。”金同生说。

开着百万豪车 推价值数亿的飞机

飞机牵引车是一种在机坪上用来牵引飞机移动的保障车辆。跟汽车、船舶不同，飞机无法“倒车”，当一架飞机停在廊桥或停机位时，不靠外力牵引是无法自己移动到跑道“发车”的，这时候就需要牵引车。此外，如果飞机因为故障、机场环保等要求，或是为了减少运行成本而关闭发动机时，也需要

用到飞机牵引车。

牵引车司机张振杰属于山东太古飞机工程有限公司飞机大修部，他的工作就是在飞机定期检修和大修时，把飞机推到机库进行维修。他向记者介绍了他的牵引车“伙计”：牵引车宽度和货车相当，有着几乎与车身同样高度的四个大轮子，看上去更像一辆“装甲车”。以记者眼前这台重达25吨的牵引车来说，它能推动250吨的大家伙。四轮转向，价值百万。

从外向驾驶室看去，挡风玻璃到驾驶座椅靠背仅有大约1米的距离，整个座椅背呈90度直角，张振杰只能笔直地坐在驾驶座上，而脚到刹车跟油门的距离不过50厘米。很难想象牵引车司机们日复一日、年复一年坐在这样的驾驶座上，该是如何的“憋屈”。

“没了牵引车，飞机就像没了倒挡的汽车。”张振杰介绍，牵引车是所有特种车中最难驾驶的车型，新人即便考了专用“驾照”，也必须在老师傅的带领下，推上几百架次的飞机，才能正式放单。

“刚开牵引车时，我们推的不是飞机，是牵引杆。”张振杰介绍。原来，牵引车推飞机时，首先要将牵引杆的插孔和挂在飞机前方起落架上的牵引杆插口对齐并插入，连接方才完成。牵引杆还必须与飞机机型相对应。

开牵引车对司机的要求很高：不仅需要高超的驾驶技术，还要有“眼观八方、运筹帷幄”的本领。每次开车前，他都要仔细查看周围的环境，提前规划好推出线路，按照总指挥的指示操作。除了不能磕碰到其他飞机以及现场运行保障的车辆，还要兼顾飞机机尾的位置。飞机推出前，驾驶员必须将推出线路了然于心，“特别是3号、4号机库的大门，与飞机机身高度平齐，机尾高出机身的部分只留了一个小口，刚够机尾通过。”张振杰刚开牵引车时，根本不敢往这两个机库推飞机，不过现在这对他来说也没有多大难度。对于开惯了高难度牵引车的张振杰来说，开普通机动车辆就像“玩具车”一样简单。

“如果说对其他特车司机还能允许那么一点点失误，牵引车司机一旦犯错成本就太大了。所以对我们来说，容不得丝毫差错。”张振杰说。



开货运拖车的韩玉。



奔波于机场市区的机组车司机金同生。