

江苏近半个月平均气温为1961年以来同期第二高

40℃, 今明迎来最强高温时段

出梅后,江苏出现持续高温过程,7月16日至8月1日全省平均气温为1961年以来同期第二高,南京南部和苏锡常地区高温日数普遍超过13天。8月4日—5日,最强高温时段来袭,沿江和苏南部分地区39~40℃最高气温将连成片,热得很稳定。虽然部分地区午后有阵雨或雷雨,但降温不明显,仿若“下开水”。

现代快报/现代+记者 徐红艳/文 牛华新/摄



热浪扑面,又是被高温支配的一天

高温有多猛?

近半个月全省平均气温为1961年以来同期第二高

炙烤持续升级,出门瞬间仿佛踏入汗蒸房,就算是背阴的地方,也无法逃离热浪的包围。8月3日,沿江和苏南地区高温再创新高。当天的最高气温分布图,沿江和苏南地区很多地方红得发紫,整整齐齐的38~39℃,无锡最高达到40.6℃。如果说把全省最高温比喻成一个煎熟的牛排,淮北地区是七成熟,沿江和苏南地区就是九成熟。虽然局地有雷雨雨出没,能让气温小幅下降,但就是“下开水”的体验。不少网友表示,包邮区刚改名为包热区,这又迅速改名为包“熟”区。

今年的高温到底有多猛?江苏省气象台统计显示,今年出梅以来就出现持续高温天气过程,呈现出日数多、影响范围广、极端性显著的特征。7月16日至8月1日,全省平均气温31.2℃,为1961年以来同期第二高;平均最高气温35.1℃,为1961年以来同期第三

高;平均高温日数10天,为历史同期第三多,南京南部和苏锡常地区普遍超过13天。

火力继续加大

今明沿江和苏南部分地区40℃最高温将连成片

高温天气还要多久?预计将持续至8月上旬后期。

江苏省气象台8月3日15时37分继续发布高温橙色预警:预计4日全省大部分地区日最高气温达37℃以上,其中南京中南部、扬州南部、泰州南部、南通南部、镇江、常州、无锡、苏州等地的部分地区日最高气温可达39~40℃。

8月4日—5日,沿江和苏南部分地区39~40℃最高气温将连成片,热得很稳定。8月4日最高温度:沿淮和淮北地区36~37℃,苏南南部地区39~40℃,其他地区38~39℃;8月5日最高温度:沿淮和淮北地区36~37℃,苏南南部地区39~40℃,其他地区38~39℃;8月6日最高温度:淮北北部地区33~34℃,沿江和苏南地区37~38℃,其他地区35~36℃。

以无锡为例,今明最高气温都高达40℃,且接下来一周35℃以上高温将实现“全勤”;以南京为例,预计今起三天最高气温39℃到40℃,午后或有分散性雷阵雨,蒸笼火力甚至还会加大。

最近,大家一定要注意防暑降温,减少外出,特别是加强对老人、小孩等特殊人群的防护照顾。高温天气里,各类电器产品被高频使用,但因管理或使用不当造成的火灾也高发,提醒大家提高警惕、正确使用、经常维护,以确保安全度夏。

南京三日天气

今天 多云到晴,午后有分散性阵雨或雷雨,偏南风3到4级,有雷雨地区雷雨时短时阵风7到8级,29~39℃

明天 多云到晴,午后有分散性阵雨或雷雨,偏南风3到4级,30~40℃

后天 白天多云到晴,夜里多云到阴,部分地区有阵雨或雷雨,偏南风4级左右,29~40℃

热辣滚烫·战高温

“飞机拜拜员”蒸战60℃停机坪

暑期游火热,当你乘飞机出行,看到停机坪上“飞机拜拜员”冲你挥手,你觉得他们的工作轻松吗?其实,“飞机拜拜员”需要在烈日下不断对飞机进行检查,确保飞机处于适航状态。只有达到安全飞行的条件,才能执行飞行任务。

台风过境后的南京,持续高温和暴晒重新回归主旋律,最高气温连续一个星期接近40℃。8月2日中午,现代快报记者来到南京禄口国际机场,跟随东航技术江苏分公司整机放行人员赵鹏和维修人员程建雲体验高温天“飞机拜拜员”工作。13:20,停机坪上的温度在60℃上下。一架由包头飞往南京的飞机即将抵达,赵鹏和程建雲戴上手套检查周边区域,确保地上没有外来物,保证飞机平稳落地。

不一会儿,随着阵阵轰鸣声传来,程建雲站定位置,顶着头上烈日,挥动手中的指挥棒,示意飞机减速滑行直至停下。飞机发动机关车后,赵鹏和程建雲迅速将轮挡和反光锥摆放到指定位置,放好后廊桥才可以靠接飞机。

一副棉线手套,一手电筒,一份电子工单,赵鹏和程建雲开始了他们的绕机“全身体检”。飞机表面有没有划痕,发动机叶片内有没有异物、轮胎有没有磨损超标、驾驶舱有没有故障……小至螺丝钉,大到发动机,都是他们必须一一检查的项目。“每次至少两个人一起检查,互相配合,避免有遗漏的地方。”赵鹏说,每个环节都不能马虎,确保飞机始终处于适航状态。

在俯身穿过机腹时,飞机



挥动手中的指挥棒,示意飞机可以减速滑行直至停下(扫码看视频)

空调排气口的巨大噪音和热浪,一度让人感到呼吸困难,但他们早已习以为常,“轮胎刹车区域和发动机区域的温度更高,会达到200℃左右。”说着,赵鹏蹲下身子认真检查主起落架刹车片和轮胎的磨损情况。随后,他来到飞机发动机区域,先是将上半身探入发动机进气道,用手电照射观察叶片是否损坏、松动,随后来到尾喷口,用手电对发动机内部进行详细目视检查。待他检查完成时,能明显看到脸颊上留下被高温炙烤的红色印记。

刚关车的发动机尾喷口的温度很高,面对涌来的热浪,豆大的汗珠不停地从赵鹏脸上滴下,有的汗珠从额头流到眼睛

里,衬衫已被汗水浸湿,但他一刻也没有停下手中的检查。“这架飞机马上又要起飞了,得抓紧时间做好各项检查工作。”赵鹏告诉现代快报记者,下午1至3点是一天中飞机起降最频繁的时刻,这架飞机检查好放行后,就要立马去保障下一个航班。

整个检查过程大约1个小时,确保飞机没问题后,赵鹏签字放行。待旅客登机,飞机滑行时就能看到这熟悉的“挥手拜拜”了。这样的“挥手”,是飞机维修人员对飞机安全可靠的承诺。

赵鹏今年39岁,从事飞机维修工作已经15年,保障过的航班近3万架次。每年最热的

时候,也是他最忙的时候。在他看来,虽然工作内容不断地重复,但每一次都需要打起十二分精神,“检查的内容都非常重要,每一项内容都需要投入百分之百的专注,因为我们承载着保证旅客安全的责任。”

东航技术江苏分公司航线维修一部航线维修四车间主任张家川介绍,每年暑期都是工作繁忙之际,一线员工在停机坪作业需要与高温作战。为此,分公司会为一线员工提供冰水、冰毛巾、防暑药品等防暑降温物资,确保员工在保障旅客出行安全的同时,保证好个人的身体健康。

现代快报/现代+记者 尹翼星/文 刘畅/摄



整个检查过程大约1个小时,确保飞机没问题后签字放行