



# 飞京航班机长须斗得过雾霾

## 民航局：明年起，机长要具备二类盲降资格

刚刚过去的这一周，我国中东部地区经历了今年下半年以来范围最大的雾霾天，全国多地机场的航班起降受到影响。明年，这样受雾霾影响的航班将大量减少。民航局要求，明年起，国内十大机场飞北京的航班机长要求具备二类盲降资格，“能在雾霾中起降”。

民航局表示，该要求并非针对雾霾，而是运用新技术，提高航班在低能见度的恶劣天气下，航班正常起降的措施之一。据华北空管局内部人士透露，今年首都机场受雾霾影响启动二类盲降6次左右。

### 26个机场要具备二类盲降能力

今年年初，为提高低能见度天气条件下的航班运行效率，民航局对全国8个旅客吞吐量2000万人次以上、18个旅客吞吐量500万至2000万人次的大中型机场，分别提出了安装、使用二类、三类盲降系统的实施方案。

同时，要求运营旅客吞吐量排名前10位机场至首都机场的航班机长，自2014年1月1日起，

必须具备二类盲降运行资格。

记者从民航局网站查询获悉，2012年，上海浦东和虹桥机场的旅客吞吐量分别位列全国第三、四位。这意味着，明年起，京沪航班的执飞机长必须具备二类盲降资质。除此之外，这项规定还涉及广州、成都、深圳等地飞往首都的航班。

### 不足十分之一机场拥有盲降系统

盲降，顾名思义就是不用看跑道，借助仪表等设施完成飞机降落的技术。在雾霾天能见度不好的情况下，可以提高航班起降效率。

华北空管局总工程师颜晓东介绍，目前北京首都机场、上海浦东机场已经建成三类盲降系统。成都双流、西安咸阳、广州白云机场等几个机场拥有二类盲降系统。据统计，截至2008年4月底，中国通航有客运航班的机场有151个，拥有二类盲降系统的机场不到总量的十分之一。

而对于民航客机飞行员而言，获得飞行执照的诸多考核中，

并不包括掌握盲降系统。因此，民航局的要求下发后，各公司纷纷抓紧“补课”，对飞行员进行专题培训。

记者获悉，国航所有机长于年底前都将完成二类盲降资质的考核。东航获得此种资质的飞行员已超过半数。而吉祥航空大部分机长、海航200余名机长也都可以进行二类盲降。

实际上，在此之前，绝大部分国内驾驶空客A330、波音767等大型远程客机的飞行员都被要求具备二类盲降资格。

## ■回应

### 飞京航班盲降并非新规

12日，民航局宣传部门负责人表示，上述对机长盲降资质的要求于今年2月出台，并非为近期雾霾加重的对策。该要求是保障航班正常起降的系列措施之一。其中，低能见度天气包括大雾、云、雨等，雾霾只是其中一种。此要求除了可以提高北京航班的正常率，也会减轻对其他机场的影响。

据华北空管局内部人士透露，今年首都机场受雾霾影响启动二类盲降6次左右。

对于是否会将该要求推广到更多已具备二类盲降资质的机场，民航局相关人士表示，目前民航局还没有可对外透露的具体规划。盲降是系统工程，推广过程也比较复杂，并不是今天要求、明天就能办到的事情。

## ■释疑

●雾霾对飞机起降有何影响？  
低能见度容易出现飞行偏差

据华北空管局总工程师颜晓东介绍，在公众没有霾的概念时，民航的理论中就有雾霾的说法了，雾霾对能见度的影响很大。

另据某航空公司飞行员介绍，在低能见度条件下着陆，大都是在能见跑道之前，采用仪表进近方式。而在能见跑道之后，则转为目视进近方式。因此在低能见度条件下进近、着陆，最容易出现飞行偏差，还是很危险的。

●首都机场起降能力如何？  
能见度接近零时也可安全起降

据了解，首都机场目前对外可以提供三类盲降的系统支持，即可在能见度近乎零时亦可降落。但由于三类盲降技术要求高，大部分航空公司不允许飞行员使用，目前国内还没有正式启动三类盲降的机场。

遇到雾霾天气，华北空管局和首都机场、航空公司会根据航空气象预报适时启动二类盲降。

●什么情况下可二级盲降？  
飞行员、飞机、机场都要有资质才可盲降

颜晓东介绍，当航空气象预报提供数据显示能见度400米左右，机场运行控制中心实施二级盲降。

同时，民航局对民航飞机、机场设备也需要进行审定，判断飞机或机场是否具备盲降条件。当飞行员、飞机、机场等各方面都满足资质时，才能在正常飞行时进行盲降。

●大范围推广有难度？  
盲降设备价格昂贵，养护要求高

颜晓东介绍，盲降主要是机组是否具备这种配合能力，至少是两个人来完成。国内的盲降培训需要经过长时间的机上配合训练，要飞行员对仪表和各项指标十分熟悉。在这个训练中，航空公司要支付额外的培训费用。

盲降设备精确度高、价格昂贵，对周边无线电净空标准、日常养护的要求也很高。二类盲降，就要求每四个月进行一次飞行校验。因此，在国内大范围推广尚有难度。

（据新华社）