

关于航行情报资料有效传递研究

于思露

民航海南空管分局 570100

【摘要】本文研究了航行情报资料的有效传递与改善问题,解析航行情报资料如何进行传递,以及在现行实际运用中存在的问题,并提出改善的方案。借鉴国内航行情报有效传递的研究成果,通过类比、总结的方法,针对现行情报传递中存在的问题,提出相应的改善意见与建议。分析了航行情报工作出现“错、忘、漏”的主要原因,并总结几种杜绝错误的手段,如加强岗位意识、安全意识,加强业务学习等。

【关键词】航行情报;资料传递;改善

Research on the effective transmission of navigation information data

Yu Lulu

Civil Aviation Hainan Air Traffic Control Branch 570100

【Abstract】This paper studies the effective transmission and improvement of navigation information, analyzes how to transmit navigation information, and the problems existing in the current practical application, and puts forward the improvement scheme. Drawing on the research results of the effective transmission of domestic navigation intelligence, putting forward corresponding improvement suggestions and suggestions according to the problems existing in the current intelligence transmission by means of analogy and summary. This paper analyzes the main reasons for "mistake, forgetting and leakage" in navigation information work, and summarizes several means to put an end to mistakes, such as strengthening post awareness, safety awareness, strengthening business learning and so on.

【Key words】 navigation information; data transmission; improvement

引言

随着中国经济的迅速腾飞,我国民航事业也在高速发展,机载导航系统的发展得到了逐渐的完善,主要体现在区域导航、基于性能导航的应用。同时,航空数据、资料的作用和重要性也逐渐的显现出来,但是,我国航行情报服务数据流的自动化程度在现阶段还有需要完善的地方,为了能使飞行更安全有保障性,原始数据、资料质量有待提高和改善。数据多样性和分散性特点导致数据不易收集,情报人员除了正常按照工作流程处置以外,行业内还需要不断的对培训、监督、检查等工作机制进行不断完善。

一、航行情报资料的来源与生成

原始航行情报资料主要来自以下九个部门:空中交通管制、通信导航、机场建设、公安、油料、气象、国际运输、财务和卫生。通常情况下,人们只知与飞行有关的空中交通管制、通信导航和气象部门是信息来源的主要渠道,往往忽视了机场建设、公安、油料等几个部门,其实这几个部门同样有提供信息的责任和肩负航空安全的使命。如:名符其实的空中交通服务(ATS),时刻关注着机场的开、关和航路变化,掌握飞机在空中飞行的动态,提供空中禁区、危险区、限制区、炮射等航行信息,确保航空器安全飞行和起降。而通信导航(CN)则为飞行人员的耳目,始终提供机场、航路的

通信和导航设施的频率、呼号、位置及其工作的中断和恢复,使飞行员耳聪目明,一杆两砣,沿着预定的航线顺利飞行。气象(MET)设施和预报与飞行的关系甚为密切,正确的天气预报和实况信息可引导飞机穿云破雾勇往直前,反之则可能迷失方向、机毁人亡,这些血的教训历历在目。只有以上九个业务部门及时、准确地提供和修订原始资料,航行情报部门提供的情报资料才有可能满足及时、准确和完整的要求,航行情报部门的重要责任就是校核、整理、编辑、发布原始资料,这个过程需要有一个一体化的机制监督完成,才能切实保证飞行安全。

二、航行情报工作中现有存在的问题

(1) 原始资料来源不畅,情报员业务素质不高

原始资料来源不畅,航行情报员业务素质不高,发报不及时、准确,将直接影响航班的正常运行,甚至危及飞行安全。资料上报工作涉及面广,原始资料提供方包括了管制、通讯导航、气象、场建、公安、油料、运输、卫生等。虽然航行情报系统经过了几十年的经营,已经建立了一套较为完善的上报体系,航行情报资料上报工作也得到了一些相关业务部门的认识。但在一些中小型机场,由于没有设立专职情报岗位,所在机场的原始资料提供部门甚至不知道什么资料的更新需要对外提供并且向什么部门提供。直接导致了一些机场公布的航行资料不准确或不完整。公布资料与实际运行

情况的不一致对飞行安全构成了潜在的威胁。

(2) 航行资料修改不及时,情况通报缺乏及时性

航行情报在国际民航业已经是一个相当完善的体系,航行情报资料对飞行安全的重要性也已经得到了各大航空强国的认同。在中国,由于一些传统的工作模式使得航务部门可以通过一些其他渠道获取航行信息,同时也由于一些地方航行情报部门业务水平的差异使得情报资料的权威性受到了质疑,因此制约了航行情报业务的发展。随着中国民航与国际接轨,更多的飞行需要建立在标准的航行数据基础上,因此对情报资料的及时性、准确性、完整性提出了更高的要求。航行情报资料的收集、检查、管理、发布涉及面广,持续时间长,单靠情报部门的努力是不可能很好的完成的,它需要相关各业务部门的配合与支持。目前空管局一级取消了航行情报中心,改为设立航行资料室或由航行通告室代管资料上报业务,绝大部分航站情报室与飞行报告室合并。在当前形势下,如何能够提高对航行情报资料的认可程度,并且克服困难,更好的开展航行情报资料上报工作是各级情报部门需要解决的问题。

三、航行情报员工作失误的心理消极反映

航行情报工作比较繁琐,需要细心和极强的责任感,业务能力的加强也十分重要,在工作中与相关单位的联系是非常必要的,稍微疏忽都会出现失误。在这种情况下,航行情报员如何面对工作的失误、面对挫折、调整心理状态,更好地为情报工作服务是我们必须考虑的。

航行情报员由于工作失误遭受挫折,必然会有所表现,以解脱挫折对自己带来的心理烦恼,减少内心的冲突与不安,这是自我意识的防卫作用,心理学称为自我防卫,以下是几种受不正常心理状态的消极影响产生的心理自我防卫方式。

(1) 逆反

逆反行为指当人遇到挫折后,不仅是一意孤行,而是根据自己的情绪对正确的方面,盲目持反抗抵制与排斥态度。由于航行情报员整体素质较高,在遭受挫折、受到批评后,很少直接表现出这种消极的心理自我防卫方式。

(2) 自我安慰

当人遭受挫折后,都会找出种种理由为自己辩解,如航行情报工作中有关系到管制部门的通告未能及时通知到位,多是强调主观原因,为自己辩解和安慰。

(3) 自我整饰

一般来说,挫折对人心理影响的消极成分远远大于积极成分,由于挫折使人的情绪处于不安、烦恼的消极状态之中,过低估计自己的能力,过高估计各种困难,信心不足,从而降低人的抱负水平,影响积极性,最后变得胸无大志,得过且过、无所作为。如果是重大的挫折,则会引起情绪状态的低落,直接影响神经系统,使人的情绪处于不良状态,从而降低人的创造性思维活动水平,由此导致的错误是一错再错、接二连三的发生,从而严重影响航空安全。

四、航行情报工作中人为因素问题应对措施

4.1 加强各部门之间的协调配合

首先各级情报部门要从本身做起,熟悉各项航行数据对实际飞行的重要性,明确自身的工作职责;其次要让各原始资料提供部门认识到向情报部门提供原始航行资料及其变更并不是他们额外增加的工作,而是他们应有的职责,同时也是对他们工作的一种自我保护,再次要充分发挥各地监管办、管理局、民航局的桥梁作用,对于不按时提供资料的情况要及时通报并寻求有关业务主管部门的帮助。航行情报资料的收集、发布工作不是商业行为,而是一种政府行为,航行情报具有其不可替代的权威性。

4.2 确保航空情报设备始终处于正常状态,为情报工作创造良好的工作环境

在确保航空情报设备始终处于正常状态的前提下,各级情报部门应该与所在机场的原始资料提供单位建立有效的沟通渠道。条件允许的情况下可建议相关资料提供部门设立固定的航行资料联系人岗位。情报部门对上述资料联系人要做好相关的业务培训工作,确保业务沟通的顺畅。考虑到各部门对同一航行数据的描述标准有所不同,应该由情报部门统一按照 AIP 要求制定航行情报资料上报工作指南,以便于原始资料提供部门明确什么资料需要上报并且按何种格式、要求上报。情报部门在收到上报资料后应对数据的准确性、规范性严格把关,对不符合规范或有缺漏的资料要及时通知原提供部门修改上报。在实际工作中也可以采取一些有效的辅助措施,例如对于机场场建部门,由于机场当局使用的本场《机场使用手册》更新较为及时,情报部门可定期与场建部门校对《国内航行资料汇编》和《机场使用手册》,及时发现差异并对外公布,一定程度上可以减少公布资料的错漏。

五、如何改善航行情报工作

5.1 情报工作方式的改变

当前,科技发展日新月异,各种通讯、传输手段层出不穷,尤其是信息技术、互联网的发展,就成为我们情报工作方式的改变提供可能。

第一,首当其冲要解决也是可以解决的是将现在的单线传递模式变成多线传递。情报资料源头部门,对于同一信息,可通过文件、传真、E-mail 和网站提供下载等多种形式同时发布,方便使用者获取和查询,彻底改变现今国内资料单一发布形式,减少中间环节的延迟和错漏。

第二,将各类重大事件的起始时间与定期资料生效时间统一起来(28天一个周期),这点并不难做到,一拍脑袋就订一个日子的现象该退出舞台了。

第三,尽可能的统一军民航的标准,使国内资料与国际资料尽可能一致,因为存在目的的不同,或出于国防的需要,加密是必需的,但也区分对象,不能要求他们完全一致,但

至少对于同源的资料来说,达到使用者眼前时,他们应该是一致的。

第四,开发或引进情报信息数字化管理理念和方法。如果外电子飞行包的开发和应用已进入实用阶段。在国内,这方面的开发和应用,比较少见。

航空公司情报部门的工作,重视情报资料传递的有效性,提高民航内部情报软硬件高科技水平,是摆在恶魔面前迫切需要解决的。所有这些都不可能一蹴而就,但只要是我们开始做,总有完成的一天。

5.2 杜绝航行情报工作“错、忘、漏”的主要手段

(1) 确立一种理念:安全运行,人人有责

民航内的安全飞行保障工作主要系于空管员工,空管内的员工人力资源才是运行单位的主要财富,空管员工同时也是保障安全的受益者,在空管运行管理系统中一直有着一种安全运行、人人有责的企业理念。要树立强大的安全理念,在单位环境建设以及培训管理方面应该做到更加完善和考虑细节,营造一个和谐发展的环境氛围,加大培训力度和改善培训环境,以此来提高各员工的综合素质和思想境界。同时,领导干部需要多多关心和解决员工的一些实际问题和困难,让员工有一个很好的学习和工作的环境,要让员工不断的发掘自己的潜力,使整个员工团队有一种责任共担、荣辱与共的思想概念。

(2) 培养两种意识:忧患意识和岗位意识

空管安全意识的梳理需要从领导到基层都要贯彻一种意识,那就是忧患意识,此意识并不是说的是杞人忧天,这个忧患意识指的是要多多借鉴以前或者其他地区的不安全事件原因,根据自身情况加以总结,要防止和避免本区域发生类似显现,其他地区的安全管理漏洞我们需要正对性的研究和分析,要考虑我地区是不是同样具有此类风险,只有树

立了这样的忧患意识才能对保障飞行安全有着中重要的推动作用,彻底保障飞行安全。

5.3 改善航行情报数据的质量

建立一个有质量保证的航空信息基准数据库是 AIM 提出的满足未来情报工作发展要求的长远有效的发展目标 [9],然而现阶段对于改善航行情报数据的质量我们能做哪些工作呢?

(1) 建立原始资料联络人机制

航行情报部门收集、整理、发布与提供资料的及时性、准确性与可靠性的程度体现了航行情报数据的质量,近年来一些先进技术和设备的投入使用,譬如说 RNAV 和 PBN,这些新技术的投入使用,使得航空数据和航空资料内的各级数据重要性在不断的变化。航行情报如果提供不准确或者错误的航行情报资料会直接影响到飞行安全,甚至危及航班与旅客生命安全。

(2) 完善情报人员培训机制

情报人员是处理航行数据的最直接的人,情报人员素质的高低直接影响了航行情报数据质量的好坏。目前从事情报工作的人员除了具备民航院校的学习和培训的经历外,还要有半年的见习时间去巩固理论知识,考试合格后才可以上岗从事航行情报工作,然而这些要求和标准离一名优秀的情报员还有很大距离。

现有的航行情报工作已经逐步从简单到复杂,实现了计算机网络化,趋于规范化、科学化、国际化。由于民航国家化的发展,要想成为一名合格的情报人员,要有能胜任英语情报讲解、数据整理分析与应用的工作能力。所以,仅仅是岗前的业务培训是远远不够的,还需要情报人员在工作中通过培训学习来不断的完善充实。