



# 信息通告

中国民用航空局运输司

---

编 号:IB-TR-2018-07

下发日期:2018年10月15日

## 通用航空管理“意见箱”的答复 (第11期)

---

## 通用航空管理“意见箱”的答复(第 11 期)

为真情服务行业,我局在“通用航空管理系统”( <http://ga.caac.gov.cn>) 设置了“意见箱”,面向行业征集以下 3 个方面的咨询、意见或建议:

1. 涉及套用运输航空规章“过度监管”的问题;
2. 涉及规章执行不规范、不统一的问题;
3. 对局方审批、监管行为存在质疑的问题。

本期(2018 年 7 月 1 日-2018 年 9 月 6 日)征集意见 42 条,经民航局通用航空工作领导小组各成员单位研究确认,现予答复。

附件:意见答复汇总表(第 11 期)

## 意见答复汇总表（第11期）

序号	问题	答复
1	A通航企业高级管理人员（法定代表人以及经营负责人、主管飞行和作业技术质量负责人）能否兼任B通航企业高级管理人员？	根据《公司法》第149条第五项定“未经股东会或者股东大会同意，利用职务便利为自己或者他人谋取属于公司的商业机会，自营或者为他人经营与所任职公司同类的业务”，原则上A通航企业高管人员不得兼任B通航企业高管，除非B通航企业为A通航公司的分、子公司或控股企业或其他直接控制关系。
2	飞机设计、制造企业的高级管理人员能否兼任通航企业高级管理人员？	飞机设计、制造企业的高级管理人员能否兼任通航企业高级管理人员，主要看两个企业是否开展“同类业务”。理由同上。
3	为了取得通用航空经营许可，租赁两架航空器。在取得经营许可之后，是否可以用一架飞机进行91部运行合格审定？或者在拿到91部运行合格证之后，退租一架，只运营一架航空器是否可以？是否有文件依据？	依据《通用航空经营许可管理规定》第十九条第二款规定，许可证持有人应当“持续符合经营许可条件”。经营许可条件之一为“租赁或购买不少于两架民用航空器，航空器应在中华人民共和国登记，符合适航标准”，通用航空企业需至少运营两架航空器。
4	可否增加在一张备案表上填写多个经营活动项目的功能？这样一张备案表就能反映某架飞机该月的信息，而不需要备案或翻阅多张备案表。	根据《民用航空统计管理规定》（交通运输部令2016年第78号）、《通用航空经营许可管理规定》（交通运输部令2016年第31号）、《民航综合统计调查制度》（2018年1月）规定，按照经营项目如实、及时填报生产经营活动信息为通航企业应履行的法定义务，也能够真实体现行业发展现状与趋势，为完善优化行业政策、修订法规提供依据。目前，民航局正统筹推进优化行业管理系统功能，以提升系统用户使用的便利性。
5	取消通航人员流动限制，解决通航企业之间飞行人员流动管理过严问题，第八期《通航意见箱》对于执照关系转移已经做了具体的回复，但是飞行员流动，体检关系还是需要公司出具证明，航卫处才能给办理体检关系转移，体检过期要去体检原单位肯定不会给提交申请。遇到这个问题怎么处理？体检关系应该是个人的，原单位恶意拖延离职诉讼期，会变相的剥夺飞行员飞行的权力，建议在云执照上增加申请栏或官方给予航卫处指导性意见，真正的解决好飞行人员的流动管理问题。	通航飞行员可以以个人名义或由单位（如有）协助申请体检鉴定和体检合格证。体检档案由体检机构保存。体检合格证过期后，可以个人名义申请体检鉴定。下一步民航局将研究云执照中相关功能。
6	关于体检。现在通航飞行员的体检可以通过快捷通道实现了个人预约，但是，如果是商照飞行学员，预约脑电图怎么自己预约呢？现在还是需要通过挂靠单位来进行脑电图及平板这些特殊检查项目的预约。不知道，这些检查日后是否也可以实现个人预约，而不需要通过挂靠单位？	脑电图、运动平板等检查项目由体检机构或体检机构委托的协议医院完成，个人即可预约，无需挂靠单位。

## 意见答复汇总表（第11期）

7	<p>91部公司现役飞行人员，5.3号体检过期，向某二级体检队申请年度体检被告知：公司通知体检队，因和公司有劳动纠纷未经同意不得安排体检鉴定。咨询过地区管理局，现在的体检流程必须体检关系在哪儿哪儿同意后安排体检鉴定，所以去其他机构个人名义申请体检也没有办法。问题：1.体检队在这样的情况不安排体检鉴定是否合规？2.此种情况，又不是转移体检关系。怎么样才可以体检鉴定？维持体检合格证的持续有效和劳动纠纷没有关联吧？</p>	<p>1.91部申请人可以以个人名义申请体检鉴定；体检机构应该给予安排。 2.申请人可以以个人账户直接登录“体检合格证管理系统”进行体检鉴定申请。 3.如有疑问，请咨询010-64092421民航局飞标司航卫处。</p>
8	<p>某公务机公司持有135和91K运行资质，有一托管客户的飞机，从国内A公司转至我公司托管，飞机三证已变更至我公司，但还未加入我公司91部运行规范，请问此期间，我公司能否使用该飞机开展调机或飞行员训练？</p>	<p>可以。</p>
9	<p>通航企业间的航材共享情况，是否需要企业具有航材分销商资质？按43部维修的单位，自制工具是否也需要遵照AC-145-10？</p>	<p>关于通航企业间航材共享，民航局无规章要求。AC-145-10适用于145维修单位。</p>
10	<p>CCAR135.155条b中要求：合格证持有人应当为其按照本规则运行的航空器分别安装一台独立的飞行数据记录器和一台独立的驾驶舱舱音记录器，或者选择装备两台组合式记录器（包括飞行数据记录器和驾驶舱舱音记录器）。第一，请问该要求时间节点是以该规则发布之日起吗，如果在此之前设计定型的飞机是否按原取证状态仅安装一套组合式就可满足通航客运要求（19座（含）以下）；第二，如果通航客运必须遵循该要求，那么安装一套组合式，一套驾驶舱因记录仪可认为是满足要求的？</p>	<p>1.民航局正修订135.155条相应内容，拟删除b款要求。目前，修订稿已上报。 2.关于要求时间节点，请参照91.433条；此外，91.433(a)(4)规定“在符合所有记录要求的情况下，可以采用安装两套组合式飞行记录器(飞行数据记录器/驾驶舱话音记录器)的方式，来分别替代独立的飞行数据记录器和独立的驾驶舱话音记录器。” 3.目前民航局正修订CCAR-135，已将建议内容纳入规章修订参考，组合式飞行记录器的安装要求将按照航空器类型以及座位数量不同进行分级分类规定。</p>
11	<p>第91.433条 飞行记录器 (c) 经局方批准，运营人可以实施下述运行： (1) 飞行数据记录器或驾驶舱话音记录器不工作时，调机飞行到可以进行修理或更换的地点； (5) 飞行数据记录器或驾驶舱话音记录器失效和拆下修理的航空器可以进行不超过15天的非商用取酬飞行，但在航空器维修记录中记录有失效的日期，并在驾驶员的视野内放置一块标牌表明飞行数据记录器或驾驶舱话音记录器是不能工作的。 若MMEL没有额外规定的情况下，针对91部托管航空器（非商用取酬飞行），是否可以用(c)(5)来编制MEL？</p>	<p>可以，但运行限制需满足规章要求。</p>

## 意见答复汇总表（第11期）

12	<p>根据CCAR-135部的135.145条，便携式电子设备对航空器的影响，现在CCAR-121部都已经放开，135部的135.145条是否也可以放开？另外，在一些航空器上（比如贝尔407）装的是佳明1000的航电系统，可以显示两个地平仪和两个转弯侧滑仪，但是只有一个信号源。是否能够满足AC-91-24上要求的机载设备的符合性？</p>	<p>1. 目前，民航局正修订CCAR-135，已将建议内容纳入规章修订参考； 2. 对于按照91部运行的BELL 407，满足咨询通告《航空器机载设备等等效符合性方法指南》（AC-91-25）7.3相关要求。运营人同时需按照该咨询通告相关要求上报相关信息和材料。</p>
13	<p>按照CCAR-135实施短途运输的通航，咨询问题如下：1.给飞机加油是否有必要按照《AC-121-57飞机地面勤务》6.1（1）加（放）燃油由相应的油料工作人员进行？2.给飞机加油的人员是否需要进行相应机型的I类培训？</p>	<p>1.可将AC-121-57作为参考材料使用，但不具备强制性。 2.不需要。</p>
14	<p>请问183部对商用驾驶员执照考试员的型别等级考试员资格的要求是按照什么标准执行？ 以下为我的理解，请指正： 1.AP-183-FS-2016-001R4中飞行检查委任代表的条件第3.1.5条：“持有现行有效的适用航空器等级的飞行人员执照，并具备相应的飞行教学资格；”。此条款只是针对私商航线考试员的资格要求，还是应该理解为型别考试员须有相应型别教员等级，才可申请型别等级考试员资格？ 2.AP-183-FS-2016-001R4中5.1.6条——“担任商用驾驶考试员的委任代表在其驾驶员执照上获得某个型别等级（不带限制）并在该型别等级机型上担任机长50小时后，可申请该型别等级考试员资格；”。如果按此条款理解，则商照考试员不必为型别教员，只需在此型别等级累计50小时机长经历后即可申请此型别等级考试员资格。 3.如果按我所述第1点理解，型别考试员资格需要型别教员等级的话，则61部61.203条（d）（ii）中“直升机的型别教员等级申请人应其中在所申请型别的直升机上担任机长的飞行经历时间至少100小时”，那么已经自动满足且大于了AP-183-FS-2016-001R4中5.1.6条中此型别50小时机长时间的要求。那么单独提出5.1.6中这50小时的条款就没有用武之地了。 4.综上，请问AP-183-FS-2016-001R4中第3.1.5条的资格要求是否只是针对私商航线考试员资格要求？而具体到型别考试员资格是否按照5.1.6条中商照考试员且此型别50小时机长时间执行，不需要型别教员等级资格？</p>	<p>商照驾驶员执照考试员申请型别等级考试员资格，需要其持有相应型别教员资格。对于AP-183-FS-2016-001R4中5.1.6条要求的50小时机长经历要求，适用于本机型。</p>
15	<p>我公司为通航丁类运行单位，正接受91部运行合格审定，遇到如下问题： 按现行法规仪表适航要求，需配备便携式的高精度磁罗盘仪表，热气球只能顺气流的方向漂流，无法按精确制导的航线飞行，该要求不符合热气球实际运行操作流程，因此我公司申请热气球不配置磁罗盘，或以常规精度的户外指南针代替。是否可以？</p>	<p>可以。</p>

## 意见答复汇总表（第11期）

16	关系挂靠。只有私照培训资质的单位，甚至不是培训单位的通航公司，是否可以实现私商照学员关系的挂靠？	为了便于飞行人员执照管理，通航公司仅需将本公司的飞行员和飞行学员的执照关系列入执照管理系统中本公司名下。
17	学生驾驶员执照现在是由教员在云执照上进行申请，办证大厅不再受理纸质材料，但是公司的飞行教员执照关系不在本公司，故而申请的学生驾驶员执照关系也就不在本公司，有的执照关系可能不在本地区管理局，而且转执照关系会扣分，对以后的管理和考试申请存在比较大的困难，希望这个问题能够得到解决。	近期将在云执照中学生驾驶员执照申请模块上，增加归属管理局选项，解决所提问题。
18	飞行人员在满足CCAR91维修责任人/CCAR145四大经理资质要求的条件下，能否兼任CCAR91维修责任人/CCAR145四大经理？	对于CCAR-91的维修责任人以及CCAR-145要求的相关管理人员，满足规章相应条款需求即可。与是否是飞行人员无关。
19	按照61.203（c）申请仪表教员的资质要求，不需要持有基础教员执照。那么可不可以不申请基础教员而直接申请仪表教员呢？	可以。
20	咨询通告AC-61-FS-2018-003R6（2018年6月26日生效）中的第3.4.5条：教员等级实践考试和更新检查，以及不能替代CCAR-61.59条的熟练检查。而CCAR-61-R4中第61.59条（c）：下列检查或者考试可以代替本条要求的熟练检查：（1）按照本规则实施的执照和等级实践考试；CCAR-61部法规性强，而AC-61-FS-2018-003R6日期最新，究竟哪个是对的，按照哪个执行？	由于教员等级实践考试和更新检查主要检查和评估教员教学能力和水平是否胜任相应的教学工作，与熟练检查的检查内容并不完全相同，所以其不能替代熟练检查。
21	在局方批准只需要一名驾驶员的航空器，如果在运营中，有机长和副驾驶两人共同执行任务，飞行时间是否每个人都可以累计？	请参见CCAR-61部第61.51条（c）（3）（ii）款。
22	本人之前已在121公司获得737机型签注并运行两年，后调入135公司飞行737两年，现在拟转回121公司持有商照继续运行737，是否适用于编号：AC-121-FS-2018-36R3的咨询通告，请问是否要重新参加航线运输驾驶员执照理论考试？	您的情况不适用AC-121-FS-2018-36R3，需要参加相应考试。
23	我们注意到意见箱答复第8期第6项，关于适航检查收费问题，答复为：对于《关于下发通航维修法规要求释义和改进监管方式要求的通知》（民航飞发〔2017〕5号）简化了CCAR-91部、CCAR-135部运行航空器的适航性检查要求，已经在考虑制定相关费用变更的文件，对于局方未实施现场检查的情况，对应的收费标准将会变更。请问在未变更期间发生的局方未实施现场检查而收费情况，能否在文件出台后给予费用退回？	监察员不再执行现场检查只进行文件审查，目的是为了了解决通航企业反映的监察员时间安排与公司经营便利之间的困难。收费标准暂未进行调整。
24	目前通航政策放宽，关于航空器年检，已交由公司开展，但还需继续向局方支付年检费用。请问这种情况能否取消收费？	《关于下发通航维修法规要求释义和改进监管方式要求的通知》（民航飞发〔2017〕5号）简化了CCAR-91部、CCAR-135部运行航空器的适航性检查要求，民航局已经在考虑调整局方未实施现场检查情况的收费标准。

## 意见答复汇总表（第11期）

25	<p>《通航意见箱》7期回复对于通航飞行员执照关系转移目前已完成只需提供新单位劳动合同和文件申请即可办理，但体检合格证变更申请目前仍然需要提供原单位同意转出证明方可办理，对于通航飞行员来说执照关系和体检合格证主要关系到年度熟练检查与体检，只放开执照关系流转，未放开体检合格证变更流转，其实对于通航飞行员流动等于完成一半，为将流转工作进行彻底，恳请考虑对于通航飞行员体检合格证变更也不需要提供原单位同意证明。</p>	<p>通航飞行员可以以个人名义或由单位（如有）协助申请体检鉴定和体检合格证。体检档案由体检机构保存。体检合格证过期后，可以个人名义申请体检鉴定。无需办理“体检合格证变更申请”。目前民航局正在调整信息系统相关功能。</p>
26	<p>公司在筹建阶段、取得91部运行合格审定之前，航空器的维修是否可以自己实施？比如为了不油封发动机而进行的定期停放工作、AD/SB的执行、或按日历月执行的定检等。</p>	<p>无论是否完成合格审定，航空器均可由满足规章要求的人员或单位对航空器进行维修工作并放行。</p>
27	<p>在飞机交付公司和取得运行/维修资质前之间的这段时间，公司按照厂家提供的检查大纲和技术手册进行相应维护工作，是否就说明已经保持了其适航性？在取得运行/维修资质时，再按照最新政策要求，由公司进行投入运行前检查工作，局方审查后签署运行规范，检查大纲进行备案。因为以前有地区局要求先将检查大纲备案或者委托有资质的单位进行维修工作，飞机才保持适航性，目前通航以放为主，不知直接使用符合43部要求的放行人员按照厂家技术文件进行维修工作是否合适？</p>	<p>无论是否完成合格审定，航空器均可由满足规章要求的人员或单位对航空器进行维修工作并放行。</p>
28	<p>民航飞发（2017）2号“关于印发CCAR-91部航空器运营人实施维修管理工作外委的相关要求的通知”中，适用范围为：按照CCAR-91部实施运行的商业非运输运营人和私用大型航空器运营人（以下简称运营人）实施的维修管理工作外委。我们想咨询的问题是：对于按91部运行的通航公司，是否可以把托管的飞机（按K章运行）的维修管理工作外委给符合资质的145维修单位？即对于91部运行的通航公司，对于托管的飞机（非自有或者租赁的飞机）是否适用于民航飞发（2017）2号文件？</p>	<p>对于托管的飞机（非自有或者租赁的飞机）不适用于民航飞发（2017）2号文件，接受托管的运营人应具备维修能力。</p>

## 意见答复汇总表（第11期）

29	<p>关于运动类航空器的维修经历：第9期意见箱第19条答复66部持照人员在运动类航空器上的维修的经历不能用于66部执照续签，“吓”的不少已进入运动类维修的PA人员想赶紧离开运动航空器维修，也“吓”的不少想进入运动航空器的66部维修人员不敢进入了，否则以后66部执照都保不住了，毕竟66部执照含金量远大于运动类维修执照，谁都不愿意放弃66部执照而转为运动执照。</p> <p>在无人机维修经历方面情况也是类似的。运动类航空器和无人机是公认的今后通航的2个风口方向，而目前这两方面的专业维修人员极少，如何鼓励已有的相对大量且成熟的66部通航维修人员愿意进入这两个领域且无后顾之忧（维修经历不影响到66部执照的续签），建议局方能考虑到维修人员的实际情况和顾虑，明确相关的政策？</p>	<p>1.已经持有66部执照但从事运动类航空器维修的人员，在续签时在维修经历方面只要满足每2年内有6个月的非运动类维修经历，即可正常续签执照。</p> <p>2.目前民航局正在和体育总局研讨运动类和非运动类航空器维修经历的替代性方法。</p>
30	<p>关于“机务自由人”的维修经历：可以预见今后不依附于某个固定公司的通航“机务自由人”会越来越多，这样的人员可能今天给A公司的飞机维修，后天给B公司维修，由于维修经历不是连续的，那么为了满足66部里“每2年内有累计至少6个月的航空器维修经历”的续签要求，是否要按“天”来记录和计算经历（合计达到180天）？而一些91或145部公司的机务，由于公司业务较少，也许2年里真正在从事维修或相关工作的天数加起来还不一定有180天，但维修记录却是完整的2年。</p>	<p>1.从目前掌握的情况看，我国还不存在“机务自由人”的情况。</p> <p>2.对于维修经历，目前要求是精确到月份，不需要精确到天，申请人如实填写即可。</p> <p>3.维修经历的范围是比较宽泛的，包括生产、计划、航线、定检等多种（详见AC-660-07民用航空器维修经历记录），即使公司业务量再少，飞机也需要正常维护才能保证持续适航性，不会影响维修经历的累积。</p>
31	<p>关于通航维修人员兼职的疑问：</p> <p>（1）一个人能同时兼任多家91部公司的“维修责任人”吗？</p> <p>（2）一个人能同时在91部A公司和145部B公司任维修人员吗？（A公司的维修自行负责，并未委托给B公司）</p> <p>（3）一个人若在145部B公司任三大经理之一的职务，还能在91部A公司任“维修责任人”吗？（A公司的维修自行负责，并未委托给B公司）</p>	<p>规章并未对此情况进行限制，但应考虑该人员是否与多家用人单位均签订劳动合同且各单位均同意此做法，以避免劳动纠纷。</p>
32	<p>关于通航的重要改装执行资质：</p> <p>91部通航（非145单位）的航空器想执行重要改装（VSTC项目），如果具体工作由厂家（VSTC持有人）人员执行，那么该通航公司是否可以由自己的机务人员放行飞机？还是必须要该单位先自己取得145许可证（或委托其它145单位）才能放行该飞机？</p>	<p>参见91.303规定</p> <p>(a) 任何人（包括商业非运输运营人和航空器代管人）使用的大型航空器及其航空器部件的维修工作都应当由按照CCAR-145部获得相应批准的维修单位实施或者按照CCAR-43部第43.11条(e)由航空器或者航空器部件制造厂家实施。</p> <p>(b) 除本条(a)款的情况外，其他航空器的维修可以按照下述规则进行：</p> <p>(1) 航空器机体和部件的翻修应当由按照CCAR-145部获得相应批准的维修单位实施或者按照CCAR-43部第43.11条(e)由航空器或者航空器部件制造厂家实施；</p> <p>(2) 其他任何维修应当按照CCAR-43部实施。</p>

## 意见答复汇总表（第11期）

33	<p>贝尔407直升机部分索赔修理件，具有FAA8130表，按照[2017]5号文精神，是否应该直接认可使用，还是应按照偏离申请要求，向地区管理局报备或报批后方可装机使用？</p>	<p>如果该直升机按照91部运行，直接认可飞机制造厂家、零部件制造厂家或其授权维修单位颁发的适航批准标签，包括FAA 8130-3表、EASA表1、履历本（仅针对俄罗斯飞机的零部件）或其他中国民用航空局认可的等效文件，CCAR-91部运营人无需提交备案材料。对于其他情况，CCAR-91部航空运营人在完成相关符合性评估并确认符合所有要求后，直接向各地管理局提交填写完整的评估单及相关支持材料备案，无需获得局方批准。</p> <p>如果按照135部运行，CCAR-135部航空运营人在完成相关符合性评估并确认符合所有要求后，向地区管理局提交填写完整的评估单及相关支持材料进行申请，局方核实运营人所提交材料、信息的完整性和适用性并确认符合要求后，地区管理局对运营人提出的申请予以批复。</p>
34	<p>取消复杂飞机限制实践考试已经完成，并且已经提交局方办理更新执照，云执照已更新，无复杂飞机限制，但是云执照签注页无考试签注信息。该如何解决？</p>	<p>执照上已取消相应限制，无需任何签注。</p>
35	<p>CCAR135.189条（a）中要求“按照本规则实施运行的所有最大审定起飞全重超过5700千克或者批准旅客座位数超过19座的涡轮发动机飞机，应当安装经批准的机载防撞系统（ACAS II）。”请问5700千克以下，或者19座（含）以下不安装该系统也可用于通航客运，还是有其他要求规定必须安装空中防撞系统？</p>	<p>5700千克以下且座位数不超过19座的涡轮动力飞机，在按照CCAR135部运行时不需要安装。</p>
36	<p>我公司是西部通航集团，公司注册地在银川花博园通航机场。当前我公司从德国引进一款D4轻型运动飞机，飞机曾在欧洲取得过TC，但是没有CAAC的VTC。公司已购买全部的专利和产权，已经得到西北局审定处的知晓，现申请CAAC TC，涉及到AEG评审，现咨询局方对于LSA飞机是否有AEG评审？</p>	<p>轻型运动飞机无需AEG评审。</p>
37	<p>局方适航检查人员以及国籍适航管理系统审核人员严重欠缺，导致公司每次提交审核项目，每个项目最少需要一周才有人员来审核，相比较之前的现场提交资料，严重浪费了我们通航公司的时间成本，我公司适航审查从5月31日系统提交申请一直持续到至今还无法顺利安排监察员前往检查，建议局方规范系统审核人员审核时效，增加选拔运动类航空器的维修委任代表，参与运动类航空器的初始适航审定工作。</p>	<p>1.经核实，此建议中反映的“每个项目最少需要一周才有人员来审核”的意见并不属实。民航局今年5月建立了基于互联网的航空器国籍登记和适航证件管理系统后，机关人员办理相关申请事项基本可以做到当日完成项目审核，提出和反馈审核意见。有些项目使用了较长时间通过审核，是因为审核时发现了有不符合的情况，返回申请人更正信息或补充提交数据。</p> <p>2.关于“无法顺利安排监察员前往检查”的问题，确系存在局方人力资源不足的情况，民航局已修订适航委任代表管理程序，将继续加强委任代表制度的应用，逐渐解决局方人力资源不足的问题。</p>

## 意见答复汇总表（第11期）

38	<p>想了解下关于新的子型号机型执照签署和放行方面的问题。最近空直公司<b>EC135 P3H</b>机型获得了<b>CAAC</b>的<b>TC</b>。该机型作为<b>EC135</b>最新的子型号，和之前的老型号共用了一份<b>TC</b>。目前在局方执照签署系统里所有<b>EC135</b>机型及发动机不区分子型号，统一显示为<b>EC135 (Arriel2)</b>或<b>EC135 (PW206)</b>之类。我们了解下，在<b>P3H</b>机型出现以前获得的<b>CAAC EC135</b>执照机型签署是否能够覆盖到该新机型？以及局方对于执照签署能否覆盖新的子型号飞机的问题，是否有明确的标准可供判断？</p>	<p>1.在<b>P3H</b>机型出现以前获得的<b>CAAC EC135</b>执照机型签署可以覆盖这个机型。 2.<b>EC135 (Arriel2)</b>、<b>EC135 (PW206)</b>与<b>EC135P3H</b>均为同一<b>TC</b>下的不同子机型，无需在执照上签注新机型。</p>
39	<p>关于“主管审定监察员”：各监管局维修处对各个通航公司都分配有固定的主管维修监察员（<b>PMI</b>），监察员对管辖的公司情况熟悉，公司有适航维修方面的工作每次也可以很方便的、持续的向同一个人汇报、请示和沟通。但审定处只有地区管理局才有，通航公司对于审定业务相对来说不如对持续适航业务那么熟悉，有审定方面的工作想和局方沟通相对来说也不是那么方便，要么找到哪位监察员就问哪位，要么就找处长。是否可以借鉴类似<b>PMI</b>的做法，给每个公司指定一位审定监察员作为固定的联络人，便于工作沟通，帮助通航公司熟悉审定相关的业务？</p>	<p>1.当前，包括各地区管理局适航审定处在内的整个适航审定系统人力资源紧张，无法为辖区内每家通航公司指定一位审定监察员作为固定联络人。 2.根据民航局三定方案，目前，除天津、山东、江西、黑龙江监管局外，其他监管局均没有适航审定职责。 3.根据《航空器型号合格审定程序》（<b>AP-21-AA-2011-03R4</b>）3.6段规定，颁发航空产品设计批准后，责任管理局或审定中心要指定项目工程师负责项目的证后管理。建议公司可以据此联系相关管理局或审定中心，确定该项目工程师和相应开展项目工作。</p>
40	<p>关于<b>R22</b>和<b>R44</b>和<b>R66</b>的左踩和右踩，只是适合身高<b>165cm</b>以上的人群驾驶，而对于身高在<b>165cm</b>以下的人不适合，存在巨大的安全隐患，因为要加上靠垫，驾驶感觉就不好了，因为靠垫会动的，有时候在空中飞行的时候，靠垫跑偏了，左手要离开总距，去移动靠垫到合适位置，这样存大很大的安全问题，还有加了靠垫，驾驶的感觉也不好。我建议<b>R22</b>和<b>R44</b>和<b>R66</b>的左踩和右踩效仿恩斯特龙<b>280FX</b>的左踩和右踩，非常好，不用加靠垫，适合<b>158cm</b>以上的人群，而<b>R22</b>和<b>R44</b>和<b>R66</b>的左踩和右踩，如果不加靠垫只适合<b>165cm</b>以上的人群，建议适航审定处的领导尽快督促罗宾逊厂家改进缺陷。</p>	<p>罗宾逊直升机具有相似的操纵系统。以<b>R66</b>型直升机为例，“脚蹬的使用要求”涉及到民航规章第<b>27.777</b>条“驾驶舱操纵器件”。其中包括：“.....使身高为<b>158</b>厘米至<b>183</b>厘米的驾驶员就座时，每个操纵器件可无阻挡地作全行程运动.....”中国民航认可的审定基础涉及到该条款，申请人已经依据<b>FAA</b>适航要求对应的人体测量学标准进行了验证，表明了该条款的符合性，所以无法从条款符合性方面要求申请人进行设计更改。 民航局正审慎评估相关意见建议，研究解决方案。</p>
41	<p>关于到岸组装要求： “<b>AP-21-AA-2008-05</b>民用航空器及其相关产品适航审定程序”中<b>4.1.1</b>要求“（4）恢复组装工作应满足下述要求：（a）由制造单位派人完成；或（b）由制造单位授权的单位或人员完成；或（c）由经制造单位相同机型及等级培训合格的人员完成。”其中（c）条应如何理解？接受过厂家或<b>CCAR-147</b>机构的该机型维护培训的人员是否是符合（c）条的？</p>	<p>按照《民用航空器及其相关产品适航审定程序》（<b>AP-21-AA-2008-05R2</b>）之<b>4.1.1（4）（c）</b>的要求，接受过厂家相同机型及等级培训合格的人员可以完成相关航空器的恢复组装工作。依据该段话的原则，如果<b>CCAR-147</b>机构相应机型和等级的培训得到了制造厂家的授权或认可，经该机构培训合格的人员可以认为符合（c）条要求。</p>

## 意见答复汇总表（第11期）

42	<p>2013年总参和民航局就下发了通用航空飞行任务审批与管理规定，除了那九种情况外，通用航空飞行任务不需要办理任务申请和审批手续。我公司进行空中游览飞行，已获得空军临时空域批复，向内蒙空管分局申请飞行计划时要求有华北空管局批复，我想问一下，飞行计划申请不是提前按规定报批吗？还要华北空管局的什么批件？</p>	<p>根据运行需要，华北地区空管局要求辖区内所有通用航空飞行计划均由华北运管中心统一受理，通航运营人在取得军方空域批复后，应向华北运管中心提交飞行计划申请。</p>
----	---	--