

# 航班正点背后的秘诀

## 山航1至9月份航班正点率列国内主要航空公司第一

据最新民航局公布的数据显示,第三季度国内民航航班正点率为63.31%,比上年同期提高6.49个百分点。而从前三季度整体航班正点率来看,山东航空显得尤为突出。自今年1月份起至9月,航班正点率达到71.91%,列国内主要航空公司第一位。

本报记者 白新鑫



## A 多方原因让航班“降速” 山航正点率列主要航空公司第一

方便、快捷是旅客选择飞机出行的重要原因之一,可随着近年来航空公司不断增加运力,以及天气、空域等多方原因使航空公司“降速”,航班延误成为各大航空公司难以解决的一大难题。

据资料显示,在航班不正常原因中,天气原因占32.16%;与空域有关的原因占49.77%,其中空管原因占31.16%,非民航活动原因占16.7%,时刻安排原因占1.91%;航空公司原因占14.38%;其他原因占3.69%。如扣除天气原因,与空域有关的原因占73.36%,航空公司原因占21.2%。航空公司原因占延误总量的14.38%,比上年同期下降3.19个百分点,说明航空公司在航班正常工作方面有所加强。

## B 加强外站代理监管 关键环节重点监控

目前,在各大航空公司运力不断增加的同时相应的航班保障能力却没有稳步提升,这是造成航班延误的原因之一。“各个分公司以及基地的保障能力相对较强,而许多外站在这方面则相对较弱。”戴卫中说。2014年夏秋航班换季时山航的航班正点率出现下降,山航经过系列管控措施,加强监管,强化了航班现场保障力量。

在非基地机场的航班由代理负责保障,戴卫中告诉记者,因为由外站代理并非山航“自己人”,所以在很多方面存在问题。为此,山航从去年开始加大对外站代理的监管,由外派的山航商务人员保证每天至少抽取10%的航班进行检

据民航局统计数据,2015年1月至9月国内主要航空公司正点率排名中,山东航空排名第一,共执行航班107765班,航班正点率达到71.91%,其中单是9月份航班正点率就达到惊人的81.82%,同比提高了25个百分点。山航能够在1至9月航班正点率排名国内主要航空公司第一位绝非偶然,在对航班正点率的工作上山航下足了功夫。“安全一定是排在首位的,而在安全之后自然是快速准时地将旅客运送到目的地。”山航运控中心副总经理戴卫中说。

据了解,山航从旅客和社会公众最关心的问题出发,大力实施“航班正点工程”,建立了航班正常质保绩效考核体系和奖惩机制,换季航班计划至少提前2周进行时刻符合性梳

理,还建立了应急信息处理平台和应急指挥系统,强化航班正常管控力度,提升航班正常水平。此外,山航还专门成立了航班正点工作领导小组,分解航班正点指标,制定和实施考核方案,收集影响航班正常的问题,提出改进意见,持续提高航班正常性工作。

今年以来,山航在航班正点管控方面,科学梳理三个时间,明显降低了30分钟以内航班延误率。山航运控中心梳理调整了运控管控流程,明显降低了2-4小时和4小时以上航班延误率。同时,山航还出台完善了联席会商决策平台,明显减少了航班取消次数。整体联动协调,实现了山航运行的“有序、有力、有效”,提升了运行效率,树立了良好的品牌形象。

多年来山航坚持问题导向,强

化航班正常过程管控。建立航空公司作业保障标准,并实施月度督查机制,持续提高山航过站航班保障效率。“具体到实际保障航班,其中存在一些细节问题上的薄弱环节,找出来制定针对性措施。执行航班的过程中有不少关键节点,有效地监控关键环节,强化检查对于提高整个飞行链条的流畅程度有很大帮助。”戴卫中说。飞行签派、现场指挥、现场监察加强对地面保障关键环节的掌控,提前预警,及早提醒,防止工作疏漏。此外,山航提倡主动服务,缩短保障链条;要求上道工序为下道工序服务,全员为飞行服务,全员为旅客服务,减少保障缝隙。

误不可控,但山航积极应对,采取相应措施最大程度减少天气原因造成的航班延误。据戴卫中介绍,山航运控中心引进了成熟的气象预报人员,提高了天气分析、判断准确度以及决策能力。气象系统建设方面山航加强了与多方气象机构的合作,使用民航气象中心航空气象服务网、青岛航空气象信息网和日本天气新闻公司(WNI)的系统。此外,在每年两次的航班换季之前,山航运控中心会提前分析航班制定,根据季节性天气特征向营销委提出相关的排班意见,避免过多因天气原因造成的航班延误。

目标。“为了提高我们AOC人员的业务能力,我们会定期组织AOC席位人员考试。”戴卫中说。此外,山航AOC席位绩效考核力度也逐步加大,在山航AOC大厅内贴有月度绩效考核表,其中航班正点率是占比较大的考核内容之一。

记者

## C 优化航班编排 加强人员资质管控

戴卫中告诉记者,山航根据多年来航班换季的季节特点,对航段时间、过站时间进行评估梳理,优化航班编排。据了解,为了更合理的编排航班,山航组织了月度航班计划专题会议,召集营销委、飞行部、工程技术公司等关键部门回顾航班计划,对飞机定检、运力安排、机组匹配等方面进行评估,有效的提高航班计划编排科学性。

为了提高航班正点率,山航运控中心持续强化AOC(运行控制中心)资质管理规定,持续符合民航局《航空承运人运行中心(AOC)政策与标准》,进一步明确岗位资质标准,绩效

考核体系,持续提升AOC人员素质。此外,山航还加强了与多方气象机构的合作,使用民航气象中心航空气象服务网、青岛航空气象信息网和日本天气新闻公司(WNI)的系统。此外,在每年两次的航班换季之前,山航运控中心会提前分析航班制定,根据季节性天气特征向营销委提出相关的排班意见,避免过多因天气原因造成的航班延误。

尽管天气原因造成的航班延

误不可控,但山航积极应对,采取相应措施最大程度减少天气原因造成的航班延误。据戴卫中介绍,山航运控中心引进了成熟的气象预报人员,提高了天气分析、判断准确度以及决策能力。气象系统建设方面山航加强了与多方气象机构的合作,使用民航气象中心航空气象服务网、青岛航空气象信息网和日本天气新闻公司(WNI)的系统。此外,在每年两次的航班换季之前,山航运控中心会提前分析航班制定,根据季节性天气特征向营销委提出相关的排班意见,避免过多因天气原因造成的航班延误。

## D 民航新技术 HUD让航班“提速”

说到HUD(飞机平视显示器英文翻译的简称Head Up Display)给民航带来的最大帮助,毫无疑问是降低了飞机的起降标准,提高了航班正点率。

据了解,民航飞机降落标准从低到高分I类(DH60米,RVR550米。DH60米为决断高,飞行员在大于等于此高度时选择降落或复飞;RVR550米为跑道视程,通过仪器测量的跑道能见距离为550米)、特殊批准I类(DH45米,RVR450米)、II类(DH30米、RVR300米)、特殊批准II类(DH30米、RVR350米)、III类(III类则细分为ABC三级,III类C的RVR,DH均为0要求,即为真正意义上的“盲降”)。

目前,国内除北京、浦东、成都、西安为II类机场外,多数机场为I类。一般来说在I类机场只能实施I类标准降落,如果天气条件低于I类,达到特殊批准II类及以下,航班就无法降落,只能选择备降或返航,如此则影响航班正点率。

HUD之所以能够降低起降标准,是因为它能够提供更精确的拉平引导。在HUD的显示器上,飞机接近机场时,显示器中心位置会出现一个“小圆圈”。飞行员只需对照“圆圈”将飞机“套入”圆圈就能够实现精准降落,这与很多飞行类电子游戏中的“大圈套小圈”如出一辙。“通过HUD仪表着陆系统给出的指引信息,飞行降落的实际下降轨迹相当于一个‘大圈’,而HUD上引导降落显示为一个‘小圈’。将飞机的‘大圈’套住HUD提供的‘小圈’,飞机就能完成精准降落。”山航机长孟令光说。即使天气条件较差,飞机在降落时遭遇大雾天气,飞行员按照HUD提供的精准拉平引导完全可以精准“盲降”。

目前,山航已经获得使用HUD在国内II类机场实施标准II类运行,在特殊批准I类机场实施特殊批准I类运行,在济南、青岛机场实施RVR200米起飞和特殊批准II类进近着陆资格。“同等条件下,没有安装HUD的飞机无法降落,而我们可以降落,避免了不必要的备降或返航。”戴卫中说。

