



## 信息通告

中国民用航空局运输司

编 号:IB-TR-2017-06

下发日期:2017年9月23日

# 关于通用航空管理 “意见箱”的答复(第5期)

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复(第5期)

为真情服务行业,我局在“通用航空管理系统”(<http://ga.caac.gov.cn>)设置了“意见箱”,面向行业征集以下3个方面的咨询、意见或建议:

- 1.涉及通用航空“过度监管”或套用运输航空规章进行管理的问题;
- 2.涉及通用航空管理规章及配套文件在各地执行过程中存在的不规范、不统一、甚至出现偏离的问题;
- 3.针对局方在通航审批、监管等行政行为方面存在质疑的问题。

本期(2017年6月1日-2017年8月1日)征集意见42条,经民航局通用航空工作领导小组各成员单位研究确认,现予答复。

附件:通用航空管理“意见箱”的答复(第5期)

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第5期）

序号	问题	答复
1	本人申请的账号一直无法登陆，显示账号密码错误，经忘记密码处修改密码后仍然无法登陆，同样显示账号密码错误，烦请协助处理。	8月2日已与系统负责人联系并解决。
2	通用航空的燃油保障通常有三种渠道：1、各通航公司自己保障自己；2、通用机场委托给第三方专业供油企业（例如：中航油）为机场内的公司提供加油服务；3、通用机场申请相应用资质为驻场单位提供加油服务。 问题主要集中在第3种保障方式，根据国务院下发的《民用机场管理条例》，机场提供加油服务需要向地区管理局申请“民用机场航空燃油供应安全运营许可证”，但在CCAR-55部和CCAR-140部中要求机场供油要取“三证”：成品油经营许可证，危险品经营许可证和民用航空油料供应企业适航批准书，未提及“民用航空燃油供应安全运营许可证”，希望明确通用机场供油资质，并详述取证流程。 另，CCAR-140部及相应用的适航管理程序均指出：运输机场严格按照规章执行，通用机场参照执行，那么通用机场究竟要参考多少，尤其涉及到资质和安全管理方面，哪些是需要做的，或者如何执行适用性评估？	8月2日已与系统负责人联系并解决。  CCAR-140部正在修订，已取消“通用机场参照执行”的规定；目前，民航局正在制定《民用运输机场航空燃油供应安全运营许可证管理办法》，明确规定在运输机场从事航油供应的企业应当获得许可，对在通用机场从事航油供应的企业不作规定。
3	尊敬的领导您好，我是通航机场的管制员，目前我们遇到一个具有一定普遍性的问题就是管制员的培养问题。由于目前局方尚未出台关于通航机场管制员管理的相关专项文件/规章使得目前通航机场的管制员培训必须依托于运输机场。这就导致了以下四个问题，第一，通航机场欠缺造血能力，发展乏力。民航发展，空管先行。管制员的培养是一个相当漫长的过程，随着近几年通航机场井喷式的发展，管制员的需求量呈直线上升的趋势，随之而来的就是通航机场管制员缺口快速增大的问题。第二，与现有空管系统存在潜在人才竞争的问题。第三，由于该问题具有普遍性，将对通航机场甚至整个通航业的发展产生长期的影响。第四，由于通航机场的运营方式与运输机场的运营方式存在较大差异，运输机场的培训管理模式的培训来说效率及指向性不高的问题。有鉴于此，特提出以下几点建议：第一，建议局方能够尽快出台关于通航机场管制员培养、培训、考核、管理的相关指导性文件或规章，使得通航机场管制工作能够切实做到有法可依，有章可循。第二，是否能借鉴国外的管理模式，将现有空管系统经验丰富，有到通航机场工作意愿的管制员在保留原工作关系的基础上以派遣支援或协助工作的形式安排到通航机场工作，以缓解目前通航机场管制员严重缺乏的问题，感谢局方领导的关怀与支持。	1. 通用机场运行指挥并不一定需要配置管制员，确有实际运行需要的可以根据建设塔台和配置管制员。即，关于通用机场管制员配备的要求主要是根据机场的分类来确定的，而不是空管本身来确定的； 2. 由于人员流动的需求，在通航机场工作的管制员可以到运输机场工作，基于对安全的考虑，对管制员技术和能力的要求是一致的。

5	<p>关于135部取证后的航线验证飞行，P01要求取得135部运行合格证以后，每飞一条不同的航线都要先通过一次航线验证飞行并在运行规范内签批。此种预先航线验证飞行的做法适合定期或高密度的固定航线经营，对于不固定班期、不固定航线的135部运营尤其是医疗急救运营，实际是行不通的。</p>	<p>我公司东莞维平通用航空有限公司为正在筹建的通航企业，已于2016年3月30日取得营业执照，为满足通用航空企业筹建的需要，我公司从加拿大引进了两架贝尔直升飞机，现已取得了国籍登记证和标准适航证，注册号为B-70QX和B-70QY。现在在办理电台执照的过程中碰到如下问题：</p> <p>2017年7月6日民航广东监管局无线电主管部门对上述两架机甚高频电台进行了检查，同时根据《关于下发民航甚高频地空通讯25KHz频率间隔实施方案通知》（局发明电[2012]1059号）的要求，发现上述两架的甚高频电台显示频率的有效位数是小数点后2位，达不到小数点后3位，但频率范围满足118.000-136.975MHz，可调频率间隔满足25KHz的情况。对于上述两架未能满足局发明电[2012]1059号要求的直升机，我们找了一些文件，发现上述两架机符合《关于下发CCAR-9R2有关机载设备要求等效符合性方法的通知》（民航飞发[2014]13号）的有关条件，满足偏离要求，具体可参阅附件三中第二条，等效符合性方法的第（二）种情况的第10款（第8页）。请问是否可以申请偏离以继续筹建工作？该找谁申请偏离？</p> <p>同时我们还了解到把小数点达不到后3位的实际情況在FSOP平台上进行注释也是一条可行的路，不过FSOP平台的回复是公司的FSOP账号需要在正式取得运行合格证之后才可以使用。这样如果走这条路我们就面临一个死循环，FSOP平台无法使用就无法进行注释，这两架飞机也就无法引进来，也就没法拿到运行合格证，而FSOP要使用又要先有运行合格证。请问我们是否可以申请暂时偏离，待取得FSOP平台账号之后进行注释？</p>
6		
7		

8	你好！我现在澳洲学习飞行本科，我想问我回国之后将外籍商业飞行执照转换成国内商照的体检标准是按照招飞的体检标准还是1级的体检标准进行体检？谢谢了	按照《民用航空人员体检合格证管理条例》（CCAR-67FS），商用驾驶员执照申请人应当取得并持有I级体检合格证。
9	水上飞机在水面运行时，机组和乘客需不需要全程穿救生衣？机务人员在码头保障时需不需要全程穿救生衣？有没有关于穿戴救生衣的规章依据？	不论是否水上飞机，按照CCAR-91和CCAR-135部相关条款的要求，只要涉及到跨水运行，机上都必须为所有成员配备救生衣或等效漂浮装置，但只是要求“存放在从使用该装置者的座椅或卧铺处易于取用的地方”，并没有强制规定全程穿戴。对于机务人员在码头保障，原则上如果不涉及到下水或水上作业，或不存在落水的安全风险的情况下，可以不用穿戴救生衣。
10	请问有关于通航公司成立航空安全委员会的规章依据？	鉴于目前对通航安全监管正在制定分级分类管理政策，拟对员工人数100人以下或机队规模未达到10架的运营企业，不强制要求成立安委会，只要符合企业运行安全管理能力即可。
11	请问有关于通航公司安全资金投入的规章依据？	《中华人民共和国安全生产法》第二十条规定“生产经营单位应当具备的安全生产条件所必需的资金投入，由生产经营单位的决策机构、主要负责人或者个人经营的投资人予以保证，并对由于安全生产所必需的资金投入不足导致的后果承担责任。有关生产经营单位应当按照规定提取和使用安全生产费用，专门用于改善安全生产条件。安全生产费用在成本中据实列支。安全生产费用提取、使用和监督管理的具体办法由国务院财政部门会同国务院安全生产监督管理部门征求国务院有关部门意见后制定。”
12	民航局下发的历史文件在哪里可以查询到？例如：（民航发[2006]82号）文件、（民航发[2011]66号文件）……？	请到中国民用航空局官方网站（ <a href="http://www.caac.gov.cn">www.caac.gov.cn</a> ）“信息公开”栏目下查询。
13	请问对于CCAR135部公务航空是否一定要有签派延伸，按照规章，CCAR连签派都不要求，为啥现在有些地方要求必须要有签派延伸才能放行。	没有签派延伸这一定义。CCAR135部要求承运人建立飞行定位系统。航空公司可根据运行种类决定采用何种运行控制系统，如：对于定期载客运行，航空公司可参照121部要求建立飞行签派系统，但并非强制。

14	<p>2017年4月28日由空管办发布了关于征求《民用航空预先飞行计划管理办法（征求意见稿）》修改意见和建议的通知，新的规定仍未对私用飞行的申请和受理做出明确规定，第四条仍保留了“航空营运人进行民用航空飞行活动前，还应按照民航运局的有关规定取得相应的经营许可和运行合格审定证书”这句话，这即使尚未取得得运行合格审定的企业在申报私用（通常是为了调机或者机组训练）计划时频频受阻，航空器有了“三证”也还是不能飞。局方多次表态航空器有了“三证”就能进行私用飞行，但实际操作中困难很大，希望局方能将这一精神传达给各个空管分局、各个计划受理单位，并监督其执行情况，谢谢！</p>	<p>目前依据现行预先飞行计划管理规定受理运行合格审定等目的的飞行申请，并无拒绝受理等现象。另外，修订的预先飞行计划管理办法中，也明确规定“试验、验证、校验、公务等飞行的预先飞行计划，参照临时飞行的规定提出申请”。如企业发现受理单位并未按规定执行，可向运控中心飞行计划室反映情况，帮助企业监督、办理。</p>
15	<p>民航维修人员信息管理平台，申请个机型，申请个执照续签，上传附件简直是比登天还难，提交就更不用说了，用不一样的浏览器打开自己提交的材料，尽然名字变成乱码。。这个新的平台难道就那么差嘛。网站有那么烂嘛？</p>	<p>维修人员信息平台由于FSOP底层架构的问题影响了速度，2017年5月份已经增加了节点和服务器数量并优化了系统，目前从公众反应看，浏览器的问题已经解决，速度也大幅提升。具体有问题可以再与民航局飞标司联系解决。</p>
16	<p>我公司电力巡线作业，同时有小二十个机组在外作业，任务经常会有变更，只能在月底估计这些机组下个月会在哪些地方作业，先备大概的地方，但执行期间肯定会有变化，建议执行过程中也可以修改，这样就不需要重新备案了。</p> <p>系统应该是给我们企业提供便利，如果这样的话，我们需要不断的重新备案，而且重複备两个、甚至三个的话到时点击执行统计时间也会很麻烦。</p>	<p>1. 目前事前备案信息仅供管理部门参考，允许存在合理误差。信息报送情况评分以事后报送的实际作业信息为准；      2. 正在修订《通用航空经营许可管理办法》（CCAR290部），修订后将取消事前作业信息备案。</p>
17	<p>1、齐齐哈尔昆丰通用航空有限公司2014年7月正式获得局方颁发的通用航空经营许可证和运行合格证，同年开展农化作业飞行，参与东北地区航空护林飞行并担任指挥机。      2、2015年度局方开展《民航企业安全保障财务考核》民航东北局认为我公司财务信息不全没有必要开展考核工作（2014年7月成立运营没有全年的财务数据），但公司运营至今严格按照局方要求填写相关报告，建议正常发放昆丰通航2016年补贴。      3、民航东北地区管理局先后两次向民航局打报告进行情况说明，建议正常发放昆丰通航2016年通用航空发展专项资金补贴。（2016年1月8日民航东北管理局向民航局财务司说明《关于齐齐哈尔昆丰通航和榆树通航2016年补贴情况说明》和2015年8月民航东北管理局向民航局报2015年54号《东北管理局关于申报2016年通用航空发展专项资金的请示文件》向民航报告说明情况）但至今没有发放我公司2014-2015年度补贴。      4、事后我公司多次向局方有关部门沟通，并得到口头承诺会给我公司发放2014年至2015年度的补贴，但一直至今都没有发放。      5、我公司按照《通用航空发展专项资金管理办法》申报新一年度《通用航空发展专项资金》的考核工作，能否考虑将2014年度和新一年度补贴一并补发给我们。</p>	<p>2016年之前，民航企业安全保障财务考核依据《关于开展民航企业安全保障财务考核有关问题的通知》（民航发[2012]35号）进行。根据规定：“各运输航空公司、通用航空企业、机场（集团）公司和航空运输服务保障企业均纳入考核范围。新投入运营企业自运营之日起纳入考核范围；临时性停业的企业仍需参加考核。”齐齐哈尔昆丰通用航空有限公司于2014年7月投入运营，因此按规定参加2014年安全保障财务考核。但由于种种原因，齐齐哈尔昆丰通用航空有限公司未按要求参加2014年度考核，因此不予核定2014年7月1日至2015年6月30日期间的补贴。</p>

18	<p>1、榆树通航公司2014年7月正式获得局方颁发的通用航空经营许可和运行合格证，同年开展农化作业飞行。</p> <p>2、2015年度局方开展《民航企业安全保障财务考核》民航东北局认为我公司财务信息不全没有必要开展考核工作（2014年7月成立运营没有全年的财务数据），但公司运营至今严格按照局方要求填写相关报告，</p> <p>3、民航东北地区管理局先后两次向民航局打报告进行情况说明，建议正常发放榆树通航2016年通用航空发展专项资金补贴。（2016年1月8日民航东北管理局和榆树通航和榆树通航和榆树通航2016年补贴情况说明）和2015年8月民航东北管理局向民航局报2015年54号《东北管理局关于申报2016年通用航空发展专项资金资金的请示文件》向民航报告说明情况（但没有发放我公司2014年补贴</p> <p>4、事后我公司多次向局方有关部门沟通，并得到口头承诺会给我公司发放2014年至2015年度的补贴，但一直没有发放。</p> <p>5、我公司按照《通用航空发展专项资金管理办法》申报新一年度《通用航空发展专项资金》的考核工作，能否考虑将2014年度和新一年度补贴一并补发给我们。</p>	<p>您好，请问我是否到俄罗斯14航校学飞？他们那里的固定翼商照飞行小时数是200小时，CAAC承认吗？谢谢！</p>	<p>今年4月民航局发布的《通用机场分类管理办法》是个好规定，解决了对通用机场管理套用运输机场做法的问题，减轻了通航企业的行政负担，被我们通航产业界普遍看作是政策利好，热切盼望新政得以落实。但从近三个月的实施情况看，有的民航运地区管理局和监管局并没有真正执行这个规定，对于规定发布前已受理的申请项目还是按照老办法办理，对于新申请的项目则在办理过程中增加了很多规定里没有的要求，有的甚至以等待制定实施细则为由拒绝受理。再有，从华东地区管理局正在制定《通用机场分类管理实施细则》看，这个实施细则本该是民航局规定的执行性文件，但实际上私下增设了很多没有上位法依据的条款，把民航局通过新规定减掉的要求又给加了回来，侵犯了我们企业的诸多自主权，增加了通用机场的建设周期和建设成本，简政放权变成了一句空话。</p> <p>建议民航局明确要求各地区管理局严格执行《通用机场分类管理办法》，不得以制定实施细则等形式增加管理事项，不得在《通用机场分类管理办法》之外增加任何管理要求，不得对于企业的申请以任何理由拒绝受理。全国要以民航局的文件为准，7个地区管理局不可以擅自发新的通用机场管理办法和实施细则，否则，又回到一个地区一个样儿的老路子，让产业界空欢喜一场。</p>
----	---	---	--

21 华东地区管理局通过制定通用机场分类管理办法《实施细则》私下增设了很多没有上位法依据的事权，涉嫌违法，不但事实上改变了中国民航局机场司制定的新规定，而且侵犯了行政相对人的诸多自主权，增加了企业行政负担，阻碍了通用机场建设发展，简政放权变成了一句空话了。 建议国家民航局发文明确各地区管理局严格执行《通用机场分类管理办法》，不得以制定实施细则等形式增加管理事项，不得在《通用机场分类管理办法》之外增加任何管理要求，不得对于企业的申请以任何理由拒绝受理。全国要以机场司的文件为准，全国一部法规，7个地区管理局不可以擅自发新的《通用机场分类管理办法》管理规定和实施细则。	22 华东地区管理局出台了一个临时机场是不是，可以飞两种机型（直升机和固定翼的飞机），以后是不是，所有的机场都不用取证了，只要办理一个6个月的临时空域（到期了再延期），家里有一块菜地，搞一条草地跑道，或者简单搞一条水泥地，或者在自家的屋顶上搞一个5*5的停机坪，或者搞一个工地板房和集装箱当机库和住宿，就是一个临时机场，很多人，都用国家政策的这一个空档，马上就可以上就可以挣钱。对于我们正式搞机场的人，是不平等的，我们花费了大量的人力物力，前期工作搞了4年，公平何在，平等何在。	23 中国民航局机场司出台了文件，为什么到了华东管理局又要重新出台新的通用机场文件呢？把国家级的文件，全改了。如果是原搬照抄中国民航局机场司的文件是可以的。最好是按照中国民航局机场司的出台的（通用机场分类管理办法）文件来执行，一字不改，否则又回到华东地区2014年出台的通用机场建设暂行办法了，那是相当复杂的，简政放权变成了一句空话了。请国家民航局的领导把关。	24 西安西部飞龙通航于2016年8月份获取西北地区管理局《经营许可证》，随后获得运行资质，但是公司获得资质之前录用了2015年10月和2016年5月毕业的两名直升机票照飞行员，根据民航发2012-111号文对飞行员补贴的文件，我公司于2017年7月申请此项飞行补助但是因为在年度内完成均未通过，由于公司是2016年8月取得资质，不能申请2015年年度的补贴，像此种情况，我公司就不能在申请此项补助了么？ 1. 根据《通用航空发展专项资金管理办法》（民航发[2012]111号）第四条规定：“在中国境内登记注册，持有通用航空经营许可证和运行合格证的通航企业，均可申请通用航空发展专项资金。”因此，只有取得航空经营许可证和运行合格证的通航企业才有申请补贴的资格。该企业2016年8月取得双证，可申请2018年度通航补贴。 2. 2018年通航补贴期间为2016年7月1日至2017年6月30日，补贴期间以外发生的作业及飞行员培训按相关规定不予补贴。
--	--	---	--

25	<p>执行任务前，个别监管局在备案过程中要求：如经营备案项目为通用航空包机飞行，按照《通用航空包机（短途运输）经营管理办法》要求超出40公里的航线，起飞地和目的地必须具备机场运营资质。现在问题是：针对直升机通用包机是否必须机场到机场，因为直升机特点就是便捷，符合135部，符合通航包机经营管理办法情况下，是否必须直升机载客机起飞和目的地具备机场资质，起降点是否可以。若必需机场，将极大限制直升机业务发展。</p>	<p>1. 当前各类机场管理规定对此类运行均无限制。只要可以满足航空器运行条件，起降点也可以；      2. 信息备案在通航管理系统上进行，不需要取得监管局的审批或许可；      3. 《通用航空包机（短途运输）经营管理办法》未要求超出40公里的航线，起飞地和目的地必须具备机场运营资质。</p>
26	<p>关于CCAR135规章中第135.155条飞行数据记录器中描述错误的情况说明 在CCAR-135-R1中第135.155条飞行数据记录器（a）按照本规则运行的航空器应当按照CCAR-91部第91.509条的要求装备经批准的飞行数据记录器，并且该记录器从使用检查单开始（为飞行而起动发动机之前），到飞行结束完成最后检查单上始终连续工作。其中CCAR-91部第91.509条是无法找到的，与此相关的应该是 CCAR-91部第91.433条飞行记录器。详情请查看附件CCAR-91-R2部规章。</p>	<p>这个问题飞标司已经注意到了，这个问题的发生是由于CCAR-91的第三次修订中对相关条款的编号进行了调整，导致原CCAR-135部引用的条款号发生错误，飞标司将在相关法规修订的时候纠正这个错误，感谢指正！</p>
27	<p>按91部运行的大型航空器的所有维修工作是否都应当由按照CCAR-145部获得相应批准的维修单位实施或者按照CCAR-43部第43.11条（e）由航空器或者航空器部件制造厂家实施（即91.303a）？ 2.《维修方案》和《检查大纲》的具体区别？</p>	<p>1、是的，请参见CCAR-91.303(a)款的具体要求；      2、《维修方案》通常是指实施公共运输的航空器，而且通常适用的是载客数在9人以上的航空器；《检查大纲》通常针对的是通用航空器，而且通常适用的是载客数在9人或以下的航空器</p>
28	<p>141审定中，可否在国外聘请符合caac141主任教员资质的外籍教员来担任？国外经历时间是否被认可？</p>	<p>可以。其国外教学飞行经历在拟招聘的航校核实确认后，可以用来满足CCAR-141部中的教学经历要求。</p>
29	<p>请教一下各位领导一个问题，我是141自费整体固定翼课程学员，2015年3月毕业，毕业之后atpl四次没过，系统显示停飞学员，-5分，目前在通航经历时间，已经500多小时了，请问我还可以去121公司飞行么？如果不可以的话可以去135么？有没有限制？谢谢</p>	<p>飞标司建议不作答复。</p>
30	<p>141航校教员，1700小时经历，专科学历，能否进入121公司做副驾驶？因为学历的问题是否会影响放机长？</p>	<p>飞标司建议不作答复。</p>
31	<p>尊敬的领导您好。请问适航证为轻型运动飞机（山河科技SA60L）这种机型能否作为积累500飞行小时后，有资格进入121运输航空公司？本人在2014年取得单、多发（仪表）商照后，与通航公司、民航西北局确认过“SA60L”可以作为500小时积累进入121公司，才签下劳动合同。如今已解除合同，想回121运输航空时却被民航西南局告知，“SA60L”不符合500小时积累的机型条件。为何两边的局方意见不相同？请领导给予指点，谢谢！</p>	<p>飞标司建议不作答复。</p>

32	<p>现在的通航飞行员中，自费学飞的比例越来越大。但是很多搞培训的通航企业为了抢生源，往往费用低，拿执照速度块等对学员进行虚假宣传，而学员因为很多都对航空没有过接触，特别是专业的航空法规更是无从知晓而上当受骗。例如要获取飞行教员执照必须进行夜航训练，等学员进入训练后，再告知需要另行缴费。当学员提出异议时要求退学或转学时，通航公司会提出很多无理要求，否则不为学员办理执照和体检关系转出手续，或者一拖就是一年半载。学员在承受经济损失的同时还要忍受巨大的精神折磨，这种情况在通航特别是一些民营通航公司已经成为一种普遍现象，而且因为缺乏监管越来越肆无忌惮。希望局方能对这方面出台监管机制，并且开放投诉通道，维护广大自费学员的权益，促进通航健康发展。</p>	<p>建议诉诸法律途径解决，如有相关判决，行业管理应将此类企业列入“黑名单”。</p>	
33	<p>通航管理系统飞机时间录入不应该和飞机产权挂钩，应该和飞机使用权挂钩，为啥要求产权方删除飞机后使用方才能录入飞机时间？</p>	<p>您好，我在使用通航管理系统时碰到一个问题：我司有两架飞机是租给广州泰翔通用航空有限公司的（注册号：B3617、B3618），目前这两架飞机的产权仍然属于广州泰翔，由我司租赁运营，具有经营权。我单位通航管理系统操作人员在录入以上两架飞机的飞行数据时发现无法添加这两架航空器，所以也无法录入飞机飞行时间。经过询问得知，在通航管理系统中，这两架航空器属于所有权单位广州泰翔的名下，我单位作为经营人无法录入飞行时间。</p>	<p>根据《通用航空经营许可管理规定》，通航企业运营条件之一是实际占有2架或2架以上航空器。因此，通航管理系统中各企业的机队信息为该企业实际占有的机队情况，并未关注该架飞机所有权。如占有权发生变更，宜及时在系统中进行维护，避免出现同一架航空器、同一时间在不同公司运营的问题。</p>
34	<p>在通航管理系统中飞机的所有权和经营权应该可以分离，根据CCAR290部《通用航空经营许可管理规定》，申请通用航空经营许可证的企业可以购买或租赁两架航空器，这样就存在大量经营责任和运营权分离的情况，按正常的租赁责任关系可以明确谁经营谁负安全经营责任并负责录入经营数据，不应该通过让飞机的产权拥有方删除飞机这样的方式才能让租赁方添加并录入经营数据这样的逻辑关系，应该在系统中对航空器所有权和经营权分别界定，有一个产权选项和经营权选项，经营状态复选项设置：1、自用2、租入3、租出。另外强烈建议增加单位填报人并采用用户名和密码或加密狗方式登录，验证码非常不方便。</p>		
35	<p>建议把飞机的所有权和经营权分离，飞行数据由经营单位负责录入</p>		<p>答复参见第33、34条。</p>

36	局方对通航的飞行指挥员是如何要求的？在没有管制的通用机场或临时起降点作业时，通航企业如何选派飞行指挥员？	请参见CCAR93部相关规定。
37	科学实验飞行局方如何定义的？通航企业为执行科学实验飞行任务审批时，满足不了民航审批要求时，局方是否有政策支持？	根据《通用航空经营许可管理规定》（CCAR290），科学实验飞行是指使用民用航空器为搭载平台，为开展各类科学实验提供空中环境的飞行活动。请您详细说明什么审批要求不能满足，希望局方有哪些方面的政策支持。
38	通航企业如何进行取酬跳伞飞行服务？	根据《通用航空经营许可管理规定》（CCAR290），跳伞飞行服务是使用民用航空器运载跳伞人员达到指定空域的飞行服务活动。
39	根据CCAR91.423条款中的a (1) 条规定，机载设备未配氧的通航飞机在3000米至4000米之间的运行时间超过30分钟是否需要配氧？配氧如何满足适航要求？	1、此处的高度指的是机舱内大气压力； 2、按照CCAR-91.423a(1)款的要求：舱内大气压力在3000米（10000英尺）至4000米（13000英尺）之间的运行时间超过30分钟时，能在该运行时间内向所有机组成员和10%的乘客供氧； 3、配氧的适航要求涉及下述几个方面： ——供养装置的设计和安装需要得到适航审定部门的批准； ——供养的比例和时间需要满足CCAR-91.423a(1)款的要求。
40	咨询一下各位领导，外籍执照转换CAAC执照有无次数限制？如果已经换发过一次CAAC执照，以后可否再次转换？比如：1.出于成本考虑选择去原外籍执照所在国增加等级（如多发、教员），回国后可否再次将相应等级转换到CAAC执照上？2.若以后在境外获得CAAC承认的国家获得航线运输执照后，回国可否（再次）转换？3.若转换航线执照，其上附加的型别等级（如737），是否可以一并转换？谢谢！	咨询一下各位领导，外籍执照转换CAAC执照有无次数限制？如果已经换发过一次CAAC执照，以后可否再次转换？比如：1.出于成本考虑选择去原外籍执照所在国增加等级（如多发、教员），回国后可否再次将相应等级转换到CAAC执照上？2.若以后在境外获得CAAC承认的国家获得航线运输执照后，回国可否（再次）转换？3.若转换航线执照，其上附加的型别等级（如737），是否可以一并转换？谢谢！
41	请问，民航局2016年8月17日发布的空中游览咨询通告8.4中，明确说明空中游览飞行中，直升机可以选择野外起降点实施起降。而在2017年4月14日发布的《通用机场分类管理办法》中并没涉及到野外起降点的具体要求。可否理解为公司开展空中游览，直升飞机可以选择设立野外起降点，不必把每个起降点都建设成A级通用机场才能开展空中游览飞行。	请问，民航局2016年8月17日发布的空中游览咨询通告8.4中，明确说明空中游览飞行中，直升机可以选择野外起降点实施起降。而在2017年4月14日发布的《通用机场分类管理办法》中并没涉及到野外起降点的具体要求。可否理解为公司开展空中游览，直升飞机可以选择设立野外起降点，不必把每个起降点都建设成A级通用机场才能开展空中游览飞行。
42	您好，经常出现系统登录不上问题，手机无法接收到登录验证码，操作不能正常进行，请问可以解决吗？	8月2日已与系统负责人联系并解决。