



关于通用航空飞行前实施风险评估的建议

一、目的

本文件提供一种风险评估方式，可在通用航空飞行前的直接准备阶段使用，作为建议性的辅助手段，可为飞行员主动识别可能的危险并提高警惕性。

二、说明

1. 每一次飞行任务都存在一定程度的风险。机组成员（特别是机长）和航务人员（特别是履行协助放行职责的人员）冷静客观的评价任务，在起飞前清晰的识别风险程度，对提高飞行安全有重要帮助。

2. 本文件提供一套可量化的飞行前风险评估模型，使风险评估更有操作性，各运营人可以直接使用。也可以根据自身运营类型、环境、使用的飞机、机组人员资历训练水平和整体运营经验等因素，自主增减项目，调整风险权重，个性化设计适用于自身的可接受风险水平模型。

3. 风险评估的实施不能保证绝对安全的飞行——安全最终是机组成员（特别是机长）和航务人员（特别是履行协助放行职责的人员）的责任。飞行前风险评估的作用，是帮助运行人员做出合理的放行决策。

4. 运营人在飞行任务的风险评估结果为“高风险”时，建议设法采取措施降低风险值，或暂缓运行，乃至取消运行。如不得已要实施运行，应认真复查，确系任务合法合规后，特别谨慎的实施运行。

5. 华东通用航空服务中心开发了手机 App “飞行助手”，方便用户随时进行飞行任务风险评估。

请访问“平安通航”网站（www.safetyGA.com）了解该 App 详细情况，或通过华为、小米、苹果 App Store 等应用商店查询下载。

欢迎用户对本文件所列风险评估模型建议稿和我中心开发的 App 提出意见和建议，我们将不断听取各方意见，修订并完善我们的产品和服务。

三、风险评估模型建议稿

第一步：针对一次飞行任务，可以根据飞行直接准备中确定的条件，对比以下评估项，并累计对应的风险值。

	风险值
1. 飞行员	
(1) 在本次执飞机型上的经历时间少于 50 小时（航电构型不一致也算）	5
(2) 在过去 90 天内经历时间小于 15 小时	3
(3) 预计飞行发生在一般行政工作时段外	4
(4) 昨日睡眠时间少于 8 小时	5
(5) 过去 90 天内接受过带飞（训练）	-1
(6) 过去 6 个月内通过至少一次熟练检查	-3
(7) 仪表等级当前合格有效	-3
2. 飞行运行条件	
(1) 预计包含黄昏或夜间	5
(2) 机场地面风大于 30knts	4
(3) 机场侧风大于 15knts	4
(4) 机场为山区机场，运行中含低高度穿越山区	4
3. 机场条件	
(1) 不能为本次起飞和/或进近提供管制服务	5
(2) 跑道长度小于 1000 米	3
(3) 跑道预计为湿跑道或更差，跑道为草地跑道或更差	3
(4) 预计起飞或进近航迹附近存在超净空障碍物	3
(5) 目的地机场标高大于 1524 米（5000ft）	3
4. VFR 飞行	
(1) 机场云底高（BKN 或更差）低于 300 米	2
(2) 机场能见度低于 5000 米	2
(3) 目的地机场不提供航空气象报告	4
(4) 本次任务的次日飞行计划已经获得批准	-2
(5) 本次任务有航务人员协助放行	-2
(6) 预计飞行全程在空管单位监视范围内	-3
5. IFR 飞行	
(1) 机场云底高（BKN 或更差）低于 300 米	2
(2) 机场能见度低于 3200 米	2
(3) 目的地机场不提供航空气象报告	4
6. 目的地机场最佳进近条件	
(1) 精密进近（带垂直引导）	-2
(2) 非精密进近（带水平指引）	3
(3) 仅支持目视盘旋进近（IFR 条件下）	4
(4) 仅支持目视盘旋进近（VFR 条件下）	7

第二步：根据本次任务的情况和机长的资历，使用下表找出风险总值对应的风险水平，并再次研判任务的可执行性。

本次飞机是否含 VFR 飞行？	机长在本机型的经历时间？	超低风险	低风险	中风险	高风险
含 VFR	小于 100 小时	<5	5 to 15	15 to 20	> 20
含 VFR	小于 100 小时	<15	15 to 20	20 to 25	>25
IFR（不含 VFR）	大于 100 小时	<20	20 to 25	25 to 30	>30
IFR（不含 VFR）	大于 100 小时	<25	25 to 30	30 to 35	>35