

沙田九肚山馬鞍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  
沙田九肚山馬鞍徑綠怡小築互助委員會

**AD2-VHHH-91C**  
(21 May 1998)

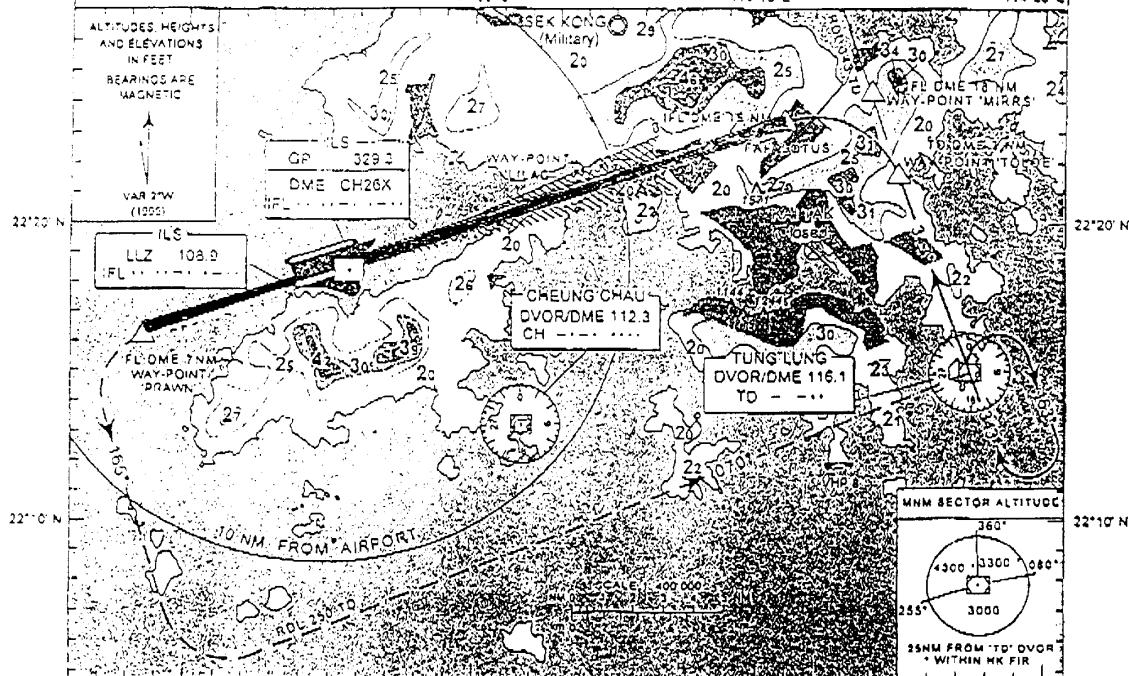
21 May 1998

AIP HONG KONG

**INSTRUMENT** AERODROME ELEV 19 FT  
**APPROACH** HEIGHTS RELATED TO  
**CHART** THR RWY 25L • ELEV 27 FT  
113°50' E 114°00' E

TWR 118.4  
APP 119.1

HONG KONG  
INTERNATIONAL AIRPORT  
ILS / DME RWY 25L  
114720 E



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)

TRANSITION  
ALTITUDE 9000

	OCA	(OCH)
CAT I	227	(200)
CAT II	127	(100)
GP INOP	430	(400)

TD DME 7NM  
WAY-POINT 'TOLOE'

TD

FAF 'LOTUS'

343° ← 6000  
(5973)

4500 (4473)  
MNTN TILL  
INTERCEPTING GP

ILS RDM 51

12 14 16

#### **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 QCA(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.

## UZ/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。短航道是為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 為舊標準，美國及歐洲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。

做成聲音能量累加，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) 目前為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 : 飛機像風箏一樣，要向風飛行。不能背風飛。  
民航處爲了 : 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，做成噪音擾民。

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。

最後要指出的是一中英爭拗時，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，形成利益衝突，會硬性以航空安全理由抗辯。  
做成對公眾不公。