

# 中国民用航空总局空中交通管理局

编 号：AP-93-TM-01

部门代号：TM

日 期：2007年8月24日

## 缩小垂直间隔空中交通管制规程

### 目 录

第一章 总 则 .....	3
第二章 飞行高度层和垂直间隔 .....	3
第三章 空中交通管制的一般规定 .....	4
第四章 侧向偏置程序 .....	7
第五章 特殊情况处置程序 .....	7
第一节 一般规定 .....	7
第二节 航空器空中发生RVSM状态改变 .....	8
第三节 危险天气绕飞程序 .....	9
第四节 符合RVSM运行标准首次交付使用的航空器 .....	9
第五节 雷达管制服务降级为程序管制服务 .....	9
第六节 大高度偏差事件报告 .....	9
第六章 不符合RVSM运行标准的航空器 .....	10
第七章 飞行计划的要求 .....	11
第八章 暂停应用RVSM垂直间隔标准 .....	11
第九章 陆空通话用语 .....	12
第十章 对空管设备的要求 .....	12
第十一章 附 则 .....	13
附件一：飞行高度层配备标准示意图 .....	15

附件二	RVSM特殊情况处置程序 .....	18
附件三	RVSM有关的通话用语 .....	25

## 第一章 总 则

**第一条** 为了提高空域利用率，保证空中交通安全和畅通，增加航空公司的运行效益，根据《中国民用航空空中交通管理规则》和国际民航公约及其附件的有关标准和建议措施，制订本规定。

**第二条** 本规定适用于在我国境内沈阳、北京、上海、广州、昆明、武汉、兰州、乌鲁木齐飞行情报区以及三亚飞行情报区岛内空域内的民用航空活动。在上述飞行情报区及扇区内 8900 米至 12500 米定义为缩小垂直间隔空域。

**第三条** 缩小垂直间隔（以下简称 RVSM）是指在飞行高度层 8900 米至 12500 米之间航空器之间的最小垂直间隔为 300 米。

**第四条** 获准 RVSM 运行的民用航空器可以在 RVSM 空域内飞行。未获准 RVSM 运行的航空器，除非事先得到民航总局空管局运行管理中心或地区空管局批准，方可在 RVSM 空域运行；否则应当在 8400 米以下飞行，或者在 13100 米以上飞行，不得在 RVSM 空域内运行。

**第五条** 实施缩小垂直间隔应当进行实施前和实施后的安全评估，以保证不降低飞行安全水平，符合国际民航组织亚太地区的安全标准。

**第六条** 空中交通管制部门应当根据本规定制定相关的缩小垂直间隔空中交通管制细则和工作程序。

## 第二章 飞行高度层和垂直间隔

**第七条** 航空器进行航路和航线飞行时，应当按照所配备的飞行高度层飞行。真航线角在 0 度至 179 度范围内的，飞行高度层按照下列方法划分：

- （一）高度由 900 米至 8100 米，每隔 600 米为一个高度层；
- （二）高度由 8900 米至 12500 米，每隔 600 米为一个高度层；
- （三）高度在 12500 米以上，每隔 1200 米为一个高度层。

真航线角在 180 度至 359 度范围内的，飞行高度层按照下列方法划分：

- （一）高度由 600 米至 8400 米，每隔 600 米为一个高度层；
- （二）高度由 9200 米至 12200 米，每隔 600 米为一个高度层；

(三) 高度在 13100 米以上, 每隔 1200 米为一个高度层。

飞行高度层应当根据标准大气压力条件下的假定海平面计算。具体见附件一。其航线角应当从航线起点和转弯点量取。如航线的个别航段曲折, 应当根据该航线总的方向确定。

**第八条** 经过总局空管局批准, 个别航路或航线的航段, 可以根据实际情况配备反向飞行高度层, 具体按照《飞行管制一号规定》执行。

**第九条** 等待空域通常划设在导航台上空; 飞行活动频繁的机场, 可以在机场附近上空划设。等待空域的最低高度层, 距离地面最高障碍物的真实高度不得小于 600 米。8400 米以下, 每隔 300 米为一个等待高度层; 8400 米至 8900 米为一个等待高度层; 8900 米至 12500 米, 每隔 300 米为一个等待高度层; 12500 米以上, 每隔 600 米为一个等待高度层。

**第十条** 在 RVSM 空域内, 获准 RVSM 运行的航空器之间的最小垂直间隔为 300 米。

**第十一条** 在 RVSM 空域内, 管制员应当为以下的航空器之间配备最小为 600 米的垂直间隔:

- (一) 未获准 RVSM 运行的航空器与其他任何航空器之间;
- (二) 通信失效或发生其他特殊情况的航空器与其他任何航空器之间。

### 第三章 空中交通管制的一般规定

**第十二条** 管制员在实施管制指挥过程中, 应当加强监控。在向航空器发出管制指令时, 应当确认航空器驾驶员复诵正确, 实施雷达管制的空域内还应当监控其指令执行情况。

**第十三条** 管制员应当发布米制飞行高度层指令。航空器驾驶员应当根据中国民航飞行高度层配备标准示意图(表)来确定对应的英制飞行高度层。当管制员通过雷达发现航空器没有按照对应的英制飞行高度层飞行时, 应当提醒航空器驾驶员按照中国民航飞行高度层配备标准示意图(表)对应的英制飞行高度层飞行。管制员应当熟悉公英制转换带来的差异, 雷达标牌显示的米制高度与管制指令的米制高度不一定完全一致, 但存在的差异不会超过 30 米(详见附件一)。

**第十四条** 管制员应当采取下列措施之一，保证在 RVSM 空域内获准 RVSM 运行的只能使用米制高度表的航空器与其他获准 RVSM 运行使用英制高度表的航空器之间的实际垂直间隔符合规定的要求：

（一）当使用米制高度表的航空器在 8900 米至 10100 米高度层飞行时，为其空出其上面一个高度层；当使用米制高度表的航空器在 10400 米至 11300 米高度层飞行时，可以在其上或者下面一个高度层配备英制高度表的航空器飞行；当使用米制高度表的航空器在 11600 米至 12500 米高度层飞行时，为其空出其下面一个高度层。或者；

（二）为使用米制高度表的航空器上下各空出一个高度层。

**第十五条** 对在 RVSM 空域内涉及航路或者航线的歼、强、轰飞行，管制员应当采取临时限制空域、禁止使用部分飞行高度层、规定特定航路等措施，保证民用航空器与军事航空器之间的最小垂直间隔不小于 600 米，其具体的垂直间隔标准，按照军民航保障协议执行。

**第十六条** 在 RVSM 空域内，不允许任何民用飞机进行编队飞行。

**第十七条** 当航空器将首次从水平边界或者垂直边界进入 RVSM 空域时，空中交通管制单位应当检查其是否符合 RVSM 运行要求，并对未获准 RVSM 运行的航空器（Non-RVSM）采取相应的措施。当需要确认航空器是否符合 RVSM 运行时，管制员可以通过以下方式证实并以此确定航空器符合 RVSM 运行的状态：

- （一）通过陆空通话证实；
- （二）向上一管制单位证实；
- （三）向航空器运营人证实。

**第十八条** 在实施雷达管制的 RVSM 空域内，雷达显示屏上显示的 C 模式高度，其精度容差值为 60 米。雷达管制员与航空器建立雷达识别后，对其 C 模式高度显示的精确度至少要进行一次核实。发现高度信息不是在允许的误差值内的，应当通知航空器驾驶员检查。利用显示器上显示的 C 模式高度确定航空器飞行高度的原则是：

（一）航空器的 C 模式高度显示在某一高度上下各 60 米范围内时，则可认为保持在该高度上飞行；

（二）航空器的 C 模式高度显示在预定方向的原高度上改变 60 米以上时，则可认为已离开该高度；

（三）航空器上升、下降穿越某一高度时，只要其 C 模式高度显示在预定方向上穿

越此高度上下 60 米时，则可认为已穿越该高度；

（四）航空器到达某一指定高度，只要经过三次更新的 C 模式高度显示均在该高度上下 60 米范围内，即可视为已到达指定高度。

**第十九条** 雷达管制员发现航空器 C 模式高度显示不正确时，应当与航空器驾驶员确认其高度设置的情况。在经过确认后如果航空器 C 模式高度显示仍然超过管制许可高度上下 60 米范围内时，管制员应当将其视为不符合 RVSM 要求的航空器，并按照附件二《特殊情况处置程序》进行执行。

**第二十条** 未获准 RVSM 运行航空器在 8400 米以下飞行、需要穿越 RVSM 空域爬升至 13100 米以上运行，或者在 13100 米以上飞行、需要穿越 RVSM 空域下降至 8400 米以下运行，经过向管制员申请并获得批准，可以穿越 RVSM 空域，但应当遵守下列规定：

（一）管制员可以在保证正在 RVSM 空域内飞行的航空器基本不受影响的情况下，能够保证未获准 RVSM 运行航空器顺利穿越 RVSM 空域；

（二）禁止未获准 RVSM 运行航空器以低于正常上升率或下降率的速率上升或者下降；

（三）禁止未获准 RVSM 运行航空器在穿越 RVSM 空域的过程中在某个高度改为平飞。但允许航空器因冲突原因短暂平飞并保持 600 米间隔，当冲突解除之后，立即上升或下降离开 RVSM 空域。

**第二十一条** 各管制单位与周边国家或地区管制单位之间应当进行飞行高度层的转换。在进行飞行高度层转换过程中，管制员应当保证航空器具备规定的管制间隔，其中适用垂直间隔标准时应当按照 RVSM 间隔标准执行。

**第二十二条** 各管制单位与周边管制单位之间的协调程序和飞行高度层转换程序，应当按照双方签署的管制移交协议进行。

**第二十三条** 国内起飞航空器的始发站空中交通服务报告室，或其他指定的管制单位，应当对申请进入 RVSM 空域的航空器飞行计划和 RVSM 状态进行检查，并对未获准 RVSM 运行的航空器采取相应的措施：

（一）如果未获准 RVSM 运行的航空器已经取得民航总局空管局运行管理中心的批准，可以在 RVSM 空域内运行，则应当通知塔台，由其协调和申请该航空器的航路放行许可。

(二) 如果未获准 RVSM 运行的航空器没有取得民航总局空管局运行管理中心的批准, 不可以在 RVSM 空域内运行, 则应当通知航空器运营人或者其代理人, 不能批准其申请进入 RVSM 空域的飞行计划。必要时, 还应当通知塔台。

## 第四章 侧向偏置程序

**第二十四条** 管制员可以基于安全和减少尾流影响的考虑指挥具备自动偏置航迹能力的航空器实施策略横向偏置程序, 通常是指挥航空器在航路中心线右侧 1 海里或 2 海里的距离上建立策略横向偏置程序。

**第二十五条** 在未实施雷达管制区域内的航路上, 允许具备侧向偏置能力且使用 GPS 导航的航空器实施侧向偏置程序, 在航路中心线向右平行偏置 1 海里或者 2 海里。是否实施侧向偏置由航空公司政策和机组决定, 不需要向管制员进行报告。在航路上的位置报告仍然应当基于当前的航路管制许可, 不需要报告精确的偏置位置。

**第二十六条** 在实施雷达管制的区域内, 实施侧向偏置程序应当得到管制员的批准。除非得到管制员的批准, 航空器不得在航线上实施横向偏置程序, 也不得在雷达管制空域内实施横向偏置程序。实施侧向偏置程序的航空器在进入雷达管制空域、建立雷达识别后需要继续保持侧向偏置, 应当向管制员提出申请。

**第二十七条** 当航空器遇上尾流或受到航空器机载防撞系统 (ACAS) 等系统警告干扰时, 航空器驾驶员应当通知管制员以申请改变飞行高度层、航迹、速度, 或者申请执行偏置程序, 向右偏置不超过 2 海里, 以减缓尾流影响和航空器系统警告干扰。管制员可以基于安全和减少尾流影响的考虑指挥具备自动偏置航迹能力的航空器在航路上实施横向偏置程序。管制员指挥航空器在航线上实施横向偏置程序应当征得军方的同意, 并确保航线附近无影响飞行安全的活动。有关策略横向偏置程序的通话用语见附件三。

## 第五章 特殊情况处置程序

### 第一节 一般规定

**第二十八条** 当航空器由于天气、航空器性能、增压失效等原因不能保持高度时, 航空器驾驶员应当及时报告管制员并说明意图。管制员应当与航空器驾驶员证实其是否

**第二十九条** 当航空器不能按照管制许可继续飞行，航空器驾驶员在采取措施之前应当报告管制员，以获得新的管制许可，必要时可使用遇险或紧急信号。

## 第二节 航空器空中发生 RVSM 状态改变

**第三十条** 如果航空器由于设备失效等原因不再满足 RVSM 运行要求时，航空器驾驶员应当及时报告管制员不再满足 RVSM 运行要求的状况及原因。管制员应当将其视为未获准 RVSM 运行的航空器（Non-RVSM），更新该航空器的 RVSM 状态。

**第三十一条** 当航空器驾驶员报告航空器不再符合 RVSM 运行要求时，管制员应当根据空中交通情况，为其配备 600 米的垂直间隔，或者适用的水平间隔。随后，在情况许可时，及时指挥航空器脱离 RVSM 空域。

**第三十二条** 当航空器因不再符合 RVSM 运行要求而下降到 8400 米以下的高度飞行时，如果出现油量紧张，航空器驾驶员应当向管制员报告。航空器驾驶员在油量紧张的时候应当根据剩余油量来宣布不同的紧急状况。如果油量状况威胁到飞行安全，航空器驾驶员应当宣布处于遇险情况(Distress)；如果油量状况需要管制员优先处理但不致威胁到飞行安全，航空器驾驶员应当宣布处于紧急情况(Urgency)。管制员应当根据不同的状况向航空器驾驶员提供就近可用机场以及所需飞行及气象情报，给予协助；对宣布处于最低油量的航空器要给予重点优先保障：

- (一) 尽可能让油量紧张的航空器保持较高的高度层飞行以节省燃油；
- (二) 可以允许该航空器重新进入 RVSM 空域内的有利高度层飞行，组织其他飞机避让，并且在航空器进近时应当避免管制原因造成的复飞。
- (三) 在适当时候询问机上有无危险货物和机上人数。
- (四) 通知着陆机场有关保障单位做好相应准备。

**第三十三条** 当航空器驾驶员报告航空器恢复 RVSM 运行要求后，管制员可以指挥该航空器重新进入 RVSM 空域，并为该航空器配备适用 RVSM 垂直间隔标准的管制间隔,更新该航空器的 RVSM 状态。

**第三十四条** 由于设备失效等原因，航空器 RVSM 状态在空中发生改变后预计短时无法恢复，管制员应当拍发 CHG 或者 CPL 报给沿线的管制单位，更改 RVSM 的状

态。如果适用时，更改管制进程单和空管自动化系统中航空器 RVSM 状态信息。在与周边管制单位进行管制移交时，应当给予说明。沿线管制单位应当按照航空器 RVSM 状态，为该航空器配备适用的管制间隔。如果由于天气原因造成航空器短时丧失 RVSM 能力时，管制员可以不拍发电报，但应当在管制移交时进行说明。

### 第三节 危险天气绕飞程序

**第三十五条** 如果航空器请求偏离航路以绕飞危险天气，航空器驾驶员应尽可能早在绕飞前，向空中交通管制部门通报并取得批准。通常，航空器应在取得空中交通管制部门的管制许可后，方能绕飞。

**第三十六条** 航空器绕飞时，除非由于中度以上颠簸等特殊情况，航空器之间的垂直间隔仍按照本规程第七条和第八条执行。

### 第四节 符合 RVSM 运行标准首次交付使用的航空器

**第三十七条** 符合 RVSM 运行标准的航空器在首次交付使用时可以在 RVSM 空域飞行，但航空器驾驶员应当经过 RVSM 的培训，并且航空器运营人有适当国家航空当局颁发的准许运行批准书。

**第三十八条** 颁发该准许运行批准书的国家航空当局还应当通知亚太地区航空器注册与监视组织（MAAR），为该次飞行出具证明文件，其中应当包括：计划飞行日期、航空器呼号、注册号和机型/系列等内容。

### 第五节 雷达管制服务降级为程序管制服务

**第三十九条** 实施雷达管制单位当空管设备发生故障，雷达管制服务降级为程序管制服务时，管制单位应当按照现行的特殊情况处置，及时发布流量控制，通告相邻管制区实施程序管制的情况，并向航空器飞入相邻管制区实施程序管制移交，可采取措施限制进入本区域的航空器的数量，以达到在没有使用雷达的情况下能安全处理航空器的数量；为航空器配备程序管制间隔。

### 第六节 大高度偏差事件报告

**第四十条** 如果航空器在 RVSM 空域飞行时的高度偏离管制员放行高度层达到或超过 90 米(300 英尺)即认为是大高度偏差事件。管制员必须如实的记录下大高度偏差事

件，并提交本地区空管局 RVSM 数据采集小组。各地区空管局和高空管制单位应当制定相应的大高度偏差事件报告程序。

## 第六章 不符合 RVSM 运行标准的航空器

**第四十一条** 未获准 RVSM 运行的航空器如果需要在 RVSM 空域内运行，应当事先得民航总局空中交通管理局运行管理中心批准。

**第四十二条** 在部分飞行量比较少的特殊航段，经地区空管局报总局空管局同意批准，在符合下列条件时，可以允许未获准 RVSM 运行的航空器在该航路（航线）上运行，并采用 600 米的垂直间隔标准：

- （一）管制员按照 RVSM 飞行高度层走向为航空器配备飞行高度层；
- （二）空中交通管制单位为该特殊航段制定了详细的工作程序；
- （三）公布了该特殊航段的相关运行程序。

**第四十三条** 未获准 RVSM 运行的航空器不得计划在 RVSM 空域内 8900 米和 12500 米之间飞行，但经过民航总局空管局运行管理中心或地区空管局批准，可以允许下列航空器在 RVSM 空域内允许：

- （一）正在被起始交付给注册国或运营人的航空器；或
- （二）以前取得了 RVSM 批准，但在经历设备失效之后，为了满足 RVSM 要求或取得批准，正在飞往维修地点进行修理的航空器；或
- （三）正在用作慈善或人道主义目的的航空器、急救飞行；或
- （四）国家航空器（用作军事、海关和警察公安服务的航空器被认作为国家航空器）、专机；或
- （五）经民航总局空管局运行管理中心特殊批准的其他航空器。

在 RVSM 空域中，获准 RVSM 运行的航空器在高度层分配时优先于本条第一款和第二款所述的未获准 RVSM 运行的航空器。

**第四十四条** 当管制单位将未获准 RVSM 运行的航空器移交给下一个 RVSM 空域的管制单位时，除非另有协议，移交单位应当尽早提前与接受单位进行协调。

**第四十五条** 未获准 RVSM 运行的航空器在下列情况下的陆空通话中应当报告非 RVSM 准许的状况：

- (一) 在 RVSM 空域内任何频率上的首次呼叫 (管制员将复诵相同的短语), 及
  - (二) 在 RVSM 空域内, 申请所有与飞行高度层改变有关的飞行高度层管制许可时; 及
  - (三) 在 RVSM 空域内, 复诵所有与飞行高度层有关的飞行高度层管制许可时。
- 管制员必须明确证实收到航空器未获准 RVSM 运行的报告。

## 第七章 飞行计划的要求

**第四十六条** 除另有规定外, 在 RVSM 空域内飞行的航空器应当在运行前得到有关国家航空当局的 RVSM 运行批准。航空器运营人应当按照计划的航路与备降航路 RVSM 的要求填报飞行计划, 并在 ICAO 飞行计划编组第 10 项(设备)中填入字母“W”, 表示航空器和航空器运营人都已获准 RVSM 运行。

**第四十七条** 飞行计划中应当包括进入 RVSM 空域的报告点和该点之后的申请飞行高度层, 以及离开 RVSM 空域的报告点和该点之后的申请飞行高度层。

**第四十八条** 本规定第四十三条规定的未获准 RVSM 运行的航空器, 经过民航总局空管局运行管理中心批准后在 RVSM 空域内运行时, 应当在 ICAO 飞行计划编组第 18 项中填写“STS/APVD NONRVSM”。

**第四十九条** 当管制单位没能收到航空器的飞行计划时, 接收单位应当口头与移交单位证实航空器 RVSM 状态。

## 第八章 暂停应用 RVSM 垂直间隔标准

**第五十条** 当航空器驾驶员报告有中度以上的颠簸时, 管制员应当要求其他航空器报告有关的颠簸情况, 以决定是否在某个特定的高度层范围暂停应用 RVSM 垂直间隔标准。

**第五十一条** 如果航空器报告许可的高度层出现中度以上颠簸时, 管制员应当采取下列措施:

- (一) 在允许的情况下指挥或引导航空器避开附近高度的空中交通;
- (二) 向飞行员进行飞行冲突情况的通报;
- (三) 在允许的情况下指挥航空器改变高度脱离颠簸高度层, 并为该航空器与其它

航空器提供至少 600 米的最小垂直间隔，或者提供适当的水平间隔；

(四) 向其他航空器通报驾驶员空中报告（颠簸高度层）的情况。

**第五十二条** 当由于暂停应用 RVSM 垂直间隔标准需要为航空器之间配备 600 米的最小垂直间隔标准时，管制员可以通过限制部分高度层的使用为航空器提供规定的垂直间隔标准，但为航空器配备的飞行高度层应当仍然保持规定的 RVSM 飞行高度层走向不变。

**第五十三条** 当航空器遇上轻度或中度颠簸但能够保持高度时，管制员可以继续按照 RVSM 垂直间隔标准提供间隔服务。情况允许时，管制员可以指挥航空器改变高度。

**第五十四条** 管制单位应当就易发生颠簸的区域或航线制定暂停应用 RVSM 垂直间隔标准的应急工作程序，并与气象部门和相邻管制单位协调。

## 第九章 陆空通话用语

**第五十五条** 管制员和在 RVSM 空域内飞行的航空器驾驶员应当规范使用 RVSM 陆空通话用语。

**第五十六条** 航空器驾驶员与管制员之间，以及管制单位之间协调的 RVSM 通话用语，见附件三。

## 第十章 对空管设备的要求

**第五十七条** 在 RVSM 空域实施雷达管制的空中交通管制单位，除非满足本规程第五十八条的规定，空管自动化处理系统应当符合下列要求：

(一) 能够根据飞行计划正确识别航空器是否获准 RVSM 运行。

(二) 能够在进程单上自动打印出航空器是否获准 RVSM 运行，雷达标牌显示、电子进程单应当能够区分航空器是否获准 RVSM 运行。

(三) 告警参数符合缩小垂直间隔的标准，并按照缩小垂直间隔的标准进行设置。

**第五十八条** 如果空管自动化处理系统不能满足本规程第五十七条的要求，空中交通管制单位应当制定相应的工作程序，使得管制员能够正确和及时获得航空器是否获准 RVSM 运行的信息。

**第五十九条** 空中交通管制单位应当就空管自动化处理系统告警参数的设置定期评估,保证系统能够有效提供告警。空中交通管制单位应当结合空管自动化处理系统特点和本地区空域交通环境,在建议设置数值的基础上进行适当调整,保证在可接受的虚警率范围内空管自动化处理系统能够提供有效的告警。

## 第十一章 附 则

**第六十条** 本规程中所用术语的含义按下列规定:

**RVSM 状态 (RVSM Status)**:是指航空器是否获得 RVSM 运行批准的状态。

**常规垂直间隔标准**:简称 CVSM,即我国现行的飞行高度层配备标准,在 8400 米以下飞行高度层实行 300 米垂直间隔;在 8400 米以上飞行高度层实行 600 米垂直间隔。在国外是指在飞行高度层 FL290 (8850 米)以下航空器之间的最小垂直间隔为 1000 英尺 (300 米);FL410 (12500 米)以上航空器之间的最小垂直间隔为 2000 英尺 (600 米)。

**高度保持性能**:所观测到的航空器保持在所指定的飞行高度层的性能。

**获准 RVSM 运行 (RVSM-approved)**:是指航空器符合 RVSM 所要求的适航要求并获得局方许可,航空器运营人获得局方 RVSM 运行批准,航空器驾驶员经过 RVSM 训练。

**接受单位**:接受航空器并继续对其实施管制的空中交通管制单位。

**碰撞风险**:在一定飞行小时和特定的空域中发生空中飞机相撞事故的预计次数。

**缩小垂直间隔标准(RVSM)空域**:是指在飞行高度 8900 米 (29100 英尺)和飞行高度 12500 米 (41100 英尺)之间使用 300 米 (1000 英尺)最小垂直间隔的任何空域。RVSM 空域是特殊资格空域,运营人及其运营的航空器应当得到局方的批准方可进入。

**缩小垂直间隔标准**:简称 RVSM,即在我国现行 8400 米以下飞行高度层实行 300 米垂直间隔、8400 米以上飞行高度层实行 600 米垂直间隔基础上,缩小 8400 米至 12500 米高度范围内飞行高度层垂直间隔。即 8400 米至 8900 米实行 500 米垂直间隔,8900 米至 12500 米实行 300 米垂直间隔,12500 米以上仍维持 600 米垂直间隔不变。在国外是指在飞行高度层 FL290 (8850 米)至 FL410 (12500 米)之间航空器之间的最小垂直间隔为 1000 英尺 (300 米)。

**未获准 RVSM 运行 (Non RVSM-approved)**:是指航空器不符合获准 RVSM 运行所规定的要求。

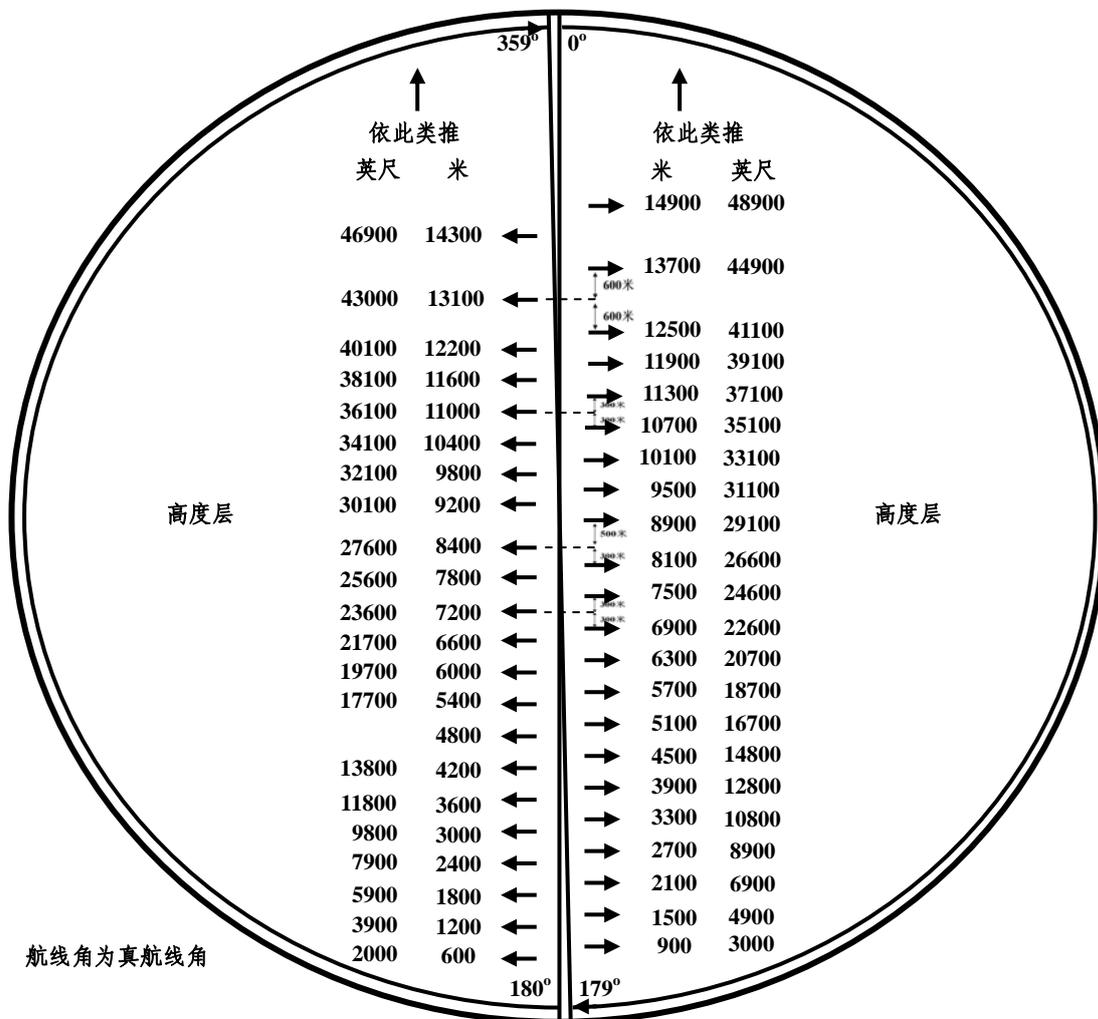
最低油量：表示航空器燃油供应已达到不能再耽搁状态的用语（注：最低油量并非指紧急情况，仅表示如果再出现不适当耽搁很可能发生紧急情况）。

**第六十一条** 涉及RVSM的空中交通管制事故征候的分类标准，按照民航总局发布的中华人民共和国民用航空行业标准《民用航空器飞行事故征候》的规定执行。

**第六十二条** 本规定由民航总局空管局负责解释。

**第六十三条** 本规定于二〇〇七年十一月二十二日北京时间零点起施行。

### 附件一：飞行高度层配备标准示意图



注：管制员将发布米制飞行高度层指令。航空器驾驶员应当根据中国民航飞行高度层配备标准示意图（表）来确定对应的英制飞行高度层。航空器应当飞对应的英制飞行高度层。航空器驾驶员应当知晓公英制转换带来的差异，驾驶舱仪表显示的米制高度与管制指令的米制高度不一定完全一致，但存在的差异不会超过 30 米。

Note: ATC will issue the Flight Level clearance in meters. Pilots shall use the China RVSM FLAS table to determine the corresponding flight level in feet. The aircraft shall be flown using the flight level in FEET.

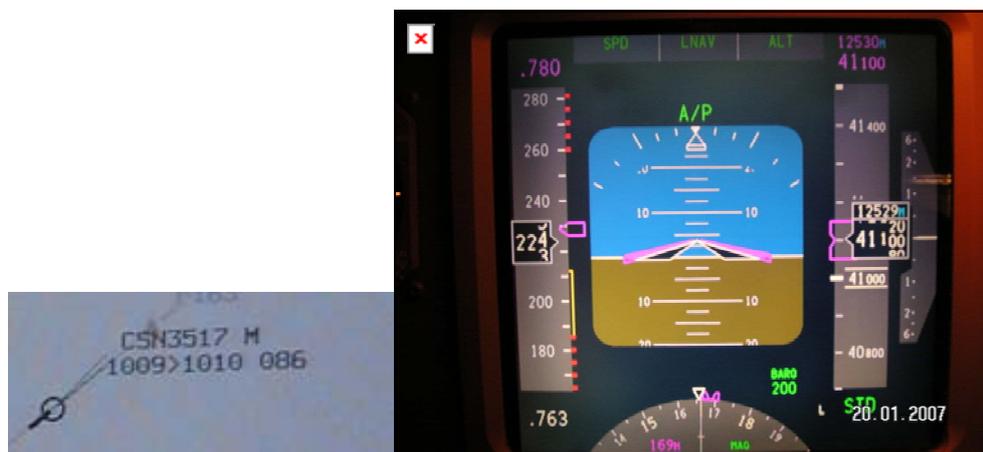
Pilots should be aware that due to the rounding differences, the metric readout of the onboard avionics will not necessarily correspond to the cleared Flight Level in meters however the difference will never be more than 30 meters.

## 飞行高度层配备标准表

航线角			
000°- 179°		180°- 359°	
飞行高度层		飞行高度层	
米	英尺	米	英尺
依次类推	依次类推	依次类推	依次类推
↑	↑	↑	↑
14900	48900	15500	50900
13700	44900	14300	46900
		13100	43000
12500	<u>41100</u>		
11900	<u>39100</u>	12200	<u>40100</u>
11300	37100	11600	38100
10700	35100	11000	36100
10100	33100	10400	34100
9500	<u>31100</u>	9800	<u>32100</u>
8900	<u>29100</u>	9200	<u>30100</u>
8100	26600	8400	27600
7500	24600	7800	25600
6900	22600	7200	23600
6300	20700	6600	21700
5700	18700	6000	19700
5100	16700	5400	17700
4500	14800	4800	15700
3900	12800	4200	13800
3300	10800	3600	11800
2700	8900	3000	9800
2100	6900	2400	7900
1500	4900	1800	5900
900	3000	1200	3900
-	-	600	2000
米	英尺	米	英尺

### 高度层配备标准表以及显示差异

飞行高度层走向	米制 RVSM 高度层 米	米制 RVSM 高度层转换为英尺 英尺	米制 RVSM 高度层转换为英尺并按照 100 英尺取整 英尺	管制员看到的实际雷达标牌显示	飞行员看到的实际显示
向东	<b>14900</b>	48885	<b>48900</b>	1490	14900
向西	<b>14300</b>	46916	<b>46900</b>	1430	14300
向东	<b>13700</b>	44948	<b>44900</b>	1369	13690
向西	<b>13100</b>	42979	<b>43000</b>	1311	13110
向东	<b>12500</b>	41010	<u><b>41100</b></u>	1253	12530
向西	<b>12200</b>	40026	<u><b>40100</b></u>	1222	12220
向东	<b>11900</b>	39042	<u><b>39100</b></u>	1192	11920
向西	<b>11600</b>	38058	<b>38100</b>	1161	11610
向东	<b>11300</b>	37073	<b>37100</b>	1131	11310
向西	<b>11000</b>	36089	<b>36100</b>	1100	11000
向东	<b>10700</b>	35105	<b>35100</b>	1070	10700
向西	<b>10400</b>	34121	<b>34100</b>	1039	10390
向东	<b>10100</b>	33136	<b>33100</b>	1009	10090
向西	<b>9800</b>	32152	<u><b>32100</b></u>	0978	9780
向东	<b>9500</b>	31168	<u><b>31100</b></u>	0948	9480
向西	<b>9200</b>	30184	<u><b>30100</b></u>	0917	9170
向东	<b>8900</b>	29199	<u><b>29100</b></u>	0887	8870
向西	<b>8400</b>	27559	<b>27600</b>	0841	8410
向东	<b>8100</b>	26575	<b>26600</b>	0811	8110
向西	<b>7800</b>	25591	<b>25600</b>	0780	7800
向东	<b>7500</b>	24606	<b>24600</b>	0750	7500
向西	<b>7200</b>	23622	<b>23600</b>	0719	7190



## 附件二 RVSM 特殊情况处置程序

### 应急处置程序：遭遇危险天气和航空器系统失效 Contingency Actions: Weather Encounters and Aircraft System Failures

#### 应急情况下飞行员的初始行动 Initial Pilot Actions in Contingency Situations

当不能够保持飞行高度（FL）或者不能确定航空器高度保持性能时飞行员的初始行动

#### Initial Pilot Actions when unable to maintain flight level (FL) or unsure of aircraft altitude-keeping capability:

- 通知管制员并请求下列协助
- Notify ATC and request assistance as detailed below.
- 尽可能保持管制许可的飞行高度，同时评估当时的情况
- Maintain cleared flight level, to the extent possible, while evaluating the situation
- 通过目视，或者使用 TCAS 观察空中交通
- Maintain watch for conflicting traffic both visually and by reference to TCAS
- 打开外部灯光用以警示附近的其他航空器
- Alert nearby aircraft by illuminating exterior lights (commensurate with aircraft limitations)
- 如果无法与管制员建立联系，在 121.5 MHz 频率（作为备份，可以使用驾驶员之间空对空 123.45 MHz 频率）上广播航空器位置、飞行高度和机组行动意图  
If unable to contact ATC, broadcast position, flight level and intention on 121.5 MHz.

**严重颠簸和/或者山地波所导致的约 60 米（200 英尺）的高度偏差**  
**Severe Turbulence and/or Mountain Wave Activity (MWA) Induced**  
**Altitude Deviations of Approximately 60 米（200 feet）**

<p>飞行员：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 当遭遇严重颠簸和/或者山地波导致约 60 米（200 英尺）或以上的高度偏差时，飞行员应向管制员报告“由于颠簸，不能保持 RVSM”。</li> <li>• 如果管制员没有发出指令，要求管制引导指令以避免附近高度上的空中交通。</li> <li>• 如果需要，向管制员申请改变高度。</li> <li>• 向管制员报告颠簸和/或者山地波的地理位置和严重程度</li> </ul> <p><b>Pilot will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• When experiencing severe turbulence and/or MWA induced altitude deviations of approximately 60m (200ft) feet or greater, pilot will contact ATC and state “Unable RVSM Due (state reason)” (e.g., turbulence, mountain wave)</li> <li>• If not issued by the controller, request vector clear of traffic at adjacent FL’s</li> <li>• If desired, request FL change</li> <li>• Report location and magnitude of turbulence or MWA to ATC</li> </ul>	<p>管制员：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 评估交通情况以决定是否可以通过提供横向、纵向和增加垂直间隔的方法调配航空器，在允许的情况下，使用合适的最小间隔。</li> <li>• 向飞行员通报飞行冲突的情况。</li> <li>• 发布新的空中交通许可，指挥航空器改变飞行高度。</li> <li>• 向其他航空器通报驾驶员空中报告的情况</li> </ul> <p><b>Controller will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assess the traffic situation to determine if the aircraft can be accommodated through the provision of lateral, longitudinal or increased vertical separation and, if so, apply the appropriate minimum.</li> <li>• Advise pilot of conflicting traffic</li> <li>• Issue FL change, traffic permitting.</li> <li>• Issue PIREP to other aircraft</li> </ul>
--	---

### 遭遇山地波

#### Mountain Wave Activity (MWA) Encounters – General

注： 遭遇不会导致近似 60 米（200 英尺）或以上高度偏差的山地波。下列程序用于指导飞行员在遭遇程度较轻的山地波时的处置程序。

Note: MWA encounters do not necessarily result in altitude deviations on the order of 60m (200 ft). The guidance below is intended to address less significant MWA encounters.

<p>飞行员的行动：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 向管制员报告遭遇了山地波。</li> <li>• 向管制员报告山地波的地理位置和严重程度。</li> <li>• 如需要，向管制员申请改变飞行高度或偏离既定航路。</li> </ul> <p><b>Pilot actions:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contact ATC and report experiencing MWA.</li> <li>• Report location and magnitude of MWA to ATC.</li> <li>• If so desired, pilot may request a FL change or deviation from the intended route.</li> </ul>	<p>管制员的行动：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 向驾驶员通报临近飞行高度上的空中交通冲突。</li> <li>• 如果驾驶员请求，在空中交通允许的情况下指挥或引导航空器避开附近高度上的其它航空器。</li> <li>• 在空中交通允许的情况下，指挥航空器改变飞行高度层。</li> <li>• 向其他的航空器通报驾驶员空中报告的情况</li> </ul> <p><b>Controller actions:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Advise pilot of conflicting traffic at adjacent FL.</li> <li>• If pilot requests, vector aircraft to avoid merging target with traffic at adjacent RVSM flight levels, traffic permitting.</li> <li>• Issue FL change or re-route, traffic permitting.</li> <li>• Issue PIREP to other aircraft.</li> </ul>
--	--

### 遭遇尾流颠簸

#### Wake Turbulence Encounters

<p>飞行员应当：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 报告管制员并申请雷达引导、改变高度，如可能，实施侧向偏置，航空器向右偏置 1-2 海里。</li> </ul> <p><b>Pilot should:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contact ATC and request vector, FL change or, if capable, a lateral offset.</li> </ul>	<p>管制员应当：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 发布雷达引导、改变高度的指令，如可能，实施侧向偏置，指挥航空器向右偏置 1-2 海里（在情况允许时）。</li> </ul> <p><b>Controller should:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Issue vector, FL change or lateral offset clearance, traffic permitting.</li> </ul>
--	---

**“由于设备原因不能保持 RVSM”**  
**自动高度控制系统、高度告警系统或所有主高度表失效**  
**“Unable RVSM Due Equipment”**  
**Failure of Automatic Altitude Control System, Altitude Alerter or All Primary Altimeters.**

<p>飞行员将:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 报告管制员“由于设备原因不能保持 RVSM”。</li> <li>• 向管制员申请离开 RVSM 空域的指令，除非运行情况允许采取其他方法。</li> <li>• 考虑宣布航空器紧急状态，将失效情况和行动意图通知管制员。</li> <li>• 如果管制员提供测向、纵向或常规垂直将各，应当保持管制员指定的高度飞行。</li> <li>• 如果 ATC 无法配备与其他航空器足够的间隔，申请上升或下降到 RVSM 空域以外的高度层飞行。</li> </ul> <p><b>Pilot will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contact ATC and state “Unable RVSM Due Equipment”.</li> <li>• Request clearance out of RVSM airspace unless operational situation dictates otherwise.</li> </ul>	<p>管制员将:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 为航空器提供 600 米（2000 英尺）垂直间隔，或者使用适当的水平间隔。</li> <li>• 指挥航空器离开 RVSM 空域，除非运行情况允许采取其他方法（例如，如果空中交通量少时，管制员可以允许其仍保持在 RVSM 空域内飞行，并提供 600 米(2000ft)垂直间隔）。</li> </ul> <p><b>Controller will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Provide 600m(2,000ft) vertical separation or appropriate horizontal separation.</li> <li>• Clear aircraft out of RVSM airspace unless operational situation dictates otherwise.</li> </ul>
--	---

一个主高度表仍然处于正常运行状态  
**One Primary Altimeter Remains Operational.**

<p>飞行员将:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 交叉检查备用高度表。</li><li>• 通知管制员目前依靠一个主高度表运行。</li><li>• 如不能确定主高度表的精确度,按照全部主高度表失效的程序采取行动。</li></ul> <p><b>Pilot will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Cross check stand-by altimeter.</li><li>• Notify ATC of operation with single primary altimeter.</li><li>• If unable to confirm primary altimeter accuracy, follow actions for failure of all primary altimeters.</li></ul>	<p>管制员将:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 确实收到目前航空器依靠一个主高度表运行的情况(注:这时航空器仍可处于RVSM空域内飞行,除非航空器报告“由于设备原因不能保持RVSM”)。</li><li>• 移交给下一个的管制员或管制单位时通报目前航空器依靠一个主高度表运行的情况。</li></ul> <p><b>Controller will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Acknowledge operation with single primary altimeter.</li><li>• Relay to other controllers or facilities who will subsequently handle the aircraft and any special handling requirement or being provided.</li></ul>
---	---

应答机失效  
**Transponder Failure**

<p>飞行员将:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 报告管制员并申请继续在许可的高度上运行。</li><li>• 如果管制员发出新的管制指令,按照管制指令执行。</li></ul> <p><b>Pilot will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Contact ATC and request authority to continue to operate at cleared flight level.</li><li>• Comply with revised ATC clearance, if issued.</li></ul>	<p>管制员将:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 考虑允许航空器继续在许可的高度上运行,必要时指挥其他航空器避让。</li><li>• 如果需要,发出新的管制指令。</li></ul> <p><b>Controller will:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Consider request to continue to operate at cleared flight level.</li><li>• Issue revised clearance, if necessary.</li></ul>
---	---

## 紧急下降或者改变高度

### Contingency Procedures for Aircraft Requiring Rapid Descent

#### 飞行员：

- 向管制员报告航空器的准确位置，如果需要请求另行配备飞行高度层。
- Notify ATC of aircraft location and request FL change as required.
- 当航空器遇有紧急情况，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，但必须立即报告管制员，并对该决定负责。
- Upon declaring an emergency a pilot may exercise his right and change his assigned flight level. He shall notify ATC immediately and submit a report upon arrival at the destination.
- 如果需要紧急下降但无法与管制员建立联系时：
- 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（在适当时候）。注：转回原航线可能与在该航线中心线上飞行的其他航空器产生飞行冲突。
- 通过广播与附近的航空器建立联系并发出警示，在合适的时机使用当前频率和 121.5Mhz（作为备份，可以使用驾驶员之间空对空 123.45 MHz 频率）报告应答机编码、飞行高度层、准确位置和意图等；
- 通过目视或者使用 TCAS 观察附近的航空器；
- 打开航空器所有的外部灯光。
- If unable to contact ATC and rapid descent required:
- Deviation procedure for level change: turn 30° right and track out 20 kilometres (i.e. deviate right of airway centreline by 10 km or 5

#### 管制员：

- 管制员批准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。
- Issue ATC clearance to change flight level.

nm), then, turn left to track parallel the original route, then climb or descend to the new level, and then return to the original one (when appropriate). *Note: when return to the original route, it is possible to have conflict traffic on that route.*

- Establish communications with and alert nearby aircraft by broadcasting, at suitable intervals: flight identification, flight level, aircraft position and intention on the frequency in use, as well as on frequency 121.5 MHz (or, as a backup, the VHF inter-pilot air-to-air frequency 123.45 MHz).
- Establish visual contact with conflicting traffic.
- Turn on all aircraft exterior lights.

### 附件三 RVSM 有关的通话用语

#### 一、管制员—航空器驾驶员通话用语：

语义	通话用语
管制员确认航空器获准 RVSM 运行的情况：	(航空器呼号), 证实 RVSM 已批准。 (航空器呼号) COMFIRM RVSM APPROVED
航空器驾驶员报告未获准 RVSM 运行的情况： i. 在 RVSM 空域内任何频率上的首次呼叫 (管制员将复诵相同的短语)， ii. 在 RVSM 空域内，申请所有与飞行高度层改变有关的飞行高度层管制许可时； 及 iii. 在 RVSM 空域内，复诵所有与飞行高度层有关的飞行高度层管制许可时。 此外，除国家航空器外，航空器驾驶员在复诵涉及垂直穿越 8900 米或 12500 米的飞行高度层许可时应当包括该用语。 注：管制员必须明确证实收到航空器未得到未获准 RVSM 运行的报告	不是 RVSM。  NEGATIVE RVSM*
航空器驾驶员报告获准 RVSM 运行的情况。	是 RVSM AFFIRM RVSM*
用于未获准 RVSM 运行的国家航空器的驾驶员在回答“(呼号)CONFIRM RVSM APPROVED”时，报告未获准 RVSM 运行的情况。	不是 RVSM，是国家航空器。 NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT*
拒绝批准进入 RVSM 空域	(呼号) 不能许可进入 RVSM 空域，保持[上升或下降到]高度层 (数字)。  (呼号) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [或

	DESCEND TO, 或 CLIMB TO] FLIGHT LEVEL (数字)
航空器驾驶员报告严重颠簸影响航空器 RVSM 的高度保持要求的能力	[由于颠簸], 不能保持 RVSM。  UNABLE RVSM DUE TURBULENCE*

语义	通话用语
航空器驾驶员报告航空器的设备等级已经降低到 RVSM 空域内飞行所要求的 MASPS 以下。	由于设备原因不能保持RVSM。  UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
在设备或与天气有关的紧急情况之后, 航空器驾驶员报告可恢复在 RVSM 空域内飞行。	准备好恢复 RVSM 运行  READY TO RESUME RVSM
要求航空器证实重新获得 RVSM 批准状况或者驾驶员准备好恢复 RVSM 运行	证实能够恢复RVSM  CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM
管制员确认航空器已经再次取得获准 RVSM 运行的情况, 或确认航空器驾驶员已经准备好恢复 RVSM 飞行。	能够恢复RVSM时报告  REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM

例 1: 非 RVSM 准许的国家航空器, 现在保持 7800 米 (FL256), 随后申请上升到 9800 米 (FL321)。

Example 1: A non-RVSM approved state aircraft, maintaining 7800m(FL256), subsequently requests a climb to 9800 m (FL321).

Pilot: (call sign) REQUEST 9800 m(FL321), NEGATIVE RVSM.

Controller: (call sign) CONFIRM RVSM APPROVED.

Pilot: NEGATIVE RVSM, STATE AIRCRAFT.

Controller: (call sign) CLIMB TO 9800 m(FL321).

Pilot: (call sign) CLIMB TO 9800 m(FL321), NEGATIVE RVSM.

例 2: 非 RVSM 准许的国家航空器, 现在保持 11000 米 (FL361), 随后申请上升到 11600 米 (FL381)。

Example 2: A non-RVSM state aircraft, maintaining 11000 m (FL361), subsequently requests a climb to 11600 m (FL381).

Pilot: (call sign) REQUEST 11600 m (FL381), NEGATIVE RVSM.

Controller: (call sign) CLIMB TO 11600 m (FL381).

Pilot: (call sign) CLIMB TO 11600 m (FL381), NEGATIVE RVSM.

例 3: 非 RVSM 准许的民用航空器, 现在保持 8400 米 (FL276), 随后申请上升到 9800 米 (FL321)。

Example 3: A non-RVSM approved civil aircraft maintaining 8400 m (FL276), subsequently requests a climb to 9800 m (FL 321).

Pilot: (call sign) REQUEST 9800 m (FL321), NEGATIVE RVSM.

Controller: (call sign) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN 8400m (FL2761).

例 4: 管制员指挥 RVSM 准许的民用航空器保持高度 9200 米, 但是管制员通过雷达发现航空器长时间在 FL302 高度飞行(注: 飞行员应当飞 FL301, 这时雷达标牌显示为 0917; 如果飞行员实际在飞 FL302, 这时雷达标牌显示为 0920)。这时, 管制员提醒航空器驾驶员按照中国民航飞行高度层配备标准示意图(表)飞对应的英制飞行高度层。

Example 4: Air traffic controller instructs a RVSM approved civil aircraft to maintain 9200 m, but he finds the aircraft is actually flying FL302. ATC will inform the Pilot to use the China RVSM FLAS table to determine the corresponding flight level in feet.

Controller: (call sign) MAINTAIN 9200m.

Pilot: (call sign) MAINTAIN 9200m.

Controller: (call sign) MAINTAIN 9200m, CONVERT ALTITUDE WITH CHINA RVSM FLIGHT LEVEL CHART.

The Pilot shall use the China RVSM FLAS table to determine that, for 9200m, the corresponding flight level in feet is FL301, then fly the aircraft at FL301, and then:

Pilot: (call sign) MAINTAIN 9200m.

## 二、飞行高度层读法

高度层 Flight Level	汉语读法 Chinese Pronunciation	英语读法 English Pronunciation
600m	六百	SIX HUN-dred METERS
900m	九百	NIN-er HUN-dred METERS
1200m	一千二 或 么两	WUN TOU-SAND TOO HUN-dred METERS
1500m	一千五 或 么五	WUN TOU-SAND FIFE HUN-dred METERS
1800m	一千八 或 么八	WUN TOU-SAND AIT HUN-dred METERS
2100m	两么	TOO TOU-SAND WUN HUN-dred METERS
2400m	两千四	TOO TOU-SAND FOW-er HUN-dred METERS
2700m	两千七 或 两拐	TOO TOU-SAND SEV-en HUN-dred METERS
3000m	三千	TREE TOU-SAND METERS
3300m	三千三	TREE TOU-SAND TREE HUN-dred METERS
3600m	三千六	TREE TOU-SAND SIX HUN-dred METERS
3900m	三千九	TREE TOU-SAND NIN-er HUN-dred METERS
4200m	四千二 或 四两	FOW-er TOU-SAND TOO HUN-dred METERS
4500m	四千五	FOW-er TOU-SAND FIFE HUN-dred METERS
4800m	四千八	FOW-er TOU-SAND AIT HUN-dred METERS
5100m	五千一 或 五么	FIFE TOU-SAND WUN HUN-dred METERS
5400m	五千四	FIFE TOU-SAND FOW-er HUN-dred METERS
5700m	五千七 或 五拐	FIFE TOU-SAND SEV-en HUN-dred METERS
6000m	六千	SIX TOU-SAND METERS
6300m	六千三	SIX TOU-SAND TREE HUN-dred METERS
6600m	六千六	SIX TOU-SAND SIX HUN-dred METERS

6900m	六千九	SIX TOU-SAND NIN-er HUN-dred METERS
7200m	拐两	SEV-en TOU-SAND TOO HUN-dred METERS
7500m	拐五	SEV-en TOU-SAND FIFE HUN-dred METERS
7800m	拐八	SEV-en TOU-SAND AIT HUN-dred METERS
8100m	八千一 或 八幺	AIT TOU-SAND WUN HUN-dred METERS
8400m	八千四	AIT TOU-SAND FOW-er HUN-dred METERS
8900m	八千九	AIT TOU-SAND NIN-er HUN-dred METERS
9200m	九千二	NIN-er TOU-SAND TOO HUN-dred METERS
9500m	九千五	NIN-er TOU-SAND FIFE HUN-dred METERS
9800m	九千八	NIN-er TOU-SAND AIT HUN-dred METERS
10100m	幺洞幺	TEN TOU-SAND WUN HUN-dred METERS Or WUN ZE-RO TOU-SAND WUN HUN-dred METERS
10400m	幺洞四	TEN TOU-SAND FOW-er HUN-dred METERS Or WUN ZE-RO TOU-SAND FOW-er HUN-dred METERS
10700m	幺洞拐	TEN TOU-SAND SEV-en HUN-dred METERS Or WUN ZE-RO TOU-SAND SEV-en HUN-dred METERS
11000m	幺幺洞或幺幺零	ELEVEN TOU-SAND METERS Or WUN WUN TOU-SAND METERS
11300m	幺幺三	ELEVEN TOU-SAND TREE HUN-dred METERS Or WUN WUN TOU-SAND TREE HUN-dred METERS
11600m	幺幺六	ELEVEN TOU-SAND SIX HUN-dred METERS Or WUN WUN TOU-SAND SIX HUN-dred METERS
11900m	幺幺九	ELEVEN TOU-SAND NIN-er HUN-dred METERS Or WUN WUN TOU-SAND NIN-er HUN-dred METERS
12200m	幺两两	WUN TOO TO-SAND TOO HUN-dred METERS
12500m	幺两五	WUN TOO TO-SAND FIFE HUN-dred METERS
13100m	幺三幺	WUN TREE TOU-SAND WUN HUN-dred METERS
13700m	幺三拐	WUN TREE TOU-SAND SEV-en HUN-dred

		METERS
14300m	幺四三	WUN FOW-er TOU-SAND TREE HUN-dred METERS
14900m	幺四九	WUN FOW-er TOU-SAND NIN-er HUN-dred METERS

### 三、策略横向偏置程序的通话用语

有关策略横向偏置程序的通话用语

⋮  
a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED  
PARALLEL OFFSET;

请告知可否实施平行偏置程序。

l  
b) PROCEED OFFSET (*distance*) RIGHT OF  
(*route*) (*track*) [CENTRE LINE] [AT (*significant point or time*)] [UNTIL (*significant point or time*)];

在（重要点或时间）至（重要点或时间）在（航路）（航迹）[中心线] 向右平行偏离（距离）。

c) CANCEL OFFSET (*instructions to rejoin cleared flight route or other information*).

取消平行偏置程序（重新加入批准的飞行航路的指令或其他的情报）。