

## 低空飞行的飞机

加拿大航空条例（CARs）602.14-602.16 规定飞机飞越建筑区的最低高度是一千英尺（对于水域来说是五百英尺），飞机起飞、进近或着陆（有可能存在其他豁免）例外。该规定由加拿大交通部民航局强制执行。如果您怀疑飞机飞行过低或以不安全的方式飞行，事件的细节应通过以下方式提交给加拿大交通部：

电邮：[services@tc.gc.ca](mailto:services@tc.gc.ca)

电话：1-800-305-2059

传真：613-957-4208

在绝大多数情况下，在低陆平原上空飞行的飞机，其飞行高度是遵守已发布的法律和法规的。然而，有一些常规飞行，通常会引起社会对低空飞行的飞机提出问题。

### 仪表着陆系统 - 飞行检测

仪表着陆系统（ILS）对飞机提供协助着陆的关键信息。在 YVR 有五个仪表着陆系统，它们为 NAV CANADA 所拥有和监控，后者是负责在加拿大提供空中航行服务维护的公司。

仪表着陆系统需要进行例行检查，以确保系统达到加拿大交通部规定的严格认证标准。例行检查包括使用有特殊装备的 CRJ 喷气飞机飞行模拟的方法来保证系统在公差范围内运行。



NAV CANADA CRJ 飞行检测飞机

飞行监测的时长取决于系统维护的类型，但通常介于两到四小时之间。

在飞行检测过程中的模拟进近的独特性在于，一旦过跑道转弯的阈值和从跑道攀爬开始下一个进近。飞机通常在低空脱离进近。执行这些检测时，社区所提出的大多数担忧都是关于飞机低飞的安全问题。

机场管理局把社区公告放到了机场网站（[www.yvr.ca](http://www.yvr.ca)）上以把未来的仪表着陆系统检测通知给社区。这些公告通知社区在监测执行时可能会有异常的飞行。

图 1 显示了在不同跑道上的仪表着陆系统的航道。每个仪表着陆系统飞行检测都有稍微不同的航道以及要求不同的环绕数量。

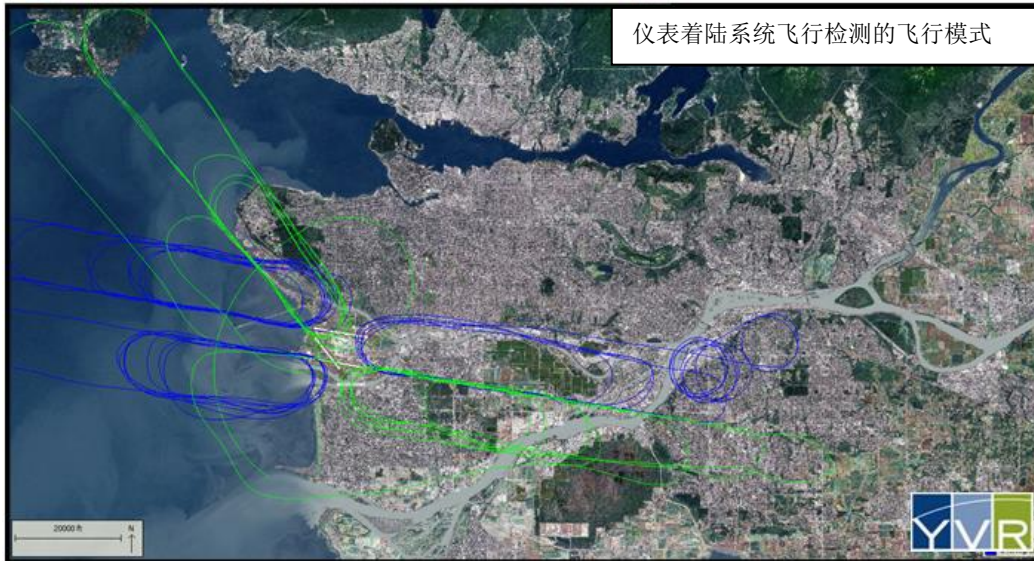


图 1: 仪表着陆系统飞行检测相关航道示例图

### 里士满市上空的螺旋桨飞机

跟里士满市上空的螺旋桨飞机有关的居民担忧通常是当 08 号跑道可用时，也就是在城市上空的高港以及在水域上的着陆。

喷气式飞机通常需要沿跑道爬升 3000 英尺才能转弯，而螺旋桨飞机通常因为飞机间隔和季节原因在起飞后就转弯。螺旋桨飞机这样的转弯与其他繁忙的国际机场的程序是一致的，并且也是一个让 YVR 机场管理多样机型混合情况（喷气式和螺旋桨飞机几乎是一半一半）的关键元素。图 2 显示了喷气式和螺旋桨飞机离开 08 号跑道的航道。

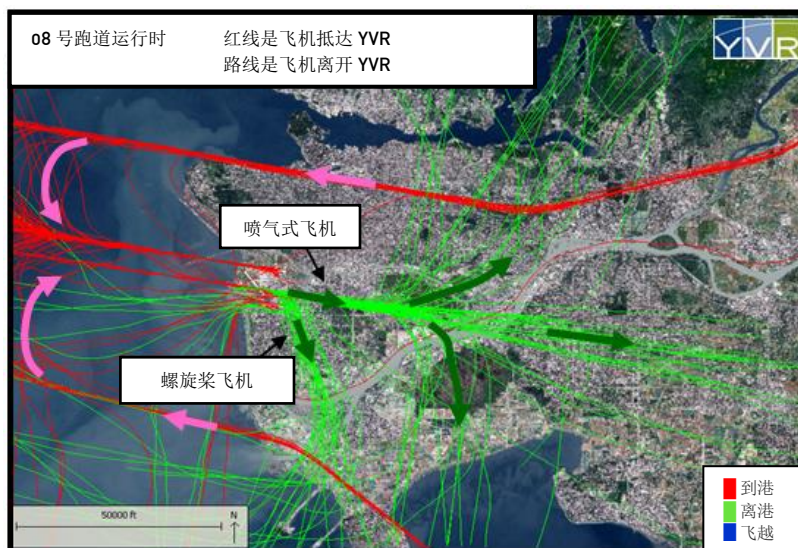


图 2: 螺旋桨和喷气式飞机在 08 号跑道运行时的航道示

### 飞行救护

有一些 YVR 运输商为不列颠哥伦比亚飞行救护服务提供直升机和固定翼飞机服务。这些飞机和飞行人员每天 24 小时待命，负责运载病患往来不列颠哥伦比亚的边远地区与温哥华地区的医疗机构。

由于病人的需要和时间的敏感性，飞行救护飞机通常为加急并被给予最短的路线，此外，有些病患也许需要低空飞行。

### 环飞的飞机/直升机

在低陆平原地区上空有很多夜间飞行活动会发出环飞的声响。有些飞行是负责调查-新闻报道、交通或监视。例如，“AIR 1”是皇家骑警负责警力活动以及支持其他低陆平原地区警力的直升机。

下面的链接提供了关于 AIR 1 飞行的更多细节：

<http://bc.cb.rcmp-grc.gc.ca/ViewPage.action?siteNodeId=23&languageId=1&contentId=10002>

欲获得更多信息，请发送电邮到 [noise@yvr.ca](mailto:noise@yvr.ca) 与 YVR 噪音管理办公室联系