

# 《飞机安全》

## 图书基本信息

书名：《飞机安全》

13位ISBN编号：9787516501313

10位ISBN编号：751650131X

出版时间：2012-12

出版社：航空工业出版社

作者：莎丽·斯坦福·克劳斯

页数：354

译者：段卓毅,黄成发,李炜

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：[www.tushu000.com](http://www.tushu000.com)

# 《飞机安全》

## 内容概要

《飞机安全:事故调查、分析和应用(第2版)》内容广泛,几乎涉及了有关航空安全的各个方面,包括飞行、机务、空管、天气、培训和有关的法规等。通过很多详实的案例,帮助我们认识和理解飞机安全的各个环节。《飞机安全:事故调查、分析和应用(第2版)》适合飞行员、空中交通管制人员、航空爱好者、航空专业人士和学生做参考之用。

# 《飞机安全》

## 作者简介

作者：（美国）莎丽·斯坦福·克劳斯（Shari Stamford Krause）译者：段卓毅 黄成发 李炜

# 《飞机安全》

## 书籍目录

引言 第一章人为因素 第一节判断和决策 一、良好判断和决策的基本原则 二、良好判断和决策的实践 三、影响判断力的因素 四、认识危险思维模式的练习 参考文献 第二节良好的情景意识来自准确的情景评估 一、阶段1：发现问题 二、阶段2：评估问题 三、通过监控和质疑而获得的情景意识 四、空运特快公司DC—8案例——情景意识缺失 参考文献 第三节机组资源管理：人际技巧与娴熟飞行技术的结合 一、机组的人际沟通 二、机组的有效性 参考文献 第四节位觉紊乱 一、感觉和位觉的协调 二、视觉和耳前庭感觉 三、感官的幻觉 四、位觉紊乱的分类 五、位觉紊乱的预防 参考文献 第五节案例研究 案例1—1：美国航空公司1420航班 案例1—2：环球航空公司843航班 案例1—3：大韩航空公司801航班 案例1—4：美国西北联营航空公司5719航班 案例1—5：哥伦比亚航空公司052航班 案例1—6：美国之鹰航空公司3379航班 案例1—7：小约翰·肯尼迪的私人飞机 案例1—8：达美航空公司106航班 国际案例1—9：新加坡航空公司006航班 历史案例1—10：美国东方航空公司401航班 第二章跑道入侵 第一节跑道入侵 一、跑道入侵严重性的分类 二、按严重性分类的跑道入侵事件报告 三、按机型和运行分类的跑道入侵事件分布 四、结论 参考文献 第二节案例研究 案例2—1：合众航空公司1493航班和西部航空公司5569航班 案例2—2：环球航空公司427航班与一架赛斯纳441飞机 案例2—3：美联航快运公司5925航班与一架比奇国王A90飞机 案例2—4：美国西北航空公司1482和299航班 案例2—5：美国东方航空公司111航班和比奇国王100飞机 历史—国际案例2—6：泛美航空公司1736航班和荷兰航空公司4805航班 第三章气象条件 第一节气团和锋面 一、气团 第四章空中相撞 第五章机械与维护的案例研究

## 章节摘录

版权页：插图：（3）测距仪导致的混乱 01：40，当飞机下降至离海平面2400英尺时，机长告诉副驾驶“因为今天下滑道信号不好，我们要保持在1440英尺，请设定好”。这句话说明机长试图遵守只使用航向道进近的限制，也说明他已飞越外标台定位点。但驾驶舱话音记录器没有记录到机长和副驾驶对测距仪数值或者是对下一个定位点（VOR或机场）的讨论。调查人员翻看了大韩航空在培训和检查时发给飞行员的进近图表和其他材料。图表描述DME位于关岛机场，而不是在机场西南3.3海里的正确位置上。因此，飞行员有可能误解DME显示的是离机场的距离，导致他们以为飞机比实际距离更靠近机场。使事情更混乱的是递减/递增的DME程序，这种方法在航向道进近时很少使用，只在关岛机场采用。这程序从来没有在大韩航空的模拟机培训里提及过。安全委员会指出，如果机长当时以为DME位于机场，他一定是没有看到清楚记在进近图上的DME数值。安全委员会总结认为机长可能以为飞机比实际位置更靠近机场，但如果他真是按这个基础执行下降的话，他就是没有理会进近图上定义的DME定位点。（4）机长的表现 在机长被下滑道信号扰乱了之后不久，他让飞机下降到超过进近中段许可的高度。可以相信他没有在进近时确认飞机的位置，因为他相信随后他可以目视飞行、收到有效的下滑道信号以及确认飞机比实际位置更接近机场。在进近时，机长没有交叉对照飞机高度和VOR、DME定义的定位点。安全委员会总结认为，因为机长被下滑道信号所扰乱，他没有正确地把飞机位置和高度与进近图上的资料做交叉检查。又因为他仍期望可以目视进近，而没有警觉801航班在进近时的位置，导致他不正确地把飞机降到进近区间（1440~2000英尺）以下。这是事故的主因。（5）机组的监控 01：41，第一个近地告警系统告警响起，报出“1000英尺”，15秒后，第二个告警响起，报出“500英尺”，此时飞机刚降到离海平面1200英尺以下。飞行工程师惊讶地说：“啊？”但飞行记录仪数据显示飞机没有改变下降的姿态，CVR也记录了飞行工程师还继续完成着陆检查单。副驾驶也对近地告警“下降率”无动于衷，只说“下降率正常”，几秒后飞行工程师说“200英尺”，然后听到副驾驶说“我们要复飞”，飞行工程师同意说“看不到跑道”，副驾驶再重复“看不到，复飞”。

# 《飞机安全》

## 编辑推荐

《飞机安全:事故调查、分析和应用(第2版)》是一部研究航空安全的著作。《飞机安全:事故调查、分析和应用(第2版)》早在1996年就已出版,是一本主要以案例说明事故原因,并从中汲取教训的专业参考书。作者克劳斯女士拥有博士学位,是一位资深航空安全研究顾问,其客户包括美国波音公司等国际著名飞机制造商。《飞机安全:事故调查、分析和应用(第2版)》在飞机安全领域的研究独树一帜,其鲜活的案例、深入的分析对航空器的设计制造、安全使用均有很高的参考价值。

# 《飞机安全》

## 精彩短评

- 1、介绍得很详细 对飞机和航空爱好者很受用 就是有些贵
- 2、拿到书之后才发现 主要是讲事故的经验教训如何应用到飞行中 并非事故调查分析

# 《飞机安全》

## 版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:[www.tushu000.com](http://www.tushu000.com)