

信息通告



航空安全自愿报告系统

通报号: S-I220825/0082

密 级: 无 (保密/无)

发 送: 民航局航空安全办公室, 飞标司, 空管办

抄 送: 各地区管理局, 各地区空管局, 各运输航空公司, 各机场

主 题: 机场运行问题

关键词: 机场标识、灯光、空域

日 期: 2022-08-25

来 源: 航空安全自愿报告系统 SCASS

电 话: 800 818 1357

Email : scass@cauc.edu.cn

网 址: <https://scass.airsafety.cn>

信息通告是航空安全自愿报告系统(SCASS)发布信息的一种形式。SCASS 将来自国内外影响安全运行的有关信息以信息通告的形式不定期出版, 旨在及时向政府部门和相关企业通报安全信息, 促进信息共享。

本期提要

本期信息通告收录了 19 篇来自美国航空安全报告系统的报告信息, 主要涉及机场滑行道和机坪缺少标识、灯光刺眼和光线不足、空域不足等环境因素问题, 希望有关单位对此类事件有所警觉, 并积极采取预防措施。

1. 滑行道标志令人困惑

报告号: 1870348

时间: 2022 年 1 月

事件描述 1:

事件发生于从我们的停机位滑行至 28R 跑道准备在 FLL 机场（机坪管制）起飞时。在飞行前计划期间，机组人员讨论了飞行的全部顺序，并注意到飞机没有停在公司手册上列出的主要停机位里。因此，考虑到跑道离停机位很近，机组人员一致认为最好在滑行时启动两台发动机。在飞行前准备时，“威胁”部分再次提到了这一点，机组人员讨论了该情况，即我们把在离开停机坪之前完成“起飞前”检查单作为缓解措施。在这种情况下，由于靠近跑道，而且当时似乎只有很少的飞机在运行，因此预计不会延误起飞。

从简报到“推出前”检查单，一切都很顺利。准备就绪，副驾驶呼叫机坪管制员从停机位滑行，并收到“Spot 0”的许可。Jeppesen10-9 图表或公司滑行手册上均未显示该点，但机组人员快速在 10-9B 页面上找到了该点。机长将许可转达给地勤人员，飞机被顺利推出。据简报，两台发动机都已启动，“启动后”检查单已完成。“起飞前”检查单也已启动，机长观察到一些地面车辆和地面人员在等待我们移动，因此我们停止了检查单，并呼叫机坪管制，要求向前移动，并允许所有等待的人员离开。停机坪指示我们“在 Bravo 滑行道上行驶，并在 B12 滑行道短停等待”——该许可已按照指示复诵。副驾驶和机长随后分别确认飞机两侧安全，并立即左转至 Taxiway Tango B12 短停等待，这一点后来变得很明显。根据汇报讨论，机长和副驾驶均表示他们正确地遵循了指令，并完成了“起飞前”检查单（包括“最终项目”），这使副驾驶在滑行至滑行道后低头专注工作。

根据我们与跑道的距离以及自动终端情报服务信息，“FLL 塔台”和“FLL 地面”的运行频率为 119.3，我们最初与 FLL 塔台进行了沟通，并接到指令，于 121.4 频率切换回 FLL 地面（新的自动终端情报服务刚刚启动，重新建立了频率分离）。当我们初次联系 FLL 地面管制时，我们接到指示“通过 Bravo 滑行道滑行至 28R 跑道”。副驾驶从 Jeppesen 上的 10-9B 页面切换回公司滑行手册页面，意识到我们在滑行道 Tango 上，立即向机长报告了错误。我们认同了该错误，然后向 FLL 地面报告了我们的位置，并请求滑回停机坪以纠正问题。在与停机坪联系后，我们被指示“继续前往滑行道 Tango 至 T2，然后滑回 FLL 地面”——所有剩余运行过程均未发生不安全事件。

在汇报过程中，副驾驶和机长叙述了该事件的发生顺序，并指出他们都观察到了“Spot 0”前面的滑行道标志，因为它将滑行道 Bravo 描绘在了紧靠我们左边的位置。机长或副驾驶均未在该位置回忆起任何滑行道 Tango 标志。回顾

Jeppesen 的每一个描述，很明显，我们需要在从“Spot 0”左转之前一直向前滑行——根据我们在滑行时的感觉，这似乎不是很明显的视觉提示。

提要：

航空公司副驾驶报告称，FLL 机场的滑行道标志令人感到困惑，可能需要改进。

2. 滑行道道面无标记线

报告号：1815127

时间：2022 年 2 月

事件描述 1：

夜间 IAH 机场，位于北侧地面频率 118.57 的 XX 点。北侧地面管制发布前往 33L 跑道的许可，通过 NB 左、ND 右、NC，在 NR 短停等待，呼叫地面频率 127.1。随后，121.7 要求我们跟随 WB 滑行道（WW 附近）上的一架飞机，并跟随 WB 上的飞机 Y 至 33L 跑道。

我开始在 NE 向左转，在 WW 进入 WB，因为没有从 NC 到 WB 的滑行道。地面管制询问我们为什么左转。我们试图解释他的指令中没有既定的线路。在夜晚，没有已绘制的中心线可供跟随（和典型的飞机 X 滑行灯差不多，只有略好于蜡烛光亮的机头滑行灯），这可能会导致我们驶离坚实的道面，最终进入草地或泥土中。只有当我打开着陆灯并关闭跑道灯时，我才能看到 NC 和 WB 之间的跑道道面。

这些滑行道之间没有喷漆的滑行线。我很少让前轮偏离中心线，除非我在等候区中操纵。唯一能保证你不会侵犯其他飞机或障碍物的是确保你的飞机在中心线上方。如果允许从一条滑行道转到另一条滑行道，那么这两条滑行道之间需要喷涂滑行线。

提要：

在 IAH 机场夜间滑行的航空公司飞行员报告称，由于滑行道的道面没有喷漆，导致其在错误的位置转弯。

3. 道面缺少标记

报告号：1870507

时间：2022 年 1 月

事件描述 1：

夜间，在 MIA 机场，暴雨过后，从 9 号跑道降落后滑行。在滑行道 V 上穿越 30 号跑道后得到许可“V P HH hold short Y1”。当我靠近滑行道 P 和 Y 交叉口

时，我看到一架飞机在滑行道 HH 向南滑行，靠近 Y2 交叉口。

此时，我误以为靠近的飞机在滑行道 JJ 上，我在滑行道 Y 上转向北行，以为是 HH。我刚完成转向，就意识到了我的错误，把飞机停在了滑行道 Y2 附近。靠近的飞机在 HH 停了下来，在 Y2 短停。我将错误告知了地面管制，并获准在滑行道 Y 继续向北行驶，并在 Y2 向 HH 过渡。向南飞行的飞机继续在 Y2 向 Y 过渡。

事后来看，这一特定的交叉口区域是一个没有照明的开阔混凝土平台，有许多滑行道，在一个小区域内与许多滑行道标志合并。我确信，在这些特殊的十字路口，在柏油路上画上滑行道标识和引入标记线会很有帮助，就像接近机场停机位的标记一样。然而，我本可以避免这种情况，在出现任何疑问时把飞机停下来就可以避免将来再次发生这种情况。

提要：

航空公司机长报告称，改善 MIA 机场道面的标记将会减少滑行混乱。

4. 滑行示意图错误

报告号：1875823

时间：2022 年 2 月

事件描述 1：

在滑行过程中，当我们试图从 D 左转向停机坪，驶向滑行示意图和停机位示意图所示的 X 号停机位时，地面管制告诉我们，我们正朝着错误的方向转弯。我们很快确定例如滑行示意图上所有停机位的编号（20-9）、机场移动地图以及停机位和坐标页面上的所有停机位编号都不正确。Jeppesen 数据不正确。机场当局和示意图数据提供商之间需要更好的协调。

提要：

航空公司飞行员报告称 MSLP 机场的滑行示意图错误。

5. 滑行道缺少标志

报告号：1868867

时间：2022 年 1 月

事件描述 1：

在 16R 跑道着陆后，得到指令从 16C 跑道滑行返回滑行道 M，并在滑行道 M 等待。当在该方向滑行时有滑行道标志，当在 16C 跑道上向北滑行时，没有带滑行道标志的塑料标记物。事实上，整个机场有几个地方都存在这种情况。我怀疑这是由于很久以前，可能是在铺设 16R 跑道之前，没有发生诸如返回滑行之类的运行过程。

下雨时想看到道面油漆是很有挑战性的,更不用说像今晚这样的中雨到大雨了,有照明的标志会很有帮助。

增加这些滑行道标志以便在正确的位置转弯,这将是一个很有用的安全方式。

请增加这些标志,以便确定位置。

提要:

航空公司机组报告称,SEA 机场北向运行 16C 跑道需要设置滑行道标志(塑料标记物)。在下雨的晚上,有照明的标志会很有帮助。

6. 误解标志导致滑过等待线

报告号: 1896141

时间: 2022 年 4 月

事件描述 1:

在联系 ORD 机场地面管制之前,滑行到 YY2。事件发生时,我们误读/误解了所在位置的标志,再加上我对该位置的停机坪不熟悉。YY2 入口处有更好更清晰的标志。在我进入 YY2 时,在我们所处的位置之外,有一个标志清楚地写着“红灯时停在这里,等待绿灯”,这就是我认定的等待点。此外,Jepp 20-9A 页对于机场该区域的维护区域与滑行道的构成是不清楚的。关于维护运行的说明也会有所帮助。

提要:

航空公司机长报告称,由于误解标志,飞机滑行过了等待线。

7. 麦卡伦国际机场(LAS)滑行道标识标记问题

AB 2022-7/5-3 1861265 1/13/2022

关键词: 滑行道标识

报告号: 1846352

时间: 2021 年 12 月

事件描述 1:

从登机口离开后,我们沿着黄色滑行线滑离机坪。机坪塔台的放行指令是滑行至 X 点,联系地面管制人员。在接近 X 滑行点后,我们和地面取得联系,并接到放行指令沿着 C 滑行道滑行至 26R 跑道。我们在沿着黄色指示线滑行时,没能在第二个左转路口进入 C 滑行道,而是在第一个左转路口处驶入了 Q 滑行道。在我们进入 Q 滑行道后,ATC 立即就进入错误滑行道的情况对我们进行了问询,并允许我们沿着 Q 滑行道至 C 滑行道,最后从 26R 跑道起飞。

在飞行后讲评阶段,我们注意到无论是我还是机长都没有看到 Q 滑行道的标

识，只是看到了 C 滑行道和 B 滑行道的标识。由于我们看到的第一个标识是 C 滑行道，导致我们以为第一条滑行道就是 C 滑行道。建议将 Q 滑行道的标识做的更明显一些。

提要：

航空公司副驾驶报告一起在 LAS 机场，由于滑行道上缺少标识标志而导致偏离指定滑行路线事件。

8. 费城国际机场（PHL）滑行道标识问题

AB 2022-8/5-4 1860655 1/14/2022

关键词：滑行道标识

报告号：1860655

时间：2021 年 12 月

事件描述 1：

27L 跑道尽头的 S2 和 S1 滑行道的标识容易让人误以为 S2 滑行道就是 S1 滑行道。建议将滑行道标识挪到其他更容易识别的位置。

提要：

航空公司机长在 PHL 机场离场滑行时报告称滑行道标识容易使人产生困惑。

9. 夏洛特国际机场（CLT）滑行道标识问题

AB 2021-96/5-31 1812381 8/3/2021

关键词：滑行道标识

报告号：1812381

时间：2021 年 6 月

事件描述 1：

飞机从 X 登机口推出。机坪管制人员告诉我们滑行至 X 位置等待。飞机从 X 停机位滑出后，并未发现周围有任何滑行道。滑行道标识已被移除。我准备滑行到 X 位置，并在该位置切入滑行线，但是有另外一架飞机停留在附近准备进入 X 位置。我随即转入另一条指向 A 位置的滑行道。从 Y 位置经过时，有另外一架从 B 位置滑行而来的飞机挡住我前行的道路。周围没有其他的滑行道能够让我绕过处于 B 位置且已经开始滑行的飞机。我告诉机坪管制人员，周围没有可用的滑行道能够让我避开这架飞机。管制员询问我是否有航图——我是有的。他说这是由于机场正在建设期间导致的。在航图上没有任何信息显示存在其他“可替代”的滑行程序。在标准滑行道北侧有一条黄色-黑色相间的虚线，但是该虚线没有指向任何位置。之后我在 AIM 中也未找到任何提到该黄黑相间虚线的信息。这也是我

第一次从 X 联络道滑行进入 Z 位置。

CLT 机场机坪管制人员只是想尽快将我们移交。仅仅从机坪一端转入另外一端，就转换了 3 次沟通频段，这是非常分散注意力的操作。让机坪管制人员询问我们是否有航图，或者由于机场正在建设期间，我能随便滑行到我想去的位置，这都将导致不安全事件发生。没有任何可以滑行的道路。而且对我们来说，事情发生在夜间，我们对周围环境很不熟悉，航图上没有任何指引信息，我们从机坪管制人员那里也没有获得任何帮助，这一切都让我们觉得很不舒服。在其他飞机滑行期间，为了保持彼此之间翼尖保持安全间距，我们中途还停下来几次进行避让。

在机场建设期间，标注标准的滑行路线，并进行发布。

提要：

航空公司机长报告称，由于 CLT 机场正处于建设期间，机坪缺少标准滑行路线或者可替代的滑程序。

10.丹佛国际机场（DEN）滑行道标识问题

AB 2021-91/5-28 1809922 7/12/2021

关键词：滑行道标识

报告号：1809922

时间：2021 年 5 月

事件描述 1：

我们在丹佛机场开始滑行的时候，地面管制人员给我们发布指令，要求我们从 F 和 WA 滑行道滑行至 34L 跑道。在 F 滑行道滑行的时候，机长要求执行起飞前检查单。当机长评论说前方飞机错过 WA 滑行道入口的时候，我正在做起飞前检查单。当时我们并没有就此情况考虑太多，飞机继续在 F 滑行道上滑行。当机长准备转入 WA 滑行道的时候，我指向前方的方向指示标识，认为 WA 滑行道入口仍在前方（箭头指向 WA 滑行道）。机长也看到了这个标识，并决定按照方向标识继续向前滑行。随着我们继续向前滑行，机长和我都意识到，方向标识让我们产生了误解，实际上我们已经错过了 WA 滑行道的入口。地面管制人员注意到我们和前一架飞机一样，错过了 WA 滑行道的入口后，给我们发布了另外的指令，要求我们转向进入 WA 滑行道除冰区域等待，跟随 WA 滑行道上的下一架飞机滑行。随后我们经 WA 滑行道进入 34L 跑道，未发生其他不安全事件。

我们认为刚经过 WA 滑行道处的方向标识很让人不解。方向标识应该放在 WA 滑行道右转向位置的正前方，方向箭头应该显示为一个右转向标识，而不是一个直接向前的箭头。

提要：

一位航空公司的机长报告称 DEN 机场的滑行道标识容易让人产生误解。

11.费城国际机场（PHL）滑行道标志标识问题

AB 2021-93/5-29 1816941 8/3/2021

关键词：滑行道标志

报告号：1816941

时间：2021 年 6 月

事件描述 1：

这是 3 天飞行的最后一天。飞机双发启动，切入离场程序。飞机舱门关闭，已经完成所有的检查单，沿 J、K7 滑行道滑行，在 Y 处等待。我们还申请了顺风起飞的速度（10 节）。期间，我们接到 ACARS 信息，关舱信息已被删除。飞机在 Y 处停留等待，地面管制人员告诉我们接下来需滑行进入 W 滑行道，并在 9L 位置保持等待。那时我们也在质疑飞机是否已关舱（自从飞机滑出后，已经过了将近 40 分钟左右的时间）。我们也注意到，自从飞机关舱信息删除后，我们未收到任何数据信息。副驾驶将情况告诉地面管制人员，随后，地面人员指令我们右转进入 Y 滑行道，并在进近端等待。地面管制人员说下一次需要尽早将这类情况告诉他们，因为在我们这架航班后还有很多架飞机等待安排。我立即转入 Y 滑行道，并且寻找周围任何关于等待点的标志标识。我一定是漏掉了这个标识，或者是在转入 Y 滑行道的时候从标识旁边经过而不自知。

由于当时飞机是在 9R 跑道着陆，在 9L 跑道起飞，我自动开始寻找其他的等待点位置（我并不像我想的那样对 PHL 机场那么熟悉）。当时我寻找的是 9R 跑道处的等待点。我看到的下一个等待点是 ILS 标识，在 P 位置等待。我们停下，在该位置等待。随后我们被告知能够进行呼叫的时间。在我们和他们沟通后，他们表示也很担心，他们告诉我们，在 K、Y 滑行道以及进近端末尾处标志标识较少。他们希望我们等待的主要原因就是避免在飞机起飞时导致航空器损伤。其他诱因包括，沟通问题，紧急情况意识，工作负荷较重，标识不清，没有进入 9L 跑道的路径，大脑错误认知等。对 PHL 机场而言，不要指导飞行员经 K 滑行道进入 Y 滑行道，并在进近端保持等待，因为没有充足的间距能够完成这一转弯，并保持等待。飞机如果保持等待，将会把 K 滑行道挡住。而且，也不要批评我们说，为什么直到飞机停下来，才告知他们有关关舱的情况。下一次，我会采取 XX 年以来我一直做的方式，确认我已经了解航图上的整个滑行路线，而不是立即转向，寻找标志标识。

提要：

航空公司机长报告称，在 PHL 机场发生了一起滑行道入侵事件，并认为滑行道标志标识问题是导致此次事件发生的原因。

12.伯班克机场（BUR）滑行道和机坪标识问题

AB 2021-128/5-43 1834217 10/4/2021

关键词：滑行道，机坪标识

报告号：1834217

时间：2021 年 8 月

事件描述 1：

登机口改为 B1。然而在 B1 登机口前没有滑行道喷涂标识，而且混凝土距离 B2 登机口处停放的飞机位置很近，存在危险。实际上，也没有从 B3 登机口切入 B1 登机口的指示路线。夜间情况下很容易和其他飞机产生刮碰。滑行道标识不够，无法确保停机位上的飞机之间保持充足的安全距离。喷涂（延长）滑行道路线。或者，提供牵引服务，或者在滑行道路线结束的地方安排引导入位。

提要：

一位航空公司机长报告称在 BUR 机场的滑行道标识数量不够。

13.劳德代尔堡机场（FLL）机坪标志标识及制图问题

AB 2021-95/5-30 1812835 8/3/2021

关键词：机坪标志，标识，制图

报告号：1812835

时间：2021 年 6 月

事件描述 1：

飞机降落在 10L 跑道后，塔台管制员告诉我们可以滑行。随后，我们联系了机坪管制人员。在我们和机坪管制员联系后，他们说我们未经许可就进入了机坪管制区域，但是当时我们仍处于指定的滑行道上。副驾驶和我试图查明航图和机场手册上关于“机坪”区域的准确界限，但是没能找到任何关于“机坪”或者“滑行道”的描述。在滑行途中，我们也在寻找标识，但是也没有找到。在 FLL 机场有一些交替出现的双虚线，这些虚线就在我认为可能是“机坪”位置的区域附近，距离联络道约 100 码的距离，但是我们在滑入的时候，并没有接近该区域。导致这件事情发生的其中一个因素是，副驾驶使用 10-9 页面上北侧机坪的沟通频率，但是当时只有南侧机坪是开放的。但是我们解决这个问题的时候，我们仍然没有进入机坪区域。

提要：

航空公司机长报告称，发生了一起机坪入侵事件，并认为 FLL 机场机坪区域缺乏清晰明确的标识，航图信息不明确是导致此次事件发生的原因。

14.加利福尼亚南侧 San Miguel 山上危险灯标不规范

AB 2021-178/9-9 1850924 12/3/2021

关键词：危险灯标

报告号：1850924

时间：2021 年 10 月

事件描述 1：

请对 San Miguel 山顶处的 FAA 闪光灯标进行修理。原本在山的最高处稍下方有一个不闪光的黄色指示灯，现已被替换为 FAA 官方使用的灯标。最近的指示灯光可能是由一个同样位于山顶的私人电视或广播天线发射的。闪光灯标在夜间能见度较低时尤为重要。对于一个突然产生的，且为海平面之上 2200 英尺的高度改变，理应设置一个 FAA 官方使用的灯标来警示机组人员。这是圣地亚哥国际机场 15 英里区域内最高的山峰。同时，请注意这不仅对于飞机而言是个隐患，也可能存在从地面非法入侵山顶的问题。

提要：

观察员报告称 San Miguel 山上可能存在一个不规范的危险灯标。

15.设施灯光过亮干扰飞行员视力

报告号：1892641

时间：2022 年 4 月

事件描述 1：

当夜间降落在 CLT 18L 跑道上时，离跑道不远的货机设施的停车场灯光非常亮，非常白。我们在离地高度 300-250 英尺穿过停车场。这个亮度非常分散注意力，干扰飞行员的夜视，尤其是与跑道和跑道环境照明相比。在决断高度之前，我们的眼睛只能看到 50 英尺的离地高度。白色拖车顶部的灯光反射会加剧这种影响，拖车顶部的雨水也会进一步加剧这种影响。

货机设施处的非遮蔽照明太亮，没有遮挡，导致飞行员在进近时失明。改变设施照明的亮白色，并加上遮光罩，以防止飞行员在五边时失明。

提要：

航空公司飞行员飞行报告称，在 CLT 机场进近 18L 跑道时，货机设施发出的灯光分散了飞行员的注意力，干扰了他们的夜间视力。飞行员表示，需要某种类型的屏障遮挡灯光以缓解不良情况。

16.波士顿洛根（BOS）机场照明不足问题

AB 2021-181/5-58 1850180 12/10/2021

关键词：照明不足

报告号：1850180

时间：2021 年 10 月

事件描述 1：

这是一个有关 BOS 机场的信息报告/运行安全隐患。我们夜间着陆（由于云底低，下雨，能见度较低等原因导致飞机采用自动着陆模式着陆）在 BOS 机场 4R 跑道，当时接到指令，向左转弯后进入 33R 跑道。当时飞机正使用低速转弯，机上灯光已打开，我们很难识别并区分这些标志标识，而且这个交叉口关联两条跑道，跑道边缘灯较少。由于 33R 跑道没有中心线指示灯，这条跑道中心线的第一个标志线出现在距离交叉口有一定距离的位置，在潮湿状态下转弯时无法立即发现。此外，和在 33R 跑道远端的情况不同，那里有黄色引线指引上下 33R-15L，进入 4L 跑道，在 33R/4R 交叉口处我就没有看到类似的标志标识。在夜间/天气不好的情况，比如我们这次所处的环境情况下，加上这个位置的标识和照明不足，从 4R 跑道左转进入 33R 跑道这个指令很容易让人误解，进而错误的执行这一指令，导致问题产生。在我们这个情况中，飞机转弯时，机上自带灯光照亮了 33R 跑道北侧障碍物指示线和远处的草坪，这是个很好的信号指引我们继续左转，沿着第一条中心线向前滑入 33R 跑道。这是一份公开发行的信息报告。最后没有发生偏离跑道/滑行道事件。

提要：

一位航空公司飞行员报告称，在 BOS 机场 33R/4R 跑道交接口处照明不足，无法看清跑道标志，导致滑行错误。

17. 纽瓦克自由国际机场（EWR）塔台眩光问题

AB 2021-88/11-18 1810636 7/12/2021

关键词：眩光

报告号：1810636

时间：2021 年 5 月

事件描述 1：

受纽瓦克机场南侧/东南侧约 1.5 英里处的太阳能电池板光反射影响，场内存可见度问题。

光反射情况直接影响东北方向的进场和离场航班。

将电池板拆除，或者挪开。

提要：

一位 EWR 塔台管制人员报告称，在塔台南侧/东南侧约 1.4 公里处，存在眩光。

18. 机场树木遮挡管制视线

报告号: 1873939

时间: 2022 年 2 月

事件描述 1:

蒙特利机场存在一个重大的安全问题,即树木挡住了从塔台观察 FBO 停机坪的视线,以及 28L/R 跑道左侧的四边。这是一个由来已久的问题,已多次被空中交通管理提及,并多次转交给机场管理局,但每次都被完全忽视或拒绝。机场南侧的树木完全遮挡了 FBO X 和 FBO Y 的停机坪区域。几年前,现在被遮挡的区域完全可见。现在,甚至无法看见大型飞机,当飞机在这些停机坪上移动时,塔台也看不到它们,并且进入停机坪的飞机可能与它们发生冲突,因此发生了许多不安全事件。进入这些区域的飞机也完全从视野中消失。也看不到牵引飞机的地勤人员。这会导致潜在的危险情况,因为塔台无法看到飞机或车辆,无法向其发出管制指令和/或传递交通冲突信号。这也会导致延误并显著减缓交通流量,因为我们看不到交通情况或潜在冲突,无法在需要时保持飞机和车辆移动或让其原地等待。还有许多直升机离开或抵达停机坪的不安全事件,由于我们看不到停机坪区域,因此对车辆或飞机有潜在危险。另一个区域是树木阻挡了东南部停机坪的视线,直到该区域的飞机或车辆几乎达到滑行道 Alpha,我们才能看见它们,这会造成潜在的安全隐患并减缓交通流量。

28L/R 跑道左侧四边的视线也被树木遮挡。处于这些位置的飞机完全从视野中消失,这又是一个安全隐患,并使交通流量变慢,因为我们无法从跑道上看到它们的位置。

解决方案很简单,但在情况变得更糟之前,决不能再忽视它。只需将树削顶,使其不妨碍从上述受影响区域看到塔台即可。不必移除或砍伐这些树木,只需修剪树顶,每年进行一些维护,问题就会得到解决,且永远不会重新出现。多年来,我们一直在要求这样做,那时这本是一个小问题,树木只是部分遮挡了塔台的视线。现在受影响地区的视野被完全阻挡,我们仍然被忽视。在真正糟糕的事情发生之前,请修剪树顶,恢复我们对这些区域的视野。如果塔台能够看到我们负责控制和保护的区域,那么就可以很容易防止这种情况发生。

提要:

蒙特利塔台管制员报告称,MRV 机场的某些定位点因树木遮挡视线而出现能见度问题。

19. 杰克逊维尔国际机场 (JAX) 空中交通问题

AB 2021-92/7-7 1809471 7/12/2021

关键词：空中交通

报告号：1809471

时间：2021 年 5 月

事件描述 1：

我负责 JAX 机场北侧空域的着陆和起飞航班。起降跑道为 26 跑道。FBH 机场五边距离 JAX 机场 26 跑道约 15 英里距离。我们需要持续矫正 FBH 机场使用 1200 代码左右的民航客机和公务机的飞行角度。他们的高度和航线是变动的，很不稳定。航司机长对此都十分不满。就在今天，在我指挥飞机进入 JAX 机场时，我还调配了三架使用 1200 代码的航班，当时这些飞机飞行高度在 1500 尺至 3500 尺，正在我的五边进近高度绕行。该区域还有一些 Victor 航线，有许多低空飞行的通航飞机。于是，我们常会要求飞机采用尽可能低的飞行高度，这样一来就能避开这些通航飞机。但是使用 1200 代码的飞机已经严重占用了我们的低空高度。这占据了我们的全部注意力，因为我们需要关注这些使用 VFR 模式飞机的航迹和高度，并持续不断的更新这些飞机的位置。我们很不喜欢这样。这些驾驶员也不喜欢这样。这是一个非常不安全的状况。

我们的 C 类空域需要进一步扩充，以便能够更好的处理 26 跑道五边的空中交通问题。这是唯一的解决方法。没有人能够在穿越高度时，在我们的五边附近空域飞行，但却不和我们沟通。FBH 机场最近开通一个飞行院校，导致这个问题变得更为严重。这几乎变成了日常存在的问题。一位航空公司的机长说这是唯一一家他在五边避让 Skyhawk 飞机时还能闯入的机场。这也是我在职业生涯中看到的最不安全的运行环境。

提要：

JAX TRACON 管制人员，报告有关通航飞机未经通报，穿越机场五边进近航路导致的空域问题。管制员建议扩充 JAX 机场 C 类空域范围来解决这一问题。