关于修改《平行跑道同时仪表运行管理

规定》的决定（征求意见稿）

中国民用航空局决定对《平行跑道同时仪表运行管理规定》（CCAR-98TM）作如下修改：

一、将第二十六条第（八）项、第（九）项修改为：“（八）有专职雷达管制员对每一条跑道进近的航空器进行监视，以保证当航空器之间的垂直间隔小于300米时，符合下列规定：

1、航空器没有进入划定的非侵入区；

2、在同一个仪表着陆系统航向道上的航空器之间符合《民用航空空中交通管理规则》中规定的最小纵向间隔。

对于机场海拔高度低于1525米，且跑道中心线间距不小于2745米的平行跑道，可不设专职雷达管制员对每一条跑道进近的航空器进行监视，其职责由为该跑道提供进近管制服务的管制员承担。

（九）在未设立专用管制频率供雷达管制员指挥航空器直至着陆的情形下，应当符合下列规定：

1、在相邻的最后进近航迹上的两架航空器中较高的航空器切入仪表着陆系统下滑道前，应当将航空器通信移交给相应的塔台管制员；

2、监视每条跑道进近的雷达管制员或承担相应职责的进近管制员，应当具有对相应的机场管制频率超控的能力。”

二、将第二十九条修改为：“管制员应当为向不同跑道进近的航空器提供不小于300米的垂直间隔或者5.6千米的雷达间隔，直到航空器符合下列条件为止：

（一）在已建立的仪表着陆系统航向道上向台飞行；

（二）在正常运行区内飞行。

管制员引导航空器实施平行跑道同时仪表进近时，应当使用“高边”和“低边”进行引导，以保证航空器在建立各自的航向道之前具有符合规定的垂直间隔。为了保证引导“高边”和“低边”航空器在建立各自的航向道之前有300米的高度差，应当引导“低边”航空器在距下滑道切入点较远的距离建立航向道。在距离跑道入口至少18千米之前，“高边”航空器的高度应当比“低边”航空器的高度高300米。”

三、将第三十条修改为：“管制员应当为在同一仪表着陆系统航向道上的航空器之间提供不小于5.6千米的雷达间隔。航空器之间存在尾流影响的，应当符合《民用航空空中交通管理规则》中规定的尾流间隔要求。”

四、将第三十六条修改为：“发现航空器正在进入非侵入区时，负责监视相邻仪表着陆系统航向道活动的雷达管制员或承担相应职责的进近管制员, 应当指挥在其监视的仪表着陆系统航向道上受影响的航空器立即爬升和转弯到指定的高度和航向，以避开偏航的航空器。

在障碍物评估时使用了平行进近障碍物评估面（PAOAS）标准的情形下，当航空器相对于跑道入口标高的垂直距离小于 120 米时，管制员不得向航空器发布航向指令；当航空器相对于跑道入口标高的垂直距离不小于 120 米时，管制员可以发布航向指令，但指定的航向与仪表着陆系统航向道的夹角不得大于 45 度。”

五、将第四十条修改为：“在引导航空器切入平行仪表着陆系统航向道时，管制员应当为航空器提供不小于300米的垂直间隔或者5.6千米的雷达间隔。”

六、将第四十一条修改为：“已建立仪表着陆系统航向道的航空器之间的雷达间隔应当符合下列规定：

（一）在同一个仪表着陆系统航向道上的航空器之间的雷达间隔不小于5.6千米。航空器之间存在尾流影响的，应当符合《民用航空空中交通管理规则》中规定的尾流间隔；

（二）在两条相邻的仪表着陆系统航向道上同时进近的航空器之间的雷达间隔不小于4千米。”

本决定自2022年 月 日起施行。

《平行跑道同时仪表运行管理规定》根据本决定作相应修改并对序号及个别文字作相应调整，重新公布。