

从“出苦力”到“老法师”如何历练？

一批80后、90后、00后机务人员暑运保畅书写答卷



本报记者 金志刚

2023年暑运目前逐渐进入返程客流高峰。在航班高位运行的当下，负责维护飞机使其处于适航状态的机务人员，成了机坪上“最忙碌的人”。同时，他们还要面对机坪高温：地面温度经常超过50℃；飞机刚降落停稳时，各种设备温度更高，比如刚落地的飞机轮胎的温度会达到150—200℃。

机务是一个需要不断学习、不断积累经验、不断进阶的特殊工种，从最初的“出苦力”到成为独当一面的“老法师”，每一位机务人员的“进阶之路”都需要一颗责任心。日前，记者走近东航技术公司虹桥维修基地的一批80后、90后、00后机务人员，感受他们直面酷暑、迎难而上、全力以赴的责任、严谨、担当。



■ 裘磊正在检查飞机起落架插销



■ 吴俊斌正在检查一架客机的散热器舱



■ 潘陈正在清点维修工具

80后>>> 握“安全钥匙” 严把放行关

裘磊是东航技术公司虹桥维修基地空客航线一分部的一位80后放行工程师。为了确保飞机能够准时出港，他必须提早来到工作岗位——一架准备出港的飞机旁。在调查看看飞机单机技术状况后，裘磊围绕飞机作绕机检查，用手电筒照明并仔细查看机翼、机身、起落架、尾翼、发动机等关键部位的表面及结构情况，确认各类电子设备、仪表仪器没有异常。

不远处，另一位机务人员正在检查飞机机轮的胎压情况。“几个机轮的胎压都OK吗？”机坪上噪声很大，裘磊不得不扯开嗓子大声询问。在得到肯定回答后，裘磊与当天的航班机长确认了飞机处于适航状态，并在放行工单和技术记录本上签字放行。随着牵引车将飞机缓缓送出，裘磊挥手向航班道别——在滑行准备起飞的飞机上，我们经常可以透过舷窗看到机坪上朝机上旅客挥手的人，那就是机务人员。

作为资深机务人员，1988年出生的裘磊于2010年8月加入东航技术公司，从“勤务机务”干起，一步步成长为“维修工程师”“放行工程师”，岗位工龄已有13年。放行工作掌管着航班起飞前的最后一道“安全钥匙”，担子很重，因此在每一个航班执行前，裘磊都要确保手中任务工单上的条目已全部验证、执行

完毕，使飞机处于100%适航状态。

在东航，和裘磊一样的80后放行机务人员约有1200人，他们站在把好航班放行关的重要岗位上。“放行机务是担责任的岗位，责任心最重要，要十年如一日认真负责、一丝不苟地检查，才能确保不出纰漏。”裘磊的爷爷和父亲都曾从事机务工作，可谓是“机务家庭”，这也使裘磊从小就对机务工作有了深刻的认识。接力棒从30后的爷爷传到60后的父亲再传到80后的裘磊手中，那份对待工作的责任心，以及对旅客负责、对安全负责的严谨态度从未改变。

90后>>> 成“中坚力量” 能做“绣花活”

从今年7月初开始，东航技术公司虹桥维修基地波音航线分部的90后机务人员吴俊斌就一直处于“最忙碌”状态。作为维修工程师，吴俊斌的工作内容繁杂又细致：清点工具，放油，测胎压，安装堵头、插销、静压板，复位电子设备，绕机检查……在吴俊斌手中的工单上，保障飞机所要检查/操作的条目能密密麻麻列满好几张纸，细分到具体任务有三四十项。完成全部检修项目一般需要2—3个小时，在机坪气温最高能达50℃的暑期，每一次出任务都是对体力、脑力、意志力的多重考验。

在东航，90后机务在全年龄段中的占比超过40%，排名第一。从

“勤务机务”成长为“维修工程师”的他们，大多具备一定工作经验，正处于职业发展的黄金期和身体状态的最佳期。如果说80后以上年龄段的机务人员是“压舱石、把关人”，那么90后正在逐渐成长为机务团队的“中坚力量”。随着旺季航班量高位运行，吴俊斌这批90后维修工程师们开始在机务团队中扮演重要角色，在参与大部分航班的保障任务的同时，也要承担起一些机坪上的紧急任务。

吴俊斌说，夏季比较辛苦的一项工作就是换散热器。类似家用空调的“空调外机”，散热器是飞机空调系统的核心部件，能够排出飞机运行中给客舱带来的热量，让旅客在飞行途中享受清凉。更换散热器时，机务人员要钻到飞机主起落架附近的机腹下方，先用工具拆卸数十个零件，然后打开盖板，三四个小伙伴一齐发力，将重约50公斤的散热器“扛”下来，紧接着安装上新设备。

如果发现散热器舱有磨损或是污垢，机务人员还要钻到舱内仔细清洁。机腹高度有限，无法容纳一名成年人站立起身，需要或蹲、或坐、或半跪着完成任务。作为身高180厘米的小伙子，扎扎实实完成这项在夏季航班运行中必不可少的工序，需要常人难以想象的毅力，一趟操作下来，吴俊斌的工作服被汗水浸得湿透，腰酸背痛也属常态。

“事情不会自己完成，总需要人去做。相比00后，我们90后是职场‘老人’，也基本都是从勤务工作一

相关链接

“最热暑运”客流猛增

今年暑运可谓“最热暑运”，很多人选择暑期举家出游，尤其是亲子游，热度非常高。这也使得全国各大机场和各航空公司一片繁忙。

进入暑运以来，7月份，上海浦东、虹桥机场航班起降量6.4万架次(浦东机场4.1万架次、虹桥机场2.3万架次)，日均航班起降超2000架次，环比增长5.4%；旅客吞吐量超952.1万人次(浦东机场571.5万人次、虹桥机场380.6万人次)，日均旅客吞吐量超30万人次，环比增长9.3%。

东航今年暑运计划投入飞机达780余架，旺季高峰期间计划平均每日班次量达2990余班，其中

上海始发日均航班量将达916班次。东航计划执行加班航班500余班，计划投入的客运座公里已恢复到2019年暑运水平的102%。

实际运营中，今年暑期，东航国内进出港航班量、客座率、旅客运输量等多项指标迅速走高，如8月12日东航单日执行航班量达到3055班、运输旅客43.8万人次，创今年以来新高；从东航航线机票预订情况来看，国内暑运热门目的地为昆明、上海、北京、西安、南京、武汉、广州、成都、青岛、兰州等地；东航从上海前往烟台、青岛、三亚、广州、哈尔滨等热门避暑目的地的航班客座率均超过90%。

路历练过来的，这些需要精细操作、吃苦的事，不可能让新人承担，理应由我们来完成。”在新人面前，吴俊斌乐于展现出“大哥”风范，帮助“弟弟”们多完成一些任务。2022年，吴俊斌完成了一些勤务机务升级到维修机务的专业考核，获得了局方认证，在同龄人中属于进阶速度较快的一批。

00后>>> 从基础学起 能吃苦肯拼

“150—200℃”，这是夏季一架民航客机降落后的飞机轮胎实时温度。从250千米每小时的降落速度到机坪滑行速度，在短短几十秒内，飞机轮胎会先后经历超强负重、剧烈摩擦和快速升温。为了确保飞行安全，防止轮胎因高温爆胎破损，就要在飞机抵达后快速为轮胎主动散温。目前，东航在役的大部分客机已配备自动降温风扇，但不少“老飞机”还是需要人工通风散热。

东航技术公司虹桥维修基地00后勤务机务人员潘陈就负责这项“吹轮胎”工作。当飞机从炙热的跑道缓缓滑行停靠至廊桥时，潘陈早已在此等候。待飞机停稳后，他顶着发动机的高温，快速将散热风扇推到机轮边，紧握把手，抵住轮毂，开启通风。大功率风扇卷起轮胎余热，夹带着混合橡胶、机油气味的热浪扑面而来，吹得潘陈略微有些睁不开眼睛。在不到半分钟的时间里，他的额头就已挂满汗珠，工作

服也被风吹得呼呼作响。

面对艰苦的工作，潘陈没有任何怨言，他认为这些是自己职业生涯里历练成长的一部分。“航班旺季每一位机务人员都很忙，大家都有许多工作要完成。作为一名新人，我的技术水平暂时还不能完成那些高难度的维修工作，这些体力活就多承担一些，虽然辛苦，但是只要肯干就一定会有收获。”潘陈说。

在东航技术公司虹桥维修基地，和潘陈一样的00后机务人员的数量还不是很多。他们大多在2020年后入职东航，受当时航班低位运行影响，入职后的一段时间内很少接触具体的航班运行保障工作，以维护停场飞机、培训学习为主。进入2023年，航班量迅速恢复，这批“沉淀”多时的00后也迎来了展现本领的舞台。在不少机务岗位上，00后已经开始参与航班保障，承担重要职责，他们的拼劲和学习成长的速度，让不少老机务人员用“比我们当年快多了”来形容。

“现在很多人说00后是‘温室里的花朵’，我不同意。我们00后同样‘晒得阳光淋得雨’，也能吃苦挑担子。我们知道只有踏踏实实学技术、强本领，才能收获成长，才会有所提高。”潘陈说，现在是航班运行旺季，正是缺人手的时候，保障好旺季航班、服务好旅客出行是自己的职责和使命。另一方面，从自身发展来说，他也希望能够加快学习步伐，尽早完成从“勤务机务”到“维修工程师”再到“放行工程师”的“升级”。