

残障人士携电动轮椅乘机遇难题

无法拆电池就不能托运？航司服务像是“开盲盒”



紫牛头条

在这里遇见不同

最佳深度媒体 | 未经授权,不得转载摘编



近日,网友小芙(化名)在社交媒体上发帖称,肢体障碍的她长期使用电动轮椅出行,乘机时需要申请电动轮椅托运和机场轮椅服务。然而,4月26日她咨询吉祥航空客服时,对方反复表示“不确定能否托运,得去机场核实,不行就退票”,小芙认为这不符合民航局的规定,“根据相关规定,锂电池不能拆卸的电动轮椅是可以托运且没有瓦时数限制的,包括吉祥航空官网发布的公告里也写明了这一点,我认为他们应该清楚,但他们还是说无法确认。”小芙告诉扬子晚报/紫牛新闻记者,对她来说,电动轮椅并非行李,而是日常生活的刚需。出行中电动轮椅托运难的“梗阻”时常出现,“能不能坐上飞机,成了非常不确定的事情。” 扬子晚报/紫牛新闻见习记者 甘嘉颖



残障人士乘机托运的电动轮椅

吉祥航空客服答复前后不一

小芙称,4月26日,她在乘机前联系了吉祥航空客服申请轮椅服务。“他就直接跟我说‘现在不能申请轮椅服务了’,也没有问我具体是什么情况、能不能协调”。直到小芙再次打电话申诉,才有其他工作人员联系了她,“他问了电池具体的瓦时数和其他数据,我根据他们的要求提供了,都是合格的,但实际上按照民航局的规定,电池不可拆卸的轮椅不需要提供这些数据。他们还问了很多次电池是防漏型还是非防漏型,但这个参数是铅酸电池用的,我的轮椅用的是锂电池,不存在这些参数。”反复沟通后,工作人员依然表示不确定能否托运,需要到机场核查。4月27日,小芙因身体状况不适宜在现有条件下飞行,无奈选择退票。

无法拆卸电池的电动轮椅究竟能否托运?记者调查发现,中国民用航空局2018年发布的《旅客和机组携带危险品的航空运输规范》显示,“对于不可拆下锂电池的电动轮椅,经营者应核实锂电池牢固安装在轮椅上,锂电池处于断路状态,电极已经绝缘以防止意外短路”。在额定容量方面,根据《锂电池航空运输

规范》,电动轮椅“如锂电池不可拆卸,则无额定能量限制”。

今年4月16日,吉祥航空官网在其发布的《关于吉祥航空涉及锂电池电动轮椅运输的温馨提示》公告中也遵循了上述规定,“锂电池驱动的电动轮椅或助行器(电池不可拆卸),电池额定能量无瓦时限制,携带方式为行李托运,数量限制为1件。”由此可见,吉祥航空的官方公告虽支持电池不可拆卸的轮椅托运,但在实际服务中却给不出确定的答复,这一矛盾给残障人士的出行带来了不便。

4月28日,记者以消费者的身份致电吉祥航空官方客服。这一次客服的说法相较4月26日又发生了变化,称不管是何种电池驱动的电动轮椅,托运时均需取出电池随身携带,“如果轮椅由两块电池驱动,每块额定能量不能超过160瓦时,同时轮椅尺寸不得超过40×60×100厘米。”当记者询问电池无法拆卸的轮椅能否托运时,客服称“这个没办法,必须拆出来。”

残障人士称乘机像“开盲盒”

事实上,这已经不是小芙第一次因电动轮椅托运被航司客服“劝退”,“有时候给客服打电

话,他们会说电动轮椅不确定能不能上飞机,劝你不要坐他们航司的航班,或者不要买票。”多次被告知“不确定”的经历,让小芙和身边有轮椅托运需求的朋友形成了心照不宣的经验,“如果你提前打电话去问航空公司,他们可能会告诉你不能托运。但如果冒着坐不了飞机的风险直接到现场跟他们交涉,才有成功出行的可能,这就很取决于现场工作人员的态度,以及轮椅使用者本身的沟通能力。能不能坐上飞机,成了非常不确定的事情。”

拆不了电池的电动轮椅无法托运,是个案还是普遍现象?记者查询了中国三大航空公司的官网,发现其对于电动轮椅的托运标准均有明确规定,规定涵盖多种电池型号轮椅的托运要求,但对于无法拆卸电池轮椅的托运规则,仅南航明确写出了“当锂电池保持安装在电动轮椅(助行器)上时,没有额定能量限制”的规定,国航、东航均未明确提及。

小芙告诉记者,乘机前,她一般会在航司的APP端提前申请轮椅托运,有时申请明明通过了,到了机场却还得跟工作人员解释半天,“因为机场的工作人员经常不知道电池不可拆卸轮椅的托运条款,所以我现在都拿

着打印出来的民航法规去机场,现场跟工作人员逐条解释。虽然解释之后他们大多会表示理解,但这也导致我们每次出行都像在开盲盒,不知道在哪儿可能被卡住。”

电池拆不下来的电动轮椅可能无法托运,但电池能拆下来的轮椅托运,也可能让乘客感到费时费力,上海的俞先生便是其中一员。俞先生告诉记者,自己的太太因病偏瘫后,两人经常要在乘机时托运电动轮椅。在他看来,目前电动轮椅飞机托运存在的一个关键障碍是,民航局规定的电池能量单位与部分轮椅电池标注的实际单位不一致。“国家规定的是单个电池能量不能超过某个瓦时数(Wh),但是我太太轮椅电池上面写的是安时(Ah)和伏特(V),一些机场工

作人员不知道这几个单位之间的换算公式,就要打电话找上级确认,每次都要花很多时间。”为此,他专门把一张写着换算公式的纸贴到了电池上,以提升托运效率。

结合俞先生的描述,记者查看了某电商平台中搜索排名靠前的电动轮椅,发现当前市场上销售的轮椅种类非常多元,多个店家在售的电动轮椅款式均超过20种,不同轮椅在电池种类、电池位置、额定能量、外壳材质、产品功能等方面均存在一定差异。不仅如此,记者询问客服后发现,电池的标注方式也参差不齐,有的标注瓦时数,有的标注安时和伏特。电动轮椅型号与电池的行业标准化不足,在一定程度上加大了工作人员对轮椅托运的判断难度。

从蔡伦到索帅 跨越两千年的“纯度”对话

我们AI劳动

公元105年,蔡伦改良造纸术,用树皮、麻头制出了光洁平滑的“蔡侯纸”,降低了造纸成本,加速了文明的承载流传;两千年后的今天,江苏邳州的徐州博康无尘车间里,一位“90后”青年用分子级的“筛子”,过滤着一种名为“光刻胶单体”的化学液体。

他是索帅,扎根精细化工一线十余年的车间主任。如果说蔡伦追求的是纸张的白净与柔韧,索帅死磕的就是芯片制程的核心材料光刻胶的极致纯度——微量金属杂质,都会导致芯片漏电、短路、分辨率下降等致命问题。

这是一场跨越时空的匠心接力。从“纸”到“芯”,变的是介质,不变的是中国工匠对“造物”的极致追求。

在半导体产业的风暴眼中,光刻胶是通往先进制程的咽喉要道。长期以来,其核心原料——高端光刻胶单体的纯化技术,被国外巨头严密封锁。金属离子含量必须控制在极低限值,这是悬在中国芯片产业头顶的“达摩克利斯之剑”。

“被掐住脖子就会受制于人!”索帅说,作为国内光刻胶“链主”企业的生产攻坚尖兵,那段时间,车间里的灯光常常彻夜不熄。为了攻克金属离子去除率低的难题,他放弃了几乎所有休息时间,往返于实验室与车间。他

翻阅了堆积如山的外文文献,推演了上百种纯化路径。他大胆革新了传统的纯化流程,构建起一套全封闭、无接触的高洁净生产管控体系。经过数月近乎疯狂的连轴转,他终于成功了——产品金属离子含量稳定控制在优于国际高端标准的水平。那一刻,不仅意味着徐州博康掌握了高端光刻胶单体的话语权,更标志着国内芯片制造商终于能用上自主供应的“粮食”,彻底打破了依赖进口的被动局面。

走进索帅管理的车间,你看不到传统化工厂的“烟雾缭绕”,也闻不到刺鼻的气味。“安全生产是1,其他都是0。”这是索帅挂在嘴边的话。在涉及易燃易爆危化品的精细化工领域,他不仅是生产者,更是守护生命的



“守夜人”。他推动双重预防机制落地,将安全管理从墙上的制度变成了每个员工的肌肉记忆。每逢节假日或恶劣天气,你总能在车间深处看到他的身影,盯着那些跳动的参数,直到它们平稳如常。

从一名普通的大专毕业生,到荣获徐州市劳动模范,近日又被评为江苏省劳动模范,作为手握多项专利的行业专家,索帅用十余年的时光,诠释了何为新时代的“工匠精神”。 扬子晚报/紫牛新闻记者 任国勇

