

民航局文件

民航规〔2018〕7号

关于发布《通用航空管理“意见箱” 的答复(第12期)》的通知

民航各地区管理局,通用航空公司:

为全面落实“放管服”要求,真情服务行业发展,民航局通用航空工作领导小组对近期行业、社会提出的涉及规章执行、局方审批、行业监管等方面的27条咨询、意见或建议进行了认真研究并做出答复,现予以公布。



通用航空管理“意见箱”的答复（第 12 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 9 月 7 日-2018 年 11 月 09 日）征集意见 27 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 12 期）

序号	问题	答复
1	<p>请问目前国内用于直升机飞行员培训的主流机型罗宾逊R22型直升机，可以进行空中游览作业飞行吗？我公司R22型直升机满足《空中游览》咨询通告（AC-91-FS-33R1）中关于直升机部分的航空器要求。</p>	<p>可以。</p>
2	<p>请问在外籍执照确认函系统中，手机号是否可以变更？如何变更，系统中并无变更项。烦请告知，谢谢！</p>	<p>已在外籍执照确认函系统中增加手机号变更功能。</p>
3	<p>关于云执照记录飞行经历时间问题： 针对机型型号合格审定数据单中明确的最小机组人数为1人的航空器，C208B、C90、BE-300等机型，按照之前意见箱的答复中有写，当公司安排两名飞行员飞行时，副驾驶经历时间参照CCAR-61部第61.51条（c）（3）款，原文如下： 副驾驶飞行经历时间： （i）按照本规则或者相应的运行规章审定的合格的副驾驶，在型号合格审定为或者相应的运行规章要求配备一名以上驾驶员的航空器上担任副驾驶的时间，记作副驾驶飞行经历时间； （ii）款原文：在型号合格审定为只有一名驾驶员操纵，但有规章要求配备一名副驾驶操作的航空器上担任副驾驶的时，可将其不超过50%的副驾驶飞行时间记入为取得更高级别驾驶员执照所需的总飞行时间。</p> <p>问题： 1、“运行规章”、“有规章要求”这个怎么理解？目前只有135规章在仪表运行条件下，要求配备副驾驶，91部运行没有局方规章明确要求配备，但公司91部运行手册中明确机组人数为2人，公司政策是否也可以理解为是规章要求？ 2、述机型型号合格审定都是写“最小机组人数：1人”，也不是表述“机组人数：1人”，是否必须纳入（ii）款管理？ 3、现在就想明确按照91部运行，上述机型副驾驶能否将飞行时间记录云执照，能记录100%，还是50%？记录成副驾驶时间还是啥？（C208B、C90飞机飞机机型签注只有PIC，不会有CP签注） 4、如果按照135部运行，目视规则运行时上述机型副驾驶能否将飞行时间记录云执照，能记录100%，还是50%？仪表规则运行时上述机型副驾驶能否将飞行时间记录云执照，能记录100%，还是50%？</p>	<p>1、公司政策不属于运行规章范畴； 2、型号合格审定中最小机组数即为要求配备的驾驶员数； 3、对于驾驶型号合格审定为只有一名驾驶员的航空器，按照CCAR-91部实施未要求配备副驾驶的运行时，实际操纵航空器的驾驶员记录飞行经历时间； 4、对于驾驶型号合格审定为只有一名驾驶员的航空器，按照CCAR-135部实施目视规则运行时，实际操纵航空器的驾驶员记录飞行经历时间；实施仪表规则运行时，副驾驶可将50%的飞行时间记入飞行经历时间。</p>
4	<p>我在云执照上，报名汉语言考试，本应该报名中国民航大学的考点，可是不小心报了民航飞行学院的考点，跟民航飞行学院多次协商取消报名，可是半个月了，都未能取消。</p>	<p>已通知相关考点严格落实报名申请和取消政策。</p>

5	<p>CCAR-135R1中第135.243条机长的资格要求中没有明确旋翼机（直升机）目视飞行规则的机长飞行经历要求，只明确了按照目视飞行规则实施云上飞行的旋翼机的具体经历要求，通航运行的直升机大多都是按照云下目视运行。请问关于135部按照目视规则实施云下运行的机长资格该如何确定，请指导，谢谢！</p> <p>135R1中关于目视飞行机长经历要求原文入下：</p> <p>第135.243条 机长的资格要求</p> <p>（a）使用型号合格审定两名驾驶员的航空器按照本规则实施运行时，担任航空器机长的驾驶员应当持有带合适类别和级别等级的航线运输驾驶员执照，以及在需要时，持有适合于该航空器的型别等级。</p> <p>（b）除本条（a）款规定的情况外，在按照目视飞行规则实施的运行中担任航空器机长的驾驶员应当满足下列要求：</p> <p>（1）至少持有带合适类别等级和级别等级的商用驾驶员执照，以及在需要时，带有适合于该航空器的型别等级；</p> <p>（2）当运行飞机时，持有飞机仪表等级或者航线运输驾驶员执照，并且至少具有800小时驾驶员飞行经历时间，包括至少100小时的转场飞行时间，其中至少25小时在夜间完成；</p> <p>（3）对于按照目视飞行规则实施云上飞行的旋翼机，持有旋翼机仪表等级，并且至少具有500小时驾驶员飞行经历时间，包括至少100小时的转场飞行时间，其中至少25小时在夜间完成。</p>	<p>135部按照目视规则实施云下运行的直升机机长资格按照第135.243条（a）款或（b）（1）款确定。</p>
6	<p>意见箱第八期里面的第14条：的回复是：通航飞行人员只要出示与企业签订的固定期限劳动合同即可转换执照关系，局方无其他附加要求。我是一名飞行学员，上一家的培训机构感觉不好，如果我与新的培训机构签订的培训合同，需不需要上一家培训单位的同意签出证明？</p> <p>根据通航管理第八期意见箱答复中的第14条内容答复：通航飞行员只需出具与企业签订的固定期限劳动合同即可转换执照关系。请问这样的规定出台后如何保障公司委培飞行员的稳定性？9月28日民航局航卫处组织的对于II类体检合格证医学鉴定标准的宣贯时有提到，通航飞行员不再需要转换体检关系，可由个人自行申请体检，系统自动更新体检合格证。公司花60多万培养一个飞行员，也是不小的一笔金额，如若遇到飞行员在合同履行期间因飞行员个人问题，和公司产生纠纷，飞行员有政策的保护伞，可自行转走执照关系，公司的利益谁来保证呢？</p>	<p>如果飞行员出现不履行合同违约情况，请通过法律途径解决纠纷。</p>

7	有型别等级的通航直升机飞行员，2017年度熟练检查是双发带型别等级的副驾驶熟练检查PC-CP，18年可不可以申请单发机长熟练检查PC-PIC，法规里说带型别的可以覆盖3180Kg以下没有型别的直升机的检查，但是没有说明带型别的副驾驶可不可以覆盖3180Kg以下机长权利，不同地区管理局对这项规定的理解不一致，希望局方给一个官方的答复。	持有现行有效的附带型别等级的直升机驾驶员（包括仅限副驾驶）可以行使起飞全重3180Kg以下无需型别等级的直升机机长权利。
8	请问在具有91部和61部（私照）运营规范的通航企业里，单人制机组（C-172）上基础教员带领刚进公司的初始飞行员（已取得单发商照）训练飞行。是否可以两人同时记录飞行经历时间。如果可以，应按照61部记录还是91部记录？	不可以。
9	直升机135部运行公司，没有型别等级的机长是否需要按照135.299条要求进行135部运行的航线检查？	需要。
10	民航发〔2018〕16号《民航局关于实施运动驾驶员执照和私用驾驶员执照训练管理和执照管理试点工作的通知》中提到“定期检查可以试点由持有相应等级的飞行教员来实施”，请问此政策具体在何处试点？现在是否已经可以由飞行教员进行定期检查？对该飞行教员有什么特别的资质要求吗？	1、该政策在全国范围内均可实施； 2、对于运动驾驶员执照持有人，应由持有相应等级的运动教员或基础教员实施；对于私照持有人，应由持有相应等级的基础教员实施。
11	反映执照理论考试系统问题： 我公司多名外籍持直升机航线运输驾驶员执照飞行员，在按照AC-61-FS-2016-1R6咨询通告的要求参加航线运输驾驶员执照（直升机）转换执照的理论考试时，英语笔试中多次出现中文考题及固定翼类考题。希望考试系统能解决这类问题。同时希望局方能够发布一些英文版本的规章及资料，方便外籍考生学习和掌握，比如：英文版本的《CCAR-91》、《**理论考试大纲》、《**理论考试知识点》等。	民航局将梳理直升机考试题库，解决此类问题。
12	关于熟练检查有个疑惑，例如我的执照初始月份是8月份，今年7月份做的执照熟练检查，那么视为今年8月份做的执照熟练检查，明年9月做熟练检查，同样视为8月份做的熟练检查，执照视为有效，关于这部分很清楚，但是法规要求在参加商业运行前12个日历月需要完成相应熟练检查，按照上述方法执行的熟练检查可以视为12个日历月内么，就是说，明年的8、9两个月份，虽然我的执照还是有效的，但是我可以参加商业运行么？	请参见CCAR-61部第61.59条。
13	现在飞行教员、飞行学员飞行经历直接填云执照，同时学员办理执照也不发纸质版本，均是通过云执照完成。但是云执照只有个人版，可否开放企业版对公司内部飞行教员、学员进行实时关注和经历填写监督检查。	云执照上的电子飞行经历记录本等同于以前飞行员个人飞行记录本，企业可以采用之前的方法实施监督检查。

14	<p>关于对AC-91-FS-2017-035《水上飞机训练与运行要求》7.2.1对乘客的安全简介及演示“（2）水上飞机起动或靠近水面的任何时候，机上所有人员需穿戴上可充气的救生衣”的理解问题。</p> <p>问题1：该款所述内容只是针对安全简介及演示的要求，还是对水上运行的要求？</p> <p>问题2：如果是对水上运行的要求，我们认为不适合放至此条下，因为7.2.1条标题是“对乘客的安全简介及演示”，我们理解其下面的（1）至（4）全部只是简介及演示方面的要求，而不是对于运行的要求。因此建议修改7.2.1条的题目，或者单独增加一条关于救生衣的运行要求。</p>	是安全简介及演示的要求。
15	<p>国王350飞机，双发涡桨飞机，最大起飞重量7484公斤，座位数17座（含2驾驶员座），是通勤类飞机，请问使用该机型申请135，是否可使用小型航空器实施135运行的简化程序来审定？</p> <p>因简化程序里写的适用范围：使用按照CCAR-23部审定的小型飞机。23部审定的是正常类、实用类、特技类和通勤类飞机，相较于CCAR25部审定的运输类飞机都算小型飞机，是不是可以理解使用按照CCAR23审定的飞机来申请135都适用于简化程序，而使用按照CCAR25部审定的运输类飞机申请135就不能使用简化程序了。</p>	可以。
16	<p>请问：体检关系在原单位并且个人体检系统账号已被锁定，可否在另一个地区管理局的新单位重新建立体检档案进行体检获取有效的体检合格证？</p>	AMS系统用户账号因忘记密码等原因无法登陆的，可使用找回密码功能，重新登陆后，选择所在区域和体检机构进行体检鉴定。无需重新建立体检档案。
17	<p>尊敬的领导：您好！近期局方发布了明传电报[2018]3010号《关于取消非大型航空器机型培训及航空器部件培训认可函的通知》，我2012年在中南局管辖范围内的公司接受了罗宾逊厂家教员的机型培训，当时同期培训的人员在中南局可以签署罗宾逊R22/R44机型，但我在当时因在该机型的工作经历不够，没有签署。2015年因工作调动我到北京工作，工作经历满足后，华北局签署机型的领导说此培训没有华北局的认可函，不认可我的机型培训，不予签署机型。现在局方取消了认可函，但我的培训证书已经超过了5年的有效期，请问我这种情况是否可以拿此培训证进行机型签署？</p>	根据你描述的情况和《关于CCAR-66R2部分条款解释及有关问题的处理意见》（局发明电〔2017〕4）号，在2018年12月31日前，豁免培训证书需要在5年内获得的要求，可以签署。
18	<p>CCAR-91.303条（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。大型航空器定义之一：最大起飞全重3180千克以上的大型旋翼机。意见和建议：委托145单位维修很不便利，自行申请145要求和成本也较高；公司运行的AW139机型为公务型8座布局，据了解较多规章和通告已划分座位数来区分运行条件与规则而全按总重区分，建议1-9座以下旋翼机可按43部自主维修。</p>	民航局正在进行通航法规体系重构工作。后续规章修订可考虑此建议。

19	<p>辖区内通航公司提出：可否放宽对机务维修人员机型签署时间的限制；或对于维修能力能够满足通航公司放行人员要求，由通航公司对相应维修人员进行考核后进行确认是否授权放行；或进一步通过分类通航小飞机机型，同类型飞机可以具有统一放行权，放宽通航机务维修人员执照放行机型的权限。</p>	<p>通航目前机型比较多，运营人提出此项建议有其合理性。飞标司也在关注这个问题，并正在进行有关政策调研，力争在满足ICAO组织有关要求和我国民航安全需要的前提下，尽可能的扩大维修执照机型签署的适用范围。</p>
20	<p>CCAR-91R2中第91.413条中导航设备要求配备2套独立的导航系统，参照《航空器机载设备等效符合性方法指南》（AC-91-24）第9条所述对于不满足要求的导航设备并且航空器上只安装了一套导航设备的情况，可接受的等效符合性方法为：（1）相应航空器只能在目视飞行规则条件下实施运行；（2）对于任何运行前发生的影响导航的系统故障或失效，上述航空器不得运行；（3）必须在该急性的MEL（如适用）中或维修方形程序中将所安装的导航设备列为“不得放行”项目，并在运行的全过程中确保该装置始终处于正常的工作状态。另外，在实施运行过程中，飞行员必须随身携带一部与机载设备具备同等功能的便携式导航设备，并且确保工作正常。目前可满足飞行需求的便携式导航设备有不少，请问公司航空器出厂时自身未加装导航设备，公司在该航空器上配备2台具备飞行所需导航功能的便携式导航设备，且实施目视飞行是否可行？如果可行，这2台便携式导航设备是否必须都要有适航挂签？</p>	<p>运营人应确认是否需要按照91.413的要求，即当飞行计划需要或空管部门要求的情况，安装两台独立的电子导航装置。如果确需安装，再按照《航空器机载设备等效符合性方法指南》（AC-91-25）第9条要求进行系统填报；对于导航设备是否满足运行要求，运营人需进行评估。</p>

21	<p>按照CCAR91.435(c)(2)条规定“当应急定位发射机电池已达到制造商规定的使用寿命的50%时,应更换应急定位发射机电池”。我公司目前把应急定位发射机(以下简称ELT)电池的寿命规定为电池标牌标注寿命的一半,考虑到电池制造厂家或电池的相关制造标准已经给电池使用寿命以足够裕度,我公司为避免对电池寿命的浪费,询问了ELT的制造厂家,厂家提供给了一个“电池组到期时间指导”的说明文件(见附件),文件中说:“根据FAA规定要求,有两种计算时寿方法,第一种是制造厂商规定的时寿/2,第二种是根据测试结果和生产厂家的数据得出”,请问该厂家对于电池寿命的规定和CCAR91是否冲突,我公司可否按照附件中“Battery Pack Expiration”栏的制造厂家给定的日历寿命执行?</p> <p>因附件上传屡次出现问题,选取附件内容如下:</p> <p>1. PURPOSE: To document the Battery Expiration Durations, as determined by ACR/Artex Engineering Department.</p> <p>2. SCOPE: ACR/Artex Engineering department is responsible for determining the battery expiration duration of battery packs that are under regulatory control. FAA allows for two methods to determine the battery life duration, (1) Half of the cell manufacturers stated shelf life, and (2) Calculated expiration duration based on test result, and cell manufacturer's data. COSPAS-SARSAT requires calculated expiration duration based on test results and cell manufacturer date.</p>	<p>1、综合91.435、135.175以及121.339和121.353关于ELT电池的管理要求,应为“当发射器累计使用时间超过1小时,或者电池已到按照发射器制造厂在该设备批准时制定的标准使用寿命的一半时,或者对于可充电的电池已到充电使用寿命的一半时,这种发射机内的电池应当予以更换或者重新充电。更换电池或者重新充电的新到期日期应当清晰地标在发射器的外部。本款中关于电池的使用寿命或者充电使用寿命的要求不适用于那些在可能的存放期间基本不受影响的电池,如水激活电池。”</p> <p>2、可以接受制造厂家提供的两种电池寿命控制方法。</p>
22	<p>我公司是按照CCAR-135运行的通航,关于使用过的航材装机,遇到如下困难:在索赔期内的航材故障后,厂家给索赔回来的器材都是使用过的器材,只有FAA的8130-3,没有CAAC签发的038表。根据《关于简化通航运营人装机器材适航挂签偏离申请程序的通知》(民航发【2018】1号),公司完成符合性评估并确认符合性要求后,经地区管理局批准后可以装机使用,但问题是厂家无法提供符合性评估表中需要填写的内容(该航材历史状况)。请问1.局方可否将13部运营人的批准程序放宽至和91部同样的标准? 2.局方是否可以通过航空器评审等方式要求航空器制造厂商在提供索赔件是提交相应符合性文件(通航力量薄弱,厂家对我们的要求置之不理)。</p>	<p>对于索赔期内厂家提供的交换件,可不使用038表。</p>

23	<p>请问:</p> <p>1.局方对新成立147培训学校配备的工具、操作架、练习板及实操、测试平台有没有明确的配置要求(如:需要某种实践操作平台XX个),具体的尺寸规格要求(如:某种XX材质训练架长XX宽XX高XX)?</p> <p>2.培训课程设置(必修 选修)内容及课时要求。</p> <p>3.局方对147学校的设施标准文件的下载路径或相关问题的咨询电话。如局方有熟悉的设备架、实操平台制造商可否推荐一下。</p>	<p>1、有要求,具体详见AC-147-07《民用航空器维修培训机构培训设施设备要求》;</p> <p>2、有要求,具体详见AC-147-FS-2017-004-R2《民用航空器机型、部件修理项目培训大纲》;</p> <p>3、民航维修人员信息平台(MP.CAAC.GOV.CN)的“培训机构管理系统”提供所有法规,咨询通告和管理文件的免费下载。对于制造商的推荐和选择,属于市场行为,政府不能介入。</p>
24	<p>按民航局飞标司2018年8月份下发的咨询通告AC-135-FS-2018-069《中国民用航空规章第135部运行规范内容》规定,我公司按135运行的Y12飞机适用于附录三的运行规范,根据附录三的运行规范所规定包含的内容,同样的,在FSOP中的子系统“135部审定监察系统”中D部分无“维修方案”项目。</p> <p>据此,我们是否可以认为,适用附录三运行规范的航空器维修方案不再需局方批准?我们也希望在当前放管服政策下,减少局方审批项目,类似的项目由企业自行批准。</p>	<p>《小型航空器实施135运行的简化程序》(AP-135-FS-2018-002)使用的为附件3所述运行规范,是为了简化管理要求,避免了由于维修方案版本变更导致的运行规范修订,并非意味着取消对维修方案的批准要求。可由监察员对封面和有效清单页签字盖章完成对维修方案的批准。</p>
25	<p>我单位是通用飞机研制单位,所研制轻型运动飞机装备一个VHF电台,电台显示频率精度不满足小数点后3位要求,但满足局发明电[2015]68号文件的等效符合性方法要求,68号文要求在FSOP系统进行偏离报备。我单位不是航空器运行单位,而飞机出厂试飞须取得(临时)电台执照,是否可以借助兄弟单位FSOP系统账号进行该电台的偏离报备?还是必须由我单位自行申请FSOP账号再行报备?</p>	<p>局发明电[2015]68号的适用对象为通航公司,目的是为了解决通航公司运行过程中遇到的困难,不适用于尚未投入运行的航空器。对于此类情况,建议咨询无线电管理部门。</p>
26	<p>今年局方推出了实验类适航证,主要用于航空爱好者自己制造、自行组装,以个人娱乐和飞行体验等活动为目的的轻型、超轻型等类别的航空器。对于无意愿申请型号合格证和生产许可证的轻型运动航空器或超轻型航空器,只能申请获得实验类适航证,并且不得对该航空器进行销售。那么,请问,我们通航公司自己制造了一架轻型运动飞机,自己运行,并不销售,是否可以按照替换掉公司现有的有特殊适航证的轻型运动类飞机呢?</p>	<p>根据《民航局适航司关于发布改进通用航空适航审定政策实施细则的通知》(民航适发[2018]7号)附件第4章《个人自制航空器适航管理》要求,申请实验类适航证需满足如下要求:</p> <p>1、“由个人制造和组装,且仅以个人使用为目的的个人自制航空器”;</p> <p>2、“个人自制航空器不得销售和载客”;</p> <p>3、“个人自制航空器实验类适航证的申请人应该是完成航空器的制造和组装,并持有合格的相应等级驾驶员执照的自然人”。</p>

27	<p>R44控制方向的脚蹬问题：教员位的脚蹬是固定的，对于个子1米63以下的人，根本就踩不到脚蹬，对于机长位的脚蹬的行程太短了，行程调到最大，对于个子1米63以下的人，根本就踩不到脚蹬。如果加上靠垫，对于飞行员的飞行感觉就不好，因为在飞行过程中靠垫会挪动。所以R44的脚蹬可以参照be11 206 B3版的脚蹬就非常好。请适航审定处的领导督促R44厂家改正这一个缺陷！</p>	<p>对于R66型直升机，适航标准要求身高为158厘米（5英尺2英寸）至183厘米（6英尺）的驾驶员可正常操纵各个要求的操纵器件”，申请人已经表明来对该条款的要求。在此条标准中采用了国际通用的人体测量学标准，由于个体可能与此有差异，导致有些身高达到158厘米飞行员无法正常操作脚蹬的原因。在相关适航标准未作更改之前，可通过使用靠垫和增高垫的方式进行解决，但靠垫和增高垫通常会使用绑带或固定卡扣，应确保在其使用过程中保持固定位置。</p>
----	--	--