

中华人民共和国飞行基本规则（下）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/327/2021\\_2022\\_\\_E4\\_B8\\_AD\\_E5\\_8D\\_8E\\_E4\\_BA\\_BA\\_E6\\_c36\\_327999.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/327/2021_2022__E4_B8_AD_E5_8D_8E_E4_BA_BA_E6_c36_327999.htm) 第七十条 飞行人员在飞行中必须遵守有关的飞行规则和飞行任务书中的各项规定，服从飞行指挥，准确实施领航，保持规定的航行诸元，注意观察空中情况，按照规定及时报告航空器位置、飞行情况和天气情况，特别是危险天气现象及其发展情况。第七十一条 目视飞行时，航空器应当按照下列规定避让：（一）在同一高度上对头相遇，应当各自向右避让，并保持500米以上的间隔；（二）在同一高度上交叉相遇，飞行员从座舱左侧看到另一架航空器时应当下降高度，从座舱右侧看到另一架航空器时应当上升高度；（三）在同一高度上超越前航空器，应当从前航空器右侧超越，并保持500米以上的间隔；（四）单机应当主动避让编队或者拖曳飞机，有动力装置的航空器应当主动避让无动力装置的航空器，战斗机应当主动避让运输机。第七十二条 在与航路、固定航线交叉或者靠近的临时航线飞行时，飞行人员应当加强对空中的观察，防止与航路飞行的航空器相撞。当临时航线与航路、固定航线交叉时，水平能见度大于8公里的，应当按照规定的飞行高度通过；在云中飞行或者水平能见度小于8公里的，应当按照空中交通管制员或者飞行指挥员的指示通过。在靠近航路的航线上飞行时，应当与航路的边界保持规定的安全间隔。第七十三条 未配备复杂气象飞行设备的航空器，机长应当按照规定的飞行最低气象条件，在安全高度以上进行目视飞行，防止飞入云中。第七十四条 当天气情况不低于机长飞行

的最低气象条件时，机长方可在300米以下进行目视飞行，飞行时航空器距离云层底部不得小于50米。第七十五条航空器沿航路和固定航线飞行通过中途机场100至50公里前，除有协议的外，飞行人员应当向该机场的空中交通管制员或者飞行指挥员报告预计通过的时间和高度。中途机场的空中交通管制员或者飞行指挥员必须指挥在本机场区域内飞行的航空器避让过往航空器，保证其安全通过；无特殊原因，不得改变过往航空器的航线和高度。航空器在临时航线飞行通过中途机场时，应当按照规定的航线和高度通过，或者按照该机场空中交通管制员或者飞行指挥员的指示通过。

第七十六条 飞行中，飞行人员与地面联络中断，可以停止执行飞行任务，返回原机场或者飞往就近的备降机场降落。当保持原高度飞向备降机场符合飞行高度层配备规定时，仍保持原高度飞行；当保持原高度飞向备降机场不符合飞行高度层配备规定时，应当下降到下一层高度飞向备降机场；因飞行安全高度所限不能下降到下一层高度的，应当上升至上一层高度飞向备降机场。

第七十七条 航路、航线飞行或者转场飞行的航空器，在起飞前或者在中途机场降落后需要继续飞行的，机长或者其代理人必须到机场飞行管制部门办理飞行手续，校对有关资料，经批准后方可起飞；航空器降落后需要连续起飞的，必须事先经中途机场飞行管制部门的许可。航路、航线飞行或者转场飞行的航空器降落后，机长或者其代理人必须到机场飞行管制部门或者航空公司报告飞行情况和航路、航线天气情况，送交飞行任务书和飞行天气报告表。未经批准而降落在非预定机场的航空器，必须由驻该机场航空单位的负责人向上级报告，经批准后方可起飞。第七十

八条 航路、航线飞行或者转场飞行的航空器到达预定机场后，其各项保障工作由驻该机场的有关部门按照规定或者协议负责。

第六章 飞行间隔 第七十九条 飞行间隔是为了防止飞行冲突，保证飞行安全，提高飞行空间和时间利用率所规定的航空器之间应当保持的最小安全距离。飞行间隔包括垂直间隔和水平间隔。水平间隔分为纵向间隔和横向间隔。机长必须按照规定的飞行间隔飞行，需要改变时，应当经飞行管制部门许可。

第八十条 航路、航线飞行或者转场飞行的垂直间隔，按照飞行高度层配备。飞行高度层按照以下标准划分：

（一）真航线角在0度至179度范围内，高度由900米至8700米，每隔600米为一个高度层；高度在9600米以上每隔1200米为一个高度层。

（二）真航线角在180度至359度范围内，高度由600米至9000米，每隔600米为一个高度层；高度在9000米以上每隔1200米为一个高度层。

（三）飞行高度层应当根据标准大气压条件下假定海平面计算。真航线角应当从航线起点和转弯点量取。飞行高度层的具体配备标准见本规则附件二。

第八十一条 航路、航线飞行或者转场飞行的水平间隔，由中国人民解放军空军会同国务院民用航空主管部门拟定，报国务院、中央军事委员会空中交通管制委员会批准。

第八十二条 飞行的安全高度是避免航空器与地面障碍物相撞的最低飞行高度。航路、航线飞行或者转场飞行的安全高度，在高原和山区应当高出航路中心线、航线两侧各25公里以内最高标高600米；在其他地区应当高出航路中心线、航线两侧各25公里以内最高标高400米。受性能限制的航空器，其航路、航线飞行或者转场飞行的安全高度，由有关航空

管理部门另行规定。第八十三条 航路、航线飞行或者转场飞行的航空器，在航路中心线、航线两侧各 25 公里以内的最高标高不超过 100 米，大气压力不低于 1000 百帕（750 毫米水银柱）的，允许在 600 米的高度层内飞行；当最高标高超过 100 米，大气压力低于 1000 百帕（750 毫米水银柱）的，飞行最低的高度层必须相应提高，保证飞行的真实高度不低于安全高度。第八十四条 航路、航线飞行或者转场飞行的高度层，由批准本次飞行的负责人，通过飞行管制部门具体配备。飞行高度层应当根据飞行任务的性质、航空器性能、飞行区域以及航线的地形、天气和飞行情况配备。第八十五条 在同一条航路、航线有数架（数批）航空器同时飞行并且互有影响的，应当分别将每架（每批）航空器配备在不同的高度层内；不能配备在不同高度层的，可以允许数架（数批）航空器在同一条航路、航线、同一个高度层内飞行，但是各架（各批）航空器之间应当保持规定的纵向间隔。第八十六条 航路、航线飞行或者转场飞行的航空器起飞前，应当将场面气压的数值调整到航空器上气压高度表的固定指标，使气压高度表的指针指到零的位置。航路、航线飞行或者转场飞行的航空器起飞后，在未规定过渡高度或者过渡高的机场上升到距该机场道面 600 米高度时，应当将航空器上气压高度表的标准海平面气压值调整到固定指标，然后再继续上升到规定的飞行高度层；规定有过渡高度或者过渡高的机场，在上升至过渡高度或者过渡高时，应当将气压高度表调整到标准海平面气压值。航路、航线飞行或者转场飞行的航空器，进入降落机场区域并下降至该机场过渡高度层时，或者根据空中交通管制员、飞行指挥员的指

示，将机场场面气压的数值调整到航空器上气压高度表的固定指标。 仅供民用航空器起降的机场，可以修正海平面气压值为航空器气压高度表拨正值。 提供外国航空器起降的机场，可以向外国航空器提供机场修正海平面气压值。 军用、民用航空器在同一机场同时飞行的，必须统一航空器上气压高度表拨正时机。 第八十七条 在高原机场起飞前，航空器上气压高度表的气压刻度不能调整到机场场面气压数值的，应当将气压高度表的标准海平面气压值调整到固定指标（此时所指示的高度为假定零点高度），然后起飞和上升到规定的飞行高度。 在高原机场降落时，航空器上气压高度表的气压刻度不能调整到机场场面气压数值的，应当按照空中交通管制员或者飞行指挥员通知的假定零点高度进行着陆。 航空器上有两个气压高度表的，应当将其中一个气压高度表的标准海平面气压值调整到固定指标，而将另一个气压高度表以修正的海平面气压值调整到固定指标。 在高原、山区飞行，必须注意航空器上气压高度表与无线电高度表配合使用。 第八十八条 航路、航线飞行或者转场飞行时，因航空器故障、积冰、绕飞雷雨区等原因需要改变飞行高度层的，机长应当向飞行管制部门报告原因和当时航空器的准确位置，请求另行配备飞行高度层。 飞行管制部门允许航空器改变飞行高度层时，必须明确改变的高度层以及改变高度层的地段和时间。 遇有紧急情况，飞行安全受到威胁时，机长可以决定改变原配备的飞行高度层，但必须立即报告飞行管制部门，并对该决定负责。 改变高度层的方法是：从航空器飞行的方向向右转 30 度，并以此航向飞行 20 公里，再左转平行原航线上升或者下降到新的高度层，然后转回原航线。 第七章 飞行指挥

第八十九条 组织实施飞行指挥应当根据本规则和有关规定进行，做到正确、及时和不间断。第九十条 飞行指挥员必须切实履行职责，维护机场、空中秩序和飞行纪律，并做到：（一）了解飞行任务、飞行计划、飞行人员的技术水平及健康状况、航空器性能和机载设备，以及各项保障工作情况；（二）掌握飞行动态，了解天气变化，及时向飞行人员通知有关的空中情况和指挥其准确地按照计划飞行；（三）当空中情况发生变化时，及时采取措施，正确处置。第九十一条 飞行指挥必须按照下列调配原则安排飞行次序：（一）一切飞行让战斗飞行；（二）其他飞行让专机飞行和重要任务飞行；（三）国内一般任务飞行让班期飞行；（四）训练飞行让任务飞行；（五）场内飞行让场外飞行；（六）场内、场外飞行让转场飞行。第九十二条 在飞行期间，所有参加飞行和保障飞行的人员，必须服从飞行指挥员的指挥。第九十三条 驻在同一机场的军用航空器和民用航空器同时飞行时，必须实施统一指挥。军用航空单位派出飞行指挥员，民用航空单位派出飞行副指挥员。飞行副指挥员负责向飞行指挥员报告民用航空器的航行诸元和有关飞行情况，并且按照飞行指挥员的指示，对民用航空器实施指挥。第九十四条 执行不同任务的航空器或者不同型别的航空器，在同一机场同时飞行的，应当根据具体情况安排优先起飞和降落的顺序。对执行紧急或者重要任务的航空器，班期飞行或者转场飞行的航空器，速度大的航空器，应当允许优先起飞；对有故障的航空器，剩余油量少的航空器，执行紧急或者重要任务的航空器，班期飞行和航路、航线飞行或者转场飞行的航空器，应当允许优先降落。第九十五条 飞行指挥用无线电实施。指挥用语

应当简短、明确、易懂、规范。未配备无线电通信设备的航空器，无线电受干扰或者无线电通信设备发生故障的航空器，按照本规则附件一的规定实施指挥。第九十六条 现用机场应当设飞行管制室、起飞线塔台（指挥塔台）或者机场管制塔台，其位置应当有良好的视界，可观察到机场、净空地带以及航空器飞行和航空器在机场上的活动。机场飞行管制室、起飞线塔台（指挥塔台）或者机场管制塔台，应当配备指挥和保障飞行的通信设备、雷达显示设备或者雷达标图以及其他有关设备和必要的文件图表等。第九十七条 作战飞行的指挥，按照中国人民解放军有关规定执行。第八章 飞行中特殊情况的处置 第九十八条 飞行中的特殊情况，是指突然发生的危及飞行安全的情况。对飞行中特殊情况的处置，应当根据情况的性质、飞行条件和可供进行处置的时间来确定。飞行中各种特殊情况的处置办法，由各航空管理部门规定。第九十九条 飞行人员、空中交通管制员、飞行指挥员和各类保障飞行的人员，对飞行中特殊情况的处置必须预有准备。飞行人员应当及时察觉飞行中出现特殊情况的各种征兆，熟练掌握在各种特殊情况下的操作程序和紧急处置方法；空中交通管制员或者飞行指挥员，应当熟知在不同的飞行条件下特殊情况的指挥措施和组织援救遇险航空器的方法；各类保障飞行的人员在任何情况下都应当恪尽职守，使各种保障设施经常处于良好状态，随时能为飞行人员、空中交通管制员、飞行指挥员正确处置特殊情况提供有利条件。第一百条 飞行中发生特殊情况，机长必须在保证航空器上人员生命安全的前提下，积极采取措施保全航空器。时间允许的，机长应当及时向空中交通管制员或者飞行指挥员报告所发生的情况和

准备采取的措施，并且按照其指示行动。空中交通管制员或者飞行指挥员应当根据空中具体情况，及时采取正确措施指挥航空器。

**第一百零一条** 在飞行中遇到严重危及航空器和人员安全的情况时，飞行人员应当利用一切手段，重复发出规定的遇险信号。其他航空器飞行人员在飞行中收到遇险信号，应当暂时停止使用无线电发信，必要时协助遇险航空器重复发出遇险信号。空中交通管制员或者飞行指挥员在收到航空器发出的遇险信号后，应当迅速查明遇险航空器的位置和险情性质，立即采取措施，并报告上级。

**第一百零二条** 军用航空器遇险时，有关部门应当及时报告当地政府和驻军。当地政府和驻军应当立即组织搜寻援救。在海上搜寻援救遇险航空器时，还应当报告国家海上搜寻援救组织和附近的海上搜寻援救组织，国家海上搜寻援救组织和附近的海上搜寻援救组织应当迅速进行搜寻和援救。民用航空器遇险时，搜寻援救活动的组织与实施按照国家有关规定执行。

**第一百零三条** 航空器在中华人民共和国境外遇险时，应当使用国际通用的遇险信号和频率。在海上飞行遇险时，设备允许的，还应当使用500千赫频率发出遇险信号。

**第九章 通信、导航、雷达、气象和航行情报保障**

**第一百零四条** 通信、导航、雷达、气象和航行情报保障部门应当明确任务，认真履行职责，密切协同，周密组织与实施飞行保障工作。

**第一百零五条** 各种通信、导航设备必须经常处于良好状态，主要设备应当配有备份，保证通信、导航的可靠性和稳定性。有关部门应当加强对航空通信、导航无线电频率的管理和保护。任何单位或者个人使用的无线电台和其他仪器、装置，不得妨碍航空无线电专用频率的正常使用。航路、航线地空通信、导航设



备的增设、撤除或者变更，应当经中国人民解放军空军或者国务院民用航空主管部门同意。其中中波导航台和军用、民用航空共用的地空通信、导航设备的撤除还须经使用各方协商同意。

**第一百零六条** 飞行实施过程中，飞行人员、空中交通管制员、飞行指挥员应当按照通信、导航保障规定，正确使用通信、导航设备。

**第一百零七条** 雷达保障部门应当对中华人民共和国境内的所有飞行提供保障。雷达设备应当经常处于良好状态，保证雷达工作的可靠性和稳定性。雷达保障工作，应当按照管制区域或者雷达责任区组织实施。

**第一百零八条** 雷达保障应当做到：

- （一）及时、准确、连续地测定和通报空中航空器的位置；
- （二）严密监视航空器按照预定的航路、航线、飞行空域和高度飞行，及时发现和报知航空器偏离航路、航线、改变飞行高度和超出飞行空域的情况；
- （三）当获知空中有迷航、遇险的航空器时，应当组织有关雷达重点观察，迅速判明迷航、遇险的航空器及有关情况；
- （四）当飞行区域天气不稳定时，应当根据空中交通管制员或者飞行指挥员的要求，及时组织雷达探测天气。

**第一百零九条** 飞行的气象保障工作由航空气象保障部门负责。航空气象保障部门必须严密组织气象保障，及时、准确地提供天气预报、天气实况，及时发布重要气象情报、危险天气警报和通报；必要时可以提出派遣航空器侦察天气和利用探测设备探测天气的建议。有关单位应当优先传递重要气象情报、危险天气警报和通报。机场的气象台，应当根据空中交通管制员或者飞行指挥员下达的任务，对在本机场起飞、降落的航空器，实施气象保障；兼负飞行管制分区（区域）飞行管制任务部门的机场气象台，还应当负责本区内转场飞行的气象

保障。国家和各省、自治区、直辖市气象部门应当根据航空单位的申请，提供必要的气象情报。第一百一十条 飞行气象保障的组织与实施，应当按照各航空单位的有关规定执行。飞行保障任务涉及两个以上无隶属关系的气象部门时，应当按照有关协同规定组织实施。第一百一十一条 航行情报部门，应当提供保证飞行安全、正常和效率所需要的各种航行情报资料。有关单位应当主动配合，密切协作，及时提供航行情报，保证航行资料及时、准确和完整。第十章 对外国航空器的特别规定 第一百一十二条 外国航空器飞入或者飞出中华人民共和国领空，或者在中华人民共和国境内飞行、停留，必须按照中华人民共和国的有关规定获得批准。第一百一十三条 外国航空器在中华人民共和国境内的航路、航线飞行时，由中华人民共和国国务院民用航空主管部门负责提供空中交通管制服务。第一百一十四条 外国航空器飞入或者飞出中华人民共和国领空，必须按照规定的航路飞入或者飞出。飞入或者飞出领空前 20 至 15 分钟，其机组必须向中华人民共和国有关空中交通管制部门报告，并取得飞入或者飞出领空的许可；未经许可，不得飞入或者飞出。第一百一十五条 未经批准擅自飞入或者飞出中华人民共和国领空的外国民用航空器，中华人民共和国有关机关有权采取必要措施，令其在指定的机场降落。在中华人民共和国境内飞行、停留的外国民用航空器违反本规则规定的，由中华人民共和国有关空中交通管制部门采取措施，令其纠正。情节严重的，有关部门可以采取必要措施，直至迫使其在指定机场降落。第十一章 法律责任 第一百一十六条 违反本规则规定，《中华人民共和国民用航空法》及有关法规对其处罚有明确规定的，从其

规定；无明确规定的，适用本章规定。第一百一十七条 未按本规则规定履行审批、备案或者其他手续的，由有关部门按照职责分工责令改正；情节严重的，对直接负责的主管人员和其他直接责任人员依法给予行政处分或者纪律处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。第一百一十八条 飞行人员未按本规则规定履行职责的，由有关部门依法给予行政处分或者纪律处分；情节严重的，依法给予吊扣执照一个月至六个月的处罚，或者责令停飞一个月至三个月；构成犯罪的，依法追究刑事责任。第一百一十九条 空中交通管制员、飞行指挥员未按本规则规定履行职责的，由有关部门视情节给予批评教育、警告、记过、降职或者取消资格，免除职务的处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。第一百二十条 飞行保障部门及其人员未按本规则规定履行职责的，由有关航空管理部门视情节给予通报批评；对直接负责的主管人员或者其他责任人员依法给予行政处分或者纪律处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。第十二章 附则 第一百二十一条 中华人民共和国航空器在本国领海以外毗连区、专属经济区和公海上空飞行，中华人民共和国缔结或者参加的国际条约同本规则有不同规定的，适用国际条约的规定；但是，中华人民共和国声明保留的条款除外。第一百二十二条 拦截违反本规则的航空器所使用的信号和被拦截的航空器回答的信号，按照本规则附件三的规定执行。第一百二十三条 本规则下列用语的含义：航空单位，是指拥有航空器并从事航空飞行活动的机关或者单位，包括航空运输公司、飞行俱乐部、飞行部队、飞行院校等。航空管理部门，是指对从事飞行活动的航空单位具有管理职能的机关或者单位，包括中国民用航空总局、国

家体育总局、航空工业集团公司，中国人民解放军海军、空军、总参谋部陆航局等。过渡高度，是指一个特定的修正海平面气压高度。在此高度及其以下，航空器的垂直位置按修正海平面气压高度表示。过渡高，是指一个特定的场面气压高。在此高及其以下，航空器的垂直位置按场面气压高表示。过渡高度层，是指在过渡高度之上的最低可用飞行高度层。终端管制区，是指设在一个或者几个主要机场附近的空中交通服务航路汇合处的管制区。第一百二十四条 本规则自2001年8月1日零时起施行。国务院、中央军事委员会1977年4月21日颁发的《中华人民共和国飞行基本规则》同时废止。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)