

信息通告



航空安全自愿报告系统

通报号: S-I220615/0081

密 级: 无 (保密/无)

发 送: 民航局航空安全办公室, 飞标司, 空管办

抄 送: 各地区管理局, 各地区空管局, 各运输航空公司, 各机场

主 题: 空中交通管制风险

关键词: 空中冲突、交通流量、管制程序

日 期: 2022-06-15

来 源: 航空安全自愿报告系统 SCASS

Email : scass@cauc.edu.cn

网 址: <https://scass.airsafety.cn>

信息通告是航空安全自愿报告系统(SCASS)发布信息的一种形式。SCASS 将来自国内外影响安全运行的有关信息以信息通告的形式不定期出版, 旨在及时向政府部门和相关企业通报安全信息, 促进信息共享。

本期提要

本期信息通告收录了 11 篇来自美国航空安全报告系统的报告信息, 主要涉及空中交通管制问题, 包括空中冲突、危险接近、空中交通流量与人员数量不匹配、管制程序缺陷等问题, 希望有关单位对此类事件有所警觉, 并积极采取预防措施。

1. 空中冲突风险

报告号: 1873921

时间: 2022 年 2 月

提 要: TPA 终端管制员报告称, 一架从 SPG 机场爬升的飞机与一架在 PIE 机场 36 号跑道进近的飞机发生空中冲突。

事件描述:

飞机 X 获准在 SPG 机场 7 号跑道进行目视飞行规则 GPS 进近。当时飞机 Y 在 PIE 机场 36 号跑道四边, 高度 2000 英尺。SPG 塔台在未经协调的情况下允许飞机 X 执行依据公布程序的复飞。随后他们在 2000 英尺处直接转入飞机 Y 所在空域。我不得不中止飞机 Y 的进近并发出交通警报。两架飞机都相距约 1.25 英里, 高度相同, 方向相反。

SPG 机场无权发布未经协调的程序复飞指令。SPG 塔台表示, 我们在那里没有控制权, 因为他们在 B 类空域以外。这也使飞机在短时间内进入了 TPA B 类空域。许多飞机从 SPG 机场西侧离场前往 PIE 机场五边。这是非常危险的。尤其是随着 PIE 机场的流量增加。B 类空域需要进一步向西拓展, 以确保降落的飞机不会在 SPG 机场以外撞上目视飞行规则的飞机。这里发生空中相撞只是时间问题。需要采取措施。不然会有人员伤亡。这是一个已被多次报道的问题。请帮我们解决这个问题。请不要忽视这个问题。

2. 进近时收到 TACS RA

报告号: 1874930

时间: 2022 年 2 月

提 要: 轻型运输机副驾驶报告称, 在目视进近至 PIE 机场 36 号跑道时, 收到 TCAS RA。该信息是由一架目视飞行规则飞机在 TPA B 类空域下方经过时触发的。

事件描述:

我们在 PIE 机场接受引导目视进近至 36 号跑道时, 收到了 TCAS RA 警告。当 Tampa 进近通知我们 12 点方向, 在低于我们所在高度的地方有飞机时, 我们正以 180 度的指定航向和 170 节的指定速度飞行。我能在 TCAS 上看到飞机, 但无法目视到它。过了一会儿, 我们收到了一个 TCAS RA 爬升信息。我们按照信息爬升 300-400 英尺, 之后我们收到了另一条信息, 表明我们已经摆脱了冲突。我立即通知 ATC 出现了 TCAS RA, 此时管制员指示我们下降到 3000 英尺。Tampa 进近没有进一步讨论。我相信这场冲突是由一架目视飞行规则飞机引起的, 该飞机位于我们下方 500 英尺的 B 类空域之下, 可能已经开始爬升。

3. 发生危险空中接近

报告号: 1857520

时间: 2021 年 11 月

提 要: Tampa 终端管制员报告称, 两架飞机之间发生危险空中接近, 一架在降落, 另一架在不同机场起飞。

事件描述:

飞机 X 准备仪表着陆至 PIE 机场。我将通讯频率切换到 SONES 以外的 PIE 机场。目视飞行规则飞机 Y 从 SPG 机场离场, 在飞机 X 处向西爬升, 引发冲突警报。飞机 Y 似乎在 1800 英尺时停止爬升。在飞机 X 在 PIE 机场复飞后, 我与他进行了交谈, 他表示他看到了飞机 Y, 双方“非常接近”, 大约在他下方 200 英尺处。

要么减小 B 类空域间隔, 要么制定离开 SPG 机场的目视飞行规则程序。

4. 进近与起飞的飞机发生冲突

报告号: 1849159

时间: 2021 年 10 月

提 要: TPA 终端管制员报告称, 一架向 PIE 机场 36 号跑道进近的飞机与从 SPG 机场起飞的目视飞行规则飞机发生冲突。管制员表示, 目视飞行规则飞机需要限制在一定高度, 以使其远离抵达 PIE 机场 36 号跑道的飞机。

事件描述 1:

我当时正在引导 X 飞机在 PIE 机场练习目视飞行规则向 36 号跑道。当我在 2000 英尺将飞机转入五边时, 我在 2000 英尺看到一个目视飞行规则目标向西驶离 SPG。这架飞机将在最终进近定位点以南一海里处进入 2000 英尺。由于我呼叫了管制, 我推迟了转向, 并告知飞机继续通过定位点。

建议: 目视飞行规则飞机需要被限制在与 PIE 机场 36 号跑道边界内与仪表飞行规则飞机不发生冲突的高度。

5. 终端飞行冲突

报告号: 1853171

时间: 2021 年 10 月

提 要: 复飞飞行员报告称, 从西北方向离开 SPG 机场后, 在 2000 英尺处正对 PIE 机场 36 跑道的仪表着陆系统。由于报告者的飞机位置, TPA 终端管制员不得不引导飞机远离 PIE 到达, 并告诉报告者这是常见的情况。

事件描述:

发生的事件如下:在前往西北部之前,我在 SPG 机场进行了两次接地后复飞,目的是保持在 100/30 B 类空域以下,并通过靠近 PIE D 类空域来减少飞行时间。当我离开 SPG 机场空域时,SPG 机场管制员告知我 Tampa 进近频率。我在 PIE 以外保持 2000 英尺高度,然而,航线使我的飞机正对 PIE 36 号跑道的 ILS。Tampa 管制员在将“远处”刚到达的飞机引导到 PIE 机场后,问我是否在使用频率。我立即回答是的。他接着口头告诉我,我碍事了,并询问我的意图。我回答说我要回到 ZZZ。管制员让我进入 B 类空域,并询问我的期望高度。我要求飞升限高度,管制员也询问了其他飞机升限高度。最终,我申请高度 5500 英尺,并获准爬升。后来,当交通流量降低后,管制员通知我,我在 PIE 机场的行为是合法的,但破坏性地侵入了 36 号跑道的仪表着陆系统。他接着告诉我,这是一种常见的情况,一切都还好,但是提醒我要了解情况,防止类似情形再次发生。

我没有在飞行前充分地了解周围的情况,以避免造成空域入侵;对周围飞行的飞机来说,我的行为是鲁莽且无知的。

6. 未在滑行道等待导致其他飞机复飞

报告号: 1886405

时间: 2022 年 3 月

提 要: 航空公司飞行机组报告称,他们未能在滑行道短停,导致 ATC 指挥一架向 BOS 机场 4L 跑道进近的飞机复飞。报告者表示,通往滑行道 B 的滑行道 J 上没有等待线,并建议增加等待灯。

事件描述 1:

飞机滑行越过了等待点。已获得许可滑行至 BOS 机场 4R 跑道。通过 E1、K、B 滑行道滑行至 4R 跑道,在 J 外等待。给右边的飞机 Z 让路。我正确复诵许可,写下指令,然后再次读给 CA (机长)。在飞机 Z 经过他右侧的滑行道 E1 后,我立即为他让路。我通知地面管制,我们正在交叉口外等待。在转向滑行道 K 后,我通知地面管制我们正在通过交叉口。我告知了机长,我低着头,飞机进入了交叉口,离开交叉口后进行了报告。我们在滑行道 K 上检查了飞行控制系统。我让他直接进入滑行道 B,然后低头完成起飞前流程和检查单。当我宣布“到达等待线”并执行该流程时,他说继续。我们在等待线完成了检查单,并在起飞前宣布完成检查单。我听到无线电呼叫我们原地等待。我回应了塔台,抬头看到我们在滑行道 B 的转弯处,我问机长是否经过了滑行道 J。他说是的,并意识到我们已经过了 J 滑行道的等待点。飞机 Y 被告知复飞,然后我们得到指令穿越跑道 4L,并获准起飞,没有造成进一步的事故。

机长复诵了我重复的滑行许可,但没有写下在滑行道 J 外等待的指令。我们

原本认为，由于性能原因，我们将获准从 33L 跑道起飞，并在起飞简令上介绍了该滑行道。在接收推出指令时，我们得知要使用 4R 跑道。自动终端情报服务里面没有提到该跑道。飞行前准备已了解过前往 4R 跑道的滑行道，这是一条短滑行道，由于穿过交叉口时间延迟，F/O（副驾驶）需要低着头处理很多工作。我对波士顿并不熟悉，因为我只去过几次，也不知道滑行道 B 上的 4L 跑道等待线在滑行道 J 处的非标准位置。许多飞机在两个方向滑行，这又增加了一个干扰。滑行道 B 没有穿过内部 4L 跑道，这给人的印象是，在到达 4R 跑道的等待线之前，不需要停车。滑行道 J 没有等待线或灯。

事件描述 2:

完成起飞检查单后，F/O（副驾驶）呼叫滑行。我抄下了滑行道 E、K、B。我错过了在滑行道 J 上的许可和复诵。一上滑行道，我想我可以前往 4R 跑道了。由于滑行时间短，当我们经过滑行道 J 时，我的副驾驶任务饱和，一直低头工作。塔台通知我们原地等待，并指令飞机 Y 复飞。他在向 04L 跑道目视飞行。之后，飞行正常。

我们更换了跑道。起飞前，大量在检查单上一件接一件事情有效地吸引了 P/M（监控飞行员）的注意力。建议在 BOS 机场 4L/R 跑道布局中的 J 滑行道处设置等待灯。

7. 飞行途中遭遇气球

报告号：11880901

时间：2022 年 3 月

提 要：航空公司机长报告称，在飞越太平洋前往夏威夷的途中，在飞行路线正上方数千英尺处遭遇一个装有设备的大气球。

事件描述：

在飞越太平洋的途中，我们听到另一架飞机在谈论从美国大陆西海岸到夏威夷的一条繁忙航线上看到一个气球。我的副驾驶看到了 10 英里外的气球。这是用我们的真空速和时间计算出来的。为了在 10 英里远的地方看到这个气球，并能够确定下面悬挂着某种类型的设备，我们直接在气球下面飞行，当时我们在 FL380，我们估计气球的高度约为 45000 英尺，它的大小介于一架公务机和一架 737 飞机之间。我向签派和 SFO ARINC 通知了此次发现的确切位置、时间和估计高度。我认为，如果一架飞机与该物体相撞，其结果将是致命的。

8. 无线电频率问题导致管制员无法与结冰飞机通话

报告号：1893840

时间: 2022 年 4 月

提 要: ZMA 机场管制员报告了其扇区中的一个区域出现无线电频率问题。管制员表示, 他们无法与结冰的飞机通话, 必须由另一架飞机传递指令。

事件描述:

飞机 X 是在 FL220 从 SJU 中心移交给我们的。几分钟后, 我注意到他们正在降低高度, 所以我让 D 席呼叫圣胡安。飞行员告诉我们他们遇到了结冰, 正在下降到 FL200。几分钟后, 他们下降通过 FL200, 不再与 SJU 中心联系。我呼叫飞行员, 但没有回应。然后, 我继续与一名航空公司飞行员传话, 以确定结冰飞机不需要任何进一步的帮助。当飞行员在 SAPPO 西北 20 英里处的交叉点时, 我能听到他们的声音, 他们报告说 FL180-FL220 有中度到极端的毛冰。

我们需要设备, 使我们能够为整个扇区, 而不仅仅是为高空飞机提供优质的空中交通服务。这架飞机发生了类似紧急事件, 由于我们的频率覆盖范围有限, 我无法提供任何服务来帮助他们。当出现这种情况时, 必须通过通信中继是非常低效的, 如果没有正确传递信息, 可能造成危险后果。我们需要一个新的频率站点, 无论海拔高度如何都为所有扇区提供无线电覆盖, 或者需要重新设计空域, 以考虑我们有限的设备。

9. ARTCC 空中交通流量管理问题

ASRS 接到一份来自 ZDV 管制中心管制员的报告。管制员表达了对交通流量和人员配置问题的担心。报告者称在最近一次的轮岗中, 他经历了因扇区交通流量过饱和导致的不安全操作的情况。报告者进一步表示监控报警参数系统预告了这个问题, 但是管理层对此采取的应对措施是不够的。

AB 2021:17/7-5 1825635 9/28/2021

关键词: 空中交通流量

报告号: 1825635

时间: 2021 年 7 月

提 要: 一位 ZDV 中心的管制员报告称, 两个扇区的监测警报参数过饱和, 情况变得很不安全。

事件描述:

对于从东侧降落进入 DEN 机场的航班, 从 XA: 00 时间开始, 至 XB: 30 时间之后的时间段内, 第 9 扇区和第 16 扇区航路变得十分拥挤, 非常不安全。有关上述扇区的航班数量变化趋势, MAP (监控报警参数) 系统已经在扇区变红之前, 就做出了很好的趋势预测。管理人员以及空管单位已经接收到关于即将面对情况的警示信息。

该扇区航班流量较大，运行情况整体较为复杂。丹佛进近管制区域仅允许我们使用一条航线着陆，保持 5 英里的纵向间隔。空管单位（TMU）曾向 ZMP（区域管制）要求为我们提供 2 条航线，每一条航线保持 10 英里纵向间隔。ZMP 因此减少从 LAWGR 到达口至 AALLE 到达口之间的航班数量，尽管 LAWGR 是我们唯一允许使用的进近口。因此，第 9 扇区充满了来自 AALLE 到达口的航班，需要重新为这些航班安排航路，并需要将其与来自 LAWGR 到达口的航班一起处理。与此同时，该扇区管制员还需要处理许多因扇区南侧恶劣天气影响，偏离指定高度，经上空飞行的航班。

第 9 扇区的工作人员已经竭尽全力在应对这一情况，但是渐渐变得有些力不从心。这导致有些丹佛的航班进入了 16 扇区，使得 16 扇区和第 9 扇区的界限逐渐变得模糊不清了。16 扇区同样也面临航班流量高位运转问题，而且在该区域变得过度拥挤之前已经对这一问题进行了警示。随后，16 扇区在尝试安排这些航班的同时，也在尝试重新建立丹佛机场的着陆次序，这使得他们不堪重负。

在航班流量预警前期，得知在高度复杂时期交通流量将明显超过扇区限制的情况下，未对此进行处置规划，进而导致 NAS 的安全性大大折扣。航班应在靠近这些扇区附近或者下方位置时，就被重新安排航线，并以此方式来避免扇区出现流量预警和复杂性变高的情况。有些航班在扇区附近被重新安排航线，但是管制单位和管理人员就此次航班过度拥挤事件的回复是“扇区内本来会有更多的航班，但是我们已经安排一些航班绕飞了”。这种回复是不能接受的。应该做出更多的努力，将交通流量和空域复杂度降低至管制员能够负荷处理的程度，并确保扇区处于安全状态。

最后，由于 15 扇区和 16 扇区无法安排航班进入进近排队序列，许多到达航班都被重新规划航线从西北方向完成进近。这就给 33 扇区的管制人员也增加了工作负荷，因为他们同样也有需要处理的航班。由于交通堵塞，16 扇区不得不拒绝接受航班移交。

当管制中心受限于终端雷达进近管制设施（TRCON），只能使用一条航线进近的时候，所有涉及的管制中心都需要就此达成共识。为了平衡航路流量，改变飞机航线，这将会同时增加管制员和飞行员的工作负荷和工作的复杂性。被移交至 ZMP 空域 AALLE 到达口的飞机随后又被移交回最初分配的到达口，并且需要重新排队进入 ZDV 空域。

当交通流量关系系统发出告警信息，表明在一段时间内，某一扇区的航班流量将会高于 MAP 数值时，管理人员和交通管理中心需要制定相应的处置计划。需要重新安排航班路线，或者调整航班飞行高度，以避免造成扇区超负荷运行。扇区流量高位运行时，管制员需要应对一种比平常更为复杂的状况。同时，由于天气、航班排队，重新规划航班路线等因素的影响，该情况会变得非常不安全。交

通管理中心以及管理人员本应该确保这些扇区的航班流量永远不要超出限制。

AB 2021:17/7-5 1825628 9/28/2021

关键词：空中交通流量

报告号：1825628

时间：2021 年 7 月

提 要：一位杰克逊维尔中心管制人员报告称，向指挥中心需求帮助的时候，被拒绝了。这导致东区情况变得难以控制，而且扇区航班过饱和，情况几乎失控。

事件描述：

我当时处于交通管理席位。我注意到中心即将有几个小时的流量高位运行情况，在换班期间这属于正常情况。我接到一份来自 TMC 的情况简述，他表示 CWSU（中央天气服务组件）告诉他，我们可能会在 XA: 00Z 因 Florida 的天气情况变化关闭东海岸航线。大西洋航段航班通常由佛罗里达东北侧至佛罗里达南侧，该部分航班构成我们扇区的主要流量，但是该航段因天气原因关闭了。Sealord 准备将空域高度提升至 FL500 高度，JATOC（联合空中交通作战指挥中心）计划将 W470 提升至 FL600 高度。这就意味着高度层之间存在一个漏洞，我们可能会因此需要调整所有航班航线。我通过 ATCSCC（空中交通管制系统指挥中心）拨通极端天气组的热线，并表达了我就这一情况的担心。由于缺乏可用空域，并且受天气影响，空域复杂度提升，因此我认为最好的选择是准备一份空域流量调整计划，减少穿越 ZJX 的航班流量。他们告诉我不需要这样做，因为没有这么多的空域流量。天气情况变得复杂了，就和预计的情况差不多。航班因此偏离指定航线，在天空各处飞行。我接到来自极端天气组的联系电话，他们表示为了响应我之前通过 NTML（全国交通管理日志）向 ZMA 提出的请求，为 HOBTT 到达口处的所有航班安排航线，以便飞机能够远离东海岸，他们希望为降落 ATL 的航班发布路线规划。我告诉他们现在最好能够采取更有效的策略来处理这种情况，并反复强调如果他们尽早帮我们减少东海岸航班流量，我们就不需要要求 ZMA 重新为航班安排航线。这是对我们要求的无视。按照我的理解，东区已经不知所措了，而且扇区已被飞机淹没，他们几乎已经处于失控状态。我们也重复了 ZTL 的问题，要么拒绝遵守他们已经接受的请求，要么完全拒绝航班，和我们争论。随后，他们开始终止这种报复性限制条件，他们实际上并不需要响应我们引入飞机的要求，因为极端天气情况下需要执行航路隧道程序。

我想要 FAA 和 ATCSCC 都能够意识到经过 ZJX 空域的航班流量已经大幅增长，我们的管制人员每天都在处理 12 级的交通流量。从 5 月份到 10 月份期间，几乎每天都有恶劣天气导致航路关闭的情况。除了节假日，很多时候我们管制空域两侧的军事空域还都是活跃的，导致我们大部分的空域无法使用的。很多时候，我

们无法采用将扇区分开，提供雷达帮助，提供跟踪装置这类方式来帮助管制员处理这些情况。每一次我们都会向 ATCSCC 求助，但都会被拒绝。在雷暴天气或者军事区域活跃时，我们每小时需要处理 100 多架穿越航线的航班，但他们很少会通过发布 AFP 或者发布结构化航线的方式来帮助我们。，由于我们强行安排满员的飞机在恶劣天气层之间的很小航线区域中穿行，我们看到了越来越多的航班发生严重颠簸情况的报告。我们的设施受限于很多矫正措施计划的约束，而这些计划是关于恶劣天气情况下发生的不安全事件，而这些不安全事件恰恰是由于我们安排飞机穿越恶劣天气所导致的。管制员需要向每架飞机发布天气预报，如果他们做不到，就会受到斥责。然而，此时他们的工作负荷已经非常重了。我们尝试减少航空流量，想为管制员争取更多时间，以便他们在处理因避免恶劣天气导致航班偏离指定航路的情况之外，能够有时间处理这些额外的航班任务，但我们却被拒绝了。Sealord 很多时候会要求他们的空域保持 FL500 高度，并且在夜间也执行这一指令，就像在墨西哥沿岸使用预警和受限区域的军事中队一样。作为一名 TMC 管制员，我在启动减少空域流量后，仍要被迫看着这些扇区变得越来越拥挤，以至于达到管制员无法掌控的状态。这种情况无法接受，必须要做出改变。我成为管制员已经 XX 年了，作为一名 TMC 也已经工作了 X 年，但是我从未遇到过如此恶劣的情况。每周中有 6 天时间，人们都需要处理这样高度紧张的航路交通，而且通常每天要工作 10 个小时，他们已经筋疲力尽了。管制员已经没有其他精力再处理额外的事情，而且当他们在不利情况下持续工作，以保持世界上最安全、最有效，也是 FAA 和 NATCA 引以为傲的系统正常运转的时候，系统也没有为他们提供帮助。

AB 2021:17/7-5 1829993 9/28/2021

关键词：空中交通流量

报告号：1829993

时间：2021 年 8 月

提要：航空公司机场报告称，为了躲开恶劣天气空域重新申请了航线，并将该航线归档，但是 TMU 更改航线，导致飞机在恶劣天气空域范围内不安全飞行。

事件描述：

我们在航前 2 个小时，就天气问题与管制员进行了沟通。我们都同意采用新的航线，这样对大家而言都比较适合，而且也满足运行需求。新申请的航线已经填写提交，管制员也向我们发布了航线许可。在离场爬升阶段，我们接到航线更改通知，该航线又将经过恶劣天气空域。我们看着这个新的航线，告诉管制员我们无法按照这个航线飞行。管制员告诉我们这是管制单位的要求。我们重申了对于安全运行的担忧，他们又给我们发布了一条在合规边界的航线。鉴于当时的天

气情况，我们没有其他更好的选择。TMU 有很充足的时间能够意识到我们这条航线面临的问题，并给我们发布放行许可。如果我们飞行中没有申诉权可能被推向打擦边球的境地的话，为什么还要做飞行计划呢？这是一个很明显的安全问题。交通管制中心做的太过分了。

10.L30 管制中心 Metroplex 程序问题

AB 2021-183/8-12 1846352 12/16/2021

关键词：程序问题

报告号：1846352

时间：2021 年 10 月

提 要：一位 Las Vegas 管制中心管制员报告称新的 Metroplex 程序不安全。

事件描述：

当时我们正在执行新的 metroplex 程序，计划采用 2 号构型，包含使用 2 条平行跑道，跑道间彼此间隔少于 2500 英尺。实际上，对于我们这些后段管制员而言几乎没有“余度”，而且情况同样适用于航空公司（LAK 和 GNT）。我认为，整个 Metroplex 程序都不太安全，因为危险航班同样需要使用这个飞行高度。其实每一种构型都需要调整高度和路线。这个情况需要事件调查委员会进行审查。

11.丹佛 ZDV 管制中心到达程序问题

AB 2021-182/8-11 1849863 12/10/2021

关键词：到达程序

报告号：1849863

时间：2021 年 10 月

提 要：航空公司机长在降落至 DEN 机场时报告称，Denver 中心要求他们等待直至接受到一条 Denver TRACON 发送的到达跑道信息，这让他们很是困惑不解，不知道应该飞往哪个过渡点。报告者称曾听说其他到达机组在正确航路上飞行时，也经历过类似的事情，也曾因 Denver TRACON 指令而感到困惑。

事件描述：

在与 Denver 中心建立联系后，飞机当时正沿 N1XX3 RNAV Arrival 下降，我接到信息称“Denver 机场南向着陆”。当我询问飞机降落在哪条跑道时，Denver 中心回应称“我们不再分配跑道信息了，Denver 进近将会分配着陆跑道”。当飞机飞到 JPAGE 航路点上空时，我还没有被移交到进近管制，也未接到着陆跑道信息。由于我们是从东南方向回来的，我决定飞往 17 跑道过渡点位置。当我终于被移交给进近管制中心后，我告诉他们在初始检查阶段我并没有接到分配的跑道

信息，现在飞机正飞往 17L/R 过渡点。管制员明显生气了，并说“你将在 16R 跑道降落”，并给我们发布指令，要求我们向西转向，并指定降落高度。曾听到其他降落在 Denver 机场的机组们相互交流，说他们也很困惑，不知道在执行 STAR 时应飞往哪个过渡点。我认为，如果管制中心未进一步明确时，我本应该将 JPAGE 作为“许可界限”，在到达这一位置后保持高度等待。我决定反对这种极端措施。这是我在进入 Denver 机场后观察到的一个不好的趋势，应该处理这种情况。这是 Denver 进近和 Denver 中心最新修改的程序吗？