

航协资讯

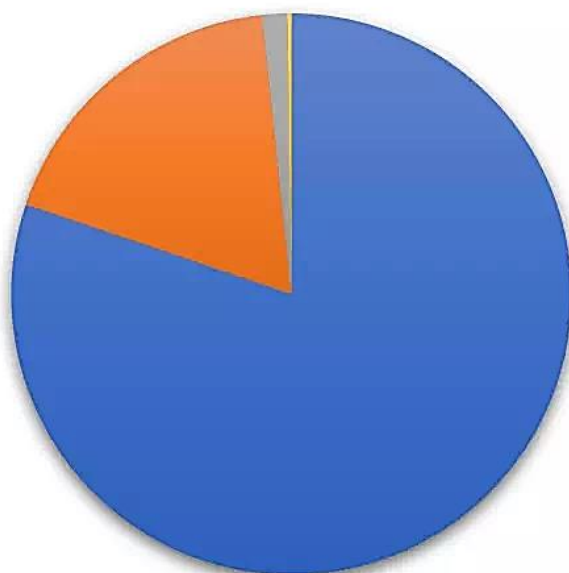
2018 年第 14 期（总第 91 期）


中国航空运输协会

2018 年 8 月 27 日

2017 年美国航班正常情况浅析

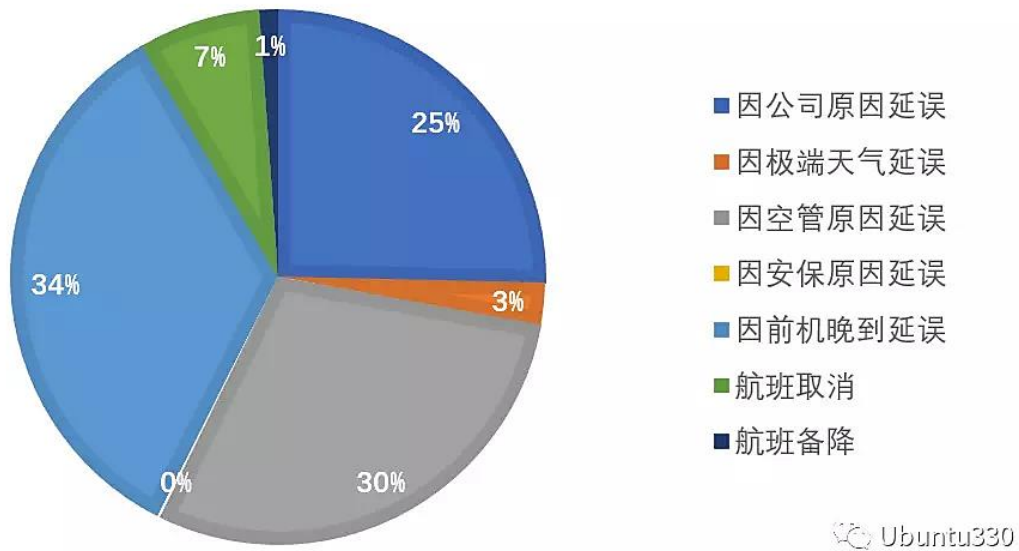
本文数据来自 FAA，描述美国 2017 年航班准点和延误情况，希望对国内的航班延误统计、分析、改进有所启发。



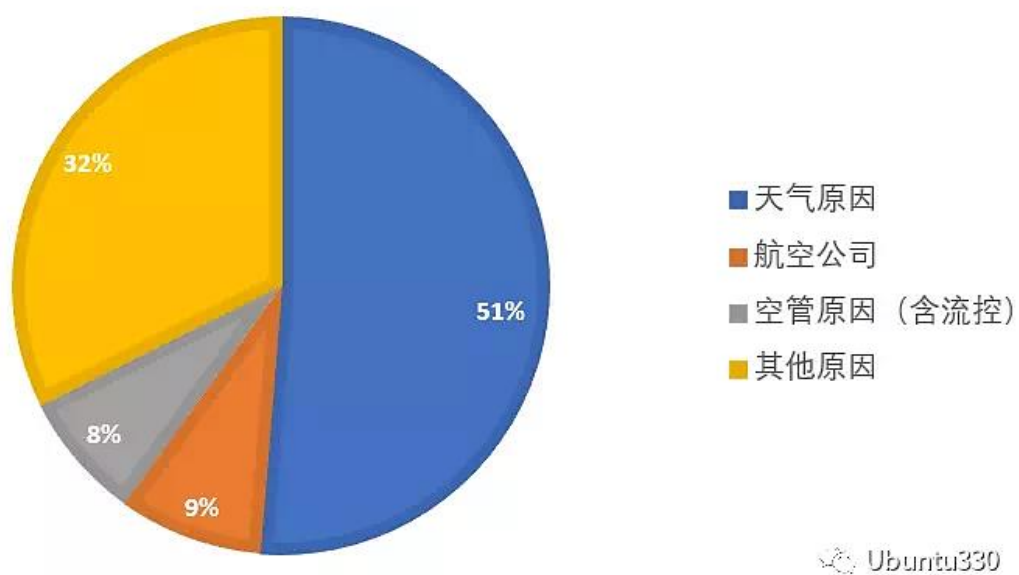
■ 准点 ■ 延误 ■ 取消 ■ 备降 

2017 年全美航班总数 5674622 班，准点航班 4549924 班，占

80.18%；延误 1029475 班，占 18.1%；取消 82693 班，发生备降 12530 班。

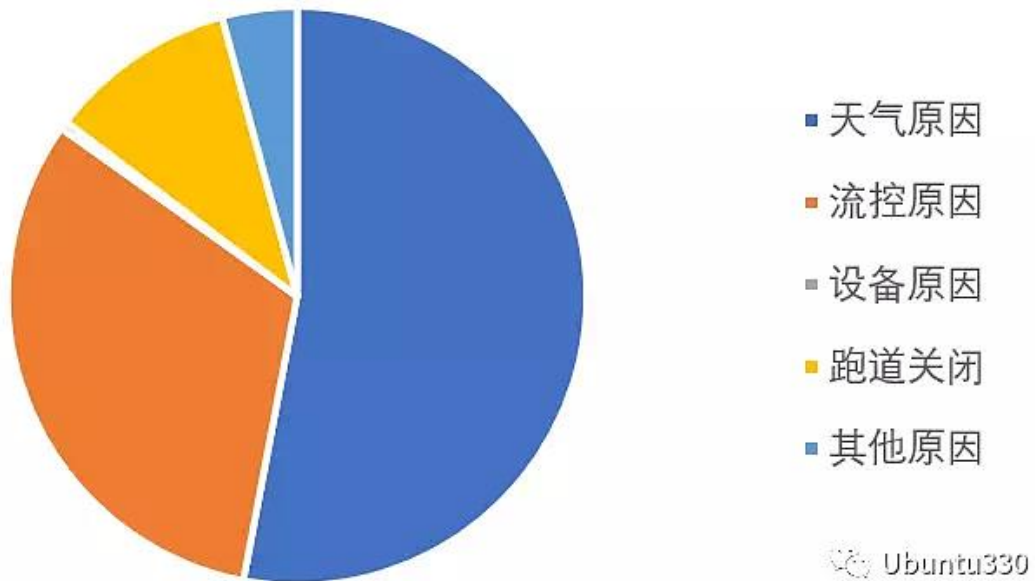


延误原因分公司原因、极端天气（飓风、暴风雪等）、空管原因、安保原因、前机晚到等几种。占比较大的原因分别是前机晚到、空管、公司。我国的延误统计中，同一架飞机执行任务时，除首班航班因天气导致延误的，记为天气原因；后续航班因前机晚到造成延误的，均记为公司原因。这样的统计方法是否合理有待商榷。



上图数据来自 2017 年我国民航行业发展统计公报。

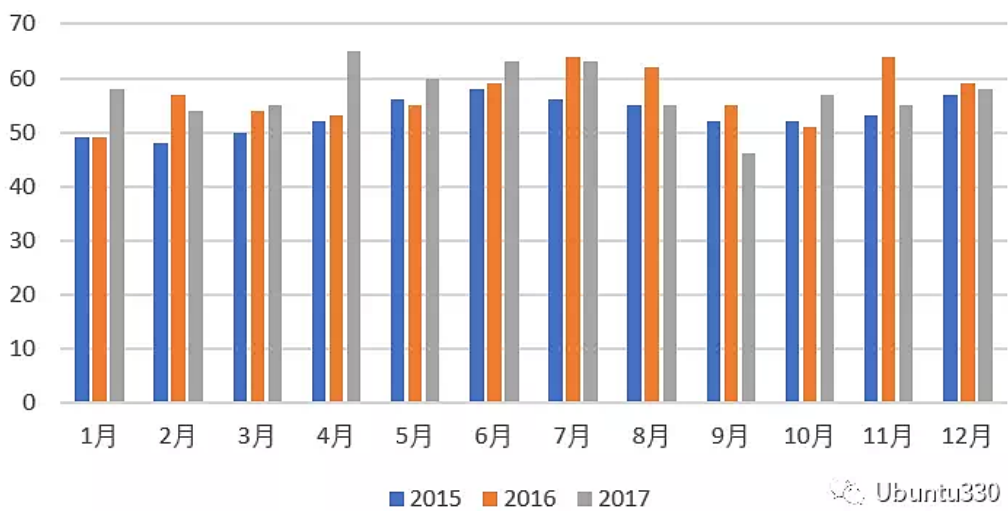
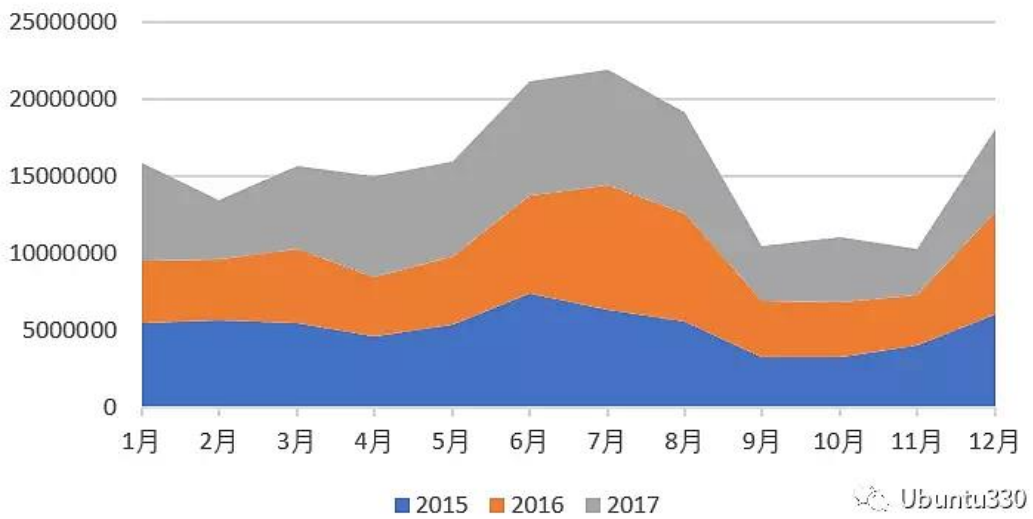
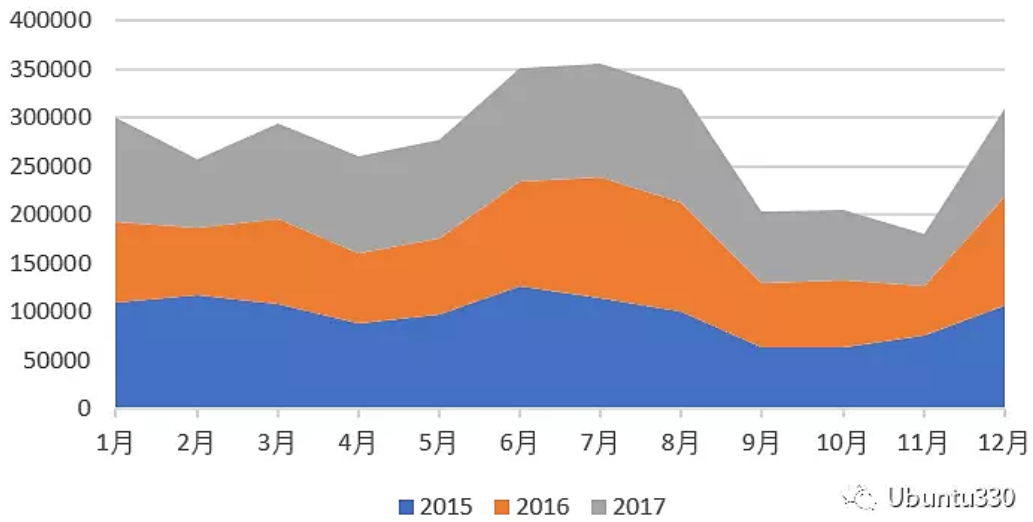
而空管原因，美国延误航班还有所细分：



空管原因又包含天气、流控、设备、跑道、其他等几项因素，说明美国也有“其他用户”会影响航班，只不过没有中国那么严重。这里的天气是小系统天气，可以通过空管系统的努力来部分化解的天气。

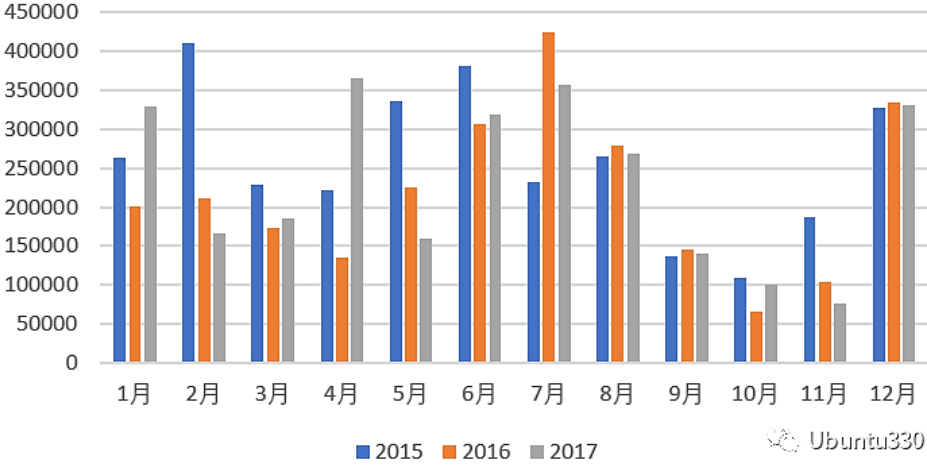


从延误的时间来看，各种延误原因中，极端天气最厉害，导致平均 97 分钟的延误，不过总量不大，只占延误总量的 3%；其余原因造成的延误平均在 1 小时不到的水平。

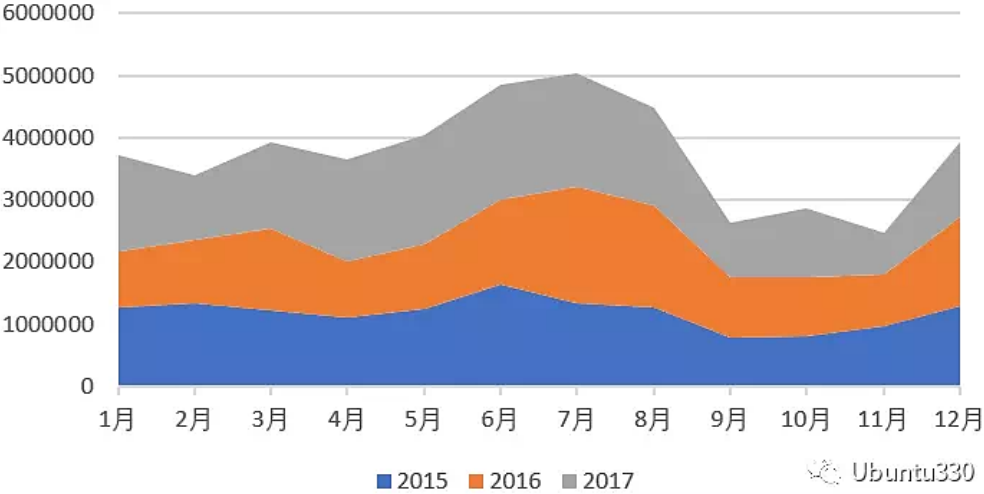
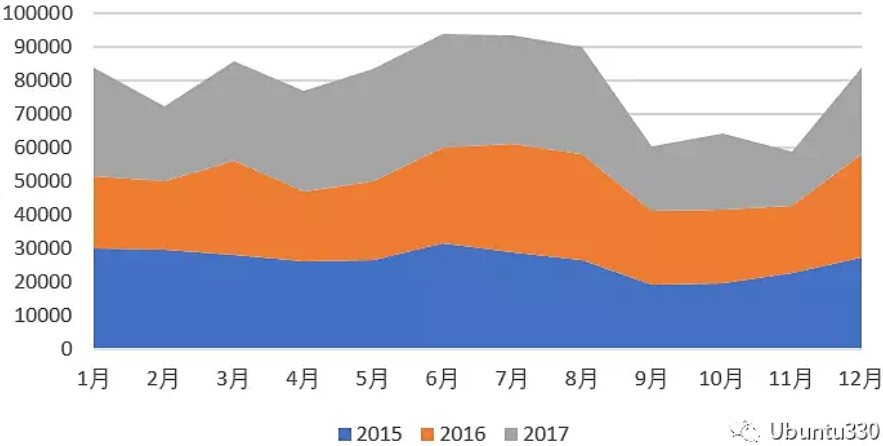


接下来看看季节因素。第一张图是延误次数，第二张图是延误时

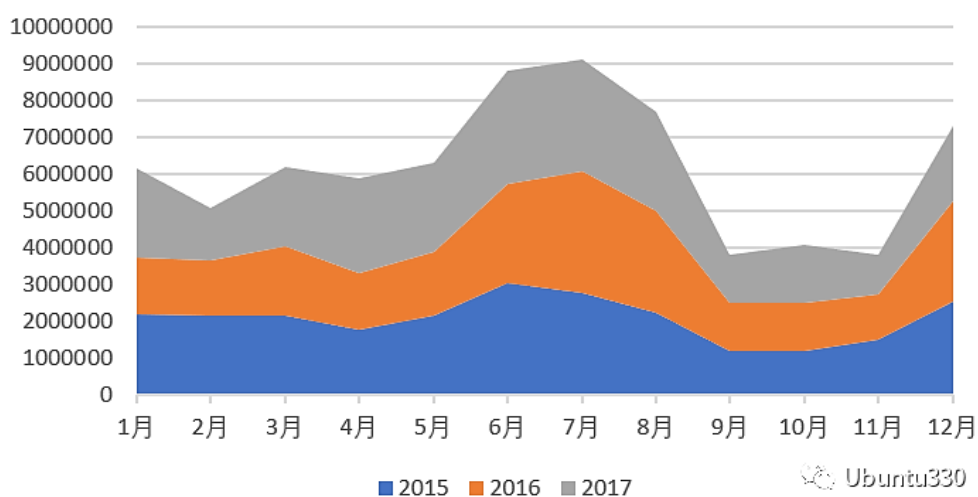
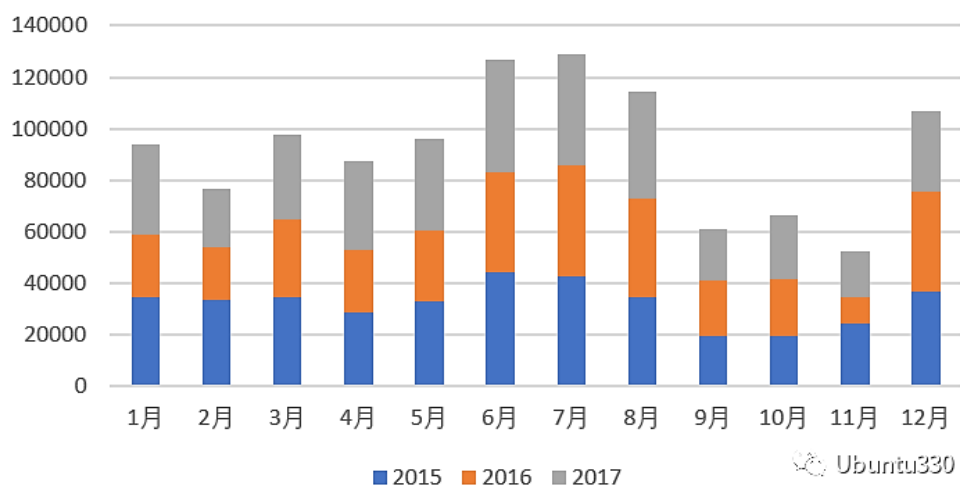
间，第三张图是平均延误时间。美国的夏季延误较多，和中国情况类似，主要是雷雨、飓风因素。圣诞节期间也比较多，应该和暴风雪、流量增加有关。



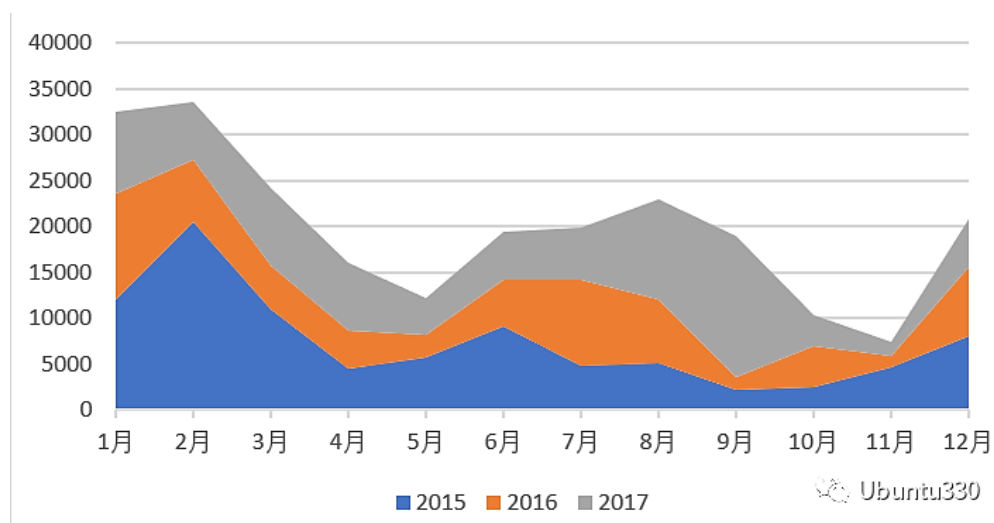
上图为极端天气造成的时长对比。



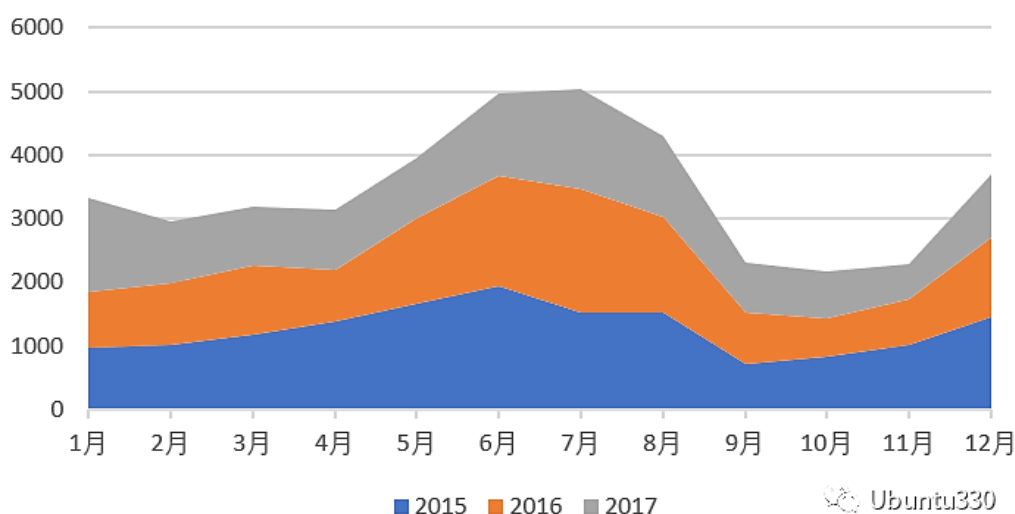
以上为空管原因造成的延误次数和时长对比图。



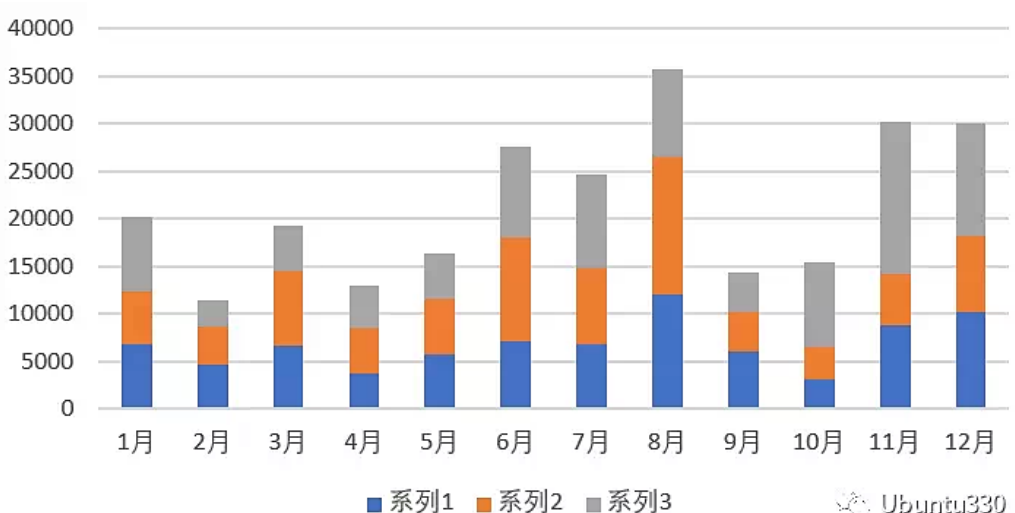
以上是前机晚到造成的延误。6、7、8月相对严重，应该减少串飞，尽量用轮辐取代一部分。



以上是取消航班情况，最容易取消航班的，是冬季。



以上是备降航班情况，最容易备降的，则是夏季。



上图是安保原因造成的延误，比较多的，除了8月，就是11、12月。

(本文来源于 Ubuntu330 公众号，有删改)

送：各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-50959706