**总复习题**

一. 单选题

1. SESAR的中文全称为

A. 单一欧洲天空空中交通管理研究

B. 单一欧洲天空空中交通研究

C. 单一欧洲天空空中交通新技术研究

D. 唯一欧洲天空空中交通新技术研究

我的答案: A正确答案: A

2. NextGen的核心技术不包括：

A. SWIM

B. ADS-B

C. CATMT

D. I4DT

我的答案: D正确答案: D

3. 以下哪项技术为SESAR与NextGen共有的核心技术

A. SWIM

B. I4DT

C. CSS-Wx

D. ADS-B

我的答案: A正确答案: A

4. (单选题)SWIM是是一个先进的科技项目用以提升空中交通管理系统信息\_\_\_\_\_

A. 规格化

B. 共享能力

C. 发送能力

D. 接收能力

我的答案: B正确答案: B

5. (单选题)Network Enabled Weather(NNEW)网络气象信息支持，将预报气象产品整合到空中交通决策支持工具，这将显著提升用户之间的\_\_\_\_\_。

A. 协同动态决策能力

B. 冲突识别能力

C. 监视信息准确度

D. 空域使用效率

我的答案: A正确答案: A

6. (单选题)能在驾驶舱中显示管制指令的相关技术为:

A. Data Communication

B. i4dt

C. SWIN

D. SESAR

我的答案: A正确答案: A

7. (单选题)ASBU的中文全称为航空系统组建\_\_\_\_\_\_\_升级

A. 模块

B. 设备

C. 技术

D. 信息

我的答案: A正确答案: A

8. (单选题)ASBU框架中基础元素为：

A. 组块

B. 演进线索

C. 效能改进领域

D. 模块

我的答案: D正确答案: D

9. (单选题)模块，代表一定程度的运行改进。它是基于效能改进的、可部署的一个包，每一个包提供了明确的\_\_\_\_\_\_\_\_，由程序、技术、规章、标准等支持。

A. 效益改进指标

B. 参考方案

C. 分析结果

D. 辅助决策

我的答案: A正确答案: A

10. (单选题)组块由若干个模块组成，若干个模块结合时能促成重大的改进。组块的概念以\_\_\_\_\_年间隔为基础，被划分成\_\_\_\_\_\_个组块.

A. 5,4

B. 4,3

C. 3,4

D. 4,4

我的答案: A正确答案: A

11. (单选题)以下哪个新技术引线不属于“高效的航迹”绩效改善领域()。

A. 连续下降运行

B. 连续爬升运行

C. 遥控驾驶航空器

D. 数字化航空情报管理

我的答案: C正确答案: D

12. (单选题)下列选项中,不是属于机场运行绩效改善领域的技术引线。

A. APTA机场可达性

B. WAKE尾流间隔

C. ASEP机载间隔

D. SURF地面运行

我的答案: A正确答案: C

13. (单选题)按照ICAO 9830标准，A-SMGCS系统划分为\_\_\_\_\_个等级

A. 4

B. 5

C. 6

D. 7

我的答案: B正确答案: B

14. (单选题)EMM（电子移动地图）实时向飞行员报告当前地面状态，并且提供\_\_\_\_\_

A. 滑行路径指引功能

B. 滑行冲突告警功能

C. 滑行油量计算功能

D. 滑行顺序通报功能

我的答案: A正确答案: A

15. (单选题)20年5月21日9点50分，随着新疆乌鲁木齐远程塔台指挥平台管制员田磊、霍岩松发布的一系列程序管制指令和相关落地准备工作的有序进行，华夏HXA4359航班顺利降落在\_\_\_\_\_\_跑道，成为了国内首架由远程塔台应用系统指挥落地的民航运输航班。

A. 那拉提机场

B. 乌鲁木齐机场

C. 伊利机场

D. 阿克苏机场

我的答案: B正确答案: A

16. (单选题)以下不属于机场协同决策参与方的是()

A. 地面代理公司

B. 旅客

C. 机场运行

D. 流量控制中心

我的答案: B正确答案: B

17. (单选题)空中交通流量管理就是为了空中交通安全、有序、迅速地流动而设置的服务，以保证最大限度地利用（）

A. 空中交通管制单元的容量

B. 空中交通管制间隔

C. 空中交通管制空域

我的答案: A正确答案: A

18. (单选题)（）是指：空管单元在指定时间内，对应于一个可接受延误水平所能提供的飞机服务架次。

A. 实际容量

B. 最大容量

C. 延误容量

我的答案: A正确答案: A

19. (单选题)（）的目的为：确定空域系统可以承受的最大流量，并把评估结果作为流量管理的主要依据。

A. 空域容量评估

B. 空域安全评估

C. 空域流量评估

我的答案: A正确答案: A

20. (单选题)关于“流量控制”描述正确的是( )。

A. 流量控制就是流量管理

B. 流量控制一般在航空器起飞前就发挥作用,例如,用地面等待吸收航空器的延误

C. 流量控制是指控制航空器进入某空域的时间、距离间隔的流量管理措施

D. 流量控制仅用于进近空域

我的答案: C正确答案: C

21. (单选题)采取改变航线，改变航空器开车、起飞时刻等方法，疏导空中交通，属于以下哪一种流量管理

A. 先期

B. 飞行前

C. 实时

我的答案: A正确答案: C

22. (单选题)战术流量管理规划的时间范围是

A. 飞行当天

B. 飞行前一天

C. 飞行前一周直至飞行前一天

我的答案: A正确答案: A

23. (单选题)在一定的服务标准和运行规则下，单位时间内管制员指挥航空器耗费的工作时长，管制员平均工作负荷必须小于其满负荷的（）%

A. 60

B. 70

C. 80

D. 90

我的答案: B正确答案: B

二. 多选题

24. (多选题)NextGen的英文全称为Next \_\_\_\_\_ Air System

A. Generation

B. Transportation

C. Gate

D. Traffic

我的答案: AB正确答案: AB

25. (多选题)NextGen是基于\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_的空中交通管理系统

A. 卫星导航

B. 电子数据交换

C. 场面监视雷达

D. 自动化

我的答案: ABD正确答案: ABD

26. (多选题)NextGen中DataCommunication技术能实现的功能包括:

A. 在飞机接地前将机位信息发送至驾驶舱显示器

B. 在飞机接地前将滑行指令发送至驾驶舱显示器

C. 将机位信息发送至乘客

D. 在飞机车轮挡前，将放行许可发送至驾驶舱显示器

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

27. (多选题)增强型合成视景系统(Enhanced Synthetic Vision Systems)。在\_\_\_\_条件下为\_\_\_\_\_\_提供更好的预警

A. 低能见度下

B. 特情处置情况下

C. 飞行员

D. 管制员

我的答案: AC正确答案: AC

28. (多选题)ASBU每个模块包含的内容为\_\_\_\_\_

A. 每项明确定义的可衡量的运行改进目标及成功标准

B. 必要的程序，包括地面和空中系统

C. 一个正面的业务案例

D. 易于理解的全球实验和验证实例

我的答案: ABCD正确答案: ABC

29. (多选题)ASBU的框架结构中的元素有。

A. 组块

B. 演进线索

C. 效能改进领域

D. 模块

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

30. (多选题)每个模块设计时都充分考虑了有足够的\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_，通过这种可调的组织方式，使国家或地区根据自身的需要或技术进行实施。

A. 灵活性

B. 规模伸缩性

C. 可选择性

D. 可行性

我的答案: AB正确答案: AB

31. (多选题)效能改进领域（PIA）是指：\_\_\_\_\_\_\_全球互用的系统和数据、最佳容量和灵活飞行、以及\_\_\_\_\_\_\_。

A. 机场运行

B. 高效飞行轨迹

C. 空域灵活划分

D. 空中间隔保障系统

我的答案: AB正确答案: AB

32. (多选题)以下哪些演进线索属于机场运行效能改进领域。

A. 跑道排序

B. 场面运行

C. 尾流间隔

D. 网络运行

我的答案: ABC正确答案: ABC

33. (多选题)以下哪些演进线索属于全球系统和数据的互用效能改进领域。

A. 改进气象情报

B. 全系统信息管理

C. 流量信息的协同环境

D. 网络运行

我的答案: ABC正确答案: ABC

34. (多选题)以下哪些演进线索属于最佳容量和灵活飞行效能改进领域。

A. 自由航路

B. 最佳飞行高度层

C. 数字化航空情报管理

D. 网络运行

我的答案: ABD正确答案: ABD

35. (多选题)以下哪些演进线索属于高效的飞行轨迹-基于航迹的运行效能改进领域。

A. 连续下降运行

B. 连续爬升运行

C. 机载间隔

D. 机载防撞系统

我的答案: AB正确答案: AB

36. (多选题)SMGCS是指以\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_\_为主，通过观察指引标志、目视相互间的距离来保持安全间隔

A. 飞行员

B. 管制员

C. 车辆驾驶员

D. 机务

我的答案: AC正确答案: AC

37. (多选题)机场场面监视设备包括：

A. SMR

B. MLAT

C. ADS-B

D. SSR

我的答案: ABC正确答案: ABC

38. (多选题)对监控视频图像进行处理，在机场场面监控领域，能实现哪些功能

A. 软件实时去雾

B. 多路视频及实时拼接全景融合

C. 自动检测飞机、车辆的实时运动参数

D. 可见光和热磁传感成像融合

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

39. (多选题)未来，哪些技术将被运用于下一代空管系统中

A. 人工智能

B. 语音识别

C. 大数据

D. 虚拟现实

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

40. (多选题)未来智能眼镜可为管制员提供哪些功能：

A. 显示虚拟的自动化操作平台

B. 显示航空器标牌信息

C. 显示飞行计划

D. 显示气象条件

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

41. (多选题)远程塔台技术的优势在于：

A. 适用于应急情况

B. 增强对处于远程管制下的机场的情景意识

C. 减少塔台建设及维护的成本

D. 防止增加机场

我的答案: ABC正确答案: ABC

42. (多选题)RIPS是一种先进的驾驶舱显示系统，能够在平视显示器上显示\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_等，主要是通过技术手段来提高地面状态实时报告、飞行定位和飞行员预警等方面的能力.

A. 跑道

B. 滑行道及

C. 滑行间隔

D. 跑道冲突警告

我的答案: ABD正确答案: ABD

43. (多选题)RIPS可以通过\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_和\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_实时向飞行员报告当前地面状态。

A. HUD

B. EMM

C. CATMT

D. ADS-B

我的答案: AB正确答案: AB

44. (多选题)“跑道状态灯”系统包括了：

A. “起飞等待灯”（Takeoff Hold Lights ，THLs）

B. “跑道入口灯”（Runway Entrance Lights ，RELs）

C. “最后进场跑道占用信号”（Approach Runway Occupancy Signals ，FAROS）

D. “跑道交叉口灯”（Runway Intersection Lights，RILs）

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

45. (多选题)协同决策原理包括：

A. 创建一个流量管理部门和用户共享问题的公共视图

B. 为用户提供通过自身行为来减轻问题影响的机会和机制

C. 在管制部门初始的管理策略中，提供用户满足自身优先级的选择弹性

D. 允许用户参与间隔策略的制定。协作的概念要求空中交通流量管理从原来的中心决策模式逐步过渡到分布式决策模式。

我的答案: AB正确答案: AB

46. (多选题)空管单位在ACDM的工作包括了：

A. 预计落地时间

B. 预计实际落地时间

C. 预计航班滑行时间

D. 预计流控时间

我的答案: ABCD正确答案: ABC

47. (多选题)4D轨迹预测方法包括：

A. 提高4D航迹模型本身的逼真性

B. 通过航迹一致性监视，采用实时监视数据对4D预测航迹进行修正。

C. 从航空公司运行系统或通过数据链从机载设备获取更准确的航空器性能数据

D. 利用经验数据进行修正

我的答案: ABCD正确答案: ABC

48. (多选题)提高4D航迹模型本身的逼真性的方法有：

A. 基于航空器性能模型的精确4D航迹建模

B. 建立详尽的航空器性能模型数据库

C. 在4D航迹模型中引入风、气压和温度等气象数据

D. 在巡航阶段，考虑各种限制条件；采用精确的转弯模型等

我的答案: ABCD正确答案: ABC

49. (多选题)i4D航迹是面向全部4D航迹运行的重要一步，也是实现可预测飞行的第一步。其核心特点是确保空中和地面航迹共享与同步，并通过使用\_\_\_\_\_\_里的\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_功能自我管理速度，在\_\_\_\_\_\_限制内到达融合点，以此提高交通排序能力。

A. 飞行管理系统（FMS）

B. 所需到达时间（RTA）

C. 控制到达时间（CTA）

D. 协同决策系统 (CDM)

我的答案: ABD正确答案: ABC

50. (多选题)i4D核心特点是确保空中和地面航迹共享与同步，预测轨迹的信息所含数据元素如下：

A. 预计到达航路点的位置和速度

B. 预计到达航路点的时间

C. 预计过航路点高度

D. 管制区名称

我的答案: ABC正确答案: ABC

51. (多选题)空管单元容量取决于多种因素，包括

A. 空域结构

B. 占用空域的航空器航行的精确度

C. 空管人员的工作量

我的答案: ABC正确答案: ABC

52. (多选题)管制单位实施流量控制，除了天气原因以外，还可能存在的原因有。

A. 通信、导航设备故障

B. 机场出现特情

C. 交通流量超过了管制单位的管制最大负荷量

D. 特殊天气

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

三. 判断题（共28题，37.6分）

53. (判断题)SESAR的空中间隔保障系统意义在于，让管制员配备飞行间隔，并优化流量

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：SESAR的空中间隔保障系统意义在于，让飞行员配备飞行间隔，并优化流量

54. (判断题)划分成四个组块：组块1、组块2、组块3和组块4

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：划分成四个组块：组块0、组块1、组块2和组块3

55. (判断题)模块B0-SURF是指场面运行的安全和效率（2-3级A-SMGCS）基本的改进型场面活动引导和控制系统可同时对机场上的航空器和车辆活动进行监视和提供告警，从而提高跑道/机场的安全性。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：模块B0-SURF是指场面运行的安全和效率（1-2级A-SMGCS）基本的改进型场面活动引导和控制系统可同时对机场上的航空器和车辆活动进行监视和提供告警，从而提高跑道/机场的安全性。

56. (判断题)按照ICAO 9830标准，A-SMGCS系统的III级功能是指控制，对场面活动目标的危险有告警功能。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

57. (判断题)A-SMGCS告警控制是指，根据管制规则，对运动目标趋势实时计算，对任何正在产生的冲突，发出声音/视频告警提示。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：A-SMGCS告警控制是指，根据管制规则，对运动目标趋势预测计算，对任何正在产生的冲突，发出声音/视频告警提示。

58. (判断题)自动路由规划是指，基于管制规则、默认路由，自动规划出进港、离港、拖拽航班的最短路径。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：自动路由规划是指，基于管制规则、默认路由，自动规划出进港、离港、拖拽航班的最优路径。

59. (判断题)HUD（平显技术）增强现实，视觉合成技术等，为飞行员提供目视参考

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

60. (判断题)SMR的全称为Surface Moving Radar。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：SMR的全称为Surface Monitor Radar。

61. (判断题)电子塔台进程单的特点只能用于塔台管制室。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

62. (判断题)远程塔台中的空中交通管制员通过屏幕而不是塔台的窗户来观察飞机，他们不可以操纵远程机场所有的传感器、灯光、告警和其他塔台设备。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：远程塔台中的空中交通管制员通过屏幕而不是塔台的窗户来观察飞机，他们可以操纵远程机场所有的传感器、灯光、告警和其他塔台设备。

63. (判断题)“跑道状态灯”有红绿两种颜色，红色代表停止等待，绿色代表可以通行。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：“跑道状态灯”只有红色1种颜色，红色代表停止等待，灯光关闭代表可以通行。

64. (判断题)“跑道入口灯”亮起时，表示必须快速进入或者穿过跑道

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：“跑道入口灯”亮起时，表示禁止进入或者穿过跑道

65. (判断题)“起飞等待灯光”表示虽然飞机已经位于跑道上，但由于跑道交通情况而必须迅速从该跑道脱离。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：“起飞等待灯光”表示虽然飞机已经位于跑道上，但由于跑道交通情况而必须在跑道头等待。

66. (判断题)“跑道交叉口灯”亮起时表示不能通过跑道十字路口。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

67. (判断题)模块B0-ACDM的预期功能是，通过机场CDM提升机场运行效率实施协作应用系统，从而能够在机场不同的利害攸关方之间共享告警数据。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：模块B0-ACDM的预期功能是，通过机场CDM提升机场运行效率实施协作应用系统，从而能够在机场不同的利害攸关方之间共享运行保障数据。

68. (判断题)CDM的全称为：Collaborative Decision Making，旨在通过推动完善信息分享、流程改进和决策支持，从而改进TFM的政府——企业界、美国联邦航空管理局（FAA）、航空公司等机构的联合动议 。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

69. (判断题)对于空管部门而言，通过与机场机务保障的的数据接口，了解航班的计划信息、旅客人数、延误信息，值机情况，这样能够更加精确地分配离场时刻，还可以根据计划起飞时间，可以更合理地安排开车和推出时间。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 错

答案解析：对于空管部门而言，通过与机场运行保障的的数据接口，了解航班的计划信息、旅客人数、延误信息，值机情况，这样能够更加精确地分配离场时刻，还可以根据计划起飞时间，可以更合理地安排开车和推出时间。

70. (判断题)空管部门通过与机场运行中心的数据接口，可以提早得知航班停机位信息或其更改信息、航班有特殊要求的信息和紧急情况的信息以及现场运行过程出现的各种可能影响空管正常运行的信息等，这样空管部门可以向机场提供更为合理的起降序列和更加准确的起降时间。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 对

71. (判断题)四维轨迹：航空器在空中的位置是包括经度、纬度、高度的三维坐标，而这个三维坐标又是与时间相关的，为了描述航空器在空中的运动，将时间因素融入系统计算，提出四维轨迹的概念 。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

72. (判断题)欧洲在i4D航迹的研究中引入了EPP来实现空中和地面航迹共享与同步，EPP由机载FMS计算，通过ADS-B按需或者周期式向地面发送，有效地显示航空器预计到达航路点时的相关数据。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 错

答案解析：欧洲在i4D航迹的研究中引入了EPP来实现空中和地面航迹共享与同步，EPP由机载FMS计算，通过ADS-C按需或者周期式向地面发送，有效地显示航空器预计到达航路点时的相关数据。

73. (判断题)SESAR解决方案扩展的进场管理，或称为E-AMAN，通过将AMAN的范围从机场周围空域扩展到上游相邻航路空域中内的某个点，从而支持比现在提前很长时间，对落地飞机进行排序。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 对

74. (判断题)未来空中交通管理的发展趋势是由工作负荷密集型战术管制向自动化辅助战略交通管理过渡。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

75. (判断题)进近管制室和区域管制室对离场航空器实施流量控制或其他调配的，应当尽早通知塔台管制室安排离场航空器在地面或空中等待。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

76. (判断题)流量管理可以分为战略流量管理、预战术流量管理和战术流量管理

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

77. (判断题)预战术流量管理也称飞行前流量管理，规划的时间范围为实际起飞的前一天到两天，属于中期的规划范畴。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

78. (判断题)新建/扩建机场，改善硬件设备环境，提高空中交通管制技术等空中交通流量管理方法属于中期流量管理方法

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 错

答案解析：新建/扩建机场，改善硬件设备环境，提高空中交通管制技术等空中交通流量管理方法属于长期流量管理方法

79. (判断题)过点控制是指通过调整航空器通过空域中某个的定位点的高度来实现空中交通流量管理。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

答案解析：航迹间隔是指通过调整同一航迹上的飞行时间来管理空中交通流量。

80. (判断题)因航线天气恶劣需要改变预定飞行航线时，由有关航空器经营人或中国民航局空管局飞行流量管理单位提出申请，经中国民航局协调有关单位后，通知有关地区空管局飞行流量管理单位和空中交通管制单位

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 对

**流量管理**

一. 单选题（共8题，49.6分）

1. (单选题)按照交通设施对交通流的影响可将交通流分为连续流和间断流,以下属于连续流的设施类型包括()。

A. 高速公路

B. 公路交叉口

C. 城市快速路

D. 多车道公路

我的答案: A正确答案: A

2. (单选题)先期流量管理，包括（）

A.全国和地区航线结构的合理调整、制定班期时刻表和飞行前对非定期航班的飞行时刻进行协调

B. 发布每日的航行通告

C. 容量、流量预测及优化

D. 流量实时监控

我的答案: A正确答案: A

3. (单选题)战术流量管理规划的时间范围是

A. 飞行当天

B. 飞行前一天

C. 飞行前一周直至飞行前一天

我的答案: A正确答案: A

4. (单选题)（）是指：空管单元在指定时间内，对应于一个可接受延误水平所能提供的飞机服务架次。

A. 实际容量

B. 最大容量

C. 延误容量

我的答案: A正确答案: A

5. (单选题)（）的目的为：确定空域系统可以承受的最大流量，并把评估结果作为流量管理的主要依据。

A. 空域容量评估

B. 空域安全评估

C. 空域流量评估

我的答案: A正确答案: A

6. (单选题)实际容量是指:空管单元在指定时间内,对应于一个可接受()所能提供的飞机服务架次。

A. 安全间隔

B. 安全风险

C. 延误水平

D. 最大间隔

我的答案: A正确答案: C

7. (单选题)在一定的服务标准和运行规则下，单位时间内管制员指挥航空器耗费的工作时长，管制员平均工作负荷必须小于其满负荷的（）%

A. 60

B. 70

C. 80

D. 90

我的答案: B正确答案: B

8. (单选题)

考虑我国机场的实际运行情况，可接受延误水平阈值为，航班的全天平均延误不超过（）分钟。

A. 6

B. 7

C. 8

D. 9

我的答案: C正确答案: C

二. 多选题（共2题，12.4分）

9. (多选题)管制单位实施流量控制，除了天气原因以外，还可能存在的原因有。

A. 通信、导航设备故障

B. 机场出现特情

C. 交通流量超过了管制单位的管制最大负荷量

D. 特殊天气

我的答案: ABCD正确答案: ABCD

10. (多选题)空管单元容量取决于多种因素，包括

A. 空域结构

B. 占用空域的航空器航行的精确度

C. 空管人员的工作量

我的答案: ABC正确答案: ABC

三. 判断题（共6题，38分）

11. (判断题)未来空中交通管理的发展趋势是由工作负荷密集型战术管制向自动化辅助战略交通管理过渡。

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

12. (判断题)

空中交通流量管理的目标是：当某空中交通管制系统的需求超出或即将超出资源的可用能力时，使得航空器就近着陆。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

13. (判断题)流量管理可以分为战略流量管理、预战术流量管理和战术流量管理

A. 对

B. 错

我的答案: 对正确答案: 对

14. (判断题)新建/扩建机场，改善硬件设备环境，提高空中交通管制技术等空中交通流量管理方法属于中期流量管理方法

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

15. (判断题)航迹间隔是指通过调整同一航迹上的飞行速度来管理空中交通流量。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错

16. (判断题)过点控制是指通过调整航空器通过空域中某个的定位点的高度来实现空中交通流量管理。

A. 对

B. 错

我的答案: 错正确答案: 错