

信息通告



航空安全自愿报告系统

通报号: S-I230705/0092
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: 运行中的环境因素事件
关键词: 环境因素 Environment Factor
日 期: 2023-07-05
来 源: 航空安全自愿报告系统 SCASS
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 16 篇来自美国航空安全报告系统的报告信息, 主要涉及机场无线电信号不良、夜间照明不良、滑行道标识不清、航图不准确、发音相似的定位点等环境因素问题, 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. BAZ 机场无线电覆盖范围有限导致交通间隔问题

报告号：1997273

时间：2023 年 4 月

事件描述 1:

圣安东尼奥进近管制的无线电覆盖范围和距离在大多数频率上都效果不佳。这导致在新布朗费尔斯机场 (BAZ) 进行训练或实际仪表进近时出现了一个特殊问题。在机场东侧 3000 英尺以下进近无线电覆盖范围几乎无法使用，机场周围大部分区域也不稳定。包括进近管制在内的每个人都很清楚这一点，他们不得不过早地将进港飞机移交给 BAZ 塔台，而塔台由于没有雷达，在目视到这些飞机之前是无法知晓这些飞机的。通常，在移交后，进近必须打电话给塔台，让他们告知移交的飞机可能发生冲突。我个人在 BAZ 进行仪表进近训练时曾遇到过几次不安全的近距离接触，如果我能与进近保持更长时间的联系，这种情况本可以避免。有点奇怪的是，机场的雷达和 VOR 覆盖范围可达 500 英尺左右，但无线电通信覆盖范围在 3000 英尺以下几乎不可用。如果在 SAT 无法轻易改进，那么需要为 BAZ 的进近频率设置一个 RCO。SAT 进近无线电覆盖范围在大多数其他方向上也很差。我以前在晴朗的日子里一直在 SAT 以南 20 英里的地方飞行，实际上可以目视到机场，但进近无线电覆盖范围在 2500 英尺以下效果非常差。

提要:

C172 飞行教员报告称，BAZ 机场附近 3000 英尺以下的 ATC 无线电覆盖信号很差，导致经常出现丢失安全间隔的问题。

2. ATL 机场夜间强光导致机组短暂失明

报告号：1986942

时间：2023 年 3 月

事件描述 1:

当我们在 Echo 滑行道向东前往 ATL 机场 26L 跑道时，我们注意到从 ATL 机场以北不远处传来了极其强烈的耀眼白光。我们在 26L 跑道前的等待线继续沿 Echo 滑行道向北转弯，当我们的飞机直接面向北方时，进入了极其强烈的耀眼白光中。当我们滑行到跑道上准备起飞时，我们所有的“夜间视觉”都被中断了大约 10 秒。我们向 ATL 塔台管制员询问亮光的情况，他说其他飞行员也报告了

同样的安全问题。灯光似乎来自附近的户外体育场或赛马场的夜间活动。显然，FAA 已经批准使用这些灯，因为它们不是指向东方的，灯光指向东方会对到达 26L 跑道或 26R 跑道的飞机产生不利影响。FAA 显然同意让这些明亮的灯光可以从北向南照射，然而这种情况下，当飞行员在 Echo 滑行道上向北转向 ATL 跑道 26L 时，致盲的光线会影响飞行员的夜视能力。

我们向公司签派员发送了一条 ACARS 信息，提醒总部注意这个安全问题，希望签派员能将该信息传递给值班的首席飞行员。我们从未收到过来自 ACARS 的签派员的回复。我通知了 A 公司的首席签派员，提醒他这个安全问题。他表示，在 A 公司总部没有采取任何措施来解决这个安全问题。

ATC 表示，在 ATL 机场附近有一起夜间事件。我建议 FAA 让 B 公司立即停止使用由北向南指向 26L 跑道 Echo 滑行道方向的照明灯光。

提要：

航空公司机长报告称，在 ATL 机场夜间滑行时，强烈明亮的白光导致短暂失明。

3. 驾驶舱卤化烷灭火器泄漏影响机组身体健康

报告号：1985346

时间：2023 年 3 月

事件描述 1：

我们是一个没有空乘人员的调机航班。当在 XXR 跑道上保持等待时，我们听到一声巨响，接着是气体泄漏的声音。我们通知 ATC 飞机有维修问题，需要取消起飞。ATC 指示我们滑行离开，对跑道无影响后，我们设置了停留刹车。我们检查了相关情况，发现驾驶舱的卤化烷灭火器正在泄露。我们取下了灭火器，试图关闭它，但没有成功，然后就把它搬到了头等舱的座位上。在大约 5 分钟的这段时间里，我们吸入了卤化烷气体。我们通知 ATC 我们需要返回停机位。到达停机位后，维修人员发现灭火器手柄和颈部有泄漏。我们都出现了头痛和轻度头晕，于是去了当地诊所。公司医生对我们进行了检查，医生建议我们至少要在 48 小时内停止工作。公司医生将对我进行重新检查，以确定我是否能重返工作岗位。

事件描述 2：

4. 机长和我都是 LCP（航线检查飞行员），我监督他在机场进行检查并执行

副驾驶职责。我签字确认了飞机状态。当我们还在停机位时，由于目的地天气不好，我们的航班被取消了。我们被指派在没有乘务员的情况下执行调机飞行。我们决定由我担任操纵飞行员，因为我更需要飞行经验。登机口运行和滑行都很正常。在等待起飞时，我们听到一声巨响，接着是气体泄漏的声音。我们从控制座位上找了一会儿，怀疑我座位后面的卤化烷灭火器是声音的来源。我们通知 ATC 飞机遇到了机械问题，需要滑行至安全地点并解决问题。当被问及是否需要援助时，我们说目前不需要。我们接到指令，要右转 3 次，并在跑道外等待。

5. 当机长设置停留刹车时，我们确认卤化烷灭火器正在驾驶舱泄露。我离开座位，注意到灭火器瓶上的压力表掉到了红色，灭火器瓶摸起来很冷。可能是发生灭火器瓶泄露后的 5 分钟，我将扣子解开，把它从驾驶舱中拿了出来。我把灭火器瓶放在头等舱的一个座位上，注意到它的保险销和拉带还在，但瓶子里的卤化烷已经泄露了，瓶子现在几乎是空的，卤化烷似乎是从瓶颈处出来的，那里有一个通常情况下看不见的黑色橡胶密封件明显向外移位。我回到驾驶舱，关上了门。我们制定了一个返回停机位的计划，我们认为不需要任何援助。我们与 ATC、机坪管制、维修和运控进行协调。

6. 在滑行之前，我们开始讨论生理影响，以确定我们是否可以安全操作飞机。到达登机口后，我们等待廊桥操作员，随着兴奋感的减弱，我们都头疼、头晕。我的眼睛和喉咙有些刺痛。我们直接去了当地的健康诊所。我们接受了检查，并至少停止工作 48 小时，稍后由诊所医生重新评估，以确定我们何时可以重返工作岗位。

反馈：

报告者表示，这对健康的影响很显著。没有关于事件原因的反馈。

提要：

B737 NG 机组报告称，由于驾驶舱卤化烷灭火器泄漏，机组人员返回登机口。机组人员无法阻止泄漏，并因吸入卤化烷灭火剂而不得不停止工作。

4. BNA 机场 31 号跑道无等待线标识

报告号：1996166

时间：2023 年 4 月

事件描述 1：

从 BNA 机场的 D1 滑行道滑出时，我们被告知跟随其他公司飞机从 L 滑行道到 H 滑行道至跑道 2R。我们从 H 滑行道转向到跑道 2R，地面管制说在跑道 31 入口保持等待。对于使用跑道 31 接地的飞机，Jepps 航图的 10-9 没有显示存在等待线，但在你从 H 滑行道转向跑道 2R 时 AMM 显示存在等待线。当我们搞清楚的时候，飞机刚刚越过了等待线，在 H 滑行道上没有显示 31 跑道入口的标志。当我们要停下的时候，管制员说继续行驶到跑道 2R。我们当时检查了当前的 ATIS（自动终端情报服务）Z，系统表示起飞时使用跑道 2R，着陆时使用跑道 2C，跑道 2L 关闭。于是，我们从跑道 2R 离场前往 ZZZ。

事件描述 2:

地面管制允许我们在其他公司飞机后面滑行至跑道 2R。我们没有收到任何保持等待的指令。在穿越经过 31 号跑道的 H 滑行道部分时，地面管制告诉我们原地等待。在发出指令时，我们已经越过了这个区域。此外，机场方面在这一地区描绘标志，在 Jepps 航图 10-9 机场图上也没有相应显示。在发出指令后，地面管制指挥我们继续沿着 H 滑行道滑行。

提要:

英国航空公司机组人员报告称，在 BNA 机场的 H 滑行道上，31 号跑道的等待线没有标识。

5. C172 飞机油箱漏油

报告号: 1848614

时间: 2021 年 10 月

事件描述 1:

大约在某天，我从 ZZZ 驾驶着 C172 离场，作为教员给一名学生评分。起飞后不久，我们闻到了燃油的气味，然后返航着陆。在我们下降的过程中，气味越来越浓。学员请求我接管飞机降落。落地后，学员告诉我他因燃油气味而偏头痛。他似乎因燃油气味而丧失了行动能力。如果他进行单飞训练，这可能是致命的。

这架飞机已经退役，油箱被送到了一家焊接厂。显然，加油管在与油箱焊接的地方出现了裂缝。我们很幸运，飞机没有发生火灾或爆炸。这是今年这个油箱第二次泄漏。去年（八、九个月前），我在另一次训练/演示飞行中闻到烟雾后，拒绝再飞这架飞机。尽管我已通过电子邮件向其他人发出了警告，但这架飞机仍

被其他教员和学生使用，直到飞机停止服务进行 100 小时的检查。显然，油箱被送到一家焊接厂修理。

我和另一位在另一所学校工作的机务人员谈了谈，得知这是他们塞斯纳飞机上的一个常见问题。该机务认为，该问题是由于加油嘴在加油管上施加过大的力引起的。我们的机务/维修主任认为，这是由于油箱壁或顶部弯曲造成的，并在喷嘴焊接处造成应力裂纹。该公司的 A 工作人员证实，很多塞斯纳飞机油箱在加油口颈部连接到油箱顶部的地方都有裂缝。他们似乎认为是加油机使得喷嘴给加油口颈部施加了太大的压力。然而，他们表示，油箱顶部也会出现裂缝。

塞斯纳飞机油箱泄漏似乎是一个系统性问题，不可想象 FAA 没有意识到这个问题，更可怕的是没有发布任何通告来警告飞行员在驾驶舱内有燃油气味或加油口盖后或舱门上方机翼下有燃油污渍时进行强制油箱检查。一些运行者已经采取了不将油箱加满的措施。然而，在下降过程中，会有燃油在加油口颈部后面，从而形成一个压力使得燃油通过颈部焊缝中的裂纹漏出。在已知泄漏的情况下部分加满油箱应被视为不合理使用飞机，从而违反了 FAR 91.13 的有关规定。

提要：

C172 飞行教员报告称，在一次训练飞行中，驾驶舱里闻到了强烈的燃油烟雾。由于学生飞行员受到燃油气味的影响，机组人员在飞行教员控制飞机的情况下返航。维修人员发现，飞机的加油管在与油箱焊接的区域出现了一个裂缝。

6. DFW 机场夜间照明不良导致无法看清滑行线

报告号： 1989885

时间： 2023 年 4 月

事件描述 1：

当我们从 XX 点滑入机坪时，我们越过了机坪活动区和维修区域之间安全区域的双黄线。看到这一情况后，我们停下飞机，回到机坪另一侧。当时是晚上，机坪的一部分正在施工，一些灯具已经被拆除，很难看到滑行线。这导致我们在避开其他飞机，前往停机位时误判了飞机所处的滑行线。在这一部分机坪施工期间，设置一些临时照明设施以提高安全性，从而更容易识别正确的滑行线路。

事件描述 2：

在滑行时看不到滑行线，导致在机坪上滑行进入安全区。注意到错误后，停

下飞机并纠正错误，继续前往停机位，没有发生任何事件。夜间机坪运行，在施工的情况下需要明亮的航站楼灯光。标志线很难看到。为夜间条件绘制更明显的标志线。

提要：

航空公司机组人员报告称，由于机场建设拆除了机坪区域的照明设施，以至于很难发现滑行线。机组报告称，在夜间条件下需要绘制更明显的标志线。

7. 到达 GTR 机场时与 MEM 中心失去通信联络

报告号：1998301

时间：2023 年 5 月

事件描述 1：

向 GTR 机场下降，孟菲斯中心（127.1）允许我们降至 3000 英尺，并询问我们想要用哪条跑道。我们要求 Rwy 18。我们降至 3000 英尺，距离机场大约 10 海里。我们要抵达机场了，所以开始减速。在此时，我们并没有特别担心，因为我们仍然可以听到管制员与其他飞机通话。如果我没记错的话，我们向管制员询问了 3 次进近许可，但一直没有得到答复。我们推测管制员可能是因为我们的海拔低而听不到我们的声音，所以我们试图联系了几次 Columbus 进近，但也没有得到回复。这时，我们几乎已经在 3000 英尺高度越过了 GTR 机场。我们呼叫塔台，收到了回复。我们解释了刚才发生的事情，塔台说我们可以降落跑道 18。我们飞越过了机场，加入了 18 号跑道右起落航线，然后降落。在我们降落并滑行后，我问塔台管制员是否知道我们无法联系孟菲斯中心或 Columbus 进近的原因。他表示，Columbus 进近要到上午 9 点才开放，孟菲斯中心以前也发生过这种情况。

与孟菲斯中心失去联系。我们公司的手册显示，孟菲斯中心在 Columbus 空军基地进近管制关闭时提供进近服务，但 Columbus 空军基地的进近管制没有列出提供服务时间。列出 Columbus 进近管制中心的工作时间将会很有用处，这样我们就不会浪费时间去试图联系他们。此外，如果 ATC 知晓在一个已知区域的确定高度上无线电覆盖会丢失，这对机组人员来说也是有用的信息。

提要：

航空公司机长报告称，在到达 GTR 机场时与 MEM 中心失去通信联络。

8. FMC 的数据库不准确

报告号：1996295

时间：2023 年 4 月

事件描述 1:

大约一个小时后，我们正在为进近和降落迈阿密做准备。我们已申请并获准使用 FROGZ3.HONID STAR (标准进场程序)。当我们将 FMC 与 JEPP 航图上的 STAR 进行交叉检查时，我们注意到 FMC 中几个航路点的修正速度和穿越限制不正确。例如：在 FMC 中 ENULE 为 16000B，而在航图中，ENULE 为 16000 至 14000 英尺。在 FMC 中 VEYGA 没有列出任何限制，而航图中列出的是 250/1300B。在 FMC 中 JAMAS 没有列出任何限制，而航图中列出的是 280/1100A。我们更正了 FMC 中的定位点，并继续执行进场程序，没有发生进一步的事件。我只是想提交一份报告，让飞行员们注意到，这架飞机上用于该特定 STAR 的数据库存在相当大的差异。

提要:

航空公司机长报告称，与 Jeppesen 航图相比，FMC 数据库中在 MIA 机场的 FROGZ3.HONID STAR (标准进场程序) 数据不准确。飞行员表示 FMC 中的几个高度限制是不正确的。飞行员手动纠正了缺失的限制并继续飞行。

9. 由于缺乏标识无法在 MSY 机场找到相应滑行道

报告号：1998682

时间：2023 年 3 月

事件描述 1:

在 VMC (目视气象条件) 下完成 MSY 机场 11 号跑道夜间进近后，我们按照进近讲评中讨论的计划，在跑道北部的滑行道 F 脱离跑道。我观察到跑道南侧有一个指示 Foxtrot 滑行道的标志牌，该出口有一个大的圆角区域，该设计用于以更快的速度脱离跑道，但我认为它不符合 AC150/5300 - 13A 的标准。不管怎样，方向标志都位于滑行道之前，并且清晰可见。当我们经过南侧的标志牌和 Foxtrot 滑行道的起点时，我开始找到了跑道北侧的 Foxtrot 滑行道。当我搜寻时，我注意到一个黑暗的、铺好的道面，但其上找不到方向标志。我注意到了—个黑色和黄色的斜条纹标志，这表明道面无法使用。我继续寻找岔道，终于找到了北侧的 Foxtrot 滑行道。我们正常脱离，然后滑向停机位。

在停下飞机后，我观察到的最初坚硬道面是停止使用的 6/24 跑道，但道面仍然存在。无法使用的地面标志没有照明，且标志后移。跑道北侧没有 Foxtrot 滑行道的方向标志。我原以为在跑道北侧能更快找到 Foxtrot 滑行道，因为我们在几百英尺前已经越过了跑道南侧的方向标志。经过进一步研究，跑道南侧的方向标志位于跑道北侧滑行道前约 750 英尺处。促成因素如下：

- 1) 南侧出口的设计与北侧出口相比成 90 度。
- 2) 同一滑行道的西端边缘移动过大。
- 3) 南侧滑行道起点正北方向存在一个坚硬的道面。
- 4) 无法使用的路面标志没有照明且后移。
- 5) 北侧缺少指示 Foxtrot 滑行道的方向标志。
- 6) 夜间条件/灯光昏暗。

这些情况导致了高工作量的情形，并且需要临时询问滑行道出口位置。

回想起来，Jeppesen 航图正确地标记了关闭的跑道和滑行道。我没有研究这个交叉口的微妙之处，也没有为这个不一样的交叉口做足准备。

我要求机场管理机构考虑以下可能性：

- 1) 在跑道北侧安装方向标志。
- 2) 点亮停止使用的 6/24 跑道上无法使用的地面标志。
- 3) 拆除 6/24 旧跑道的黑暗道面。
- 4) 结合跑道两侧的出口设计（由于停机坪靠近 11 号跑道，我认为这可能是不现实的）。
- 5) 重新命名北侧与南侧的滑行道。

提要：

航空公司机长报告称，在 MSY 机场 11 号跑道着陆后，由于缺乏标识和标志，无法找到 Foxtrot 滑行道。

10. 机场航图不准确和机坪空间不足

报告号：1993248

时间：2023 年 4 月

事件描述 1：

这是一份强调机场和机坪空间不足可能造成安全问题的报告。这个机场在

JeppFD 只有一个航图，它的清晰度很低，而且不准确。

在进近过程中，Y 飞机呼叫我们，告知我们他和 Z 飞机在停机坪上，Y 飞机右翼靠近停机坪与跑道的分割线。我的右座搭档负责操纵，他是新手，所以他要求我控制着陆，我接管了飞机。在转入短五边时，我发现有足够的跑道宽度让我们着陆，我们平稳着陆。我们滑行到停机坪，但没有足够的空间。除了上述 2 架喷气式飞机外，还有 2 架单引擎螺旋桨飞机被系留在停机坪上，占据了部分空间。我们别无选择，只能将飞机左翼停在着陆跑道上。我们关闭了发动机，让 APU 运行，我让搭档监控 CTAF，警告任何潜在的进港飞机。我与两架喷气式飞机的机组人员进行了交谈，最终我问 Z 飞机的机组人员，一旦他准备滑行起飞，我是否可以停在他的位置。这就是我们最终所做的。大约 30 到 40 分钟的时间内，我们的喷气式飞机一直暴露在跑道上。

我们需要一张更好的机场航图。现有的航图质量太低了，几乎毫无用处。在我们的飞机到达之前，我们需要知道有多少喷气式飞机停在停机坪上，这样我们就可以做出备降的决定。机组人员在到达之前需要更多关于机场/停机坪空间/跑道环境方面问题的信息，以便他们能够做出更好的决定。X 飞机的机翼很长。我们可能会考虑只引进翼展较短的飞机 A。我认为这是我飞行过的最危险的机场环境之一。

提要：

部分喷气式飞机机长报告称，无塔台机场航图不准确，没有正确描述与跑道宽度及其滑行空间不足相关的危险。机场也没有足够的停放飞机的空间，由于有其他飞机占据了停机坪区域，机组人员只能暂时寻找其他区域停放飞机，飞机的左翼还放在着陆跑道上。

11. PHX 机场夜间照明不良影响推出

报告号：1999828

时间：2023 年 5 月

事件描述 1：

T4 航站楼夜间运行时的照明不良，在夜间向后推出时看不见东西。在 PHX 机场，这是一个持续了至少 3-4 年的问题。向机场管理机构提交了一份安全报告，但机场管理机构无视了夜班人员要求调整灯光以更好地照亮通道的要求。

我使用一个手电筒，我的助手引导我转向飞机，因为我看不到推出路线中的标志线。牵引车上已经安装 LED 灯，但夜晚工作依然漆黑。

原因——在夜间作业期间，对牵引车司机来说推出路线中的照明是不良的，运行人员还表示，由于照明不足，他们无法看到工作人员进行断开连接操作。

措施——机务在向后推出路线中安装了更明亮的 LED 大灯，但并没有像我们想象的那样起到很好的作用。

凤凰城需要在航站楼顶正确安装 LED 灯。LED 灯需要向下对准登机口，而不是倾斜一个角度来适当地照亮推出路线。用于画标志的油漆应是反光的，但由于我们的照明不良，看不到这些标志。日落后直到早上，T4 航站楼的所有 4 个大厅都很黑。

提要：

航空公司机务人员报告称，PHX 机场停机坪上的照明不良，在黑暗的照明条件下，PHX 机场不能够为向后推出的机组人员和停机坪工作人员提供足够亮度。在向后推出和断开与牵引车的连接期间，需要调整现有的灯光，以更好地照亮推出路线。