



咨询通告

中国民用航空局

文 号：民航规〔2024〕64号

编 号：AC-61-FS-023 R1

下发日期：2024年12月6日

驾驶员机型资格规范评审 及评审结论的应用

1. 依据和目的

本咨询通告依据 CCAR—21 部第十五章的要求制定，目的是建立驾驶员机型资格规范，为按照 CCAR—61 部开展驾驶员执照管理以及按照 CCAR—91、121、135、136、141、142 部开展训练、检查、经历管理建立规范，保证飞行安全。

2. 适用范围

本咨询通告适用于按照 CCAR—23、25、27、29 部或等效适航标准为审定基础申请型号合格证（或认可证）的航空器制造厂家。

本咨询通告同样适用于上述航空器设计更改批准的持有人。

上述情况以外的航空器类别，航空器的制造厂家可以参照本文件提出建议方案，与 AEG 确定评审内容和标准。

注：本文提到“制造厂家”为泛指型号合格证（或认可证）、补充型号合格证（或认可证）的申请人或持有人。

3. 撤销

自本文件颁发之日起，2018 年 3 月 21 日颁发的咨询通告 AC—61—023《驾驶员机型资格规范评审及评审结论的应用》撤销。

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，不但正常操作需要驾驶员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要求和经历规范。

航空器型别等级和机型训练要求一般通过局方航空器评审组（AEG）组织的飞行标准化委员会（FSB）评审来确定。

本文件即是对 FSB 如何开展评审及评审结论的应用提供指导。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，但中国民用航空局的 FSB 评审除确定型别等级要求外，对有些即使不要求型别等级的航空器也评审其是否需要机型飞行训练规范。因此，适用于所有按照 CCAR—23、25、27、29 部或等效适航标准为审定基础的航空器。

随着低空经济的蓬勃发展，业界出现了新形态、新类别的航空器，如 eVTOL。对于这些新形态、新类别的航空器，驾驶员资格规范的编制可以结合整体型号的航空器评审参照本文件的内

容开展。但是新形态、新类别航空器在研发阶段，即应当考虑有哪些新的设计特性和飞行运行需求，并针对这些设计特性和运行需求提出优化的“驾驶员机型资格规范”解决方案，与航空器评审部门共同讨论确定分析方法和工作流程。

5. 术语和定义

本文件所使用的术语和定义如下：

5.1 航空器评审组（AEG）

是指民航局飞行标准部门建立的，由局方专业人员组成的工作组，负责在航空器型号审定过程中开展运行符合性评审，目的是为航空器获得型号合格证（认可证）后的运行审定和监察建立标准和规范，搭建起从设计、制造到使用、维修之间的桥梁。

5.2 飞行标准化委员会（FSB）

是指航空器评审组（AEG）内由飞行运行专业人员构成的专业技术委员会，负责对航空器型号的驾驶员资格规范、运行文件及其它运行相关事项的评审。

5.3 全新型号航空器

是指首次申请中国民用航空局型号合格证（或认可证）的航空器型号。对于进口航空器，即使在申请中国民用航空局型号认可证之前研制并已获得所在国/地区民航当局的型号合格证，仍属于全新型号航空器。

注：本文件中“型号”为泛指，可以对应英文的“type”或“model”，不具体区分与“型别”的含义差别。

5.4 衍生型号航空器

一般是指继首次获得中国民用航空局型号合格证（或认可证）之后，通过设计更改改变构型并在同一型号合格证（或认可证）数据单中单独列出的航空器型号。有些航空器型号系列可能在首次申请中国民用航空局型号合格证（或认可证）时就同时申请多个构型的航空器型号，则在首个构型航空器型号之后单独列出的型号均视为衍生型号航空器。

5.5 改装

是指对某一全新型号航空器或衍生型号航空器进行的设计更改。该更改不构成衍生型号在型号合格证（或认可证）数据单中单独列出，包括通过补充型号合格证（或认可证）、型号合格证（或认可证）数据单更改或其他方式获得适航批准的设计更改。

5.6 相关型号航空器

是指同一航空器制造厂家研制的具备某些共同设计特征航空器型号，尽管驾驶员型别等级要求不同，但允许在驾驶员训练、检查、经历要求上全部或部分相互替代。相关型号航空器可以包括在同一或不同型号合格证（或认可证）中。

5.7 培训需求分析（TNA）

培训需求分析（TNA）是基于以建立受训者执行任务能力为目标的系统化分析方法。培训需求分析的基本分析方法是在对受训者需要执行任务分解的基础上，通过回答困难性、重要性和频繁性（DIF）问题逻辑来确定需要培训才能执行的任务，并进一步

步分析执行任务所需的知识、技能和意识（KSA），以确定培训要素、标准和方式。

5.8 差异等级

是指以某一构型航空器为基础衡量另一航空器或构型的训练、检查要求的差异。从低到高的次序分为五个差异等级—A、B、C、D 和 E 级，具体差异等级的描述见本文件附录 1。

5.9 通用差异要求（GDR）

是指型号合格证（认可证）申请人以某一构型航空器为基本型航空器制定的，与其他候选航空器（可为衍生型号、相关型号或改装构型）在训练、检查方面的所有具体差异等级。一般从设计特点、系统、机动动作三方面分析具体飞行特征和飞行程序的差异来确定，并以表格的形式予以呈现。通用差异要求表格样例见本文件附录 2。

5.10 主差异要求（MDR）

是指根据 GDR 确定的从某一构型航空器（基本型航空器）到其他构型航空器（候选航空器）在训练、检查方面的最大差异等级，该差异等级将作为总体训练、检查差异的最低要求等级。主差异要求一般以多个衍生型号或相关型号航空器组合表格的方式呈现。主差异要求表格样例见本文件附录 3。

5.11 运营人差异要求（ODR）

GDR 代表了最低要求，运营人可以使用更高级别的差异等级并使用运营人差异要求（ODR）来确定运营人自己的差异或补

充训练要求。

5.12 共用起飞和着陆经历 (CTLIC)

是指对于在下述飞行阶段具有相同操纵特点和飞行特性的相关航空器之间近期经历可以相互替代：

- (1) 起飞和初始爬升阶段，
- (2) 进近和着陆阶段，包括建立最终着陆形态。

以上所述操纵特性是指航空器对驾驶员向主飞行操纵面（如副翼、升降舵、方向舵、扰流板、周期变距、总距等）进行操纵输入的速率与量级的响应方式；飞行特性是指可由驾驶员感知到的操纵特性或性能特性，与飞机本身气动响应有关，特别是受构型和飞行轨迹参数变化的影响（如飞行操纵装置的使用、襟翼放出或收上、空速变化等）。

5.13 交叉机组资格 (CCQ)

是指相关航空器之间，驾驶员从具有某一型别等级飞行资格通过差异训练获得另一型别等级飞行资格。

5.14 混合机队飞行 (MFF)

是指驾驶员同时运行某一个构型航空器和一个或多个相关型号航空器，并且这些航空器型号之间的训练、检查和近期经历可以相互替代或部分替代。

5.15 面向航线飞行 (LOF)

是指在实际的航线飞行环境下实施的飞行，包括典型的天气、航线、机场、空中交通管制 (ATC) 以及其他因素。

5.16 驾驶员资格规范 (PQS)

“驾驶员资格规范”是针对某一机型及其衍生型号航空器，制造厂家根据 FSB 认可的进入条件、训练内容、训练时长等信息编制而成的正式文件，用以说明厂家对于该型号或系列航空器建议的最低训练需求。通常“驾驶员资格规范”文件针对一个系列的所有型号，包含转机型训练规范、差异训练规范或补充训练规范，以及通用差异要求 (GDR) 等。“驾驶员资格规范”属于厂家管控的技术文件，由厂家直接向用户发布。

6. 全新型号航空器的驾驶员机型资格规范评审

6.1 对于全新型号的航空器，型号合格证（或认可证）申请人应当向 AEG 提出至少包括如下内容的驾驶员机型资格计划建议：

- (1) 按照 CCAR—61 部要求的驾驶员型别等级建议。
- (2) 根据培训需求分析确定的转机型飞行训练规范。

注：对于设计比较简单的航空器，如申请人建议不需要机型飞行训练，无需按照上述要求提出驾驶员机型资格计划，但需要向 AEG 提出正式声明并说明理由。

6.2 AEG 将组织成立飞行标准化委员会 (FSB)，评审申请人的驾驶员机型资格计划建议和培训需求分析，并根据评审后的计划开展如下测试或验证：

- (1) 对于建议具有型别等级要求或最大载客数 9 座以上的航空器型号，通过实际参加转机型飞行训练的方式测试型别等级训

练规范（即 T5 测试）；

（2）对于不要求型别等级且最大载客数不超过 9 座的航空器型号，通过评估申请人组织的首批驾驶员机型飞行训练的方式验证机型飞行训练规范。

注：为保证上述测试或验证的有效性，申请人可在明确培训需求分析流程并开展分析之初即向 AEG 提交上述驾驶员机型资格计划草稿，协调 FSB 人员参加培训需求分析的环节，并最终在测试或验证前提交正式稿。

6.3 FSB 在完成驾驶员机型资格计划评审和上述测试或验证后，将以 FSB 测试报告的方式形成评审结论，包括确定型别等级要求、训练特别关注事项和认可的“驾驶员资格规范”文件。

6.4 上述评审结论和“驾驶员资格规范”文件信息将纳入航空器评审报告一同发布，“驾驶员资格规范”文件由厂家直接发布。

7. 衍生型号航空器或改装的驾驶员机型资格规范评审

7.1 对于衍生型号的航空器，型号合格证（或认可证）申请人应当向 AEG 提出至少包括如下内容的驾驶员机型资格计划建议：

（1）与原航空器型号相同或不同型别等级建议。

（2）与原航空器型号之间的通用差异要求（GDR）和主差异要求（MDR），包括以原航空器型号为基本型航空器到衍生型号和反之的差异（如需要）。

(3) 如相同型别等级，根据培训需求分析确定的机型差异飞行训练规范；如不同型别等级，根据培训需求分析确定的转机型飞行训练规范。

(4) 经历规范建议，包括适用的某些特殊设备或运行的新近经历、共用起飞和着陆经历。

注：对于原航空器型号既不需要型别等级，也无需机型飞行训练的简单航空器，无需按照上述要求提出驾驶员机型资格计划建议。

7.2 对于航空器设计更改的情况，如确定为单独的商业名称，应当参照衍生型号航空器提出驾驶员机型资格计划；除此以外可由制造厂家自行评估对 GDR 和“驾驶员资格规范”的影响，进行必要的更新，并对需要修订原 FSB 评审结论的改装向 AEG 提出至少包括如下内容的驾驶员机型资格计划建议：

(1) 涉及的原通用差异要求（GDR）和主差异要求（MDR）的修订。

(2) 根据培训需求分析确定的差异或补充训练规范。

(3) 适用的新近经历规范建议。

注：为开展设计更改的评估，制造厂家应建立相应的管理体系，对人员、方法、流程、标准进行规范，AEG 将结合运行支持体系评估对相关情况进行确认。

7.3 AEG 的飞行标准化委员会（FSB）将评审申请人的驾驶员机型资格计划建议，并根据评审后的计划开展如下测试或

验证：

(1) 对于仅涉及差异或补充飞行训练的情况，如具有型别等级要求或最大载客数 9 座以上的航空器型号，开展 T1 或 T3 测试；如不要求型别等级且最大载客数不超过 9 座的航空器型号，通过检查申请人首批客户飞行训练的方式验证。

(2) 对涉及到需要确定操作对比的情况开展 T2 测试。

(3) 对共用起飞和着陆经历建议开展 T6 测试。

注：具体 FSB 型别等级和差异等级的测试定义和逻辑参见本文件附录 4。

7.4 FSB 在完成驾驶员机型资格计划评审和上述测试或验证后，将以 FSB 测试报告的方式形成评审结论，包括确定型别等级要求和 MDR、认可 GDR、差异或补充训练规范，明确、检查和经历规范。

7.5 上述差异或补充训练规范将纳入“驾驶员资格规范”文件以厂家更新修订的方式发布，相关结论通过修订航空器评审报告发布。差异或补充训练规范也可以单独文件的形式，需要在“驾驶员资格规范”文件中注明。

8. 交叉机组资格和混合机队飞行的驾驶员机型资格规范评审

8.1 对于不同型别等级要求的相关航空器型号，型号合格证（或认可证）持有人可以向 AEG 提出交叉机组资格和混合机队飞行的驾驶员资格规范评审的申请，并应当向 AEG 提出至少包括

如下内容的驾驶员机型资格计划建议：

(1) 相关航空器型号之间的通用差异要求（GDR）和主差异要求（MDR）。

(2) 根据培训需求分析确定的机型差异飞行训练规范。

(3) 共用起飞和着陆经历建议。

8.2 AEG 的飞行标准化委员会（FSB）将评审申请人的驾驶员机型资格计划建议，并根据评审后的计划开展如下测试或验证：

(1) 对机型差异飞行训练规范开展 T3 测试。

(2) 对共用起飞和着陆经历建议开展 T6 测试。

8.3 FSB 在完成驾驶员机型资格计划评审和上述测试或验证后，将以 FSB 测试报告的方式形成评审结论，包括确定 MDR，认可 GDR、差异飞行训练规范，明确检查和经历规范。

9. 其他涉及驾驶员机型资格评审的情况

当航空器制造厂家对已有航空器计划修订某些特殊设备或运行的新近经历规范时，可向 AEG 提出修订建议，AEG 的飞行标准化委员会将在评审申请人的建议后通过开展 T4 测试，并以 FSB 测试报告的方式形成评审结论。

10. 驾驶员资格规范评审结论的公布和发布

10.1 FSB 关于驾驶员资格规范的评审结论将纳入飞行标准司颁发的航空器评审报告统一公布。FSB 认可的“驾驶员资格规范”文件，包括转机型飞行训练规范、差异和补充训练规范，以

及通用差异要求（GDR）等将由制造厂家直接向用户发布。涉及差异或补充训练的改装、交叉机组资格和混合机队飞行的情况，可以以单独文件的形式，并在“驾驶员资格规范”文件中注明。

10.2 制造厂家发布的每一机型“驾驶员资格规范”文件（包括转机型、差异和补充训练）应当至少包括以下内容：

- (1) 适用性（型号/型别）
- (2) 内容范围（包含的训练规范）
- (3) 进入条件
- (4) 设备要求
- (5) 文件要求
- (6) 训练时间
- (7) 训练科目和要素
- (8) 特别关注事项

建议的“驾驶员资格规范”模板见本文件附录 5。

注：经 FSB 认可并由制造厂家发布的“驾驶员资格规范”文件主要目的是明确需要训练什么，并作为航空运营人或飞行训练机构编制其机型飞行训练大纲的输入。航空运营人或飞行训练机构的飞行训练大纲主要目的是明确如何进行训练和管理。

11. 驾驶员资格规范评审结论的应用

11.1 航空器评审报告中确定的驾驶员型别等级要求和 MDR 应用如下：

- (1) 型别等级要求将作为飞行标准司执照管理的输入纳入型

别等级签注规范；

(2) MDR 将作为确定编制飞行训练大纲要求的输入，针对 B 级训练差异的情况应当至少编制驾驶员差异训练的熟悉性课程；针对超过 C 级训练差异以上的情况应当要求运营人编制差异或补充训练大纲。

11.2 航空运营人、训练机构应当参考航空器评审报告中认可并由制造厂家发布的驾驶员资格规范编制自己的机型、差异或补充训练大纲，并根据机队实际构型参考制造厂家发布的 GDR 确定适用的训练科目。

注：航空器评审报告中认可的 GDR 代表了最低要求，运营人可以使用高级别差异等级并确定运营人差异要求（ODR）来确定差异或补充训练要求。

11.3 主管运行监察员批准航空运营人、训练机构的训练大纲不应当低于制造厂家发布的驾驶员资格规范中适用训练课目和训练时间要求。如使用飞行模拟训练设备实施飞行训练，应当按照航空器评审报告中确定的规范使用。

11.4 主管运行监察员或委任代表应当基于航空器评审报告中确定的检查规范对完成机型、差异或补充训练的驾驶员实施检查。如使用飞行模拟训练设备实施检查，应当按照航空器评审报告中确定的规范使用。

注：对于无需主管运行监察员或委任代表实施检查的情况，可由航空运营人自行确定的监察人员实施检查。

11.5 航空器运营人应当按照航空器评审报告中确定的经历规范管理驾驶员的近期经历。

附录 1：差异等级表

差异等级	训练差异	检查差异
A	通过驾驶员的自学就可以完全掌握的差异。符合方法通常是：发布航空器使用手册修订页，分发操作通告或差异资料，专题介绍航空器的差异。	不要求与差异有关的检查，或者差异项目作为必要的组成部分包含在随后的熟练检查之中。
B	通过辅导性教学可以掌握的差异。通常采用的方法为：幻灯/录像演示、计算机辅助教学或者实际教师授课。	初始差异和复训差异训练后要求对“任务”或“系统”进行的检查。
C	必须在具有系统训练能力的训练设备上完成部分任务训练的差异。最低认可的训练设备是交互式计算机辅助训练、4 级或 5 级飞行训练器（如 FMS 或 TCAS 训练）。	初始差异和复训差异训练后，要求使用满足 C 级（或更高级别）差异训练的设备进行针对特定动作或系统的部分熟练检查。
D	必须在能完成飞行动作，并能处理涵盖知识、技术和能力全部任务的设备上完成训练的差异。最低认可的训练设备是 6 级飞行训练器。	初始差异和复训差异训练后对特定动作、系统或设备进行“实时”飞行环境场景的部分熟练检查。
E	要求在“高保真度”环境中训练，以获得并保持要求的知识、技术或能力的差异。使用的训练设备是 C、D 级飞行模拟机或航空器	训练后完整的熟练检查。

附录 2：通用差异要求（GDR）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
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					
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	
系统	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查
ATA-21 空调系统					
ATA-22 自动飞行系统					
ATA-23 通讯系统					
ATA-24 电源系统					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					

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	任务	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查
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	起飞前检查					
7	正常起飞					
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						
...						

(2) 非正常/应急程序

基本航空器： 相关航空器：					差异等级	
编号	任务	差异	飞行特性	飞行程序	训练	检查
1	中断起飞					
2	V1 后发动机故障					
3	自动飞行管理系统失效					
...						
...						
...						
...						

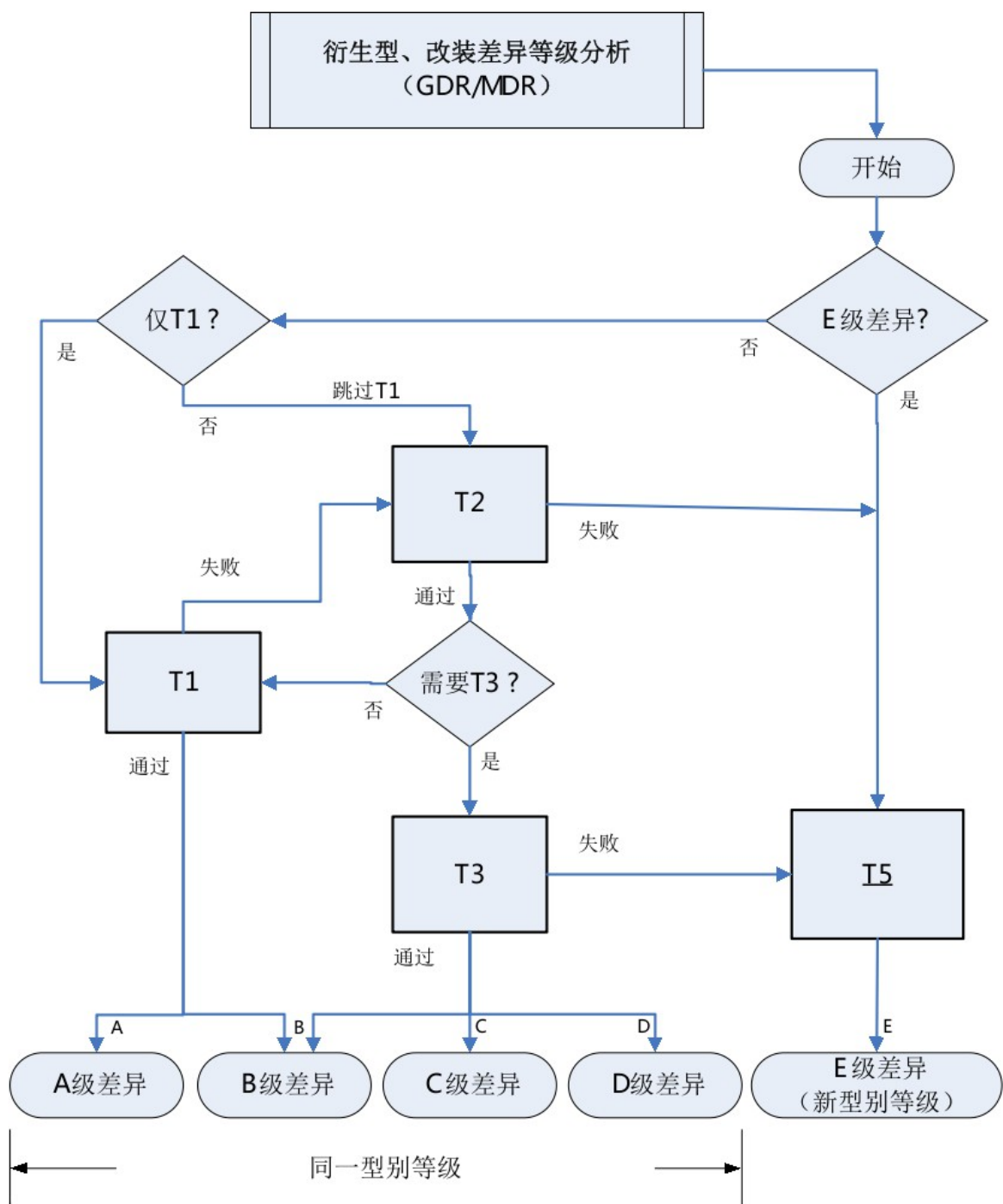
附录 3：主差异要求（MDR）样例

		由 飞 机		
		ABC—100	ABC—200	ABC—300
至 飞 机	ABC—100	— — — (1)	B/A	C/C
	ABC—200	B/A (2)	— — — (2)	C/C
	ABC—300	C/C (2)	C/C	— — —
注：（因选装或加装设备、特殊运行引起的差异） (1) C/B………….。 (2) D/D………….。				

附录 4： 型别等级和差异等级测试定义及逻辑

T1	测试目的	确定操作等同性。
	测试用途	用于确定 A/B 级差异。
	测试对象	指定的 FSB 成员，在基本型航空器上经过训练，具有运行经历和当前资格，对候选航空器的差异可经过必要的差异介绍。
	测试流程	先由被测对象在基本型航空器上进行“无危险”的飞行动作，作为被测对象的驾驶表现基准，然后在被评审的候选航空器上进行相关飞行动作。在候选航空器上进行的飞行动作应当覆盖基本型和候选航空器之间的差异。
T2	测试目的	操纵品质比较。
	测试用途	如通过，进行 T3 测试；如失败，则确定为 E 级差异并进行 T5 测试。
	测试对象	指定的 FSB 成员，在基本型航空器上经过训练，具有运行经历和当前资格，但未经过候选航空器的任何差异训练。
	测试流程	首先确定测试科目，确保测试飞行覆盖到候选航空器的关键操纵品质的各方面。测试时，先在基本型航空器上完成选定的飞行动作（正常和非正常），再到候选航空器上完成同样的飞行，然后对被测对象完成两者的驾驶表现进行比较。
T3	测试目的	评估系统差异并建立训练或检查要求。
	测试用途	用于确定 B/C/D 级差异；如失败，则确定为 E 级差异，并进行 T5 测试。
	测试对象	指定的 FSB 成员，在基本型航空器上经过训练，具有运行经历和当前资格。
	测试流程	在候选航空器上完成了申请人建议的差异训练后，分为两个阶段完成检查： 第一阶段。完成 CCAR—61 部规定的飞行检查，评估与被测航空器运行有关的驾驶员知识、技术和能力。可以为完整的熟练检查或者部分熟练检查，或者个别航空器系统的操作检查。 第二阶段。在飞行检查完成后进行面向航线飞行（LOF）检查，用于验证建议的训练与检查，全面评估具体差异区域，详细检查对混合机队飞行的影响，评估最低设备清单（MEL）影响等特殊情况，并确定与差异相关的驾驶员错误可能的影响。该测试在实际的航线飞行环境下实施，实际的航线飞行环境包括典型的天气、航线、机场、空中交通管制（ATC）以及其他因素。

T4	测试目的	经历要求验证
	测试用途	确定相关航空器之间在系统程序和动作上差异的经历要求（如影响操纵或导航的复杂飞行关键系统（EFIS，FMS，FGCS 等）要求 30 天内 3 个航段，但不包括起飞和着陆近期经历要求）。如需要，用于经历要求申请减免。
	测试对象	指定的符合测试条件的 FSB 成员。
	测试流程	如果申请人希望更改新近经历要求，则应当进行 T4 测试。该测试可在航空器投入运行之前或者之后进行。如果测试不能在航空器投入运行之前进行，则运行中应当使用 FSB 规定的较为保守的限制。
T5	测试目的	建立转机型训练或检查要求。
	测试用途	用于新航空器或确定为 E 级差异。
	测试对象	指定的局方 FSB 成员。
	测试流程	测试分两种情况： (1) 全新型号航空器，并且没有申请与任何相关航空器替代训练和检查：完整的转机型训练和检查，并完成 LOF 检查。 (2) 全新型号航空器，申请与相关航空器替代训练和检查：缩短的转机型训练和检查，并完成 LOF 检查。
T6	测试目的	评估共用起飞和着陆经历（CTLIC）。
	测试用途	确定相关航空器之间共用起飞和着陆经历（CTLIC）。
	测试对象	足够数量的在候选航空器上未经训练或未获资格的驾驶员。可以从制造厂、行业内和局方中选择，但应当反映出不同等级的熟练水平。
	测试流程	首先向被测对象提供基本型航空器复训，以便建立起熟练性基准。然后被测对象在未经任何训练的情况下在候选航空器上进行测试，不使用自动驾驶完成至少三次起飞和着陆，对被测对象从起飞、初始爬升到进近和着陆阶段（包括建立最终着陆构型）人工驾驶航空器的能力做出评估。测试时，应当考虑下列因素对起飞和着陆动作的影响： (1) 航空器重量。 (2) 航空器重心。 (3) 起飞和着陆时的侧风。



附录 5：“驾驶员资格规范” 样例

[制造厂家标志图案]

[制造厂家名称]

ABC 机型驾驶员资格规范

[文件编号]

[版次和日期]

修订记录

版本	修订内容	修订日期

ABC 驾驶员资格规范

1. 适用性

[说明本文件适用的航空器型号、衍生型号（型别），如有补充训练（如选装设备、特殊运行等）规范应注明包括在本文件中或另外单独编制。]

[如有其它单独补充训练模块或交叉机组资格训练大纲应说明。]

2. 概述

[说明本文件包括的训练规范及训练目标，如转机型训练、差异训练以及其他的单独补充训练模块（如选装设备、特殊运行等）。]

3. ABC 转机型训练规范

3.1 进入条件

[说明进入训练的驾驶员需具备的条件，包括执照类别、等级，飞行经验及其他条件（如语言等）。]

3.2 设备要求

[说明训练所需要的最低训练设备要求。]

3.3 文件要求

[说明训练所需要参考的航空器手册（如 AFM、FCOM、QRH、MMEL 等）。]

3.4 训练时间

[说明训练所需要的总体时间要求。举例如下:]

地面训练总时间共计 XX 小时，其中：

(1) 地面理论.....XX 小时

(2) 系统综合.....XX 小时

飞行训练总时间共计 XX 小时，其中：

(1) FFS（或 FTD）.....XX 小时

(2) 真实航空器.....XX 小时

3.5 地面训练

[包括理论培训和系统综合训练。理论培训部分可按照 ATA 章节或训练模块逐一列出具体的训练要素和训练时间；系统综合训练部分可按 2 小时为模块安排，明确具体的训练内容，并对双人制机组航空器明确按照机组或单个驾驶员训练的不同时间要求。举例如下:]

理论培训：

训练模块	训练要素	训练时间	参考文件
T-1 概述	飞机总体设计理念手册使用	2 小时	FCOM 第一卷
T-2 XXXX			
T-3 XXXX			

总计		XX 小时	

系统综合：

按机组训练			
训练模块	训练时间		
	PF	PM (PNF)	总时间
IPT-1	2 小时	2 小时	4 小时
IPT-2	2 小时	2 小时	4 小时
IPT-3	2 小时	2 小时	4 小时
总计	XX 小时	XX 小时	XX 小时

或

按单个驾驶员训练			
训练模块	训练时间		
	PF	PM (PNF)	总时间
IPT-1	2 小时	1 小时	3 小时
IPT-2	2 小时	1 小时	3 小时

IPT—3	2 小时	2 小时	4 小时
总计	XX 小时	XX 小时	XX 小时

IPT—1：

IPT—2：

IPT—3：

.....

[理论培训和系统综合训练特别关注事项]

3.6 飞行训练

[可按 2 小时为模块安排，明确具体的训练内容，并对双人制机组航空器明确按照机组或单个驾驶员训练的不同时间要求。举例如下：]

按机组训练			
训练模块	训练时间		
	PF	PM (PNF)	总时间
FFS—1	2 小时	2 小时	4 小时
FFS—2	2 小时	2 小时	4 小时
FFS—3	2 小时	2 小时	4 小时
总计	XX 小时	XX 小时	XX 小时

或

按单个驾驶员训练			
训练模块	训练时间		
	PF	PM (PNF)	总时间
FFS—1	2 小时	1 小时	3 小时
FFS—2	2 小时	1 小时	3 小时
FFS—3	2 小时	1 小时	3 小时
总计	XX 小时	XX 小时	XX 小时

FFS—1：

FFS—2：

FFS—3：

.....

[飞行训练特别关注事项]

3.7 训练计划脚本

[举例如下:]

第一天	第二天	第三天	第四天	第五天
T—1 T—2	T—3 IPT—1			
第六天	第七天	第八天	第九天	第十天
.....				
第十一天	第十二天	第十三天	第十四天	
FFS—1 FFS—2			FFS—X 实践考试	

4. ABC—100 到 ABC—200 差异训练规范

4.1 进入条件

.....

4.2 设备要求

.....

4.3 文件要求

.....

4.4 训练时间

.....

4.5 地面训练

.....

4.6 飞行训练

.....

4.7 训练计划脚本

.....

5. XX 补充训练规范

5.1 进入条件

.....

5.2 设备要求

.....

5.3 文件要求

.....

5.4 训练时间

.....

5.5 地面训练

.....

5.6 飞行训练

.....

5.7 训练计划脚本

.....