# 附件A 定义

**运行合格证：**是指批准运营人从事特定航空运行种类的行政许可证件。

**运行规范：**是指合格证持有人应当遵守的，与行使运行合格证权利相关的批准、条件和限制等规范。

**定期载客运行：**是指航空承运人或者运营人以取酬或者出租为目的，通过本人或者其代理人以广告或者其他形式提前向公众公布的，包括起飞地点、起飞时间、到达地点和到达时间在内的任何载客运行。

**小型商业运输和空中游览运营人：**是指使用本规则第135.3条规定的民用航空器并从事本规则第135.23条规定的飞行和运行种类的运营人。

**长途空中游览飞行：**是指使用除初级类飞机、滑翔机以及局方规定的某些特定型号航空器以外的小型航空器，实施起降点距离大于40千米的以观光游览为目的的飞行活动。

**短途空中游览飞行：**是指使用除初级类飞机、滑翔机以及局方规定的某些特定型号航空器以外的航空器，从事本规则第135.23条(5)项规定的飞行活动。

**豁免**：对于规章中没有明确允许偏离的条款，合格证持有人在提出恰当的理由、相应的安全措施并证明这些安全措施能保证同等安全水平的情况下，经民航局批准，可以不执行相应的规章条款，而执行民航局在作出此项批准时所列的规定、条件或者限制。豁免是遵守规章的一种替代做法，遵守所颁发的豁免及其条件和限制，就是遵守规章。

**湿租**：是指按照租赁协议，承租人租赁飞机时携带出租人一名或者多名机组成员的租赁。

**运行控制**：为了航空器的安全和飞行的正常与效率，对某次飞行的起始、继续、改航或者终止行使职权。

**运行基地：**设立在不同于合格证持有人主运行基地的地点，具有飞行运行或者适航维修，或者两者兼有的运行资源和能力，且连续6个日历月内定期载客运行达到10班，非定期或者全货机运行达到15班的基地。

**低能见度运行：**是指跑道视程小于550米或者决断高低于60米（200英尺）情况下进近的运行，或者在跑道视程小于400米情况下起飞的运行。

**恶劣环境条件：**是指存在以下因素的环境条件：

(a)由于地面和周边环境原因无法实施安全迫降。

(b)直升机乘员不能得到适当的保护，以免受到恶劣天气的影响。

(c)未能提供与预期风险相适应的搜寻与援救响应能力。

(d)威胁地面上的人员或者财产安全的风险超出可接受程度。

**人口稠密区：**就城镇或者居民区而言，大量用于居住、商业或者娱乐目的的任何地区。

**起飞后限定点（DPATO）**：指起飞和起始爬升阶段之内的一个点，在此点之前直升机一台发动机不工作不能保证继续安全飞行，可能需要迫降。限定点只适用于以2级性能运行的直升机。

**着陆前限定点（DPBL）：**指进近和着陆阶段之内的一个点，在该点之后直升机一台发动机不工作时不能保证继续安全飞行，可能需要迫降。限定点只适用于以2级性能运行的直升机。

**值勤期：**是指机组成员在接受合格证持有人安排的飞行任务后，从为了完成该次任务而到指定地点报到时刻开始（不包括从居住地或者驻地到报到地点所用的地面时间），到解除任务时刻为止的连续时间段。在一个值勤期内，当发生运行延误时，如机组成员能在有睡眠条件的场所得到休息，则该休息时间可以不计入该值勤期的值勤时间内。

**休息期：**是指从机组成员到达休息地点起，到为执行下一次任务离开休息地点为止的连续时间段，在该段时间内，合格证持有人不得为该员安排任何工作和给予任何干扰。为了完成指派的飞行任务往来于休息地点和值勤地点的时间不得计入休息期。

**运行延误：**是指由于出现恶劣的气象条件、航空器设备故障、空中交通不畅等客观情况而导致的延误。

 **机组成员的飞行时间：**是指机组成员在航空器飞行期间的值勤时间，包括在座飞行时间（飞行经历时间）和不在座飞行时间。

**新雇员训练**：是指合格证持有人新雇佣的人员，或者已雇佣但没有在机组成员岗位上工作过的人员，在进入机组成员岗位之前所需进行的训练。新雇员训练包括基础理论教育和针对特定机型和岗位的训练。

**初始增加型别等级训练**：未曾在具有型别等级航空器的相同职务上经审定合格并服务过的机组成员需要进行的增加型别等级训练。

**转机型训练**：曾在不同型别航空器的相同职务上经审定合格并服务过的机组成员需要进行的改飞机型训练。

**升级训练**：已在某一特定型别的航空器上经审定合格并担任副驾驶的机组成员，在该型别航空器上担任机长之前需要进行的训练。

**定期复训**：是指已取得资格的机组成员，为了保持其资格和技术熟练水平，在规定的期限内按照规定的内容所进行的训练。

**重新获得资格训练**：已在特定航空器型别和特定工作岗位上经审定合格，但因某种原因失去资格的机组成员，为恢复这一资格所应当进行的训练。

**差异训练**：对于已在相同级别等级或者某一特定型别的航空器上经审定合格并服务过的机组成员，当局方认为其使用的同级别等级不同型号航空器或者同型别航空器与原航空器在性能、设备或者操作程序等方面存在差异，需要进行补充性训练时应当完成的训练。

**非精密进近：**使用全向信标（VOR）、导航台（NDB）或者航向台（LLZ）（仪表着陆系统下滑台不工作）等地面导航设施，只提供方位引导，不具备下滑引导的进近。

**精密进近：** 使用精确方位和垂直引导，并根据不同的运行类型规定相应最低标准的仪表进近，包括仪表着陆系统（ILS）和精密进近雷达（PAR）等。

**决断高度/高（DA/DH）：**精密进近中，如不能建立继续进近所必需的目视参考，则应当开始复飞的特定高度或者高。

**最低下降高度/高（MDA/MDH）：**在非精密进近或者盘旋进近中，如不能建立必需的目视参考，则不能继续下降的特定高度或者高。

**机场运行最低标准**：指机场用于起飞和着陆时的条件限制。对于起飞，用能见度或者跑道视程以及云高（需要时）来表示。对于精密进近和着陆运行中的着陆，用与相应运行类型对应的能见度或者跑道视程，以及决断高度/高（DA/DH）来表示。对于非精密进近和着陆运行中的着陆，用能见度或者跑道视程、最低下降高度/高（MDA/MDH）以及云高（需要时）来表示。

**备降机场**：当航空器不能或者不宜飞往预定着陆机场或者在该机场着陆时可以飞往的另一个机场。备降机场包括起飞备降机场、航路备降机场和目的地备降机场。

**起飞备降机场**：当航空器在起飞后较短时间内需要着陆而又不能使用原起飞机场时，用以进行着陆的备降机场。

**航路备降机场**：当航空器在航路中遇到不正常或者紧急情况后，用以进行着陆的备降机场。

**目的地备降机场**：当航空器不能或者不宜在预定着陆机场着陆时可以飞往着陆的备降机场。

**孤立机场：**是指没有合适目的地备降机场的目的地机场。

**主最低设备清单(MMEL)**：局方确定在特定运行条件下可以不工作并且仍能保持可以接受的安全水平的设备清单。主最低设备清单包含这些设备不工作时航空器运行的条件、限制和程序，是运营人制定各自最低设备清单的依据。

**最低设备清单(MEL)：**运营人依据主最低设备清单并考虑到各航空器的构型、运行程序和条件为其运行所编制的设备清单。最低设备清单经局方批准后，允许航空器在规定条件下，所列设备不工作时继续运行。最低设备清单应当遵守相应航空器型号的主最低设备清单，或者比其更为严格。

**最大商载**：

(a)对于在局方批准的技术文件中列出最大无燃油重量的航空器，用最大无燃油重量减去空重、适用的航空器携带设备的重量和运行载重（包括最少机组、餐饮及与餐饮有关的补给和设备，不包括可用燃油和滑油）。

(b)对于其他航空器，用审定的最大起飞重量减去空重、适用的航空器携带设备的重量和运行载重（包括最少燃油、滑油和机组重量）。机组、滑油和燃油的重量计算如下：

(1)机组－对于局方认可的每名机组成员（含随身携带行李）：

(i)男性飞行机组－82公斤。

(ii)女性飞行机组－64公斤。

(iii)男性客舱乘务员－82公斤。

(iv)女性客舱乘务员－59公斤。

(2)滑油－157公斤或者根据航空器型别证书中列出的滑油容量计算出的数据。

(3)燃油－按照涉及民航管理的规章要求实施飞行所需的最低燃油重量。

**跑道有效长度：**指飞机在着陆时跑道进近端的超障面与跑道中心线的交点至跑道最远端的距离。

**超障面：**指与水平面成1：20的斜率从跑道向上倾斜，并与跑道周围规定区域内的所有障碍物相切或者越过其上的平面。

**可用加速停止距离（ASDA）**：指起飞滑跑可用的长度，如有停止道则再加上其长度。

**机场：**指拟全部或者部分供航空器进场、离场和地面活动使用的陆上或者水上的一个划定区域（包括所有建筑物、设施和设备）。