

航班延误高发季,记者采访民航人士—— 简单的“天气原因”里门道不少 要想避开延误高峰 尽量选择早上的航班



(朱刚群 摄)

“我们抱歉地通知您,因天气原因,您乘坐的××航班延迟起飞。”坐过飞机的你一定听过类似这样的广播。夏季是航空延误的多发季,最近,不少市民在乘坐飞机时经历了航班延误的尴尬,很多旅客不解:为何刚刚一架飞机起飞了,轮到我就飞不了?天气这么好,要到的城市也不下雨,为什么会延误?天空这么大,为什么会有流控?日前,记者走进东航江苏公司无锡分公司请教民航人士,请他们针对旅客提出的疑问进行解答。

飞机延误“病因”何在?

眼下正值暑运高峰,对于大多数旅客来说,选择乘飞机出行,图的是安全、快捷和舒适。然而,飞机是一种特殊的交通工具,受天气等因素影响很大,为了保障乘客安全,航班延误的情况难以避免。8月14日,一趟由无锡飞往西安的航班原计划起飞时间为17:00,这趟航班最终延误至19:54起飞,延误时间将近三小时。很多旅客不淡定,也很难理解:明明无锡天气晴好,西安也不下雨,为何航班延误这么久?

“起飞地天气好并不意味着能飞,飞机何时能飞、什么情况才适宜起飞,这里面有不小的学问。”东航江苏公司无锡分公司运行控制部签派员任若愚介绍,通常飞机不能按时起飞主要有两种情况,一种可能是目的地有雷暴、大雨等情况,不适合飞机降落;另一种可能是,在飞

机飞行的航路上出现雷暴、台风等气象状况。当天无锡飞往西安的航班虽然出发地和目的地的天气晴好,但因航路出现了雷雨天气,而且雷雨在短时间内没有停止的迹象,不具备放行条件,因此飞机只能在地面等待。

除了天气,流控等原因导致的延误也经常发生。通常暑期是出游高峰,包机的航班增加不少,航班量也比平时更加密集。“航道就像公路一样,宽度有限,能通行的飞机也是有限制的,空域进行流量控制,起飞的航班就要排队。”任若愚说,如果因为天气原因,比如雷雨、能见度低等,航班只能等待天气好转,达到起飞和落地的标准。天气好转以后,可能会出现航班积压,则会出现流量管控,这种情况在某一个阶段会比较集中发生。

夏季天气现象中 这四道“坎”最难跨

入夏以来,强对流天气频繁“光顾”,航班延误、取消等不正常的情况也较其他季节有大幅增加,给旅客乘机出行造成不便。夏季多发雷雨、冰雹、大风等强对流天气,不仅影响航班正常性,严重时还会导致飞机机体受损,引发重大安全隐患。任若愚告诉记者,在夏季天气现象中,对航班飞行影响最大的有风切变、雷暴、大雨和台风。

“风切变在航空界被称为‘无形杀手’,这种大气现象在短距离内风向、风速会发生明显突变的状况。”任若愚说,风切变会使飞机变得不稳定,在一定条件下还可能导致飞机失速和难以操纵,尤其对飞机的起飞和降落有严重的威胁,强烈的风切变瞬间可以使飞机备降或者被迫复飞。雷暴也是夏季影响飞行的主要天气之一,伴有的闪电和强烈的雷暴电

场能严重干扰中、短波无线电通讯,严重时还会导致飞机机体受损,引发安全隐患。而强烈的降水导致低空能见度不佳,可能造成道面积水,路面湿滑,因此一旦出现大雨,飞机是不能起降的。

台风的破坏力也很强,上升、下降的气流会使飞机产生剧烈的颠簸,严重影响飞行的安全。而且,台风经常伴随着暴雨或特大暴雨,直接给目视飞行造成困难,这给飞机的起降造成了很大的障碍。当飞机穿越雷雨区,机翼、机身等突出部位电场很强,很容易发生雷击事件。好比刚刚过去的台风“利奇马”就让苏南硕放机场取消了大量航班。任若愚告诉记者,受到“利奇马”的影响,无锡机场阵风达到7级,出于安全考虑,东航取消了10日晚间在无锡的所有进出港航班,11日回无锡的补班航班则控制在天气好转后落地。

航班不落地 他们不下班

航班延误背后有许多门道,比门道更多的是航班延误背后为旅客保驾护航的工作人员,航班不落地,他们不下班。来到东航无锡分公司运行控制部,工作人员正目不转睛地盯着屏幕上航班监测的各项数据。这里是航空公司的指挥核心,决定飞机能否起降的关键一站,承担着飞行前的准备,签派放行,飞行跟踪与动态监控等重任。

屏幕切换到气象监测系统,这里实时记录“天公”表情,集成了各个机场的气象报文、气象云图、降水量图等。输入机场代码,就能显示不同机场的天气情况,以此判断飞机能否放行。任若愚介绍,通常在飞机起飞两小时前,工作人员要综合气象、机场、飞机情况等,充分了解航路和目的地机场的周边天气情况,并与管制部门做好沟通工作,同时计算并确定该次飞行能装载的最大客、完成该次飞行所需的时间和燃油量等,给航班做飞行计划。对于条件适宜的航班进



工作人员正在观察航班监测的各项数据

行放行,不适合放行的航班则延误或是取消。

除了有飞前的精密预测,还有地面服务部120名“后援团”提供后续保障和服务,一旦航班延误,他们更是忙得团团转。“面对天气原因导致的航班延误,不仅仅旅客不想看到,我们更不愿意看到。”地面服务部班组长严沁说,大多数旅客无法忍受的不是延误本身,而是延误后不知道还要待多久,这时

候他们要安抚旅客情绪,及时告知旅客航班动态,协助旅客改签或退票,安排餐食和住宿。实际上,对于旅客来说,航班延误是偶然,但于地面服务人员而言,夏季加班是常态。严沁还记得,8月2日受到天气影响,进港航班最晚延误到3日凌晨,当天她从早上5点半上班,一直等到最后一个进港航班平安落地,到第二天凌晨两三点才下班。

避开延误高峰 选择航班有窍门

面对夏季频发的恶劣天气,该如何减少自己的损失,避开延误高峰呢?任若愚建议,选择早上的航班是躲避雷雨天气较为有效的一个方式。根据民航统计数据,早上的航班准点率要高于其他时间段。由于同一架飞机在一天中会执行多个连续航班的任务,当前序航班发生到达延误时,就会对下游航班产生延误波及,进而引发更大范围的航班延误。而且,夏季雷雨一般发生在午后和傍晚,早间时段由于气温较低,大气相对更稳定,雷雨等强对流天气发生的概率更小,早班飞机可以最大限度避开雷雨带来的影响。

还有业内人士建议选择

基地航空公司。基地航空公司是以该地作为一个航线运作中心、办公后勤中心驻在地的航空公司,基地航空公司一般都有飞机派驻当地,且在当地拥有调度、机务、销售、宣传等后勤和行政管理职能部门,可以为旅客带来更多的服务。这是10日发生在苏南硕放机场的一幕:旅客刘先生一家七口买了当晚8点从无锡飞往北京的机票,受台风影响当天这个航班取消飞行。得知航班取消的消息后,刘先生找到地面服务人员,焦急地询问能否改签其他航班。由于当晚进出港航班全部取消,最快的方式只能改乘高铁。当天前往北京的高铁票也比较紧

张,严沁二话不说,掏出手机帮刘先生及家人抢到了7张高铁票。

严沁提醒,天气因素是不可抗力,遇到雷雨天气乘机或者去机场接机的市民,在出门前最好先拨打所乘航空公司的咨询电话,及时了解航班的最新动向和起飞、到达时间,便于安排自己的行程。需要转机的旅客更是要留有充足的转机时间,要充分考虑到天气、交通状况等客观因素,尽量避免造成航班误机。如果遇到航班临时取消或长时间延误,冷静处理,以合理合法的方式和渠道维护自己的正当权益。

(晚报记者 蔡佳/文、摄)