

1957年10月1日创刊



珠中江新闻

2019年10月 16 星期三

己亥年九月十八

A13

一批
文化设施
陆续开工

江门文化设施 向“国家一级馆”目标迈进



各区均建标志性文化设施

据介绍,恩平市图书馆、博物馆坐落于鳌峰公园东门广场与恩平开放大学西侧,总建筑面积12766平方米。其中,新建图书馆建筑面积8000平方米,新建市博物馆建筑面积4000平方米,预计总投资为1.3亿元。



记者了解到,今年5月出台的《江门市公共文化事业建设三年工作方案》提出,2019年,江门推进市“四馆”整合项目,完成市美术馆与市文化馆改造项目收尾工作并对外开放,完成市体育馆维修工程,加快江门五邑华侨华人博物馆升级改造、市体育运动学校扩容提质的项目建设,推动各市(区)标志性文化设施建设,启动建设蓬江区文化中心、江海区图书馆、台山市华侨文化博物馆、鹤山铁夫美术馆、恩平市图书馆和博物馆。

据悉,9月16日启用的江门市文化馆新馆,就是以国家一级馆标准建设的。位于五邑华侨广场的新馆,在延续广场现有建筑整体风貌的前提下,完美融合了江门本土文化元素,颜值和内涵大大提升。新馆实际使用面积1.3万平方米,设有文化剧场、多功能厅、舞蹈室、活动室、培训室等功能区,布局合理,具备演出、培训、讲座、展览等文化功能,将极大提升江门市群众的文化获得感、幸福感。其中,能容纳550人的文化剧场是新馆的一大亮点,宽16米,深18米,舞台严格按照正规标准设计,多层次的灯光效果和音响设计将增强舞台呈现的纵深感和立体感。

据悉,为了全部达到国家一级馆建设标准,江门还将加大公共文化服务设施投入力度,另外还将推进公共图书馆、文化馆(站)、博物馆等免费开放,实施公共文化场馆(站)公益培训、邑起阅读大联盟、国学堂、中国画展出季等品牌文化服务项目,丰富馆藏品种类与数量,完成文化专职人员培训等。

此外,《江门市公共文化事业建设三年工作方案》还提出,到2020年,全市建成一批重大文化设施建设项目,市、县(区)级图书馆和文化馆均达到国家一级馆建设标准。

据悉,9月16日启用的江门市文化馆新馆,就是以国家一级

“空中交警”陈智勇: 每条指令都关乎飞行安全

从小酷爱计算机,研
发模拟机填补空白

“进近管制”对不少市民来说,显得很神秘。其实,依据飞行高度的不同,空管分为塔台管制、进近管制和区调管制。当飞机从跑道上腾空而起达到一定高度时,塔台管制员会将飞机“移交”给进近管制员。当飞机再上升到一定高度时,进近管制员又会将飞机“移交”给区调管制员。飞机降落时,它则先需要经历区调管制、进近管制和塔台管制。

珠海进近正式运行于1999年,主要负责南珠三角的空域,包括深圳宝安机场、珠海金湾机场、澳门国际机场和两个直升机机场。在这一片繁忙的空域,珠海进近每天为大约1700架次的航班提供管制指挥服务。不知不觉间,陈智勇已经在进近管制员的岗位上工作了18年。陈智勇能多年如一日坚守在雷达屏幕前,源于他对计算机和航空事业的热爱。

“从27年前父亲给我买的第一台电脑开始,我便对计算机深深迷恋。”1997年,陈智勇考入了中国民航大学,开始学习空中交通管制专业知识,也有了机会系统学习电脑知识。

2001年,陈智勇大学毕业后进入珠海进近工作。那时,民航的计算机信息系统还很不成熟,只有少数高校有简单的雷达管制模拟机,且模拟的只是同一个基础训练区域,针对珠海进近运行现实的模拟机则完全是空白。

陈智勇希望利用自己在大学所学的知识,为单位设计一套贴合珠海进近实

际的模拟机。经过四五年的设计和反复修改,模拟机终于在2006年基本定型,这套模拟机命名为SIM2006。它运行稳定,模拟效果真实,获得广泛的认可。很快,该模拟机及附属产品被桂林空管站和深圳南头机场采购。“过程虽然辛苦,但看着自己的努力可以转化为实际成果,我的内心却是非常充实和幸福”。

冷静处置特情航班,
保障空中飞机安全

雷达屏幕上的一个小变化都可能是飞机在空中的一个大动作。珠海进近管制运行部副主任李栋梁告诉记者,合格的管制员需要心理素质强、抗压能力强。一个管制员往往要同时盯着屏幕上的四五架飞机,空中的任何动态他都要时刻警惕。发出的指令、飞行员的复述以及飞行员的操作是否正确,管制员都要严密监控。“还有就是应变能力,如果区域出现特情,我们第一反应是要知道怎么去处置特情,降低风险,确保飞机的安全”。

在工作岗位上,陈智勇紧盯雷达屏幕上的飞机动态,向飞机发布飞行高度、速度和航向等各种指令。“珠海进近,南方3151,珠海进近,雷达看到。”类似的空中通话,陈智勇每天都重复。他说:“我们的每一条指令,都关乎飞行安全,关乎上百条人命,不允许有丝毫差错,这是我们最大的压力,也是我们最光荣的职责”。

陈智勇告诉羊城晚报记者,每当

春运、暑运,尤其是雷雨天气叠加时,航班会大量延误,他们的工作量也会大幅增加。天气条件不好时,他们需要对飞机流量进行控制,使得流量和容量匹配。“如果天气不好,飞机都飞进来,会造成空域拥挤,最后可能就会发生冲突。我们希望乘客可以理解,我们所做的任何事情都是为了保证飞机安全”。

18年里,陈智勇有不少难忘的经历。2008年南方雪灾、汶川大地震,他和同事加班加点,全力保障空中交通顺畅;2017年“天鸽”超强台风登陆珠三角那一天,他和同事戴着头盔,坐在管制大厅里坚守一线……每当特情航班顺利降落,乘客得到有效救助,都更加让他感受到肩上的责任和工作的价值。

今年6月10日17时22分,珠海进近接到香港管制员通报称,深航9046航班一名旅客胰腺疼痛,需要医生救治,请求尽快落地。接到通知后,珠海进近带班主任当即对状况进行分析,发现即将处于进港航班高峰期,航班量极大,情况十分紧急。与特情航班建立通信联系后,陈智勇立即与相关情况传递给进场扇区管制员,由其与塔台进行通报协调,提前做好从空中到地面的全面保障准备。随后,进场管制员指挥该航班优先进近,在繁忙的空域内开辟出一条空中快速通道。17时59分,特情航班顺利穿过繁忙空域,在深圳宝安机场安全着陆,为抢救病人争取了宝贵时间。陈智勇笑着说:“工作这么多年,处理过多次类似事件,但每当收到塔台打回的电话,告诉我们病人已经得到救治的时候,我们内心总是会涌起对这份工作的敬畏”。

本版制图/潘刚

际的模拟机。经过四五年的设计和反

复修改,模拟机终于在2006年基本定

型,这套模拟机命名为SIM2006。它运

行稳定,模拟效果真实,获得广泛的认可。很快,该模拟机及附属产品被桂

林空管站和深圳南头机场采购。“过

程虽然辛苦,但看着自己的努力可以转

化为实际成果,我的内心却是非常充

实和幸福”。

冷静处置特情航班,
保障空中飞机安全

雷达屏幕上的一个小变化都可能是

飞机在空中的一个大动作。珠海进

近管制运行部副主任李栋梁告诉记者,合格的管制员需要心理素质强、抗压能

力强。一个管制员往往要同时盯着

屏幕上的四五架飞机,空中的任何动

态他都要时刻警惕。发出的指令、飞

行员的复述以及飞行员的操作是否正

确,管制员都要严密监控。“还有就是

应变能力,如果区域出现特情,我们第

一反应是要知道怎么去处置特情,降

低风险,确保飞机的安全”。

珠海进近正式运行于1999年,主要

负责南珠三角的空域,包括深圳宝

安机场、珠海金湾机场、澳门国际机

场和两个直升机机场。在这一片繁忙

的空域,珠海进近每天为大约1700架

次的航班提供管制指挥服务。不知不

觉间,陈智勇已经在进近管制员的岗

位上工作了18年。陈智勇能多年如一

日坚守在雷达屏幕前,源于他对计

算机和航空事业的热爱。

“从27年前父亲给我买的第一台电

脑开始,我便对计算机深深迷恋。”1997

年,陈智勇考入了中国民航大学,开始

学习空中交通管制专业知识,也有了机

会系统学习电脑知识。

2001年,陈智勇大学毕业后进入珠

海进近工作。那时,民航的计算机信息

系统还很不成熟,只有少数高校有简

单的雷达管制模拟机,且模拟的只是

同一个基础训练区域,针对珠海进

近运行现实的模拟机则完全是空白。

陈智勇希望利用自己在大学所学的

知识,为单位设计一套贴合珠海进近实

际的模拟机。经过四五年的设计和反

复修改,模拟机终于在2006年基本定

型,这套模拟机命名为SIM2006。它运

行稳定,模拟效果真实,获得广泛的认可。很快,该模拟机及附属产品被桂

林空管站和深圳南头机场采购。“过

程虽然辛苦,但看着自己的努力可以转

化为实际成果,我的内心却是非常充

实和幸福”。

冷静处置特情航班,
保障空中飞机安全

雷达屏幕上的一个小变化都可能是

飞机在空中的一个大动作。珠海进

近管制运行部副主任李栋梁告诉记者,合格的管制员需要心理素质强、抗压能

力强。一个管制员往往要同时盯着

屏幕上的四五架飞机,空中的任何动

态他都要时刻警惕。发出的指令、飞

行员的复述以及飞行员的操作是否正

确,管制员都要严密监控。“还有就是

应变能力,如果区域出现特情,我们第

一反应是要知道怎么去处置特情,降

低风险,确保飞机的安全”。

珠海进近正式运行于1999年,主要

负责南珠三角的空域,包括深圳宝

安机场、珠海金湾机场、澳门国际机

场和两个直升机机场。在这一片繁忙

的空域,珠海进近每天为大约1700架

次的航班提供管制指挥服务。不知不

觉间,陈智勇已经在进近管制员的岗

位上工作了18年。陈智勇能多年如一

日坚守在雷达屏幕前,源于他对计

算机和航空事业的热爱。

“从27年前父亲给我买的第一台电

脑开始,我便对计算机深深迷恋。”1997

年,陈智勇考入了中国民航大学,开始

学习空中交通管制专业知识,也有了机

会系统学习电脑知识。

2001年,陈智勇大学毕业后进入珠

海进近工作。那时,民航的计算机信息

系统还很不成熟,只有少数高校有简

单的雷达管制模拟机,且模拟的只是

同一个基础训练区域,针对珠海进

近运行现实的模拟机则完全是空白。

陈智勇希望利用自己在大学所学的

知识,为单位设计一套贴合珠海进近实

际的模拟机。经过四五年的设计和反

复修改,模拟机终于在2006年基本定

型,这套模拟机命名为SIM2006。它运

行稳定,模拟效果真实,获得广泛的认可。很快,该模拟机及附属产品被桂

林空管站和深圳南头机场采购。“过

程虽然辛苦,但看着自己的努力可以转

化为实际成果,我的内心却是非常充

实和幸福”。

冷静处置特情航班,
保障空中飞机安全

雷达屏幕上的一个小变化都可能是

飞机在空中的一个大动作。珠海进

近管制运行部副主任李栋梁告诉记者,合格的管制员需要心理素质强、抗压能

力强。一个管制员往往要同时盯着

屏幕上的四五架飞机,空中的任何动

态他都要时刻警惕。发出的指令、飞

行员的复述以及飞行员的操作是否正

确,管制员都要严密监控。“还有就是

应变能力,如果区域出现特情,我们第

一反应是要知道怎么去处置特情,降

低风险,确保飞机的安全”。

珠海进近正式运行于1999年,主要

负责南珠三角的空域,包括深圳宝

安机场、珠海金湾机场、澳门国际机

场