

世相放谈

钓鱼协会与钓鱼

李伟明

因为写点东西,难免遇到一些同样写点东西的人。发现一个颇为令人不解的现象:很多人,喜欢以是否加入某级协会作为评价一个人作品或者成就的重要甚至主要、唯一标准。比如,谈论某人的作品,首先看他是哪一级协会的会员,拥有哪些头衔;组织一个座谈会之类的活动,习惯按中国某某协会会员、省某某协会会员、市某某协会会员等原则给参会人员依次摆座位,如果是同一级协会会员,则按加入该协会的时间先后为序;安排文化圈的人吃饭,也按这个“级别”讲秩序。有的文友初次见面,不忘先互相问问对方是哪一级会员,然后,“级别”高一点的会员便难免心生些许自我优越感,觉得自己更牛气。

我在这人在写作方面纯粹业余加草根,因此常用“不群不党,无门无派”来自我调侃。有时遇到熟悉的写手,人家得知我出过十几本小书,也会好心地问:“你完全可以加入省作协甚至中国作协呀!怎么还不加呢?”有些便要热心做介绍。而遇到不熟悉的写手,听说你连个村作协会员都未必是,立马便作“老师傅”状,有意无意地告诉我:“我在某年就加入市作协了,争取三年之内加入省作协!”曾经遇到过一个忘了大名的某协会会员,起初恭谦有礼,但得知我身上一个“会员证”也没有时,说话的口气立马就硬了好几分,提起我的作品也没先那么客气了。更有甚者,有一次,某位从县里到市里刚刚找到“组织”的“诗人”,正在给聚会的众人派发他在县里一家印刷厂自费印刷的诗集,听说我什么会员都不是,便单单不把他的大作送给我,估计是怕我看不懂,糟蹋了他的一本好印刷品。

看到人家把成为某级会员当作写作的终极目标,把加入某级作协当作衡量一个人作品档次的重要标准,甚至直接把中国作协会员理解为“国家级作家”,把省作协会员理解为“省级作家”(那么,村作协会员自然就是个“村级作家”了),我有时便忍不住表达一下自己的不同看法。为了更好地理解某某写作类的协会与写作的关系,我想,还是举一个更通俗的例子来说明吧,比如说钓鱼协会与钓鱼。

大家知道,钓鱼协会那就是一个群众组织,由某个范围内喜欢钓鱼的人组织起来的。例如,省钓鱼协会,会员一般来自全省范围;市钓鱼协会,会员自然主要在全市范围。当然,你不是那个地方的人,只要有条件参加活动,加入他们的协会也是没啥问题的,反正不领工资,不增加财政的负担,别人也就管不了那么多。人员问题搞清楚了,那么,在技术上,是否加入钓鱼协会的人,钓鱼的水平就一定比协会外的人更高?没加入钓鱼协会的人,是否就不会钓鱼,钓不到鱼,或者钓的鱼更小?这个问题,只要你知道钓鱼是怎么回事,就应该很容易理解吧?

没错,加入钓鱼协会,和钓鱼水平高不高,并没有绝对的关系。很多喜欢钓鱼但钓技不怎么样的人,协会也可能吸收他;有些钓技高明,但不想加入协会的人,一样可以正常钓鱼,而且该钓多少就钓多少。不管是池塘里的鱼,小溪里的鱼,还是水库里的或者江里海里的鱼,他们愿不愿意上钩,显然不会考虑你是不是钓鱼协会的会员。换言之,你若是水平高、运气好,你就不一定是钓鱼协会的会员,这鱼儿照样上你的钩;同理,你若是水平差、运气差,你就是世界钓鱼协会会员或者某地钓鱼协会会长,也可能一条鱼都没钓上。

你看,钓鱼协会与钓鱼,就这么个关系。明白了这层关系之后,你如果是市级钓鱼协会会员,就能在县级钓鱼协会会员面前有优越感吗?同样在水库边垂钓,面对一个钓到了一桶鱼的业余钓手,你这个两手空空的某级钓鱼协会会员还能继续高高在上指手划脚吗?某个业余钓手钓到了鲜美的鱼请你共享,你会因为他没有“会员证”而拒绝品尝吗?

所以,关于为什么不加入某些写作类的协会,我是这样解释的:这些协会和钓鱼协会一样,本质上是一个群众组织,是由一群有着共同爱好的人自愿组织起来的,它并不是一个人有没有资格写作、有没有能力写作的先决条件。也就是说,并非所有的有着共同爱好的人,都必须加入这个组织。是否入会,悉听尊便,并无对错之分、高下之别。加入某个协会,只是一种形式,目的是为了更好地开展交流活动,取长补短,而不是排座座,分果果,拿着会员证撑门面。对写作者来说,只有作品才是真正的成果,某级会员、某协会理事、某学会会长之类,都是一个暂时的头衔而已,和创作成就完全是两码事。若干年后,文坛江湖是否还有你的传说,靠的一定是你留下的作品,而不是那一沓会员证、任命文件、获奖证书什么的。

众所周知,一架飞机的安全正常飞行,离不开飞行员、空乘、机务工程师、地服人员等人的配合,其中有一个非常重要却又鲜为人知的岗位——配载员。生活中常有人说,“你这人怎么这么斤斤计较”,而赣州黄金机场运输服务部配载员黄志宇就是这样一个人。他的工作标准只有准确无误,绝不允许“差不多”“可以吧”。

直到记者“零距离”采访了黄志宇,才知道配载员为何要“斤斤计较”。

# “斤斤计较”的隐形人

## ——赣州黄金机场运输服务部配载员黄志宇的故事

□记者余书福 实习生刘迁怡 通讯员申继伟 文/图

### 1 重量不够 沙袋来凑

尽管几天前就与黄志宇约好了采访时间,但想要进入赣州黄金机场运输服务部的配载室并非易事。2月22日下午,经过逐级向上报批及严格的安全检查,记者终于走进了这个神秘而又重要的场所。

走进机场配载室的大门,一间不足20平方米的房间里,黄志宇和一名同事正坐在电脑前,两人对着一张刚打印出来的A4纸在认真复核信息。整张纸上全是密密麻麻的阿拉伯数字和英文字母,一般人完全看不懂。核实准确无误后,黄志宇和同事各自在纸上签名,随即将数据上传给本次航班的机长。传送完毕,黄志宇拿起对讲机呼叫:“181,155,8L9844赣州至海口航班配载完毕。”“收到!”……几分钟后,赣州至海口航班安全离港。

送走了8L9844航班,黄志宇利用工作间隙向记者讲述了什么叫配载员。原来,配载员的主要工作,是根据航空器的各项基础数据,以及客货邮行等数据计算出安全飞行重心,并依据此重心分配旅客的座位和货邮行的装舱位置,使飞机的承载重量和空间得以最大利用,同时控制好飞机的平衡,最后形成舱单发送给机长。黄志宇举例说,如果飞机前舱超载超重,起飞和降落过程中就可能引发机头与地面发生摩擦,如果重心靠后,就可能造成尾部先着地。总之,一旦“配平值”有误,后果不堪设想。所以,给飞机配载时旅客坐在哪里、行李放在哪个舱位、货物装载多少等,每一项数据都必须精密核算,准确无误。

“虽然现在航班多了,但因为有了电脑画图,配载工作比我早年轻松多了。”黄志宇告诉记者,他是一名退役军人,1992年进入赣州黄金机场担任电工。2004年机场内招,他由电工转行成为一名配载员。

“那时赣州黄金机场每天只有一趟飞往广州的航班,而且还是50座的EMB-145小飞机。虽然客座率还可以,但小飞机的重心很难控制,经常是头重尾轻,所以需要用到标准25公斤一袋的沙袋放至后舱,来保持飞机的重心平衡。”回忆起早年往飞机装沙袋的事情,黄志宇忍俊不禁。

随着时代的进步和科技的发展,现在的舱单都是采用电脑画图,但黄志宇时常还会练习手工画图。见记者不解,黄志宇解释说:“万一哪天遇到停电或电脑系统崩溃等特殊状况,飞机可不会等你。所以,身为配载员,手工画图的功夫绝不能荒废。”



黄志宇在用对讲机汇报配载情况。

### 2 争分夺秒 确保最好

2018年之前,赣州黄金机场的配载和值机柜台是合并的,这就意味着黄志宇既要负责配载,还要负责值机业务,流程往往是值机、配载两头跑,而完成这些任务的时间只有短暂的30分钟。

“登机停止后就开始配载工作。先要告诉监装,然后画出舱单给机长,以前是手工,现在都是电脑自动统计数据,如人数、件数、公斤等。包括旅客中有多少名成人,多少个小孩,一般计算标准是每名成人75公斤,儿童38公斤,当然不同航空公司会有细微的差别。”黄志宇说,赣州黄金机场为4C级国内支线机场,大部分为过站航班,也就是中转班机数量较多。经常是始飞地的班机带着旅客和货物来赣州经停,这时赣州的旅客搭乘该航班就可能遇上货物超重或重心超限等问题,不可控制的因素有很多,拉货和调舱是常有的事。

“处理超重超限,我们是按照货、邮、行、旅的顺序安排,首先调货,优化放置空间,不行再协调后续航班看能不能补上。让旅客临时调换座位也是控制重心的方法之一,但不到万不得已不会这样做,必须优先保障旅客的利益。”黄志宇告诉记者,为了保证效率,他和同事会提前根据航班的订票、载货信息进行预配载。不过,在飞机正式起飞

前,所有乘客的值机手续办完后,往往会因种种原因出现数据变动。比如说,旅客预订人数有180人,但最终只有173人登机,这就要立即修正数据,重新配载,而且要确保在飞机起飞10分钟前把准确无误的舱单数据交给机长。否则,可能会导致航班延误,更严重的是,数据一旦与航班最后的数据有误差,就可能导致飞机重心偏移而发生安全事故。这就是为什么航空公司要求旅客提前30分钟就停止办理乘机手续。还有,由于配载员已经将飞机的重心以及配重情况都计算好了,所以旅客上机时,乘务员会提醒大家要按登机牌上的座位坐下,机上的广播也会反复提醒旅客不要随意走动,这是因为旅客如果随意改变位置,就可能影响飞机的平衡。

据了解,配载系统是有范围限度的,各航空公司往往会在标准的基础上设置余度,避免极限值的出现。但在黄志宇的眼里,他不允许“差不多”“可以吧”,他经手传递给机长的每一份舱单数据都必须准确无误。

采访中,看到黄志宇和同事们在争分夺秒、不厌其烦地一遍又一遍核对每一个数据,确保每一架飞机的安全起飞、平安落地,记者不由得为他们一丝不苟、“斤斤计较”的敬业精神所感动。

### 3 旅客平安 累也心甘

匠心之韵,不止于对日复一日工作的精雕细琢,更在于对责任的坚守,对毅力的考验。身为一名退役军人,黄志宇永葆军人“特别能吃苦,特别能战斗”的精神。自从成为一名配载员以来,每年春节,他几乎都在工作岗位上度过,加班加点更是常事。用他自己的话说,“身为一名共产党员,必须做好模范带头作用。”

在领导和同事们眼中,黄志宇如同“老黄牛”。作为一名地服“老大哥”,整个地服流程没有他不会的。他常常利用休息时间兼值班员、服务员、设备维护员的工作,时而在值机柜台为旅客办理乘机手续,时而排除候机楼内设备故障,时而在服务引导旅客登机,时而因航班延误时耐心给旅客做解释,时而在酒店给旅客安排住宿……说起黄志宇,同事们都竖起大拇指夸赞。

黄志宇的同事邱先生告诉记者,有一次,一架由赣州飞往广州的中国南方航班,因雷雨天气原因导致该航班延误2小时,一名要转机飞往新加坡的女士拖着行李径直走向值机柜台,一遍又一遍询问着航班动态。正好在值机柜台帮忙的黄志宇立即上前了解情况。原来,这名女乘客急需乘坐该航班前往广州中转至新加坡,由于前序航班延

误,她赶不上后续航班。黄志宇立即致电南航寻求解决办法,帮忙寻找是否有合适的航班改签。终于,在反复多次的沟通之后,顺利帮助旅客改签到当天最后一趟广州至新加坡的航班。收到消息的旅客一改愁容,激动地向黄志宇连连称谢。

去年9月7日,一架航班飞机出现故障,维修配件从南昌运输过来要4个小时。当天正值黄志宇休息,他和同事们奔走于机场的各个角落,安抚因飞机故障滞留的旅客,协调酒店安排滞留旅客的住宿,指挥旅客们有序登上大巴。那一天,黄志宇忙到凌晨4点才回家。

“配载员工作虽然辛苦,但每当看到飞机以最好的姿态冲上云霄,护送旅客平安出行,我就有一种成就感,再苦再累也心甘。”黄志宇说,安全飞行无小事,作为机场配载员,保障航班安全、旅客平安既是使命,更是责任,自己愿做一名他人眼中“斤斤计较”的隐形人。

头顶烈日,脚踏星辰。春运虽已结束,但现年53岁的黄志宇仍然每天早出晚归,他深知安全是民航的生命线。正是凭着这份信念,他以过硬的业务素质和专注的工匠精神,和同事们一道坚定守护着每一趟航班的安全运行。



黄志宇和同事在认真复核舱单数据信息。

## “讲文明 树新风” 公益广告

# 推行垃圾分类 倡导文明生活



中共赣州市委宣传部 赣州市文明办 赣南日报社 宣