

山航飞行部安技中心飞行品质管理单元： 与数据为伴，与安全同行

每天，他们都要面对一组组令人眼花缭乱的数据，通过整理、分析得出详细的飞行品质报告；飞行员想要了解掌握自己的飞行品质，首先想到的就是他们——山航飞行部安技中心飞行品质管理单元团队，1个由10人组成的小团队，监控着整个山航103架飞机的飞行数据。他们与数据为伴，与安全同行。

►山航飞行部安技中心飞行品质管理单元部分成员。



本报记者 白新鑫

smart创新管理 安全是航企生命线

走进山航飞行部安技中心飞行品质管理单元的办公区，几位分析员都在全神贯注地盯着电脑显示器，“他们正在关注航班动态，一旦系统出现红色的提示信息，就说明航班在飞行过程中出现了不正常数据。”山航飞行部安技中心飞行品质管理单元经理杨波说。

飞行品质管理单元主要的工作是对飞机飞行数据的分析、飞行品质的监控及治理。杨波告诉记者，为了提高工作效率，单元在管理上有很多创新：“我们在管理上实行‘SMART’管理模式。”杨波说。

“SMART”里的第一个字母S代表的是安全(Safety)。“安全是航空公司的生命线，我们所做的一切工作都围绕安全两个字展开，只有在保证安全的前提下，才能为旅客提供其他服务。”

M指的是监控(Monitoring)。杨波边说边打开电脑，密密麻麻的数据排列在显示器上。“我们每天都有近500个航段的数据需要监控，为此我们设置了24小时值班专席，及时上报航班生产中的各类不安全信息，同时也为飞行员提供飞行数据查询服务。”杨波介绍说：“24小时监控的目的是服务于安全！”

监控到的数据主要应用于分析A(Analysis)，主要分为个体分析和整体分析。“个体分析就是对已经发生的不安全事件进行分析调查，以及飞行员个人阶段性数据分析；整体分析则主要是对整个飞行机队的飞行品质进行专项分析，同时飞行品质管理单元勇当大数据时代的弄潮儿，通过对机队飞行品质大数据的综合分析，提出风险系数较高的危险源，发出安全预警，并给出针对性的意见和建议。”杨波说。不论是个体分析还是整体分析，目的都是保障安全，为了更好地提高飞行品质。

第四个字母R代表报告(Report)。杨波介绍说，针对飞行品质，他们根据数据监控、分析得出的结论，生成相应报告。



分析员在全神贯注地盯着电脑显示器。



“每月制作各类品质分析报告近千余份，为公司各级管理部门进行安全管控提供强有力的数据支持。”杨波说。

在完成报告后就进入了第五个环节，“最后一个字母代表的就是训练(Training)。”在提供详细的报告后，相关飞行员会根据报告里的内容有针对性地进行模拟机复训。“哪个环节做得不够好就专门去模拟机反复练习，可以大大提高飞行员的飞行水平。”飞行员出身的杨波告诉记者。

“训练的目的不是处罚飞行员，而是为了通过训练更好地保障飞行安全，这就又回到了‘安全’这个核心环节，形成一个闭环。”杨波补充解释道。

24小时值班制度 只为更好的飞行品质

飞行品质管理单元一共有

判，“很多飞行员对飞机的敏感度很高，有时他们飞行过程中有不完美的地方自己能感觉到，这时他们就会给我们打来电话，通过译码查询自己的飞行数据。”

“丁零零……”“喂，您好！”话音刚落，办公桌上的电话就响了起来。原来有一名飞行员想要查询自己前一航段的飞行数据，看看飞行过程中是否存在与标准偏差较大的情况。“飞行员想要查什么数据我们这里都能帮他们找到，即使他们没有打电话查询，我们也会及时收集数据，分析后反馈给飞行员，这是帮助飞行员不断提升的一个过程。”江彬说。

说起接听飞行员的查询电话，江彬表示，他们会在一天内的任何时间段接到飞行员打来的电话，不论是办公电话还是自己的手机，他们都会第一时间帮助飞行员查询。

江彬的同事宋亚鑫回忆，有一次他在办公室整理数据到凌晨1点，回到宿舍躺下休息时已将近2点。“记得当时我刚睡着没一会儿手机就响了。”宋亚鑫说。凌晨3点，他接到了一位飞行员打来的查询电话。“当时听他的语气比较着急。”原来对方飞了一个特殊机场，尽管飞机平稳落地，但飞行员还是想要第一时间了解准确数据，掌握自己的飞行品质。

了解到对方的需求后，宋亚鑫没有犹豫，他马上起床穿好衣服，一路小跑赶到了办公室，打开电脑、登录系统，宋亚鑫熟练地操作着电脑，很快他就找到了飞行员需要的数据。“他飞得很完美。”宋亚鑫第一时间给飞行员打去电话，告诉对方所需要的数据结果。此时已是凌晨3点30分，第二天一早宋亚鑫还要早起工作。“这就是我们的工作，不论在哪，都要为飞行员提供最准确、及时的数据支持。”宋亚鑫说。

业余时间自主编程 运动是最好的释压方式

“别看我们这大多数时间都很安静，一旦因为天气原因出现航班不正常的情况，我们这里就‘热闹’了。”宋亚鑫说。

“记得那天是周一，济南机场出现了雷雨天气。”宋亚鑫回

忆说。大量的航班因为天气原因造成延误，他跟同事们的电话一个接着一个。“一边接着电话，一边查询飞行数据，有时还需要跟其他部门联系确认航班情况。”宋亚鑫说。他们每个人几乎都在同时做3-4件事情，“我们这叫一心多用。”宋亚鑫半开玩笑说。

可即便这样，他们的大脑依旧可以保持高速运转，每一件事情都能够得到妥善、及时的处理。“那一天从早上一直忙到晚上12点，除了上厕所我们几乎没有离开过座位，连午饭跟晚饭都是其他同事帮忙带过来的。”江彬补充说。

尽管日常的工作忙碌，但江彬他们还是利用业余时间自己编写了多个软件。“因为大家都是理科出身嘛，又对编程比较感兴趣，所以平时没事我们就会一起钻研编程。”宋亚鑫说。

江彬告诉记者，他们编写的软件都是帮助提升工作效率的。“您看这个软件就是我们自己编写的，打开后输入机场代码，就能够查到相关目的地的天气情况，帮助分析航班数据。”江彬一边说着一边打开了另外一个软件。“这个软件也是我们自己编写的，它可以自动导出飞行员的飞行数据报告。”江彬说。每个月他们都会生成几百份飞行员数据报告，以前没有这类软件，他们只能一个个地去写，现在通过自主开发的软件，系统可以自动导出他们所需的报告，大大节省了工作时间。“其实都是大家共同的兴趣爱好，既能帮助大家缓解工作压力，又能提升工作效率。”江彬说。

除了通过开发软件来缓解紧张的工作状态外，飞行品质管理单元的小伙子们还喜欢通过运动来释放压力。

宋亚鑫告诉记者，中午吃完饭不忙的时候，他们会到操场上打会篮球。“虽然打球的时间不会太久，但活动一会我们一上午的压力就都消失了。”宋亚鑫说。有时他们还会约着一起从市里骑自行车到机场上班。“我们早上8点上班，通常我们从市里骑车到机场30公里的路程需要一个半小时，早上6点我们就出发了。”宋亚鑫说。虽然骑车上班要早起，但他们还是会经常选择骑车上班。