



机场“护眼人”

本报记者 陈立波 通讯员 任梦 钱骏华

维修中线灯



维修高杆灯



检修故障灯



维修标记牌



在维修间里维修各类灯



26日下午2点多,记者在萧山机场的7号停机坪见到检修员张毅和沈小明时,他们正搭档检修高杆灯。张毅把身上安全绳的挂钩挂上高杆灯后,便熟练地打开灯罩,对已经损坏的灯泡进行更换,沈小明在下面仰着头递工具。“高杆灯是停机坪的照明灯,只能白天维修,一般是前一晚巡视发现后,第二天马上维修。”张毅告诉记者。

白天维修停机坪边的高杆灯和跑道入口处的进近灯。晚上在维修间里修理各类更换下来的灯,修了之后要测试光强,符合要求才算真正修好。然后再上跑道和滑行道去巡视、检修。这就是张毅他们一天的工作。

在北跑道的入口处,张毅发现一盏进近灯出现故障,立即打开后盖进行检修。据介绍,进近灯5盏为一组,从入口位置开始高度依次下降,全都用黄色的玻璃纤维支架支撑,“万一飞机在降落时碰撞到这些支撑杆,‘脆弱’的支撑杆会马上碎掉,但不会划伤机身”。

凌晨1时许,随着航班密度的下降,塔台指令关闭机场北跑道,张毅和沈小明获准驾驶助航灯巡视车进入跑道,对跑道上的灯光系统进行检修。

“这块标记牌明显凹进去了,得立即维修。”刚到跑道入口处,张毅就一眼看见一块标号为24的标记牌面板凹陷了进去,于是立即和沈小明一起进行维修。“发出光亮的标记牌是飞机的指引标志,必须在跑道开启使用前维修好。”张毅说。

沿着跑道上的中线灯一直向前,张毅他们发现一个中线灯的灯光强度明显不足,便下车将灯拆下,先对灯座内部进行了全面清理,再换上了一个新的灯泡,“灯座不清理干净的话,容易卡住螺口,一旦密封不紧,很容易进水,导致灯具损坏”。

“你看,不同位置的中线灯颜色是不一样的,所以更换时必须认真核对。”张毅向记者介绍,在距离跑道末端还有900米时,中线灯的颜色会从白色变成红白相间,到跑道最后600米时,中线灯就会变成全红。

“别小看了这些灯,飞机在降落时,飞行员最先看到的就是机场助航灯光。”萧山机场飞行区中心助航灯光室经理张帆告诉记者,萧山机场有南北两条跑道,共有8000多只助航灯,其中最重要的是PAPI灯(又称精密进境坡度指示仪),装在机场西北、东北、东南、西南4个方向,每个方向并排装4盏,“飞机下滑角度正常时会看到两红两白,偏高会看到4个白灯,偏低则看到4个红灯,这样飞行员就可以根据视觉判断来调整下滑角度。”

张帆介绍,除了PAPI灯和进近灯,机场还有跑道入口灯、顺序闪光灯、滑行道边灯等,这些灯共同指引着飞机降落、滑行、停靠、起飞等,“所有灯光的强度都可以调节,白天阳光越强烈,地面上的灯越要开得亮,让飞行员更容易辨别”。

凌晨5时30分,张毅和沈小明对北跑道和C滑行道的灯光检修工作也全部完成,在向塔台进行报告后,撤出跑道区域。随后,跑道再次开启,迎接新一天航班的起降。

更多精彩大图及视频,请关注浙江法制报公众微信号或浙江新闻客户端法治频道。