



# 一方天地 皆是热爱

——致敬“机场守护人”



扫码看视频

场务维护员窦义阔：

## “跑道美容师” 守护机场的每一寸“皮肤”

上午10点45分，在济宁大安机场，济宁至长沙的客机平稳升空。巨大的飞机引擎轰鸣声还在机场上空回荡，一辆有着“巡道车”标识的黄色皮卡已平稳驶上跑道道面。运行保障部副经理窦义阔和同事们的目光如雷达般扫过每一寸混凝土。“这里！”窦义阔示意停车，指向一处不起眼的角落——道面上，一道长度不足三厘米、发丝般的细微裂痕被他发现。“是角隅断裂病害的初期特征。”他蹲下身仔细测量、拍照记录，随即通过对讲机上报：“发现道面浅层裂缝，已标记，计划今晚航后处置。”

“我们有16人，实行两班倒，工作区涵盖整个飞行控制区，主要职责包括鸟击及动物侵入防范管理、飞行区场道管理、FOD防范管理、净空管理等。”记者见到窦义阔时，偌大的机场跑道上北风凛冽，寒风吹在脸上像针扎一样，窦义阔和同事谢梦石、李相冲、李志无惧严寒，正在全神贯注地盯着跑道巡检，跑道上每天数十架飞机起落碾压过的痕迹，他们通过辨认橡胶摩擦留下的暗色印记，寻找那些肉眼几乎看不见的裂缝，有时他们会蹲下，指尖轻触道面，感受那微小的不平整，如同医生触诊脉搏。“飞机安全没有‘差不多’，一处油渍、一道裂痕都要引起高度重视。”窦义阔说，一颗小小的螺丝、一块脱落的橡胶，在飞机起降的瞬间都可能变成致命的子弹。道面是否有破损？标志线是否清晰？摩擦系数是否达标？他们像扫描仪一样步行检查，弯腰捡拾，不放过任何细微的隐患。

这里没有鲜花与掌声，甚至很多旅客都不知道他们的存在。但每一架航班平安起落的跑道上，都印下了他们俯身的轮廓。济宁大安机场运行保障部场务队每天在岗8人，分成三组作业，2人驾驶巡道车在首个航班起降前（一般为07:30前）对跑道完成一次全面巡查，确保跑道正常，随后根据当天航班运行情况利用航班间隙对跑道进行检查及日常维护维修；4人驾驶两辆驱鸟车在航班运行期间（07:00—23:10）不间断在飞行区进行巡查驱鸟；另外2人作为机动人员，负责当日突发情况处置及土面区割草、碾压等维护作业。

大安机场通航两年以来，窦义阔印象最深刻的就是2024年年初的那场降



雪。“去年2月19日至20日，我市出现了低温雨雪冰冻天气过程，两天的时间，经历了先雨后霰再降雪复杂相态，跑道先形成了一层冰层，冰层之上又覆盖降雪，清除难度极大。”窦义阔说，那时正值春运期间，机场刚刚转场两个多月的时间便遇到这样的极端复杂天气，对整个团队来说都是一次巨大的挑战。机场各部门、各岗位全员出动、共同努力，先后采用撒布除冰液、扫雪车清扫、吹雪车吹除等多种手段连续48小时不间断作业，使得跑道一直处于适航状态，保障了飞机正常运行及旅客们的正常出行。2月19日21:22，当日最后一个航班安全平稳起飞。2月20日9:28，首班贵阳—济宁航班正常落地。

大安机场通航两年来，运行保障部交出了一份沉甸甸的成绩单：生态驱鸟效果明显，跑道外来物检出与处置效率显著提升，极端天气下的运行保障能力经受了最严苛的考验。数字背后，是无数个深夜的坚守，是精准到厘米的修补，是对生态规律的深入钻研。窦义阔办公室的灯，常常亮到最后；团队成员的手里，存满了跑道病害和鸟类活动的影像资料，那都是他们工作的日记。

“我们没有直面旅客的机会，但每一架安全起降的航班，都是对我们工作的无声褒奖。”窦义阔望着窗外延伸的跑道说道。夜幕再次降临，航站楼灯火通明。当最后一架航班离地，窦义阔和他的“跑道医美术师”们将再次登场，在探照灯下，继续他们毫厘之间的精细作业。他们的舞台没有掌声，他们的作品不留痕迹，但正是这份从清晨到深夜的极致守护，铸就了这条“天路”永恒的安全与坦途。

（济宁晚报全媒体记者 王仰浩  
通讯员 杨树林）



扫码看视频

机场气象预报员张瑾：

## “气象先知” 为每一次起落搭建安全桥梁

凌晨时分，济宁大安机场气象预报室内灯火通明，11块屏幕上跳跃着数字与曲线，张瑾的目光在温度、湿度、风场数据间游走。一个多小时后，第一班航班将起航，而此刻，窗外能见度仅有300米。

“大安机场最具挑战性的天气预测就在冬季。”张瑾指着屏幕上密集的低能见度记录说。还记得2023年12月28日大安机场首航日，一场超预期的大雾给了团队一次严峻考验。“那天真的让我们很焦灼，大雾直到上午11点才逐渐消散，比我们预期的晚了近两小时。”张瑾回忆，当天值班室内电话铃声此起彼伏，塔台和各大航司都在焦急询问天气趋势。

从曲阜机场转场至大安机场，张瑾和同事们面临的是全新的气象课题。曲阜机场三面环山，受地形庇护，气候相对稳定；而位于兖州区的大安机场地势空旷，气象条件更加多变。“这两年我们一直在积累这里的气候资料，就像重新学习一门方言。”张瑾说。据他们统计，今年10月中旬以来，大安机场低能见度天气的出现时间比曲阜机场同期早了近半个月，频率也高出许多。这对于靠数据分析和经验“吃

饭”的气象预报员来说，意味着更多的挑战与更重的责任。

在张瑾看来，气象预报是科学与艺术的结合。数值平台12小时刷新一次的数据只是参考，真正的预测需要经验的“解码”。“春季防大风，夏季战雷暴，秋冬季应对低能见度。”这些经验法则背后，是无数次观测、记录和验证的积累。

今年秋季雨水异常充沛，天气系统更加难以捉摸。“不同的航司对于能见度的要求不同，大概在400米至800米之间。”张瑾说，这就要求她和同事们根据天气形势变化，结合经验提供更加精确的预报数据，以应对不同航司的能见度要求。当夜晚能见度急剧下降时，他们需要尽早判断是否达到航班降落标准，以减少旅客行程影响和航司运行损失。

“最紧张的是给出时间节点。”张瑾坦言，“航班调度、旅客安排、机场运行都等着我们的判断。”每当天气突变，预报室内电话声便密集响起，他们需要在数据与经验间快速权衡，给出尽可能准确的预测。

随着济宁大安机场即将迎来开航两周年，这个年轻的气象团队也在不断成长。他们建立了大安机场气象数据库，总结出本地化的预报指标，成功应对了多次复杂天气过程。

窗外，晨雾渐散，第一缕阳光穿透云层。张瑾确认了能见度已抬升至800米以上，向塔台通报了气象要素条件。不久后，引擎轰鸣声划破天际，航班准时起飞。

“我们站在天与地之间，为每一次起落搭建安全的桥梁。”张瑾望着远去的飞机轻声说道。在数据与经验的交织中，这群与天对话的守航人，正用专业与坚守，护航着每一段旅途的平安。

（济宁晚报全媒体记者 李胜男）



扫码看视频

塔台管制员高翔：

## “天空交警” 保证每一次飞行的平安起落

从2008年踏入塔台的那一刻起，高翔的生活就与天空紧密相连。十六年过去了，这位济宁大安机场塔台管制室主任，依然清晰地记得曲阜机场转场前的最后一个航班——南方航空3954航班的起飞。“能够指挥曲阜机场的最后一次起飞，也是一种荣幸。”高翔回忆道，“和机组之间的交流充满了温度，那些有温度的互动，让人难以忘怀。”

转场到大安机场后，变化是显而易见的。机场场区变大了，停机位从6个增加到19个。机场从军民合用转变为纯民用。站在高高的塔台之上，高翔和同事们的主要职责是指挥飞机的平安起落，保证空中运行的有序。

这项工作常常需要应对突发情况。今年9

月初，在一架从济南区域移交过来的航班上，一名旅客突发心脏病，原本预计三点半落地的航班，需要提前抵达。

“我们第一时间协调，把原本10分钟的飞行航程尽可能缩短。”高翔解释道，“这意味着要改变飞机原有的航路航线，而每一条航路的调整都需要大量的协调工作。”航路改变需要与不同航空公司协调飞行时间，处理可能的飞行冲突。“协调工作量比正常情况大得多。”高翔说，“但这种情况我们遇到的不是只有一次。每一次，我们都会全力以赴。”

天气是另一个挑战。今年济宁地区雨水偏多，对飞行造成不小影响。“如果恶劣天气正好在机场周边，我们可能要指挥飞机绕飞或盘旋等待。”高翔告诉记者，“如果同时有多架航班进入我们的指挥范围，运行压力会非常大。”根据民航规定，飞机在空中等待时间不能超过30分钟。超过这个时间，管制员就需要考虑飞机的油量状况，协助机组做出备降或其他选择。

无论是面对突发医疗事件，还是应对恶劣天气，高翔和同事们的目标始终如一，守护空中机组和乘客的生命财产安全，保证每一次飞行的平安起落。“这是我们的职责。”高翔说得很平静，但话语中充满力量，“这也是我们的承诺。”

济宁大安机场即将迎来开航两周年。两年间，这座现代化的机场已成为地区发展的重要引擎，而高翔和她的团队，则是确保这座引擎平稳运转的关键力量。

（济宁晚报全媒体记者 李胜男）

