管制岗位资格考核报告表（进近）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 姓名： | | 考核岗位（模拟机练习号）： | | □现场 □模拟机 |
| **考核目的：**  □获取执照  □放单  □资质排查  □复职  □其他： | **天气：**  **军航活动：** | 指挥架次：  □80%通行能力  □100%通行能力  □130%通行能力  □其他： | **复杂程度：**  □简单  □偶尔复杂  □比较复杂  □非常复杂  **□特情** | 考核时间（PEK）  日期：  从： 时 分  到： 时 分 |
|  | 评价项目 | | | 扣分 |
| 通话 | 1. 熟练使用中英文标准陆空通话用语，口齿清晰 (2’) | | |  |
| 1. 陆空通话简洁明了、无理解歧义 (2’) | | |  |
| 1. 能及时发现并纠正自身、机组通话中的错误 (5’) | | |  |
| 1. 通话时机和技巧恰当，语音、语速、语调适当 (1’) | | |  |
| 1. 协调通话简洁明了，协调意图表达清晰 (1’) | | |  |
| 1. 陆空通话和协调用语中只包括与工作有关的内容 (1’) | | |  |
| 1. 初次联系通话时带有本单位名称，脱波时指明下一扇区或管制单位名称 (1’) | | |  |
| 识别 | 1. 按规定对航空器进行雷达识别，当有多个雷达目标可能产生混淆时，应使用位置报告，应答机识别（SPI）等多种手段辅助判断，确保识别的正确 (5’) | | |  |
| 监听复诵 | 1. 发布指令等待机组完整复诵指令及呼号并复核后再进行标牌操作等确认动作(5’) | | |  |
| 1. 对机组发话内容存在疑问或没听懂时立刻去证实 (5’) | | |  |
| 协调配合 | 1. 协调移交规范(1’) | | |  |
| 1. 能将飞机相关信息（机组偏航意图、不正常情况等）及时通知有关单位(1’) | | |  |
| 1. 管制协调的结果责任明确，不会危及航空器的间隔 (4’) | | |  |
| 1. 以合作的态度进行协调，相互配合 (1’) | | |  |
| 1. 监控严密、相互提醒 (1’) | | |  |
| 管制意识  和判断力 | 1. 正确理解管制工作的优先等级 (1’) | | |  |
| 1. 主动管制（雷达引导、速度调整等）(2’) | | |  |
| 1. 空中交通的计划和排序，加速空中交通有序流动 (2’) | | |  |
| 1. 预案合理，指令明确，避免频繁改变预案或更正指令 (2’) | | |  |
| 1. 具备保证安全间隔的意识、冲突调配和精力分配得当 (2’) | | |  |
| 1. 管制决策考虑航空器性能以及机载设备的性能限制 (1’) | | |  |
| 1. 不间断扫视、监控管制责任范围内所有飞行动态（包括自己扇区管辖下及不直接管辖但有潜在冲突的目标），具备全局意识 (2’) | | |  |
| 1. 对相似航班号重视，有意识对机组进行提醒或做相应标记 (1’) | | |  |
| 1. 管制指令发布完整、正确和及时 (1’) | | |  |
| 1. 使用不会给其他管制员增加工作量和压力的管制方法和程序，为下一个扇区或管制单位管制员创造良好的工作条件 (1’) | | |  |
| 1. 提供天气、冲突、活动等必要飞行情报，具有管制服务意识 (1’) | | |  |
| 1. 发现航空器或自己存在的错误并迅速采取行动修正 (5’) | | |  |
| 1. 处于移交状态下的航空器不存在潜在冲突或其他可能失去间隔的状态 (3) | | |  |
| 方法和程序 | 1. 不存在脱波过早现象（包括电子移交过早） (1’) | | |  |
| 1. 遵守本单位管制移交协议和运行手册规定 (2’) | | |  |
| 1. 目视间隔的理解与应用(5’) | | |  |
| 1. 防止“错忘漏”措施的执行（进程单、标牌等） (2’) | | |  |
| 1. 必须连线的潜在冲突水平间隔大于7.5小于15公里未连线（2’） | | |  |
| 1. 指挥航空器穿越过渡高度或过渡高度层时，指令中未包含气压基准(3’) | | |  |
| 1. 引导航空器截获航道的夹角不符合规定；引导航空器穿越最后进近航道时未提前通报机组并说明原因(2’) | | |  |
| 1. 交接班做到交清接明，内容清楚完整，重叠充分 (3’) | | |  |
| 1. 标牌和进程单的操作、输入或填写正确、符合规范 (2’) | | |  |
| 设备操作 | 1. 主用设备显示器调整在适当的范围，高度过滤正确( (1’) | | |  |
| 1. 正确设置、检查和处理管制席位设备显示信息 (1’) | | |  |
| 1. 熟练操作和使用雷达监视、内话等生产系统 (2’) | | |  |
| 1. 了解备份自动化系统和内话系统的使用和切换方法(2’) | | |  |
| 特情处置 | 1. 冲突解脱时迅速判明形势，指令恰当、及时 (5’) | | |  |
| 1. 冲突解脱时能使用关键词向机组表明情况紧急以争取其配合 (3’) | | |  |
| 1. 熟练使用特情处置检查单，处置程序、方法与应急手册相符(5’) | | |  |
| 1. 能迅速从设备故障和紧急情况中恢复 (2’) | | |  |
| 1. 正确处置相关告警信息(3’) | | |  |
| 一票否决项 | **因本人判断、调配等原因，出现违反雷达间隔、尾流间隔标准的情况或导致航空器进入危险区、限制区、禁区以及航空器低于 MVH 的情况；使用错误的气压基准面或发布错误的气压值（12**’**）** | | |  |
| **关键指令（高度、航向、进近许可等）发错，或机组关键令复诵错误，或机组未复诵关键指令，管制员未能及时发现并纠正，并因此需要采取紧急避让措施（12**’**）** | | |  |
| **必须连线的潜在冲突小于7.5公里未连线（12'）** | | |  |
| **存在较为明显的不良管制习惯，如关键通话用语不规范或因通话技巧不足（语速、语调、节奏、发音）容易导致机组误听、发布高度指令不扫视周边而发出带冲突指令等（12**’**）** | | |  |
| **无法控制指挥节奏，处于明显失控状态，丧失情景意识，无管制预案、指挥被动且效率低下，本人技术能力尚不足以应对考核（12**’**）** | | |  |
| **因管制原因导致通信失效的情况（12**’**）** | | |  |
| **特情处置或是冲突解脱与规定程序明显不符、特情通话用语不熟练或不规范，导致与机组沟通不畅或冲突加剧，处置效果不佳（12**’**）** | | |  |
| **工作态度较差、不尊重检查员，对检查考核存在抵触情绪（12**’**）** | | |  |
| 五边精细化 | **AA或ADA未达标（**3’-4’**），扣分参考中南地区五边精细化指标** | | |  |
| 其他 |  | | |  |
| **考核情况记录：** | | | | |
| **考核人签名： 陪考教员签名： 申请人签名：** | | | | |
| **考核结果** | | | | |
|  | | | | |

**说明：考核人在扣分栏填入对应项目应扣除的分数。以“正确处置相关告警信息(3’)”为例，违反一次，则扣除3分；项目扣分采用累加制，若考生在考核中三次违反本条，则在相应的“扣分”栏扣除9分。考核人在“考核结果”栏填入分数。**