

队伍编号	MC2305806
题号	D

题目
摘要

这里是摘要部分

关键词：关键词两个之间分号隔开

目录

一、问题的提出	1
1.1 问题背景	1
1.2 问题要求	1
二、问题的分析	2
2.1 问题的整体分析	2
2.2 问题一的分析	2
2.3 问题二的分析	2
2.4 问题三的分析	2
2.5 问题四的分析	3
2.6 问题五的分析	3
三、模型的假设	3
四、符号说明	3
五、模型的建立与求解	4
5.1 问题一模型的建立与求解	4
5.1.1 附件 1 数据预处理及可靠性研究	4
5.1.2 筛选影响飞行安全的重要性指标	7
5.1.3 指标定量及定性分析	10
5.2 问题二模型的建立与求解	13
5.2.1 模型的建立	14
5.2.2 模型的求解与结果分析	14
5.3 问题三模型的建立与求解	16
5.3.1 多层分析模型架构的建立	16
5.3.2 不同超限基本特征统计分析	16
5.4 问题四模型的建立与求解	18
5.4.1 附件 3 数据预处理	18
5.4.2 多分类模型的建立	19
5.4.3 PCA-CVCR & RF-XGBoost 数据降维	21
5.4.4 新数据集模型的建立与求解	22
5.4.5 预测效果分析	23
5.5 问题五模型的建立与求解	26
六、模型的评价与推广	26
6.1 模型的评价	26
6.2 模型的推广	26
参考文献	27
附录	28

一、问题的提出

1.1 问题背景

改革开放以来，我国民航业蓬勃发展，越来越多的乘客选择乘坐飞机出行，飞行安全的重要性不言而喻。截至 2022 年 3 月 21 日，即“3.21”空难发生前，我国民航安全飞行达 1 亿零 59 万飞行小时，为我国历史最好安全记录。严重的飞行安全事故不仅会使航空公司蒙受经济损失，还威胁着乘客的生命财产安全。为科学管理，降低飞行事故发生的几率，综合现有数据进行监测并预警风险，总结出具有针对性和系统性的方案提升从业人员素质显得尤为重要。在航空安全数据分析中快速存取记录器（Quick Access Recoder, QAR）发挥着重要作用。目前我国民航业主要研究两方面：

- 超限事件的研究，分析及应用；
- 非超限数据的统计分析及应用。

其中，对于前者的分析着眼于超出阈值的部分，然而超出阈值的部分不完全是人为因素，可能为环境或飞机本身存在一定问题，若基于非人为因素对机组严以要求显然是不合理的。QAR 超限可为航空安全管理和飞行训练提供数据支撑，而少量的 QAR 超限显然不具有说服力，故挖掘 QAR 全航段数据，基于不同飞行机组，航线，机场及特殊飞行条件下的飞行记录，建立数学模型，并分析之，评估各指标风险系数，针对性开展安全培训，排除安全隐患，改进安全绩效。

1.2 问题要求

- **问题一：**由于 QAR 数据并不能保证绝对正确性，故应进行数据预处理减少错误数据干扰。在此基础上对附件 1 进行可靠性研究，提取关键数据项并分析重要程度。
- **问题二：**飞行过程往往通过一系列飞行操纵如：横滚、俯仰等以保证安全。国内航司主要以超限监控飞行动态，虽然能够快速分辨飞机状态偏差，但无法在较短时间内知道原因。为解决此问题，请依据附件 1 合理量化描述飞行操纵。
- **问题三：**除人为，环境，飞机本身缺陷外等因素外，仍有一定因素会影响超限的发生。请依据附件 2 分情况讨论超限并研究其基本特征。
- **问题四：**飞机运行数据研究往往由两大类组成，一类由 LOSA 获取，另一类则遵从相关学者建议，开展飞行技术评估。请依据附件 3，建立数学模型以合理分析评估飞行员飞行技术。
- **问题五：**在 QAR 实现陆空实时传输的情况下，以航司安全管理人员的身份建立实时自动化预警机制，预防可能的安全事故，并依据附件 1 给出仿真结果。

二、问题的分析

2.1 问题的整体分析

该问题是一个关于航空安全风险及飞行技术的数据分析、建立预警模型的问题。

从分析目的看，本题需要分析飞机在飞行中的各项飞行参数和航空安全风险，同时建立自动化预警机制，从而预防安全事故的发生。因此本主题需要完成两方面任务：其一，研究飞行参数对航空安全的影响程度，并对各参数进行量化分析。其二，根据上述分析，建立合理模型，通过飞行参数对风险进行识别，改进安全绩效。确保模型的准确性、稳健性、可靠性，并有一定的泛化能力。

从数据来源、特征看，本题的数据来源于某航司 2013-2017 年随机快速存取记录器(QAR)。数据包括 2014 年 7 月 5 日至 2014 年 10 月 11 日部分时段某些航线完整飞行数据；2015 年至 2016 年间相关航线超限数据；2013 年至 2017 年间 A 机型落地主操作人员资质及相关飞行数据。飞行及超限数据量较大且影响飞行及超限数据的因素具有存在无效值、高维、复杂等特征。因此本题数据较为特殊且复杂，需对数据进行预处理，便于后续问题的分析。

从模型的选择看，

从编程软件的选择看，本题为大数据分析类，需要进行大量的数据预处理、数据分析、数据可视化，并依据各设问建立预警自动化只能预警机制，因此我们选择 Python Jupyter 对问题进行求解，其交互式的编程范式及轻量化，方便且高效。

2.2 问题一的分析

问题一的核心目的有以下几点：**其一，对真实的 QAR 数据进行预处理，去伪存真；其二，分析研究附件一数据质量的可靠性；其三，提取一项飞行安全的关键性因素，并定性及定量分析。**对于已给的数据集，数据在真实性、完整度、指标标准等方面存在一定缺陷，这导致我们在原始数据上不可直接进行分析，因此需要对其进行相应的预处理。此外附件 1 为 8 次航班的由起飞到降落的全过程 QAR 数据，数据体量大，因此我们需要由特殊到一般，建立普适性模型，高效分析多张数据表格；同时我们还发现，数据维度较高，为得到关键性因此，考虑累计方差解释、层次聚类分析及熵权法，确定重要度较高指标，并对筛选出的指标进行合理性分析。

2.3 问题二的分析

问题二的核心目的在于**对着陆时的飞行操纵进行量化描述**。由于在飞行过程中，航空公司只能监测到飞机飞行时的操纵动作，虽然能分辨出是否否出现偏差，确无法得出原因，因此我们需要对操纵进行量化描述。通过预处理后附件一的数据，我们绘制出了八个航线飞机的状态和操纵随时间变化的曲线图，通过曲线的突变，来合理分析发生偏差的原因。

2.4 问题三的分析

问题三的核心目的有以下几点：**其一，基于附件 2 中的数据对所有超限情形进行筛选，分类处理；其二，分析超限事件发生的各种情形；其三，总结研究得出不同超限的基本特征。**

对于所给定的数据集，数据多且杂乱无章，我们无法直接分析，故我们对附件 2 中的数据进行筛选，剔除了空白和未知部分的无效数据，而后对各超限情形进行了分类，共分为 6 类。考虑到数据集提供了日期，起飞机场，目的机场等数据，故我们从季节，航线，机场等角度进行了统计，为便于分析，我们将相关情形做出可视化处理并建立模型，而后对其进行研究以得出不同超限的基本特征。

2.5 问题四的分析

问题四的核心目的在于**基于飞行参数对飞行员的技术进行评估**。但是附件 3 与附件 1 同样在数据完整度、指标标准等方面存在一定缺陷，因此我们也需要对其进行一定的预处理；同时，我们还发现附件 3 维度更高，飞行参数较多，对于模型的效率有一定影响，因此我们沿用问题一的想法，以累计方差解释确定重要因素较高的指标的个数，再以随机森林及极端梯度提升算法综合分析出与飞行员飞行技术重要程度较高的因素。但我们还发现，附件 3 中，飞行员资质为“C”类的占比仅为整体的 0.844%，因此我们综合多方面考虑，选择将该两项数据单独分析，剩余数据视为多分类预测。最后以筛选出的重要指标为自变量，飞行员的“不同资质”，即不同技术级（除“C”类）别为因变量，建立 XGboost 多分类预测模型，从而建立出基于飞行参数的飞行技术评估方法。同时，为探讨模型效果，我们绘制出模型的**分类混淆矩阵热力图、分类报告、ROC/AUC 曲线**等对预测结果进行合理性分析。

2.6 问题五的分析

三、模型的假设

- 假设一：
- 假设二：
- 假设三：
- 假设四：

四、符号说明

,

符号	符号说明
μ	样本平均数
α	系数
β	
ω	
σ	标准差

五、模型的建立与求解

对于本题，本文模型的建立与求解部分主要分为数据的准备，模型的建立、求解、结果分析。

- **数据的准备：**对于给定的数据集进行预处理，方便后续模型的建立，以及多次航班的规范分析。
- **模型的建立、求解、结果分析：**对于给定的数据集，本文依据其特点，建立合适的模型，研究并量化分析影响飞行安全的因素。此外还需要分析飞行阶段操纵杆的过程变化情况，分析安全性。同时，还需要依据飞行参数对驾驶员飞行技术进行预测，并解释预测的合理性。最后需要结合上述问题，建立自动化智能预警机制，预防可能的安全事故的发生，给出仿真结果。

5.1 问题一模型的建立与求解

对于问题一，我们首先分析数据的特点，依据时间特征及对应的各参量进行合理性分析，对错误值进行剔除，提高数据的真实性，并以此分析数据的可靠性；之后我们依据刘柳^[1]、龙海江^[2]学者的研究结成果，采用层次聚类法对多维度指标进行聚类分析，同时在此基础上利用主成分分析累计方差解释，确定影响飞行安全的关键性指标，并利用熵权法对其重要性进行量化分析。此外注重定性及定量的分析研究，结果与现实情况相近，选取结果良好。

5.1.1 附件 1 数据预处理及可靠性研究

通过对附件 1 的 8 个 Excel 表格依此分析,并结合快速存取记录器(Quick Access Recoder, QAR)数据的特点,我们发现以下几点可能的错误方面:

- **起始时刻不为飞机开始运行时刻：**通过对 8 张表 8 次航班的全航段记录数据的逐一分析，我们发现表格“201404091701”记录器开始记录的时刻为 2014 年 4 月 9 日 14 时 23 分 51 秒，而该航班实际运行时间应该为 2014 年 4 月 9 日 17 时 01 分 50 秒，因此我们认为该表格的起始时刻不应为前者，而应是飞机开始运行的时刻。因此我们将该表格的起始时刻校正，即删除 14 时 23 分 51 秒的数据，保留 17 时 01 分 50 秒之后的数据。而对于其余表格并未发现相同错误。
- **相邻数据存在时刻上的重复且后续指标不一致：**利用 Python 的 pandas 库，对 8 张表格统一分析，发现所有表格均存在该方面的问题，即存在某同一时刻的数据，但后续指标却不一致，如表 1 所示，这是明显的 QAR 数据记录错误，究其原因，可能是由于该时刻被 QAR 连续记录两次，但指标发生变化，但为了保证数据的在时刻上的连续性，我们以这些重复时刻数据首次出现的为标准，将其保留，而另一条数据选择剔除。
- **出现两列一致指标，且其下所有时刻数据一致：**我们发现附件 1 的 8 次航班数据中均出现两次“俯仰角率”列数据，为了探讨其下所有时刻数据是否一致，我们利用 pandas 对其进行分析，发现该两列数据无任何差别，造成数据冗余，因此我们将其中一列剔除。

表 1 表格“201404101159”时刻重复值（部分列）

月	日	具体时间	海拔高度	下降率	无线电高度	计算空速	地速
4	10	12:18:16	12751	-3144	1404	310.625	372.25
4	10	12:18:16	12804	-3154	1404	310.75	372.5
4	10	13:11:44	30103	2	1404	305.625	465.25
4	10	13:11:44	30105	-10	1404	305.625	465.25

经过上述处理后，各表格行数据剔除率及数据保留率如表 2 所示。各表格列数据均剔除一行。

表 2 附件 1 各表格数据剔除、保留率（名称省略年份 2014）

Rate	070532	071917	080617	081034	090110	091701	100843	101159
剔除率	0.000284	0.000299	0.000301	0.000286	0.000315	0.000357	0.000429	0.000268
保留率	0.999716	0.999701	0.999699	0.999714	0.999685	0.999643	0.999571	0.999732

为了再次验证数据在时刻层面的连续性，即每行记录的数据均间隔为 1 秒，我们对所有航班进行时刻点计算，均与处理后的数据记录条数一致，从而也反映出保留下的数据的合理性。但此处，我们并未对其他方面进行分析，如异常值等，也并未对其进行剔除，这是由于我们查阅相关资料，结合李瀚明^[3]学者及胡占桥^[4]老师的研究，及对实际数据的分析，给出下几点原因：

- **传感器存在一定误差**，QAR 误差可分为三种：多报、漏报、误报。多报即为生成了额外的数据点，造成数据冗余；漏报即为未生成相应时刻的数据点；误报即为某些点因 QAR 仪器，造成数据采集有误；
- **QAR 存在一定局限性**，记录的数据可能会有少部分产生问题，但浮值不会变化过大，这是由仪器本身所决定，而时刻数据（上述分析的多报）即为其局限性的一方面；
- **部分异常值可能为机组人员误操作造成**，即我们很难在一定程度上区分误报与机组人员误操作造成异常值记录的数据，若我们将其剔除，则会使原始数据在信息解释方面造成一定失真，对数据进行了“篡改”，从而影响后续分析。

因此在这里，我们不考虑部分异常值，而尽可能保留数据的真实性，而对于该数据，我们也将问题五进行详细叙述。

同时我们发现，附件 1 的 8 张表格，前三行均属于表头类型，且有部分字段重复，若将其直接利用 pandas 读取，可能会对后续处理产生一定影响，因此我们根据附件 1 的字段中文说明，将 8 张全航段表格数据表头进行处理，且保证所有表格表头一致，方便后续处理。

此外，通过读取附件 1 数据，查看其空缺值情况，发现“起落架”¹该列数据缺失值较多，这里我们以附件 1 中表格“201404101159”为例²，其空缺值情况如图 1 所示。

¹这里指标名称已由原数据的英文修改为中文指标。

²对于问题一，在本文正文，我们均以附件 1 中表格“201404101159”为例进行分析，后文简称“航线 8”，其余表格的分析结果也将在正文及附录中呈现。

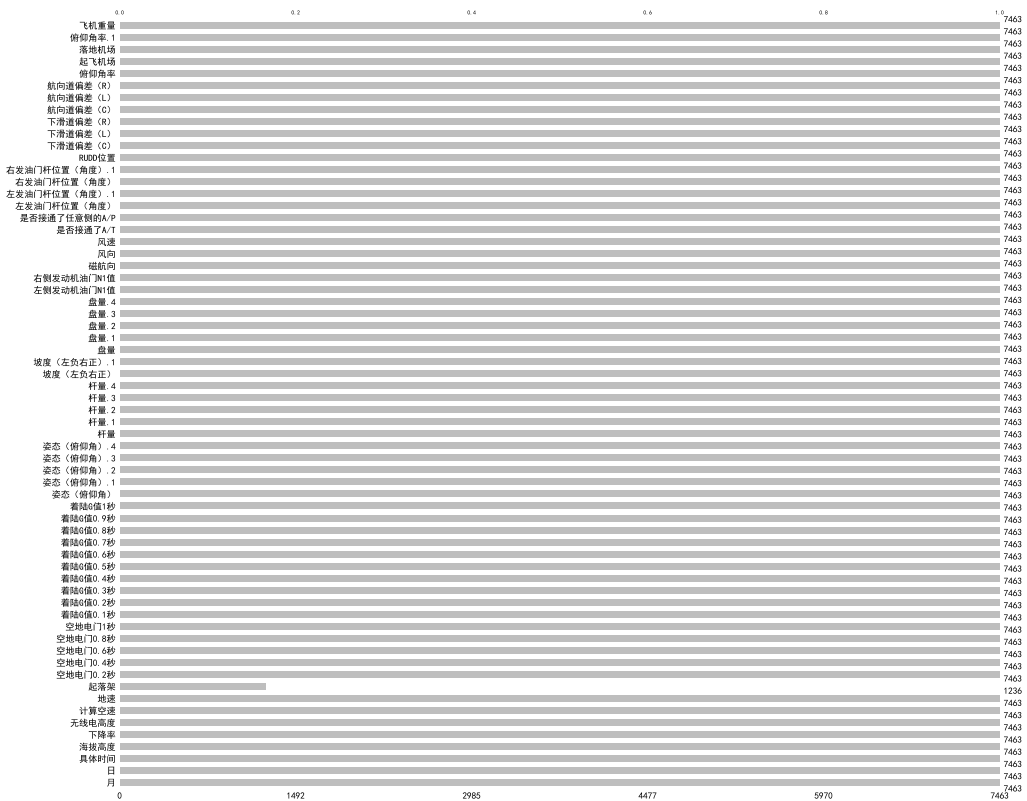


图 1 附件 1 航班 8 缺失值

这里，我们结合实际分析，认为空缺值均应填充为“NON-DOWN”，即此时起落架为收起状态，理由如下：

- “起落架”该列数据存在的均为“DOWN”，即起落架状态为放下状态，结合具体时刻，我们可以发现为飞机运行的开始阶段与将要结束阶段，因此中间的缺失值视为在空中正常飞行阶段；
- 结合“海拔”、“空地电门”等多项列数据进行分析，可以验证上述我们的猜想，即中间段“起落架”的缺失值均为“NON-DOWN”。

因此在这里我们首先以该值进行填充，而其余处理也将在后续展开叙述。此外，我们发现除该列数据缺失，其余列数据均无一缺失，则无需再进行填充处理。

同时，我们还注意到数据表中“起落架”“空地电门”“是否接通了 A/T”“是否接通了任意侧的 A/P”“起飞机场”“落地机场”指标的数据均为文本类型数据，对于后续的分析及模型的建立有一定影响，因此我们这里采用字典方法，对其键值对人为对应替换，替换结果如表 3 所示。其中“起飞机场”与“落地机场”列数据，我们选择直接剔除，而将在后续与“月”“日”一起进行定性分析。

表 3 附件 1 指标替换

指标	替换
起落架	DOWN:1, NON-DOWN:0
空地电门	True:1, False:0
是否接通了 A/T	DISENG:0, ENGAGED:1
是否接通了任意侧的 A/P	OFF:0, ON:1

最后，我们发现附件 1 的维度较高，且各维度数据量纲不一，对后续模型的建立会产生较大影响，因此这里我们对所有数据进行标准化及归一化处理，其区别、后续利用方式及计算方式如下：

- **数据标准化：**采用 **Z-score** 方法处理，用于主成分分析（Principal Component Analysis, PCA）累计方差贡献率（Cumulative Variance Contribution Rate, CVCR）及层次聚类（Hierarchical Clustering, HC）模型的建立。同时该标准化处理方法适合当代嘈杂的大数据场景^[5]。因此对于大样本的数据，如出现部分异常值，使用该方法对最终结果影响较小。其计算方式如下：

对于某一系列数据 $x = [x_1, x_2, \dots, x_m]^T$ ，其平均值为

$$\mu = \frac{1}{m} \sum_{i=1}^m x_i \quad (1)$$

标准差为

$$\sigma = \sqrt{\frac{1}{m} \sum_{i=1}^m (x_i - \mu)^2} \quad (2)$$

则标准化后的数据为

$$(x_{\text{Z-score}})_i = \frac{x_i - \mu}{\sigma} \quad (3)$$

- **数据归一化：**采用 **Min-Max** 方法处理，用于熵权法（Entropy Weight Method, EWM）模型的建立。其处理方法计算公式如下³：

$$(x_{\text{Min-Max}})_i = \frac{x_i - \min(x)}{\max(x) - \min(x)} \quad (4)$$

这样分开分别处理有以下几点原因：

- **Z-score** 方法，使得原数据经过处理后，数据集中于 0 附近，即均值为 0，标准差为 1。其适用于 PCA-CVCR 及 HC 模型的建立，大大提升模型的效率。
- **Min-Max** 方法，使得原数据经过处理后，在设定的最大值与最小值之间，方便 EWM 的建立，避免对数运算的错误。

5.1.2 筛选影响飞行安全的重要性指标

对于问题一，我们建立 PCA-CVCR、HC 及 EWM 模型，分析及讨论过程如下。

主成分分析累计方差贡献率（Principal Component Analysis Cumulative - Variance Contribution Rate, PCA-CVCR）：由于附件 1 所有数据集较为复杂，且为高维数据，而 PCA 作为一种可以将原始高维数据转换为新的低维数据的方法，故我们采用此方法对数据集进行处理。在此我们将对 PCA 累计方差解释率作出解释。在 PCA 过程中，各主

³此处仅为理论公式，而在 EWM 模型建立中将进行更深层次叙述。

要成分所占方差比例的累加和，往往以百分比的方式呈现。PCA 累计方差解释率对选择合适的主成分进行降维起到至关重要的作用。在 PCA 降维中我们往往基于 PCA 累计方差解释率的高低来选择一定数量的主成分以代表原始数据的特征，PCA 累计方差解释率越高，说明前几个主成分所能代表的方差比例越高，便可选择这些主成分降维以保留更多信息。其计算方式如下：

根据标准化后的数据集计算协方差矩阵

$$\mathbf{C} = \begin{bmatrix} \text{Cov}(X_1, X_1) & \text{Cov}(X_1, X_2) & \cdots & \text{Cov}(X_1, X_n) \\ \text{Cov}(X_2, X_1) & \text{Cov}(X_2, X_2) & \cdots & \text{Cov}(X_2, X_n) \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ \text{Cov}(X_n, X_1) & \text{Cov}(X_n, X_2) & \cdots & \text{Cov}(X_n, X_n) \end{bmatrix} \quad (5)$$

其中，每一个元素定义如下^[8]

$$\text{Cov}(X, Y) = E\{[X - E(X)][Y - E(X)]\} = E(XY) - E(X)E(Y) \quad (6)$$

其中 $E(X)$ 为该列数据的均值。

之后，计算上述协方差矩阵的特征值 λ_n 及其对应的特征向量 \mathbf{u}_{nj} ，这里我们不妨令 $\lambda_1 \geq \lambda_2 \geq \cdots \lambda_n \geq 0$ ，由特征向量组成 n 和新的指标变量

$$\begin{cases} y_1 = \mathbf{u}_{11}x_1 + \mathbf{u}_{21}x_2 + \cdots + \mathbf{u}_{n1}x_n \\ y_2 = \mathbf{u}_{12}x_1 + \mathbf{u}_{22}x_2 + \cdots + \mathbf{u}_{n2}x_n \\ \vdots \\ y_n = \mathbf{u}_{1n}x_1 + \mathbf{u}_{2n}x_2 + \cdots + \mathbf{u}_{nn}x_n \end{cases} \quad (7)$$

其中 y_n 是第 n 个主成分，再计算个主成分的贡献率 γ_n 及累计贡献率 α_p

$$\gamma_n = \frac{\lambda_n}{\sum_{i=1}^n \lambda_i} \quad (8)$$

$$\alpha_p = \frac{\sum_{i=1}^p \lambda_i}{\sum_{i=1}^n \lambda_i} \quad (p \leq n) \quad (9)$$

通过上述步骤，我们绘制出航线 8 各指标参量的累计方差解释图，如图 2 所示。

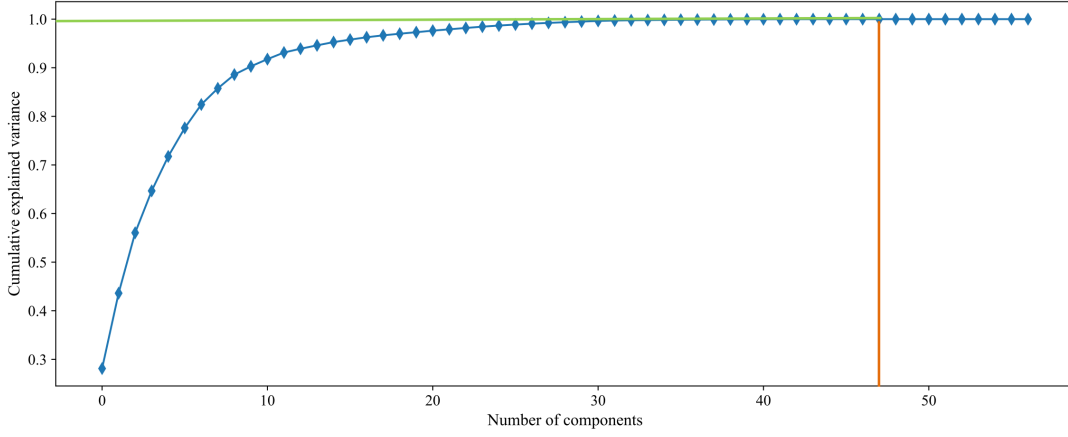


图 2 航线 8 各指标参量的累计方差解释

依据上图，我们可以发现在指标个数为 47 个左右时，指标对于信息的累计方差贡献率趋近于 100%，因此，初步分析后，我们将在后续选择近似 47 个指标进行综合分析。

层次聚类 (Hierarchical Clustering, HC) 是基于簇间的相似度在不同层次上分析数据，从而形成树形的聚类结构，采用自底向上策略。首先将每个对象作为单独的一个原子簇，然后合并这些原子簇形成越来越大的簇，直到所有的对象都在层次的最上层。^[9]我们定义类与类间相似度度量：若有两个样本 G_1 与 G_2 ，则可用“ward”方法，即离差平方和法度量他们之间距离：

$$D_1 = \sum_{x_i \in G_1} (x_i - \bar{x}_1)^T (x_i - \bar{x}_1) \quad (10)$$

$$D_2 = \sum_{x_j \in G_2} (x_j - \bar{x}_2)^T (x_j - \bar{x}_2) \quad (11)$$

$$D_{12} = \sum_{x_k \in G_1 \cup G_2} (x_k - \bar{x})^T (x_k - \bar{x}) \quad (12)$$

其中

$$\bar{x}_1 = \frac{1}{n_1} \sum_{x_i \in G_1} x_i \quad (13)$$

$$\bar{x}_2 = \frac{1}{n_2} \sum_{x_j \in G_2} x_j \quad (14)$$

$$\bar{x} = \frac{1}{n_1 + n_2} \sum_{x_k \in G_1 \cup G_2} x_k \quad (15)$$

因此，可以得到

$$D(G_1, G_2) = D_{12} - D_1 - D_2 \quad (16)$$

根据上述计算方法，我们绘制出层次聚类树状图，如图 3 所示。⁴

⁴由于数据维度过高且字段过长，我们将其列为阿拉伯数字，而最后结果也将在后文提及。

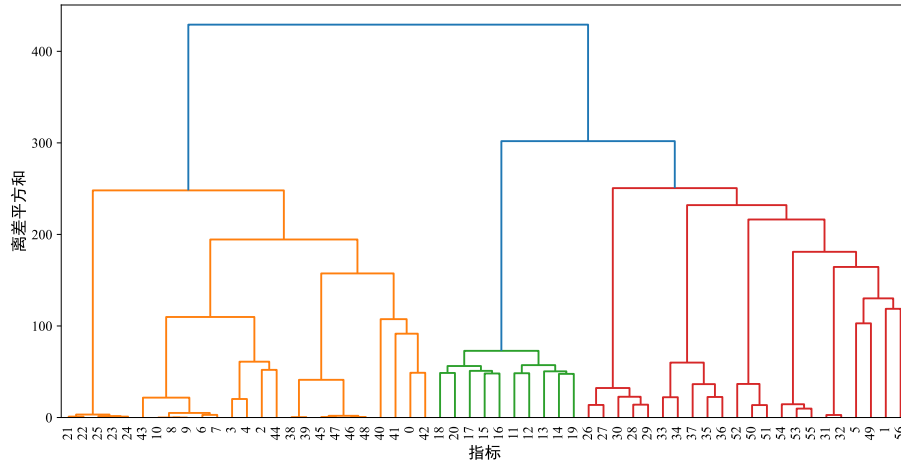


图 3 各指标参量的层次聚类树状图

根据以上结果，并结合附件 1 的其余 7 次航班分析结果，我们最终确定“人-机-环”评级体系，即三方面：人为操作、机器状态、环境干预。并依据社会实际情况，确定了最终三个层面的共计 47 个指标，但实际上，一部分指标是一种指标不同时刻的量值。因此，在这里我们将其进行合理性合并，最终得到三个层面共计 19 项与飞机飞行安全高度相关的指标，即：

- **环境干预：** 风向、风速；
- **人为操作：** 下降率、地速、起落架、着陆 G 值、杆量、盘量、RUDD 位置；
- **飞机状态：** 姿态（俯仰角）、航向道偏差、磁航向、左侧发动机油门 N1 值、右侧发动机油门 N1 值、下滑道偏差、左发油门杆位置（角度）、右发油门杆位置（角度）、坡度（左负右正）、俯仰角率。

5.1.3 指标定量及定性分析

下面我们将对上述重要程度较高的因素进行量化分析，这里我们使用熵权法进行分析。此外我们还需要对前文叙述的部分因素进行定性分析。

熵权法 (Entropy Weight Method, EWM) 是一种指标客观影响程度的量化方法。当信息熵越大时，信息的无序程度越大，此时，信息价值越小，指标权重就越小^[6]。其计算步骤如下：

- **Step 1: 指标正向化。** 由于数据集构成的指标类别不一，部分指标可能数值越大越好，部分指标可能越小越好，而有的可能在某一点取值最优，为方便、高效评价，我们需要进行指标正向化处理^[7]。其处理方法如下

- 越大越优指标

$$x'_{ij} = x_{ij} \quad (17)$$

- 越小越优指标

$$x'_{ij} = \max(x_{ij}) - x_{ij} \quad (18)$$

– 在 β 处取值最优指标

$$x'_{ij} = 1 - \frac{|x_{ij} - \beta|}{\max(|x_{ij} - \beta|)} \quad (19)$$

- **Step 2:** 数据标准化。由于数据集构成的指标数据数量级存在差异、量纲不一，为消除上述情况对结果的影响，我们需要将各指标进行标准化处理，这里我们使用 Min-Max 方法。处理方法计算公式为

$$r_{ij} = \frac{x'_{ij} - \min(x'_j)}{\max(x'_j) - \min(x'_j)} \quad (20)$$

- **Step 3:** 计算信息熵。进行上述处理后可得到由特征数据构成的矩阵 $R(r_{ij})_{m \times n}$ ，对于某一项指标的数据 r_j ，其信息熵为

$$E_j = -\frac{1}{\ln m} \cdot \sum_{i=1}^m p_{ij} \ln p_{ij} \quad (21)$$

其中

$$p_{ij} = \frac{r_{ij}}{\sum_{i=1}^m r_{ij}} \quad (22)$$

观察到(22) 式中分母不可为 0，且(21) 式对数真数部分不能为 0，因此，我们在进行 **Step2** 时，标准化区间的最小值设为 0.002，可避免计算时的不合定义。

- **Step 4:** 计算指标权重。其计算公式为

$$\omega_j = \frac{1 - E_j}{\sum_{j=1}^n (1 - E_j)} \quad (23)$$

在这里，我们需要注意，附件 1 并未给出此刻飞行的安全状态，即属于无标签类型数据。因此，我们在这里无须对其进行评价分析，而是获取其特征性数据，用于后续筛选重要性指标。从而对于上述的 **Step 1** 我们无须进行，即直接进行 **Step 2** 至 **Step 4** 的计算。

通过上述步骤，我们分别计算出三层方面下各自因素的权重，并对其余 7 次航班均作一致处理，得到各航班不通指标的权重，再计算平均值得到最终量化结果。此外，我们还计算出其方差与标准差，确定置信区间以及分析量化结果的合理性，结果见表 4。同时我们还绘制权重组合图，如图 4 所示。

表 4 影响飞行安全的 19 个重要指标从属于三个层级的量化值结果

层级	指标	均值	标准差	方差	量化值
环境干预	风速	0.7307	0.0643	0.004133	0.7307 ± 0.0643
	风向	0.2693	0.0643	0.004133	0.2693 ± 0.0643
人为	起落架	0.8944	0.0994	0.009880	0.8944 ± 0.0994
	地速	0.0485	0.0493	0.002432	0.0485 ± 0.0493
	着陆 G 值	0.0327	0.0029	0.000008	0.0327 ± 0.0029
	下降率	0.0087	0.0074	0.000055	0.0087 ± 0.0074
	杆量	0.0082	0.0034	0.000011	0.0082 ± 0.0034
	盘量	0.0067	0.0012	0.000002	0.0067 ± 0.0012
	RUDD 位置	0.0008	0.0012	0.000002	0.0008 ± 0.0012
飞机	姿态（俯仰角）	0.3080	0.0120	0.000143	0.3080 ± 0.0120
	航向道偏差	0.2379	0.0230	0.000529	0.2379 ± 0.0230
	磁航向	0.1480	0.0976	0.009526	0.1480 ± 0.0976
	左侧发动机油门 N1 值	0.0805	0.0215	0.000462	0.0805 ± 0.0215
	右侧发动机油门 N1 值	0.0793	0.0200	0.000400	0.0793 ± 0.0200
	下滑道偏差	0.0577	0.0127	0.000164	0.0577 ± 0.0127
	左发油门杆位置（角度）	0.0344	0.0033	0.000011	0.0344 ± 0.0033
	右发油门杆位置（角度）	0.0343	0.0033	0.000011	0.0343 ± 0.0033
	坡度（左负右正）	0.0175	0.0033	0.000011	0.0175 ± 0.0033
	俯仰角率	0.0024	0.0007	0.000000	0.0024 ± 0.0007



图 4 影响飞行安全的 19 个重要指标从属于三个层级的量化值结果

同时我们还对前文所提及的指标进行定性分析，分析如下：

- **飞机重量：**如果飞机的重量过轻，首先会导致飞机稳定性受到影响，飞机的重量对于保持稳定而言至关重要。当飞机重量过轻时，它将变得更加敏感，更容易受风等环境因素的影响，从而减小其稳定性和控制性能。其次飞机安全受挑战，一些重要的设备如降落伞、救生设备等会增加飞机的重量，但是它们对安全至关重要。如果去除这些设备，飞机的安全性将面临严重挑战。同样，着陆过程，飞机重量过轻，它所需要的升力就会更小，因此空速相对更小，拉平着陆时，一旦收油门，飞机的减速效果就会很显著，平飘能力较弱，为了维持平稳安全的下降率触地，需要增大接地仰角。如果仰角增加不足，容易快速失去升力导致落地 G 值大，甚至是重着陆，仰角增加过快过大则会增加擦机尾的风险。因此在着陆拉平触地这一过程，对飞行员在配合使用油门和俯仰操纵上有更

高的要求。在另一方面，如果客机的重量过重，也会产生相类似的问题：飞机稳定性和控制力受到影响，并增加机身疲劳的风险。因此，保持适当的客机重量是确保飞机安全和经济效益的关键一步。

- **起飞机场、落地机场：**从全球已发生的飞机事故统计数据来看，起飞和着陆阶段约占总飞行时间的 6%，但发生事故的比例却高达 63%。

起飞时易发生安全事故的原因之一是当飞机加足马力达到起飞速度时，飞机以每小时几千千米的速度向前行进，面对瞬息万变的情况，无论出现什么情况，哪怕是失火，都必须继续起飞，因为剩余的跑道已不够让飞机安全停下，按照飞机高速运动状态下的惯性作用，它很容易直接冲出跑道，一旦冲出跑道就会造成不可挽回的局面，当然，这就要求起飞机场在跑道的末端安装有跑道阻拦装置，用飞机的重力作用将飞机起落架卡住，从而阻止飞行，继续向前逼停飞机。

落地机场的跑道是影响机场运行的关键因素之一，只有精确地把握飞机的跑道占用时间、着陆距离等重要参数，结合相应的管制规则，才能真实地反映飞机在跑道上的运行动态，让飞机安全降落。飞机的标准着陆过程可以分为 5 个阶段：进近拉平段、第一过渡段、减速段、第二过渡段、脱离段。当落地机场跑道长度较短时，容错率低，对机长的操作技术要求高，易于发生安全事故。同时，落地机场的班次也对落地安全也有一定的影响，对于班次多的机场，飞机在降落过程中更容易受到其他飞机的干扰，更易于发生安全事故。

- **时间：**在不同时间，如一年中的不同季度，当日时间等都在一定程度上会影响到飞行的安全。这是由于不同的环境可能对机组人员的操作产生一定影响。对于该方面的分析，我们将在问题三中详细叙述。

5.2 问题二模型的建立与求解

飞机飞行过程通常划分为：起飞、爬升、巡航、下降、进近和着陆六个阶段^[15]。上述过程中，进近与着陆是整个飞行过程中最关键也是最容易出现不安全事件的阶段。有以下几点原因：

- **环境干预：**此时飞行易受到该降落机场所在区域的环境，具体分析已在前文叙述，此处不再赘述，见[指标定量及定性分析](#)。
- **人为操作：**由于环境的影响，人为操作可能受到一定影响，如飞行员的精神状态、操作技术等。同时在进近过程中，机组人员需要将机身与降落跑道对齐，使得飞机此时需要降速，修正方向等，从而多方面的一系列操作会对飞行安全产生一定影响。此外在降落过程中， G 值显得尤为重要，若 G 值过大，会造成明显的重着陆，这样不仅对飞机设备产生影响，也会对全机人员安全产生不良影响。
- **飞机状态：**在上述两个过程中，此时飞机需要调整的指标过多，其状态不稳定，同时飞机状态会受到环境、人为操作的影响，此外，飞机状态又会反作用于人为操作，因此这三方面是相互关联，相互制约的。

因此，对于问题二，我们在问题一的基础上，以 10 Hz 为频率，选取接地前 9 秒及接地后 9 秒主要相关数据，共计 19 秒数据，精确到 0.1 秒。共 8 组数据，即 8 次航班，依此建立“着陆监控预警”模型，依据模型对降落过程中的飞行操纵进行合理性定性与定量描述。

5.2.1 模型的建立

首先我们依据 QAR 数据特点，以时间序列为自变量，并结合问题一的重要性指标，选取“杆量”“盘量”“着陆 G 值”“姿态（俯仰角）”及“坡度”为主要因素建立了“着陆监控预警”模型并将各航班着落过程量值可视化。这里我们以“空地电门”“降落杆”等因素来判断飞机落地瞬间。因此在后学绘制可视化监控图时，我们以降落时刻所在秒为 0 时刻，则落地前为负时刻，滑行阶段为正时刻。

5.2.2 模型的求解与结果分析

由于 8 次航班数据过多，绘制图形篇幅过大，因此在正文部分我们展示具有代表性的航班 1、航班 3、航班 7、航班 8，其余图示可在附录中查看。

- 针对“航线 1”，预警可视化图见图 5。我们发现在航线 1 中着陆的前 3 秒和后 1 秒盘量有明显下降，坡度发生较大变化，我们分析认为是在降落过程中遇到突发情况，如遇到大风、雨雪等恶劣天气，使得飞行机组被迫做出调整以防止偏离航线。

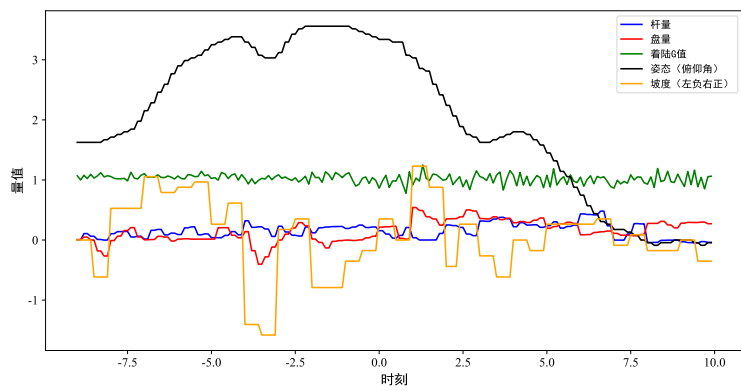


图 5 航班 1 着陆过程指标量值实时监视

- 针对“航线 2”，预警可视化图见图 21。此模型中着陆过程中杆量总体变化较小，但其姿态变化较快，我们分析认为，此次降落过程中可能出现了降落速度过小或顺风降落致使升力不足的情况。
- 针对“航线 3”，预警可视化图见图 6。此模型在落地前飞行基本处于平稳状态，但在落地后，杆量先发生较小的变化，在之后 4 秒内，杆量发生连续突变，我们分析其原因是飞机发生了弹跳，机组为了控制飞机而不断调节杆量。

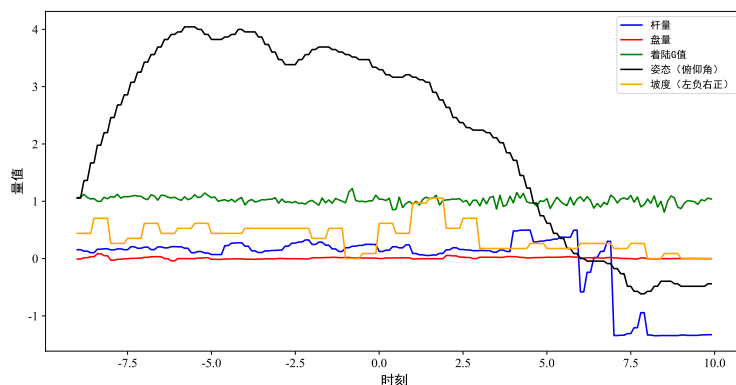


图 6 航班 3 着陆过程指标量值实时监控

- 针对“航线 4”，预警可视化图见图 22。航线 4 杆量变化较为平缓，高度下降较为缓和，但在降落前 7.5s 至降落后 2s 内，其飞行姿态始终保持向左偏转的状态，我们认为其遭遇了较强横风或类似恶劣天气，破坏了飞机的稳定状态。
- 针对“航线 5”，预警可视化图见图 23。此次降落在 0-2.5s 的时间段内总体下降较为平缓，但在 2.5s 至 5.0s 这一时间段内下降突然加快，我们分析认为这可能于人为干预有关，如：50ft 至接地距离过远，飞行员须尽快使飞机接地，并脱离跑道。
- 针对“航线 6”，预警可视化图见图 24。此模型从杆量和盘量的角度来看变化幅度较小，总体较为平稳。但我们发现，其坡度变化较为明显，我们分析认为其在降落过程中飞行速度较慢同时遭遇大风或顺风情形，致使飞机摆动，在 7.5s 之后，即起落架完全接地后杆量发生了较大突变，我们认为此次着陆过程中接地偏重。
- 针对“航线 7”，预警可视化图见图 7。在此次着陆过程中，我们发现在起落架完全接地后杆量并未发生明显变化，此次降落过程较为平缓。值得注意的是，此次航班降落过程中整体向右偏转，我们认为飞机在降落过程中遭遇了较强横风，一定程度上影响了飞机的坡度，干扰飞行员正常的飞行操作。

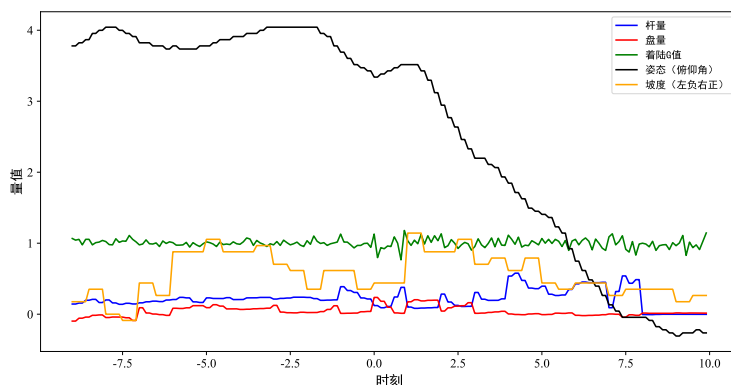


图 7 航班 7 着陆过程指标量值实时监控

- 针对“航线 8”，预警可视化图见图 8。在此次着陆过程中，飞行员选择了保持相对稳定的姿态（俯仰角）着陆，从杆量变化来看，在飞机完全接地时，杆量变化量极小，可见此次降落的接地过程较为平稳，进近过程受环境影响大，飞机摆动较大。

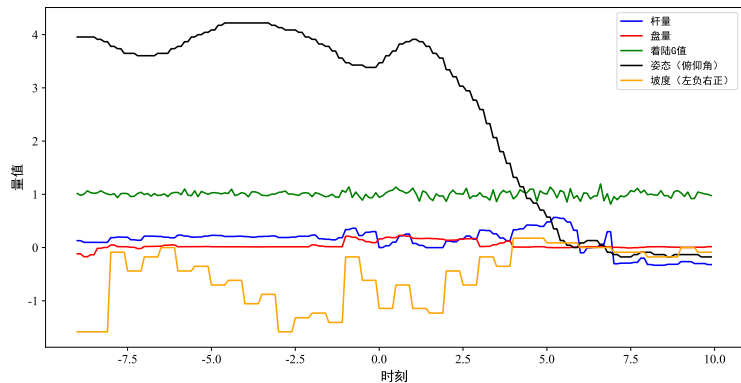


图 8 航班 8 着陆过程指标量值实时监控

5.3 问题三模型的建立与求解

对于问题三，我们建立了“超限事件-季度”，“超限事件-飞行阶段”，“超限事件-航线”“警告级别-飞行阶段”分析模型架构，尽可能多维分析超限的不同的情况及基本特征。

5.3.1 多层分析模型架构的建立

附件 2 中主要提供了“警告级别”“机号”“目的机场”“时间日期”“起飞机场”“超限名称”“飞行阶段”以及“月份”的数据，首先我们对数据进行了预处理，剔除超限名称中“未知”及空白部分的无用数据集，而后我们比较了各因素之间的关联性，发现超限事件与季度（时间）、飞行阶段、航线存在一定联系，警告级别与飞行阶段存在一定联系，故我们剔除其余关联度较低的指标“机号”“月份”，其余因素视为关键因素，建立相关模型。

5.3.2 不同超限基本特征统计分析

对于“超限事件-季度”，我们首先分别选取 2015 年及 2016 年的第一季度、第二季度、第三季度和第四季度，分别统计两年四个季度的超限事件总数，建立“超限事件-季度”模型并将其可视化，见图 9。我们分析得出 2015 年和 2016 年存在一定的共性：两年均出现一二季度超限事件总数远远多于三四季度，故我们认为当地一二季度存在较强影响飞行安全的因素，超限事件的发生于季度存在一定关联。

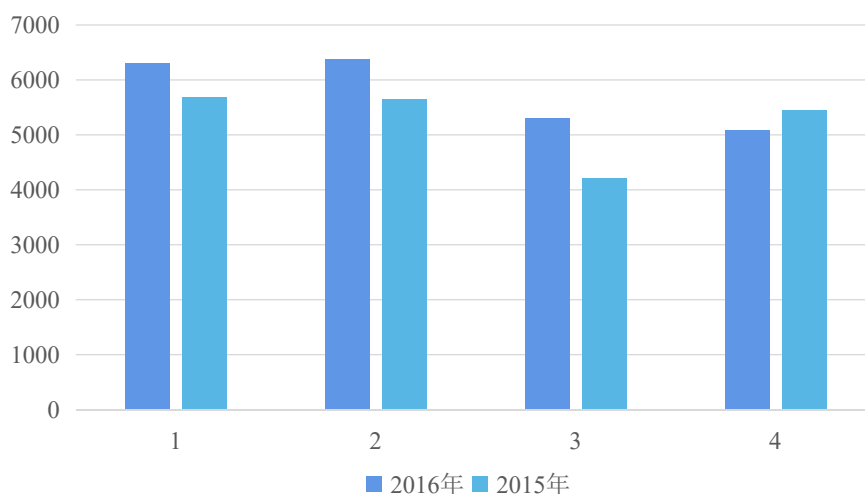


图 9 超限事件-季度统计分析结果

针对“超限事件-飞行阶段”，我们分别统计了着陆、空中、进近、地面（起飞及着陆）阶段的超限事件总数，其中着陆 26406 次，空中 11119 次，进近 5591 次，（着陆）地面 398 次，（起飞）地面 158 次，起飞 148 次，见图 10。分别占比 60.2 %，25.38 %，12.77 %，0.92 %，0.37 %，0.36 %，通过该模型我们发现超限事件主要发生在着陆、空中、进近过程中，显然超限事件与飞行阶段有较强的关联。同时我们还绘制空中、进近及着陆阶段超限事件词云图，如图 12~图 14所示。

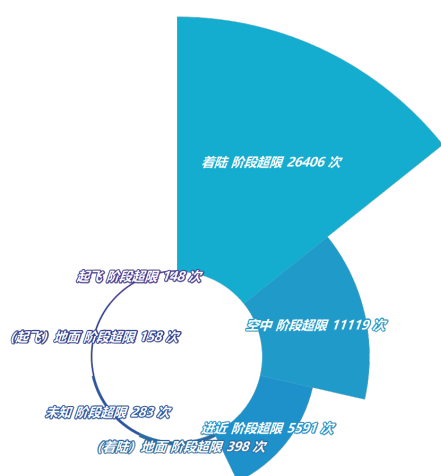


图 10 超限事件-飞行阶段统计分析结果

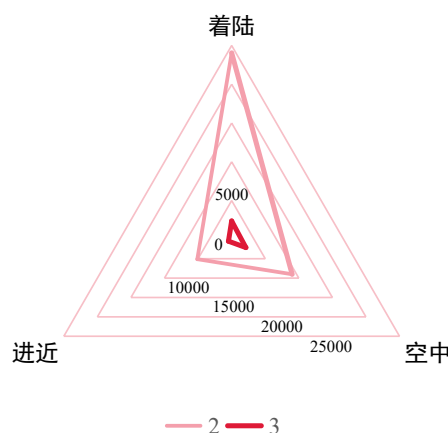


图 11 警告级别-飞行阶段统计分析结果

对于“超限事件-航线”，我们分别统计了每个航线发生超限的次数，发现机场 68, 机场 89, 机场 27 所在的航线中发生超限的次数远超其他航线，次数都超过了 1000，机场 68 发生的超限次数更是达到了 20000 次。我们由此分析出个别航线对超限发生的次数有一定的影响，这与航线中目的机场和起飞机场的安全管理，环境，航班密度有关。



图 12 空中超限事件

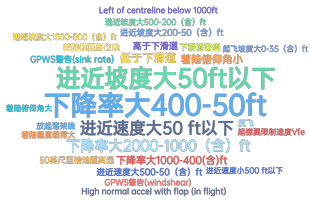


图 13 进近超限事件



图 14 着陆超限事件

针对“警告级别-飞行阶段”，我们对发生超限最多的三个飞行阶段的警告等级占比进行了绘图，如图 11 所示。我们发现对于不同飞行阶段，各警告等级占比不同，其中空中阶段的高级别警告占比最大，达到了 19%，这反应了在空中发生安全事故的危险程度更高，空中发生的超限更容易产生严重的后果，同时空中发生的超限次数占比较大，所以对航空安全来说，保护空中飞机平稳飞行格外重要。

5.4 问题四模型的建立与求解

对于问题四，我们首先附件 3 的数据特点，我们发现附件 3 由 2367 行数据与 197 列指标组成，是基于飞行参数对机组人员飞行技术探讨的大体量、高维度的数据。首先，我们需要对原始数据表进行预处理，包括空缺值、异常值、重复值、标签编码等操作，从而获得纯净数据。之后观察数据，进行初步降维，剔除方差较小的列数据，提升模型的预测效率。之后对数据进行标准化处理，通过 PCA-CVCR 的分析，确定保留指标的个数，再通过随机森林 (Random Forest, RF) 及极端梯度提升 (eXtreme Gradient Boosting, XGBoost) 模型，对数据建立多分类预测模型，并分析各指标的重要程度，进行第二次降维，选择合理指标，建立最终 XGBoost 模型，并分析模型的效果，计算模型的准确率、平均绝对误差、均方误差以及均方根误差，同时进行 5 折交叉验证，以及绘制模型的分类报告、混淆矩阵热力图、ROC/AUC 曲线等，综合评价模型的效果。

5.4.1 附件 3 数据预处理

对于附件 3，我们通过以下步骤对数据进行预处理：

- **空缺值处理：**通过观察，我们发现该数据集存在多列数据大部分缺失，综合分析，我们确定 20% 阈值进行剔除列数据，即若该列数据缺失率超过 20%，则剔除该列数据，经过统计，共计 52 个列数据；同时，若该列数据缺失率小于 20%，采用众数填充的方式进行。
- **部分列数据剔除（初步降维）：**通过观察，我们发现该数据集存在多列其下各自数据一致的情况，分别是“机型”“TO Gate 1”“TO Gate 2”“TD Gate 3”“TD Gate 2”“TD Gate 1-1”“TO_Vr”，同时包括“落地主操控”，这些指标对我们预测几组飞行技术影响很小，趋近于 0，因此，我们将其剔除。
- **标签编码：**为了让模型更多地挖掘数据隐含的信息，我们需要对数据形式为字符型数据进行便签编码，分别是“V2_Method”“Vref_Method”“RoD_Method”“MACH_Method”

“落地主操控人员资质”，这里我们利用 Python 中 sklearn 库 preprocessing 模块的 LabelEncoder 进行处理。

- **数据标准化:** 为了避免数据量纲对模型的影响，我们需要对数据进行 Z-score 标准化，处理过程同前文分析，见[附件 1 数据预处理及可靠性研究](#)。

5.4.2 多分类模型的建立

这里我们建立随机森林 (Random Forest, RF) 及极端梯度提升 (eXtreme Gradient Boosting, XGBoost) 模型，过程如下分析。

随机森林 (Random Forest, RF) 是由多棵决策树 (Decision Tree) 进行组合后对预测结果投票或取均值的一种算法^[10]。其有分类和回归两种模型，对于本题，我们选择分类模型。其伪代码如[Algorithm1](#)所示。

Algorithm 1: 随机森林 (RF)

```

Data: 数据集  $\mathcal{D}$ 

1 function DTree( $\mathcal{D}$ )
2 if Termination then
3   return base( $g_t$ )
4 else
5   learn  $b(x)$  并且依据  $b(x)$  划分  $\mathcal{D}$  为  $\mathcal{D}_C$ 
6   build  $G_C \leftarrow \text{DTree}(\mathcal{D}_C)$ 
7   return  $G(x) = \sum_{C=1}^C \mathbb{I}[b(x) = C] G_C(x)$ 
8 end

9 function RandomForest( $\mathcal{D}$ )
10 for  $t = 1, 2, 3, \dots, T$  do
11   request 数据集  $\tilde{\mathcal{D}}_t \leftarrow \text{BoostStrapping}(\mathcal{D})$ 
12   obtain DTree  $g_t \leftarrow \text{DTree}(\tilde{\mathcal{D}}_t)$ 
13   return  $G = \text{Uniform}(g_t)$ 
14 end

Result: 随机森林模型  $G = \text{Uniform}(g_t)$ 

```

极端梯度提升 (eXtreme Gradient Boosting, XGBoost)。XGBoost 算法是一种基于树模型的优化模型，其将弱分类器组合，训练出一个较强的分类器。该算法通过多次迭代，生成一个新的树模型用于优化前一个树模型，随着迭代次数的增多，该模型的预测精度也会相应提高^[11]。

记通过数据处理后的数据集特征为 $R(x_{ij})_{m \times n}$ ，表示其包含 m 个用户， n 个特征，在训练中形成的 CART 树的集合记为 $F = \{f(x) = w_{q(x)}, q: \mathbf{R}^n \rightarrow T, w \in \mathbf{R}^T\}$ ，其中 q 为树模型的叶节点决策规划， T 为某一树模型叶节点数量， w 为叶节点对应的得分^[12]。对于预测的 y 值，其计算公式为

$$\hat{y} = \varphi(x_i) = \sum_{k=1}^K f_k(x_i) \quad (24)$$

XGBoost 算法在每一次迭代过程中会保存前面所学习的模型，会将这些模型加入到新一

轮迭代过程中，因此我们记第 i 个模型为预测结果为

$$\hat{y}_i^{(t)} = \hat{y}_i^{(t-1)} + f_t(x_i) \quad (25)$$

XGBoost 算法的目标函数计算公式如下

$$L^{(t)} = \sum_{i=1}^n l(y_i, \hat{y}_i^{(t-1)} + f_t(x_i)) + \gamma T + \frac{1}{2} \lambda \sum_{j=1}^T w_j^2 + \text{const} \quad (26)$$

上述公式中， l 为模型误差损失，描述在该模型下预测值与实际值之间的出差异损失， Ω 为模型叶节点的正则项惩罚系数， γ 与 λ 为模型的超参数^[12]。通常情况下，我们难以用枚举法得到在模型中所训练出来的树结构，因此这里采用贪婪算法，从单叶子节点开始，通过迭代方法，将其加入到树结构中，从而得到最优解，其计算公式^[13]如下

$$\mathcal{L}_{split} = \frac{1}{2} \left[\frac{(\sum_{i \in I_L} g_i)^2}{\sum_{i \in I_L} h_i + \lambda} + \frac{(\sum_{i \in I_R} g_i)^2}{\sum_{i \in I_R} h_i + \lambda} - \frac{(\sum_{i \in I} g_i)^2}{\sum_{i \in I} h_i + \lambda} \right] - \gamma \quad (27)$$

其中 $I_j = \{i | q(x_i) = j\}$ 为叶节点 j 上的样本集合^[12]，且有

$$g_i = \partial_{\hat{y}^{(t-1)}} l(y_i, \hat{y}_i^{(t-1)}) \quad (28)$$

$$h_i = \partial_{\hat{y}^{(t-1)}}^2 l(y_i, \hat{y}_i^{(t-1)}) \quad (29)$$

通过上述分析，我们可以得到 XGBoost 算法简图，如图 15 所示。

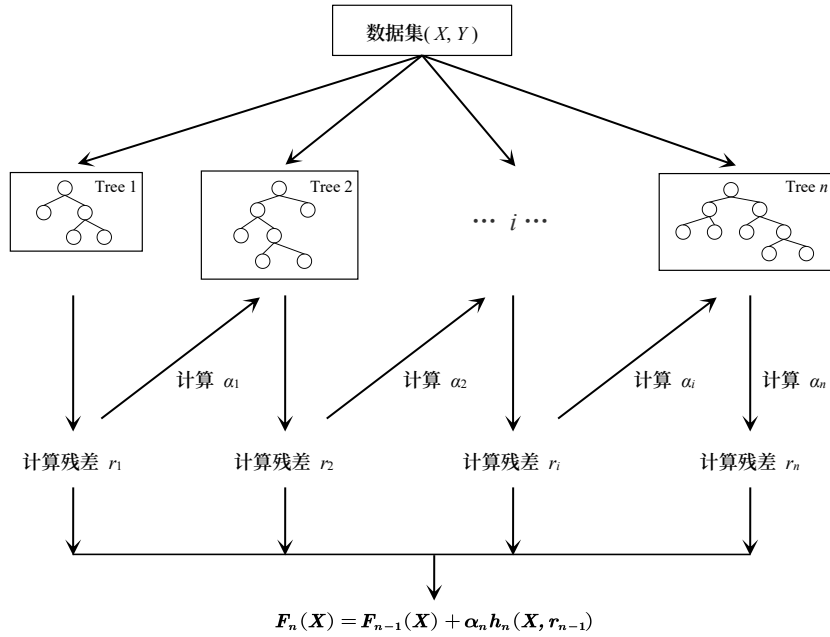


图 15 XGBoost 算法简图

对于该数据集，我们利用得到的预处理后的数据进行训练、测试⁵，上述量模型效果见表 5。

表 5 RF 与 XGBoost 初次学习效果

模型	准确率
RF	0.6893
XGBoost	0.8049

5.4.3 PCA-CVCR & RF-XGBoost 数据降维

为了提升模型的效果，提升学习、预测效率，我们采用 PCA-CVCR&RF-XGBoost 数据降维进行特征工程，具体过程如下：

- **PCA-CVCR:** 该模型用于对原数据进行累计方差贡献率解释，确定指标个数，在上文已经提及，这里不再赘述，见[筛选影响飞行安全的重要性指标](#)。
- **RF-XGBoost:** 该组合模型综合上述两模型，绘制重要程度排序及量化重要程度，从而确定影响机组飞行技术评估的重要性因素。

经过上述操作，我们首先得到 PCA-CVCR 图示，见图 16。

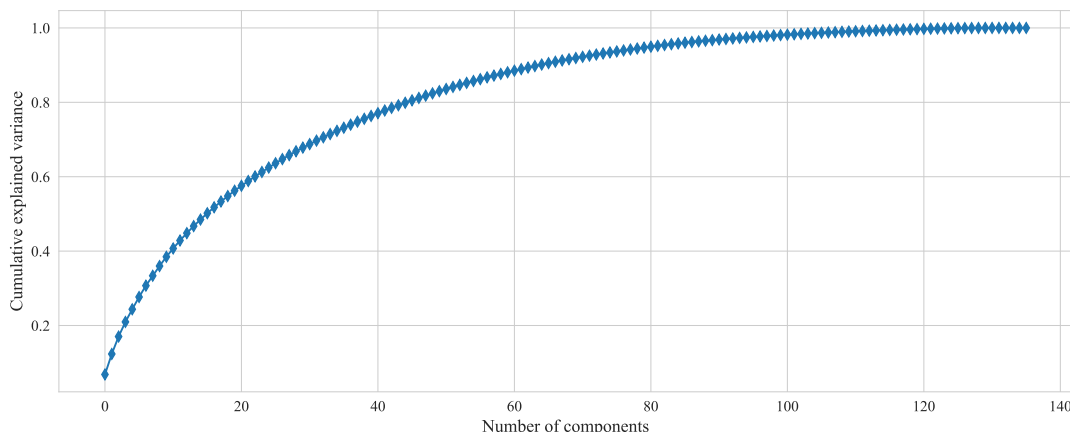


图 16 影响机组飞行技术评估的指标累计方差解释

通过观察上图，我们可以发现，该数据集维度高，在指标个数为 120 左右时，累计解释方差才逐渐收敛于 1.0，则对于该数据，大多对飞行参数指标均对机组飞行技术的评估有一定影响，因此仅从该方面，我们还尚且不能确定保留下的指标数几对应指标，因此这里我们再依据[多分类模型的建立](#)，得到各指标对评估的影响量化程度，对于 RF 排序见图 17，对于 XGBoost 排序见图 25。⁶

⁵这里我们划分训练与测试集比例为 9:1。

⁶由于 XGBoost 重要度排序图示篇幅过大，因此我们将其放置于附录中。

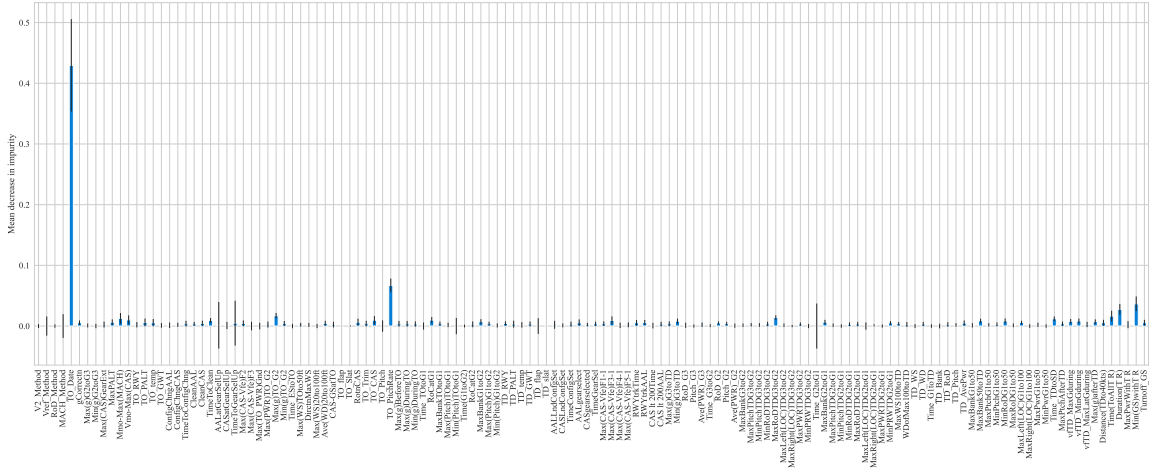


图 17 RF 重要度排序

根据上述两图结果，我们发现对于大多数指标其对机组飞行技术的评估影响均在一致范围内，仅有少数重要性程度非常低，因此我们着重分析 RF 与 XGBoost 的排名后 10 个指标，综合分析，最终选择剔除 5 列指标，分别为“CASgearselcted”“MinPRWTDG2toG1”“MaxLeft-(LOC)TDG2toG1”“V2_Method”“MaxRight(LOC)TDG3toG2”。

通过上述处理后，原数据集从 196 维度降维至 127，这与我们先前利用 PCA-CVCR 分析的保留指标在误差范围内一致。

5.4.4 新数据集模型的建立与求解

通过上述降维处理后，我们再次利用 RF 及 XGBoost 模型，对新数据集进行训练、测试，这里我们比例划分依旧为 9 : 1。但我们还发现对于“不同资质”这一列资质为 C 的落地主操控人员只有两人，仅占附件 3 所给人员的 0.0844%，数据量过少，且两条数据时间间隔非常久，利用价值较低，若只根据这两个数据建立出的资质的评价标准模型，得到的结果准确性低。因此为平衡多分类样本，我们将 C 类剔除，保留 A、F、J、M、T 类别，利用 XGBoost 模型进行多分类预测学习。

通过分析降维处理后，模型精度有一定提升，较原先提升 5.8915%。同时，我们计算出模型的准确率 (Accuracy)、平均绝对误差 (Mean Absolute Error, MAE)、均方误差 (Mean Square Error, MSE)，最终结果见表 6。对于多分类模型，该三项指标，计算公式如下：

- 准确率

$$\text{Accuracy} = \frac{N_{\text{TruePredict}}}{N_{\text{Sample}}} \quad (30)$$

其中， $N_{\text{TruePredict}}$ 为预测正确的样本数， N_{Sample} 为被预测的样本总数；

- 平均绝对误差

$$\text{MAE} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n |y_i - \hat{y}_i| \quad (31)$$

其中， y_i 为实际值， \hat{y}_i 为预测值；

- 均方误差

$$\text{MSE} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2 \quad (32)$$

- 均方根误差

$$\text{RMSE} = \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2} \quad (33)$$

表 6 XGBoost 模型最终效果

评价指标	初始	最终	提升（较原先）
准确率	0.8049	0.8523	5.8915 %
平均绝对误差	/	0.2954	/
均方误差	/	0.7173	/
均方根误差	/	0.8469	/

但仅仅通过上述指标来判定模型的效果显然有片面的方面，因此在下文我们对模型进行五折交叉验证、绘制模型的分类报告、混淆矩阵热力图、ROC/AUC 曲线，综合评估模型效果。

5.4.5 预测效果分析

五折交叉验证（Cross-Validation, CV）。具体结果见[表 7](#)。

表 7 XGboost 模型五折交叉验证结果

CV=5, 准确率					均值	方差
0.8099	0.8052	0.7981	0.8380	0.8122	0.8127	0.0136

分类报告。分类报告包括每一类别的精确率（Precision），召回率（Recall），F1 分数值（F1-Score）。对于这三项值，其计算公式如下：

- 精确率

$$\text{Precision} = \frac{TP}{TP + FP} \quad (34)$$

- 召回率

$$\text{Recall} = \frac{TP}{TP + FN} \quad (35)$$

- F1 分数值

$$\text{F1} = \frac{2 \times \text{Precision} \times \text{Recall}}{\text{Precision} + \text{Recall}} = \frac{2TP}{2TP + FP + FN} \quad (36)$$

根据上述[\(34\) 式](#)、[\(35\) 式](#)、[\(36\) 式](#)，我们可以计算出模型对于每一类别的三项指标值，并绘制分类报告图，见[图 18](#)。

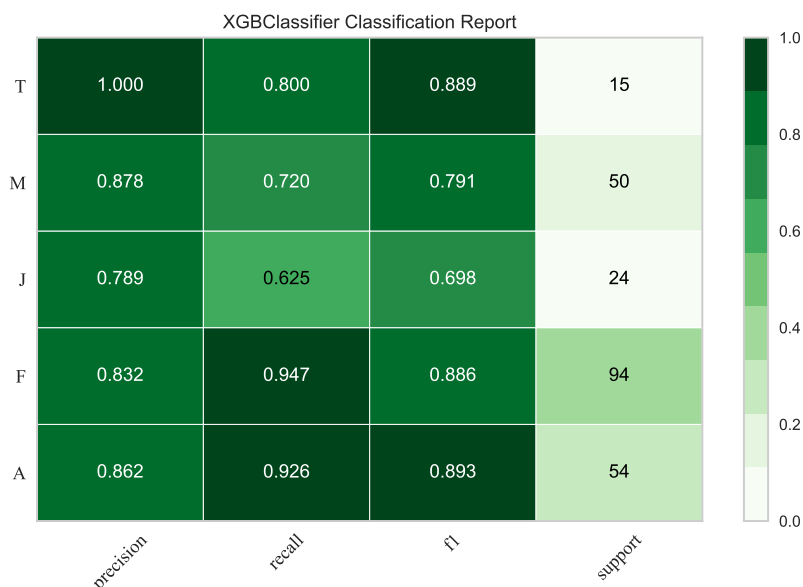


图 18 XGBoost 分类报告

混淆矩阵热力图。该图示的主对角线数据之和为模型预测准确的样本数。对于多分类模型，我们可以随机指定一类为正类，而其余就为对应的负类。这里我们需要引入四项值，分别为 TP 、 FN 、 FP 、 TN ，其中 T 为 True，F 为 False，这两个字母表示预测值与实际值是否相同；P 为 Positive，N 为 Negative，这两个字母表示预测出的是属于正类（阳性）还是负类（阴性）。而混淆矩阵热力图即为这些值组成，该图示可以直观地观察到预测准确与错误的情况，以及模型对于每一类别的区分程度，见图 19。

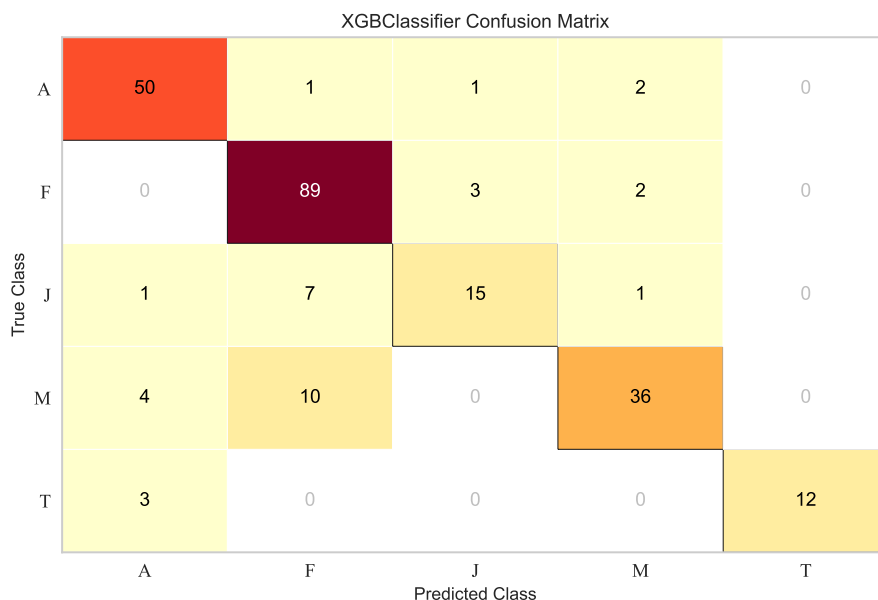


图 19 XGBoost 混淆矩阵热力图

ROC/AUC 曲线。在分析特征曲线及曲线下面积 (Receiver Operating Characteristic/Area Under the Curve, ROC/AUC) 图之前，我们需要了解相关参数：

- **灵敏度 (Sensitivity)**。灵敏度又被称为真阳性率，即 TP 率，定义为：

$$\text{Sensitivity} = TPR = \frac{TP}{TP + FN} \quad (37)$$

- **特异性 (Specificity)**。特异性又被称为真阴性率，即 TN 率，定义为：

$$\text{Specificity} = TNR = \frac{TN}{TN + FP} \quad (38)$$

- **1-Specificity**。称为假阳性率 (False Positive Rate, FPR)，定义为：

$$FPR = 1 - \text{Specificity} = \frac{FP}{FP + TN} \quad (39)$$

- **1-Sensitivity**。称为假阴性率 (False Negative Rate, FNR)，定义为：

$$FNR = 1 - \text{Sensitivity} = \frac{FN}{FN + TP} \quad (40)$$

FPR 和 FNR 均对数据分布的变化不敏感^[14]，因此这两个指标可以用于在不平衡的数据上建立的模型效果的评价。

该可视化以每一类别的 $1 - \text{Specificity}$ 即 FPR 为横坐标，以 Sensitivity 即 TPR 为纵坐标，其可体现出模型的灵敏度与特异性之间的关系与差异。因此，该图的理想点位于左上角，即 $FPR = 0$ 且 $TPR = 1$ ，换言之，当曲线越靠近左上角，模型效果就越优。从而，我们可以得到另一项指标，即曲线下面积 (Area Under the Curve, AUC)，由上述分析可知，AUC 值越高，模型的整体效果也就越优。见图 20。

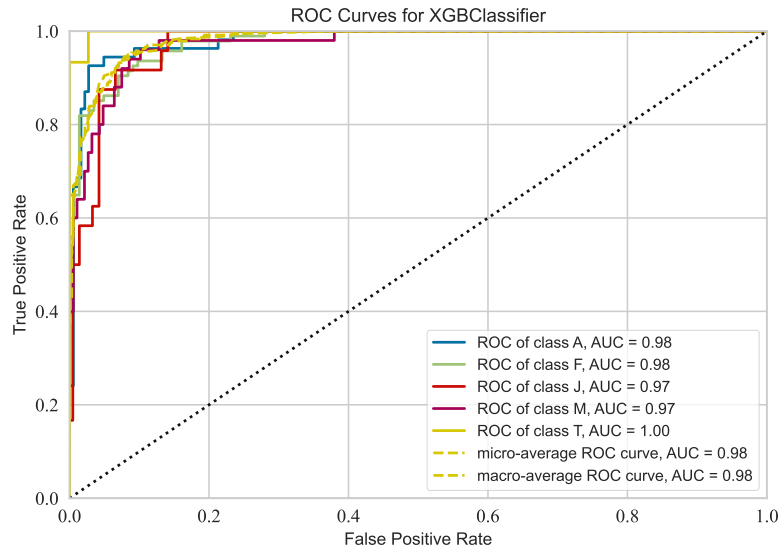


图 20 XGBoost ROC/AUC 曲线

通过综合分析上述评价结果，我们可以发现基于飞行数据对机组飞行技术的评估模型效果良好，无论是模型精度、平均绝对误差、均方误差还是均方根误差都较优秀，模型泛化能

力较强，分类效果优秀。

5.5 问题五模型的建立与求解

六、模型的评价与推广

6.1 模型的评价

- **模型的优点:**

1.

2.

- **模型的缺点:**

1.

2.

3.

- **模型的改进:**

1.

2.

3.

6.2 模型的推广

参考文献

- [1] 刘柳. 基于 QAR 数据的着陆阶段飞行风险研究 [D]. 重庆大学,2018.
- [2] 龙海江. 基于 QAR 数据的重着陆分析研究 [D]. 中国民用航空飞行学院,2020.DOI:10.27722/d.cnki.gzgmh.2020.000089.
- [3] QAR 数据为什么不能简单的清洗和修正? [EB/OL].<http://news.carnoc.com/list/593/593309.html>.
- [4] 使用 QAR 实现进近着陆指标评估设计思路浅析.[EB/OL].<http://news.carnoc.com/list/593/593265.html>.
- [5] CSDN. 【数据预处理】sklearn 实现数据预处理（归一化、标准化）[EB/OL].
https://blog.csdn.net/weixin_44109827/article/details/124786873.
- [6] 姚文字, 李杰, 李岩峰, 高娜, 王涛. 基于熵权法的呼吸机质量综合评价研究 [C]//. 中国医学装备大会暨 2022 医学装备展览会论文汇编（下册）.[出版者不详],2022:162-167.DOI:10.26914/c.cnkihy.2022.042155.
- [7] 谢赤, 钟赞. 熵权法在银行经营绩效综合评价中的应用 [J]. 中国软科学,2002(09):109-111+108.
- [8] 刘建新, 史志仙. 概率论与数理统计 [M]. 北京: 高等教育出版社,2016:115.
- [9] 司守奎, 孙玺菁. 数学建模算法与应用 [M]. 北京: 国防工业出版社,2022:264.
- [10] 饶雷, 冉军, 陶建权, 胡号朋, 吴沁, 熊圣新. 基于随机森林的海上风电机组发电机轴承异常状态监测方法 [J]. 船舶工程,2022,44(S2):27-31.DOI:10.13788/j.cnki.cbge.2022.S2.06.
- [11] 陈振宇, 刘金波, 李晨, 季晓慧, 李大鹏, 黄运豪, 狄方春, 高兴宇, 徐立中. 基于 LSTM 与 XGBoost 组合模型的超短期电力负荷预测 [J]. 电网技术,2020,44(02):614-620.DOI:10.13335/j.1000-3673.pst.2019.1566.
- [12] 杨贵军, 徐雪, 赵富强. 基于 XGBoost 算法的用户评分预测模型及应用 [J]. 数据分析与知识发现,2019,3(01):118-126.
- [13] Tianqi Chen and Carlos Guestrin. 2016. XGBoost: A Scalable Tree Boosting System. In Proceedings of the 22nd ACM SIGKDD International Conference on Knowledge Discovery and Data Mining (KDD '16). Association for Computing Machinery, New York, NY, USA, 785-794. <https://doi.org/10.1145/2939672.2939785>.
- [14] A.Tharwat, Applied Computing and Informatics (2018). <https://doi.org/10.1016/j.aci.2018.08.003>.
- [15] 郑薇. 基于 QAR 数据的重着陆风险评估及预测研究 [D]. 中国民航大学,2014.

附录

[A] 图示

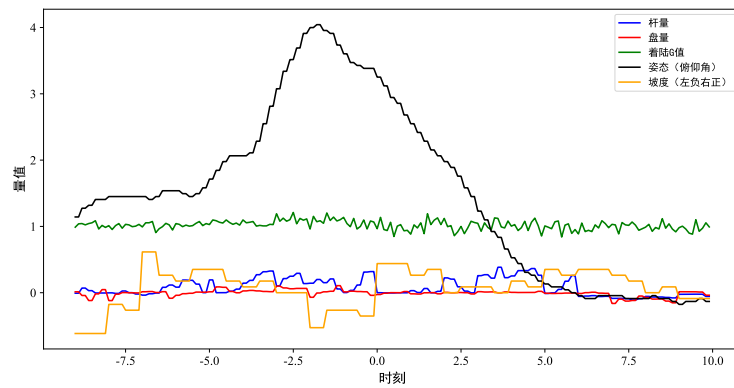


图 21 航班 2 着陆过程指标量值实时监视

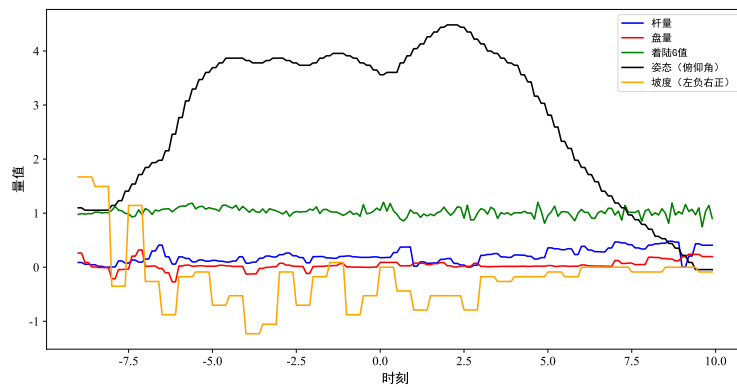


图 22 航班 4 着陆过程指标量值实时监视

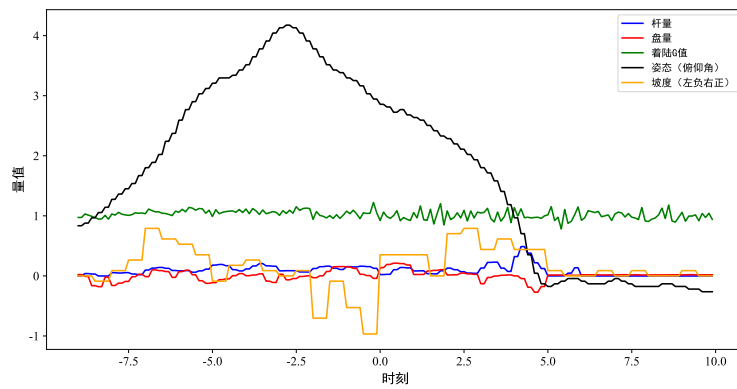


图 23 航班 5 着陆过程指标量值实时监视

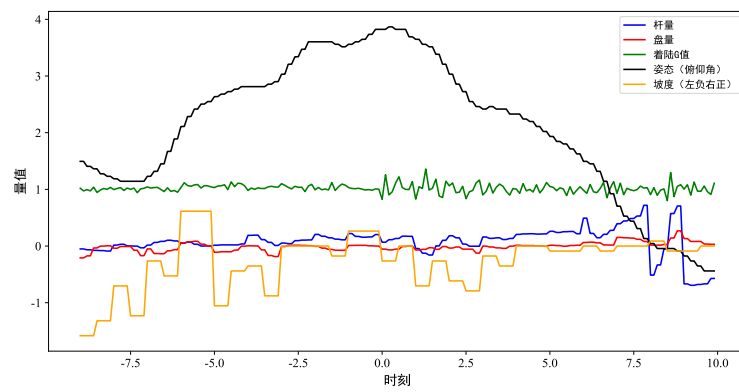


图 24 航班 6 着陆过程指标量值实时监视

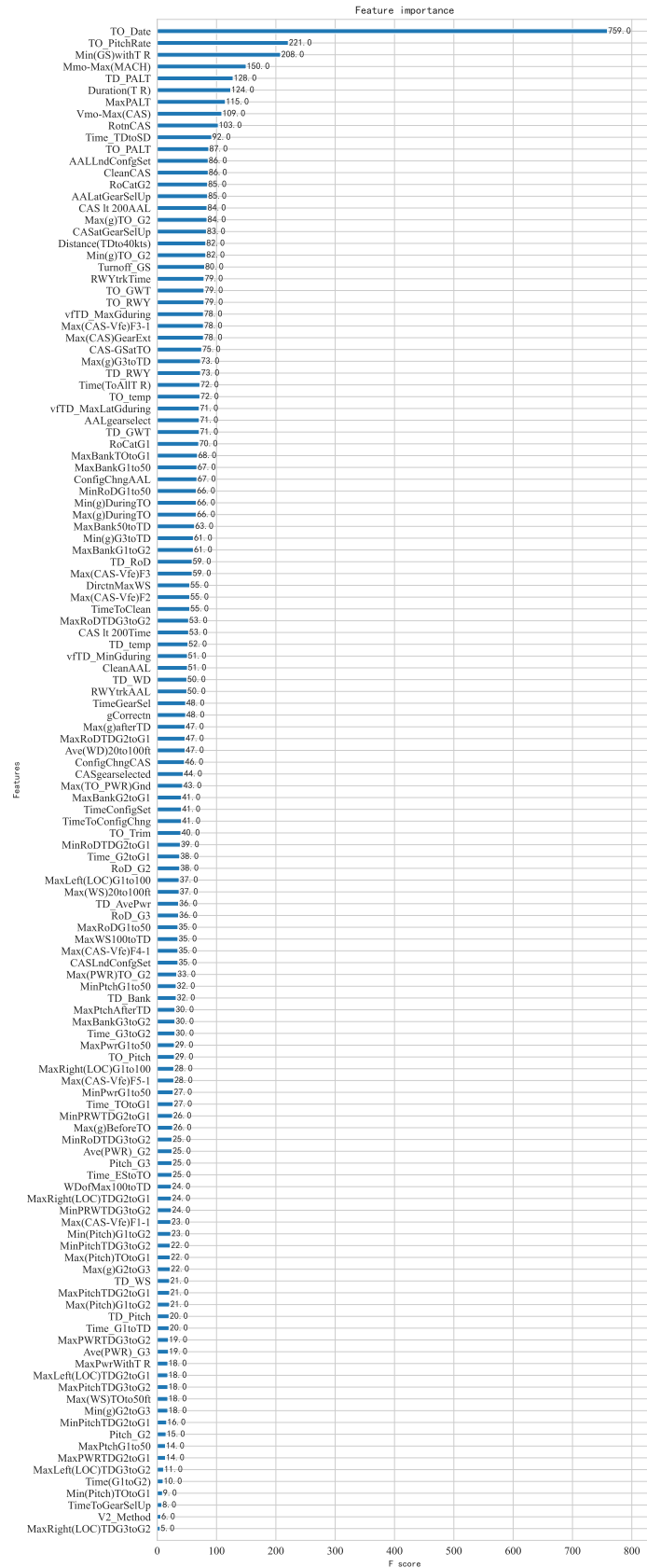


图 25 XGBoost 重要度排序

[B] 支撑文件列表

支撑文件列表如下（列表中不包含原始数据集）：

[C] 使用的软件、环境

为解决该问题，我们所使用的主要软件有：

Python 环境下所用使用到的库及其版本如下：

[D] 问题解决源程序

D.1

```
1 import numpy as np
```
