



中国民用航空局

管理文件

编 号：MD-FS-AEG001
颁发日期：2014 年 12 月 29 日

驾驶员资格计划编制指南

飞行标准司

中国民航局飞行标准司

管理文件

编 号：MD-FS-AEG001
颁发日期：2014年12月29日
批 准 人：万向东

标题： **驾驶员资格计划编制指南**

1. 依据和目的

本文件依据 CCAR-61 部和 CCAR-121、135 部编制，目的是为航空器制造厂家所研制的航空器编制驾驶员资格计划提供指导，以便局方确定航空器在投入运行后的驾驶员资格管理规范。

2. 适用范围

本管理文件适用于按照 CCAR-23、25、27、29 部申请型号合格证的国产航空器。

对于按照上述适航标准之外申请型号合格证或型号设计批准书的航空器，也可参照本文件。

3. 撤销

(备用)

4. 说明

众所周知，航空器一旦投入运行后，驾驶员将作为保证飞行安全的最重要和最终环节，因此，国际上各民航当局历来都非常重视驾驶员的资格要求，通过颁发执照来严格管理，并且在飞行人员执照上通过不同的类别、级别和型别等级等授权来细化管理。尽管如此，由于不同型号的航空器或多或少都会有其独特的设计和操纵特点，尤其是设计复杂的航空器，不但正常操作需要掌握大量合适的对应系统知识，非正常操作

更需要较为针对性的训练，因此，各民航当局一般都会进一步提出针对航空器型别的训练要求，并对一些特定航空器型号（如重量大、速度快的）要求其驾驶员在执照上需获得型别等级签注，即操纵具有型别等级要求航空器的驾驶员需要通过经批准的训练课程并由局方授权的考试员或委任代表考试通过，除签注外还规定有保持相应驾驶资格的检查 and 经历规范。

航空器型别等级或型别训练要求一般通过局方组织的飞行标准化委员会（FSB）评审流程来确定，而启动 FSB 评审首先需要航空器制造厂家提出一个驾驶员资格计划（PQP），然后由 FSB 按照规定的流程进行评审并最终得出结论。

由于航空器制造厂家一般都希望缩短航空器从研制到交付运行的时间，甚至一旦获得型号合格证即交付运行，而 FSB 评审完成作为确定驾驶员资格规范的工作是投入运行的前提条件之一，也必须在交付运行前完成，因此，航空器制造厂家提出合适的驾驶员资格计划，以支持 FSB 评审顺利开展就非常重要。

本文件即是对航空器制造厂家如何提出合适的驾驶员资格计划的指导。

需要特别说明的是，国际上有些民航当局仅针对明确需要确定型别等级要求的航空器开展 FSB 评审，但中国民用航空局采用的是通过 FSB 评审来确定是否需要指定型别等级的方式，而且对于有些航空器即使不要求型别等级也可能要确定建议的型别训练规范。因此，除特别简单的非商业运行航空器外，都需要由航空器制造厂家提出驾驶员资格计划。

5. 一般要求

驾驶员资格一般应当在航空器设计之初就明确规划，并作为启动局方飞行标准化委员会评审的基础。驾驶员资格计划应当至少包括以下要素：

- (1) 航空器的设计和运行考虑
- (2) 建议的型别等级
- (3) 建议的主差异和运营人差异要求
- (4) 建议的训练、检查、经历规范
- (5) 建议的测试和准备
- (6) 结点工作计划
- (7) 责任机构和人员

驾驶员资格计划应当根据航空器研制和型号审定进展的情况进行适当的调整和补充，以反映飞行标准化委员会评审的实际情况。

当航空器制造厂家在某一型号航空器的基础上发展衍生型号时，应当在原计划的基础上更新，以包含新衍生型号的驾驶员资格计划。

对于航空器制造厂家以外通过独立的补充型号合格证进行重大设计更改的情况，需要由补充型号合格证持有人提出相应的驾驶员资格计划。

具体的驾驶员资格计划的样例见本文件附录 1。

6. 全新型号航空器的驾驶员资格计划

6.1 航空器设计和运行考虑

航空器的设计和运行考虑应当明确航空器基本的设计特征。具体包括但不限于如下内容：

- (1) 总体设计：包括布局、尺寸、重量、动力装置、最小机组、最大载客量等；
- (2) 驾驶舱设计：包括理念、布局、显示和操作等；
- (3) 操作特性：包括操纵特点、操作逻辑、自动化等；
- (4) 基本运行：包括目视、仪表、夜间、结冰条件运行等；
- (5) 机动飞行特性：包括进近类别、起降距离、巡航速度、飞行高度、导航性能、低能见度运行等；

(6) 用户选装：如特殊设备（如 EFB、HUD/EVS 等）、ETOPS 运行、RNP 运行、高高原运行等。

6.2 建议的型别等级

如果建议航空器需要型别等级，则按如下规则提出具体建议代码：

- (1) 不与其它航空器的型别等级代码重复；
- (2) 能比较直观地反映出对应的航空器型号；
- (3) 不能使用容易产生歧义的有特殊含义的缩写。

如果建议航空器不需要型别等级，可直接说明。

6.3 建议的主差异要求和运营人差异要求

对于需要型别等级的航空器，如果包括不同的构型（如客机和货机、发动机差异、选装设备和运行差异等），则需要按照本文件第 8 段提出建议的主差异要求和运营人差异要求。

对于计划与其它型别航空器采用差异训练、交叉机组资格和混合机队飞行的航空器，也需要按照本文件第 8 条提出建议的主差异要求和运营人差异要求。

注：与其它型别航空器采用差异训练、交叉机组资格和混合机队飞行一般仅限于同一航空器制造厂家的不同航空器型号。

对于上述情况以外的航空器，可直接注明此项为备用（用于有型别等级的航空器）或不适用（用于不需要型别等级的航空器）。

6.4 建议的训练、检查、经历规范

对于需要型别等级的航空器，需提出型别等级训练规范（即最低标准的转机型训练）和差异训练规范（如适用），并提出建议的检查和经历规范。

对于不需要型别等级的航空器，可仅提出建议的机型训练规范。

6.5 建议的测试和准备

对于需要型别等级的航空器，一般需建议和准备飞行标准化委员会实施的 T5 测试，即转机型训练的评审。开展 T5 测试的准备条件如下：

(1) 按照培训需求分析流程制定了建议的训练课程提纲和训练大纲，并完成了训练课程（包括有关课件）的开发；

(2) 具备符合相应资格要求的地面理论和飞行教员，其中飞行教员应当具有相应的飞行教员等级签注和可能需要的仪表等级与仪表教员等级签注，并在相应航空器型号中积累了至少 50 小时的飞行经历；

(3) 具备相应的教学设施和模拟训练设备，其中如果使用模拟训练设备代替航空器进行飞行训练，则需要至少获得飞行标准部门颁发的过渡 C 级以上的合格证；

(4) 完成了飞行手册或飞行机组操作手册、快速检查单等运行文件的编制，并经过试飞验证；

(5) 准备了飞行训练和实践考试所需要的航空器和安全机长，并按照需要安排了飞行计划。

注：尽管 T5 测试中允许使用飞行模拟训练设备，但还需至少有一定时间的飞行训练直接使用航空器，并且实践考试应当在航空器上进行。

对于需要型别等级并计划与其它型别航空器采用差异训练、交叉机组资格和混合机队飞行的航空器，可在建议并准备 T5 测试的同时准备与其它机型差异等级测试，差异等级测试可参照本文件第 7 条第 7.5 款中关于衍生型航空器的内容。

对于不需要型别等级的航空器，尽管无需开展正式的 T5 测试，但航空器制造厂家仍可参照上述要求为 FSB 提供机型训练评估准备。

6.6 建议的结点工作计划

航空器制造厂家应当根据航空器型号的研制和准备工作进度提出配

合 FSB 评审的节点工作计划。节点工作计划建议应当至少包括如下内容：

(1) 在设计初步冻结阶段向局方提出初步的驾驶员资格计划，并介绍型号研制的节点计划；

注：对于某些制造厂家和航空器型号，为保证后续 FSB 评审的顺利进展，此阶段可能同时需要开展驾驶舱设计的规范性评审。

(2) 在首飞之前向局方介绍驾驶员资格计划根据首飞准备情况进行相应的调整，并介绍型号研制的节点计划的调整情况；

(3) 在功能和可靠性试飞之前向局方正式提交驾驶员资格计划，明确 T5 测试计划和准备情况，并介绍首架航空器交付计划；

注：此阶段可根据 T5 测试的各项准备工作分别制定节点计划。

(4) T5 测试的具体计划。

7. 衍生型航空器的驾驶员资格计划

7.1 航空器设计和运行考虑

航空器的设计和运行考虑应当补充明确衍生型航空器基本的设计特征的变化情况。

7.2 建议的型别等级

对于基本航空器型号确定了型别等级的情况，则按如下规则提出具体建议：

- (1) 与基本航空器型号建议相同的型别等级；
- (2) 建议新的型别等级。

对于基本航空器型号不需要型别等级，但衍生型航空器需要型别等级的情况，可直接提出具体的型别等级建议。

如果建议衍生型航空器仍不需要型别等级，可直接补充说明。

7.3 建议的主差异要求和运营人差异要求

对于建议采用与基本航空器型号相同型别等级的衍生型航空器，需要按照本文件第 8 段提出建议的主差异要求和运营人差异要求。

对于包括不同的构型（如客机和货机、发动机差异、选装设备和运行差异等）或计划与其它型别航空器采用差异训练、交叉机组资格和混合机队飞行的衍生型航空器，也需要按照本文件第 8 条提出建议的主差异要求和运营人差异要求。

对于上述情况以外的衍生型航空器，可直接注明此项为备用（用于有型别等级的航空器）或不适用（用于不需要型别等级的航空器）。

7.4 建议的训练、检查、经历规范

对于建议采用与基本航空器型号相同型别等级的衍生型航空器，可按照如下规则提出训练规范建议，并提出建议的检查和经历规范：

(1) 修订完善原型别等级训练规范，以包括衍生型航空器，并注明具体训练内容的适用性；

(2) 直接制定衍生型航空器的型别等级训练规范，以便从衍生型航空器获得型别等级，并补充差异训练规范。

对于建议新型别等级的衍生型航空器，直接制定衍生型航空器的型别等级训练规范和差异训练规范，并提出建议的检查和经历规范。

对于不需要型别等级的航空器，可仅提出建议的机型训练规范。

7.5 建议的测试和准备

对于建议采用与基本航空器型号相同型别等级的衍生型航空器，一般应当按照如下的规则建议飞行标准化委员会的测试：

(1) 对于预期主差异要求为 B 级或以下的情况，可建议 T1 测试，并更新培训需求分析流程，按需要完成建议的训练课程提纲和对应的课程（一般为针对 B 级差异需要的熟悉性训练）；

(2) 对于预期主差异要求超过 B 级的情况，可直接建议 T2 测试和 T3 测试。对于采用直接制定衍生型航空器的型别等级训练规范的情况，还应当提出 T5 测试建议。

T2 测试的准备条件如下：

(1) 为局方飞行标准化委员会恢复或获得基本航空器飞行资格的计划；

(2) 准备了测试所需要的航空器和安全机长，并按照需要安排了飞行计划。

T3 测试的准备条件如下：

(1) 按照培训需求分析流程完成了建议的差异训练课程提纲和对应的课件；

(2) 具备符合相应资格要求的地面理论和飞行教员；

(3) 具备相应的教学设施和模拟训练设备；

(4) 完成了飞行手册或飞行机组操作手册、快速检查单等运行文件的编制，并经过试飞验证；

(5) 准备了实践考试所需要的航空器，并按照需要安排了飞行计划。

注：尽管 T3 测试中允许使用飞行模拟训练设备，但实践考试应当在航空器上进行。

T5 测试的准备条件同本文件第 6.5 段的相应内容。

对于不需要型别等级的航空器，尽管无需开展正式的 T5 测试，但航空器制造厂家可参照上述要求为 FSB 提供机型训练评估准备。

7.6 建议的结点工作计划

航空器制造厂家应当根据衍生型航空器型号的研制和准备工作进度提出配合 FSB 评审的结点工作计划。结点工作计划建议应当至少包括如下内容：

(1) 在设计初步冻结阶段向局方提出初步的驾驶员资格计划，并介

绍研制的节点计划；

(2) 在首飞之前向局方介绍驾驶员资格计划，根据首飞准备情况进行相应的调整，并介绍型号研制的节点计划的调整情况；

(3) 在功能和可靠性试飞之前向局方正式提交驾驶员资格计划，明确测试计划和准备情况，并介绍首架航空器交付计划；

注：此阶段可根据具体的测试及其准备工作分别制定节点计划。

(4) 测试的具体计划。

8. 主差异要求和运营人差异要求

8.1 主差异要求

主差异要求应当基于运营人差异要求制定，并选取运营人差异要求中训练、检查和新近经历要求中差异最大的等级。如有选装设计或设备时，应当以备注的方式注明，并指明可能因设备选装不同而造成的不同等级的主差异要求。

主差异要求的样例见本文件附录 2。

8.2 运营人差异要求

运营人差异要求应当包括设计、系统、机动飞行三部分内容，并且应当从飞行特性和飞行程序差异的角度来具体分析训练、检查和新近经历差异的等级。其中飞行特性差异包括飞行机组可感知的操纵品质和性能特性两方面。

运营人差异要求的设计部分应当至少包括（但不限于）与飞机运行有关的以下部分主要差异：

- (1) 总体设计；
- (2) 尺寸；
- (3) 驾驶舱；

- (4) 客舱；
- (5) 货舱；
- (6) 飞行操纵；
- (7) 动力装置；
- (8) 重量限制；
- (9) 重心限制；
- (10) 最小操纵速度限制。

运营人差异要求的系统部分应当至少包括与驾驶员训练有关各个系统。系统部分差异应当按照 ATA 章节排列，并按以下几方面具体描述：

- (1) 设计和布局；
- (2) 操纵和指示；
- (3) 限制和参数。

运营人差异要求的机动飞行部分应当至少包括正常、非正常和应急操纵程序的对比。

运营人差异要求的样例见本文件附录 3。

8.3 训练差异等级确定原则

运营人差异要求各项的训练差异等级确定原则如下：

- (1) 对于设计、系统和机动飞行的正常程序部分：
 - a. 如果可通过手册、通告或介绍材料自学即能达到训练要求，可定为 A 级差异；
 - b. 如果需至少通过 CBT、录像或教员授课才能达到训练要求，可定为 B 级差异；
 - c. 如果需至少通过交互式计算机辅助训练设备、4 或 5 级飞行训练器 (FTD) 的系统训练才能达到训练要求，可定为 C 级差异；
 - d. 如果需至少通过 6 级飞行训练器、A 或 B 级飞行模拟机 (FFS) 的机动飞行训练才能达到训练要求，可定为 D 级差异；

e. 如果需至少通过 C、D 级飞行模拟机 (FFS) 或航空器训练才能达到训练要求, 可定为 E 级差异。

(2) 对于机动飞行的非正常/应急程序部分:

a. 如仅体现在程序差异, 但在认知、机组负荷、操纵品质和机动特性没有体现的差异, 可定为 B 级差异。

b. 如在认知上体现差异, 但在机组负荷、操纵品质和机动特性没有体现的差异, 可定为 C 级差异。

c. 如在程序、认知和机组负荷上都体现差异, 但在操纵品质和机动特性没有体现的差异, 可定为 D 级差异。

d. 如在程序、认知、操纵品质和机动特性上都体现差异, 不管机组负荷有没有体现差异, 都应当定为 E 级差异。

8.4 检查差异等级确定原则

运营人差异要求各项目中的检查差异等级确定原则如下:

(1) 对于训练后无需检查的, 可定为 A 级检查;

(2) 对于训练后只需对特定训练科目和系统的掌握情况进行检查的, 可定为 B 级检查;

(3) 对于训练后需要使用满足 C 级差异训练要求的适用设备进行部分熟练检查的 (通常仅需使用 4 或 5 级飞行模拟训练设备), 可定为 C 级检查;

(4) 对于训练后需要针对相关航空器 (即衍生型航空器) 进行部分熟练检查的 (通常仅需要使用 6 级飞行训练器或 A、B 级飞行模拟机), 可定为 D 级检查;

(5) 对于需要使用 C 或 D 级飞行模拟机或航空器进行完整熟练检查的, 可定为 E 级检查。

8.5 新近经历差异等级确定原则

运营人差异要求各项目的最近经历差异等级确定原则如下：

- (1) 在每个相关航空器之间无需附加最近经历要求的，可定为 A 级；
- (2) 可通过自学理论知识建立最近经历的，可定为 B 级；
- (3) 对特定系统或程序[LZ1]有要求，与知识和技能要求都有关的，可定为 C 级；
- (4) 对特定机动动作有要求，与实时完成航空器操纵任务所需知识和技能有关的，可定为 D 级；
- (5) 对安全运行必需的系统、程序或机动动作有要求，需在 C、D 级飞行模拟机或航空器建立经历（如与满足起飞着陆近期经历要求有关的系统的使用）的，可定为 E 级。

运营人差异要求编制的格式参见附录 3。型号合格证申请人可增加各部分的栏目（但不可减少），不适用或没有差异的亦应当注明。

9. 训练、检查、经历规范

型别等级训练和差异训练规范应当至少明确进入条件、地面训练时间要求、飞行训练时间要求和训练中需特别关注的方面，并指明具体的训练课程提纲。

检查一般按照 CCAR-61 部执照管理规章和 CCAR-91、135、121 部等运行规章中的有关规定来实施。其中 CCAR-61 部中的有关规定为最低要求，在操纵特定型号航空器从事特定类型运行时，如果与之对应的运行规章对驾驶员资格检查有更高要求或附加要求时，则还应按照运行规章的要求实施。当相关航空器之间存在检查差异时，应明确提出是否可以相互替代的建议，如不能替代，则应指明具体的检查规范。

最近经历规范一般按照具体的运行规章执行。如可能涉及不同的构型或其他型别航空器混合运行的情况，则需进一步明确提出是否可以相

互替代的建议，并按需要提出具体的建议方案。

注：需用户选择的特殊设备和运行的训练规范建议可以以单独训练模块或融入整体的训练规范并注明适用性的方式，但检查和经历规范需单独明确。

10. 其他涉及驾驶员资格计划修订的情况

当航空器制造厂家对已有航空器和衍生型航空器计划修订相应的检查和经历规范时，也可对驾驶员资格计划提出相应的修订建议，并提请局方飞行标准化委员会评审。具体包括如下情况：

(1) 针对检查规范的修订：适用于基本航空器与衍生型航空器或其他航空器的检查可以相互替代的情况，需要建议飞行标准化委员会实施 T4 测试并进行相应的准备。

(2) 针对新近经历规范的修订：适用于基本航空器与衍生型航空器或其他航空器的新近经历可以相互替代的情况，需要建议飞行标准化委员会实施 T6 测试并进行相应的准备。

T4 和 T6 测试的准备条件如下：

(1) 为局方飞行标准化委员会恢复或获得基本航空器飞行资格的计划；

(2) 准备了测试所需要的航空器和安全机长，并按照需要安排了飞行计划。

附录 1. 驾驶员资格计划样例

[制造厂家标志图案]

[制造厂家名称]

驾驶员资格计划

[适用的航空器型号]

[文件编号]

[版次和日期]

目 录

出版控制页

有效页清单

修订记录

1. 适用性
2. 航空器设计考虑
3. 建议的型别等级
4. 建议的主差异要求
5. 建议的运营人差异要求
6. 建议的测试和准备
7. 结点工作计划
8. 责任人员
9. 附录清单

附录 2. 主差异要求表格样例

主差异要求 (MDR) 表

		基本型航空器		
		AA-100	AA-200	AA-200F
差异航空器	AA-100	--	C/C/C	C/C/C
	AA-200	C/C/C	--	B/A/A
	AA-200F	C/C/C	B/A/A	--

附录 3. 运营人差异要求样例

1. 设计部分

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
1	总体						
2	尺寸						
3	驾驶舱						
4	客舱						
5	货舱						
6	飞行操纵						
7	动力装置						
8	限制：重量						
9	限制：重心						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
10	限制： 最小操纵速度						
11	限制：其他						

2. 系统部分

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
ATA-21 空调系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-22 自动飞行系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-23 通讯系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-24	1	设计：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
电源系统	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-25 设备/设施	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-26 防火系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-27 飞行操纵系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
ATA-28 燃油系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-29 液压系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-30 防冰和排雨系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-31 指示和记录系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
	3	限制和参数：					
ATA-32 起落架系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-33 灯光系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-34 导航系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-35	1	设计：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
氧气系统	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-36 气动系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-37 真空/压力系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-38 污水和废弃物 处理系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
ATA-39 电器/电子部件 和多功能组件	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-41 水压载平衡系 统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-45 中央维护系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-46 信息系统	1	设计：					
	2	操纵和指示：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
	3	限制和参数：					
ATA-49 辅助动力装置	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-52 舱门	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
ATA-54 短舱/吊架	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					
	3	限制和参数：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级			
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历	
ATA-56 窗户和风挡	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-61 螺旋桨	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-62 旋翼	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级			
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历	
	3	限制和参数：						
ATA-63 旋翼驱动	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-64 尾桨	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-65 尾桨驱动	1	设计：						
	2	操纵和指示：						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级			
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历	
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-66 可折叠桨叶/吊架	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-67 旋翼的飞行控制	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-71	1	设计：						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级			
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历	
动力装置（组件）	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-72 发动机	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-73 发动机燃油和 控制	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级			
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历	
ATA-74 点火	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-75 引气	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-76 发动机控制	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级			
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历	
	3	限制和参数：						
ATA-77 发动机指示	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-78 发动机排气	1	设计：						
	2	操纵和指示：						
	3	限制和参数：						
	3	限制和参数：						
ATA-79 发动机滑油	1	设计：						
	2	操纵和指示：						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
	3	限制和参数：					
	3	限制和参数：					
ATA-80 起动	1	设计：					
	2	操纵和指示：					
	3	限制和参数：					

3. 机动飞行部分

(1) 正常程序

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
1	准备 目视检查						
2	准备 飞行前准备和 飞行计划						
3	发动机启动						
4	推出						
5	滑行						
6	起飞检查						
7	正常起飞						
8	侧风起飞						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
9	最大重量起飞						
10	爬升						
11	巡航						
12	下降						
13	正常进近						
14	目视进近						
15	盘旋进近						
16	ILS 进近						
17	非精密进近						
18	可视地面区段 正常着陆						
19	可视地面区段						

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
	侧风着陆						
20	可视地面区段 超重着陆						
21	复飞						
22	中断着陆						
23	中断进近						
24	着陆后检查						
25	停机和关车						

(2) 非正常/应急程序

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
1	中断起飞	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
2	V1 后发动机故障	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
3	多发停车着陆	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
4	襟翼卡阻着陆	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
5	自动飞行控制	程序：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
	面板故障	认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
6	自动飞行管理系统 1+2 失效	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
7	应急电源构型 (状态)	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
8	发动机失火	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
9	排烟排雾	程序： 认知：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
		机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
10	飞行操纵备用 法则	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
11	飞行操纵直接 法则	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
12	燃油泄露	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
13	液压多系统压 力低	程序： 认知： 机组负荷：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
		操纵品质和机动特性：					
14	风切变	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
15	近地警告	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
16	不可靠速度	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
17	空中发动机失效 (琥珀色警戒)	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
18	一台发动机不工作进近和复飞	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
19	全发熄火	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
20	发动机失速	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
21	发动机转速超限	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
22	发动机滑油压	程序：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
	力低 (红色警告)	认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
23	应急撤离	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
24	紧急下降	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
25	机上爆炸物	程序： 认知： 机组负荷： 操纵品质和机动特性：					
26	迫降/水上迫降	程序： 认知：					

基本航空器： 相关航空器：					差异等级		
编号	设计	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查	近期经历
		机组负荷： 操纵品质和机动特性：					