

沙田九肚山馬鞅徑綠怡小築互助委員會的信頭

致函： 行政長官辦公室－董建華先生
香港花園道 3 號亞太金融大廈 705 室

副本 政務司司長－陳方安生
民航處處長－施高理
環境保護署－羅樂秉
胡國興法官

董建華先生您好，

自從新機場啓用後，每天很多飛機經過我村頭頂。我村居民，不勝其擾。

因此我們對飛機噪音及航道問題作出研究及探討，先後接觸了多位航空專家及工程師，得出了以下的結果。

- 1) 新機場航道噪音問題
- 2) 我們的建議

敬請董先生跟進。

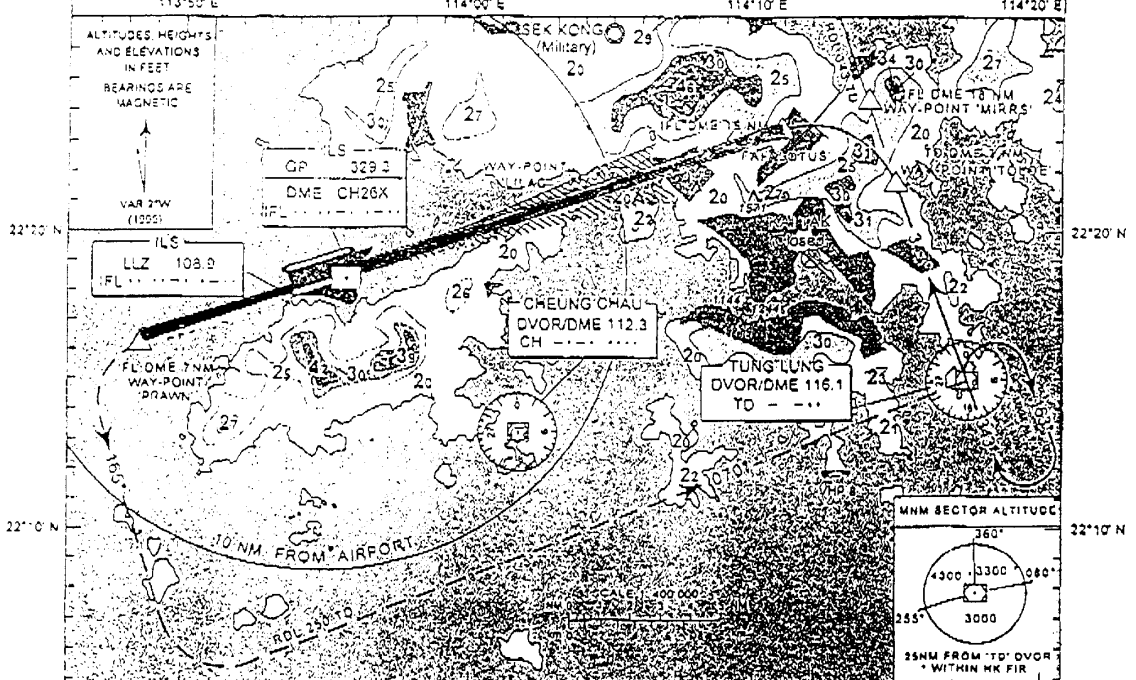
K.C.Li 主席
沙田九肚山馬鞅徑綠怡小築互助委員會

AIP HONG KONG

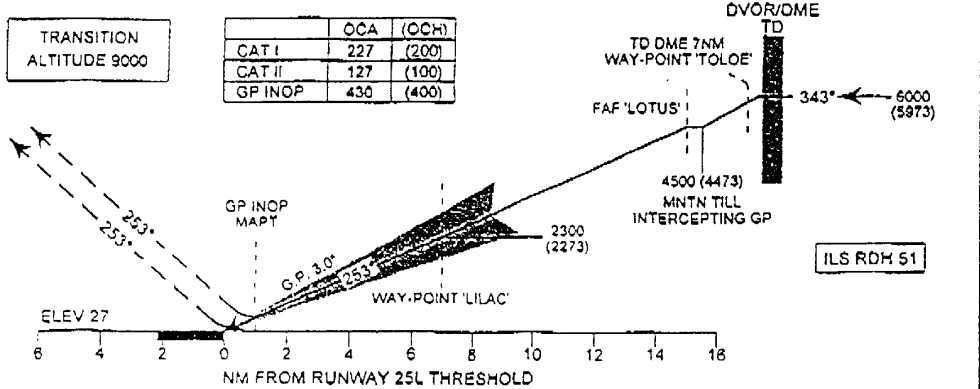
ADZ-VHHL-91C

(21 May 1998)

INSTRUMENT APPROACH CHART
 AERODROME ELEV 19 FT
 HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25L - ELEV 27 FT
 TWR 118.4
 APP 115.1
 HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT
 ILS / DME RWY 25L



Recommended Profile	DME IFL	10	8	6	4	2
Nominal 3° GP Descent Rate 320 FT/NM	ALT (HGT)	3227 (3200)	2687 (2680)	2047 (2020)	1357 (1330)	717 (680)



MISSED APPROACH

Climb to 4,500 feet on track 253°, at PRAWN (IFL DME 7 NM) turn left to track 165° to intercept RDL 250 TD DVOR and track inbound to TD DVOR. Join the TD holding pattern or as directed by ATC.

Note 1: This procedure requires a 3.2% climb gradient, or a rate of climb of 195 feet per nautical mile, to 1,800 feet. If aircraft cannot comply with the 3.2% climb gradient the OCA(OCH) must be adjusted to 437(410) feet for CAT I and 367(340) feet for CAT II operations based on a minimum climb gradient of 2.5%, or a rate of climb of 152 feet per nautical mile.

Note 2: A speed restriction of 185 kt IAS is required until established on track 165°.

LLZ/DME (GP INOP) APPROACH

When established on the LLZ maintain 4,500 feet to FAF LOTUS (IFL DME 15 NM) then descend to cross LILAC (IFL DME 7 NM) at 2,500 feet and IFL DME 3.5 NM at 1,400 feet, then continue descent to minimum descent altitude. The Missed Approach Point (MAPT) is IFL DME 1 NM before the landing threshold.

新機場航道噪音問題

- 1) 新機場位置錯誤，在香港的西南方端盡頭，導至降落航道『一長一短』

從沙田,荃灣,青衣方向降落 — 航道長達 16 海浬 (見附圖紅線部份-)
從西南海面降落 — 航道長達 6 海浬 (見附圖綠線部份--)

長短航道的設計殊不合理。短航道是爲了避免飛入中國領空，以符合 1997 回歸前的政策。這樣便犧牲了沙田，馬鞍山，荃灣和青衣一帶地區的寧靜環境。

- 2) 從沙田上空降落時，飛機正在減速，因而發出很大噪音。

飛機減速時，須放下副翼，抬起機頭，加大油門，因此會產生很大噪音。若飛機載重量大，飛行速度減慢，氣浪便會增大，因此非常嘈吵。當飛機飛抵青衣時，油門已調低，所以噪音會較小。這就是沙田居民比青衣居民多提出抗議的原因。

- 3) 民航處的噪音標準 NEF 只對機場附近作出片面評估，忽略飛機減速時的噪音。

在整個降落過程中，飛機在減速及低速轉彎時，噪音最大。民航處完全忽略沙田區上空的一飛機進場噪音。同時，NEF 爲舊標準，美國及歐州多國已改用新標準代替。

- 4) 共鳴產生更大噪音。

飛機速度很快，聲音跟飛機跑，以多個通道反射至民居。做成聲音能量疊加，產生更大噪音。飛機發出的噪音在屋村內牆壁互相反射時，會特別厲害。民航處測試噪音時，試咪指向天空，實在是誤導市民。

5) 新機場位置錯誤地建在香港的西南端，很多時候只能用一條跑道。

情況就像：將變線高速公路連至廟街停車場，甚為笑話。

要同時使用新機場兩條平行跑道，只能用沙田方向，拉長距離，排隊降落。

在南面海面降落，航道過短，很難同時使用兩條跑道。

目前的航道安排，令新機場兩條平行跑道的交通效率，只有一半。

除非大陸開放珠江口上空，重新安排航道，才能提高效率。

6) 目前爲了要同時使用兩條跑道，民航處只能利用沙田方向，拉長距離，排隊降落。

要指出的是
民航處爲了

： 飛機像風箏一樣，要向風飛行。不能背風飛。
： 同時利用兩條跑道，盡量使用沙田方向，拉長距離，排隊降落。

民航處指定

： 即使機場跑道面背風十海浬時，亦要背風飛行，從沙田方向降落。

結果

： 飛機以背風飛抵跑道面時，加上風切變及強烈陣風等因數，飛行安全極有問題。

7) 當機場跑道地面『背風十海浬』，沙田上空就會『背風三十海浬』

背風三十海浬時，會做成飛行姿態不穩，

機師要不斷調整油門來穩定飛機。

尤其是在颱風時，降落時會非常危險。

民航處有責任要向公眾解釋。

我們的建議

1) 夜間至凌晨時

不得經過西貢，馬鞍山，沙田，荃灣，青衣上空降落。

2) 飛機要以較高速度飛過沙田上空，較遲放下副翼。

以 747 為例，飛機轉入沙田上空時，可以 240 海浬的較高速度滑翔下降。當飛機滑翔至青衣海面時，速度為 200 海浬，正好放下副翼降落。

這降落方式，完全合乎國際飛行安全要求。各航空公司都會接受。這不單只飛行更為安全，而且又環保（耗油較小）這樣無須過早在沙田減速，做成嘈音擾民。

行政方面亦甚為簡單－在航空圖沙田段上加入最低空速便成。

例如在飛行圖紙 AD2-VHHH-91C 加上

（ way point FAF ‘Lotus’ min IAS 220kts）

（ way point FAF ‘Toloe’ min IAS 240kts）即可。

3) 不得以十海浬背風降落。免生危險，

4) 新機場是中英爭拗是的政治產物。自然地，飛行佈局上會存有很多盲點。

回歸後，特首先生有需要召集以中央民航部門為首，會同香港及珠江三角洲各機場，安排開展對香港，深圳，澳門及珠海的全面性航道的檢討及改善。使到香港機場能夠充份使用西面跑道及珠江口上空。將香港機場航道『一長一短』改成『同樣長短』大大地增加航空交通效率。

最後要指出的是－中英爭拗時，墨許新機場放在錯誤的位置的很多官員，目前可能亦在有關機構工作，形成利益沖突，會硬性以航空安全理由抗辯。做成對公眾不公。