

民航局文件

民航规〔2026〕4号

关于印发《循证训练（EBT）实施 管理规定》的通知

民航各地区管理局，各运输航空公司：

为有序推进飞行员技能全生命周期管理体系（PLM）建设，进一步规范循证训练（EBT）实施工作，民航局制定了《循证训练（EBT）实施管理规定》。现印发你们，请各单位认真学习，结合实际做好驾驶员训练管理相关工作。





咨询通告

中国民用航空局

文 号：民航规〔2026〕4号

编 号：AC-121-FS-138R2

下发日期：2026年2月5日

循证训练（EBT）实施 管理规定

目 录

第 I 部分 总则	1
1 目的	1
2 适用范围	1
3 参考资料	1
4 背景及基本概念	2
4.1 胜任力	2
4.2 CBTA和EBT	3
4.3 CRM和TEM	5
4.4 EBT/CRM/TEM的关系	6
4.5 PLM	7
5 修订说明	9
6 生效与废止	10
第 II 部分 初阶循证训练（EBT）	11
7 初阶EBT准备	11
7.1 初阶EBT组织管理	11
7.2 初阶 EBT 人员管理	13
7.3 课程开发	28
7.4 初阶 EBT申请	35
7.5 初阶EBT的局方监督和检查	39
8 初阶 EBT 实施	41
8.1 课程实施	41
8.2 EBT 评分标准	43
8.3 EBT评分数据的收集和使用	45
8.4 针对性训练和补充训练建议	46
8.5 教员标准化和教员一致性	47
9 初阶EBT评估	50

9.1 初阶EBT效果评估及改进	50
9.2 训练数据管理	52
9.3 初阶 EBT 经验转化	55
9.4 初阶EBT监察员培训	55
第 III 部分 中阶循证训练（EBT）试点	57
10 中阶EBT试点准备（留空）	57
11 中阶EBT试点实施（留空）	57
第 IV 部分 高阶循证训练（EBT）试点	57
12 高阶EBT试点准备（留空）	57
13 高阶EBT试点实施（留空）	57
14 高阶+EBT试点准备（留空）	57
15 高阶+EBT试点实施（留空）	57
第 V 部分 附件	58
附件A： 术语定义	58
附件B： 缩略词	63
附件C： EBT检查单	65
附件D： PLM胜任力及行为指标框架	68
附件E： EBT中的复杂状态预防和改出训练（UPRT）符合方式	81
附件F： 特定运行或机型	85
附件G： 初阶EBT熟练检查合规性检查单	86
附件H： 工作单（样例）	91
附件I： EBT场景研发及测试流程	96
附件J： 故障等效性	101
附件K： 行业安全建议	103
附件L： 常见问题和回答	104
附件M： 核心胜任力详解	105

第 I 部分 总则

1 目的

为有序推进飞行员技能全生命周期管理体系（PLM）建设，规范循证训练（EBT）实施工作，稳步探索各阶段可复制推广的EBT实施基本路径，为局方、CCAR-121部运营人和训练中心提供EBT工作指引，依据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121）、《飞行训练中心合格审定规则》（CCAR-142）、《关于全面深化运输航空公司飞行训练改革的指导意见》（民航发〔2019〕39号）和《中国民航运送航空飞行员技能全生命周期管理体系建设实施路线图》，制定本咨询通告。

2 适用范围

本咨询通告适用于采用EBT方式实施定期复训和熟练检查的CCAR-121部运营人和训练中心。局方应当依据本咨询通告开展初阶EBT相关审定监察工作。

3 参考资料

《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121）

《民用航空器驾驶员合格审定规则》（CCAR-61）

《中国民航循证训练（EBT）数据报告》（IB-FS-OPS-012）

《人员执照的颁发》（国际民航公约附件1）

《航空器的运行》（国际民航公约附件6）

《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868）

《循证训练手册》（ICAO Doc 9995）

《Evidence-Based Training Implementation Guide》（IATA）

《Data Report for Evidence-Based Training》（IATA）

《 Competency Assessment and Evaluation for Pilots, Instructors and Evaluators》 (IATA)

《 Flight Crew Member Line Operational Simulations: Line-Oriented Flight Training, Special Purpose Operational Training, Line Operational Evaluation》 (FAA AC 120-35D)

《Evidence-Based and Competency-Based Training》 (EASA ToR & Concept Paper RMT.0599)

《 Implementation of Evidence-Based Training within the European Regulatory Framework》 (EASA ToR RMT.0696)

4 背景及基本概念

4.1 胜任力

4.1.1 飞行员的胜任力 (Competency) 是用来有效预测和评价飞行员工作绩效水平的一个重要维度，能够通过在特定条件下运用相关知识、技能和态度执行活动或者任务的行为予以显现和观察。

4.1.2 传统训练的特点是基于任务的，要求在规定的时间内完成指定科目，但由于模拟机科目对实际运行的真实性和复杂性体现不足，在模拟机中机组完美地完成任务，不代表其能够在真实运行环境中卓越地执行任务。在基于胜任力的培训和评估下，运营人需要从差错概念（即在培训环境中追求机组完美表现）转变为差错管理的概念（即在培训环境中，机组出现差错并展示自我纠正的能力）。为评估机组的表现，这意味着运营人应从追求机组完美表现转向追求机组可以卓越地展示胜任力和执行任务。

4.1.3 多国实践经验表明，EBT能够最大程度提高包括模拟机在内的各培训环节的培训效率，即通过有限的培训时间，最

大程度提升飞行员胜任力，增强对航线风险的应对，减少事故的发生。

4.2 CBTA 和 EBT

4.2.1 基于胜任力的训练和评估（CBTA）是以胜任力为框架基础和特征的培训和评估，强调绩效及衡量标准，并针对特定绩效标准开展培训。国际民航组织（ICAO）于2003年12月成立飞行机组执照和训练小组（FCLTP）。2006年，为满足《人员执照的颁发》（国际民航公约附件1）的要求，ICAO根据该小组的工作成果发布了《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868），其中包含了制定和实施“基于胜任力的训练和评估（CBTA）”程序的相关内容。

4.2.2 2006年，国际航空运输协会（IATA）与ICAO、国际航线驾驶员联合会（IFALPA）合作，在大量实证数据的基础上，编写并发布了《EBT数据报告》。该报告基于“循证”理念，设计针对从业人员核心胜任力的“循证训练（EBT）”体系，用于指导飞行员的定期复训和熟练检查。相关组织基于上述工作，于2013年发布《EBT实施指南》等若干指导性文件，并于近几年先后发布多个更新版本。中国民航于2024年12月发布了《中国民航循证训练（EBT）数据报告》，以国际航空运输协会（IATA）发布的《循证训练数据报告》框架和方法论为基础，补充中国民航范围内的循证依据，指导运营人科学的使用各种数据进行EBT课程开发。

4.2.3 EBT是符合《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868）对CBTA要求的典型解决方案之一。ICAO根据IATA的建议，于2013年修订《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868），引入“循证训练（EBT）”概念，并发布《循证训练手册》（ICAO Doc 9995）。这两份文件的修订与发布，为各国民

航局、运营人和经批准的训练机构对于《航空器的运行》（国际民航公约附件6）与《人员执照的颁发》（国际民航公约附件1）第1.2.5款“执照的有效性”中“定期复训和评估”的合规性提供更为详细的要求，同时进一步扩展了教员的资格要求。

4.2.4 EBT核心理念包括：

(1) 以一套规范的“胜任力和行为指标”框架为体系基础和训练目标。该框架是业界专家对于能够提升安全绩效的飞行员胜任力和表现的高度概括，既是整个EBT训练体系的基础，也是训练的目标。通过正确应用该框架，可以夯实学员的胜任力基础，提升学员“韧性或者复原力（Resilience）”能力，更好应对现实运行环境中的“灰犀牛”（可预测）和“黑天鹅”（不可预测）两类风险。

(2) 课程设计和教学过程符合“成人学习原理”。首先，在课程设计上，EBT遵循“实际体验 - 观察反思 - 总结规律 - 实践应用”的原理（David Kolb提出的学习圈理论）。其次，在教学过程中，EBT强调教员的能力和经验，需要教员在《训练大纲》和/或者《教员手册》的基础上根据学员的学习特点及时调整教学手段。最后，在飞后讲评阶段，强调正向引导，使用符合成人学习特点的“引导式教学法”，以提升教学效果。

(3) 数据驱动。首先，EBT中的训练主题的训练频次和训练框架，是基于目前业界最为详实、质量最高的数据收集和分析报告为基础而制定的。其次，EBT的课程设计符合《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868）中的ADDIE课程设计规范，即通过分析各类相关数据确定训练需求。最后，EBT也以高质量的训练数据输出为目标，输出的训练数据会成为下一周期EBT训练的数据来源之一，转化成为训练需求，最终形成闭环。

4.3 CRM 和 TEM

4.3.1 机组资源管理（CRM）

（1）机组资源管理指为达到安全、高效飞行目的，机组有效地利用所有可用资源（信息、设备、人力资源等）来识别、应对威胁，预防、识别、纠正差错，发现、处置非期望的航空器状态的过程。

（2）机组资源管理训练指运用课堂教学、模拟飞行训练、团队活动、案例分析以及角色扮演等方式促进机组掌握有助于安全、高效飞行的知识，并形成相应的态度和行为模式的过程。通过CRM训练，机组可以获取与团队工作有关的知识并形成有利于团队工作的技能与态度，从而促进飞行安全。CRM训练的目的是形成有助于机组协作的技能和态度以增进团队工作表现，此类技能可以通过一些可观察的、有效的行为指标来体现。CRM训练包括沟通、情景意识、工作负荷管理、决策、领导力与团队协作等方面。

注：CRM训练要求参考《机组资源管理（CRM）训练指南》（AC-121-FS-41R1）。

4.3.2 威胁与差错管理（TEM）

机组需要识别和管理影响飞行安全的风险（威胁和差错），威胁与差错管理（TEM）框架模型提供了一种提升机组主动管控风险的方法。

（1）威胁，指超出飞行机组成员影响范围发生的事件或者差错，其增加了运行复杂性，应当加以管理以保持安全裕度。在典型的飞行运行期间，飞行机组应当管理各种复杂事项，例如不利气象条件、地形复杂的机场、繁忙空域、航空器故障、以及驾驶舱外其他人员造成的差错，如管制员、乘务员或者机务人员。威胁和差错管理模型将此类复杂事项视作“威胁”，因

为此类复杂事项都有可能降低安全裕度，并对飞行运行造成负面影响。

(2) 差错，指导致偏离组织或者飞行机组的意图或者预期的飞行机组的作为或者不作为。未管理的或者管理不当的差错可能导致非期望的航空器状态。因此，运行环境中的差错往往降低安全裕度。差错可能是自发的（即和特定的、明显的威胁无直接联系），也可能与威胁相关，或者是差错链的一部分。例如不能保持稳定的进近参数、使用错误的自动化模式、未能进行必要的喊话、或者错误理解ATC指令。

(3) 非期望的航空器状态，指与安全裕度降低有关，以偏离运行期间常用参数（例如航空器位置或者速度偏差、飞行操纵装置的不当使用、或者不正确的系统构型）为特征的航空器状态。非期望的航空器状态通常被认为是征候或者事故的开端，因此应当由飞行机组进行管理。

(4) 威胁、差错、非期望的航空器状态，以及威胁与差错管理的详细介绍参见《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868）第II部分-第1篇-第6章“威胁与差错管理（TEM）”。

注：TEM在训练中的具体应用可参考《威胁与差错管理（TEM）模型应用指南》（IB-FS-OPS-014）。

4.4 EBT/CRM/TEM 的关系

4.4.1 EBT是以核心胜任力框架为基础，融合循证学理念发展而来的训练方法论，从战术层面规定了形成训练的良性循环应当依据“实证数据”，并建立数据与能力的映射关系，实事求是的形成闭环管理。

4.4.2 CRM包括如何处理人与人、人与机器、以及人与环境之间的关系，使之达到和谐统一，有利于合理分配各种资源，达到安全和高效飞行的目的。

4.4.3 TEM是一个概念性框架，有助于从运行的角度理解在动态和具有挑战性的运行环境中，人的绩效和安全之间的相互关系。

TEM作为训练和运行之间的桥梁，可以从以下三方面理解各相关要素的关系：

- (1) 飞行员胜任力体现了个人和团队的对策；
- (2) CRM技能被嵌入到飞行员胜任力之中；
- (3) CRM培训支撑飞行员技能的发展，并且作为TEM的应对策略。

4.4.4 EBT是一种基于核心胜任力的训练方案，CRM训练是针对非技术胜任力的训练，其与EBT的诸要素之间存在交集，EBT训练包含了CRM训练的模拟机实践阶段，CRM理论训练的普及工作是准备和实施EBT训练的必要条件。部分核心胜任力属于非技术胜任力，已被提升至与技术胜任力同等重要的地位。TEM是一个在航空业应用广泛的安全概念，从训练角度来看，将CRM作为TEM的工具可以有效提高运行的安全和效率。

4.5 PLM

4.5.1 2019年6月，中国民航局下发《关于全面深化运输航空公司飞行训练改革的指导意见》（民航发〔2019〕39号），明确了“基于飞行员岗位胜任力”和“基于实证”的飞行训练改革方向。2020年12月，中国民航局发布《中国民航运航空飞行员技能全生命周期管理体系实施路线图》，以CBTA和EBT的概念和应用为基础，结合国际经验与我国实情，创新性地提出了中国民航的“岗位胜任力”框架。“岗位胜任力”不仅包括国际上已有成功实践的“核心胜任力”，也涵盖国际上尚未形成成熟体系的“作风胜任力”和“心理胜任力”。

4.5.2 PLM全称是“飞行员技能全生命周期管理体系”（Professionalism Lifecycle Management System），其核心概念包括：

(1) 飞行员的“岗位胜任力”。“岗位胜任力”有三个支点——“核心胜任力、作风胜任力、心理胜任力”。核心胜任力及行为指标框架详见本咨询通告附件D。

(2) 循证。训练和评估应当基于可靠的数据，形成数据驱动。数据既包括运行数据和训练数据，也包括作风评价和心理测评等多源数据。

(3) 全生命周期。即要用一套体系，覆盖职业飞行员飞行生涯的全过程，包括参与商业运输飞行阶段和参与商业运输飞行前为获得相应基础能力的资质准备阶段。典型的全生命周期包括“飞行学员AB-initio、副驾驶F/O、机长PIC、型别教员TRI、检查员DPE”。

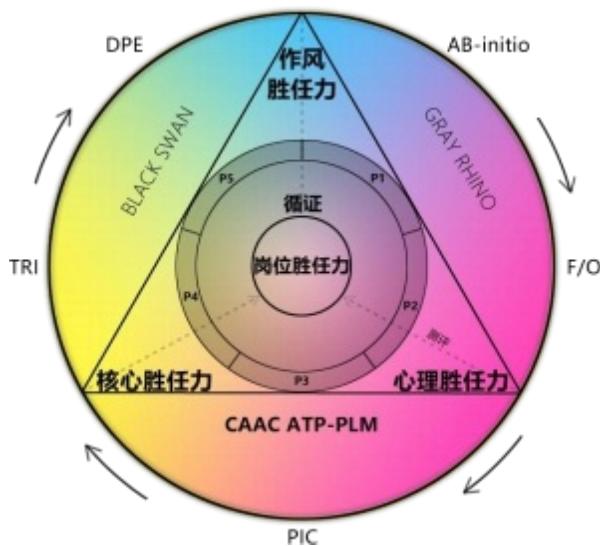


图1. PLM结构图

4.5.3 EBT 实施阶段

(1) 初阶EBT (Elementary Level - EL)：在运输航空飞行员定期复训和熟练检查环节，基于基础证据库，将传统检查方式与EBT相结合。基础证据库主要包括飞行数据（QAR）、航空安全报告、事件调查分析、事故或者征候调查报告等。

(2) 中阶EBT (Medium Level - ML) : 在初阶EBT的基础上扩展证据库。扩展证据库主要包括航线运行安全评估 (LOSA) 、模拟机训练数据、飞行员能力保持和衰退的科学研究及培训关键性分析等。航司需要通过全方位的证据梳理，参照EBT数据报告分析方法，得到契合自身的训练主题和相关频次以开展循证训练。

(3) 高阶EBT (Advanced Level - AL) : 在运输航空飞行员定期复训环节，基于扩展证据库和适用的作风胜任力/心理胜任力数据，实现EBT完全融合。

(4) 高阶EBT+ (Advanced Level+ - AL+) : 基于扩展证据库和作风胜任力、心理胜任力数据输入，将EBT扩展至执照和等级训练。

5 修订说明

自2021年7月民航局批复首家航空公司实施初阶EBT试点以来，EBT训练组织与实施流程逐步完善，对EBT方法论的理解与应用持续深化，实践经验和数据不断丰富。本次修订全面吸收了初阶EBT实施的经验，及时转化了EBT理论应用的中国化成果，为规范和指导初阶EBT的组织管理、人员管理、训练实施和局方监管，推动初阶EBT进入正式实施阶段提供了更为详尽的指导。

第二次修订的主要内容包括：整合了原咨询通告中常见问题和回答的相关内容；吸收转化了《循证训练（EBT）评分系统建设指南》（IB-FS-OPS-006）和《数据驱动的循证训练（EBT）课程研发指南》（IB-FS-OPS-007）相关核心内容；参考《循证训练（EBT）相关人员培训规范》（IB-FS-OPS-011），调整了初阶EBT各类人员的进入条件、培训流程和资质管理要求，保证EBT人员培训质量；细化了EBT课程开发相关指导；

强化了训练效果评估和改进指导，完善了初阶EBT监察员培训相关要求，进一步规范了初阶EBT的局方监管要求和流程。为增强内容的可理解性，第二次修订增加了部分样例，文件中所有的“样例”和“建议”仅供参考，不适用监管强制要求。

6 生效与废止

本咨询通告自2026年3月1日起生效，2023年4月15日下发的《循证训练（EBT）实施方法》（AC-121-FS-138R1）同时废止。

第 II 部分 初阶循证训练（EBT）

7 初阶EBT准备

7.1 初阶 EBT 组织管理

各初阶EBT申请单位应当加强组织管理，成立初阶EBT领导小组、办公室和工作小组，明确相关工作职责和流程，为初阶EBT工作提供良好的组织保障。以下为初阶EBT申请单位组织管理方法的建议，供各单位参照实施。

7.1.1 组织机构

（1）初阶EBT领导小组

（a）组长：公司运行副总/总飞行师；

（b）副组长：公司初阶EBT工作牵头部门负责人；

（c）成员：公司各相关部门负责人，包括运行标准部、飞行技术部、飞行部、安监部、培训中心。

注：以上部门均包括具备相似职责的等效部门。

（2）初阶EBT办公室

初阶EBT领导小组下设初阶EBT办公室，负责牵头具体初阶EBT工作。初阶EBT办公室设置协调人1名，由相关部门负责人担任，并按需设置初阶EBT项目负责人或者EBT经理1名，工作人员若干名。

（3）初阶EBT工作小组

初阶EBT工作小组负责完成初阶EBT各项具体主要任务，设置组长1名，小组成员若干名。

7.1.2 工作职责

（1）初阶EBT领导小组职责主要包括：

（a）全面负责和指导初阶EBT工作；

（b）确定初阶EBT工作目标；

- (c) 协调解决实际问题及所需资源;
- (d) 督导初阶EBT各项工作有序开展。

(2) 初阶EBT办公室职责主要包括:

(a) 与局方联系，上报初阶EBT申请、初阶EBT文件等材料；

- (b) 督促工作小组落实领导小组的决定、部署和要求；
- (c) 统筹制定各项任务计划，确保任务有序衔接；
- (d) 收集汇总工作小组工作进展情况，向领导小组报告并提出意见建议；

(e) 协调初阶EBT各项工作；

(f) 与外单位沟通和协调；

(g) 组织设计和研发培训指导材料、制定和宣贯政策等。

(3) 初阶EBT工作小组职责主要包括:

(a) 负责初阶EBT复训课程“需求分析 - 框架设计 - 课程开发”三个环节的开发、修订及更新工作；（按需）负责支持初阶EBT工作软件的研发、测试和运行维护工作；

(b) 负责参与初阶EBT的教员群体（理论教员、模拟机培训教员、资深模拟机培训教员、EBT教员和EBT检查员）、学员群体（EBT学员）和其他相关人员群体（课程开发人员）的培训工作，以及复训课程“课程实施”环节的工作；

(c) 负责定期复训课程“课程评估”环节的工作，以及本咨询通告8.3.3中的相关内容的信息/数据收集、分析与评估，对各环节的工作方案提出修改建议，提交《初阶EBT工作报告》；

(d) 负责对接局方及公司标准部门，包括初阶EBT相关规章和手册的准备、建议、修订工作，以及文件的公司内部符合性审核。

7.1.3 工作流程

- (1) 初阶EBT领导小组确定本单位初阶EBT工作目标。
- (2) 办公室协调人或者项目负责人（EBT经理）根据初阶EBT工作目标，按照任务特点，研究制定初阶EBT工作推进计划，计划中的各项任务应当至少包含任务说明、计划目标、完成时限、负责人等信息。
- (3) 确定初阶EBT工作推进计划后，初阶EBT办公室在初阶EBT申请单位内发布，并向局方报备。
- (4) 办公室协调人或者项目负责人（EBT经理）定期组织工作小组召开会议，收集和发现问题，监督初阶EBT各项任务的有序推进，并及时向初阶EBT申请单位领导小组汇报项目进展情况。
- (5) 办公室协调人或者项目负责人或者EBT经理按要求定期向局方报告初阶EBT工作情况。

7.2 初阶 EBT 人员管理

本节规定了实施初阶循证训练（EBT）所需关键岗位人员的选拔、培训、资格权限及持续保持要求，旨在建立科学、规范、可持续的EBT教学与评估体系。主要涉及五类核心角色：课程开发人员（CD）、理论教员（TI）、模拟机培训教员（SC）、资深模拟机培训教员（LSC）、EBT教员/检查员（II/IE），以及对EBT学员和局方授权培训单位的管理要求。

7.2.1 课程开发人员（CD - Course Developer）管理

(1) 课程开发人员（CD）的权限：编写和更新初阶EBT申请单位的初阶EBT课程。

(2) 课程开发人员的选拔

课程开发人员（CD）由初阶EBT申请单位领导小组挑选，人数根据训练需求确定。课程开发人员（CD）的进入条件为：

(a) 如候选人为飞行员，应当持有航线运输驾驶员执照，并签注初阶EBT覆盖机型的型别教员等级；如候选人为地面理论教员，应当具备3年以上地面理论教学经验；

(b) 具有良好的科学精神和职业道德，具有较高的飞行技能水平（如适用）、学术研究水平和丰富的专业知识，熟悉本专业领域的发展脉络，从事本领域生产时间较长，具有丰富的实践经验；

(c) 身体健康，能胜任相应工作；

(d) 具备良好的英语阅读能力。

(3) 课程开发人员（CD）的培训

课程开发人员（CD）候选人应当接受局方授权培训单位实施的培训，培训时间应当至少为3天（共18小时），培训后应当对课程开发人员（CD）候选人进行评估，评估通过后可自动获取相应资格。培训内容应当至少包括：

(a) ADDIE课程开发模型（需求分析Analysis - 框架设计Design - 内容开发Develop - 课程实施Implement - 课程评估Evaluation）；

(b) 安全数据分析；

(c) 任务分析；

(d) 场景设计。

(4) 课程开发人员（CD）的资格保持

课程开发人员（CD）资格有效期为36个日历月，课程开发人员（CD）可在资格到期前通过参加局方授权培训单位实施的复训保持相应资格。资格到期前12个日历月内的该类工作经历，可以代替复训要求。

7.2.2 理论教员（TI - Theory Instructor）管理

(1) 理论教员 (TI) 的权限：实施初阶EBT申请单位的EBT教员课程的理论教学（除经局方批准外，应当与资深模拟机培训教员 (LSC) 联合授课，联合授课的具体形式由培训单位根据实际情况制定）。

注1：EBT教员课程是指EBT教员 (II)/EBT检查员 (IE) 获得相应资质的培训课程，包括EBT教员初始理论培训课程和EBT教员模拟机培训课程。

注2：EBT教员相关的培训课程和要求同时适用于EBT教员 (II)、EBT检查员 (IE) 和模拟机培训教员 (SC)。

(2) 理论教员 (TI) 的选拔

理论教员 (TI) 由初阶EBT申请单位领导小组挑选，人数根据训练需求确定。理论教员 (TI) 的进入条件为：

(a) 飞行员或者地面理论教员。如候选人为地面理论教员，应当具备3年以上地面理论教学经验；

(b) 具有良好的科学精神和职业道德，较高的飞行技能水平（如适用）、学术研究水平和丰富的专业知识，熟悉本专业领域的发展动态，从事本领域生产时间较长，具有丰富的实践经验；

(c) 熟悉CBTA/EBT/CRM/TEM相关知识；

(d) 身体健康，能胜任相应工作；

(e) 具有良好的英语阅读能力。

(3) 理论教员 (TI) 的培训

除满足本咨询通告7.2.7的条件外，理论教员 (TI) 候选人应当接受局方授权培训单位实施的培训，培训后应当对理论教员 (TI) 候选人的授课能力进行评估，评估通过后可向局方申请获取相应资格。培训内容应当至少包括：

(a) PLM背景；

- (b) EBT背景和基本原理;
- (c) EBT胜任力和行为指标;
- (d) TEM;
- (e) EBT评分体系;
- (f) EBT教材和教案的使用方法;
- (g) 引导式讲评;
- (h) 教员胜任力和行为指标。

理论教员（TI）培训时间和形式应当至少满足以下要求：

- (a) 参加周期5天（共30小时）的EBT教员初始理论培训课程；
- (b) 观摩一场EBT教员模拟机培训（2人组至少6小时，3人组至少8小时；包括教学实践前准备、模拟机训练（含飞前准备、模拟机教学实践、飞后讲评）、教学实践后讲评），或者观摩一场EBT复训（含飞前准备和飞后讲评）；
- (c) 在EBT教员训练课程中完成共5天，30小时助教经历，可以是初始理论培训课程或者EBT教员标准化复训课程；
- (d) 参加为期3天，共计18小时的EBT培训师课程（Train the Trainer）；
- (e) 在督导教员（TI或者LSC）的监督下，与资深模拟机培训教员（LSC）联合完成一次完整的EBT教员初始理论培训课程授课，在授课完成后由督导教员对其授课能力进行评估，确认其能够胜任EBT教员课程的理论教学。

（4）理论教员（TI）的资格保持

理论教员（TI）资格有效期为36个日历月，资格保持应当满足以下所有要求：

- (a) 每12个日历月内至少具有一次完整的EBT教员初始理论培训课程授课或者EBT教员标准化复训课程授课经历；如未

完成，应当接受一次监督下的培训课程授课，并通过教员能力评估；

(b) 每36个日历月接受并通过一次教员能力评估。资格到期前的12个日历月内一次完整的EBT教员初始理论培训课程授课经历，可以代替本条教员能力评估要求；

(c) 如超过36个月未完成教员能力评估，应当完成资格重获训练，包括：

(i) 参加一次局方授权培训单位或者运营人实施的EBT教员标准化复训课程，或者初始理论培训课程；

(ii) 完成一次由局方授权培训单位或者运营人实施的EBT教员标准化复训课程或者EBT教员初始理论培训课程的监督下授课并通过教员能力评估；

(d) 理论教员（TI）资格保持的教员能力评估，可由下列人员实施：

(i) 局方授权培训单位或者运营人授权的理论教员（TI）；

(ii) 局方授权培训单位或者运营人授权的资深模拟机培训教员（LSC）。

7.2.3 模拟机培训教员（SC - Simulator Coach）管理

(1) 模拟机培训教员（SC）的权限：

(a) EBT教员/检查员相关权限；

(b) 实施EBT教员（II）/EBT检查员（IE）培训中的模拟机教学和评估。

(2) 模拟机培训教员（SC）的选拔

模拟机培训教员（SC）由初阶EBT申请单位领导小组挑选，人数根据训练需求确定。模拟机培训教员（SC）的进入条件为：EBT教员（II）/EBT检查员（IE）。

(3) 模拟机培训教员（SC）的培训

除满足本咨询通告7.2.7的条件外，模拟机培训教员（SC）候选人应当接受局方授权培训单位实施的培训，培训后应当在全动飞行模拟机（FFS）上对模拟机培训教员（SC）候选人的授课能力进行评估，评估通过后可向局方申请获取相应资格。培训内容应当至少包括：

- (a) EBT相关理论知识的强化及应用；
- (b) 核心胜任力相关理论知识的强化及应用；
- (c) 基于胜任力的评估标准和方法的强化及应用；
- (d) 引导式讲评方法的强化及应用；
- (e) 带飞和评估EBT教员（II）/EBT检查员（IE）模拟机训练的流程；
- (f) 引导EBT教员（II）/检查员（IE）的教员胜任力提升的技巧；
- (g) EBT教员（II）/检查员（IE）的教员胜任力评估标准和方法。

模拟机培训教员（SC）培训时间和形式应当至少按顺序满足以下要求：

- (a) 在EBT教员初始理论培训课程或者EBT教员标准化复训课程中担任助教（共5天，30小时）。
- (b) 观摩一场EBT教员模拟机培训（2人组至少6小时，3人组至少8小时；包括教学实践前准备、模拟机训练（含飞前准备、模拟机教学实践、飞后讲评）、教学实践后讲评），或者观摩一场EBT复训（含飞前准备和飞后讲评）；
- (c) 在资深模拟机培训教员（LSC）的监督下，完成至少1场EBT教员模拟机培训授课（2人组至少6小时，3人组至少8小时；包括教学实践前准备、模拟机训练（含飞前准备、模拟机教学实践、飞后讲评）、教学实践后讲评）；在授课完成后由

资深模拟机培训教员（LSC）对其授课能力进行评估，确认其能够胜任EBT教员培训的模拟机教学和评估工作。

（4）模拟机培训教员（SC）资格保持

模拟机培训教员（SC）资格有效期为36个日历月，资格保持应当满足以下所有要求：

（a）每12个日历月至少实施1场次模拟机教学或者评估，资格有效期内至少实施6场次模拟机教学或者评估；如未完成，应当接受并通过一次模拟机教学能力的评估；

（b）从获得资格的次年起，每年接受由局方授权培训单位或者运营人实施的EBT教员标准化复训课程，复训课程应当至少包括：

（i）EBT教学能力持续提升培训；

（ii）教员一致性训练。

如未完成，应当在完成一次EBT教员标准化复训课程之后，接受并通过一次模拟机教学能力评估；

（c）每36个日历月接受并通过一次模拟机教学能力评估。如在资格到期前90天内接受并通过模拟机教学能力评估，可申请更新资格；

（d）如超过36个月未完成资格更新，应当完成资格重获训练，包括：

（i）参加一次由局方授权培训单位或者运营人实施的EBT教员标准化复训课程；

（ii）参加一次EBT教员标准化复训课程观摩并担任助教；

（iii）完成一次模拟机教学能力评估，受训模拟机培训教员（SC）完成相应教员培训职责。该评估可以结合一节模拟机训练课程（可以是初聘EBT教员训练课程，也可以是EBT复训

的训练课)进行,评估结论通过即恢复该申请人模拟机培训教员(SC)资格;

(e) 模拟机培训教员(SC)资格保持的模拟机教学能力评估,可由下列人员实施:

(i) 局方授权培训单位或者运营人授权的资深模拟机培训教员(LSC);

(ii) 局方授权培训单位或者运营人授权的模拟机培训教员(SC);

(f) 每12个日历月内应当具有飞行经历。否则,应当满足CCAR-121部第121.411条(b)款(3)项的要求。

7.2.4 资深模拟机培训教员 (LSC - Leading Simulator Coach) 管理

(1) 资深模拟机培训教员(LSC)的权限: EBT教员课程的理论教学(除经局方批准外,应当与另一位资深模拟机培训教员(LSC)或者一位理论教员(TI)联合授课,联合授课的具体形式由培训单位根据实际情况制定)、模拟机教学和评估。

(2) 资深模拟机培训教员(LSC)的选拔

资深模拟机培训教员(LSC)由初阶EBT申请单位领导小组挑选,人数根据训练需求确定。资深模拟机培训教员(LSC)的进入条件为: EBT模拟机培训教员(SC)。

(3) 资深模拟机培训教员(LSC)的培训

除满足本咨询通告7.2.7的条件外,资深模拟机培训教员(LSC)候选人应当接受局方授权培训单位实施的培训,培训后应当对资深模拟机培训教员(LSC)候选人的授课能力进行评估,评估后可向局方申请获取相应资格。

资深模拟机培训教员(LSC)培训应当满足以下要求:

在督导教员（TI或者LSC）的监督下，与资深模拟机培训教员（LSC）或理论教员（TI）联合完成一次完整的EBT教员初始理论培训课程授课，在授课完成后由督导教员对其授课能力进行评估，确认其能够胜任EBT教员课程的理论教学。

（4）资深模拟机培训教员（LSC）的资格保持

资深模拟机培训教员（LSC）资格有效期为36个日历月，资格保持应当满足下列所有要求：

（a）每12个日历月内至少具有一次EBT教员初始理论培训授课或EBT教员标准化复训课程授课经历，否则应当完成一次监督下的授课，并通过教员能力评估；

（b）每12个日历月至少实施1场次模拟机教学或者评估，每36个日历月至少实施6场次模拟机教学或评估。如未完成，应当接受并通过一次模拟机教学能力的评估；

（c）每36个日历月接受并通过一次模拟机教学能力评估。如在资格到期前90天内接受并通过模拟机教学能力评估，可申请更新资格；

（d）如超过36个月未完成资格更新，应完成资格重获训练，包括：

完成一次LSC模拟机教学能力评估，该评估可以结合一节模拟机训练课程（可以是初聘EBT教员训练课程，也可以是EBT复训的训练课）进行，评估结论通过即恢复该申请人资深模拟机培训教员（LSC）资格；

（e）资深模拟机培训教员（LSC）资格保持的理论教学能力评估，可由下列人员实施：

（i）局方授权培训单位或者运营人授权的理论培训教员（TI）；

(ii) 局方授权培训单位或者运营人授权的资深模拟机培训教员（LSC）；

(f) 资深模拟机培训教员（LSC）资格保持的模拟机教学能力评估，可由下列人员实施：

(i) 局方授权培训单位或者运营人授权的资深模拟机培训教员（LSC）；

(ii) 局方授权培训单位或者运营人授权的模拟机培训教员（SC）；

(g) 每12个日历月内应当具有飞行经历。否则，应当满足CCAR-121部第121.411条(b)款(3)项要求。

7.2.5 EBT教员（II - Implement Instructor）和EBT检查员（IE - Implement Examiner）管理

(1) EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的权限：

(a) EBT课程的教学和评估；

(b) CRM LOFT课程的教学和评估；

(c) CRM地面理论、CRM联合演练、CRM航线强化；

注：仅当运营人对EBT教员/检查员（II/IE）训练大纲和CRM训练大纲进行对比，确认满足CRM模拟机飞行教员训练的相关要求后，方可行使（c）条相关权限。

(d) 在满足EBT教员（II）和EBT检查员（IE）资格保持的要求的条件下，当EBT教员（II）和EBT检查员（IE）获得其他机型型别教员资格后，自动获得新增型别的EBT教员/检查员资质。

(2) EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的选拔

EBT教员（II）和EBT检查员（IE）由初阶EBT申请单位领导小组挑选，人数根据训练需求确定。EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的进入条件为：

- (a) 持有航线运输驾驶员执照，并签注初阶EBT覆盖机型的型别教员等级；
- (b) 工作作风和职业道德良好；
- (c) 具有良好的科学精神，较高的飞行技能水平、丰富的专业知识和教学经验；
- (d) 身体健康，能胜任相应工作；
- (e) 对于模拟机教学经历不满50小时的型别教员，除经局方批准外，应当在满足以下条件后方可进入EBT教员课程：
 - (i) 前3个月内观摩4场EBT复训课程并担任助教，或者前6个月内累计模拟机教学经历至少16小时。

注：对于连续实施EBT三年以上的121运营人或者142训练中心，可以针对不具备型别教员等级的航线运输机长开展EBT教员训练，合并型别教员资质和EBT教员资质获取。但相关课程应当基于ADDIE方法论开发，并经地区管理局批准后方可实施。原则上，训练时长不得少于CCAR-61部要求的型别教员资质获取和EBT教员资质获取要求的训练总时长。

(3) EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的培训

除满足本咨询通告7.2.7的条件外，EBT教员（II）和EBT检查员（IE）应当接受局方授权培训单位实施的培训，培训后应当对EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的教学能力进行评估，评估通过后可自动获取相应资格。培训内容应当至少包括：

- (a) PLM背景；
- (b) EBT背景和基本原理；
- (c) EBT胜任力和行为指标；
- (d) TEM；
- (e) EBT评分体系；
- (f) EBT教材和教案的使用方法；

- (g) 场景设置应用;
- (h) 学员表现的观察、记录和评价;
- (i) 引导式讲评;
- (j) 学员关键胜任力的确认;
- (k) 教员胜任力和行为指标。

EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的培训分为两个阶段，第一阶段周期为5天，共30小时的EBT教员初始理论培训，采取现场授课形式，其中包括3小时引导式讲评实操练习；第二阶段包括模拟机培训和EBT教学能力评估，由模拟机培训教员（SC）或者资深模拟机培训教员（LSC）实施，采用全动飞行模拟机（FFS），2人组至少6小时，3人组至少8小时，包括1小时教学实践前准备、2小时/人模拟机训练和评估（含飞前准备、模拟机教学实践和飞后讲评）、1小时教学实践后讲评。模拟机训练阶段应当在完成EBT初始理论培训后的6个月内完成，否则应当在接受一次EBT教员标准化复训课程培训后方可继续模拟机训练。

（4）EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的资格保持

EBT教员（II）和EBT检查员（IE）资格有效期为36个日历月，资格保持应当满足以下所有要求：

（a）每12个日历月至少实施1场次模拟机教学或者评估（EBT复训或者CRM LOFT训练），每36个日历月至少实施6场次模拟机教学或评估。如未完成，应当接受并通过一次模拟机教学能力的评估。通过模拟机教学能力评估，视为完成资质更新，其相应基准时间按最新完成模拟机教学能力评估时间同步调整；

（b）从获得资格的次年起，每年接受由局方授权培训单位或者运营人实施的EBT教员标准化复训课程，应当至少包括：

- (i) EBT教学能力持续提升培训课程；

(ii) 教员一致性训练。

如未完成，应在接受一次EBT教员标准化复训课程培训后，接受并通过模拟机教学能力评估；

(c) 每36个日历月接受并通过一次模拟机教学能力评估。如在资格到期前90天内接受并通过模拟机教学能力评估，可申请更新资格；

(d) 如超过36个月未完成资格更新，应当完成资格重获训练，包括：

(i) 参加一次局方授权培训单位或者运营人实施的EBT教员标准化复训课程；

(ii) 参加一次EBT复训模拟机课程或者CRM LOFT课程观摩并担任助教；

(iii) 完成一次模拟机教学能力评估，受训EBT教员完成相应教学职责。该评估可以结合一节模拟机训练课程（可以是初聘EBT教员训练课程，也可以是EBT复训的训练课）进行，评估结论通过即恢复该申请人EBT教员资格；

(e) EBT教员（II）和EBT检查员（IE）资格保持的理论培训和模拟机教学能力评估，可由下列人员实施：

(i) 局方授权培训单位或者运营人授权的资深模拟机培训教员（LSC）

(ii) 局方授权培训单位或者运营人授权的模拟机培训教员（SC）

(iii) 局方授权培训单位或者运营人授权的EBT检查员（IE）

(f) 每12个日历月内应当具有飞行经历。否则，应当满足CCAR-121部第121.411条(b)款(3)项要求。

7.2.6 EBT学员（Trainee）管理

(1) EBT学员的培训

首次参加EBT培训的学员应当接受有关EBT的培训（可由运营人自主实施），培训时间应当至少为6小时，培训内容应当至少包括：

- (a) PLM及EBT的背景和基本原理；
- (b) EBT胜任力和行为指标；
- (c) EBT评分体系。

7.2.7 在满足以下所有条件基础上，CCAR-121部运营人可在获得局方批准后在本单位内部开展本咨询通告7.2.2至7.2.5等四类人员的培训：

- (1) 至少连续12个日历月实施EBT训练（包括EBT试点阶段的训练），且未因安全和质量原因被暂停或终止；
- (2) 按季度和年度向PLM秘书处及主任运行监察员（POI）汇报项目风险管理、质量保证、教员一致性的相关措施和具体实施情况；
- (3) 首批LSC及TI应当接受局方授权培训单位的培训，并获得相应资格。

7.2.8 局方授权培训单位和人员的管理

除**EBT教员（II）**和**EBT检查员（IE）**资格保持的标准化复训以外，初阶EBT人员（7.2.1-7.2.5）的培训应当由局方授权培训单位组织实施。

(1) 局方授权培训单位的资格标准

(a) 具有完整的本咨询通告7.2.1-7.2.5中某一类或者某几类人员的培训大纲和教材教案，其中包括为EBT训练提供核心支撑的CRM部分的培训大纲和教材教案；

(b) 具有稳定的教学队伍，能独立完成本咨询通告7.2.1-7.2.5中某一类或者某几类人员的培训。

(2) 局方授权培训人员的资格标准

(a) 具备实施CCAR-121部或者CCAR-142部定期复训的相关培训资格，或者经民航局飞标标准职能部门认定具备培训资格；

(b) 熟悉掌握本单位的本咨询通告7.2.1-7.2.5中某一类或者某几类人员的培训大纲和教材教案；

(c) 能独立完成本咨询通告7.2.1-7.2.5中某一类或者某几类人员的培训。

(3) 局方授权培训单位和人员的资格申请和认定

(a) 申请单位向民航局飞行标准职能部门提出申请，申请时需说明申请范围（即本咨询通告7.2.1-7.2.5中某一类或者某几类人员）；

(b) 申请人员由其主管单位向民航局飞行标准职能部门提出申请，申请时需说明申请范围（即本咨询通告7.2.1-7.2.5中某一类或者某几类人员）；

(4) 局方授权培训单位和人员的资质保持

(a) 局方授权培训单位和人员的资质有效期为36个日历月；

(b) 获得资质的培训单位和人员可在资质到期前向民航局飞行标准职能部门申请完成资质更新评估。申请单位向民航局飞行标准职能部门提出申请，申请人员由其主管单位向民航局飞行标准职能部门提出申请；

资格申请和认定以及资质保持由民航局飞标标准职能部门指定专家评估小组对申请单位和申请人员进行评估。评估通过的单位和人员，将在民航局“飞行人员信息咨询”（<http://pilot.caac.gov.cn>）网站内的“飞行员全生命周期管理”模块予以公布更新。

注：局方授权培训单位资质管理具体要求参考《实施循证训练（EBT）培训授权单位资质管理办法》（MD-OPS-FS-009R1）。

7.3 课程开发

开发流程按照《空中航行服务程序—培训》（ICAO Doc 9868）中推荐的ADDIE（需求分析Analyze - 框架设计Design - 内容开发Develop - 课程实施Implement - 课程评估Evaluate）模型以及本咨询通告中推荐的EBT架构完成。

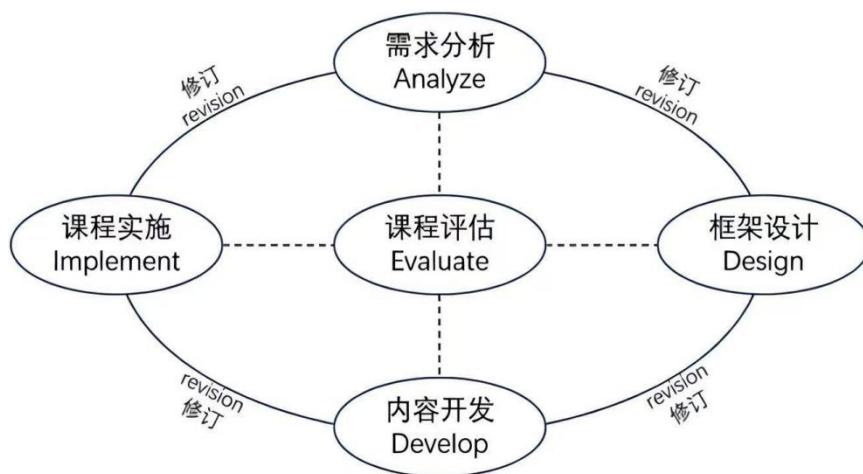


图2. ADDIE 示意图

7.3.1 需求分析

训练需求分析是整个课程开发中重要的一环，其目标是保证训练课程的全面性和针对性，从实际运行风险、飞行员岗位需求、胜任力需求等维度，分析行业安全建议、公司安全报告、飞行数据（QAR）、问卷调研等有效安全数据，为训练目标和场景设计提供参考。

在飞行员训练设计中可以使用的数据包括两类。一类是训练数据，包括型别训练、复训和监视下建立航线运行经历的数据，提供了训练系统、教员和学员的有效信息，被称为“内环”数据。另一类是运行和安全数据，包括不安全事件数据、航线

运行安全评估（LOSA）数据、飞行数据分析、飞行员自愿报告以及行业安全研究，被称为“外环”数据。

收集和分析的安全数据包括但不限于以下：

（1）行业安全风险。推荐从高质量的报告中确定近期的行业实际运行风险。本咨询通告提供了来自各权威机构，如 ICAO、CAAC、FAA、EASA、IATA、波音、空客等近年与飞行训练相关的安全建议，具体见本咨询通告附件K。

（2）公司安全报告分析。使用TEM模型分析得到实际“运行风险”（即威胁和差错），以及飞行员群体的“关键胜任力”（即胜任力短板）。

（3）飞行数据（QAR）。确定实际运行中有趋势性特征的安全风险。

（4）问卷调研。确定训练人员特征和部分训练需求。

注1：以上是初阶EBT要求完成的安全数据范围，局方鼓励初阶EBT单位同时开展对包括LOSA、训练监察/检查、模拟机训练数据等安全数据的收集、分析和应用。

注2：可参考《驾驶员资格规范（PQS）应用指南》（IB-FS-OPS-018），将航空器制造商要求的训练内容纳入训练数据范围。

7.3.2 框架设计

框架设计是根据训练目标，制定的训练课程整体框架，有针对性的设计评估工具及方法，具体要素包括：

- （1）胜任力和行为指标框架（参照本咨询通告附件D）；
- （2）训练模块

初阶EBT的训练模块分为理论培训和模拟机培训两部分。模拟机培训部分应当包括“基于航线的评估（LOE - Line Oriented Evaluation）”、“机动检查（MV - Maneuver Validation）

”、“基于场景的训练（ SBT - Scenario-Based Training，含在座教学（ ISI - In-Seat Instruction ） ”和“机动训练（ MT - Maneuver Training ） ”四个阶段。

（ a ） “基于航线的评估”阶段：观察和评估飞行机组的胜任力；收集数据，以进一步提高和验证培训系统的有效性；确定机组个人的培训需求，找到学员的关键胜任力；

（ b ） “机动检查”阶段：确定机组满足熟练检查的要求；

（ c ） “基于场景的训练”阶段：提升“基于航线的评估”阶段发现的学员关键胜任力；

（ d ） “机动训练”阶段：训练和使学员掌握进行关键机动飞行所需的操作技能。

（ 3 ）训练主题

训练主题和频次是《中国民航循证训练EBT数据报告》分析后得出的基于风险和训练有效性综合考虑的结论。EBT方案考虑到不同代别飞机之间的区别，根据飞机代别编制周期性培训方案。以下为飞机代别的代表：

表1. 飞机代别

第4代 — 喷气式飞机	中国商用飞机有限责任公司C919; A318/A319/A320/A321（含新发动机选项），A330, A340-200/300, A340-500/600, B777, A380, B787, A350, 庞巴迪C系列； 巴西航空工业公司E170/E175/E190/E195。
第3代 — 喷气式飞机	中国商用飞机有限责任公司C909; A310/A300-600, B737-300/400/500, B737-600/700/800 (NG), B737MAX, B757, B767, B747-400, B747-8, B717, BAE146, MD11, MD80, MD90, F70, F100, 庞巴迪CRJ系列； 巴西航空工业公司ERJ135/145。

运营人可结合内环、外环数据分析的结果，在模拟机课程部分覆盖初阶EBT机型所在代别的训练主题循环周期，具体如下：

(a) 每半年覆盖所有必要训练主题和A类主题；每年覆盖所有B类主题；每三年覆盖所有C类主题；

表2. 第三/四代机EBT训练主题

第三代机					
训练主题	A	合规性	交通	C	管理配载、燃油、性能差错
		非技术胜任力	进近，能见度接近最低标准		飞行员失能
		恶劣天气	人工航空器控制		工作负荷、分心、压力
		自动化管理	飞机系统管理		导航
		复飞管理	地形		发动机故障
		差错管理，飞机状态管理不当	风切变改出		运行和机型特点
		意外性	*复杂状态的预防和改出		
		监控和交叉检查	跑道或滑行道道面状况		
		不稳定进近	ATC		
			飞机系统故障		
			火警和烟雾管理		
			不利的风		
			着陆		

第四代机					
训练主题	A	非技术胜任力	交通	C	飞行员失能
		合规性	复飞管理		工作负荷、分心、压力
		飞机系统故障	飞机系统管理		管理配载、燃油、性能差错
		恶劣天气	导航		地形
		自动化管理	人工航空器控制		*复杂状态的预防和改出
		差错管理，飞机状态管理不当	进近，能见度接近最低标准		跑道或滑行道道面状况
		意外性	风切变改出		ATC

	不稳定进近	着陆	发动机故障
	监控和交叉检查	不利的风	火警和烟雾管理
			运行和机型特点

*注：复杂状态的预防和改出的要求详见本咨询通告附件E。

(b) 除非航空公司已建立客户化的有效数据库（与《EBT数据报告》同等或者更高质量），否则不建议调整；

(c) 初阶EBT单位可根据公司实际需要提高所需训练主题的训练频次，但不得低于本章节“第三/四代机EBT训练主题”中规定的训练频次。

(4) 目标胜任力的循环周期

(a) 根据安全分析结果，确定第一个半年复训中“基于航线的评估”阶段的三个目标胜任力；

(b) 其后的半年复训，根据上一个半年复训的训练结果和最新的安全分析结果，对“目标胜任力”进行调整，但任意三年的“目标胜任力”应当全面覆盖九项核心胜任力。

7.3.3 课程内容开发

课程内容开发是整个训练体系中承上启下最重要的环节，其体现了需求分析和框架设计的结果。基于规章要求，课程的内容开发分为两个部分：理论课程开发和模拟机课程开发。

(1) 理论课程开发

传统复训模式中对知识的考核是按照章节来检查学员对系统和规章知识的熟练度，而EBT训练旨在强化学员对知识的应用能力，让学员具备应对运行风险所需的知识和认知能力。EBT训练的理论课程不仅要包括传统的系统和规章知识学习，还应当利用运行证据分析，针对学员所在单位和/或者个人存在的薄弱理论环节进行强化学习。

(2) 模拟机课程开发

模拟机课程开发遵循以下原则，详细的EBT场景研发及测试流程详见本咨询通告附件I。

(a) 根据训练模块的设计目标，将“城市对（City Pair）”、“故障等效性清单”，以及需求分析得到的“运行风险”、“目标胜任力”等内容，在不同训练部分/阶段中合理体现，细化成每一节训练课的具体训练内容；

(i) 城市对：初阶EBT实施机型典型运行航线；

(ii) 故障等效性清单：按照故障对机组影响的“即时性、复杂性、操纵降级、仪表降级、后果管理”五类故障特征维度，梳理初阶EBT实施机型的故障等效性清单。运营人应当确认该清单中列出的故障以及分析时所基于的故障原理和表现，与本单位所采用的模拟机设备设置保持一致。故障等效性清单可以帮助确定和统一训练的难度水平；

单个故障科目可能包含多类故障特征。每名飞行员每年作为PF参加的训练课程应当包含所有故障特征，且故障科目总数不少于4个。详见本咨询通告附件J。

(b) 典型的模拟机课程设置如下：

(i) 第一节课：典型的课程包括2小时的“基于航线的评估”阶段和2小时的“机动检查”阶段。其中“基于航线的评估”阶段根据本次半年复训的“训练主题”，设计与本次半年复训重点训练的“目标胜任力”相关且贴近实际运行的训练场景。第一个场景应当从正常的飞行前设置开始，并向学员提供完整的飞行计划信息，这有助于学员融入运行环境，建立真实感，表现真实的能力。第二个场景可以设置其他可能的运行起始点，但应当确保开始前，学员有时间充分准备和适应环境，并建立相应的情景意识。“机动检查”阶段主要用以完成熟练检查。“机动检查”

阶段的具体科目见本咨询通告附件G《初阶EBT熟练检查合规性检查单》；

(ii) 第二、三节课（如适用）：包括“基于场景的训练”和“机动训练”；

基于场景的训练的目标是通过设置不同的威胁场景元素和差错场景元素（通过在座教学ISI提供），来训练学员有效管理威胁和差错的能力，以提高学员应对可预测和不可预测情况的胜任力。教员可根据前一节课程中学员暴露出的短板（即“关键胜任力”）进行场景选择。

机动训练阶段包括对技能熟练的机组有很高要求的机动飞行。这里的机动飞行指为实现预计的飞行航径而进行的一系列行动，或者执行一些特定情况下的处置操作，此类行动或者操作应当按照规定的要求和标准实施，并达到预期的结果。可通过各种手段实现对飞行航径的管控，其中包括人工操纵航空器和使用自动飞行系统。此阶段的训练是为了发展机组的机动操纵能力，训练环境无需设置在航线运行环境中，教员需要重点关注机组的技术胜任力。

建议运营人根据本单位的训练和运行数据分析特定人群的技术胜任力行为指标短板，针对不同级别人群开发相应的科目和对应的条件，并明确完成科目的标准，开发适用的机动训练科目库。

运营人应当合理安排基于场景的训练和机动训练的时间，保证机组的非技术胜任力和技术胜任力在训练中得到训练和提高。每名机组都应当在场景中作为PF得到训练和评估。EBT模拟机课程的阶段名称、目的和特点见下表：

表3. EBT模拟机课程阶段安排

	第一天		第二、三天	
阶段名称	基于航线的评估(LOE)	机动检查(MV)	基于场景的训练(SBT)	机动训练(MT)
目的	评估胜任力，找到关键胜任力，确定第二天训练需求	检查机动操作技能	对评估阶段确定的关键胜任力，开展有针对性的训练	发展机动操作技能
特点	基于航线的评估	例如：V1前中断起飞	基于航线的训练	运营人针对性开发

注：运营人可以根据受训机组的训练需求实施差异化的训练，但后面两天的训练课中应当至少作为PF实施一场SBT。

(3) 训练教案和训练教材

(a) 包括教员手册、学员手册等。训练教案应当列明每个训练单元必要的时长信息和训练说明；

(b) 完成课程开发后，应当由未参与课程开发的机组完成必要的测试，以确认课程实施的流畅性和合理性。

7.4 初阶EBT申请

7.4.1 申请流程

初阶EBT申请包括预先文本申请和初阶EBT实施申请两个阶段。

7.4.2 初阶EBT预先文本申请

(1) 申请材料准备

初阶EBT申请单位应当准备初阶EBT申请报告及必要的附件，说明以下方面的准备情况：

- (a) 初阶EBT目标；
- (b) 初阶EBT条件（单位基本情况、组织管理、人员管理等）；
- (c) 初阶EBT计划或者推进表；

- (d) 课程开发方法;
- (e) 人员培训提纲;
- (f) 初阶EBT效果评估方案;
- (g) 等效安全措施（含紧急安全措施和备份训练方案）。

（2）申请及审批流程

（a）申请单位应当与其所在合格证管理局飞行标准职能部门及本单位POI沟通实施条件与推进策略，并与PLM建设领导小组秘书处保持信息共享；

（b）申请单位向合格证管理局及其POI提交书面申请；

（c）合格证管理局与民航局飞行标准职能部门沟通；

（d）民航局飞行标准职能部门可按需派出PLM建设工作组成员协助合格证管理局开展评估工作。最终由合格证管理局批复，并将审批结果报民航局飞行标准职能部门备案。

（3）通过预先文本审定后的准备工作

文本申请获批后，申请单位应当继续完成初阶EBT实施配套准备工作，包括政策宣贯、组织机构建设、工作流程重构、支持系统开发及相关人员培训等。

7.4.3 初阶EBT实施申请

（1）申请材料准备

完成人员培训等准备工作后，申请单位可准备实施申请材料，包括：

- (a) 初阶EBT复训课程草案（含各模块功能说明）；
- (b) 初阶EBT复训教材教案草案；
- (c) 各类相关人员培训完成情况（含培训目标、合格率、培训合格人数与复训计划符合度说明等）；
- (d) 初阶EBT定期复训和熟练检查整体计划（含机型、人员、时间矩阵）。

(2) 申请及审批流程

(a) 申请单位应与合格证管理局飞行标准职能部门及POI沟通实施准备情况；

(b) 申请单位向合格证管理局及其POI提交书面申请；

(c) 合格证管理局飞行标准职能部门对照本咨询通告7.4.3

(1) 进行现场评估，重点评估组织管理程序、人员培训质量与数量、课程与教材质量等。民航局按需派出PLM建设工作组成员协助评估；

(d) 合格证管理局飞行标准职能部门确认评估结论（通过/调整/不通过）后，完成审批并正式批复，结果报民航局飞行标准职能部门备案；

(e) 申请单位应当向合格证管理局提交运行手册、训练大纲等文件的修订申请。合格证管理局可视情协调PLM建设工作组成员评估，专家小组将结论报送合格证管理局，由其完成最终审批并正式批复。

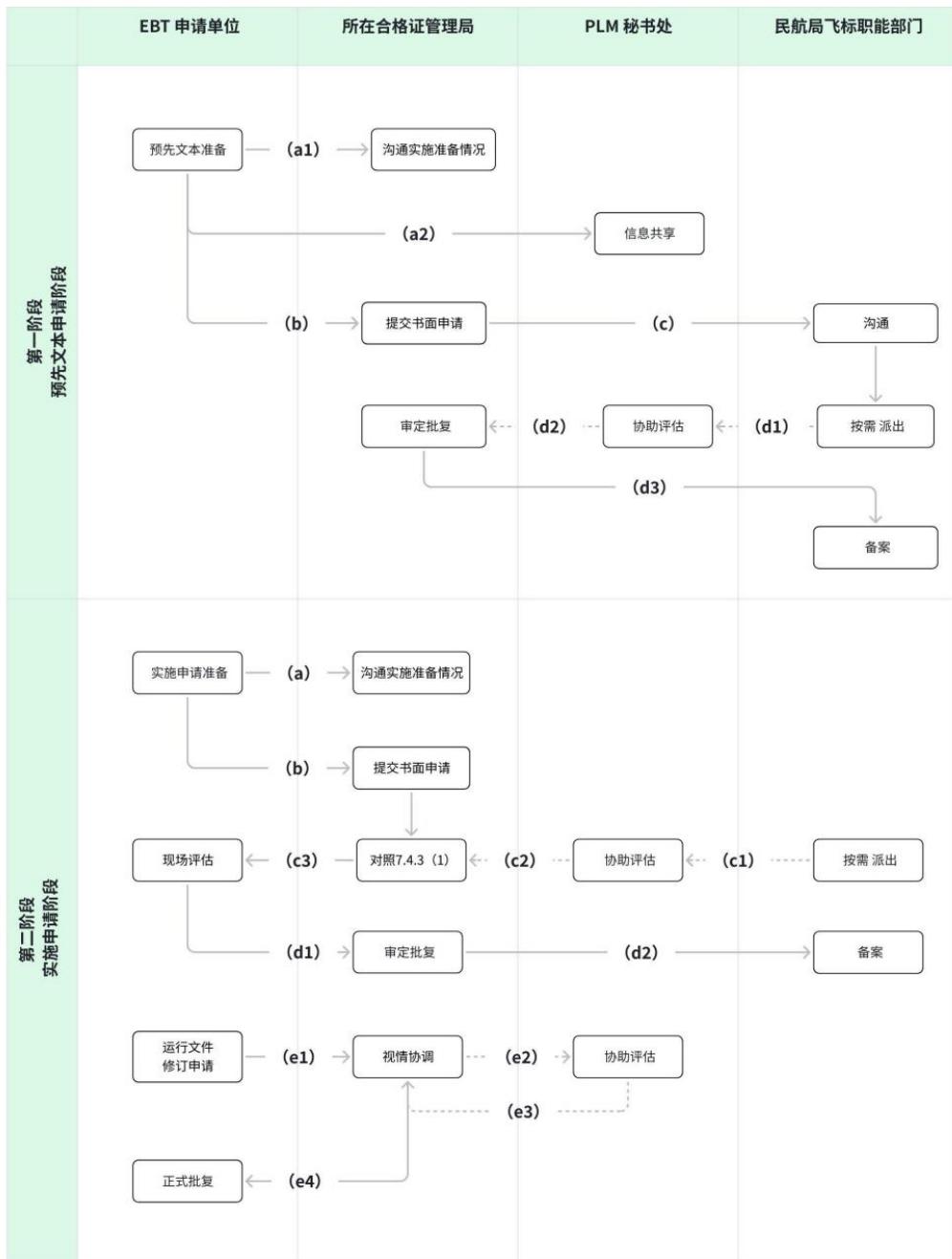


图3. EBT实施申请及审批流程示意图

(3) 初阶EBT申请单位的权利

实施申请获批后，申请单位方可正式实施EBT复训。

7.4.4 初阶EBT实施单位申请其他机型的初阶EBT

已获批实施初阶EBT的单位申请其他机型时：

(1) 如内容与已获批机型材料完全相同，可用符合性说明替代，无需重复提交；

(2) 如存在差异，应提供补充说明材料。

流程如下：

(1) 由申请单位运行标准部门或者初阶EBT办公室向合格证管理局飞行标准职能部门提出书面申请。

(2) 合格证管理局飞行标准职能部门受理后，派出POI依据7.4.3 (1) 进行文本和现场评估，重点评估与已获批机型的差异。POI提出评估结论（通过/调整/不通过）并上报，合格证管理局飞行标准职能部门确认后完成批复，并报民航局飞行标准职能部门备案。

(3) 申请单位应当向合格证管理局提交运行手册、训练大纲等文件的修订申请。合格证管理局受理后派出POI评估，POI提出结论并上报，合格证管理局飞行标准职能部门确认后完成最终审批并正式批复。

7.4.5 实施初阶 EBT 的持续性要求

(1) 实施单位应当持续监测已实施机型的重要运行安全指标趋势，及时总结经验，持续优化初阶EBT方案，确保训练政策平稳过渡。遇重大情况（如新增教员、变更课程等），应当及时向合格证管理局飞行标准职能部门报告。

(2) 实施单位应当加强与合格证管理局飞行标准职能部门的沟通协调，由合格证管理局组织批准相关规范性文件的修订，确保初阶EBT工作合规。

(3) 实施期间，熟练检查流程和不通过处置原则保持不变，应当按现行要求通过云执照填写和提交熟练检查工作单，同时应当按照本咨询通告附件H样例另行制定工作单，记录初阶EBT课程的训练和评估情况。

(4) 实施单位应当定期向合格证管理局上报初阶EBT阶段性工作报告，并抄送民航局飞行标准职能部门备案。

7.5 初阶 EBT 的局方监督和检查

初阶EBT实施单位应当接受局方随时随地的监督或者检查，以确认其符合民航管理规章和本咨询通告的相关规定。

7.5.1 局方职责和基本要求

(1) 开展初阶EBT评估前，合格证管理局飞行标准职能部门应当确保派出参与评估的监察员已接受并通过EBT原则、申请、批准流程和持续监督的培训。

注：相关培训原则上由民航局飞行标准职能部门组织。

(2) 合格证管理局飞行标准职能部门应当评估和监督运营人申请与实施初阶EBT，同时支持并指导其具体实施。

(3) 收到初阶EBT申请后，合格证管理局应：

(a) 确保运营人初阶EBT实施的重要问题已解决；

(b) 评估运营人实施初阶EBT的能力，至少考虑以下要素：

(i) 管理系统支持初阶EBT实施的成熟度和效率，特别是飞行员培训；

(ii) 初阶EBT项目的适用性，应契合运营人规模、实施性质与复杂性，并考虑相关风险；

(iii) 记录保存系统的适用性，特别是飞行员培训、检查和资格记录；

(iv) 飞行员胜任力评估系统的适用性；

(v) 参与初阶EBT的教员及其他人员在实施过程和程序方面的能力与经验；

(vi) 初阶EBT实施计划和安全风险评估能否达到与当前培训方案相当的安全水平。

7.5.2 初阶EBT实施单位的局方持续监督

(1) 批准实施后，合格证管理局飞行标准职能部门应当制定程序，验证运营人初阶EBT的持续合规性。

(2) 合格证管理局飞行标准职能部门应当为初阶EBT实施单位安排至少一名接受过EBT培训的监察员进行定期评估。

(3) 对运营人初阶EBT的定期评估应至少包括：

(a) 实施符合本咨询通告要求；

(b) 持续识别运行风险并纳入初阶EBT；

(c) 满足相关运行和培训需求；

(d) 持续监控其对提升飞行员能力的有效性；

(e) 监督运营人对EBT教员（II）/EBT检查员（IE）定期开展培训以实现持续标准化；

(f) 监督运营人对EBT教员（II）/EBT检查员（IE）进行能力评估，包括定期检查其模拟机培训。

(4) 持续评估中，如运营人未能按本通告要求实施，合格证管理局飞行标准职能部门应当通知其评估其他合理替代方法。

7.5.3 运营人初阶EBT有效性的验证方法

(1) 可通过定期检查不同范围的飞行员胜任力来验证有效性，如不同角色（机长/副驾驶）、机型（如A320/B737）和分子公司，通过持续改进初阶EBT提升飞行员胜任力。

(2) 分析飞行员胜任力时，应当综合考虑运营人实施初阶EBT的经验积累程度和训练要素的难度等级。此类因素可能导致评分结果的系统性偏差，实施初期可接受，但应当通过持续改进机制逐步减少。

8 初阶 EBT 实施

8.1 课程实施

(1) 课程实施的目标是通过训练使学员巩固和提升在值勤岗位上的所需知识、技能和态度，确保学员保持近期熟练水平，提升风险管理能力。

(2) 教员是否实施标准化训练是实施过程成功的关键因素，需由经培训合格的模拟机教员和检查员开展教学。

(3) 课程实施分为两个部分，包括理论训练和模拟机训练：

(a) 理论训练：理论训练的实施应基于数据开展训练需求分析，由合格的地面上或者飞行教员实施，开展的形式包括但不限于模拟机飞前准备、CBT、复训堂授理论课等。

(b) 模拟机训练：评估机组在正常和非正常情况下的操纵技能和必要的CRM能力是否达到局方授权的熟练检查要求，通过训练评估发现其能力短板，开展针对性训练以提升关键胜任力。典型的模拟机课程流程如下：

(i) 第一节课：由EBT检查员（IE）实施

基于航线的评估阶段：EBT检查员（IE）根据学员的表现，确定学员需提升的“关键胜任力”，作为后续课程的“目标胜任力”，并填写《CCAR-121 EBT胜任力评估工作单》（见本咨询通告附件H）。

机动检查阶段：EBT检查员（IE）按照熟练检查标准针对学员的表现完成规章规定的熟练检查。填写《CCAR-121初阶EBT熟练检查工作单》（见本咨询通告附件H），并按照现行规定完成驾驶员执照签注。

对未通过熟练检查的学员，后续可继续参加初阶EBT训练。训练结束后，可参考图5所示的EBT熟练检查不通过后的训练实施流程执行。此训练可作为学员准备实践考试的飞行训练。



图4. EBT熟练检查不通过后的训练实施流程(样例)

(ii) 第二节课、第三节课(如适用)为基于场景的训练(含ISI)和机动训练,由EBT教员(II)或EBT检查员(IE)实施。原则上第二节课和第三节课(如适用)的模拟机教员应当为同一人。训练开始前,由模拟机教员根据上一节训练课程确定的“关键胜任力”明确本节训练课程的“目标胜任力”,并按需选择适用场景。训练结束后,由本课模拟机教员按照局方规定的标准评估学员的整体胜任力表现,并填写《CCAR-121 EBT胜任力评估工作单》。对于按照三节课课程实施复训的情况,在第二节课后,由本课模拟机教员确定其需提升的“关键胜任力”,作为后续课程的“目标胜任力”。最后一节课结束后仍未达标的学员不得进入航线运行,应当由本课模拟机教员提出训练重点建议。

注1: 本咨询通告附件H为工作单样例,初阶EBT实施单位可根据实际情况按需调整,并报合格证管理局批准。初阶EBT实施单位经批准的电子记录系统,可以替代纸质记录。

注2: EBT采用的是先评估后训练的模式,EBT检查员(IE)可以对已实施检查的申请人进行教学。

8.2 EBT评分标准

8.2.1 一般原则

评估是贯穿培训阶段的持续观察过程。该过程应当按照四个步骤有序实施，即观察、记录、分类和评估（ORCA）。这是一个循序渐进的过程，其目的是防止主观过快的得出不正确的结论。

8.2.2 计分制

EBT评分系统采用5分制计分方法：

- (1) 1分表示不合格（不能回归航线运行）
- (2) 2分表示最低可接受（可以回归航线运行的最低要求）
- (3) 3分表示足够的
- (4) 4分表示高效的
- (5) 5分表示典范的

8.2.3 VENN模型

(1) 文字图片（Word-picture）表达形式可以确保准确体现相关标准，特别对于评分时的公平性、准确性和清晰度。分数可以用标准化的文字图片来描述，如下表：

表4. VENN打分模型文字版

1分 - 不合格	飞行员很少在需要时展示任何相关行为指标，未能展示有效的该项胜任力，从而导致不安全的情况。
2分 - 可接受	飞行员只是有时在需要时展示一些行为指标，仅展示了最低可接受水平的该项胜任力，总体而言并未导致不安全情况。
3分 - 足够的	飞行员时常在需要时展示许多行为指标，展示了足够的该项胜任力，从而确保了安全运行。
4分 - 高效的	飞行员经常在需要时展示大部分行为指标，展示了高效的该项胜任力，从而提高了安全性。
5分 - 典范的	飞行员始终在需要时展示所有行为指标，展示了典范的该项胜任力，从而显著提高了安全性和效率。

(2) VENN模型具有三个维度

- (a) HOW OFTEN = 频次（例如：有时展示……）；
- (b) HOW MANY = 数量（例如：展示许多指标……）；

(c) OUTCOME = 结果（例如：由于沟通不及时……导致了一个不安全的情况）。

注：胜任力评估维度中的程度（HOW WELL）是由相关胜任力的行为指标（OB）所展示的数量、频率以及威胁/差错管理的相应结果组成。

评分图例如下：

行为指标		TEM的结果	胜任力评估	分数
数量	频次			
很少 (>0%)	几乎没有	不安全	不合格	1
一些 (接近50%)	有时	安全裕度下降	最低可接受	2
许多	时常	安全	足够的	3
大多数 (差不多90%)	经常	安全* (主动的安全水平)	高效的	4
全部 (100%或接近 100%)	总是	提升安全	典范的	5

HOW MANY
HOW OFTEN
OUTCOME of TEM } 最低的
三列中最低的一栏 →

图5. VENN打分模型示意图

安全*：主动的安全水平，提高或有可能提高安全裕度。

8.3 EBT 评分数据的收集和使用

8.3.1 评分指标层级

收集的数据应当符合以下指标层级的要求：

(1) 0 级评分指标（合格指标）：数据指标提供飞行员是否合格的信息；

(2) 1 级评分指标（能力指标）：来自评分系统的可量化数据-胜任力的数字等级（如：1至5分）；

(3) 2 级评分指标（可观察的行为指标）：教员记录课程中正向/负向的OB；

(4) 3 级评分指标 (TEM指标)：教员记录威胁，差错或者降低安全裕度的行为。

8.3.2 各模块使用的最低评分层级要求

- (1) 机动检查：0级，当结论为不合格时应当使用2级；
- (2) 航线评估模块：1级；
- (3) SBT（基于场景的训练）：1级。

注1：任何胜任力分数为2或者1，都应当使用2级评分指标层级。

注2：不同的EBT实施阶段对应不同的评分指标层级，应当按照局方批准EBT方案，使用相应的评分指标层级。

8.3.3 EBT评分数据的使用：

- (1) 对于学员：知道自己的优势和短板，理解如何提升胜任力。
- (2) 对于运营人：
 - (a) 监控和确保个体的胜任力发展；
 - (b) 管理训练系统绩效；
 - (c) 获取教员标准化和一致性的数据；
 - (d) 监控和对比群体胜任力趋势（如不同机队、不同技术等级）；
 - (e) 验证和优化EBT训练项目。
- (3) 对于局方：提升EBT监管效能。

8.4 针对性训练和补充训练建议

8.4.1 针对性训练建议

前一次复训中某一胜任力为2分，在本次复训航线评估中该胜任力再次为2分，本次复训的训练课应当采用针对性训练。以下述情况为例：

(1) 上一次复训的第三节课的某胜任力评分为2分，本次复训的第一节航线评估该项胜任力再次为2分；

(2) 上一次复训的第一节航线评估的某胜任力评分为2分，第二次复训的第一节航线评估该项胜任力再次为2分。

8.4.2 补充训练建议

(1) 连续三次复训在评估课同一胜任力为2分，该受训人员可以回归航线运行，但应当在第三次复训结束后的3个日历月内完成补充训练；

(2) 同一次复训中如果在最后一节训练课有多于4个胜任力评为2分，该受训人员可以进行航线运行，但应当在3个月内完成补充训练。

注1：针对性训练是指为飞行员个人提供的“量体裁衣”式训练，可能需要运营人开发相应的教学大纲以供教员参考，可以结合SBT完成，不需要增加额外模拟机时间，但可能增加CBT（基于计算机的训练）或者额外的讲评。

注2：补充训练是指针对性课程以外，额外增加的训练课程。训练方式可以是理论训练、综合程序训练器（IPT）、FTD模拟机训练、全动飞行模拟机（FFS）或者能达到训练目的的其它训练手段中的一种或多种。

注3：运营人应当建立适当的补充训练管理流程，其中应当包含有效的实践评估环节，以确保补充训练是有效和充分的。

注4：更多详细内容请参考《循证训练（EBT）评分系统建设指南》（IB-FS-OPS-006）。

8.5 教员标准化和教员一致性

初阶EBT课程实施过程中教员的能力和表现通过“教员标准化”以及“教员一致性”两个方面来保证。运营人应当实现EBT教员/检查员（II/IE）标准化，并建立教员一致性保证方案(ICAP -

Instructor Concordance Assurance Program)，以确保参与初阶EBT课程实施的教员/检查员具有适当的资格：

- (1) 所有EBT教员/检查员(II/IE)应当满足教员一致性保证方案(ICAP)的要求。
- (2) 应当使用适当的方法和指标来评估教员/检查员一致性。
- (3) 证明参加初阶EBT课程实施的教员/检查员具有足够的一致性。

8.5.1 教员标准化

运营人应当确保参与初阶EBT课程实施的教员/检查员接受以下标准化培训：

- (1) 教员标准化初始课程(EBT教员课程)：参与初阶EBT课程实施的教员/检查员应当经过局方授权培训单位实施的教员标准化初始课程培训，并获取相应资格。
- (2) 教员标准化复训课程：年度的EBT教员标准化复训课程，可结合教员/检查员年度训练计划开展，可以包含以下内容：
 - (a) EBT教学能力持续提升培训，可包括：
 - (i) EBT的基本原理(例如：EBT训练主题、胜任力、TEM、胜任力评估过程等)；
 - (ii) 前半年EBT复训实施情况的回顾和总结，针对发现的EBT教员/检查员(II/IE)胜任力的薄弱项进行实践训练；
 - (iii) 针对后半年EBT复训课程的准备和讨论；

注：未实施EBT的航司可以按需实施(ii)和(iii)。

(b) 教员一致性训练

根据教员一致性保证方案(ICAP)开发教员一致性训练，应当至少包含：

- (i) 提高教员个体和群体的评估同质性、准确性的内容；

(ii) 对根原因分析（RCA - Root Cause Analysis）的校准。

8.5.2 教员一致性

教员的一致性也被称为教员评分间信度，是初阶EBT课程中数据质量的关键驱动因素之一，通常是指不同的初阶EBT教员（II）/EBT检查员（IE）给出评分的一致性或者稳定性。运营人应当规范教员评分一致性标准，以确保数据的质量和有效性。

(1) 教员一致性验证方法：

教员的一致性可以通过适用统一的标准化材料以下列方式得到验证：

(a) 教员组对相同内容的评分结果可以得出教员组评分的同质性；

(b) 教员评分与“标准评分样例”的比较可以得出教员评估的准确性；

(c) “标准评分样例”的制定应当基于一个标准小组的共识，并且需要包含被正确识别的胜任力及评分等级。

(2) 教员一致性保证方案（ICAP）：建议运营人制定针对初阶EBT教员（II）的一致性保证方案（ICAP），对教员评分可靠性、稳定性的标准进行规范，该方案可包含以下内容：

(a) 教员一致性保证方案（ICAP）能够确定评分一致性较差的领域，改进评分系统的质量和有效性；

(b) 一致性方案应当适应运营人的教员群体规模以及初阶EBT课程的复杂性；

(c) 一致性方案应当包括运营人针对教员评分一致性的数据分析：

(i) 教员群体评估的同质性；

(ii) 教员个体评估的准确性。

- (d) 运营人可按照以下要求核实教员评分的一致性：
 - (i) 每年不低于一次；
 - (ii) 针对足够数量的胜任力-评分等级组合。
- (e) 运营人应当制定相应的程序，对不满足标准的教员进行补充训练，以确保其满足所需的一致性标准；
- (f) 对满足一致性标准，有资格实施初阶EBT训练的教员，运营人应当保持其名单。

9 初阶EBT评估

9.1 初阶 EBT 效果评估及改进

初阶EBT训练效果评估既包括过程评估，也包括结果评估。实施过程中的课程开发、课程实施、训练后效果验证是保证训练效果的核心组成。EBT课程开发是EBT训练体系的“设计层”，课程实施属于EBT训练体系的“执行层”，而训练后效果评估是EBT训练体系的“评估层”。初阶EBT效果评估需要按照ADDIE的流程对整个初阶EBT训练的所有环节进行全面评估，包括训练需求分析、框架设计、内容开发、训练实施，以及训练后的效果评估。

9.1.1 基于证据的初阶EBT效果评估

由初阶EBT单位领导小组开展初阶EBT效果评估工作，评估结果纳入《初阶EBT工作报告》，并提交局方审核。

(1) 课程开发评估

课程开发是初阶EBT训练的根基。课程开发环节负责定义训练目标、构建内容框架、设定评估标准，确保课程精准对接运行风险与飞行员群体胜任力需求。对课程开发环节的评估包括以下三个方面：

(a) 训练需求分析评估：审查训练需求分析过程是否符合局方相关文件要求，评估其逻辑严谨性与分析结果合理性；

(b) 框架设计评估：检查课程框架设计是否符合局方相关文件要求，整体结构是否科学合理。例如训练主题、胜任力循环周期等；

(c) 内容开发评估：评估具体教学内容的设计质量，包括其真实性、有效性和可操作性。例如场景要素是否贴合训练目标和主题，场景时间安排是否合理，以及教材教案是否完整。

(2) 课程实施评估

课程实施是连接课程开发与训练后效果评估的关键执行环节，其质量直接影响学员胜任能力的转化效率。教员和检查员教学实施质量评估是此环节的重点，需要评估教员和检查员执行教学/检查的标准化、一致性程度及教学的有效性等，包括教案的落实、模拟机场景的实施、飞前准备、飞后讲评等关键环节的实施质量。

(3) 训练后的效果评估

本阶段的主要任务是通过课程实施和运行过程中的信息收集和意见反馈，确定“训练需求分析（Analyze）、框架设计（Design）、内容开发（Develop）、课程实施（Implement）”四个阶段存在的问题并进行调整。应当从四个维度进行评估：

- (a) 学员对训练的主观满意度；
- (b) 学员在课程结束后对训练目标的掌握程度；
- (c) 经过培训后的学员在实际运行中的表现；
- (d) 对航空公司安全绩效产生的影响。

9.1.2 收集证据的对象

评估者应当注意部分EBT训练效果的客观指标无法即时展现，但可以通过初阶EBT参与相关方的反馈获得更直接、真实的效果表现。包括但不限于以下人员：

- (1) 局方监察人员。

- (2) 初阶EBT单位初阶EBT领导小组成员。
- (3) 初阶EBT机型的安全工作责任人。
- (4) 初阶EBT机型的训练工作责任人。
- (5) 初阶EBT机型的其他管理人员。
- (6) 初阶EBT机型的检查员群体。
- (7) 初阶EBT机型的教员群体。
- (8) 初阶EBT机型的机长群体。
- (9) 初阶EBT机型的副驾驶群体。

9.1.3 局方持续监察

初阶EBT单位POI应当将初阶EBT实施情况检查纳入人员训练相关监察计划，并评估初阶EBT整体效果。

9.1.4 初阶EBT效果评估及改进

初阶EBT改进工作应当根据发现的问题，在规定的时间节点内制定详细的改进目标和计划，并接受局方的检查。

9.2 训练数据管理

训练数据是EBT体系重要的“实证”来源之一。训练数据的管理包括数据收集、分析和保存。

9.2.1 训练数据范围

训练数据包括但不限于以下内容：

- (1) EBT教员（II）和EBT检查员（IE）的培训记录（日期、时段、学员姓名、学习评价等）。
- (2) EBT学员的培训记录（日期、时段、学员姓名、学习评价等）。
- (3) EBT复训的训练基本信息记录（日期、时段/场次、模拟机编号、课程类型、学员姓名、角色PF/PM等）。
- (4) EBT复训的学员表现评价记录（基于核心胜任力框架的评价）。

(5) EBT复训的检查员和教员表现评价记录（基于教员胜任力框架的评价）。

(6) 参训人员（检查员、教员、学员）对训练效果的评价，包括课程编排的合理性、胜任力提升效果等。

(7) 有条件的初阶EBT单位，还可以包括EBT复训的训练过程客观数据（音频、视频、飞行数据记录等）。

9.2.2 训练数据收集

推荐使用经批准的满足《航空公司基于计算机的记录系统的申请和批准》（AC-121-FS-2013-47）要求的电子化训练数据收集平台。电子化的训练数据收集平台不仅有利于训练数据的分析和保存，也有利于帮助检查员和教员对学员表现进行基于胜任力框架的记录和评价。

(1) 以下是典型的电子化训练数据收集平台的功能要求：

- (a) 学员表现数据采集；
- (b) 学员能力评价。

(2) 数据收集应当满足以下要求：

(a) 训练数据的客观性。训练结束后24小时内，应当完成训练数据的收集。未经授权人员的允许，不得更改已存档的训练数据；

(b) 训练数据的保密性。仅当班参训人员、实施训练或评估的教员、检查员、实施训练督导的人员，训练管理人员、课程开发人员等经授权人员可查看训练数据。

9.2.3 训练数据分析

推荐由初阶EBT单位的课程开发人员完成训练数据分析。鼓励和支持初阶EBT单位利用训练数据进行拓展开发，用于支持未来的培训。常规的分析结果包括：

(1) 受训飞行员的整体胜任力状态分布。

- (2) 目标训练胜任力的提升情况。
- (3) 下一个半年复训课程的目标胜任力建议。
- (4) 课程合理性的综合评价以及改进建议。
- (5) 检查员和教员的整体胜任力状态分布。
- (6) 检查员和教员表现的综合评价以及改进建议。
- (7) 教员评估一致性。

9.2.4 训练数据保存

- (1) 数据保存期限。训练数据应当至少保存三年，以满足以三年为循环周期的EBT课程的改进。
- (2) 数据使用范围。初阶EBT单位不得随意扩大训练数据的使用途径。除训练纪律管理和可能的争议裁定用途外，训练数据不得用于针对受训人员飞行技能表现的安全处罚，避免产生训练负面效应。

(3) 数据存储方式。建议使用电子化训练数据收集平台集中存储数据，建立数据库索引，方便查询提取。应当通过采取必要措施，有效保护和合法利用数据，确保存储系统数据安全，并持续处于安全状态。

(4) 数据分类管理。应当有效分类管理训练数据。建议利用关系型数据库、图数据库、文件型数据库等多类型数据库对数据进行有效存储和管理。建立数据目录，实现多模态数据的快速查询与检索，保证所有数据可追溯、可利用。

注：其他要求参考《航空公司基于计算机的记录系统的申请和批准》（AC-121-FS-2013-47）。

9.2.5 数据管理权限

数据使用包括直接查询数据或者间接利用数据生成结果。应当设置数据使用权限，保证仅允许经授权人员访问相应权限

范围的数据。数据权限设定，应当考虑使用数据人员的不同角色：

- (1) 学员：仅可访问本训练机组的数据。
- (2) 教员：仅可访问本人所教学机组的数据。
- (3) 检查员：仅可访问本人所检查机组的数据。
- (4) 机队管理员：仅可访问本机队机组的数据。
- (5) 数据分析员：可访问指定范围的数据。
- (6) 对于兼有多个角色的人员，其数据访问范围可以叠加。

9.3 初阶 EBT 经验转化

初阶EBT单位应当充分依托PLM建设工作机制，加强与其他初阶EBT单位的协调联动和资源共享，积极支持专家组工作，配合同方及时整合成熟的初阶EBT经验，并转化纳入PLM相关规范性文件。

9.4 初阶 EBT 监察员培训

9.4.1 初步批准和监督一个运营人的初阶EBT方案，合格证管理局监察员应当将EBT培训作为其所需技术培训的一部分，在监察员培训结束时，监察员应当：

- (1) 了解EBT的原则，包括以下基本原则：
 - (a) 基于胜任力的培训；
 - (b) 正向学习；
 - (c) 发展复原力/韧性；
 - (d) 数据驱动培训。
- (2) 了解EBT模块的结构。
- (3) 了解EBT模块各阶段的培训实施方法。
- (4) 了解成年人学习的原则以及它们与EBT之间的关系。

(5) 识别基于胜任力框架的有效观察，并记录观察表现的证据。

(6) 识别并关联有关胜任力的具体观察表现。

(7) 识别学员的表现，以确定基于能力的培训需求，并识别其优势。

(8) 了解使用基于胜任力的评分系统来评价表现的方法。

(9) 在模拟机培训中识别合适的教学风格，以适应学员的学习需要。

(10) 引导式教学，聚焦基于胜任力的培训需求。

(11) 了解如何使用引导式讲评技巧。

(12) 了解EBT课程开发的ADDIE流程。

9.4.2 培训的目的是确保监察员：

(1) 在批准和监督初阶EBT项目的原则方面获得足够的知识水平。

(2) 获得识别运营人初阶EBT项目是否可行的能力。

注：关于监察员实施EBT监管的具体培训要求可参考《飞行标准监察员手册》第二卷第一分卷。

第 III 部分 中阶循证训练（ EBT ）试点

10 中阶EBT试点准备（留空）

11 中阶EBT试点实施（留空）

第 IV 部分 高阶循证训练（ EBT ）试点

12 高阶EBT试点准备（留空）

13 高阶EBT试点实施（留空）

14 高阶+EBT试点准备（留空）

15 高阶+EBT试点实施（留空）

第 V 部分 附件

附件A：术语定义

不安全情况 (Unsafe Situation): 安全裕度出现不可接受的下降幅度的情况。

威胁 (Threat): 指超出飞行机组成员影响范围发生的事件或差错，其增加了运行复杂性，应当加以管理以保持安全裕度。

威胁管理 (Threat Management): 识别威胁并采取对策予以回应，从而减轻或消除威胁的后果，降低差错或非期望的航空器状态出现概率的过程。

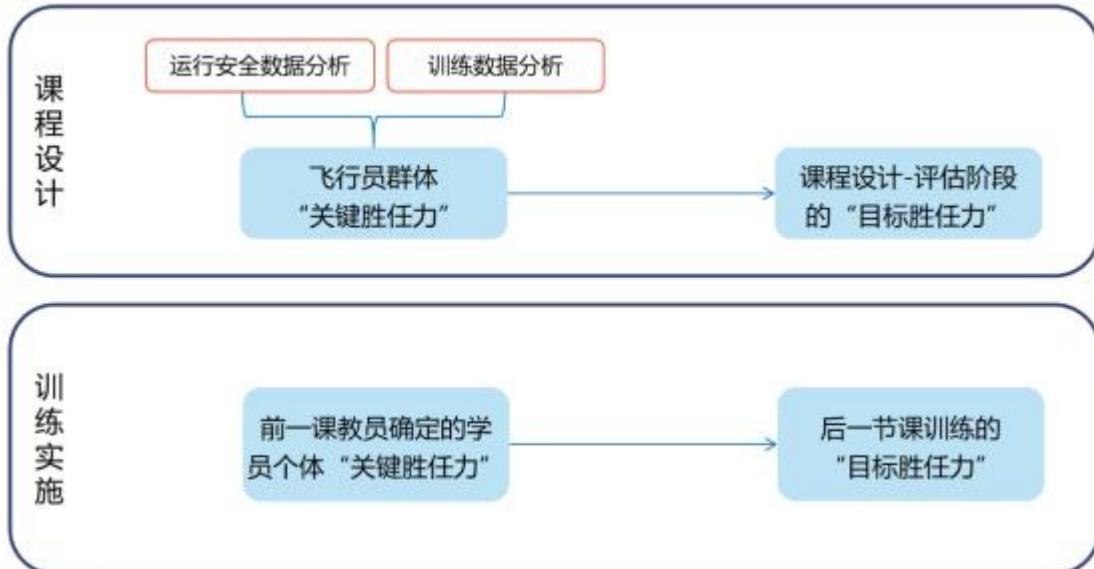
差错 (Error): 导致偏离组织或运行人员的意图或预期的运行人员的作为或不作为。

差错管理 (Error Management): 识别差错并采取对策予以回应，从而减轻或消除差错的后果，降低更大差错或非期望的航空器状态出现概率的过程。

关键胜任力 (Salient Competency): 机组核心胜任力中的最短板的胜任力，该胜任力通常是导致机组威胁、差错和非期望的航空器状态管理不良的根原因，该胜任力的提升可以很大程度上提高运行的安全裕度。飞行员群体的“关键胜任力”由课程开发者根据运行安全数据和训练数据的分析结果确定。学员个体的“关键胜任力”由教员或检查员在课程及讲评结束后确定。在EBT课程设计中，飞行员群体的“关键胜任力”可以作为复训课程第一节课中“评估阶段”的“目标胜任力”。在训练实施中，对于第二节课和第三节课（如适用），前一节课确定的学员个体“关键胜任力”可以作为后一节课的“目标胜任力”。

目标胜任力 (Target Competency): 指在课程设计环节，由课程开发者根据飞行员群体“关键胜任力”确定的复训课程第一节课“评估阶段”需训练的若干目标胜任力；或在训练实施环节，由第

二节课和第三节课（如适用）的教员根据前一节课的教员在训练中确定的“关键胜任力”调整的本节课需训练的（若干）目标胜任力。



国际民航组织胜任力框架 (ICAO Competency Framework): 由国际民航组织制定的胜任力框架，是一组关于航空某一特定学科的经遴选的胜任力。每项胜任力都具有相关的描述和可观察到的行为。

胜任力标准 (Competency Standard): 作为评估是否符合胜任力标准的可接受的绩效水平。

基于胜任力的培训 (Competency-Based Training, CBT): 突出表现为以绩效为导向的培训和评估，强调绩效标准及其衡量，以及按照规定的绩效标准开展培训。

行为 (Behaviour): 一个人公开或隐秘地对一组特定情形作出反应的方式，该方式可以被衡量。

行为指标 (Observable Behaviours, OB): 可被观察、衡量的，或可能无法衡量的，与岗位相关的单独行为。

场景 (Scenario): 培训模块计划的一部分，由预定的机动飞行和培训事件构成。

事件 (Event): 任务或子任务的组合，以及需执行的任务或子任务的条件。

条件 (Conditions): 确保与需展示的绩效相关的具体环境，能够达到标准的所有条件。

绩效标准 (Performance Criteria): 用于评估某一胜任力是否达到所要求的绩效水平的说明。绩效标准包括可观察的行为、条件和胜任力标准。

培训目标 (Training Objective): 由三部分组成的明确说明，即预期的绩效或学员在培训结束（或培训特定阶段结束）时预期的行为能力，用于确认学员胜任力水平的绩效标准和学员展示胜任力所处的条件。

在座教学 (In-seat Instruction, ISI): 一种在FSTD训练中的教学方法，可以可靠的揭示学员的真实表现。ISI是训练监控、交叉检查、UPRT等主题的有效手段之一。在座教学应遵循预定的脚本场景，可以通过以下做法来实现：1)教员向其中一名飞行员秘密地提供简单的指示，让他做出反应。这应仅限于模拟机组失能；2)教员在座扮演PF或PM，并执行预先确定的练习，看另一名飞行员如何表现、如何干预。

引导式技巧 (Facilitation Technique): 一种积极的培训方法，该方法以有效的提问、倾听和非评判为特征。该方法对于培养技能和态度、帮助学员提高洞察力和自行解决问题的能力、以及增强学员的理解力方面有显著效果。

循证训练 (Evidence-Based Training, EBT): 基于运行数据的培训和评估，其特点是揭示和评估学员跨一系列核心胜任力的全面能力，而不是衡量其在某一事件或机动飞行中的绩效。

EBT教员 (II - Implement Instructor): 经过筛选和选拔，顺利完成经批准的基于胜任力的培训课程，并获得授权可以在经批准的循证训练方案中开展周期性评估和培训的人员。

EBT检查员 (IE - Implement Examiner): 经过筛选和选拔，顺利完成经批准的基于胜任力的培训课程，并获得授权可以在经批准的循证训练方案中开展周期性评估和培训，并且可以实施熟练检查的人员。

循证训练模块 (EBT Module): 在经批准的飞行模拟训练装置内进行的一次课程或多次课程的组合，其作为三年期周期性评估和培训的一部分。

循证训练课程 (EBT Session): 在经批准的飞行模拟训练装置内进行的培训中一个单一、明确的时间段，其通常构成循证训练模块的一个部分。

循证训练场景 (EBT Scenario): 循证训练课程的一部分，包含一个或多个场景要素，旨在促进实时评估或培训。

循证训练场景要素 (EBT Scenario Element): 循证训练课程的一部分，旨在呈现特定的培训主题。

主题专家 (Subject Matter Experts, SME): 在特定业务领域具有丰富经验的人员，能够在课程开发过程中提供权威性的技术支持。

助教 (Teaching Assistant): 在训练中承担辅助角色，协助授课教员开展教学活动的教员。相关的教学活动包括但不限于理论培训中的小组讨论、案例分析、讲评练习、课程答疑，模拟机教学中的模拟机设置、角色扮演等。

知识 (Knowledge): 帮助学员开发和应用技能和态度来回忆事实、查明概念、适用规则或原则、解决问题，并在工作环境中进行创造性思维所需的具体信息。

技能 (Skill): 开展活动或行动的能力。通常分为三类：运动技能、认知技能和元认知技能。

态度 (Attitude): 一种持续的内在精神状态或心理倾向，它影响个体选择对某些物体、个人或事件采取的个人行动，并且可以通过学习来形成。态度具有感情成分、认知因素和行为后果。

为了展示“正确”的态度，学员需要知道在给定的情境中“什么是正确的态度”。

附件B：缩略词

ADDIE (Analysis Design Develop Implement Evaluation): 需求分析- 框架设计- 内容开发- 课程实施- 课程评估。

ATC (Air Traffic Control): 空中交通管制

ATO (Approved Training Organization): 经批准的培训机构

CAA (Civil Aviation Administration): 民用航空局

CBTA (Competency-Based Training and Assessment): 基于胜任力的培训和评估

CRM (Crew Resource Management): 机组资源管理

EBT (Evidence-Based Training): 循证训练

FAA (Federal Aviation Administration): (美国) 联邦航空局

FFS (Full Flight Simulators): 全动模拟机

FSTD (Flight Simulation Training Device): 飞行模拟训练装置

IATA (International Air Transport Association): 国际航空运输协会

ICAP (Instructor Concordance Assurance Programme): 教员一致性保证方案

IFALPA (International Federation of Air Line Pilot Associations): 国际航空公司驾驶员联合会

ISI (In-seat Instruction): 在座教学

ISD (Instructional System Design): 教学系统设计

KSA (Knowledge, Skills and Attitudes): 知识、技能和态度

LOSA (Line Operation Safety Assessment): 航线运行安全评估

LOE (Line Oriented Evaluation): 基于航线的评估

MT (Maneuver Training): 机动训练

MV (Maneuver Validation): 机动检查

OB (Observable Behavior): 行为指标

- PF (Pilot-Flying): 操纵飞行的驾驶员
- PLM (Professionalism Lifecycle Management System): 飞行员技能全生命周期管理体系
- PM (Pilot-Monitoring): 监控飞行的驾驶员
- POI (Principal Operation Inspector): 主任运行监察员
- RCA (Root Cause Analysis): 根原因分析
- SBT (Scenario-Based Training): 基于场景的训练
- SMS (Safety Management System): 安全管理体系
- SOP (Standard Operating Procedure): 标准操作程序
- SME (Subject Matter Experts): 主题专家
- TEM (Threat and Error Management): 威胁和差错管理
- TTT (Train the Trainer Training): 培训师培训课程
- UPRT (Upset Prevention and Recovery Training): 复杂状态预防和改出训练

附件C：EBT检查单

中国民航局向所有实施 EBT 工作的单位和个人提供本检查单，以辅助相关方清晰准确地完成 EBT 各项工作。本检查单仅供参考，各 EBT 实施单位可依照本咨询通告的具体内容，制定符合本单位实际情况的检查单，为顺利推进 EBT 提供指引。

C-1: 初阶 EBT 检查单

阶段	编号	运营人任务	局方任务	参考资料
预先文本申请	1	联系 PLM 秘书处，获取必要信息。 成立初阶 EBT 工作小组，以文本形式确定初阶 EBT 工作目标，明确小组成员工作职责和相关管理规定。	政策解答。	本咨询通告、运营人内部工作手册。
	2	联系局方，安排项目启动会议，说明初阶 EBT 意向及初阶 EBT 范围。	确定会议，民航局飞标司和地区管理局飞标处安排合适工作人员对接。	本咨询通告、运营人内部工作手册、局方内部工作手册。
	3	准备预先文本申请材料，向局方提交申请。	确认收到、评估文件*、审批申请，并批复启动项目。	本咨询通告、运营人内部工作手册、局方内部工作手册。
初阶 EBT 实施申请	4	确定胜任力及行为指标框架，确定评分系统。	评估文件*。	本咨询通告。
	5	提交 EBT 教员和检查员的培训计划。	评估文件*。	本咨询通告。
	6	对 EBT 教员和检查员进行培训。	在培训实施过程中、以及实施完成后对培训质量进行抽查*。	本咨询通告、运营人内部工作手册、局方内部工作手册。
	7	提交符合 ADDIE 原则的课程开发计划。	评估文件*。	本咨询通告。
	8	提交开发完成的复训课程文本、教材和教案。	评估文件*、模拟机验证（结合教员合格标准）*、批准课程。	本咨询通告。
	9	准备初阶 EBT 实施申请材料，向局方提交申请。	确认收到、评估文件*、审批申请，并批复正式实施初阶 EBT。	本咨询通告、运营人内部工作手册、局方内部工作手册。
初阶	10	实施 EBT 复训，实施过程中持续评估并完善各阶段质量。	在复训实施过程中以及实施完成后对实施质量进行抽查*。	本咨询通告。

EBT 实施	11	初阶 EBT 结束后提交实施报告。	评估文件*, 完成初阶 EBT 监察报告。	本咨询通告、运营人内部工作手册、局方内部工作手册。
项目结束				

* 委托秘书处组织专家完成

C-2: 中阶 EBT 试点检查单（留空）

C-3: 高阶 EBT 试点检查单（留空）

附件D：PLM胜任力及行为指标框架

为防止各单位出现核心胜任力体系构建重大偏差，本附件胜任力及行为指标框架为局方规定的推荐标准。使用不同标准的运营人应当向民航局飞行标准职能部门提出申请并获得同意。

D-1：核心胜任力及行为指标框架

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标（OB） Observable Behaviours
知识应用 Application of Knowledge (KNO)	展示对相关信息、操作说明、飞机系统和运行环境的知识和理解。 Demonstrates knowledge and understanding of relevant information, operating instructions, aircraft systems and the operating environment	OB KNO.1 展示有关限制、系统及其相互作用的实用和适用知识 Demonstrates practical and applicable knowledge of limitations and systems and their interaction OB KNO.2 展示所需的已公布的操作说明的知识 Demonstrates required knowledge of published operating instructions OB KNO.3 展示有关物理环境和空中交通环境的知识，包括航线、天气、机场和运行基础设施等。 Demonstrates knowledge of the physical environment, the air traffic environment including routings, weather, airports and the operational infrastructure OB KNO.4 展示有关适用法律的适当知识 Demonstrates appropriate knowledge of applicable legislation OB KNO.5 知道从哪里获得所需信息 Knows where to source required information OB KNO.6 表现出对获取知识的积极兴趣 Demonstrates a positive interest in acquiring knowledge OB KNO.7 能够有效地运用知识 Is able to apply knowledge effectively

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
程序应用和遵守规章 Application of procedures and compliance with regulations (PRO)	根据已发布的操作说明和适用法规，确定并采用适当的程序。 Identifies and applies appropriate procedures in accordance with published operating instructions and applicable regulations.	<p>OB PRO.1 确定在哪里可以找到程序和法规 Identifies where to find procedures and regulations</p> <p>OB PRO.2 及时应用相关的操作说明、程序和技术 Applies relevant operating instructions, procedures and techniques in a timely manner</p> <p>OB PRO.3 遵循SOP，除非为了更高的安全需要进行适当偏离。 Follows SOPs unless a higher degree of safety dictates an appropriate deviation</p> <p>OB PRO.4 正确操作飞机系统和相关设备 Operates aircraft systems and associated equipment correctly</p> <p>OB PRO.5 监控飞机系统状态 Monitors aircraft systems status</p> <p>OB PRO.6 遵守适用法规 Complies with applicable regulations</p> <p>OB PRO.7 应用相关的程序性知识 Applies relevant procedural knowledge</p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
自动航径管理 Aircraft Flight Path Management, automation (FPA)	通过自动化控制飞行航径。 Controls the flight path through automation.	<p>OB FPA.1 根据当时的情况，恰当地使用飞行管理系统、引导系统和自动化设备。 Uses appropriate flight management, guidance systems and automation, as installed and applicable to the conditions</p> <p>OB FPA.2 监控并识别与预计飞行航径的偏差，并采取适当措施 Monitors and detects deviations from the intended flight path and takes appropriate action</p> <p>OB FPA.3 安全地管理飞行航径以实现最佳运行表现 Manages the flight path safely to achieve optimum operational performance</p> <p>OB FPA.4 管理其他任务和干扰的同时，使用自动化功能保持预计飞行航径 Maintains the intended flight path during flight using automation while managing other tasks and distractions</p> <p>OB FPA.5 根据飞行阶段和工作负荷，及时选择适当的自动化级别和模式 Selects appropriate level and mode of automation in a timely manner considering phase of flight and workload</p> <p>OB FPA.6 有效监控自动化，包括接通的状态和自动模式的转换 Effectively monitors automation, including engagement and automatic mode transitions</p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
人工航径管理 Aircraft Flight Path Management, manual control (FPM)	通过人工控制飞行航径。 Controls the flight path through manual control.	<p>OB FPM.1 根据情况, 以适宜的方式, 准确、平稳地人工控制飞机 Controls the aircraft manually with accuracy and smoothness as appropriate to the situation</p> <p>OB FPM.2 监控并识别与预计飞行航径的偏差, 并采取适当措施 Monitors and detects deviations from the intended flight path and takes appropriate action</p> <p>OB FPM.3 使用飞机姿态、速度和推力之间的关系, 以及导航信号或目视信息来人工控制飞机 Manually controls the aircraft using the relationship between aircraft attitude, speed and thrust, and navigation signals or visual information</p> <p>OB FPM.4 安全地管理飞行航径以实现最佳运行表现 Manages the flight path safely to achieve optimum operational performance</p> <p>OB FPM.5 在人工飞行期间管理其他任务和干扰的同时, 保持预计飞行航径 Maintains the intended flight path during manual flight while managing other tasks and distractions</p> <p>OB FPM.6 根据当时的情况, 恰当地使用飞行管理系统、引导系统。 Uses appropriate flight management and guidance systems, as installed and applicable to the conditions</p> <p>OB FPM.7 有效监控飞行引导系统, 包括接通的状态和自动模式的转换 Effectively monitors flight guidance systems including engagement and automatic mode transitions</p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
沟通 Communication (COM)	在正常和非正常情况下，通过适当的方式在运行环境中进行沟通。 Communicates through appropriate means in the operational environment, in both normal and non-normal situations.	<p>OB COM.1 确定接收者已准备好并且能够接收信息 <i>Determines that the recipient is ready and able to receive information</i></p> <p>OB COM.2 恰当选择沟通的内容、时机、方式和对象 <i>Selects appropriately what, when, how and with whom to communicate</i></p> <p>OB COM.3 清晰、准确、简洁地传递信息 <i>Conveys messages clearly, accurately and concisely</i></p> <p>OB COM.4 确认接收者展示出对重要信息的理解 <i>Confirms that the recipient demonstrates the understanding of important information</i></p> <p>OB COM.5 接收信息时，积极倾听并展示理解 <i>Listens actively and demonstrates understanding when receiving information</i></p> <p>OB COM.6 询问相关且有效的问题 <i>Asks relevant and effective questions</i></p> <p>OB COM.7 适当升级沟通以解决已发现的偏差 <i>Uses appropriate escalation in communication to resolve identified deviations</i></p> <p>OB COM.8 以适合组织和社会文化的方式使用和解读非语言沟通 <i>Uses and interprets non-verbal communication in a manner appropriate to the organizational and social culture</i></p> <p>OB COM.9 遵守标准的无线电通话用语和程序 <i>Adheres to standard radiotelephone phraseology and procedures</i></p> <p>OB COM.10 使用英文准确阅读、理解、构建和回应数据链信息 <i>Accurately reads, interprets, constructs and responds to datalink messages in English</i></p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
领导力与团队合作 Leadership and Teamwork (LTW)	<p>影响他人以实现共同的目标。 合作完成团队的目标。</p> <p>Influences others to contribute to a shared purpose. Collaborates to accomplish the goals of the team.</p>	<p>OB LTW.1 鼓励团队参与并开放沟通 <u>Encourages team participation and open communication</u></p> <p>OB LTW.2 需要时表现出主观能动性和提供指导 <u>Demonstrates initiative and provides direction when required</u></p> <p>OB LTW.3 使他人参与计划 <u>Engages others in planning</u></p> <p>OB LTW.4 考虑他人的意见 <u>Considers inputs from others</u></p> <p>OB LTW.5 建设性地给予和接受反馈 <u>Gives and receives feedback constructively</u></p> <p>OB LTW.6 建设性地处理和解决冲突与分歧 <u>Addresses and resolves conflicts and disagreements in a constructive manner</u></p> <p>OB LTW.7 在需要时果断地领导 <u>Exercises decisive leadership when required</u></p> <p>OB LTW.8 承担决策和行动的责任 <u>Accepts responsibility for decisions and actions</u></p> <p>OB LTW.9 遵照指令执行 <u>Carries out instructions when directed</u></p> <p>OB LTW.10 应用有效的干预策略来解决已发现的偏差 <u>Applies effective intervention strategies to resolve identified deviations</u></p> <p>OB LTW.11 管理文化和语言方面的挑战 (如适用) <u>Manages cultural and language challenges, as applicable</u></p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标（OB） Observable Behaviours
情景意识与信息管理 Situation awareness and management of information (SAW)	感知、理解和管理信息，并预判其对运行的影响。 Perceives, comprehends and manages information and anticipates its effect on the operation.	<p>OB SAW.1 监控并评估飞机及系统的状态 Monitors and assesses the state of the aircraft and its systems</p> <p>OB SAW.2 监控并评估飞机的能量状态及预计的飞行航径 Monitors and assesses the aircraft's energy state, and its anticipated flight path</p> <p>OB SAW.3 监控和评估可能影响运行的整体环境 Monitors and assesses the general environment as it may affect the operation</p> <p>OB SAW.4 验证信息的准确性并检查明显错误 Validates the accuracy of information and checks for gross errors</p> <p>OB SAW.5 保持对参与运行或受运行影响的人员以及他们按预期表现的能力的意识 Maintains awareness of the people involved in or affected by the operation and their capacity to perform as expected</p> <p>OB SAW.6 根据与威胁和差错相关的潜在风险，制定有效的应对预案 Develops effective contingency plans based upon potential risks associated with threats and errors</p> <p>OB SAW.7 对情景意识下降的迹象做出响应 Responds to indications of reduced situation awareness</p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
工作负荷管理 Workload Management (WLM)	<p>通过合理调配资源，对任务进行优先级排序与分工，从而维持可用的工作负荷裕度。</p> <p>Maintain available workload capacity by prioritizing and distributing tasks using appropriate resources.</p>	<p>OB WLM.1 在各种情况下都有良好的自我管理（情绪、行为） Exercises self-control in all situations</p> <p>OB WLM.2 对任务进行有效的计划、优先级排序及时间节点安排 Plans, prioritizes and schedules appropriate tasks effectively</p> <p>OB WLM.3 在执行任务时有效地管理时间 Manages time efficiently when carrying out tasks</p> <p>OB WLM.4 提供和给予协助 Offers and gives assistance</p> <p>OB WLM.5 委派任务 Delegates tasks</p> <p>OB WLM.6 适当时寻求并接受协助 Seeks and accepts assistance, when appropriate</p> <p>OB WLM.7 认真对动作进行监控、回顾、交叉检查 Monitors, reviews and cross-checks actions conscientiously</p> <p>OB WLM.8 核实任务是否达到预期结果 Verifies that tasks are completed to the expected outcome</p> <p>OB WLM.9 在执行任务中出现（干扰、分心、变化及故障）的情形时，进行有效的管理并恢复正常状态 Manages and recovers from interruptions, distractions, variations and failures effectively while performing tasks</p>

胜任力 Competency	描述 Description	行为指标 (OB) Observable Behaviours
问题解决与决策 Problem Solving and Decision Making (PSD)	识别征兆、减轻问题；并做出决策。 Identifies precursors, mitigates problems; and makes decisions.	<p>OB PSD.1 及时识别、评估和管理威胁和差错 Identifies, assesses and manages threats and errors in a timely manner</p> <p>OB PSD.2 从适当的来源寻求准确和充分的信息 Seeks accurate and adequate information from appropriate sources</p> <p>OB PSD.3 识别并核实出现的问题及原因（如适用） Identifies and verifies what and why things have gone wrong, if appropriate</p> <p>OB PSD.4 在保证安全的前提下，坚持不懈地解决问题 Perseveres in working through problems while prioritizing safety</p> <p>OB PSD.5 确定并考虑适当的选项 Identifies and considers appropriate options</p> <p>OB PSD.6 应用适当和及时的决策技巧（适时的使用理性决策和直觉决策） Applies appropriate and timely decision-making techniques</p> <p>OB PSD.7 根据需要监控、回顾以及调整决策 Monitors, reviews and adapts decisions as required</p> <p>OB PSD.8 在缺乏指导或程序的情况下随机应变 Adapts when faced with situations where no guidance or procedure exists</p> <p>OB PSD.9 遇到意外事件时展现出韧性 Demonstrates resilience when encountering an unexpected event</p>

D-2: 检查员和教员胜任力及行为指标框架

除了需要具备所有飞行员应当具备的胜任力外，检查员和教员还应当具备如下胜任力及行为指标

胜任力名称 Name of the Competency	描述 Description	绩效标准 Performance Criteria		
		行为指标 (OB) Observable Behaviours	胜任力评估 Competency Assessment	最终的胜任力标准 Competency Criteria
管理学习环境 Management of the learning environment	确保教学，评估环境合适并且安全。 Ensures that the instruction, assessment and evaluation are conducted in a suitable and safe environment.	在教学和评估中实施威胁和差错管理 (TEM) 。 Applies TEM in the context of instruction/evaluation. 针对教学/评估期间可能发生的情况，讲评相应的安全程序。 Briefs on safety procedures for situations that are likely to develop during instruction/evaluation.	航司和训练机构在其运行手册中定义检查员和教员应达到的表现水平。 Operators and ATOs define in their OMIs the level of performance to be achieved by the instructor and evaluator.	地面训练： (包括 CRM) 飞行训练： 在飞机和FSTD中涉及训练内容： -执照 -型别等级 -转机型-航线 -复训 Ground training (includes CRM) Flight training in aircraft and in FSTDs - License - Type rating - Transition - Line - Recurrent
		在正确的时间，以正确的水平适当干预（例如逐步从语言提示到接管操纵）。Intervenes appropriately, at the correct time and level (e.g., progressively from verbal assistance to taking over control).		
		根据实际情况，在任何干预后恢复教学或评估。 Resumes instruction/evaluation as practicable after any intervention.		
		计划和准备训练媒体、训练设备和资源。 Plans and prepares training media, equipment and resources.		
		对影响训练的设备或飞机限制值进行讲评（根据实际情况）。 Briefs on training devices or aircraft limitations that may influence training, when applicable.		
		创设和管理适于训练目标的情况/条件（例如空域，ATC，天气，时间等）。Creates and manages conditions (e.g., airspace, ATC, weather, time, etc.) to be suitable for the training objectives.		
		适应环境中的变化，最大程度减少训练中断。Adapts to changes in the environment whilst minimizing training disruptions.		
		管理时间、训练媒体和设备来确保满足训练目标。Manages time, training media and equipment to ensure that training objectives are met.		

胜任力名称 Name of the Competency	描述 Description	绩效标准 Performance Criteria		
		行为指标 (OB) Observable Behaviours	胜任力评估 Competency Assessment	最终的胜任力标准 Competency Criteria
教学 Instruction	为发展学员的 胜任力而实施 训练 Conducts training to develop the Trainee's competencies	参考批准的资料 (运行/技术/训练手册, 标准和法规) 。 References approved sources (operations, technical, and training manuals, standards and regulations).	航司和训练机构在其运行手册中定义教员和检查员应达到的表现水平。 Operators and ATOs define in their OM s the level of performance to be achieved by the instructor and evaluator.	地面训练： (包括 CRM) 飞行训练： 在飞机和 FSTD 中涉及训练内 容： - 执照 - 型别等级 - 转机型 - 航线 - 复训 Ground training (includes CRM) Flight training in aircraft and in FSTDs - License - Type rating - Transition - Line - Recurrent
		明确训练目标和训练的角色。 States clearly the objectives and clarifies roles for the training.		
		遵守经批准的训练项目。 Follows the approved training program		
		运用适当的教学法 (例如讲解, 示范, 探索型学习, 引导式教学, 上座教学) 。 Applies instructional methods as appropriate (e.g., explanation, demonstration, learning by discovery, facilitation, in-seat instruction).		
		保持与运行的相关度及真实性。 Sustains operational relevance and realism.		
		适应教员指导的总量, 确保能实现训练目标。 Adapts the amount of instructor inputs to ensure that the training objectives are met.		
		灵活应对可能打乱既定流程的各种情况。 Adapts to situations that might disrupt a planned sequence of events.		
		持续评估学员的胜任力。 Continuously assesses trainee's competencies.		
		鼓励学员自我评估。Encourages the trainee to self-assess.		
		允许学员及时地自行纠错。 Allows trainee to self-correct in a timely manner.		
		应用以学员为中心的反馈技巧 (例如引导法等) 。 Applies trainee-centered feedback techniques (e.g., facilitation, etc.).		
		进行正面强化。Provides positive reinforcement.		

胜任力名称 Name of the Competency	描述 Description	绩效标准 Performance Criteria		
		行为指标 (OB) Observable Behaviours	胜任力评估 Competency Assessment	最终的胜任力标准 Competency Criteria
与学员互动 Interaction with the trainees	支持学员们的学习和发展 Supports the Trainees' learning and development	表现出对学员的尊重（例如对于文化，语言，经历）。 <u>Shows respect for the trainees (e.g., for culture, language, experience).</u>	航司和训练机构在其运行手册中定义教员和检查员应达到的表现水平。 Operators and ATOs define in their OMIs the level of performance to be achieved by the instructor and evaluator.	地面训练： (包括 CRM) 飞行训练： 在飞机和FSTD中涉及训练内容： -执照 -型别等级 -转机型-航线 -复训
		展示出耐心和同理心（例如积极倾听，领会非语言的信息，鼓励对话）。 <u>Shows patience and empathy (e.g., by actively listening, reading non-verbal messages and encouraging dialogue).</u>		
		管理学员的学习障碍。 <u>Manages trainees' barriers to learning.</u>		
		鼓励参与和共同支持。 <u>Encourages engagement and mutual support.</u>		
	展现出榜样和表率行为（模范作用） Demonstrates Exemplary behavior (role model)	指导学员。 <u>Coaches the trainees.</u>		
		支持公司/训练机构和局方的目标和训练政策。 <u>Supports the goal and training policies of the Operator/ATO and Authority.</u>		Ground training (includes CRM) Flight training in aircraft and in FSTDs - License - Type rating - Transition - Line - Recurrent
		展示出正直的品质（例如诚实和专业原则）。 <u>Shows integrity (e.g., honesty and professional principles).</u>		
		展示出可接受的个人行为、社会行为、专业知识，在专业和社交方面树立榜样。 <u>Demonstrates acceptable personal conduct, acceptable social practices, content expertise, a model for professional and interpersonal behavior.</u>		
积极寻求和接受反馈，以提高个人能力。 <u>Actively seeks and accepts feedback to improve own performance.</u>				

胜任力名称 Name of the Competency	描述 Description	绩效标准 Performance Criteria		
		行为指标 (OB) Observable Behaviours	胜任力评估 Competency Assessment	最终的胜任力标准 Competency Criteria
评估 Assessment	评估学员的胜任力 Assesses the competencies of the trainee	遵守公司/训练机构和局方的要求。 <u>Complies with Operator/ATOs and Authority requirements.</u>	航司和训练机构在其运行手册中定义教员和检查员应达到的表现水平。 <u>Operators and ATOs define in their OMs the level of performance to be achieved by the instructor and evaluator.</u>	地面训练： (包括 CRM) 飞行训练： 在飞机和FSTD中涉及训练内容： -执照 -型别等级 -转机型-航线 -复训
		确保学员了解评估过程。 <u>Ensures that the trainee understands the assessment process.</u>		
		运用胜任力标准和条件。 <u>Applies the competency standards and conditions.</u>		
		评估学员的胜任力。Assesses trainee's competencies.		
		执行评分。Performs grading.		
		根据评估结果提供建议。 <u>Provides recommendations based on the outcome of the assessment.</u>		
		根据总结性评估结果做出决策。 <u>Makes decisions based on the outcome of the summative assessment.</u>		
		向学员提供清晰的反馈。Provides clear feedback to the trainee.		
		报告训练系统的优缺点（例如训练环境、课程、评估），包括学员的反馈。 <u>Reports strengths and weaknesses of the training system (e.g., training environment, curriculum, assessment/evaluation) including feedback from trainees.</u>		
	为训练系统的持续改进作贡献 Contributes to continuous training system improvement	对训练系统的改进提出建议。 <u>Suggests improvements for the training system.</u>		Ground training (includes CRM) Flight training in aircraft and in FSTDs - License - Type rating - Transition - Line - Recurrent
		使用适当的表单和媒介生成报告。 <u>Produces reports using appropriate forms and media.</u>		

D-3: 作风胜任力及行为指标框架（留空）

D-4: 心理胜任力及行为指标框架（留空）

附件E：EBT中的复杂状态预防和改出训练（UPRT）符合方式

目的是帮助运营人如何在EBT计划中实现《航空器驾驶员训练指南-复杂状态预防和改出训练（UPRT）》（AC-91-FS-2015-30）和《关于开展复杂状态预防和改出（UPRT）强化训练的通知》（局发明电〔2021〕695号）的要求。

在EBT训练计划中，运营人通过按照本咨询通告7.3.3 内容开发的要求完成开发可以满足《航空器驾驶员训练指南-复杂状态预防和改出训练（UPRT）》（AC-91-FS-2015-30）和《关于开展复杂状态预防和改出（UPRT）强化训练的通知》（局发明电〔2021〕695号）的要求。主题仅需要学员作为机组成员之一完成即可。

E1：《航空器驾驶员训练指南-复杂状态预防和改出训练（UPRT）》（AC-91-FS-2015-30）符合方式

表E-1. AC内容对标表

AC-91-FS-2015-30内容要求	EBT实现方式
UPRT应当按照循序渐进的方式，先引入基本概念和理论学习，然后在模拟机中完成实际技能练习。	地面训练的要求与传统训练一致，模拟机训练通过主题和训练模块的结合完成实际技能练习。
运营人应当开发训练课程来向飞行员提供知识和技能，以便预防、识别并改出非预期的航径偏离和复杂状态。这些课程应当包括附件1中所描述的项目和内容。	详见表E-2
模拟机训练应当包括基于机动的和基于场景的训练。	在EBT模拟机课程中，第二、三节课（如适用）中包括场景式训练和机动训练。

表E-2. AC科目对标表

AC-91-FS-2015-30附件1中的科目要求	EBT实现方式
---------------------------	---------

1. 空气动力学知识	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 自动化管理 • 人工航空器控制 • 复杂状态预防和改出故障等效性: • 操纵降级
2. 能量管理	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 人工航空器控制 • 自动化管理
3. 飞行航径管理	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 人工航空器控制 • 自动化管理
4. 造成复杂状态的因素	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 复飞管理 • 恶劣天气 • 差错管理, 飞机状态管理不当 • 风切变改出
5. 回顾与飞机复杂状态相关的事故及事故征候	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 复杂状态预防和改出训练模块: • 在座训练ISI
6. 识别复杂状态	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 复杂状态预防和改出
7. 复杂状态改出技术: • 机头过度上仰和机头过度下俯	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 复杂状态预防和改出
8. 复杂状态预防的特别训练项目: • 人工控制低速飞行 • 大坡度转弯 • 空速不可靠飞行 • 人工操纵仪表进离场	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 人工航空器控制 • 自动化管理
9. 系统故障	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 人工航空器控制 • 自动化管理 • 发动机故障 • 飞机系统故障 (包含及时性和/或后果管理特征)
10. 受飞行包线保护的飞机正常及降级工作模式	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 人工航空器控制 • 自动化管理
11. 人的因素	<p>主题:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 工作负荷、分心、压力 • 意外性

E2: 《关于开展复杂状态预防和改出（UPRT）强化训练的通知》（局发明电〔2021〕695号）符合方式

表E-3 电报内容对标表

局发明电〔2021〕695号 电报内容的要求	EBT实现方式
飞行机组成员的复训课程应当包含UPRT训练科目	详见表E-4
每次复训有侧重地进行部分科目训练，每两年覆盖一次全部UPRT训练科目。	“训练主题”周期分为A、B、C三类，A类每半年训练一次，B类每一年训练一次，C类每三年训练一次；表格3和表格4中EBT的实现方式均为A或B类覆盖周期，即每一年覆盖不少于1次。

表E-4 电报科目对标表

局发明电〔2021〕695号 电报内容的要求	EBT实现方式
人工模式的高、低空机动飞行、能量管理	主题： • 自动化管理 • 人工航空器控制 • 复杂状态预防和改出
高低空机头上仰和下俯并伴随大坡度	主题： • 复杂状态预防和改出
全失速改出训练	主题： • 复杂状态预防和改出
起降阶段的横侧风切变	主题： • 不利的风 • 风切变改出
发生着陆弹跳后的改出训练	训练模块： • 在座教学（ISI）

如运营人表E-2《AC科目对标表》中“8. 复杂状态预防的特别训练项目”和表E-4《电报科目对标表》中科目与对应主题结合完成，可在两年内结合在座教学（ISI）或专项机动训练完成，该科目需要每名学员作为PF完成，且不应作为检查或评估项目。

如果航空器或运营人的证据（例如事故、征候或译码数据）表明需要增加训练要素，该要素应当加入相应的训练主题、故障等效性和/或训练模块中。

附件F：特定运行或机型

“特定运行或机型”这一培训主题应当分布在三年周期计划的EBT模块中。该培训主题应当由EBT课程设计者考虑以下因素来制定。

(1) 存在于飞机制造商运行适用性数据（OSD）中的运行和培训指导。例如特别强调的培训领域（TASE）、飞行机组培训标准手册（FCTS）/运行培训传输（OTT）、飞行机组培训手册、飞行运行技术通告和机型培训手册中描述的特定事件和重点胜任力。

(2) 运营人数据表明需要提供特定或额外的培训。证据可能来自内环数据，包括安全报告、飞行数据分析、航线运行安全评估（LOSA）、培训指标和/或训练反馈数据。

“特定运行或机型”的场景元素应当包括在EBT计划中，以满足这些具体或额外的培训需求。它们通常可以包括在评估和培训矩阵的已有培训主题中。然而，运营人可以根据证据和确定的培训需求，或者为了他们希望强调的兴趣点，包含在“特定运行或机型”的情景要素中。

由于这些原因，这个培训主题应当作为C类主题保留在课程中。运营人可根据证据调整为B类主题或作为一个一次性的重点。

附件G：初阶EBT熟练检查合规性检查单

使用说明：初阶EBT实施单位在经局方批准豁免 CCAR-121 部相关训练要求的同时，仍应当根据本检查单，确保熟练检查科目设置以适当方式与CCAR-121部附件E要求相衔接。

(1) 3年周期熟练检查机动科目（三、四代机）

(1) Maneuvers Validation Mandatory Items (6 semesters cycle) (GEN 3/4)

注1：以下科目都需要熟练检查申请人作为PF完成。 Note 1: Applicants shall operate as PF during all maneuvers.
注2：LPC（执照熟练签注）与OPC（运行资格签注）分开签注。 Note 2: The examiner shall endorse LPC and OPC separately in the applicant's license.
注3：以下科目对人工操纵程度的要求由课程开发人员与POI协商确定，运行类熟练科目不做作具体要求。 Note 3: Requirements on manual flight operations for the following items are determined after consulting with POI by the course developers. Exception, there is no specific requirement for OPC items.
注4：A/B/C代表频次的要求，与ICAO矩阵表的含义一致，分别代表半年一次，一年一次，三年一次。 Note 4: In conformity with the ICAO assessment and training matrix, A/B/C represents the requirements of training frequency: once every six months, once a year and once every three years, respectively.

频次 Frequency	LPC（执照熟练签注）科目 License Proficiency Check (LPC) Maneuvers	科目起止点说明 The Start and End Point for Each Maneuver
A	V1-V2间发动机失效的起飞 (100ft 低云条件) Take-off with one engine failure between V1 and V2 (cloud base 100feet)	起飞点至襟翼光洁并完成单发程序 From the initiation of take-off to a point at which the aircraft is stabilized in clean configuration with one engine inoperative procedure completed.
A	接近V1的中断起飞 Rejected take-off at a reasonable speed when approaching V1	起飞点至全停（完成机型相应的中断起飞程序） From the initiation of take-off to a complete stop (or as applicable to procedure).
A	非精密进近 Non-Precision Approach	FAF之前至最低下降高度（高）/特定决断高度（高）/决断高度（高） From an appropriate point before FAF to MDA/H, DDA/H or DA/H.
A	一台发动机失效的盲降进近 (人工) ILS Approach with one engine inoperative (manual control)	FAF之前至决断高度（高）（一台关键发动机失效状态进入） From an appropriate point before FAF to DA/H with one engine (the critical engine, if applicable) inoperative (manual control).
A	一台发动机的落地 Approach & landing with one engine inoperative	决断高度（高）至着陆全停（一台关键发动机失效状态进入） From DA/H to a complete stop with one engine (the critical engine, if applicable) inoperative.

A	一台发动机失效的进近复飞 Approach & go-around with one engine inoperative	FAF之前至复飞后飞机以稳定速度爬升，并接通自动驾驶仪（如适用） From an appropriate point before FAF to a point at which the airplane climbs at a stabilized speed with correct longitudinal and lateral control in a trimmed condition, and with autopilot engagement (if applicable).
A	全发进近复飞 Approach and go-around with all engines operative	FAF之前至复飞后飞机状态稳定，并接通自动驾驶仪，可参考高能量复飞（低于复飞高度150-300米开始的复飞）或在最低下降高度（高）/特定决断高度（高）/决断高度（高）至50ft飞越跑道入口的高度开始复飞 From an appropriate point before FAF to a point at which the airplane climbs at a stabilized speed with correct longitudinal and lateral control in a trimmed condition, and with autopilot engagement (if applicable). The miss approach should be initiated at a high energy condition (e.g. initiated at an altitude of 150 to 300m (500 to 1000ft) below the missed approach altitude), or initiated at an altitude between MDA/H, DDA/H or DA/H and 50ft above threshold.
C	紧急下降 Emergency descent	巡航高度至10000 英尺或最低航路高度或最低偏航高度（以较高者为准）并完成紧急下降程序 From cruising level to 10000ft/MEA/MORA (whichever is higher), with emergency descent procedure completed.
A	中止着陆 Rejected landing	50ft 飞越跑道入口及以下，执行中止着陆动作直到复飞后飞机状态稳定，并接通自动驾驶仪 Reject landing approximately 50ft over the threshold, and the airplane climbs at a stabilized speed with correct longitudinal and lateral control in a trimmed condition, and autopilot engagement (if applicable).
A	侧风起飞 Take-off with crosswind	起飞点至完成起飞后飞机状态稳定自动驾驶接通 From the initiation of take-off to a point at which the airplane climbs at a stabilized speed, and with autopilot engagement (if applicable).
A	侧风落地 Landing with crosswind	进近五边至着陆全停 From final to a complete stop.
频次 Frequency	OPC (运行熟练签注) 科目，低能见运行 (或航空公司的其他运行类熟练要求) Operator Proficiency Check (OPC) Maneuvers	科目起止点说明 The Start and End Point for Each Maneuver
A	最低RVR 标准的中断起飞 Rejected take-off at minimum authorized RVR	起飞点至全停 (完成机型相应的中断起飞程序) From the initiation of take-off to a complete stop (or as applicable to procedure).
A	最低RVR 标准的起飞 Take-off at minimum authorized RVR	起飞点至起飞后飞机状态稳定自动驾驶接通 (如适用) From the initiation of take-off to a point at which the airplane climbs at a stabilized speed with correct longitudinal and lateral control in a trimmed condition, and with autopilot engagement (if applicable).
A	CAT II or CAT III ILS 进近 CAT II or CAT III ILS	FAF点之前至警戒高或决断高度 From an appropriate point before FAF to AH or DA.

	approach	
B	CAT II or CAT III 进近复飞 Go-around on CAT II or CAT III ILS approach	衔接最后进近，执行警戒高或决断高度以下的复飞至飞机状态稳定自动驾驶接通（如适用） Go-around below AH or DA to a point at which the airplane climbs at a stabilized speed with correct longitudinal and lateral control in a trimmed condition, and with autopilot engagement (if applicable).
B	CAT II or CAT III 着陆 CAT II or CAT III ILS approach & landing	衔接最后进近，使用自动着陆系统、自动滑跑系统（如适用）执行正常的低能见度进近和着陆直至脱离跑道 Conduct a LVO approach and landing with auto-landing system (if applicable) and auto-rolling system (if applicable) until runway vacated.

(2) CCAR-121 部附件 E 其他机动科目（要求训练至熟练）

(2) Other Maneuvers Listed in Annex E of CCAR-121 (Require to Train to Proficiency)

注：接近失速改出、等待、大坡度盘旋、盘旋进近在SBT/MT中作为PF进行训练。
Note: Trained as PF in following SBT/ISI items: Recovering from an impending stall (or full stall, if applicable), Holding, Steep turns, and Circling approach.

频次 Frequency	其他机动科目 Other Maneuvers	科目起止点说明 The Start and End Point for Each Maneuver
B	接近失速的改出训练 Recovering from an impending stall (or full stall, if applicable)	当出现可以察觉的抖振或者开始进入失速的其他反应时，即达到了接近失速 Initiate at the first indication of an impending stall (buffet, stick shaker, aural warning).
C	等待 Holding	加入等待点前5海里至完成一个等待航线 From 5nm before reaching holding point to one holding pattern completed.
C	大坡度转弯 Steep turns	45度坡度角转弯，航向改变至少180度，但不大于360度 Turn by using 45° bank, with heading changes between 180° and 360°.
B	盘旋进近 Circling approach	FAF 点前至着陆全停或复飞至增速高 An appropriate point before FAF to a complete stop or acceleration after go-around.

(3) 正常和非正常程序科目

(3) Normal and Abnormal Procedures

要求：每个驾驶员应当按检查员为了确定被检查者对该飞机相应系统与设备实用知识水平而认为需要的数量，演示下列系统与设备的正确使用。

Requirement: The pilot should satisfactorily demonstrate the use of following systems and equipment according to the requirements of the examiner, to determine the knowledge required for the appropriate systems and equipment.

注：正常、非正常、应急程序科目未列在熟练检查清单中的，熟练检查申请人作为机组需要至少满足C频次的要求在LOE或SBT/MT中进行相应训练。

Note: All remaining Procedures listed in Annex E of CCAR-121, and not included in Maneuvers Validation Mandatory Items, should be included in LOE or SBT/MT. The requirement of training frequency is once every three years.

频次 Frequency	正常和非正常程序科目 Normal and Abnormal Procedures
C	防冰和除冰系统 Anti-Ice/De-Ice Systems
C	自动驾驶系统 Autopilot System
C	自动进近或其他进近辅助系统 Auto-Approach or Other Approach Supporting Systems
C	失速警告装置、失速防止装置和增稳装置 Stall Warning, Stall Prevention and Augmentation Systems
C	机载雷达设备 Airborne Radar System
C	导航或通信设备失效 NAV or COM System Failure
C	液压系统失效与故障 Hydraulic System Failure and Malfunction
C	电气系统失效与故障 Electrical System Failure and Malfunction
C	起落架系统失效与故障 Landing Gear System Failure and Malfunction
C	襟翼系统失效与故障 Flaps System Failure and Malfunction
	其他可用系统、设备、装置 Other Systems, Equipment and Devices

(4) 应急程序科目

(4) Emergency Procedures

要求：每个驾驶员应当按飞行检查员为了确定被检查者是否具有完成应急程序的足够知识和能力而认为需要的数量，演示下列紧急情况下的正确应急程序：

Requirement: The pilot should satisfactorily demonstrate the following emergency procedure according to the requirements of the examiner, to determine the knowledge and skills required for the appropriate emergency procedures.

注：正常、非正常、应急程序科目未列在熟练检查清单中的，熟练检查申请人作为机组需要至少满足C频次的要求在LOE或SBT/MT中进行相应训练。

Note: All remaining Procedures listed in Annex E of CCAR-121, and not included in Maneuvers Validation Mandatory Items, should be included in LOE or SBT/MT. The requirement of training frequency is once every three years.

频次 Frequency	应急程序程序科目 Emergency Procedures
C	防冰和除冰系统 Anti-Ice/De-Ice Systems
C	飞行中失火 Fire In flight
C	烟雾控制 Smoke Control
C	急剧释压 Rapid Decompression
C	机载防撞系统 TCAS
C	相应经批准飞机飞行手册所列的其他应急程序 Other Emergency Procedures in the Appropriate AFMs

(5) 其他程序科目

(5) Other Procedures

频次 Frequency	其他程序程序科目 Other Procedures
A	飞行前检查 Preflight check
A	滑行 Taxi
A	动力系统检查 Powerplant check
A	区域离场和区域进场 Area departure and area arrival
C	动力装置失效 Powerplant failure

(6) 设备考试 (口试或者笔试)

(6) Equipment examination (oral or written)

注：设备考试需要在熟练检查的飞前准备完成并作为熟练检查的一部分 Note: As part of the proficiency check, equipment examination (oral or written) shall be completed before Preflight items.

附件H：工作单（样例）

H-1: CCAR-121 初阶 EBT 熟练检查工作单 (FSTD)

FS-EPCC-121

CCAR-121 EBT 熟练检查工作单(FSTD)

CCAR-121 EBT Proficiency Check Checklist (FSTD)

用墨水笔或打印填写所有项目 Type or Print All Entries in Ink

姓名 Name	执照编号 License No.	
工作单位 Employer	运行基地 Operating Base	
熟练检查类型 Type of Check	<input type="checkbox"/> 机长 PC-PIC	<input type="checkbox"/> 副驾驶 PC-CP
类别等级 Category	级别等级 Class	型别等级 Type Rating
飞机 Airplane	多发陆地 Multiengine Land	

熟练检查日期/时间 Proficiency Check Date/Time

日期 Date _____ 年 Y _____ 月 M _____ 日 D

时间 Time 从 from _____ 到 to _____ 地点 Place _____

所用设备 Equipment 模拟机 Simulator

CAAC 模拟机合格证编号 CAAC Cert. No. _____ 级别 Class _____

LPC (执照熟练签注) 科目 License Proficiency Check (LPC) Maneuvers	结论 Result				行为指标 OBs
	通过 P	第二次 S	未通过 F	不适用 N/A	
1、设备考试(口试或笔试) Equipment test (Oral or Written)					
2、V1-V2 间发动机失效的起飞 (100ft 低云条件) Take-off with one engine failure between V1 and V2 (cloud base 100feet)					
3、接近 V1 的中断起飞 Rejected take-off at a reasonable speed when approaching V1					
4、非精密进近 Non-Precision Approach					
5、一台发动机失效的盲降进近 (人工) ILS Approach with one engine inoperative (manual control)					
6、一台发动机的落地 Approach & landing with one engine inoperative					
7、一台发动机失效的进近复飞 Approach & go-around with one engine inoperative					
8、全发进近复飞 Approach and go-around with all engines operative					

9、紧急下降 Emergency descent					
10、中止着陆 Rejected landing					
11、侧风起飞 Take-off with crosswind					
12、侧风落地 Landing with crosswind					
13、其他 Others					
OPC (运行熟练签注) 科目, 低能见运行 (或航空公司的 其他运行类熟练要求) Operator Proficiency Check (OPC) Maneuvers	结论 Result				行为指标 OBs
1、最低 RVR 标准的中断起飞 Rejected take-off at minimum authorized RVR	通过 P	第二次 S	未通过 F	不适用 N/A	
2、最低 RVR 标准的起飞 Take-off at minimum authorized RVR					
3、CAT II or CAT III ILS 进近 CAT II or CAT III ILS approach					
4、CAT II or CAT III 进近复飞 Go-around on CAT II or CAT III ILS approach					
5、CAT II or CAT III 着陆 CAT II or CAT III ILS approach & landing					
6、其他 Others					

注：每项动作在结论“通过”、“未通过”或“不适用”处打“√”。对于第二次演示才获通过的，
需要在“第二次”处打“√”。

Note: Mark “√” for each items in the result “P”, “F” or “N/A”. For those who passed the second demonstration, mark “√” in the result “S”.

考试员评语及结论 Designated Examiner's Report

评语 Comments:

结论 Result:

我证明，在(Date) _____ 年(Y) _____ 月(M) _____ 日(D)对(Name) _____ 编号(No.)为 _____ 的执照持有人完成 CCAR-121 部要求的 _____ 的 _____ 熟练检查，
检查结果合格不合格。

I certify that, I have done the required Proficiency Check according to CCAR-121, on (Date) to (Name)
the result of the check is Pass/Fail.

考试员合格证编号 Examiner Cert. No. _____ 签字 Signature _____ 日期 Date _____

是否通过下列检查 whether pass the following checks CAT I1 CAT II1

管理局审核 Regional Administration Review	监察员审查意见 Inspector Audit Result	监察员签字 Inspector Signature
	<input type="checkbox"/> 同意 Agree <input type="checkbox"/> 不同意 Disagree	日期 Date _____ 年 Y _____ 月 M _____ 日 D

填写说明 Instructions

1、工作单位：指申请人的具体工作单位，例如：飞行部、分公司、子公司等。

Employer: indicating the certain employer of the applicant, e.g. Aviation ministration, branch offices, subsidiaries.

2、运行基地：指申请人所在的运行基地。

Operating base: indicating the operating base for which the applicant is working.

3、如使用模拟机/训练器考试，地点应填写模拟机中心名称和地点；如在航空器上考试则填写考试机场名称。

If the examination is covered on a simulator, fill the blank of “Place” with the name and location of the simulator center; and if the examination is covered on the aircraft, fill in the blank with the name of the test airfield.

4、航空器型号：应该填写具体型号，而不是型别，例如：B737-600、A320-200 等。

Aircraft Model: The certain detailed model of the aircraft, not the type rating, e.g. B737-600, A320-200, etc.

5、模拟机/训练器编号和级别：应根据民航局审定后颁发证书的编号和级别进行填写。

The number and the class of the simulator/training device: fill this blank according to the certification issued by CAAC after authorization.

6、如果申请人达到实践考试的标准，则应在相应科目的考试结论“通过”栏中标记“√”，在其他栏中不作任何标记。如果申请人未能达到实践考试的标准，则应在相应科目的考试结论“不通过”栏中标记“√”，在其他栏中不作任何标记。对于本次熟练检查中未涉及的科目，则应在相应科目的考试结论“不适用”栏中标记“√”，在其他栏中不作任何标记。

If the applicant could reach the practical test standards, the “√” should be marked on “Pass” in the corresponding blank of the task and no more marks in other blanks. If the applicant failed reaching the practical test standards, the “√” should be marked on “Fail” in the corresponding blank of the test subject and no more marks in other blanks. For test subjects not involved in this proficiency check, the “√” should be marked on “N/A” in the corresponding blank of the test subject and no more marks in other blanks.

7、行为指标：对于结论为“不通过”的科目，应填写申请人存在问题具体对应的胜任力行为指标，如 OB FPM.01。

OBs: For subjects whose conclusions are “Fail”, the specific OBs (Observable Behaviors) corresponding to the applicant’s shortcomings should be filled in, such as OB FPM.01.

8、行为指标见《循证训练（EBT）实施管理规定》附件D。

See the Appendix D of the “EBT Implementation Management Regulations” for OBs.

9、经和 POI 协商一致，可以增加其他项目，并在“其他”栏中列出。

Upon agreement with POI, other items can be added and listed in “others” columns.

H-2: CCAR-121 EBT 胜任力评估工作单 (FSTD)

FS-ECGS-121

CCAR-121 EBT 胜任力评估工作单 (FSTD)

CCAR-121 EBT Competencies Grading Sheet (FSTD)

用墨水笔或打印填写所有项目 Type or Print All Entries in Ink

姓名 Name	执照编号 License No.					
工作单位 Employer	运行基地 Operating Base					
学员等级 Trainee's Position	<input type="checkbox"/> 机长 PIC <input type="checkbox"/> 副驾驶 CP					
型别等级 Type Rating						
评估日期 Evaluation Date/Time Date _____ 年 Y _____ 月 M _____ 日 D						
时间 Time 从 from _____ 到 to _____ 地点 Place _____						
所用设备 Equipment 模拟机 Simulator						
CAAC 模拟机合格证编号 CAAC Cert. No. _____ 级别 Class _____						
循证训练阶段 EBT Training phase						
<input type="checkbox"/> 第一节课 评估阶段 1st Session Evaluation Phase						
<input type="checkbox"/> 第二节课 基于场景的训练 2nd Session Scenario-Based Training phase						
<input type="checkbox"/> 第二节课 机动训练 2nd Session Maneuver Training phase						
<input type="checkbox"/> 第三节课 基于场景的训练 3rd Session Scenario-Based Training phase						
<input type="checkbox"/> 第三节课 机动训练 3rd Session Maneuver Training phase						
胜任力 Competencies	评估结果 Evaluation Results					行为指标 OBs
	1	2	3	4	5	
知识应用 KNO						
程序应用和遵守规章 PRO						
人工航径管理 FPM						
自动航径管理 FPA						
领导力与团队合作 LTW						
沟通 COM						
情景意识与信息管理 SAW						
工作负荷管理 WLM						
问题解决与决策 PSD						

注：对于评估结果在相应栏中打“√”。 Note: Mark "√" in the corresponding column for the evaluation result.

教员评语 Instructor's Comment

评语（包括关键胜任力提升建议）：

Comments (Including suggestions for improving salient competencies):

教员执照编号 Instructor License No._____

签字 Signature_____

日期 Date_____

填写说明 Instructions

1、工作单位：指申请人的具体工作单位，例如：飞行部、分公司、子公司等。

Employer: indicating the certain employer of the applicant, e.g. Aviation ministration, branch offices, subsidiaries.

2、运行基地：指申请人所在的运行基地。

Operating base: indicating the operating base for which the applicant is working.

3、如使用模拟机/训练器考试，地点应填写模拟机中心名称和地点；如在航空器上考试则填写考试机场名称。

If the examination is covered on a simulator, fill the blank of “Place” with the name and location of the simulator center; and if the examination is covered on the aircraft, fill in the blank with the name of the test airfield.

4、航空器型号：应该填写具体型号，而不是型别，例如：B737-600、A320-200 等。

Aircraft Model: The certain detailed model of the aircraft, not the type rating, e.g. B737-600, A320-200, etc.

5、模拟机/训练器编号和级别：应根据民航局审定后颁发证书的编号和级别进行填写。

The number and the class of the simulator / training device: fill this blank according to the certification issued by CAAC after authorization.

6、如果教员评估学员的某项胜任力表现低于 2 分(含)时，需要在对应胜任力后面的行为指标栏中列出具体表现不佳的行为指标编码，如 OB COM.01。编码个数不受限制。该胜任力应作为后续训练重点关注的关键胜任力，教员应在“教员评语”栏中针对性地给出具体提升建议。

If the instructor evaluates the trainee's performance of a competency below 2 points (inclusive), the specific OB code should be listed in the OBs column behind the corresponding competency, such as OB COM.01. The number of codes is not limited. This competency should be regarded as the salient competency that the follow-up training focuses on. The instructor should give specific suggestions for improvement in the “Instructor’s Comment” column.

7、行为指标见《循证训练（EBT）实施管理规定》附件D。

See the Appendix D of the “EBT Implementation Management Regulations” for OBs.

附件I：EBT场景研发及测试流程

I-1：场景

场景是EBT课程的一部分，包含一个或多个场景要素，旨在促进实时评估或培训。场景在评估（EVAL）阶段应当尽可能贴近实际运行，并且具备运营人运行环境特点；在基于场景的训练（SBT）阶段，场景中包含关键的运行和环境威胁，此外还包括塑造有效的机组配合来识别和纠正差错，以及针对关键系统故障的管理。SBT阶段的重点是利用预先设定的场景来发展胜任力，而不是“勾选式”训练本身。

EBT场景的设计基于实际航线运行，在关注发展受训人特定胜任力的同时，应当明确技术胜任力和非技术胜任力是一个有机整体。对非技术胜任力的熟练掌握并不能替代技术胜任力的熟练程度。同样，如果没有良好的机组协调，仅靠程序、技术的高熟练度并不能完全保证安全运行。场景的设计应当服务于核心胜任力的全面提高。

经过EVAL阶段后，教员确定的学员需要提升的关键胜任力，可以作为SBT阶段的目标胜任力。该关键胜任力可能是九项核心胜任力任意一项或几项。因此，SBT阶段的场景设计应当涵盖所有九项胜任力，以确保EVAL阶段所识别的关键胜任力在本阶段得到有针对性的训练。

I-2：场景要素

EBT场景要素是循证训练课程的一部分，旨在呈现特定的培训主题。给定的场景要素可作为开发和评估胜任力的工具。运营人和训练中心可基于数据生成与自身运行更相关的场景要素，生成的场景要素原则上应当置于现有的训练主题框架。场景要素的生成步骤详见《数据驱动的循证训练（EBT）课程研发指南》（IB-FS-OPS-007）。

I-3: EBT 场景研发及测试流程

评估（EVAL）阶段场景开发需要遵循一定的研发及测试流程，具体见下表。SBT的场景研发及测试流程与评估阶段类似，不同之处在于，SBT阶段的场景需要能够为EVAL阶段发现的关键胜任力提供相应的训练。值得注意的是，EVAL 阶段发现的关键胜任力也许不仅限于评估场景研发中的三个胜任力。

评估（EVAL）阶段场景研发及测试流程

1. 选择3项胜任力作为评估的重点，即目标胜任力	《循证训练手册》（ICAO Doc 9995）建议在每半年一次的模拟机训练课程设计时都要对目标胜任力进行变更。因此，建议依照目标胜任力三年循环矩阵图，每次评估3种胜任力，例如FPA、PSD、WLM。
2. 收集分析相关安全信息	相关安全信息可以为训练主题提供运行环境信息，例如恶劣天气，是否有任何数据表明对恶劣天气管理不当。这些数据通常来自像LOSA这样的日常运行监控项目，还可以来自包括教员的转述信息、航线检查信息和安全数据。对于基于实际事件的数据，可以通过相关风险分析对其进行处理，得到一段时间内的趋势性信息。
3. 确定运行环境信息	包括每个航班计划的城市对，以及天气、夏季、冬季、气象类型等方面的背景信息。选定适用的城市对，还需考虑航路上有多个备降机场。
4. 根据目标胜任力，选择适宜的训练主题	评估（EVAL）阶段使用预先设定的目标胜任力，应当关注目标胜任力三年循环矩阵图。
5. 制定2个场景的提纲	利用行为指标，并考虑场景中几个关键节点上积极管理所需的胜任力，以及导致不良管理的关键胜任力设计场景提纲。这是第一次尝试，对场景提纲的每一次更改都可能会改变目标胜任力的体现，应当在模拟机中进行测试。
6. 制定课程计划草案	本步骤的目的是提供测试草案，包括飞机、环境设置、时间安排以及执行各个方案的具体时间。课程计划草案开发过程中，MEL、NOTAM等因素都应当纳入考虑范围，其中机组与ATC以及客舱的互动非常重要，这能够最大限度地体现“工作负荷、分心、压力”这个训练主题。EBT场景的开始和结束点不必限定为起飞和着陆，在每个场景开始之前，需要给受训人一定的时间来熟悉并融入场景环境，一旦实现学习目标，就可以结束场景。例如，在遭遇一系列威胁后做出决策的这个时间点就可以结束；在开始复飞和制定后续步骤的计划时，达成了对决策的考察，即可结束。
7. 进行初始测试	制定测试时间日程表，并明确测试内容，根据测试日程表针对每个测试项目记录反馈意见。
8. 修改课程计划	根据需要对难度、时间安排、胜任力进行调整。

9. 最终测试	建议使用航线机组对所有设计进行验证，尤其是时间安排、难度以及目标胜任力。最终测试需要确保为驾驶舱准备一些复杂程序或威胁增加一个额外的时间因素。第1天的评估（EVAL）阶段不适宜编排特别耗费时间的训练。（例如：某些机型的污染跑道性能计算和除冰等）
---------	--

I-4: 运行环境信息

在课程设计中对运行环境的设置方案可以来源于数据分析后的结论。例如在恶劣天气中，可以选择雷暴、结冰条件、顺风、缺乏目视参考，这些可选项由数据分析人员对数据分析、提炼后输出到课程设计环节。

I-5: 基于航线的场景与分支选项

EBT场景具备基于航线的飞行训练（LOFT）的特征，场景需要体现真实性、实时性（Real-time）和灵活性。

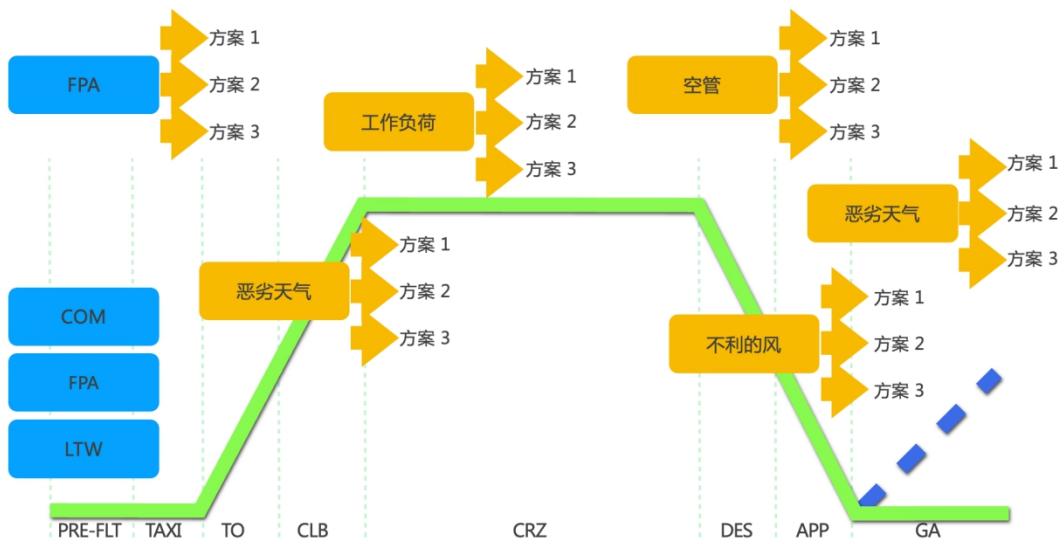
场景设计应当使用包含但不限于飞行航路、签派放行、航行情报、载重平衡、管制程序、频率转换和客舱运行程序等在内的真实运行条件以实现基于航线的评估和培训的目标。场景的设计可以是完整的航线，也可以是从滑行、起飞、巡航、下降、进近等阶段开始的某一个或几个阶段，但都应当基于模拟真实航线运行的原则。需要强调的是，评估阶段的两个场景所包含的飞行阶段的合集，需要覆盖完整的航线运行所有飞行阶段。

简称	飞行阶段	第#阶段	说明
ALL	所有	所有飞行阶段	任何或所有的飞行阶段
GND	•飞行计划、 飞行前、发动机启动和滑出 •滑进、发动机关闭、飞行后和飞行结束	第 1 阶段 第 8 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 地面阶段，直至机组成员为起飞增加推力 ➢ 从速度允许飞机为抵达停机区依靠滑行进行机动时开始，直至机组成员完成飞行后和飞行结束任务。
TO	起飞	第 2 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 本阶段从机组成员为起飞增加推力开始。 ➢ 本阶段在规定的机动飞行高度或为巡航继

			续爬升确定速度和形态之后结束。
CLB	爬升	第 3 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本阶段从机组成员将飞机设定在规定的机动飞行高度或为巡航继续爬升确定速度和形态时开始。 ▶ 本阶段以将飞机设定在规定速度及预先确定的初始巡航高度结束。
CRZ	巡航	第 4 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 巡航阶段从机组成员将飞机设定在规定速度和预先确定的初始巡航高度并继续向目的地方向飞行开始。 ▶ 本阶段从为进近开始下降结束。
DES	下降	第 5 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本阶段从机组成员为向某目的地进近而离开巡航高度时开始。 ▶ 本阶段从机组成员开始改变飞机形态和/或速度以利于在某跑道着陆时结束。
APP	进近	第 6 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本阶段从机组成员改变飞机形态和/或速度使飞机能够在某跑道着陆进行机动飞行时开始。 ▶ 本阶段在飞机处于着陆形态和机组成员专注于在特定跑道上着陆时结束。 ▶ 本阶段还包括在进近阶段机组成员中止向计划着陆跑道下降的复飞。复飞在规定的机动飞行高度或为巡航继续爬升确定速度和形态之后结束。
LDG	着陆	第 7 阶段	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 本阶段从飞机处于着陆形态和机组成员专注于在特定跑道上着陆时开始。 ▶ 本阶段在速度允许飞机为抵达停机区依靠滑行进行机动时结束。

EBT场景开发还需要重点关注实时场景的开发，时间和内容的编排应当注重场景在进程上的连贯和一致，以利于受训人员保持足够的情景意识连续性。实时的评估和培训可以更有效地关注和发展特定的关键胜任力。

分支选项体现在训练主题下的不同方案，是将灵活性构建到场景中最常见的方法。使用分支选项的方法应当充分考虑机组在不同的分支选项可能会采取的行动或决策对于场景整体结构上的影响，如下图所示：



注：EBT场景研发及测试流程详细信息可参考《数据驱动的循证训练（EBT）课程研发指南》（IB-FS-OPS-007）。

附件J：故障等效性

(1) 故障等效性

可以通过对照故障的特征以及管理这些故障所需的机组行为表现的基本要素来确定等效的各组飞机系统故障。因此，管理具备某一类故障特征的故障所表现出来的熟练度等效于管理同一类中的其他故障所表现出来的熟练度。如下表J-1所示，在考虑故障的特征时，应当脱离任何环境或运行条件。

注：脱离环境或运行条件。当考虑到对熟练机组训练的显著需求时，主题专家（SME）可能会认为不存在显著的环境和运行威胁。例如，飞机在合适的机场附近，环境条件允许采取所有公布的进近程序可用，没有空中交通管制的限制，没有预先存在的故障且有足够的几个小时飞行的燃油。

(2) 故障特征

表J-1 故障特征与机组行为表现

特征	所需机组行为表现的描述	举例
即时性	需要机组立即和紧急做出干预或决策的系统故障	记忆项目：起火、冒烟、高空释压、起飞过程中发生故障、着陆过程刹车失效
复杂性	系统故障需要实施复杂的程序，这意味着系统故障需要多个选项来分析和/或应用多个决策路径的恢复程序	多种液压系统故障、消除烟雾程序
操纵降级	导致飞行控制能力明显下降，并且伴有非正常操纵特征的系统故障，例如在进近和着陆时改变正常的俯仰姿态，或重新设置飞行控制法则或模式	飞行控制系统卡阻、电传操纵系统降级，襟翼/缝翼故障
仪表降级	需要使用功能下降的显示器或备用显示仪表对飞行航径进行监测和管理的系统故障，例如，在主飞行显示（PF D）、平视显示（HUD）或导航显示（ND）上显示的任何与飞行路径相关的参数的临时或永久丢失，包括这些指示之一的任何设置能力的失效。它包括监测和管理主要飞机系统的主仪表。	主飞行航径信息不可靠、航空器空速不可靠、襟翼指示、燃油指示缺失等

后果管理	需要对其进行大量管理的系统故障。它是指在故障本身管理后的很长一段时间内，严重影响机组人员标准任务分工和/或工作量管理和/或决策过程的系统故障。	燃油泄漏或燃油不可用，高度/速度限制，在后续飞行阶段有“延迟”项目的故障
注：在飞机系统故障管理方面的实践培训。建议运营人制定程序，以确定FSTD中应包括哪些故障。这可能包括评估和基于场景的训练之间不同的故障难度等级。		

（3）故障等效性清单

按照故障对机组影响的“即时性、复杂性、操纵降级、仪表降级、后果管理”五类故障特征维度，梳理初阶EBT机型的故障等效性清单。运营人应当确认该清单中列出的故障以及分析时所基于的故障原理和表现，与本单位所采用的模拟机设备设置保持一致。故障等效性清单可以帮助确定和统一训练的难度水平。

（4）单个故障科目可能包含多类故障特征。每名飞行员作为PF每年的训练课程应当包含所有故障特征，且故障科目总数不少于4个。

附件K：行业安全建议

训练是为了应对实际运行中的风险，复训是提升机组应对实际风险的有效手段。

EBT复训形式应当在有效应对当前全行业普遍存在的现实安全关切的基础上，为运营人预留足够空间应对自身特殊的安全关切，以同时满足标准化和灵活性的要求。

民航局已完成《中国民航循证训练（EBT）数据报告》的编制工作。本附件将持续梳理近年来自各权威组织以及各类事故调查报告中与飞行训练相关的安全建议，方便运营人将行业安全建议纳入EBT复训课程的设计和实施。此外，鼓励运营人开展符合本单位运行情况的数据收集和分析，以促进EBT训练更贴近本单位的运行实际。

民航局飞行标准职能部门以列表形式定期发布和更新行业安全建议，相关信息可通过民航局“飞行员信息咨询”（<http://pilot.caac.gov.cn>）网站内“飞行员全生命周期管理”模块查询。

附件L：常见问题和回答

民航局飞行标准职能部门以列表形式定期发布和更新PLM建设实施过程中的常见问题和回答，相关信息可通过民航局“飞行人员信息咨询”（<http://pilot.caac.gov.cn>）网站内“飞行员全生命周期管理”模块查询。

附件M：核心胜任力详解

知识应用 Application of Knowledge (KNO)	
描述 Description	展示对相关信息、操作说明、飞机系统和运行环境的知识和理解 Demonstrates knowledge and understanding of relevant information, operating instructions, aircraft systems and the operating environment
OB KNO.1	展示有关限制、系统及其相互作用的实用和适用知识 Demonstrates practical and applicable knowledge of limitations and systems and their interaction
解释 Explanation	OB KNO.1中提及的知识应为：限制、系统原理及系统相互关系的知识。
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：展示 ·聚焦：限制、系统及其相互作用 ·Key: demonstrates ·Focus: limitations, systems and their interaction
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·最大着陆重量 ·理解系统失效对缩小垂直间隔（RVSM）运行要求的影响 ·VMO、MMO ·B737机型液压泵巧妙地安装在机翼油箱内，利用燃油进行冷却，当燃油不足时，飞行机组能够及时觉察并防止液压泵升温。 ·Maximum landing weight value ·Understands the impact of a system's failure on RVSM requirements ·VMO、MMO ·The B737's hydraulic pumps are cleverly mounted inside the wing tanks and cooled by fuel; when fuel is low, the flight crew can promptly detect the condition and prevent the pumps from overheating.
OB KNO.2	展示所需的已公布的操作说明的知识 Demonstrates required knowledge of published operating instructions
解释 Explanation	OB KNO.2中提及的知识应为：操作程序背后原理或者底层知识 The knowledge referred to in OB KNO.2 should be: the underlying principles or foundational rationale behind the operating procedures.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：展示 ·聚焦：操作说明 ·Key: demonstrates ·Focus: operating instructions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·除冰/防冰液的种类、特性等知识 ·Knowledge of the types and characteristics of de-icing/anti-icing fluids.
OB KNO.3	展示有关物理环境和空中交通环境的知识，包括航线、天气、机场和运行基础设施等。 Demonstrates knowledge of the physical environment, the air traffic environment including routings, weather, airports and the operational infrastructure
解释 Explanation	OB KNO.3中提及的知识应为： 在运行类手册的适当部分中涵盖，或 在课程计划的培训目标中明确。 The knowledge referred to in OB KNO.3 should be: covered in the appropriate parts of the Operations Manual, or defined in the training objectives of the lesson plan.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：展示 ·聚焦：运行环境 ·Key: demonstrates

	·Focus: operational environment
样例 Examples	·GRF (全球跑道面状况报告格式) ·航路地形分析 ·GRF (Global Reporting Format) ·Enroute terrain analysis
OB KNO.4	展示有关适用法律的适当知识 Demonstrates appropriate knowledge of applicable legislation
解释 Explanation	OB KNO.4中提及的知识应在课程计划的培训目标中予以明确界定（例如中华人民共和国民用航空法等）。 OB KNO.4的展示特别适用于评估受训学员是否在理论知识教学期间达到了“航空法”这一主题的培训目标。 The knowledge referred to in OB KNO.4 should be defined in the training objectives of the lesson plan. (e.g.Civil Aviation Law of the People's Republic of China) The demonstration of OB KNO.4 is specifically relevant to assess if the trainee/candidate has achieved the training objectives of the subject “Air Law” during the theoretical knowledge instruction.
指导 Guideline	·关键: 展示 ·聚焦: 法律 ·Key: demonstrates ·Focus: legislation
样例 Examples	—
OB KNO.5	知道从哪里获得所需信息 Knows where to source required information
解释 Explanation	OB KNO.5的展示通常需要由教员或检查员进行口试。 OB KNO.5的展示不应与OB PRO.1的演示混淆，OB PRO.1确定了程序和法规的查找位置。当受训学员展示知晓除了程序和法规之外的信息来源时，即展示了OB KNO.5。 OB KNO.5的展示特别适用于评估受训学员是否在理论知识教学期间不同科目达到了培训目标。 The demonstration of OB KNO.5 generally requires an oral assessment by the instructor or evaluator. The demonstration of OB KNO.5 should not be confused with the demonstration of OB PRO.1 Identifies where to find procedures and regulations. The demonstration of OB KNO.5 is achieved when the trainee/candidate demonstrate their knowledge to source an information other than procedures and regulations. The demonstration of OB KNO.5 is specifically relevant to assess if the trainee/candidate has achieved the training objectives of the different subjects during the theoretical knowledge instruction.
指导 Guideline	·关键: 来源 ·聚焦: 位置 ·Key: source ·Focus: where
样例 Examples	—
OB KNO.6	表现出对获取知识的积极兴趣 Demonstrates a positive interest in acquiring knowledge
解释 Explanation	当受训学员主动寻找开展活动或实现培训目标所需的特定信息时，即表明展示了OB KNO.6。

	<p>例如，受训人员在准备课程时，会遵守学员手册和/或培训手册。学员对获取更多信息表现出浓厚兴趣，并能积极接受教员的指导以获取知识。</p> <p>The OB KNO.6 is achieved when the trainee/candidate proactively looks for the specific information that is necessary to carry out the activity or to achieve the training objective.</p> <p>E.g., The trainee demonstrates adherence to the trainee's booklet and/or training manual for the session preparation. The trainee demonstrates curiosity for additional information and receives positively instructor guidance for knowledge acquisition.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 表现 ·聚焦: 学习态度 <p>·Key: show ·Focus: attitude to learn</p>
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·讲评时提出额外问题 ·在网上查找有关 UPRT 的信息 <p>·Asking additional questions during a debriefing ·Looking up information on the internet on the topic UPRT</p>
OB KNO.7	<p>能够有效地运用知识</p> <p>Is able to apply knowledge effectively</p>
解释 Explanation	<p>OB KNO.7 的展示与“知识应用能力”这一绩效水平相关。</p> <p>OB KNO.7 的展示特别适用于评估受训学员是否在理论知识教学期间达到了培训目标</p> <p>The demonstration of OB KNO.7 relates to a level of performance regarding the competence “Application of Knowledge”.</p> <p>The demonstration of OB KNO.7 is specifically relevant to assess if the trainee/candidate has achieved the training objectives during the theoretical knowledge instruction.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 运用 ·聚焦: 知识的有效性 <p>·Key: apply ·Focus: effectiveness of knowledge</p>
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·熟知所有需要的主题知识（如 LVO、MEL），并将其转化为实际应用。 ·Dealing with all required topics such as LVO, MEL and transforming it into application.

程序应用和遵守规章 Application of Procedures and Compliance with Regulations (PRO)	
描述 Description	根据已发布的操作说明和适用法规，确定并采用适当的程序。 Identifies and applies appropriate procedures in accordance with published operating instructions and applicable regulations
OB PRO.1	确定在哪里可以找到程序和法规 Identifies where to find procedures and regulations
解释 Explanation	OB PRO.1中提及的程序和规定应包含在运行类手册的适当部分。 当受训学员能够找到上述相关手册中的正常程序包括非常规程序（例如，补充程序等），非正常程序和监管要求，即表明展示了OB PRO.1。 OB PRO.1的展示不应与OB KNO.5的演示混淆。知道在哪里获取所需信息，参见OB KNO.5的解释 注：运行类手册应包含运行手册、FCOM、QRH、MEL等 The procedures and regulations referred in OB PRO.1 should be covered in the appropriate parts of the Operations Manual. The demonstration of OB PRO.1 is achieved when the trainee/candidate can find the normal procedures including non-routine procedures (e.g., supplementary procedures, ...), the abnormal procedures and the regulatory requirements within the above-mentioned manuals. The demonstration of OB PRO.1 should not be confused with the demonstration of OB KNO.5 Knows where to source required information, see explanation OB KNO.5
指导 Guideline	·关键：识别 ·焦点：位置 ·Key: identifies ·Focus: where
样例 Examples	·RCAM（跑道状况评估表）参考资料 ·恶劣天气运行 ·交输引气程序位置 ·操作说明来源 ·RCAM（Runway Condition Assessment Matrix）references ·Adverse weather operations ·Cross-bleed procedure location ·Source of operating instructions
OB PRO.2	及时应用相关的操作说明、程序和技术 Applies relevant operating instructions, procedures and techniques in a timely manner
解释 Explanation	OB PRO.2的展示通过确保受训学员及时应用相关操作说明、程序和技术，补充了OB PRO.1的展示。 OB PRO.2的展示包括“及时”标准，以确保相关操作说明、程序和技术的有效应用。通过展示OB WLM.2 “对任务进行有效的规划、优先级分配及时间节点安排计划”，促进了OB PRO.2的展示。 OB PRO.2的展示促进了OB WLM.3 “在执行任务时有效地管理时间”的展示，参见OB WLM.3 的解释 词汇 操作说明：描述了如何操作飞机系统及其相关控制 程序：规定了一系列按照特定顺序或方式执行的操作，以操作飞机 技术：描述了执行特定任务或一系列行动的方法。 The demonstration of OB PRO.2 complements the demonstration of OB PRO.1 by ensuring the trainee/candidate applies the relevant operating instructions, procedures, and techniques in a timely manner.

	<p>The demonstration of OB PRO.2 includes “in a timely manner” criteria to ensure effective application of the relevant operating instructions, procedures and techniques.</p> <p>The demonstration of OB PRO.2 is facilitated by the demonstration of the OB WLM.2 Plans, prioritizes and schedules appropriate tasks effectively.</p> <p>The demonstration of OB PRO.2 facilitates the demonstration of OB WLM.3 Manages time efficiently when carrying out tasks, see explanation OB WLM.3 Vocabulary</p> <p>Operating instructions describe how to operate aircraft systems and their related controls</p> <p>Procedures provide a series of actions conducted in a certain order or manner in order to operate the aircraft</p> <p>Techniques describe a way of carrying out a particular task or series of actions.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 应用 ·焦点: 及时性 ·Key: applies ·Focus: timely
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·除冰程序的高效执行 ·及时执行、遵循手册中关于处置风切变（怎么做） ·Execution of an efficient de-icing procedure ·Timely execution and adherence to the manual for wind shear (how to do it).
OB PRO.3	<p>遵循SOP，除非为了更高的安全需要进行适当偏离。</p> <p>Follows SOPs unless a higher degree of safety dictates an appropriate deviation</p>
解释 Explanation	<p>当满足以下条件时，即可证明展示了OB PRO.3:</p> <p>在没有安全问题的情况下，受训学员系统地遵循SOP，包括完成所需的检查单，或</p> <p>当遵循SOP的程序会降低安全裕度时，可视情况适当偏离。</p> <p>注：SOP包括正常和非正常程序。</p> <p>The demonstration of OB PRO.3 is achieved when:</p> <p>Without safety issue, the trainee/candidate systematically follows SOPs including the completion of the required check lists, or</p> <p>With safety issues, the trainee/candidate may apply appropriate deviations from SOPs to avoid further reduction of safety margins.</p> <p>Note: SOP includes both normal and abnormal procedures.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 遵循 ·焦点: 安全性 ·Key: follows ·Focus: safety
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·飞行进入结冰条件，监控飞行员（PM）正忙于长无线电通话且无法分心倾听，操纵飞行员（PF）自行开启发动机防冰系统，违反了标准操作程序（SOP）。 ·Flight into icing conditions and PM is currently in a long radio message and not ready to be heard – PF switches on the ENG Anti Ice itself contrary to the SOPs
OB PRO.4	<p>正确操作飞机系统和相关设备</p> <p>Operates aircraft systems and associated equipment correctly</p>
解释 Explanation	<p>OB PRO.4的展示包括自动飞行系统操作。然而，在展示OB PRO.4时，不应考虑操纵杆输入和方向舵输入。</p> <p>The demonstration of OB PRO.4 includes the operation of the auto-flight system. Nevertheless, the stick inputs and rudder inputs should not be taken into account for the demonstration of this OB PRO.4.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 操作 ·焦点: 系统与设备 ·Key: operates ·Focus: systems and equipment

样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 备用导航设备的使用 · 正确操作襟翼手柄 · 气象雷达的使用 · 受保护开关/交叉检查确认开关的操作 · 空调系统的合理操作 · Backup navigation equipment · Correct use of the flap lever · Weather radar · Guarded switches/double confirmation switches · Sensible operation of the air conditioning system
OB PRO.5	<p>监控飞机系统状态 Monitors aircraft systems status</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员按照正常和非正常程序监控飞机系统状态时，则证明展示了OB PRO.5。</p> <p>OB PRO.5的展示包括相关的飞行方式显示。 例如，FMA显示的进近能力信息。</p> <p>OB PRO.5的展示促进了OB SAW.1“监视并评估飞机及其系统的状态”的展示。 OB SAW.1要求受训学员评估飞机及其系统状态的潜在运行影响。</p> <p>The demonstration of OB PRO.5 is achieved when the trainee/candidate monitors the status of the aircraft systems in accordance with the normal and abnormal procedures.</p> <p>The demonstration of OB PRO.5 includes the relevant flight mode annunciator display. E.g., the Approach capabilities information presented on the FMA display</p> <p>The demonstration of OB PRO.5 facilitates the demonstration of OB SAW.1 (SAW) “Monitors and assesses the state of the aeroplane and its systems” that mandates the trainee/candidate to assess the potential operational impacts of the state of the aeroplane and its systems.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：监控 · 焦点：系统状态 · Key: monitors · Focus: systems status
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 浏览系统页面 · 监控刹车温度或液压油量 · RVSM 意识 · Scrolling through the System Pages · Monitoring of brake temperatures or quantities of operating fluids · RVSM awareness
OB PRO.6	<p>遵守适用法规 Complies with applicable regulations</p>
解释 Explanation	<p>通过应用运行类手册的适当部分，即可证明展示了OB PRO.6。</p> <p>The demonstration of OB PRO.6 is achieved through the application of the appropriate parts of the Operations Manual.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：遵守 · 焦点：法规 · Key: complies · Focus: regulations
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · MEL 适用性 · 降噪程序 · 遵守速度限制 · 遵守当地滑行速度限制 · MEL applicability · Noise abatement

	<ul style="list-style-type: none"> ·Observe speed limits ·Adheres to local taxi speed restrictions
OB PRO.7	<p>应用相关的程序性知识 Applies relevant procedural knowledge</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员整合适用于一个或多个特定程序的特定信息（何时做，何地做和如何做）时，即可实现OB PRO.7的展示。</p> <p>注：程序性知识是关于如何做某事的知识，它包括技能、算法、技术和方法等被统称为程序的知识。程序性知识包括确定何时何地如何使用各种程序的准则知识。程序性知识反映的是各种“过程”的知识。</p> <p>The demonstration of OB PRO.7 is achieved when the trainee/candidate integrates specific information (“when”, “where” and “how” to do) applicable to one or more specific procedure(s).</p> <p>Note: Procedural knowledge refers to the understanding of how to perform tasks. It encompasses skills, algorithms, techniques, and methods, along with the criteria for applying them. It involves knowing when, where, and how to use various procedures and reflects knowledge of processes.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 应用 ·焦点: 程序性知识 ·Key: applies ·Focus: procedural knowledge
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·何时执行除防冰程序 ·如何进行着陆性能计算 ·进场时单发滑行技巧 ·When to carry out de-icing/anti-icing procedures ·How to perform landing performance calculations ·Single-engine taxiing techniques during approach

自动航径管理 Aeroplane Flight Path Management — Automation (FPA)	
描述 Description	通过自动化控制飞行航径。 Controls the flight path through automation
解释 Explanation	接通自动驾驶仪 (AP)， 飞机航径就通过自动化进行控制。 The aeroplane flight path is controlled through automation as soon as the autopilot (AP) is engaged.
OB FPA.1	OB FPA.1 根据当时的情况，恰当地使用飞行管理系统、引导系统和自动化设备。 Uses appropriate flight management, guidance systems and automation, as installed and applicable to the conditions
解释 Explanation	当受训学员根据运行和环境情况，适当地使用飞行管理（如飞行管理系统、飞行管理引导系统、飞行管理计算机）、引导系统（即飞行指引仪开或关、平视显示器开或关）和自动化设备（即自动驾驶仪开、自动油门开或关）时，即证明展示了OB FPA.1。 The demonstration of OB FPA.1 is achieved when the trainee/candidate uses appropriately the flight management (e.g., FMS, FMGS, FMC,), the guidance systems (i.e., FD ON or OFF, HUD ON or OFF) and the automation (i.e., AP ON and ATHR or A/T ON or OFF) according to the operational and environmental context.
指导 Guideline	·关键：使用自动化 ·焦点：适当的自动化 ·Key: uses automation ·Focus: appropriate automation
样例 Examples	·在单发失效 (OEI) 时使用飞行管理系统 (FMS) 功能查询巡航 (CRZ) / 单发失效 (OEI) 升限信息 ·在更改目的地时，正确重新修改飞行管理系统 (FMS) ·为减轻工作负荷，从手动飞行控制切换到自动飞行控制，例如能够集中精力处理非正常程序 ·在原始数据飞行中使用飞行航迹角 (FPV，例如“小鸟”) ·Uses the FMS functionalities at OEI in the CRZ/OEI ceiling information ·Reprograms the FMS correctly at change of destination ·Switches from manual to automatic flight control to reduce workload, e.g. to be able to concentrate on working through an abnormal procedure ·Uses FPV (e.g. “Bird”) in Raw Data Flight
OB FPA.2	监控并识别与预计飞行航径的偏差，并采取适当措施 Monitors and detects deviations from the intended flight path and takes appropriate action
解释 Explanation	飞行航径定义：飞行航径包括水平、垂直航径和飞机速度 Definition of flight path: The flight path comprises the horizontal path, vertical path, and aircraft speed.
指导 Guideline	·关键：监控、识别、采取行动 ·焦点：飞行航径偏差 ·Key: monitors, detects, takes action ·Focus: flight path deviation
样例 Examples	·由于速度限制，造成无法到达垂直剖面要求 ·Vertical profile challenged due to a speed constraint
OB FPA.3	OB FPA.3 安全地管理飞行航径以实现最佳运行表现 Manages the flight path safely to achieve optimum operational performance
解释 Explanation	当受训学员通过采用适当的速度和推力优化横向导航和垂直导航，实现安全、高效、舒适飞行时，即可证明展示了OB FPA.3。 The demonstration of OB FPA.3 is achieved when the trainee/candidate

	optimizes the lateral navigation and the vertical navigation by adopting appropriate speed and thrust.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 管理飞行航径 ·焦点: 优化 ·Key: manages flight path ·Focus: optimum
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·灵活选择自动飞行系统 (AFS) 模式, 以实现最经济的飞行航径 ·最经济的巡航高度/成本指数 (CI) ·在确保安全水平的前提下, 调整飞行航径, 以达到更经济运行的跑道 (例如缩短航路/目视进近) ·Flexibility in the choice of AFS modes in order to achieve the most economical flight course possible ·Most economic Cruise level / CI ·Controls the flight path in order to approach a more economically advantageous RWY while maintaining the safety level (shortcut/ visual approach)
OB FPA.4	<p>OB FPA.4 管理其他任务和干扰的同时, 使用自动化功能保持预计飞行航径</p> <p>Maintains the intended flight path during flight using automation while managing other tasks and distractions</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 保持飞行航径 ·焦点: 干扰 ·Key: maintains flight path ·Focus: distractions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·尽管存在干扰, 改平前调整爬升/下降率, ·尽管存在警告信息, 仍遵守离场 (SID) /进场 (STAR) 限制 ·Adjustment of climb/descent rates before level-off despite distraction ·Compliance with restrictions on SID/STAR despite active caution
OB FPA.5	<p>根据飞行阶段和工作负荷, 及时选择适当的自动化级别和模式</p> <p>Selects appropriate level and mode of automation in a timely manner considering phase offlight and workload</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员能够根据飞行阶段和/或工作负荷选择并调整适当的自动化组合时, 即证明了OB FPA.5。</p> <p>例如, 工作负荷较高时, 执行仪表进近时采用管理模式而非选择模式。</p> <p>The demonstration of OB FPA.5 is achieved when the trainee/candidate is able to select and to adapt the appropriate combination of automation in accordance with the phase of flight and/or the level of workload.</p> <p>E.g., operating an instrument approach in managed mode iso selected mode due to the level of workload.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 选择自动化 ·焦点: 飞行阶段与工作负荷 ·Key: selects automation ·Focus: phase of flight and workload
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·如有需要, 解决跑道变更时间紧张问题, 不再通过飞行管理系统 (FMS), 而是通过基本模式操作方式。 ·毫不迟疑地平稳且精准地使用自动化。 ·Solves short-term RWY change if necessary. no longer via FMS, but via Basic Modes ·Smooth and accurate use of automation, without hesitation

OB FPA.6	有效监控自动化，包括接通的状态和自动模式的转换 Effectively monitors automation, including engagement and automatic mode transitions
解释 Explanation	OB FPA.6的展示包括对FMA（飞行方式信号显示）的监控 自动飞行系统包括自动驾驶、自动油门、飞行指引和飞行管理系统。 The demonstration of OB FPA.6 includes the monitoring of the flight mode annunciator display.
指导 Guideline	—
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·执行飞行方式信号牌（FMA）喊话并识别不需要的模式 ·预见自动飞行系统（AFS）即将出现的非期望行为并采取纠正措施 ·Performs FMA callouts and detects unwanted modes ·Anticipates imminent undesirable AFS behavior and takes corrective action

人工航径管理	
Aeroplane Flight Path Management — Manual Control (FPM)	
描述 Description	通过人工控制飞行航径。 Controls the flight path through manual control
解释 Explanation	自动驾驶 (AP) 断开，飞机的飞行航径就会被人工控制。 The aeroplane flight path is manually controlled as soon as the autopilot (AP) is disconnected.
OB FPM.1	<p>OB FPM.1 根据情况，以适宜的方式，准确、平稳地人工控制飞机 Controls the aircraft manually with accuracy and smoothness as appropriate to the situation</p> <p>准确性标准可参考法规规定的飞行轨迹误差范围和/或由运行类手册相关章节界定。 例如：起飞阶段，航向误差在±5°范围内； 离场、进场阶段高度误差在±100英尺范围内； 最后进近阶段速度误差在±5节范围内</p> <p>The accuracy criteria may be defined by the reference to a regulatory flight path management tolerance and/or the appropriate part of Operations Manual. e.g.: Take-off phase: heading deviation within ±5° Departure/approach phase: altitude deviation within ±100 ft Final approach phase: speed deviation within ±5 kt</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：控制 ·焦点：精准且平稳 ·Key: controls ·Focus: accurate and smooth
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·尽可能提升旅客舒适度——保持较低的滚转率，总体平稳。 ·避免过度操纵，精准飞行。 ·If possible, maximize Pax Comfort – low roll rates, overall. ·No overcontrol, accurate flying
OB FPM.2	<p>监控并识别与预计飞行航径的偏差，并采取适当措施 Monitors and detects deviations from the intended flight path and takes appropriate action</p> <p>——</p>
解释 Explanation	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：监控、识别、采取行动 ·焦点：飞行航径偏差 ·Key: monitors, detects, takes action ·Focus: flight path deviation
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·及时进行必要的修正 ·Makes necessary corrections in a timely manner
OB FPM.3	<p>使用飞机姿态、速度和推力之间的关系，以及导航信号或目视信息来人工控制飞机 Manually controls the aircraft using the relationship between aircraft attitude, speed and thrust, and navigation signals or visual information</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员在以下条件下手动控制飞行路径时，即可表明展示了OB FPM.3 The demonstration of OB FPM.3 is achieved when the trainee/candidate manually controls the flight path.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：控制飞机 ·焦点：关系 ·Key: controls aeroplane ·Focus: relationships
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·改平机动 ·从坡度改出至机翼水平

	<ul style="list-style-type: none"> · 正确使用 PAPI (精密进近航道指示器) · 目视对准跑道中心线 · Level off manoeuvre · Coming out of a bank to wings level · Uses PAPI correctly · Visually aligns laterally with the RWY centerline
OB FPM.4	<p>安全地管理飞行航径以实现最佳运行表现 Manages the flight path safely to achieve optimum operational performance</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员通过采用适当的速度和推力优化横向导航和垂直导航，实现安全、高效、舒适飞行时，即表明展示了OB FPM.4。 The demonstration of OB FPM.4 is achieved when the trainee/candidate optimizes the lateral navigation and the vertical navigation by adopting appropriate speed and thrust.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：管理飞行航径 · 焦点：最佳性能 · Key: manages flight path · Focus: optimum performance
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 连续下降 · 低阻力/低噪音 · Continuous descent · Low drag/low noise
OB FPM.5	<p>在人工飞行期间管理其他任务和干扰的同时，能保持预计飞行航径 Maintains the intended flight path during manual flight while managing other tasks and distractions</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：保持飞行航径 · 焦点：干扰 · Key: maintains flight path · Focus: distractions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 尽管存在干扰，改平前调整爬升/下降率。 · 尽管存在警告信息，遵守离场 (SID) /进场 (STAR) 限制。 · Adjustment of climb/descent rates before level-off despite distraction · Compliance with restrictions on SID/STAR despite active caution
OB FPM.6	<p>根据当时的情况，恰当地使用飞行管理系统、引导系统。 Uses appropriate flight management and guidance systems, as installed and applicable to the conditions</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员根据运行和环境适当使用飞行管理（例如，FMS、FMGS、FMC）、飞行引导系统（即，FD开或关、HUD开或关）以及ATHR或A/T（开或关）时，即表明展示了OB FPM.6。 The demonstration of OB FPM.6 is achieved when the trainee/candidate uses appropriately the flight management (e.g., FMS, FMGS, FMC,), the guidance systems (i.e., FD ON or OFF, HUD ON or OFF) and the ATHR or A/T (ON or OFF) according to the operational and environmental context.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：使用 · 焦点：适当的引导 · Key: uses · Focus: appropriate guidance
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 如飞行指引 (FD) 未显示有用信息，则将其关闭。 · 认识到需要转换到不同的引导级别。 · 根据工作负荷调整飞行引导 (FG) 级别。 · 在接通自动驾驶仪 (AP) 或自动推力 (ATHR) 之前，在人工飞行时设置自动飞行系统 (AFS)。

	<ul style="list-style-type: none"> · Turning off the FD if it doesn't show anything useful · Recognizing that a shift to a different level of guidance is needed · Workload-dependent adjustment of the FG level · Setup of the AFS during manual flight before AP or ATHR on
OB FPM.7	<p>OB FPM.7 有效监控飞行引导系统，包括接通的状态和自动模式的转换 Effectively monitors flight guidance systems including engagement and automatic mode transitions</p>
解释 Explanation	<p>The demonstration of OB FPM.7 includes the monitoring of the flight mode annunciator display. OB FPM.7的展示包括对飞行方式显示的监控。</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：监控飞行引导 · 焦点：接通和转换 · Key: monitors flight guidance · Focus: engagement and transitions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 执行飞行方式信号牌（FMA）喊话并识别不需要的模式。 · 预见即将出现非期望的飞行引导（FG）行为并进行纠正。 · 在TCAS RA期间监控自动推力（ATHR）模式 · Performs FMA callouts and detects unwanted modes · Anticipates imminent undesirable FG behavior and intervenes to correct it · Monitoring of ATHR mode during TCAS RA

沟通 Communication (COM)

描述 Description	在正常和非正常情况下，通过适当的方式在运行环境中进行沟通。 Communicates through appropriate means in the operational environment, in both normal and non-normal situations
OB COM.1	确定接收者已准备好并且能够接收信息 Determines that the recipient is ready and able to receive information
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·Key: determines ·Focus: recipient ready ·关键: 确定 ·焦点: 接收方准备就绪
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·注意接收方当前是否因其他活动（如填写飞机日志、检查燃油、发送无线电信息）而无法接收信息。 Pay attention to whether the receiver is currently blocked by other activities (e.g. writes aeroplane log, fuel check, radio message)
OB COM.2	恰当选择沟通的内容、时机、方式和对象 Selects appropriately what, when, how and with whom to communicate
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 选择 ·焦点: 适当性 ·Key: selects ·Focus: appropriately
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·在飞行的关键阶段，仅进行与飞行相关的通信（例如，在巡航阶段谈论新车是可以接受的，但在起飞滑跑阶段则不行） In critical phases of the flight, only flight relevant communication (conversations about the new car are okay in cruise flight, but not in takeoff roll)
OB COM.3	清晰、准确、简洁地传递信息 Conveys messages clearly, accurately and concisely
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 传达 ·焦点: 简洁沟通 ·Key: conveys ·Focus: lean communication
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·避免冗长和偏离主题 ·直接切入正题 ·发音清晰 ·Don't ramble, meander ·Getting to the point ·Clear pronunciation
OB COM.4	确认接收者展示出对重要信息的理解 Confirms that the recipient demonstrates the understanding of important information
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 确认 ·焦点: 外部理解 ·Key: confirms

	<ul style="list-style-type: none"> · Focus: external understanding
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 如有疑问，再次询问 · 让对方重复关键信息 · In case of doubt, ask again · Have essential information repeated
OB COM.5	<p>接收信息时，积极倾听并展示理解 Listens actively and demonstrates understanding when receiving information</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：积极地，展示 · 焦点：内部理解 · Key: actively, demonstrates · Focus: internal understanding
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 保持眼神交流 · 保持专注的姿势 · 耐心倾听 · 通过点头示意理解 · 停止其他干扰行为，避免多任务操作（例如，在对方进行简令时不要查看/阅读电子飞行包（EFB）） · Eye contact · Posture / Devotion · Listens Patiently · Signal understanding (nod of the head) · Stop other distracting actions, don't multitask (e.g. don't search/read the EFB while the other person is briefing)
OB COM.6	<p>询问相关且有效的问题 Asks relevant and effective questions</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：提问 · 焦点：相关性，有效性 · Key: asks · Focus: relevant, effective
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 提出与情境或主题相关的问题 · 采用适当的提问方式（如开放式、封闭式） · 避免诱导性或带有偏见的问题 · Asks situational/ topic related questions · Uses appropriate questioning style (e.g. open, closed) · No leading or loaded questions
OB COM.7	<p>适当升级沟通以解决已发现的偏差 Uses appropriate escalation in communication to resolve identified deviations</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键：使用 · 焦点：出现偏差时 · Key: uses · Focus: in case of deviations
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 提高音量、清晰度和坚持性 · 渐进式沟通，如：PACE直陈法或4C法（谈话、沟通、喊话、命令） · 安全风险越高，升级级别越高 · 若偏离约定的行动方案或标准操作程序（SOP）所规定的行动方案

	<ul style="list-style-type: none"> · Increases volume, clarity, persistence · Progressive Communication, e.g., PACE (Probing, Alerting, Challenging, Emergency) or the 4C method (Chat, Communicate, Call-out, Command). · The higher the security risk, the higher the escalation level · In the event of deviation from the agreed course of action or the course of action specified in accordance with the SOP
OB COM.8	<p>以适合组织和社会文化的方式使用和解读非语言沟通 Uses and interprets non-verbal communication in a manner appropriate to the organizational and social culture</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键: 使用并解读 · 焦点: 非语言 · Key: uses and interprets · Focus: non-verbal
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 友好、开放、亲切 · 眼神交流、语调、面部表情 · 对文化差异的敏感性 · 在非语言交流中察觉压力信号或疲劳迹象 · Friendliness, openness, affection · Eye contact, speech tone, facial expressions · Sensitivity to cultural differences · Detects stress signals or fatigue in non-verbal communication
OB COM.9	<p>遵守标准的无线电通话用语和程序 Adheres to standard radiotelephone phraseology and procedures</p> <p>当受训学员遵守ICAO附件10和ICAO Doc 4444 PANS-ATM中描述的标准无线电电话用语和程序时，即表明展示了OB COM.9。 无线电用语和程序规定了如何建立通信、如何确认信息的接收和传输以及如何澄清所收到的指令。</p> <p>The demonstration of OB COM.9 is achieved when the trainee/candidate adheres to the standard radiotelephone phraseology and procedures described in ICAO Annex 10 and ICAO Doc 4444 PANS-ATM. The radiotelephone phraseology and procedures prescribe how to establish the communication, how to confirm the reception and the transmission of information, and how to clarify received instruction.</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键: 遵守 · 焦点: 空中交通管制 · Key: adheres · Focus: ATC
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> · 呼号发音清晰且完整 · 数字按无线电通话标准发音 · 在正确时机使用“MAYDAY”，不使用“宣布紧急状态” · Callsign is spoken clearly and completely · Numbers spoken according to radio telephony · “MAYDAY” at the correct time, no “declare emergency”
OB COM.10	<p>使用英文准确阅读、理解、构建和回应数据链信息 Accurately reads, interprets, constructs and responds to datalink messages in English</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> · 关键: 无 · 焦点: 数据链 · Key: N/A

	<ul style="list-style-type: none">· Focus: datalink· 准确解读空中交通管制（ATC）请求“设置最大。上行延迟”· 正确理解条件性信息，如“climb by or at” “when can we expect”· Correctly interprets ATC request "Set max. Uplink Delay"· Correct understanding of conditional messages, "climb by or at" "when can we expect"
样例 Examples	

领导力与团队合作

Leadership and Teamwork (LTW)

描述 Description	<p>影响他人以实现共同的目标。合作完成团队的目标。 Influences others to contribute to a shared purpose. Collaborates to accomplish the goals of the team.</p>
OB LTW.1	<p>鼓励团队参与并开放沟通 Encourages team participation and open communication</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员鼓励机组成员和其他运行人员协作完成任务和/或管理运行和环境威胁时，即表明展示了OB LTW.1。 The demonstration of OB LTW.1 is achieved when the trainee/candidate encourages collaboration within the crew members and other operational personnel to complete tasks and/or to manage operational and environmental threats.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 鼓励 ·焦点: 团队 ·Key: encourages ·Focus: team
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·主动邀请参与或表达意见（例如在客舱简令中） ·执行驾驶舱简令时鼓励开放和相互支持 ·友好、热情、激励他人且考虑他人感受 ·Active invitation to get involved or express one's opinion (e.g. at the Cabin Briefing) ·Cockpit briefing with the encouragement of openness and mutual support ·Friendly, enthusiastic, motivating, and considerate of others
OB LTW.2	<p>需要时表现出主观能动性和提供指导 Demonstrates initiative and provides direction when required</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员能够自主行动并主动提出解决方案时，即表明展示了OB LTW.2。 The demonstration of OB 5.2 is achieved when the trainee/candidate can act autonomously and can propose solutions proactively.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 展示 ·焦点: 主动性 ·Key: demonstrates ·Focus: initiative
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·提出共同思路/行动方案 ·不被动 ·当团队成员需要指导以协调行动时，提出建议 ·Suggests a common thread / Course of Action ·Do not remain in passivity ·Suggests what to do when team members need guidance to align their actions
OB LTW.3	<p>使他人参与计划 Engages others in planning</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员让机组成员和其他运行人员参与计划任务和/或运行和环境威胁管理时，即表明展示了OB LTW.3。 OB LTW.3促进以下OB的展示： OB WLM.2 对任务进行有效的规划、优先级分配及时间节点安排 OB SAW.6 根据与威胁和差错相关的潜在风险，制定有效的应对预案 The demonstration of OB LTW.3 is achieved when the trainee/candidate includes the crew members and other operational personnel in planning tasks completion and/or operational and environmental threats management. The OB LTW.3 facilitates further demonstration of: OB WLM.2 Plans, prioritizes and schedules appropriate tasks effectively and</p>

<p>指导 Guideline</p> <p>样例 Examples</p>	<p>OB SAW.6 Develops effective contingency plans based upon potential risks associated with threats and errors</p> <ul style="list-style-type: none"> ·关键: 参与 ·焦点: 让他人参与计划 ·Key: engages ·Focus: others in planning ·“你现在会怎么做？”“我们该如何解决这个问题？” ·与他人分享你的“心理计划” ·公平且适当地分配活动 ·"What would you do now?", "How could we solve this?" ·Share your "Mental Plan" with others ·Shares activities fairly and appropriately
<p>OB LTW.4</p>	<p>考虑他人的意见 Considers inputs from others</p>
<p>解释 Explanation</p>	<p>当受训学员向机组成员或运行人员的建议提供反馈信息时，即可表明展示OB LTW.4</p> <p>The demonstration of OB LTW.4 is achieved when the trainee/candidate provides feedback to crew members or operational personnel inputs.</p>
<p>指导 Guideline</p>	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 考虑 ·焦点: 他人 ·Key: considers ·Focus: others
<p>样例 Examples</p>	<ul style="list-style-type: none"> ·听取并考虑意见和反对观点 ·他人表达观点后，会主动征询并“筛选”。 ·展现同理心 ·对他人的观点持开放态度 ·Ideas and objections are heard and considered ·Other opinions are actively queried and "screened" ·Demonstrates Empathy ·Receptive to other people's views
<p>OB LTW.5</p>	<p>建设性地给予和接受反馈 Gives and receives feedback constructively</p>
<p>解释 Explanation</p>	<p>当受训学员给予或接受反馈时，能够保持团队协作，即可表明展示OB LTW.5。</p> <p>The demonstration of OB LTW.5 is achieved when the trainee/candidate giving or receiving the feedback maintains the team collaboration.</p>
<p>指导 Guideline</p>	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 给予和接受 ·焦点: 反馈 ·Key: gives and receives ·Focus: feedback
<p>样例 Examples</p>	<ul style="list-style-type: none"> ·接收方不打断且不辩解 ·以事实为依据，具有建设性，不涉及个人层面 ·诚实 ·The recipient does not interrupt and does not lapse into justification ·Factual, constructive and not on a personality level ·Honesty
<p>OB LTW.6</p>	<p>建设性地处理和解决冲突与分歧 Addresses and resolves conflicts and disagreements in a constructive manner</p>
<p>解释 Explanation</p>	<p>当受训学员能够以非评判性方式处理冲突和分歧，以保持团队协作，即可表明展示OB LTW.6。</p> <p>The demonstration of OB LTW.6 is achieved when the trainee/candidate is able to address conflicts and disagreements in a non-judgmental manner in order to maintains the team collaboration.</p>

指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 解决 ·焦点: 冲突 ·Key: addresses and resolves ·Focus: conflicts
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·认识到冲突的存在并明确表达（至少有一方认为这种互动在情感上造成压力或事实上不可接受） ·安全相关差异立即解决 ·其他分歧可在飞行后解决 ·愿意妥协 ·It is recognized and verbalized that there is a conflict (an interaction that is perceived as emotionally stressful and/or factually unacceptable by at least one side) ·Safety-related discrepancies are settled immediately ·Other disagreements can also be solved after the flight ·Willing to compromise
OB LTW.7	<p>在需要时果断地领导</p> <p>Exercises decisive leadership when required</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员能够在时间和/或安全至关重要的情况下果断执行恰当解决方案时，即可表明展示OB LTW.</p> <p>The demonstration of OB LTW.7 is achieved when the trainee/candidate is able to impose an adequate solution when time and/or safety are critical.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 行使 ·焦点: 领导力 ·Key: exercises ·Focus: leadership
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·若不影响航班时刻，允许临时装载行李 ·在情况需要时表明立场（例如发言、坚持己见） ·认识到情况已无暇进行基层民主时，果断切换到指令/执行模式 ·自信地说出并执行对安全重要的事项 ·Allows luggage to be loaded at short notice if the slot is not immediately endangered ·Takes a stand when the situation requires it (e.g. speaks up, maintain their opinion) ·Recognises when the situation leaves no time for grassroots democracy and resolutely switches to instruction/implementation mode ·Confidently says and does what is important for safety
OB LTW.8	<p>承担决策和行动的责任</p> <p>Accepts responsibility for decisions and actions</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员能够承担自己的责任时，即可表明展示OB LTW.8。</p> <p>The demonstration of OB LTW.8 is achieved when the trainee/candidate is able to bear their own account abilities.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 承担 ·焦点: 责任 ·Key: accepts ·Focus: responsibility
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·解释决策原因，不将责任推给他人或外部情况 ·承认错误 ·Answers why you have decided how and does not shift the responsibility to other/external circumstances ·Admits mistakes
OB LTW.9	<p>遵照指令执行</p> <p>Carries out instructions when directed</p>

解释 Explanation	<p>当受训学员执行由另一机组成员和/或运行人员发出的指令（非程序应用范围的指令）时，即可表明展示OB LTW.9。</p> <p>例如，机长（PM）根据副驾驶（PF）的指示，要求塔台提供最新的风向报告。</p> <p>The demonstration of OB LTW.9 is achieved when the trainee/candidate carries out instructions directed by another crew member and/or operational personnel outside the scope of the application of procedures.</p> <p>E.g., the Captain (PM) requests latest wind report from the tower as directed by the First Officer (PF).</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：执行 ·焦点：指令 ·Key: carries out ·Focus: instructions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·“与机坪代理解决这个问题……” ·"Resolve this with the Ramp Agent...."
OB LTW.10	<p>应用有效的干预策略来解决已发现的偏差</p> <p>Applies effective intervention strategies to resolve identified deviations</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员能够应用有效的干预策略时，即可表明展示了OB LTW.10</p> <p>The demonstration of OB LTW.10 is achieved when the trainee/candidate is able to apply effective intervention strategy</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：应用 ·焦点：对偏差的干预 ·Key: applies ·Focus: intervention on deviations
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·FACE: 发现 (Find out)、警报 (Alert)、挑战 (Challenge)、紧急情况 (Emergency) ·“我操纵……” ·FACE: Find out, Alert, Challenge, Emergency ·"I have control..."
OB LTW.11	<p>管理文化和语言方面的挑战（如适用）</p> <p>Manages cultural and language challenges, as applicable</p>
解释 Explanation	<p>—</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：管理 ·焦点：文化与语言 ·Key: manages ·Focus: cultural and language
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·对语言障碍持开放态度 ·展现对文化偏好的认知，尤其是在语言表达的直接性方面 ·利用可用的翻译资源（包括其他团队成员） ·如有需要，更换语言 ·表示尊重 ·宽容 ·Be open about language barriers ·Demonstrates awareness of cultural preferences in terms of directness in language ·Uses available resources for translation (including other team members) ·Changes language if necessary ·Show Respect ·Tolerant

情景意识与信息管理 Situation Awareness and Management of Information (SAW)	
描述 Description	感知、理解和管理信息，并预判其对运行的影响。 Perceives, comprehends and manages information and anticipates its effect on the operation
OB SAW.1	监控并评估飞机及系统的状态 Monitors and assesses the state of the aircraft and its systems
解释 Explanation	当受训学员评估飞机及其系统状态的潜在运行影响时，即可表明展示了OB SAW.1。 展示OB PRO.5“监视飞机系统状态”，要求受训学员根据正常和非正常程序监视飞机系统的状态，促进了OB SAW.1的展示。 The demonstration of OB SAW.1 is achieved when the trainee/candidate assesses the potential operational impacts of the state of the aeroplane and its systems. The demonstration of OB SAW.1 is facilitated by the demonstration OB PRO.5 (PRO) “Monitors aircraft systems status” that mandates the trainee/candidate to monitor the status of the aircraft systems in accordance with the normal and abnormal procedures.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：监控并评估 ·焦点：飞机状态及系统 ·Key: monitors and assesses ·Focus: aeroplane state and systems ·检测到未触发警告灯的故障，并正确评估其后果。 ·着陆后监控刹车温度。 ·燃油状态。
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·A malfunction without caution is detected and the consequences are correctly assessed ·Monitoring of brake temperature after landing ·Fuel state
OB SAW.2	监控并评估飞机的能量状态及预计的飞行航径 Monitors and assesses the aircraft's energy state, and its anticipated flight path.
解释 Explanation	当受训学员评估飞机能量状态和预期飞行路径的潜在运行影响时，即证明展示了OB SAW.2。 OB SAW.2的展示是FPA和FPM能力中大多数OB展示的前提。 The demonstration of OB SAW.2 is achieved when the trainee/candidate assesses the potential operational impacts of the aeroplane's energy state and the anticipated flight path. The demonstration of OB SAW.2 is a prerequisite for the demonstration of most of OB belonging to the competencies FPA and FPM.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：监控与评估 ·焦点：飞机飞行航径 ·Key: monitors and assesses ·Focus: aeroplane flight path
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·高度、距离与速度的匹配 ·评估是否可接受提前转向 ·“太高、太低、太快、太慢？” ·保持在飞机前 ·Altitude vs distance vs speed ·Estimate if a short vector can be accepted ·“Too high, too low, too fast, too slow?” ·Stays ahead of the aircraft

OB SAW.3	<p>监控和评估可能影响运行的整体环境 Monitors and assesses the general environment as it may affect the operation</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员评估整体环境的潜在运行影响时，即可证明展示了OB SAW.3。 The demonstration of OB SAW.3 is achieved when the trainee/candidate assesses the potential operational impacts of the general environment.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：监控并评估 ·焦点：飞机环境 ·Key: monitors and assesses ·Focus: aeroplane environment
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·飞机在地图上的位置 ·观察并解读天气状况 ·观察并解读空中交通状况 ·结合飞机位置的障碍物意识 ·时间意识 ·Aeroplane position on map ·Observation and interpretation of weather conditions ·Observation and interpretation of traffic ·Obstacle awareness in relation to aeroplane position ·Time awareness
OB SAW.4	<p>验证信息的准确性并检查明显的错误 Validates the accuracy of information and checks for gross errors</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：验证 ·焦点：信息 ·Key: validates ·Focus: information
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·使用经验估算（下降计划） ·可行性检查（舱单） ·飞行时间和里程在飞行管理系统（FMS）中 ·Application of rules of thumb (descent planning) ·Plausibility check (loadsheets) ·Flight time and mileage in FMS
OB SAW.5	<p>保持对参与运行或受运行影响的人员以及他们按预期表现的能力的意识 Maintains awareness of the people involved in or affected by the operation and their capacity to perform as expected</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员在必要时确保其他机组成员或运行人员具备相近的情境意识（例如，潜在的运行影响等）时，即可证明展示了OB SAW.5。 The demonstration of OB SAW.5 is achieved when the trainee/candidate ensures, where necessary, that other crew members or operational personnel share similar situational awareness (e.g., potential operational impacts, etc.)</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：保持 ·焦点：相关人员 ·Key: maintains ·Focus: others involved
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·检测他人是否有能力丧失、压力、过度劳累或情绪困扰的迹象 ·在复飞或遭遇颠簸后，询问乘务组/乘客的健康状况 ·识别乘客对信息的需求并进行广播 ·检测到有人“陷入困境”的迹象 ·Detects signs of incapacitation, stress, overexertion, emotional distress in other people

	<ul style="list-style-type: none"> Inquires about cabin crew/passenger wellbeing after a go around or turbulence Identifies passengers' need for information and makes announcements Detects signs that someone is "in the tunnel"
OB SAW.6	<p>根据与威胁和差错相关的潜在风险，制定有效的应对预案 Develops effective contingency plans based upon potential risks associated with threats and errors</p>
解释 Explanation	<p>OB SAW.6应与OB PSD.1 “及时识别、评估和管理威胁和差错”区别开来，后者涉及实时威胁和差错管理，而OB SAW.6更侧重于对威胁和差错的预判。 OB SAW.6的展示通过让受训学员有更多认知资源来识别和有效管理实时威胁和差错，促进了OB PSD.1 的展示。 例如，当受训学员能在巡航阶段识别出潜在的合适备降机场时，即可证明展示了OB SAW.6。 The OB SAW.6 should be distinguished from the OB PSD.1 “Identifies, assesses and manages threats and errors in a timely manner” which relates to the real time threat and error management whereas OB SAW.6 relates to their anticipation. The demonstration of OB SAW.6 facilitates the demonstration of OB PSD.1 by letting more cognitive resources for the trainee/candidate to identify and manage effectively real-time threats and errors. E.g., OB SAW.6 may be demonstrated when the trainee/candidate identifies potential adequate enroute alternate aerodromes during the cruise phase.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> 关键: 制定 焦点: 未来风险 Key: develops Focus: future risks
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> 思考可能发生的情况并寻找解决方案（计划 B，未来使用威胁与差错管理（TEM）） 如果发生这种情况或那种情况，我会怎么做？如果……怎么办？ 在飞行管理系统（FMS）中规划释压航路 更新航路备降计划/ETOPS 备降机场 提及具体的替代方案（例如，复飞时的改航备降或重新进近） Thinks about what could happen and looks for a solution (plan B, TEM in the future) What would I do if this or that happens? What if ? Programs Oxygen Escape Routes in FMS Updated Scheduled Enroute / ETOPS Alternates Mentions concrete alternative plans (e.g. diversion or new approach to G/A)
OB SAW.7	<p>对情景意识下降的迹象做出响应 Responds to indications of reduced situation awareness</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员对自身或其它机组成员或运行人员的情境意识降低的迹象作出响应时，即可证明展示了OB SAW.7。 The demonstration of OB SAW.7 is achieved when the trainee/candidate responds to indications of reduced situational awareness for himself or for other crew members or operational personnel.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> 关键: 响应 焦点: 自身 Key: responds Focus: self

	<p>·检测自身是否有能力丧失、压力、过度劳累或情绪困扰的迹象（自我认知），并做出响应 ·“我刚刚走神了”</p>
样例 Examples	<p>·Detects signs of incapacitation, stress, overexertion, emotional distress in oneself (self awareness) and responds to them ·“I've just lost track”</p>

工作负荷管理 Workload Management (WLM)

描述 Description	通过合理调配资源，对任务进行优先级排序与分工，从而维持可用的工作负荷裕度。 Maintains available workload capacity by prioritizing and distributing tasks using appropriate resources
OB WLM.1	在各种情况下都有良好的自我管理（情绪、行为） Exercises self-control in all situations
解释 Explanation	The demonstration of OB WLM.1 should always be achieved by the trainee/candidate carrying out activities or tasks under any conditions. 执行任何行动或任务时，受训学员都需要展示OB WLM.1。
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：保持 ·焦点：所有情况 ·Key: exercises ·Focus: all situations
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·始终保持冷静和专注（与意外事件无关） ·保持放松、谨慎，不冲动 ·在高工作负荷下 ·在恶劣天气中 ·在具有挑战性的地面操作期间（时刻、延误等） ·Stays calm and focused at all times (not related to an unexpected event) ·Is relaxed, careful and not impulsive ·During high workload ·During adverse weather ·During challenging ground operations (slot, delay, ...)
OB WLM.2	对任务进行有效的计划、优先级排序及时间节点安排 Plans, prioritizes and schedules appropriate tasks effectively
解释 Explanation	注：OB WLM.2的展示促进了OB PRO.2“及时应用相关操作说明、程序和技术”的展示 Note: The demonstration of OB WLM.2 facilitates the demonstration of OB PRO.2 “Applies relevant operating instructions, procedures and techniques in a timely manner”
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：计划、优先排序并安排 ·焦点：多任务处理 ·Key: plans, prioritizes, and schedules ·Focus: multiple task handling
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·计划：收集所有待办事项 ·优先级排序：决定先做哪一项 ·安排：为其余待办事项确定执行顺序 ·“先改平，然后进行空中交通管制（ATC）通话，执行非正常程序，再呼叫客舱” ·Plan: gather all the required to-do's ·Prioritize: decide which one to do first ·Schedule: give an order of execution to the rest of the to-do's ·“First level off, then make an ATC call, do the abnormal procedure, call the cabin”
OB WLM.3	在执行任务时有效地管理时间 Manages time efficiently when carrying out tasks

解释 Explanation	<p>当受训学员能在规定时间内完成任务并保证运行效率时，即可证明展示了OB WLM.3。</p> <p>通过展示OB PRO.2“及时应用相关操作说明、程序和技术”，可以促进OB WLM.3的展示。</p> <p>执行任何任务时，受训学员都需要展示OB WLM.3。</p> <p>The demonstration of OB WLM.3 is achieved when the trainee/candidate carries out tasks in a time frame sustaining the efficiency of the operations.</p> <p>The demonstration of OB WLM.3 is facilitated by the demonstration of OB PRO.2 “Applies relevant operating instructions, procedures and techniques in a timely manner.”</p> <p>The demonstration of OB WLM.3 should always be achieved by the trainee/candidate carrying out tasks under any conditions.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：管理 ·焦点：时间 ·Key: manages ·Focus: time
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·能够估算各个工作包所需时间，并充分利用可用时间 ·能够在有限的时间内完成多项任务（如呼叫空中交通管制、呼叫乘务组、对乘客讲话） ·Can estimate how long individual work packages will take and make good use of available time ·Can do multiple tasks in a limited time frame (call ATC, call cabin crew, give passenger speech).
OB WLM.4	<p>提供和给予协助 Offers and gives assistance</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员主动向工作负荷过高的其他机组成员或运行人员提供帮助时，即可证明展示了OB WLM.4。</p> <p>The demonstration of OB WLM.4 is achieved when the trainee/candidate proactively offers and gives assistance to other crew members or operational personnel encountering an over workload situation.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：提供并给予 ·焦点：减轻他人工作负荷 ·Key: offers and gives ·Focus: lower others workload
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·明确表达提供帮助的意愿 ·当他人处于或可能处于超负荷时，主动接手任务（例如：“你要我帮你做广播吗？”） ·Verbalizes offer of help ·Takes over tasks when the other person is or may become overloaded (e.g. "Do you want me to make the announcement for you?")
OB WLM.5	<p>委派任务 Delegates tasks</p>
解释 Explanation	<p>The demonstration of OB WLM.5 is achieved when the trainee/candidate proactively delegates tasks when encountering an over workload situation.</p> <p>受训学员工作负荷过高时主动委派任务，即可证明展示了OB WLM.5。</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：委派 ·焦点：减轻自身工作负荷 ·Key: delegates ·Focus: lower own workload
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·将待办事项转交给他人以减轻自身工作负荷 ·“请对乘客进行安抚广播” ·Transfer to-do's to lower the own workload ·"Please make a reassuring passenger announcement"

OB WLM.6	<p>适当时寻求并接受协助 Seeks and accepts assistance, when appropriate</p>
解释 Explanation	当受训学员执行行动或任务遇到困难时寻求并接受帮助，即可证明展示了OB WLM.6。The demonstration of OB WLM.6 is achieved when the trainee/candidate seeks and accepts assistance when encountering difficulties to carry out activities or tasks.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 寻求并接受 ·焦点: 帮助 ·Key: seeks and accepts ·Focus: assistance
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·接受帮助和支持, 或主动请求 ·不独自承担全部任务, 让他人无所事事 ·“请在进近时监控我的速度” ·Accepts help and support, and/or asks for it ·No one-man show while the other twiddles his thumbs ·“Please monitor my speed during approach”
OB WLM.7	<p>认真对动作进行监控、回顾、交叉检查 Monitors, reviews and cross-checks actions conscientiously</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员能够保持足够的资源用于监控和交叉检查时, 即可证明展示了OB WLM.7。 执行任何行动或任务时, 受训学员都需要展示OB WLM.7。 应将OB WLM.7与与监控相关的OB (OB PRO.5、OB FMA.2、OB FPA.6, OB FPM.2, OB FPM.7, OB PSD.7, OB SAW.1, OB SAW.2, OB SAW.3)区分开</p> <p>The demonstration of OB WLM.7 is achieved when the trainee/candidate can maintain sufficient resources for monitoring and cross-checking actions. The demonstration of OB WLM.7 should always be achieved by the trainee/candidate carrying out activities or tasks under any conditions. The OB WLM.7 should be distinguished from the OB related to monitoring (OB PRO.5、OB FMA.2、OB FPA.6, OB FPM.2, OB FPM.7, OB PSD.7, OB SAW.1, OB SAW.2, OB SAW.3)</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 监控、回顾并交叉检查 ·焦点: 尽责行为 ·Key: monitors, reviews, and cross-checks ·Focus: conscientious actions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·确保行为和各个工作步骤尽责且精准地完成 ·核实襟翼是否正确设置 ·避免在疲劳时陷入下意识行为模式 ·Ensures that actions and individual work steps are carried out conscientious and precisely ·Verification if flaps are set correctly ·Avoiding the shift to personal automatic mode while experiencing fatigue.
OB WLM.8	<p>核实事物是否达到预期结果 Verifies that tasks are completed to the expected outcome</p>
解释 Explanation	执行任何行动或任务时, 受训学员都需要展示OB WLM.8。 The demonstration of OB WLM.8 should always be achieved by the trainee/candidate carrying out activities or tasks under any conditions.
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键: 核实 ·焦点: 任务完成 ·Key: verifies ·Focus: task completion

样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·确保工作按预期完成 ·即使已委派——事情是否完成？ ·我们启动了辅助动力装置（APU）吗？ ·我们通知加油员了吗？ ·Ensures that the work is completed at the end as expected ·Even after delegation –were things done? ·Did we start the APU ? ·Was the fueler informed ?
OB WLM.9	<p>在执行任务中出现（干扰、分心、变化及故障）的情形时，进行有效的管理并恢复正常状态</p> <p>Manages and recovers from interruptions, distractions, variations and failures effectively while performing tasks</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：管理并恢复 ·焦点：干扰 ·Key: manages and recovers ·Focus: distractions
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·在中断后恢复之前的活动 ·保持共同思路 ·根据情况，主动推迟请求，避免不必要的干扰 ·Return to the previous activity after an interruption ·Keeps the common thread ·Situation-appropriate, active postponement of requests, fending off unnecessary interruptions

问题解决与决策 Problem-solving — Decision-making (PSD)	
描述 Description	识别征兆、减轻问题；并做出决策。 Identifies precursors, mitigates problems, and makes decisions
解释 Explanation	PSD 胜任力应与 SAW 胜任力（描述：感知、理解和管理信息，并预判其对运行的影响。）相区分；SAW 胜任力中多项可观察行为的展示，有助于后续 PSD 胜任力中可观察行为的进一步展示。 The competency PSD should be distinguished from the competency SAW (Description: Perceives, comprehends, and manages information and anticipates its effect on the operation) as the demonstration of several Observable Behaviors belonging to the competency SAW facilitates further demonstration of Observable Behaviors belonging to the competency PSD.
OB PSD.1	及时识别、评估和管理威胁和差错 Identifies, assesses and manages threats and errors in a timely manner
解释 Explanation	OB PSD.1 的展示应与 OB SAW.6“根据与威胁和差错相关的潜在风险，制定有效的应对预案”的展示区分开来。 基于潜在风险制定有效应对预案属于 SAW 范畴，因为不需要立即做出决策（例如预先确定合适的航路备降机场）。 通过展示 OB SAW.6，可为受训学员释放更多认知资源，从而促进了 OB PSD.1 的展示——使其能够实时识别并有效处置实际威胁与差错。 The demonstration of the OB PSD.1 should be distinguished from the demonstration of OB SAW.6 (SAW) “develops effective contingency plans based upon potential risks associated with threats and errors”. The development of contingency plans based on potential risk belongs to SAW as the need for an immediate decision is not necessary (e.g., identification of potential adequate enroute alternate aerodromes). The demonstration of OB PSD.1 is facilitated by the demonstration of OB SAW.6 by letting more cognitive resources for the trainee/candidate to effectively identify and manage real-time threats and errors.
指导 Guideline	·关键：识别、评估并管理 ·焦点：威胁与差错，及时性 ·Key: identifies, assesses, and manages ·Focus: threats and errors, timely
样例 Examples	·预见并主动搜寻威胁，及时应对（例如在简报环节）。 ·将观察到的情况归类为威胁，并制定应对策略。 ·通过主动处理（而非掩盖）并纠正错误，妥善应对差错。 ·Anticipates / consciously searches for threats and addresses them (e.g. briefing) ·Classifies an observation as a threat and defines strategies on how to deal with it ·Deal with errors appropriately by actively addressing them (not covering them up) and correcting them
OB PSD.2	从适当的来源寻求准确和充分的信息 Seeks accurate and adequate information from appropriate sources
解释 Explanation	当受训学员通过寻求准确和充分的信息，来验证问题前兆并确定潜在缓解措施时，即可证明展示了 OB PSD.2。 The demonstration of OB PSD.2 is achieved when the trainee/candidate validates the precursors and potential mitigation measures by seeking accurate and adequate information.
指导 Guideline	·关键：寻求 ·焦点：信息 ·Key: seeks ·Focus: information

样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> 利用所有必要资源以获取清晰的情景画面（例如扩展程序、乘务组、空中交通管制、自动终端情报服务）。 Tapping into all the resources needed to get a clear picture of the situation (e.g. Expanded procedures, Cabin Crew, ATC, ATIS)
OB PSD.3	<p>识别并核实出现的问题及原因（如适用） Identifies and verifies what and why things have gone wrong, if appropriate</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员确认了导致问题的原因时，即可证明展示了OB PSD.3。 The demonstration of OB PSD.3 is achieved when the trainee/candidate validates the contributing factor(s).</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> 关键：识别 焦点：根本原因 Key: identifies Focus: root cause
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> 在完成非正常程序后，分析发动机失效的原因 将结冰条件识别为不可靠空速的根本原因 不急于下结论 Reasons for an engine failure are analysed after the abnormal procedure has been completed Icing conditions as a root cause for unreliable airspeed Does not jump to conclusions
OB PSD.4	<p>在保证安全的前提下，坚持不懈地解决问题 Perseveres in working through problems while prioritizing safety</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员在采取必要的行动以维持适当安全裕度的同时，能够制定问题解决方案，即证明展示了OB PSD.4。 应将OB PSD.4与OB WLM.2“对任务进行有效的规划、优先级分配及时间节点安排”区分开 The demonstration of OB PSD.4 is achieved when the trainee/candidate can elaborate solution(s) to the problems while carrying out essential activities to maintain appropriate safety margins. OB PSD.4 should be distinguished from OB WLM.2 Plans, prioritizes and schedules appropriate tasks effectively</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> 关键：坚持不懈 焦点：毅力 Key: perseveres Focus: perseverance
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> 始终专注于实现最高的安全裕度 不放弃 Remain focussed on achieving the highest safety margin at all times Not giving up
OB PSD.5	<p>确定并考虑适当的选项 Identifies and considers appropriate options</p>
解释 Explanation	<p>当受训学员针对不同选项权衡利弊时，即证明展示了OB PSD.5。 The demonstration of OB PSD.5 is achieved when the trainee/candidate determines the risks and the benefits of the different options.</p>
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> 关键：坚持不懈 焦点：毅力 Key: perseveres Focus: perseverance
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> 备降机场 跑道和进近方式的选择 若已决定落地，是否仍可选择复飞？ 剩余燃油可实现的选项

	<ul style="list-style-type: none"> ·Diversion airports ·Choice of runway and approach type ·If committed to land, is performing a go-around still an option ? ·What is possible with the remaining fuel on board
OB PSD.6	<p>应用适当和及时的决策技巧（适时的使用理性决策和直觉决策） Applies appropriate and timely decision-making techniques</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：应用 ·焦点：决策技巧 ·Key: applies ·Focus: decision making techniques
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·直觉决策（凭借经验、航空素养） ·理性决策（时间允许时） ·Natural decision making (experience, airman ship) ·Rational decision making (time permitting)
OB PSD.7	<p>根据需要监控、回顾以及调整决策 Monitors, reviews and adapts decisions as required</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：监控、复查并适应 ·焦点：回顾决策 ·Key: monitors, reviews and adapts ·Focus: review decision
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·“有新情况吗？” ·“计划 B 还有效吗？” ·回顾：“我们遗漏了什么吗？” ·“Are there any new facts?” ·“Is Plan B still valid?” ·Review: “Did we miss something?”
OB PSD.8	<p>在缺乏指导或程序的情况下随机应变 Adapts when faced with situations where no guidance or procedure exists</p>
解释 Explanation	—
指导 Guideline	<ul style="list-style-type: none"> ·关键：适应 ·焦点：无引导 ·Key: adapts ·Focus: no guidance
样例 Examples	<ul style="list-style-type: none"> ·医疗紧急情况与超重着陆的权衡 ·持续火山灰情况下的运行决策 ·在不降低安全性的前提下即兴应变 ·Medical vs. Overweight Landing ·Operational decision in case of extended volcanic ash situation ·Able to improvise without reducing safety
OB PSD.9	<p>遇到意外事件时展现出韧性 Demonstrates resilience when encountering an unexpected event</p>
解释 Explanation	<p>韧性是指飞行机组人员识别、承受和适应干扰的能力。 例如： 在遭遇意外或惊吓后，迅速回归协同工作模式 遵循 ROC 原则：放松—观察—确认 能在爆炸性施压后保持自控 Resilience refers to the ability of the flight crew member to recognize, absorb</p>

指导 Guideline 样例 Examples	<p>and adapt to disruptions.</p> <p>Examples:</p> <ul style="list-style-type: none"> Returning to a coordinated way of working after a state of panic or fear (Startle and Surprise) ROC (Relax, Observe, Confirm) Is able to maintain selfcontrol after an explosive decompression ·关键: 展示 ·焦点: 意外情况 ·Key: demonstrates ·Focus: unexpected ·在惊恐或恐惧状态后恢复协同工作方式 (意外与惊吓) ·ROC (放松、观察、确认) ·能够在爆炸性失压后保持自控 ·通过“飞行Fly、专注Focus、行动Act”克服焦虑时刻、过度反应或犹豫。飞行员韧性有显著贡献的关键因素包括: 保持飞行安全 (飞行), 保持冷静 (专注), 然后识别问题 (行动)。 ·Returning to a coordinated way of working after a state of panic or fear (Startle and Surprise) ·ROC (Relax, Observe, Confirm) ·Is able to maintain self control after an explosive decompression ·“Fly, Focus, Act” to overcome anxious moments, overreactions, or hesitancy. Significant factors that contribute to pilot resilience are maintaining safety (Fly the airplane), maintaining composure, and observing (Focus), and problem identification (Act).
---	--

民航局综合司

2026年2月6日印发
