

NO. FS-LTS-C

# **中国民航飞行人员汉语语言能力测试 考试大纲 (PCPEC)**

中国民用航空局飞行标准司

二〇一六年十一月

# 目 录

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 一、PCPEC 考试总则 .....       | 1  |
| 1. 考试背景 .....            | 1  |
| 2. 考试目的 .....            | 2  |
| 3. 考试性质 .....            | 2  |
| 4. 组织实施 .....            | 2  |
| 5. 考试对象 .....            | 2  |
| 6. 考试特点 .....            | 2  |
| 二、PCPEC 考试内容 .....       | 4  |
| 1. 考试结构 .....            | 4  |
| 2. 题型分解 .....            | 5  |
| 3. 命题范围 .....            | 8  |
| 三、PCPEC 考核的语言技能及要求 ..... | 9  |
| 1. 听力理解 .....            | 9  |
| 2. 语句复诵 .....            | 9  |
| 3. 模拟陆空通话 .....          | 10 |
| 4. 故事复述（限专家级考试） .....    | 11 |
| 5. 口语能力面试（OPI） .....     | 12 |

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 四、PCPEC 考试评分准则 .....     | 14 |
| 1. ICAO 评分准则 .....       | 14 |
| 2. PCPEC 评分细则 .....      | 15 |
| 3. PCPEC 评分过程 .....      | 17 |
| 五、成绩公布 .....             | 18 |
| 六、附录 .....               | 19 |
| 附录一、国际民航组织语言能力评级表 .....  | 19 |
| 附录三、国际民航组织语言等级考试范畴 ..... | 28 |
| 附录四、PCPEC 考试模拟题 .....    | 35 |

## 一、PCPEC 考试总则

### 1. 考试背景

国际民用航空组织（以下简称 ICAO）对多年来发生的航空事件、事故分析研究的结果表明，航空语言运用能力不强是航空事故的主要原因之一，因此 ICAO 要求所有从事国际航空运行的飞行员和管制员必须达到 ICAO 规定的语言等级 4 级（Level 4）及以上水平。中国民用航空局（以下简称民航局）飞行标准司按照国际民用航空公约附件一、《标准和建议措施》（SARPs）和《国际民航组织语言能力要求实施手册》（Doc. 9835）等规范性文件要求，于 2008 年 4 月开发并投入使用中国民航飞行人员英语能力测试系统（Pilots' English Proficiency Examination of CAAC，即 PEPEC）。

ICAO Doc. 9835 文件同时对非英语通信能力的语言熟练程度测试提出相关要求，即“开发语言熟练程度要求，不仅仅局限于英语语言的使用，而是用于评估所有在无线电通信时使用语言的熟练程度”和“语言熟练程度要求和等级的评定主要用于评估特定的、民航通信背景下的口语和听力水平。特别是改进了的航空无线电通信可以在航空领域中得到更广泛地运用。除了英语，这种语言熟练需求也将应用在其他多种语言测试中”。

鉴于汉语是我国民航飞行运行中除英语外的主要通信语言，为满足 ICAO 针对飞行员设定的多语言测试和最低语言能力要求，提高中国民航飞行人员汉语通信能力和通信效率，规范民航汉语语言标准术语的使用，评估飞行人员汉语语言陆空通话的运用能力，根据 ICAO 相关标准，民航局飞行标准司于 2014 年 7 月第四次修订了《民用航空器驾驶员、地面教员合格审定规则》（简称 CCAR-61 部），其中第 61.29 条“语言能力要求和无线电通信资格”的规定增加了汉语语言能力的要求：“驾驶员执照持有人需通过局方组织或认可的汉语语言能力测试，只有通过四级或者四级以上测试的方能在执照上签注相应的等级，才能在使用汉语进行通信的飞行中进行无线电陆空通信”。为满足该执照签注要求，民航局飞标司在 PEPEC 基础上开发了基于网络的中国民航飞行人员汉语语言能力测试系统（Pilots' Chinese Proficiency Examination of CAAC，即 PCPEC）。

## 2. 考试目的

中国民航飞行人员汉语语言能力测试（以下简称 PCPEC）严格遵循 ICAO 的考试目的，主要用于评估中国民航飞行人员汉语语言能力并使其获得相应执照签注，规范无线电陆空通信标准术语的使用，提高无线电通信能力，评估简明通用汉语语言能力，达到国际民航组织语言熟练程度要求。

## 3. 考试性质

PCPEC 是依据 ICAO Doc. 9835 文件的相关标准，并基于网络和计算机开发的，测试民航飞行人员无线电陆空通信工作语言熟练程度的标准化考试，其遵循的标准主要包括：

（1）PCPEC 各部分的设计和命题参照 ICAO Doc. 9835 文件所规定的技能和标准；

（2）语句复诵、模拟陆空通话、故事复述（专家级）和口语能力面试部分的评分依据 ICAO 公布的语言能力考试评分标准表；语言能力水平体现在发音、结构、词汇、流畅程度、理解能力和应对能力六个方面。

## 4. 组织实施

PCPEC 是由民航局飞行标准司主管的一项全国性的民航飞行人员汉语等级考试。民航各地区管理局和监管局的考试主管监察员负责本辖区内各个考试点的考试和评分监督管理工作。

## 5. 考试对象

PCPEC 对象为中国民航持照（不含学生执照和不需要无线电通信资格的运动类执照）驾驶员。

## 6. 考试特点

（1）系统设计、题型结构和评分程序遵循 ICAO 语言能力测试要求；

（2）试题由航空院校、语言培训机构、航空公司和公众提供，并经民航局专家组审定；

(3) 以航空无线电陆空通话（以下简称陆空通话）及情景为基础，通过计算机实施和录音，并由获得民航局资质的评分员评级；

(4) 由计算机考试和以计算机为媒介的、半直接的面对面口语水平测试两部分组成；

(5) 评估考生的汉语语言听力和口语能力，而不评估其阅读、写作等技能；

(6) 既评估考生标准陆空通话术语的应用能力，又评估简明通用语言的应用能力；

(7) 评分标准采用 ICAO 等级评定标准表，对语言的发音、结构、词汇、流畅程度、理解能力和应对能力六方面语言技能进行评定，对考生的汉语语言能力评估结果划定为最高的 6 级到最低的 1 级，共分 6 个等级；

(8) 考生汉语语言能力由多个评分员评定，充分体现考试结果的公平性；

(9) 民航局专家组通过对考试结果的数据分析，严格监控 PCPEC 考试的信度和效度；

(10) 考试结果评定及报告程序由局方控制，以便保证考试系统的安全性和保密性；

(11) 面试官和评分员经过专业培训，获得民航局资格认证。

## 二、PCPEC 考试内容

### 1. 考试结构

PCPEC 类型分为工作级和专家级。考试模拟题公布在“飞行人员信息咨询网”（即 <http://pilot.caac.gov.cn>），供考生进行考前模拟练习。不同等级的测试题型、测试内容、答题说明如下表所示：

| 测试部分   | 测试题型   | 测试内容                             | 答题说明                      | 工作级题量     |           | 专家级题量     |           |
|--------|--------|----------------------------------|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| PART 1 | 听力理解   | 10 秒航空汉语                         | 单项选择题                     | 5         | 20<br>注 1 | 5         | 20<br>注 1 |
|        |        | 10 秒陆空通话                         |                           | 5         |           | 5         |           |
|        |        | 20 秒航空汉语                         |                           | 5         |           | 5         |           |
|        |        | 20 秒陆空通话                         |                           | 5         |           | 5         |           |
| PART 2 | 语句复诵   | 陆空通话标准术语以及非常规和紧急情况下的通用汉语语言       | 口头重复所听内容                  | 12<br>注 2 |           | 20<br>注 2 |           |
|        |        |                                  |                           |           |           |           |           |
| PART 3 | 模拟陆空通话 | 模拟常规、非常规和紧急情况下的陆空通话              | 考生以飞行员的角色，根据所听情景进行空地对话并录音 | 1<br>注 3  |           | 1<br>注 3  |           |
| PART 4 | 故事复述   | 航空相关事件                           | 考生根据所听故事准确复述所听内容          | 不适用       |           | 1         |           |
| PART 5 | 口语能力面试 | 日常汉语话题<br>飞行员工作语言话题<br>与航空相关图片描述 | 根据面试官提问，考生回答问题。           | 1         |           | 1         |           |

注 1：听力理解测试是单独的测试模块，对考生的听力能力进行测试。如果正确率低于系统设定分值，考生将被终止考试。

注 2：语句复诵部分也是单独的测试模块，主要测试考生的听力和口语复诵能力。该部分评分采用人工评分和系统统分相结合的方法。如果系统换算所得分数低于设定值，将终止考生后续考试评分。申请参加次工作级（即三级）考试的考生只需复诵 8 道题；参加工作级（即四级）考试的考生需复诵 12 道题；参加专家级（即五级）考试的考生需复诵 20 道题。

注 3：工作级复考考生只需参加 Part 3 和 Part 5 两部分内容的考试；专家级复考考生需参加五个部分内容的考试。

## 2. 题型分解

PCPEC 各部分考核内容、考试题型和答题方式如下：

### 1) 听力理解

听力理解部分测试考生获取口头交流信息的能力。录音材料语速为每分钟 100-120 个字。该部分为选择题形式。考生直接在电脑上从四个选项中选择一个正确答案。听力部分成绩由计算机系统计算，考试时间约 15 分钟。听力理解部分考试内容包括以下四种题型：

十秒陆空通话：该部分由五道题构成，主要内容是飞行员与管制员的情景通话。采用选择题的形式进行考核。每道题均朗读一遍，每个问题后留有 16 秒钟的答题时间。

十秒航空汉语：该部分由五道题构成，包括与飞行专业相关的陈述和对话，采用选择题的形式进行考核。每道题均朗读一遍每个问题后留有 16 秒钟的答题时间。

二十秒陆空通话：该部分由五道题构成，主要内容是飞行员与管制员在复杂情况下的无线电通话。采用选择题的形式进行考核。每道题均朗读一遍，每个问题后留有 20 秒的答题时间。

二十秒航空汉语：该部分由五道题构成，包括与飞行专业相关的较长时间对话和陈述，采用选择题的形式进行考核。每道题均朗读一遍，每个问题后留有 20 秒钟的答题时间。

### 2) 语句复诵

语句复诵部分主要测试考生对常规和非常规情况下陆空通话用语的正确听读能力。该部分测试形式是考生重复所听到的内容。听力材料语速为每分钟 100-120 个字。考试说明部分“热身”环节包含两个样例“准备好起飞”和“目视跑道”，便于考生熟悉考试题型，热身环节不计入评分。语句复诵部分由评分员听录音后进行评分，总分由计算机算出。该部分题型结构根据考生的考试申请，分为次工作级（三级）、工作级（四级）和专家级（五级及以上）三种，每种等级的答题方式和题型结构如下所述：

次工作级（三级）：该部分共有 8 个短句，内容包括常规和非常规情况下的陆空通话短语和短句。考生在进入该部分测试前，系统出现“本人声明同意仅参加 ICAO 3 级（次工作级）测试”。如考生选择参加 ICAO 3 级测试，系统



将自动调取 8 个短句，每句播放一遍，8 个短句共有两次机会可以点击“再说一遍”按钮，选择重听其中 2 个短句。考生听完短句，在“嘀”音提示后开始复述该句，电脑自动录音。考生复述完毕后可点击“下一题”提示，进入下一题；如考生复述时间超过给定的回答时间，系统将自动跳转到下一题。该部分成绩由评分员按照标准答案判定“正确”或“错误”。考试时间约 5 分钟。

工作级（四级）：该部分共有 12 个短句，内容包括常规和非常规情况下的陆空通话用语和句子，每句播放一遍，12 个短句共有三次机会可以点击“再说一遍”按钮，选择重听其中 3 个短句。考生听录音短句并在“嘀”音提示后开始复述该句，电脑自动录音。考生复述完毕后可点击“下一题”提示，进入下一题；如考生复述时间超过给定的回答时间，系统将自动跳转到下一题。该部分成绩由评分员按照标准答案判定“正确”、“部分正确”或“错误”。考试时间约 10 分钟。

专家级（五级及以上）：该部分共有 20 个短句，内容包括常规和非常规情况下的陆空通话用语和句子，每句播放一遍。考生听录音短句并在“嘀”音提示后开始复述该句，电脑自动录音。考生复述完毕后可点击“下一题”提示，进入下一题；如考生复述时间超过给定的回答时间，系统将自动跳转到下一题。该部分成绩由评分员按照标准答案判定“正确”、“部分正确”或“错误”。考试时间约 15 分钟。

### **3) 模拟陆空通话**

模拟陆空通话主要测试考生在与空中交通管制员进行常规和非常规陆空通话时是否能够熟练使用 ICAO 的标准术语及通用汉语进行通话，考查考生在模拟实际的工作环境中运用语言的综合能力。该部分由 15 至 20 个对话组成。模拟情景以虚拟的航图和航空公司呼号为背景进行设置（参见 <http://pilot.caac.gov.cn> 网站）。该部分开始前，在考生电脑屏幕上显示与考试情景相关的背景信息，电脑播放管制员指令和画外音，考生参照电脑屏幕上的画面，以飞行员角色进行模拟陆空通话，每个对话考生有 30 秒钟回答时间。考生回答完毕后可以自行点击结束按钮，进入到下一个对话；如回答时间超过 30 秒钟，系统自动跳转到下一句。考生的口头回答由电脑自动录音。考试结束后，评分员根据标准答案，从语言的发音、结构、词汇、流畅程度、理解能力等五个方面进行语言能力等级评定，最高 6 级，最低 1 级。考试时间约 15 分钟。

#### **4) 故事复述 ( 只限定专家级测试 )**

故事复述题考查考生的航空汉语听力理解能力及口语表达能力。该部分录音材料是一段与航空专业相关的短文故事，短文时长约 60-100 秒钟，语速约为每分钟 100-120 个字。录音短文播放两遍，两遍之间有 10 秒钟间隔。考生听完录音后，有 300 秒钟的时间思考并口头复述短文内容，300 秒钟后系统自动跳入下一题。考生需点击“开始录音”按钮后，开始复述，复述结束后可以点击“结束录音”按钮。根据考生的口语表达能力，按照 ICAO 对语言能力的具体要求，评分员从语言的发音、结构、词汇、流畅程度、理解能力等五个方面，对考生的汉语语言能力从最高的 6 级到最低的 1 级进行评估。考试时间约 10 分钟。

#### **5) 口语能力面试 ( OPI )**

口语能力面试 ( Oral Proficiency Interview, 即 OPI ) 是面试员与考生之间以电脑为媒介进行视频和发音的远程连线，进行音频视频口语考试。OPI 主要测试考生的汉语语言听力理解能力和口语表达能力。从语言的发音、结构、词汇、流畅程度、理解能力以及应对能力等六个方面，对考生的汉语语言能力从最高的 6 级到最低的 1 级进行评估。考生点击电脑屏幕上的“开始面试”按钮，提出面试请求，面试员看到考生请求后，点击其屏幕上的“开始面试”按钮，实现双方的电脑音频和视频连线，正式进入考试状态。完成面试后，考生点击其电脑屏幕下方的“结束面试”按钮，结束考试。

OPI 考试分为四个阶段，即准备阶段、等级初评阶段、等级评定阶段以及结束阶段。OPI 面试员根据不同测试阶段的测试要求，进行由浅入深的提问。各个阶段的考试要求如下：

准备阶段：时长约 1 至 2 分钟。考生通过回答简单的日常汉语问题，了解并适应面试员的语音语调，准备进入下一阶段的考试。

等级初评阶段：时长约 5 至 6 分钟。通过考生对航空专业相关问题的回答，初步评估其基本的语言等级。

等级评定阶段：时长约 6 至 7 分钟。OPI 面试员就屏幕显示图片及某一航空专业相关话题，进行深层次的专业提问，便于考生航空专业汉语语言水平的进一步发挥，以便在初步评估等级的基础上，对考生汉语水平进行确定或进行更高等级语言能力的评估。

结束阶段：时长约 1 至 2 分钟。OPI 面试官通过较为简单的问话，放松考生心情，结束口语能力面试考试。

考试时间约为 15 分钟。

### 3. 命题范围

题库命题均以飞行员在实际飞行中可能遇到的、无法预测的非常规情况为测试背景，通过模拟陆空通话语境，为考生建立起汉语听说能力的测试情景，从语言水平测试要求的不同技能为出发点，综合测试考生的汉语交际技能。为保证考试效度，测试的选材及命题范围如下（详情参见附录三）：

- （1）基本的语言交际用语；
- （2）ICAO 标准无线电陆空通话术语；
- （3）汉语无线电陆空通话规则 and 标准术语；
- （4）飞行中常规、非常规情况及紧急情况下的陆空通话；
- （5）与工作相关内容，包括但不限于飞机、机场、空域、航路、跑道、气象、领航等航空知识、安全规章制度、飞行事故、安全管理等。

### 三、PCPEC 考核的语言技能及要求

PCPEC 考试形式和内容与国际民航组织相关附件（附件 1、6 及 10）及指导手册（Doc. 9835）的要求保持一致，PCPEC 测试系统依据国际民航组织语言能力要求的六个方面进行设计，用于评估考生的语言水平是否满足关于陆空通话中语言能力相关的国际民航组织附件的要求。依据国际民航组织语言能力标准，通过考生在常规和非常规陆空通话的情境中的语言表现，评估考生的基本的语言交际能力；同时也通过以电脑为媒介的面对面交谈的情景设置，评估考生的简明通用汉语语言能力。PCPEC 测试系统各部分语言技能及要求如下：

#### 1. 听力理解

听力理解部分主要考核具备一定航空背景的考生在特定的、与工作相关的航空语境和非常规情况陆空通话的情况下获取口头交流信息的能力，主要包括理解主旨大意、重要事实和细节、重要航空数据等，判断话语交际功能、说话人的观点、态度等。重点考核技能是：

A. 理解特定语境下的句意和重要细节

- 1) 听懂重要的或特定的细节；
- 2) 理解句子的主要意思；
- 3) 判断说话人的观点、态度；

B. 借助语言特征理解听力材料

- 1) 辨别发音特征；
- 2) 理解语句之间的关系，如比较、原因、结果、程度、目的等。

该部分考核考生获取口头交流信息的能力，不测试智力和背景知识等非语言能力。听力理解部分所选材料应是考生较为熟悉的航空专业话题、对话、叙述、解说等，语言要口语化，避免采用书面语体太强的材料。所用词汇不超出飞行人员应该掌握的、规定的词汇范围。

#### 2. 语句复诵

语句复诵部分考核考生在常规情况下使用标准通话用语的熟练程度、在非常规和紧急情况下使用通用汉语语言的熟练程度以及在飞行中应具备的短时记忆能力。

重点考核技能是：

A. 听懂并理解听力内容

- 1) 常规情况下通话标准术语；
- 2) 非常规情况下通用汉语；
- 3) 紧急情况下通用汉语。

B. 口语表达技能

- 1) 发音标准；
- 2) 复诵流畅；
- 3) 内容准确。

根据 ICAO Doc. 9835 文件建议的命题范围，民航局公布了《中国民航飞行人员汉语等级考试 900 句》，选取了常规情况下陆空通话标准术语、非常规及紧急情况下通用汉语语言的典型样例，为飞行员提供了较为全面的陆空通话参考。语句复诵考试命题范围以此为依据。

### 3. 模拟陆空通话

模拟陆空通话部分主要考核考生在特定的陆空通话语境下的语言运用和交际能力，能进行准确、流利的空地对话。该部分要求考生能听懂常规和非常规情况下的陆空通话内容，并且根据模拟的陆空通话情景，及时准确地传递信息，恰当表达特定语境下的意思，实现与空中交通管制员的语言交际。模拟陆空通话部分考核的技能是：

A. 语言理解能力

听懂常规、非常规和紧急情况下陆空通话内容和重要细节。

B. 语言表达能力

- 1) 根据所听内容及一定的语境，表达重要或特定信息；
- 2) 按照航空通信的特定程序进行空地对话。

C. 语言运用技能

- 1) 根据特定的语境，运用正确的语音语调保持陆空通话的顺畅；

2) 运用 ICAO 标准通话术语进行正确回答;

3) 在非常规通话语境下, 在 ICAO 标准术语无法表达特定语境时, 运用简明通用汉语进行恰当的表述。

#### D. 口语表达技能

1) 考生在陆空通话语境下应该会使用通话者双方都能理解的通用术语;

2) 为了解决、确认航空通话及相关状况下的理解错误, 应使用正确的通信方法;

3) 口语表达清晰、明确、流畅。

模拟陆空通话命题范围紧密结合考生工作实际, 使用考试专用的航图、航空公司呼号等信息进行通话情景的设置。考试内容包括常规、非常规以及紧急情况下的陆空通话。要求考生严格按照 ICAO 相关文件要求使用标准术语, 在有些特殊情况下, 如果标准术语无法涵盖部分通话情景, 可以使用通用汉语完成语言的交际, 保证空地之间信息的通畅以及正确传递。

### 4. 故事复述 (限专家级考试)

故事复述部分主要考核考生的汉语听说综合能力, 同时测试考生的语言输入和输出能力。该部分要求考生根据所听到的与航空专业相关的短文故事, 经过短时的整理及归纳, 对所听内容进行准确、连贯的口语表达; 要求考生在语言输出过程中, 用正确的语法结构以及符合汉语语言习惯的表达, 将所听内容客观、完整地表述清楚。故事复述部分考核的技能是:

#### A. 思想表达能力

1) 表达所听文章的中心思想;

2) 表达听力中所获取的重要或特定信息。

#### B. 篇章组织能力

1) 围绕所听内容进行叙述、议论或描述, 突出重点;

2) 连贯地组织句子及结构。

#### C. 语言运用能力

1) 运用恰当的词汇;

2) 运用正确的语法;

3) 运用合适的句法结构;

4) 运用衔接手段表达句子间的关系(如对比、原因、结果、程度、目的等)。

#### D. 口语表达能力

语音清晰,表述准确、流畅。

故事复述部分的命题范围主要与飞行人员工作性质相关,涉及专门用途汉语的飞行事故、飞行事件、飞行专业知识等方面内容。该部分主要考核考生对所听到的内容进行快速的归纳、总结及整合,然后再口头上进行准确、完整、客观的复述。

### 5. 口语能力面试(OPI)

口语能力面试部分主要考核考生在真实的、以电脑为媒介的面对面语言交际环境下,就有关飞行运行及与飞行工作相关等话题进行汉语语言交际,从而对考生的口头语言运用能力及语言的综合表达能力进行测试。该部分还要求考生围绕所提供图片,针对相关民航及飞行专业问题进行深入交流,使其在特定的语境下充分展现口语表达能力,以及运用简明通用汉语阐述民航专业问题的看法和意见,实现语言应对能力的考察目的。口语能力面试部分考核的技能是:

#### A. 思想表达能力

- 1) 准确回答问题;
- 2) 围绕主题阐明自己的观点、态度等。

#### B. 语言运用能力

- 1) 运用恰当的词汇;
- 2) 运用正确的语法及结构;

#### C. 口语表达能力

- 1) 在以计算机为媒介的面对面状态下有效地进行对话;
- 2) 关于共同的、具体的、与民航业务有关的主题,应清楚、明确地进行交流;
- 3) 在日常情况或不熟悉的对话中发生的复杂事件或要求不可预测的转换时,应能相对容易地成功处理;
- 4) 对于不可预测的、与航空专业相关的话题可以通过语言的灵活运用,保持对话的互动性;
- 5) 口语表达流畅,语音清晰,内容切题。

口语能力面试部分最重要的环节是面试员提问，考生回答问题。面试员所问问题的命题范围一般涉及两个方面：一是关于考生日常汉语方面的话题，如个人工作、学习、业余爱好、交通、假日活动等；二是关于航空专业方面的话题。



## 四、PCPEC 考试评分准则

PCPEC 评分准则是依据国际民航组织语言评定标准，参照交际语言测试理论，结合 PCPE 结构制定的执行标准。

### 1. ICAO 评分准则

国际民航组织关于语言测试的评分标准分别从语言测试的发音、结构、词汇、流畅程度、理解和应对能力六方面的语言技能进行等级的划分。此外，为保证评分的整体性和一致性，ICAO 还提供语言熟练水平的整体描述帮助评分人员从整体上把握评分标准，其具体描述如下：

### 无线电话通信使用语言能力的要求

（第 1 章 1.2.9 节所指要求）

#### （1）总则

注：国际民航组织语言能力要求包括第 2 节中的整体指标和附篇 A 所载国际民航组织语言能力评级表中国际民航组织工作级（4 级）的要求。语言能力要求对专门术语和明语均适用。

为达到第 1 章第 1.2.9 节中所述的语言能力要求，执照申请人或持有人必须以发证当局能接受的方式表现出其符合第 2 节中的整体指标和附篇 A 所载国际民航组织语言能力评级表中国际民航组织工作级（4 级）的要求。

#### （2）整体指标

语言会话熟练者必须：

- a) 在仅用话音（电话/无线电话）和面对面的情况下进行有效交流；
- b) 准确和清楚地就常规性的、具体和与工作有关的题目进行交流；
- c) 使用适当的交流策略在常规性的或与工作有关的范畴内，交换信息并识别和解决误会（例如核对、确认或澄清信息）；
- d) 成功和较为轻松地处理因日常工作范畴内的复杂或突发事件或因不熟悉的通信任务造成的语言挑战；
- e) 使用航空界能够听懂方言或口音。

(3) ICAO 语言等级评定特点如下:

发音 (Pronunciation): 评价考生的重音、语调和节奏, 其发音在实际口语交际中是否能够实现交际功能。

结构 (Structure): 评价考生在实际的日常工作和航空汉语背景中, 正确运用语法结构、句型等方面的语言运用能力。

词汇 (Vocabulary): 评价考生汉语词汇的正确使用、航空情境中语言沟通所需的词汇及航空用语的使用能力。

流畅程度 (Fluency): 评价考生在飞行运行和与工作相关的航空汉语说话的自然程度及流畅程度。

理解 (Comprehension): 评价考生对测试中设计问题是否正确理解, 回答是否准确。

应对能力 (Interaction): 评价考生在航空背景和航空通信语境的交流中, 回答问题速度是否及时, 回答内容是否适当, 是否实现空地对话及交际目的。

上述六方面关于 ICAO 语言熟练程度的能力要求具体参见附录一。

## 2. PCPEC 评分细则

PCPEC 的评分与 ICAO 飞行员和管制员语言熟练程度评定标准一致。根据 ICAO 的评分标准, PCPEC 在评分方面有特定的评分细则, 评分员按照该细则实施评分。每部分的具体评分细则如下:

### (1) 听力理解

主要测试考生的听力理解能力, 该部分直接由计算机进行评判。

### (2) 语句复诵

该部分需要评分员依据标准答案, 从“正确”、“错误”两个选项和“正确”、“部分正确”、“错误”三个选项中对考生的复诵内容进行评判。

### (3) 模拟陆空通话

具体评分细则如下:

A. 从考生回答问题的数量上来判断: 在 10 个得分点中, 正确率低于 70%,

则结构和理解能力为三级及以下等级；正确率达到 70%及以上，则结构和理解能力为四级以上等级。

B. 从考生回答问题的准确性和质量上来判断：从发音、结构、词汇、流畅程度和综合理解能力等五个方面进行综合判断，以上五方面不同等级的具体要求，参照 ICAO 评分准则。

C. 在结构、词汇和综合理解能力方面，PCPEC 要求考生的回答遵守 ICAO 规定的陆空通话标准通讯格式，使用汉语空地通信的标准航空术语进行交流和回应；对预料之外的、非标准的航空语境中的空地对话有正确的回应；语言的运用简洁、流利、清晰。

#### （4）故事复述

依据 ICAO 的评定标准进行判断，分别从语言技能的发音、结构、词汇、流畅程度和理解能力等五个方面对考生的语言运用水平进行“一级至六级”的评分。此外，该部分的具体评分细则如下：

- A. 要求复述内容完整、条理性清晰；
- B. 按照故事原文进行客观性复述，不允许主观臆造；
- C. 复述语言流畅、正确。

#### （5）口语能力面试题（OPI）

该部分依据 ICAO 评分标准表中的发音、结构、词汇、流畅程度、理解和应对能力六个方面对考生的语言运用水平进行“一级至六级”的评判。OPI 评分原则如下：

A. 根据 OPI 四个阶段的考试要求，对考生的简明通用汉语和航空汉语语言的表现进行综合评分。

B. 考生对问题的回答可以根据自己的理解、经验和知识背景组织语言，没有统一的标准答案。

C. 重点从发音、结构、词汇、流畅程度、理解和与面试员的应对能力等六个方面评判考生的语言运用方面的表现能力。

OPI 口试结构和各阶段评分细则如下表所示：

| 阶段        | 考试时间<br>(分钟) | 回答问题要求      | 考查要点   | 评分     |
|-----------|--------------|-------------|--|--------|
| 1. 准备     | 1-2          | 简要回答        | 为考生创造一个轻松愉悦的谈话情景，问题为简单的日常汉语问题，旨在帮助考生适应面试考官的语音语调和进入良好的考试状态。                               | 不评分    |
| 2. 等级初评   | 5-6          | 就所提问题进行简短谈话 | 就飞行运行和工作相关的话题展开交流，旨在初步判断考生汉语水平并为下一阶段做准备。   | 评分主体部分 |
| 3. 等级深度校验 | 6-7          | 就所给信息尽量连续表达 | 就飞行运行和工作相关话题展开一定深度和跨度性交流，问题具有拓展性；对于有能力达到 5 级者还应展开有难度和广度的拓展问题交流，旨在帮助评分员反复校验、核定考生汉语水平具体等级。 | 评分主体部分 |
| 4. 结束     | 1-2          | 简要回答问题      | 问题宜为简单的日常生活话题，谈话轻松，放松心情。   | 不评分    |

### 3. PCPEC 评分过程

PCPEC 考试结束后，相关视频和音频数据将上传进入待评分库，进入到系统的评分流程。评分工作在局方认证并获得资质认可的任一考试点进行。评分过程至少由两名获得民航局资质认证的 PCPEC 评分员完成。如果成绩出现异议，系统自动分配给第三名评分员进行评分，最终达成统一的评分结果。

## 五、成绩公布

PCPEC 测试成绩，在评分员完成整套试卷的评分后，自动进入系统的成绩换算阶段，即由计算机按照试题结构及各部分所占比例，将每部分的等级经过加权处理后，转换成评定考生语言水平的六项技能，即：发音、结构、词汇、流畅程度、理解和应对能力的最后等级，其中计算机取六项中的最低等级作为考生考试的最终等级。

成绩发布由民航局飞标司统一公布在“飞行人员信息咨询网”(<http://pilot.caac.gov.cn>) 网站上或推送到民用航空器驾驶员“云执照”上，以供考生查询考试结果。每次考试后，由各考试点负责按需打印考生成绩报告单，报告其各部分等级和最终的等级。成绩报告单由考点负责送往所在辖区的局方机构进行盖章认可后方有效。

## 六、附录

### 附录一、国际民航组织语言能力评级表

#### 1.1 熟练级、提高级和工作级

| 级别             | 语音<br>所操方言和/或口音航空界能够听懂。                  | 结构<br>相关的语法结构和句型由与任务相宜的语言功能决定。         | 词汇  | 流利程度  | 理解能力  | 应对能力                                |
|----------------|--|--|---|---|---|-------------------------------------|
| 熟练<br>(级)<br>6 | 语音、重音、节奏和语调虽然可能受第一语言或地区变音的影响,几乎从不干扰轻松理解。 | 始终能够良好地驾驭基本的和复杂的语法结构和句型。               | 词汇范围和准确性足够就广泛的熟悉和不熟悉的题目进行有效交流。所用词汇符合习惯,能体现细微差异,在行。    | 能以自然、轻松的语流长时间会话。为风格效果变换语流,如强调某一点。能自然地使用恰当的承转停顿和联接词。 | 几乎在所有情况下始终有准确的理解能力并包括对语言和文化微妙处的理解。  | 能在几乎所有情况下轻松应对。对言语和非言语暗示敏感并能作出恰当的回应。 |
| 提高<br>(级)<br>5 | 语音、重音、节奏和语调受第一语言或地方变音的影响但很少干扰轻松理解。       | 始终能够良好地驾驭基本语法结构和句型。尝试复杂结构但有时出现干扰意思的错误。 | 词汇范围和准确性足够就共同、具体和与工作有关的题目进行有效交流。始终能够成功地释义。词汇有时符合语言习惯。 | 能较轻松地就熟悉的题目长时间会话,但不能将变换语流用作风格手段。能使用恰当的承转停顿或联接词。     | 对共同、具体和与工作有关的题目有准确的理解能力;遇到语言或情景方面的复杂情况或突发事件时有几近准确的理解能力。能理解各种变音(方言和/或口音)或行话。 | 回应迅速、恰当、有内容。能够有效地把握说话人/听话人的关系。      |

|                |                                      |  |  |   |   |   |
|----------------|--------------------------------------|--|--|---|---|---|
| 工作<br>(级)<br>4 | 语音、重音、节奏和语调受第一语言或地区变音的影响但仅会有时干扰轻松理解。 | 独创性地使用并通常能良好地驾驭基本语法结构和句型。可能出现错误,尤其是在非常或意想不到的情况下,但很少干扰意思。 | 词汇范围和准确性通常足够就共同、具体和与工作有关的题目进行有效交流。在非常或意想不到的情况下缺少词汇时通常能成功地释义。 | 能以适当的速度说出几段话。在从已有腹稿的讲话或讲套话到即兴的应对过渡时可能会偶尔不太流利,但不影响有效的交流。能使用有限的承转停顿或联接词。填充语不干扰表达。 | 当所使用的口音或变音足以为国际社会使用者理解时对共同、具体和与工作有关的题目有几近准确的理解能力。遇到语言或情景方面的复杂情况或突发事件时,理解可能会放慢或要求澄清。 | 回应通常迅速、恰当、有内容。即使在处理突发事件时也能发起和维持交流。通过核对、确认或澄清的方法充分处理明显的误会。 |
|----------------|--------------------------------------|--|--|---|---|---|

## 1.2 次工作级、初级和次初级

| 级别              | 语音<br>所操方言和/或口音航空界能够听懂。            | 结构<br>相关的语法结构和句型由与任务相宜的语言功能决定。         | 词汇  | 流利程度  | 理解能力  | 应对能力  |
|-----------------|------------------------------------|--|---|---|---|---|
| 次工作<br>(级)<br>3 | 语音、重音、节奏和语调受第一语言或地方变音的影响并经常干扰轻松理解。 | 不能始终良好地驾驭与可预见的情形相关的基本语法结构和句型。错误经常干扰意思。 | 词汇范围和准确性通常足够就共同、具体和与工作有关的题目进行交流但范围有限且常常选词不当。在缺少词汇时常不能成功地释义。 | 能说出几段话,但意群和停顿常常不合适。在语言表达过程中的犹豫和迟缓可能阻碍有效的交流。填充语有时干扰表达。 | 当所使用的口音或变音足以为国际社会使用者理解时对共同、具体和与工作有关的题目通常有准确的理解能力。对语言或情景方面的复杂情况或突发事件可能会听不明白。 | 回应有时迅速、恰当、有内容。能较为轻松地就熟悉的题目和在可预见的情形下发起和维持交流。一般不能充分地处理突发事件。 |

|            |                                      |                               |                       |   |                             |                           |
|------------|--------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|
| 初(级)<br>2  | 语音、重音、节奏和语调受第一语言或地方变音的严重影响并一贯干扰轻松理解。 | 只表现出对一些已记住的简单语法结构和句型的有限的驾驭能力。 | 由单词和已记住的短语组成的有限的词汇范围。 | 能说出很短、孤立和已记住的只言片语，经常停顿，寻找表达方法和说出不太熟悉的词汇时使用的填充语干扰表达。 | 理解能力仅限于仔细、缓慢说出的孤立和已记住的只言片语。 | 回应迟缓而且通常不恰当。应对仅限于简单的日常交流。 |
| 次初(级)<br>1 | 程度低于初级。                              | 程度低于初级。                       | 程度低于初级。               | 程度低于初级。   | 程度低于初级。                     | 程度低于初级。                   |

注：工作级（4级）是无线电陆空通话的最低级别要求。第1至3级分别描述的是次初级、初级和次工作级语言能力级别，所有这些级别所描述的水平均低于国际民航组织对语言能力的要求。第5级和第6级描述了提高级和熟练级，其级别高于所要求的最低标准。总的来说，评级将作为培训和测试的基准，以协助应考人员达到国际民航组织的工作级（4级）标准。



## 附录二、国际民航组织评分标准分项说明

### 4.6.2 发音

发音描述的 6 个等级适用于各等级说母语和说非母语的人。这就是说，说英语母语的人，在其方言太过地方化，致使该特定地区以外的人难以理解时，他们可能表明只有基础 2 级的能力。而另一方面，其说话方式可以清楚证明他们为说非母语的人（有所谓的“口音”），但只要符合“几乎从不”妨碍轻松理解的标准，就可以表明具有熟练 6 级的能力。

| 准工作 3 级：<br>发音、重音、节奏和语调受到第一语言或地区差异的影响，经常影响对语言的轻松理解。  | 工作 4 级：<br>发音、重音、节奏和语调受到第一语言或地区差异的影响，但只是有时妨碍对语言的轻松理解。  | 高级 5 级：<br>发音、重音、节奏和语调虽然受到第一语言或地区差异的影响，但几乎不妨碍对语言的轻松理解。   | 熟练 6 级：<br>发音、重音、节奏和语调虽然可能受到第一语言或地区差异的影响，但几乎从不妨碍对语言的轻松理解。   |
|--|--|--|---|
| 在此准工作 3 级阶段的口音极为浓重，致使国际航空无线电通话界使用人对其很难理解或不可能理解。应该指出，如果该语言的地区差异未得到充分弱化，要对这一等级说母语或说第二语言的人做出评估。 | 说的能力达到工作 4 级程度的人表现有明显的口音，或英语地方化地区变异。偶尔有能力的听者可能要十分专注才能理解或可能时不时地要澄清其中的某些内容。工作 4 级肯定不是一个理想的能力水平，它只是被确定为能够安全进行空中交通管制通信能力的最低程度。虽然这不是熟练级水平，但是重要的是时刻牢记，在帮助两个说非母语英语的人相互理解方面，发音起着重要的作用。 | 虽然说的能力达到高级 5 级程度的人表现有明显的口音，或英语地方化地区变异，但是这种口音或地方化地区变异很少妨碍他人对其话语轻松理解的程度。他们总是能够清楚表达自己和让对方明白自己的意思。尽管有能力的听者只是偶尔要十分专注。 | 说的能力达到熟练 6 级程度的人可能是英语是其第一语言的说话人，带有人们普遍能听懂的地方言，或可能是非常有能力的说第二语言的人，同样带有人们普遍使用或能听懂的口音和/或方言。这些说话人的口音或方言可能证明，也可能不能证明他们是否是说第二语言的人，但是他们的发音方式或任何难点或“错误”几乎从不妨碍他人对其轻松的理解。达到能够清楚地表达自己和让对方明白自己的意思。 |

### 4.6.3 结构

与任务相称的语言功能确定有关的语法结构和句型。使用者可以参考附录 B 中的交际航空语言功能、管制员交流任务列表及基本和复杂结构分类。语言教学专家一般将语法错误分为两类：“整体性”和“局部性”，整体性错误是那些影响语义的错误；局部性错误并不影响语义。

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <b>准工作 3 级：</b><br>不能很好地驾驭与可预见情况相关的基本语法结构和句型，时常出现影响语义的错误。 | <b>工作 4 级：</b><br>能够创造性地使用并且通常能够很好地驾驭基本语法结构和句型，可能会出现错误，特别是在异常或预想不到的情况下，但是很少妨碍语义的表达。  | <b>高级 5 级：</b><br>一贯能很好地掌握基本的语法结构和句型，尝试使用比较复杂的结构，但有时会出现错误，影响语义的表达。   | <b>熟练 6 级：</b><br>一贯都能很好地掌握基本的和复杂的语法结构和句型。    |
| 由于在此程度水平上未能牢固地掌握基本语法结构，从而限制了可使用的表达范围或造成可导致误解的错误。          | 说的能力达到工作 4 级程度的人能很好地掌握基本语法结构。他们不仅具有一套可以依赖的熟记于心的词汇或短语，而且很好地掌握了基本语法，在适当时创造出新的语义。他们会犯些局部性错误，但很少犯整体性错误，交流总体顺畅。4 级程度的人一般不尝试复杂结构。在尝试复杂结构时，可能会犯不少错误，造成交流不够顺畅。 | 说的能力达到工作 5 级程度的人较达到工作 4 级程度的人能很好地掌握复杂语法结构，但在使用复杂语法结构时，可能不时要犯些整体性错误。4 级与 5 级要求的关键不涉及对运用基本语法结构和句型与运用复杂结构要求的不同（见附录 B 第 IV 部分：基本结构和复杂结构词汇表）。5 级的结构描述指出一贯能够很好地掌握基本结构，但在运用复杂的结构和语言时，可能出现错误。在 4 级和 5 级之间，实际上有一个很大的提升。说的能力达到 5 级程度的人，总体上可更熟练地使用英语，但在使用复杂语言结构时，会出现一些错误，然而这些错误不会出现在其基本结构形式中。 | 说的能力达到熟练 6 级程度的人，一般不会犯整体性的结构或语法错误，但可能犯些局部性错误。 |

#### 4. 6. 4 词汇

词汇包括单个单词和固定表达方式。词汇可以通过词汇所涉及的含义的范畴加以分类。部分与航空通信有关的词汇列表，见本手册附录 B。虽然熟记术语既不是认可的标明语言能力的方式，也不是行之有效的或可推荐的语言学习策略，但是不可否认语境是语言能力中的相关因素。因此，更可取的是注重或旨在认识与航空无线电通信相关词汇的学习或测试。

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <b>准工作 3 级：</b> 词汇范围和准确度通常足以就工作相关的话题进行交流，但是词汇范围有限，且经常用词不当，词汇匮乏时，经常不能顺利地解释表达意思。            | <b>工作 4 级：</b> 词汇范围和准确度通常足以就常用的、具体的和与工作相关的话题进行有效交流，在异常或始料不及的情况下词汇匮乏时，常常能够顺利地解释表达意思。  | <b>高级 5 级：</b> 词汇范围和准确度足以就常用的、具体的、与工作相关的话题进行有效交流。连贯而顺利地解释表达意思。所用词汇有时很地道。                | <b>熟练 6 级：</b> 词汇范围和准确度足以就熟悉或不熟悉的广泛话题进行有效交流。所用词汇地道、精妙，且具语域敏感性。   |
| 在此程度水平，明显存在词汇知识和/或用词错误或生造词头的差距。这会对流畅程度产生负面影响或产生导致误解的错误。对不知道的单词或澄清过程中经常不能解释表达意思，不能进行准确的交流。 | 说的能力达到工作 4 级程度的人可能没有很好的语域敏感度(见第 IX 页词汇)。说的能力达到此级程度的人通常能够设法进行与工作有关话题的交流，但是可能有时需要作出澄清。在交流遇到困难障碍时，他们能够解释和协商沟通，从而使信息得到理解。解释表达能力包括适当选择简单的词汇和酌情巧妙地运用语速和发音。 | 说的能力达到高级 5 级程度的人可以对语域显示出一定的敏感度，其词汇范围可能不足以有效地交流像达到熟练 6 级程度的人那样广泛的话题，但是每当需要时都会无困难地解释表达意思。 | 说的能力达到熟练 6 级程度的人对语域具有很强的敏感度。表现出很强能力的另一个标志似乎是掌握和运用习惯表达方式的技能，以及交流有细微差别概念的能力。因此，在用来确定非无线电通话语境下，使用 6 级的人的评估程序中，可以考虑习语的使用。但是，这并非旨在暗示习惯用法是航空无线电通信中的一个可取的特征。相反，使用习语是影响非熟练使用人之间明白易懂和相互理解的一个障碍，因此，在此环境下，所有使用人都应当避免使用。 |

#### 4. 6. 5 流畅程度

就本手册而言，流畅程度用来指产生话语流的自然程度，任何非自然或非正常的犹豫、使人分散注意力的间歇断续、令人分心的赘语（嗯……、嘿……、哦……）或不适当的沉默都会妨碍理解的程度。流畅程度在较长话语的互动中表现得最为明显。流畅程度还会受到对先前所听话语预期程度的影响，而预期程度取决于第 3 章所描述的对话语结构和交流模式的熟悉。

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <b>准工作 3 级：</b><br>说出一些片段的话语，但是措辞和停顿经常不恰当。语言表达中的犹豫或迟疑可能妨碍有效交流。一些赘语有时使人分散注意力。 | <b>工作 4 级：</b><br>以恰当节奏说出一些片段的话语。从经演练过的或程式化的话语转为自然互动时偶尔会不流畅，但是并不影响有效交流，能够使用有限的话语标记或衔接词。一些赘语不会使人分散注意力。                        | <b>高级 5 级：</b><br>能够相对轻松地就熟悉的话题做充分表述，但是可能不会作为语体手段而变换语流。能够使用适当的话语标记或衔接词。          | <b>熟练 6 级：</b><br>能够轻松自如地充分表述。为达到语体效果，能够采用不同的语流，如强调某一点，自然地使用恰当的话语标志和衔接词。 |
| 在此水平程度上的语流很慢，以致不能简明有效地进行交流。长时间的沉默停顿经常使语流停顿。在此水平程度的说话人不会得到与之交谈的人的专业信赖。        | 在此水平的语速可能会因语言处理的种种要求而减慢，但仍能较好地保持连续性，并且不会对说话人参与交流产生负面影响。在情况要求时，说话人能够比国际民航组织推荐的每分钟 100 个单词的语速快一些（附件 10，第 II 卷：5. 2. 1. 5. 3b）。 | 在此水平的语速和话语组织能够达到自然流畅程度。在适当的情况下，能够达到比国际民航组织推荐的每分钟 100 个单词的语速高得多的语速，并且不会对理解造成负面影响。 | 在此水平的流畅程度能够像说母语的人或几乎像说母语的人那样好。突出特点是：在说话和使语速适应交流的语境和说话人的目的方面的高度灵活性。       |

#### 4. 6. 6 理解

这一技能指听和理解能力。在空中交通管制通信中，驾驶员为了安全，靠的是管制员向其提供清晰和准确的信息。空中交通管制员应对与大多驾驶员的交流还不够，他们必须做好应对不测的准备。同样，驾驶员必须能够懂得空中交通管制员发出的指令，特别是不同于驾驶员所预期听到的那些指令。正是在航空错综复杂的情况中，更为依赖明语的通信变得最为重要。虽然理解只是等级标准中 6 个技能中的一个，但是在口语交流中，它却占了一半的语言工作量。

| 准工作 3 级：   | 工作 4 级：  | 高级 5 级：  | 熟练 6 级：   |
|--|--|--|---|
| 当所用口音或语言变化足以为国际社会使用者充分理解的情况下，对常用的、具体的和与工作相关话题的理解时常是准确的。可能听不懂复杂语言或复杂情况，或者听不懂始料不及的事件转变。  | 所用口音或语言变化足以为国际社会讲英语的人充分理解的情况下，对常用的、具体的和与工作相关话题的理解大多准确。当遇到复杂语言或复杂情况，或情况发生始料不及的转变时，或可能需要采用澄清策略。  | 对常用的、具体的和与工作相关话题理解准确，当遇到复杂语言或复杂情况，或情况发生始料不及的转变时，多数情况下能够准确理解。能够理解多种言语变体（方言和/或口音）或语域。  | 在几乎所有语境中一贯都能准确理解，其中包括理解细微的语言和文化差异。  |
| 3 级的理解限定于最佳条件下的日常交流。达到此水平的驾驶员或管制员的语言熟练程度还不足以理解全面的无线电通信内容，包括意想不到的事件、不够标准的言语行为或较差的无线电接收。 | 就所有对工作 4 级的描述而言，并未要求在所有情况下理解都要十分准确。但是，驾驶员或空中交通管制员需要有效的策略，使其最终理解意想不到的或不寻常的通信。有时会误解或忽略不明显或复杂的语句关系。“互动”中所描述的工作 4 级明确了澄清策略的必要性。对甚至经要求澄清后，仍不能理解要清晰表述的意外通信的，最后应给予次一级能力等级的评定。 | 5 级的讲英语的人达到能够高度精确理解航空无线电内容的程度。经常遇到的不标准的方言或地区口音，或由于意想不到或紧张情况而出现的组织不是很好的信息，都不会妨碍他们的理解。 | 6 级的讲英语的人达到能够高度准确、灵活理解航空无线电内容的程度，不管情况或使用的方言如何。他们还具有将音调、语域的选择作为表达含义的线索，理解未予明显或未予明确表达的含意的能力（从字里行间领会隐含之意）。 |

#### 4.6.7 应对能力

因为无线电通讯发生在繁忙的环境，空中交通管制员和驾驶员的通话不但必须要清晰、简洁和无歧义，而且必须有效传递恰当的回应，快速回应时间也应在预期中。应对能力就指这样的能力，也指具备发起对话并判断和及时清除误解的能力。这一技能指听和理解能力。在空中交通管制通信中，驾驶员为了安全，靠的是管制员向其提供清晰和准确的信息。空中交通管制员应对与大多驾驶员的交流还不够，他们必须做好应对不测的准备。同样，驾驶员必须能够懂得空中交通管制员发出的指令，特别是不同于驾驶员所预期听到的那些指令。正是在航空错综复杂的情况中，更为依赖明语的通信变得最为重要。虽然理解只是等级标准中 6 个技能中的一个，但是在口语交流中，它却占了一半的语言工作量。

| 准工作 3 级：  | 工作 4 级：  | 高级 5 级：  | 熟练 6 级：  |
|---|--|--|--|
| 回应有时恰当、立刻并且肯定，能够就熟悉话题和可预期情景合理轻松地发起并保持互动。处理非正常事件通常不恰当。         | 回应通常恰当、立刻并且肯定，甚至当处理处理非正常事件能够发起并保持互动。能够通过检查、证实和澄清处理显而易见的误解。   | 回应恰当、立刻并且肯定，能够有效管理说者和听者的关系。  | 在几乎所有语境中一贯都能轻松互动。对于口头的或非口头线索敏感，并且能够恰当回应。   |
| 3 级的应对能力特点是指交流缺乏准确性和有效性。误解和不能理解经常导致可能的沟通失效。此等级的讲话者不能获得面试官的信任。 | 4 级的应对能力特点是指驾驶员或空中交通管制员对非预期事件的通话也一定具备通信能力这样的事实。能够对通信提出疑问，能够澄清或者甚至能够简单地认知不理解的通信，这样比沉默或者错误地表示理解更安全。具备 4 级应对能力的人，处理无法预料的情境时理解力达不到 100%是可以接受的，但他们具备检查、获取或证实的技能，或者具备澄清语境或交际的能力。 | 5 级应对能力的人具备较高水平的语言理解力和流利程度。尽管他们具备语言的检查、获取或证实的技能，但很少经常使用。另外一方面具备 5 级应对能力的讲话者达到能够高度控制谈话的进行和方向。 | 6 级的讲话人反应和发起谈话互动没有任何困难。此外他们还能够识别或使用精神或情感状态的（例如语调或者非常见的重读音节等）、非口头的示意。他们显示出具备控制语言进行的高度权威性。 |

注：上述列表摘自国际民航组织 9835 号文件，其中涉及内容主要以英语语言能力评估为主进行语言技能分项说明。中国民航汉语语言能力考试，紧密结合国际民航组织语言熟练程度评估要求，借

鉴 9835 号文件的六项语言技能标准，应用于汉语语言能力测试评估。

### 附录三、国际民航组织语言等级考试范畴

以下用语清单所罗列的事件、适用范围和子适用范围为典型的空中交通管制和飞行员的日常通信用语。此类“事件”代表所有飞行员和管制员必须能处理的可控情况、常规或非常规情况。每一事件均要求考生熟悉相关的词汇和用语。

#### 1. 机场管制下的事件、适用范围和二级适用范围

|         |   |
|---------|---|
| 危险接近    | 空中交通规则；规避动作；轨迹/飞行航迹；速度；距离/范围；飞机特征；方位。（适合空管）   |
| 航展      | 飞行活动信息；活动；特技飞行；编队飞行；程序。（适合空管）   |
| 进近延误    | 等待指令；等待程序；机场航线；续航时间；改航/备降；必要条件；三类盲降；全天候着陆。  |
| 机腹着陆    | 试图机动；灯光状态；目视检查（低空通场）；起落架位置；续航时间；剩余油量；空中放油；速度；飞机活动的信息；跑道状态；机场环境；机场设备；紧急撤离；应急滑梯/逃生滑梯等；火灾/险；损坏；地勤。 |
| 鸟击风险/危害 | 位置；数量；鸟类名称/种类；正受鸟击威胁；飞机受损情况；延误；受鸟击威胁方式；鸟类行为。  |

炸弹威胁/警告/恐吓

旅客离机；改航；证实可疑行李；空中放油；飞机内部情况；机组动作/机组行为；地勤；机场设施。

货物问题/危险品

海关；货物种类；移植用（易腐烂）器官；有毒物质；办理手续；包装；兽医用设备；警方搜索；搜索犬；装载不合理或货物损坏；拦截；扣押。

机上着火

地勤；飞机内部；烟；窒息；异味；氧气面罩；警告灯；灭火设备；灭火瓶；伤员；烧伤；医疗救助；消防队/消防员；应急滑梯/逃生滑梯发动机关车；撤离。

地面活动事故征候

地面活动；消防队训练与介入；地面车辆；刹车效果与能见度；飞机活动信息；开车；牵引设备；发动机检查；远距离等待；等待点；跑道入侵；延误；陷入泥浆/土；地面车辆导致的损坏；忽略禁入的标志；碰撞；车辆或飞机故障；信号灯损坏；异物（名称、描述）；问题登机或离机旅客；证实可疑行李；离机方式；医务；残疾人/病员；停机位置/区域。

健康问题

症状；急救；飞机内部情况；医疗救助的种类；具备医疗（工作）背景的旅客；改航；机场设施；地勤；疾病；身体不适；伤口；医疗设备；血型/输血，等；医疗建议；人体；法医；隔离；食物中毒；食物；疫苗；医疗工作人员；药物与假肢。



|           |   |
|-----------|---|
| 着陆事故征候    | 长/短着陆；错过出口；陷入泥浆/土；天气；货舱问题；跑道混淆；鸟类或动物危害；轮胎受损；飞机故障；复飞。  |
| 罢工        | 地面工作人员；管制/运控人员；对飞行活动的影响；延误；罢工形式；示威游行；静坐。  |
| 气象（天气）情况  | ATIS（能见度、云层，等）；（雷）暴，闪电；损坏和故障；除雪；阵风；风切变和微暴；最低标准；跑道状态；顺风，侧风；刹车效果；跑道目视距离；逆温；颠簸；自然灾害；跑道关闭；跑道变更。 |
| 失去进近      | 复飞；最低标准；续航时间；原因；飞机活动；程序；速度。   |
| 跳伞/坠落     | 位置；其他飞机活动的情况；坠落过程；坠落区域。   |
| 飞行员不熟悉机场  | 程序；机场设施；地勤。   |
| 飞行员临时失能   | 健康问题；飞机操控和仪表；飞行员动作/行为；机场环境；机场设施。  |
| 飞行计划导致的问题 | 延误；起飞时限；飞行计划更新；电脑故障；没有飞行计划；飞行计划正确；飞行计划的处理；搜救；飞行计划种类。  |
| 旅客行为+非法干涉 | 暴力/威胁行为；原因（醉酒等）；飞机内部情况；损坏；武器；所采取的制服（此类行为）   |

的行动；请求警方/火警搜救小组的协助；需求；种族来源；身体状况描述；政治信仰；地勤；机场设施；伤员/伤口；偷渡者。

导致的问题

返回航路/改航

进近图；程序；航路上飞行；续航时间；天气；机场设施；地勤；飞机故障。

特殊飞行

仪表着陆系统校准；特殊测试飞行程序；旗帜；热气球等；超轻型，滑翔机；直升飞机；航空摄影；观测高速公路；灭火飞机，输电线路的监控；军事训练；军用飞机类型。

起飞事故征候

中断；鸟类或动物危害；与其它飞机活动冲突；侵入跑道；牵引；调头，冲出跑道，许可变更；前轮转弯故障，发动机功率；飞机故障。

目视飞行迷航/困难

机场环境；定向仪；为识别而采取的机动动作；续航时间问题；备降/改航机场设施；迫降；地勤。

要客（VIP）乘坐的航班

官方仪式；协议（问候致敬等）；转场飞行；军机护航；外交申明；国名和国籍；停机坪/长期停机坪；候机楼；旅客登机或离机；贵宾车辆；对飞机活动的影响。

## 2 . 与航路空中交通管制相关的事件和范围

行政管理问题

外交申明；海关规章制度；公务部门；飞机被扣押。

|              |   |
|--------------|---|
| 目视飞行辅助       | 仪表板；机载设备；飞行员等级；飞行计划；当地地名；目视地标；位置；续航时间；飞机故障；天气问题。  |
| 飞机故障         | 仪表板；仪表操纵；无线电信标；位置/坐标；噪音/声音；异味；烟；机场设施；地勤；发动机性能；速度；地形/高地；消除故障的动作；天气；空中放油；飞行剖面；结构损坏（玻璃、金属）；飞行系统；飞机控制；回答管制员；机体；警告灯；起落架。 |
| 飞机危险接近+飞行员抱怨 | 冲突情况；交通负荷；飞机特征；飞行剖面；天气情况；伤员；距离/范围；飞行员操作；规则；程序；规避动作。   |
| 空中交通管制系统故障   | 空中交通管制设备/故障；雷达显示；雷达性能；无线电操作；先前的信息；转播信息；修复工作；延误/持续时间；电话线。  |
| 炸弹恐吓         | 飞机内部情况；搜索方式；空中放油；地勤；机场设备；地面活动。  |
| 货物问题/危险品     | 包装；物质；有毒物质；动物；异味；客舱设备；货物装载布局；装货/卸货  |
| 飞行计划变更       | 飞行计划。   |
| 碰撞           | 机体；结构损坏（玻璃，金属等）；回答管制员；碎片；机场设施；地勤；地形/高地；天气情况；空气动力。   |

|                |  |
|----------------|--|
| 健康问题           | 身体部位；器官；症状；疾病；伤员/伤口；假肢；药物/毒品；急救；医疗设备；医疗人员；医疗专家；疫苗；隔离。                                |
| 燃油不足           | 机场设备/设施；地勤；高地；位置/方位；续航时间；剩余燃油  |
| 错误传达           | 先前的信息；信息种类；无线电性能。  |
| 旅客行为+非法干扰导致的问题 | 暴力威胁行为；毒品；枪支弹药；伤员；精神状态不稳定；国籍；政治信仰；需求；威胁；地勤；医疗救助；帮助镇定的方式；所采取的制服（此类行为）的行动；驾驶舱和客舱人员。    |
| 请求信息传达         | 人员姓名；信息传达方式。   |
| 进场时的特殊情况       | 地面飞机活动的情况；优先航班；罢工；事故；地面天气情况；地面设备故障；机场设施；地勤；宵禁；进近程序。                                  |
| 特殊飞行           | 飞机型别；转场交接；外交人士；国名；国籍；空军方面的行话；军方训练；空中/半空加油；飞行员操作；位置/坐标；天气情况；目视飞行/仪表程序；目视飞行规则；机场设施；地勤。 |
| 未经批准的机动飞行      | 空域；规则；先前的信息；飞行剖面；位置/方位；失速。   |

|         |  |
|---------|--|
| 天气/气象情况 | 结冰；云层；雷击；颠簸；飞机外部；发动机性能；回答管制员；仪表性能；警报；异常活动；地形/高地；飞行剖面；伤员；失明/丧失视力。 |
|---------|--|

### 3 . 其他适用范围

|      |   |
|------|---|
| 机场活动 | 跑道和航线的变更；停机坪车辆；除雪；扫除；除草；收割；关闭；联络道开放；检查跑道。 |
|------|---|

|      |  |
|------|--|
| 机场环境 | 地势（丘陵、斜坡、海岸线、森林等）；土木工程（水，塔，桥梁；高压电线架等）；高地/地形；积雨云区；道路和铁路网；电线；方位基点；当地特殊情况（射击范围）；农业作业。 |
|------|--|

|      |   |
|------|---|
| 飞机故障 | 飞机零配件；系统（氧气、液压、电气、除冰等）；飞行机组室/驾驶舱；控制；仪表；仪表操作；噪音和故障征兆；应答机故障；失去无线电联系；故障；过热（刹车、发动机等）；空中放油；起落架/轮胎。 |
|------|---|

|         |  |
|---------|--|
| 机场设备/设施 | 仪表着陆系统，雷达，甚高频全向信标等；灯光系统；无线电辅助设备可靠性；定向仪，低能见设备；停机坪/柏油道面/长期停机坪；跑道；滑行道；跑道长度和宽度；停机区域；等待区域；候机楼；装卸货区域；承载强度。 |
|---------|--|

|    |   |
|----|---|
| 地勤 | 开放时间；夜间可用服务；地面协助；安全高度；机上乘客/人员；不可用设备（扶梯；行李；手推车等）；辅助动力组件；除冰；加油； |
|----|---|

因除冰或加油导致的延误；受鸟击威胁；牵引；  
灭火方法；安全服务；医疗救助；行李装运。

## 程序

降噪；离场；进近；全天候起飞和着陆；复飞；  
等待程序；土地用途；宵禁；当地居民。

## 附录四、PCPEC 考试模拟题

PCPEC 全真模拟题请参见“飞行人员信息咨询网”网站  
(<http://pilot.caac.gov.cn>)。