

民航华北地区民用航空安全信息管理办法

(第二次修订)

第一章 总 则

第一条 目的和依据

为规范民航华北地区民用航空安全信息(以下简称安全信息)的报告、收集、分析、管理和使用,建立迅速可靠的信息传递渠道,实现信息共享,控制安全风险,消除安全隐患。依据《中华人民共和国民用航空法》、《中华人民共和国安全生产法》、《中华人民共和国突发事件应对法》、《中华人民共和国搜寻援救民用航空器规定》、《民用航空器飞行事故调查规定》(CCAR-395-R1)、《民用航空安全信息管理规定》(CCAR-396-R3)及相关规范性文件,结合华北民航实际,制定本办法。

第二条 适用范围

本办法适用于民航华北地区管理局及其所属各监管局、华北空管局(各空管分局、站)、华北地区各运输航空公司(分、子公司)及运行基地、各通用航空公司、各机场公司、各航空服务保障企业(维修、油料等)单位的安全信息管理工作。

第三条 定义

本办法所称民用航空安全信息(以下简称安全信息)是指在民航运行过程中产生的与安全生产相关的各类信息,包括事件信息、安全监察信息和综合安全信息。其中:

事件信息,是指在民用航空器运行阶段或者机场活动区内发生航空器损伤、人员伤亡或者其他影响飞行安全的情况。主要包括:民用航空器事故(以下简称事故)、民用航空器事故征候(以下简称事故征候)以及民用航空器一般事件(以下简称一般事件)信息;

安全监察信息,是指地区管理局和监管局各职能部门组织实施的监督

检查和其他行政执法工作信息；

综合安全信息，是指企事业单位安全管理和运行信息，包括企事业单位安全管理机构及其人员信息、飞行品质监控信息、安全隐患信息和飞行记录器信息等。

第二章 安全信息管理

第四条 工作职责

民航华北地区管理局航空安全办公室（以下简称管理局航安办）负责华北地区安全信息日常管理工作。其工作职责是：

（一）贯彻执行国家和民航局的安全信息管理法规和程序，制定华北地区安全信息管理办法，保证华北地区安全信息快速准确安全的传递。

（二）组织、指导和管理民航华北地区管理局各行业监管职能部门、华北地区民航各企事业单位的安全信息工作，对华北地区的安全信息工作实施监督检查；

（三）负责华北地区安全信息的收集、审核、统计、分析和上报，提出有针对性的建议，及时通报本辖区行业内的运行安全情况，并适时发布航空安全指令、安全通告和安全信息；

（四）组织、指导航空安全管理信息系统的使用和航空安全自愿报告系统的推广工作；

（五）负责受理华北地区航空安全的举报事件；

（六）负责华北地区安全信息记录管理和监督工作；

各监管局航空安全办公室（以下简称监管局航安办）负责本辖区安全信息管理工作。其工作职责是：

（一）负责贯彻执行民航局、民航华北地区管理局有关安全信息管理的规章和规范性文件要求，制定本辖区安全信息管理工作程序，保证辖区

内安全信息快速、准确、安全的传递。

(二) 协助管理局推广使用航空安全管理信息系统;

(三) 及时掌握本辖区内安全生产动态, 负责收集、整理、统计、分析和上报本辖区的安全信息, 通报本辖区行业内的运行安全情况, 并适时发布航空安全通告和安全信息;

(四) 负责组织本辖区安全信息交流活动;

(五) 负责监督、检查本辖区安全信息管理工作;

(六) 负责本辖区安全信息记录管理和监督工作。

航空公司、机场、空管局、油料和其它与航空运行保障相关的民航企事业单位的安全管理部门负责本单位安全信息管理工作。工作职责包括:

(一) 贯彻执行局方有关安全信息管理的规章、规范性文件要求, 保证本单位安全信息快速准确安全的传递;

(二) 制定本单位的安全信息管理工作制度, 理顺各级信息报告的执行环节, 明确安全信息的范围、内容和上报要求, 监督检查本单位安全信息工作的实施情况; 安全信息管理工作制度应结合本单位的实际情况, 确定安全信息值班电话, 并将安全信息值班电话报所属地监管局备案;

(三) 负责收集、整理、统计、分析和上报本单位的安全信息;

(四) 根据掌握的安全信息, 对安全生产中出现的安全问题和发现的安全隐患, 及时提出有针对性的整改措施和安全建议, 并定期预测安全趋势, 为单位领导和上级有关部门提供及时、准确的安全决策依据;

(五) 负责本单位安全信息人员的培训、管理工作;

(六) 负责向局方上报本单位安全信息管理人员信息和变动情况;

(七) 做好本单位安全信息记录管理工作。

第五条 安全信息报送

(一) 安全信息报送可通过电话、传真、网络、邮寄等方式进行报送。

(二) 安全信息报送要符合《民用航空安全信息管理规定》、《华北局值班管理规定》等相关规章、规范性文件和本办法的要求。

(三) 紧急或特殊情况下，安全信息可按电话、电子邮件、传真、邮局的优先次序报送，重要信息应通过电话确认。接收部门应做电话记录。

第六条 人员要求

(一) 各企事业单位应指定专人负责安全信息工作，且人员数量应当满足民用航空安全信息管理工作的需要：人员资格应满足《民用航空安全信息管理规定》第十一条规定要求。

(二) 各企事业单位安全信息管理人员应报局方备案；遇人员调整，应于5个工作日内将人员变更信息报局方安全管理部门备案。

(三) 各企事业单位应加强对安全信息管理人员的培训，不断提高其专业技能和工作能力。

第七条 设备要求

(一) 管理局、监管局通过内、外网络进行安全信息的报送和管理，管理局办公室负责管理局网络、设备维护、病毒防治及网络入侵的监控管理，保证线路畅通。

(二) 各企事业单位应至少为安全信息管理人员配备工作必需设备，并保持设备正常运转。设备包括但不限于：便携式计算机、网络通讯设备、移动存储介质、传真机和录音笔等。

(三) 各企事业单位应加强设备管理，做好保管和登记工作，确保设备处于可用状态。遇人员调整，应及时移交并做好保管责任交接。

第八条 记录管理

安全信息工作中所有文件、证据、影音、报表、电话记录等相关资料均应进行审核、整理、归档，妥善保存；各企事业单位应建立本单位安全信息记录办法、制度，做到易于调阅查找，易于读取；提高安全信息利用

率，规范管理，随时备查。

第九条 监督检查

（一）管理局航安办负责华北地区安全信息的管理工作，定期向管理局安全委员会提交安全信息分析报告，按规定向民航局报告安全信息，监督、检查、指导各监管局、企事业单位开展安全信息管理工作，适时发布航空安全指令、安全通告和安全信息。

（二）管理局和各监管局按照责任分工对安全信息工作进行监察，监察工作应使用安全信息工作监察检查单。

（三）管理局和各监管局应将安全信息工作监察情况按《民航华北地区管理局安全隐患排查治理工作制度》要求录入管理局安全隐患排查治理系统。

第三章 事件信息管理

第十条 报告要求

事件信息收集分为紧急事件报告和非紧急事件报告，实行分类管理。紧急事件报告样例和非紧急事件报告样例包含在事件样例中，

（一）在我国境内发生的事件按照以下规定报告：

1、紧急事件发生后，事发相关单位应当立即通过电话向事发地监管局报告事件信息（空管单位向所属地监管局报告）；监管局在收到报告事件信息后，应当立即报告所属地区管理局；地区管理局在收到事件信息后，应当立即报告民航局民用航空安全信息主管部门；

2、紧急事件发生后，事发相关单位应当在事件发生后 12 小时内，按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管理局；

3、非紧急事件发生后，事发相关单位（外国航空公司除外）应当参

照事件样例在事发后 48 小时内，按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管理局。

（二） 在我国境外发生的事件按照以下规定报告：

1、紧急事件发生后，事发相关单位应当立即通过电话向所属地监管局报告事件信息；监管局在收到报告事件信息后，应当立即报告给所属地区管理局；地区管理局在收到事件信息后，应当立即报告民航局民用航空安全信息主管部门；

2、紧急事件发生后，事发相关单位应当在事件发生后 24 小时内，按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报所属地监管局，抄报所属地区管理局；

3、非紧急事件发生后，事发相关单位应当在事发后 48 小时内，按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报所属地监管局，抄报所属地区管理局。

本条规定不适用于外国航空公司。

（三） 事件信息初始报告应当包含以下基本内容：

1. 事件发生时间、地点和航空器运营人；
2. 航空器类别、型号、国籍和注册号；
3. 航空器执行的任务性质、航段及所处飞行阶段；
4. 人员伤亡和航空器损坏情况；
5. 事件事实经过；
6. 与事件有关的其他信息。

（四） 报告的事件信息按照以下程序处理：

1、对已上报的事件，事发相关单位获得新的信息时，应当及时补充填报民用航空安全信息报告表，并配合局方对事件信息的调查核实。如事

实简单，责任清楚，事发相关单位可直接申请结束此次事件报告；

2、负责组织调查的地区管理局和监管局应当及时对事件信息进行审核，完成事件初步定性工作；各监管局在收到事件初报信息后，应于24 小时内民航安全信息网上初步选定事件等级，对于无法在24 小时内确定等级的事件，将事件等级选为“未定”；

3、对初步定性为事故的事件，负责组织调查的单位应当提交阶段性调查信息，说明事件调查进展情况，并应当在事件发生后 12 个月内上报事件的最终调查信息，申请结束此次事件报告；

4、对初步定性为严重事故征候的事件，负责组织调查的地区管理局应当在事件发生后 30 日内上报事件的最终调查信息，申请结束此次事件报告；

5、对初步定性为一般事故征候的事件，负责组织调查的地区管理局应当在事件发生后 15 日内上报事件的最终调查信息，申请结束此次事件报告；

6、当事件初步定性为一般事件，事发相关单位应当在事件发生后 10 日内上报事件的最终调查信息，负责组织调查的地区管理局应当在事件发生后 15 日内完成最终调查信息的审核，并申请结束此次事件报告；

7、在规定期限内不能完成初步定性或不能按规定时限提交最终调查信息，负责调查的单位应当向民航局民用航空安全信息主管部门申请延期报告，并按要求尽快上报事件的最终调查信息，申请结束此次事件报告。

（五）民用航空安全信息报告表应当使用中国民用航空安全信息系统上报。当该系统不可用时，可以使用传真等方式上报；当系统恢复后 3 日内，应当使用该系统补报。

（六）民航各安全监督管理局要及时向事故发生地省级安全监管部门通报航空器事故信息。民航企事业单位发生与民用航空器无关的生产安

全事故后，应及时报告事故发生地县级以上同级安全监管部门。

第十一条 举报信息处置

管理局在航安办设举报受理中心。举报电话：800-810-0949，举报邮箱：hbjhab@163.com、aviationsafety@caac.gov.cn。举报事件的处置按照《民航华北地区管理局航空不安全事件调查管理办法》执行，对收到的举报的民用航空安全信息按照以下规定进行处理：

（一）地区管理局或监管局负责调查、处理涉及本辖区的举报的民用航空安全信息；

（二）在收到举报的民用航空安全信息 3 日内，应当向举报人反馈受理情况；

（三）举报的民用航空安全信息经调查构成事故、事故征候或一般事件的，负责调查的单位应当在调查结束后 3 日内，向民航局民用航空安全信息主管部门填报民用航空安全信息报告表。

（四）举报的民用航空安全信息调查结束后 5 日内，受理单位应当向被举报单位和举报人反馈查处结果。

第十二条 媒体、网络上安全信息的处置

管理局鼓励工作人员积极收集、报告媒体、网络、短信、微博、微信上传播的涉及华北民航的事件信息。对于涉及安全生产、空防安全、旅客群体事件或其它重大、敏感、具有轰动效应的事件信息，管理局工作人员应通过所在部门领导报告管理局值班员。凡是在中国民用航空安全信息系统上没有反映的，按举报信息处置；已通过中国民用航空安全信息系统上报的，相关监管局应严密关注事态进展情况，并及时以文字形式向管理局航安办报告。

第十三条 自愿报告

为最大限度地收集民航涉及航空器运行过程中的不安全事件或航空安全系统中存在的隐患信息，营造良好的航空安全文化氛围，管理局和各企事业单位应鼓励民航从业人员使用中国民航 SCASS 系统自愿报告各种安全信息。

第四章 综合安全管理

第十四条 综合安全信息的报送

（一）年报

每年 12 月 15 日前，各航空企事业单位安全管理部门向所在地监管局上报全年航空安全工作总结和下年度航空安全工作思路，同时抄报管理局；12 月 20 日前各监管局和管理局各部门向管理局上报本辖区全年航空安全工作总结和下年度航空安全工作思路；按民航局要求管理局向民航局上报华北地区全年航空安全工作总结和下年度航空安全工作思路。

（二）月报

各航空企事业单位在每月最后一个工作日前将本月安全工作情况报所在地监管局航安办，同时抄报管理局航安办，并在安委会会议后，及时上报安委会会议纪要或通报；监管局在每月 3 日前（遇节假日顺延）将上月辖区内安全工作情况报管理局航安办；管理局航安办在每月 5 日前（遇节假日顺延）将上月全区工作安全情况报民航局航安办并在月度安全形势分析会上向管理局安委会汇报。

（三）安全管理体系信息

已经建立安全管理体系（SMS）的企事业单位应按要求向管理局上报系统评价报告和管理评审报告。

（四）安全生产隐患排查治理信息

各航空企事业单位应按照《民航华北地区管理局安全隐患排查治理工

作制度》要求上报本单位安全生产隐患排查治理信息。

（五）安全管理机构和负责人信息

民航企事业单位成立独立运行的新机构，应将机构名称、安全管理机构称谓、主要负责人、管理职能及信息报告程序等信息，及时上报所在地监管局、管理局。

航空安全管理部门主要负责人、安全信息管理人员发生变更的，应于5个工作日内将变更信息上报所在地监管局，同时抄报管理局航安办。

（六）运输航空公司飞行品质监控信息应按照相关要求向局方飞行品质监控基站进行报送。

（七）运输、通用航空公司应于每月10日前将运输生产数据报属地监管局，各监管局汇总后报管理局。

（八）其它需上报的安全管理信息的报送按相关规定执行。

各企事业单位应按管理局文件要求上报其他安全管理信息，网络失效时可以通过传真上报。

管理局航安办邮箱：hbjhab@163.com， 传真：010-64592245；

北京局航安办邮箱：bjjhkaq@163.com， 传真：010-64596830；

天津局航安办邮箱：tjjhab@163.com， 传真：022-24907016；

河北局航安办邮箱：hab7767@163.com， 传真：0311-88027746；

山西局航安办邮箱：sxjhab@163.com， 传真：0351-7287357；

内蒙古局航安办邮箱：nmjhab@126.com， 传真：0471-4942018；

第十五条 综合安全信息的分析应用

（一）综合安全信息共享

与管理局签订安全责任书的航空企事业单位应每个工作日登录中国民用航空安全信息系统查阅信息，并利用各种方式将重要的安全管理信息传达至一线运行人员。

管理局航安办通过管理局政务内网，及时发布安全信息周报。

（二）管理局安委会和月度安全生产形势分析通报

各监管局应每月3日前（遇节假日顺延）将监管局月度工作报告报送管理局航安办。

管理局航安办负责汇总以上相关安全管理信息并做综合分析，提出议题和建议，并在管理局安委会例会上向安委会汇报。

管理局安委会会议情况通过月度安全生产形势分析通报形式下发，由管理局航安办负责起草，管理局办公室负责于签发之日起2个工作日发送相关企事业单位，并将会议部署的各项工作录入管理局督办系统管理。

（三）航空安全指令、安全通告和安全信息

管理局和监管局应根据安全形势、安全管理状态和存在的问题，适时发布航空安全指令、安全通告和安全信息，相关工作按照《关于规范使用〈航空安全指令〉等安全文件的通知》要求进行。

第五章 安全监察信息管理

第十六条 安全监察信息的报送

管理局各部门和各监管局应严格执行《民航华北地区管理局安全隐患排查治理工作制度》，将监管活动中发现的安全隐患信息及时录入管理局隐患排查数据库，并应按照管理局要求按时上报相应数据、工作信息和报告。

第十七条 安全监察信息的交流

为进一步规范监察行为，改进监管方式，提高监管效能，相关部门应加强调查研究和内外交流，强化安全监察信息的管理。

第六章 责任追究

第十八条 各企事业单位违反民航法律、法规、规章规定未对安全信息实施有效管理的，管理局和监管局依照《民用航空安全信息管理规定》(CCAR-396-R3)，予以行政处罚，处罚应按照《民用航空行政检查工作规则》、《中国民用航空行政处罚实施办法》规定程序实施。

第十九条 管理局将安全信息管理和长效机制的建立和完善，纳入对企事业单位的安全考核和局方安全监管绩效考核。

第二十条 管理局工作人员未依法履行职责的，按照有关规定处理。

第七章 附则

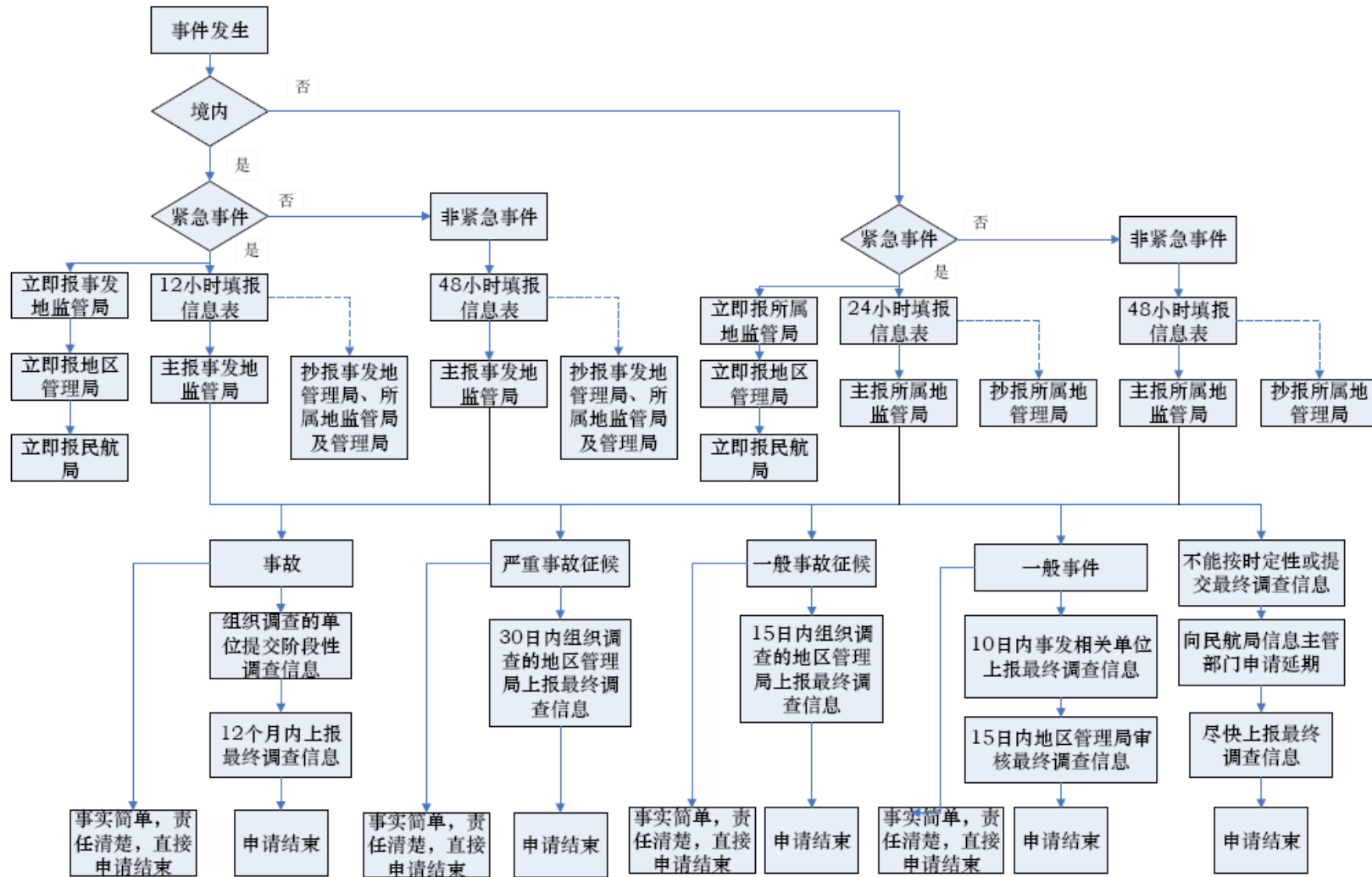
第二十一条 本办法由民航华北地区管理局授权航安办负责解释。

第二十二条 本办法自发布之日起执行。2014年5月27日发布的《民航华北地区安全信息管理工作制度》(修订1)同日废止。

附件：

1. 事件信息报告流程示意图和报告时限表
2. 民航华北地区事件信息填报规范

附件 1：事件信息报告流程示意图和报告时限表



附件 2：民航事件信息填报规范

本规范依据《民用航空安全信息管理规定》（CCAR-396-R3）制定，旨在提供民航事件信息初始报告表和民航事件信息最终报告中“标题”和“简要经过”的填报规范。

本规范适用于局方和民航华北地区各企事业单位的事件信息填报。各企事业单位应参照本规范中所列模板内容填报初始报告表和最终报告表。

民航事件信息填报模板：

1、 鸟击

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、鸟击位置、采取措施（备降、返航等）

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、高度等。

3. 鸟（群）信息

如鸟（群）数量、大小、种类、相对航空器运动方向等。

4. 鸟击经过

受鸟击后航空器异常情况、受鸟击后机组决断、空管部门协助、机场保障单位协助、航空器落地机场与时刻等。

5. 地面航空器检查情况

6. 损伤情况

如损伤位置、大小尺寸、超标性质界定等。

7. 相关部门采取的措施

8. 最终结果

航空器受损后果、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等。

(三) 示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B737-800/B-xxxx 号机执行大连至上海虹桥航班右发及机翼遭鸟击超标

简要经过： xx 月 xx 日， B737-800 飞机执行大连-上海航班。 10:55 飞机从大连起飞， 起飞离地约 200 米时， 副驾驶看到多只鸟（2-10 只）由北向南飞越跑道， 机长随后听到声响并感觉机身抖动， 右发仪表读数异常， 遂向塔台报告请求返航， 不需要应急救援， 此时飞机已升至 400 米高度。 11:10 飞机返航落地， 机场场道部门跑道检查， 未见异物。 经检查， 发现飞机右侧发动机内有残留的鸟类羽毛， 压气机进口导向叶片断裂弯曲， 右侧机翼后缘襟翼遭鸟击， 损伤区域： 20 × 15 × 2cm。 损伤超标， 飞机停车场维修， 后续航班使用备份机执行， 延误一小时。

2、 空中停车

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、空中停车发动机编号、采取措施（备降、返航等）

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、高度等。

3. 天气与航行情报

如雷击发生的天气情况、火山灰发生的航行情报等。

4. 空中停车原因

如遭遇鸟击、雷击、火山灰等。

5. 空中停车经过

空中停车时航空器异常情况、空中停车时机组反应与决断、机组单发处置操作、空管部门协助、机场保障单位协助、航空器落地机场与时刻等。

6. 地面航空器检查情况

7. 发动机损伤情况

如发动机制造商、发动机型号、损伤位置、停车原因、发动机监控情况、维修记录、该型号发动机相关停车经历等。

8. 相关部门采取的措施

9. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、航班延误、取消情况等。

（三）示例

标题：20xx年xx月xx日xx航A321-200/B-xxxx号机执行深圳至成都航班右发空中停车后继续飞往目的地

简要经过：xx月xx日，A321-200飞机执行深圳-成都航班，21:58

在贵阳、成都管制区交接点前高度约 34000 英尺时，ECAM 出现咨询信息，显示右发滑油量降低(最小值 2.5 夸脱)，机组联系管制，说明情况、请求下降高度，断开自动推力，右发收油门慢车，滑油量回升大约 4.5-5.5 夸脱，保持慢车 3 分钟，ECAM 出现发电机断开，机组按 ECAM 操作，未成功后关断发电机。ECAM 随后出现右发失效信息，按 ECAM 处置，自动点火 30 秒未成功后关车。机组向管制说明情况，申请优先落地继续飞往目的地，22:33 飞机安全落地成都。落地后，地面机务检查发现 EMCD 上有大量金属屑，发动机尾喷处有残留的金属颗粒物，该发动机型号为 CFM56-5B3/3，飞机原装发动机，投入运行总飞行时间 910.36 小时，循环数 468，期间未发生严重不安全事件，飞机已停场维修，后续航班调配其他飞机完成，延误两个半小时。

3、 通信中断

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、发生阶段、中断时间长度、事件导致后果(避让等)

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、高度等。

3. 通信中断原因

如空管指令错误、误调频率、机组按压话筒、通信设备故障等。

4. 通信中断经过

最后一次正常通信情况、如何发现通信中断、再次建立通信情况、通信中断航空器移交情况、空管部门应急处置、机场保障单位协助、航空器落地机场与时刻等。

5. 通信中断时间长度

6. 其他航空器避让情况

7. 地面航空器检查情况（通信中断由通信设备故障导致）

8. 相关部门采取的措施

（三）示例

标题：20xx年xx月xx日xx航A321-200/B-xxxx号机执行南京至北京航班在北京区域通信中断xx分钟导致其他航班避让

简要经过：xx月xx日，A321-200飞机执行南京-北京航班，14:53在北京区域东南扇区管制指挥从120.35转频到128.1，机组复诵正确，但错误将频率调成128.0。14:55管制员首次呼叫没有收到机组应答，遂多次呼叫，并利用应急频率121.5呼叫，以及通过其他航班联系该机组均未应答。14:57管制员立刻启动通讯失效应急措施。14:58该航班机组尝试与管制建立通话时发现频率错误，立即调整频率，重新建立联系。期间管制指挥一架xx航xx至北京航班进行避让。

4、 空中颠簸

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、发生阶段、颠簸强度、人员

伤亡情况

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、高度等。

3. 天气实况与预报

4. 空中颠簸原因

如晴空颠簸、绕飞入云等。

5. 空中颠簸经过

遭遇颠簸时航空器异常情况、机组操作情况、客舱安全情况、空管部门协助、机场保障单位协助、航空器落地机场与时刻等。

6. 地面航空器检查情况

7. 相关部门采取的措施

8. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等。

(三) 示例

标题：20xx年xx月xx日xx航B777-300ER/B-xxxx号机执行广州至北京航班在北京区域遭遇严重空中颠簸致人员轻伤

简要经过：xx月xx日，B777-300ER飞机执行广州-北京航班，当时天气为小雨轻雾，能见度1000米，机组报告在北京区域魏县VOR附近，突然遭遇严重空中颠簸，机组操作飞机从8900米下降至8100米高度后飞行正常，期间造成一名乘务员脚踝扭伤，不能站立，以及一名乘客头部被

掉落的行李箱砸伤，机组要求提供医疗服务，15:53 飞机落地。受伤人员均为软组织损伤，属于轻伤，无其他情况；QAR 译码显示空中颠簸时间约 3 分钟，最大垂直过载 2.5G，地面机务依据手册进行颠簸特检正常，飞机无损伤。

5、 冲/偏出跑道

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、飞行阶段

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点、使用跑道

2. 天气状况

起飞机场或落地机场天气实况

3. 冲/偏出跑道经过和原因

4. 相关部门采取的措施

5. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

（三）示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A319-100/B-xxxx 号机执行成都至北京航班着陆过程中偏离跑道

简要经过：xx 月 xx 日，A319-100 飞机执行成都 - 北京航班。13:17 在首都机场使用 01 号跑道 ILS 进近，道面状况正常。天气条件良好，无降雨。塔台通报：地面风向为 310°，风速为 6 米/秒，阵风 14 米/秒，

五边有较强乱流。飞机在 50 英尺进跑道时，受左侧风影响带左交叉，拉平过程中，有向右移动的趋势，机组向左修正。接地时位置稍偏右，但因飞机带有约 10 度的左交叉，出现瞬间急速左偏，机组虽蹬右舵修正，但未能有效制止左偏和侧滑的产生，约 5 秒钟后，飞机开始向右偏转逐渐回到跑道中心线。机组在停机位对飞机外部进行检查时，发现飞机左外轮胎被扎伤。在对 01 号跑道勘查时，发现左侧边线外留有明显的轮胎压痕，且一个跑道边灯损坏。

6、 系统失效

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、飞行阶段、故障描述

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置
2. 受影响航空器的飞行情况
如飞行阶段、高度等。
3. 天气状况
4. 系统失效的经过和原因
5. 地面航空器检查情况
6. 相关部门采取的措施

（三）示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B737-800/B-xxxx 号机执行郑州-包头航班任务进近遇乱流复飞时出现襟翼卡阻

简要经过: xx 月 xx 日, B737-800 执行郑州至包头航班任务, 航班进场时准备使用 31 号跑道落地 (当时风向 40°, 风速 4-5 米/秒), 17:50 分本场风向改变为 130°, 最大风速 7 米/秒, 塔台指挥航班改用 13 号跑道落地。18:03 分, 航班使用 13 号跑道进近过程中, 遇乱流, 机组决定复飞。复飞高度约 100-200 英尺, 低于决断高度, 复飞速度 160 节。飞机复飞爬升过程中, 机组发现襟翼 25 度卡阻, 在本场盘旋处置后, 未能排除故障。机组决定使用 25 度襟翼落地, 机场立即启动应急保障预案。18:23 分, 航班使用 13 号跑道正常落地。19:32 分航空器故障排除, 20:16 分, 由本场起飞, 出港延误 101 分钟。

7、 外来物击伤

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、损伤部位、是否超标

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、高度等。

3. 外来物击伤经过

4. 地面航空器检查情况

5. 损伤情况

如损伤位置、大小尺寸、超标性质界定等。

6. 相关部门采取的措施

7. 最终结果

航空器受损后果、后续航班延误、取消情况等。

(三) 示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A332/B-xxxx 号机执行北京-沈阳航班右发遭外来物击伤未超标

简要经过：xx 月 xx 日，A332 飞机执行北京-沈阳航班。在沈阳短停检查时发现右发五个风扇叶片前缘中上部靠外处受损，其中两个深度一个约为 2mm，一个约为 1.5mm，另外三个损伤轻微。右发进气道有一处损伤位于 6 点钟位置，有石子嵌入。取掉石子后，发现该处损伤消音层表层织物穿透，测量值约为 17mm*7mm。左发有一风扇叶片被打伤，深度约为 1.8mm。依据 FOD 检查单，孔探检查双发未见损伤。打磨受损风扇叶片，修复进气道损伤部位。飞行机组无法确认事发飞行阶段，经核实，损伤未超标。

8、 可控飞行撞地/空中撞障碍物

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、飞行阶段、导致后果

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点位置

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、高度等。

3. 天气情况

4. 机组操作情况
5. 地面航空器检查情况
6. 相关部门采取的措施
7. 最终结果

航空器受损情况、航班延误、取消情况等。

(三) 示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A320/B-xxxx 号机执行虹桥-温州航班在温州机场 VOR 进近复飞过程中擦树梢

简要经过：3 月 20 日，A320 飞机执行虹桥-温州航班。11:18（北京时间，下同）虹桥机场起飞。11:45 机组首次联系温州进近管制，进近管制指挥 MU5577 航班按 SHZ11 程序进港、使用 21 号跑道 VOR 进近。12:08，该机高度 800 米建立 21 号 VOR 航道向台飞行，并联系塔台。最低下降高度时飞机使用自动驾驶仪保持下滑角和 210 度的航迹；飞机继续下降高度后进云；360 英尺时机组向左调整航迹至 204 度。当听到无线电高度 50 英尺语音提示时，左右座均看见地面，但未见跑道，右座随即连续两次发出“复飞”口令。左座机长即断开自动驾驶、执行复飞程序。复飞后机组按 03 号跑道盲降进近，于 12:20 安全着陆。在复飞过程中，飞机高度最低降至无线电高度 6 英尺。12:30 飞机滑至 8 号停机位。

地面检查发现：飞机的右发进气道下半部、右机翼前缘及副翼下表面均有与绿色植物刮擦的痕迹；右发下部和右起落架各夹有树木残枝，高压气机第 3 级处发现一薄木片，4 号刹车毂前液压管支架变形，未见其它明显损伤。

9、 雷击

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、事件类型

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点、使用跑道

2. 天气状况

起飞机场天气实况、航路天气、落地机场天气实况

3. 雷击经过

4. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、位置、高度

5. 相关部门采取的措施

6. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

(三) 示例

标题：20xx年xx月xx日xx航B737-300/B-xxxx号机执行广州至昆明航班遭雷击

简要经过：xx月xx日，xx航空公司B737-300/B-xxxx飞机执行XX1234（郑州-重庆）航班任务，08:22从郑州新郑机场12号跑道起飞。天气实况：不定风2米/秒，能见度1300米，小雨、轻雾，疏云云高900米，温度8℃，露点6℃，修正海压1018百帕，无重大变化，飞机爬升过程中，降雨逐渐增多，机组请示管制偏向离场航线的南侧进行绕飞。穿越过程

中，于 08:26 时，在新郑机场 175° 方位、15 海里，海拔高度 3170 米空中遭雷击，前缘襟翼过渡灯亮，仪表显示功能无异常，机组决定返航。飞机空中耗油后于 09:50 在新郑机场安全着陆。经检查，飞机前机身左侧蒙皮损伤严重，散布 29 处雷击点，部分铆钉头部有烧熔痕迹；两侧机翼的上表面共 12 个雷击点；右水平安定面上表面部分整流盖板漆层烧蚀，表面导电条损坏，部分丢失；右升降舵外侧部分舵面结构丢失，损伤区域尺寸 100x55cm。

10、擦尾/擦发动机/擦翼尖

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、发生阶段、事件类型

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点、使用跑道
2. 天气状况
起飞机场或落地机场天气实况
3. 擦尾/擦发动机/擦翼尖经过和原因
4. 受影响航空器的飞行情况
5. 相关部门采取的措施
6. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

（三）示例

标题：20xx年xx月xx日xx航MD-82/B-xxxx号机执行三亚至桂林航班

着陆中擦翼尖

简要经过：xx月xx日，MD-82飞机执行三亚-桂林航班。主操纵为右座副驾驶，18:06三亚起飞。桂林机场天气：能见度1100米，云高120米，小雨，温度14度，跑道湿，静风，刹车效应中，使用01号跑道盲降进近。300英尺（约90米）时，机组看见引进灯光。200英尺（约60米）完全看到跑道。飞机下降到120英尺（约36米），机组断开自动驾驶仪。飞机进跑道高度大约30英尺（约9米）时，飞机向右偏，机组随即修正，过程中飞机以最大12.3度左坡度左机翼擦地，执行复飞，飞机于19:23在桂林机场落地。落地后机组检查发现：飞机左大翼着陆灯擦伤脱落、公司标志灯下部擦伤9.2×7cm、左大翼翼尖位置灯灯罩擦坏、翼尖下部擦伤12×2.5cm，左大翼缝翼翼尖擦伤11×3.5cm。飞机离场维修。

11、重着陆

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、事件类型

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点、使用跑道

2. 天气状况

落地机场天气实况

3. 重着陆经过/原因

4. 相关部门采取的措施

5. QAR译码及过载情况

6. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

(三) 示例

标题：20xx年xx月xx日xx航A320-200/B-xxxx号机执行武汉至北京航班着陆过程中发生重着陆

简要经过：xx月xx日，xx航空公司A320-200/Bxxx飞机执行XX2345(武汉-北京)航班，飞机于20:20从武汉天河机场起飞，22:00加入36R五边，建立着陆形态，首都机场地面风320度10米/秒，阵风16米/秒，能见度大于10公里。副驾驶操纵飞机，拉平过程中出现拉飘现象，向前稳杆之后飞机下沉偏快，又快速带杆，飞机接地后跳起约6英尺，并形成4.9度右坡度，副驾驶再次向前稳杆。此时左座机长接替操作并带杆，1秒钟后飞机以2.1度姿态、3.2度右坡度再次接地。经QAR译码，两次接地垂直载荷分别为1.56G、2.84G。

12、空中解体/爆炸/失火/冒烟

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、发生阶段、事件类型

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、飞行阶段
2. 空中解体/爆炸/失火/冒烟经过
3. 受影响航空器的飞行情况
4. 相关部门采取的措施

5. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

(三) 示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A319-100/B-xxxx 号机执行重庆至温州航班飞行中失火

简要经过：xx 月 xx 日，xx 航空公司 A319-100/B-xxxx 飞机执行 XX4567（重庆-温州）航班任务。飞机于 10:56 从重庆江北机场起飞，约 11:30 左右，飞机后客舱右洗手间附近开始冒烟。机组在向空管部门报告的同时，立即实施货舱灭火程序并明确了分工，由机长负责操控飞机，副驾驶负责执行飞机电子中央监控（ECAM）程序并负责与地面通信；由乘务组负责对后客舱右洗手间区域进行灭火，并安抚旅客。鉴于情况紧急，机组决定就近备降长沙黄花机场。大约 6 分钟后，机上火势得到控制。飞机于 11:59 在长沙黄花机场安全着陆。经检查，后货舱门向后 1.5 米左右蒙皮漆层脱落，其周围区域油漆发黄，且周围蒙皮有变形，外流活门出口向后有 3-4 米发黑的烟熏痕迹，后侧的氧气瓶储存箱与机身蒙皮交界的三角形区域有严重的烧焦痕迹；氧气储存箱盖板里面烧焦发黑，导线束绝缘层烧坏，部分导线烧断。

13、 地面撞障碍物

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、原因

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点、使用跑道

2. 受影响航空器的状态

如飞行阶段、位置、高度

3. 受损的航空器\地面设施设备\车辆\人员的信息

如航空器类型、使用单位、地面设施设备类型、车辆类型、所属单位、人员单位等与受影响的航空器相对位置关系。

4. 碰撞经过

管制指挥因素、滑行路线、刹车工作情况、机组及相关单位采取的措施障碍物移动情况、通信设备因素、机场标志、标记、灯光方面情况、车辆或人员情况等。

5. 天气实况、道面状况

必须包括能见度或跑道视程、云底高、风向、风速

6. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、障碍物损坏情况后续航班延误、取消情况、旅客安置等

7. 原因分析

(三) 示例

标题: 20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A320-200/B-xxxx 号机执行

xx 至 xx 航班时在 xx 机场撞廊桥

简要经过: 20xx 年 xx 月 xx 日, A320-200 飞机执行 xx-xx 航班。

飞行中 ECAM 显示“液压黄系统低油量”警告和“液压黄系统

压力低”警告, 机组按 ECAM 程序处置, 未向空管部门和公司

签派报告此故障情况。15:37 机组获得落地许可，气象实况能见度 8000 米、云底高 900 米、360 度 2 米风，在 xx 机场落地后，机长执行停机程序，提起停留刹车，这时右座副驾驶发现没有刹车压力，飞机缓慢向前移动，机组随即接通液压黄系统电动泵，并将脚刹车踩到底，但不起作用，飞机继续向前滑行最终撞上廊桥，飞机受损，廊桥受损、无人员受伤。机务检查飞机损伤超标，后续航班取消，客服对旅客签转并赔偿。机组对飞机液压系统故障造成刹车失效的处置预案不当，未能采取有效措施避免碰撞发生。

14、危险接近/飞行冲突

（一）标题填报要素

日期、事发管制区域 所属单位、机型与机号、任务性质、事发性质及原因

（二）简要经过填报要素

1. 发生时间、所属单位、机型与机号、任务性质、飞行状态、事发管制区域、航迹、高度、预计飞越时间或预计到达时间等。

2. 两机相对飞行位置及状态

航空器与航空器之间垂直距离，测向距离、纵向距离，汇聚飞行或分散飞行。

3. 天气状况

航路天气、相关机场天气实况、预报。

4. 告警情况

机载设备告警情况、地面雷达监视系统告警情况

5. 管制员和机组人员资质和身体情况

6. 采取的措施

管制员和机组是否采取避让措施。

7. 原因分析

如人员失能、复杂天气、通信导航设备运行不正常、飞行计划错误、管制员指挥失误、机组错误操作、误听指令、军航活动等。

(三) 示例

标题：20xx 年xx 月xx 日xx 航B747/B-xxxx 号机与xx 航

A330/B-xxxx 号机在xx 管制区域发生飞行冲突

简要经过：20xx 年xx 月xx 日，A 航空公司B747 执行xx-xx 航班任务，于02:51 过xx，沿xx 航路飞行，高度11900 米，预计过C 地上空时间03:01；B 航空公司A330 执行xx-xx 航班任务，于02:54 过xx，沿xx 航路飞行，高度11900 米，预计过C 上空03:02。两机呈同高度汇聚飞行。当日C 区域航路天气适航，机组证实属于云上能见飞行。03:00:13，雷达自动化监视设备发出STCA（短期冲突告警）信号，提示A 飞机与B 飞机之间存在飞行冲突，此时两机之间侧向间隔38 公里。03:01:49，两机机组分别呼叫管制员，要求通报空中活动情况，管制席和监控席管制员没有做出任何反应和答复。03:02:15，A 飞机飞越C 上空，与其后的B 飞机间隔约6 公里（期间自动化系统持续保持STCA 告警状态）。经雷达录像证实，两机过C 后同高度顺向飞行，最小间隔4.1 公里。当班管制员持有效执照并符合休息时间要求。管制员未能及时回复机组信息，造成航班冲突发生。

15、客舱释压

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、地点或空域、原因

（二）简要经过填报要素

1. 发生时刻、航空公司、机型与机号、执行任务、飞行阶段、空域、高度等。

2. 座舱高度的异常指示以及机组的处置情况

座舱高度的最大指示、有无警告喇叭响、机组是否执行紧急下降、是否放下氧气面罩，下降过程是否进行偏航、是否与其它飞机造成冲突、飞机改平高度、

3. 天气状况

航路天气、相关机场天气情况。

4. 结果

客舱释压原因分析及所做的工作、人员受伤情况、后续航班及旅客安置情况。

（三）示例

标题：20xx 年xx 月xx 日xx航B737 -800/B-xxxx 号机执行

xx至xx航班时在xx 管制区域发生客舱释压返航

简要经过：20xx 年xx 月xx 日，A 航空公司B737 -800 执行xx-xx 航。

6:55在xx机场起飞，正常加入航线至xx，并正常与xx进近管制脱波。过xx

后，xx区域管制指挥飞机上高度7500米。7:20当飞机爬升至约16000英尺

时，副驾驶报告座舱压差达7.4PSI，机长减少上升率。当飞机爬升至21000英尺时，座舱压差达到7.6PSI后，机长指令副驾驶做检查单。当飞机爬升至约22000英尺，副驾驶按照检查单将增压旋钮选择备份方式后，机组突然听到“嗞”的声音，座舱内出现了大量水雾和灰尘，警告喇叭响。机长意识到座舱释压了，先后发出戴氧气面罩、建立机组通讯、人工控制和按紧急下降检查单处置等指令，随后报告xx区调，请求返航，二次雷达应答机编码开至7700。xx区调指挥飞机下降至3000米。由于飞机超过着陆重量，空中盘旋约20分钟耗油2.2吨，于7:48在xx机场安全落地，机组人员身体情况正常，无受伤报告。落地后机务维修人员检查发现厕所旅客服务组件内的氧气面罩脱落，做增压系统操作测试通过，检查外流活门运动顺畅无卡滞，更换座舱压力控制器、压差控制组件和后外流活门，完成增压测试并达到手册规定要求后放行飞机。期间公司安排旅客住宿及签转，飞机于12:00起飞。

16、 携带外来物飞行

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、原因

（二）简要经过填报要素

1. 时间、航空公司、机型与机号、执行任务、飞行阶段等

2. 外来物情况

外来物种类、所在位置、是否造成飞机损伤

3. 天气状况

航路天气、相关机场天气情况。

4. 事件原因

机组、机务等。

(三) 示例

标题：20xx 年xx 月xx 日xx航A320-200/B-xxxx 号机执行

xx 至 xx 航班发生携带外来物飞行事件

简要经过：20xx 年xx 月xx 日xx航A320-200/B-xxxx 号机执行

xx 至 xx 航班，xx 机场落地后机务检查发现电子舱内有异物，取出后发现是手电筒，随后联系公司及机组。机务人员按照 MCC 外站处理单的指令进行维修检查工作，并完成所有过站检查工作，确认飞机一切正常之后正常放行飞机。后续航班正常。

经查该航班于xx 月xx 日在xx机场进行航后维护工作，维修人员在维护工作过程中，手电筒遗落在电子舱内，维修人员没能及时发现这一情况，最后清理现场时也未发现，导致手电筒遗留在电子舱内。

17、跑道侵入

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、原因、跑道号、避让措施

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、地点、使用跑道

2. 受影响航空器的飞行情况

如飞行阶段、位置、高度

3. 入侵的航空器\车辆\人员的信息

如航空器类型、使用单位、车辆类型、所属单位、人员单位等与受影响的航空器相对位置关系，入侵跑道的地点及运动方向。

4. 入侵经过\原因

管制指挥因素、通信设备因素、机场标志、标记、灯光方面情况、车辆或人员情况等。

5. 避让动作

6. 最小接近距离

7. 天气实况、道面状况

必须包括能见度与跑道视程

8. 相关部门采取的措施

9. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

(三) 示例

标题：20xx年xx月xx日xx航A319-100/B-xxxx号机执行xx至xx航班时在距离xx号跑道头xx米处有车辆情况下复飞

简要经过：xx月xx日，A319-100号机执行xx至xx任务。当日14:23，飞机在xx机场移交给xx塔台指挥。xx机场当时天气情况为，风310度8米/秒，阵风10米/秒，CAVOK；能见度1500米，跑道视程1100米。塔台按照26号跑道VOR/DME进近程序正常指挥，14:38，机组报告DME距离5海里。管制员在发布落地指令的同时，发现距离26号跑道头300米处有一辆空军驻场车正沿空军1号联络道口进入26号跑道，并向26号跑道头

行驶。管制员立即指挥飞机执行复飞程序，并立即通知巡场人员上跑道将空军车辆快速带离。该飞机复飞时，飞机 DME 距离 5 海里，高度 900 英尺。14:42 巡场人员将空军驻厂车辆带离跑道。14:45 管制员指挥该飞机重新进近，飞机于 14:48 正常落地，无人员伤亡及航空器受损情况。

18、爆胎/轮胎脱层/扎破

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、航前/短停/航后检查、扎伤轮胎号

（二）简要经过填报要素

1. 发生/发现时刻、地点、使用跑道
2. 轮胎扎伤位置、形状、尺寸（长*宽*高）、是否超标
3. 天气状况

如机场的巡场情况、更换轮胎等。

4. 采取的相关措施
5. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、航班延误、取消情况等

（三）示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B737-800/B-xxxx 号机执行 xx 至 xx 航班时在 xx 机场航后检查时发现左外主轮 1 号轮胎扎伤超标。

简要经过：xx 月 xx 日，737-800 号机执行 xx 至 xx 任务，当日 10:15 飞机于 xx 机场起飞，14:05 于 xx 机场使用 36 号跑道落地，xx 机场天气

情况良好。飞机停靠在 12 号机位，约 14:15，航线当值机务在执行航后检查时发现该机左外主轮 1 号轮胎中部被扎伤（扎伤尺寸为：长 105mm × 宽 8mm × 深 5mm）。当值机务依据飞机维修手册 AMM xx-xx-xx 执行检查确认该扎上尺寸已超出手册标准，并按手册要求对飞机进行轮胎更换。15:30 机务完成轮胎更换及放行工作。该航班于 16:00 执行下段任务，航班延误 40 分钟。14:45，xx 机场方面反馈经场务人员对跑道进行巡视，未发现任何异物。

19、燃油量低

（一）标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、原因、采取措施（备降、返航等）

（二）简要经过填报要素

1. 天气状况

航路天气、落地机场天气实况

2. 计划油量、实际加油量、接地时油量、飞行时间、所飞航段

3. 宣布的油量状态

最低油量还是紧急油量；航空公司对本机型最低油量、紧急油量的规定

4. 航空器飞行阶段、宣布低油量时刻、位置

5. 原因分析

5. 相关部门采取的措施

6. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

(三) 示例

标题: 20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A330-300/B-xxxx 号机执行 xx 至 xx 航班在 xx 机场因流量控制原因机组宣布“最低油量”备降 xx 机场。

简要经过: xx 月 xx 日, A330-300 号机执行 xx 至 xx 任务, 在 xx 机场计划加油量 xx 吨, 电子计划空中时间为 xx 分, 机组考虑天气和流控等原因, 决定多加 xx 吨油, 实加油量 xx 吨。飞机于 19: 08 分从 xx 机场起飞。在 xx 管制区爬升过程中, 机组接到该区管制员通知, 要求机组盘旋等待 18 分钟, 机组按要求执行盘旋程序。飞机到达 xx 管制区, xx 机场当时天气情况为, 风 310 度 10 米/秒, 阵风 15 米/秒, CAVOK。管制员指出因为航路绕飞原因, 南侧霸州(BOBAK)航路已不允许使用, 雷达引导从北侧 TODAM 走 B208 航路到 DOTOS, 再由 DOTOS 飞 A596 航路经怀来(KM)进港。此时航路已多耗时约 50 分钟。随后管制员指挥飞机先飞航向 080, 机组按指令保持航向 080。20: 05, 管制员又指挥航向 090, 飞机继续保持航向 090 飞行 50 多海里。22: 30 管制员继续指挥飞机转向航向 030 继续下降高度并联系机组进近。22: 45, 机组宣布“最低油量”, 申请优先落地, 此时飞机在 030 航向飞行 20 海里, 高度 8000 米。随后管制指挥飞机使用 18R 跑道直接落地, 飞机于 22: 10 安全在 xx 机场落地, 落地剩余油量 xx 吨, 实际飞行时间 xx 小时, xx 航空公司对 A330-300 机型规定的最低油量为 xx 吨、紧急油量为 xx 吨。该航班机组宣布“最低油量”符合 xx 航空公司的规定要求。该航班无人员伤亡及航空器受损情况。

20、 迷航\偏航

(一) 标题填报要素

日期、航空公司、机型与机号、执行任务、原因、采取措施（备降、返航等）

(二) 简要经过填报要素

1. 发生时刻、飞行阶段、高度

2. 飞行计划航线、迷失/偏离的路线，偏离的最大距离、是否与其他航空器发生冲突

3. 原因

如通信导航设备运行不正常、飞行计划错误等

5. 采取的措施

6. 天气状况

航路天气、落地机场天气

7. 最终结果

航空器受损情况、人员伤亡情况、后续航班延误、取消情况等

(三) 示例

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B737-700/B-xxxx 号机执行 xx 至 xx 航班时因天气及通讯设备故障原因导致飞机备降至 xx 机场。

简要经过：xx 月 xx 日，B737-700 号机执行 xx 至 xx 任务，xx 机场当时天气情况为：风 310 度 10 米/秒，阵风 15 米/秒，有多块 CB 云，阵雨。

14:45，飞机移交给 xx 塔台指挥，塔台与飞机建立联系后各通讯设备运行正常。机组报告 DME 距离 8 海里，飞机进近过程中因飞机绕飞雷雨时偏离

原计划航向 030（偏离最大距离 5 海里）导致机组失去机场的相对位置，15:00 机组在连续穿越多块 CB 云的情况下，因通讯导航设备故障导致机组与塔台失去联系，造成该航班迷航。管制及其他相关部门迅速启动相关应急预案。15:20 机组恢复与塔台联系并通过目视看到 xx 机场，15:30 飞机备降距离 xx 机场 10 公里处的 xx 机场，该机场天气情况良好。该航班无人员伤亡及航空器受损情况。