

最新飞机适航工作总结(优质5篇)

总结，是对前一阶段工作的经验、教训的分析研究，借此上升到理论的高度，并从中提炼出有规律性的东西，从而提高认识，以正确的认识来把握客观事物，更好地指导今后的实际工作。总结书写有哪些要求呢？我们怎样才能写好一篇总结呢？下面是我给大家整理的总结范文，欢迎大家阅读分享借鉴，希望对大家能够有所帮助。

飞机适航工作总结篇一

一、安全管理方面

没有发生人员责任的重大及以上设备损坏事故，没有发生重大及以上生产火灾事故，没有发生造成严重后果的通信事故。共开展安全活动26次，活动人数达234人次。通过安全活动和春季安全大检查，不仅提高了班组人员的安全意识和防范措施，而且也消除了设备的安全隐患。

二、设备管理方面

1、加强对设备的巡视和检查工作

要求各专业组不定期对所辖设备进行巡视检查，对查出的问题和隐患及时加以处理，保证了设备处于良好的运行状态。另外我们重点还检查了通信机房的防雷设施，天棚、门窗、电缆孔（洞）的防漏措施，发现问题，及时处理，保证设备正常运行。

3、对更新的设备、全厂通信系统和年轻工人进行重点培训，上班年共进行技术讲课12次，技术问答72人次，考问讲解36人次。通过培训提高了班组人员的业务水平，使之能胜任本职工作。

三、班组建设方面

机务班一直按照厂部的要求，对班组建设的各个方面认真完成。例如，工作中能够按照年度的工作计划具体实施；各种规章制度进一步的健全和完善；对安全学习、政治学习、工会活动等，全班人员都能够端正态度，学习中积极发言讨论，且如实做好记录；对班组人员的设备分工明确，都能够各负其责；各办公室、仓库、个人工具箱定置图齐全且按定置摆放。

四、文明生产方面

机务班全体人员在认真干好工作的同时，对文明生产方面也严格要求，对楼内、楼外的卫生安排了轮流值日表；楼内的玻璃窗落实到人，要求定期打扫，检查不合格的进行考核，杜绝死角存在；对机房的设备要求定期清扫，保持整洁无灰尘。尤其在5月份开展的厂荣厂貌治理活动中，班组成员积极相应，都能按计划按标准完成工作任务，使我们的工作环境和生活环境有了很大的改观。

总之，上半年，机务班在厂部和分场的指导下，主要从以上几方面的工作抓起，树立了职工的良好思想，提高了职工的业务水平，提高了通信设备的可靠性和质量，保证了通信系统的安全运行，通过努力，为我厂通信工作取得了很好的成绩。今后，在班组管理上，我们一定要向好的班组学习，取长补短，向标兵班组迈进。

飞机适航工作总结篇二

基本技能：是指机务人员对飞机进行维护的基本技术能力。包括：擦洗涂油、充添加挂、拆装分解、焊接测量、加固保险和校验调整等，通常被称为机务人员的“六项技能”。

一、常工量具：

1、解刀：主要用来紧固或拆卸螺钉。按刀口形状分为一字解刀和十字解刀；按外形分为直解刀、弯解刀、丁字解刀；按构造分为木柄解刀、夹柄解刀、串心解刀和塑柄解刀。

2、钳子：是用来夹持或切断金属丝的工具。飞机上使用的有：尖嘴钳、克丝钳、平口钳、鱼嘴钳、铅钳和剥线钳。

3、扳手：是用来紧固或拆卸螺栓、螺帽的工具。常用的有：开口扳手、梅花扳手、套筒扳手、内六角扳手、钩形扳手、测力矩扳手、活动扳手和棘轮扳手。

三、工具的保管和使用要求：

1、立清单、做标记、专人保管；

2、勤清点、不乱放、防止丢失；

3、不乱用、不抛掷、以防损坏；

4常擦洗、防锈蚀、保证良好。

四、常用量具：

1、塞尺：又称千分垫，由薄厚不同、数量不等的港片组成。主要用来测量机件平面之间的间隙。

2、游标卡尺：又称钢卡尺。可用来测量零件的长度、内径和外径，带深度尺的还能测量零件的深度，待划线脚的还可以用来划线。（0.1；0.05；0.02）

3、钢索张力计：又称钢索张力表，是用来测量钢索张力的专用工具。

4、气压表：又称压力表，是用来测量某些机件内部空气压力的专用量具。

五、量具的保管及使用要求：

- 1、各种量具应立清单，做标记，妥善保管。
- 2、在使用前应查明量具是否准确，并明确其用途及使用方法，按照不同的用途及使用要求严格执行规定。使用中轻拿轻放，严禁抛掷。
- 3、使用后应擦洗干净，及时存放，不随意放置。
- 4、对压力表与飞机上各种仪表一样，要定期检验，保证指示的准确性。

六、地面设备：是飞机进行维护工作的重要保障。

- 1、工作梯：是专供机务人员进行飞机检修和飞行准备时使用的攀登设备。
- 2、千斤顶：是飞机的起重设备，有机械式和液压式两种。
- 3、轮挡：飞机停放时挡住机轮，以防飞机滑动。 第二节

一、机件的连接：（不可拆卸连接和可拆卸连接）

- 1、不可拆卸的连接：焊接、铆接、胶接。
- 2、可拆卸的连接：螺钉连接、螺栓连接、罗桩连接、销子连接、卡箍连接、螺纹接头连接、铰链连接、夹布胶管连接、锁扣连接、插销接头连接、导线连接。
- 3、螺钉连接：主要用来连接和固定蒙皮、盖板等较薄的机件。连接方法：将螺钉穿过机件的安装孔，然后噢再拧入另一机件的螺纹孔内，这样机件就被连接起来。
- 4、螺栓连接：飞机上采用较多的一种受力较大的连接方法。

通常与垫片、螺帽、开口销配合使用。

5、销子连接：又叫固定销连接。用在经常拆卸的机件上。

6、螺纹接头连接：是利用接头和螺帽由螺纹将两个机件连接在一起的一种连接方式。

通常有导管接头、连杆接头、钢索松紧螺套接头等几种。主要用来连接导管。

7、夹布胶管连接：利用夹布胶管，将两根金属导管的端头套住，然后再用固定卡箍紧固，将两根导管连接起来。

8、插销接头连接：主要用来连接电缆。 第三节

一、零件的保险：

保险的作用：防止零件松动

防止零件松动的装置——保险。

种类：（1）利用阻挡作用防止零件松脱，保险可靠性好，常用在受力较大的部位。（保险丝保险、开口销保险、别针保险、保险片保险）

（2）利用摩擦力（双螺帽保险、弹簧垫片保险、自锁螺帽保险、弹簧卡保险、冲点保险）。

1、保险丝：用来拴住零件进行防松保险的金属丝——保险丝。

2、别针保险：常用于经常拆卸而且受力不大的部位。

飞机上可拆卸的机件，多数是靠螺钉、螺帽和导管接头等螺纹零件连接起来的。因此，螺纹零件的拆装是拆装机件的基础。

一、螺纹零件的拆装

（一）螺纹零件拧转方向的判定：飞机上的螺纹零件绝大多数是右旋螺纹，又叫正螺纹。通常对螺纹零件拧转方向的判定方法是：面对螺纹零件退出的方向看，顺时针方向旋转，螺纹零件拧进；反时针方向旋转，螺纹零件退出。（顺进逆退）。另一种方法：将右手拇指伸直，其余四指弯曲，如将拇指指向螺纹零件运动方向时，则四指弯曲所指的方向，就是零件应该旋转的方向。（左旋螺纹与之相反）

（二）螺钉的拆卸：（解刀）

拆装一字螺钉时：刀口的宽度应略小于螺钉槽的长度，刀口的厚度应略小于螺钉槽的宽度。拆装十字螺钉：十字解刀的锥度应与十字凹槽大致相同。

通常螺钉与机件或蒙皮的连接平齐后再拧紧1/4圈最好。

安装螺钉时，严禁一开始就用解刀将螺钉直接拧入。

（二）螺帽的拆装：（扳手）

1、螺帽的拆卸：（1）拆除螺帽保险（禁止在未除掉保险的情况下直接拧松螺帽）（2）选择合适的扳手（3）全卡螺帽、扳口且平（4）扶助扳手，防止滑脱。（螺帽已经拧松后，最后用手将螺帽拧下，这样既可以防止螺帽滑脱丢失，又可以加快拧转速度提高工作效率。）

2、螺帽的安装：（1）垫上垫圈（2）用手将螺帽拧到螺杆或螺栓上（3）用扳手将螺帽宁到合适的紧度（9毫米以下的螺帽，用手指力量拧紧）

3、螺栓的拆卸：（1）拆除保险，拧松螺帽（2）取下垫圈，拔出螺帽（3）如果螺栓不能不出时，可在螺栓的末端置一铜

冲或铝冲，再用榔头敲打，可将螺栓打出。在使用冲子时，冲子一定要方正，防止损坏螺纹。禁止用钢榔头直接敲打螺栓头。

冲击螺栓时，如螺杆发出清脆的响声，榔头柄上也应感到有较大的反作用力，而且螺栓又不退出，此时则不易强行冲击，应查明原因。

套可使钢索拉紧或放松，从而改变钢索的张力，以调整钢索的松紧程度）。（1）拆卸松紧螺套：首先要拆除保险，而后固定住松紧螺套两端的螺杆，再用穿针插入螺套的小孔内，向松紧螺套伸长的方向转动螺套，即可拆下。（2）安装松紧螺套：首先将螺套与任何一端的螺杆接头对上，并拧入1~2扣，再连接另一端，然后将将两端螺杆固定住，再向使松紧螺套缩短的方向转动螺套，即可接上。松紧螺套的拧紧程度，要根据钢索张力大小来决定，可由钢索张力计测得。安装松紧螺套时必须注意：松紧螺套安装好以后，两端螺杆的螺纹不能外露太多，螺杆应有足够的拧入量，以保证螺纹接合处有足够的强度。

6、进行保险：分为：编花保险、双股不编花保险、单股不编花保险。

7、导管接头的拆装：（导管接头的连接大多数是通过接头与螺帽来完成的。）

（1）拆卸导管接头：做好拆卸前的准备工作；拆除保险；拧松接头螺帽；堵住开口，妥善保管。

（2）安装导管接头：取下堵在或包在接头和导管口上的堵盖、堵布或抹布；将导管喇叭口与接头的锥面对正贴紧；拧紧螺帽；拧紧导管接头螺帽的力矩，应根据导管材料、直径及工作压力大小来确定，不可拧得过紧；检查安装质量应符合要求；增压检查接合处应无渗漏现象。

二、常用的垫圈和密封、绝热材料

飞机上常用的垫圈和密封材料，主要用于飞机和发动机各工作系统的附件、零件之间的结合处，以保证其紧密，防止渗漏、压伤、磨损或震坏；同时，垫圈还可以用来调整间隙。绝热材料，主要用来对高温管道的隔热和避免与高温部件直接接触的零件附件产生过热，防止因高温影响着正常工作。

（一）垫圈：

垫圈是由不同材料制成的圆形薄垫，故称垫圈或垫片。

主要用在螺帽下面，以保护被连接件表面不被螺帽擦伤，并可增大螺帽与连杆件之间的接触面积，降低螺帽作用在被连接件表面的压强，有的垫圈则用来对连接件进行密封或调整间隙。

分类：（1）金属垫圈：（采用塑性较好的金属制成，主要用在受力较大的零件结合部位。）包括：钢垫圈（主要用来防止机件磨损和调整机件间的间隙）；铜垫圈（与钢垫圈相比，强度较小，但塑性较好）；铝垫圈（有纯铝垫圈和硬铝垫圈两种，一般只能用一次。）

（2）橡胶垫圈：通常用来防止漏水、漏气的密封出。

（3）纤维垫圈：是由纤维材料制成的一种抗油性好、能绝缘的密封垫。

纸垫圈：抗油性好，容易吸收水分。

钢纸垫圈：具有良好的抗油性，并有一定的弹性和绝缘性。

（4）复合垫圈：大多数是由两层薄铜片夹石棉压制而成。具有耐高温、高压的特征，但不坚固，易撕裂和磨损。

（二）密封材料

1、封口胶：又叫密封润滑脂。主要用来密封燃油、滑油、液
压、防冰和冷气系统的导管接头及开关的部位的结合处。

常用封口胶：（1）5号耐油封口胶(za10-5)是一种棕色到深
棕色的均质软膏不易溶于汽油中，但能溶于酒精中。主要用
于密封燃油、滑油系统附件的螺纹结合处。

（2）2号多效封口胶[zb10-2]是一种浅色或灰色的凡士林状
油膏。能耐高温，且不易溶解于各种溶剂，如酒精、甘油等。
主要用来密封酒精、甘油、水、冷气系统附件的螺纹结合处，
也可用来润滑急速改变转速的滚棒轴承，还可以作为5号耐油
密封口胶的代用品。

（三）绝热材料：

在飞机上，为了减少各种加热装置的热损失，以及避免与发
动机和高温部件接触的零件过热，常用绝热材料来保温和隔
热。

石棉：不燃烧，具有很好的耐热性，使用温度可高达600~800
度，是良好的隔热材料。还有很好的抗酸性和较小的吸湿性，
缺点是强度较小，质脆易断。

一、常用擦洗剂：

1、1号航空煤油或2号航空煤油——均为无色透明液体，不易
挥发，能去污垢、火药的残渣和积炭，常用来擦洗一般机件
上的锈蚀、油垢或代替洗涤汽油擦洗飞机蒙皮。但是对机件
有一定的腐蚀性，对各层和皮革有破坏作用。

2、2号航空汽油——为无色透明液体，去油垢的能力较强，
渗透力强，容易挥发，且无毒性，是一种很好的擦洗液体。

但对机件的保护层，特别是氧化层、油漆，以及对橡胶有一定的破坏作用，挥发后的气体容易起火。

3、洗涤汽油——无色透明液体，是目前使用最为广泛的一种擦洗液体。洗涤性能与70号航空汽油相同，且价格较低。

4、酒精——能去污垢和积炭，挥发性较好，常用来擦洗光学镜片和电器机件。

5、中性肥皂水——用35~40克液体中性钾肥皂加入1升水中配制而成。它能去油垢，而不腐蚀机件。因此，用它代替洗涤汽油擦洗飞机的蒙皮、蒙布等。

二、擦洗的一般方法：

1、对机件上的尘土和水，一般可用干净的抹布擦净，也可用冷气吹除。

2、对机件上的油垢，可用毛刷蘸洗涤汽油或70号航空汽油擦洗，而后用抹布擦。

3、对机件上的沟槽、油孔、拐角、螺纹等部位的油垢，可用抹布抱在竹签或解刀上进行擦拭；如果旧油干涸或油垢过多，不易擦净，可用洗涤剂清洗，再用抹布把油擦净或用冷气吹干；也可用洗涤汽油加压缩空气吹洗，然后再用抹布擦干净。

4、对密轴承和半密封轴承上的尘土，应用抹布擦净。严禁用汽油清洗，以防止油液渗入轴承内是润滑脂变质，引起轴承锈蚀。

5、对机件表面有轻微锈蚀，可用抹布蘸煤油擦除。

6、对钢索上轻微锈蚀，可用抹布蘸上煤油擦除。

7、对橡胶制品上的尘土，可用抹布擦除。

8、对有机玻璃上的尘土和油垢，应用绒布或麂皮布擦干净，也可用绒布蘸上中性肥皂水擦拭。

9、对电气设备上的尘土和水，可用麂皮布、绸布或白布带擦洗。

10、擦洗机件的顺序：一般应由里到外，先上后下。

三、常用润滑脂

1、932号低温润滑脂——为浅黄色或深黄色的均匀性油膏。具有很好的润滑性能，耐水耐寒，能在 -60°C ~ $+120^{\circ}\text{C}$ 度范围内使用，常用于润滑飞机上各活动连接点、操纵系统的密封轴承、钢索及滑轮轴等。也用于固定接头、镀铬螺栓及活塞杆的外露部分，防止机件生锈。这种润滑脂应用范围较广，但时间长了，润滑油与稠化剂容易分离，是润滑性能与防锈性能降低。所以，要定期更换。

2、931号高温润滑脂——为黑绿色均匀性油膏。耐高温性好，可高达 180°C ，故用于机轮轴承和发动机的高温部位。它的缺点主要是遇水后容易变质。

3、工业凡士林——味淡褐色光滑性油膏。防锈性能好，不易变质，但高温时容易分解。常用来油封机件。

第二章 第一节

机件外部正常时的要求：

（一）机件应当清洁；

（二）机件应当完好；

（三）机件的连接应牢靠；（四）机件的密封性应当良好；

（五）机件的运动应灵活无卡滞。机件外部检查的一般方法：

机件的外部检查，一般是指检查机件的外形、固定和密封性等情况。

机件外部检查的一般原则：凡被检查的机件、附件应检查其表面清洁，外形完好无损；凡无漆层的机件或漆层脱落的部位，要检查其表面无锈蚀；凡是可拆卸的固定连接部分，应检查其是否松动；凡是活动连接的部分，应检查其间隙是否符合要求，有无磨损；凡不可拆卸的部分焊接件应检查焊缝有无裂纹，铆接处铆钉有无松动和断裂；凡承受较大载荷的部分应检查其有无变形、裂纹；凡内部有油、水和气的导管、附件的连接处，应检查其有无渗油、漏水和漏气现象。

在检查中，一定要做到“四到”，即：该看的要看到、该摸的要摸到、该听的要听到、该嗅的要嗅到。

检查飞机的一般方法，可归纳为：看、摸、拍、摇、听、嗅、测量、试验等八项。

看——是检查中最基本的方法，除直接用眼睛观察外，必要时还可以根据需要使用放大镜、反光镜或窥探仪等辅助工具进行间接观察。

摸——主要用于不易看清或不易看到的部位检查。如依靠手摸来判断机件有无渗油、漏气和外来物等。

拍——是指用手指轻轻拍打蒙皮、舱盖等薄壁部位，以便检查螺钉、铆钉是否松动或断裂，内部有无外来物，窗盖是否盖紧。

摇——用手适当摇动机件、螺栓、导管、固定卡子和支架等，检查其固定是否牢靠，有无松动现象。

听——是根据声音来判断是否有漏气、撞击和摩擦等不正常现象的一种检查方法。

嗅——可从气味中区别渗漏油液的种类，以便判明是哪个系统及部位的渗漏。

测量——指必要时，利用直尺、量角器、千分垫、压力表和三用表等测量工具，来测量各种距离、开度、间隙和压力等参数是否符合规定的检查方法。

（一）松动（通过看、摇、撬、进的方法来检查铆钉、螺钉和螺栓是否松动。）

（二）渗漏（漏油：主要是眼看、手摸、鼻嗅。漏气：主要是耳听、手摸、涂肥皂水。）

（三）变形（主要是眼看、手摸、测量等。）

（四）裂纹（用无损探测的方法）

（五）机件的摩擦、磨损（主要是眼看、耳听、手摇和测量。）

）第二节

机体的维护：

（一）蒙皮：飞机的蒙皮一般是由硬铝制造的，可能产生的故障和缺陷主要有腐蚀、刮伤、裂纹、和压抗等。

腐蚀现象：在它的表面有灰白色的斑点或黑色小孔。

产生腐蚀现象的原因：蒙皮表面的保护层被破坏后，在潮湿空气，特别是沿海地区含盐分较多空气侵蚀下引起的。

在日常维护工作中要特别注意不使保护层受到破坏；在集体蒙皮上工作时，必须穿干净的软底鞋或铺上垫布；工具、附

件不得直接放在蒙皮上；防止酸、碱盐一类有腐蚀作用的溶液与飞机蒙皮接触；保持蒙皮的清洁，每次飞行结束后应及时将飞机上的尘土、油垢擦洗干净，并定期用清水清洗飞机表面，保持漆层完好。

（二）框架：

故障和缺陷主要有腐蚀、变形、裂纹。起落架的维护：

起落架是飞机在地面停放、滑行、起降滑跑时用于支撑飞机重量，吸收撞击能量的飞机部件。

对起落架的维护保养：

（一）加强对承力构架的检查并及时发现、正确处理裂纹。

（二）保持各活动关节、固定关节的间隙正常机润滑。

（三）保证减震支柱、减震器和轮胎的灌充量正常。 操纵系统的维护：

操纵系统主要用来供飞行员操纵飞机的各动翼面偏转，以改变或保持飞机的飞行姿态。操纵系统工作的好坏，直接影响飞机的平衡、安定和操纵性。

飞机的操纵系统目前一般分为：有助力操纵和无助力操纵，其传动有硬式传动杆）和软式（钢索）两种。主要缺陷故障：间隙过大、摩擦力过大、钢索断丝和渗漏等。

维护要求：

（一）保持操纵系统的灵敏性；（二）保持操纵系统的灵活性；

（三）保持操纵系统工作可靠性；

（四）保持操纵系统操纵的动作准确性。冷（氮）系统的维护：

冷淡系统是利用冷气膨胀做功原理传动部件工作的，工作中具有高压和流动的特点。因此在使用中，以保证冷气能顺利地输送到各传送部位进行工作。

冷气系统维护要求：

- （一）保证系统有良好的密封性；
- （二）保持系统通常；（三）保持系统工作准确可靠。

液压系统的维护：

飞机的液压系统是产生和存储液压能，并将液压能转变为机械能，用来操纵有关翼面，收放起落架，以及前轮弯、机轮刹车和风刮挡水器。

维护使用时的注意事项：

- （一）保持油液的纯净和系统个清洁；
- （二）防止气体进入系统内部；
- （三）保持系统密封性良好。 燃油系统的维护：

燃油系统是飞机动力的能源。常遇到的故障缺陷是：渗漏；燃油中有水分、杂质，使系统堵塞；附件磨损、腐蚀和操纵失灵等。

滑油系统的功用是依靠纯净的滑油和良好的循环对发动机内部各摩擦面之间进行润滑，以减小摩擦力，并将各机件摩擦产生的热量和金属沫等杂质带走。

滑油系统的维护工作主要是：保持滑油纯净，防止滑油变质；保持系统供压正常，防止内部和外部渗漏；保持润滑油路畅通。

（一）确保添加的滑油质量符合要求；

（三）正常使用发动机，防止滑油温度过高；

（四）滑油消耗量的检查。 第三节

故障的分类：一类是机件的磨损超过技术规定标准；另一类是机件和系统的性能偏离了技术要求规定和使用要求规定；在一类是因维修不正确或责任心不强而出现的人为故障。

（一）弄清故障现象，了解有关情况；

1、向飞行员了解飞机的使用情况及故障发生经过；

2、对可疑部分进行检查试验；

3、查阅技术资料，了解几件有关历史。

综合分析故障现象、正确判断产生原因；

1、列出可能产生故障的原因；

2、缩小范围，确定故障产生可能性较大的部位；

3、检查、试验，找出产生故障的原因。 查找故障产生原因的方法：

1、比较法（数据比较、声音比较、颜色比较、从运转和运动的情况上相比较）

2、分段法

3、换件法 第三章 第一节

飞机蒙皮的擦洗

要求：为了保持飞机表面的清洁，要经常将飞机上的尘土、水份和油污用软抹布和布托把擦拭干净，擦洗用具应无沙土、钉子、铁丝等物，防止划伤蒙皮。

（一）尘土擦洗；

（二）油垢擦洗；

（三）水份擦洗。 有机玻璃的擦洗

要求：有机玻璃硬度较低，表面容易划伤，擦洗时应用用清洁的绒布或麂皮布，不能用粗糙的抹布，也不允许用毛织品和丝织品，以防产生静电荷而吸附尘土。

有机玻璃表面有灰尘时，应轻轻拂去不得来回用力乱擦；

有昆虫血迹时，可用清水浸润后再擦，切不可干擦硬刮；

有机玻璃上沾有油垢时，不得用酒精或其他有机溶液擦洗，如丙酮等溶液。应用脱脂棉或绒布沾中性肥皂水进行擦洗，再用清洁温水擦洗，然后用绒布擦干。

作喷射防冰液试验后，风挡玻璃上有残留的酒精，应用脱脂棉或绒布沾水擦净。

在座舱内或座舱附近工作时，要防止工具、机件划伤有机玻璃。第二节

飞机停放的基本要求：

即做好：停、插、刹、挡、系、摆、收、锁、夹、顶、放、

堵、盖、接、封等各项工作。

停——停飞机要尽量迎风摆放。

插——插好起落架的地面保险销。

刹——杀好机轮刹车，并锁住在停放刹车的位置，刹车压力应保持在规定的范围内。

挡——挡好机轮。

系——系好飞机系留绳。

摆——摆正前轮（或尾轮），摆平桨叶。

收——收好飞机各活动翼面。

锁——锁好飞机操纵系统中各种操纵的中立位置锁。

夹——夹好舵面夹板。

放——放出飞机用水。

堵——堵好各种堵盖或堵塞，并套好各动压头的布套。

接——把飞机接地线确实、可靠地接地。

封——封好舱门。停机坪上的日常工作：

是指在飞机上进行机务准备、定期检修等工作前所做的准备工作。

5、检查发动机进气道和喷气管内无外来物，并查明转子转动灵活、内部无杂音。

- 8、接上地面电源、气源和耳机线；
- 9、准备二氧化碳灭火瓶，并指定专人负责；
- 10、检查所有无关设备和人员应撤离飞机和危险区。

五、发动机的启动和试车规定：

- 1、发动机启动前，应取下相邻发动机的蒙布和堵塞；
- 4、启动前，应检查人员和设备确实脱离危险区；
- 6、试车时，所有舱门、窗口都应关好；
- 7、必须备有良好的灭火设备；
- 9、发动机启动完毕后，应迅速指挥各保证车辆离开飞机；
- 10、停车后，在发动机未停止转动前，不得靠近发动机的进气口和螺旋桨。

六、发动机停车后的工作：

- 1、挡好轮挡；
- 2、插好起落架地面保险销；
- 3、检查飞机接地线应良好，并接地；
- 4、根据刹车盘的温度，确定是否用刹车风扇进行扇风；
- 5、在有雨、雪、风沙的天气时，应立即将发动机的进气道端盖堵上；
- 8、认真做好飞行后检查的各项工作。 第三节

机务准备的基本要求：

1、确保准备质量，缩短准备时间；

2深入检查飞机，严肃对待故障；

将强作业指导，严密现场组织。飞行机务准备的分类及其主要内容：

运输机的机务准备一般分为：预先机务准备、直接机务准备、再出动机务准备、机械日和特殊任务准备等五种。

1、预先机务准备的主要内容：

（1）按照飞行后检查内容进行飞机；（2）排除在飞行中和检查时所发现的故障缺陷；（3）加添燃料、润滑油和特种液体，并灌充气体；（4）进行擦洗、润滑等保养工作；（5）根据飞行任务的需要，进行某些附加设备的准备工作。

直接机务准备的内容：

（1）按照飞行前的检查内容进行检查飞机；（2）补充燃料、润滑油和特种液体和气体；（3）根据飞行任务的需要，安装或拆卸附加设备。

3、再次出动机务准备的内容：

（一）夜间飞行机务准备的特点：

1、分工明确，责任落实；

2、检查飞机时，要特别注意按照检查线路进行；

5、要书记夜间灯火、信号的使用和灯火管制规定。

（二）复杂气象飞行机务准备特点：

复杂气象是指雨天、雪天飞行和穿云飞行等。

- 1、做好防冰加温工作，确保防冰系统和加温设备工作良好；
- 4、保持飞机上的通气孔和排水孔畅通，并做好飞行后排水和通风工作；
- 5、加强操纵系统的检查和润滑工作，确保操纵系统工作正常可靠、润滑良好，并及时更换易变质了的润滑脂。

一、定期检修——是在飞机使用到一定时限或次数以后，所实施的周期性地维护保养工作，是保证飞机经常处于良好状态的重要手段。

飞机、发动机和起落架定期检修的主要内容：深入检查其技术装备的状况；及时发现零件、机件内部的早期磨耗和损伤；彻底排除所发现的故障缺陷，并进行调整、清洗、润滑等保养工作；保持和恢复费技战术技术性能。

二、实施定期检修的基本要求

（一）工作前的基本要求：

- 1、制定工作计划；
- 2、组织全体参加工作的人员学习计划，下达任务，明确要求；
- 3、进行专业技术准备；
- 4、准备所用工具、设备、器材和油料等；
- 5、布置工作场所。

(二) 工作过程中的基本要求:

- 1、严格按照技术操作规程办事;
- 2、使用良好的仪器设备;
- 3、认真对待故障;
- 4、保证拆装质量;
- 5、维持工作秩序, 随时注意安全;
- 6、及时填写技术文件。

(三) 质量检查的基本要求:

- 1、加强请示报告制度, 明确定期检查内容、检查时机和检查方法;
- 2、定期检修工作完成后, 应对工作质量进行全面的检查鉴定;
- 3、进行定期检修的飞机, 只有完成了规定的全部工作内容, 派出了全部故障缺陷, 经过检验鉴定确属良好, 并按规定填完了履历本之后, 才可交付使用。

三、飞机定期检修按飞行时间, 一般分为100+-

10□300+-

10□300+-

15□600+-

15□1200+-

冬季寒区气象特点：

（一）日照时间短，气候寒冷；

（二）低温持续时间长；

（三）温差大；

（四）降雪期长。严寒对航空材料的影响：

（一）对金属材料的影响：温度降低时，金属材料的硬度、强度和抗疲劳性通常会提高，但当材料产生应力集中时强度和抗疲劳性又会下降，其塑性和韧性在温度降低时通常会减小。

（二）对非金属材料的影响：

1、橡胶：飞机上使用的橡胶，耐低温性能较差，随气温的降低，橡胶变硬、变脆，有的甚至到-15度就完全失去弹性。

2、塑料：飞机上常用的有：有机玻璃、酚醛塑料、聚氯乙烯等。塑料在低温时，变硬发脆，受外力后容易发生裂纹，甚至破碎。有机玻璃在低温时受到震动，容易裂纹，气温急剧变化时还会产生银纹。

（三）对燃料的影响：

（一）渗油漏气现象比较普遍；

（二）容易结冰；

（三）松动、断裂故障增多；

（四）有些活动机件出现卡滞现象；

(五) 电接触部位故障增加;

(六) 发动机参数发生变化。 严寒条件下的维护特点:

(一) 入冬前的准备工作:

- 1、进行冬季使用、维护教育;
- 2、搞好冬季换季工作;
- 3、整修地面设备。

(二) 正确维护使用航空技术装备:

- 1、做好发动机加温和保温工作;
- 2、正确掌握油、气泄漏量;
- 3、掌握温度降幅度;
- 4、正确地进行机件性能调整;
- 5、正确地维护军械设备;
- 6、注意电气线路的维护;
- 7、严寒季节拆卸电子设备送内场检修排故时，应使设备在室内停放较长时间后方可打开机壳，以防止热空气遇冷机件接触后，产生水珠，使设备内部受潮。
- 8、严寒季节仪表轴承的润滑粘度增大，是摩擦力矩增大，导致仪表启动时间增长。

(三) 防冻和防冰工作:

- 1、飞机在停放期间，应该好各种蒙布、布罩、护套，堵好各窗口。
- 2、进入座舱内工作时，应注意勿将鞋上冰雪带入座舱。
- 3、低温时，座舱盖有机玻璃变脆，在关闭座舱盖时动作要柔和，防止猛烈震动引起座舱盖裂纹。
- 4、露天停放的飞机，座舱玻璃温度较低，进入座舱工作时应将舱门、舱盖打开，防止人体排出的水分附着在风挡和座舱盖的内壁形成雾层。
- 5、加添应防止冰、雪落入邮箱内，飞机油箱里的油料应按规定加满，以减少油箱内大气容积；并按规定在油箱底部开关处放出一些燃料，检查燃料中是否有水分或水粒。
- 6、风雪后，应仔细检查起落架及轮舱内个活动关节、锁钩、锁扣，以及刹车盘内有无冰霜和冻结现象。

（四）放地面事故：

- 1、严防火灾；
- 2、试车时防止飞机滑动；
- 3、防冻伤；
- 4、注意地面工作秩序。 第二节

炎热天气，大气温度较高，日光强烈。有的地区最高温度可达40度以上。在这样的天气下，发动机和机件工作时散热困难，温度容易过高；燃料易于蒸发；润滑脂变稀，润滑性能降低；塑料和橡胶制品变软，易于老化；有机玻璃和油气层变黄、发软等。另外，各种昆虫繁殖较快，到处结巢。

一、炎热季节的气象特点：

- （一）气温高，日光强烈；
- （二）水蒸气大。

二、炎热对金属材料的影响：

（一）各种金属材料具有不同的膨胀系数，在炎热季节飞机温度可达50度以上，散热、通风变差，当机件受到震动时，不同材料的结合处容易产生裂纹、松动或脱焊。

- （二）温度变化会改变钢索的张力。

三、炎热对非金属材料的影响：

- （一）对燃料的影响：

- 1、汽油受氧、热和阳光的作用会加快汽油的胶化。
- 2、汽油受热会加快抗暴剂四乙基铅分解沉淀。
- 3、燃料在高温时极易挥发。

（二）对润滑脂的影响：飞机上使用的润滑脂主要是932润滑脂，其极易挥发变干。

（三）对液压油的影响：高温作用下能加速对橡胶的溶解，促使胶垫、胶管、橡胶活门座等老化。

- （四）对滑油的影响：

1、滑油受空气中氧及高温的影响，能与金属发生作用，从而使润滑和防锈性能变差。

2、滑油温度过高，粘度下降，造成液面能承受的极限负荷降低，使发动机齿轮处于半干面摩擦状态，从而使滑油温度更加增高，已损坏油泵和发动机。

（五）对橡胶和塑料的影响：在阳光、高温及空气的氧作用下，橡胶、塑料都会发生老化。

（六）对油漆的影响：紫外线和湿热能减弱油漆的大气稳定性，从而使遮盖能力、弹性等性能降低。夏季还会由于空地温差大，飞机、机件会产生膨胀和收缩的内应力，促使其表面油漆层脱落。

四、炎热对航空技术装备的主要影响：

（一）活塞式发动机散热困难；

（二）涡轮喷气发动机在夏季有如下特点：

- 1、加速性变差，加速过程中易发生冷悬挂；
- 2、启动温度指示早，上升快，易超温；
- 3、最大或额定转速下降，发动机推力减小；
- 4、低温大速度飞行时，容易发生喘振；
- 5、慢车状态工作室，滑油低压警告灯易亮。

（三）夏季飞机平飘距离和着陆速度增大；

（四）电子元件和电气元件故障增多。

五、炎热条件维护特点：

通风；遮光；隔热；防火。第三节

雨季雨水多，空气潮湿。如雨水和潮湿空气侵蚀机件和设备，会使机件锈蚀、润滑油变质、棉制品发生霉烂、绝缘材料性能降低，甚至短路烧坏机件等，造成机件和设备不能正常工作或损坏。

一、雨季气象特点：

- (一) 降雨日数多；
- (二) 降雨集中量大；
- (三) 空气湿度大。

二、雨水、潮湿对材料的影响：

- (一) 对金属材料的影响：能是金属生锈、腐蚀 ‘
- (二) 对非金属材料的影响：

1、对燃料的影响（降低燃料的安全性）；

2、对滑油的影响（含有盐分较多的雨水对滑油是一种催化剂，会加速花有氧化反应，使滑油的理化性质变差）

3、对润滑脂和红油的影响

；对绝缘材料和吸湿物质的影响。

雨水、潮湿对航空技术装备性能的主要影响：

- (一) 使机件产生锈蚀；
- (二) 使运动机件卡滞；
- (三) 使电门、插头造成短路；（是电气设备性能变差。

四、阴雨气候条件下的机件维护特点：

盖、堵、涂、防、除、换、查和烘烤。第四节

风沙季节的气象特点：

风速达；大风多日；风暴凶猛。

风暴对飞机的危害：

- （一）飞机逆（迎）风停放；
- （二）侧风停放；
- （三）顺风停放。

三、沙暴对飞机的危害：

（一）沙暴，可将飞机铝蒙皮打成麻点、凹坑、破坏保护层加速腐蚀；可将布质翼面漆层打掉；破坏钢机件镀铬层的光洁度；能把有机玻璃、无机玻璃达成“毛”玻璃，严重影响透明度。

（二）沙、尘落入压缩器内，在离心力作用下沉积在机匣内表面和压缩器叶片尖部使压缩器效率和喘振谷度降低，还会侵蚀叶片，改变叶片的震动频率，使叶片的有效应力增大，造成叶片提前裂纹。

（三）沙、尘落到活动机件接头上，会恶化润滑质量，在接触表面上形成磨伤，可能导致活动关节卡滞，破坏其正常工作。

（四）沙、尘落入油料中，会污染油料，破坏系统工作。

（五）沙、尘会给座舱玻璃造成划伤，通过机件的缝隙或小

孔进入设备内部，一起接触不良，加剧活动部分的磨损；改变间隙，使继电器、接触器、电门等工作失灵。

（六）沙尘易堵住动静压传感器、漏泄口、通气管路，会使飞机的许多系统的正常工作受到破坏。

四、风沙条件下飞机的维护工作：

（一）注意了解驻地气候变化的特点，做好防风沙的准备工作。

（二）盖好驾驶舱罩布和发动机蒙布，套好各种护套。

（三）有洞库的机场，应将飞机推入洞库。

（四）保持飞机周围清洁。

高原地区气象特点：

（一）大气压力低，空气密度小；

（二）太阳辐射作用强，昼夜温差大；

（三）地面风力强；

（四）气候变化骤然，常有冰雹降落。

二、高原地区对航空技术装备的影响：

（一）飞机起飞速度和滑跑距离随机场高标增高而增大；

（二）着陆速度大，减速效果差；

（三）座舱玻璃易老化，出现“银纹”和裂纹，高原机场，空气稀薄，紫外线照射强烈，加之温差大，会加速座舱、玻

璃老化，强度降低，玻璃易出现“银纹”、裂纹。

- （四）橡胶制件易老化，渗漏故障多。
- （五）发动机推力随机场高标增高而下降；
- （六）启动温度指示早，上升快，超温故障多；
- （七）慢车转速增大；
- （八）发动机加速时间变短。

三、高原机场飞机的维护特点：

- （一）缩短着陆装置检查周期，增加检查次数，扩大检查范围。
- （二）适当增大轮胎气压和最大刹车压力。
- （三）加强对机轮的检查。
- （四）加强发动机进、排气装置的检查，及时发现、排除烧伤、裂纹、松动等。
- （五）做好仪电设备的维护。
- （六）做好防风沙、防日晒工作。
- （七）做好防冰雹工作。 第六节

沿海地区的气象特点：

- （一）雨季时间长，雨量大。
- （二）空气湿度大，且含盐量多。

(三) 雷暴雨天气多。

(四) 台风多。

二、沿海地区对航空技术装备的影响：

(一) 腐蚀问题突出；

(二) 雷电危害；

(三) 台风危害。

三、沿海地区的飞机维护特点：

(一) 防雨水；

(二) 防雷击（

1、保证飞机各部分搭铁良好；

2、保持飞机接地线的完好、接地可靠；

3、防止和减少对电子设备的干扰；

4、在雷暴区飞行过的飞机，应检查蒙皮有无烧伤、打伤的痕迹，各电子设备有无损坏，罗盘有无误差。）

(三) 防台风。

四、夏季换季工作：

1、完成基本维护工作；

2、做好防潮、除锈工作；

3、测量各种气压；

4、检查飞机放电刷、搭地线接地线应完好、可靠；

8、检查灭火系统应良好，吹通导管，并对灭火瓶进行称重检查；

9、检查并维修各种工具、量具和设备。 冬季换季工作：

1、完成基本维护工作内容；

2、检查防水加温设备的状况；

4、对马桶进行消毒；

5、检查救生和安全设备应良好；

6、检查缓冲支柱的油、气灌充应符合规定，并检查有无渗漏现象；

7、检查防火、灭火设备应良好；

飞行场地：包括跑道、滑行道、保险道、迫降道和停机坪等。

机场指挥机构：包括指挥所、空中交通管制台、航行调度室、气象台和消防救护等设施。着陆引导系统：机场设有：导航台、信号台、定向台，广泛地采用了地面指挥引进系统，较好地保证了飞机的安全着陆。

“两厂”——飞机维修厂和飞机定检厂。“三库”——油料库、弹药库和航材库。

允许滑出——左臂平身指向滑行方向 照直滑行——俩臂左右平身

附页2：常用地面气瓶的标志

高氧（字样）、黑（字样颜色）空气——黑（外表颜色）、空气（字样）、白（字样颜色）

氮（n₂）——黑（外表颜色）、氮（字样）、黄（字样颜色）

氩（a₂）——灰（外表颜色）、氩（字样）、绿（字样颜色）

二氧化碳（co₂）——铝白（外表颜色）、液化二氧化碳（字样）、黑（字样颜色）

飞机适航工作总结篇三

【摘要】 高职教育的实训教学是培养民航飞机结构修理人才的重要环节，是高职飞机结构修理专业教学改革的重中之重。分别概述了“以教师为中心”和“以学生为中心”的教学模式，分析了第一种教学模式存在的问题，并以第二种教学模式为改革方向，进行了实践探索，证明了试行中存在的问题及挑战，同时也验证了其创新性和适用性，是高职教学模式改革的正确方向。

【关键词】 高职；实训教学；飞机结构修理；教学模式

为了改善当前课堂的消极状况，有必要在职业院校教育中引入新的教学观念和教学模式，从启迪学生的心灵，开启学生的潜能为出发点，培养学生的自由独立之精神，即“以学生为中心”的实训教学模式。

1 “以学生为中心”的教学模式及其内涵

实训教学是职业教育的重要组成部分，本实训教学是飞机高级结构修理的实训项目之一，其任务是培养飞机结构修理工作的高素质技能型专业人才。为了让学生能够获得从事民航机务维修职业所需要的工作岗位技能，在以课程教学任务和要求为基本原则的前提下，分析本实训课程的特点和民航机

务维修岗位的职业需求，试行了“以学生为中心”的实训教学项目——波音757飞机的长桁典型修理实训课程。

2 以学生为中心教学法的长桁典型修理教学实践

在课堂上更多的是对学生实训方法的指导，注重培养学生良好的民航机务维修意识和习惯，使学生更加主动有效地学习，充分提高学生学习的效率，调动学生在飞机结构修理实训方面的积极性和主动性，培养学生的思考能力与操作能力，为他们以后成为飞机结构修理的高素质技能型人才奠定良好的基础。

实训过程中，教师需要尊重学生的想法，采纳学生的良好建议，对学生存在的疑问耐心的解答和给予正确的引导，为学生解决各种学习上的困难和疑惑。在整个实训教学过程中，教师与学生相互交流与合作，营造友好的课堂氛围，培养学生的自信心，提高学生对机务维修岗位的理解和认识。

在飞机修理中，长桁及各种梁缘条的腐蚀、破坏也占相当大的比重，对于结构修理来说，要掌握各种桁条、梁缘条的破损、腐蚀后的修理能力。此处主要针对各种梁缘条和桁条破坏，进行相应的讲解和实操训练。

当长桁整个截面存在损伤时，一般需要根据SRM长桁典型修理采用整个截面切割加强的方式进行修理。[2]修理的主要目的是恢复长桁的静强度，耐久性和损伤容限性。本项目以波音757飞机的长桁典型修理为例，采用整个截面切割加强的修理方式。它是飞机结构修理中难度系数较高的一个项目，实训过程中遵循“以学生为中心”的教学方法，以大部分学生能够自主学习为把握点，根据学生学习能力对学生进行分组搭配，引导学生各尽其能，并团结合作，根据给定情况查询飞机结构修理手册757-200SRM，根据长桁的典型修理方案实施修理，让学生分别对长桁损伤的去除，制作加强件和铆接三部分内容进行学习分析，在明确操作方法之后，教师进

行针对性的提问，让学生掌握技能要点和难点，明确结构修理的原则，针对典型的长桁件修理，做到有的放矢，掌握长桁典型修理的技能，包括计算、画线、折弯、布置铆钉、配钻和铆接等等技能要点。

首先，根据损伤的位置和损伤形式进入procedure 53-30-03-2r-1-isection 43 fuselage stringers查找修理方案。最终取得良好的教学效果，如图所示，得到了具有多年民航机务维修经验专家的认可。

查757-200srm□53-00-03□根据损伤的位置和损伤处原紧固件的型号，确定修理使用的紧固件为bacr15ft5ad6r□满足本项目的长桁要求。

铆接的注意事项是使修理件和原长桁件的各个面都要贴合，且按照要求的铆接顺序。效果图如图所示。

在学生完成实训项目之后，教师根据学生的项目制作，让学生先评估自己的项目成果，然后教师按照标准进行总体点评总结，根据大部分同学存在的问题以及个别典型案例进行点评，让学生对整个项目施工过程清晰明了。（下转第265页）

（上接第183页）3 本课程中“以学生为中心”教学法的适用性

尽管“以学生为中心”教学法是一种新型的教学观念和模式，并在国外大学已经得到了推广和运用，取得了一定的教学效果。但是，这种新型的教学方法在高职教育的实施中还是存在较大的阻力。由于本课程是实操教学模式，属于小班教学，故能够较好的实施以学生为中心的教学法，能够给每个学生以锻炼指导的机会。但同时，由于传统教学观念深入人心，该教学法实施过程中会遇到一些挑战，比如该教学模式先课程所需要的时间会更多，另外学生水平存在高低不均的情况，实施过程中会遇到一些无法预想的困难，严重情况下甚至导

致教学难以继续。

4 总结

该模式不仅适用于高职各类专业的理论课程，同时也适用于各类专业的实践课程。由于该授课模式中的教学方法，都要求教师在每一次课通过表演展示用知识和技能来解决特定问题，故该授课模式可帮助教师提高专业知识和技能的应用能力，同时也是对教师能力的重大考验。

综上所述，“以学生为中心”的教学模式存在种种挑战，但是确是高职实训教学改革的正确方向，是值得在高职实训教育中推广的创新性教学模式。

【参考文献】

飞机适航工作总结篇四

摘要：《客舱设备与服务》课程高职院校空乘专业的核心课程，本课程的教学效果决定了高职院校空乘专业学生的职业技能的高低。然而传统的教学方法多利用理论教学来讲授知识，学生对知识的掌握情况不是很好，所以《客舱设备与服务》课程教学方法改革势在必行，根据西航职院《客舱设备与服务》课程教学团队多年来的工作经验，主要以教学思路改革为主线，各种教学方法改革为表现形式，将本课程的改革进行了汇总。

关键词：客舱服务 教学方法 改革

客舱服务质量是航空公司的窗口之一，客舱服务质量直接决定旅客对航空公司形象的评价。客舱服务既是民航服务的核心内容，也是集中体现乘务人员综合素质，客舱服务质量是考验空乘人员专业技能的重要环节。这就决定了《客舱设备与服务》这门课程对于高职院校空中乘务专业教学的重要性。

1. 教学方法改革的必然性

《客舱设备与服务》课程是高职空中乘务专业的一门专业核心课程。它既是对前期所学专业课程如民航概论、航空运输地理、服务礼仪、形象设计等的综合运用,又是学习机上急救和应急处置课程的基础。在《客舱设备与服务》课程教学中能够集中体现空乘专业学生的综合技能。其课程教学效果直接影响学生质量和专业建设成效。适合当今学情的教学方法决定着决定整个空乘专业教学体系的运行效果。西航职院

《客舱设备与服务》课程的教学团队根据多年的教学实践,以工作任务导向为思路进行《客舱设备与服务》课程教学方法改革。

2. 教学方法改革情况如下:

教学思路改革

学习情境三:欢迎旅客:直接准备完毕之后,旅客登机,乘务员安排旅客就坐,帮助旅客摆放行李。

学习情境四:关闭舱门:得到机长许可之后关闭舱门,并将滑梯杆预位。

学习情境七:书报服务:飞机平飞之后,乘务员为旅客发放报纸和杂志。

学习情境八:餐饮服务:为旅客提供饮料和餐食。

教学方法改革

考核方式改革

教学场地改革

校外实训地点包括首都机场,西安咸阳国际机场vip接待,西飞

宾馆等.

师资结构改革

3. 改革后教学效果

提升学生素质

客舱乘务员的每一个细微的一个动作都代表了她个人和航空公司,如何提高服务质量要从细节抓起,通过教学方法改革后的课程学习,学生深刻的意识到了这点.比如在旅客登记之后,2号乘务员负责清点人数,在没有强调要领之前,是这样,如果你是二排d坐得乘客,心理感受如何,应该这样,这个姿势她们学过,都会,但不知道什么时候用.两外起飞之前乘务长巡舱,双臂展开,十分不雅,应该单手,去一边,回来一边就可以了.学生刚开始在模拟客舱上课时都穿着平时的衣服,那他们做练习之后,自己都感觉效果不好,当换上职业装之后,同样的动作,就像乘务员做出来的.平常倒水时都是这样,但在客舱中是禁忌,原因是,机上服务时经常遇到气流颠簸,这么高,很容易撒到旅客身上.这样的例子还有许多。

提高面试成功率和培训合格率

教学方法改革之后的教学效果第二个体现是提高面试成功率和培训合格率.空姐面试成功率平均百分之五.通过了三年系统的专业学习,使学生在面试中的形象展示,专业笔试,综合能力测试环节的通过率都大幅度提高.另外面试成功之后航空公司会进行专业培训,其淘汰率较高,而通过本课程的学习后,培训合格率相对较高。

飞机适航工作总结篇五

一、成立设备润滑管理工作小组;

组长：* 组员：*

二、工作小组主要负责检查以下工作：

- 1、各班组每台设备润滑五定计划记录情况；
- 2、逐项检查设备的各润滑部位，是否存在润滑不足、渗漏油及润滑不合理情况；
- 3、针对设备润滑油脂使用情况、机械磨损程度、备品备件使用寿命等综合检查设备润滑落实情况。

本次润滑月检查工作中，共查出设备漏油部位0项，清洁注油孔15个，闲置设备润滑9项，运转设备润滑19项。此外，清扫润滑油脂存放地点，保证油脂干净、有效。此次检查工作为车间降低了运行和维修成本，确保设备经常处以良好的技术状态。

**车间

2015年9月24日