

中华人民共和国民用航空行业标准

MH/T 2001—2018  
代替 MH/T 2001—2015

民用航空器事故征候

Civil aircraft incident

行业标准信息平台

2018 - 12-14 发布

2019 - 01-01 实施

中国民用航空局 发布



## 前 言

本标准代替并废止MH/T 2001—2015《民用航空器事故征候》。与MH/T 2001—2015相比主要技术变化如下：

- 把“取得单机适航证之前的试飞”增加为不适用于本标准的范围；（见第1章）
- 把“航空器地面事故征候”定义修改为“运输航空地面事故征候”，定义中不再包括通用航空地面事故征候；（见第2章）
- 修改了“民用航空器事故征候”、“运输航空严重事故征候”、“运输航空一般事故征候”、“通用航空事故征候”的定义；（见第2章）
- “航空器受损”的定义中明确“仅轮胎损坏，或临时修理后符合放行标准的情况除外，如：打磨、填充、黏贴金属胶带等”；（见第2章）
- “飞行中”定义明确了包含中断起飞阶段；（见第2章）
- 运输航空严重事故征候中将“为避免航空器相撞或其他不安全情况，应做出规避动作的危险接近。在非雷达管制区域（程序管制区域或雷达监控下的程序管制区域），垂直间隔和水平间隔同时小于 $\frac{1}{3}$ 规定间隔；”修改为“为避免航空器相撞或其他不安全情况，应做出规避动作的危险接近。在程序管制区域，垂直间隔和水平间隔同时小于 $\frac{1}{5}$ 规定间隔；”；（见3.1）
- 将“几近发生的可控飞行撞地。”修改为“几近发生的可控飞行撞地，且危险指数大于90（含）的。计算方法见附录B。”；（见3.4）
- 将“驾驶舱（内）、客舱（内）和货舱（内）起火或冒烟，或发动机起火，即使这些火被扑灭。”修改为“飞行中，驾驶舱（内）、客舱（内）和货舱（内）起火或冒烟，或发动机起火，即使这些火被扑灭。同时满足下列条件的情况除外：
  - a) 机上人员携带上机的电子设备的锂电池冒烟且未发现明火，如充电宝、移动通信设备、平板电脑、摄录设备等；
  - b) 机组成员及时发现并妥善处置，且不需要采取如返航、备降等进一步措施；
  - c) 未造成航空器受损和/或人员轻伤；”（见3.9）
- 将“飞行机组成员需要紧急使用氧气的情况。”修改为“飞行中，座舱高度达到客舱氧气面罩自动脱落的情况，或出现烟雾/毒气等需要飞行机组成员使用氧气的情况。”；（见3.10）
- 将“飞行中，飞行机组必需成员丧失工作能力。”修改为“飞行中，飞行机组成员丧失工作能力，符合下列情形之一的：
  - a) 导致飞行机组成员数量或资质不满足该机型的最低配置；
  - b) 在飞行关键阶段，飞行机组成员在飞行操作岗位丧失工作能力；”；（见3.13）
- 增加“未被列为事故的起落架收回着陆。”；（见3.18）
- 增加“飞行中，机轮之外的航空器其它部位擦地，不包括以下情况：
  - a) 未造成航空器受损的机尾（不含尾橇）擦地；
  - b) 仅擦尾橇且未造成除尾橇之外的航空器其它部位受损；”；（见3.19）