

## 夜间飞行

### 24 小时飞行

跟很多国际机场一样，温哥华国际机场（YVR）24 小时运行。为了最小化夜间飞行的噪音，已经发布的 YVR 减噪程序（NAP）包括一些具体的程序：

- 在午夜和早六点间限制第 2 章（老一代）噪音认证的 34000 公斤的喷气式飞机；
- 额定 34000 公斤的喷气式飞机（最大起飞重量），不论其实际起飞重量，在午夜和早上六点之间起飞必须提前获得批准；
- 在晚十一点和早六点间，使用优先跑道系统以把到港及离港流量控制在乔治亚海峡上方而不是居民区上方（天气允许的话）；
- 使用符合安全的最小着陆反向推力；以及
- 晚十点至早七点之间北跑道（08L/26R）关闭（紧急或维修情况除外）

2014 年，平均每晚在午夜和早六点间有 21 次夜间飞行。

尽管大多数的夜间飞行是用于货物和邮件运输，少量的夜间客运也是存在的。货物和邮件运输必须在夜间进行以保证在第二个工作日的递送。

收到喷气式飞机的夜间离港申请后，机场管理局将复核该飞行对边境社区的利益。通常，载人和货物的飞行会被批准，而渡轮（复位）航班和技术停留（加油）飞行会被拒绝。

人们经常会误认为 YVR 是加拿大唯一 24 小时运行的机场。加拿大所有的国际机场都是全天 24 小时运行的，但每个机场都有不同的限制以管理夜间的飞行。

### 到港/离港的方向以及夜间跑道的优先使用

天气对飞行的影响至关重要。风向和风速决定哪条跑道为现行以及飞机离港和抵港的方向-因为安全原因，飞机必须在风中起飞和着陆。

基于历史观察，在秋冬季，我们通常看到东向离港和到港-“08 号跑道”，而在春夏季，我们通常看到西向离港和到港-“26 号跑道”。

在夜间，当交通不太繁忙以及风速不大时，首选的离港方向是西向（26 号跑道）而首选的抵港方向是东向（08 号跑道）因为这样会让离港和抵港在水上进行。图 1 标识了首选的跑道使用。这样的操作方式有时不太可能，如果有强风时，我们就得在城市上空抵港和离港。



图 1: 夜间跑道的优先使用-在乔治亚海峡上空抵港和离港

### 夜间特殊情况的飞行

#### 飞行救护

尽管夜间飞行多是以客运、货运以及邮件运输为主，但也有些 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。

#### 环飞的小飞机

在低陆平原地区上空还有其他一些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