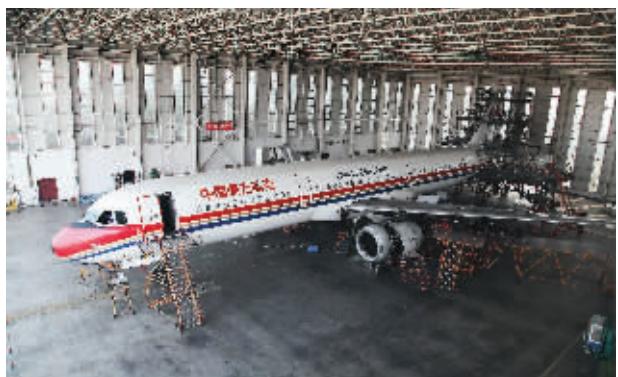




大型千斤顶将飞机顶升起来检修起落架和轮胎



一架空客A321飞机停在机库中接受检修



检修人员正在进行驾驶舱检测



两名检修人员对飞机发动机燃油喷嘴进行更换

东航江苏公司飞机维修部定检车间的70多名维修人员是飞机“医生”、是飞行安全的坚实保障。2012年10月25日零点开始，他们同时对一架EMB145型飞机发动机更换零件和一架空客A321型飞机进行C检，总历时近150小时。

机库里，一架空客321静静地趴着，这个“大家伙”正在乖乖地接受体检。

“开膛破肚”的机腹里布满“油管”，弯弯曲绕的就像迷宫。驾驶舱里到处是仪器，密密麻麻，东航的飞机“医生”们正在紧张地“听诊”，或站或跪，或躺或蜷缩，他们以各种姿势仔细地检查着飞机的每一个部位。

一架飞机有多少构件？东航定检车间放行主管李建盛摇头，“实在数不清”。不过，修飞机的工具至少上万件，大的要几个人抬，小的像针一样，这些工具可不像修汽车一样，随便拿随便放的，它们每一件都有自己的“身份证号”，何时“外出”，由谁携带，编号多少，何时“返回”，都要经过严格的登记，到时间而没有“返回”的工具，管理人员就要顺着记录查找，直到找到为止。因为一旦零件落在飞机的某些部位，就可能存在重大事故隐患。

小小的驾驶舱里仪器密布，仅头顶就有上百个按钮，一旦出现误操作，可能会损坏飞机，带来上百万元的损失，于是驾驶舱就出现了“许愿树”的壮观，上面挂了好多黄色、粉色、红色的卡片，“这是警告牌，其他人要动这些仪器必须先和上面的机务员联系，不然不能操作。”

除了表面的“望、闻、听、切”，飞机的“心脏”发动机的检查也很有意思，相当于我们做“胃镜”，一根小小的管子在发动机里面游走，它到那里面情况就清清楚楚地在仪器上显示出来。但是这个小小的“胃镜仪”价格相当昂贵，身价100多万元。

与汽车定期保养有点不一样，飞机除了日常的航线维护外，每飞250个小时，要做一次A检(即停飞检修)；飞满18个月，需要C检，这是全方位的体检，停飞少则5天，多则20天，每个部件都需要检修。

机库是半露天的，冬天零下七八摄氏度，夏天四五十摄氏度，还要熬夜。所以，东航的飞机“医生”全是男性，他们平均年龄只有20多岁，但是他们艺高心细，就连飞机上螺帽上脱落的油漆都会用毛笔蘸漆轻轻涂上。

现代快报记者 毛丽萍/文  
现代快报记者 顾炜/摄



定检车间里的工具成千上万