

机场廊桥“舵手”:连接天地的“无声使者”

□牡丹晚报全媒体记者 胡云华

旅客登机桥,又称廊桥,是旅客于近机位上下飞机的一条方便通道,使旅客避免受到雨雪、高温、喷气气浪等环境因素影响。但客机型号不同、机舱门高度不同,停机坪上的客机滑行后,为了准确地与廊桥对接,就需要廊桥操作员针对每一个航班的情况,对廊桥可移动的部分进行精准调试。在菏泽牡丹机场,廊桥操作员隐于幕后,保障着每一次航班顺利衔接。

提前准备,在临界处独自等待

在普通旅客的印象中,机场的登机廊桥或许只是一条四面封闭的通道,是客机机舱门与候机楼之间的“固定”区域。但实际上,登机廊桥是可移动的桥梁设备,由固定立柱、旋转平台、活动通道、升降系统、行走系统、接机平台等部分构成,可实现与不同型号、不同高度客机的对接。

廊桥从航站楼延伸而出,其“尽头”就是廊桥操作员的工作间,犹如陆地半岛与海域相接处的最前端。长条柜式样的操作台上,四排按钮、两块显示屏加类似电玩黑色的操作杆,组成了可以精准调节廊桥位置与高度的工作台。

工作时,廊桥操作员需要全程站在台前,右手边是旅客即将走过的廊桥通道,前方的玻璃窗外就是广袤的停机坪。

“通常情况下,公司会在前一天发布今日的航班计划。航班在前站起飞后,站调会对航班落地时间、机位进行通报。我们操作员需要根据航班落地时间,至少提前半小时开展准备工作,例如填写廊桥操作单,把廊桥钥匙、对讲机放入工具包,完成后出发前往指定机位廊桥。到达后首先要对廊桥进行环绕检查,对

廊桥进行测试,确保廊桥正常运行后等待飞机降落。”菏泽牡丹机场廊桥操作员李宏宇介绍。

航班降落、滑行后,巨大的飞机在牵引车的牵引下缓缓地向廊桥移动。由于飞机在保障过程中需要用到桥载电源和桥载空调,飞机停稳后,廊桥操作员需要等待机务保障人员给出相关手势(向上伸出大拇指),再开始进行靠接。

“廊桥前面有滑动模块。我们操纵廊桥时,模块高度在两米七左右,空中客车(客机型号)高一些,达三米三左右。操作时的精确度方面,要求保护装置与舱门的高度差在10至20厘米,最后实现完全对接。”李宏宇说。

旅客上下飞机后,廊桥撤离前,操作员需要与机务使用对讲机进行沟通。比如,机务发出通知:“101廊桥桥载设备回收完毕。”廊桥操作员需要回答:“101廊桥收到。”之后才能进行撤桥。

撤桥时,操作员需要检查操作台是否有遗留物品、违禁物品,确保无遗漏后,再将廊桥高度调节恢复到三米三。如果遇到系统故障,操作员还需紧急安装摇把,手动撤桥。

设备升级,保障旅客舒适度

牡丹晚报全媒体记者了解到,目前,菏泽牡丹机场有两组廊桥操作员轮班,每组有4名廊桥操作员。由于民航局要求提高靠桥率和效率,旅客不需乘摆渡车、直接经由廊桥登上飞机的概率增加,同时每个廊桥操作员的专业能力就相应需要提高,实现独立操作一个廊桥。

每年春运、暑运,是菏泽牡丹机场的客运高峰期,廊桥操作员也进入最繁忙的时期,有时机场内的4套廊桥设备要同时使用。

在发动机的轰鸣声中,廊桥操作员的工作节奏与航班时刻表紧紧“捆绑”在一起。不仅要保障廊桥的对接操作,还需要时刻做好

设备的维护和细致的安全检查,哪怕是一颗松动的螺丝、一处细微的电路故障都不能“放过”。

菏泽牡丹机场安全检查部安检二队队长程乾告诉牡丹晚报全媒体记者:“在遇到特殊天气时,我们会根据机场发布的相应预警等级启动预案。比如风速达到预警等级时,我们会增设轮档(阻止器)、降低廊桥高度、减小廊桥迎风面。进入冬季,应对大雪、暴雪等我们都有相应的措施,降低环境对设备运行的影响。”

倘若航班延误,廊桥操作员就需要在廊桥上等待更长时间,也基本上无法由其他操作员替换。如果出



日常培训



与机务人员
用手势沟通



检查维护

学以致用,升级安全设施

现持续降雨,即便没有航班起降,廊桥操作员也需要冒雨检查电力设备是否被雨水浸湿、影响使用。

进入冬季,落在廊桥外部的积雪需要提前清扫,那么,旅客活动通道处又该如何保暖?牡丹晚报全媒体记者了解到,目前,菏泽牡丹机场的廊桥使用了新设备,接机平台处有地板加热功能,当廊桥与飞机靠接的部分气温低于5°C时,地板会自动开启加热模式。同时,廊桥操作室内安装了空调,夏季炎热时,操作员可以操作空调,降低旅客通道内的温度。这些设施的启用,共同保障了旅客上下机舱时的安全、舒适。

“去距离飞机最近的地方工作。”从业之前,廊桥操作员对在机场工作都有着这样的向往,但实际从业之后才发现,这项工作并非“只要跟机舱对接上”那么简单。

在操作中,要做到对接精准,除了细心之外,更需要专业的技术基础。

廊桥操作员张天尧告诉牡丹晚报全媒体记者,上岗前,他们要取得廊桥厂家授权的操作资格证书,持证上岗后还要通过菏泽牡丹机场内部的授权考试。

“要跟岗、看岗、综合评估、再观察,具备对事件的熟练操作技能,操作员才能独立上岗。”程乾说,此外,他们每月都安排了以国内外实际案例为基础的分析演练,且经常组织安全培训。

同组唯一的女操作员王雯入职菏泽牡丹机场前,曾在深圳宝安国际机场工作了4年。“与在菏泽相比,南方的台风天气相对频繁,廊桥操作多了一个步骤,就是系留,用专用的绳索提前系好登

机桥、以防晃动。”王雯说,有乘机的小旅客对机驾驶室比较好奇,会跑去桥头机舱门放置安全靴的地方,误踩安全靴后,会触发登机桥紧急下降。

“所以,在厂家配备的安全措施基础上,我们对廊桥的调平外壳进行了改造,增加了保护装置,能尽可能避免人员误触。”程乾说,他们还对厂家配备的禁止标志进行了升级,增加了长度,提升了安全系数。

操作员告诉牡丹晚报全媒体记者,随着航空业的发展,廊桥操作这个岗位也越来越智能化、便利化。目前,国内已经出现了通过远程操作的无人驾驶廊桥。

“如果有年轻人想从事这个职业,可以先考虑自己的抗压能力和安全意识。因为在实际工作中,遇到航班延误、无法轮岗,我们的等待时间会很长,最长的一次等了5个小时,期间心理压力更大;航空安全无小事,一个细微的失误就会造成极大损失。”程乾说。