

航油供油服务进行有效监督。同时对出现的非正常情况进行沟通、协调，在符合安全的基础上，调整供油过程，尽量满足各方的需求，确保供油及时、顺利、高效完成。

调度人员目前情况

调度员个人认知、理解不同，综合分析、判断、决策的能力也不相同。其下达的生产命令会产生不同的结果，会对服务的评价、过程的顺利，设备、人员的效率，情绪对安全干扰等带来不同的影响。由此看出，对调度员的综合业务能力的培训、提升，是高质量供油服务关键一环。调度员综合业务技能评价是促进弥补个人业务的弱项、全面提升能力、夯实高质量供油服务基础。

在实际中，调度员业务以“师带徒”的经验传授方式培训。评价方式可以在一定程度上显示调度员的业务水平，但受具体因素影响，会产生一些偏差，对后续有目的的对针对性培训、提升综合业务实战能力产生影响。为弥补实战能力在培训、评价方面没有参考资料，以及系统性的不足，就此举一些实例进行一些探讨。

调度培训实例

一 调配人员、设备达到最佳利用率

运用航班信息、设备数据、人员情况、航班特殊要求、其他相关知识信息等对供油资源和能力进行调配，达到高效运行。

说明：1. 调度员对题目给出的信息进行调配，还要考虑后续航班的情况，以评价是否为全盘考虑。2. 不同的机场，依本场的具体情况，按照思路，变化具体信息进行测试，以评价调度员的水平。

例题一 调配人员、设备

某日 11 : 00 时，首都机场机坪内只有 627 机位有一辆刚完成加注任务的罐式加油车，罐内存油 40000 升。此时航班信息显示，703 机位有一架 A330 飞机于 12 : 30 出港，飞往布鲁塞尔，254 机位有一架 A320 于 12 : 30 出港飞往广州。

问：调度员如何以最少车辆人员保证飞机正常出港？

本题主要目的：根据航线、出港信息、油量、运行时间等进行车辆、人员调配，以提高调度员调配能力水平。

此题考察：1. 对机坪、机位位置的熟悉程度。2. 对行驶线路和行驶时的掌握程度。3. 航线油量及罐车容量等信息掌握程度。4. 油量使用计算及准确调配。5. 时间的合理调配。6. 派工原则的执行。

分析说明：三个机位分别在三个机坪上，703 与 254 机位之间需要约 5 分钟的行驶时间，且穿越滑行道很少被阻挡。A330 飞机从北京飞布鲁塞尔用油量为 60 吨（约 72000 升），为国际航班；A320 飞机从北京飞广州用油量为 13 吨（约 15600 升），为国内航班。罐式加油车满灌油时为 60000 升；从站内调满罐车到 703 或 254 机位路程均为约 25 分钟。

参考答案：若无后续航班，调度员可命 627 车辆到 703 机位给飞机加注 20000 升，同时从站内派出一辆满罐车到 703 机位加注飞往布鲁塞尔飞机。（说明：627 车辆到 703 机位用时约 10 分钟，20000 升油加注用时约 15 分钟），当 627 的车辆加注完 20000 升时，站内派出的车辆也到达 703 机位。交接后，627 的车辆驶往 254 机位加注飞往广州飞机。车中燃油余量用于应对飞机因天气、风速、载重等需要增加的燃油。这样仅使用两辆车及人员正常保障了两架飞机供油。若有后续航班，调度员可命 627 车辆到 703 机位将车内的燃油全部加注给飞往布鲁塞尔飞机，同时从站内派出一辆满灌车到 254 机位加注飞往广州飞机。当 703 的车辆加注完 40000 升时，站内派出的车辆已到达 254 机位并加注部分油量。待 254 机位的加油车到达 703 机位进行交接补油，空车驶回。飞往布鲁塞尔飞机加注完成后，车辆中的余量燃油用于应对后续国内航班。这样安排也仅使用两辆车及人员。

例题二 调配人员、设备

某日，MF8170 航班，机型 B737-800，出港时间 21 : 15；机位 721；航线京—厦门。调度员 19 : 40 通知执行该航班保障作业。19 : 42 分公务机通知 N550JH 航班需要加油，机型 G550，航线京—三亚，出港 20 : 30，机位 605。此时加油车已驶出站区执行 721 机位任务。