

民航总局办公厅文件

民航办空发〔2008〕1号

关于印发《目视间隔和进近 实施暂行规定》的通知

各地区管理局、地区空管局,空管分局(站),西藏区局,民航大学,飞行学院,南航大民航学院,各航空公司:

根据民航局《关于印发〈目视间隔和进近试运行规定〉的通知》(民航发〔2007〕146号),中南地区广州白云和深圳宝安机场开展了为期三个月的目视间隔和进近试运行工作。根据试运行情况,民航局目视间隔和进近专项工作组组织修订了《目视间隔和进近试运行规定》,并更名为《目视间隔和进近实施暂行规定》。现将该规定及修订说明印发给你们,并将有关事宜通知如下:

一、深入开展试运行。中南地区管理局、中南地区空管局要继续推进广州和深圳机场目视间隔和进近试运行工作。华北地区管理局、华北地区空管局要根据《关于在华北、华东地区部分机场开展目视间隔与进近试点工作的通知》(局发明电〔2008〕2649号),

抓紧开展北京首都和天津滨海机场的试运行工作,并争取在奥运会期间实施。华东地区管理局、华东地区空管局要尽快完善上海浦东和虹桥机场试点运行的各项准备措施,并争取在年内完成试点。其它地区管理局和空管局要结合本地区实际情况和具体需求,充分做好各项准备工作。华北和华东地区目视间隔和进近试点成功后,民航局将在全国范围内全面推广应用。

二、切实做好宣传培训。各试点运行单位要结合目视间隔和进近的运行特点及经验,抓紧时间做好组织宣传和运行培训工作。宣讲对象应当涵盖机场、空管和航空公司等相关部门,培训内容应当着重强化习惯差异和使用技巧等方面。各航空公司要严格遵守该规定,完善相关公司政策,鼓励飞行人员积极参与试运行,确保目视间隔和进近实施工作安全顺利。

三、补充完善现行规章。民航局各相关司局要及时将《目视间隔和进近实施暂行规定》中的有关内容修订补充到现行规章、标准和程序中,为目视间隔和进近技术的全面推广普及提供正式法规依据。



二〇〇八年七月二十六日

目视间隔和进近实施暂行规定

第一章 总 则

第一条 为了规范航空器实施目视间隔和进近活动，根据《中华人民共和国飞行基本规定》第五十条、《飞行间隔规定》第四条，参照国际民航组织文件《空中交通管理》（Doc 4444）制定本规定。

第二条 民用机场、军民合用机场及其周边空域开展目视间隔和进近运行时，实施目视间隔和进近运行的单位和个人均应当遵守本规定。

第三条 目视间隔是管制员为航路、终端和塔台管制空域内飞行高度 6000 米（含）以下运行的航空器配备的一种飞行间隔。目视间隔配备应当考虑以下两种情况：

（一）塔台管制员看到相关航空器并为其配备目视间隔，以避免航空器发生飞行冲突。

（二）航空器驾驶员看到其它相关航空器并得到管制员保持目视间隔的指令后，通过必要的机动飞行来保持安全间隔，以避免飞行冲突。该情况下的目视间隔可以通过目视跟进或者保持与相关航空器持续能见的方式来建立。

第四条 目视进近是航空器驾驶员执行仪表飞行规则计划时

保持能见飞向着陆机场的一种进近方式。航空器驾驶员必须在任何情况下都保持对着陆机场或者前机持续能见。目视进近的实施必须得到相关空中交通管制部门的批准并接受管制指挥，且着陆机场的云底高必须大于或者等于 300 米，能见度必须大于或者等于 5 公里。

第五条 实施目视间隔和进近是通过间隔委托形式达到加速飞行流量、丰富管制手段、降低管制员工作负荷、提高机场适航性，以及增加机场跑道和终端区空域容量。

第二章 目视间隔

第六条 航空器之间的间隔可以通过目视手段建立，使用目视间隔之前和之后应当为航空器配备其它允许的间隔。为确保在使用目视间隔之前和之后能够及时配备所需的其它间隔，管制员使用目视间隔时应当考虑以下因素：

- （一）航空器性能；
- （二）尾流间隔要求；
- （三）相关航空器的接近率；
- （四）飞行的航路；

（五）已知或预测的天气条件必须能满足航空器保持在能见范围内，直到建立雷达或者非雷达间隔。

第七条 当起飞路径或者航空器性能无法满足保持目视间隔

的要求时，管制员不得为连续起飞的航空器之间配备目视间隔。

第八条 管制员为两架航空器之间配备目视间隔时，应当至少与配备目视间隔的其中一架航空器保持通信联系。

第九条 塔台管制员持续目视能见两个相关航空器，并为其配备目视间隔时应当注意以下事项：

（一）塔台管制员对所配备的目视间隔负责，必要时应当通知航空器驾驶员正在使用目视间隔。

（二）塔台管制员不得为存在尾流间隔影响或者前机为 B757 的航空器之间配备目视间隔。

第十条 当航空器驾驶员看到另外一架相关航空器，并接受管制员指示与其保持目视间隔时，管制员应当遵循下列程序：

（一）向航空器驾驶员通报另外一架相关航空器的位置、飞行方向、机型、尾流等级和意图。

（二）证实航空器驾驶员已经看到另外一架相关航空器。

（三）当航空器驾驶员报告看到另外一架相关航空器并表示能够保持目视间隔，或者管制员向驾驶员证实能否保持目视间隔并得到驾驶员的肯定答复时，可以指示航空器驾驶员与另外一架相关航空器保持目视间隔。

（四）当配备目视间隔的航空器雷达标牌出现汇聚趋势时，管制员应当向航空器驾驶员通报相关交通信息。

（五）如果必要，管制员应当向另外一架相关航空器通报交通信息，并告知正在使用目视间隔。

第十一条 航空器驾驶员能见另外一架相关航空器并接受目视间隔时，航空器驾驶员应当担负以下责任：

（一）航空器驾驶员应当始终保持目视其它相关航空器，保持安全的目视间隔，并事先向管制员通报为飞行安全所采取的机动操作。

（二）航空器驾驶员应当操纵航空器避开前机尾流影响。

航空器驾驶员不能看到另外一架相关航空器或者不愿使用目视间隔时，应当及时通报管制员，以便重新配备其它允许的间隔。

第三章 目视进近

第十二条 目视进近是航空器驾驶员执行仪表飞行规则计划时，保持目视能见飞向着陆机场的一种进近方式。目视进近不需要设置复飞航段，航空器驾驶员不能完成目视进近时，应当及时转为仪表进近或者复飞，管制员应当提供必要的协助并为其配备符合规定的间隔。

第十三条 目的地机场具备以下气象条件时，航空器可以实施目视进近：

（一）报告的云底高大于或者等于 300 米，能见度大于或者等于 5 公里；

（二）目的地机场没有天气情报服务，但是航空器驾驶员报告能够保持目视下降以及飞向着陆机场。

第十四条 当着陆机场报告的气象条件满足下列标准时，管制员可以通过雷达引导航空器进行目视进近：

- （一）机场的云底高大于最低雷达引导高度 150 米以上；
- （二）机场能见度大于 5 公里。

第十五条 目视进近请求可以由航空器驾驶员或者管制员提出。当管制员提出实施目视进近时，应当得到航空器驾驶员同意后方可实施，并注意考虑以下条件：

- （一）航空器驾驶员应当能够持续能见地面；
- （二）报告的云底高应当大于或者等于发布目视进近许可时航空器的飞行高度；
- （三）航空器驾驶员应当熟悉机场以及机场周围的地形地貌；
- （四）机场周边的气象条件以及预期的短期变化；
- （五）其它交通活动。

第十六条 空中交通管制单位可以依照下列程序实施目视进近：

（一）实施目视进近的航空器驾驶员报告看到着陆跑道或者看到尾随落地的前机时，航空器驾驶员或者管制员可以提出实施目视进近，得到对方认可后方可实施。

（二）管制员应当及时解决实施目视进近的航空器与其它所有航空器之间存在的潜在冲突，如果必要，管制员应当向航空器驾驶员通报其他相关航空器的位置及动态。

（三）管制员可以向满足下列条件之一的航空器颁发目视进

近许可：

1、航空器处于进近序列的第一个，航空器驾驶员可以目视机场；

2、航空器不是进近序列的第一个，航空器驾驶员可以目视机场但无法目视前机；

3、跟随前机落地的航空器驾驶员报告目视看到前机时，管制员可以指示航空器驾驶员保持目视间隔尾随前机目视进近；

（四）管制员应当在颁发目视进近许可前后注意以下问题：

1、如果航空器驾驶员报告只看到机场而没有看到前机时，管制员应当为前后航空器之间配备雷达或者程序间隔。

2、管制员应当向所有尾随重型航空器和 B757 落地的航空器通报前机的机型和尾流等级。

3、着陆机场附近存在一个或者多个容易混淆的机场时，管制员应当向航空器驾驶员通报容易混淆机场的位置以及其它需要注意的事项。

第十七条 航空器驾驶员接受目视进近许可后，应当保持航空器与地面障碍物之间的安全间隔，飞向着陆机场或者跟随前机实施进近。

第十八条 在航空器管制移交之前，移交方应当通知塔台管制员目视进近航空器的位置。航空器管制移交应当及时，确保塔台管制员有充足时间完成下列工作：

（一）颁发重要的交通情报；

(二) 颁发落地许可或者其它指令。

第四章 平行跑道目视进近

第十九条 平行跑道上可以实施目视进近时，空中交通管制单位应当尽早通知航空器驾驶员。如果可能，最好通过自动航站情报通播（ATIS）方式告知航空器驾驶员。

第二十条 平行跑道上实施同时进近时，空中交通管制单位可以指挥航空器在一条跑道上实施目视进近，在其它跑道上实施仪表或者目视进近。

第二十一条 实施目视进近的航空器应当与相同或者相邻跑道上起飞或者着陆的航空器保持规定的雷达、程序或者目视间隔，或者满足平行跑道运行的其它相关要求。

第二十二条 在平行跑道上实施目视进近时，两架航空器的一次雷达回波不能重叠，除非已经建立目视间隔。

第二十三条 当进近航空器与相邻跑道上进近的航空器出现航迹交叉时，管制员应当为航空器之间配备规定的间隔，除非已经建立目视间隔。

第二十四条 空中交通管制单位可以按照下列程序在平行跑道上实施目视进近：

(一) 当航空器在跑道间距小于 760 米的平行跑道上实施目视进近时，应遵循下列程序：

1、为相邻跑道进近的航空器之间配备符合规定的水平、垂直间隔，除非航空器驾驶员报告目视看到相邻跑道进行目视或者仪表进近的航空器并保持目视间隔；

2、当后机为重型航空器、B-757 或者后机的尾流等级大于相邻跑道上的前机时，管制员应当要求后机驾驶员保持目视间隔，并不得超越相邻跑道上的前机，避免尾流影响。

（二）当航空器在跑道间距大于或者等于 760 米且小于 1310 米的平行跑道上实施目视进近时，应遵循下列程序：

1、为相邻跑道进近的航空器之间配备符合规定的水平、垂直或者目视间隔，直到两架航空器均以不大于 30 度角切入跑道延长线，并且都获得并接受了管制员颁发的目视进近许可；

2、当目视进近航空器与相邻跑道上实施进近的航空器航迹保持不交叉时，管制员无须为其配备任何间隔。

（三）当航空器在跑道间距大于或者等于 1310 米的平行跑道上实施目视进近时，应遵循下列程序：

1、为相邻跑道进近的航空器之间配备符合规定的水平、垂直或者目视间隔，直到其中一架航空器获得并接受了管制员颁发的目视进近许可。

2、当目视进近航空器与相邻跑道上进近的航空器航迹保持不交叉时，管制员无须为它们配备任何间隔。

第二十五条 空中交通管制单位可以发布基于航图的目视进近程序，供飞行员沿特殊的路径和高度进行目视进近，以便达到

以下目的：

- （一）避开噪音敏感区域；
- （二）避开地面障碍物对仪表进近的限制；
- （三）避开跑道延长线上的禁区或者其它限制区；
- （四）提供更多直接飞向机场的进场航线；
- （五）减轻管制员和飞行员之间的通话数量。

实施基于航图的目视进近的航空器与其它航空器之间没有建立目视间隔时，管制员应当为其配备规定的间隔。

第五章 附 则

第二十六条 本规定由民航局目视间隔与进近专项工作小组负责解释。

修订说明

根据民航局印发的《目视间隔和进近试运行规定》，中南地区广州白云、深圳宝安机场开展了为期三个月的目视间隔和进近试运行工作。根据试运行工作总结情况，民航局目视间隔和进近专项工作组组织对《目视间隔和进近试运行规定》进行了修订。现对修订情况说明如下：

一、将题目修改为《目视间隔和进近实施暂行规定》，以便向全国范围内的飞行繁忙机场逐步推广应用目视间隔与进近技术，提高机场及其附近空域的运行容量。

二、增加了制定本规定的依据。国务院、中央军委颁发的《中华人民共和国飞行基本规则》第五十条第二款规定，航空器起飞、着陆时，后航空器应当与前航空器保持规定的安全间隔。国家空管委颁发的《飞行间隔规定》第四条规定，军民用航空器根据飞行科目需要，在机场飞行空域和其他特定的飞行空域内飞行时，可以制定适应其飞行特点的间隔标准，但应当经相应航空管理部门批准。本规定第一条明确了以上述规定内容为制定依据。

三、增加了第十七条，明确了实施目视进近时航空器与障碍物之间的安全间隔责任在于航空器驾驶员。

四、将原第三章中平行跑道实施目视进近的相关内容单独编写为第四章，以便更好地体现飞行繁忙机场多跑道运行条件下的相关规定。

五、增加了第二十二、第二十三、第二十四条，明确了平行跑道实施目视进近时，如果航空器已经建立了安全目视间隔，则一次雷达回波出现重叠或者航空器航迹出现交叉时是允许的，将雷达管制与目视进近的应用更好地结合起来。

六、删除了原规定中的附件一通话实例，拟通过《目视间隔与进近实施指导手册》丰富通话实例以及其他相关技术细节。

抄送：民航局航安办、政法司、飞标司、机场司、空管办、空管局。
