

航空器驾驶员指南系列咨询通告口试题目 (R3)				
序号	题型	出题依据	题目	参考答案
91.16.1	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件一：定义和缩写	低能见度起飞（LVT0, Low visibility take-off）：是指RVR低于什么值时的起飞？	RVR低于400米时的起飞
91.16.2	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件一：定义和缩写：一. (18)	运行涉及到高度时，我们经常使用平均海平面，机场标高，入口标高等参考基准。请问MDA是以什么基准？	MDA 以平均海平面为基准
91.16.3	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件一：定义和缩写：一. (18)	运行涉及到高度时，我们经常使用平均海平面，机场标高，入口标高等参考基准。请问MDH是以什么基准？	MDH 以机场标高为基准，如果入口标高在机场标高之下 2 米以上，则以入口标高为基准。盘旋进近的 MDH 是以机场标高为基准。
91.16.4	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件一：定义和缩写：一. (6)	运行涉及到高度时，我们经常使用平均海平面，机场标高，入口标高等高度参考基准。请问DA是以什么基准？	DA 以平均海平面为基准
91.16.5	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件一：定义和缩写：一. (6)	运行涉及到高度时，我们经常使用平均海平面，机场标高，入口标高等参考基准。请问DH是以什么基准？	DH 以入口标高为基准。
91.16.6	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2.2 跑道灯光	当我们从着陆跑道入口看时，跑道中线灯为白色。请问跑道最后的3000英尺到跑道末端，中线灯的颜色如何变化？	跑道最后 3000 英尺：接下来的 2000 英尺白灯开始和红灯交替；在跑道最后1000 英尺，所有跑道中线灯都为红色。
91.16.7	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2.2 跑道灯光	当你在落地滑跑过程中看到第一个红色中线灯，说明距跑道头大约还有多远？	落地滑跑过程中看到第一个红色中线灯说明距跑道头约900米
91.16.8	简答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：5.3.6 近期经历	低能见运行机组成员近期经历中，要求在连续的多少个日历日中，在飞机或模拟机上完成多少次自动进近（如可行，包括自动着陆）？	应满足在任意连续90个日历日中，在飞机或模拟机上完成3次自动进近（如可行，包括自动着陆）
91.16.9	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2.2 跑道灯光	我们经常在许多机场看到接地区灯光（TDZL）。接地区灯光是从着陆跑道入口后100 英尺（30 米）处开始延伸的，请问你知道它延伸至到跑道的什么位置？	接地区灯光从着陆跑道入口后 100 英尺（30 米）处开始，延伸至跑道入口后 3000 英尺（900 米），或至跑道中点，取较短者。
91.16.10	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2、助航灯光	典型的全天候运行机场灯光设备中包括障碍物和跑道末端灯、跑道入口灯和滑行道中线灯、跑道边灯和进近灯、滑行道边灯、中间等待位置灯。作为机组，你知道它们分别是什么颜色的？	障碍物和跑道末端灯：红色 跑道入口灯和滑行道中线灯：绿色 跑道边灯和进近灯：白色 滑行道边灯：蓝色 中间等待灯：黄色
91.16.11	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件四：I 类和 II 类进近的天气最低标准的航空器批准标准和持续适航要求：2.3. II 类机载设备	我们进行 II 类运行，对自动油门有要求吗？	对于 II 类运行，除非局方另行批准，否则应当提供自动油门
91.16.12	简答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：5.3.6 近期经历	作为机组，你知道实施 II 类进近的近期经历要求吗？	机组成员应满足在任意连续90个日历日中，在飞机或模拟机上完成3次自动进近（如可行，包括自动着陆）

91. 16. 13	简答题	AC-91-FS-2012-16 机组：4. 4. 3. 4 MDA的使用	应用CDFA技术，当我们复飞时，我们可以在MAPt点之前开始转弯机动吗？	不允许，任何复飞过程中的转弯机动不允许早于MAPt
91. 16. 14	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2. 1 滑行道灯	当我们在Ⅱ类天气条件下滑入滑出精密进近跑道的滑行道，需要中线灯吗？	在Ⅱ类和Ⅲ类天气条件下滑入滑出精密进近跑道的滑行道，必须装有中线灯。
91. 16. 15	简答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：5. 3. 2 飞行训练要求和熟练性	今天，浦东机场因低能见度正在实施Ⅱ类运行。你作为机长，已经完成低能见度运行训练课程；你的副驾驶没有完成低能见度运行训练课程。你可以在浦东机场实施Ⅱ类运行吗？	不允许。在被批准实施真实条件下的Ⅱ类或Ⅲ类的最低标准运行之前，机长和副驾驶均需接受运营人的低能见度运行训练课程。
91. 16. 16	简答题	AC-91-FS-2012-16 演示数据的收集和分析：6. 7. 2	在使用经过批准的设备进行Ⅱ类或Ⅲ类进近时，若提供了着陆系统信号保护，却发生了进近失败的情况，你需要将情况完整记录在案。请问，该记录时间至少保存多久？	该记录时间至少保存12个日历月。
91. 16. 17	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件一：定义和缩写	作为机长，你知道Ⅰ类运行（CATⅠ）的运行标准中VIS和RVR的要求是多少？	Ⅰ类运行（CATⅠ）：VIS 不小于 800 米或RVR 不小于 550 米；
91. 16. 18	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2. 1 滑行道灯	在Ⅱ类天气条件下滑入出精密进近跑道，必须装有必须装有中线灯。LLZ 敏感区内的滑行道中线灯是由黄-绿交替的颜色，它告诉飞行员什么作用什么？	LLZ 敏感区内的滑行道中线灯必须由黄-绿交替的颜色标识，向告诉正在脱离跑道的飞行员：他们仍然在 LLZ 敏感区内。
91. 16. 19	简答题	AC-91-FS-2012-16 二类机载设备：2. 3. 1. 标准Ⅱ类最低标准	标准Ⅱ类进近的最低标准是：决断高为距地面多少英尺，跑道视程不低于多少英尺？	决断高为距地面100英尺，跑道视程不低于350米(1200英尺)。
91. 16. 20	简答题	AC-91-FS-2012-16 附件四：Ⅰ类和Ⅱ类进近的天气最低标准的航空器批准标准和持续适航要求：2. 3. Ⅱ类机载设备	今天，浦东机场因低能见度正在实施Ⅱ类运行。你和副驾驶都具备Ⅱ类运行资格及近期经历要求。进近中，副驾驶的无线电高度表故障了，你可以继续在浦东机场实施Ⅱ类运行吗？为什么？	不允许。 Ⅱ类运行要求配：每个驾驶员的无线电高度表显示
91. 16. 21	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：5. 3. 3 飞行训练要求和熟练性	某天某机组执行广州-浦东航班，机型A320航班被正常放行，飞行1小时后由于天气原因浦东启动Ⅱ类运行，并由管制通报机组浦东二类运行并了解机组资格。该航班机长经历时间5000小时，A320机型经历500小时已接受运营人的Ⅱ类运行训练课程并完成 4 小时高级模拟机的训练，经局方检查合格，且机长满足Ⅱ类运行近期经历要求。该航班副驾驶曾经飞过B737经历100小时，B777经历1000小时并已接受运营人的Ⅱ类运行训练课程并完成 4 小时高级模拟机的训练，经局方检查合格，现改装A320经历时间100小时。请问他们能否执行Ⅱ类运行？为什么？	该机组不具备Ⅱ类运行资格。 应为实施Ⅱ类和Ⅲ类运行的副驾驶至少需要300 小时本型别上副驾驶经历。同时副驾驶未完成针对特定机型和使用的运行程序应采用相对应的训练课程。
91. 16. 22	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2. 1 滑行道灯	某天某机组执行北京-首尔航班，该套组均具备Ⅱ类运行资格，满足近期经历要求，首尔机场当天执行Ⅱ类运行，机组完成Ⅱ类落地后，何时可向 ATC报告“脱离跑道”？	LLZ 敏感区内的滑行道中线灯必须由黄-绿交替的颜色标识，向脱离跑道的飞行员指示他们仍然在 LLZ 敏感区内。当航空器脱离 LLZ 敏感区，灯光变为“全绿”。在该点，飞行员可以向 ATC报告“脱离跑道”

91. 16. 23	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：2. 2 跑道灯光	某天某机组在执行Ⅱ类运行落地滑跑时突遇刹车失效，请问该机组能否通过跑道灯光系统判断跑道的剩余距离？请简述判断方法。	可参考跑道边灯： 前段为白色。仪表跑道的最后 2000 英尺（600 米）或跑道一半长度（取较短者），边灯为黄灯。提醒飞行员剩余跑道的长度。 可参考跑道中线灯： 安装在精密进近跑道上的跑道中线灯有助于恶劣天气条件下着陆。当从着陆跑道入口看时，跑道中线灯为白色，直至：跑道最后 3000 英尺。在接下来的 2000 英尺白灯开始和红灯交替，在跑道最后1000 英尺，所有跑道中线灯都为红色
91. 16. 24	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 附件四：Ⅰ类和Ⅱ类进近的天气最低标准的航空器批准标准和持续适航要求：2. 3. Ⅱ类机载设备	某机组执行广州-北京航班，北京机场Ⅱ类运行，在雷雨绕飞过程中，由于恶劣天气的影响，造成风挡雨刷故障，请问该机组能否继续在北京机场继续实施Ⅱ类运行。为什么？	不能：Ⅱ类运行要求为每个驾驶员提供排雨设备（如，风档雨刷、引气）。
91. 16. 25	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：1. 1 滑行引导标记牌 AC-91-FS-2012-16 附件二：地面设施相关知识：3. 3 ILS 敏感区和临界区	北京机场实行Ⅱ类运行，机组在地面滑行过程中，由于疏忽穿过了指定的滑行道口，此时在其左侧正切处看到黑底黄字有边框无箭头的ILS标记牌，请问该机组无指令的情况下是否能继续滑行？为什么？	不允许。 位置标记牌：这些标记牌为黑底黄字，有黄色边框，无箭头。用于识别滑行道、跑道位置、跑道边线或仪表着陆系统（ILS）临界区。 实施Ⅱ类和Ⅲ类进近时，在 ILS 工作期间，ILS 临界区应拒绝航向信标和下滑信标天线附近的车辆（包括航空器）进入。ILS 敏感区应控制停放或者移动的车辆（包括航空器）
91. 16. 26	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 附件三：运营人批准过程中的注意事项：2. 对基于Ⅱ类和Ⅲ类发动机失效运行的相关要求	某机组执行广州-浦东航班，浦东机场因天气Ⅱ类运行。进近过程中出现一台发动失效，机组成员没有取得实施发动机失效Ⅱ类或Ⅲ类进近的授权，那么该套机组应该怎样决断？	机组成员没有取得实施发动机失效Ⅱ类或Ⅲ类进近的授权，不论处在任何飞行阶段，当发动机发生故障时，驾驶员只有依据应急情况下的权力方可继续实施进近和着陆
91. 16. 27	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：5. 3. 6 近期经历	某机组执行广州-浦东航班，在下降过程中由于平流雾浦东Ⅱ类运行，该机组机长在三月前进行Ⅱ类复训，而该复训后的90个日历日内由于工作原因仅执行了三次航班任务也无模拟机飞行，且无自动落地和自动进近记录，副驾驶具备Ⅱ类运行资格及近期经历要求。请问该机组能否在浦东执行Ⅱ类运行？为什么？	不能。 该机长不满足Ⅱ类运行近期经历要求，机组实施Ⅱ类和Ⅲ类运行的近期经历要求：机组成员应满足在任意连续90个日历日中，在飞机或模拟机上完成3次自动进近（如可行，包括自动着陆）
91. 16. 28	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 航空器运营人全天候运行要求：4. 4. 1. b)	某日某机场能见度较低，塔台收到的仪表所报告的RVR大于起飞标准，指令机组可以起飞。你作为机长在跑道头通过目测，发现RVR没达到起飞标准，这个时候你该怎么决断？为什么？	不允许起飞。 当观测到的跑道起飞方向的能见度或跑道视程低于规定的起飞最低标准时，机长不可以起飞。
91. 16. 29	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：6. 10	依据其《运行规范》和国际民航组织《全天候运行手册》，你作为机长可以在境外机场实施Ⅱ类最低标准。但当地的最低标准比国内的低，你该怎么决断？	国内运营人在境外机场实施Ⅱ类、Ⅲ类运行，必须遵守机场所在国或地区民航主管当局的相关规定。

91. 16. 30	情境问答题	AC-91-FS-2012-16 机组资格和训练要求：5. 3. 3 飞行训练要求和熟练性	某天某机组执行北京-首尔航班，该机组机长具备Ⅱ类运行资格，副驾驶本机型经历200小时。航班起飞后，机组得知，由于平流雾原因天气标准低于Ⅰ类运行标准，首尔机场启动Ⅱ类运行程序。请问该机组能否在首尔机场实施Ⅱ类运行？为什么？	不能。 在被批准实施真实条件下的Ⅱ类或Ⅲ类的最低标准运行之前，机长和副驾驶均需接受运营人的低能见度运行训练课程。该副驾驶并不具备进入Ⅱ类和Ⅲ类运行训练条件，因为实施Ⅱ类和Ⅲ类运行的副驾驶至少需要300小时本型别上副驾驶经历。
91. 18. 1	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：4. 4. 5. a. 2	寒冷天气下，当飞行员的视野范围内没有差异明显的地面参照物时，易产生白洞效应。此时我们该怎么做？	当发生白洞效应时应当立即转入仪表飞行。
91. 18. 2	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：4. 4. 6. b. 2	冰雾会在静风温度或低于-32℃情况下形成。它最有可能形成在城市区域，还是野外区域？	城市区域
91. 18. 3	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 2. c. 2	日常飞行中，我们经常能看到雷雨云砧，它从核心开始蔓延至数公里远。你知道它的主要成分是什么吗？	冰晶
91. 18. 4	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 4. 8. a	寒冷天气下，当我们的机翼被冰污染时，飞机的临界迎角和失速速度会有什么变化？	临界迎角减小，失速速度增大
91. 18. 5	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 2. 1)	结冰会影响翼型的升力系数，最大升力系数(C _{Lmax})会随着结冰会发生什么显著变化？	减少
91. 18. 6	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 4. 3. b	我们在寒冷天气飞行时，经常会发现飞机在初始爬升阶段更容易积冰，为什么？	因为低速往往会转化为大迎角。这就将飞机的下部和机翼暴露在了结冰条件下，导致比巡航过程中更严重的积冰。
91. 18. 7	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：6. 1	寒冷天气下，进行地面除冰和防冰后，谁对除冰和防冰程序负最终责任？	机长
91. 18. 8	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：4. 4. 7 着陆	在冻雨或冻雾中着陆后，怀疑积冰，是否应该立即收上襟缝翼等操纵面？该如何处置？	不应立即收上。 在冻雨或冻雾中着陆后，如果怀疑有积冰，可以暂缓收上襟缝翼等操纵面，待到位后再确认是否可以收上这些操纵面，以防止结构损伤。
91. 18. 9	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 1. c. 2. 2	在温度低于-20℃时，云基本上就是由冰粒组成的。一般情况下，当存在较多的冰粒和较少的液滴时，机体积冰的可能性会降低。这是由于冰粒容易从机身表面弹开。如果这时候飞机防冰系统接通，还会积冰吗？	会。 冰粒会在撞击机体后融化，并在相对温度较低的后部机体表面上重新冻结。
91. 18. 10	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 1. c. 2. 2	当我们飞入积状云的云砧部分时，由于冰晶的吸入，可能会导致推力发生什么变化？	非指令的推力减少
91. 18. 11	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：6. 2. 1	作为机组，列举你所知道的会影响防冰液防冰能力的因素。	这些因素包括外界温度、飞机表面（蒙皮）温度、防冰液型号/温度/浓度、相对湿度、风速及风向。
91. 18. 12	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 2 云的种类和飞机结冰	飞行中我们经常会遇到层状云和积状云，相比较而言，哪种云更容易迅速结冰？	积状云
91. 18. 13	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 1. c. 1. 1	当我们飞入层状云，遇到了结冰，我们该如何迅速离开结冰区？	在层状云中的冰层垂直厚度很少超过 900 米，因此飞机高度改变几百米就可以脱离结冰区。

91. 18. 14	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 4. a	作为机组，列举你所知道的与对流天气有关的危险天气现象。	强风切变、湍流、闪电以及强降水或冰雹。
91. 18. 15	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 9. a	某日，你的飞机的皮托管和相连的排水口堵塞了，但静压系统未堵塞。当下降到较低高度时，空速指示会有什么变化？	较低高度，空速指示器指示将低于实际空速。
91. 18. 16	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 9. a	某日，你的飞机的皮托管阻塞，但和它相连的排水口未堵塞。这时空速指示会有什么变化？	空速指示器指示降至零。
91. 18. 17	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 13. b. 2	寒冷天气下飞行，我们经常用热引气来除防冰。请问热引气系统用于除防冰，对推力和爬升性能有什么不利影响？	减小了可用推力，可能会影响飞机的爬升性能
91. 18. 18	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 4. 6. a	寒冷天气下飞行，当我们需要空中等待时，较快的速度和较慢的速度相比，哪种更容易产生积冰？	较慢的速度更容易产生积冰
91. 18. 19	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：4. 4. 1. a	寒冷天气下，在地面，如果你的航空器温度高于外部环境，且油箱不处于全满状态，油箱内会发生什么不利现象？	寒冷的气温将使油箱内冷凝出水
91. 18. 20	简答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 1. a	作为飞行机组，我们应该对云的构成有一定了解：在温度低于多少℃时，云基本上就是由冰粒组成的？	低于 -20 ℃
91. 18. 21	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 9. c. 1和2	寒冷天气下，你的飞机爬升期间进入大面积的积状云，此时全温为-3摄氏度，突然出现了失速，但没有任何失速警告，请问可能会是什么原因？	失速指示器开关冻结，失速警告系统没有向飞机提供任何失速警告。 或，因为翼型上有冰，污染减小了升力，导致机翼在较低的迎角失速，从而失速发生在失速警告之前，引发俯仰或横滚不正常。
91. 18. 22	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：4. 4. 6. a	1月20日，长春-延吉航班，云层厚度在2000英尺到FL390。下降过程中，飞机长时间处在与低温环境。为避免低温条件下发动机低转速带来的不利影响，我们应该如何操作发动机？	下降过程中，用大功率保持发动机的温度。方法之一是使用比正常更大的动力，可能需要放出起落架或者襟翼以保持空速在适当的（但不超过机型限制）范围内。如有，也可能需要汽化器加温帮助燃油气化使其富油。在下降过程中，涡轮动力航空器经常要求放出减速板/襟翼/起落架以产生阻力。这保证了足够的功率向防/除冰设备供应引气的同时保持所需的空速。
91. 18. 23	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 4. 1. e	12月13日，执飞广州-石家庄，预计落地21：15石家庄天气好，湿度较高，气温3摄氏度。请问飞机落地后，再次起飞前需不需要进行除冰的考虑？为什么？	要有除冰的考虑。 即使空气温度在零度以上仍然可能在飞机上结霜。如果飞机曾在温度低于零度的环境中飞行过,燃油将形成冷浸泡。在飞行中或着陆后,将会在机翼上形成冰和霜，原理类似于冷的饮料罐上产生的凝结物。某些机型相对于其他机型而言可能更容易由于冷浸泡而产生结冰。

91. 18. 24	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 4. 10	在飞机遭遇积冰特别是在过冷大水滴（SLD）条件下时，副翼前方的积冰可能会导致横滚的非正常姿态，在进近和着陆阶段的低速状态下，这样的异常现象会带来很大的操纵困难。你做为机组应该使用哪些方法进行补救？	增加空速以减小迎角，或者如果速度达到或低于 VFE(最大放襟翼速度)，放出第一档襟翼。如果飞机正在转弯，应该改平。设置合适的推力，并监控空速和迎角。如果襟翼已经放出，不要收回，除非确定机翼上表面的积冰消失。在恒定的速度下，收回襟翼会增加机翼的迎角。通过目视观察两侧机翼，证实机翼结冰保护系统工作正常并且对称。如果存在故障，遵照制造商的操作指南执行。
91. 18. 25	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 4 对流天气和冰晶；5. 1. 2 云的种类和飞机结冰	航路运行，有积状雷雨云需要进行绕飞，目测到雷雨云砧蔓延了数公里远。由于限制区的缘故，管制员指挥你从云砧一侧绕飞。在此侧绕飞，你需要注意那些雷达探测不到的冰晶。为什么？	雷雨云砧能从核心开始蔓延至数公里远，其主要成分是冰晶。传统的机载雷达可能探测不到这些冰晶。这些冰晶通常不会积累在机体表面或者形成雷达反射波，但是当它们大量存在时，仍然会积累在涡轮发动机气流通道里温暖的表面上，这种积累会最终导致发动机故障或停车。当这些冰晶碰到航空器时，不会附着在未加热的表面，但是会被加热的表面融化后并附着在其上，然后向后蔓延并重新冻结。云砧的冰含量很高，冰晶的吸入导致了非指令的推力减少。
91. 18. 26	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 4 结冰对横滚操纵的影响	寒冷天气下，飞机进入云层，温度显示-2摄氏度。下降期间发现机翼前缘翼尖明显结冰，且延伸至副翼附近，请问这种情况对飞行横滚操纵可能会有什么影响？请简述原因。	在副翼前边的大翼上的结冰会影响横滚控制。翼尖结冰会导致翼尖部分的机翼出现部分失速，这将影响到副翼，进而影响横滚操纵。在 SLD（过冷大水滴）条件下飞行，如果积冰在除冰带的后边形成一道冰脊，该冰脊又刚好位于副翼前，即使翼尖部分的机翼没有因此而失速，也很有可能影响气流并干扰副翼的正常工作。
91. 18. 27	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 2. 9. b	许多飞机都有保护静压孔的加热系统以确保静压系统无冰。如果在结冰条件下飞行时，静压孔的加热系统出现故障，此时你的空速和垂直速度指示将会有怎样的变化？	如果静压孔被堵塞，空速指示器仍将可用但指示将不准确。当高度高于静压孔阻塞的高度时，空速指示器指示将低于实际空速。低于阻塞高度时，空速指示器指示将高于实际空速。困在静压系统内的空气使高度表保持在发生堵塞时的高度，垂直速度指示器将保持在零。
91. 18. 28	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 1. 3 锋面	秋冬季西伯利亚冷空气南下叫什么锋？春夏暖空气自西南向上推进叫什么锋？春季和秋季时常会有两个锋面对峙在长江流域，这叫什么锋？请你分别阐述这三个锋面的概念。	当不同温度、压力或相对湿度的气团相遇，锋就形成了。 第一个是冷锋：如果移动的时候冷空气取代暖空气，称为冷锋。 第二个是暖锋：如果锋面移动的时候暖空气取代冷气，称为暖锋。 第三个是锢囚锋：当一个较暖气团在两个冷气团之间，并被迫抬升到更高的高度上，就形成了锢囚锋。

91. 18. 29	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：6. 4. 2	某日，机组在哈尔滨机场执行完地面除冰后，地面人员仅告诉机组除冰开始和结束的时间后，就示意机组可以正常滑出了。你作为机组，认为这样的信息完整吗？如不完整，请补充。	不完整。 地面完成除、防冰并由合格人员检查之后提供给飞行机组的信息必须包括： a. 除/防冰液的类型 b. 除/防冰液的混合（容量百分比） c. 最终开始除/防冰步骤的当地时间 d. 详述日期
91. 18. 30	情境问答题	AC-91-FS-2013-18 航空器驾驶员低温冰雪运行指南：5. 4. 4. e	某日，你的飞机在巡航中遇到了积冰条件。当巡航结束后准备进近，改变形态时，例如放出扰流板、襟翼等，你是否需要小心操作？请简单讲述原因。	结冰条件下巡航结束后形态的改变，例如放出扰流板或襟翼等，需要小心操作。 因为飞机上的积冰在巡航阶段影响很小，但是在其他构型下会有很大的潜在危害。正常的巡航构型和速度下，机翼和水平尾翼通常处于适中的迎角，并不太可能失速。 然而在构型改变并且机动飞行时，机翼和水平尾翼（特别时襟翼放出后）可能处于非常极端的迎角状态下，以至剩余冰或中间循环冰可能导致失速发生在比光洁形态更小的失速迎角下。
91. 20. 1	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变：4. 1	对于飞行安全来说，了解雷暴是非常重要的。请问雷暴的生命周期一般分为哪三个阶段？	分为三个阶段：积云阶段，成熟阶段，消散阶段。
91. 20. 2	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:5. 3. b	西风急流带附近飞行时，如果在横穿急流带时遭遇颠簸，我们需要改变航向来处置吗？为什么？	因为此类颠簸区通常不会太宽，无需改变当前飞行高度层或航向。
91. 20. 3	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:5. 3. c	今天飞行准备前，机组已经得知所飞区域靠近西风急流带附近，且存在比较陡的高空槽。在槽线区域巡航飞行时，遭遇了较强的颠簸。机组为处置颠簸，该穿越槽线，还是平行槽线飞行？	建议穿越槽线飞行
91. 20. 4	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变：4. 1	雷暴中包含了飞行领域所有的已知危险气象条件，对飞行安全影响非常大。作为飞行员，请问你知道形成雷暴所需要的三个大气条件吗？	一是充足的水汽，二是具有不稳定的大气，三是具有初始的抬升力。
91. 20. 5	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风变:6. 4. 5	在高工作负荷下，飞行员的仪表扫视能力会变的非常有限。在简单易记且具有通用性的风切变改出技术中，推荐多少度作为起飞和进近时风切变改出的初始目标俯仰姿态？	15度
91. 20. 6	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:4. 4. c. 2	雷暴中的上升气流可以使充足的大水滴向上运动到冻结层以上，形成过冷水滴。在一定温度范围之内，大量过冷水滴会迅速形成明冰，给飞行带来很大的危害。请问这个温度范围是从多少到多少摄氏度？	0到负15℃

91. 20. 7	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:4. 6. b. 3	雷暴附近绕飞时为避免严重积冰，机组应选择低于冻结层的高度，或在温度至少低于零下多少摄氏度℃的高度？	低于零下15℃
91. 20. 8	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 4. 5. b	起飞滑跑，副驾驶告诉你可能遭遇风切变时，你该如何使用推力？	在没有性能限制的情况下，使用最大推力
91. 20. 9	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风变:6. 4. 5. a	进近过程中，在1000英尺AGL以下如果出现大幅偏差，例如空速或垂直速率变化超过一定值，机组应怀疑有风切变，建议立即执行复飞程序。请问这两个值分别是多少？	±15节， ±500英尺/分钟
91. 20. 10	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风变:6. 4. 5. a	风切变的识别对于及时改出至关重要。起飞过程中，在1000英尺AGL以下如果出现大幅偏差，例如空速或垂直速率变化超过一定值，机组应怀疑有风切变，开始执行推荐的改出程序。请问这两个值分别是多少？	±15节， ±500英尺/分钟
91. 20. 11	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 6. 2	作为机组，请问你知道风切变的简单定义吗？	风向或风速的快速变化
91. 20. 12	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:4. 6. b. 7	如因为某种原因误入了雷暴，此时的操作建议解除高度保持模式及速度保持模式，请问为什么？	高度和速度自动控制会增加飞机的机动，增大机身结构的负荷。
91. 20. 13	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 4. 5. c	当气象雷达上探测到的雷暴显示极其强烈的雷达回波区时，建议绕飞间距至少要达到多少公里？如果要从两个雷达回波中间穿越，建议保证回波间至少要有多少公里的间隔？	30公里， 60公里
91. 20. 14	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 4. 6. a. 3	所有的雷暴都可能隐藏有危害性的湍流，较严重的湍流可能会对飞机造成损害。即使没有冰击雹击电击，建议也不要雷暴的砧状云下方飞过。请问为什么？	该处存在严重的晴空颠簸
91. 20. 15	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 4. 6. a. 16	飞行中，如果无法绕过雷暴，你作为机长应该怎么决断？	应等待或备降，直至雷暴消散
91. 20. 16	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 4. 6. b. 6	如因为某种原因误入了雷暴，此时的对驾驶舱灯光的操作有什么建议？	将驾驶舱的灯光调至最亮，避免闪电造成的短时成的短时失明 。

91. 20. 17	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:4. 4	飞行中，我们经常会遇到雷暴。做为机组，请你简单列举雷暴对飞机可能造成的危害或现象。	a) 龙卷风、b) 湍流、c) 结冰、d) 冰雹、 e) 低云及低能见度、f) 对于高度表的影响、 g) 闪电、h) 发动机吸水。
91. 20. 18	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 6. 4. 1. c	从驾驶舱目视观察到邻近的云向不同方大范围移动，或烟柱的切变并向不同方飘散，或在爬线前的滚轴云，这些都意味可能存在什么？	风切变
91. 20. 19	简答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变： 6. 2. 3. c	如果机场位于海洋与陆地交界处时，会产生低高度的海陆风，导致清晨易出现低空风切变。请简单说明产生低高度的海陆风的原因。	由于地表与水面的太阳辐射吸收率不同，产生温度梯度，从而形成低高度的海陆风。
91. 20. 20	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 4. 3. b	某日，你正准备执行北京36L盲降进近，管制员通报本场风大且有乱流，10分钟前有航班36L跑道进近中遭遇风切变复飞了。此时，你应该考虑哪些进近预防措施？	不晚于1000英尺AGL建立稳定进近；要谨慎减小推力；使用最合适的跑道；考虑使用推荐的襟翼设定；考虑增大进近速度；权衡使用自动飞行系统
91. 20. 21	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 4. 3. a	某日，你准备从浦东机场起飞返回目的地，目测起飞跑道一边3海里附近有对流云，且出现了雨幡。你怀疑存在风切变，此时应该考虑哪些起飞预防措施？	使用最大起飞推力；使用最长的合适跑道；考虑使用推荐的襟翼设定；考虑使用增大抬轮速度；不要使用速度基准模式的飞行指引
91. 20. 22	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 4. 5. b	某日，从北京36L起飞，刚离地200英尺AGL，出现了风切变警告，你该怎么做？	推力：使用最大推力（除非有性能限制）；俯仰姿态：调整俯仰至少 15°，为保持上升轨迹，可增加俯仰至更高；充分利用抖杆器；飞机构型：保持现有构型。
91. 20. 23	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风变:6. 4. 5. b. 2	起飞滑跑时遭遇风切变，建议当达到VR之后，用正常抬轮速率抬轮至15度。但在严重的风切变中，可能无法达到VR，也无法安全中断起飞。这种情况下，你该怎么决断？	为降低冲出跑道的风险，必须在距跑道末端多少600米前开始抬轮。不要因为担心擦机尾而过于限制俯仰姿态和抬轮速率，因为在可用的跑道范围内离地才是首先需要考虑的。当离地后，遵循离地后风切变改出技术。
91. 20. 24	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风变:6. 4. 3. a. 4	某日，你怀疑存在风切变，为有效提高离地后应对风切变的性能，根据飞全重预先选择了较大抬轮速度。起飞滑跑在VR遭遇风切变，请问你该怎么决断？	应毫不犹豫的抬轮，而非加速到较大的VR；应在距跑道末端600米（2000英尺）前果断抬轮。

91. 20. 25	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:4. 6. b	由于某种原因，机组无法避免雷暴，必须进入雷暴，请问进入雷暴前有哪些的建议？	1) 系紧安全带和肩带（如安装），固定所有松散物品。 2) 应选择在最短时间穿越雷暴的航迹。 3) 为避免严重积冰，应选择低于冻结层的高度或在温度低于-15℃以上的高度穿越雷暴。 4) 确保接通皮托管加温、汽化器加温或喷气发动机防冰，防止发动机失效或失去空速指示的发生。 5) 应使用机型手册推荐的颠簸速度，设置相应推力。 6) 应将驾驶舱的灯光调至最亮，避免闪电造成的短时失明。 7) 自动驾驶仪接通时，应解除高度保持模式及速度保持模式。高度和速度自动控制会增加飞机的机动，增大机身结构的负荷。 8) 使用机载雷达时，应间歇调整雷达天线角度，将有助于探测雷暴在其他高度上的活动情况。
91. 20. 26	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:5. 3. a	某日广州至美国航线，高空图显示航路有一段靠近西风急流带附近，沿着急流方向顺风飞行时遭遇颠簸，此时你该采取哪两种措施来避开颠簸？为什么？	改变当前飞行高度层，或改变航向。 因为此类颠簸区顺着急流带既不厚又不宽，
91. 20. 27	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:4. 6. c. 4	某日飞行，你由于疏忽误入雷暴中，为了减少滞留雷暴时间，此时你该如何选择最佳路线是？为什么？	进入雷暴，不建议回转，直线穿越通常是减少滞留雷暴时间的最佳选择。转弯会增加飞机的负荷。
91. 20. 28	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 3. 4. a. 1	某日着陆前，塔台告诉你跑道的起飞一边上存在微下击暴流。你在正常拉平过程中遇到了逐渐增强的逆风切变，此时飞机的性能会发生什么变化？会导致什么风险？	性能：逐渐增强的逆风切变增加了指示空速，从而增加了飞机性能。飞机将向上抬头以减小空速。风险：这种类型的风切变在正常拉平过程中可能减小正常减速率，从而导致平飘过长直至冲出跑道。
91. 20. 29	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 3. 4. a. 1	某日短五边，你进近中遇到了逐渐增强的顺风切变，此时飞机的性能会发生什么变化？会导致飞机运动趋势发生什么变化？	性能：逐渐增强的顺风切变将减小指示空速，降低飞机性能。由于速度损失，飞机将向下低头以增加速度。
91. 20. 30	情境问答题	AC-91-FS-2014-20 航空器驾驶员指南 -雷暴、晴空颠簸和低空风切变:6. 3. 4. a. 2	某日在厦门机场进近，塔台告诉你着陆跑道的五边可能存在微下击暴流。当你穿越微下击暴流的水平涡流区域时，飞机会经历怎样的气流？飞机出现怎样的运动现象？	飞机穿越水平涡流将经历交替出现的上升气流和下冲气流。机头也将随之上下俯仰，甚至可能导致飞机在较大速度时出现短时的抖杆及机身抖动现象。
91. 22. 1	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 1直升机旋翼和尾桨的危险性	直升机发生的地面事故当中，受伤人员包括飞行人员、现场旁观者、乘客和工作人员,而这大多是由于忽略危险区域造成的。请列出直升机的两个危险区域。	旋翼和尾桨区域

91. 22. 2	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 2直升机的地面共振	直升机在地面工作状态时存在发生共振的危险。请简述直升机产生地面共振的原因。	直升机受到外界振动后，振动传递到主旋翼系统，桨叶之间失去了正常的相对关系，破坏的平衡，桨叶重心偏离旋转中心，旋翼重心的离心激振力激起机身在起落架（或滑橇）上的振动
91. 22. 3	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 2. 3地面共振的改出方法	直升机在地面工作状态时存在发生共振的危险。当遭遇直升机地面共振时，旋翼的转速处于正常飞行范围。请问你如何改出？	如果发生地面共振时旋翼的转速处于正常飞行范围内，正确的方法是提总距，飞离地面，等旋翼恢复正常相位后再着陆。
91. 22. 4	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 2. 3地面共振的改出方法	直升机在地面工作状态时存在发生共振的危险。当遭遇直升机地面共振时，旋翼的转速较低。请问你如何改出？	如果发生地面共振时旋翼的转速较低，正确的方法是关闭油门，总距放到底，必要时关闭发动机。
91. 22. 5	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 6. 2夜视能力	直升机飞行员，经常在夜间执行各种任务。请问从强光环境过渡到黑暗环境，人眼通常需要多少时间才能获得良好的夜视能力？	30分钟
91. 22. 6	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 6. 2夜视能力	直升机飞行员，经常在夜间执行各种任务。从强光环境过渡到黑暗环境，人眼通常需要一段时间才能获得良好的夜视能力。飞行过程中如遇到强光照射，作为机组你该怎么做？	可以闭上一只眼以保持夜视能力，但应注意保持飞行要素。
91. 22. 7	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 3. 2直升机的动态翻滚	直升机存在发生动态翻滚的可能。请你简单列举一下可能发生动态翻滚的情况。	滑橇/机轮碰到了停机坪上的固定物品、撞进冰层或软沥青、在松软的草地或泥地起降都会发送动态翻滚；未能解开系留或滑橇安全装置也将导致动态翻滚；在起伏的船只上起降以及水上其他不稳定的漂浮装置上起降也有可能发生动态翻滚。
91. 22. 8	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 4. 2直升机的丧失尾桨效应	常见的直升机有共轴式双旋翼直升机、单旋翼带尾桨直升机、涵道式尾桨直升机。请问哪种直升机不会出现丧失尾桨效应的情况？	共轴式双旋翼直升机
91. 22. 9	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 5搜救飞行	当执行直升机搜救任务，需要向遇险人员空投救生物品。请问药物和急救用品，食品和水，防护服和毯子，它们分别标注为什么颜色？	药物和急救物品： 红色 食品和水： 蓝色 防护服和毯子： 黄色
91. 22. 10	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4. 5直升机的涡环状态	直升机在下降过程中，有可能进入不稳定的涡环状态中，机身和驾驶杆抖动，左右滚转伴随着俯仰很难操纵。请简单的描述直升机涡环状态的产生条件。	其产生条件：大下降率，带动力飞行，小的前飞速度。
91. 22. 11	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 1直升机的起动	直升机在起动时会产生较强的下洗气流，因此直升机起动阶段需要特别注意。有风的情况下，请问直升机起动前最佳停放方向？	直升机起动前，最好迎风停放
91. 22. 12	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 6. 3直升机夜航过程中需要注意的事项	夜间，从起飞后到某个高度是最关键的时期，因为机组将会从相对明亮的机场过渡到完全黑暗。请你简述在夜航起飞后该关键阶段应采取的策略。	夜间起飞通常应采取“高度优于速度”策略，来确保直升机更快地爬升，脱离地面障碍物。
91. 22. 13	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 6. 3直升机夜航过程中需要注意的事项	夜间，从起飞后到某个高度是最关键的时期，因为机组将会从相对明亮的机场过渡到完全黑暗。请问这个关键时期是从起飞到什么高度？	起飞后到500英尺是最关键的时期



91. 22. 14	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 6. 3直升机夜航过程中需要注意的事项	直升机飞行员夜航进近着陆时，相比昼间存在更多的潜在危险。相比昼间，下滑线会有什么危险的倾向？	飞行员夜航进近着陆时，相比昼间，有下滑线偏低的倾向。
91. 22. 15	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 6. 3直升机夜航过程中需要注意的事项	直升机飞行员夜航进近着陆时，相比昼间存在更多的潜在危险。因为夜航，飞行员会倾向于过多地关注降落区域而忽视速度，此时会遭遇什么风险？	夜航时，飞行员倾向于过多地关注降落区域而忽视速度，如果丢失了太多的速度，可能导致进入涡环状态
91. 22. 16	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 1. 3外载荷飞行注意事项	执行外载荷飞行时需要保持合适的作业高度，防止作业期间刮碰到障碍物。如果你的直升机安装了无线电高度表，作为机组，你应该如何设置无线电高度表？	作业前将无线电高度表设置到一个高度：货物高度+钢索长度+高度余度。飞行中一旦低于此高度，就会有相应的告警提醒飞行员。
91. 22. 17	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 3人口稠密地区及其以外区域飞行	某日，因为商业需要，直升机将在露天公众集会的上空飞行。作为机组，在飞行高度上你应该遵守什么规定？	在人口稠密区、集镇或居住区的上空或者任何露天公众集会上空，航空器的高度不得低于在其600 米（ 2000 英尺）水平半径范围内的最高障碍物以上300 米（ 1000 英尺）。
91. 22. 18	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 4水面上空飞行	直升机经常会在大范围广阔水面飞行时。在这种水面上空低高度飞行时，应避免做突然的机动动作、大坡度盘旋等。请你简单说明原因。	天空和水面周围的山、建筑物等会倒影在清澈且平静的水面上，这种现象易造成飞行员视觉上的判断错误，因此在这种水面上空低高度飞行时避免做突然的机动动作、大坡度盘旋等。
91. 22. 19	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 4水面上空飞行	直升机因作业需要，在沿江河低空飞行时，横跨江河的高压电线因背景环境是水面而不易被发现。请问作为机组，你应该怎么做？	可以先找到江河两岸的线塔，通过线塔来判断电线的走向。
91. 22. 20	简答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 5搜救飞行	作为直升机机组，经常会参加紧急搜救任务。请问，参与搜救的航空器与遇险的航空器之间，一般使用什么紧急频率？	VHF AM 121. 5MHz和UHF 243MHz进行通信联络，或使用拟定已知的通讯频率。
91. 22. 21	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 1直升机的起动 5. 3直升机的指挥手势 4. 3直升机动态翻滚	某日，直升机飞行员执行飞行任务时，地面人员在准备不足的情况下，给机组离地上升手势，但双方都未意识到固定在一侧起落架上的系留绳未解开，导致离地后机身向一侧倾斜。飞行员立即提高总距，试图修正并稳定飞机。请问该机组的处置是否正确？如果你做为该航班机组会如何处置？	不正确。 根据案例中所描述的状况判断，直升机很可能会进入动态翻滚状态，飞行员应及时作出判断，并缓慢、柔和下放总距靠直升机自身重力克服滚转趋势。
91. 22. 22	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 5直升机的临时飞行任务 4. 4直升机的丧失尾桨效应	你正准备执飞一次临时安排的勘测任务，从气象部门得知目的地附近有雷雨天气，收到风切变报告。在飞行任务中，由于勘测需要，可能会需要做悬停或30kt以下的机动。这种情况下易遭遇尾桨丧失效应，如果遇到你如何改出？	如果意外右偏突然发生，应该左脚蹬踩到底，同时向前推驾驶杆，增加速度，如果高度允许，减小功率来减少主旋翼的扭矩。
91. 22. 23	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5. 7直升机载货飞行	某日，需向南海钻井平台运送紧急货物，实施载货飞行，简述你作为机组执行直升机载货飞行时需要注意的事项。	直升机载货飞行要考虑地板表面强度，控制货物总重量，合理摆放并固定好货物使直升机的重心处于适当的范围之内。在直升机滑行或起飞前，应当确保货物装载符合下列要求： a) 所有的行李、货物固定牢固。 b) 货物重量不超过地板结构的载荷限制。 c) 货物位置不妨碍正常和应急出口。 d) 货物位置不影响驾驶员对客、货舱的灭火。


91. 22. 24	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：5.6直升机夜航目视飞行	夜间一处森林深处失火，需执飞前往进行火情观测，起飞机场的停机坪光线充沛，而周边区域暗淡无光。此次飞行任务需要考虑哪些因素。	重点：从明亮机场起飞过度到完全黑暗，采取“高度优于速度”策略。前往森林区域，考虑气象环境，特别是低云低能见度的影响，加上地面无灯火，对比度低，注意夜间目视飞行计划和决策。由于是观察火情，应避免火光对人眼的刺激，从强光过度到黑暗环境，人眼需要30分钟才能重获夜视能力。
91. 22. 25	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4.4.3直升机的丧失尾桨效应	对于带尾桨的直升机，当左前方吹入速度为10-30节的风时，主旋翼桨盘涡流有什么影响？你做为直升机飞行员，应该做好什么准备？	从左前方吹入的速度为10-30节的风会将主旋翼桨盘涡流吹入尾桨，该主旋翼桨盘涡流会造成尾桨在极端颠簸的环境下工作。飞行员必须了解尾桨推力可能突然减小，做好准备迅速反应，使用额外的左脚蹬量抵消这种减小
91. 22. 26	情景问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4.5直升机的涡环状态	某日，某机组驾驶直升机在小功率、并同时大下降率的机动飞行中，突然进入涡环状态，发生抖动，在晃动中下降率进一步增大，以至于难以操纵。该机组的第一反应是提总距来减小下降率。请问该机组的处置是否正确？如果你做为机组会如何处置？	不正确。 在完全发展的涡环状态下，一部分飞行员第一反应是提总距来减小下降率，然而这样只会使情况更加恶化，下降率增加。 正确的方法是稍稍下放总距，向前推杆来获得空速脱离涡环区。情况严重时因为驾驶杆很难操纵，从涡环中改出的方法是先下放总距进入自转，摆脱涡环，当驾驶杆可操纵后，再向前推杆获得空速。
91. 22. 27	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：4.3.2直升机的动态翻滚	你今天执飞一次山区的搜救任务，且需要将尽可能多的伤员运回基地救治，经过在救援区域的勘察，发现只有一处山体斜坡处适合着落，斜坡坡度为6度。请问斜坡起飞和着陆的正确方法。	驾驶员应遵循已公布的操作程序，并注意保持较小的滚转速率。起飞时，驾驶员应缓慢抬起下坡方向的滑橇/机轮，拉平直升机，然后起飞。 着落时，驾驶员应先使一侧（上坡方向的）滑橇/机轮接地，然后综合使用驾驶杆和总距，缓慢放下下坡方向的滑橇/机轮。如果直升机向上坡方向倾斜约5-8°，驾驶员应减小总距以修正倾斜角，并使直升机回到水平姿态，然后重新开始着落程序。
91. 22. 28	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6.1外载荷飞行6.2人口稠密地区及其外区域飞行	因城市测绘需要，直升机执行飞行任务时需外载一个测绘设备，设备高度为2米，加一根长3米的吊索。此次飞行任务需要在市区内进行，区域内有一座100米高的电视塔。如果直升机装有无线电高度表，请问为获得合适的高度告警，你该如何设置无线电高度表？	外载荷飞行时需要注意设置无线电高度表的技巧：货物高度+钢索长度+高度余度。其中高度裕度需要考虑人口稠密地区飞行时的最低高度，题中的电视塔为最高障碍物高度，向上再取300米。设置读数为：2+3+100+300=405米。低于此高度，应警告提示。
91. 22. 29	情境问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6.4水面上空飞行	某机组执行一次湖上搜救任务，需要对一艘游轮进行救援。由于湖面温差大，形成了平流雾，直升机误入雾中。该机组立刻转为仪表飞行并保持高度。请问该机组的处置是否正确？你认为应如何处置？	不正确。 在一些温差较大地区的内陆湖泊上空飞行时，特别注意湖面上空形成的平流雾和蒸汽雾，一旦进入雾区立刻上升到安全高度。

91. 22. 30	情景问答题	AC-91-FS-2014-22 直升机安全运行指南：6. 2山区飞行 6. 5搜救飞行	近年来，山区地震等严重自然灾害频发，搜救工作一再成为焦点。由于地震导致山体滑坡，公路瘫痪，直升机队伍就成为救援队伍中的重中之重。请简单阐述在山区进行搜救和救援工作的一些注意事项。	山区飞行，考虑其主要因素：飞行高度、山区地下、山区气流及其气象条件，及其它注意事项。 了解救援工作，熟知地面对空信号，投放救援物品的颜色标注分类：药物和急救物品为红色；食品和水为蓝色；防护服和毯子为黄色。 。注意评估环境，寻找适合的降落区域或绞车作
91. 23. 1	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	某日，某航班地面准备期间，地面人员给飞行员一手势：双臂完全伸开，举至头部上方，右手指尖碰左手张开的手心（成“T”字形），然后，将右手与左手分开。请问这是什么意思？	断开地面电源
91. 23. 2	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-5. 1. 1	请问，当航空器等级号ACN和道面等级号PCN之间存在什么相互关系时，才能在规定的胎压或规定的机型的最大起飞重量的限制下使用某道面？	航空器等级号ACN等于或小于报告的道面等级号PCN
91. 23. 3	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 2. 14	跑道上的关闭标识和在滑行道上的关闭标识，分别是什么颜色？	跑道上的关闭标识是白色的，而在滑行道上的关闭标识是黄色的
91. 23. 4	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-	两架以上航空器跟进滑行，后航空器不得超越前航空器，后航空器与前航空器的距离，不得小于多少米？	50米
91. 23. 5	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-	当跑道边灯或跑道末端灯不工作时，夜间可否起飞？	不可以
91. 23. 6	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-8. 7. 2A	地面运行时，使用航空器外部灯光系统会让航空器更易于辨认，从而确保安全。请问，发动机运转时，什么灯光必须打开？	防撞灯
91. 23. 7	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-5. 4. 1	机坪设计有一定的坡度。因为坡度的存在，驾驶员在机坪上即使关车后也要注意飞机意外滑动。请问设计该坡度的目的是什么？	防止机坪表面积水
91. 23. 8	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-5. 3. 7	跑道中部的直角出口滑行道，及跑道两端的进出口滑行道的弯道设计有一定的转弯速度限制。因此机组使用此类出口脱离跑道时转弯滑行速度不能过大，通常要小于转弯速度限制。请问这个设计的转弯速度限制是多少？	16kts (30km/h)
91. 23. 9	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 4. 1. B	跑道边灯通常情况下是白色。但我们经常会遇到跑道入口内移的情况，从跑道起点至内移跑道入口之间的跑道边灯，在进近方向看显示什么颜色？	红色
91. 23. 10	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 4. 1. C	从跑道上滑跑时，你看到跑道边灯由白色变为黄色，说明什么？	说明已到达跑道末端600m或跑道长度的三分之一（二者取小值）
91. 23. 11	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 4. 8	作为飞行员，必须熟悉滑行道的灯光和标志的颜色。请问，滑行道边灯，滑行道中线灯，滑行道的中线标志，分别是什么颜色？	滑行道边灯是蓝色，滑行道中线灯是绿色，滑行道中线标志为黄色线。
91. 23. 12	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 4. 5	为帮助飞行机组在能见度低时更好地了解飞机在跑道上的位置，合理使用刹车，获得高效的着陆脱离速度，具有快速脱离道的跑道上设置了快速出口滑行道指示灯。该灯是单向黄色恒定发光灯。当我们看到三个并排的快速出口滑行道指示灯时，表明距脱离道口还有多少米？	300米
91. 23. 13	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 2. 4	通常在跑道的每个进近端，设置有两条明显的粗的白色条块。请问这两个明显粗的白色条块是什么？有什么用？	跑道的瞄准点标志。为驾驶员操纵飞机着陆提供目视参考。
91. 23. 14	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1. Z1	某日，某机场，地面指挥人员向你做出“两臂伸开，与身体各成90度角，用双手捂住两耳”的手势。请问该手势时什么意思？	通过内话系统建立通信联络

91. 23. 15	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-8. 3. 8	飞行员要加强情景意识，如果无线电异常的安静，机组应该怎么做？	应检查无线电设备是否存在故障，或联系管制员
91. 23. 16	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-8. 3. 8	接地带灯为白色，对称于跑道中线，从跑道入口开始纵向延伸900m，标明跑道的大致接地区域。请问，是否所有的跑道都有接地带灯？什么样的跑道必须设置接地带灯？	不是所有跑道都有接地带灯。 在Ⅱ类或Ⅲ类精密进近跑道的接地带必须设置接地带灯。
91. 23. 17	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 2. 10	飞机在跑道外等待的时候，前轮没有过等待线，但是机头过了等待线，是否可以？为什么？	不可以。 未得到空中交通管制的进入跑道许可前，飞机的任何部位均不能越过跑道等待位置标志的实
91. 23. 18	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	地面进入停机坪，当你看到地面指挥人员“急速”伸开两臂和指挥棒，举至头部上方，交叉挥动指挥棒。请问这个手势信号是什么意思？	紧急停住
91. 23. 19	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-5. 3. 6	某日，机组飞行准备时了解到：着陆机场的快速脱离滑行道的转出弯道半径基准代码为2，且该机场刚下过雨。请问机组在着陆后通过快速脱离道脱离时，速度不应大于多少？	应不大于35kts (65km/h)的速度
91. 23. 20	简答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 2. 10	某些机场在滑行道与I、II或III类精密进近跑道相交处，设有多个跑道等待位置，最靠近跑道的跑道等待位置标志为A型，离跑道较远的跑道等待位置标志为B型。请问B型跑道等待位置标志的位置由什么决定的？	由跑道所服务的最大机型以及ILS/MLS的临界/敏感区决定。
91. 23. 21	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 2. 8	我们地面航行时，经常可看增强型滑行道中线标志：普通滑行道中线两侧增加宽度0.15 m的黄色边线标志，并设置外边宽不小于0.05 m的黑色背景。请问这种标志标志一般处于什么位置？它的作用是什么？	设置在与跑道直接相连的滑行道上, 位于A型跑道等待位置处。 作用是为飞机驾驶员提供额外的确认A型跑道等待位置的目视参考，并构成跑道侵入防范措施的一部分。
91. 23. 22	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 1. 1	某日，机组滑行至跑道头准备起飞，观察到附近的风向袋沿跑道的顺风方向吹起了约15度。此时你是否能将风向袋作为起飞放行的标准？为什么？你如何处置？	不能作为起飞放行的标准。 风向袋被风吹后的状态虽然可估算出一定的风速，但由于风向袋材质的不同，被风吹起的角度不一定对应固定的风速。 此时应向管制员了解实时风向风速作为能否起飞的依据。
91. 23. 23	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-8. 3. 12	某日，机组在北京机场着陆后，管制员指挥机组沿出口滑行道脱离跑道，飞机刚减速准备进入出口滑行道，副驾驶就开始收襟翼。请问，这样做正确吗？为什么？	不正确。 着陆后，非必要的通话和操作均应在飞机完全脱离跑道后执行（如切换频率、收襟翼和调整配平等）。
91. 23. 24	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-8. 3. 11	某日，机组着陆后沿出口滑行道脱离跑道时，飞机机头刚进入出口滑行道，副驾驶就报告脱离跑道。请问，这样正确吗？如不正确，你认为应该什么时候报告脱离跑道？	不正确。 着陆后脱离跑道时应确保整个飞机包括机尾部分均脱离跑道等待线以外。
91. 23. 25	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-8. 7. 2M	某日，机组准备启动发动机，但地面机务耳机故障。地面机务用手势发出启动发动机许可。请具体描述地面机务的手势。	地面机务通过手势给出发动机的启动许可，该手势为“右臂举至与头部齐平，指挥棒尖朝上，用手臂划圈，同时左臂举至头部上方，指向要开车的发动机”。

91. 23. 26	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 4. 1. A	某日，某机场没有中线灯，此时天气条件介于起飞的边缘天气。机组没有准备就直接决定数按跑道边灯来作为起飞依据。请问，你认为这样正确吗？为什么？如不正确，应该怎么做？	不正确，因为各机场跑道边灯的间距并不一致。 因此当驾驶员在使用可见跑道边灯个数估算能见度时，需先核实该机场跑道边灯间距，谨慎使用该数值估算能见度。
91. 23. 27	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-7. 1. 4	某日，机组在飞行准备时，发现该机场平面图上有“HS1、HS2……. HS8”等标识。滑行时，管制员所给的滑行路线正好需要经过HS1。请问“HS”代表什么意思？机组经过此处，该如何应对？	“HS”代表“热点”，该标志表示在此位置已发生过不安全事件，或者有潜在的相撞和跑道入侵等风险，需要机组特别注意。 驾驶员应认真观察该热点的特点，在滑行至热点附近时确认滑行指令，并认真观察外部地面标志与其他航空器，避免造成冲突或滑错。
91. 23. 28	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 2. 12	某日，飞机进位时，机组发现停机坪的机位安全线内，除了有引导飞机进位的机务外，还有轮档、锥筒，以及监护人员骑行的自行车。请问这样符合规定吗？为什么？应如何处置？	不符合规定。 机坪上根据航空器停放布局和地面设施的需要设置有机位安全线。飞机进位时，除引导飞机进位的机务和个别轮档、锥筒外，机位安全线所包括的范围应当没有障碍物。 应立即联系地面人员，将该区域清理干净方可继续滑进。
91. 23. 29	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-7. 1. 3	红色的停止排灯亮起表明所有飞机应该停止，禁止穿越跑道。某日，机组在平行跑道机场着陆，脱离后需要穿越另一条跑道，此时观察到该跑道前的红色的停止排灯已熄灭，并观察跑道上无起飞或落地的航空器，机组能否穿越该跑道？如不能，你认为何时才能穿越？	不能。即使停止排灯已熄灭，仍需得到管制员的穿越指令方可进行穿越。
91. 23. 30	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-4. 4. 3	跑道中线灯用于标明跑道中线位置，通常沿跑道中线设置。作为飞行员，必须了解其颜色随跑道距离变化的特点，请问中线灯的颜色是如何变化的？	A. 从跑道入口到距跑道末端 900m 处的跑道中线灯是发可变白光的恒光灯；从距跑道末端 900m 到 300m 之间的跑道中线灯是交替的可发变白光和发红色光的恒光灯；从距跑道末端 300m 到跑道末端是发红色光灯； B. 在跑道长度小于1800m 的情况下，从跑道的可用着陆长度的中点到距跑道末端 300m 处跑道中线灯交替地发可变白色光和红色光。

91. 23. 31	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	请演示信号员发给航空器的信号：向左转弯（从驾驶员角度看）	
91. 23. 32	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	请演示信号员发给航空器的信号：紧急停住（从驾驶员角度看）	

91. 23. 33	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	请演示信号员发给航空器的信号：断开电源	
91. 23. 34	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	请演示信号员发给航空器的信号：发动机关车	
91. 23. 35	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	请演示信号员发给航空器的信号：减速	

91. 23. 36	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 2. 1	请演示信号员发给航空器的信号：发动机起动	
91. 23. 37	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 3. 2	请演示信号员发给航空器的信号：建议撤离	
91. 23. 38	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 3. 2	请演示信号员发给航空器的信号：紧急情况得到控制	

91. 23. 39	情境问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-6. 3. 2	请演示信号员发给航空器的信号：火情	
91. 23. 40	情景问答题	AC-91-2014-23航空器驾驶员指南-地面标识-5. 3. 1	如果你所驾驶的机型等级低于机场滑行道等级，转弯时为使飞机的外侧主轮与滑行道边缘之间保持规定的间距，转弯时应如何参考滑行道中线标志？如果你所驾驶的机型等级超过机场滑行道等级，转弯时应如何滑行？	低于滑行道等级，飞机的PF（操纵飞机的飞行员）座椅保持在滑行道中线标志上。高于滑行道等级，则需要采取过线转弯的滑行方法。
91. 27. 1	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第四篇 5. 5. 2. 2	通常情况下I类ILS的下滑角为3度。请在飞行程序设计上，I类ILS的下滑角最大允许为多少度？	3. 5度
91. 27. 2	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第二章 2. 3	仪表飞行中最低扇区高度MSA是以无线电导航设施为中心，25NM（46km）的圆的扇区内可使用的最低高度。请问，这个最低高度对扇区内所有物体提供的最小超障余度是多少英尺？	1000英尺
91. 27. 3	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第1章 等待准则 1. 3. 4 出航计时开始	机组进入等待航线飞行，需要为保持程序中所描述的航迹。通常我们以出航边正切定位点开始计时。但如果不能确定正切位置，我们该如何计时？	如果不能确定正切位置，则在完成出航转弯至出航航向即开始计时。
91. 27. 4	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 3. 1. 3最小超障余度 和 4. 1. 3 3. 9	请问，仪表进近程序起始、中间、最后进近航段的主区的最小越障余度分别是多少？	仪表进近起始、中间、最后进近航段最小超障余度分别300、150、75米。
91. 27. 5	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第六篇 第一章	飞行中，我们经常需要加入等待程序。请列出加入等待程序的三种方法的名称。	平行进入；偏置进入；直接进入
91. 27. 6	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 1. 4. 9 出航时间	我们在飞行中经常会碰到要执行等待程序。等待程序的出航边的静风飞行时间跟高度有关，请根据高度分别说明静风飞行时间。	等待的出航边的静风飞行时间不应超过： a) 如果高度在14000ft以下，1分钟；或 b) 在14000ft高度以上，1. 5分钟。
91. 27. 7	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第二篇 1. 2 超障余度	某机组执行航班任务从A地到B地，航路阶段IFR飞行，主区使用的最小超障余度为300米（1000FT），途中要经过一段地区标高为1550M左右的山区航路。在该山区航路段，你所考虑的最小超障余度应该为多少？	600米(2000英尺)
91. 27. 8	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 3. 3. 4 下降	ILS进近，航道指示在1/2满刻度偏以内，航空器才允许按规定的程序开始下降高度。请问VOR进近，允许的刻度偏移是多少时，才允许按规定的程序开始下降高度？	1/2满刻度偏移

91. 27. 9	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 2. 2. 1. 1 直线离场	标准仪表离场时，请问直线离场的起始离场航迹是在跑道中线两侧各多少度范围以内？	15°
91. 27. 10	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 2. 2. 1. 1 直线离场	仪表进近时，我们必须根据航空器的分类选择相应的出航台航迹、限制值等参数。有人说航空器是参考进近时的指示空速来分类的，请问这种说法正确吗？如不对，请指出正确答案。	不正确。跑道入口处的Vat指示空速来分类
91. 27. 11	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 2. 2. 1. 1 直线离场 APV/BARO-VNAV进近程序 1. 2. 2大气影响	实施APV/BARO-VNAV进近时，我们会在程序图上发现温度限制。为什么会有这个温度限制？	因为温度低于标准温度时，航空器真实高度将低于气压指示高度。温度过低时将不满足超障要求。
91. 27. 12	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 2. 2. 1. 1 直线离场 APV/BARO-VNAV进近程序 1. 4. 2温度低于公布的最低值	实施APV/BARO-VNAV进近时，我们会在程序图上发现温度限制。如果机场温度低于程序公布的机场最低温度时，我们可以执行 baro-VNAV程序吗？	不允许，除非飞行管理系统（FMS）具有经批准的能在最后进近阶段进行低温补偿的功能。
91. 27. 13	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 2. 1. 噪声优先跑道 2. 1. 3	国外机场，拥有严格的噪音监控设备，机组要遵守减噪程序。国内不少机场也开始实施减噪程序。当管制员出于噪声优先原因提供了一条跑道，但有机组出于安全考虑提出异议，你作为机长该怎么决断？	出于安全考虑，机长可拒绝因噪声优先原因提供的跑道
91. 27. 14	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 2. 1. 噪声优先跑道 2. 1. 4	某日，某机场实施减噪程序。机长在在ATIS通播中收到机场附近雷雨，有风切变告警。请问，你要遵守公布的减噪程序吗？	不应要求遵守公布的减噪程序
91. 27. 15	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 定义	有人说，决断高度(DA)或决断高(DH)的定义是指仅仅指精密进近中规定的一个高度或高，在这个高度或高，如果不能建立继续进近所必需的目视参考，必须开始复飞。上述说法仅认为精密进近才有DA/DH，你认为完整吗？如不完整，请补全。	决断高度（DA）或决断高（DH）在精密进近或有着垂直引导的进近中规定的一个高度或高，在这个高度或高，如果不能建立继续进近所必需的目视参考，必须开始复飞。
91. 27. 16	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 5. 2 有 FAF 的 NPA 5. 2. 1 FAF 的位置	最后进近航段是从最后进近定位点FAF开始，并终止于进近复飞点MAPt。通常情况下，其长度最小为3nm，最佳为5海里，但最大不超过多少？	10nm
91. 27. 17	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分1. 2. 2 进近程序的分段	一个仪表进近程序可以5个航段，除了进场航段、起始进近航段，还有什么航段？	中间进近、最后进近和复飞航段。
91. 27. 18	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第五章 5. 5. 7	除非在仪表进近图上另有说明，请问标准复飞爬升梯度为百分之多少？	2. 5%
91. 27. 19	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第二章进场航段 2. 2 进场航段的保护区	标准仪表进场STAR可以将航空器从航路阶段过渡到进近阶段。进场航段有保护区，该保护区宽度按中心轴线两侧向内的一个角度收敛，收敛到起始进近的保护区宽度。出于安全考虑，机组应该了解这个角度。请问这个角度是多少度？	30度
91. 27. 20	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第二章进场航段 3. 1. 2 起始进近航段的最大切入角	通常沿起始进近航段至中间进近定位点，程序设计会提供航迹引导，该引导遵循最大切入角限制。精密进近时最大切入角限制为90度。请问非精密进近时最大切入角限制为多少度？	120度

91. 27. 21	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第五篇 1. 2 SOP的目的	现在航空公司都非常注重SOP标准操作程序，要求严格按照SOP飞行。SOP指定了任务和动作的顺序，可以为飞行人员提供指导以确保实施飞行程序的安全、效率、合理和可预测的方法。那么实施的SOP时，我们认为SOP应清楚地表述哪些内容？	SOPs应清楚地表述如下内容： a) 任务是什么； b) 任务何时执行（时间和顺序）； c) 谁来执行任务； d) 如何完成这项任务或操作； e) 包含动作的顺序； f) 动作结果以何种形式反馈，例如口头喊话、仪表指示和开关位置等。
91. 27. 22	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 5. 5. 5 精密进近航段的保护	机组在北京执行36L号跑道ILS进近，建立ILS进近后，主飞驾驶员操纵飞机偏离了航道1个点，请问现在飞机是否在保护区内？为什么？	不在保护区。 在精密进近中，保护区建立基于的假设是：通常一旦航空器建立在航迹上，驾驶员即不会出现偏离中心线超过二分之一满偏刻度情况。
91. 27. 23	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第三章 3. 3 高垂直速率（HVR）相遇	某航班进入下降阶段，管制员指挥机组从8400米下降到6600米，并告知前方有6300米的低空相对，机组要注意保持好6600米。机组下降开始后一直保持超过2500的大下降率，请问这样的下降方式合适吗？应该怎样？为什么？	不合适。 当驾驶员意识到另一架航空器正在或接近其邻近高度或高度层时，在爬升或下降的最后300米（或1000ft）的垂直速率不超过1500ft/min，除非另有ATC指示。 为了避免不必要的ACAS II RA指令。
91. 27. 24	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 7. 4 盘旋进近的复飞程序	某日，机组执行某机场的盘旋进近，开始仪表进近的目视盘旋机动后，在三边转四边时进入了低云。请问机组该如何决断？如果要复飞，该如何实施复飞程序？	如果从仪表进近的盘旋着陆过程中失去目视参考，则必须遵循为特定程序规定的复飞。 从目视(盘旋)机动到复飞程序的过渡转换应首先从起始爬升开始，在盘旋区内转向至着陆跑道, 并上升至盘旋高度及以上, 之后立即切入并特定程序规定的复飞程序。在这一机动过程中的指示空速不应超过目视机动允许的最大指示空速。
91. 27. 25	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第三章 3. 2	某机组执行航班任务，航路中听从管制员指挥从7200米上升到8400米过程中，突然听到TA语音告警“TRAFFIC TRAFFIC”。机组立即脱开自动驾驶操纵飞机试图进行目视避让。请问机组的这个动作正确吗？为什么？	不正确。驾驶员不应只根据空中交通咨询（TA）作机动动作。 TA是警告驾驶员有发生RA的可能性，增强机组处境意识，并帮助目视发现交通冲突。但由于方位精确度有限，用显示的冲突信息来判断高度变化率有困难，导致视觉获得的冲突和引起TA的可能不一样，有可能误导目视判断，特别是在夜间。收到TA后，驾驶员应使用一切可用信息做好准备，当出现RA时实施RA避让。

91. 27. 26	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第七篇 3. 4. 4	某机场公布有减噪音进近程序，我们是不是一定需要遵守呢？如果不是，请列出哪些情况不需要遵守？	在不利的运行条件下，不应要求遵守公布的减噪进近程序，例如： 1) 如跑道不清洁或不干燥，即有积雪，雪泥，结冰或积水，或有泥浆，橡胶，油污或其它物质的不利影响； 2) 云高低于150m（500ft）或水平能见度小于1. 9km（1海里）； 3) 侧风分量（包括阵风）超过28km/h (15kt)； 4) 顺风分量（包括阵风）超过9km/h (5kt)； 5) 已有报告或预报风切变或不利天气条件如雷雨等预计会影响进近。
91. 27. 27	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第四篇 8. 4. 4	某日，机组在某机场执行VOR进近，飞过FAF之后到达MAPt复飞点之前，由于某种原因管制员指挥机组复飞，请问机组该如何实施复飞？为什么不可以提前转弯？	飞至复飞点后再遵照复飞程序执行飞行。每个仪表进近程序的复飞程序，为整个复飞机动飞行提供防止与障碍物相撞的安全保护。为了使航空器保持在保护空域内，程序要求飞至复飞点后再遵照复飞程序执行飞行。
91. 27. 28	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第四篇 3. 3. 4 下降	某日，机组执行某机场NDB进近，该NDB台经校验后指示较为准确。程序转弯时管制员给出指令“可以NDB进近，目视跑道报告”。此时机组由于没有考虑四边顶风，导致过FAF点时偏五边左侧8度。为建立合适的下降剖面，机组刚过FAF就立即按高度下降。请问这样做正确吗？为什么？	不正确。 如果规定了入航转弯以后进一步的下降，则这种下降必须在航空器已建立在入航航迹以后才可下降。航空器被认为“已建立”的前提是:NDB进近时，在规定的方位的±5° 以内。
91. 27. 29	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第三章 附录 减噪离场爬升指南 2. 1/3. 1	减噪音离场程序分哪两种？请分别简叙。广州机场的减噪程序属于哪一种？	减轻靠近机场噪声程序（NADP1）： 该程序在规定的最低高度（机场标高以上240m(800ft)）或以上减小功率或推力，推迟收襟翼/缝翼直至到达规定的最大高度。在规定的最大高度（机场标高以上900m(3000ft)）飞机加速并按计划收襟翼/缝翼同时保持正上升率，直至完成过渡阶段并达到正常航路爬升速度。到达减噪起始点之前的起始爬升速度不得小V2+20km/h（V2+10kt）。 减轻距机场较远的噪声程序（NADP2）： 该程序在到达规定的最低高度（机场标高以上240m(800ft)）和最大高度（机场标高以上900m(3000ft)）之间开始收襟翼/缝翼。在保持正上升率的同时收襟翼/缝翼。如果性能需要，可以在达到规定的最低高度前收襟翼至过渡形态。为了保证满意的加速性能，功率或推力的减小在加速段中某点开始。在规定的最大高度开始正常航路爬升程序。在到达减噪开始点之前的起始爬升速度不小于 V2+20km/h（V2+10kt）。 广州属于NADP1。

91. 27. 30	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第五篇 3. 3. 1	每次执行飞行任务时，我们都需要完成简令。机组简令提高机组的情景意识。请问，机组简令的制定原则是什么？	在建立机组简令时应考虑制定原则 1、机组简令应简短，不应包括10个以上项目。如果必须有10个以上项目，应考虑到按飞行阶段的顺序将简令内容断开； 2、简令应简明扼要，还得充分全面，在所有机组成员之间提高行动计划的理解； 3、简令应是交互的，如可能应使用一问一答的形式； 4、机组简令的时间安排，应为实施运行的工作提供适当的时间，而不致出现冲突； 5、机组简令应在效率与重复项目的连续重复之间取得平衡点。
91. 27. 31	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第3篇 第2章 3. 3. 1	我们知道一般机场的离场程序设计采用3. 3%（在没有障碍物的情况下或离场程序特别说明的机场外），那么这个3. 3%的爬升梯度最低要保持到多少高度？	120M(394ft)就能满足向任何方面转弯的超障要求
91. 27. 32	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第4篇 第1章 1. 9. 2	过FAF点的最后进近最佳下降梯度为5. 2%或3度，那么现代民用喷气运输飞机一般情况下接受的最大允许下降梯度是多少？	6. 1%或3. 5度
91. 27. 33	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第1篇 第1章 定义	每次做进近简令时都会提到最低扇区高度（Minimum sector altitude）(MSA)是多少，请问这个高度能在25NM无线电导航设施为中心的半径区域范围内提供至少多少M(FT)的超障余度？	300M（1000ft）
91. 27. 34	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第3篇 第1章 1. 1. 2	在没有任何ATC指示或地区航行协议时, 应答机应设为？	2000
91. 27. 35	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第3篇 第3章 附录A 2. 2. 1. 3 f)	ACAS是否对所有大垂直速度接近的冲突飞机给出显示或警告？	不是，当垂直速度超过10000ft/min的ACAS不提供或提供不正确的服务。
91. 27. 36	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第4篇 第7章 7. 4. 1	某日某机组在执行仪表进近的盘旋着陆过程中失去目视参考，该机组应该如何复飞？	从起始爬升开始，在盘旋区内转向至着陆跑道，并上升至盘旋高度及以上，之后立即切入并执行复飞程序
91. 27. 37	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第4篇 第5章 5. 4. 3. 1	在精密进近的最后进近航段，通常使用什么样的定位点用以验证下滑道或MLS仰角指示与高度表的关系。	外指点标或等效的DME定位点
91. 27. 38	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第II部分 第4篇 第1章	气压垂直导航（baro-VNAV）是一种导航系统，该系统基于规定的垂直航径角（通常为3°）计算垂直引导，并将之提供给驾驶员，计算机基于气压高度，用从（ ）开始的垂直航径角计算垂直引导。	基准高（RDH）
91. 27. 39	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第II部分 第4篇 第1章 1. 4. 2	如果机场温度低于程序公布的机场最低温度时，能不能执行baro-VNAV程序？为什么？	禁止，除非飞行管理系统（FMS）中装备了经批准的能在最后进近阶段进行低温补偿功能。
91. 27. 40	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第5篇 第2章 2. 3. 4 检查单应答模糊	某日，机组做停机检查单时，PM做到外部灯光时，PF回答“按需”，请问这种回答正确吗？	不正确，检查单应答说明实际情况或项目值，避免不具体回答。

91. 27. 41	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第4篇 第8章 8. 5. 1. 3. 1	某机组在做进近准备时发现进近程序有Z, Y, W等几种，就认为z为传统方式，Y为RNAV进近，请问正确吗？	不正确，如果同一机场的两个或两个以上程序仅通过无线电导航设备类型无法区分，则在无线电导航设备类型之后加上一个从z开始编号的字母作为后缀。
91. 27. 42	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第2篇 1. 1. 1	在制定仪表飞行程序时，超障余度是主要的安全考虑。请问，PANS-OPS中的程序是基于假定关键发动机失效来设计的，这种说法正确吗？为什么？	不正确。因为PANS-OPS 中的程序是基于假定所有发动机均正常工作。
91. 27. 43	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第2篇 1. 2. 1. 1	仪表气象条件（IMC）下，在平行或者接近平行的仪表跑道上考虑同时运行的原因是为了增加繁忙机场的容量。对于进近至平行跑道的进近有独立平行进近和非独立平行进近两种基本的运行模式，在这两种模式下，使用相邻 ILS 和/或MLS 的航空器之间都应规定最低雷达间隔。这种说法对吗？	错误。因为在独立平行进近这种模式下，使用相邻ILS和/或MLS的航空器之间不规定最低雷达间隔。
91. 27. 44	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第3篇 3. 3	驾驶员应该使用适当的程序爬升或下降到指定高度或高度层，特别是在使用自动驾驶时，当驾驶员意识到另一架航空器正在或接近其邻近高度或高度层时，在爬升或下降的最后300米（或1000ft）的速率不超过多少？除非另有 ATC 指示。	8m/s（1500ft/min）
91. 27. 45	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第5篇 3. 5. 2	飞行前简令应重点在机组的协调配合以及航空器运行问题，并应包括（但不限于）哪些？	1、任何飞行必需的资料，包括不工作的设备或可能影响运行或旅客安全要求的不正常现象； 2、必须的通信，应急和安全程序；和 3、天气条件。
91. 27. 46	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第2篇 3. 1. 2	在设计飞行程序中设计转弯区，转弯点（TP）以哪两种方式规定？	1、在一个指定的导航设施或者定位点： 飞越导航设施或者定位点上空时转弯； 2、在一个指定高度： 在到达指定的高度开始转弯，除非有其他的定位点或者距离用来明确限制过早转弯（只适用于离场和复飞阶段）。
91. 27. 47	情景问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第1篇 4. 3. 1	某日机组在哈尔滨机场冬季运行时，考虑到外界地面温度-20℃远低于标准大气预计的数值时，必须调整计算的最低安全高度/高。机组根据高度表拨正源测量的高度，按每低于标准温度 10℃增加 4%的高。请问这种做法是否安全？	不安全。因为这种修正方法对于所有高度表拨正源高度处温度在-15℃以上的是安全的，低于-15℃无法保证。
91. 27. 48	情景问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第III部分 第1篇 4. 1. 4	某机组在执行IFR进近过程中，空中交通管制员（ATC）提供雷达引导，当ATC批准航空器下降至一个由于受低温影响而不可接受的高度时，机组认为保证有充分的超障余度是ATC的责任，并未提出异议并执行了该指令。请问机组的做法是否正确？为什么？	错误。如果 ATC 批准航空器下降至一个机长认为由于受低温影响而不可接受的高度时，则机长应当请求一个较高的高度。如果没有收到该请求， ATC 仍然认为原有的批准已经被机长接受并将依照遵守。
91. 27. 49	情景问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第2篇 1. 2 超障余度	某机组执行航班任务从A地到B地，航路阶段IFR飞行，主区使用的最小超障余度为300米（1000FT），途中要经过一段地区标高为1450M左右的山区航路。在该山区航路段，你所考虑的最小超障余度应该为多少？	450m（1476ft）
91. 27. 50	情景问答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第II部分 第3篇 2. 10	某机组在执行航班任务中使用基于DME/DME的RNAV程序进行航路飞行，如果发生了 FMS切换使用IRS的情况，机组考虑到IRS自身具有飘移系数，认为剩余一小时的航路飞行仍可满足导航精度，未告知ATC该情况，请问机组的做法是否正确？为什么？	错误。如果发生了FMS切换使用IRS的情况，因IRS自身具有飘移系数，在限定的时间内可以继续执行航线或者程序。IRS系统可用时间的具体数值取决于该系统的审定性能和程序设计使用的导航精度。在航路飞行阶段基于IRS的最大飞行时间为50分钟。

91. 27. 51	简答题	AC-91-FS-2015-27 第I部分 第1篇 第1章 定义	在进近图中（RDH）是代表什么高？对我们飞行员有何用处？	基准高（Reference datum height）（RDH）下滑轨迹或标称垂直航迹延伸至跑道入口处的高。
91. 27. 52	简答题	AC-91-FS-2015-27 第I部分 第4篇 第1章 1. 7	研究表明非精密进近存在较高的可控飞行撞地（CFIT）风险。尽管飞行程序本身是安全的，但使用传统的梯级下降技术来执行非精密进近被证实是错误的，为了减少非精密进近带来的风险，我们在垂直航迹控制上可以采用三种方法来保证安全。请举例说出一种方法？	1. 连续下降最后进近（CDFA） 2. 恒定角下降 3. 梯级下降 这些技术中，连续下降最后进近（CDFA）技术是优先选择的。
91. 27. 53	简答题	AC-91-FS-2015-27 第I部分 第4篇 第1章 5. 5. 2. 2	在盲降进近中，I类盲降和II类盲降分别是以什么高度表来确定决断高度（DA）或决断高（DH）？	I 类进近使用气压高度表； II 类进近使用无线电高度表
91. 27. 54	简答题	AC-91-FS-2015-27 第 III 部分	对于平行跑道进近有两种基本的运行模式分别是独立平行进近和非独立平行进近，这两种模式有何区别？	独立平行进近：在这种模式下，使用相邻 ILS 和/或 MLS 的航空器之间不规定最低雷达间隔。 非独立平行进近：在这种模式下，使用相邻 ILS 和/或 MLS 的航空器之间规定了最低雷达
91. 27. 55	简答题	AC-91-FS-2015-27 第 I 部分 - 第 4 篇, 第6章6. 1. 3	驾驶员按公布的复飞程序飞行，如果在到达复飞点（MAPt）之前开始复飞，驾驶员如何执行？	驾驶员飞至复飞点，后再遵照复飞程序执行飞行。 如果因运行需要建立在复飞中包括高度/高上的转弯，则应提供额外的保护以对过早的转弯提供安全保障。如果不可能的话，则在进近图的剖面视图上公布相应的标注，规定在 MAPt（或精密进近中相对应的点）之前绝不允许转弯。
91. 27. 56	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 第 I 部分 - 第 1 篇, 第 1 章	北京首都机场航图公布正北山区MSA为2150米，正南MSA为600米，请问在北京首都机场正北和正南第地形标高最高为多少？	正北1850米，正南300米 最低扇区高度（Minimum sector altitude）（MSA）以无线电导航设施为中心，半径 46km（25NM）的圆的扇区内可使用的最低高度。这个最低高度对扇区内所有物体提供最小超障余度 300m（1000 ft）。
91. 27. 57	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 第 I 部分 - 第 4 篇, 第 5 章 5. 5. 5. 2	某机场由于特殊活动，盲降进近之前需要执行高进近。机长为了近早截获下滑道稳定进近，在转向五边截获航道过程中（航道指示偏差小于一个点）开始下降。请问机长的做法是否正确，为什么？	机长是正确的，只要小于二分之一满刻度，飞机处于保护空域内，开始下降是安全的。通常一旦航空器建立在航迹上，驾驶员即不会出现偏离中心线超过二分之一满偏刻度，保护区正是基于这样的假定而建立的。因此航空器应遵守处于航迹上和处于下滑道/仰角位置的准则，因为一旦出现大于一半的航迹扇区偏离或大于一半的航迹飞行偏差并伴有其他系统容差，这将导致航空器位于保护空域的边缘或底边，进而缺少与障碍物之间保持足够的间隔保护。
91. 27. 58	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 第I部分 第3篇 第1章 1. 5. 2	在某机场离场图中，向南离场的01D程序规定梯度为5. 4%, 其他离场程序（02D，03D）没有特殊标出梯度，请问在执行没有特殊标出爬升梯度的离场程序时最小爬升梯度应该为多少？	如果没有另外公布，程序设计梯度（PDG）规定定为 3. 3%。

91. 27. 59	情境问答题	AC-91-FS-2015-27 第I部分 第4篇 第1章 5. 5. 2. 4 5. 5. 7	在I类盲降进近中，在决断高度复飞，复飞过程中一号发动机失效，飞机以大于3%的梯度爬升，管制员要求按标准复飞程序飞行，考虑到单发的越障问题，你是否可以执行管制员的指令？	程序设计的决断高是考虑复飞区的障碍物要求的，只要复飞爬升梯度大于2. 5%就满足要求除非在仪表进近图上另有说明，标准复飞爬升梯度为 2. 5%。
91. 27. 60	简答题	AC-91-FS-2015-27 飞行程序 第I部分 第2篇 1. 1. 1	在制定仪表飞行程序时，超障余度是主要的安全考虑。请问，PANS-OPS中的程序是基于假定关键发动机失效来设计的，这种说法正确吗？为什么？	不正确。因为PANS-OPS 中的程序是基于假定所有发动机均正常工作。
91. 28. 1	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 1	日常运行中，经常有机组报告遇到尾流。请简述从飞机后面看时，尾流涡旋的运动趋势。	从飞机的后面看时，尾流涡旋是向外、向上，并环绕在翼尖周围
91. 28. 2	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 1	按照尾流分类，请问航空器的分类有哪些？A330，B737，以及航校训练的Cessna172，这三种飞机按尾流分别属于什么类别？	重型机，中型机，轻型机。分别属于重型机，中型机，轻型机。
91. 28. 3	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 1	航空器产生的尾流强度由很多因素决定，你认为其中最重要的两个因素是什么？	航空器的重量和速度。
91. 28. 4	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 1	日常运行中，我们经常遇到不同的速度和构型的飞机。请问针对同一机型，重量重、速度慢、光洁形态的飞机，与重量重、速度快、着陆构型的飞机相比，谁产生的尾流强度大？	重量重、速度慢、光洁形态的飞机产生的尾流强度大。
91. 28. 5	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 1	同一跑道上，你尾随更大的飞机起飞时，对爬升轨迹有什么要求？	建议高于前机的爬升轨迹。
91. 28. 6	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 1	同一跑道，尤其使用非全跑道，你尾随更大的飞机起飞时，对离地点有什么建议？	应关注前机离地点，并控制飞机在到达其离地点之前起飞。
91. 28. 7	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 3. a	为了减小尾流对其他飞机的影响，如果你作为较大的飞机的驾驶员，在进近下滑道上应注意什么？	较大飞机的驾驶员应该避免高于下滑道的进近，这样可以减小尾随的飞机进入其尾流的风险。
91. 28. 8	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 3	虹桥机场正在使用36R落地，你前机为一架A340飞机，你作为一架B737机长在后面跟进飞行，针对进近航迹，你应该注意什么？	建议保持不低于前机的进近航迹。
91. 28. 9	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 4	你正在浦东机场使用35L进近，此时ATC询问你是否目视35R前机，你做出肯定回答后ATC通知你保持目视间隔，这意味着什么？	意味着驾驶员有责任保持安全间隔，并避免尾流
91. 28. 10	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 4	在北京首都机场运行时，经常遇到A380飞机起飞。请问前机是A380，后机是中型机时，尾流间隔时间是多少分钟？	3分钟
91. 28. 11	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 2	现在国内很多机场双跑道运行，实施独立平行仪表进近，或相关平行仪表进近。针对上述平行仪表进近，不同跑道进近的航空器之间都需要配备规定的雷达间隔，这种说法对吗？如不对，请指出哪种需要配备规定的雷达间隔。	不对。相关平行仪表进近，不同跑道进近的航空器之间需要配备规定的雷达间隔。
91. 28. 12	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 2	平行跑道有四种运行模式：独立平行仪表进近，相关平行仪表进近，独立平行离场，隔离平行运行。目前，在我国的重庆机场，一条跑道只用于离场，另一条跑道只用于进近，该运行属于哪种运行模式？	隔离平行运行

91. 28. 13	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 1	作为机组，你知道飞机的尾流强度与飞机的重量和载荷因素成什么关系吗？	尾流强度与飞机重量和载荷因数成正比
91. 28. 14	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 1	作为机组，你知道飞机的尾流强度与飞行速度、空气密度和翼展长度成什么关系吗？	尾流强度与飞行速度、空气密度和翼展长度成反比
91. 28. 15	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 2. b. 2	实施相关平行仪表进近的航空器按照雷达引导在切入平行仪表着陆系统航向道时，不同跑道进近的航空器之间的垂直间隔应不小于多少高度？	垂直间隔应不小于 1000英尺(300 米)
91. 28. 16	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 2. a	航空器尾流的强度和下沉速度会时间和距离产生变化。当你的飞机所处的大气不稳定时，有人说尾流会增强，这种说法对吗？如不对，你认为尾流的变化趋势是什么？	不对。尾流会加速衰减。
91. 28. 17	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 1. b. 2	当在实施独立平行仪表进近时，如果相邻跑道的一架B737未经许可而进入了非侵入区，与你的航空器之间最小垂直间隔小于300米时，管制员会指令你做什么？	管制员会指令你实施避让，按照公布的避让程序或管制指令立即爬升和转弯到指令的高度和航向，
91. 28. 18	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 1	请问在独立平行仪表进近模式中，相邻两条跑道的复飞航迹扩散角有什么要求？	一条跑道的复飞航迹与相邻跑道的复飞航迹扩散角不小于 30 度。
91. 28. 19	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 3	请问在独立平行离场模式，两条平行跑道的离场航迹扩散角有什么要求？	两条离场航迹在航空器起飞后立即建立不小于15度的扩散角。
91. 28. 20	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 4	今天你作为B737飞机的机组，正在跑道头等待管制员起飞指令。同跑道刚起飞一架B777，1分30秒后管制员给你起飞许可，请问是否可以立即起飞？请说明原因。	不可以。 前机重型机，后机中型机时，应该至少有2分钟尾流间隔

91. 28. 21	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 4. b	某日，某B737飞机，跟随一架B777之后起飞，突然出现进入B777的尾流，导致飞机状态不稳定。此时，机组立即使用全程的副翼和方向舵来强制修正飞机状态，这样做是否正确？为什么？如不正确，你应该如何正确处置？	<p>不正确。</p> <p>不慎进入尾流时，驾驶员应沉着冷静操作控制飞机的状态，避免突然进行副翼和方向舵的全行程反向输入，防止在脱离尾流时飞机出现突然的反向滚转。同时，当飞机出现滚转时，使用方向舵来操纵控制可能不适用于所有飞机。过量、突然的使用方向舵来抵消滚转角速度可能会导致飞机非预期的反应，而且可能导致负载超过飞机结构设计极限。</p> <p>具体使用方向舵的方法应参考相应机型的飞行手册（AFM）。如果高度和条件允许，建议最好是在飞机脱离尾流区后再修正不正常的飞机姿态，而不要在尾流中强制修正和保持飞机的姿态，如果在遭遇尾流时自动驾驶仪是保持接通的，建议不要人工断开自动驾驶仪，但是，要做好自动驾驶仪断开时进行手动控制飞机的准备。脱离尾流后，飞行员应检查操作面和发动机的性能是否正常。</p>
91. 28. 22	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 1	今天白云机场使用01号跑道起飞，一架B777飞机使用F10进跑道起飞后，此时管制员给你发布指令使用F9进跑道起飞(非全跑道起飞)，你作为机长针对尾流应考虑什么？	<p>同一跑道起飞，尤其是非全跑道起飞时，应关注前机离地点并控制飞机在到达其离地点之前起飞。起飞后持续保持高于前机爬升轨迹的角度爬升，直到确认远离其尾流。</p> <p>在较小侧风条件下，应该确保至少2分钟的间隔之后再起飞。</p>
91. 28. 23	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 2. a	你正在南海上空驾驶一架湾流550飞机使用L642航路巡航飞行，高度为FL310，此时在FL320飞越一架A340飞机，你的飞机出现横滚摆动，并伴随强烈颠簸，请问你可能遭遇了什么？RVSM飞行中，我们可以采用何种措施避免出现这种情况？	<p>遭遇尾流。</p> <p>在减少垂直间隔空域（RVSM）的跨洋飞行中可以偏置航路飞行来避免遭遇尾流。</p>
91. 28. 24	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 3. c	某机场交叉跑道运行，13/31长度为1800m，06/24号跑道为3400m，一架A320飞机使用06号跑道起飞，另一架赛斯纳172飞机在13号跑道上准备着陆，请问塞斯纳172驾驶员怎么避免尾流影响？	<p>在位于交叉跑道上起飞的更大飞机后边着陆时，飞行员应注意前机的离地点。如果前机在跑道交叉点之后离地，可以继续进近并在跑道交叉点之前着陆；如果前机在跑道交叉点之前离地，应确保着陆轨迹高于前机的起飞轨迹，在此情况下，除非能安全落地，否则应终止进近。</p>
91. 28. 25	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 1. b	一架A380机由于短五边不稳定，刚实施了低空复飞。此时你即将进跑道起飞，请问你应该怎样避免尾流的影响？	<p>当前机实施低空复飞或着陆连续时，由于尾流下沉并在地面附近横向移动, 可能滞留在跑道上或离地区域内。在较小侧风条件下，应该确保至少 2 分钟的间隔之后再起飞 (A380 以上飞机后至少 3 分钟)。</p>

91. 28. 26	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 4. a	2012年一架波音738客机在巴厘岛附近遭遇一架A380的尾流，飞机出现严重的操纵困难，险些造成事故。请问尾流的主要危害有哪些？如果进入侧尾流，后机有可能会发生什么变化？	当进入前机尾流，根据因素不同，后机会出现机身抖动、下沉、飞行状态急剧改变、发动机停车甚至飞机翻转等现象。 后机从后方进入前机的一侧尾流中心时，一个机翼遇到上升气流，另一个机翼遇到下沉气流，飞机会因承受很大的滚转力矩而急剧滚转。滚转速率主要取决于后机翼展的长度，翼展短的小型飞机滚转速率大。如果滚转力矩超过飞机的控制能力，飞机就会失控翻转。
91. 28. 27	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 2. b	重庆江北机场实况天气：110° /3米/秒，CAVOK。此时使用02R跑道落地，02L跑道起飞，这种天气条件对尾流会有什么影响？	侧风将减小上风面尾流的横向运动, 增大下风面尾流的运动。因此，1 至 5 海里/小时（1 至 3 米/秒）垂直于跑道方向的微风可以导致上风面的尾流保持在接地区域一段时间，并且加强了下风面尾流的向远离跑道的方向运动（也可能向一个临近的跑道运动）。
91. 28. 28	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 2. b	一架A380，在A461航路上北向飞行，巡航高度FL10100M；你的飞机为B737，在B208航路上西向飞行，巡航高度FL9800M；两机预计在ZH0交叉汇聚，且你很可能在A380的后方穿越它的轨迹。区调通知你小心尾流，请问你可采取什么措施更好的避免A380尾流的影响？	当交叉汇聚飞行，拟在后方穿过前机航迹时，最好从其上方穿越，如果山区地形允许，也可从其下方至少 300米（1000 英尺）穿越
91. 28. 29	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 2. b	某机场ATIS公布正在实施相关平行仪表进近模式，请简述同跑道两架飞机纵向间隔，以及相邻跑道两架飞机的纵向雷达间隔。	在同一仪表着陆系统航向道上的航空器之间的纵向雷达间隔不小于 6 公里。如航空器之间存在尾流影响时，还需满足规定的尾流间隔。在两条相邻的仪表着陆系统航向道上同时进近的航空器之间的雷达间隔不小于 4 公里。
91. 28. 30	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 3. a	某日，一架B777飞机正在ILS进近，你驾驶一架B737跟随其后。你认为，作为机组应该采取什么方法规避尾流？	当尾随更大的飞机在同一跑道上进近和着陆时，应保持不低于前机的进近航迹。注意其落地点并在其落地点前方落地。
91. 28. 31	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 1	襟翼或增升装置的使用将改变飞机的尾流强度，在其他条件不变时，飞机由光洁外形变化为其他构型时会使尾流（ ）。	衰减
91. 28. 32	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 4	空中交通管制员对按仪表飞行规则 (IFR) 飞行的飞机提供空中间隔, 包括所需的尾流间隔。然而, 如果航空器驾驶员接受目视跟随另一架临近飞机的指令时，意味着驾驶员有责任（ ）并且（ ）。	保持安全间隔，避免尾流
91. 28. 33	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3	请说出平行跑道同时仪表运行的四种运行模式	独立平行仪表进近模式、相关平行仪表进近模式、独立平行离场模式和隔离平行运行模式。
91. 28. 34	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 2 b) 2)	实施相关平行仪表进近的航空器，在切入平行仪表着陆系统航向道时，有什么间隔要求？	在切入平行仪表着陆系统航向道时，不同跑道进近的航空器之间的垂直间隔应不小于300米（1000英尺）或纵向雷达间隔应不小于6公里。
91. 28. 35	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 4	某机场两条平行跑道中心线的间距为700米，这两条跑道是否可执行独立平行离场模式？为什么？	不能。独立平行离场模式要求两条平行跑道中心线的间距不小于760 米（2500英尺），并且两条离场航迹在航空器起飞后立即建立不小于15 度的扩散角。

91. 28. 36	简答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 5 a)	一条跑道只用于进近，另一条跑道按照独立平行仪表进近模式或者相关平行仪表进近模式用于进近，或者按照隔离平行运行模式用于离场，这样的运行模式叫做？	半混合运行
91. 28. 37	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 2. a)	昆明/长水机场双跑道运行，根据条件的不同，实施独立平行离场、隔离平行运行以及相关平行仪表进近，其中相关平行仪表进近与独立平行仪表进近有什么区别？	相关平行仪表进近模式需要管制员对不同跑道进近的航空器配备规定的雷达间隔，且两条平行跑道都在实施仪表着陆系统进近且跑道中心线的间距不小于915米（3000英尺），同时，一条跑道的复飞航迹与相邻跑道的复飞航迹扩散角不小于30度。
91. 28. 38	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 1	尾流强度与飞行速度、空气密度成反比，对于在11000米正常巡航的飞机与海平面机场刚起飞的飞机相比，进入其尾流后，哪种情况产生的尾流对后机影响大？为什么？	虽然飞机在高空巡航时速度比较大,但是因为空气密度的减少，可能会导致飞机产生的尾流与其起飞时产生的尾流强度相当。另外,由于高空巡航时，飞机的速度较大，对于一个给定的前后机间隔，尾流衰减可用时间相对于低空小速度时更少，因而前机产生的尾流对后机的影响会更大。
91. 28. 39	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 2. 2 b)	A320飞机跟进A330飞行，在五边持续存在1至3米/秒的顺风，请简述顺风对A320飞机进近以及落地的影响？	顺风可以促使一架五边进近飞机的尾流运动到短五边区域或接地点区域。A320飞机驾驶员应高度警惕轻微的顺风，在此情况下尾流可能出现在短五边和接地点附近。
91. 28. 40	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：4. 3. 1 a)	A330飞机刚刚起飞，由于间隔，塔台随即让A320飞机进跑道作好立即起飞的准备，作为A320飞机驾驶员应注意什么？	避免起飞后飞入前机A330下方或后方区域，并随时准备应对任何可能导致进入尾流的危险情况。
91. 28. 41	情境问答题	AC-91-FS-2015-28航空器驾驶员指南-尾流和平行跑道运行：5. 3. 3	西安咸阳机场通常实施相关平行进近，独立平行离场，对于实施独立平行离场，作为飞行员应该注意什么？	独立平行离场模式要求两条平行跑道中心线的间距不小于760米（2500英尺），并且两条离场航迹在航空器起飞后立即建立不小于 15 度的扩散角。由于实施独立平行离场运行时，相邻跑道离场的航空器之间未要求纵向间隔，所以需要航空器驾驶员严格执行规定的标准仪表离场程序（SID），以避免与其他航空器发生冲突。
91. 28. 42	简答题	AC-91-FS-2015-28 航空器驾驶员指南- 尾流和平行跑道运行：4. 2. 4a	当进入前面飞机的尾流区时，根据进入尾流区的方向、前机的重量和外形, 后机的大小、前后机的距离、遭遇尾流的高度等因素的不同，后机会出现什么现象？	后机会出现机身抖动、下沉、飞行状态急剧改变、发动机停车甚至飞机翻转等现象
91. 28. 43	简答题	AC-91-FS-2015-28 航空器驾驶员指南- 尾流和平行跑道运行：4. 3. 3a	当尾随更大的飞机在同一跑道上进近和着陆时，对进近航迹有什么要求？	应保持不低于前机的进近航迹
91. 28. 44	简答题	AC-91-FS-2015-28 航空器驾驶员指南- 尾流和平行跑道运行：5. 2d	什么是隔离平行运行？	是指在平行跑道上同时进行的运行，其中一条跑道只用于离场，另一条跑道只用于进近。
91. 28. 45	简答题	AC-91-FS-2015-28 航空器驾驶员指南- 尾流和平行跑道运行：5. 2c	什么是独立平行离场？	是指航空器在平行跑道上沿相同方向同时离场

91. 28. 60	简答题	AC-91-FS-2015-28 4. 3. 2	一架B777客机在某机场做本场训练，你驾驶的A320飞机在跑道外等待进跑道起飞。B777落地连续后，塔台通知A320进跑道可以起飞，地面风为侧风2米每秒。请问这种情况需要保持尾流间隔吗？为什么？	当前机实施低空复飞或着陆连续时，由于尾流下沉并在地面附近横向移动,可能滞留在跑道上或离区域内。在较小侧风条件下，应该确保至少2 分钟的间隔之后再起飞 (A380 以上飞机后至少 3 分钟)。
91. 28. 61	简答题	AC-91-FS-2015-28 4. 2. 2	在五边进近时，管制员通知你由于前机故障导致无襟翼和缝翼落地，我们仅仅考虑尾流间隔，后机进近是否需要加大进近间隔？为什么？	飞机在光洁外形产生的尾流比正常的着陆构型产生的尾流更加强。
91. 28. 62	简答题	AC-91-FS-2015-28 5. 3. 3	独立平行离场模式，该模式要求两条平行跑道中心线的间距不小于 760 米，并且两条离场航迹在航空器起飞后立即建立不小于多少度的扩散角？	15度
91. 28. 63	简答题	AC-91-FS-2015-28 5. 3. 1	独立平行仪表进近模式，一条跑道的复飞航迹与相邻跑道的复飞航迹扩散角不小于多少度？	30度
91. 28. 64	简答题	AC-91-FS-2015-28 5. 3. 2	相关平行仪表进近模式，一条跑道的复飞航迹与相邻跑道的复飞航迹扩散角不小于多少度？	3度
91. 28. 65	情境问答题	AC-91-FS-2015-28 5. 3. 2	在某机场平行跑道准备实施仪表进近，假定其他条件都满足，机场 A B跑道和 C D跑道分别为平行跑道，A跑道和B跑道间距为6 8 0 米，C跑道和D跑道间距为9 9 0米，请问哪条跑道可以实施何种平行仪表进近模式？	C D跑道：相关平行仪表进近 间距不小于 915 米（3000 英尺）
91. 32. 1	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 5. 1 总则	请问呼叫航空电台一次之后若无反应，机组应隔多久再次呼叫，为什么？	10秒。为减少不必要的通信传输应为航空电台预留适当的准备时间以回答第一次呼叫。
91. 32. 2	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 5. 2. 1. 6通讯电报的组成	请问我们平时飞行中做的无线电测试时，通话质量清晰度分为几个等级，？各表示什么含义？	5级。 1 不清楚；2 可断续听到；3 能听清但很困难； 4 清楚； 5 非常清晰
91. 32. 3	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 6. 3. 9. 2	CPDLC电报可以由多项申请组成吗?具体有何规定？	可以。但不应超过五项用语组合,其中只有两组可包含航路许可的改变。尽量避免使用长电报、含有多项申请内容的电报。
91. 32. 4	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件A-3	请问所需通性能 (RCP)由哪些方面参数组成？	通信业务处理时间、连续性、可用性和完好性组成。
91. 32. 5	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件D-1 1. 2. 4总则	请问未经批准进行RVSM运行的航空器可以在RVSM空域飞行吗?如可以请简述注意事项。	经ATC许可可以。在以下情况下报告未批准的状况:a 在RVSM空域内任何频道上的呼叫 b 所有改变高度层的请求 c 所有高度层批准的复述
91. 32. 6	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件D-2	请简述飞行员应复述哪些内容或指令。	a ATC的航路许可 b 在任何跑道上的进入、起飞、着陆、等待、穿越和调头许可或指令 C 使用跑道、高度表调定值、二次雷达编码、高度、航向和速度指令,过渡高度层(由ATC或ATIS发送)

91. 32. 7	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件D-2	请简述位置报告应包括哪些信息。	a 飞行器识别号 b 位置 c时间 d 飞行高度或高度层 e下一个位置点和预计飞越时间 f确认重要报告点
91. 32. 8	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件D-2	请问通常管制员以什么样的格式向驾驶员发送涉及冲突航迹的交通信息？	a 使用12小时的方位钟的方式发送冲突航空器的相对位置 b 冲突航空器的距离 c 冲突航空器的飞行方向 d 任何其它的信息如上升或下降, 同向或反向等
91. 32. 9	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件D-2	遇险电报应尽可能包含哪些要素？	a 接收电报的电台名称 b 航空器的识别标志 c 遇险情况的性质 d 航空器驾驶员的意图 e 航空器的位置、高度和航向 f 任何其它有价值的信息
91. 32. 10	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 6. 2. 1数据链通信分类标准	数据链通信按使用频段不同分为哪几种？	高频(HF)数据链, 甚高频(VHF)数据链, 超高频(UHF)数据链, L频段和卫星通信(SATCOM)
91. 32. 11	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 6. 2. 2数据链通信应用	数据链通信的应用包括哪些？	自动相关监控(ADS), 空中交通管制员航空器驾驶员数据链通信(CPDLC), 数据链飞行信息服务(D-F I S), 飞行运行控制(AOC)通信, 数字通播(D-AT I S), 数字放行系统(PDC或DCL)。
91. 32. 12	问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件B-7 无线电通信程序	飞行员可以在哪个频率上建立飞行员间的通信？	使用空对空频率123. 45
91. 32. 13	情景问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 5. 2. 2. 7语音通信失效	某天某外航机组由昆明区域进入南宁区域时未和南宁管制建立联系并持续失联达20分钟之久。如果你是当班机组你会怎么做？	无法在指定频率建立联系时应与之前使用的频率建立通信, 不成功再尝试与适用于航路的另一频率联系, 如还不成功应使用一切可用的方法与相应的航空电台、其它的航空电台或航空器建立联系, 并告知无法与指定的频率建立联系, 所有的尝试均失效则应在指定的频率(主频和备频)盲发两遍, 应答机7600。
91. 32. 14	情景问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 6. 3. 12. 4	当在CPDLC区域运行时, 机组多次使用CPDLC发送高度申请未得到ATC回应, 如果你是当班机组应该怎么做？	转换至语音通信, 并在之前加上” CPDLC FAILURE “。
91. 32. 15	情景问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 5. 3. 2. 4 其它所有电台的行动	在空中当你听到有别的航空器发遇险报时应该怎么做？	a. 停止在相关频率发报, 除非:1 遇险状况取消或其停止运行;2 遇险航空器转至其它频率;3 负责通信责任的电台许可;4 航空器自身需要协助。 b. 如自身无法为遇险航空器提供协助, 在确认其获得协助前保持守听。

91. 32. 16	情景问答题	AC-91-32 航空通信程序指南 附件6 C-6. 3. 5ADS-C机载系统故障	如果航空器在起飞后ADS-C故障, 而它在或预计飞往强制要求具有规定的ADS-C功能的区域, 驾驶员该怎么做?	请求ATC部门协助努力使飞机继续飞往第一个拟降落的机场, 如不可行则返回起飞地机场或在可接受的最近合适机场着陆。
91. 32. 17	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 2. 4 选择呼叫程序	在具备选呼功能的航空器上, 在选呼测试成功后, 飞行员是否必须按照保持传统守听所在的频率?	不是必须保持传统守听, 但按需保持传统守听, 这样可以听到频率内其他航空器的动态, 增强你的驾驶舱情景意识。
91. 32. 18	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 2. 1. 5 通信技巧	为了提升通信效率, 因此在通讯时一定确保你发出的语句严格使用正确的语法, 这种说法正确吗?	不正确。只要不会对电报的准确性和可理解度未造成影响的情况下, 可以不考虑语法要求。
91. 32. 19	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 2. 1. 6 通信电报的组成	作为飞行员, 如果你想让对方帮助测试你所在航空器上的信号何时, 你应该使用什么词组? 如果对方回复是“3”, 表明什么?	使用词组“无线电检查”(Radio Check); “3”表明能听清但很困难。
91. 32. 20	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 2. 1. 7 呼叫	在某一段非常时期时, 当地的空管局需要你进行“运行正常的报告”, 你应如何报告?	应在指定的通信内容之后附加“运行正常”(OPERATIONS NORMAL)
91. 32. 21	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 2. 2. 1通信守听/服务时限	通常情况下, 会要求机组全程守听应急频率121. 5 MHz, 那么在何种情形下机组可不守听此频率?	使用另一部甚高频通信、受机载设备限制或驾驶舱任务分配不允许同时守听两个频率的情形。
91. 32. 22	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 6. 3. 9 CPDLC运行电	CPDLC电报有三种属性, 请按照优先级从高到低的顺序说这三种属性。	紧急、告警、回答
91. 32. 23	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 3 遇险和紧急无线电通信程序	当航空器及其机上人员遇到紧急和严重危险需要立即援救的状况时, 作为机组你在通讯时应注意什么?	重复三遍“MAYDAY”表示遇险信号+接收电报的电台名称(如果时间和环境允许)+航空器的识别标志+遇险情况的性质+航空器驾驶员的意图+现在的位置, 高度、航向等信息
91. 32. 24	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 3. 2. 3 保持缄默	当你所监听的电台里发布“ALL STATION STOP TRANSMITTING, MAYDAY”的信息时, 作为机组你应该怎么做?	保持缄默, 不在当前波道进行无线电通讯, 除非你所处的航空器也处于遇险情况。
91. 32. 25	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 3. 2. 5 终止遇险通信和终止无线电缄默	当你的航空器不再处于遇险状态时, 你应发送什么内容的电报? 使用什么用语?	发送取消遇险状态电报, 发送包括“遇险航空器结束”(DISTRESS TRAFFIC ENDED)
91. 32. 26	简答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: 5. 3. 3 紧急无线电通信	当涉及到航空器安全或航空器上人员安全的状况发生时, 作为机组你在通讯时应注意什么?	在现使用的频率中重复PAN PAN三遍+接收电报电台的名称+航空器的呼号+紧急情况的性质+航空器驾驶员的意图+现在的位置, 高度(高度层, 高, 等等)和航向+任何其它有价值的信息。
91. 32. 27	情景问答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南: B-6. 3 完整呼号和缩略呼号发送规则应用	如果你是重型飞机的驾驶员, 与管制部门初次建立联系时, 你应注意什么?	在呼号后附加“heavy(重型)”

91. 32. 28	情景问答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南：	如果你今天执行航班的飞机有CPDLC功能，当管制员和你进行语音通讯询问你是否可以上FL390时，为便捷考虑，你可否使用CPDLC回复管制员？	不可以，当管制员或飞行员使用语音通信时，所有的回复应使用语音通信；只有当管制员通过CPDLC进行通信时，也应使用CPDLC进行相应回复。
91. 32. 29	情景问答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南：	假如你在空中发现左发火警，在你宣布遇险后，在当前频率里仍有航空器在进行语音通讯，影响你与管制员的通讯，你应该如何做？	在当前频率发布“ALL STATIONS, STOP TRANSMITTING. MAYDAY”
91. 32. 30	情景问答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南：5. 2. 2. 7 语音通信失效	在巡航阶段，作为机组的你发现无法跟管制员建立联系，你必须试过哪些方式均不能跟管制员建立联系，你才可以判断通讯失效？	当航空器电台无法在指定的频率与相应的航空电台建立通信时，应试图与之前使用的频率建立通信，如果不成功，应再尝试与适用于航路的另一个频率建立通信。如果以上尝试均失败，航空器电台应使用一切可用的方法与相应的航空电台，其它的航空电台或其它航空器建立联系，同时通知航空电台无法与指定的频率建立联系。
91. 32. 31	情景问答题	AC-91-FS-2016-32航空通信程序指南：5. 3. 2. 4 其它所有电台的行动	遇险通信相对于所有其它通信具有绝对优先性，任何电台获悉此类情况后，通常不应在相关频率内发送电报。但在何种情况下，你可以在相应频率里发送电报？	1) 遇险状态被取消或遇险航空器终止运行； 2) 所有的遇险航空器通信被转移至其它频率； 3) 负责通信责任的电台许可； 4) 航空器自身需要协助
91. 32. 32	简答题	AC-91-FS-2016-32 6. 3. 8. 7	当空管部门启动CPDLC，机组不允许使用其他理由拒绝空管部门启动的CPDLC链接，只有在哪两种情况下才可以拒绝？	当一个CPDLC链接请求被机组拒绝时，拒绝的原因应根据情况使用NOT CURRENT DATA AUTHORITY（非现行数据权限）或NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY（未经授权的下一个数据权限）进行回复。特定程序应规定是否提供为管制员显示拒绝的原因。机组不允许使用其他理由拒绝空管部门启动的CPDLC链接。
91. 32. 33	简答题	AC-91-FS-2016-32 6. 3. 12. 2	当一架航空器被从能提供CPDLC的ATC部门移交给不能提供CPDLC的ATC部门时，那么机组需要注意什么？	当一架航空器被从能提供CPDLC的ATC部门移交给不能提供CPDLC的ATC部门时，CPDLC的终止须和语音通信的移交同时进行。
91. 32. 34	简答题	AC-91-FS-2016-32 附件 D-2 6. 1	在雷达环境下，驾驶员报告的航向信息和管制员发送的航向指令分别为什么航向？	均使用磁航向（度）。
91. 32. 35	简答题	AC-91-FS-2016-32 5. 2. 4. 3	在飞行前应该对选呼系统进行例行检查，请简单叙述如何执行飞行前检查？	a) 航空器应联系合适的航空电台并申请飞行前的选呼检查，如有必要时报告选呼编码。 b) 当已指定主频和备频时，应先使用备频，再使用主频进行选呼检查，其后航空器应准备使用主频进行持续通信。 c) 如果飞行前检查发现地面或者空中的选呼装置失效时，在随后的飞行中，航空器应在选呼恢复正常前应保持持续守听。

91. 32. 36	简答题	AC-91-FS-2016-32 6. 3. 12. 5	当CPDLC突然失效后通信联络转换成语音时，尚未完成的CPDLC电报应该如何处理？	当CPDLC失效和通信联络转换成语音时，全部尚未完成的CPDLC电报应被视为未发出，应用语音通信重新开始进行全部尚未完成电报的对话。
91. 32. 37	简答题	AC-91-FS-2016-32 6. 3. 12. 5	当CPDLC突然失效后通信联络转换成语音时，尚未完成的CPDLC电报应该如何处理？	当CPDLC失效和通信联络转换成语音时，全部尚未完成的CPDLC电报应被视为未发出，应用语音通信重新开始进行全部尚未完成电报的对话。
91. 32. 38	简答题	AC-91-FS-2016-32 附件 C-3	目前数据链通信主要应用类型有哪些？	数据链通信主要应用类型（ADS-B/ADS-C/CPDLC）
91. 32. 39	简答题	AC-91-FS-2016-32 B-1. 3	空中交通管制可以看作是一个很多参与者用各种不尽相同的英语进行交流的过程，这个交流将会受到语言熟练程度及地方语言的影响。对于飞行员来说，国际飞行从某种意义上讲是一种经历各种不同文化和语言的过程。这导致在飞行员与管制员之间存在了很多交流问题，在这些问题中大致可以分为哪几个种情况？	飞行员与管制员之间存在的交流问题可分为：错误的信息、失去情景意识、缺少共同的情景模式和期盼倾向四种情况。
91. 32. 40	情境问答题	AC-91-FS-2016-32 附件 D-2： 10. 1	飞行员与管制员申请机场气象信息，收到：地面风040度5米每秒，能见度5000m, 少云300米，温度19度，露点10度，修正海压1008百帕。作为申请气象信息的飞行应该如何复诵？	修正海压1008百帕
91. 32. 41	情境问答题	AC-91-FS-2016-32 6. 3. 9. 1	某航执飞北京飞东京羽田机场的航班，以往每次指挥使用跑道为34L。某日执飞此航班，按以往经验计划输入也是34L。到达羽田进近后，管制员指挥使用跑道34R。负责通讯的机组很顺畅的回答使用跑道34L。管制员纠正错误回复。请问这种情况属于那种通讯交流问题？	期盼倾向
91. 32. 42	情境问答题	AC-91-FS-2016-32 C-6. 3. 5. 2	某国际航班在飞越某国领空是强制要求携带具有规定的 ADS-C 功能。在进跑道后还没有起飞，机组发现 ADS-C 发生故障。本场没有维修能力，请问是否可以继续起飞，如何处理？	如果在机场起飞之前就发现 ADS-C 有故障，但该机 场又不能进行维修，有关航空器应被允许尽可能直接地飞往 可进行维修的最近的合适机场。在向该航空器发放放行许可 时，ATC 应考虑现行或预计的交通情况，并可能需要修改预定的起飞时间、高度层或航路，在飞行过程中也可能需要随后进行调整。
97. 01. 1	简答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则： 7. 1	机场运行最低标准是指机场可用于飞机起飞着落的运行限制。对于起飞，我们通常用什么数值来表示该运行限制？	能见度或者跑道视程
97. 01. 2	简答题	AC-97-02 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则： 5. 1	我们为了确定某一进近程序的着陆最低标准，需要了解飞机的类别。该类别是依据什么来划分的？	飞机在跑道入口的指示空速
97. 01. 3	简答题	AC-97-03 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则： 13. 2 （9）	进近非精密进近时，如果不适用连续下降最终进近技术，那么对于C、D类飞机来说，我们应该如何确定着陆最低标准？	RVR/VIS应至少增加400米

97.01.4	简答题	AC-97-03 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：13.2 (9)	进近非精密进近时，如果不适用连续下降最终进近技术，那么对于A、B类飞机来说，我们应该如何确定着陆最低标准？	RVR/VIS应至少增加200米
97.01.5	简答题	AC-97-04 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：9.2	作为机组，进行II类ILS进近时，你在DH需要至少看到多少个连续的进近灯才能继续进近？	3个
97.01.6	简答题	AC-97-04 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：8.3	I类PA、APV和NPA通常使用哪种高度作为高度基准？	气压高度
97.01.7	简答题	AC-97-06 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(9)	日常飞行，我们经常收到RVR和VIS值。请问，允许使用的能见度最小值是多少？	800米
97.01.8	简答题	AC-97-07 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：7.1	对于双发飞机，基本的起飞最低标准是多少RVR/VIS？	1600米
97.01.9	简答题	AC-97-08 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：13.5	在起始进近定位点之后收到的天气报告表明机场天气低于最低天气标准，你该怎么做？	如果当时在最后进近定位点前，则终止进近；如果当时已经飞越了最后进近定位点，则可以继续进近到DA/H或MDA/H。
97.01.10	简答题	AC-97-09 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：6	某机场标高为100英尺，请问该机场执行目视运行要求的最低标准是多少？	能见度5000米，云底高300米。
97.01.11	简答题	AC-97-10 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：9.4	我们执行II类ILS进近时，需要收到几个RVR数值才能判断是否满足最低标准？	两个，接地区RVR和中间点RVR
97.01.12	简答题	AC-97-11 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：12.1	机场跑道中线灯故障，该故障对I类ILS的最低标准有什么影响？	中线灯故障时，若使用HUD、自动驾驶或飞行指引，则最低标准无影响。否则最低标准为800米。
97.01.13	简答题	AC-97-12 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：7.5 12.2	确认天气是否满足起飞标准时，如果接地区RVR设备故障，我们该怎么办？	可以使用中间点RVR代替；也可以目测估算。如果都不行，只能使用能见度标准。
97.01.14	简答题	AC-97-13 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：5.2	飞机的进近类别是根据审定的最大落地重量下的跑道入口指示空速确定的，比如速度范围121KT-140KT的划分为C类飞机。实际飞行时选择的形态、故障都可能导致进近速度超出此范围，那么此时怎么确定飞机的进近类别？	飞机类别一旦确定，不因日常运行条件的变化而改变。
97.01.15	简答题	AC-97-14 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(7)	在一个使用场压QFE的机场做非精密进近，航图上的MDH是哪个高度作为高度基准面？	MDH以机场标高为基准，如果入口标高在机场标高之下2米以上，则以入口标高为基准。
97.01.16	简答题	AC-97-15 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：13.6	执行非精密进近时，使用CDFA技术对复飞转弯有什么要求？	到达MAPt复飞点之前不能进行任何复飞程序中的转弯机动。
97.01.17	简答题	AC-97-17 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(3)	什么是类精密进近？	类精密进近（APV）：有方位引导和垂直引导，但不满足建立精密进近和着陆运行要求的仪表进近。
97.01.18	简答题	AC-97-05 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：8.4	作为机组，在DA/H或MDA/H，你需要看到哪些目视参考才能继续下降进近？	进近灯光系统；跑道入口；跑道入口标志；跑道入口灯；跑道入口标识灯；目视进近坡度指示系统；接地区或接地区标志；跑道接地带灯（RTZL）；跑道边灯；局方认可的其它目视参考。

97. 01. 19	简答题	AC-97-19 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：9. 2	做II类ILS进近是， 需要哪些目视参考才能下降到DH以下？	进近灯、接地带灯、跑道中线灯、跑道边灯或者这些灯的组合中至少3个连续灯视。还必须看到包括地面构型的横向水平要素，例如，进近横排灯、入口灯或接地带灯， 除非使用经批准的 HUD 至接地。
97. 01. 20	简答题	AC-97-20 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(8)	RVR数值的大小与跑道灯光的强度是否有关？当RVR小于飞机起飞要求的数值时，飞行员可以提醒机场当局做什么？	RVR 数值的大小与跑道灯光的强度有关。当 RVR 小于飞机起飞要求的数值时，应考虑将跑道灯光强度调大直至最强（5 级灯光），以提高飞机运行的正常性。
97. 01. 21	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(10)	你作为机长，准备在境内某标高为75M/250FT的机场作VOR/DME进近，该机场使用修正海压。该进近的最低标准为MDA 150M/500FT、能见度800M，你收到的气象实况为CALM 9999 OVC090。你预计在MDA能否建立所需目视参考吗？为什么？	预计能够建立所需目视参考。 云底高是指云底距机场标高的垂直距离，此例中为90M(300FT), 实际的云底高度应为修正海压165M(550FT)。云底高和能见度均大于该进近的最低标准。
97. 01. 22	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(9)	你作为机长，准备在某机场作VOR/DME进近，航图显示该进近程序的最低标准为MDA 200M/660FT VIS1200，未公布RVR标准。当前气象实况为RVR1300/VIS1100。请问你是否可以开始此次进近？为什么？	可以开始进近。 因为同时获得RVR和VIS值时，以RVR为准。
97. 01. 23	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：13. 5	你作为机长，准备在某机场作VOR/DME进近，航图显示该进近程序的最低标准为VIS 1200。当前气象实况为VIS 1300。在你刚刚通过FAF点时，管制员告知你VIS降为1000，其他情况均没有变化，并询问你的意图。请问你该如何决断？	因为已经通过FAF点，可以继续进近至MDA。如MDA无法建立足够目视，则复飞。
97. 01. 24	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：6	你作为机长，准备降落长治/王村机场，该机场标高为923. 4M/3029FT。气象实况是云底高5000M、能见度4500M。此时你已经处于云下并且能清楚目视周围地形及跑道。由于空军活动，管制员询问你能否接受目视进近，你如何回答？理由是什么？	不能接受。 一般情况下，除经局方特殊批准外，如果机场标高低于3000米(10000英尺)时，目视运行要求VIS不小于5000米。
97. 01. 25	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：3(9) 8. 8	你作为机长，准备在首都机场36L跑道作 I 类ILS进近，该进近的最低标准为RVR550M/VIS800M。在进近准备阶段，机场ATIS报告的天气实况为VIS750M、RVR接地段设备故障、中间段600M、末段500M，请问你是否可以开始此次进近？为什么？	可以开始进近。 因为在可同时获得RVR和VIS值时，以RVR为准；接地区RVR是控制RVR，在其故障时可临时由中间点的RVR代替。
97. 01. 26	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：7. 3	你作为机长，准备在邯郸机场起飞。由于天气原因，现在机场仅使用跑道23起飞、VOR/DME进近落地。邯郸机场23跑道边灯工作正常，对应的起飞最低标准是RVR400/VIS800，VOR/DME23的最低标准为MDA 233M/770FT，VIS 2400。当前的天气实况为23010MPS，VIS 1000, NSC。请问可以正常起飞吗？为什么？	如果指定了合适的起飞备降场，则可以起飞，因为满足最低起飞标准。如果未指定起飞备降场，则不能起飞，因为起飞最低标准不得低于该机场可用着陆方向的着陆最低标准。
97. 01. 27	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：7. 5 12. 2	你驾驶121部运行的双发飞机准备执行航班任务。该机场的起飞最低标准为RVR400/VIS800。机场报告当前能见度500，接地区RVR设备故障、中间段RVR 500。前机告知管制员目测接地区RVR也是500米并顺利起飞。你认为前机的做法合理吗？	合理。对于121部运行的双发飞机，在确定起飞最低标准时，接地区的RVR为控制RVR, 该值也可以由驾驶员目测估算。且接地区RVR故障时，也可临时由中间段RVR代替。
97. 01. 28	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：9. 2	你正在首都机场进行II类ILS进近，并且你驾驶的飞机并没有安装HUD设备。在DH，你模糊看到了2个连续的进近灯，请问你可以继续进近至决断高（DH）之下吗？为什么？	应该终止进近。 除非获得并能够保持包括进近灯、接地带灯、跑道中线灯、跑道边灯或者这些灯的组合中至少3个连续灯的目视参考。

97. 01. 29	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：9. 4	你执行航班飞往北京首都机场，你的整个机组和飞机都具备II类运行资质。开始进近前ATIS内容如下：低能见度程序运行中，预计36R II类ILS进近，地面静风，36R RVR 接地段500、中间段250、末段550。你查阅进近图发现该进近的最低标准为DH30M/100FT, RVR300。请问你该如何决断？为什么？	应该改航去合适的备降场。 对于II类ILS进近，接地区和中间点的RVR均为控制RVR。
97. 01. 30	情境问答题	AC-97-01 民用航空机场运行最低标准制定与实施准则：12. 1	你今天飞往首都机场并接受航线检查，预计使用36L ILS进近。NOTAM显示今天36L的接地带灯因施工关闭。航图显示该进近的最低标准为DA 98M/330FT, RVR550/VIS800。ATIS播报的天气情况如下：静风，能见度750，36L RVR 750。出于检查的目的，检查员要求你进行无指引的人工飞行。你接受他的要求吗？为什么？	不能接受，因为这样会导致低于最低标准进近。 I类ILS进近如果不使用HUD、自动驾驶或飞行指引，最低标准RVR/VIS不得小于800米。
121. 46. 1	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 8	如果你驾驶B737型客机，目的地机场只能做不适用CDFA技术的非精密进近时，能见度/RVR最低标准增加多少米？	能见度/RVR最低标准增加400米
121. 46. 2	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 8	如果你驾驶B类飞机，飞的目的地机场只能做不适用CDFA技术的非精密进近时，能见度/RVR最低标准增加多少米？	能见度/RVR最低标准增加200米
121. 46. 3	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：十	请问非精密进近的CDFA技术是否需要熟练检查？如果需要，应至少包括使用CDFA技术的几次进近着陆和几次复飞？	需要，一次进近和一次复飞
121. 46. 4	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：七	某日，某机场因天气需要执行目视盘旋进近程序，你可以使用CDFA技术吗？	目视盘旋进近不适用CDFA技术
121. 46. 5	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 1	请问除了非精密进近程序所要求的设备外, 非精密进近中使用CDFA技术需不需要特殊的航空器设备？	CDFA技术不需要特殊的航空器设备
121. 46. 6	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：四	请问，在非精密进近过程中使用CDFA技术时，针对只具备基本导航能力的机型，是否有机型限制？	没有。各机型（即使是只具备基本导航能力的机型）均能够使用CDFA技术。
121. 46. 7	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 7	请问当在复飞点之前执行复飞并且未取得空中交通管制的指令时，应按照公布的复飞程序飞行，什么时候可以复飞程序转弯？	在飞越MAPt复飞点后可以起始沿公布的复飞程序转弯。
121. 46. 8	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 5	实施CDFA技术进近时，飞行员必须在公布的最低下降高度/高以上的的某一高度/高实施复飞，例如：在公布的最低下降高度/高上增加50英尺开始复飞，目的是什么？	确保航空器不会下降到公布的最低下降高度/高以下。
121. 46. 9	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 6	用CDFA技术做非精密进近，当飞机沿最后进近的垂直轨迹下降到DDA，什么情况下可以继续下降至着陆？	清楚看到和辨认要求的目视参考，并且具备着陆条件时方可继续下降至着陆
121. 46. 10	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：五. 2	根据稳定进近要求，从某一个高度至着陆接地区，应保持航空器下降率不大于1000英尺每分钟。请问在仪表气象条件下和目视气象条件下，这个高度分别是飞机高于跑道入口标高多少英尺？	仪表气象条件下飞机高于跑道入口标高1000英尺； 目视气象条件下高于跑道入口标高500英尺。
121. 46. 11	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	如果某机场的非精密进近中未公布下降梯度，是否可以使用CDFA进近？	此情况不适用CDFA

121. 46. 12	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	如果执行没有最后进近定位点（FAF）的非精密进近程序，能否使用CDFA技术？	此情况不适用CDFA
121. 46. 13	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 五. 1	CDFA是一种与稳定进近相关的飞行技术，在非精密仪表进近程序的最后进近阶段，连续下降到该机型拉平开始的操作点，或着陆跑道入口高大约多少英尺的点？	50英尺
121. 46. 14	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 五. 1	请问，CDFA的中文全称是？	连续下降最后进近
121. 46. 15	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：四	请简述在非精密进近中采取固定下降角的目的是什么？	使用固定下降角的进近剖面可以提供一个更稳定的飞行航迹，通过减少飞行机组的工作负荷达到降低非精密进近风险的目的。
121. 46. 16	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 关于天津辖区对《航空器驾驶员指南》系列咨询通告组织学习情况的报告	当你执行CDFA进近时，请问什么时候调整设置复飞高度？	在最后一个下降剖面顶点开始稳定下降后调整设置复飞高度
121. 46. 17	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 关于天津辖区对《航空器驾驶员指南》系列咨询通告组织学习情况的报告	当你执行CDFA进近时，请问通过SDF点时，需要核实什么？	核实：不得低于SDF点的限制高度
121. 46. 18	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	请问当你使用CDFA 进近时，如果在复飞中需要保持等于或高于MDA，则必须在高于MDA至少多少英尺时开始复飞？	高于 MDA 至少50英尺
121. 46. 19	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	请问，使用CDFA技术的进近属于精密进近吗？	属于非精密进近
121. 46. 20	简答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 八. 4. (2)	请问，实施CDFA时，对连续下降航迹上的高度限制有什么要求？	飞行员都应该沿着一条满足所有高度限制的连续下降航迹来实施进近
121. 46. 21	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 八. 7	假如你正在山区机场采用CDFA技术的VOR进近中，如果在复飞点前飞机出现故障你决定复飞，副驾驶建议你立即开始转弯。在未取得空中交通管制的指令前，你将怎么做？	在取得管制员指令之前应按照公布的复飞程序飞行，在飞越复飞点后才可以起始沿公布的复飞程序转弯。
121. 46. 22	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 八. 3	假如你飞南京/禄口机场执行VOR/DME RWY24仪表进近程序，公布的垂直下降梯度是5. 2%，地速是120kt时，直接查出需要的下降率是630ft/min；地速是140kt时，直接查出需要的下降率是740ft/min；如果地速是130kt，根据插值法可以计算出需要的下降率是？	685英尺/分钟
121. 46. 23	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	当在国内某机场实施CDFA进近时，所携带的中国民航局公布的仪表进近图中提供了下降率表，但没有你所对应的地速的下降率。你该怎么办？	飞行员可以使用这个表，根据地速使用插值法计算出使用CDFA技术所需要的下降率
121. 46. 24	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	当在国内某机场实施CDFA进近时，所携带的中国民航局公布的仪表进近图中提供了下降率表，但你的飞机没有地速测算和显示功能。你该怎么办？	对于没有地速测算和显示功能的飞机，飞行员可利用表速估算出地速，并按仪表进近图中的下降率表，根据地速直接查出或使用插值法计算出使用CDFA技术所需要的下降率
121. 46. 25	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	假如你驾驶B737飞机执行济南遥强机场ZSJN RWY01 VOR/DME进近，公布最低下降高度（MDA） 530ft，运用CDFA技术所需DDA应该至少为多少？	所需DDA应该至少为580ft

121. 46. 26	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：五. 2	请问在稳定进近要求中，在仪表气象条件下飞机高于跑道入口标高300米，至着陆接地区，保持航空器下降率不应大于多少英尺每分钟？但你今天在执行高原航线，由于重量重且地速大，预计300米以下下降率将大于1000英尺/分钟，你该怎么做？	不应大于1000英尺每分钟。 如果预计下降率将大于1000英尺/分钟, 应做一个特殊的进近简令。
121. 46. 27	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：五. 1	请你简述CDFA（Continuous Descent Final Approach）连续下降最后进近的定义。	在非精密仪表进近程序的最后进近阶段连续下降，没有平飞，从高于或等于最后进近定位点高度/高下降到高于着陆跑道入口大约15米（50英尺）的点或者到该机型开始拉平操作的点。
121. 46. 28	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）：八. 4	某日你所飞的机场，FAF点和跑道之间有一个SDF点，而且FAF至SDF的下降梯度略小于SDF至跑道的梯度，请问你可采取哪两种什么方法实施CDFA进近？	1、以较小的下降率从最后进近定位点开始下降，从而在梯级下降定位点高度或以上飞越，然后过渡到公布的垂直下降梯度。 2、从通过最后进近定位点以后的一点开始下降，使航空器以相应公布的垂直下降梯度下降并且在飞越梯级下降定位点时满足高度限制要求。
121. 46. 29	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）： 关于天津辖区对《航空器驾驶员指南》系列咨询通告组织学习情况的报告	作为机组，你们需要执行某机场的非精密进近：该进近的FAF至SDF的下降梯度小于SDF至跑道的梯度。主飞飞行员在下降简令中说明使用CDFA技术，并计划在FAF 开始下降后就调整设置复飞高度，你会提出不同意见吗？如果会，你认为何时调复飞高度？	取决于机组采用哪种方法实施CDFA进近。在最后一个下降剖面顶点开始稳定下降后调整复飞高度。 以下两种都可以使用： 1、以较小的下降率从最后进近定位点开始下降，从而在梯级下降定位点高度或以上飞越，然后过渡到公布的垂直下降梯度。 2、从通过最后进近定位点以后的一点开始下降，使航空器以相应公布的垂直下降梯度下降并且在飞越梯级下降定位点时满足高度限制要求。
121. 46. 30	情境问答题	AC-121135-FS-2013-46连续下降最后进近（CDFA）	某日，你实施CDFA进近，沿公布的下降梯度飞行，在下降至CDFA特定决断高度DDA时，你不能清楚看到和辨认要求的目视参考，且此时还没有到达MAPt复飞点，你该怎么做？	执行复飞，且不允许航空器下降到MDA最低下降高度以下。在飞越MAPt复飞点后才可以起始沿公布的复飞程序转弯。