

高温为何如此凶猛？无锡何时才能“退烧” 热了这么久，送上一份“科普帖”

每天一早，锡城阳光火力全开，熟悉的配方、熟悉的味道，预示着又将是一个高温天。昨天上午9时06分，市气象台再次发布高温橙色预警信号，也是今年“高温橙”的“六连发”。热了这么久，你一定会有很多疑惑：今年高温为何如此凶猛？酷热天气还将持续多久？近期是否有台风来“救场”？对此，记者采访了气象部门人士。



无锡为什么这么热？

昨天是今年的第19个高温日，仅8月的高温天数就有16天，气温连创新高，15日还出现破8月中旬极值记录的39℃。为何今年高温如此凶猛？这正常吗？气象部门人士表示，高温背后的“大佬”就是副热带高压，副热带高压里面为下沉气流，主导晴热少雨天气，产物就是高温。

一般来说，7月是无锡最火热的月份，无锡自有气象记录以来的历史最高温是2017年7月22日的40.6℃。今年7月中下旬因为副热带高压位置偏南，长江中下游降水偏多，受雨水耽搁，7月并不炎热，

7号台风能“灭火”吗？

台风是夏天的降温“利器”，也是天然的“冷空调”。尽管8月初接连生成了4个台风，但对我们的影响不大，唯一有成效的还是台风“黑格比”影响的时候。16日下午，菲律宾东北部近海有一热带低压生成，并于昨天8点加强为今年第7号台风“海高斯”。昨天下午，“海高斯”正以每小时20公里左右的速度向西偏北方向移动，预计将于今天白天在广东江门到湛江一带沿海登陆，登陆后向偏西方向移动，强度

无锡还要热多久？

放眼看去，未来晴热高温继续霸屏，一直到22日前，天气都是复制粘贴模式，最高气温都在37℃以上。好在早上的最低气温不是很高，在东南风的吹拂下，还是能散掉些暑气，最低气温基本在28℃-29℃，早上出门走走或是稍微锻炼下还是可以的。

同时，江苏气象也发布了一份“高温熄火地图”，全省分“曙光组”和“绝望组”两个梯队，很遗憾，无锡处于“绝望组”——高烧不退。看来，8月中旬高温将实现“大满贯”，8月连续高温有可能晋级历史最长。再次提醒大家，天气炎热，及时关注自己和家

只出现了3天的高温天气，连平均气温都比常年低了有2℃多。8月以来，副热带高压变得异常强势，位置偏北且稳定，无锡被“副高”牢牢控制住，导致“高烧”持续不减，7月的“高温债”8月还。事实上，最近不光无锡热，整个江浙沪地区都是“副高”的“宠儿”，气温呈现一片红火，网友戏称：“连续的高温让江浙沪热成了‘红火炉’”。

另外，最近无锡雷雨雨少得可怜也是气温偏高的重要因素。缺雨会使得空气越来越干，阳光的加热效果更明显，再叠加城市热岛效应，升温速度飞快。

逐渐减弱。

“海高斯”的目标是华南沿海一带。受台风影响，今明两天南海北部海域、北部湾北部海域、广东西部沿海及珠江口附近、广西南部沿海及南海西北部部分海域的风力有10至12级，阵风可达13至14级，请前往华南地区的市民朋友注意防范。由于“海高斯”距离无锡太远了，这个台风与我们无关，也无法缓解近期的高温天气。

人的身体状况，防暑降温工作一定要做好。

本周要想天气热度降低的小小愿望难以实现，但从中长期的数值预报来看，8月底的“副高”是强弩之末，一旦“副高”出现衰落东退，无锡处在“副高”边缘的话，将多分散性的阵雨或雷雨天气，持续高温随时可能中断，届时可能就不会热到喘不过气了。最新气象资料显示，从22日起，无锡将多分散性的阵雨或雷雨天气，大家在防暑的同时也要注意防范短时强降水、雷雨大风等强对流天气。

(晚报记者 蔡佳)

迎接太阳的“热辣之吻” ——记高温一线的这群机坪“保姆”

8月的无锡在副热带高压这位“大佬”的带领下，天天开启“炙烤”模式。8月的机坪更是摆出了要热融化一切的架势。为了确保航班正常、安全飞行，有这么一群人仍在战高温、斗酷暑，默默无闻地工作在高温一线，他们就是深航无锡分公司的一线员工。

地表温度逼近60℃

午后，空气和地面被烤得发烫。一股股热风吹来，令人喘不过气来。机坪监装人员小丁正在核对装机信息，他的每一寸裸露的皮肤都被晒成了黑色。“黑色是我们机坪监装人员的特殊标志。”机坪监装人员小丁说，“我们主要负责对现场监装监卸，对货物进行盘点，及时处理异常。高温对我们来说是一种磨砺，也是一种挑战。我们要把货物安全的最后一道防线，对飞机和旅客的安全负责。”

在空旷的机坪上，没有一处可以遮阳的地方，没有一件可以降温的设备，有的只是烈日的曝晒、发动机的轰鸣以及高达五六十几度的地表热浪。中午时分，机坪地表温度近60℃，刺眼的阳光让人睁不开眼。伴随着飞机的轰鸣声，ZH8137航班缓缓滑入11号停机位。皮肤黝黑的机务小李挥舞着指挥棒，待飞机停稳，动作娴熟地插好旁通销、挡上轮挡、放置警示桩，然后两人手持工卡绕机做维护检查。“夏天对于机务人来说是最难熬的，要顶着烈

日一丝不苟地巡视飞机各个部位。遇上雷电天气，在空旷机坪上指挥飞机也是很危险的。”机务小李说，“我们干机务的，天气再热，也得保持头脑清醒，安全比什么都重要。”已经到预定时间了，该航班却因为流控不能滑出。小李他们只能站在机翼下等候。烈日炙烤的机坪散发出阵阵热气，他们的衣服不知被湿透了几回。小李说：“流控是常有的事，只要不让航班因为机务原因延误，我们在机坪待的时间再长也值得。”

刚刚把一架飞机送上滑行道的机务告诉记者，“烈日暴晒、机鸣刺耳，心情有时会十分烦躁。白天太阳晒不是最可怕的，最可怕的是夜间的蚊虫叮咬和闷热。为了第二天的正常飞行，每个航后我们必须连夜排除机组反映的各种故障。夜间，机坪上许多叫不出名字的飞虫都喜欢往灯亮的地方来，有时候，我们还要钻进闷热的货舱或者电子舱排故，那个苦才叫难受呢。”

头顶烈日驾“烤炉”

上有炎炎烈日，下有灼人机坪，人在上面就像站在蒸笼里。而对深航无锡分公司货站的传送车司机来说，机场温度最高的地方，不是日光暴晒的机坪而是传送车的座椅。

深航无锡分公司货站所用的传送车是没有遮阳棚的，司机们直接接受着太阳“热辣之吻”。车辆运行起来电池散发出大量的热浪，烤得座椅上的司机笑称可以闻到自己身上有烧烤的味道。司机们驾驶着烤炉般的传送车，行驶在蒸笼般的机坪上，整天汗流浹背。在这样的环境中，他们要将装好货物的货卡及空卡拉至机坪，为保证航班正常，他们必须马不停蹄地紧张工作且保证不能有丝毫差错。

一架飞机进场后，两部传送带车在装卸工人的指引下立即靠上飞机

舱门。几位装卸工人迅速钻进货舱开始装卸货。在货舱狭小的空间内装卸货物是最考验人的，1米多高的货舱闷热不通风，又不能站直身子，装卸工人只能猫着腰，半蹲着把货物往里送或者往外递。工作了没一会儿，装卸工人便挥汗如雨，脸上的汗水像断了线的珠子往外掉，上衣也不知什么时候被汗水湿透了，但他们都顾不上停下来歇一会儿。一位装卸工人半开玩笑半认真地对记者说：“每次保障一趟航班后，衣服都能挤出水。我们可以说是机场最辛苦的人了。每次搬卸完，身上的水都基本干了，到了休息的地方马上要喝水，光我一个人每天就要喝掉好多好多的水。”

(卢雯 通讯员 崔寿伟/文、摄)

