

民航规〔2020〕25 号

关于印发《运输机场外来物损伤航空器事件 确认和报告规则》的通知

民航各地区管理局,各运输航空公司,各机场公司:

为进一步规范运输机场外来物损伤航空器事件的确认和报告工作,民航局依据《运输机场运行安全管理规定》《民用航空安全信息管理规定》,制定了《运输机场外来物损伤航空器事件确认和报告规则》。现印发给你们,请遵照执行。

请各地区管理局将该规则转发辖区各维修单位。

中国民用航空局

2020 年 8 月 26 日

运输机场外来物损伤航空器事件 确认和报告规则

第一条 为了进一步规范运输机场外来物损伤航空器事件的确认和报告工作,依据《运输机场运行安全管理规定》《民用航空安全信息管理规定》制定本规则。

第二条 外来物是指机场活动区内无运行或航空功能并可能构成航空器运行危险的无生命的物体。

第三条 外来物损伤航空器事件是指由于外来物导致航空器需要修复或修理的系统安全性或物理完整性缺陷,不包括腐蚀、风蚀、磨损等渐变式损伤。

第四条 以下情形原则上不确认为外来物损伤航空器事件:

(一)机头及雷达罩、机身上半部分、机翼上表面、垂直尾翼、货舱门及附近区域、发动机吊架等部位不符合外来物损伤特征的损伤;

(二)划痕类形态损伤(不含发动机叶片划痕);

(三)机翼前缘满足以下任一条件的损伤:

损伤长度 mm×损伤宽度 mm>1600mm² 或

损伤长度 mm×损伤宽度 mm÷损伤深度 mm>800mm;

(四) 水平安定面前缘满足以下条件的损伤；

1. 单层结构满足以下任一条件的损伤：

损伤长度 mm×损伤宽度 mm>2000mm² 或

损伤长度 mm×损伤宽度 mm÷损伤深度 mm>600mm；

2. 多层结构满足以下任一条件的损伤：

损伤长度 mm×损伤宽度 mm>400mm² 或

损伤长度 mm×损伤宽度 mm÷损伤深度 mm>800mm；

(五) 货物装卸、航空器维修等人为原因造成的损伤；

(六) 未发现遗留外来物的轮胎损伤；

(七) 发现有动物击伤痕迹的航空器损伤；

(八) 客舱、货舱、驾驶舱内部的损伤。

第五条 除第四条规定的情形外,航空器外表面非人为原因造成的损伤,原则上应当确认为外来物损伤航空器事件。

第六条 机场管理机构与有关航空运输企业或航空器维修单位应当就外来物损伤航空器确认和报告工作达成协议,并严格按照协议开展工作。协议中应明确机场运行指挥部门的联系方式、现场确认部门、人员的职责、到达现场与确认工作的完成时限等要求。

第七条 航空器维修单位人员检查发现航空器受外来物体损伤后,应当立即通报机场运行指挥部门,机场运行指挥部门通知机场外来物管理部门人员到达现场确认,在未完成现场确认工作之前,航空器维修单位人员应当做好现场保护工作。

第八条 机场外来物管理部门人员未按协议规定时限到达现场或未到达现场的,由航空器维修单位人员独立完成现场确认工作,并把确认表等有关信息通报机场管理机构,该确认结果作为双方确认结果。

第九条 在不影响航班正常运行的前提下,现场确认人员在航空器停放现场按协议规定时间收集相关物证材料,任何人员不得拖延、影响现场确认工作,现场确认人员应当填写《机场外来物损伤航空器信息确认表》(见附件 1,以下简称《确认表》)。现场确认人员应当拍摄损伤部位的全景和特写照片,必要时提取残留物并封存后(见附件 2),交机场管理机构保存。

第十条 机场管理机构、航空运输企业和维修单位应当依据《确认表》内容按规定的时限要求分别向“中国民用航空安全信息系统”报送事件信息,包含现场照片、鉴定报告等资料,并由机场管理机构上传签字的《确认表》。

第十一条 机场管理机构、有关航空运输企业或航空器维修单位和人员应当按照规定如实报告事件信息,不得隐瞒不报、谎报、迟报。

第十二条 对于民航局或民航地区管理局开展的事件调查,事件类型以调查结果为准。

对于由民航局或民航地区管理局委托企事业单位开展的事件调查,事件类型以被委托调查单位的调查结果为准。机场管理机构、航空运输企业或维修单位对委托调查结果存有争议的,由有争

议的一方委托具有相应鉴定能力的民航专业机构进行鉴定,民航专业机构应当独立、客观、公正地开展鉴定工作。

第十三条 本规则自 2020 年 10 月 1 日起施行。原中国民用航空局管理程序《机场外来物损伤航空器轮胎的判定标准与报告程序》(AP-140-CA-2015-02)同时废止。

附件 1

机场外来物损伤航空器信息确认表

编号： 日期： 年 月 日

基本信息				
事发机场	通报时间			
机场人员	☐ 在协议时限内到达 ☐ 迟到（到达时间： ） ☐ 未到现场			
航空器信息				
机型/机号	航空器使用单位			
事发阶段	航班号			
起飞机场	计划落地机场			
事件后果				
携外来物	☐ 否 ☐ 是：	损伤类型	☐ 凹坑 ☐ 贯穿伤 ☐ 划痕 ☐ 其他	
损伤描述				
损伤 1 尺寸	长： mm	宽： mm	深： mm	
损伤 2 尺寸	长： mm	宽： mm	深： mm	
损伤 3 尺寸	长： mm	宽： mm	深： mm	
损伤 4 尺寸	长： mm	宽： mm	深： mm	
受损位置	☐ 机身上半部分：		☐ 机头 ☐ 雷达罩	
	☐ 机身下半部分：		轮胎（ ☐ 爆胎脱层 ☐ 其他）	
	机身内部（ ☐ 客舱 ☐ 货舱 ☐ 驾驶舱 ☐ 其他）		☐ 起落架 ☐ 起落架舱	
	发动机（ ☐ 1 号 ☐ 2 号 ☐ 3 号 ☐ 4 号）		☐ 发动机吊架	
	水平尾翼（ ☐ 水平安定面前缘 ☐ 其他）		☐ 垂直尾翼	
	机翼（ ☐ 前缘 ☐ 上表面 ☐ 下表面 ☐ 其他： ）			
	☐ 灯：		☐ 其他：	
	☐ 天线：			
确认结果	双方意见一致的	☐ 非外来物损伤航空器事件		
		☐ 外来物损伤航空器事件		
	双方意见不一致的	航空运输企业或航空器维修单位现场确认部门意见	☐ 外来物损伤航空器事件	
		机场管理机构现场确认部门意见	☐ 非外来物损伤航空器事件	
机场管理机构现场确认部门：		航空运输企业或航空器维修单位现场确认部门：		
确认人员签字：		确认人员签字：		
备注：				

附件 2

残留物提取方法

1. 有明显残留物的，用镊子等工具将残留物取下后放入洁净的透明自封袋中送检，在自封袋外侧标签上注明取样部位、残留物形状和数量。

2. 没有明显残留物的，用透明的醋酸纤维纸（以下简称AC纸）在残留物处取样：

（1）使用0.2-0.3mm厚、25mm宽的透明AC纸和丙酮试剂。禁止使用普通的透明胶带进行取样，以免污染而影响后续的检测分析。

（2）剪下一段比残留物提取区域略大的AC纸，用滴管将丙酮均匀滴在AC纸其中一面，将其全部润湿，等待几秒后待AC纸发粘时马上将AC纸贴在外来物提取处，用指肚轻微用力压实。

（3）等待约15分钟，待AC纸完全干透后将其揭下。

（4）如残留物区域较大或损伤区域较长，可多次重复提取。

（5）将复型后的AC纸放入洁净的透明自封袋中送检，在自封袋外侧标签上注明取样部位。

附件 3

航空器非外来物损伤图例



图 1 划痕



垂尾前缘 220×80×16(mm)

B737-300 水平安定面前缘 152×152×6(mm)



B737-800 水平安定面前缘 190×75×7(mm) B737-800 水平安定面前缘 152×64×10(mm)

图 2 尾翼的非外来物损伤

附件 4

航空器外来物损伤图例



(1) 进气道损伤



(2) 叶片损伤

图 1 发动机损伤

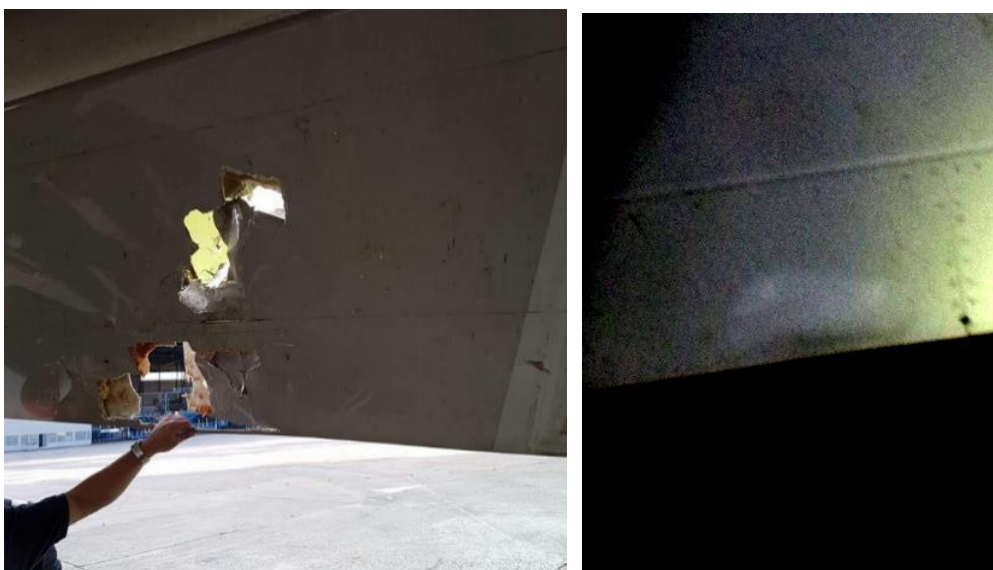


图 2 机翼下表面损伤



图 3 损伤部位有外来物残留



B737-800 43×32×3.3(mm)

B737-900ER 15×15×1.5(mm)

图 4 水平安定面前缘的外来物损伤

抄送：民航西藏区局、各监管局，民航大学、管干院、航科院、民航二所、工程咨询公司，航安办、飞标司，民航机场协会。

民航局综合司

2020 年 8 月 27 日印发
