



中国民用航空局飞行标准司

咨 询 通 告

编 号: AC-121-FS-2019-001R4

下发日期: 2019 年 4 月 18 日

中国民用航空规章 第 121 部运行规范内容

1. 目的

本咨询通告依据中国民用航空规章《大型公共航空运输承运人合格审定规则》（CCAR-121部）的要求，制定了运行规范的内容，为局方通过飞行标准监督管理系统（FSOP）向CCAR-121部承运人颁发运行规范并对其实施持续监督提供了标准和有效手段。

2. 适用范围

本咨询通告适用于依据中国民用航空规章《大型公共航空运输承运人合格审定规则》（CCAR-121部）实施运行的承运人。

3. 内容

3.1 CCAR-121部运行规范内容分为“A部：总则”、“B部：航路批准、限制和程序”、“C部：终端区仪表程序和机场的批准与限制”及“D部：航空器维修”四部分，承运人应根据自身运行特点申请对应的运行规范条款，经局方批准后使用。其中不常用的条款集中列在D部内容之后，承运人可从中按需选择申请，经局方批准后，由FSOP系统自动按条款号列入承运人运行规范的相应部分。

3.2 本咨询通告附录一提供了运行规范标准格式的示例。完整的运行规范标准格式以电子版本形式在FSOP系统（<https://fsop.caac.gov.cn>）中予以公布并批准。

3.3 本咨询通告附录二中包含运行规范的全部内容（内含部分填写样例）。

3.4 本咨询通告附录三提供了国际民航组织格式的A0999条款内容及其填写说明。实施国际运行的承运人可根据自身运行需求申请本条款，经局方批准后使用。仅实施国内运行的承运人不

必申请本条款。

4. 生效和废止

本咨询通告自发布之日起生效。原咨询通告《中国民用航空规章第121部第135部运行规范》（AC-121-001R3）和文件《中国民用航空规章121部、135部运行规范贯彻指导意见》（民航飞发〔2007〕2号）同时废止。

附录一 运行规范标准格式示例

A0005 航空器的批准 (初始生效: 年 月 日)

批准合格证持有人按照中国民用航空规章第 121 部规定, 使用下述批准的构型飞机和规定的运行种类实施运行:

本条款批准说明。

本条款初始批准生效的日期, 由 FSOP 系统自动记录, 保持不变。

运行规范版本号。

制造商/型号/系列	运行种类	构型(载客或载货)	航路	飞行条件	验证的旅客座位数	批准的旅客座位数	最少客舱乘务员数

运行规范内容填写区域。

1. 由中国民用航空_____地区管理局颁发。

2. 本运行规范在中国民用航空局指导下批准。

主任运行监察员签名_____

3. 批准的生效日期_____年___月___日 修订号:_____

4. 合格证持有人接受本条运行规范。

合格证持有人代表签名_____职务_____日期_____年___月___日

监察员批准最近一次修订后, 本条款的生效日期。

修订号由 FSOP 系统自动累加。

页码。

A0005-1

合格证持有人代表接受最近一次修订批准的日期。



**中国民用航空规章第 121 部运行规范
标准格式**

中国民用航空局

2007 年 3 月 14 日第一次修订

2010 年 1 月 25 日第二次修订

2010 年 11 月 15 日第三次修订

2019 年 4 月 18 日第四次修订

CCAR-121 部合格证持有人：_____公司

年 月 日

目 录

A 部：总则

A0001 颁发和适用范围

A0003 定义和缩写

A0005 航空器的批准

A0007 特殊批准和限制综述

A0009 豁免和偏离

A0011 管理人员

A0013 其他指定人员

A0014 安全管理体系

A0015 运行控制

A0017 机场资料

A0019 气象资料

A0021 手提行李程序

A0041 出口座位的安排

A0043 地面除冰/防冰程序

A0046 电子飞行包的使用

A0047 电子记录保持系统

A0055 121 部补充运行

A0057 合格证持有人安排训练中心、机构和/或其他组织为其提供训练的批准

A0077 对进入驾驶舱人员的查证

A0081 广播式自动相关监视

A0083 数据链通信

A0085 实际重量大纲-所有航空器

A0089 中客舱航空器旅客和行李重量大纲

A0091 大客舱航空器旅客和行李重量大纲

A0093 紧急适航指令接收要求

A0095 防麻醉品和酒精滥用方案

A0099 重量与平衡控制程序

B 部：航路批准、限制和程序

B0001 飘降、座舱释压紧急下降和放油

B0005 航路运行区域

B0007 航路限制和规定

B0011 使用区域导航系统在仪表飞行规则下进行航路和终端区 I 级导航

B0015 使用多套远程导航系统的 II 级导航

B0019 在北太平洋空域的运行

B0023 在磁不可靠区的运行

B0027 121 部延伸航程运行

B0029 不可预期燃油政策优化

B0031 航路上有计划的重新签派或重新放行

B0035 在缩小垂直最少间隔空域的运行

B0039 批准的航路运行区域、限制和规定

B0047 北极运行

C 部: 终端区仪表程序和机场的批准与限制

C0003 需特殊机长资格的机场

C0005 终端区仪表飞行程序

C0007 基本的仪表进近程序批准—所有机场

C0009 仪表飞行规则（IFR）非精密进近（NPA）和类精密进近（APV）程序和着陆最低标准—所有机场

C0011 仪表进近程序和仪表飞行规则着陆最低标准的特殊限制与规定

C0013 备降机场仪表飞行规则天气最低标准

C0015 仪表飞行规则起飞最低标准，121 部飞机运行—所有机场

C0019 国外终端区仪表飞行程序的特殊限制

C0021 II 类仪表进近和着陆运行

C0023 III 类仪表进近和着陆运行

C0029 使用区域导航系统实施公布的终端区 RNAV 和 RNP 运行

C0039 批准定期运行的机场

C0042 批准的一发失效应急程序管理

C0043 具有批准的 10 分钟起飞推力时间限制的发动机失效离场程序

C0045 使用 MDA/H 作为 DA/H 的垂直导航（VNAV）的 IFR 进近程序

C0047 I 类 ILS、GLS 进近程序和着陆最低标准—所有机场

C0048 增强飞行视景系统（EFVS）

C0049 目视盘旋进近着陆最低标准

C0055 仪表飞行规则低于基本起飞最低标准的起飞（含低能见度起飞），121 部飞机运行—所有机场

C0060 授权的所需导航性能（RNP AR）仪表进近

[C0065 使用平视显示器实施特殊批准 I、II 类运行](#)

[D 部: 航空器维修](#)

[D0001 机构和人员](#)

[D0003 航空器清单](#)

[D0005 维修工程管理手册](#)

[D0007 培训大纲](#)

[D0009 航空器维修方案](#)

[D0013 可靠性方案](#)

[D0015 最低设备清单](#)

[D0017 协议使用维修方案](#)

[D0019 协议加入可靠性管理体系](#)

[D0021 协议维修单位](#)

[D0023 航材共享协议](#)

[D0027 特殊运行航空器的维修](#)

[D0029 湿租航空器的维修](#)

[不常用部分](#)

[A0023 国内定期 121 部承运人到特定国外\(地区\)机场的国内运行](#)

[A0025 不配备部分应急设备的 121 部运行](#)

[A0027 非管制空域特殊航路 IFR 运行](#)

[A0029 合并运行](#)

[A0031 合并运行过渡期](#)

[A0049 着陆和等待运行 \(LAHSO\)](#)

[A0051 航空器湿租协议](#)

[A0053 航空器互换协议](#)

[A0101 统一运行过渡期](#)

[A0103 统一运行](#)

[B0017 在太平洋中、东部复合空域的运行](#)

[B0021 在北大西洋高层空域的运行](#)

[B0033 使用单套远程通信系统进行延伸跨水运行](#)

[B0041 121 部航路目视飞行规则、限制和规定](#)

[B0045 使用单套远程导航系统的 II 级导航](#)

[B0049 加拿大最低导航性能空域运行](#)

[C0025 用于 II、III 类以外自动着陆运行的飞行控制引导系统](#)

[C0027 经审定用于 II、III 类以外着陆运行的人工飞行控制引导系统](#)

[C0035 特定机场的特殊批准、规定和限制](#)

[C0041 起飞后和初始爬升中自动驾驶仪接通—自动飞行引导系统运行](#)

[C0051 非精密进近和 I 类精密进近着陆最低标准—目视能见进近](#)

[C0053 终端区目视飞行规则、限制和规定](#)

[C0059 特殊非 CCAR97 部仪表进近或离场程序](#)

A 部：总则

A0001 颁发和适用范围

a. 本运行规范颁发给_____，其主运行基地位于：

主运行基地	通信地址

本运行规范持有人的运行合格证编号为_____，在本运行规范中该运行合格证持有人称为合格证持有人。本运行规范批准合格持有人进行中国民用航空规章规定的下列运行：

运行种类或批准	适用的规章条款	限制
国内定期载客运行	121 部第 121.3 条(c) (1)	持有民航局颁发的有效经济许可
国际定期载客运行	121 部第 121.3 条(c) (2)	同上
补充运行	121 部第 121.3 条(c) (3)	同上

合格证持有人应按照本运行规范中的批准项目、限制和程序以及所有适用的中国民用航空规章实施运行。

b. 本运行规范自批准的生效日期起开始生效，只要合格证持有人持有中国民用航空局颁发的经济许可，并且合格证持有人持续满足中国民用航空规章运行合格审定的相关要求，本运行规范将一直有效。

c. 合格证持有人只能使用运行合格证上的企业名称实施 a 款中所述的运行。

d. 批准合格证持有人在不以取酬和出租为目的前提下，根据本运行规范适用条款的批准，可以进行中国民用航空规章第 91 部规定的机组成员训练、维修试飞、调机和载运本公司职员所需的飞行运行而无需再获取局方另行批准。

A0003 定义和缩写

除在本运行规范中另有说明外，所使用的词、词组、定义和缩写的含义都与中国民用航空规章中所使用的含义一致。此外，下列定义适用于按照本运行规范实施的运行。

航路导航设施：位于 ICAO 成员国管辖空域内，为建立 ICAO 航路结构的标准导航设施（VOR、VOR/DME 和/或 NDB）。这些导航设施也用来建立在这些空域内空中交通管制和 I 级导航所需的导航精度。

自动飞行指引系统(AFGS)：为航空器的一个系统，如自动驾驶仪、自动油门、显示器和飞机的操控以某种方式相互连接，可使机组自动地控制飞机的速度以及横向和垂直飞行轨迹。飞行管理系统（FMS）有时与 FMGS 交联在一起。

自动实时监测（ADS）：为空中交通服务提供的，由航空器机载 ADS 设备通过数据链自动播发从机载导航系统采集的各种数据的一项功能。播发的数据至少包括航空器识别代号和三维立体的位置。自动实时监测有时也被称作 ADS-A 或 ADS-Contact（如航空器/监测系统和一个空中交通设备或服务提供商提供之间的通信联系）。

合格证持有人：在本运行规范中，合格证持有人是指 A 部 A0001 条描述的合格证持有人和任何该合格证持有人按照这些运行规范实施运行的管理人员、雇员或代理人。

I 级导航：I 级导航是指任何航路运行或部分运行是完全处于国际民航组织规定的标准航路导航设施(VOR、VOR/DME、NDB)服务区内的运行。I 级导航还包括飞越导航信号覆盖有空隙（MEA GAP）的航路的飞行运行。在这些区域实施的航路运行被称之为使用无关的导航设施的 I 级导航运行。I 级导航包括在这些区域使用地标领航或任何不依赖于 VOR、VOR/DME 和 NDB 的其它导航方式的运行。

II 级导航：II 级导航是指 I 级导航以外的任何航路运行。II 级导航是在国际民航标准的航路导航设施(VOR、VOR/DME、NDB)的服务区之外的任何航路和部分航路的运行。但 II 级导航并不包括导航信号覆盖有空缺的航路的运行。

驾驶舱的空中交通显示（CDTI）：CDTI 是一个概要显示，它为飞行机组成员提供其它航空器包括位置在内的监视信息。CDTI 的信息可来源于一个或多个信息源（包括 ADS-B, TCAS, 和交通管制服务），这些信息为飞行机组提供空中交通接近的警示，并可在空中或地面有效帮助机组成员目视寻找潜在危险的交通活动以尽早采取避让措施。

缺陷探测和禁用（FDE）：FDE 技术使机载 GNSS 设备自动探测出影响导航的失效卫星并在后续运行中拒绝再次使用。

跑道：在本运行规范中的“跑道”一词是指可用于相对陆上飞机、水上飞机和旋翼机起飞和着陆一段平面的陆上机场和水上机场。

可靠定位：可靠定位是指利用 VOR、VORTAC 或 NDB 导航台站信号传输来准确确定航空器所在地理位置的能力。只要上述这些导航台站之一可以提供航道指示，并且航空器位于指定的定位所用的两个导航台运行服务范围内，可靠定位可包括 VOR/DME 定位、NDB/DME 定位、VOR 交叉定位、NDB 交叉定位和 VOR/NDB 交叉定位。

A0005 航空器的批准

批准合格证持有人按照中国民用航空规章第 121 部规定，使用下述批准的构型飞机和规定的运行种类实施运行：

制造商/型号/系列	运行种类	构型（载客或载货）	航路	飞行条件	验证的旅客座位数	批准的旅客座位数	最少客舱乘务员数

A0007 特殊批准和限制综述

a. 批准合格证持有人根据下表中的特殊批准参照条号实施：（样例，以实际特殊批准为准）

	条号
电子记录保持系统	A0047
合格证持有人安排训练中心、机构和/或其他组织为其提供训练的批准	A0057
使用区域导航系统在仪表飞行规则下进行 I 类航路和终端区导航	B0011
使用多套远程导航系统的 II 级导航	B0015
在北太平洋空域实施运行	B0019
在缩小垂直最少间隔空域的运行	B0035
IFR 进近程序和着陆最低标准-所有机场	C0009
备降机场仪表飞行规则天气最低标准	C0013
使用区域导航系统实施公布的 RNAV 仪表进行	C0029
I 类 ILS、MLS 或 GLS 进近程序和着陆最低标准-所有机场	C0047
目视盘旋进近着陆最低标准	C0049
仪表飞行规则低于基本起飞最低标准的起飞（含低能见度起飞），121 部飞机运行 - 所有机场	C0055
最低设备清单。	D0015

b. 不批准合格证持有人也不允许其：（样例，以实际限制为准）

	条号
豁免和偏离	A0009
国内定期 121 部承运人到特定国外(地区)机场的国内运行	A0023
不配备部分应急设备的 121 部运行	A0025
合并运行	A0029
合并运行过渡期	A0031
着陆和等待运行	A0049
航空器湿租协议	A0051
航空器互换协议	A0053
121 部补充运行	A0055
广播式自动相关监视	A0081
数据链通信	A0083
实际重量大纲-所有航空器	A0085
中客舱航空器旅客和行李重量控制大纲	A0089
大客舱航空器旅客和行李重量控制大纲	A0091

飘降、座舱释压紧急下降和放油	B0001
在太平洋中、东部复合空域的运行	B0017
在北大西洋最低导航性能规范空域的运行	B0021
在磁不稳定区域的运行	B0023
121 部双发飞机北大西洋运行	B0025
121 部双发飞机延伸航程运行	B0027
不可预期燃油政策优化	B0029
航路上有计划的重新签派或重新放行	B0031
使用单套远程通信系统进行延伸跨水运行	B0033
121 部航路目视飞行规则、限制和规定	B0041
使用单套远程导航系统的 II 级导航	B0045
北极运行	B0047
加拿大最低导航性能空域运行	B0049
国外终端区仪表飞行程序的特殊限制	C0019
II 类仪表进近和着陆运行	C0021
III 类仪表进近和着陆运行	C0023
用于 II、III 类以外自动着陆运行的飞行控制引导系统	C0025
经审定用于 II、III 类以外着陆运行的人工飞行控制引导系统	C0027
特定机场的批准、规定和限制	C0035
在 G 级空域和无运行管制塔台的机场实施终端区仪表飞行规则运行—非定期载客运行和全货物运行（备用）	C0030
批准定期运行的机场	C0039
起飞后和初始爬升中自动驾驶仪接通—自动飞行引导系统运行	C0041
具有批准的 10 分钟起飞推力时间限制的发动机失效离场程序	C0043
使用 MDA/H 作为 DA/H 的垂直导航（VNAV）的 IFR 进近程序	C0045
特殊非 CCAR97 部仪表进近或离场程序	C0059
使用平视显示器实施特殊批准 I、II 类运行	C0065
可靠性方案	D0013
协议使用维修方案	D0017
协议加入可靠性管理体系	D0019
协议维修单位	D0021
航材共享协议	D0023
特殊运行航空器的维修	D0027

注：列入上两表格的各条运行规范为 121 部规章要求的合格证持有人或申请人必备条件之外的各条批准。对于上述的这些规范条款，121 部合格证持有人或申请人可根据各自运行需要进行选择，通过审定获得局方批准。本例中的 a 表所列出的各条运行规范为已经局方审定批准，b 表所列出的为合格证持有人或申请人侯备选择或具有某条运行规范运行能力，但没有经过局方审定批准，是被局方禁止运行的规范条款。

A0009 豁免和偏离

批准合格证持有人根据中国民用航空规章颁发的下述豁免和偏离中的有关规定、条件和限制实施运行。不允许合格证持有人，合格证持有人也不应当根据中国民用航空规章颁发的其他豁免和/或偏离条款进行任何运行。

a. 豁免。

豁免批准号	失效日期	注释和参考

b. 偏离。

偏离批准号	偏离的规章条款	描述	条件和限制

A0011 管理人员

批准合格证持有人下述管理职位：

规章条款规定的职位	姓名	等同的公司职位

A0013 其他指定人员

a. 下列人员被指定为合格证持有人服务的局方事务联系人：

姓名	职务	联系地址

b. 指定下述人员正式代表合格证持有人申请和接收运行规范：

职务	姓名	相应运行规范部分

A0014 安全管理体系

批准合格证持有人使用按照 CCAR-121 部第 121.42 条建立的安全管理体系实施安全管理。

a. 批准合格证持有人的安全总监为：

姓名	联系地址	联系电话

b. 批准合格证持有人安全管理体系的组织机构为：

名称	联系地址	联系电话

A0015 运行控制

合格证持有人使用本条所述和所引用的系统为飞行运行提供控制。

A0017 机场资料

合格证持有人使用本条所述系统进行获取、保持和分发其所用机场的最新资料。

A0019 气象资料

合格证持有人使用本条款所述的系统获取和分发用于飞行运行控制的航空气象资料。

A0021 手提行李程序

批准合格证持有人使用本条所述，符合 CCAR-121 部第 121.607 条要求的经批准的手提行李程序。

A0041 出口座位的安排

批准合格证持有人使用按 CCAR121 部第 121.593 条编写, 在本条运行规范中描述或引用的出口座位控制程序。

A0043 地面除冰/防冰程序

批准合格证持有人使用下列批准的程序，按照下述描述，根据适用的情况在地面结冰情况下确定运行。

- a. 按照 CCAR-121 部第 121.649 条(d)款要求，批准合格证持有人在地面结冰条件下的使用下述航空器外部检查程序。
- b. 批准合格证持有人使用在 121.649 条(c)款中描述或引用的地面除冰/防冰大纲。

ABC 航空公司实行其已报经局方批准的《地面结冰条件下的检查程序》。在任何时候只要有理由认为霜、冰和雪可能会附在飞机上，飞机就不得起飞。

DEF 航空公司遵守批准的《地面除冰/防冰大纲》中的详细规定：

《运行总手册》第 14-01 和 14-02 章；

《机型操作手册》

B-727, DC-10 –第 3A 部分

A-300, B-757, B-767, – XX 章节

B-737, B-777 - XX 章节

A0046 电子飞行包的使用

批准合格证持有人使用本条运行规范描述和/或引用的电子飞行包

(1) 授权合格证持有人使用的电子飞行包见表 1。

表 1-授权使用的电子飞行包

飞机制造商/型别/系列			
硬件类别			
制造商和型号			
软件类型			
B 类应用软件（开发商）			
要求和限制			

(2) 训练大纲。合格证持有人经批准的训练大纲必须包括飞行机组、电子飞行包管理员等有关人员使用表 1 中列出的电子飞行包的相关训练内容。

(3) 数据库管理。合格证持有人必须在手册中明确实现电子飞行包设定功能所要求的数据库更新和维护的有关程序。

(4) 功能性。合格证持有人有责任确保电子飞行包和相应软件能够提供所需的信息，可靠地实现电子飞行包的设定功能；否则，应配备非电子形式的备份信息。

(5) 电子飞行包维护。合格证持有人必须在相关手册中明确电子飞行包的维护要求。

A0047 电子记录保持系统

批准合格证持有人使用本条运行规范描述和/或引用经批准的电子记录保持系统。

电子记录保持系统批准清单

编号	批准内容	驾驶员	乘务员	签派员
1	训练和检查记录	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	事故、事故征候结论	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	奖励和惩罚记录	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	飞行时间、值勤时间和休息时间记录	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	机长航线检查	<input type="checkbox"/>		
6	飞机和航路资格审定	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
7	对飞行机组成员体格不合格情况所采取的每一措施记录	<input type="checkbox"/>		
8	对飞行机组成员或者飞行签派员业务不合格情况所采取的每一措施记录	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
9	人员执照和资质的记录	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
10	训练大纲	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A0055 121 部补充运行

授权合格证持有人在本运行规范 B0039 条规定的航路运行区域内实施不定期（补充）运行。除下列 a 和 b 规定之外，合格证持有人应当按照适用于补充运行的规章要求实施不定期运行。

- a. 合格证持有人可以在本运行规范 C0039 列出的机场之间，根据相应国际或国内定期载客规章适用要求实施不定期运行。
- b. 合格证持有人也可以在本运行规范 C0039 列出的机场之间，根据适用于补充运行的规章要求实施不定期运行。

A0057 合格证持有人安排训练中心、机构和/或其他组织为其提供训练的批准

在满足下列条件下，批准合格证持有人根据下表列出的训练中心、机构和/或其他组织为其提供训练、考试和检查。

- a. 合格证持有人应当确保每一训练机构提供的每一个课目中的所有训练、考试和检查都是根据合格证持有人批准的训练大纲进行的。
- b. 合格证持有人应当确保下表列出的，提供每一课目训练的机构具有完善的组织机构、提供有能力并合格的专业人员、足够的设施、设备，以及根据合格证持有人批准的训练大纲实施正确训练、考试和检查的训练大纲。
- c. 合格证持有人应当确保下表列出的，提供每一课目训练机构的人员经过训练、合格并被批准根据合格证持有人批准的训练大纲进行相应训练、考试和检查。
- d. 合格证持有人应当有一个程序或方法，可以做到及时发现、确定并可对下表列出的提供每一课目训练机构的训练大纲中的缺陷进行及时纠正。
- e. 合格证持有人应当确保每一负有确定是否获得足够训练责任和下表列出的科目训练机构施教的人员，完全了解合格证持有人批准的训练大纲所要求使用的程序、要求和设备。
- f. 合格证持有人应当确保所有下表列出的每一课目训练机构所做的训练安排与本运行规范、合格证持有人批准的训练大纲或民航规章不产生矛盾。
- g. 合格证持有人每两年（根据本条运行规范的生效日期计算）必须对下表列出的按照协议提供每一课目训练机构进行一次检查和审计，并将此检查和审计结果报主任运行监察员认可。审计应当包括本条 a 至 f 款的内容。本条运行规范要求的审计认可应当在时间间隔到期的前或后一个日历月内完成。
- h. 批准合格证持有人根据与下列科目训练机构的协议，进行训练、考试和检查。

训练中心；航空机构或训练设施	街道地址	城市	省份或国家	邮政编码	合格证或豁免	课程名称	航空器 M/M/S

A0077 对进入驾驶舱人员的查证

- a. 批准合格证持有人按照 CCAR-121 部第 121.545 条 (a) (3) 和 (4) 要求, 根据本条的限制和规定, 使用合格证持有人规定的进入驾驶舱人员查证方法和程序。
- b. 适用的进入驾驶舱人员查证方法和程序以及合格证持有人运行手册具体章节对该方法和程序的描述必须在下本条运行规范的下表中列出。

查证方法和程序	运行手册中对该政策和程序的描述章节

- c. 其它限制和规定。

A0081 广播式自动相关监视

批准合格证持有人使用广播式自动相关监视（ADS-B）设备根据适用规章实施 CCAR-121 部运行。

a. 下列航空器和设备被批准在 ADS-B 运行中使用：

航空器 厂家/型号	ADS-B 系统/设备 厂家/型号/系列

b. 限制和规定

（1）对于可以保证 ADS-B 系统持续满足标准的设计完整性必须按照批准的持续适航维修大纲进行定期试验和/或检查。

（2）当按照补充型号合格证（STC）已安装了 ADS-B 设备，局方批准的航空器飞行手册的增补部分或增补的航空器飞行手册必须随时载于机上。

（3）除在经过适当训练的检查员监视下，在批准飞行机组成员使用 ADS-B 设备之前必须完成批准的包括 ADS-B 设备、操作、程序、条件和限制训练大纲的训练。

（4）批准合格证持有人使用 ADS-B 应用于下列运行中：

批准运营人	VMC 条件下	IMC 条件下
使用 ADS-B CDTI 作为情景判断依据		
使用 ADS-B CDTI 作为“发现和避让”运行的目视搜寻引导		

A0083 数据链通信

批准合格证持有人在航路上按照本条的限制和规定实施数据链通信。

a. 批准合格证持有人使用下列航空器和局方审定的数据链通信系统实施 CPDLC/ADS-C 运行：

飞机		空客/330/300
制造商		Airbus.S.A.S
型号		LA2T0G20705C070
INTEROP 标识符	可多选：	<input type="checkbox"/> FANS1/A (+) 具有按压装载功能 <input type="checkbox"/> FANS1/A (+1) 不具有按压装载功能 <input type="checkbox"/> ATN B1 <input type="checkbox"/> ATN B2
通信子网	可多选：	<input type="checkbox"/> VDL M 0/A <input type="checkbox"/> VDL M2 TSO-C160 <input type="checkbox"/> VDL M2 TSO-C160 a 或更新版本 <input type="checkbox"/> HF DL <input type="checkbox"/> SATCOM Iridium <input type="checkbox"/> SATCOM Inmarsat <input type="checkbox"/> SATCOM MTSTAT
CSP	N/A 为单选项；其它项可多选；也可自由文本输入	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> SITA <input type="checkbox"/> Rockwell-Collins/ARINC <input type="checkbox"/> _____
RCP	N/A 为单选项；其它两项可多选	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> RCP 400 <input type="checkbox"/> RCP 240
RSP	N/A 为单选项；其它两项可多选	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> RSP 400 <input type="checkbox"/> RSP 180
限制	限选其一：	<input type="checkbox"/> N/A <input type="checkbox"/> CPDLC ONLY <input type="checkbox"/> ADS-C ONLY

b. 训练。合格证持有人必须确保飞行员和签派员在执行数据链通信运行前，已经完成了经批

准的训练大纲。飞行员和签派员必须熟知并遵守下列要求：

(1) 所有适用于经安装数据链系统的使用和运行规定；

(2) 飞行计划的标注和相关要求。

c. 航空器改装（包括软件升级）。合格证持有人必须对航空器改装进行评估，确认航空器符合性是否发生改变。改装设计许可的所有人必须核实改装不会影响数据链系统。如果改装对数据链系统造成影响，设计方必须提供关于相关互可操作性要求标准（INTEROP）、通信子网和性能标准的符合性声明。合格证持有人必须在每次改装后确定航空器的符合性。

d. 通信覆盖。合格证持有人必须确保航空器的通信子网通信覆盖能力对所飞航路是足够的。为了获得足够的通信覆盖，合格证持有人可能必须调整航空器的通信媒介管理参数（例如，系统自动从甚高频数据链（VDL）切换到卫星通信（SATCOM））。

e. 语音通信。在数据链通信运行期间，必须按运行区域要求持续监控语音通信。

f. 获得 PBCS 运行批准的合格证持有人必须确保其通信服务商（CSP）满足表 1 中的规范。与 CSP 之间的协议必须包括：

(1) 系统故障通告；

(2) 与表 1 中所需通信性能（RCP）和所需监视性能（RSP）有关的 CSP 性能指标配额

(3) 数据链报文记录；

(4) CSP 完好性；

(5) 所飞航路足够的通信子网覆盖。

g. 不正常事件报告和性能监控。合格证持有人必须将不正常事件报告流程加入日常运行之中，对于获得 PBCS 运行批准的合格证持有人还应对数据链运行性能实施监控与跟踪。

h. CPDLC/ADS-C 限制与规定。合格证持有人应在本运行规范 B0039 列出的空中交通管制（ATS）的基础设施支持 FANS-1/A 空中交通管制数据链设备和/或 ATN-符合性数据链通信设备（根据相适应情况）的区域实施航路 CPDLC/ADS-C 运行；合格证持有人所有实施国内 CPDLC/ADS-C 运行的航空器必须装备局方审定的防撞系统并且该设备处于打开和工作状态

A0085 实际重量大纲-所有航空器

a. 批准合格证持有人在确定航空器的重量和平衡时仅使用下列计算方法确定实际重量。

(1) 这些实际重量包括旅客重量、手提行李重量、交运行李重量、机下行李重量和大重量行李。

(2) 所有的实际旅客和行李重量或询问所得的旅客重量加上 5 公斤和实际行李的重量。

b. 如本条运行规范已颁发，运行规范 A0087、A0089 和 A0091 则不得颁发。

c. 如合格证持有人有手提行李程序，必须颁发运行规范 A0021。

d. 活塞发动机驱动的航空器必须使用实际重量。

e. 货运航空器的空余座位占据人员和/或额外机组成员

(1) 对于仅载货运行的属于大和中等舱位的航空器，占据空余座位人员和/或额外机组成员的询问得到的重量加 5 公斤或机组成员平均体重 82 公斤必须作为实际重量计入。

(2) 对于仅载货运行的属于小舱位的航空器，占据空余座位人员和/或额外机组成员的实际重量或询问得到的重量加 5 公斤必须计入。

(3) 占据空余座位人员和/或额外机组成员带上仅载货航空器的每一件行李按 15 公斤计入。

(4) 对于仅用于载货航空器，标准机组成员平均重量和行李平均重量可以包含在航空器基本空重中。

f. 应当在日常运行中使用下列装载计划和指导：

日常运行中使用的装载计划和指导

航空器厂家/型号/系列	装载计划类型	装载计划指导	重量和平衡控制程序

A0089 中客舱航空器旅客和行李重量大纲

a. 批准合格证持有人使用实际重量或下表列出的实际、标准平均（或分段）或调查得出的平均重量的组合作为中客舱航空器（审定为 30-70 旅客座位）旅客和行李重量大纲：

表 1- 可选择的重量—中客舱航空器（30-70 旅客座位）

运行类别	男女比率	旅客重量			手提/个人物品重量			交运行李重量			机旁行李重量			大件行李重量		
		方法	夏/冬季重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期

b. 限制和规定

(1) 调查所得平均重量必须从完成调查每 36 个日历月内重新评定。根据适用，调查失效日期必须填入表 1 或表 2 中。如不使用调查重量，在表 1 或表 2 的失效日期空格内填入 N/A。

(2) 对于表 1 或表 2 中根据适用列出的实际重量，合格证持有人必须使用：

(a) 所有旅客和行李的实际重量；

(b) 询问所得的旅客重量加上 5 公斤和实际的行李重量。

(3) 如在运行规范 A0021 中的描述，批准合格证持有人为运行的中客舱航空器使用不携带手提行李大纲，并且允许用于中客舱航空器的标准平均旅客重量有 3 公斤误差。

(4) 仅使用适用的表 1 或表 2 中标准平均重量和航空器允许的手提行李的合格证持有人必须遵守下列标准：

* 旅客夏季/冬季重量按 86 公斤/88 公斤的百分之 50/50 男/女比例计算；

* 手提/个人物品按 7 公斤计算（包含在平均旅客重量之中）；

* 机旁行李装载的行李按 14 公斤计算；

* 交运的大件行李按每件 27 公斤计算。

(5) 仅使用适用的表 1 或表 2 中标准平均重量和比率，航空器不允许手提行李的合格证持有人必须遵守下列标准：

* 旅客夏季/冬季重量按 83 公斤/86 公斤的百分之 50/50 男/女比例计算；

* 机旁行李装载的行李每件按 9 公斤计算；

* 交运行李按每件 14 公斤计算；

* 交运的大件行李每件按 27 公斤计算。

(6) 使用平均和/或分段重量的合格证持有人要求具有一个大件行李大纲，该大纲要符合下列要求：

(a) 如果大件行李大纲使用标准重量则：

A0091 大客舱航空器旅客和行李重量大纲

a. 批准合格证持有人使用实际重量或下表 1 列出的实际、标准平均（或分段）或调查得出的平均重量的组合作为大客舱航空器（审定为 71 座或更多旅客座位）旅客和行李重量大纲：

表 1- 可选的重量—大客舱航空器（71 座或更多旅客座位）

运行类别	男女比率	旅客重量			手提/个人物品重量			交运行李重量			大件行李重量		
		方法	夏/冬季重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期	方法	重量	失效日期

b. 限制和规定

(1) 调查所得平均重量必须从完成调查每 36 个日历月内重新评定。按适用，调查失效日期必须填入表 1 或表 2 中。如不使用调查重量，在表 1 或表 2 的失效日期空格内填入 N/A。

(2) 对于表 1 或表 2 中根据适用列出的实际重量，合格证持有人必须使用：

(a) 所有旅客和行李的实际重量；

(b) 询问所得的旅客重量加上 5 公斤和实际的行李重量。

(3) 对于大客舱航空器，合格证持有人一般应使用手提行李程序。

(4) 仅使用适用的表 1 或表 2 中标准平均重量和航空器允许的手提行李的合格证持有人必须遵守下列标准：

* 旅客夏季/冬季重量按 86 公斤/88 公斤的百分之 50/50 男/女比例计算；

* 手提/个人物品按 7 公斤计算（包含在平均旅客重量之中）；

* 机旁行李装载的行李按 14 公斤计算；

* 交运的大件行李按每件 27 公斤计算。

(5) 使用平均和/或分段重量的合格证持有人要求具有一个大件行李大纲，该大纲要符合下列要求：

(a) 如果大件行李大纲使用标准重量则：

(i) 任何物品重量超过 23 公斤，则按 27 公斤计算；

(ii) 任何物品超过 45 公斤，该物品按照货物交运（实际重量）；

(iii) 如果合格证持有人使用标准平均重量和更改了上述 (5) (a) (i) 或 (5) (a) (ii) 规定的 23 公斤或 45 公斤限制，则要求合格证持有人对交运的、机旁装载的和大件行李进行估重。

(b) 如果合格证持有人不使用大件行李大纲，合格证持有人则必须对于所有超过 23 公斤的行李使用实际重量计算。

A0093 紧急适航指令接收要求

a. 被列入合格证持有人或运营人航空器列表的所有权人或运营人对于该航空器适航条件符合 CCAR-91 部第 91.303 条(a)和 CCAR-39AA 要求负有主要责任。本条运行规范是对 CCAR-121 部运营人建立 EAD 通知和接收专门作出的要求。

b. 下列人员/组织被指定作为合格证持有人本节 b (1) 接收 EAD 和 b (2) 接收方法的代表。

(1) 指定接收紧急适航指令的人员/组织:

人员/组织名称	电话号码 (可能的 24 小时电话号码)	邮件地址

(2) 接收紧急适航指令的方法:

接收方法 (主/备份)	地址类型	传真号 (可能的 24 小时号码)

c. 如上节 b 中的信息有任何变化, 为了保持本条运行规范所含内容真实性, 合格证持有人必须根据运行规范修改的要求及时提出修改, 并将修改后的本部分内容发送至适航指令主管部门备案。

d. 接收的核实

(1) 为加快接收进程, 航空承运人可以选择在民航局网站上下载适航指令, 但其中 121 部承运人必须对接收情况进行核实。

(2) 在按上述 b 节的方法接收到紧急适航指令后, 合格证持有人将在传真封面签字方法加以核实并将该传真封面传到适航指令主管部门。

(3) 核实内容必须包括下列内容:

- * 运营人名称
- * 发送人的姓名
- * 运营人四字代码和 AD 或 EAD 编号

并包括以下申明: “本传真为接收到上述紧急适航指令的核实而专门发送”。

A0095 防麻醉品和酒精滥用方案

- a. 凡按照 CCAR-121 部运行的合格证持有人应保证遵守相应规章中关于防麻醉品和酒精滥用的要求。
- b. 防麻醉品和酒精滥用大纲记录保存在下表所列地点并随时接收局方的检查：

	防麻醉品和酒精滥用方案记录存放地点	电话号码
地址		
城市		
省（市）		
邮政编码		

- c. 限制和规定。
- （1）对防麻醉品和酒精滥用方案的检查应由主管地区管理局相关职能处室负责。
 - （2）合格证持有人必须按照适用的规章要求完全实施防麻醉品和酒精滥用方案。
 - （3）合格证持有人负责确保为其提供安全敏感相关服务的人员在防麻醉品和酒精滥用方案的范围内。
 - （4）任何时候保存防麻醉品和酒精滥用方案记录的地点或电话号码（根据上表所列）发生变化，合格证持有人负责将本条运行规范随之修改。

A0099 重量与平衡控制程序

为对合格证持有人按照本规范有关规定运行的飞机进行重量与平衡控制，确保飞机装载不超过最大起飞全重并使重心位于限制范围内，制定下述程序：

- a. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际或经批准的平均的旅客和机组重量的程序。
- b. 在运营人重量与平衡控制方案中，使用实际的或批准的平均行李重量的程序。
- c. 在包机飞行和其它包括专机特殊服务中，计算重量与平衡时可使用旅客实际重量和行李重量。
- d. 所有飞机的重量必须按照运营人重量与平衡控制方案中所列的确定单架飞机或机队的称重程序确定。
- e. 日常运行中必须使用下列配载表和指南：

飞机(厂家/型号/系列)	配载表种类	配载表说明	重量与平衡控制程序

B 部：航路批准、限制和程序

B0001 飘降、座舱释压紧急下降和放油

批准合格证持有人通过使用符合以下限制和规定的系统，提供飘降、座舱释压紧急下降或放油程序、限制和数据，以满足规章的超障要求。

限制和规定：

B0005 航路运行区域

合格证持有人只能在本运行规范 B0039 条中列出的航路运行区域实施本条所规定的航路运行。合格证持有人应遵守每一区域中规定的所有限制和程序，以及每一区域所注明的相关各条规定。合格证持有人不得在本运行规范下的任何其它区域内实施其它航路运行。

a.批准合格证持有人按照本运行规范的规定实施航路运行。

b.批准合格证持有人实施 I 级导航。当实施仪表飞行规则 I 级导航时，合格证持有人还需遵守以下补充规定：

(1)管制空域内，在具备空中交通管制雷达引导的航路上，按雷达引导实施仪表飞行规则运行。

(2)如果满足下述条件，在管制空域内，可在以航线导航设施为基准的偏置航路上实施仪表飞行规则运行(包括到目的地备降机场和航路备降机场的飞行)。

(a)这些偏置航路位于所用的导航设施运行服务范围之内，且该偏置航路的运行得到了相应空中交通管制部门的许可。

(b)运行的实施符合相应的国际民航组织缔约国政府为合格证持有人规定或提供的航路宽度和最低航路高度标准。

(c)所需的机载和地面导航设施工作正常，并且在空中交通管制放行的航路上，其导航性能满足空中交通管制要求的精度。

(3)在非管制空域中按仪表飞行规则飞行，包括飞往目的地备降场或航路备降场的飞行，如已颁发并适用，应依照本运行规范 A0027、C0035 中的规定。

c.在空中紧急情况下或为避开潜在的危险天气条件，如有必要，可以偏离本条规定的航路。

d.批准合格证持有人使用本运行规范 B0011 条中规定的区域导航系统实施 I 级导航，包括在有效雷达管制区域外的航路仪表飞行规则运行。

e.如果运行规范 B0007 和 B0015 条被颁发，批准合格证持有人按照本运行规范 B0007 和 B0015 条实施 II 级导航。

f.批准合格证持有人在进行 I 级导航时使用经批准的 GNSS 导航设备作为国际民航组织标准导航设备的补充。

B0007 航路限制和规定

合格证持有人在按照本运行规范实施航路运行时，应遵守下列仪表飞行规则航路限制和规定。除非在运行规范中得到批准，合格证持有人不得在管制空域外按仪表飞行规则实施运行。

- a. 当实施 I 级导航时，航空器必须可以“可靠定位”，以使其导航满足空中交通管制的精度要求。
- b. 当实施 I 级导航时，所飞航路和基于航路导航设施的偏置航路应位于确定该航路或偏置航路的导航设施的有效服务范围内。
- c. 当实施 I 级导航时，除非在本运行规范 B0011 条得到批准，方可使用区域导航系统在所飞航路上按照仪表飞行规则实施 I 级导航，不然仍应以航路和偏置航路的航路导航设施作为主要导航依据。
- d. 除非按照本运行规范 B0015 条批准实施 II 级导航，否则在所用航路导航设施不能做到每小时“可靠定位”的区域或其导航精度不能满足空中交通管制要求的区域中，不得实施运行。

B0011 使用区域导航系统在仪表飞行规则下进行航路和终端区 I 级导航

a.批准合格证持有人使用本条批准的航空器和区域导航系统在仪表飞行规则下实施 I 级导航(包括在雷达监控之外的运行)。但这些运行只能在本运行规范 B0039 条中注明了适用于本条的航路运行区域内实施。

b.如果在以下表 1 中指明,批准合格证持有人在本运行规范 B0039 条注明的终端和/或航路区域内实施精密区域导航(至少 RNAV 1)和/或基本区域导航(至少 RNAV 5)运行:

(1)由航路设计确定该次运行是属于终端区或航路导航性质的运行;

(2)对于基本区域导航终端和航路运行,在 95%的飞行时间导航性能为±5 海里;

(3)对于精密区域导航终端和航路运行,在 95%的飞行时间导航性能为±1 海里;

(4)如果区域导航设备对于精密区域导航合格,则可同时实施精密区域导航和基本区域导航的终端和航路运行。

c.除非按照本运行规范的规定,合格证持有人不得使用区域导航系统实施任何其它仪表飞行规则 I 级航路导航。

d.批准合格证持有人使用下列表 1 中列出的航空器和区域导航系统实施仪表飞行规则 I 类终端和航路导航运行。如果未批准特定的导航性能(基本区域导航和/或精密区域导航),在第 4 列填入 N/A。

表 1-飞机,导航,系统和导航性能

飞机型号 (制造商/型号/系列)	区域导航系统		导航性能	限制和条件
	制造商	型号		

e.合格证持有人应按下述航路限制和规定实施本条批准的所有运行:

(1)除在合格的航空检查人员监督下进行导航的情况外,飞行机组必须按照合格证持有人经批准的训练大纲在所用系统上取得资格或使用该系统完成飞行检查合格。在航空检查人员监督下进行导航之前,飞行机组必须圆满完成上述训练大纲的地面课程部分;

(2)当该导航系统用于导航时,该系统必须完全正常工作或其工作能满足合格证持有人经批准的最低设备清单要求;

(3)在需要特殊导航性能空域实施运行前,如在上述表 1 中批准并列出的,合格证持有人必须确保航空器导航系统在该空域中的预计飞行时间内达到所需导航性能;

(4)所用的区域导航系统必须使飞行达到空中交通管制的导航精度或运行性能要求;对于特定区域运行必须在本运行规范 B0039 条注明;且经审定合格于仪表飞行规则飞行;

(5)除非在本条中批准使用单套区域导航系统实施 I 级导航并且满足下述所有条件,否则不得使用单套区域导航系统实施仪表飞行规则 I 级导航:

(a)安装了使用航路导航设施实施仪表飞行规则 I 级导航所要求的冗余机载设备,且该设备正常工作;

(b)在计划的航路上任意一点,如果该单套区域导航系统失效,都有能力转换到使用航路导航设施安全导航;

(c)偏置航路上的所有运行都处于交通管制雷达监控下。

(6)使用单套区域导航系统实施仪表飞行规则 I 级导航时，至少必须有一名驾驶员使用确定航路或偏置航路的导航设施作为主要的导航依据，否则必须满足下述条件：

(a)每个驾驶员的飞行仪表上，持续显示航空器当前的位置及其与导航设施、航路和空中交通管制现行有效的许可所确定的任何其它仪表飞行程序之间的关系；

(b)当区域导航系统的精度不能满足空中交通管制的精度要求时，应在前仪表板上每个驾驶员的正常视线范围内及时显示这一信息。

(7)如果经批准的区域导航系统具备足够的精度使航空器在此段飞行中达到空中交通管制要求的导航精确度或导航性能，则当要求的航路地面设施暂时不工作时，经批准的区域导航系统定位点可以取代该航路地面设施。

B0015 使用多套远程导航系统的 II 级导航

批准合格证持有人使用多套远程导航系统（LRNS）实施 II 级导航，但这些运行只能在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的航路运行区域内实施。除非本运行规范的其它条款特别批准，否则合格证持有人不得在太平洋中部和东部复合空域（CEPAC）、北太平洋空域（NOPAC）、北大西洋最低导航性能规范空域（NAT/MNPS）或磁不可靠区域内实施 II 级导航。合格证持有人使用多套远程导航系统（LRNS）实施所有 II 级导航运行必须遵守本条规定。

a. 批准合格证持有人使用装有多套远程导航系统的下列航空器实施 II 级导航。

飞机型号 (制造商/型号/系列)	远程导航系统		RNP 类型	RNP 时间 限制
	制造商	型号		

b. 合格证持有人使用多套远程导航系统实施的所有运行必须遵守下列限制和规定：

(1) 合格证持有人实施 II 级导航时应使航空器的导航持续满足空中交通管制要求的精度或必需导航性能(RNP)类型。对于那些没有正式建立导航精度和导航性能标准的区域，远程导航系统的持续导航必须保证在空中交通管制放行的飞行航路上任一点偏航误差和沿航迹误差不超过 25 海里(45 公里)；

(2) 如适用，导航系统必须按本运行规范 B0017(CEPAC)、B0019(NOPAC)、B0021(NAT/MNPS)、B0023(磁不可靠区)的要求工作；

(3) 除在合格于 II 级导航的航空检查人员监视下进行导航的情况外，飞行机组必须按照合格证持有人经批准的训练大纲在所用系统上取得资格。在航空检查人员监视下进行导航之前，飞行机组必须圆满完成该训练大纲的地面课程部分；

(4) 在进入需用远程导航系统的区域之前，应使用航路导航设施或空中交通管制雷达对航空器位置精确定位。在离开该区域后，也应对航空器位置精确定位，并按照运营人经批准的程序确定并记录远程导航系统误差；

(5) 当所需的航路地面设施暂不工作时，可用远程导航系统的定位点来替代，但要求在该所飞航段上，经批准的导航系统必须满足空中交通管制对于导航精度或 RNP 类型的要求；

(6) 在签派时，至少下列一种导航系统构型必须安装并工作：

(a) 至少两套独立的惯性导航系统（INS）；

(b) 至少两套飞行管理系统/导航传感器的组合（或等效系统）；

(c) 至少两套独立的经批准 GNSS 导航系统，这些系统可在延伸跨水和偏远地区作为 II 级导航的主用手段；

(d) 使用混合定位方案（即三重混合）的惯性导航系统，或

(e) 至少包括下列经批准的独立远程导航系统中的两套：

- 惯性导航系统；

-
- 飞行管理系统/导航传感器组合（或等效设备）；
 - 经批准在延伸跨水和偏远地区作 II 级导航的 GNSS 导航系统。

c. 在规定 RNP 类型的航路或区域运行必须遵守下列限制和规定：

(1) 在签派时，上述 b (6) 款所列一种导航系统构型必须安装并正常工作，且经批准适用于规定的 RNP 类型（在 a 款列出）或更高；

(2) 合格证持有人必须保证航空器的导航系统在该空域计划的飞行时间段内能提供规定的 RNP 类型，并且，如适用，在 RNP 区域的运行应遵守 a 款所列的 RNP 时间限制；

(3) 向空中交通服务提供者所提交的 ICAO 飞行计划必须表明飞机和运营人是经批准实施规定的 RNP（或更高）运行的。

d. 如果空中交通服务提供者认为不会干扰其他运营人或给其他运营人造成负担时，局方可批准合格证持有人在规定的 RNP 类型空域的某一次飞行偏离 c 款 RNP 要求。按该批准实施的运行必须遵守下列限制和规定：

(1) 如果燃油计划是依据航路爬升到正常要求 RNP 的飞行高度层预计的，在飞行之前，必须提前向空中交通管制提供者提交适当的申请并协调；

(2) 在向空中交通服务提供者提交的 ICAO 飞行计划相应信息字段中必须表明该飞机是没有经批准实施规定的 RNP 类型运行的；

(3) 签派时，至少上述 b(6) 款所列一种导航系统构型必须安装并工作。

B0019 在北太平洋空域的运行

批准合格证持有人按本条要求在北太平洋空域实施运行。合格证持有人不得超出本条运行规范的批准在该区域内实施其它运行。

a.对于所有不需要 RNP-10 和/或 RVSM 许可的北太平洋空域，必需满足下述情况之一：

(1)运行必须按照 B0015 条 b 款的规定和限制实施。

b.本条批准的运行区域位于安克雷奇和福冈飞行情报区以内。此区的南部边界位于使用航路间隔的最南端航路以南 100 海里(180 公里)，北部边界是安克雷奇和东京飞行情报区的北部边界，高度范围包括最低航路高度(MEA)和最大批准高度(MAA)之间的空域。

c.如果合格证持有人持有运行规范 B0015—使用远程导航系统的 II 级导航(LRNS)，得到 RNP-10(或更高)运行许可，并且能遵照运行规范 B0015 条 b、c 和 d 款中的限制和规定运行，则批准合格证持有人在要求 RNP-10 许可的北太平洋空域实施运行。

d 如果合格证持有人持有运行规范 B0035—在缩小垂直最少间隔(RVSM)空域的运行，并且能遵照运行规范 B0035 条 a、b、c、d 和 e 款中的限制和规定运行，则批准合格证持有人在要求缩小垂直最少间隔许可的北太平洋空域实施运行。

e.局方可以批准合格证持有人偏离上述 b 款和 c 款中的 RNP-10 和/或缩小垂直最少间隔要求，如果偏离相关于 RNP-10，需满足运行规范 B0015 条 b 款和 d 款要求；如果偏离相关于缩小垂直间隔，则需满足运行规范 B0035 条 e 款要求。

B0023 在磁不可靠区的运行

批准合格证持有人使用下述 a 分条规定的航空器、导航设备和程序在磁不可靠区实施运行，但运行的范围限制在本运行规范 B0039 条注明适用于本条的航路运行区域，并且必须遵守本条规定。合格证持有人不得超出本条运行规范的批准在磁不可靠区实施任何其它运行。

a. 除非航空器上安装了所需的导航设备且工作正常，并为下列航空器建立必要的程序，否则合格证持有人不得在磁不可靠区实施运行。

飞机型号 (制造商/型号/系列)	导航设备		导航类型	
	制造商	型号	航路	进近

b. 特殊限制和规定：

(1) 合格证持有人必须按经批准的训练大纲对所用的导航设备和特殊程序提供训练，否则不得在磁不可靠区内实施运行；

(2) 除了可在磁不可靠区实施运行的合格的检查员监视下进行导航外，任何参与运行的飞行机组成员必须按照合格证持有人经批准的训练大纲针对所用的导航设备和程序取得资格。任何飞行机组成员必须圆满完成经批准训练大纲中的地面课程部分后，才能在检查员监视下实施批准的运行。

B0027 121 部延伸航程运行

a. 在本运行规范中，双发飞机的延伸航程运行(ETOPS)是在航路上包括一点，从一个可用机场在正常一台发动机不工作巡航速度（在静止大气中）到此点大于 1 小时飞行时间，在 121 部下实施的运行，批准合格证持有人按 121 部 W 章的规定实施双发延程运行，但运行的区域限制在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的航路运行区域，并且必须符合本条所有条件。合格证持有人必须按照下述所有规定实施双发延程运行：

(1). 在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的地理区域内，如果在航路上任一点，以经批准的一台发动机不工作的巡航速度(静止的标准大气中)，到可用机场的最大改航时间不超过本条规定的最大改航时间，则在这些区域内，批准合格证持有人实施 121 部双发延程运行；

(2). 只有在签派或放行时刻，从航路上任一点以一台发动机不工作的巡航速度(静止的标准大气中)，到合适机场的最大改航时间不超过本条规定的最大改航时间，合格证持有人才能签派或放行双发飞机实施延程运行。合适的双发延程航路备降机场是指在飞机可能到达的时间段内，机场的天气条件满足本运行规范 C0013 条中规定的备降机场的天气要求，并且在飞机预计到达时可能遇到的天气情况下，机场的条件允许一台发动机不工作的飞机安全完成仪表进近和着陆；

(3). 批准合格证持有人使用下表所列的飞机实施双发延程运行，但必须遵守该条中注明的改航时间限制；

制造商/型号/系列	飞机发动机	最大改航时间 (分钟)	注册号

(4). 批准合格证持有人使用下表或本条所附清单中所列出的机场作为双发延程运行的航路备降机场。合格证持有人不得使用其它双发延程航路备降机场。

双发延程运行备降场	限制和条件

(5) 遵守以下批准的延程运行维修方案和可靠性方案及 CMP 标准（若适用）

制造商/型号/系列	飞机发动机	文件标题和编号
		维修方案： 可靠性方案： CMP 标准：

--	--	--

b.在本运行规范中，多于两台涡轮飞机的延伸航程运行(ETOPS)是在航路上包括一点，从一个可用机场在正常一台发动机不工作巡航速度（在静止大气中）到此点大于 180 分钟飞行时间，在 121 部下实施的运行，批准合格证持有人按 121 部 W 章的规定实施延程运行，但运行的区域限制在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的航路运行区域，并且必须符合本条所有条件。对于多于两台涡轮发动机为动力的载客飞机，合格证持有人必须按照下述所有规定实施延程运行：

- (1).在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的地理区域内，如果在航路上任一点，以经批准的一台发动机不工作的巡航速度(静止的标准大气中)，到可用机场的最大改航时间不超过**本条规定**的最大改航时间，则在这些区域内，批准合格证持有人实施延程运行；
- (2).只有在签派或放行时刻，从航路上任一点以一台发动机不工作的巡航速度(静止的标准大气中)，到合适机场的最大改航时间不超过**本条规定**的最大改航时间，合格证持有人才能签派或放行飞机实施延程运行。合适的延程航路备降机场是指在飞机可能到达的时间段内，机场的天气条件满足本运行规范 C0013 条中规定的备降机场的天气要求，并且在飞机预计到达时可能遇到的天气情况下，机场的条件允许一台发动机不工作的飞机安全完成仪表进近和着陆；
- (3).批准合格证持有人使用下表所列的飞机实施延程运行，但必须遵守该条中注明的改航时间限制；

制造商/型号/系列	飞机发动机	最大改航时间 (分钟)	注册号

(4).批准合格证持有人使用下表或本条所附清单中所列出的机场作为延程运行的航路备降机场。合格证持有人不得使用其它延程航路备降机场。

延程运行备降场	限制和条件

(5)遵守以下批准的延程运行维修方案和可靠性方案及 CMP 标准（若适用）

制造商/型号/系列	飞机发动机	文件标题和编号
		维修方案： 可靠性方案： CMP 标准：

B0029 不可预期燃油政策优化

对于按 CCAR-121.657(b)(3)款使用不可预期燃油最低标准为 10%的合格证持有人，不需要本条批准。

批准合格证持有人使用优化的不可预期燃油政策。对于实施优化不可预期燃油政策的每一次飞行，合格证持有人必须按照按本条所规定的不可预期燃油最低标准制定运行飞行计划，但在任何情况下不得低于以等待速度在目的地机场上空 450 米（1500 英尺）高度上在标准条件下飞行 15 分钟所需的燃油量。

a. 批准合格证持有人除表 1 机型、b 款表 2 机型/航线组合外，使用最低标准为 5%或以上的不可预期燃油政策。

表 1 燃油政策优化不适用机型

序号	机型	不可预期燃油最低标准
1		
2		

b. 批准合格证持有人在表 2 所列飞机制造商型号/城市对/预达时间组合上，可实施最低标准为 3%的不可预期燃油政策。

表 2 批准的不可预期燃油最低标准为 3%

序号	飞机制造商和型号/城市对/	预达时刻	航路备降场
1			
2			

B0031 航路上有计划的重新签派或重新放行

批准合格证持有人在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的航路运行区域内实施航路上“计划的重新签派”或“计划的重新放行”。合格证持有人必须按本条规定实施所有航路上计划的重新签派或重新放行，而不是实施其它的计划的重新签派或重新放行。

a.批准合格证持有人按照 CCAR121.651(c)实施计划的航路上重新签派或重新放行，但在重新签派或重新放行时刻，必须满足本条运行规范和有关中国民航规章中原始签派和原始放行对天气、终端区、航路设施以及燃油供给的所有要求。本条运行规范中，航路上的重新签派或重新放行运行是指在某一预先确定的空中重新签派或重新放行位置点重新起始的飞行，而非起始于起飞机场的飞行。

b.合格证持有人只有满足下列所有条件，才能实施计划的航路上重新签派或重新放行：

(1)对于从起飞机场到原始签派放行单中指定的目的地机场的飞行航路运行，以及从起飞机场到计划的重新签派或重新放行单中指定的目的地机场的飞行航路，必须分别进行运行分析(包括备降机场、所需燃油、所飞航路和航路预计时间)；

(2)上述 b(1)款中规定的运行分析应同时提供给机长和签派员(或补充运行中指定执行运行控制的人员)；

(3)任何计划的重新签派或重新放行位置点必须在原始签派放行单以及必需的运行分析中加以明确规定；

(4)任何重新签派或重新放行位置点必须位于 b(1)款中进行运行分析的两条航路上的一个共同点上。

(5)在签派放行单上确定计划的重新签派目的地机场和备降机场时，必须满足 CCAR121.625(a)的规定向机长提供信息。

(6)在到达任何指定的重新签派放行点前两小时之内，以及在执行重新签派或重新放行之前，必须根据 121 部第 121.625 条(b)向机长提供在重新签派或重新放行的目的地机场和备降机场的天气条件、地面设施、服务方面的补充信息。如果飞往新的目的地所使用的航路与计划的航路不同，则必须指明新的飞行航路；

(7)在到达签派或放行单中指定的重新签派或放行点时，如果机长没有收到并明确表示接受重新签派或放行，同意飞往新的目的地机场，合格证持有人只能按原始的签派放行实施运行。只有机长通过航空通信服务设施发回信息，表明其同意重新签派或放行计划时，才允许合格证持有人使飞机继续飞往新的目的地机场；

(8)合格证持有人不得使用低于 121 部第 121.657 条所要求的燃油量（不能偏离）实施计划的航路上重新签派或重新放行。

B0035 在缩小垂直最少间隔空域的运行

批准合格证持有人在指定为缩小垂直最少间隔(RVSM)空域内按本条要求和限制实施运行。在本运行规范内合格证持有人不得在 RVSM 区域实施任何其他运行。

a.除局方给予合格证持有人在 RVSM 空域内运行的下列飞机高度保持设备批准并且这些设备工作正常，合格证持有人不得使飞机起飞。

(1)包含下列要素的两套独立的高度测量系统：

- (i)交叉连接的静压源系统，如位于航空器上可能结冰的区域，必须提供防冰保护；
- (ii)通过静压源感应测量静压，将其转换成气压高度并向机组提供气压高度显示的设备；
- (iii)为实现自动报告高度的目的，能提供与所显示的气压高度一致的数字编码信号的设备；
- (iv)如有满足 RVSM 高度系统误差要求，还有具备静压源误差纠正（SSEC）功能；
- (v)提供用于自动高度控制和报警参考信号的设备。

(2)一套二次监视雷达(SSR)高度报告应答机；

(3)一套高度告警系统；

(4)一套高度自动控制系统，能自动控制航空器保持在给定的气压高度上。

b.除在经过适当训练的航空检查人员监视下飞行外，飞行机组成员必须均已按经批准训练大纲完成 RVSM 运行实施和程序的训练。

c.与经批准的持续适航维修大纲相结合，通过定期的测试和/或检验来核实必要的设计性能的完整性，确保高度保持系统持续满足 RVSM 标准。

d.批准合格证持有人使用本运行规范 D0003 条所列的飞机在指定的 RVSM 空域实施运行。

e.下列条件下，局方可以批准营运人在 RVSM 空域实施的某次特定的飞行偏离 RVSM 的要求：

- (1)在实施运行前，营运人向控制该空域的空中交通管制中心提交了适当的请求；
- (2)在提交该次飞行的飞行计划时，ATC 认为可为该航空器提供适当的间隔，并且该次飞行不会影响其他营运人或给其增加负担。

B0039 批准的航路运行区域、限制和规定

a.除合格证持有人在高高原或特殊机场作为起降机场实施 121 部补充运行的航路需另行批准外，批准合格证持有人在下列航路运行区域内实施运行。合格证持有人必须按照本运行规范中的限制和规定，包括针对每一个航路运行区域注明的相关条款中的规定，实施所有航路运行。除在本条批准的航路运行区域内运行,合格证持有人不得实施任何其它的航路运行区域的运行。

(样例表格)

批准的航路运行区域	参考的运行规范条款	注释
美国和加拿大	A0081, B0005, B0007, B0011, B0013, B0015, B0035, B0049	注释 1, 注释 2

b.对于 121 部补充运行，批准合格证持有人在下列含有高高原或特殊机场作为起降机场的航路内实施运行。

(样例表格)

含高高原或特殊机场的起降机场	批准的航路编号	注释
成都-拉萨	B215	注释 3

c.合格证持有人必须按照以上 a 和 b 款列出的每个航路运行区域相应的注释编号中的限制、规定和特殊要求，实施所有航路运行。

(样例表格)

注释编号	限制、规定和特殊要求
1	加拿大哈德逊湾地区强制 ADS-B 运行，在上述区域运行应获得 A0081 条的批准。
2	进入加拿大 MNPS 空域应获得 B0049 条的批准。
3	运行 B215 航路应获得 B0001 条的批准。

B0047 北极运行

批准合格证持有人仅在此条款中指定的极地区域和本运行规范 B0039 条款指定的区域中实施北极运行，并遵守以下规定。合格证持有人不得在本运行规范下任何其他区域中实施任何其他极地航路运行。

a. 批准合格证持有人使用以下航空器和设备进行极地运行：

制造商/型号/系列	极地改航备降机场	特殊设备和程序

b. 极地运行救援计划。

(1) 极地运行救援计划保存在运行手册的第_____章_____节；

(2) 合格证持有人必须至少每年验证其救援计划和改航数据库的准确度和完整性。

c. 合格证持有人应根据以下限制、规定和特殊要求进行所有北极运行：

(1) 针对本条批准的北极运行区域定义为位于北纬 78° 00' 以北地区；

(2) 合格证持有人还需获得在磁不可靠区域运行的批准(运行规范 B0023)；

(3) 在正常运行条件下对于所有飞行航段上有效的通信能力必须可用于进入北极区域运行；

(4) 一组足够的航路极地改航备降机场必须在本条运行规范上表中列出，这样在每次飞行时一个或多个备降场可被合理的预期为“合适的”(如在运行规范 B0027 条款定义的 ETOPS 备降场)备降场；

(5) 机上必须配备至少两套防寒服；

(6) 除全货运行外，合格证持有人必须在上表中列出的每架航空器上配备包括自动体外除颤仪 (AED) 的扩充医疗箱。

C0005 终端区仪表飞行程序

a. 批准合格证持有人使用本运行规范中批准的程序和最低标准实施终端区仪表运行，但必须满足下述任一条件：

- (1) 使用的终端区仪表飞行程序是本运行规范中批准的。
- (2) 使用的终端区仪表飞行程序和标准符合 CCAR-97 部。
- (3) 在中国军用机场，所用的终端区仪表飞行程序是由管理机场的军方机构制定、并由中国民用航空局认可。
- (4) 在国外机场，所用终端区仪表飞行程序是由国际民航组织缔约国的政府制定或批准的。这些终端区仪表飞行程序的设计准则必须等同于国际民航组织 8168 号文件《空中航行程序服务—飞机运行 (PANS-OPS)》第二卷、美国《终端区仪表飞行程序标准 (TERPS)》或欧洲《EU-OPS》中的标准。

b. 如适用，对于国外机场的仪表进近使用下列特殊限制和规定：

(1) 合格证持有人可以针对任何国外机场制定和使用自己的终端区仪表程序，但必须确定所制定的每个程序等效于 ICAO PANS-OPS、美国 TERPS 或 EU-OPS 中的标准，并向中国民用航空局递交一份带相应支持文件的终端区仪表程序的复印件。

(2) 在国外机场，合格证持有人不得实施那些被中国民用航空局确认为“未准许中国航空承运人使用”的终端区仪表程序。在这种情况下，合格证持有人可以制定和使用自己的终端区仪表程序，所制定的每个程序必须等效于 ICAO PANS-OPS、美国 TERPS 或 JAR-OPS-1 中的标准，并向中国民用航空局递交一份带相应支持文件的终端区仪表程序的复印件。

(3) 在国外机场运行时，跑道视程 (RVR 值) 或气象能见度可能会用“英尺”表示。当最低标准用英尺表示时，合格证持有人必须按照跑道视程 (RVR) 转换表 (表 1) 和气象能见度转换表 (表 2) 转换为等效值，用于起飞和着陆。没有在表中显示的值可以使用插值法。

表 1

跑道视程转换	
米	英尺
75	300
125	400
150	500
175	600
200	700
300	1000
350	1200
500	1600
550	1800
600	2000
650	2100
750	2400
1200	4000
1400	4500

1500	5000
1800	6000

表 2

气象能见度转换		
米	英里	海里
400	1/4	1/4
600	3/8	3/8
800	1/2	1/2
1000	5/8	5/8
1200	3/4	7/10
1400	7/8	7/8
1600	1	9/10
1800	1 1/8	1 1/8
2000	1 1/4	1 1/10
2400	1 1/2	1 3/10
2800	1 3/4	1 1/2
3200	2	1 3/4
3600	2 1/4	2
4000	2 1/2	2 2/10
4400	2 3/4	2 4/10
4800	3	2 6/10

(4) 在公布的着陆最低标准使用跑道视程 (RVR 值) 表示的国外机场运行时, 可能会得不到跑道视程 (RVR 值) 而报告气象能见度值。当使用气象能见度报告最低标准时, 合格证持有人必须通过将报告的能见度值与表 3 中的相应系数相乘, 将其转换为跑道视程 (RVR 值)。报告的气象能见度转换为跑道视程 (RVR 值) 仅用于 I 类着陆最低标准, 不得用于起飞最低标准、II 类或 III 类最低标准或者获得报告的跑道视程。

表 3

[RVR = (报告的气象能见度) × (系数)]		
可用灯光系统	昼间	夜间
高强度进近和跑道灯	1.5	2.0
其它任何灯光系统	1.0	1.5
无灯光系统	1.0	不适用

C0007 基本的仪表进近程序批准—所有机场

a. 批准合格证持有人实施下述类型的仪表进近程序，合格证持有人不得使用其它类型的程序：

仪表进近程序 (ILS & MLS 除外) 无垂直引导的非精密进近	仪表进近程序 (ILS & MLS 除外) 有垂直引导的类精密进近	精密进近程序 (ILS、MLS & GLS)
ASR(机场监视雷达)/SRA/SRE	LDA w/glideslope(带下滑道的具有航道指引功能的助航设备)	ILS(仪表着陆系统)
RNAV(GNSS)	RNAV(GNSS)	ILS/DME(仪表着陆系统/测距仪)
LDA (具有航道指引功能的助航设备)	LDA(PRM)	ILS/PRM(仪表着陆系统/精密跑道监视仪)
LDA/DME	LDA PRM DME	TLS(应答着陆系统)
LOC(航向台)	SDF w/glideslope	GLS(GBAS 着陆系统)
LOC BC(背航道)	LOC BC w/glideslope	PAR
LOC/DME(航向台/测距仪)	RNAV(RNP)	RNAV/ILS
NDB(无方向性信标)		RNP/ILS
NDB/DME(无方向性信标/测距仪)		
SDF 简易定向设备		
VOR(甚高频全向信标)		
VOR/DME(甚高频全向信标/测距仪)		
LOC/BC/DME		

b. 条件和限制：

(1) 所有本条运行规范所批准的进近方式必须按照 CCAR97 部《航空器机场运行最低标准的制定与实施规定》或者外国民航当局的要求公布；

(2) 本条运行规范表格第一栏中所列的进近程序必须按照经批准的程序得到训练，以确保在没有建立继续进近所需要的目视参考的情况下不会下降至最低下降高度/高 (MDA/H) 以下；

(3) 本条运行规范表格第二栏中所列的进近程序，表示批准合格证持有人实施经批准并公布的带垂直引导 (VNAV) 和公布的决断高度/高 DA(H) 的仪表进近程序。运行规范 C0045 条用于批准使用 VNAV 和 DA(H) 而不是 MDA(H) 的非精密进近程序。

C0009 仪表飞行规则（IFR）非精密进近（NPA）和类精密进近（APV）程序和着陆最低标准—所有机场

- a. 合格证持有人使用的仪表飞行规则着陆最低标准不得低于公布的仪表进近程序中的规定值。本条中给出的仪表飞行规则着陆最低标准是经批准可在所有机场使用的非精密进近（NPA）/类精密进近（APV）最低标准的最低值。
- b. 合格证持有人实施非精密直线进近(NPA)/类精密进近（APV）程序时，其使用的着陆最低标准中的最低下降高（MDH）不应低于飞行程序设计为各飞机类别所确定的超障高（OCH）。
- c. 合格证持有人实施非精密直线进近（NPA）/类精密进近（APV）程序时使用的仪表飞行规则（IFR）着陆最低标准不得低于下表中的规定值。如果能获得接地区跑道视程的报告，则在该跑道上进行的所有进近和着陆都以接地区跑道视程报告为准(注 7)。

非精密直线进近（NPA）/类精密进近（APV）					
		航空器类别 A、B、C		航空器类别 D	
进近灯光构型	DH/MDH (见注 1, 2, 3,4&8)	能见度 (米)	接地区 跑道视程 (米)	能见度 (米)	接地区 跑道视程(米)
BALS/NALS	75	1600	1600	1600	1600
IALS	75	1200	1200	1600	1600
FALS	75	800 (见注 5)	800 (见注 5,7)	1600 (见注 6)	1600 (见注 6,7)

注 1: 对于 NDB/DME 进近，MDH 应增加 15 米(50 英尺)。

注 2: 对于 NDB 进近，MDH 应增加 30 米(100 英尺)。

注 3: 对于 VOR 进近，MDH 应增加 15 米(50 英尺)。

注 4: 对于 RNP(LNAV)，MDH 应增加 15 米(50 英尺)。

注 5: 对于 NDB 进近，批准的能见度最低值为 1200 米(3/4 英里)，跑道视程最低值为 1200 米(4000 英尺)。

注 6: 对于航向道（LOC）和 APV（LNAV/VNAV）进近，批准的能见度最低值为 1200 米(3/4 英里)，跑道视程最低值为 1200 米(4000 英尺)。

注 7: 驾驶员可参考跑道中部和跑道停止端的跑道视程报告。如果不能获得接地区的跑道视程，可用跑道中部的跑道视程代替。

注 8: 对于类精密进近(APV)，使用 DH 值。

d.如果在非精密进近中不采用 CDFA 技术，合格证持有人所确定的其机场运行最低标准应在局方批准的该机场最低标准之上。对于 A、B 类飞机，跑道视程/能见度（RVR/VIS）至少增

加 200 米，对于 C、D 类飞机，RVR/VIS 至少增加 400 米。

e. 在国外机场使用仪表进近程序的特殊限制和规定。

(1) 批准使用等效于国内标准的国外进近灯光系统进行非精密/类精密仪表进近。在确定国外进近灯光系统与国内标准的等效性时，对顺序闪光灯不作要求。

(2) 对未规定 MDA(H) 或 DA(H) 的国外机场直线着陆所使用的最低标准，其最低可批准的 MDA(H) 或 DA(H) 按下列方法确定：

(a) 当规定了超障限制 (OCL) 时，批准的 MDA(H) 或 DA(H) 是 OCL 和接地区标高 (TDZE) 的和。如果使用的跑道没有提供 TDZE 的值，可使用跑道入口标高。如果跑道入口标高数据也无法获得，可使用机场标高。对于非精密进近，MDA(H) 可以按 5 米 (10 英尺) 的增量向上取整。

(b) 当规定了超障高度 (OCA)/超障高 (OCH) 时，批准的 MDA(H) 或 DA(H) 等同于 OCA/OCH。对于非精密进近，批准的 MDA(H) 可以用 5 米 (10 英尺) 的增量取整的方法表示。

(c) 使用高出接地区高 (HAT)/高出机场高 (HAA) 做非精密进近的 MDH 或 MDA 不得低于 a 分条确定的值。使用高出接地区高 (HAT)/高出机场高 (HAA) 做精密进近的 MDH 或 MDA 不得低于 c 分条确定的值。

(3) 当仅规定了 OCL 或 OCA/OCH 时，按照上述 d(2) 分条所确定的经批准的 MDH 值所对应的能见度或跑道视程最低标准，按照 CCAR97 部、美国 TERPs 或欧洲 EU-OPS 规定的标准确定。

(4) 当在国外实施仪表进近程序时，合格证持有人不得低于规定的 MDA(H) 运行航空器，也不得低于 DA(H) 继续进近，除非航空器已处于某一位置，从该位置可以正常进近到预计着陆的跑道上，且驾驶员至少能清楚地看到下述目视参考之一：

(a) 跑道、跑道标志或跑道灯。

(b) 进近灯光系统。

(c) 跑道入口、入口标志或入口灯。

(d) 接地区、接地区标志或接地区灯。

(e) 目视下滑指示器 (如，目视进近下滑指示器 VASI 和精密进近航道指示器 PAPI)。

(f) 跑道端标识灯。

C0011 仪表进近程序和仪表飞行规则着陆最低标准的特殊限制与规定

a. 尚未满足 121 部第 121.669 条规定的机长应使用下表中与公布的着陆最低标准所对应的新机长着陆最低标准：

公布的 RVR 着陆最低标准	新机长的 RVR 着陆最低标准
RVR 550 米 (1800)	RVR 1400 米 (4500)
RVR 600 米 (2000)	RVR 1400 米 (4500)
RVR 750 米 (2400)	RVR 1500 米 (5000)
RVR 1000 米 (3000)	RVR 1500 米 (5000)
RVR 1200 米 (4000)	RVR 1800 米 (6000)
RVR 1500 米 (5000)	RVR 1800 米 (6000)

b. 涡喷飞机使用着陆最低标准的限制。

(1) 当报告的能见度条件低于 1200 米(3/4 英里)或跑道视程低于 1200 米(4000 英尺)时，除非涡喷飞机的机长已具有特定资格使用更低的着陆最低标准，否则该机长不得实施仪表进近程序：

(2) 除非下列条件存在，否则在报告的能见度低于 1200 米（3/4 英里）或跑道视程低于 1200 米（4000 英尺）时，涡喷飞机机长不得开始仪表进近程序：

可用跑道长度超过按相应 CCAR121.195(b)确定的目的地机场跑道长度 15%。

该跑道上精密仪表(全天候)跑道标志可用或跑道中心线灯正常工作。

C0013 备降机场仪表飞行规则天气最低标准

a. 批准合格证持有人依据本条款的限制和规定按下表计算出备降机场最低标准。

备降机场仪表飞行规则天气最低标准		
进近设施构成	云高	能见度
对于至少有一套可用导航设施的机场，其导航设施能提供直线非精密进近程序或直线 I 类精密进近程序，或在适用时可以从仪表进近程序改为盘旋机动。	适用的 MDA(H)/DH 上增加 120 米(400 英尺)	着陆最低标准能见度增加 1600 米(1 英里)
对于至少有两套可用导航设施的机场，每一套导航设施能够提供不同适用跑道的直线进近程序。	适用的两个进近程序的 DA(H)或 MDA(H)中的较高值上增加 60 米(200 英尺)	适用的经批准的两个进近的着陆最低标准能见度值中的较高值增加 800 米(1/2 英里)

一套经批准的 CAT II ILS IAP	云高 90 米(300 英尺)且 能见度 1200 米 (3/4 英里) 或 RVR1200 米 (4000 英尺)
一套经批准的 CAT III ILS IAP	云高 60 米(200 英尺)且 能见度 800 米 (1/2 英里) 或 RVR550 米 (1800 英尺)

b. 特殊限制和规定。

(1) 合格证持有人使用的备降机场天气最低标准必须按上表确定。合格证持有人不得使用任何基于 GNSS 的仪表进近程序，除非合格证持有人已获得执行基于 GNSS 的仪表进近程序的批准，且符合本条第（8）款的要求。

(2) 如果公布的仪表进近程序中明确规定不得用作备降机场的最低标准，则合格证持有人不得使用这些仪表进近程序计算备降最低标准。

(3) 当确认跑道的适用性时，预报风的限制（包括阵风）和能见度的限制必须在运营人的运行限制范围内；同时，必须符合制造商验证的最大侧风限制。

(4) 所以低于最低运行标准的预报要素必须被考虑在内。计算云底高时，增加值只能基于高（Height）之上。

(5) 当基于 MEL 保留故障放行时，影响仪表进近备降机场天气最低标准计算的 MEL 限制必须考虑在内。

(6) 对于国外的运行，由于国际米制气象预报标准差异，可能存在使用 700 米代替 800 米。

(7) 局方对 CAT II 或 III 的备降天气最低标准的许可是基于合格证持有人获得了 C0023 的 CAT III 单发运行批准。

(8) 使用基于 GNSS 的仪表进近程序备降机场最低天气标准。

注：例如基于 GNSS 的仪表进近程序包括 RNAV(GNSS)、RNAV(RNP)

(a) 在合格证持有人计划实施下列最大运行标准之前，必须获得 C0007 条款基于 GNSS 的仪表进近程序、直线非精密进近、类精密进近、CAT I 等所有机场最低标准的批准，如需要，必须获得 C0060 的 RNP 仪表进近程序批准(RNP AR)。

(b) 对于使用符合 TSO-C129() 和 TSO-C196()导航系统的合格证持有人，如使用基于 GNSS 的仪表进近程序，必须在飞行前完成所飞机场的 RAIM 预测。合格证持有人必须确保不基于 GNSS 的传统进近程序(目的地机场)可用。合格证持有人必须在做飞行计划时检查 NOTAMs.

(c)合格证持有人如确保替代导航方式可用（如使用 NOTAMs、RAIM 预测），可以使用适用的 RNAV 作为备降场进近方式。合格证持有人可以计划选择在目的地机场使用传统导航方式并且在备降机场使用基于 GNSS 的进近方式，不包括替代的导航设备上的最后进近航段提供横向引导，除非另有授权。比如，合格证持有人可以在备降机场使用不工作的提供 ILS 复飞程序的 VOR 。

(d)合格证持有人可以参照本条第 8 款的相关规定使用基于 GNSS 的仪表进近程序，在下表中标明飞机机型、型号和系列（M/M/S）。

制造商/型号/系列	条件和限制	备注
	(i)	
	(ii)	

(i) 使用 TSO-C129() 和 TSO-C196()且具有 FDE 功能导航系统的合格证持有人，可以在目的地机场或备降场使用基于 GNSS 的仪表进近程序（不能同时使用）。如果不装有气压垂直导航设备，合格证持有人在备降场只能按照 LNAV（或盘旋进近）的 MDA(h)实施。

(ii) 使用 TSO-C129() 和 TSO-C196()且具有 FDE 功能以及气压垂直导航能力导航系统的合格证持有人，可以在目的地机场或备降场使用基于 GNSS 的仪表进近程序（不能同时使用）。在备降场，合格证持有人可以按照 LNAV（或盘旋进近）的 MDA(h)或 LNAV/VNAV DA(h)实施。如合格证持有人获得了 C0063 批准，如在备降场实施 RNAV(RNP)仪表进近程序，必须不得低于 RNP0.30 的 DA(h)。

C0015 仪表飞行规则起飞最低标准, 121 部飞机运行—所有机场

- a. 对于所有双发飞机, 基本的起飞最低标准为能见度 1600 米(1 英里)或 RVR1500 米(5000 英尺); 对于三发及以上的飞机, 和双发及以上的涡轮动力飞机, 基本的起飞最低标准为能见度 800 米(1/2 英里)或 RVR720 米(2400 英尺)。
- b. 对于特定的跑道, 如果能够获得 RVR 报告, 那么在该跑道上进行的所有起飞都应使用这一 RVR 值。任何基于 RVR 报告的起飞, 必须使用本条规定的跑道位置上得到的 RVR 报告值。
- c. 如果未公布起飞最低标准, 合格证持有人可使用相应的基本起飞最低标准, 以及本运行规范批准的较低的起飞最低标准。当使用基本的或更高的起飞最低标准时, 应以接地区的 RVR 报告为准。
- d. 当公布的起飞最低标准高于相应的基本的起飞最低标准且未制定替代程序(例如与飞机性能相符合的最小爬升梯度)时, 则合格证持有人不得使用低于公布值的起飞最低标准。如能提供, 应以接地区 RVR 报告为准。

C0019 国外终端区仪表飞行程序的特殊限制

为使本条所列的国外终端区仪表飞行程序等效于国际民航组织 8168 号文件《空中航程序服务-飞机运行 (PANS-OPS)》第二卷或 CCAR97 部《机场运行最低标准的制定与实施规定》，对这些程序作出下表中列出的特殊限制，合格证持有人应使用这些仪表程序按照机场的特殊限制在这些机场实施运行。

机场(标识)	程序标识名	限制

C0021 II 类仪表进近和着陆运行

- a. 批准合格证持有人使用本条规定的限制、规定、程序和最低标准实施 II 类仪表进近和着陆运行，不得实施本授权以外的其它 II 类运行。
- b. II 类进近着陆最低标准。合格证持有人使用任何 II 类仪表飞行规则着陆最低标准不应低于 II 类仪表进近程序所公布的值。本运行规范中 II 类仪表飞行规则着陆最低标准是在任何机场批准使用的 II 类最低标准的最低值。
- c. 批准的飞机。满足本条运行规范的所有适用限制和规定后，批准合格证持有人可使用表 1 中所列飞机和相应的 II 类直线进近着陆最低标准。

表 1

II 类进近与着陆最低标准		
飞机型号 (制造商/型号/系列)	DH 最低值	批准的 RVR 最低值

- d. 必需的 II 类机载设备。必须安装符合中国民用航空规章规定的和飞机飞行手册规定的实施 II 类运行所要求的飞行仪表、无线电导航设备和其它机载系统，且这些设备必须正常工作。实施 II 类运行需要额外增加的机载设备必须列在表 2 中，且这些设备必须正常工作。

表 2

II 类运行种类		
飞机型号 (制造商/型号/系列)	附加设备和/或特殊限制和规定	人工操纵(HGS)/或自动驾驶

- e. 飞行机组资格审定。飞行机组只有经过所用设备和特殊程序的训练并通过资格审定后方可实施本款批准的运行。下列规定适用于：

(1) 机长在成功地完成了合格证持有人经批准的 II 类训练大纲，并由合格于 II 类运行的合格证持有人航空检查人员或中国民用航空局监察员审定合格于 II 类运行前，不得在任何飞机上实施 II 类运行。

(2) 机长在实施 II 类运行前必须满足 121 部第 121.669 条的要求。

- f. 必需的 RVR 报告设备和运行限制。只有最新报告的主控 RVR 值等于或高于批准的最低标准，合格证持有人方可开始仪表进近程序最后进近航段。如果该飞机已进入最后进近段，而报告的主控 RVR 值下降到低于批准的最低标准，可继续进近到相应的决断高。当接地区 RVR 报告低于 RVR550 米(1800 英尺)时，只有满足下列所有条件，合格证持有人方可开始仪表进

近程序的最后进近航段：

- (1) 安装了上述 d 款要求的机载设备且这些设备正常工作。
- (2) 安装了 II 类地面系统所必需的组件，且运行正常，其中包括所有下述组成部分：
 - (a) II 类系统所需地面导航设施。
 - (i) 对于 ILS 运行，可以使用精密或机场监视雷达，指点标台或 DME 确定外指点标位置。
 - (ii) 对于指定为“RA NA”（雷达/无线电高度表不适用）的 II 类仪表进近程序，可以用内指点标识别 DH。不要求中指点标。
 - (b) ALSF-1 或 ALSF-2 进近灯光系统或可接受的国外灯光系统。顺序闪光灯可不工作。
 - (c) 高强度跑道灯。
 - (d) 批准的接地区灯和跑道中线灯。
 - (e) 对于着陆最低标准小于 RVR500 米(1600 英尺)，要求接地区 RVR 和中间点报告系统工作正常，并做为控制 RVR。对于所有运行，以该 RVR 报告为准。

(3) 着陆跑道上的侧风分量小于飞行手册上的侧风限制或小于 15 海里/小时，取较小值。

(4) 可用的跑道长度超出 121 部第 121.195 条(b)规定的目的地机场着陆跑道长度 15%。

g. 复飞要求。当出现下述任一情况时，必须复飞：

- (1) 在到达决断高前，II 类运行必需的任一地面系统设备失效。
- (2) II 类运行必需的任一机载设备失效。
- (3) 预计接地时的侧风分量大于 15 海里/小时或飞机飞行手册上的侧风限制中的较小值。
- (4) 在决断高时，驾驶员还未参照接地区或接地区灯光系统建立所需的目视参考，以证实飞机能在接地区接地。
- (5) 通过决断高后，驾驶员失去足够的 II 类灯光系统目视参考，或目视参考条件降低以致驾驶员不能继续证实飞机能在接地区接地。

h. 批准合格证持有人在中国民用航空局批准实施 II 类运行的机场实施 II 类运行。

i. 授权实施 II 类运行的机场。授权合格证持有人在按 CCAR97 部运行的 II 类运行机场上实施 II 类运行，同时授权合格证持有人在下列表 3 中的国外/地区机场实施 II 类运行。

表 3

授权实施 II 类运行的国外/地区机场	
机场名称/代码	限制和规定

j. 合格证持有人必须按照其经批准的更低着陆最低标准持续维修大纲对本条运行规范表 1 中所列飞机和设备进行维修。

C0023 III 类仪表进近和着陆运行

a. 批准合格证持有人使用飞机飞行手册（AFM）、中国民用航空规章以及本运行规范要求的着陆最低标准、批准的飞机、安装且运行正常的设备实施 III 类（CAT III）运行。

(1) 合格证持有人必须使用本条规定的程序、特殊限制和最低标准，不得实施本条批准之外的其它 III 类运行。

(2) 这些最低标准是在任何跑道批准使用的最低值。

b. 必需的跑道长度和特殊运行设备与限制。只有满足表 1 中所列或所指的跑道长度要求、特殊运行设备（安装且运行正常）和限制，合格证持有人方可进入 III 类仪表进近的最后进近航段。

(1) 必需的跑道长度是通过 121 部第 121.195 条(b)要求的跑道长度乘相应系数确定的。

(2) 若主控跑道视程（RVR）等于或大于 175 米（600 英尺），必需的跑道长度是规章要求跑道长度的 1.15 倍。

(3) 若主控 RVR 小于 175 米（600 英尺），根据营运人使用的运行程序和附加设备，必需的跑道长度为上述 b(1)中规章要求的跑道长度的 1.15 或 1.3 倍。

表 1

III 类进近与着陆最低标准						
飞机型号 (制造商/型号/系列)	着陆系统 类型*	滑跑控制 系统类型*	DH/AH	最小 RVR	跑道系数	特殊运行 设备与限制

填入：*N/A=不适用；FP=故障—性能下降着陆或滑跑控制系统；FO=故障—工作着陆或滑跑控制系统；（即，FP/FO 系统包括自动着陆和平视引导系统（HGS））；

c. 必需的 RVR 报告设备。如果计划着陆跑道上安装下列 RVR 报告系统且这些系统工作正常，批准合格证持有人使用表 1 中批准的飞机着陆与滑跑系统类型和最低标准实施 III 类运行：

(1) 故障—性能下降着陆系统无滑跑控制系统：对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 175 米（600）、中部 RVR 175 米（600）和跑道末端 RVR，并要求：

(a) 接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统必须工作正常。

(b) 接地区和中部 RVR 报告为所有运行的主控 RVR，跑道末端 RVR 报告为驾驶员提供咨询信息。

(2) 故障—性能下降着陆系统，使用滑跑控制系统。对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 175 米（600）、中部 RVR 125 米（400）和工作的跑道末端 RVR，并要求：

(a) 接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统必须工作正常；

(b) 接地区和中部 RVR 报告为所有运行的主控 RVR，跑道末端 RVR 报告为驾驶员提供咨询信息；

(c)可按照 c(1)中的 RVR 限制实施运行。

(3) 故障—工作着陆系统，使用故障—性能下降滑跑控制系统。对于 III 类着陆最低标准为接

地区 RVR 125 米（400）、中部 RVR 125 米（400）和跑道末端 RVR 125 米（400），并要求：

- (a) 要求有接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统，且为所有运行的主控 RVR。
- (b) 如果一个 RVR 报告系统临时不工作，可使用两个剩余的 RVR 报告系统开始并继续实施这些运行。两个 RVR 报告都为**主控**。
- (c) 可按照 c(1)中的 RVR 限制实施运行。
- (4) 故障—工作着陆系统，使用故障—工作滑跑控制系统。对于 III 类着陆最低标准为接地区 RVR 75 米（300）、中部 RVR 75 米（300）和跑道末端 RVR 75 米（300），并要求：
 - (a) 要求有接地区、中部和跑道末端 RVR 报告系统，且为所有运行的**主控 RVR**；
 - (b) 如果一个 RVR 报告系统临时不工作，可使用两个剩余的 RVR 报告系统开始并继续实施这些运行。两个 RVR 报告都是**主控的**；
 - (c) 可按照 c(1)中给出的 RVR 限制实施运行。
- (5) 四个 RVR 报告系统。在安装了四个 RVR 报告系统（即，接地区、中部、跑道末端和远端）时，远端 RVR 不是必须的，它可为驾驶员提供咨询信息或者可在跑道末端 RVR 报告不可用时替代它。

d. 驾驶员资格审定和批准的 III 类训练大纲。

(1) 本条运行规范的最低标准仅适用于按照经批准的合格证持有人 III 类训练大纲完成训练的机长和副驾驶，并由局方委任代表或中国民用航空监察员审定合格。

(2) 机长在实施 III 类运行前必须满足 121 部第 121.669 条的要求。

e. 运行限制。只有最新报告的着陆跑道的主控 RVR 值等于或高于批准的所实施运行的最低标准，且满足下列所有条件，合格证持有人方进入 III 类仪表进近程序的最后进近航段。

- (1) 安装了表 1 中要求的特殊运行设备且这些设备正常工作。
- (2) 下列地面设施必须正常工作：
 - (a) 航向台和下滑台；
 - (b) 外指点标或最后进近定位点。精密或监视雷达，NDB、VOR、DME 定位点，公布的航路点，或公布的最低切入下滑道高度定位点可替代外指点标；
 - (c) 接地区灯；
 - (d) 跑道中心线灯；
 - (e) 高强度跑道灯；
 - (f) ALSF-I, ALSF-II 或 SSALR 进近灯光系统或国外等效的系统。顺序闪光灯可不工作。
- (3) 所有按 III 类故障—工作着陆系统装备的飞机使用任何主控 RVR 低于 175 的运行必须在满足国际民航组织 III 类运行标准的机场实施。
- (4) 着陆跑道上的侧风分量小于飞行手册上的侧风限制或 15 节中的较小值。
- (5) 所有 III 类进近一旦进入最后进近航段（最后进近定位点后），而主控 RVR 下降到低于批准的最低标准，可继续进近。

f. 复飞要求。当存在下述任一情况时，必须复飞：

(1) 对于使用故障—性能下降着陆系统无滑跑控制系统的 III 类进近，在下列条件之一应开始执行复飞：

- (a) 在决断高时，驾驶员还未根据接地区或接地区灯光系统识别所需的目视参考，以证实飞机能在接地区接地；
- (b) 在决断高前，如果报告的任何主控 RVR 低于批准的最低标准最小值；
- (c) 通过决断高度后，驾驶员失去足够的 II 类灯光系统目视参考，或目视参考条件降低以致驾驶员不能确定飞机能在接地区接地；
- (d) 在接地前，故障一性能下降着陆系统失效；
- (e) 如果驾驶员确定不能在接地区安全接地；
- (f) 在到达决断高前任一必需的地面系统设备失效。但是，顺序闪光灯和进近灯失效时，可继续执行 III 类进近与着陆；
- (g) 预计接地时的侧风分量大于 15 海里/小时或飞机飞行手册上的侧风限制中的较小值。

(2) 对于使用具有故障一性能下降滑跑控制系统的故障一性能下降着陆系统的 III 类进近，或者使用具有故障一工作或工作一性能下降滑跑控制系统的故障一工作着陆系统的 III 类进近，出现下列任一情形时，应在 DH 或 AH 处或之前开始执行复飞：

在到达 AH 前，飞机中的一个冗余系统失效。

任何必需的地面系统设备失效。但是，顺序闪光灯和进近灯失效时，可继续执行 III 类进近与着陆。

预计接地时的侧风分量大于 15 海里/小时或飞机飞行手册上的侧风限制中的较小值。

如果驾驶员确定不能在接地区安全接地。

对于使用故障一性能下降着陆系统和故障一性能下降滑跑控制系统的飞机：

在决断高时，驾驶员还未获得所需的目视参考，以证实飞机能在计划着陆的跑道接地区接地。

通过决断高度后，驾驶员失去足够的 II 类灯光系统目视参考，或目视参考条件降低以致驾驶员不能继续证实飞机能在接地区接地。

(3) 如果系统失效不影响更高的进近最低标准所需的系统，则上述 f(1)和(2)不排除继续执行更高的最低天气标准类型的进近。

g. 批准的 III 类跑道。批准合格证持有人在批准实施 CCAR97 部 III 类运行的跑道实施 III 类仪表进近程序。同时批准在表 2 中列出的国外/地区机场上实施 III 类运行。

表 2

批准的 III 类运行国外/地区机场	
机场名称/标识	特殊限制

C0029 使用区域导航系统实施公布的终端区 RNAV 和 RNP 运行

- a. 批准合格证持有人进行公布的仪表飞行规则 RNAV 和/或 RNP 终端区运行。合格证持有人必须按照本条运行规范的规定进行以上的运行。
- b. 批准的航空器和设备。批准合格证持有人使用以下符合资格的航空器和区域导航系统进行 RNAV 和/或 RNP 终端区运行。

表 1—安装符合 RNAV 和/或 RNP 终端区运行资格的航空器列表

飞机型号 (制造商/型号/ 系列)	符合要求的区域导航系统和软件			批准	限制和规定
	制 造 商	型号/硬件件号	软件 件号/版本号/修订号		

- c. 合格证持有人必须按照满足区域导航要求的维修方案对表 1 中所列的航空器和设备进行维护。
- d. 飞行机组资格。在进行 RNAV 和/或 RNP 终端区运行前，飞行机组必须按照合格证持有人经批准的机组训练大纲获得运行资格，否则不得进行相关运行。

C0039 批准定期运行的机场

a. 批准合格证持有人在下表中规定的正常使用机场、加油机场和临时使用机场之间实施定期载客和货运飞行运行。除用作备降机场外，合格证持有人不得使用任何其它机场进行定期运行。合格证持有人应保存一份可作为备降机场的机场清单，这些备降机场必须适合于使用的飞机型别和正在实施的运行类型。

b. 本条使用下列定义：

正常使用机场。在定期运行中用作常规起降点的经批准的机场。

加油机场。仅可用于飞机加油的经批准的机场。

临时使用机场。在正常使用机场不能提供服务时，航空承运人用于提供定期服务的经批准的机场。

备降机场。在计划的机场不可用时，飞机可着陆的机场。

R=正常使用机场，A=备降机场，F=加油机场，P=临时使用机场

批准的定期运行机场的完整表在下页。

机场		批准的飞机						
机场名称, 标识	临时机场							

c. 限制：

(1) 批准航空承运人定期使用的正常机场必须已经获得运输部门的经营许可。

(2) 首次获得本条的运行批准后，航空承运人应当在 60 天内实施该机场的运行，否则自动失去运行资格，航空承运人运行前必须向局方重新申请补充审定。

(3) 实施运行期间，如果连续间断运行超过 180 天，自动失去该机场运行资格，航空承运人再次运行前必须向局方重新申请补充审定，重新获得资格。

C0042 批准的一发失效应急程序管理

- a. 本条运行规范用于批准 121 部合格证持有人制作的飞机起飞或复飞一发失效应急程序管理方法。
- b. 合格证持有人应在运行手册中包含有关起飞或复飞一发失效应急程序制定程序的章节，确保应急程序制作的流程、方法能够符合规章要求。
- c. 合格证持有人应在航班飞行中，携带批准的起飞或复飞一发失效应急程序，并配套携带相应的起飞限重表。
- d. 合格证持有人应及时将起飞或复飞一发失效应急程序提供给相应机场的空管部门。
- e. 合格证持有人应组织有关飞行、签派、性能、情报等专业人员就起飞或复飞一发失效程序进行相关的培训。

C0043 具有批准的 10 分钟起飞推力时间限制的发动机失效离场程序

批准合格证持有人按照本条规定，使用如下装有批准 10 分钟起飞推力时间限制的动力装置的飞机在 CCAR121 部适用规定下实施发动机失效离场程序。

制造商/型号/系列	发动机能力		备注
	单发	双发	
A320-200	10'	5'	
B737-800	10'（具体飞机号见备注）	5'	B-5120、B-5121

合格证持有人应满足以下条件和限制：

- a. 厂家的飞机飞行手册（AFM）必须包括供 10 分钟发动机失效起飞推力时间限制使用的起飞超障爬升数据。该 AFM 数据必须适用于合格证持有人的飞机发动机失效起飞超障分析，以提供起飞中发动机故障时的临界超障能力。
- b. 合格证持有人经批准的运行手册和训练大纲应包括特别设计用于 10 分钟起飞推力时间限制的发动机失效离场程序。

C0045 使用 MDA/H 作为 DA/H 的垂直导航 (VNAV) 的 IFR 进近程序

批准合格证持有人按照本条规定, 在非精密进近程序中使用垂直导航 (VNAV) 将最低下降高 MDA/H 用作 DA/H。本条款与 C0007 条款结合使用。

a. 批准的飞机和设备。批准合格证持有人使用下列飞机和区域导航系统实施仪表进近运行。这些飞机和区域导航系统经审定可用于这些 VNAV 运行。

表 1-批准的飞机和设备清单

飞机型号 (制造商/型号/系列)	区域导航系统 (型号/版本)	备注

b. 批准的无局方目视航段评估的跑道和机场。批准合格证持有人在下列机场和跑道使用自己的障碍物评估实施这些 VNAV 进近: (备用)

表 2

机场标识	程序/跑道	障碍物评估失效日期	备注

c. 批准的有局方目视航段评估的跑道和机场。批准合格证持有人在具有无垂直引导的非精密进近仪表飞行程序的跑道上实施这些 VNAV 进近, 但这些进近需满足下列一个或多个条件(表明局方已进行过目视航段评估):

- (1) 向具有公布的 VNAV DA(H) 的 RNAV 仪表进近程序的跑道进近, 只要拟使用的 RNAV 程序的最后进近航道符合公布的具有 DA(H) 的 RNAV 程序的最后进近航道, 或
- (2) 向具有 VASI 或 PAPI 垂直引导系统的跑道进近, 或
- (3) 向具有公布的下滑道角的 ILS 进近的跑道进近。

d. 满足 VNAV 下滑角的设计要求。

e. 必需的训练。在实施本条批准的任何运行前, 飞行机组必须按照合格证持有人经批准的训练大纲在所用系统和程序上接受训练。

f. 运行限制。当在不能满足运行规定中的要求时, MDA/H 不能被用作 DA/DH。合格证持有人应使用连续下降最后进近 (CDFA), 并在 MDA 之上的某一高度开始复飞, 以使飞机不至于下降到 MDA 之下。

C0047 I 类 ILS、 GLS 进近程序和着陆最低标准—所有机场

合格证持有人使用的 I 类仪表飞行规则着陆最低标准不得低于公布的仪表进近程序中的规定值。本条给出的 IFR 着陆最低标准是在任何机场批准使用的最低 I 类最低标准。

a.I 类 ILS、 GBAS 着陆系统 (GLS) 进近程序。合格证持有人不得使用比下表规定的 ILS、 GLS 精密进近程序的着陆最低标准更低的标准。当某一跑道接地区 RVR 报告可用时, 它是该跑道进近和着陆的主控 RVR (注 1)。

进近灯光系统	飞机类别	最小 RVR/VIS(米)	进近灯光系统长度、构成和进近灯光强度
FALS (完全进近灯光系统)	A、B、C、D	550(注 2, 注 3)	ICAO: I 类精密进近灯光系统 (HIALS 不小于 720 米)
IALS (中等进近灯光系统)	A、B、C、D	800	ICAO: 简易进近灯光系统 (HIALS 420-720 米)
BALS (基本进近灯光系统) 和 NALS (无进近灯光系统)	A、B、C、D	1200	BALS 是指 ICAO 其他进近灯光系统 (HIALS, MIALS 或 ALS210-419 米); NALS 是指 ICAO 其他进近灯光系统 (HIALS, MIALS 或 ALS<210 米) 或无进近灯光

注 1: 中部 RVR 和跑道末端 RVR 报告 (若有的话) 为驾驶员提供咨询信息。如果接地区 RVR 报告不可用, 中部 RVR 报告可替代接地区 RVR 报告。

注 2: 能见度 (VIS) 可以使用的最低数值为 800 米。

注 3: 对于 I 类精密进近, 只有 DH 不大于 75 米, 且在满足以下情况之一时, 才可以使用 RVR 小于 800 米的标准:

- (1) 跑道具有 FALS、RTZL (跑道接地地带灯)、RCLL (跑道中线灯等);
- (2) 跑道具有 FALS, 使用经批准的 HUD 或自动驾驶仪或飞行指引仪进近。

b. 批准合格证持有人由具有合适资格的飞行机组在合适的 III 类飞行状态信号牌下, 使用自动着陆或装备平视显示器 (HUD) 的飞机, 在无接地区和中心线灯的情况下, 使用 RVR 550 米 (1800 英尺) 的 I 类精密进近着陆最低标准。

c. 批准合格证持有人使用以下安装 HUD 或自动驾驶仪或飞行指引仪的飞机进行 I 类精密进近。

飞机型号 (制造商/型号/系列)	是否具备引导至 CAT-I 类决断高的 HUD 功能	是否具备引导至 CAT-I 类决断高的自动着陆功能	备注

除满足本条运行规范 a 款和 b 款的限制和规定外, 合格证持有人还应当满足以下要求:

(1)飞机必须装备有经批准的带有进近耦合功能的自动驾驶仪、飞行指引仪或平视显示器（HUD），提供至决断高的引导。除非机长建立了足以继续安全着陆的跑道目视参考，否则机长必须接通相应的自动驾驶耦合器、飞行指引仪或 HGS，在决断高之前或者开始复飞前使用。

(2)在进近中自动驾驶仪、飞行指引仪或 HGS 故障或断开时，除非机长建立了对跑道的目视参考，否则机长必须在不晚于最低标准前执行复飞。

(3)驾驶员必须经过自动驾驶耦合器、飞行指引仪或 HGS 的使用方面的训练，检查使用该设备实施 ILS 进近至最低标准的熟练性，满足 121 部第 121.465 条的要求。

d.国外机场仪表进近程序的限制和规定。如果合格证持有人在外国机场运行，则需满足下列要求：

(1)批准使用等效于国内标准的国外进近灯光系统进行精密和非精密仪表进近。在确定国外进近灯光系统与国内标准的等效性时，对顺序闪光灯不作要求。

(2)对未规定 MDA(H)或 DA(H)的国外机场直线着陆所使用的最低标准，其最低可批准的 MDA(H)或 DA(H)按下列方法确定：

(a)当规定了超障限制（OCL）时，批准的 MDA(H)或 DA(H)是 OCL 和接地区标高（TDZE）的和。如果对于特定的跑道没有提供 TDZE 的值，可使用跑道入口标高。如果没有提供跑道入口标高，可使用机场标高。对于 ILS、GLS 之外的进近，MDA(H)可以按 5 米（10 英尺）的增量向上取整。

(b)当规定了超障高度（OCA）/超障高（OCH）时，批准的 MDA(H)或 DA(H)等同于 OCA/OCH。对于 ILS、GLS 之外的进近，批准的 MDA(H)可以用 5 米（10 英尺）的增量取整的方法表示。

(c)在精密进近中使用的 HAT 或 HAA，不得低于本条运行规范 a 款中确定的值。

(3)当仅规定了 OCL 或 OCA/OCH 时，按照上述 d(2)分条所确定的经批准的 HAA/HAT 值所对应的能见度或跑道视程最低标准，按照 ICAO PAN-OPS 8168、美国 TERPs 或欧洲 EU-OPS 规定的标准确定。

(4)当在国外实施仪表进近程序时，合格证持有人不得低于规定的 MDA(H)运行航空器，也不得低于 DA(H)继续进近，除非航空器已处于某一位置，从该位置可以正常进近到预计着陆的跑道上，且驾驶员至少能清楚地看到下述目视参考之一：

(a)跑道、跑道标志或跑道灯。

(b)进近灯光系统。

(c)跑道入口、入口标志或入口灯。

(d)接地区、接地区标志或接地区灯。

(e)目视下滑道指示器（如，目视进近下滑道指示器 VASI 和精密进近航道指示器 PAPI）。

(f)跑道端标识灯。

C0048 增强飞行视景系统 (EFVS)

a. 批准运营人使用下列经认证装有 EFVS 设备的飞行实施直线仪表进近程序 (II 类或 III 类除外)；

b. 批准的航空器和 EFVS 设备，批准运营人使用下列航空器和经认证的 EFVS 设备实施仪表进近运行；

表格一：批准的航空器和 EFVS 设备

飞机型号 (制造商/型号/系列)	EFVS (型号/版本号)	设备和/或特殊限制	备注

c. 限制和规定。批准运营人使用经 CAAC 认证的 EFVS 设备，且需要符合下列限制和规定：

(1) 依据相关规定，在直线仪表进近程序中，可以使用 EFVS 设备下降至决断高 DA 或最低下降高 MDA 以下 (II 类或 III 类除外)；

注：在目视盘旋进近中，禁止使用 EFVS 作为建立目视参考的依据。必须使用裸视能清晰辨识所要

求的目视参照物，EFVS 仅作为辅助手段。

(2) 驾驶员使用 EFVS 观察到的增强飞行能见度不得低于仪表进近程序公布的能见度；

(3) 当使用 EFVS 下降至 DA 或 MDA 以下，接地区标高以上 30 米 (100 英尺) 的过程中，驾驶员可以利用 EFVS 图像确定增强飞行能见度并识别所需的目视参考；

(4) 如果低于 TDZE 以上 30 米 (100 英尺)，飞行能见度必须足以是驾驶员能通过裸视 (不依靠 EFVS) 清晰识别所需目视参照物；

(5) 所需的机载设备必须安装并正常工作。

d. 实时 EFVS 运行的飞行机组必须完成经局方批准的 EFVS 训练大纲的训练并经局方指定检查员检查合格后方能获得 EFVS 运行资格；

e. 复飞要求。出现以下情况时必须复飞：

(1) 出现 EFVS 设备失效或故障，遵循经局方批准的处置程序；

(2) 在 DA 或 MDA 及一下，如果增强飞行能见度低于仪表进近程序公布的能见度；

(3) 在 DA 或 MDA 及一下，如果不能清晰识别 EFVS 运行要求的目视参考；

(4) 在 DA 或 MDA 及一下，如果不能满足规章的相关规定。

f. 航空器维修要求。运营人需要遵循航空器制造商或设备制造商的维修要求，对表格中列出的航空器和设备进行维护。在这些内容包含清洁、检查、调试、测试及润滑等。

C0049 目视盘旋进近着陆最低标准

批准合格证持有人按照本条运行规范的限制和规定，使用目视盘旋进近的着陆最低标准。

a.对于需要一个目视盘旋才能在拟定跑道着陆的仪表进近，批准的 IFR 着陆最低标准应该以在目视盘旋中航空器使用的最大速度所对应的速度类别来确定。

b.按照 IFR 运行的航空器在所有目视盘旋进近中要求避开云。如果在实施目视盘旋进近中失去机场目视参考，除非 ATC 指定了其它复飞程序，必须按照相应仪表进近特定的复飞程序执行复飞。

c.如果航空器的驾驶员已通过合格证持有人提供的训练和检查，按照下列 c (1)至 c (3)执行。

(1) 当仪表进近直接着陆不可能或不合适时，只有目视盘旋才能在仪表进近拟定的跑道着陆，合格证持有人应使用下列着陆最低标准的最高值：

(a)适用仪表进近程序规定的目视盘旋进近着陆最低标准，或者

(b)下表中规定的着陆最低标准：

飞机类别	MDH (HAA) (米)	能见度 (米)
A	120	1600
B	150	1600
C	180	2400
D	210	3600

(2)合格证持有人应使用下列驾驶员实施批准的目视盘旋进近：

(a)驾驶员执照上没有注明仅在 VMC 条件下实施目视盘旋进近的限制，以及

(b)圆满完成经批准的训练大纲（如有要求）和目视盘旋进近方面的熟练检查，该训练大纲必须包含目视盘旋进近。

(3)在满足训练和检查的情况下，批准合格证持有人使用下列飞机实施目视盘旋进近（如果不允许合格证持有人实施目视盘旋进近，填入 N/A）：

制造商/型号/系列
空客 A340-300
空客 A340-600
空客 A330-200/300
空客 A300-600
空客 A321/320/319
波音 B767-300
波音 B737-700/800
波音 B737-300

制造商/型号/系列
庞巴迪 CRJ-200
安博威 EMB-145LR

d.对于 121 部合格证持有人—未提供驾驶员飞行训练和检查。在满足下列 d(1)至 d(3)条件的情况下，不需要提供驾驶员训练和检查，121 部合格证持有人仍可实施目视盘旋进近。

(1)批准 121 部合格证持有人在下列条件下无需提供驾驶员训练和检查而实施目视盘旋进近：

(a)报告的云高至少 300 米（1,000 英尺），能见度至少 4800 米（3 英里），或者

(b)报告的天气至少等于公布的目视盘旋进近着陆最低标准，取(a)和(b)中较高值。

(2)当未提供驾驶员训练和检查时，121 部合格证持有人应使用最低下降高度（MDH）300 米（1,000 英尺）（HAA）或公布的目视盘旋进近着陆最低标准的 MDH，两者之间取较高值。

(3)批准 121 部合格证持有人在未提供驾驶员训练和检查下，使用下列飞机实施目视盘旋进近（如果不允许合格证持有人实施目视盘旋进近，填入 N/A）：

制造商/型号/系列
N/A

e.如果批准国外机场。下列仪表进近程序的特殊限制和规定适用于国外机场。

(1)批准使用等效于国内标准的国外进近灯光系统进行精密、类似精密（ILS、MLS 或 GLS 以外）和非精密仪表进近。在确定国外进近灯光系统与国内标准的等效性时，对顺序闪光灯不作要求。

(2)对未规定 MDA(H)或 DA(H)的国外机场直接着陆所使用的最低标准，其最低可批准的 MDA(H)或 DA(H)按下列方法确定：

(a)当规定了超障限制（OCL）时，批准的 MDA(H)或 DA(H)是 OCL 和接地区标高（TDZE）的和。如果对于特定的跑道没有提供 TDZE 的值，可使用跑道入口标高。如果没有提供跑道入口标高，可使用机场标高。对于 ILS、MLS 或 GLS 之外的进近，MDA(H)可以按 5 米（10 英尺）的增量向上取整。

(b)当规定了超障高度（OCA）/超障高（OCH）时，批准的 MDA(H)或 DA(H)等同于 OCA/OCH。对于 ILS、MLS 或 GLS 之外的进近，批准的 MDA(H)可以用 5 米（10 英尺）的增量取整的方法表示。

(c)在精密进近中使用的 HAT 或 HAA，不得低于本条运行规范 a 款中确定的值。

(3)当仅规定了 OCL 或 OCA/OCH 时，按照上述 b(2)分条所确定的经批准的 HAA/HAT 值所对应的能见度或跑道视程最低标准，按照 CCAR97 部，美国 TERPs 或欧洲 EU-OPS 规定的标准确定。

(4)当在国外实施仪表进近程序时，合格证持有人不得低于规定的 MDA(H)运行航空器，也不得低于 DA(H)继续进近，除非航空器已处于可以正常进近到预计着陆的跑道上的某一位置，且驾驶员至少能清楚地看到下述目视参考之一：

-
- (a)跑道、跑道标志或跑道灯。
 - (b)进近灯光系统。
 - (c)跑道入口、入口标志或入口灯。
 - (d)接地区、接地区标志或接地区灯。
 - (e)目视下滑道指示器（如，目视进近下滑道指示器 VASI 和精密进近航道指示器 PAPI）。
 - (f)跑道端标识灯。

C0055 仪表飞行规则低于基本起飞最低标准的起飞（含低能见度起飞），121 部飞机运行 – 所有机场

a.基本起飞最低标准在本运行规范 C0015 中批准。批准合格证持有人按照本条限制和规定使用低于基本起飞最低标准的标准。

b.当特定跑道的跑道视程(RVR)报告可用时，在该跑道上的所有起飞都应当使用这些 RVR 值。基于 RVR 的所有起飞运行都必须使用本运行规范指定的沿跑道方向的 RVR 报告值。

c.当起飞最低标准等于或低于适用的基本起飞最低标准时，批准合格证持有人使用低于基本起飞最低标准的下述标准：

(1)A、B、C、D 类飞机接地区 RVR 500 米（1600 英尺）（开始起飞滑跑）或驾驶员目测估算跑道方向能见度值（RVV）400 米（1/4 英里）。下列所有目视辅助设备之一可用：

(a)可用的跑道中心线标志（RCLM）；

(b) 工作正常的跑道中心线灯（RCLL）；

(c) 高强度跑道灯（HIRL）；

(d)当上述目视辅助设备都不可用时，只要其它跑道标志或跑道灯光为驾驶员提供充足的目视参考，可继续识别起飞道面并在起飞滑跑中保持方向控制，则仍可使用能见度或 RVV 400 米（1/4 英里）；

(e)RVR 报告系统；

(i)接地区 RVR 报告为控制 RVR，可由驾驶员目测估算替代。；

(ii)如果接地区 RVR 报告不可用时，中部 RVR 报告可替代接地区 RVR 报告。

(2)A、B、C、D 类飞机接地区 RVR 400 米（1400 英尺）（开始起飞滑跑）或驾驶员目测估算跑道方向能见度 400 米(1/4 英里)。下列所有目视辅助设备可用：

(a) 可用的跑道中心线标志（RCLM）；

(b) 可用的跑道边灯（HIRL），对于夜间运行，还需要有跑道末端灯；

(c) RVR 报告系统

(i)接地区 RVR 报告为控制 RVR，可由驾驶员目测估算替代。

(ii)如果接地区 RVR 报告不可用时，中部 RVR 报告可替代接地区 RVR 报告。

(3) 机场低能见度运行程序（LVP）实施中时，A 类飞机接地区 RVR 200 米（开始起飞滑跑）；B、C 类飞机接地区 RVR200 米(开始起飞滑跑)、中间段 RVR200 米；D 类飞机接地区 RVR250 米（开始起飞滑跑）、中间点 RVR250 米。下列所有目视辅助设备可用：

(a) 工作正常的跑道中心线灯（RCLL），RVR125 米（400 英尺）以下运行时，RCLL 间距 15 米或以下；

(b) 可用的跑道边灯（HIRL），对于夜间运行，还需要有跑道末端灯；

(c) RVR 报告系统：

(i)本条所需的 RVR 报告均为控制 RVR。

(4) 机场低能见度运行程序（LVP）实施中时，A 类飞机接地区 RVR 150 米（开始起飞滑跑）；B、C 类飞机接地区 RVR 150 米(开始起飞滑跑)、中间段 RVR150 米；D 类飞机接地区 RVR200

- 米（开始起飞滑跑）、中间点 RVR200 米、停止端 RVR200 米。下列所有目视辅助设备可用：
- (a) 跑道中心线灯（RCLL）工作正常；RVR125 米（400 英尺）以下运行时，RCLL 间距 15 米或以下；
 - (b) 可用的跑道边灯（HIRL），对于夜间运行，还需要有跑道末端灯；
 - (c) RVR 报告系统；
 - (i) 本条所需的 RVR 报告均为控制 RVR。
 - d. 国外机场：
 - (1) 在跑道灯光系统等效于中国民航标准的国外机场，可使用本条 c 款的起飞最低标准；
 - (2) 在已确定该国跑道灯光系统不等效于中国国内标准的情况下，可使用 c (1)或(2)中的最低标准。
 - (3) 除非特殊批准，合格证持有人制定的起飞最低标准不得低于该国公布的最低标准。
 - e. 起飞引导系统。如果批准合格证持有人使用基于使用起飞引导系统（如，平视显示器 HUD）的起飞最低标准，应明确表 1 中所列飞机的起飞最低标准：
 - (1) 合格证持有人不得使用这些起飞最低标准实施其它起飞；
 - (2) 特殊规定和限制：
 - (a) 正常工作的高强度跑道灯（HIRL）；
 - (b) 正常工作跑道中心线灯（CL）；
 - (c) 可用的跑道中心线标志（RCLM）；
 - (d) 用于定位的航向道信号可用（如果适用于所用指引系统）；
 - (e) 起飞跑道上的侧风分量小于飞机飞行手册上的侧风限制或不大于 15 节时，取较小值。
 - (f) RVR 报告系统：
 - (i) 在所用跑道上仅安装两个 RVR 报告系统的情况下，要求有接地区 RVR 和跑道末端 RVR，且它们均为控制 RVR；
 - (ii) 在所用跑道上安装三个 RVR 报告系统的情况下：
 - (A) 控制 RVR 要求按照本节 c 条款要求执行；
 - (B) 只要剩余的两个 RVR 传感器报告的值等于或高于本款适用最低值，且 RVR 不低于 150 米时，则任何发射机的故障不会影响运行。
 - (g) 使用这些最低标准的所有运行应在提供直接连接滑行路线的跑道上实施，且滑行路线上装有满足国内或国际民航组织要求的滑行道中心线灯或者批准用于这些运行的其它滑行道引导系统。
 - f. 批准合格证持有人使用表 1 中所列的安装在飞机上的起飞引导系统的起飞最低标准（可批准的使用起飞引导系统的最小 RVR 是 RVR 75 米（300 英尺））。

表 1 – 批准的可用于起飞引导的系统、飞机和 RVR

如果未批准 e 款，在表 1 中各栏填入不适用。

可用于起飞引导的系统	飞机 制造商/型号/系列	批准的最小 RVR

可用于起飞引导的系统	飞机 制造商/型号/系列	批准的最小 RVR

g. 机长和副驾驶必须完成了合格证持有人经批准的、与本条批准的运行有关的训练大纲。

C0060 授权的所需导航性能（RNP AR）仪表进近

- a. 批准合格证持有人实施授权的所需导航性能仪表进近程序（RNP AR）运行，并且在实施所有此类运行时遵从这些运行条款的规定。
- b. 授权的航空器和设备。当按照被批准的飞机飞行手册和此运行规范实施运行时，批准合格证持有人使用下列飞机和 RNP RNAV 系统实施 RNP AR 仪表进近程序：

表 1—符合 RNP AR 程序的航空器和导航系统

导航系统 制造商/型号/软件 版本	限制	最低 RNP	额外的航空器能力

- c. 飞行机组资格要求。飞行机组必须成功地完成合格证持有人经批准的 RNP AR 仪表进近程序的训练大纲，才能实施本节所授权的运行。
- d. 签派员/飞行跟踪人员的资格要求。签派员/飞行跟踪人员必须成功地完成合格证持有人经批准的 RNP AR 仪表进近程序的训练大纲，才能签派/放行本节所授权的运行。
- e. 授权的 RNP AR 程序。授权合格证持有人在下表中所列国内和国外机场实施 RNP AR 仪表进近程序。

表 2—授权的国内机场的 RNP AR 仪表进近程序

	运行进近程序/标示 Operations Approach Name/Identifier	特殊限制 Special Limitations
1		

表 3—授权的国外机场的 RNP AR 仪表进近程序

	运行进近程序/标示 Operations Approach Name/Identifier	特殊限制 Special Limitations
1		

C0065 使用平视显示器实施特殊批准 I、II 类运行

授权合格证持有人按照 AC91-03 咨询通告的要求，使用平视显示器实施特殊批准 I、II 类运行。

包括：

1、特殊 I 类运行：适用在具备满足一定条件的 I 类精密进近跑道上实施 RVR 不低于 450 米（1400 英尺），DH 不低于 45 米（150 英尺）的 I 类运行，使用平视显示器（HUD）至 DH 的运行。

2、特殊 II 类运行：适用于在不符合国际民航组织（ICAO）标准 II 类 ILS 设施和灯光条件的跑道上，实施 RVR 不低于 350 米（1200 英尺），DH 不低于 30 米（100 英尺）的特殊 II 类运行，使用平视显示器（HUD）至接地。

以上运行须分别进行补充审定，并单独予以批准。所批准的机型按对应运行分别填入表 1-3。经批准后，合格证持有人可在国内公布有对应标准的机场执行相应的运行最低标准。

表 1 – 经批准的装备 HUD 设备用于特殊 I 类运行的航空器

制造商/型号/系列	HUD 设备型号	HUD 制造商
B737-300	B-3000	B 公司
A320/321	A-2000	A 公司

表 2 – 经批准的装备 HUD 设备用于特殊 II 类运行的航空器

制造商/型号/系列	HUD 设备型号	HUD 制造商
A320/321	A-2000	A 公司

D 部：航空器维修

D0001 机构和人员

a. 合格证持有人在维修副总经理 XXX 之下，设立了如下管理机构，以落实其对航空器的适航性责任：

机务工程部

b. 合格证持有人在总工程师 XXX 之下，设立了如下管理机构，负责飞机的维修工程技术管理：

机务工程部工程技术组

c. 合格证持有人的维修管理机构在各基地的分布如下：

基地	工程管理职能				航线维修单位
	工程技术	维修控制	质量管理	培训管理	
XX	机务工程部 ▲XX 航工程技术公司工程技术部	机务工程部 ▲XX 航工程技术公司维修管理部、生产保障部	机务工程部 ▲XX 航工程技术公司质量管理部	机务工程部 ▲XX 航工程技术公司培训管理部	☆XX 航空股份有限公司

备注：带“☆”为协议维修单位，应当按照 D0021 段获得批准。

未做任何标识的为实施维修工程管理工作外委的委托方的具体责任部门。

带“▲”为承接外委维修工程管理工作的受委托方的具体责任部门。

合格证持有人委托的工程管理项目应当符合局方相关法规及其指导性文件中的规定，并列明在与受委托方正式签署的工程管理外委协议中。

D0003 航空器清单

批准合格证持有人使用下表列出的航空器：

登记号	制造商/型号/系列	出厂序号	特殊运行种类	备注

上述航空器清单自主任维修监察员签署的批准生效日期起，有效期限截至：_____年____月____日

D0005 维修工程管理手册

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、对列入其运行规范的航空器的维修进行管理的手册，合格证持有人必须在实际工作中执行：

文件编号	文件名称	版本/版本日期

b. 上述文件及其任何修订版次必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 除本段 d 的情况外，上述文件中引用的具体工作程序在局方批准手册后自动获得认可，并且合格证持有人可以按照规定的程序进行修订。合格证持有人在实际工作中也必须执行这些工作程序。

d. 对于需要局方批准的特殊工作程序，如不包括在上述文件中，必须由局方单独批准后才能生效。

e. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其引用的工作程序进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述批准或者认可的自动失效。

f. 上述文件及其引用工作程序的批准或者认可的失效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的额外限制。

D0007 培训大纲

a. 下表列出的是合格证持有人获得批准的、对其维修系统的人员进行培训和培训管理的大纲，是合格证持有人在培训中必须执行的最低标准：

文件编号	文件名称	版本/版本日期

b. 上述文件及其任何修订版次必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 上述文件中引用的具体工作程序和标准在局方批准手册后自动获得认可，并且合格证持有人可以按照规定的程序进行修订。合格证持有人在实际工作中也必须执行这些工作程序和标准。

d. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其引用的工作程序和标准进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述批准或者认可的自动失效。

e. 上述文件及其引用工作程序和标准的批准或者认可的实效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的额外限制。

D0009 航空器维修方案

a. 下表列出的文件是合格证持有人获得批准的、对其运行的航空器进行维修的具体方案，合格证持有人必须按照每架航空器适用的文件准备和计划维修任务：

制造商/型号/系列	文件标题和编号	版本/版本日期

b. 上述文件必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 上述文件中规定维修任务的执行程序 and 标准应当具体说明。

d. 对于上述文件中没有具体时间间隔的子部件或者子项目，应当按照有关的部件或者项目规定的同样时限来执行维修任务。

e. 合格证持有人必须持续监控上述文件的有效性，并及时对不能保证航空器适航状况的问题进行修订，实施运行的航空器还必须按照本运行规范 D0013 条批准的可靠性方案来持续监控上述文件的有效性。

f. 当合格证持有人认为有必要执行上述文件规定之外的重复维修任务时，合格证持有人必须及时将其纳入相应的上述文件中。

g. 在合理的不可预见情况下导致无法按照计划实施上述文件规定的维修任务时，其偏离应当在局方规定的范围，并向局方报告。

h. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件及其执行程序 and 标准进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。

i. 上述文件批准的失效，将直接造成合格证持有人运行规范的失效或者对其采取必要的运行限制。

j. 对于下表列出航空器，合格证持有人使用协议方的维修方案，应当按照 D0017 段获得批准：

航空器登记号	制造商/型号/系列

D0013 可靠性方案

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、对其航空器维修方案的有效性进行持续监控的具体方案：

文件名称和编号	适用航空器 制造商/型号/系列	版本/版本日期

b. 上述文件及其修订必须在封面和有效页清单由局方盖章并签批后才能生效。

c. 如果合格证持有人不能按照上述文件对航空器维修方案的有效性进行持续监控，局方将重新评估其有关维修方案的有效性，并根据保证飞行安全的需要提出必要的额外限制或者要求。

d. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。

e. 上述文件批准的失效，将造成局方重新评估其有关维修方案的有效性，并根据保证飞行安全的需要提出必要的额外限制或者要求。

D0015 最低设备清单

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许在不工作的情况下运行航空器的设备或者项目清单：

文件名称和编号	适用航空器型号/范围	版本/版本日期

- b. 上述文件及其修订必须在封面和修订控制页由局方盖章并签批后才能生效。
- c. 合格证持有人只在上述文件中规定的条件和限制的情况下，才允许其使用上述文件放行航空器。
- d. 按照上述文件放行航空器后，如果合格证持有人不能按照局方的有关规定对设备或者项目不工作情况的纠正进行有效控制，则不得继续运行带有不工作设备或者项目的航空器。
- e. 局方有权按照规章的要求，持续对上述文件进行评估，并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施，否则将造成上述文件批准的自动失效。
- f. 如果被明显滥用，局方有权决定上述文件批准的失效。
- g. 上述文件批准的失效，将造成合格证持有人不得运行带有不工作设备或者项目的航空器。
- h. 合格证持有人不得使用上述文件放行没有列入适用范围的航空器。

D0017 协议使用维修方案

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许其按照协议对其运营的航空器进行维修所使用的协议方的维修方案，合格证持有人必须按照每架航空器适用的协议方的维修方案准备和计划维修任务：

协议方	协议/签订日期	协议范围	维修方案名称/编号/版本（版本日期）

b. 合格证持有人应当确保其航空器独有的每一部件、系统和结构在协议方的维修方案中被考虑。

c. 对于协议方建立了可靠性方案的航空器，合格证持有人上表中列出的适用航空器应当包括在协议方的机队中，并加入协议方的可靠性管理体系。

d. 协议方维修方案的执行规则，合格证持有人应当同样遵守。

e. 协议方应当向合格证持有人提供一份与其维修方案有关的现行手册和文件的复件，并且合格证持有人应当符合这些手册和文件。

f. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对满足上述要求的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

g. 如下述任一情况出现，对合格证持有人协议使用维修方案的批准将被取消：

（1）协议被取消或者改变；

（2）协议方因任何原因停止提供协议服务；

（3）协议方的合格证被修改、暂停、吊销或者终止；

（4）协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

h. 协议使用维修方案批准的取消将直接造成合格证持有人涉及航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

D0019 协议加入可靠性管理体系

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许其加入的协议方的可靠性管理体系：

协议方	协议 / 签订日期	协议范围	可靠性方案名称/编号/版本（版本日期）

b. 除协议使用维修方案的情况外，加入的可靠性管理体系应当在合格证持有人的可靠性方案中说明。

c. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对满足上述要求的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

d. 如下述任一情况出现，对合格证持有人协议加入可靠性管理体系的批准将被取消：

- (1) 协议被取消或者改变；
- (2) 协议方因任何原因停止提供协议服务；
- (3) 协议方的合格证被修改、暂停、吊销或者终止；
- (4) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

e. 协议加入可靠性管理体系批准的取消，将造成局方重新评估其有关维修方案的有效性，并根据保证飞行安全的需要提出必要的额外限制或者要求。

D0021 协议维修单位

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、作为合格证持有人维修系统一部分的协议维修单位：

单位名称	单位地址	维修许可证号	协议/签署日期

b. 合格证持有人应当确保上表中列出单位实施的具体维修，是按照合格证持有人的维修方案没有偏差地实施的

c. 合格证持有人应当向协议方提供一份协议中要求的现行手册和文件的复件，并且协议方应当符合这些手册和文件。

d. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对协议方的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

e. 如下述任一情况出现，对合格证持有人使用协议维修单位的批准将被取消：

(1) 协议被取消或者改变；

(2) 协议方因任何原因停止提供协议服务；

(3) 协议方的维修许可证被修改、暂停、吊销或者终止；

(4) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

f. 协议维修单位批准的取消将直接造成合格证持有人涉及航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

D0023 航材共享协议

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、允许按照协议向合格证持有人提供航材的参加方：

参加方	共享范围/地点	协议/签署日期

b. 合格证持有人应当在协议中明确参加方提供的航材符合适用的中国民用航空规章要求和合格证持有人的手册。

c. 合格证持有人应当建立协议管理的规范和有关执行程序，包括对协议方的定期评估要求，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

d. 如下述任一情况出现，对合格证持有人航材共享协议的批准将被取消：

- (1) 协议被取消或者改变；
- (2) 参加方的合格证被修改、暂停、吊销或者终止；
- (3) 协议管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

D0027 特殊运行航空器的维修

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准的、对 D0003 段标明实施除延伸航程运行 (ETOPS) 外其他类型特殊运行的航空器进行维修所使用的程序/标准:

航空器 制造商/型号/系列	发动机型号	特殊运行类型	文件名称 (公 司工作程序)	编号/版本 (版 本日期)

b. 除延伸航程运行 (ETOPS) 外, 其他类型的特殊运行包括但不限于高原机场运行、极地运行、RVSM、RNP 等。

c. 局方有权按照规章的要求, 持续对上述文件的执行情况进行评估, 并对任何不符合的问题提出改正要求。合格证持有人必须对局方提出的问题及时采取适当的改正措施, 否则将造成上述文件批准的自动失效。

d. 上述文件批准的失效, 将直接造成合格证持有人特殊运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

D0029 湿租航空器的维修

a. 下表中列出的是合格证持有人获得批准湿租租进航空器的维修批准：

登记号	航空器 制造商/型号/系列	出租方	租赁日期	维修控制方

b. 对于上表列出的由合格证持有人实施维修的湿租航空器，合格证持有人必须按照出租方适用的维修方案准备和计划航空器维修任务。出租方应当向合格证持有人提供一份与出租方维修方案有关的现行手册和文件的复件，并且合格证持有人应当符合这些手册和文件。

c. 下表中列出的是合格证持有人获得批准湿租租出航空器的维修批准：

登记号	航空器 制造商/型号/系列	承租方	租赁日期	维修控制方

d. 对于上表列出的由承租方实施维修的湿租航空器，合格证持有人必须保证承租方按照合格证持有人的维修方案准备和计划维修任务。合格证持有人应当向承租方提供一份与合格证持有人维修方案有关的现行手册和文件的复件，并且承租方应当符合这些手册和文件。

e. 对于本段 d 的情况，合格证持有人应当建立对承租方的维修进行管理的规范和有关执行程序，并且应当包括在合格证持有人经批准的手册中。

f. 由承租人对湿租出租航空器实施维修的记录应当由承租方保存在湿租协议和合格证持有人手册中标明的地点。

g. 如下述任一情况出现，对本段 a、c 中涉及湿租航空器的维修批准将被取消：

(1) 湿租协议有关部分被取消或者改变；

(2) 承租方没有或者不能按照出租方的维修方案要求准备和计划维修任务；

(3) 维修方的维修许可证被修改、暂停、吊销或者终止；

(4) 合格证持有人湿租出租航空器时，对承租方维修进行管理的规范和有关执行程序不能被合格证持有人有效执行。

h. 湿租航空器维修批准的取消将直接造成湿租航空器运行批准的失效或者对其采取必要的运行限制。

不常用部分

A0023 国内定期 121 部承运人到特定国外(地区)机场的国内运行

a. 批准国际定期载客运行的合格证持有人在本运行规范 C0039 列出的国内机场和下表列出的国外（地区）机场之间，在遵守本条运行规范的限制和规定条件下，实施国内运行适用条款的国内定期载客运行。

国外（地区）机场
国际民航组织机场代码

b. 限制和规定。

(1) 本国内定期载客运行的批准仅适用于下列的运行：

(a) 从中国境内的机场始发（该机场应当列于合格证持有人运行规范 C0039 中）；

(b) 降落机场位于中国境外且距离境内飞行时间不得超过 2 小时；

(c) 再从上表所列的国外（地区）机场运行到合格证持有人运行规范 C0039 列出的国内机场。

(2) 合格证持有人应当遵守运行规范 B0039 规定的任何航路运行相应区域的限制和规定。

(3) 除本条表中列出的机场外，不批准合格证持有人，合格证持有人也不应以运行规范 C0039 列出的机场作为起飞机场，按照国内运行的适用部分签派任何飞机至境外机场。

(4) 如果不能满足所有批准的国内运行条件和限制，合格证持有人按照本条表内所列机场进行的国内运行即被禁止，如仍运行到该机场时，应当按照 121 部国际定期的适用条款实施。

(5) 所有本运行规范批准机场之间的运行应当满足规章适用条款对国内运行的要求。

(6) 本运行规范仅颁发给 121 部第 121.3 条规定的已获得国际定期载客运行批准的承运人。

(7) 合格证持有人必须满足 121 部第 121.11 条要求。

A0025 不配备部分应急设备的 121 部运行

- a. 批准合格证持有人取得 CCAR-121 部第 121.339 条部分豁免情况下，按照本条运行规范的限制和规定实施延伸跨水运行。
- b. 合格证持有人不得按照本运行规范实施任何其他延伸跨水运行。
- c. 批准合格证持有人按照运行规范 A0009 所列豁免批准，根据适用情况，在航路上实施延伸跨水运行而无需符合 CCAR-121 部第 121.339 条（a）（2），（3）的要求。

（1）延下表中特定的航路飞行；

（2）使用下表中所列的飞机；

批准的飞机和航路

批准的飞机 制造商/型号	为本条而特别偏离批准的 航路或航路区域

- d. 除非满足下列附加条件和限制，合格证持有人不得在本条批准下进行任何运行：

（1）允许运行的区域为与中国领土毗连的水域；

（2）飞行中巡航高度层在 FL250 或以上；

（3）机组训练大纲、应急改航和水上迫降程序相当于或好于本条运行规范批准生效时的情况。

A0027 非管制空域特殊航路 IFR 运行

只要合格证持有人满足下列规定的条件，批准合格证持有人实施非管制空域航路 IFR 运行：

- a. 所有这些 IFR 运行都处于本运行规范第 B0039 条特殊批准的 IFR 运行的非管制空域内。
- b. 所有这些运行是按照本运行规范 B0007 条的限制和规定实施的。
- c. 在非管制空域内实施所需的 IFR 安全运行必要的设备和服务应当处于正常和可用状态。
- d. 除本运行规范第 B0041 条规定外，所有在非管制空域内按照 CCAR-121 部航路运行应当按照 IFR 进行。

A0029 合并运行

a. 本条批准 _____ (具有控制权的公司名称) 和 _____ (不具有控制权的公司名称) 从 _____ (过渡期计划开始实施日期) 开始实施合并运行。

b. 在合并运行过渡期内，必须持续符合下列要求：

(1) 由 _____ (具有控制权的公司名称) 统一负责运行安全管理，承担安全运行责任。

(2) 下列人员和机构必须对合并运行过渡期内的运行管理和局方组织的补充运行合格审定负责：

运行负责人： _____

维修负责人： _____

总飞行师： _____

总工程师： _____

负责与局方联系的运行管理机构： _____

(3) 运行的合并工作应当按照局方批准的过渡期计划和 A0031 条运行规范的要求进行。

c 本条运行规范在合并运行过渡期结束之日失效。

A0031 合并运行过渡期

a. 合并运行的过渡期从_____（批准过渡期计划开始实施日期）开始，至参加合并运行的航空承运人使用统一的运行规范，即合并为一个航空承运人时结束。在过渡期内，（具有运行控制权的公司的名称）应当按照过渡期计划和本条运行规范的规定，将各航空承运人按各自运行规范实施的运行逐步过渡到只按_____（具有运行控制权的公司名称）的运行规范实施运行。

b. 在过渡期内，运行的过渡按照机型逐步进行。过渡期开始时，各航空承运人仍按各自原有运行规范的批准实施运行。当按过渡期计划和本条规定完成一个机型的过渡后，局方将修改_____（具有运行控制权的公司名称）运行规范的相应条款，该机型所有飞机的运行只按_____（具有运行控制权的公司名称）的运行规范运行。所有机型完成过渡后，所有运行即统一按_____（具有运行控制权的公司名称）的运行规范实施，（不具有运行控制权的公司名称）原有的运行规范失效，过渡期结束。

c. 合并运行过渡期内各机型过渡几项重点工作的计划表

(1) 需要过渡的各型飞机的过渡起始和完成日期:

制造商	型号	系列	计划的过渡起始和完成日期	实际的过渡起始和完成日期
			/	/
			/	/
			/	/

(2) 计划和实际的统一或修改各型飞机技术资料的日期:

制造商	型号	系列	计划的手册完成日期	实际的手册完成日期

注：技术资料包括飞机飞行手册、飞机使用手册、检查单、训练大纲和 MEL/CDL 等所有与机型相关的资料。这些资料必须具有中文版。

(3) 各型飞机运行人员按照新的手册和训练大纲完成训练的计划和实际完成日期:

制造商	型号	系列	计划的训练完成日期	实际的训练完成日期

(4) 在满足前述(2)、(3)项中所列的各项要求，各类手册、资料完成修订，所有参加该机型运行的工作人员完成相应的训练，并且满足局方其他补充审定要求后，针对各型飞机局方更新运行规范条款的日期和生效日期。：

制造商	型号	系列	更新运行规范的日期	生效日期

d. 本条运行规范在合并运行过渡期结束之日失效。

A0049 着陆和等待运行 (LAHSO)

批准合格证持有人在空中交通管制部门确定的机场和特殊跑道布局实施着陆和等待运行 (LAHSO)。

a. 着陆距离的计算。

(1) 着陆距离应当为局方批准的航空器飞行手册 (AFM) 的距离加上着陆时构型、环境和实际重量所需距离的 1000 英尺。

(2) 飞机飞行手册距离根据相应的中国民用航空规章 CCAR-23 部第 23.75 条、CCAR-25 部第 25.125 条、CCAR-121 部第 121.195 条确定。

b. 限制和规定。

(1) 在湿跑道上禁止 LAHSO 运行。

(2) 不批准在没有目视或电子垂直指引的跑道上实施 LAHSO 运行。

(a) LAHSO 最低天气标准要求当时主要天气条件为：

(i) 云底高不低于 1500 英尺；

(ii) 能见度不小于 5 英里。

(b) 当跑道安装了精密进近坡度指示器 (PAPI) 或目视进近坡度指示器 (VASI) 并且工作正常，LAHSO 最低天气标准的云底高可降低到 1000 英尺，能见度可降低到 3 英里。

(c) 如所在地的机场公布了着陆复飞程序，应当按照当地公布的云底高和能见度执行。

(3) 如果在允许进行 LAHSO 运行前 20 分钟内有报告的风切变，则不批准实施 LAHSO 运行。

(4) 在等待的跑道上不应当有顺风 (或小于 3 海里)。

(5) 夜间 LAHSO 运行只有在经批准的 LAHSO 灯光配置的跑道上进行。

c. 特殊程序。

LAHSO 运行程序应在公司运行手册中载明并经局方批准。

A0051 航空器湿租协议

批准合格证持有人按下表中指明的湿租协议实施飞机运行。按此湿租协议进行的所有运行都必须按照本运行规范中的批准、限制、条款以及相应湿租协议中的规定与条件进行。在任何时候，飞机的运行控制和适航性责任应当在租赁协议中得到明确。合格证持有人不应在本条运行规范下实施按任何其他的湿租协议的任何运行。

湿租双方名称		飞机	本批准有效期
出租人	承租人	制造商/型号/系列	

A0053 航空器互换协议

批准合格证持有人使用互换协议规定并列入在下表中的航空器实施运行。所有交换协议的运行都应当遵守本运行规范的批准、限制和规定以及互换协议的相应条件。对于本条运行规范，主要运营人是指互换协议不生效情况下正常运行航空器的合格证持有人。当主要运营人的飞行机组运行航空器时，主要运营人应当对航空器负责并保持该航空器的运行控制。当协议互换运营人的飞行机组运行航空器时，协议互换运营人应当对航空器负责并保持该航空器的运行控制。除非发生必须的飞行中改航情况，调换飞行机组和运行控制责任只有在下表规定的互换点进行。互换协议中使用的航空器注册号应当在主要运营人和互换协议运营人运行规范D0003条中明确规定。互换协议还应该规定用于互换协议运行的维修大纲、最低设备清单和其他相关程序。合格证持有人不应按照任何其他的互换协议实施运行。

互换协议人名称		航空器	互换地点
主要运营人	互换协议运营人	制造商/型号/系列	

A0101 统一运行过渡期

a. 批准合格证持有人按照以下要求实施统一运行：

(1) 批准合格证持有人使用参加其统一运行的其他合格证持有人的飞机、飞行机组、客舱机组、签派员、机务维修机构等生产要素，但每次运行中使用其他合格证持有人的生产要素不得超过两个。如果飞机、飞行机组和客舱机组全部来自其他同一个合格证持有人，则视为两个要素。

(2) 合格证持有人对实施统一运行飞机的适航性责任不得转移。

(3) 一套飞行机组的成员必须来自于同一合格证持有人，一套客舱机组的成员必须来自于同一合格证持有人。

(4) 批准合格证持有人与参加其统一运行的合格证持有人根据协议约定使用所属的相同机型的飞机实施运行。

(5) 除大面积航班延误情况外，在同一个日历日内一架飞机仅允许由一个合格证持有人使用。

(6) 统一运行中，合格证持有人的运行控制责任不得转移，但合格证持有人与参加其统一运行的其他合格证持有人可以根据协议的约定，使用对方的签派员代表合格证持有人实施运行控制工作。

b. 批准合格证持有人按照以下表格使用参加其统一运行的其他合格证持有人的生产要素：

生产要素 参加 统一运行 的合格证持有人	飞机	飞机机组	客舱机组	签派员	机务 维修机构

批准合格证持有人使用以下表格中所列的机型根据协议约定与参加其统一运行的合格证持有人实施统一运行：

参加统一运行 的合格证 持有人 合格证 持有人				

d. 批准以下合格证持有人的飞机按照本条 c 款中限制的机型实施统一运行：

参加统一运行的合格证持有人	参加统一运行的飞机

e. 统一运行过渡期自本条款批准之日开始。在过渡期内，合格证持有人与参加其统一运行的合格证持有人应按照本条运行规范的批准以及与局方商定的过渡期计划实施运行。

f. 本条运行规范在过渡期结束之日失效。

A0103 统一运行

a. 批准合格证持有人按照以下要求实施统一运行：

(1) 批准合格证持有人使用参加其统一运行的其他合格证持有人的飞机、飞行机组、客舱机组、签派员、机务维修机构等生产要素，但每次运行中使用其他合格证持有人的生产要素不得超过两个。如果飞机、飞行机组和客舱机组全部来自其他同一个合格证持有人，则视为两个要素。

(2) 合格证持有人对实施统一运行飞机的适航性责任不得转移。

(3) 一套飞行机组的成员必须来自于同一合格证持有人，一套客舱机组的成员必须来自于同一合格证持有人。

(4) 批准合格证持有人与参加其统一运行的合格证持有人根据协议约定使用所属的相同机型的飞机实施运行。

(5) 除大面积航班延误情况外，在同一个日历日内一架飞机仅允许由一个合格证持有人使用。

(6) 统一运行中，合格证持有人的运行控制责任不得转移，但合格证持有人与参加其统一运行的其他合格证持有人可以根据协议的约定，使用对方的签派员代表合格证持有人实施运行控制工作。

b. 批准合格证持有人按照以下表格使用参加其统一运行的其他合格证持有人的生产要素：

生产要素 参加 统一运行 的合格证持有人	飞机	飞机机组	客舱机组	签派员	机务 维修机构

c. 批准合格证持有人使用以下表格中所列的机型根据协议约定与参加其统一运行的合格证持有人实施统一运行：

参加统一运行 的合格证 持有人 合格证 持有人				

d. 批准以下合格证持有人的飞机按照本条 c 款中限制的机型实施统一运行：

参加统一运行的合格证持有人	参加统一运行的飞机

B0017 在太平洋中、东部复合空域的运行

批准合格证持有人按本条规定要求在太平洋中、东部空域（CEP）（在美国夏威夷和美国 48 个相连州之间）实施运行。合格证持有人不得超出本条运行规范的批准在该区域内实施其他运行。

a.对于所有不要求 RNP-10 和/或 RVSM 的太平洋中、东部空域的飞行，必须满足以下情况之一：

(1)实施运行必须遵守 B0015 条 b 款的规定和限制，或

(2)实施运行必须使用飞行领航员以及 B0037a(1)或 B0037a(2)中指定的必需的导航设备。

b.如果合格证持有人持有运行规范 B0015—使用多套远程导航系统的 II 级导航(LRNS)，得到 RNP-10(或更高)运行许可，并且能遵照运行规范 B0015 条 b、c 和 d 中的限制和规定，则批准合格证持有人在要求 RNP-10 许可的太平洋中、东部空域实施运行，。

c.如果合格证持有人持有运行规范 B0035—在缩小垂直最少间隔(RVSM)空域的运行，并且合格证持有人遵照运行规范 B0035 条 a、b、c、d 和 e 中的限制和规定，则批准合格证持有人在要求缩小垂直最少间隔许可的太平洋中、东部空域实施运行。

d.局方可以批准合格证持有人偏离上述条款 b 和 c 中的 RNP-10 和/或缩小垂直最少间隔要求，如果偏离相关于 RNP-10，需满足运行规范 B0015 条 b 款和 d 款要求；如果偏离相关于缩小垂直间隔，需满足运行规范 B0035 条 e 款要求。

B0021 在北大西洋高层空域的运行

批准合格证持有人按照本条规定在北大西洋最低导航性能规范(NAT/MNPS)空域实施运行。合格证持有人不得超出本运行规范的批准在该区域内实施其他运行。

a. NAT/MNPS 空域是位于雷克雅未克(REYKJAVIK)、香威克(SHANWICK, 除 SOTA 和 BOTA 外)、甘德(GANDER)、圣玛利亚(SANTA MARIA OCEANIC)、博多(BODO OCEANIC)和纽约(NEW YORK OCEANIC EAST 北纬 27° 以北)部分的管制区, 具体可参考 ICAO 区域空中导航计划和北大西洋增补程序(Doc.7030)-NAT/RAC (网址 www.icao.int/EURNAT/)。

b. 合格证持有人不得实施任何在 NAT/MNPS 空域中的运行, 除非合格证持有人成功演示证明在 NAT/MNPS 运行中使用的任何一架飞机上安装的导航设备和使用这个设备的程序持续满足以下 NAT/MNPS 要求:

(1) 水平航迹误差的标准偏差(单项指数)小于 6.3 海里(11.67 公里);

(2) 飞机在 NAT/MNPS 空域中的总飞行时间内, 与指定航迹中心线偏差大于或等于 30 海里(55.56 公里)的时间比例小于 5.3×10^{-4} (在 1,887 飞行小时中少于 1 小时);

(3) 飞机在 NAT/MNPS 空域中的总飞行时间内, 偏航在 50 海里(92.6 公里)至 70 海里(129.64 公里)之间的时间比例小于 1.3×10^{-4} (在 7,693 飞行小时中少于 1 小时);

(4) 在每个驾驶员位置上必须有可用的适当显示, 允许持续监控远程导航系统的横向和纵向航迹信息。

c. 如果合格证持有人持有运行规范 B0035—在缩小垂直最少间隔(RVSM)空域的运行, 并且能遵照运行规范 B0035 条 a、b、c、d 和 e 款中的限制和规定, 则批准合格证持有人在要求缩小垂直最少间隔许可的 NAT/MNPS 空域实施运行。

d. 批准合格证持有人使用以下飞机和导航设备在所有 NAT/MNPS 空域中运行。

飞机类型 (制造商/型号/系列)	导航设备 (制造商/型号)	约束和限制

e. 批准合格证持有人在 NAT/MNPS 空域中使用以下飞机和导航设备, 在美国国际飞行信息手册中公布的特殊应急航路上运行。

飞机类型 (制造商/型号/系列)	导航设备 (制造商/型号)	约束和限制

B0033 使用单套远程通信系统进行延伸跨水运行

批准合格证持有人使用单套、工作的、许可的单套远程通讯系统(SLRCS)实施延伸跨水运行，但运行的区域限制在本运行规范 B0039 条中注明适用于本条的航路运行区域。

a.使用单套远程通讯系统进行延伸跨水运行。批准合格证持有人按照中国民用航空规章第 121.351 条，如适用，按照本运行规范的规定，使用单套远程通讯系统实施延伸跨水运行。

b.批准的航空器和设备。

航空器类型 (制造商/型号/系列)	远程通讯系统 (制造商/型号)

c.特殊限制和规定。

(1)使用的单套远程通讯系统应是一个使用高频、卫星传送、数据链或其它经批准的通讯系统。

(2)许可的运行区域指定在中国民航管制区域中：

(3)通讯系统应当完全可用或在在被用于任何通讯时达到合格证持有人经批准的最低设备清单要求的工作状态。

(4)批准函必须在运行所许可区域的延伸跨水空中管制部门备案。批准函中必须声明在批准的单套远程通讯系统失效的情况下所使用的程序。

(5)当在航空器正常的航路运行高度上运行时，任何航线或经批准的航路上存在双向甚高频无线电通讯盲区超过 30 分钟，合格证持有人不得放行飞行，任何机长也不得在该航路上运行。

(6)在沿着任何航线或其它经批准的航路进行飞行运行时，当飞机和空中交通管制机构之间的双向甚高频通讯出现运行控制失效时，机长应确保：

(a)使用单套远程通讯系统保持持续守听并且；

(b)当需要时，使用单套远程通讯系统与具备延伸跨水空域管制权的空中交通管制部门保持双向通讯。

(7)在进入延伸跨水空域前，每个机长应检查单套远程通讯系统的功能，确保其符合在此空域中的使用要求。

(8)下列情况下禁止进入延伸跨水空域飞行：

- 条件(7)要求的功能检查显示飞机的单套远程通讯系统不工作或；
- 不能与该空域的交通管制部门间维持直接、迅速且可靠的双向通讯。

d. CCAR121 部中的运行。在进入与签派部门无法保持双向甚高频通讯的航段前和离开该航段后，每架飞机的机长必须立即向签派部门报告飞机的位置。除了甚高频语音外，可接受的双向通讯系统有甚高频数据链、高频（HF）语音、高频数据链和卫星通讯。

e. 要求的飞行员训练。在实施本运行规范批准的任何运行前，飞行机组必须按照合格证持有人按经批准的训练大纲针对所使用的系统和程序训练合格。

B0041 121 部航路目视飞行规则、限制和规定

除运行规范 C0053 条和本条规定外，合格证持有人在 B0039 条中所列的区域内必须按照仪表飞行规则实施所有 121 部的飞行。

a. 批准合格证持有人使用活塞式航空器或涡轮螺旋桨动力飞机，按 121 部在目视飞行规则下实施规定的航路 I 级和 II 级导航运行。合格证持有人必须按照本条款的规定和限制实施目视飞行规则下的 I 级和 II 级导航运行。

(1) 在本运行规范未特别指明的情况下，本款批准的所有运行必须遵守 121 部中对国内、国际或补充运行的适用要求；

(2) 除非机长和副驾驶按照经批准的训练大纲针对批准的目视飞行规则下实施以航站为基准 I 级或 II 级导航训练合格，否则不得按照此批准实施运行；

(3) 所有航路巡航飞行必须在至少高于地表 900 米（3000 英尺）并低于 5400 米（18,000 英尺）平均海平面高度的飞行高度实施。除非空中交通管制另有要求，必须遵守 CCAR91 部第 91.159 条中有关目视飞行规则巡航高度的要求；

(4) 机长必须在批准的区域和飞行高度上实施飞行运行，该区域允许使用经批准的导航系统在目视飞行规则下以导航台站为基准进行 I 级或 II 级导航。在实施这些运行时，机长必须监控相关的空中交通管制频率，并按照目视飞行规则下以导航台站作为基准进行飞行；

(5) 除非在航路上获得仪表飞行规则许可，机长必须按照 5 公里飞行能见度或遵守 91 部第 91.155 条要求，两者中选择其中较高的；

(6) 除非天气报告、预报或两者的组合中指明的云底高度和能见度表明飞行能够按照以上子条款(3)、(4)、(5)所述实施，否则飞行不得被签派放行；

(7) 除非适当的导航设备被安装且工作，否则飞行不得被签派放行。

B0045 使用单套远程导航系统的 II 级导航

合格证持有人应根据适用情况，按照 121 部第 121.351 条，以及本运行规范条款的规定，使用单套远程导航系统(S-LRNS)实施 II 级导航运行。

a.批准合格证持有人使用下列航空器和单套远程导航系统实施 II 级单套远程导航系统运行：

表 1-单套远程导航系统飞机和设备

飞机型号	单套远程导航系统	
	制造商	型号
制造商/型号/系列		

b. 单套远程导航系统的运行区域包括除所有北大西洋（NAT）/最低导航性能规范（MNPS）空域以外的、由以下描述所定义的区域：

开始于 44°47'20" N./67°00'00" W.;

到 39°00'00" N./67°00'00" W.;

到 38°30'00" N./69°20'00" W.;

到 38°00'00" N./60°00'00" W.;

到 27°00'00" N./60°00'00" W.;

到 27°00'00" N./58°00'00" W.;

到 07°46'00" N./58°00'00" W.;

此后向西北方向沿南美相邻海岸线、中美洲东部海岸线、墨西哥东部海岸线和美国南部和东部海岸线到起始点。

c.合格证持有人使用单套远程导航系统实施的所有运行应当符合下列限制和规定：

(1) 除非本运行规范的其它条款特别批准，否则合格证持有人不得在太平洋中、东部复合空域、北太平洋空域、北大西洋最低导航性能规范空域（NAT/MNPS）或磁不可靠区域内实施 II 级导航运行。根据适用情况，单套远程导航系统必须按本运行规范 B0021(NAT/MNPS)、B040(磁不可靠区)的要求工作；

(2)如果航空器上仅装有单套远程通讯系统，必须满足运行规范 B0033 条—使用单套远程通讯系统进行延伸跨水运行的要求；

(3)合格证持有人实施所有单套远程导航系统 II 级导航时应使航空器的导航持续满足空中交通管制要求的精度。对于那些没有正式建立导航精度和导航性能标准的区域，必须使用远程导航系统持续导航，以保证在空中交通管制放行的飞行航路上任一点偏离航迹和沿航迹的误差不超过 25 海里(45 公里)；

(4)在进入需要使用远程导航系统的区域之前，应使用航路导航设施或空中交通管制雷达对航空器位置精确定位。在离开该区域后，也应对航空器位置精确定位，并按照运营人经批准的程序确定并记录远程导航系统误差；

(5)当所需的航路地面设施暂不工作时，可用远程导航系统的定位点来替代，但要求在该所飞航段上，经批准的导航系统必须满足空中交通管制对于导航精度的要求。

(6)在签派时，至少下列一种导航系统必须安装并工作：

(a)至少一套独立的惯性导航系统（INS）；

(b)至少一套适用于所飞航路的飞行管理系统/导航传感器组合（或等效系统）；

(c)至少一套经批准在大洋和偏远地区进行 II 级导航的独立的 GNSS 导航系统。

(7)飞行机组程序必须放置在合适的位置并在签派后失去单套远程导航系统时使用。

(8)在实施本运行规范批准的任何运行前，飞行机组必须按照合格证持有人经批准的训练大纲在所用系统和程序上取得资格。

d. 合格证持有人使用安装单套远程导航系统的飞机在指定运行区域实施经批准的 RNP-10 运行应符合以下限制和规定：

(1) 在签派时，本条运行规范 c（6）中所要求构型之一的导航系统设备必须安装、工作且在表 2 中被批准进行 RNP-10 运行。

(2) 合格证持有人必须确保飞机导航系统能够在空域中所计划的飞行时间内提供 RNP-10 导航性能，且在适用的情况下，不违反表 2 中所规定的 RNP-10 时间限制。

(3) 向空管申报的国际民航组织(ICAO)飞行计划必须表明飞机和运营人被批准 RNP-10 运行。

(4) 必须使用表 2 中的飞机和设备所实施的运行在表中所列的区域实施运行。

表 2-经 RNP-10 批准的单套远程导航系统飞机和设备

飞机 制造商/型号/系列	单套远程导航系统		RNP-10 时间限制	批准的运 行区域
	制造商	型号		

e. 如果空中交通服务提供者认为不会干扰其他运营人或给其他运营人造成负担时，局方可批准合格证持有人在规定 RNP 类型空域的某一次飞行偏离 d 款 RNP-10 要求。按该批准实施的运行必须遵守下列限制和规定：

(1)如果燃油计划是依据航路爬升到正常要求 RNP 的飞行高度层预计的，在飞行之前，必须提前向空中交通管制提供者提交适当的申请并协调；

(2)在向空中交通服务提供者提交的 ICAO 飞行计划相应信息字段中必须表明该飞机是没有经批准实施规定的 RNP-10 类型运行的；

(3)签派时，至少上述 c(6)款所列一种导航系统构型必须安装并工作。

B0049 加拿大最低导航性能空域运行

- a. 批准合格证持有人在加拿大航空信息出版物(AIP)中所定义的加拿大最低导航性能空域(MNPS)实施运行，并依照此管理规范的限制和规定。
- b. 本条批准不构成在北大西洋(NAT)MNPS(运行规范 B0021)运行批准的先决条件。
- c. 批准合格证持有人使用下列飞机和设备在加拿大特定的 MNPS 空域内运行：

制造商/型号/系列	设备	限制和规定
		需两套

- d. 进入磁不可靠区的加拿大 MNPS 运行需要对磁不可靠区(AMU)附加的验证飞行和批准，(运行规范 B0023)。
- e. 除非在适当受过训练的检飞行查员的监视下，飞行机组成员必须完成针对本条批准的相关设备、航路和程序的训练大纲训练和检查。
- f. 如果批准合格证持有人运行规范 B0021 条 (NAT/MNPS)，除磁不可靠区(如适用)外，合格证持有人可以不满足加拿大 MNPS 空域运行的其它要求。
- g. 合格证持有人必须具有加拿大 AIP 中指定的最低通信和导航设备。
- h. 进入 RVSM 空域内的加拿大 MNPS 运行需要附加的 RVSM 批准(运行规范 B0035 和 D0003)。
- i. 在运行规范 B0039 中必须包括加拿大 MNPS 适用的航路区域运行的批准。

C0025 用于 II、III 类以外自动着陆运行的飞行控制引导系统

批准合格证持有人在有相应设备的机场上实施自动进近和着陆运行(II 类和 III 类运行除外)。合格证持有人实施自动进近和着陆运行必须遵守本条规定。

a. 批准的飞机和飞行控制引导系统。批准合格证持有人使用下述飞机和自动飞行控制系统实施自动进近和着陆运行。

飞机型别 (制造商/型号/系列)	飞行控制引导系统	
	制造商	型号

b. 特殊限制。

(1) 合格证持有人必须根据相应的规章和所用自动飞行控制引导系统的适航审定基础实施所有本条批准的运行。

(2) 合格证持有人只有确认所用的飞行控制引导系统能在所用跑道安全实施自动进近和着陆，方可在该跑道上使用该系统实施自动着陆运行。

(3) 合格证持有人只有按经批准的训练大纲为机组提供了所用设备和特殊程序的训练，方可实施本条所批准的任何运行。

(4) 除在合格的检查员监视下完成自动进近和着陆外，合格证持有人实施自动进近和着陆使用的任何驾驶员必须按照经批准的训练大纲获得资格。

C0027 经审定用于 II、III 类以外着陆运行的人工飞行控制引导系统

批准合格证持有人在有相应设备的机场上使用批准用于着陆运行的人工飞行控制引导系统实施进近着陆 (II 类和 III 类运行除外)。合格证持有人实施进近着陆运行必须遵守本条规定。

a. 批准的飞机和人工飞行控制系统。批准合格证持有人使用下述经审定可用于着陆运行的飞机和人工飞行控制系统实施进近和着陆运行。

飞机型别 (制造商/型号/系列)	飞行控制引导系统	
	制造商	型号

b. 特殊限制。

(1) 合格证持有人必须根据相应 CCAR 和所用自动飞行控制引导系统的适航审定基础实施所有本条批准的运行。

(2) 合格证持有人只有确认所用的飞行控制引导系统能在所用跑道安全实施人工进近和着陆, 方可在该跑道上使用该系统实施着陆运行。

(3) 合格证持有人只有按经批准的训练大纲为机组提供了所用设备和特殊程序的训练, 方可实施本条所批准的任何运行。

(4) 合格证持有人使用这些系统实施人工进近和着陆所使用的任何驾驶员必须按照合格证持有人经批准的训练大纲取得该运行的资格, 但在合格的航空检查人员监视下完成自动进近和着陆可不作此要求。

c. 合格证持有人只有事先与 ATC 协调以确保关键区域得到保护, 方可在 I 类天气以下使用 ILS 设施实施这些运行。

C0035 特定机场的特殊批准、规定和限制

a. 批准合格证持有人在表 1 所列特定机场实施飞机运行，这些特定机场包括：

(1) 要求特殊飞机性能图和设备或必需的机场灯光系统的机场—照明灯（flare pots），相关方位角指示器（RBI），或者必需的特殊导航与通信设备等。

(2) 要求有宵禁注释的机场。

(3) 有未铺筑跑道或跑道建在冻湖和冻河上的机场。

(4) 对于国际或补充运行，按照 121 部第 121.641 条 (a)(2)或第 121.642 条(b)没有可用备降机场的目的地机场，这些机场按照 121 部第 121.659 条要求的备用燃油放行，可与特殊要求或限制一起列出来。

b. 未审定机场(备用)

表 1—机场和特殊规定

如果没有认可特殊批准，在表 1 各栏输入 N/A（不适用）。

机场位置/标识	飞机制造商/型号 (若不适用，输入 N/A)	特殊规定和限制以及特殊飞行机组成员训练

C0041 起飞后和初始爬升中自动驾驶仪接通—自动飞行引导系统运行

批准合格证持有人在起飞后和初始爬升中低于 121 部第 121.587 条(a)中的航路运行特定高度（150 米）接通自动驾驶仪，并且合格证持有人应按照本条规定实施所有此类运行。

a. 按照 121 部第 121.587 条(d)批准低于高度 150 米（500 英尺）的限制和规定：

- (1) 除非使用的 AFGS 完全工作，否则驾驶员不得接通自动驾驶仪。
- (2) 如果飞行标准委员会（FSB）报告设定了高于飞机飞行手册（AFM）的高度，则 FSB 确定的较高高度为起飞后自动驾驶仪接通的最低高度，或者
- (3) 如果没有可用的 FSB 报告，最低批准的高度应为 AFM 中规定的高度，或者
- (4) 如果 FSB 报告确定了低于 AFM 的高度，则应使用 AFM 中的高度值。

b. 批准的最低高度。起飞后和初始爬升中，批准合格证持有人按下表所列的要求接通自动驾驶仪至驾驶盘操纵方式或指令方式：

飞机 制造商/型号/系列	AFGS 制造商/型号	最低 AFGS 接通高度

c. 飞行机组训练。飞行机组必须圆满完成合格证持有人经批准的训练大纲中有关 AFGS 运行最低接通高度的课程。

C0051 非精密进近和 I 类精密进近着陆最低标准—目视能见进近

合格证持有人使用的非精密进近和 I 类精密进近着陆最低标准不得低于公布的仪表进近程序中的规定值。运行规范 C0009 非精密进近和 C0047I 类精密进近中给出的 IFR 着陆最低标准是批准在任何机场使用的最低标准。

a.目视能见进近。只有机长圆满完成经批准的目视能见进近训练大纲，合格证持有人方可实施目视能见进近。此外，除非该进近是在具有经批准的仪表进近程序的机场实施且满足下列条件，否则合格证持有人不得实施目视能见进近：

(1)在仪表飞行规则下并获 ATC 批准，才能实施目视能见进近。

(2)拟着陆机场报告的能见度/RVR 等于或高于该跑道经批准的非精密进近和 I 类精密进近最低标准或 1600 米（RVR 1500），取较高值。

(3)在云下飞行，且在整個目视能见进近中能保持在云下。飞行能见度必须足以让驾驶员看到并避开所有障碍物，使用外部目视参考，安全操纵飞机在跑道上着陆。

(4)飞行不得下降到 MEA/MSA、MVA 或 FAF 高度以下，直到：

(a)飞行建立在仪表进近程序上，在报告的云高下运行，驾驶员已识别充足的明显地标，操纵飞机安全飞向机场，或者

(b)在用作报告云高的云底下飞行，机场能见，驾驶员在整个机动飞行中能保持目视能见机场。

(5)在飞机处于能采取正常机动、以正常下降率下降并在接地区接地的位置前，不得下降到拟定着陆跑道最高的盘旋 MDA 以下。

b.若适用，国外机场仪表进近程序的特殊限制和规定。

(1)批准使用等效于国内标准的国外进近灯光系统进行精密和非精密仪表进近。在确定国外进近灯光系统与国内标准的等效性时，对顺序闪光灯不作要求。

(2)对未规定 MDA(H)或 DA(H)的国外机场直线着陆所使用的最低标准，其最低可批准的 MDA(H)或 DA(H)按下列方法确定：

(a)当规定了超障限制（OCL）时，批准的 MDA(H)或 DA(H)是 OCL 和接地区标高（TDZE）的和。如果对于特定的跑道没有提供 TDZE 的值，可使用跑道入口标高。如果没有提供跑道入口标高，可使用机场标高。对于 ILS、MLS 或 GLS 之外的进近，MDA(H)可以按 5 米（10 英尺）的增量向上取整。

(b)当规定了超障高度（OCA）/超障高（OCH）时，批准的 MDA(H)或 DA(H)等同于 OCA/OCH。对于 ILS、MLS 或 GLS 之外的进近，批准的 MDA(H)可以用 5 米（10 英尺）的增量取整的方法表示。

(c)在精密进近中使用的 HAT 或 HAA，不得低于本条运行规范 a 款中确定的值。

(3)当仅规定了 OCL 或 OCA/OCH 时，按照上述 b(2)分条所确定的经批准的 HAA/HAT 值所对应的能见度或跑道视程最低标准，按照 CCAR97 部，美国 TERPs 或欧洲 EU-OPS 规定的标准确定。

(4)当在国外实施仪表进近程序时，合格证持有人不得低于规定的 MDA(H)运行航空器，也不得低于 DA(H)继续进近，除非航空器已处于可以正常进近到预计着陆的跑道上的某一位置，且驾驶员至少能清楚地看到下述目视参考之一：

(a)跑道、跑道标志或跑道灯。

(b)进近灯光系统。

(c)跑道入口、入口标志或入口灯。

(d)接地区、接地区标志或接地区灯。

(e)目视下滑道指示器（如，目视进近下滑道指示器 VASI 和精密进近航道指示器 PAPI）。

(f)跑道端标识灯。

C0053 终端区目视飞行规则、限制和规定

除本条及有关规章外，合格证持有人按照 CCAR121 部使用涡喷飞机在运行规范 B0039 所列的区域中运行时，必须按照仪表飞行规则（IFR）进行。批准合格证持有人按照下列规定和限制实施终端区运行。

a.终端进场 IFR—目视进近或有航图的目视飞行程序（CVFP）。当下列所有条件存在时，飞行机组可接受目视进近或 CVFP，但必须同时满足 e 款中的限制和规定。

(1)在终端区飞行。

(2)有空中交通管制（ATC）。

(3)飞行机组必须遵守 91 部第 91.155 条规定，保持在云下飞行。

(4)无 CVFP 的目视进近—飞行机组必须能建立并保持目视能见机场或者保持目视能见 ATC 指挥其跟随的其它飞机。进近时还应满足下列规定和机场天气条件：

(a)报告的能见度必须满足 91 部第 91.155 条的要求，但能见度不得低于 4800 米（3 英里）。

(b)报告的云高必须在 300 米（1,000 英尺）或以上。

(c)根据飞行运行所在空域，云高和云下飞行必须能允许飞行机组保持 91 部第 91.129 条、第 91.131 条或第 91.133 条规定的最低高度。

(5)CVFP—在进近和着陆中，飞行机组必须能建立并保持目视能见机场或者 CVFP 图中表示的目视地标。此外，进近时机场的天气条件报告处于或高于 CVFP 的天气最低标准，但所有 121 部运行不得低于 121 部第 121.665 条中规定的 VFR 着陆天气最低标准。

b.终端进场 VFR。如果按照 B0041 实施航路 VFR 运行或者如果取消了 IFR 飞行计划，飞行机组可按照下列规定在终端区实施 VFR 运行。除非满足下述 e 款要求，否则飞行机组不得在终端区实施 VFR 运行。

(1)进近时，满足下列规定和机场天气条件：

(a)报告的能见度必须满足 91 部第 91.155 条的要求，但不得低于 121 部第 121.665 条中规定的能见度标准。

(b)报告的云高必须在 300 米（1,000 英尺）或以上。

(c)飞行机组必须按照 91 部第 91.155 条所规定的，保持在云下飞行。

(d)根据飞行运行所在空域，云高和云下飞行必须能允许飞行机组保持 91 部第 91.129 条、第 91.131 条或第 91.133 条规定的最低高度。

(2)此外，在国外机场必须满足下列任一规定中的条件：

(a)管制机场。在 B、C 或 D 级空域目的地机场 10 英里内运行，并保持在管制空域内。飞行机组请求并使用 ATC 提供的雷达监视交通咨询，并与相应的 ATC 机构直接通信。

(b)非管制机场。飞行机组直接与地空通信机构或合格证持有人的代理通信，获取机场交通咨询和终端区飞行阶段着陆道面及周围情况信息。在目的地机场 10 海里范围内运行或者在进近与着陆中建立并保持着陆道面的目视参考。

(3)如果在进场时天气条件不能满足飞行机组充分能见，飞行机组必须具有并使用经批准的图示目视程序，确保超障或避让障碍物。对于 121 部涡喷飞机运行，适用 121 部第 121.673 条、91 部第 91.119 条中规定的最低高度或图示目视程序中规定的最低高度，取较高值。

c.终端离场 VFR。在没有工作的 ATC 机构的机场以及飞行机组无法获得 IFR 指令按照 IFR 飞

行计划离场的情况下，只要下列条件存在，可在 VFR 下起飞和离场。但需满足下述 e 款要求，否则飞行机组不得在终端区实施 VFR 运行。

(1)起飞时，满足下列规定和机场天气条件：

(a)报告的能见度必须满足 91 部第 91.155 条的要求，但不得低于 121 部第 121.665 条中规定的能见度标准。

(b)报告的云高必须在 300 米（1,000 英尺）或以上。

(c)飞行机组必须遵守 91 部第 91.155 条规定，保持在云下飞行，并且具有地面目视参考或目视能见机场公布的程序中的参考地标。

(d)根据飞行运行所在空域，云高和云下飞行必须能满足飞行机组保持 91 部第 91.129 条、第 91.131 条或第 91.133 条规定的最低高度。

(2)在 VFR 下运行时，飞行始终保持在 VMC 下。

(3)除非在相应规章航路规定下运行，否则飞行机组必须在起飞后尽快获得 IFR 指令，且不得迟于距离机场 50 海里。

(4)如果在起飞时天气条件不能允许飞行机组充分能见，飞行机组必须具有并使用经批准的有航图的目视程序，确保超障或避让障碍物。对于 121 部涡喷飞机运行，适用 121 部第 121.673 条、91 部第 91.119 条中规定的最低高度或有航图的目视程序中规定的最低高度，取较高值。

d.终端离场 IFR。如果 ATC 在起飞指令中没有明确任何特殊离场程序，飞行机组必须遵守局方制定的特殊机场离场程序。如果满足 e 款中的规定和限制，飞行机组可接受包含 VMC 起飞和爬升至特定点的 IFR 指令。

e.目视飞行规则特殊限制和规定。本条批准的所有 VFR 运行应按照下列限制和规定实施：

(1)合格证持有人必须识别障碍物，并使用符合 121 部 I 分部中性能要求的机场障碍物数据。

(2)天气条件能够保证飞行机组充分识别、避让障碍物并使用外部目视参考实施安全机动飞行和保持最低高度。

C0059 特殊非 CCAR97 部仪表进近或离场程序

批准合格证持有人使用特殊终端仪表程序实施运行，该运行必须按照本条给出的特殊终端仪表程序中的限制和规定实施。

a.批准合格证持有人在下列机场实施特殊非 CCAR97 部仪表进近或离场程序，该运行必须按照表中所列限制和规定实施：

机场标识	特殊终端仪表程序

b.特殊限制或规定

(1)只有合格证持有人经批准的训练大纲可以提供所用设备和特殊程序的训练，合格证持有人方可实施本条批准的任何运行。

附录三 A0999 国际民航组织格式



**运行规范-国际民航组织格式
OPERATIONS SPECIFICATIONS – ICAO FORMAT**

(参照中国民用航空局颁发的运行规范和航空运营人经批准的运行手册规定)
(subject to CAAC Operations Specifications and the approved conditions in the operations manuals)

颁证当局联系方式¹

ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS

电话 Telephone: (+86) _____ 传真 Fax: (+86) _____ 电子邮件 E-Mail: _____

航空运营人许可证编号AOC#: ² _____ 运营人名称Operator Name: ³ _____

日期Issuance Date: ⁴ _____ 签名Signature: _____

商业名称 Db a trading name: _____

航空器型号 Aircraft model: ⁵ _____

运行种类Type(s) of operation:

商业航空运输 Commercial air transportation: 客运 Passengers 货运 Cargo 其他 Other ⁶ _____

运行区域Area(s) of operation: ⁷

- 中国大陆 (不含港、澳、台)
Mainland China (not include Hong Kong, Macau, Taiwan)
- 中国港、澳、台
China-Hong Kong, Macau, Taiwan
- 亚洲 (除中国大陆、港、澳、台)
Asia (exclude China)
- 欧洲和地中海
Europe and Mediterranean Sea
- 大西洋 (包含岛屿和国家)
Atlantic(include islands and States)
- 美国和加拿大
(U. S. and Canada)
- 北极地区
(North Polar Area)
- 北太平洋
(North Pacific)
- 太平洋岛国
(Pacific islands and States)
- 中南太平洋
(Central and South Pacific)
- 非洲
Africa
- 印度洋 (包括岛屿和国家)
Indian Ocean (include islands and States)
- 南极洲
Antarctica
- 其他 (Other) _____

特殊限制 Special limitations: ⁸ _____

特殊批准 SPECIAL AUTHORIZATIONS:	是 YES	否 NO	批准的具体内容 ⁹ SPECIFIC APPROVALS	说明 REMARKS
危险品 Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

<p>低能见度运行 Low visibility operations: 进近和着陆 Approach and landing</p> <p>起飞 Take-off</p> <p>运行裕度 Operational credit(s)</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>类 CAT : ¹⁰____, 跑道视程 RVR: ____ 米 m, 决断高度 DH: ____英尺 ft 类 CAT : _____, 跑道视程 RVR: ____ 米 m, 决断高度 DH: ____英尺 ft 类 CAT : _____, 跑道视程 RVR: ____ 米 m, 决断高度 DH: ____英尺 ft 类 CAT : _____, 跑道视程 RVR: ____ 米 m, 决断高度 DH: ____英尺 ft</p> <p>跑道视程 RVR: ¹¹____米 m</p> <p><input type="checkbox"/>自动着陆 ¹² <input type="checkbox"/>平视显示器 <input type="checkbox"/>增强目视系统 <input type="checkbox"/>合成目视系统 <input type="checkbox"/>组合目视系统 <input type="checkbox"/>其它</p>	
<p>缩小垂直间隔 ¹³ <input type="checkbox"/> 不适用 N/A RVSM</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<p>延程运行¹⁴ <input type="checkbox"/> 不适用 N/A EDTO</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>阈值时间 Threshold time: ¹⁵ 60分钟 minutes 最大改航时间 Maximum diversion time: ¹⁵ ____分钟 minutes</p>	
<p>PBN运行导航规范¹⁶ Navigation specifications for PBN operations</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p><input type="checkbox"/> RNAV-1 <input type="checkbox"/> RNAV-2 <input type="checkbox"/> RNAV-5 <input type="checkbox"/> RNAV-10 (RNP-10) <input type="checkbox"/> Basic RNP-1 <input type="checkbox"/> RNP-4 <input type="checkbox"/> RNP-2 <input type="checkbox"/> RNP APCH <input type="checkbox"/> RNP AR <input type="checkbox"/> A-RNP <input type="checkbox"/> 其他</p>	¹⁷
<p>持续适航 Continuing airworthiness</p>			<p>¹⁸ _____ _____ _____</p>	
<p>电子飞行包 EFB</p>			<p>¹⁹ 功能 Functions: _____ 限制 Limitations: 参阅 Refer to A0046</p>	
<p>其他²⁰ Other</p>				

填写说明：

1. 当局的电话和传真联系细节，包括国家代码和电子邮件地址（如能提供）。
2. 填入相关的航空运营人许可证编号。
3. 如不一致，填入运营人登记名称和运营人营业名称。在营业名称前填入“Dba”（“作为……运营”）。
4. 运行规范的颁发日期（年、月、日）和局方代表的签名。
5. 如已指定系列编号，填入商业航空安全小组（CAST）/国际民航组织对航空器厂商、型号和系列编号的代码（比如波音-737-3K2 或波音-777-232）。商业航空安全小组/国际民航组织的分类可在 <http://www.intlaviationstandards.org> 上查阅。
6. 需要说明的其他运输种类（比如紧急医疗服务）。
7. 列明批准运行的地理区域（使用地理坐标、特定航路、飞行情报区、国家或地区边界表示）。
8. 列明适用的特殊限制（比如仅按照目视飞行规则、仅限制昼间等）。
9. 本栏内列明每种批准或批准类型最可准许的标准（附带相关标准）。
10. 填入适用的精密进近类型：CAT II、IIIA、IIIB 或 IIIC。填入最低跑道视程（米）和决断高度（英尺）。列出的每一进近类型使用一行。
11. 填入批准的最低起飞跑道视程（米）。如果发有不同的批准，每种批准使用一行。
12. 列出机载能力（比如自动着陆、平视显示器、增强目视系统、合成目视系统、组合目视系统）和批准的相关运行裕度）。
13. 如果航空器升限低于FL290，选择“不适用（N/A）”。
14. 如果根据第4章4.7的规定延长改航时间运行（EDTO）的批准不适用，选择不适用（N/A）。否则必须规定一个阈值时间和最大改航时间。
15. 也可以距离（海里）列明阈值时间和最大改航时间和发动机型号。
16. 基于性能导航（PBN）：每种PBN 规范批准（比如：RNAV 10, RNAV 1, RNP 4, ……）使用一行，并在“特殊批准”和/或“说明”栏内列明相关的限制与条件。
17. 与基于性能导航规范有关的运行批准的限制、条件和规章基础（比如：GNSS, DME/DME/IRU, ……）。基于性能导航的资料以及实施与运行批准程序的指导载于《基于性能的导航（PBN）手册》（Doc 9613 号文件）。
18. 填入负责保证维持航空器持续适航性的人员/机构的名称，及要求航空运营人许可证规章或特殊批准之内工作的规章（比如：CCAR-121）。
19. 列出电子飞行包的功能及其任何相关限制。
20. 此处填写其他权利或数据，每种权利（比如特殊进近批准、MNPS、批准的导航性能等）使用一行（或多行的一个框）。

Ntes.—

1. Telephone and fax contact details of the authority, including the country code. E-mail to be provided if available.
2. Insert the associated AOC number.
3. Insert the operator's registered name and the operator's trading name, if different. Insert "dba" before the trading name (for "doing business as").
4. Issuance date of the operations specifications (dd-mm-yyyy) and signature of the authority representative.
5. Insert the Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO designation of the aircraft make, model and series, or master series, if a series has been designated (e.g. Boeing-737-3K2 or Boeing-777-232). The CAST/ICAO taxonomy is available at: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Other type of transportation to be specified (e.g. emergency medical service).
7. List the geographical area(s) of authorized operation (by geographical coordinates or specific routes, flight information region or national or regional boundaries).
8. List the applicable special limitations (e.g. VFR only, day only).
9. List in this column the most permissive criteria for each approval or the approval type (with appropriate criteria).
10. Insert the applicable precision approach category (CAT II, IIIA, IIIB or IIIC). Insert the minimum RVR in metres and decision height in feet. One line is used per listed approach category.
11. Insert the approved minimum take-off RVR in metres. One line per approval may be used if different approvals are granted.
12. List the airborne capabilities (i.e. automatic landing, HUD, EVS, SVS, CVS) and associated operational credit(s) granted.
13. "Not applicable (N/A)" box may be checked only if the aircraft maximum ceiling is below FL 290.
14. If extended diversion time operations (EDTO) approval does not apply based on the provisions in Chapter 4, 4.7,

select "N/A". Otherwise a threshold time and maximum diversion time must be specified.

15. The threshold time and maximum diversion time may also be listed in distance (NM), as well as the engine type.

16. Performance-based navigation (PBN): one line is used for each PBN specification authorization (e.g. RNAV 10, RNAV 1, RNP 4), with appropriate limitations or conditions listed in the "Specific Approvals" and/or "Remarks" columns.

17. Limitations, conditions and regulatory basis for operational approval associated with the performance-based navigation specifications (e.g. GNSS, DME/DME/IRU). Information on performance-based navigation, and guidance concerning the implementation and operational approval process, are contained in the Performance-based Navigation (PBN) Manual (Doc 9613).

18. Insert the name of the person/organization responsible for ensuring that the continuing airworthiness of the aircraft is maintained and the regulation that requires the work, i.e. within the AOC regulation or a specific approval (e.g. CCAR-121).

19. List the EFB functions with any applicable limitations.

20. Other authorizations or data can be entered here, using