



活动文件

“火凤凰”系列活动第一站



2019-2-11

虚拟中国国际航空
www.virtualcca.org

目录

一、活动日期.....	2
二、活动时间.....	2
三、活动名称.....	2
四、活动背景.....	2
五、活动宣传.....	2
六、活动内容.....	3
七、活动地景.....	3
八、活动航路.....	3
九、活动机场.....	4
十、活动奖励:	10

一、活动日期

2019年3月1日（周五）

二、活动时间

UTC 12:00~16:00（北京时间 20:00~24:00）

三、活动名称

“火凤凰”环游中国第一站——北京首都国际机场本场开放

四、活动背景

虚拟中国国际航空（Virtual Air China）于2009年12月在SINO论坛成立，并于2016年开始开放自己的VA平台。本着对外开放的宗旨，虚拟中国国际航空的VA平台不断尝试与其他平台合作，以构建一个众享众有的虚拟平台。此次虚拟中国国际航空VA平台将与VATSIM的PRC分部合作，将虚拟中国国际航空的经典连飞活动“火凤凰”带入VAT平台，为更广大的飞友提供一个互相交流和学习的机会。

五、活动宣传

北京首都国际机场是中国的“第一国门”，是中国最重要、规模最大、设备最先进、运输生产最繁忙的大型国际航空港。同时，北京首都国际机场也是中国唯一载旗航空——中国国际航空的“大本营”。今天，虚拟中国国际航空VA平台将与VATSIM中国分部合作，将经典的“火凤凰”系列活动带到VATSIM，为广大飞友敞开国门，一同体验首都国际机场的繁忙。北京首都，3月1日晚八时，我们在管制塔等你！

六、活动内容

北京/首都国际机场单地开放

七、活动地景

P3D: WF SCENERY STUDIO - 中国-北京首都国际机场 ZBAA

XP: <https://pan.baidu.com/s/1i3lsp4h>

八、活动航路

离场机组:

往 POLHO 以远 (出境)、赤峰以远方向的机组: 汤河口 NDB(YV)

往朝阳以远、通辽以远方向的机组: 车道峪 NDB(CDY)

往大连以远、济南以远方向的机组: 杨柳青(LADIX)

往石家庄、太原以远、郑州以远方向的机组: 紫石口(RENOB)

往大同、呼和浩特以远方向的机组: 下枣沟(SOSDI)

其他离场点不建议选择, 如有变动请听从管制员指令修改航路

进场机组:

从 W33 POLHO 以远 (入境)、A575 朝阳以远、G212 通辽以远方向的机组: 高营子(GITUM)

从 A326 大连以远方向的机组: 得胜口(DOGAR)

从 A593 济南以远、A461 郑州以远方向的机组: 得胜口(DOGAR)或霸州(BOBAK)均可

从 B215 太原以远方向的机组: 霸州(BOBAK)

从 A596 大同、呼和浩特以远方向的机组: 怀来 NDB(KM)

其余进场点不建议选择, 如有变动请听从管制员指令修改航路

九、活动机场

(1903 期于 2 月 28 日生效，目前信息使用来自 1902 期，暂知 1903 期无变动)

(1) 北京首都机场飞行区指标 4F，地面共 388 个机位，最大翼展 80m。

(2) 禁止未安装二次雷达应答机的航空器起降，在特殊情况下，经华北局批准，可允许无二次雷达应答机的航空器起降。

(3) 本场可供 A380 同类及其以下机型使用。

(4) 01/19 号跑道每日 23:30 至次日 05:30 (北京时) 实施限制运行，即：01 号跑道不允许航空器降落，19 号跑道不允许航空器起飞。因限制运行可能导致该时段进港航空器盘旋等待，建议预计此时段进港的航空器机组增加备用油量。

(5) 一般情况下，起飞前不再发布起始航向。没有收到起始航向指令的航班，严格按照管制员指令的标准离场程序执行。飞行员在收到起飞指令后，应尽快开始滑跑并保持常守塔台频率，直到收到管制员进一步指令，进港航空器首次联系进近管制时，应通报机型；如果落地后需要从指定跑道的末端脱离，应尽早向进近管制员报告。

(6) 在确定进近着陆的航空器飞越跑道入口时，满足下列条件之一的，塔台管制员即可向该航空器发布着陆许可：前行离场航空器已飞越使用跑道末端或已开始转弯；与前行着陆航空器间符合尾流间隔规定，且前行着陆航空器已脱离使用跑道。发出着陆许可后，塔台管制员观察到着陆许可发布条件有变化时，应立即通知航空器复飞，并简要说明复飞原因；着陆航空器驾驶员认为有必要时，应立即复飞，并通知塔台管制员。

(7) 出港航班机组申请 ATC 放行许可应不早于该航班的 ETD (当 CDM 系统正常运行时，为被锁定的 TSAT) 之前 20min。

(8) 进/出港航空器在本场地面滑行时，应保持开启 ADS-B 相关机载设备。

(9) 跑道运行规则：36L/18R 号跑道进、出港混合运行。36R/18L 号跑道主要用于出港。01/19 号跑道主要用于进港。

(10) 出港高峰时三条跑道同时用于离港。进港高峰时三条跑道同时用于进港。

(11) 18L/36R 跑道穿越规则：

1. 机组如需穿越 18L/36R 跑道，需按照地面管制员指挥滑行至跑道等待点外等待。

2. 机组向塔台频率提出穿越申请，收到塔台管制员穿越指令后，需尽快实施穿越，如有疑问，请在穿越前证实；机组应注意完整复诵管制员有关穿越跑道和跑道外等待的指令；穿越结束

后，机组需向塔台报告“已脱离跑道”。

3. 穿越跑道时，机组应注意监听塔台频率中其他有关跑道的指令或信息通报，并注意观察跑道及附近的活动；紧跟在起飞航空器后穿越跑道时，机组自行负责其与起飞航空器之间的距离以免受起飞航空器喷流的影响。

4. 18L/36R 跑道的穿越滑行道为 A0、A1、A8、A9。

5. 机场向南运行的时候使用 A0、A1 穿越 18L 跑道。西区到东区的穿越航空器：西区地面指挥其经过 Z3 在 F2 外等待，联系塔台频率，塔台指挥穿越跑道。穿越之后，塔台指挥经 T1，在 H 以外等待。东区到西区的穿越航空器：东区地面指挥其经过 T2 在 G 外等待，联系塔台频率，塔台指挥穿越跑道。穿越之后，塔台指挥经 F 向北滑行，在 F4 以外等待。

(12) 出港的航空器需要使用全跑道起飞时，请航空器驾驶员在抄收 ATC 放行许可时向放行管制席提出申请。

(13) 为规范航空器进入跑道和落地后的跑道占用时间，提高跑道容量，根据首都机场跑道及其快速脱离道布局，做如下要求（湿跑道或污染跑道除外）：

1. 起飞航空器

a. 在前机为起飞或跑道未被占用时，使用 18R/36L 或 01/19 跑道起飞的航空器从接到管制员进跑道指令至对正跑道应不超过 45s；使用 18L/36R 跑道起飞的航空器从接到管制员进跑道指令至对正跑道应不超过 60s；

b. 在前机为落地时，使用任何跑道起飞的航空器从接到管制员进跑道指令至对正跑道应不超过 50s；

c. 如机组认为无法在上述要求的时间内完成，须在到达跑道外等待点之前向塔台管制员说明。

2. 落地航空器

a. 中型机（含）以下机型从飞越跑道入口至完全脱离跑道应不超过 50s；

b. 重型机（含）以上机型从飞越跑道入口至完全脱离跑道应不超过 70s；

c. 如机组认为无法在上述要求的时间内完成，须在联系五边频率时（最晚不迟于三转弯或建立航向道之前）通知进近管制员。

(14) 禁止航空器在滑行道上做 180°转弯。

(15) G1 滑行道以南的 Y1，Y2 滑行道不允许航空器同时滑行。

(16) 为简化塔台管制员指挥口令，将部分使用频繁的航空器地面滑行路由予以命名，具体

滑行路线参见航图手册 ZBAA-2J/2K。

(17) 对机组的要求:

1. 听清并重复地面管制员的滑行指令，尤其是界限性指令，发现疑问及时证实。
2. 在进入交接点前主动报告“接近某某滑行道，请求转至某某频率”。
3. 在脱离跑道首次与地面管制联系时，尤其在低能见度情况下，必须向地面管制报告脱离的跑道和所使用的滑行道等具体位置。
4. 如在地面管制扇区移交时联系不畅，应在交接点停止滑行，并向原先联系的扇区报告。
5. 地面滑行期间，机组应密切关注管制相关活动，及时依照管制员的活动通报观察或将观察到的不明活动情况通报给地面管制员。
6. 专机滑行路线以管制员通知为准。

7.使用顺向快速联络道。

(18) 离场航空器限制:

1. 离场飞行的航空器，在推出开车前必须联系机场放行管制申请放行许可。空中交通管制放行许可的申请不早于发动机开车前 20min 进行。
2. 若离场飞行的航空器位于本场三号坪、四号坪、五号坪、九号坪（西侧、东侧）、Y9 以南 936-940 机位、M 停机坪及北二号坪机坪范围内，航空器离场程序应遵循 (19) -2 的相关规定。

(19) 机场机坪运行管理规定

1. 18L/36R 跑道以东全部投用的停机位及相邻滑行道（具体滑行道包括：Y1 滑行道（不含 G 与 H 之间段），G0 以南的 G 滑行道，Y4 滑行道（不含 J 与 K 之间段），K0 以南的 K 滑行道，Y2、Y5 滑行道全段，G0、G1、G2、K0、K1、K2 滑行道全段，J（不含）与 Y2 之间的 T1 滑行道，Y5 与 H（不含）之间的 T2 滑行道，J（不含）与 Y1 之间的 T3 滑行道，Y4 与 H（不含）之间的 T4 滑行道，J1（不含）以东的 Y3 滑行道，J4（不含）以西的 Y6 滑行道，Y8、Y9、J5、J6、S8 滑行道全段，H2（不含）以北的 Y7 滑行道，Y7 与 H 之间（不含）的 S7、S6、H0、H1 滑行道，U2（不含）以北的 J 滑行道）实施机坪运行管理。北京机坪（APN）负责该区域航空器推出开车、滑行和其他涉及航空器运行的指挥工作。

2. 机坪运行管理范围内离港航空器推出开车滑行:

- a. 航空器向北京放行（DEL）申请放行许可；
- b. 航空器准备完毕，经北京放行（DEL）同意后，向北京机坪（APN）申请推出开车许可；

- c.离港航空器首次联系北京机坪（APN）时，机组应向机坪运行指挥员通报停机位编号；
- d.航空器取得北京机坪（APN）许可后方可推出开车，推出时需向北京机坪（APN）证实推出方向或程序，北京机坪（APN）发布许可指令后，机组应在 5min 之内执行；超过 5min 仍未推出开车视为指令失效，机组需要重新申请推出开车；
- e.航空器推出开车后，向北京机坪（APN）申请滑行许可。
- 3.机坪运行管理范围内进港航空器滑行：航空器进入机坪前，联系北京机坪（APN）取得停机位信息，并申请进一步滑行许可。

(20) 一切飞行严禁飞入北京市禁区。

(21) 严禁任何飞机在安全控制区内绕飞雷雨或做机动飞行。

(22) 机场围界全线安装照明灯，不要将围界照明灯光及机场高速路灯光误以为跑道灯光。

(23) 严格按照航图中公布的进、离场程序和进近程序飞行。如果需要，航空器可在空中交通管制部门指定的航路、导航台或定位点上空等待或做机动飞行。

(24) 鉴于首都机场周围机场密集，南面距通县机场 30km，西面距沙河机场仅 21km，西南方向是北京市禁区，北面距山脚仅 20km，只有在 VOR/DME、NDB 和近程二次雷达完全保证工作的情况下，才能实施如下进、离场程序和雷达管制。

(25) 进场航空器飞行速度限制如下：

1.飞行高度 6000m 至 3000m（不含）航空器最大飞行表速不得超过 520km/h(280kt)；

2.飞行高度 3000m 或以下航空器最大飞行表速不得超过 460km/h(250kt)；

航空器表速超过上述规定时，飞行员应及时通报管制员。

(26) 机场区域管制范围内将实施雷达管制。

(27) 首都机场经杨柳青镇至泊头 VOR 和天津 NDB 方向的离港程序对经过香河侧方和杨村机场侧方的高度进行了如下规定：

1.香河侧方：首都机场向北运行时 5100m 以上；首都机场向南运行时 4500m 以上；

2.杨村机场侧方：首都机场向北运行时 7200m 以上；首都机场向南运行时 6600m 以上。

如不能达到香河侧方和杨村机场侧方的高度要求，航空器驾驶员应事先在地面放行频率中声明；如果在飞行过程中确认无法达到规定高度时，航空器驾驶员应尽早通知进近管制员，以便雷达引导避免飞行冲突。

(28) 北京进近管制区域内实施雷达管制。航空器最小水平间隔为 6km，最小垂直间隔为 300m。

(29) 通常，航空器从大王庄 VOR (VYK)、怀来 NDB (KM)、岔岗镇 NDB (JB)、霸州 (BOBAK)、高营子 (GITUM)、得胜口 (DOGAR) 或管制移交点得到进近雷达引导和排序，直至相应的最后进近航迹或目视跑道。根据航空器性能或管制规定，发布雷达引导、上升或下降高度及速度调整的指令，使航空器之间保持规定的雷达间隔或尾流间隔。

(30) 在繁忙时段，为了最大限度的利用空域、减少流量控制，进近管制员会对进场航空器进行雷达引导。**雷达引导航迹将不同于公布的进场程序。**

(31) 若离场航空器在起飞前收到 ATC 放行或塔台管制员给出起飞限制条件，**起飞后将由管制员雷达引导加入标准离场航线。**

(32) 平行跑道全部实施独立平行离场，为了保障与相邻跑道起飞飞机之间的安全间隔，所有使用中间跑道 (36R/18L) 离场的航空器应在起飞后按照标准离场程序(SID)或离场指令飞行，禁止向两侧偏转；**所有使用两侧跑道 (36L/18R 和 01/19) 离场的航空器应在起飞后尽早按照标准离场程序(SID)或离场指令实施转弯，禁止向中间跑道 (36R/18L) 偏转。**

(33) 首都机场由南向北运行时 (36L/36R/01)，实施相关平行仪表进近，独立平行仪表离场。

(34) 首都机场由北向南运行时 (18L/18R/19)，由于受到北部山区的影响，实施相关平行仪表进近，独立平行仪表离场。

(35) 使用同一跑道进近的航空器之间的着陆间隔为 12km 或尾流间隔；当使用 36R/18L 跑道时，着陆间隔为 15km 或尾流间隔。

(36) 离场航空器在开始起飞滑跑时，同一跑道的进场航空器应距跑道入口端 5km (含) 以上。

(37) 进场航空器着陆后应尽快 (飞越跑道入口端至完全脱离跑道应在 50s 内) 脱离跑道，如需使用更长的时间占用跑道应尽可能在着陆前通知塔台管制员。

(38) 在 36L 跑道 (湿跑道和污染跑道除外) 最后进近航段距跑道末端 18.5km (10NM) 范围内，可向两架跟进的航空器提供 5km 的最小雷达间隔。

(39) 航空器驾驶员在得到仪表进近的指令之后，尽可能根据机载设备监控周边航空器的运行状态，并尽最大可能建立目视能见，并在管制员通报其他航空器的相对位置时向管制员报告建立目视能见；(说明：航空器之间建立目视能见是为了提高机场容量和运行效率。)

(40) 在实施独立平行仪表进近的航空器进入非侵入区 (NTZ) 时，进近 (雷达监控) 管制员会立即在塔台频率里超控塔台管制员的正常指令指挥进近航空器进行紧急避让。当其他航

空器驾驶员在塔台频率里听到这样的指挥时，应尽可能在不影响进近（雷达监控）管制员的指令前提下与塔台管制员进行通信。

(41) 当出现风切变、颠簸、下降气流、强侧风或雷暴天气等可能加大航空器偏离仪表着陆系统航向道的程度时，航空器驾驶员应立即向管制员报告，根据收到的机组报告和气象信息，空中交通管制部门可依据平行跑道实施方案中的有关程序，及时终止独立/相关平行进近运行或完全终止平行跑道同时仪表运行。

(42) 进场航空器，由于流量分布不均匀，在繁忙时段，将进行雷达引导进场。雷达引导航迹将不同于公布的进场航线，首都机场由南向北运行时，雷达引导航迹与进场航迹的差异最大。

(43) 首都机场实施目视间隔。**在仪表进近程序的最后进近阶段使用目视间隔时，航空器驾驶员应按照仪表程序进近，并保持目视判断与其他相关航空器的安全间隔。**当航空器进近至决断高度时，可能会遇到在同一跑道上前面着陆的航空器正在脱离，或者正在起飞的航空器即将离地的情况。**当航空器驾驶员认为必要时，随时可以复飞并立即通报管制员。**

(44) 当首都机场能见度不小于 6km，云高不低于 600m 时，首都机场可以发布实施目视进近，管制员可以指挥一条或几条跑道的进港航空器实施目视进近。

(45) 实施目视进近的航空器驾驶员报告看到机场、跑道或者看到尾随落地的前机时，航空器驾驶员或者管制员可以提出实施目视进近，**并得到对方认可方可实施。**

(46) 航空器驾驶员能见另外一架相关航空器并接受目视间隔时，航空器驾驶员应当担负以下责任：

1. 航空器驾驶员应当始终保持目视相关航空器，为保持间隔做必要的速度调整或者机动飞行，并视情将有关操作及时通报管制员。

2. 航空器驾驶员应当操纵航空器避开前机尾流影响区域。

3. 当航空器驾驶员不能看到另外一架相关航空器时，应当及时通报管制员，以便重新配备其它允许的间隔。

(47) **跟随前机落地的航空器驾驶员报告目视看到前机时，管制员可以指示航空器驾驶员尾随前机目视进近，航空器驾驶员应当保持目视间隔。**

(48) **如果航空器驾驶员只看到机场而没有看到前机时，应报告给管制员以便于管制员为前后航空器之间配备雷达或者程序间隔。**

(49) 由沙河、西郊、南苑、通县、良乡等首都特区以内机场起飞的飞机，需要飞越本场时，

必须与北京进近管制室和北京塔台管制室沟通联络，并接受其指挥。

(50) 在首都特区以外机场起飞的飞机，需要进入特区飞行时，必须按有关指挥规定实施。首都特区以内附近机场起飞的飞机，需要穿越、加入、脱离机场区域，按上述第(49)条规定执行。

十、活动奖励：

凡适用 CCA 和 CCA 子公司呼号参加活动的虚拟中国国际航空 VA 平台飞友均可获得平台 5000 里程的奖励。领取奖励时请写明 VAT 平台的 CIDs 以及活动时使用的呼号。