

KAI TAK EVENT

2021.7.3

香港启德国际机场(VHHX)

自1925年起，至1998年机场关闭为止，坐落于城市中心的香港启德国际机场由于其周围复杂的地势，以及其难度极高的进近方式，借助上世纪国泰航空不断拓展的国际航线，成为了吸引人们前往香港的地标之一。



HKVACC将于2021年7月3日为大家再次带来一年一度的启德活动。

我们很荣幸再次在这个香港航空届久负盛名的机场举办活动，并诚挚邀请所有VATSIM机组参与。

目录

推荐地景&导航数据

第4页

机场布局

第5页

席位频率

第6页

进场程序

第7页

跑道13 IGS进近

第8页

跑道13目视下降进近程序

第9页

离场程序

第10页

合流程序(排序)

第11页

合流程序(延长航迹)

第12页

NOTAMS

第13页

推荐地景&导航数据

地景

P3D/FSX

FlyTampa VHHX

(收费)

注意: 安装地景后, 必要的导航数据 (包括进、离场数据) 将会被自动安装到机模中, 不需要用户进行额外操作。

XPlane 11

Slai VHHX

(免费)

注意: X-Plane用户需要手动将[此文件](#)内所有内容添加至 X-Plane 11\Resources\Default Scenery\Default Apt Dat\Earth Nav Data\apt.dat 文件。

并在 X-Plane 11\Custom Data\user_nav.dat 中添加 [本段文本](#)。

VATSIM-HK 香港

MSFS 2020

Super VHHX

(免费)

注意: 由于MSFS导航数据库中包含启德的香港数据, MSFS用户在安装地景后不需要进行任何其他操作。

导航数据

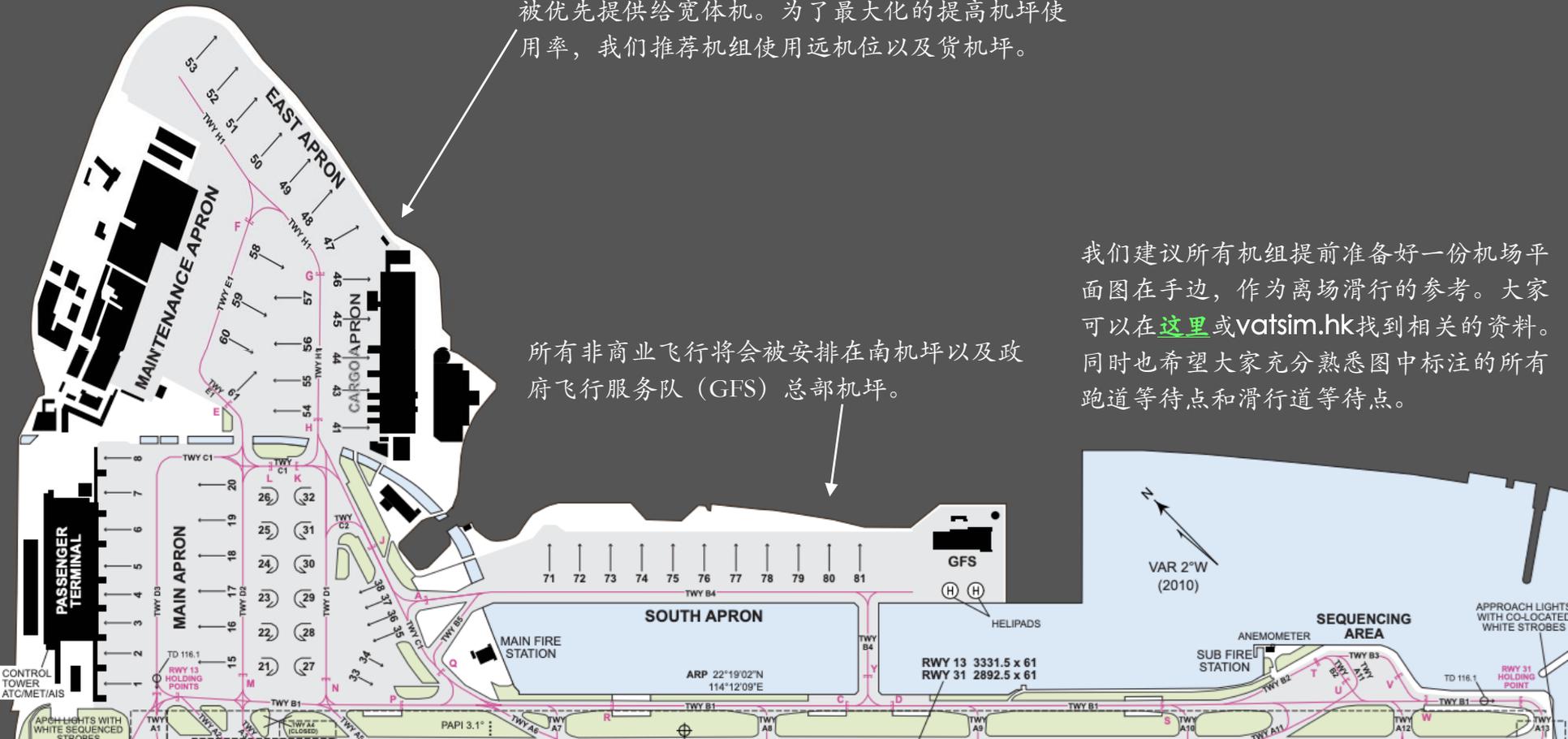
为了确保你可以正常使用启德机场(VHHX)的进、离场(SID/STAR)程序, 导航数据的版本需要不旧于AIRAC 1712(2017年第12期)。如果你无法将导航数据更新至1712期或更新, 请务必在飞行前仔细阅读我们网站上提供的相关航图。飞行中遇到问题也请及时询问我们。

机场布局

启德机场的航站楼采用了单体线性设计，仅拥有8个供飞机停靠的廊桥位。受此影响，这些机位将被优先提供给宽体机。为了最大化的提高机坪使用率，我们推荐机组使用远机位以及货机坪。

所有非商业飞行将会被安排在南机坪以及政府飞行服务队 (GFS) 总部机坪。

我们建议所有机组提前准备好一份机场平面图在手边，作为离场滑行的参考。大家可以在[这里](#)或vatsim.hk找到相关的资料。同时也希望大家充分熟悉图中标注的所有跑道等待点和滑行道等待点。



席位频率

名称/呼号	席位代码	频率
Kai Tak Ground	VHHX_GND	121.600
Kai Tak Tower	VHHX_TWR	118.700
Hong Kong Ground	VHHH_GND	122.550
Hong Kong Tower	VHHH_TWR	118.400
Hong Kong Approach	VHHH_APP	119.100
Hong Kong Departure	VHHH_DEP	123.800
(Terminal Radar East) “Hong Kong Radar”	VHHH_E_APP	126.500
(Terminal Radar South) “Hong Kong Radar”	VHHH_S_APP	126.300

香港情报区内所有管制席位仅提供英文管制服务。

经ELATO, DOTMI及LELIM进入香港情报区的航空器，需联系Hong Kong Radar(HKG_E_CTR)，预计通过MAGOG的高度为FL250。

落地香港赤鱗角国际机场(VHHH)的航空器由于进场航迹较短，将会被优先保障下降。

进场程序

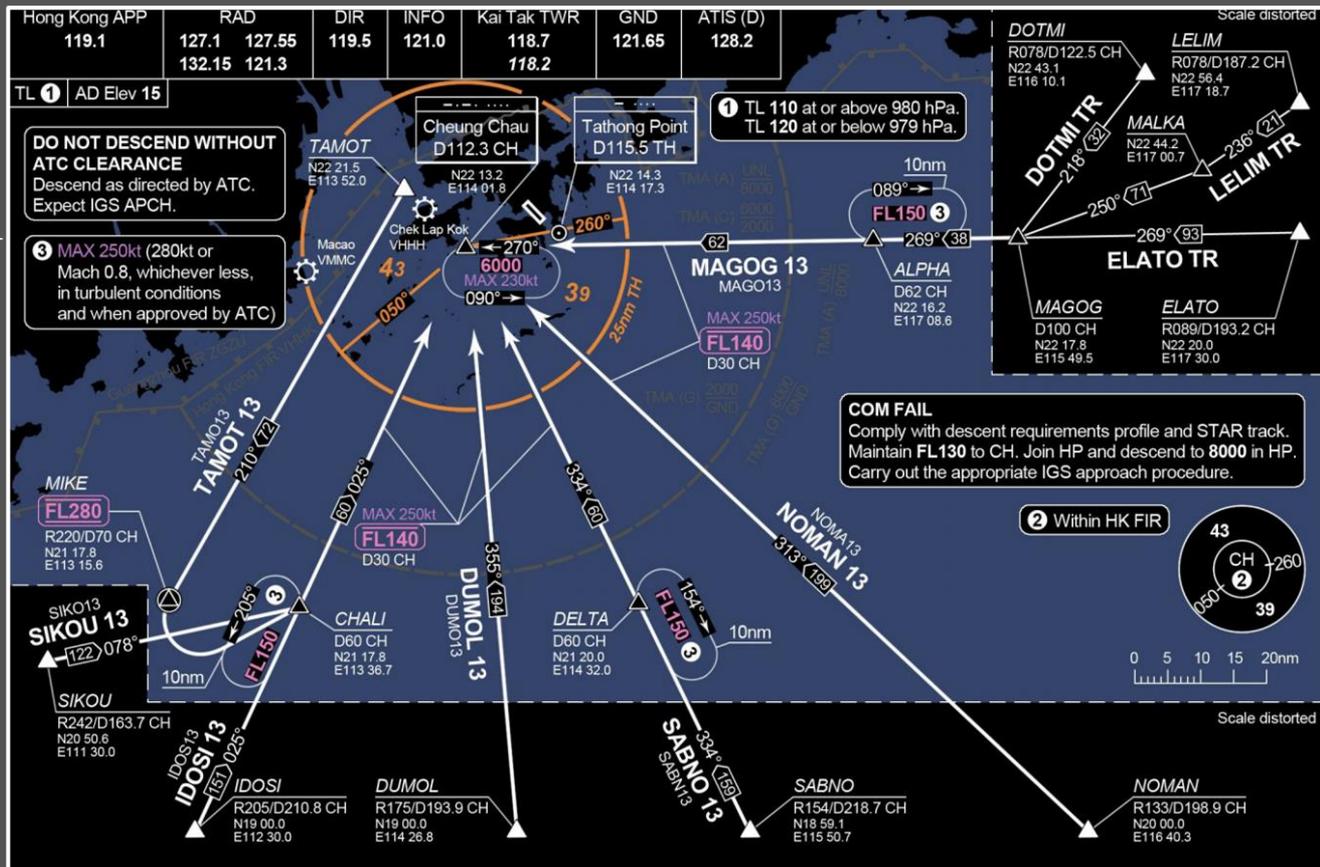
管制员将会全程监管所有航班。

建议机组在到达香港情报区边界点前 30NM 联系相关席位。由于进场航迹较短，落地香港赤腊角国际机场(VHGG)的航班将会被优先保障下降。

以下示例为机组从北面进入香港情报区，联系管制员后由管制员引导进入进场排序

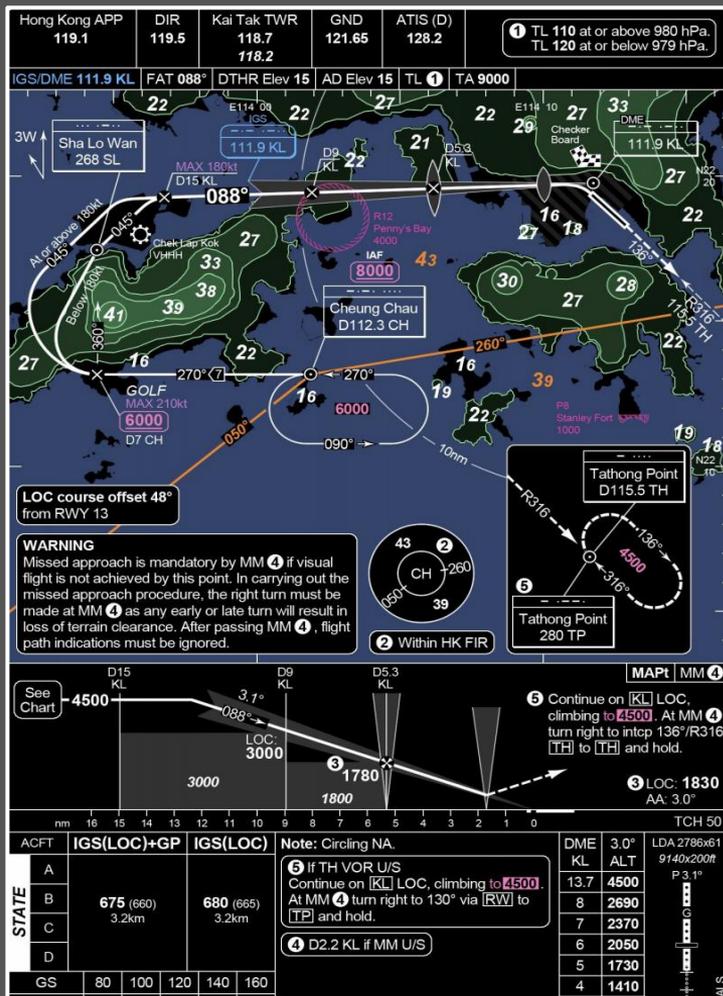
示例

航空器经 **TAMOT** 进入香港情报区，引导飞向 **MIKE** 并下降，经 **"CHARLIE"** 飞向 **CH**。



由于机场的特殊性和进近难度，我们预计跑道13将会出现一定数量的复飞。如果你决定终止进近或复飞，管制员将会给出一个较为简洁明了的复飞指令。

大部分情况下管制员将会引导机组沿跑道航向上升到某指定高度。



跑道13 IGS进近

所有航空器将会被指挥遵守CH的公布高度限制(6000-8000英尺)。

航空器接近CH时，管制员将会向机组发放跑道13 IGS进近许可。通过CH后，机组需要在建立跑道13 IGS进近前跟随IGS下降程序下降至4500英尺。

我们建议机组在通过外指点标(Outer Marker)时向管制员通报。

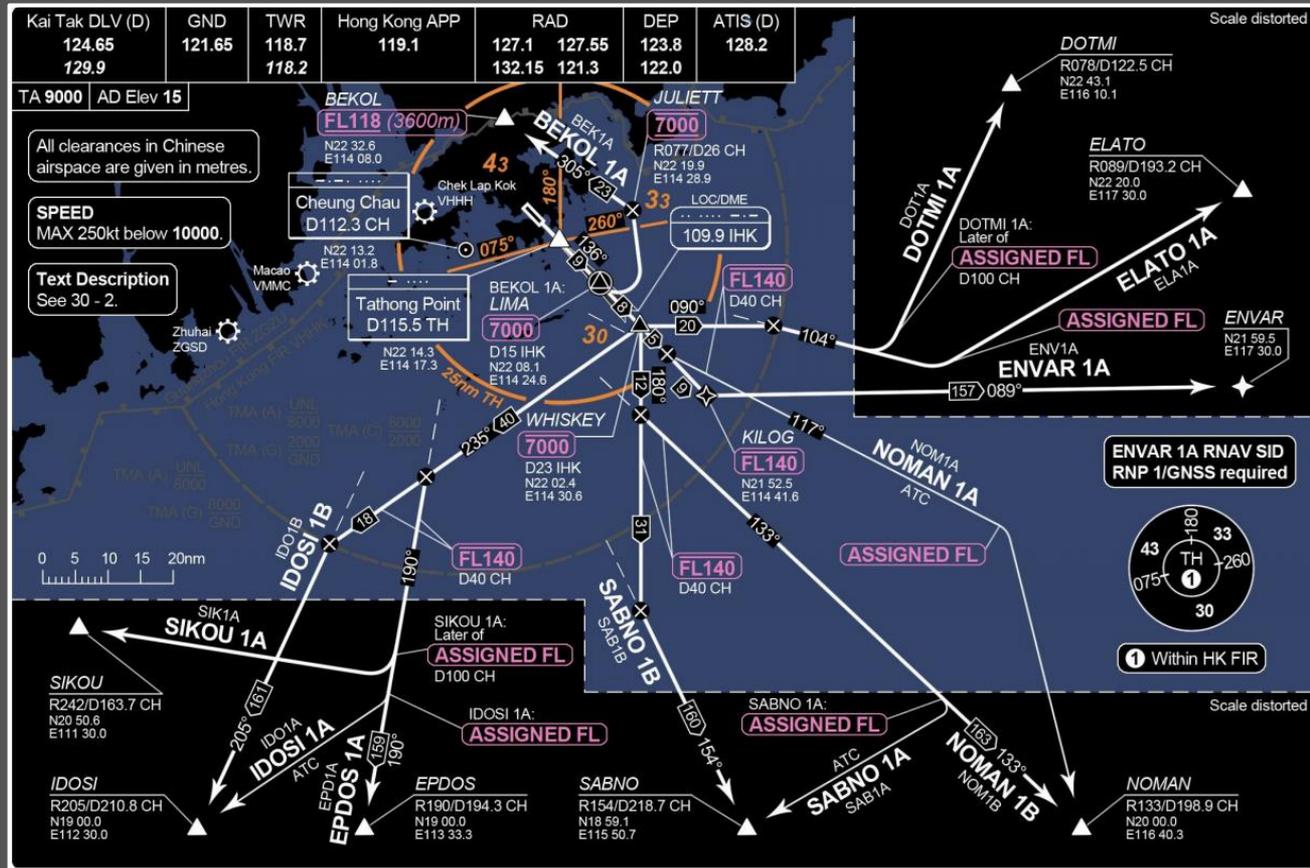
进近许可示例
 “From **CH**, cleared the **IGS Approach** runway **13**. Report the **outer marker**”

离场程序

为了最大限度的减少地面的拥堵，我们建议机组在计划离场时间前30-45分钟连线。

请确保在放行前，离场15分钟前提交飞行计划。受大流量影响，地面频率可能会比较繁忙，为了保证地面运行的顺畅，我们将会优先保障具备语音通信能力的机组。

请确保及时回复并执行管制员的指令。我们的管制员将会以很快的速度处理机组的申请，所以未能保持频率守听将会影响到整个地面的运行效率。

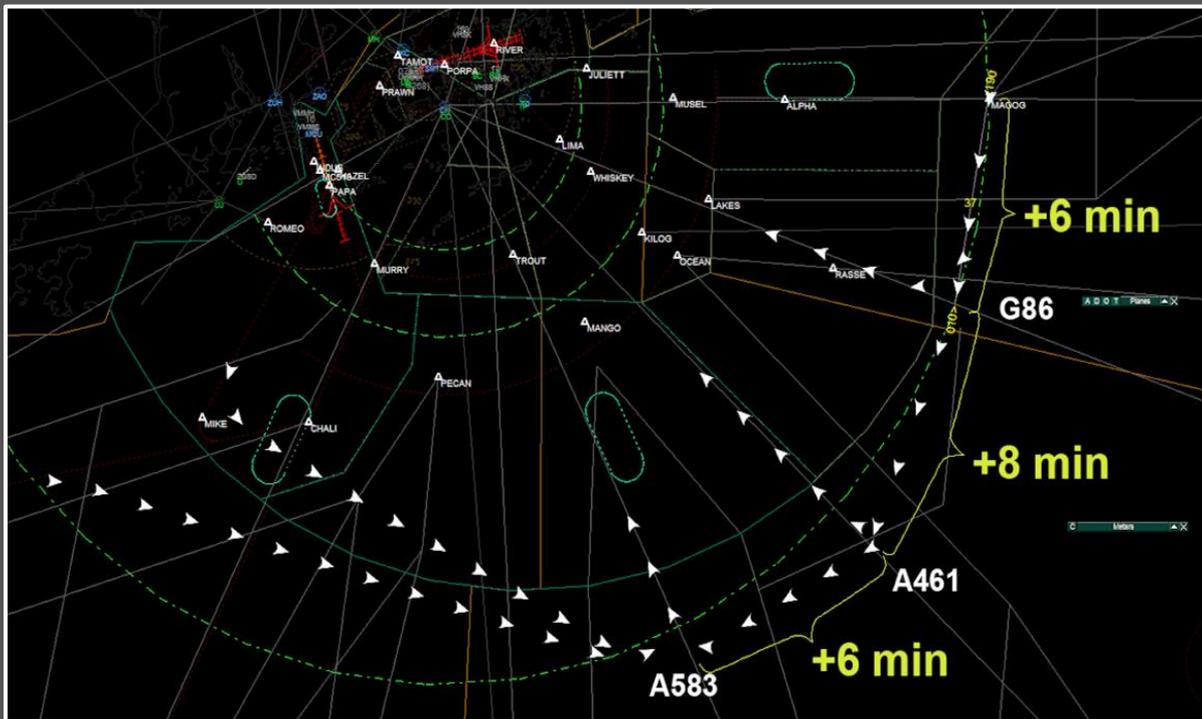


合流程序

延长飞行轨迹是在终端区空域内间隔不够的时候使用的一种方法。机组需要做好雷达引导绕飞的准备。

这种方法是为了延后航空器进入终端区空域的时间，以减少终端区流量。

右图为启德机场进港航空器的绕飞示意图。我们推荐机组在飞行前熟悉图中的程序及路线，确保进场时可以正确的执行指令。



在此谨代表HKVACC，感谢您阅读完本文件，我们期待在7月3日活动时与您见面！

我们相信这次活动将会成为您和所有管制员VATSIM生涯中难忘的一次经历！

