



十一月十九日晚,在海口美兰国际机场,飞机从新塔台旁边飞过。

空中交通管制员：

天路导航者

文图 海南日报记者 袁琛

“所有飞机请注意,这里是海口塔台广播,今天是新塔台启用的第一天……”2021年11月20日早8时,在海口美兰国际机场新塔台的22层管制室,塔台管制员李言正在进行首次广播。

李言今年27岁,已经在机场塔台工作5年。这天换到新塔台,李言动作熟练地开工了。只见他头戴耳麦,右手不时地用鼠标点击查看屏幕上的民航信息数据,左手扶着耳麦的话筒,随时与飞机驾驶员沟通。

根据他发出的指令,深圳航空的一架飞机开始在美兰机场跑道上加速滑行,准备起飞。

随着塔台席、机坪席、地面席的“指挥官”们熟练交接配合,一架架飞机顺利飞离机场,向蓝天起航。

“飞机的推出、滑行、起飞、着陆和与其相关的机动飞行都由我们塔台管制员负责。”李言说,“要做好空管工作,精力必须高度集中,眼睛盯着雷达屏幕上密密麻麻的航迹,不能有一点失误,发出的每一个指令,都关乎飞行安全及旅客生命安危。”

由于工作时精神高度紧张,管制员每工作两小时,就必须休息半小时以上,之后再重新投入紧锣密鼓的指挥作业中。

为了保持在岗期间注意力高度集中,管制员每次进入塔台指挥之前,都必须经过重重“筛查”:手机不能带上塔台、身体状态必须良好、吵架生气等负面情绪不能带到班上……这些检测,都是管制员们习以为常的“关卡”。

“这个岗位没有闲忙之分,只有在岗和不在岗的区别。只要我们在岗1分钟,就必须保证安全60秒。”工作8年的90后管制员陈武说。他的妻子邢松夏在朋友圈晒道:“作为一个管制员家属,过年过节见不到老公很正常,甚至在我夜里突发疾病时,也选择自己硬捱,第一因为一上席位就联系不上他,第二不能让他徒增压力影响工作。”

在全国,大概只有8000多人从事机场塔台的管制工作。对这样一份小众职业来说,从业者休息都是奢侈。

在新塔台启用前两个月,为了适应

新设备,“今天夜班、明天培训、后天考试”就成了塔台管制员的日常节奏。为了时刻保证工作零失误,体能、英语、理论、模拟机……也成了塔台管制员职业生涯三不五时就要面对的考验,稍有不慎,他们就要面临停岗的处罚。

“我们的工作就像是在‘打怪升级’,虽然每天面对的航班基本是相同的,但是每次遇到的情况都不一样,所以也非常具有挑战性。”95后管制员张婉婉说。

为了更好地应对特殊情况,塔台管制室每天组织管制员进行班前准备工作和班后讲评回顾,梳理当天遇到的问题,还将机场出现过的特殊情况加入“培训包”中,做到应急措施标准化。此外,管制室还会反复组织学习模拟与大大小小的考核,通过“天天练、月月考”,不断提升、强化管制员的业务能力。

夜间更是塔台管制员神经最紧绷的时刻。

“夜间运行时塔台目视观察比较困难,需要飞行员通报和借助雷达才能及时掌握飞机落地位置及相关情况,所以晚上我们都会绷紧神经。”常值夜班的李言说,夜晚也是航班密集进港时段,塔台值班人员要全神贯注地盯着各自的雷达显示器,实时注视着每架飞机的方向、高度,及时向飞行员发出可以降落的指令。

由于航班是24小时不间断运行,海南空管美兰机场新塔台的32名塔台管制员严格实行“倒班制”。在过去一年,海南空管平均每天完成海口美兰国际机场管制指挥飞机约400架次的任务,塔台管制员平均每小时要发布上百条指令。他们日复一日地坚守,昼夜不停地守护着航空运输安全和机场的正常运转。

新塔台高108米,共22层,是美兰机场南北双跑道投运的先导性核心工程,高出原塔台近42米,大大弥补了原塔台视野不佳的不足,安装于塔身高度的无线电信号也因为无遮挡而更加“舒展”,覆盖面更广。启用后,整体效能可满足海口美兰国际机场计划2025年旅客吞吐量3500万人次、年货邮吞吐量40万吨的航班增量需求。



11月20日,空中交通管制员在新塔台上指挥飞机起飞。



11月19日晚,在海口美兰国际机场新塔台,空中交通管制员对交班事宜沟通。



11月19日晚,一位空中交通管制员的计时器在记录时间。



11月20日上午7时许,在海口美兰国际机场新塔台,空中交通管制员指挥飞机有序起飞。



11月20日凌晨,在海口美兰国际机场新塔台,空中交通管制员进行交班交接。凌晨过后,航班量减少,大家交替休息。