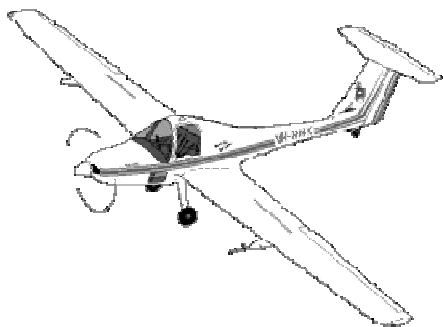


飞行员行为守则范本

1.1 版本*



飞行员行为守则范本

为促进飞行安全，飞行技术，及通用航空社区的发展所推荐的志愿措施。

由_____提供给飞行社区
(在此插入主持机构)

©2003-2006 Michael S. Baum - 版权所有.

简介

此飞行员行为守则范本(简称行为守则)为通用民航飞行员提高飞行安全，飞行技术，以及维护和改善整个通用民航提供广泛指导。

此行为守则能为通用民航业带来卓越的前景。它所包含的原则对现行的仅仅合法之不足进行了补充和完善。此守则并不是标准也不应作为标准执行。

原则:

此行为守则由以下七章节组成，(每个章节都包含相关的原则和建议措施范例):

- 第一章: 飞行员的一般责任;
- 第二章: 乘客和地面人员;
- 第三章: 训练和熟练度训练;
- 第四章: 保安;
- 第五章: 环境问题;
- 第六章: 科学技术的应用;
- 第七章: 通用航空的发展和推广

建议措施范例

为了更加有效地使用此守则中的原则，本行为守则提供了一些“建议措施范例”，飞行员可以将它们与自行飞行实践相结合。建议措施中的范例(它们鼓励制定个人的底线)，可以帮助飞行员和通用飞行机构发展和建立适合他们自己的飞行措施。不像行为守则原则本身，“建议措施范例”可以修改，以满足每一个飞行员，飞行任务，使用的飞机和通用民航组织的独特性的要求。实际上某些建议措施范例确实超过了它们相应的行为守

则原则的严谨性。除了与仪表飞行(IFR)相关的内容排例在最后之外，其余的建议措施都没有按照任何一种顺序进行排列。请注意，并不是所有的飞行操作在任何地区都可以得到授权许可的。向政府部门(比如联邦航空管理局)的咨询是有相互关联的，也许在其他的管辖权中还有其它相关的条文。

行为守则的益处

行为守则在以下几个方面有益于飞行员和通用航空社区：

- 强调那些可以帮助飞行员成为更优秀，更安全的飞行员的重要措施。
- 通过检讨诸如对飞行员训练的改良，更完善的飞行技术，想得到的飞行员行为，个人责任，和飞行员对通用航空社区及整个社会的贡献，来说明每个飞行员在通用航空社区中扮演的角色。
- 鼓励道德方针的发展及采用。
- 提升通用航空社区的自我规则而非依靠累赘的政府规则。
- 提倡通用航空，使飞行成为一个更有所得的经验。

飞行员行为守则范本 - 原则

第一章：飞行员的一般责任

飞行员应当：

1. 使安全成为他们的第一优先。
2. 寻求卓越的飞行技术。
3. 发展及训练良好的判断力。
4. 有效地判断及处理危机。
5. 遵循谨慎的操作程序及适用于个人的

操作指标(即:底线)。

6. 迈向专业化。
7. 举动要负责及有礼貌。
8. 遵守有关的法律和规定。

解释：

本行为守则第一章作为序言，同时也是对该行为守则中其它原则的总盖括。它强调安全，精益求精，风险管理，责任性，并为承担责任和加强勤奋打下基础。

建议措施的范例：

- 要以最严谨和勤奋的态度从事飞行，要认识到你的生命，以及乘客和其他人的生命都取决于你。
- 要考虑并认识到，推行安全措施方面所需要的花费，要做好相关的计划(往往高于预计)。
- 认识当前情形，根据健全的飞行技术和风险管理原则，适应变化的飞行状况。
- 认识在恶劣的气候下，夜晚，水面上，和崎岖不平的山岳或森林地带上空飞行时，所伴随的增加风险。在不超过个人能力极限之下采取措施，有效的，谨慎的处理这些风险。(见第一章之5)。
- 制定,使用及定期覆查飞行操作提示单，以及为每一飞行阶段建立适用于个人飞行的底线指标。提示单必须包括各阶段的飞行操作。寻求有执照的飞行教练对这些资料的意見和批评。

- 要保证个人的身心健康作为飞行的先决条件 (比如说, 在每次飞行前, 使用”我是安全”的检查提示单).
- 知道你个人对缺氧的敏感性(比如说, 通过氧气表). 在一些飞行中补充氧气可能有益于你或你的乘客, 要携带补充用氧气. 确定个人需氧底线, 比如说, 白天飞行高度高于平均海平面 8000英尺, 夜间高于平均海平面 5000英尺.
- 看和被看到. 应用技巧观察四周的飞机. 比如可以学会利用眼光扫描观察其它飞机. 也可以利用无线电, 灯光或探照灯的帮助提高对自己的能见度. (此建议不适用于飞机在滑行或仪表气象条件下的飞行).
- 减少飞机在离地面500英尺高度以下作转弯和改变飞行姿势 (除非是飞机降落所需或为了避免障碍物的情况下).
- 遵守或超过指定的检验和适航指标 (ADs)的要求. 并自愿地遵循厂家建议的检验, 维修公告和检查清单的要求.
- 在进行跨国飞行的时候, 为了预防气候的变坏, 或其它紧急状况下, 有可能使得继续飞行不安全. 在飞行之前要验明航线中的备用降落机场和加油站.
- 遵循飞行俱乐部/学校, 固定基地经营者(FBO)/飞行中心的适用规定和操作常规.
- 发展并遵守保守的个人操作指标. 比

如以下的个人底线:

最低的降落高度/决策高度

(MDA/DH):- 在云层低于地面以上 800英尺, 能见度低于1里作径直进近时; 或云层低于地面以上1000英尺, 能见度低于3里的情况下进行旋转进近时, 要特别留意并自动限制进近次数. 夜间不要执行旋转进近, 除非没有其它选择, 并且你有能力安全的执行这样的进近. 在恶化的气候条件下或夜间, 遵守更高的底线.

- 进近:- 将进近次数限制在2次 (在相同或不断恶化的天气条件下), 并不要过早取消仪表飞行规则. 如果在仪表飞行气象条件下 (IMC) 的最后进近到位不稳定, 要执行复飞.
- 飞离机场:- 选择一个起飞后备用降落地 (以备刚起飞后, 紧急降落之用), 只有在超过起降底线的情况下, 飞机才能够起飞 (除非附近的机场有仪表降落设备).
- 晚间飞行:- 认识到夜间飞行伴随的风险有所增加的可能性. 每逢可行, 晚间飞行应采用仪表飞行 (如果是检定合格, 熟练精通).

第二章: 乘客和地面人员

飞行员应当:

1. 首先保证乘客安全, 然后是乘客的舒适.
2. 妥善处理及避免对乘客, 地面上和其它机杨人员和财产造成不必要的风险.

3. 简要地向乘客介绍所计划的飞行程序，并告诉他们与该次飞行有关的主要风险及可能出现的不寻常现象。
4. 防止乘客的不安全行为。
5. 避免采用可能惊动或打扰乘客和地面人员的飞行操作。

解释：你要对乘客的安全和舒适负责。乘客将自己的生命交给飞行员，所以飞行员应当为他们加以足够的关注。这些关注包括，但不局限于通告不寻常的危险，和运用谨慎的危机管理。飞行员的职责也延伸到对地面和其它飞机上的人员。

建议措施范例

- 尽可能的保证你的乘客的安全 - 把他们当作你的最爱。
- 以专业化的态度对待你的乘客。
- 想方设法增加安全度，行为要保守以确保飞行的安全。
- 有技巧地向每个乘客说明相关的危险，接受并尊重某个乘客可能放弃参与飞行的决定。
- 要求乘客系安全带和肩具，可考虑在整个飞行过程中佩戴耳机（或耳塞）。
- 在预期飞行之前，向乘客作一个教育性的简报。
- 了解每一位乘客与飞行相关的经验，背景，同时也要了解他们的顾虑，并把这些内容加入飞行简报及飞行活动中。
- 要熟悉保险业务。如果可以的话，并

考虑为乘客争取优惠的保险条例，并敦促乘客购买保险。

- 指导乘客避免去接触或阻碍重要的飞行控制开关。
- 鼓励乘客做安全员。比如说识别附近的飞机，整理地图，跟踪地标。
- 对那些不熟悉的乘客要作保安，安全检查。
- 如果可行的话，载有乘客的飞行尽量采用精确进近，而不用非精密进近。

第三章 训练及熟练度训练

飞行员应当：

1. 参与训练，以维持及改善超越最低法律要求的熟练度训练。
2. 参与飞行安全教育课程。
3. 谨慎行事，切勿自满。
4. 训练识别，及有效处理危机的能力。
5. 准确的记录飞行时数，和练习的飞行动作。以满足训练和不断更新的要求。

解释：

训练和熟练度训练是航空安全的基础。循环的训练是改善飞行安全的一个重要成份。这种训练包括空中和地面训练。每种方式的训练对飞行安全起着不同的作用。不可以相互取代。提高飞行所需要的训练，可能远超法律要求。

建议措施范例

- 追求一种严格的，历时终身的飞行研究。
- 遵循并定期的检阅学习课程或各组训练演习，以增进熟练。遵循一套训练计划以取得新的定级，执照，认证。或最低限度，取得更高的熟练度。
- 训练在一些特殊环境中的飞行。包括在水面上，遥远的地区或沙漠，山林地带。并携带足够的设备作求生训练。
- 了解飞机的飞行性能极限。了解如何计划飞行和决定油量的要求。
- 了解在失去通信联系情况下应采取的正确措施。
- 掌握对技术密集型航空设备的有效的功能性操作，并维持熟练度。
- 了解现时的航空法规，理解他们的含义和理据。每月都要化费一定时间阅读有关的航空法规。
- 理解并遵守你持有的飞行执照的权利和限制。
- 参与由行业组织或联邦航空管理局举办的航空训练计划。
- 参与联邦航空管理局飞行员熟练度训练奖励计划 (“Wings”)。
- 及时阅读有关航空的各种刊物。
- 学习有关航空气象的实用知识。
- 每个月都要阅读有关最近发生的飞行事故的报告。重点关注造成事故的因素。
- 定期证明自己达到有关的联邦航空局的实践检验标准 (PTS)。完成必需的额外训练，以超越上述基本标准。
- 在尝试跨国飞行或使用一个不熟悉的飞机运载乘客之前，至少要完成一次在不熟悉的飞机中进行的飞行训练。并且分辨相似飞机之间的不同点 (比如，相同型号，但是尾翼编号不同)。
- 避免在人口密集度高的地区进行飞行演习。
- 尽量保证每两个星期至少飞行一次，每个月至少一次夜间飞行，包括至少三次夜间起飞和降落。否则避免作夜间飞行。
- 建立你所驾驶的每架飞机的机械和系统的实用认识。
- 加入一个与你所驾驶的飞机同一种类的飞行俱乐部 (比如美国的 BONANZA 协会, CESSNA 飞行员协会, CIRRUS 拥有者和飞行员协会, DIAMOND 拥有者和飞行员协会, MALIBU MIRAGE 拥有者和飞行员协会, the PIPER 拥有者和飞行员协会或其他特定飞行俱乐部)。
- 每年，而不是两年，完成一个相等于 “飞行复习” 的复习。如果拥有仪表飞行执照，应该每六个月作一次仪表飞行熟练度的考试 (IPC)。
- 维持执照的更新。包括白天，夜晚和仪表飞行规则，并超过最低的规章要求。
- 在 <<http://www.faa.gov>> 注册，并及时获得有关飞行安全会议的公告和有关

安全的文章.

第四章 保安

飞行员应当

1. 尽力确保和飞行活动有关的人员和财产的安全.
2. 保持警惕并及时报告可疑,鲁莽,违法的行为.
3. 确保他们的飞机不被他人擅自使用.
4. 除在紧急或已许可使用之情况下,要避免飞进特别领空领域.

解释:

该章节讲述了防止违法行为和促进国家安全. 9/11悲剧已经对航空飞行产生了非常深远的冲击,并引起了对反应行动的要求. 飞行员保安意识的提高对通用飞行团体是一个全然新的现实. 该章节对各种新的威胁和易受攻击之处进行了阐述.

建议措施范例

- 每次飞行前,和长距离飞行中全面的询问临时的飞行限止.
- 如果有授权的话,使用飞机识别发射器(带高度转译).
- 使用额外或特别加强的锁,或其它防盗装置以保障所有飞机的安全.
- 当携带飞行员不太熟悉的乘客时,应检查乘客携带的行李中是否有危险物品.
- 确保进入机场停机坪的大门在

你之后已关闭以防止没有经过授权的人员尾随.

- 熟悉机场值班电话(+1-866-GA-SECURE),或其它办法用来报告和制止可疑的行为.
- 向有关当局报告危害飞行安全或异常现象(比如VOR失效和无线电信号覆盖性减弱),以及保安顾虑.
- 当可行时,使用VFR“航程追踪”(FLIGHT FOLLOWING). (在欧洲,为“飞行资讯服务” Flight Information Service).
- 在可能的情况下尽量考虑仪表飞行规则(IFR).
- 避免脱离执行中的飞行计划(目视和仪表飞行).或在沒有通知控制台的情况下擅自飞离指定的飞行指示.
- 如果在飞行执照上有定级,考虑仪表飞行规则.

第五章 环境问题

飞行员应当

1. 认识并尽量减轻飞行对环境所造成的影响.
2. 尽量减少燃料,油或其它化学物的排出,特别在加油及飞行准备和检修的情况下要多加留意.
3. 避免在敏感的环境保护区飞行.

4. 实施适用的消音措施,以减轻飞机噪音对住宅区及其它对噪音较敏感的地区的影响.

解释:

减轻由航空活动造成的污染,对公众,对环境和通用航空社区都很重要. 尽量减少对环境和通用航空社区的伤害可以避免大众对通用航空产生的反感. 实际上,象噪音污染这样的环境问题可以导致机场关闭,或者会使通用航空处于困境. 通用航空对其它环境问题的冲击得到较少的注意. 但也值得重视.

建议措施范例:

- 使用汽油分析检验分离罐来进行汽油样调查,然后将油样品注回到油箱中或利用其它方式正确处理掉.
- 在飞机保养方面,特别是给飞机去除油污的时候,要学会并采用有利环境的方法.
- 当安全许可时,学会适用于地方性的噪音消除飞行措施,并严格遵守.
- 了解飞机的噪音特性,遵守相关的程序以降低噪音. 比如说在起飞后降低主机马力和螺旋桨的转速.
- 在野外和环境敏感地区飞行,要遵守推荐的建议措施(比如国家公园,森林管理局的相关要求). 要考虑飞行对地面野生动物和居民的影响.
- 光顾遵守环境保护条例的服务商(如FBO维修厂或飞机清洗员).

科学技术的使用

飞行员应当

1. 熟悉,和有经济效益性的应用适用的新科技.
2. 在飞机飞近无控制,无人管理的机场及高危险区时,接听适当的机场通报频率并通报自身飞机所在位置.
3. 在飞行中的操作,使用应答器或下一代的定位技术,除非航空交通控制(ATC)另有指示,或机器发生故障或没有安装. 在目视飞行规则操作时,采用航空交通控制发出的“航程追踪”(“Flight following”)并且
4. 携带一个备用的应答器及导航设备以便在适当情况下使用.

解释:

不断创新的,紧凑的,和成本低廉的科技,已经大大的扩展了通用航空飞机的性能. 此节鼓励使用这些能提高安全的科技.

建议措施范例:

- 除非没有得到授权,否则要坚持使用无线电的应答器.
- 在可行时,投资于提高飞行安全的新技术,并训练适当的使用它们. 学习和了解这些技术的特点和局限性.
- 在所有的飞行过程中,准备一个备用(便携式或固定安装的)无线电及导航设备(包括额外的电池和备用的能源补给).
- 维护所有的航空电子和飞行仪表操作

正常,更新,核准用于预期的飞行.

- 要认识到,在飞行过程中设定飞行仪器可能使飞行员从其它飞行任务中分心,同时也会增加设定误差.
- 如果单人驾驶,飞机在地面滑行的时候不要对飞行系统作设定.
- 保持能以“传统”方式作飞行计划和操作的能力及熟练度.以防止万一在先进的技术和服务出现问题或无法应用的情况下,保证飞行高度安全.
- 如果可以的话,尽量避免飞入或接近气象雷达回送信号中的 L2 区域,尤其在有气流的情况下,或预期会产生气流的情况下.
- 在仪表飞行气象条件下的夜间,尽量使用自动操纵飞行,或者与另一个有资格的飞行员同行.
- 仪表飞行状态下,采用高度指示器要有备用系统.并要保持自己有能力仅依靠部分飞行仪表进行飞行.

第六章 通用民航的促进和提倡

飞行员应当:

1. 提高,推广并遵守通用航空飞行员的安全行为守则.
2. 自愿参与,并对推广通用航空的组织作贡献.利用他们的飞行技巧,造福整个社会.
3. 对飞行服务的提供者表示感谢.
4. 开创一种注重开放性,谦逊,正面态度的文化.不断追求个人的进步.
5. 推广在通用航空社区的道德行为.

解释:

通用飞行存在一个众所周知的公共关系问题(其实是误解),这个问题在很多方面在不断的恶化.通用航空社区的警惕和反应行动,对确保通用航空的活力,和提高你和他人通用航空方面的经验是必要的.

建议措施范例:

- 尽力全面遵守行为守则.
- 作为通用飞行大使,向公众提供正确的信息和化解有关对通用飞行的误解.鼓励潜在的飞行学员.
- 自愿支持民用飞行活动.
- 利用自己的航空资源提供慈善服务.(比如说,接送需要医疗的人员,或为帮助年轻人和环境规划捐助飞行时间.)
- 对提供协助和优质服务的人员和服务人员表示感谢.
- 参与航空有关的资金募捐活动.
- 向其他飞行员寻求建设性的批评(在被问及的时候向他人提供).
- 在飞行活动中,包括商务活动中,坚守最高的道德标准.
- 尽量以非正式的,和善的方式解决争端.

其它的资料来源

- “飞行员行为守则范本”可以在 <http://www.secureav.com> 获得.
- 其他帮助提高飞行驾驶技术和促进飞行安全的资料, 可以在 <http://www.faasafety.gov>. 和 [http://www.\[sponsoring organization\].org](http://www.[sponsoring organization].org)/网站获得>.
- 在 <http://www.secureav.com> 网站上有一个飞行乘客须知样板, 可以帮助飞行员编写和传送一致的, 完整的乘客须知事项. 使用此须知事宜不但可以改善乘客的安全和舒适, 而且显示飞行员履行了, 或超过了最低的通告要求, 从而起到了帮助管理飞行员的义务责任.
- 帮助飞行员解释 “飞行员行为守则范本”. 并提供原始资料和补充援助的注释评论 可以在 <http://www.secureav.com> 获得.
- 以下网站提供英-中文航空用词对照: <http://www.anws.gov.tw/CNSATM/Vocabulary%20in%20Aeronautics%20Chinese.htm>.

缩写

AD Airworthiness Directive
适航指标, 或适航指示

AGL Above Ground Level
地面以上

ATC Air Traffic Control
航空交通管制

FAA Federal Aviation Administration
联邦航空管理局

FBO Fixed Base Operator
固定基地经营者

GA General Aviation
通用航空

IFR Instrument Flight Rules
仪表飞行规则

IMC Instrument Meteorological
Conditions
仪表飞行气象条件

IPC Instrument Proficiency Check
仪表熟练度检查

MDA/DH Minimum Descent
Altitude/Decision Height
最低下降高度/决策高度

MSL Mean Sea Level
平均海平面

PTS Practical Test Standards
实用检验标准

SIAP Standard Instrument Approach
Procedure
标准仪表进近程序

TFR Temporary Flight Restrictions
临时飞行限制

VFR Visual Flight Rules
目视飞行规则

VMC Visual Meteorological Conditions
目视飞行气象条件

VOR HF Omni-directional Range
甚高频全向测距信号

注解:

此(插入赞助机构的行为守则实施名称)为Michael S. Baum 先生编写的 “飞行员行为守则范本” 的一个特别版本, @2003-2006版权所有. 其它使用条件可以在<<http://www.secureav.com>>网站上查阅. 虽然我们建议, 其原则是否适合某特定或当地的使用情况, 应由独立研究证实. 飞行员和航空社区仍可用此行为守则, 作为发展其行为守则的资源. 但是它并非企图提供法律意见, 更不可以此作为法律的依据来使用.

编辑, 错字, 评论

此行为守则是一种活文件, 以企图能不断更新. 反映航空常规和航空环境的变化. 请将你的建议, 修改, 错字, 问题和评论发到 : <PEB@secureav.com> .

鸣谢

此行为守则得到许多通用航空社区的不同团体, 和其他人士的广泛评论和建议. 见

<http://www.secureav.com> 上的
ACKNOWLEDGMENT 页面. 行为守则的常置编辑委员会名单列在
<<http://www.secureav.com/PEB.pdf>>
上有列明.

2006年5月
