

“8大机场航班起飞不受限制”昨日火爆热传 今年暂列全国第九的杭州萧山机场 会受多大影响？

浙江民航界资深人士普遍忧虑 “我觉得对杭州不是好事情”

记者 罗传达 何欣

昨天，一则“8大机场航班起飞不受限制”的新闻在网络和微博上传得十分火热。

8大机场间航班起飞不受流量控制限制

我国民航治理延误首提“不限起飞”概念。北京、广州、深圳、浦东、虹桥、成都、昆明、西安8大机场间航班起飞不受流量控制限制，天气及军方活动除外。经多方核实，举措已自7月18日起实施。今后航班或将现“空中排队”现象，空中等待也会大增燃油成本。

消息来源是7月17日在北京召开的“空管系统雷雨天气运行保障研讨会”

记者注意到，报纸和网络上的大量报道都集中在最近两天，而最早对这件事公开发布的，是7月27日(上周六)，一个名为“民航空管崔建强”，新浪实名认证为“民航局空管局运行管理中心副主任”的微博，内容如下：

“民航空管系统于2013年7月18日已实施在北京、广州、深圳、浦东、虹桥、成都、昆明、西安八机场之间起飞不受限制的措施，雷暴和雷雨天气除外。”除了这条被广泛关注的微博之外，这个人其他微博几乎都是北京机场天气的消息。再进一步查找发现，“8大机场航班起飞不限”这条消息的源头，是7月17日在北京召开的“空管系统雷雨天气运行保障研讨会”。(《中国民航报》报道，标题“民航空管系统出台十条措施规范雷雨季运行”)

会上，来自全国各地的空管局领导“汇报了近期雷雨天气条件下的运行情况”，并且“对空管系统雷雨天气运行提出了十条要求”，继而提出了《十条措施》：

第一条：每天10时前对首发机场航班不限制；

第二条：对北京首都、上海虹桥、上海浦东、广州白云、深圳宝安、成都双流、西安咸阳、昆明长水机场实施不限起飞，遇到恶劣天气和军方活动除外；

其他措施依次有“各地区在发布运行限制时，对上述机场不限要进行通报”；“北京、上海、广州区域管制中心对10100米以上飞行直接进行协调”；“往返成都双流机场和西安咸阳机场的航班由两地区空管局运行管理中心直接协调”等等；

措施中的“八大机场”“不限起飞”很快被单独拎出，成为人们传播与热议的焦点。

《措施》中罗列的八大机场，是国内客流量排名前八的机场，客流量占全国航班客流一半左右，同时也是航班延误频率最高的机场。而杭州萧山机场去年客流量排在全国第十，今年可能升至第九。

一位民航飞行员认为

萧山机场可能会因此导致“航班延误变悲剧”

昨天，一位微博名“欢乐的云端之上”，新浪认证为“民航飞行员，《南方周末》特约知识顾问”的网友发了一条微博，引发了许多杭州网友的关注：

京、广、沪等8大机场“不限起飞”。如大环境不变，后果猜想：1.8大以外的其他所有城市的航班延误变悲剧(如杭州)。2.空中等待耗油导致的碳排放巨(剧)增，污染环境。3.因等待的油量问题导致返航或备降的航班增多。4.因备降机组超时导致被取消航班增多。5.燃油成本的巨(剧)增导致民营航空破产。请补充……

“悲剧”城市中，杭州被单独、重点拎出。那么，杭州萧山机场是否真的会因为这条措施，产生负面影响？

而“欢乐的云端之上”后面的几条分析都是关于航空公司的，对此，航空公司的专业人士是否认可？

昨天下午，各大航空公司、萧山机场、浙江空管方面的民航人士说，之前并没有听说这件事，“也是今天看了新闻才知道的”。不少人表示：目前影响尚不明显，不过今后，对旅客、对航空公司、对杭州萧山机场，可能会产生比较深远的影响。

不少航空公司领导说 也是昨天看了新闻才知道这个事

不少航空公司上层领导说，他们也是昨天才通过新闻看到的消息，而正式文件更是没有拿到。

国航浙江分公司副总经理陈君昨天刚刚留意到这条政策，“现在没什么明确的解释，没有个正式的文件，也看不出什么特别的影响。”

和陈君一样，东航浙江分公司副总经理、功勋飞行员郑坚说，“有听说过，而且是道听途说，没看到文件。”不过他说自己有个感觉，“这几天备降的情况比往常多了一点。”

首都航空品牌中心蔡经理说，刚刚看到，具体还不知道情况，“明天问问看”。

南方航空杭州营业部机场负责人李经理说，现阶段这个政策还没造成什么动静，该流控(流量控制)的还是流控，但是最近杭州延误确实蛮严重，“一个原因是天气影响，一个是流控。我们本来就是重灾区。”

春秋航空宣传部张武安部长说，最近没看出明显的变化，只是留意到，这两天好几架飞机备降到杭州，另外，也没有通知飞行员要多带油。(网传某家航空公司接到短信通知，“机组必须多带燃油，以防空中流控等待，避免因燃油不足返航备降。”)

上海吉祥航空商务部张经理说，这项措施推行时间还短，所以对航空公司的影响还没体现出来，一些问题也还没有暴露，也没有增加这方面的旅客投诉。

一家航空公司负责人担心： 以后飞机可能在天上飞得更久了

一家航空公司一位负责人在提出隐去职务和姓名的要求后，表达了自己的真实想法：以后旅客坐飞机的习惯可能面临改变——飞机在天上飞的时间更久了。

“比如上海飞北京，你起飞时，可能不用像过去那样排那么久了。‘你现在就飞吧，’空管跟你说。但到北京你会发现，因降落条件所限，空中还有那么多飞机等待下降，你还是得一边盘旋一边等待。地面上的时间是减少了，但等待下降的时间加长了。”

“以前，我们认为起飞难，落地顺利。现在截然不同，现在是起飞容易，下落难。原计划12点落地的飞机，可能会14:00、16:00……在空中盘旋很久了，油快烧完了，飞机可能备降到别的机场。”

“因在空中盘旋时间太长，航空公司成本肯定增加，一些小的航空公司面临危机。不过现在，我们更关注暑运，还没开始讨论怎么解决这个问题。”

“也有外界传言，民航局把这一皮球踢给航空公司了。以前旅客会怪民航局为什么老是流控。现在好了，不流控了，说起来，他们对旅客有交待了。但旅客会怪航空公司，‘你这个航空公司怎么飞那么慢啊——以后空姐肯定会在空中面临此类质问。’”

一位浙江航空界资深人士忧虑： 我觉得对杭州不是好事情

八大受益机场，杭州不在其列。这对杭州萧山机场造成什么影响？昨晚我们采访的华东空管局浙江分局一位资深人士表示担心。

“我是前几天知道这项政策的，当时就想，唉，这下不好了。”

“这对杭州不是好事情。民航空域是有限的，在一定空域里，既然不控他们(上海两个机场)，那就会控我们，让他们的飞机先飞。”

“类似情况以前也有过，那个时候为保障‘京沪空中快线’，他们那边的航班放得多了，杭州的航班就放得少了，只是也不知道现在是什么具体的措施……”

“飞上海的航班，如果等待太久就会盘旋，油烧完了就会备降到杭州，会打乱我们的计划。现在杭州机场备降压力非常大，地面保障压力也很大。最疯狂的时候，廊桥停机位不够用了，飞机只好远机位停，而去远机位接客的客机车都不够用了。”

“杭州机场很不巧，我们刚好被压在外面。去年旅客吞吐量，我们排在第十，今年应该能排第九，主要和重庆争这个排名。索性一些小的机场，影响倒也不大，本身飞来飞去只有这么几架，晚点面不会很大，杭州是名副其实的大型机场，没进这个排名(前八)很可惜，本来航班量已经很大了，现在还面临着新问题。我觉得影响还是蛮大的。”

“我觉得，真正实行起来，应该会对我们有些政策倾斜吧，因为我们的航班仅次于前八……”

准点率应该会提高 上午10点前的飞机会更准点

昨晚，民航资源网创始人、“飞常准”CEO郑洪峰告诉记者，从民航总局推出这个举措可以看出，“民航方面已经把自己能做的事差不多做尽了”，这一回为了准点率，看来真的是“拼了”。

关于“将来天上要排长队，盘旋许久才落地”的说法，郑洪峰认为，对民航而言，“安全”才是头等大事，“一切生产运营都必须在保证安全的前提下进行，所以，民航绝无可牺牲安全为代价去改善准点。”

这些措施是否会对延误现象有所改善？

郑洪峰对此持乐观的态度，他说，航班排队一定会更加透明、精准，插队等人为操作的情况一定会大大减少。航班运行协同决策系统(CDM)会帮助航空公司更加精确地计算上客时间、推出时间，减少航空公司飞机舱门后的等待时间，减少旅客在密闭狭小客舱内的等待时间……这些都会提高航班的准点率。

另外，“每天10时前对首发机场航班不限制”的措施，也会让乘客们更多选择早上10时以前的航班。

