

压力表、文氏管压力很低或无压力，调节气压也异常，多为加油栓故障，立即上报值班领导，并通知加油员使用其他加油栓进行作业，向航空公司做好解释工作，做好航班不正常记录。

#### 例题五 信息可靠性和真实性的确认

某日夜，进出港航班动态显示，泰国亚洲航空（新公司），FD484 航班，机型 A320，北京—清迈，3：50 落地，5：50 出港，停 209 机位。当日航班计划没有此航班，加油站也没有接到新航线开通和油料结算代理人通知。

#### 问：面对此情况，当值班调度该如何处理？

本题主要目的：1. 航班供油保障原则的运用。2. 对特殊航班的敏感度。3. 对供油原则的掌握和应用。4. 对突发事件的处置能力。5. 对航油公司利益的维护。

此题考察：1. 对新航线供油保障的必备的信息内容。2. 对航班信息变化的敏感度。3. 对特殊航班、特殊航线信息的观察。4. 对日常信息的掌握。

分析说明：此航班为新开通的航线，没有任何航班供油保障信息；航班计划没有此航班，但进出港航班动态有显示；飞机未接到航班供油保障通知。调度员上岗后应养成查看当日进出港航班动态（航显）习惯，对航班动态心中有数，安排调度心中有数，可能的变化心中有数。看到新航线、新航空公司、油料代理人等要有敏感性。

参考答案：查看当日航显，发现新的航线航班，尽快问清航班供油基本情况。若不能得到相关信息，请示上级业务管理部门核实。在情况不清，飞机要求加注燃油时，可先派加油车到位待命，做好等待加油的解释、协调。待确定供油结算人后，下令按照程序进行飞机燃油加注。

#### 例题六 飞机故障引发加油信息不确定

南航 CZ3106 航班，机型 A330，航线广州，出港时间 13：30，机位 605。12：00 从站内派车（满车）去 605 机位保障，12：25 到达 605 机位，此时机组已到位，12：45 机务通知飞机故障需要检修，要停止加油，油车需驶离飞机。此时已加 7000 升油，加油员询问完成检修时间，机务回答看情况而定。加油员将情况报告给调度员后待命。12：50，公务机公司来电话要求 629 机位加油，机型 G550，航线北京—上海，飞机已等待。



#### 问：当值班调度员该如何处理？

本题主要目的：1. 合理运用车辆和人员调配，提高突发情况下调度员的应对能力。2. 整体机坪运行情况的了解。3. 调度员与航空公司沟通能力。4. 调度员对机型、航程、耗油、加油和路程时间、机位的掌握程度。

此题考察：1. 对机坪、机位的熟悉程度。2. 对机型、航程加油量掌握情况。3. 对时间的合理安排。4. 与航空公司和加油员的沟通协调能力。

分析说明：此时间段不是加油高峰时间。605 机位飞机检修完成时间无法确定，若优先保障 605 机位飞机，延误 629 机位公务机出港时间。若利用飞机检修，先完成 629 机位公务机加油，待完成公务机加油后，605 机位飞机接近出港时间，影响航班正点。

参考答案：稳妥起见，再派一辆加油车去 629 机位进行加油。第一辆加油车在 605 机位待命，飞机检修有确切完成时间再做任务调整。

#### 例题七 重要航班影响

某日，接到通知，9：30 在 601 机位有重要航班出港。当日进出港航班动态显示，627 机位 8：40 有公务机出港，航线北京—三亚，机型 G550；629 机位 9：50 有公务机出港，航线北京—上海，机型 G550。713 机位日常航班 8：00 出港，航线北京—昆明，机型 B737-8；

#### 问：该如何安排最少车辆人员保证各航班正点？

本题主要目的：1. 对重要航班保障程序了解程度。2. 机场各机坪、机位位置及运行情况的了解。3. 调度员对时间、