

没有他们签字 飞机不能起飞

东航技术山东分公司最年轻机务放行人员冯宝帅讲述岗位背后鲜为人知的故事



人物名片

冯宝帅

年龄:29岁
身份:机务放行人员

“我热爱这份工作,喜欢留在一线,希望自己能成为老师傅”

你有故事,请联系
早报热线:82888000

对话

确保航班准时起飞 带来极大的成就感

记者:作为放行人员,下一步的进步空间有哪些?

冯宝帅:我热爱这份工作,喜欢奋斗在一线,我希望自己能成为空客A320系列机型维护的“老师傅”。日常工作中,我的实践经验会越来越多,会处理各种突发情况。对于新技术和新设备,我也会保持学习的热情,及时熟悉掌握。

记者:成为“老师傅”,除了能更好地工作,还有哪些打算?

冯宝帅:成为“老师傅”后,我希望能够带教新人,把自己的经验传授给他们,帮助他们快速成长。我享受这种传承的过程,也希望通过帮助他们,我自己也能不断反思和提升。

记者:放行人员这一岗位的魅力在哪里?

冯宝帅:每次成功解决问题,确保航班准时起飞,都能给我带来极大的成就感,让我觉得这份工作非常有意义。我要继续深耕,成为团队中的技术骨干。

飞机起飞前,机长需要拿到一个人的签字才能放行,如果没有这个签字,再重要的航班也不能起飞。那么,究竟谁的“权力”这么大呢?“其实这不能说是‘权力’,准确地说是一种责任。”9月2日,东方航空技术有限公司山东分公司机务放行人员冯宝帅向记者讲述了他这个岗位鲜为人知的职责以及和放行有关的故事。



暑期安全放行飞机145架次

旅客乘机,在机场接触的是安检和地服人员,登上飞机后接触的是机组人员,很少有人会知道,自己乘坐的飞机在落地后、起飞前,有人围绕着飞机“转圈”检查,还要进入飞机内部仔细检查各种设备,而飞行员只有拿到他们的签字后才会起飞。这些围绕着飞机“转圈”检查的人就是机务放行人员。

冯宝帅,29岁,是东航技术山东分公司600余名维修人员中的一员,他和同事们保障着青、济、烟三地的飞机维修工作。他是这些维修人员中最年轻的机务放行人员。

今年夏天,对冯宝帅的职业生涯来讲是一个不平凡的季节,毕业于中国民航大学航空机电设备维修专业的他,经过多年努力,终于在今年1月份取得了东方航空航线放行资质,并在暑运旺季中,第一次以航线放行人员的身份站在了机坪上。签字,看似简单,却承载着沉重的责任。

刚刚过去的这个暑假旺季,每天起落大量航班。在地表温度接近60℃的机坪上,冯宝帅身穿黑色工作服,头顶烈日,汗水不住地从额头滑落。每当检查完一架飞机,脱下手套时,手掌早已湿透。工作强度大、任务重,从清晨到深夜,几乎没有停歇的时间,而航班不正常时通宵工作更是家常便饭。然而,这些都只是机务工作的常态。今年暑运以来,他已安全放行飞机145架次。

检查时要“从头摸到脚”

暑运期间,航班密集,任何一个小小问题都可能引发连锁反应,影响后续航班的正常运行。放行前的每一次检查,冯宝帅都会格外仔细,生怕遗漏任何一个细节,从发动机的状态、电源系统的运行、液压系统的压力等,每一项都要仔细确认。他说:“这不仅是自己职业生涯的新起点,更是一次对责任心、技术和心理素质的全面考验。”

“目光所能触及的地方都要做一个目视检查,起落架和发动机区域由于部件比较多,且是关键部位,安全

标准高,所以这些部位检查起来比较耗时间一点。”冯宝帅告诉记者。

如果在目视检查时发现了任何异常,放行人员都需要近距离详细检查以确保没有任何问题。外部检查时,放行人员需要从机头绕行一周检查到机头,包括机身、发动机、起落架、机翼和尾翼等,确保没有损伤、漏油或其他异常;内部检查时,需要在驾驶舱检查仪表指示和所有系统是否正常。在客舱要检查应急设备,客舱座椅和其他设备等;系统测试中,要检查飞控、电源、空调、燃油、导航等系统的工作状态,确保一切功能正常。

“整个过程就像‘从头摸到脚’,确保飞机的各个部分都适航,常规的检查一般需要20分钟至60分钟。”冯宝帅说。

第一次以航线放行人员的身份站在团队前,冯宝帅心里也有过忐忑。以前,大家对他更多的是同事间的配合和帮助,而现在,他要作为团队的“领头人”,带领大家共同完成每一次航班的放行任务。在这个过程中,他更加明白了团队协作的重要性。每个人的职责分工都十分明确,而他的任务就是确保大家都能够安全高效地完成各自的工作,最终保障飞机的运行安全。

关键时刻作出正确决策

带队过程中,冯宝帅逐渐适应了这个角色,也逐渐获得了队友们的信任。在技术细节上,他始终保持严谨的态度,力求做到最好,在处理问题时,他也会倾听大家的意见,作出最优的决策。冯宝帅也认识到,放行不仅仅是对飞机的检查,更是对整个团队工作的综合考验。作为航线放行人员,责任不仅仅是在记录本上签字放行,更是在关键时刻作出正确的决策。

记得有一次,一架飞机在短停时发现了一个故障,冯宝帅迅速评估情况,带领团队分工合作,最终在飞机起飞前解决了问题,保障了航班正常运行。

“当时检查发现飞机蓝液压系统压力指示故障,此时离下一次起飞仅有50分钟,需要快速解决问题

以确保航班不受影响。”回忆起那次故障处理,冯宝帅记忆犹新,当时检查发现电门指示不正常,但没有其他系统故障。液压系统本身压力正常,问题仅限于电门,确认对航班的安全性和适航性没有影响。他立即制定了解决方案:更换出现故障的压力电门,恢复系统正常监控。随后他通知机组人员,说明故障情况和修复计划,争取短时间内完成修复。这些工作完成后,他立即组织团队并进行任务分配,一人负责更换电门,一人准备工具和耗材,另一人负责准备工作准备和收尾。

做完这些工作,身为放行人员的冯宝帅手持手册全程监督,确保更换工作严格按照维修手册施工并高效进行。完成更换工作后,大家进行系统测试发现,新的电门正常工作,液压系统压力指示恢复正常,无渗漏。

确认一切正常后,冯宝帅签字放行。这次经历也让冯宝帅真正体会到,作为放行人员,技术固然重要,但更重要的是在紧急情况下的果断与担当。

把知识和技能反复“咀嚼”

回望刚刚结束的暑运,对于冯宝帅来讲,相比于身体上的劳累,更多的是心中满满的成就感:每一架安全起飞的飞机背后,都有自己的一份努力;每一次航班的顺利运行,都能感受到作为放行人员的价值。

很多人不知道的是,以航线放行人员的身份站在机坪上,背后是日复一日对专业技术的精益求精,以及对新知识新技能的及时学习、更新。

2017年6月份参加工作,今年1月份取得航线放行员资质,7年间,无论是跟着师傅学习,还是自己独立维修,冯宝帅都认真对待。很多时候,下班回到家中,他还要搬出手册来,仔细研究一番。工作期间他参加过很多的培训课程,每次培训完后的课件他都有保留,这也是他在工作中遇到知识盲点时,经常翻阅和学习的途径之一。

目前冯宝帅放行的飞机有两种:空客A320系列和ARJ21-700两种机型。“飞机的系统很复杂,眼要熟,手要熟,还得经常参加复训,把学过的知识和技能反复‘咀嚼’。”他告诉记者,这种复训就是为了强化对于知识和技能的记忆,让各种检查和维修技能稔熟于心。