机务人员演讲稿 航空机务岗位职责(汇总5篇)

演讲稿也叫演讲词，是指在群众集会上或会议上发表讲话的文稿。演讲稿是进行宣传经常使用的一种文体。演讲的作用是表达个人的主张与见解，介绍一些学习、工作中的情况、经验，以便互相交流思想和感情。演讲的直观性使其与听众直接交流，极易感染和打动听众。以下是我帮大家整理的演讲稿模板范文，欢迎大家借鉴与参考，希望对大家有所帮助。

机务人员演讲稿篇一

航空机务”英文是□aircraft maintenance management□

航空机务，也就是(飞机检修)机务人员，也就是(飞机检修人员)

所谓机务维修人员是指在地面上担任航空器机体、发动机及通信电子维护工作的人员，民航法上称之为「地面机械员」。机务维修是一项十分专业、高技术性的工作，其工作有内外勤之分。外勤工作范围包括航空公司所飞航各航空站（外站），从事飞行线维护工作，线上工作指飞航前后检查、每日或过夜检查、过境维护及飞行前后检查等，也就是飞行前后要做妥善的检查起飞、落地、过境的检查以及加油、故障排除等，一切检查符合飞安条件，飞机才能进行下一次飞行任务。另外外勤人员对每架飞机作过夜检查，要依过夜检查卡逐条逐项执行当天的总检查。有时亦需对其他航空公司飞机作过境检查、过境维护工作。外勤机务人员大部分都是在户外一机坪工作。

机务人员就像是飞机的健保医生

内勤人员则是在航空公司维护工场工作，负责飞机

三、四级维护工作，亦即对飞机结构及系统依编列之工作项目做一次较重大之预防性检查及必要修护，其中包括非破坏性检验、试验量测或校准、航空器翻修、航空器上每一部份均须试测及检查、系统组（零）件之翻修与更新等。内勤人员就像是飞机的健保医生须从事电子、电气、仪表、发动机、液压附件、车床、机工、焊工、轮胎、零件补给及工程品管等工作（注1）。为保障飞航安全及责任，每一维护过程或检测机务维修人员都要签名以示负责，各项维护签证若不完整的话，民航局是不会给予适航签证的。

机务维修人员工作环境不论内外勤人员往机坪或工厂内都是在噪音高、吵杂、闷热的环境下工作，就有如一般工厂的技术专业人员一样。工作时间部分上正常班、部分上轮班制（尤其是外勤人员），正常上班时间通常与公务人员上班时间相同，轮班制上班时间各公司均有不同规定。机务维修人员遇有飞机有重大故障、缺点须排除时，常须加班，尤其飞机作过夜检查，为将缺点、毛病排除时，更是经常加班至天亮。

航空公司机务维修人员大部份招考大学机械、电机、电子、航空等类科毕业或高工以上毕业的学生。新进入员左公司服务二至四年后，会要求参加民航局所设的地面机械员考试，俾能从事适航签证工作，而通过考试，取得执照也是机务维修人员升迁、考核、加薪的一个重要依据。

机务维修是一项专业、高技术性的工作，它不仅需要懂得机械、电子方面的常识，更需要了解飞机构造、航空通信等更专业的知识，并且肩负整架飞机安全，要求飞机达到「零事故」的状况，所以机务维修首重训练，不但新进人员要训练，现职人员也要每年接受在职训练或专业训练。

机务维修训练目的，是充实员工专业知识，提高员工技术水准，增进修护能量，降低修护成本，提高维修品质，确保飞行安全，并提供乘客舒适、便捷准时之空中交通运输服务，

防止职业灾害及保障员工安全与健康。机务训练种类有新进机务人员基础训练，新机及装备接收训练，各型飞机装备及其系统维修训练、专业维修训练、在职训练及复训、外站机务人员训练、督导人员管理训练、管理训练、安全卫生训练等等种类繁多。国内航空公司各项训练若非该公司所能举办者，则委托其他航空公司代办，或送至国外原厂训练。

前面提到的维修人员, 在民航内称为机务(maintenance).依据工作性质的不同又分成两种, 一是basemaintenance,负责飞机重大(需要大量人力)的维修工作, 及letercheck(有点像车子五千, 一万公里的定期保养). 另一种称为linemaintenance,主要负责飞机的飞行前, 中, 后检查. 每天在机场过着"送往迎来"的生活, 底下要介绍的点点滴滴, 也以linemaintenance为重点. 从前面的文章中可以看出, 在起飞两小时前, 机务就已经开始他的检查工作了, 一直要到乘客登机, 才能松一口气， 当然了, 前题是飞机没有任何问题才行. 不过事情并未结束, 飞机后推离开登机门, 发动机启动后, 还有很多状况可能发生. 每次送飞机, 若看到拖车都已脱离, 飞机却迟迟不肯向前滑动时, 一颗心就开始仆通仆通的跳, 再看到飞机大灯一闪一闪在向你眨眼, 就得只好叹着气, 摸摸鼻子跑到飞机底下, 再度插上联络耳机, 问问机长发生什幺状况, 然后就是一阵手忙脚乱. . . . 不过碰到这种状况, 往往都还能保持镇定, 有问题记得赶快找人来就没错了, 嘻!

飞机在天上若发生机件故障, 可不像汽车开到路边检修或等着拖吊车来拖. 而且机上往往有数百名的乘客及组员, 一旦发生事故必定伤亡惨重(通常"亡"比"伤"还多). 因此飞机维修的工作一点也马虎不得. 为了对飞机的安全负责, 任何重大的维修工作或执行任何工作单卡, 工作者都要签名以示负责, 再由检验人员检查无误后盖上检验章, 最后由持有民航局认可维修执照者签放飞机, 整个维修工作才算完成. 不过事情并未结束, 这些维修纪录要保存好几年, 而且是跟着飞机跑的, 不管这架飞机是卖掉还是租给别人, 只要飞机在飞, 就有着你签名的文件

等着让相关单位调查. 所以若是工作不确实, 可是会睡的不安稳的!

学无止尽

想想看, 现代化的巨无霸客机是一件多么庞大复杂的机器, 要了解它, 使它正常运作, 甚至故障后要修复它, 绝对不是一件简单的事. 看看放在架上数十大册的维修手册, 叠起来有一个人高了. 而这单单只是维修手册而已, 若再加上零件分解图, 线路图, 系统机构图, 故障排除手册, 系统操作手册等等常用的文件, 恐怕可以叠到天花板了. 但不要忘了, 航空公司通常不会只买一种飞机罢!

这点可从两方面来说, 一是关于昼夜颠倒的作息. 由前面文章里已提到机务工作无可避免的必须轮班. 目前各家公司轮班方式约分成三类. 第一种是固定式, 轮大夜班的, 就每天昼伏夜出的做只夜猫子, 美国人称这种班为"graveyard(墓地)", 通常资浅的人员别无选择, 只能固定轮大夜班. 第二种轮流式, 今天早班, 明天小夜, 后天大夜, 所有人一视同仁. 第三种介于第一种及第二种之间, 早班做几天, 小夜班做几天, 依此类推. 至于那一种轮班方式比较好, 就留给大家自己去想吧!

二是关于星期假日. 很明显的, 从事这行的, 是没有星期例假日, 甚至越是假期越是忙碌. 过年时有没有办法在家吃年夜饭, 就只能看运气了.

工作环境

当你默默完成你的工作时, 是没有人注意到的, 可是一旦出了差错, 立刻成了众矢之的, 机务部门在航空公司的地位也是如此. 机务人员绝对比不上飞行员, 空乘们受公司重视, 甚至讲话也没有货运, 票务等赚钱部门大声. 有了这种体会, 下次顺利完成工作, 下班时别吝啬请自己一杯饮料。

下面要介绍一些特别的工作,有些你们能够了解，有些可能你们想都不会想到的换轮胎

飞机的油箱多设计在机翼里,薄薄机翼里的油箱当然也大不到那里去,因此个头不大的机务,往往成了钻油箱的不二人选.由于油箱平日都装满了油,在钻油箱前,必须先把油都漏光,并且持续灌风进去把油气吹光.虽然如此,进入油箱时还是有浓浓的油味.此外钻油箱最怕两件事:污染及火花.污染包括油污,垃圾,不属于油箱内的零件,甚至工具等,至于火花,我想不需多做解释了.所以每次钻油箱前,总换上没有任何口袋的白色纯棉工作服,穿上鞋套,戴上口罩,拿着防爆手电筒,小心翼翼的工作,深怕一不小心就成了"火烤机务".看过了前三辑,相信不管您是民航从业者或是一般旅客,多少都能够了解机务这个"做好没赏,打坏要赔"的神圣工作了吧!下次当您在飞机上享受美味的餐点,欣赏漂亮的空姐,赞美技硬的机长时,别忘了还有一群夏天时顶着大太阳,冬天时受着刺骨的寒风,淋着狂风暴雨用一切去换取大家愉快旅程的那群没没无闻的幕后英雄!

民航业内的朋友,不论是飞行,空乘,运务或是机务,大家彼此尊重,因为

我们都是一条龙!

没有谁尊谁卑，处的来的是朋友，处不来的是同事，一起加油吧!

献给所有的机务朋友,愿各位一生平安!

天津航空维修工程部简介

一、维修工程部职能简介 维修工程部是公司授权的航空器维修适航责任部门，职能是负责航空维修，主要包含维护和修理两个方面，即对航空器或航空器部件进行勤务、检查、测

试、修理、更换、改装和排故等。航空维修的目的是为了保证航空器的持续适航，确保飞行安全。航空维修工作点多面广，工种复杂，技术难度大，质量要求高，是高风险、高投入、高技术的技术密集型行业。

二、维修工程部人员状况、机构设置

截止到2009年6月8日止，工程部共有维修人员262人，其中：

— 管理人员：3人 占总人数的 1.15% — 维修技术人员：163人 占总人数的 62.46% — 质量管理人员：21人 占总人数的 8.02% — 工程管理人员：42人 占总人数的 16.1% — 计划控制人员：30人 占总人数的 11.45% — 行政人员： 3人 占总人数的 1.15% 维修人员中有维修支援工15人。维修工程部下设有质量管理中心、工程管理中心、计划控制中心和飞机维修分部。

三、机队规模、航线维修能力 截至2009年6月8日为止，天津航空有限公司拥有 dornier328型飞机29架□emb145型飞机13架□erj190型飞机12架，进一步提升了公司的运营能力。航线主要维修能力：

4□erj190型飞机航线维修；4800小时（含）、455日历日（含）、4000循环（含□□3000apu小时（含）以下定期维护项目；更换发动机□apu□

机务人员演讲稿篇二

我是一名正在接受航空机务理论培训的高中生。在这次培训中，我受益匪浅。以下是我对这次航空机务理论培训的心得体会。

首先，航空机务理论培训是一门非常有用的学科。在这门学科中，我们学习了各种各样的机械基础知识，例如压力、温

度、机械结构等等。这门学科对于将来想去从事机械行业的学生来说，是一门非常重要的学科。

其次，在这次航空机务理论培训中，我们深入学习了机械基础知识。这些基础知识在以后的工作中非常重要。例如，在飞机维护领域中，对各种各样的机械基础知识有深入的理解可以帮助工程师更好地完成工作。而且，在这次培训中，我们还学习了如何查找机械故障的方法。这些知识是在实践中学习不到的。

最后，这次航空机务理论培训在教学方法上也大有改进。首先，老师讲解非常详细，让我们学生能够听懂。其次，老师给我们提出了许多实际问题，让我们通过解决实际问题来提高自己的理解能力。

总之，这次航空机务理论培训让我们感受到了知识的宝贵和教育的重要性。我相信，在通过这次培训后，我会更加认真学习机械方面的知识，并在明天的工作中更好地运用这些知识。

机务人员演讲稿篇三

尊敬的经理：

您好，周经理。我是来之哈尔滨工业大学的尹珊珊，是今年的一名应届毕业生，读的是航空服务专业，得知贵公司正在招聘一批空中乘务员的消息，我特意写了这封求职信，希望可以到贵公司面试。

高中的时候，凭借着自己的身高、身材优势，再加上自己高考时候的成绩，我顺利考入了哈尔滨工业大学的航空服务专业，在大学的这四年时间了，我主要学习的课程包括：航空服务礼仪学、民航概论学、民航专业英语学、航空运输地理

学、航空安全与应急处理学和航空服务心理学等课程。通过这些课程的学习，我具备了一名空中乘务员的知识基础，为我应聘贵公司的这一职位增加了几分信心。

另外，我还有半年时间空中乘务员的实践经验。这半年时间了，我亲身体会到了作为一名空中乘务员应该有的责任与态度。时刻保持微笑，全心全意做好我们的服务，服务好每一位乘客是我们的.责任。这半年的经历里，使我处理事情变得变得更加成熟与稳重。所以，我相信自己可以成为一名出色的空中乘务员的，希望经理看完这封求职信后能够给我一次面试的机会。

最后，感谢经理读完了我的这封求职信，真心希望可以到公司工作，继续我的空姐梦。

至此

敬礼

自荐人

年月日

尊敬的领导：

你好！

感谢你在百忙之中抽空审阅我的材料，希望给我一个机会！

物识一个掌握扎实专业知识并具有一定工作能力和组织能力的部下，是你的愿望。谋求一个充分发挥自己专业特长的工作单位，并能得到你的关照，是我的期盼；得力的助手，有助于你工作顺心；合适的工作单位，有助于我施展才华。

或许我们会为着一个共同的目标而站在一起，那就是:将贵单

位的辉煌历史写得更加缤纷！愿为贵单位工作，并奉献自己的青春和才华。

期盼和感谢你的选择！

作为大三毕业的学生，虽然工作经验不足，但我会虚心学习、积极工作、尽忠尽责做好本职工作。诚恳希望得到贵单位的接约或给予面试的机会，以期进一步考查我的能力。

大学生活并不是我们想象中的乐园，更不是我们理想中的天堂，而是一个锻炼人的大火炉。值此锻炼机会来临之际，特试向贵单位自荐，给我一个就业锻炼的会，还你一份成绩。一颗真诚的心在期望你的信任。一个人的人生在等你的改变。

望贵单位能接收我，支持我，让我加入你们的大家族，我将尽我最大的能力为贵单位发挥我应有的水平和才能。

此致

敬礼

尊敬的领导：

您好！

非常感谢您在百忙之中阅读我的 自荐信 。我叫xx-x□系西安航空职业技术学院机电一体化技术专业的应届生，普通的我却拥有一颗不甘于平凡的心。

我，自信，乐观，敢于迎接一切挑战。虽然只是一名普通的本科毕业生，但是，年轻是我的本钱，拼搏是我的天性，努力是我的责任，我坚信，成功定会成为必然。

经过大学四年锤炼，在面对未来事业的选择时，我对自己有

了更清醒的认识,由于我在大学中锻练了较好的学习能力,加上“努力做到最好”的天性使然,四年中,我在班级的考试中均名列前茅,在班级40名的学生中，我一直保持了前五名的好成绩，在学年230人中，我也总是能排在学年前30名，与学校三等奖学金有着不解之缘。在大学四年中，我也练就了较好的我实验操做技能，能够独立操做紫外可见分光光度计、核磁共振仪、高效液相色谱仪、气相色谱仪、气相色谱与质谱联机等仪器。但我并没有满足，因为我知道，在大学是学习与积累的过程，为了更好适应日后的工作，还不断地充实自己，参加了大学 英语 四级考试，并顺利通过。在大四时由于专业课成绩较好，被列入班级保送研究生的名单，可惜的是，在班级只有四个保研名额的情况下，我仅以一分之差与之失之交臂。 但是，我知道，一切的辉煌与失败早已成为过去，我将要面对的是更具挑战的未来。听闻贵校 招聘 环境科学 专业的教师，我冒昧地投出自己的 求职 简历 ，四年的寒窗苦读给了我扎实的理论知识、实验操做技能及表达能力，我虽然只是一个普通的本科毕业生，但大学四年教会了我什么叫“学无止境”，我相信，在我不断努力刻苦的学习中，我一定能够胜任这份高尚的职业，通过我的言传身教，定会为祖国培养环保方面的专业 人才 。

一直坚信“天道酬勤”，我的人生信条是“人生在勤，不索何获”。给我一次机会，我会尽职尽责。

一个人惟有把所擅长的投入到社会中才能使自我价值得以实现。别人不愿做的，我会义不容辞的做好;别人能做到的，我会尽最大努力做到更好!发挥自身优势，我愿与贵单位同事携手共进，共创辉煌!

感谢您在百忙之中读完我的 求职 简历 ，诚祝事业蒸蒸日上!

此致

敬礼

自荐人□xx-x

xx-x年xx-xx月xx-x日

机务人员演讲稿篇四

我是一名正在高中学习的学生，最近参加了一次航空机务理论培训。在这次培训中，我收获颇丰，深刻感受到了航空机务理论的重要性。下面，我就分享一下我的心得体会。

首先，我认为学习航空机务理论需要具备一定的数学知识。如何计算飞机的升力、阻力、推力、重力等一系列参数，都需要用到高中数学所学的知识。同时，学习航空机务理论对于培养学生的逻辑思维和数学思维具有很重要的作用。

其次，学习航空机务理论需要强化实践环节。理论知识相对抽象，只有通过实践才能更好地掌握。在实践中，我们可以了解到飞机的相关构造和技术特点，并对故障排除和保养维修等方面进行实操操作，这是理论学习不能替代的。

再次，学习航空机务理论需要注重团队合作。在模拟实践中，一个人难以完成一些任务，需要大家共同合作，发挥各自的优势和特长，才能完成更高难度的操作。因此，培养团队合作精神，也是航空机务理论培训的重要目标之一。

最后，我认为学习航空机务理论可以培养我们的责任意识。在飞机上发生故障时，机务人员需要迅速进行应对，这就要求我们必须具备一定的责任感和应对能力。通过这次航空机务理论培训，我感到更加深刻地认识到了这一点。

综上所述，学习航空机务理论不仅仅是为了获得一份证书，

更是为了提高自身知识和技能，为未来的发展打下坚实的基础。我相信，在不断的实践和学习中，我会越来越懂得如何运用航空机务理论来完成更加复杂的任务，为航空事业发展做出更大的贡献。

机务人员演讲稿篇五

在高中阶段，我参加了一次航空机务理论培训，这让我非常兴奋。在培训期间，我深刻地认识到，作为一名机务人员，只有细致认真，不断学习才能保障飞行安全。

首先，在培训中，我们学习了马力转换为推力的知识。这虽然看起来很简单，但事实上需要我们对单位进行细致的理解和掌握，才能在实际工作中正确操作。在学习中，我们需要一遍遍的模拟，加深对单位之间转换的印象。

其次，在进行实地操作时，我更加明白了流量控制的重要性。在进行检查时，我们需要仔细核对每一个细节，如各个管道的连接是否牢固、电缆连接是否正确，否则就会出现设备故障。因此，机务人员需要一丝不苟地认真工作，不容有丝毫马虎。

还有，我认为培训中最重要的就是学会了如何处理突发情况。对于航空业而言，飞行安全至关重要，因此紧急情况的处理能力是一项必须具备的能力。在培训过程中，我们学习了如何快速处理机舱中发生的突发情况。需要快速判断，采取正确的措施，以保障乘客和机组人员的安全。

总之，在这次航空机务理论培训中，我学到了很多知识，更重要的是锤炼了自己的细心、耐心和处理紧急情况的能力。对于未来的工作，我会更加注重细节，不断学习更新的知识，保证自己的专业素养，为保障飞行安全做出应有的贡献。