

飞机接机工作总结报告 飞机维修工作总结 (实用5篇)

随着社会不断地进步，报告使用的频率越来越高，报告具有语言陈述性的特点。那么什么样的报告才是有效的呢？以下是我为大家搜集的报告范文，仅供参考，一起来看看吧

飞机接机工作总结报告 飞机维修工作总结篇一

毋庸置疑，在过去的工作中，机修班的全体员工在厂里各领导和设备科的带领下，严格遵守厂里的各项规章制度，从各方面严格要求自己。一直以来坚持以厂里的实际情况为出发点，以保障机器的正常运转为前提，最大限度的降低维修成本和缩短维修工时为目标，不断学习，总结工作经验与教训。虽然机修工种工作环境比较复杂，但机修组的每位成员都勤奋肯干，发扬不怕吃苦、团结拼搏的精神，不断提高了自身的职业道德素质和职业技能水平。从而在面临的一系列挑战中出色的完成了各项任务，为各个车间能按时完成各项生产任务打下了良好的基础。

在各位领导和全体机修成员的共同努力下，取得了以下比较突出的成绩：

一、完成了锅炉内部进水管及排水管道结垢的疏通和炉排断裂等修理任务。

二、按时完成了酸洗净化塔底座及叶轮的更换以及底座的改造任务，使抽风系统运转时震动性更小，系统更稳定。

三、五月份出色的完成了上海八台螺栓机的气管、油路的清理及部分零部件的更换与安装工作，并且在不足两个月的时间内顺利调试成功且投入生产，为以后的产量任务的完成提供了保障。

四、安全环保意识和安全措施的不断加强和完善，特别是通过了六月份的一系列安全活动，使每个员工意识到安全生产的重要性，安全环保意识深入人心。

当然，在工作过程中也存在一些不足之处，主要有：

一：维修人员理论水平有待提高，特别是对机械原理，各机构在机械中的作用、公差与配合、液压系统及材料热处理等方面认知较少，相关维修技术比较薄弱。

二：零件热处理后的硬度，塑性和疲劳强度等综合力学性能不能满足使用要求，加工后成品的形位误差有时因超过理论产品的极限值而需再加工甚至报废，从而直接影响维修进度和机器的使用性能，又提高了加工成本和维修费用。

三：维修人员较少，制作任务偏重、工作环境比较复杂。为了确保一百多台生产设备及行车、锅炉、水处理站、酸洗净化塔及各种管道等辅助设备的正常运转已捉襟见肘，再加上各种制作任务，机器的人为损坏和晚上突发性的维修任务更是力不从心，劳动强度较大。

四：设备保养力度严重不够，特别体现在行车、管道、各种泵类的检修，人员不足是主要原因之一。

五：对维修工时和维修费用的相关考核还不够细化，在以后的工作中将通过各种形式努力做到不断完善和健全，争取不断减少维修工时和降低维修费用，提高机器零部件的回收再利用率。

六：车间无固定休息场所。现有的短袖工作服不利于焊接氧割作业。

意见与建议：

一：产品质量一直是企业生存的支柱，而产品开裂自建厂以来都是制约公司发展的一道瓶颈，并且严重影响公司的市场竞争力和公司的形象与名誉。公司应尽快下大力气从根本上解决此类问题，才能保障企业的发展和应对市场竞争立于不败之地。

二：片面追求产能的提升而忽略了加大对产品的研发力度、市场调查和对在职员工的职业道德素质和职业技能水平的培训与考核，员工整体素质的高低对企业的发展有着关键性作用，操作技能和理论水平的提高也是技术创新的基础，公司应为员工创造更多形式的培训机会和学习平台。

三：节能减排，降低生产成本只停留在理论萌芽阶段，未能及时具体的落实到各部门、车间及个人。而且大部分员工都对此认为与个人无关，不能充分认识到其作用于影响。

四：有压力才有动力，长期的按部就班的管理方式和工作方式束缚了个人的思维方式，形成思维定势。因而容易出现同一个错误连犯几次而未找到根本原因，不思改进，缺乏创造性思维和工作方法。建议开会时增加会议讨论时间，根据公司实际情况提出下一次会议所讨论的问题，可要求人人提议发言。这样既能客观、真实、全面的反映出问题的特征，又便于决策者集思广益，做出更精准的结论。

五：公司的各项机器和工程设施的改造应由相关部门或车间提交具体的改造方法和完善的可行性报告，这样既能有效的避免重复建设，保障工程质量，又能完善责任追查制度，做到有章可循。

六：厂内设商店。既能增加工作岗位，服务公司员工，又能为厂里增收。

七：道路旁和厂门口设垃圾箱，分可回收和不可回收两类。可减少乱扔垃圾现象，美化厂内环境。

八：年终奖按个人职务及该年度个人对公司的不同贡献因人而异。

九：工会应充分发挥其作用，服务于员工。

在以后的工作中，机修组将不断总结工作经验和改进工作方法，根据实际情况灵活应用各种资源，提高工作积极性。与厂里的实际发展情况相结合，克服一切困难，为保障机器的正常运转、降低维修成本和提高工作效率、培养出一支能顺应公司发展需要、综合素质过硬的维修队伍而努力。我们有理由相信，在公司领导睿智的决策下，在全厂员工的共同努力下，公司将迎来另一片更广阔的发展空间。

(一)强化管理，确保安全文明生产“安全第一”是企业生产的基础，是我们做好各项工作的前提条件，我们工段现有职工57人，主要担负着铝业公司各类工件制作加工和机械设备的维护工作，工作作业点多面广，各工种交叉作业，安全生产对我们工段尤为重要。为此，工段逢会必讲安全，广泛宣传安全生产的重要性，时时提醒和督促班组必须重视安全，使安全警钟长鸣，并制定了工段安全责任制。今年1月，机修工段和各班组共同签定了《2008年度机修工段各班组安全生产责任承包书》。旨在增强职工的安全感，加强工作责任心，杜绝麻痹大意和侥幸心理。今年4月在辅修车间的领导下机修、炉修两个工段组织了联合消防演习，我工段职工踊跃报名、积极参加。通过此次演习进一步加强了工段职工的消防安全责任意识，同时增强各工段之间面对火灾等突发事件的联合协作及应变能力。工段还多次组织职工进行安全知识培训和国内重大安全事故案例分析讨论和总结活动。鼓励大家通过学习，积极结合各自工种的实际情况，仔细查找身边的安全隐患和危险源，将安全隐患扼杀在萌芽状态，从而杜绝安全事故的发生。同时我们也积极参加了公司“安康杯”活动及“安全劳动竞赛”活动。并将活动内容全部落实到班组，真抓实干地把安全工作放在一切工作的首位。

(二) 克服困难，重视科技进步，促进生产任务的全面完成。

2008年，阳极导杆经过长期使用，部分导杆钢爪出现变细，不齐，爆炸块断裂等现象，修复量增加，影响着生产的周转，且高纯铝车间又整改投产。机修工段导杆班除满足日常维修的同时，加紧为高纯铝车间制作新导杆585根，以确保兄弟单位的生产需要。今年三月份以来，公司实行大辅修，大维护。为响应公司“降低成本，节能降耗”的号召，辅修车间主动请缨在保证正常的计划生产外承担了部分外协加工任务，如：打壳气缸锤头修复、气缸调节支架制作、气缸横担维修等加工件共计2442件，此举为公司大大节省了加工费用，降低了生产成本。今年10月13日由于全球经济减速，国内电解铝供过于求，电解铝生产经营面临巨大压力。为积极应对复杂的经营形势，减少亏损，公司研究决定对五万吨电解槽停产，要求我工段在10月25日制作并安装完停槽母线。工段接到任务立即合理部署，打破工种界限，成立四个工作小组，安排骨干力量担任各小组组长。大家分工协作，团结一致，每天连续工作10个小时以上奋战在各自的工作岗位上。十几天下来，疲惫的身影总显现在每个职工的身上，但没有一个人要求一天的休息，大家的努力终于在10月22日得到了回报。我们提前三天圆满完成了停槽母线的制作和安装任务，减少了公司的损失，得到公司领导的一致好评。

(三) 以提高职工的素质为目标，抓好职工教育工作。

培养一支德才兼备的职工队伍一直是机修工段工作的重点之一。为此，工段始终将职工培训工作放在首位，长抓不懈。早在年初，工段就制定全年的职工培训计划，力争将工作做到有条不紊。今年三月份，机修工段为了提高各工种的技术水平，增强职工们的实际操作能力，特对机修工段的焊工、钳工两大工种进行了一次“学理论、重实际”的全方位培训。这次培训是根据机修焊工返岗人员多，青工也较多的特点来组织此次培训的。工段为了确保培训质量，不让培训走过场，同时又针对工段生产繁忙的实际情况将培训每天分为上、下

午两班，即大家轮流培训的方式，让大家生产学习两不误。通过三个星期的理论与实际培训，如今大家的业务能力及专业水平都得到较大提高。工段职工积极钻研岗位技能，参与群众性的“五小活动”，今年工段职工先后向公司提出了“320t分离式油压千斤顶导杆校直机改造”、“修复g4250x70锯床夹紧装置”、“多用途弹性减振刀杆”、“高纯铝调节支架改造”“u型板高效卷板器”等多项合理化建议，这些建议为公司减轻了劳动强度，降低成本，提高工作效率，缩短生产周期都做出了积极贡献。

(四)加强职工思想政治工作，充分调动职工积极性。在日常的生产活动中，我们始终把思想政治工作的立足点放在围绕生产建设，极大调动职工积极性，今年上半年，工段制定了以工时为考核办法的效益工资二次分配方案，此方案体现多劳多得的分配方式，合理分配员工的收入，充分调动职工工作的积极性，收到了一定的效果。

20xx年上半年已经过去，在这半年里我深刻体会到了个工作的汗水与快乐，我把自己的青春倾注于我所钟爱的机修事业上。上半年的工作已经结束，收获不少，下面我对上半年稍微写一下，为下半年的工作确立新的目标。

一、思想认识。

在上半年，作为一员机修工，我在思想上严于律己，热爱自己的事业，自己要求严格，鞭策自己，力争思想上和工作上在领导和同事心目中都认为，这个小伙子能吃苦，不嫌脏不嫌累，工作认真，干起活来从来不拖泥带水。在公司组织的各项活动中能够积极主动的去参加，如：公司组织的去其他单位学习交流，安排今年度的救护演习主力救护者。上半年来，我能圆满的完成班组中安排的各项工作。我相信在以后的工作中，我会在领导的关怀下，在同事们的帮助下，通过自己的努力，克服缺点，取得更大的进步。下半年，我将更加努力工作，勤学苦练。

二、维修工作。

飞机接机工作总结报告 飞机维修工作总结篇二

情景模拟教学是指创设教学内容所需要的接近实际工作或生活的场景，由学员在这种场景中分别担任不同角色，教师在一旁进行指导、分析，并做出最后总结的一种虚拟实践性培训方法。这种方法可让学员如临其境，锻炼学员的实际操作能力，同时还兼备趣味性，往往深受学员的喜爱，被广泛地运用于实践性、应用性较强的课程教学中。

航空公司客舱安全培训的目标是培养机组应对突发情况的能力，其课程设置和教学方法也均围绕着这一培养目标而设置。民航史上多起突发事件造成的生命和财产损失，某种程度上也说明了机组成员因缺乏行之有效的培训而导致处置突发情况能力的水平偏低，安全技能不足。为有效地提高广大机组应对突发情况的能力，有必要采取切实有效的措施来提高教学培训的针对性、实效性。虽然，航空公司客舱安全培训一向都非常注重客舱实训，开展理论教学的同时强调实践和操作能力，以期让受训学员快速掌握客舱安全技能。但是，客舱安全实训强调的是安全技能的掌握，在应对一些突发情况时的应急处置能力仍然是客舱安全培训中的薄弱环节。因此，深化教学方法改革，在客舱安全培训中采用情景模拟教学法，不失为客舱安全培训中重要的改革举措。

在客舱安全培训中实施情景模拟教学的目标，就是转变传统安全培训的理念，根据培训科目操作性和实践性强的特点，充分地利用情景再现，模拟突发事件发生的过程，为学员提供各种情景体验，通过学员与教员的教学互动，提高学员在训练过程中的判断能力、处置能力，提高培训的有效性和针对性。现行航空公司安全培训的情景模拟教学适用的范围非常广泛，既可作为理论授课型教学的补充，又可应用于实操技能培训，其内容涵盖机上火灾处置、紧急撤离、紧急开舱门、机上应急救援等。任何一个客舱安全培训科目情景模拟

教学的实施，都离不开教学案例设计、教学实施和教学评估这三个环节。

一、教学案例设计

教学案例设计是客舱安全培训情景模拟教学中的关键，案例设计是否典型、是否有代表性直接关系到情景模拟教学的成败。因此在设计案例时，首先要对培训对象的机上岗位进行分析，根据培训对象不同的岗位需求来确定不同的案例情景。教员需要根据不同岗位的职责，围绕当前民航安全生产中的突出问题，发现机组成员职业能力中的薄弱环节，据此来选择和设计情景模拟案例。比如针对当前比较突出的机上颠簸事件，可以选择和设计航空器突遇强气流颠簸下驾驶舱飞行员和客舱乘务员间如何配合以保证机上人员安全的情景案件进行演练。针对飞行员，应强调其在突发紧急情况下相互配合协调的能力和对飞机的掌控能力；对乘务员，则侧重其对自身的保护和旅客的安抚。其次，设计教学案例要具有代表性、针对性，保证每一次的案例模拟都能够解决学员较为常见或较为棘手的问题，提高他们的应急处置能力。因而教员要注意及时收集国内外航空业界发生的一些典型案例，重点是收集失败案例，形成鲜活的情景模拟案例素材，以便总结经验教训，加强培训的针对性。

比如国内某航空公司两名新招收的空乘人员在执行飞往拉萨的高原航线上，在飞机降落后，舱门还处于预位状态下打开舱门放出滑梯的事件，从表面上看，这只是一起机组由于不熟悉机舱设备的使用而造成的工作失误，实际上反映了乘务员未能切实领会并履行ccar121部文件中关于紧急出口规定而造成的一起违规案例。

教学案例在设计好情景、遴选典型素材后，接下来便是教学案例的编写。案例的编写对情景模拟教学的实施起到一个提纲挈领的作用，能进一步明确情景模拟教学的目标。一般而言，案例的编写涵盖了演练目标、演练内容、角色分配、角

色说明和演练设施（如场地、设备、道具等）这五部分的内容。情景模拟案例的编写，既要直观、让人能一目了然；又要简约，不宜细节化写成如同剧本，而是给学员提供一个自由发挥的空间，让他们参与到其中，从实践的角度多方位多层次去发现问题、思考问题，提供多种意见，激发他们灵活处置的能力。

二、教学实施

在教学实施的过程中，一方面，教员应当认真观看，不随意打断学员情景模拟的过程。另一方面，教员并不是完全将舞台交给学员，自己只作壁上观，而是要做到“隐而不退”，要控制现场进度，防止出现偏离教学目的的现象。换言之，也就是在情景模拟实施前和实施中，教员都要起到引导和指导的作用。情景模拟之前，教员要再次明确情景模拟的目标和基本要领；情景模拟实施中，要及时反馈和强化模拟的角色，以提高和巩固学员的训练技能。以陆地撤离情景模拟教学为例，教学过程中，教员需要留意观察学员的模拟角色扮演，当出现一些严重错误和意外情况的时候，要及时对学员进行纠正和引导，以免出现更大的错误而影响模拟。此外，针对一些没有工作经验的新乘务员，教员还需要向学员演示正确的操作方法，特别是当学员在模拟练习中存在较大困难时，学员通过观察教员的示范，可以显著地提高他们的学习效能。例如，在紧急情况开舱门撤离旅客时，由于新员工还未有工作经验，不能领悟开舱门撤离的紧迫性，作为教员就有必要设置飞机处于爆炸边缘的场景，示范如何在尽可能短的时间内判断外部情况，并打开舱门放出滑梯，组织旅客撤离的标准程序。培训的实效。

我评价。此外，通过录像的回放，还有助于教员正确地评估学员的优点和不足之处，以便于学生回顾揣摩、查找问题，不断改善。

三、教学评估

教学的评估可以分为教员评估、演练者自身评估和旁观学员的评估。客舱安全培训情景模拟教学实施结束后，应先让演练者通过观看录像资料，发现自身和他人的优缺点以及完成训练科目的能力。紧接着，让旁观的学员对演练者的表现进行集体讨论，指出优点和不足。这样一来，既调动了学员学习的积极性，又拓宽了学员的知识面；既培养了独立思维的习惯，又提高了迅速反应和灵活处置的水平；既发现了自身的优势和不足，又帮助其他学员找到改进和提高的方向。比如，在对应急处置进行情景模拟演习后，各演练小组要对本组的演练进行总结，谈谈本组在角色安排，应急处置中的有关程序的考虑，为什么要做出这样的决策，有没有其他方案，所做的应急情况处置有什么理论依据等，以便相互了解。其次，其他小组的学生对模拟示范小组的处置程序发表看法，指出模拟过程中有哪些比较成功的地方，有哪些不足之处，有哪些值得学习与借鉴，同时，也应当根据案例的内容，谈谈应急情况处置程序与所学的知识有没有出入，理论和实践有没有脱节，对模拟的案例本身进行深入的分析 and 讨论。最后，则是教员的总结和评估。教员在评价过程中，应当充分肯定学员的各种不同见解和操作的合理性，尊重学员的意见。如有不足之处，以通过提问和讨论的方式，让学员自我纠正，切忌简单地公布“标准答案”，关键是要引导学生从案例模拟处置中吸取教训，提升安全技能，提高专业素质。每一次情景模拟教学完成后，教员还应对模拟教学中情景模拟的总体情况、情景案例缺陷及改进方法、情景模拟涉及的技能及要求、团队成员角色模拟及配合情况等总结，以便于进一步的改进。

客舱安全培训是实践性、操作性非常强的专业培训。培训是否有效将直接影响到航空飞行安全。轰动民航界的“哈德逊河上的奇迹”则对客舱安全培训的重要作用做了一个最佳的诠释。全美航空公司一架空中客车a320客机在起飞后不久坠入纽约哈德逊河中，机上155人全部获救。该航班机长切斯利·舒伦伯格被美国媒体称为英雄，认为他的高超技术和沉稳反应挽救了机上乘客和机组人员的生命，创造了“哈德逊河

上的奇迹”。但与此同时，我们也应客观地看到，若没有机上全体机组成员迅速反应、有效配合，引导乘客疏散，这个紧急水上撤离或许也不会如此完美，而这正是训练有素的应急处置能力所起到的核心作用。

飞机接机工作总结报告 飞机维修工作总结篇三

害粉尘等很难及时地中和和排除，同时作业过程中产生的弧光辐射、高频电磁场、噪音和射线对身体的伤害也很大；还有最重要的一点是井下作业存在坠落的危险，给作业又带来了很大的困难。通过各种方法，最终顺利的完成了焊接任务。

在滑模模体的焊接与安装过程中，我学习并总结了新的有关焊接与切割的知识。由于模体重达80吨，在滑模模体砼施工中还要进行每天高达6米左右的向上滑动，而在滑动时不但要克服自身的重力还要克服砼对模板强大的摩擦力，所以对材料的要求很高，设计中应用了新的钢种，由于新钢种的性能有较大的提高，这就需要高质量的焊接材料与之匹配，实现焊缝的强韧化。我不断改善新钢种焊接性，焊接裂纹倾向减小，焊接工艺得到简化，对于这类钢种的焊接技术，主要应向高效和自动化方向发展，在不提高合金元素的条件下，强度、寿命均提高一倍，这不仅是钢铁材料的重大变革，而且也对焊接技术和焊接材料的发展提出了新的机遇和挑战。通过这次的作业与学习，使我更加的痴迷上了焊接与切割，因为随着金属材料的不断更新，焊接技术也将有突飞猛进的发展。

电厂施工结构复杂，在一次中梁的焊接中，我建议把设计中的v型坡口改成u型坡口，因为中梁是整个模体的骨架，是荷载的中心，是弯矩与扭矩的聚集点，v型坡口虽然加工和使焊方便，但其焊后很容易产生角变形，而u型坡口就不会出现这类情况，而且u型坡口的填充金属量在焊件厚度相同的条件下比v型坡口小的多，当时我这一合理化的建议获得了技术人员

的同意，并在以后的施工中得到了推广。

在xx电厂8#拌合系统的施工中，由于技术员少，技术力量薄弱，领导派我作为这次从制作到安装乃至调试的整套负责人。接到任务后，从工程技术部取来图纸后，连夜翻阅大量资料，来分析和识图，从而预算出原材料的用量及场地的建设情况。第二天一早便与工程技术部的同志一起分析研究施工中可能出现的问题，由于事先考虑周全，思维缜密，施工措施得力，从制作到安装，调试到生产，仅仅用了90天的时间，比计划提前20天完成，出色的完成了任务，尤其是在焊接及安装的单元工程中，一次性验收合格率达到100%，大大的提高了生产效率，节省了劳动时间。在成功建成8#拌合站后，又接到了5#拌合站的组建工作，当时正值酷暑夏季，面对南方气候的炎热，高温的炙烤，加之降雨的量等诸多不利因素的存在，导致原本足够的施工期限显得有点紧促。根据这一系列情况我大胆制定可行的技术施工方案，采用起早贪黑，减少中午时断的施工环节，把需焊接、切割的工作量尽可能的安排在早班完成，需安装的尽量安排在下午时间完成，由于时间安排得体，在炎热的夏季没有出现一例中暑现象，不仅没有拖工期，反而15天完成任务，在设计、监理、甲方等有关部门的联合验收中，获得了极高的评价。

飞机接机工作总结报告 飞机维修工作总结篇四

一位飞过波音多个机型的国有航空机长介绍，如果飞机是遭遇^v^或者飞机故障，机组会发送7500、7600、7700等信号，地面空管肯定会接收到，如果没有那说明飞机遭遇了非常迅速的事态以至于无法发送信号。但如果是遭遇坠落，机上的elt(应急定位发射机)也能发送信息，且该设备按照设计原理遇水便会发送信号。飞机如果遭遇发动机、发电机统统失灵的情况也会有应急发电机自动启动，向elt系统供电。

但综合目前越南、马来西亚方面的信息，并无空管部门知晓

飞机的地址。该机长表示，据此判断飞机可能遭遇了非常紧急的事件。flightradar24的数据显示，mh370失事前最后一次高度为0，而倒数第二次数据为fl350(正常飞行高度)，多名飞行员或航空人士据此在微博等平台分析，飞机可能遭遇高空解体，以至于机组无法及时发出信号。

乘坐飞机旅行对现代人来说已是越来越平常的选择，但由于飞行在天空这块人无法掌控的区域，人们潜意识中不免认为飞机是一种很危险的交通工具。事实真的是这样么？我们来为盘点下航空安全的六个常识。

1. 飞机失事概率远小于其他交通工具

据美国全国安委会对1993~1995年间所发生的伤亡事故的比较研究，坐飞机比坐汽车要安全22倍。重大事故绝少发生，造成多人伤亡的事故率约为三百万分之一。国际民航的统计也显示，飞机失事几率远小于其他交通工具，坐飞机比坐火车、汽车等更安全。但飞机失事常在瞬间，如果在高空，除非能顺利迫降，否则一旦坠毁往往同时引发爆炸，旅客生还的几率极小。从这个层面上来说，空难的后果又是最严重的。

2. 飞机的“黑色10分钟”

3. 国际航班安全性优于国内航班

美国的大数据专家通过对全球航空公司的运营数据的分析，揭示出，各国的航空安全指数实际上相差无几，并不是说发达国家的飞机就更加安全，当然，那些被制裁和处在混乱状态的非正常国家除外。数据统计显示，国际航班往往比国内航班出事故的概率要低。

4. 芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司

位于德国的航空事故数据评估中心(jacdec)综合全球60家航空

公司30年的飞行里程以及事故数据，对各家航空公司的安全性进行了评估。根据他们的数据，芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司，已经有50年没有发生严重事故。紧随其后的是新西兰航空、国泰航空和阿联酋航空。中国的海南航空排名第8，东航、国航和南航分别位列36、43和48名。最安全的9家航空公司在过去30年中没有损失一架飞机，也没有造成任何生命损失。

5. 远离紧急出口最危险

调查发现，在飞机起火燃烧时，生存几率最高的座位是紧急出口处及其前后各一排的座位。在距离紧急出口两排至五排座位之内的乘客，生还几率高于平均几率。最危险的座位则是距离紧急出口6排以及6排以上的座位。报告称：“这些座位上的乘客，死亡几率远远超过了生存几率。”调查报告称，飞机起火燃烧时，坐在飞机机舱前部的乘客逃生机会为65%；而坐在后部的乘客逃生机会则降低为53%。坐在靠过道座位的乘客的生存机会为64%，其他座位上乘客的逃生机会则为58%。

6. 逃生黄金90秒

飞机失事无人生还的情况，一般是发生空中爆炸，或事故发生在开阔水域。飞机失事后的90秒，是逃生的黄金时间。在“黄金90秒”里，人们该做些什么？专家说，最重要的是，事先搞清楚最近的紧急出口位置。上飞机后，数一数自己的座位与出口之间隔着几排。这样，即使机舱内烟雾弥漫，也可以摸着椅背找到出口。

最后，祝愿马航平安！

飞机接机工作总结报告 飞机维修工作总结篇五

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。