

问题论文集合

汪磊教授多篇 SCI 论文与中文核心期刊存在一稿多投，或者甚至直接原样抄袭、融合抄袭的问题，与科学研究中的严谨作风严重违背。用[]表示英文序号，用【】表示中文序号，现将部分问题罗列如下，为（一）至（六）：

（一）、[1] The effect of psychological risk elements on pilot flight operational performance. (SCI 作者： Lei Wang;Jingyi Zhang 刊名： Human Factors and Ergonomics in Manufacturing & Service Industries 出版日期： 2020 卷号： Vol.30 期号： No.1 页码： 3-13 doi: 10.1002/hfm.20816)

与【1】《民航飞行员风险心理与操作水平相关性研究》（中文核心作者：汪磊，董传亭，杨星月，张静怡刊名：中国安全科学学报 ISSN： 1003-3033 出版日期： 2019 期号： 第 6 期页码： 37-42）。问题：中文期刊【1】发表内容就是对英文[1]部分章节的摘录翻译，多处重要图表完全一致。且同时受到自然科学基金 U1733117 资助，其科研行为不端。具体如下：

TABLE 5 Clustering results of samples

Variables	Low-risk group (n = 6, 22%)		Medium-risk group (n = 6, 22%)		High-risk group (n = 15, 56%)	
	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
Risk tolerance	1.61	1.10	1.91	1.10	2.47	1.46
Risk perception	3.81	1.37	2.52	0.92	1.50	1.44
Hazardous attitude	3.24	1.17	3.31	0.84	3.36	1.23

Abbreviation: SD, standard deviation.

表 4 样本分成 3 类的聚类结果

变量	低风险组 (n=6, 22%)		中风险组 (n=6, 22%)		高风险组 (n=15, 56%)	
	均值 标准差		均值 标准差		均值 标准差	
	均值	标准差	均值	标准差	均值	标准差
风险容忍	1.61	1.10	1.91	1.10	2.47	1.46
风险知觉	3.81	1.37	2.52	0.92	1.50	1.44
危险态度	3.24	1.17	3.31	0.84	3.36	1.23

图 1 说明：聚类结果分析完全照抄。

TABLE 7 The rank of flight operation level

Flight	Distance from indicator to an ideal solution	Distance from indicator to a negative ideal solution	Nearness	Rank
1	0.0762	0.2623	0.2251	139
2	0.0990	0.2694	0.2688	127
3	0.1169	0.2240	0.3428	109
4	0.1206	0.2456	0.3293	112
5	0.0697	0.2721	0.2038	145
6	0.0576	0.2780	0.1715	149

表 8 部分航班操作水平排序

Tab.8 Ranking of some flight operation skills				
航班	各指标到理想解的距离	各指标到负理想解的距离	贴近度	排序
1	0.076 2	0.262 3	0.225 1	139
2	0.099 0	0.269 4	0.268 8	127
3	0.116 9	0.224 0	0.342 8	109
4	0.120 6	0.245 6	0.329 3	112
5	0.069 7	0.272 1	0.203 8	145
6	0.057 6	0.278 0	0.171 5	149

图 2 说明：[1]中核心章节 4.2 的重要结果完全与【1】中 3.2.4 一致，如上图。

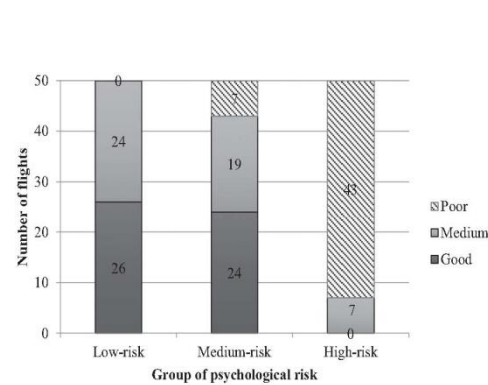


FIGURE 6 Number of flights for each risk level

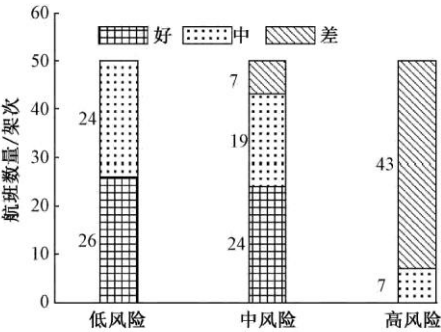


图 1 各等级的航班在各风险中的数目

Fig.1 Number of flights at each level of risk

图 3 说明：作为两篇文章的核心结果完全一致，如上图。

(二)、[2] Design and analysis of aviation human factors KMS

(作者: Wang, Lei 刊名: International Conference on Internet Technology and Applications, ITAP 2010 - Proceedings 出版日期: 2010 doi: 10.1109/ITAPP.2010.5566204)

与【2】《航空人为因素知识管理研究初探》(作者: 汪磊 日期: 2009 会议名称: 2009 年国际航空人为因素研讨会 会议录名称: 2009 年国际航空人为因素研讨会论文集)

问题: 会议论文【2】只是[2]的部分摘录, 核心图表只是修改了颜色。



Figure 1. Logical Level of Aviation Human Factors KMS

图1 航空人为因素 KMS 的逻辑层次



图2 航空人为因素 KMS 逻辑层次

图4说明: 关于KMS层次图片直接就是换了颜色

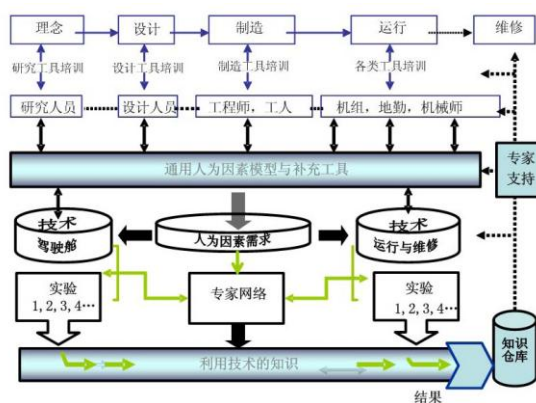


Figure 4. Integrated Knowledge Management Model in HILAS

图4 HILAS 知识管理综合系统模型

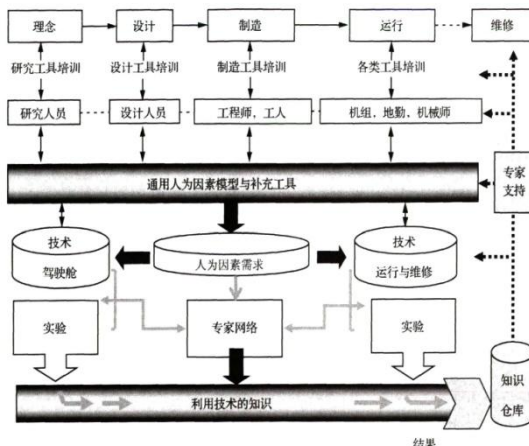


图3 HILAS 项目知识管理综合模型^{[1] [9]}

图5说明: 在核心图表使用上就是换了颜色, 同时在[2]中故意不引用。

(三)、[3]A Method of Applying Flight Data to Evaluate Landing Operation Performance

(作者: Wang, Lei;Zhang, Jingyi;Dong, Chuanting;Sun, Hui;Ren, Yong 刊名: Ergonomics 出版日期: 2019 卷号: Vol.62 期号: No.2 页码: 171-180 doi: 10.1080/00140139.2018.1502806)

与[4]A Landing Operation Performance Evaluation System Based on Flight Data (作者: Wang, Lei;Ren, Yong;Sun, Hui;Dong, Chuanting 日期: 2017 会议名称: 14th International Conference on Engineering Psychology and Cognitive Ergonomics (EPCE) Held as Part of 19th International Conference on Human-Computer Interaction (HCI International)) 问题: 英文SCI与英文会议论文之间核心指标、使用软件基本完全一致, 存在一稿多投。且牵涉自然科学基金U1733117和61304207具体如下:

$$\begin{cases} P_{\text{landing}} = \omega_1 \cdot R_{TD} + \omega_2 \cdot R_{VA} + \omega_3 \cdot R_{PA} \\ \omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1 \end{cases}$$

$$(1) \quad \begin{cases} P_{\text{landing}} = \omega_1 \cdot R_{TD} + \omega_2 \cdot R_{VA} + \omega_3 \cdot R_{PA} \\ \omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1 \end{cases} \quad (1)$$

$$\begin{cases} R_{TD} = P_{TD} \times S_{TD} \\ R_{VA} = P_{VA} \times S_{VA} \\ R_{PA} = P_{PA} \times S_{PA} \end{cases}$$

$$(2) \quad \begin{cases} R_{TD} = P_{TD} \times S_{TD} \\ R_{VA} = P_{VA} \times S_{VA} \\ R_{PA} = P_{PA} \times S_{PA} \end{cases} \quad (2)$$

图6说明: [3](左)[4](右)核心公式体系完全一致。

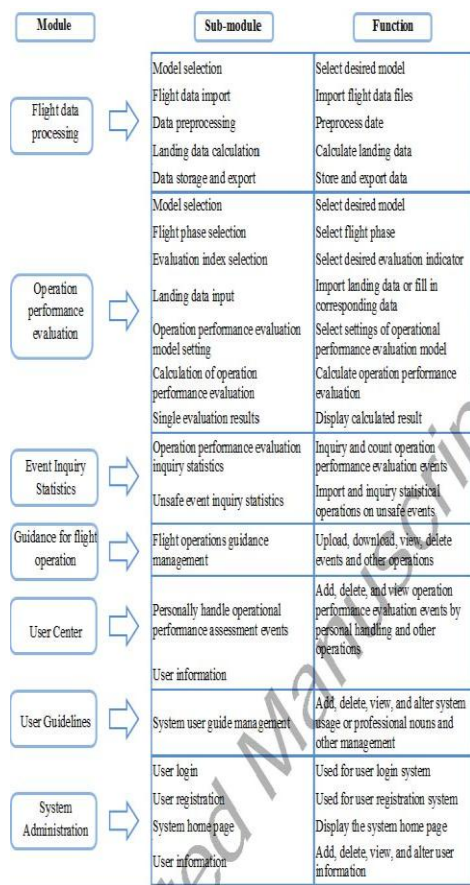


Fig.6. Functional List of Flight Landing Performance Evaluation System

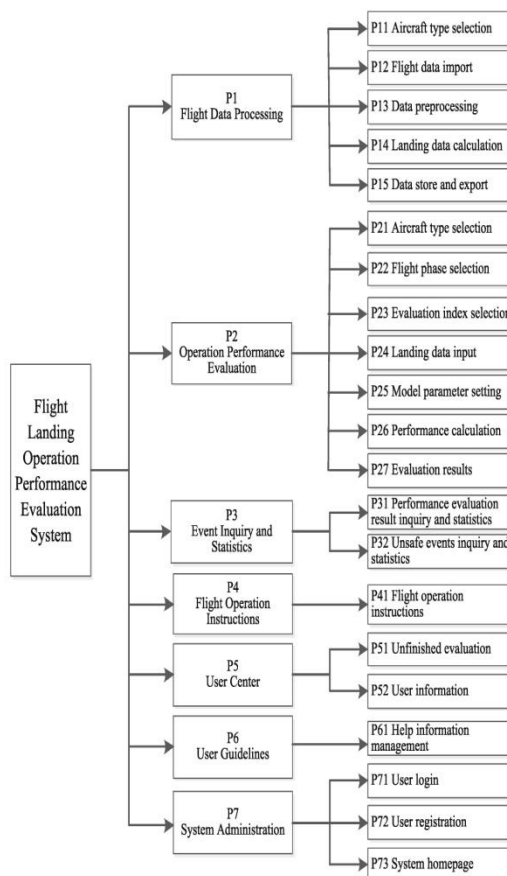


Fig. 1. Hierarchy diagram of flight landing performance evaluation system

图 7 说明：尽管单词顺序有变化，[3][4]的评价系统指标完全一致！！



Fig.7. Main system interface



Fig. 3. Main interface of FLOPES

图 8 说明：在[3][4]中开发核心软件界面完全相同。

(四)、[5] Study of fatigue measurement based on eye tracking technique (作者: Wang, Lei;Sun, Ruishan 刊名: ICTIS 2011: Multimodal Approach to Sustained Transportation System Development - Information, Technology, Implementation - Proceedings of the 1st Int. Conf. on Transportation Information and Safety 出版日期: 2011 页码: 1723-1729 doi: 10.1061/41177(415)218)【3】《空中交通管制员疲劳状态实时监测方法的实现》(作者: 汪磊, 孙瑞山刊名: 安全与环境工程 ISSN: 1671-1556 出版日期: 2013 期号: 第 4 期页码: 87-91)【4】《基于面部特征识别的管制员疲劳监测方法研究》(作者: 汪磊, 孙瑞山 刊名: 中国安

全科学学报 ISSN: 1003-3033 出版日期: 2012 期号: 第 7 期 页码: 66-71) 问题: 三篇文章存在融合抄袭的问题, 虽然有引用, 但相似度过大, 基本不存在创新性! 具体如下

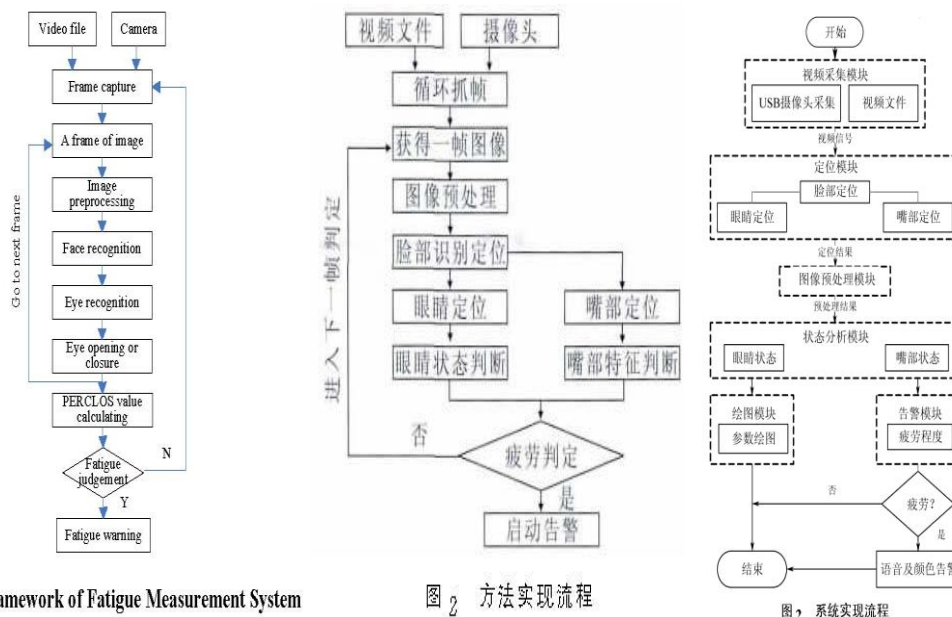


Figure 1. Framework of Fatigue Measurement System

图 2 方法实现流程

图 3 系统实现流程

图 9 说明: 【5】(左)【3】(中)【4】(右) 实质上流程一样, 尤其在【3】(中)【4】(右) 两篇中文中基本完全一致!

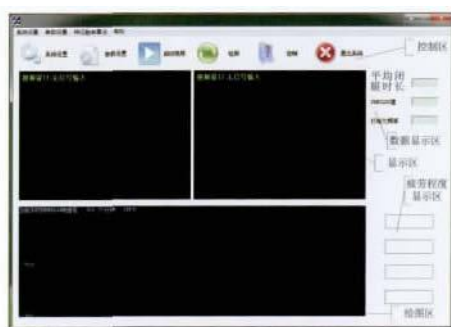


图 3 空中交通管制员疲劳状态实时监测与告警原型系统界面

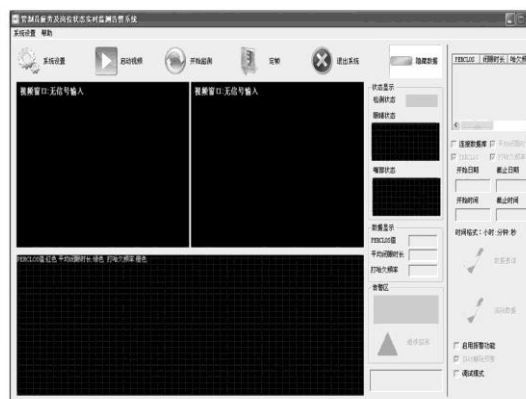


图 3 管制员疲劳状态实时监测告警原型系统界面

图 10 说明: 核心开发软件完全无区别。

(五)、【5】《CFIT 事故中的人为因素》(作者: 汪磊, 孙瑞山 文献出处: 中国民航大学学报 ISSN: 1001-5000 年代: 2007 期号: 第 A1 期 页码: 80-82)【6】《可控飞行撞地(CFIT)的事故树分析(FTA)》(作者: 汪磊, 孙瑞山日期: 2005 会议名称: 第六届全国交通运输领域青年学术会议 会议录名称: 第六届全国交通运输领域青年学术会议论文集) 问题: 两篇文章中的核心算法 CFIT 事故树完全照抄, 应认为一稿多投。具体如下:

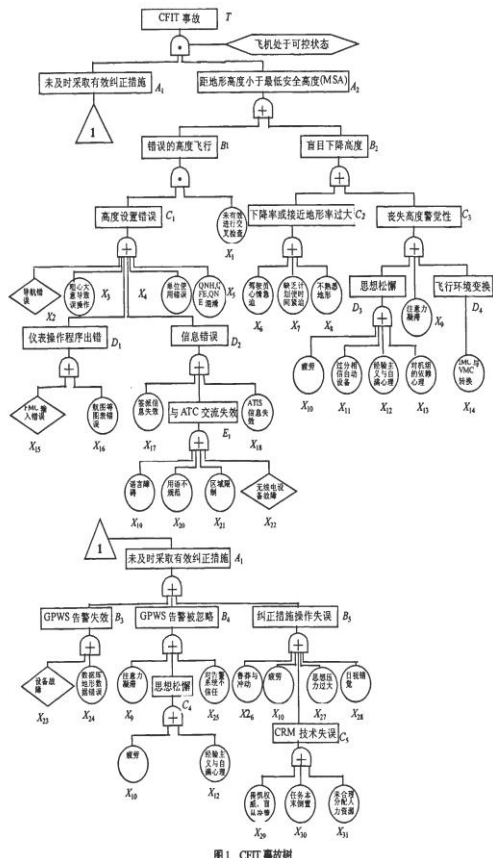
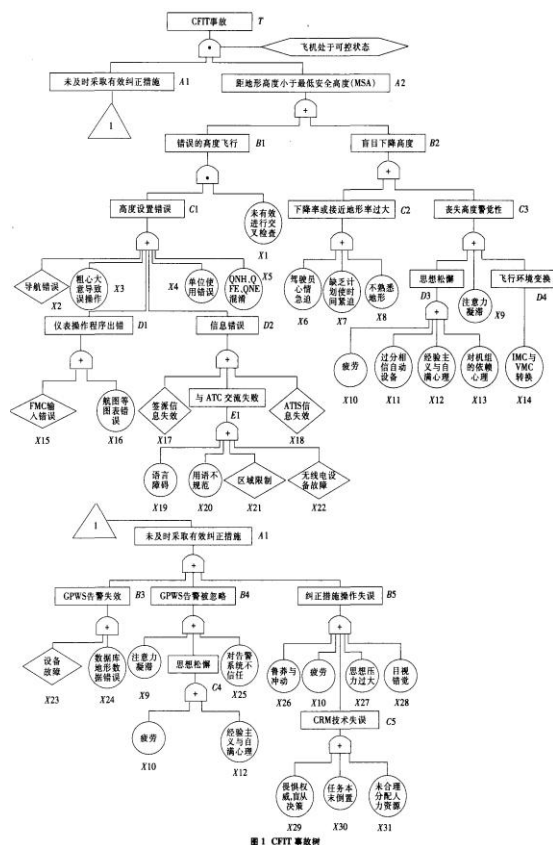


图 11 说明：【5】（左）【6】（右）中核心算法图完全一致，而文章内容的核心只与该事故树的结构相关。因此可认为这两篇完全一致。

（六）、[6] Pilot Operating Characteristics Analysis of Long Landing Based on Flight QAR Data

（作者：Lei Wang;Changxu Wu;Ruishan Sun 刊名：Lecture Notes in Computer Science 出版日期：2013 卷号：Vol.8020 期号：No.1 页码：167-176 doi：10.1007/978-3-642-39354-9_18)

[7] An Analysis of Hard Landing Incidents Based on Flight QAR Data (作者：Lei Wang;Changxu Wu;Ruishan Sun;Zhenxin Cui 刊名：Engineering Psychology and Cognitive Ergonomics 出版日期：2014 页码：398-406) [8] Effects of flare operation on landing safety: A study based on ANOVA of real flight data(作者：Wang, Lei;Ren, Yong;Wu, Changxu 刊名：Safety Science 出版日期：2018 卷号：Vol.102 页码：14-25 doi：10.1016/j.ssci.2017.09.027)

【7】《基于飞行 QAR 数据的重着陆风险定量评价模型》（作者：汪磊，孙瑞山，吴昌旭，崔振新，陆正 文献出处：中国安全科学学报 ISSN：1003-3033 年代：2014 期号：第 2 期 页码：88-92）

问题：这四篇文章本质就是 Normal landing, Hard landing, long landing 的排列组合，基本可认为互相抄袭！更为严重的是，其来自同一数据集的数据在简单分类上就存在矛盾，有很大可能为数据造假！建议中科院心理所予以彻查。主要牵涉到自然科学基金 61304207，U1333112，U1733117 的资助。具体如下：

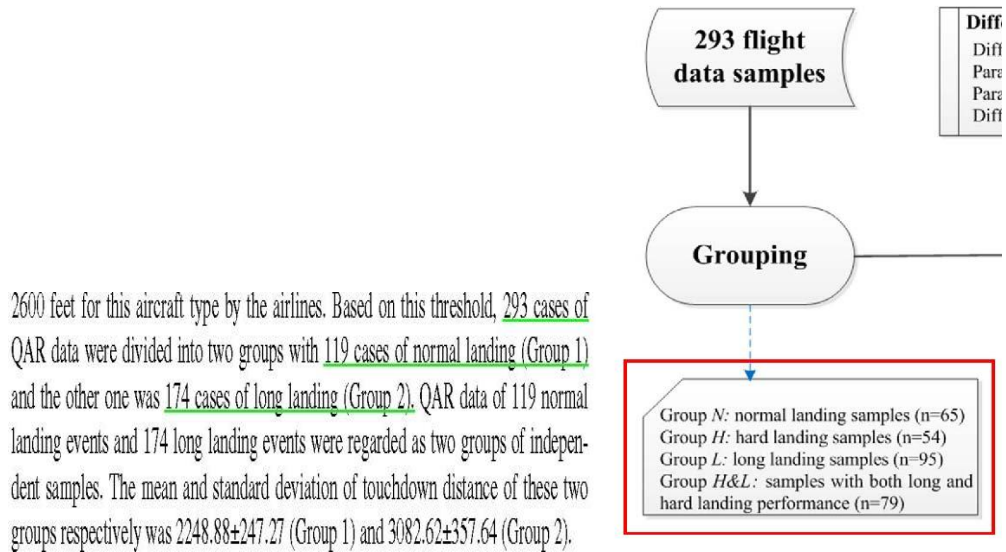


图 12 说明：[6](左)与[8]（右）中数据分组描述存在明显冲突。根据四篇文献中 Method 部分的描述，及校验均值与方差，此 293 个数据为统一数据源。但作者在对其分类描述时，存在明显矛盾（普通组在[6]中为 119 个，在[8]中为 65 个）！而对[7]与【7】的数据处理，同样存在疑问。建议作者提供原数据，否则可认定为直接造假。

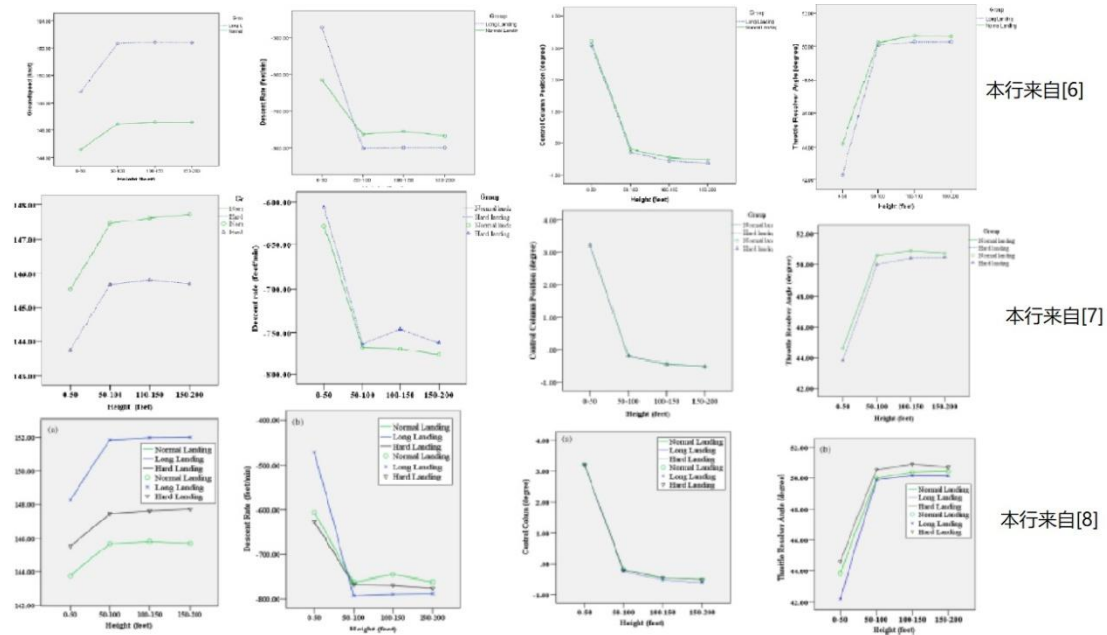


图 13 说明：可以看到，2018 年的[8]的结果就是 2013 年的[6]和 2014 年的[7]的叠加，最轻微的结果为一稿多投，而数据处理的不清楚使造假可能性增大。鉴于此，作者必须公开数据及处理过程！

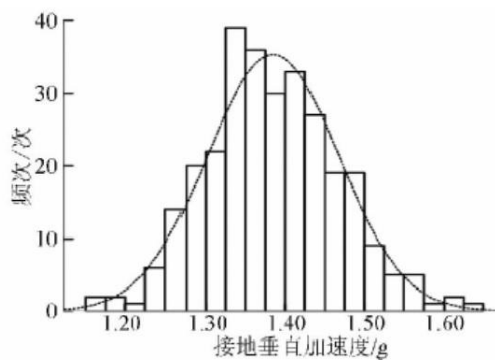
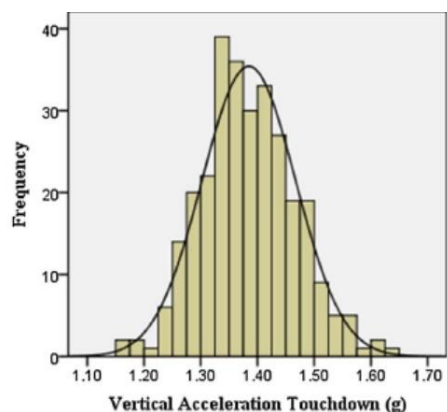


图3 VAT 数据分布

图 14 说明：中文【7】（右）中的主要结果为 sci[8]（左）中的一小部分。存在抄袭一稿多投。

牵涉到的文献列表如下（英文见邮箱附件，中文可从万方或知网上下载）：

英文： [1] The effect of psychological risk elements on pilot flight operational performance [2] Design and analysis of aviation human factors KMS [3] A Method of Applying Flight Data to Evaluate Landing Operation Performance [4] A Landing Operation Performance Evaluation System Based on Flight Data [5] Study of fatigue measurement based on eye tracking technique [6] Pilot Operating Characteristics Analysis of Long Landing Based on Flight QAR Data [7] An Analysis of Hard Landing Incidents Based on Flight QAR Data [8] Effects of flare operation on landing safety: A study based on ANOVA of real flight data

中文：【1】《民航飞行员风险心理与操作水平相关性研究》【2】《航空人为因素知识管理研究初探》【3】《空中交通管制员疲劳状态实时监测方法的实现》【4】《基于面部特征识别的管制员疲劳监测方法研究》【5】《CFIT 事故中的人为因素》【6】《可控飞行撞地(CFIT)的事故树分析(FTA)》【7】《基于飞行 QAR 数据的重着陆风险定量评价模型》