

## 岛城子夜 忙碌的他们

**开栏语:**在你香甜入睡的子夜时分,仍有不少人在岗位上忙碌着、为梦想奋斗着。他们让岛城的夜晚不单调乏味,为城市的夜经济、夜生活增添了一抹亮色。今起,本报推出“岛城子夜 忙碌的他们”系列报道,记者跟随采访机场塔台管制员、夜市创业者等“夜忙人”,一起感受他们不畏黑暗,坚守与担当,拼搏与进取的力量。

### 所有飞机起降完成,普陀山国际机场塔台管制员黄书哲凌晨1点45分走出机场,他是当天机场最晚下班的人

# “空中向导”,观六路听八方守护飞行安全

□记者 张莉莉/文 张磊/摄

7月12日凌晨1点45分,随着从武汉起飞的飞机缓缓降落舟山普陀山国际机场,塔台管制员黄书哲一天的工作也宣告结束。走出塔台,整个机场已是空无一人,万籁俱寂。只要是上班的日子里,伴月而归是这些塔台管制员的工作常态。

## 空中向导 一切指令从这里发出

“舟山塔台,上航9450准备好了。”  
“上航9450,可以推出开车,机头朝北,温度25,修正海压1003。”

7月11日晚上10点许,白日里热闹喧嚣的普陀山国际机场已渐趋安静,而整个机场最高的建筑——塔台内的工作人员依旧忙碌。

30平方米大小的指挥室内,坐在指挥台正中央管制席上的黄书哲戴着耳麦,双眼紧盯屏幕,一句句指令干脆清晰,掷地有声。

在他右侧监控席上的管制员则时刻监督着航空器的动态,左侧协调席上的管制员向各有关部门通报信息、协调事务,三人各司其职。

伴随着一句句利落的指令,飞机顺利起飞,黄书哲才稍稍松了口气。

2015年,黄书哲成为一名塔台管制员,如今他已经是机场航务管理部塔台管制室主任。

塔台管制员,这份职业在很多人听来有些陌生。有人说,他们是空中交警,而黄书哲则形象地将自己的工作比喻成航空器的“空中向导”:“航空器一进入我们空域,就要和塔台建立双向和双向联系,所有的动作都依靠塔台发指令。”

以机场为中心,半径19海里,高度2400米(含)以下的所有航空器的指挥调配工作,都由塔台管制员负责。作为机场运转的中枢神经,只要有航班的时候,这里就不能“打烊”。

黄书哲笑着对记者说,白天航班多时,连着一两个小时喝口水的间隙都没有。

“基本每时每刻空中都有飞机,要时刻监控飞机的位置和飞行状态,不停地发出指令。”最忙的时候,黄书哲一天要指挥20多个航班,发出上千条指令,以至于休息的时候都不太想说话。

## 伴月而归 第二天凌晨下班是常态

深夜时分,机场外只剩下路灯射出的暖光,而塔台内却灯火通明。黄书哲所在的管制席对面一排屏幕上,光标时刻闪烁着,传递着各类信息。

很多进出机场的旅客可能并不会注意到这个机场的“大脑”,而位于中央的指挥台则是“大脑”的“中枢神经”。

“这是电报系统,航班动态还有机场的信息集成系统,能看到飞机上客等信息,还有全国流量系统,用于汇总各地的流控信息……”黄书哲介绍说,指挥室一共有三人同时在岗,其中管制席的位置尤为重要,每个指令都从这里发出。



“各个方向进来的航空器高度不同、时间不同,管制员要去排序哪个先落、哪个后落。”黄书哲笑着说,这个过程就像解题一样。

正监控着屏幕中的信息,黄书哲就接到了来自全国流量系统的流控信息,一架从武汉起飞的飞机延误了。

“今晚预计又要晚了。”黄书哲笑了笑,并没有太多的意外。对他们来说,伴月而归早已是常态。

塔台管制员是整个机场最晚下班的岗位。承担着航空器指挥职责的他们,只有等机场所有飞机起降完成才能离岗。

如无特殊情况,塔台管制员的下班时间一般是晚上11点。然而夏季天气多变,雷雨天气增多,经常会出现航班延迟误点的情况。

黄书哲的下班时间也不可避免地随之延后。考勤表格上的记录显示,光是最近两个月,黄书哲就有19天是在第二天凌晨才下班。

## 争分夺秒 守护每一位乘客的安全

“在岗一分钟,安全60秒。”这是刻在每一个塔台指挥员心中的话。因为他们所说的每一个指令,背后都关系着每一位旅客的生命安全,容不得半点马虎。

因天气原因导致航班延误、旅客突发意外导致飞机需要优先降落……类似的突发情况时有发生,黄书哲需要沉着应对,第一时间协调好各方信息,提供解决方案。

前阵子正值梅雨季节,机场上空天气情况较差,有架飞机原本计划从北向南起飞,在跑道上滑行时,机长觉得天气条件不能起飞,便向塔台发出申请,换成由南向北起飞。

“跑道是个很关键

的地方,危险系数最大。”听到报告后,黄书哲立马算了一下后面航班的预计落地时间,看了一下还有近半小时,便同意在跑道上滑行请求,又联系机场气象部门,得到目前天气情况达不到起飞标准的回复后,立刻指挥飞机离开跑道,去跑道外等候。

等到20分钟后达到起飞条件后,他才指挥飞机起飞。

“机组只对自己飞机上的信息掌握比较全,对周围空域的信息没有塔台掌握得全。”黄书哲说遇到突发情况,塔台需要综合各方信息,向机组人员发出指令。

6月的一天,黄书哲突然接到来自宁波进近的消息,因飞机上有旅客身体不适,航班申请优先降落。

黄书哲立即和上级单位协调,申请直飞,让飞机从宁波抄近路直接飞到舟山,协调完之后第一时间通知机场地面保障部门和医护人员在指定位置等待,整个过程用时不到10分钟。

## 迎接升级 他已考取国际证书

“我们今天早上7点半就到岗了。”黄书哲说。为了防止人员疲劳导致事故发生,塔台规定指

挥台前每个人三小时需轮换一次,两天时间内5名指挥员轮换上班。

这份工作强度不小,塔台指挥需要时刻保持高度紧张的状态,对身体和精神都是考验。

40岁以下的管制员要求每两年体检一次,40岁以上一年体检一次。没有特殊情况,这些管制员不能离开指挥室,就连吃饭也是其他同事帮忙打包。

这份工作也充满挑战,每一次指挥就像解题,要在众多条件下寻求一个最优解,让航空器能根据指令安全有序降落。

目前机场已升级为国际机场,黄书哲也已经做好了准备,考取了管制英语ICAO4证书。拿到这个证书意味着可以指挥国际航班。

在挑战和高强度之外,这份工作也让黄书哲感受到了成就感,比如当每次飞机降落听到机组说“感谢指挥”时、当去年除夕送走最后一批回家团圆的旅客时,黄书哲比任何时候都能感受到自己工作的意义。

看过机场第一缕阳光,也被深夜繁星笼罩过,当凌晨1点45分走出机场时,机场的灯光拉长了黄书哲的影子。

对他来说,这是十年工作中普普通通的一天,但也是管制员这份工作的缩影。

