

最高温度达79.5℃， 菏泽机场民航人停机坪上战酷暑

□牡丹晚报全媒体记者 胡云华



高温“炙烤”下，对飞机进行详细检查

“各单位请注意，成都航空EU2202威海-菏泽，预计到达时间么三么四……”7月21日，在接收到飞机即将降落的信息后，菏泽机场机务保障部的勤务人员立刻提前到岗，对停机坪进行检查。13时14分，一架客机平稳降落在菏泽机场。

停机坪上，机务放行人员宋茂勇早已穿戴好统一配发的防护衣帽就位。在航站楼暂时形成的阴凉下，宋茂勇挥动指挥棒为客机作出指引。

伴随机身靠近的则是滚滚热浪，波浪状态的空气流动肉眼可见，迅速将机身周围的景象拉扯变形，很快，宋茂勇所站的位置立刻被更高温的气流笼罩。

待客机安全、准确地停稳后，旅客经过廊桥走出机舱的同时，勤务人员李贞兴、王德政已经与宋茂勇一起带着工具设备

走向了客机。他们需要对机身进行绕机检查，按照工作单卡逐步进行。

比如，确认两侧机身是否洁净、有无损伤；固定螺钉是否存在松动；各种探头、静压孔等部件及其附近关键区域有无异常；电子舱门是否关闭；机外氧气释放指示器是否为绿色状态；更包括发动机、机翼、轮胎等数十个大大小小的部位状态。每一处经过检查确认后，放行人员还需要在相关检查单上签字，以保证飞行安全。

徒步绕行，靠近需要检查的机身部位时，工作人员会显得尤为渺小，太阳照射与机械共同造成的高温环境和对流风带来的偶尔清凉，停机坪地面被暴晒后的持续高温，一起组成了机务组的室外工作环境。“远处跑道附近的地面温度会更高。”采访当天，工

作人员指着停机坪远处毫无遮挡、受阳光持续照射的跑道说。

机务保障部生产室负责人洪经邦介绍说：“我们机务保障部的机务人员主要负责飞机的勤务、维修和放行工作，并且我们要协助机组，了解飞机的飞行状态，排除故障，最后达到飞机安全地放行。”

在采访过程中，牡丹晚报全媒体记者持测温仪器在停机坪移动测温，发现局部温度高达79.5摄氏度。在靠近机身作业时，机务人员难免需要途经此处。

所幸，机务人员不会长时间暴露在此种恶劣环境下，不用担心近期网络热议的“热射病”的出现。待安全送走一趟航班，他们会收好工具设备、回到室内，尽快在有空调的室内把被汗水浸湿的衣帽晾干，以备为下一趟航班执勤作业。

搬运行李、货物，有对流风时才有瞬间清凉

在勤务人员对飞机的电源、空调等进行检查的同时，相关特种车辆也会及时出动对飞机进行补给，货运人员则驾驶特种车开始运送行李、装卸货物。

特车驾驶员陈修乾告诉牡丹晚报全媒体记者，由于自己所驾驶的车辆较为特殊，车内没有安装空调，车里温度高的时候能达到45度，呼吸时就能感觉到热气，几分钟就会汗流浃背。

“晴天时在对接航空器时需要打开车窗，不然无法听到指挥员发出指令。下雨的时候就不会开车窗，因为车里有线路，如果进了雨水，车辆操控系统容易失灵。即便车里面非常闷热也要缓慢前行。”陈修乾说。

行李传送车用于飞机装卸行李、包裹及邮件等货物的专用设备，待行李全部运送到位后，就会转送至飞机货舱。据陈修乾介绍，每个航班都有大量需要托运的行李，而“搬”行李的任务正是由行李传送车完成的。行

李传送车可以根据不同航班机舱门的高度调节对接处的高度，装卸人员只要把行李放在传送带上，行李就可自动上下行。

16时6分，由梅州飞来的航班CZ3683平稳降落在菏泽机场的停机坪上，货运人员孙占强与同事们开始了新一轮忙碌。

从飞机落地截载到关闭舱门，卸货与装货的时间要控制在20分钟-30分钟。货物出仓后，由运输车负责运至机身旁的装卸口，货运人员协力调整运输车位置、对接传送带，装卸货物的同时，还需对相关货运情况进行检查、记录并确认签字。据孙占强介绍，机场货运物品一般是一些体积较大、重量较轻的货物，货物装载过程中有时会发生舱内容积不足的情况，需要改装机单、分舱装载等。

“在停机坪上，不靠近机身时在比较平坦的区域比较热，靠近机身时，有对流风时就能凉快一些。”孙占强说。



遗失声明

牡丹区成奎建筑施工队统一社会信用代码(92371702MA3WPX649J)行政章(编号:3717020154101)财务专用章(编号:3717020154102)不慎丢失，声明作废。

郭成峰(身份证号码:372901194505170638)的房屋征收产权调换协议书和房屋征收产权调换补充协议书遗失，编号:2017-30134，丈量号:6-39，声明作废。

山东环中康医药连锁有限公司三十七分店的药品经营许可证丢失，社会信用代码:91371725MA3UJU6E8F，原许可证号:鲁CB5306430，声明作废。