



咨询通告

中国民用航空局航空安全办公室

编 号:AC-396-AS-2009-03

下发日期:2009年7月23日

民航不安全事件信息填报规范

民航不安全事件信息填报规范

1. 目的和依据

本咨询通告依据《民用航空安全信息管理规定》（CCAR-396-R1）制定，旨在提供民航不安全事件初始报告表（以下简称初表）和民航不安全事件最终报告表（以下简称终表）中“标题”和“简要经过”的填报规范。

2. 适用范围

本咨询通告适用于局方和民航各企事业单位的不安全事件信息填报。

3. 说明

各单位应参照本咨询通告中所列模板内容填报初表和终表，不能因为信息不全而推迟上报，在上报后如果获得新的信息，应当及时补报。

4. 民航不安全事件信息填报模板

a. 鸟击

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侧发动机及机翼遭鸟击超标

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。晴天少云。起飞离地时，副驾驶看到多只鸟（2-10只）由北向南飞越跑道（鸟类不详），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

机械故障请求返航，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，飞机离场维修。

b. 空中停车

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

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，按 ECAM 处置，自动点火 30 秒未成功后关车。机组申请优先落地，考虑情况未能判明，未尝试空中启动，保持尽可能大的速度直飞五边落地。22:33 飞机安全落地。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（右发，序号:xxxxxx）。截止 xx 月 xx 日，飞机和发动机的飞行小时为 703 小时，386 个循环。

c. 冲/偏出跑道

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。

(附冲/偏出跑道路线示意图)。

d. 系统失效

标题: 20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B757-200/B-xxxx 号机执行乌鲁木齐至阿拉木图航班空中座舱释压返航

简要经过: xx 月 xx 日, B757-200 飞机执行乌鲁木齐 - 阿拉木图航班。10:07 起飞, 飞机到达巡航高度 9800 米后约 2 分钟, 机组感觉有压耳, 检查发现座舱高度接近 10000 英尺 (约 3000 米), 并且座舱上升率仍有 1500 英尺 (约 450 米)/分钟左

右，座舱高度达到 10000 英尺时，释压警告灯亮，警笛响，机组执行紧急下降程序，人工放出旅客氧气面罩。飞机于 10:49 返航落地。经地面检查，原因是飞机左发高压级故障造成单发供气，前设备冷却组件外排活门故障导致客舱高度保持不住，更换相关部件后正常。

e. 雷击

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，B737-300 飞机执行广州 - 昆明航班。巡航阶段 13:55 左右，距 P269 点约 50 海里，当时天气为降雨，机载气象雷达显示前方均为降雨，前面的飞机没有改航和偏航，此时机组听到一声闷响，经检查，飞行仪表指示正常，发动机工作正常，增压指示正常，询问乘务长客舱情况无异常，继续执行航班。着陆后将此情况向签派、机务人员和飞行部进行了报告，并与机务人员一起检查飞机，发现：(1)机身左侧蒙皮上有多处电蚀点，位于机身站位 STA 727A 处最严重，尺寸为 $13 \times 4 \times 1.3\text{mm}$ ，蒙皮已击穿，可见下蒙皮底漆。(2)STA360 - 460 之间，WL246.1 窗子边缘存在电蚀点；STA727E - 827 之间，WL246.1 窗子边缘有电蚀点。(3)雷达罩导电条前端有一电蚀点。(4)VHF3 天线尖部有一电蚀点。(5)APU 排气尾锥上有多处电蚀点，分布非常密集。飞机停场维修。

f. 擦尾/擦发动机/擦翼尖

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 $9.2 \times 7\text{cm}$ 、左大翼翼尖位置灯灯罩擦坏、翼尖下部擦伤 $12 \times 2.5\text{cm}$ ，左大翼缝翼翼尖擦伤 $11 \times 3.5\text{cm}$ 。飞机停场维修。

g. 地面撞障碍物

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 A320-200/B-xxxx 号机执行昆明至重庆航班时在重庆江北机场撞廊桥

简要经过：xx 月 xx 日，A320-200 飞机执行昆明-重庆航班。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 在重庆江北机场落地后，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。

h. 危险接近/飞行冲突

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：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。

i. 跑道侵入

标题：20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B777-200/B-xxxx 号机执行

上海浦东至新加坡航班时在跑道有车辆情况下起飞

简要经过: xx 月 xx 日, B777-200 飞机执行上海浦东机场-新加坡航班任务。当日 00:32, 浦东机场塔台使用西跑道起降(东跑道关闭), 机场灯光科申请检查东跑道, 塔台管制员允许灯光科检查东跑道。2 分钟后, 机场场务科也向塔台申请, 要求检查使用中的西跑道。塔台管制员误以为场务科也是检查东跑道, 随即允许场务科车辆进入西跑道检查(按照塔台工作程序, 检查跑道的车辆行驶方向和飞机起降方向对头)。00:35, 机组申请进跑道起飞, 塔台管制员仍然没有意识到西跑道有车辆在检查跑道, 允许航班进跑道起飞, 造成飞机在跑道上车辆的情况下起飞。事后, 场务科反映车辆驾驶人员已经发现对头方向有飞机起飞, 立即采取了避让措施, 车辆与飞机最接近时距离约为 35 米, 机组证实了此情况。

j. 爆胎/轮胎脱层/扎破

标题: 20xx 年 xx 月 xx 日 xx 航 B737-700/B-xxxx 号机执行福州-南昌航班短停中发现轮胎被扎

简要经过: xx 月 xx 日, B737-700 飞机执行福州-南昌航班。当日 16:20 从福州机场起飞, 17:25 在南昌机场落地。17:35, 南昌机务人员在对飞机进行短停检查时, 发现飞机右前轮受损超标(受损部位为长条形, 约 $10 \times 3 \times 7\text{mm}$), 根据 AMM32-45-21 更换右前轮。