

「114年度飛航服務總臺服務滿意度調查案」問卷意見辦理情形表

表一、機師問卷-飛航管制、航空氣象及助航通訊等三個構面

A1.航管單位管制員於提供服務時，使用專業術語之情形			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A1-1	中華	沒有完全使用 ICAO 術語，例如：FL200	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定使用標準術語作業。
A1-2	中華	climb via, descend via 用語理解錯誤，若現行高度與許可高度間沒有高度限制，via 用詞無意義	114年5月23日已發函宣導，如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。
A1-3	長榮	IMPORTANT. SHORT. PRECISE.發落地許可，QNH 不重要，別冗長	QNH 為離場、進場、落地及穿越轉換空層時之重要資訊，航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定提供重要訊息予駕駛員。
A1-4	長榮	攔 LOC 時, 指令太多, 總是給 Heading080, descend and maintain 3,000' until establish Localizer, cleared for ILS 05R approach.不能簡化一點嗎	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語頒發進場許可予駕駛員。
A1-5	長榮	Climb via 跟 descent via 並沒有相應的離到場程序，number 2 clear to land 常在雲裡無法看到前機	持續宣導航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供相關訊息及航情予駕駛員。有關「number 2」為航情資訊之提供。
A1-6	長榮	CAA 長官，明明不需要用的專業術語就不要硬用，只會讓你看起來更不專業。在狀況較緊迫時，請化繁為簡。還有很多寫不完	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語頒發許可予駕駛員

A1-7	長榮	講了一堆完全沒用的贅詞，自以為跟國際接軌 實際上根本就是充分展現不專業的一場笑話。 例：明明沒有 constraints 在那邊 climb via SID or Descend via SID, 真正該改善的效率不 放心力。	114年5月23日已發函宣導，若 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。
A1-8	立榮	CLB/DES、VIA 與 ATMP 不一致；部分機場無 說明是否 BACKTRACK	114年5月23日已發函宣導： 1.使用「反向滑行 (backtrack)」用語使駕駛員明確瞭解航管指示。 2.如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。
A1-9	立榮	未照 ATMP 及 AIC02124，沒有 restriction 也硬發 Climb via SID	114年5月23日已發函宣導，如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。
A1-10	虎航	Sometimes issuing too much instructions at a time	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供相關訊息及航情予駕駛員，並由航管單位向同仁宣導注意無線電通話之精簡原則，勿一次頒發過多過長之許可。
A1-11	虎航	專業術語重要，但是不需要的訊息太多。	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供相關訊息及航情予駕駛員，並由航管單位向同仁宣導注意無線電通話之精簡原則，勿一次頒發過多過長之許可。
A1-12	虎航	Climb via SID, descend via STAR 僅適用於有 高度速度限制且需遵守時。如果取消限制直接 講高度就好。	114年5月23日已發函宣導，如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。

A1-13	星宇	Windshear alert in TPE is inaccurate.	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升作業人員之服務品質，並參酌美國聯邦航太總署(FAA)之規定，當低空風切發布後20分鐘，若未再接收相關風切訊息，即取消機場低空風切資訊。 2.惟低空風切之影響範圍可能很小，也可能間歇出現，出現時間亦可能很短暫，加上各型飛機大小各不相同，因此，陸續經過機場某一位置之航機駕駛員，對是否經歷低空風切或現象，確實可能感受不同。 3.桃園機場低空風切系統之各項風速風向感測器均已依規定，定期送交第三方公正單位校驗，且系統顯示運作正常。
-------	----	---------------------------------------	--

A2.航管單位管制員發話速度之適中性

編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A2-1	長榮	明明沒有 constraints 在那邊 climb via SID or Descend via SID，沒用的許可佔用頻道。	114年5月23日已發函宣導，如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。
A2-2	長榮	TOO SLOW. CAUSES RADIO FREQUENCY CONGESTION.	航管單位持續監督航管同仁無線電之發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度。
A2-3	立榮	極少數航管咬字模糊、語速快，請求重複仍不放緩或不耐	航管單位持續監督航管同仁無線電之發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度，並宣導依照駕駛員之回饋適度調整語速。建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A2-4	立榮	有時發話速度過快聽不清楚，要求重講又故意不想答	航管單位持續監督航管同仁無線電之發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度，並宣導依照駕駛員之回饋適度調整語速。建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。

A3.航管單位管制員提供各項資訊服務之完整性			
編號	航空公司	是何種資訊不完整？	辦理情形
A3-1	中華	其他：講太多非必要資訊	1.航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供相關訊息及航情予駕駛員。 2.由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A3-2	中華	其 他：Instead providing STAR, Please provide track miles if exepcting radar vectors and sequence.	航管單位向同仁宣導在工作量允許之情況下，儘量提供 track miles 及順序。
A3-3	長榮	氣象資訊/其他：ALWAYS WS	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升作業人員之服務品質，並參酌美國聯邦航太總署(FAA)之規定，當低空風切發布後20分鐘，若未再接收相關風切訊息，即取消機場低空風切資訊。 2.惟低空風切之影響範圍可能很小，也可能間歇出現，出現時間亦可能很短暫，加上各型飛機大小各不相同，因此，陸續經過機場某一位置之航機駕駛員，對是否經歷低空風切或現象，確實可能感受不同。 3.風切資訊係飛航管理程序(ATMP)規定重要且須提供之氣象資訊。
A3-4	長榮	其他：太完整 講一堆無效率	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供相關訊息及航情予駕駛員，並由航管單位向同仁宣導注意無線電通話之精簡原則，勿一次頒發過多過長之許可。

A3-5	長榮	其他：刻意要提供所有資訊，反而在頻道上耽誤時間，在天氣沒有明顯變化的情況下，請有效率地使用無線電	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供相關訊息及航情予駕駛員，並由航管單位向同仁宣導注意無線電通話之精簡原則，勿一次頒發過多過長之許可。
A3-6	立榮	氣象資訊	依飛航管理程序(ATMP)之規定，重要氣象資訊須適時提供予駕駛員。建議駕駛員將遭遇之情況陳述清楚，以利釐清原委。
A3-7	虎航	其他：給予太多不需要的航情資訊	依飛航管理程序(ATMP)之規定，重要航情須適時提供予駕駛員，航管同仁依 ATMP 之規定及術語提供重要航情予駕駛員。
A3-8	星宇	氣象資訊/到場許可/進場許可/相關航情	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供許可、氣象訊息及相關航情予駕駛員。建議駕駛員將遭遇之情況陳述清楚，以利釐清原委。
A3-9	星宇	到場許可/進場許可	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語提供許可予駕駛員。建議駕駛員將遭遇之情況陳述清楚，以利釐清原委。

A4.當宣告機上有病患、需額外協助或緊急情況時，航管提供之服務

編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A4-1	星宇	I personally had an awful experience. One day I was one the base of runway 05L, cleared for approach and almost about to be established, somehow TPE control cancelled my clearance for the approach and lead me outbound again with radar vector. Just because the EVA behind me	有關需醫療協助的航機之優先順序安排，均依飛航管理程序等相關規定作業。駕駛員之說明未能確認事件實際發生時間點，尚無法釐清事件全貌。

		having medical requirement but never declared urgency or emergency took the priority to land in TPE. Besides plain language between ATC and EVA, if this case is really hurried, give me a reason why EVA followed the whole procedure rather than ask for radar vector from ATC to touch down ASAP? Thanks for offering unprofessionalism!!!	
A5.當您提出請求時，航管人員即時處置之情形			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A5-1	中華	有時 weather deviation 會受軍管的影響	航管單位對於航機申請避讓天氣之偏航需求，均於確保安全隔離之前提下，依照空域權責及與軍方協議立即協調相關航管及軍方單位，獲相關單位同意後，同時確保限航區、飛航公告關閉區域、航情等因素均無問題後，同意航機偏航申請。
A5-2	長榮	航管自以為自己是超級飛行員，飛行員已明確表示 ready for the approach, 航管卻會以高度太高，加快下降率同時會加速為由，將該班自己帶高的航機帶開，航管不知道飛機增加下降率是可以不用加速的嗎？建議多學一點空氣動力學。	航管同仁為避免航機進場高度過高導致重飛，即便駕駛員明確表示 ready for the approach，在高度明顯過高之情況下，航管同仁仍有可能選擇以雷達引導之方式，協助航機降低高度。

A5-3	長榮	彈性較少	1.航管同仁依協議書及飛航管理程序(ATMP)之規定作業。 2.由於未明確描述狀況發生時間，建議駕駛員爾後遇任何問題可將實際發生時間點向航管單位反映，以利釐清原委。
A5-4	長榮	跑道頭有 CB，所以請求起飛後立即轉向，但 ATC 拒絕，表示須爬高後才可轉向，此時已來不及	1.航機需以標準離場程序離場，主要目的在於保護航機與障礙物之安全間隔及噪音考量，在未離開雷達最低引導高度前不得頒發航向指示。 2.管制員如遇航機請求起飛後立即轉向避讓天氣時，除前述考量外，如無其他航情，多會同意所請。
A5-5	長榮	1.On your own risk? 2.天氣避讓請求，任憑 pilot 要求而非像其他國家航管主動給予航向高度以避免航管通訊的壅塞。	1.航管單位對於航機申請避讓天氣之偏航需求，均於確保安全隔離之前提下，依照空域權責及與軍方協議立即協調相關航管及軍方單位，獲相關單位同意後，同時確保限航區、飛航公告關閉區域、航情等因素均無問題後，同意航機偏航申請。 2.另航管同仁無法確定惡劣天氣之精準位置，爰無法主動引導航機避讓天氣。
A5-6	長榮	通常不滿意的部份都牽涉到雙跑道一起一落的時段，很難得到令人滿意的處理。	由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A5-7	星宇	Most of the time you just show us everything is not negotiable.	
A5-8	星宇	Requests seldom been fulfilled	
A7.航管單位管制員提供相關航情之即時性			

編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A7-1	長榮	No significant weather change 真的就不必一直報了	依飛航管理程序(ATMP)之規定，最新氣象資訊須適時提供予駕駛員。
A7-2	長榮	流量管制太慢，不專業，有時用謊言掩蓋偏好某國航的事實	總臺持續推動流量管理作業，並規劃實施 CTOT 作業，相關資訊將於飛航指南公告。
A8.請問您對總臺過去一年「飛航管制」服務整體滿意度？			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
A8-1	中華	根因由航管導致的隔離不足，或者呼號混淆，最後結果經常由 pilot 承擔	航管單位會持續宣導同仁於作業時仔細聆聽駕駛員覆誦。由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A8-2	中華	區管，塔台效率差。區管對於台北高空與地面風向在冬季時的轉變不熟悉，常在4000呎上不斷令後機減速，待3-4000呎下才又發現隔離過遠。區管近場不協調，區管減速，近場加速 區管發待命許可與 EFC，近場又取消。塔台放飛間隔之大，非常誇張離譜。一旦前機 takeoff roll，若五邊無來機，應即令後機 line up。	有關駕駛員提供之建議已轉知相關航管單位研議參考，以提升飛航服務品質。

A8-3	長榮	效率低落，放眼世界，就你桃園最忙，就你桃園最會 holding, 先減速再 direct 然後再跟前機不小心間隔10哩再來叫航機 maintain high speed, 拜託你們專業一點，間隔拉的穩定一點，明明可以三台飛機硬是被你們帶到只能兩台。有飛機明顯不 follow approach speed control 也不處理，就一直叫後機減速，那規定寫在圖上是寫給蕭煌奇看的嗎？	持續宣導同仁於繁忙時段，除確保安全隔離外，應儘量維持航機進場間隔之穩定，避免出現不一致之速度控制。
A8-4	長榮	多年來航管人員以安全之名掩蓋無效率管制之實。近日有次讓滑行道上的飛機給脫離跑道的飛機有優先權，且兩機在不同頻道致使脫離飛機急剎車。事後用謊言滑行道飛機優先是因為南北流管，事實是兩機同樣走同一個離場。	臺北塔臺例行於每日交接班簡報宣導同仁，如非必要，儘量以脫離跑道之航情優先。
A8-5	長榮	常常冬春之交的早晨，RCTP 有低雲的狀況，CATI 完全看不見，卻沒有 LVP in progress	航管單位依氣象報文啟動低能見度作業，並依飛航管理程序(ATMP)及業務手冊提供服務，駕駛員請依飛航指南 RCTP 2.20.6配合作業。
A8-6	長榮	1.希望早日啟用 ADBS 增加飛機的管制，而非像現在比較像協調員角色。 2.進桃機 descent when radar 到某點需要的高度可以寫在 STAR 圖上，另外不要太早給許可，避免航機太早下降造成地速差異太大。 3.航管需要了解相同 IAS 在不同高度對於地速的影響，如果每台飛機在相同 IAS 經過相同路	飛航管理程序(ATMP)已載明使用 ADS-B 實施雷達交接作業之相關規定，航管同仁均會依 ATMP 之規定作業。為了作業安全，航管同仁視情況指示航機提早下降高度尚符合 ATMP 之作業規定。

		徑、高度應產生相同地速，如此並不會造成後機趕上前機的問題。	
A8-7	長榮	Ground control 調度時常無法靈活調度，造成延誤。塔台跟進場間隔過大造成延誤沒有效率。進場時常需要 pilot 急降高度，是否可以考慮修改進場程序	1.航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定作業頒發許可。 2.由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A8-8	長榮	虎航獨有，天氣報沒變化，就不用廣播增加通訊量，在忙的時候尤甚。沒有實質意義的通話，QNH 在 APP 就說過了，發落地許可比複誦 QNH 重要多了，增加通話量	QNH 為離場、進場、落地及穿越轉換空層時之重要資訊，航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定提供重要訊息予駕駛員。
A8-9	長榮	攔 LOC 時, 指令太多, 總是給 Heading080, descend and maintain 3,000' until establish Localizer, cleared for ILS 05R approach.不能簡化一點嗎	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定及術語頒發進場許可予駕駛員。航管單位會持續宣導注意無線電通話之精簡原則，勿一次頒發過多過長之許可。
A8-10	長榮	建議都沒什麼改進 有時候還更糟	由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A8-11	長榮	五邊間隔過大，常常7海哩起跳，區管應於航機 descend 到高度前預先給續下高度，否則 radio congestion 區管近場常不一致。區管之萬呎以上常 assign IAS 250 世界少見	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)、業務手冊、協議書及飛航指南之相關規定提供服務。

A8-12	長榮	進場間隔可以縮小，進場間隔看機型能力管制，不要前門一台卡後面全部	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定提供隔離服務。
A8-13	長榮	航機帶很爛	由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A8-14	長榮	PLEASE REDUCE TRAFFIC SEPARATION MINIMUM! ESPECIALLY FOR APPROACH, TAKEOFF & LANDING.	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定提供隔離服務。
A8-15	長榮	航機起飛間隔太長，無效率，請參考歐美管制	
A8-16	長榮	inefficient traffic separation in air and on ground	
A8-17	長榮	區管近場不協調。final 隔離過遠，效率不佳。區管三萬呎上就減速250國際笑話。區管應儘可能主動給下降高度，等待飛行員 request 易造成 frequency congestion	航管同仁依飛航管理程序(ATMP)、業務手冊、協議書及飛航指南之相關規定提供服務。
A8-18	立榮	CLB/DES、VIA 與 ATMP 不一致；極少數航管咬字模糊、語速快，請求重複仍不放緩或不耐；放任華信巡航任意減速	1.持續宣導航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定使用標準術語作業，並注意無線電使用方式，以及發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度。 2.114年5月23日已發函宣導，如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。

A8-19	立榮	未依 ATMP 發布 Climb via SID	114年5月23日已發函宣導，如 SID/STAR 未頒布相關高度或速度限制，或剩餘航段無頒布之高度或速度限制時，將使用術語「爬高保持(空層)」或「下降保持(空層)」。
A8-20	虎航	航機管制間距過長、不需要的資訊給予過多、術語贅詞過多、速度管制前面減速後面加速、前方航機亂減速不帶開卻要後方不斷減速配合	持續宣導航管同仁依飛航管理程序(ATMP)之規定使用標準術語作業，並注意無線電使用方式，以及發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度。
A8-21	虎航	Too much separation renders inefficiency use of air space	由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
A8-22	虎航	進場、離場航機之間隔過大。桃機之跑道使用紊亂 (忽左忽右，或者跟 ATIS 內容不一致)。每每以航機過多為理由，進管之航機一律減速，之後有可能又要加速，觀察鄰近其他機場並無此混亂狀況。	持續宣導同仁除確保安全隔離外，應儘量維持航機進場間隔之穩定，避免出現不一致之速度控制。
A8-23	星宇	Very inefficient, unprofessional and irresponsible. Separation is still a huge problem that you never want to resolve. Contradictory instructions are given frequently, it seems there' s no interaction between controllers.	航管同仁依協議書及飛航管理程序(ATMP)之規定作業。作業單位持續使用到場管理工具(MAESTRO)對到場航機實施最佳速度控制。

A8-24	星宇	Stubborn with SOP. No flexibility on control. Only by rules , no management and control.	為確保飛航安全，航管同仁須依飛航管理程序(ATMP)及作業手冊之規定作業。
A8-25	星宇	Lack of proffession and efficiency. Only do things as conservative as they could to avoid mistakes. Whenever they need to take responsibility for example when Microburst overhead airport or typhoon season wind speed is over certain limitations, they leave it to airlines and pilot.....Other countries controller will take burden to shutdown the airport earlier.	此項議題屬航空器飛航作業管理規則之範疇。

B3.總臺氣象單位所提供松山、桃園、高雄、臺東、金門、馬祖及其他機場天氣報告(METAR/SPECI)資訊

編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
B3-1	中華	以 TPE 為例，MICRO BURST 亂報，怎麼會連續40分鐘	桃園	依據國際民用航空組織(ICAO)之低空風切實務手冊(Doc.9817)，低空風切警報系統(LLWAS)係以數個測風站臺偵測機場跑道至向外延伸3 哩範圍之風場情況，以鄰近三個測風站所得風場輻合及輻散情況，換算沿跑道方向之頂風(Head wind)增減資料。若經系統偵測沿飛行路徑4 公里範圍出現 Head wind 減少達30KT 以上情況時，即視同達一般認知之微爆氣流影響程度，爰即發出微爆氣流警示(Microburst

				Alert，MBA)，故現行桃園機場之 LLWAS 運作方式業符合國際文件規定。
B3-2	長榮	文字常過多累贅，例如 WS advisory in effect -> 只是為了撇清責任，對操作者和使用者造成不便和無效率，且常寫錯跑道例如 05L R 寫反，	桃園	1. 本總臺透過各類查核及訓練持續提升作業人員之服務品質，並參酌美國聯邦航太總署 (FAA) 之規定，並依據風切所影響之跑道 (如 05L、05R 及 ALL RWY 等) 進行編註，當低空風切發布後 20 分鐘，若未再接收相關風切訊息，即取消機場低空風切資訊。 2. 惟低空風切之影響範圍可能很小，也可能間歇出現，出現時間亦可能很短暫，加上各型飛機大小各不相同，因此不同航機駕駛員，對低空風切，感受確實可能不同。
B3-3	長榮	可以精簡一些	桃園	反映意見無具體陳述，無法確切回應，將持續透過交流及座談瞭解使用者作業需求。
B3-4	長榮	The Forecast normally doesn't match when there's bad weather , and if that's the case , they modified it (COR) and make it legal to operate , it never get worse , always gets "within " the limits , specially typhoons	松 山 / 桃園/高雄	1. 本總臺業透過各類查核及訓練持續提升相關預報作業服務水準。 2. 本總臺所發布之機場預報 (TAF) 皆依國際民航公約第三號附約 (ICAO ANNEX 3) 相關規範編報並進行修正，惟該規範亦明白指出：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。
B3-5	立榮	建議半小時一報	馬祖北竿 / 馬祖南竿	本總臺各航空氣象臺機場例行天氣觀測及報告頻率係依國際民航公約第三號附約 (ICAO ANNEX 3) 相關規定，並依規定進行機場特別天氣觀測及報告，已足夠提供機場天氣相關資訊。

B3-6	星宇	RWYCC report is too long and often not up to date	桃園	反映意見無具體陳述，無法確切回應，將持續透過交流及座談瞭解使用者作業需求。
B3-7	星宇	Always wind-shear reported in ATIS, airport should find out what is the reason.	桃園	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升作業人員之服務品質，並參酌美國聯邦航太總署(FAA)之規定，當低空風切發布後20分鐘，若未再接收相關風切訊息，即取消機場低空風切資訊。 2.惟低空風切之影響範圍可能很小，也可能間歇出現，出現時間亦可能很短暫，加上各型飛機大小各不相同，因此，陸續經過機場某一位置之航機駕駛員，對是否經歷低空風切或現象，確實可能感受不同。

B4.總臺氣象單位所提供松山、桃園、高雄、臺東、金門、馬祖及其他機場預報(TAF)資訊

編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
B4-1	中華	颱風時期更新不夠即時，對簽派造成困難	桃園	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升相關預報作業服務水準。 2.本總臺所發布之機場預報(TAF)皆依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規範編報並進行修正，惟該規範亦明白指出：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。
B4-2	中華	預報能力很差。準確度低，造成飛機轉降	桃園	
B4-3	中華	RCTP forecast is often wrong. Too optimists. Actual weather is worse than forecast.	桃園	
B4-4	長榮	The Forecast normally doesn't match when there's bad weather , and if that's the case , they modified it (COR) and	松 山 / 桃園/高雄	

		make it legal to operate , it never get worse , always gets "within " the limits , specially typhoons		
B4-5	長榮	無法正確預報，一再 AMD 航機已 Airborne，無法應變	桃園	
B4-6	長榮	預報不準，時常在改	桃園	
B4-7	立榮	預報趨勢變動過大	馬祖北竿 / 馬祖南竿	

B5.氣象單位所提供顯著/低空危害天氣資訊(SIGMET/AIRMET)

編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B5-1	長榮	風切警示過於敏感	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升作業人員之服務品質，並參酌美國聯邦航太總署(FAA)之規定，當低空風切發布後20分鐘，若未再接收相關風切訊息，即取消機場低空風切資訊。 2.惟低空風切之影響範圍可能很小，也可能間歇出現，出現時間亦可能很短暫，加上各型飛機大小各不相同，因此，陸續經過機場某一位置之航機駕駛員，對是否經歷低空風切或現象，確實可能感受不同。 3.依據 ICAO 9817 規範，當風速變化達 15 哩 / 時 (約 7.7 公尺 / 秒) 以上，即視為風切現象。鑒於各型航空器對風切強度之承受能力不一，建議航機依實際風切程度採取適當處置。
B5-2	長榮	WS report 不太準確	

			4.低空風切警示系統所設置之風速風向感測器，均定期送交第三方公正單位進行校驗，且系統目前顯示運作正常。
B5-3	立榮	SIGMET、AIRMET 顯示格式偶有圖文不符（圖與文字 AIRMET/SIGMET 對應不起來）的現象；航空氣象服務網並未提供航空氣象 app 的天氣概觀資訊或任何其他 area forecast 資訊	相關航空氣象資訊系統使用問題，將透過後續航空氣象現代化作業系統汰換及更新計畫(AOAWS-RU)使用者說明會，介紹系統操作並與使用者交流使用心得與建議。

B6.航空氣象服務網、機師專區及直昇機專區所提供資訊

編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B6-1	中華	多次申請皆未通過	依據我國氣象法規定，航空氣象服務網提供資料具預報及警報性質，僅能提供予航空用戶使用，爰需透過帳號及密碼管控。如果使用者有帳號使用問題，可與臺北航空氣象中心連絡，進行處理。
B6-2	長榮	要登入帳號密碼，飛個任務總共要登幾百次帳號密碼誰記得住，誰會用？	為符合總臺資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每3個月更新1次。
B6-3	立榮	希望能夠提供 AOAWS 資料 API 介接供業者自行彙整運用	相關航空氣象資訊系統使用問題，將透過後續航空氣象現代化作業系統汰換及更新計畫(AOAWS-RU)使用者說明會，介紹系統操作並與使用者交流使用心得與建議。
B6-4	立榮	建議網頁版面安排可在簡化，現行版面雜亂。	
B6-5	虎航	一直要定期重設密碼很擾人	為符合總臺資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每3個月更新1次。

B7.航空氣象資訊 APP 服務

編號	航空	不滿意原因	辦理情形
----	----	-------	------

	公司		
B7-1	中華	APP 反應很慢	APP 設計係採提供航空氣象行動服務為出發點，並非作業用途。另考量資料頻繁更新可能造成使用人網路流量暴增，故資料採定時更新(每3分鐘)方式進行，將持續透過交流及座談會進行說明。
B7-2	中華	一直無法登入	航空氣象資訊 APP 之帳號及密碼與航空氣象服務網帳密相同，如果使用者有帳號使用問題，可與臺北航空氣象中心連絡，進行處理。
B7-3	中華	為何要不斷變更密碼？天氣為非機敏資訊，What's the point ?	為符合總臺資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每3個月更新1次。
B7-4	中華	一直要改密碼，非常不便	
B7-5	長榮	使用麻煩	反映意見無具體陳述，無法確切回應，將持續透過交流及座談瞭解使用者作業需求。
B7-6	長榮	非機敏資訊，卻必需每個月更改密碼	為符合總臺資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每3個月更新1次。
B7-7	長榮	1.沒有使用縮寫，縮短讀取頁面，應於一個頁面下顯示所有機場資訊查詢。 2.每次 refresh 完都會跑到桃園機場資訊	相關航空氣象資訊 APP 使用問題，將透過後續交流與說明會，介紹系統操作並與使用者交流使用心得與建議，研議改善方向。
B7-8	長榮	不好用	反映意見無具體陳述，無法確切回應，將持續透過交流及座談瞭解使用者作業需求。
B7-9	長榮	APP 不夠進步完善	
B7-10	長榮	更新過慢，每個 METAR 約慢了6-8分鐘	APP 設計係採提供航空氣象行動服務為出發點，並非作業用途。另考量資料頻繁更新可能造成使用人網路流量暴增，故資料採定時更新(每3分鐘)方式進行，將持續透過交流及座談會進行說明。

B7-11	長榮	APP 提供之 ATIS 格式為逐字稿，難以閱讀，應與航機上 DATIS 格式相符	相關航空氣象資訊 APP 使用問題，將透過後續交流與說明會，介紹系統操作並與使用者交流使用心得與建議，研議改善方向。
B7-12	長榮	All in Chinese	航空氣象資訊 APP 為中英文雙語版本。
B7-13	虎航	沒事強制改密碼擾民、APP 常常打開進不去	為符合總臺資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每3個月更新1次。
B7-14	虎航	Too frequent password changes prompts	
B7-15	虎航	密碼	
B7-16	虎航	要一直改密碼	
B7-17	星宇	Sometimes runway conditions code still broadcasted that conditions was few hours ago but actually there was no rain anymore, runway was dry	本總臺各航空氣象臺機場天氣觀測及報告係依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規定進行編發，基於天氣要素在時空分布上之變異性考量，有可能發生氣象報文與跑道狀況不吻合之情況。
B8.請問您對總臺過去一年「航空氣象」服務整體滿意度？			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B8-1	中華	TAF	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升相關預報作業服務水準。
B8-2	長榮	預報天氣應再加強準確性	2.本總臺所發布之機場預報(TAF)皆依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規範編報並進行修正，惟該規範亦明白指出：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。

B8-3	長榮	效率低落，且多年下來毫無改善跡象，只有不斷劣化，桃園航管早已淪為國際笑柄，該局卻只會找一堆理由合理化自身不求長進的事實，簡單來說就是，閉門造車，井底之蛙。	由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
B8-4	虎航	要一直改密碼	為符合總臺資訊安全相關規定，航空氣象服務網使用密碼需每3個月更新1次。
B8-5	虎航	資訊過慢，例如整點00分該出的天氣總要遲緩至03分才發佈。	本總臺各航空氣象臺機場例行天氣觀測及報告係依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規定進行發報。

C1.目前各機場所提供之 ILS(含 LDA)訊號穩定性

編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
C1-1	中華	TSA ILS10 不穩定	松山	1.松山機場 R10 ILS 於 114年8月5日完成例行飛航檢測，以驗證訊號品質，飛測結果顯示各項數值均在標準容差限度內，設備運作正常。針對部分航機反映 R10 ILS 訊號不穩定情形，本總臺接獲通報後立即檢查，確認 ILS 系統運作正常，並請後續航班協助監測，亦未再接獲 10 ILS 或 10 GP 訊號不穩定之反映。綜合研判，疑似因航機遭遇空中無線電短暫干擾或受周遭環境等外在因素影響所致。 2.另就 GP 訊號可能受外在環境影響部分，經評估，位於 R10 跑道頭 GP 正前方之樹叢與鐵皮屋，確有可能對航機接收 GP 訊號造成干擾。對此，除已於 AIP 公告 GP 可能受影響之區域外，配合跑道頭用地陸續完成徵收，地上鐵皮屋與樹木亦將逐步移除，對訊號品質
C1-2	中華	G/S<400'不穩定	松山	
C1-3	中華	G/S 不 stable	松山	
C1-4	中華	ILS10 350呎 GS 訊號會飄上去 再快速下來	松山	
C1-5	中華	GS 訊號不穩定400呎以下	松山	
C1-6	中華	GS SIGNAL NOT STABLE BELOW 400'	松山	
C1-7	中華	G/S SINGAL VERY UNSTABLE AT 500'I BELOW. SAFETY	松山	

		CONCERN.		之影響可望逐漸減輕。後續待臺北站完成進場區域圍籬外推及用地整理作業後，GP 訊號受外在環境因素干擾之情形將可有效降低。
C1-8	中華	Ustable Signal	松山	
C1-9	中華	unstable	松山	
C1-10	長榮	訊號不穩	松山	
C1-11	長榮	RCSS ILS 不穩定	松山	
C1-12	長榮	GS fluctuation	松山	
C1-13	長榮	ILS 10 G/S not stable at low alt 600' ~ 200'	松山	
C1-14	長榮	GS SIGNAL FLUCTUATES.	松山	
C1-15	長榮	GLIDE SLOPE FLUCTUATION.	松山	
C1-16	長榮	松山 ILS GS 300"以下不穩定	松山	
C1-17	長榮	RCSS RWY10 不穩定	松山	
C1-18	長榮	ILS10 350呎 GS 訊號會飄上去 再快速下來	松山	
C1-19	虎航	RCSS ILS 10 short final glide slope fluctuation	松山	
C1-20	中華	信號易受離場航機或穿越航機干擾	桃園	
				1.離場航機於起飛時，會穿越 LOC 發射天線與後方進場航機之間的區域，若前機機型較大且爬升速度較慢，可能造成後方進場航機所接收到之 LOC 訊號出現較明顯的晃動。
				2.航機或拖機通過 GP 發射天線前方滑行道（例如 23R GP 發射天線前方之 L2 滑行道）時，亦可能對當時進場航機接收之 GP 訊號產生短暫干擾或晃動。

				3.上述情形屬於訊號受短暫遮蔽或反射影響之正常現象，相關作業將依規定持續監控，並提醒作業單位留意航機動態與信號品質變化。
C1-21	中華	RCTP ILS23R 常有不穩定波動干擾，經 SMS 反應依然	桃園	1.ILS 系統 (包含 LOC、GP 及 DME) 均由標準組飛測小組定期執行飛航校驗，近期飛測結果顯示各項數值均符合標準容差限度，設備運作正常，未見訊號不穩定情形。惟實務運作中，仍可能因特定因素產生短暫訊號干擾，例如：離場航機於起飛時通過 LOC 發射天線與後方進場航機之間的區域，若機型較大且爬升速度較慢，可能導致後方進場航機所接收之 LOC 訊號產生較明顯的晃動；另航機或拖機通過 GP 發射天線前方滑行道 (如 23R GP 前方之 L2 滑行道) 時，亦可能造成當時進場航機接收之 GP 訊號產生短暫波動。 2.截至調查結束前，僅接獲 1 件航機反映 23R GP 訊號不穩案例，為 3 月 28 日塔臺通報航機 CAL5874 於進場時反映 GP 訊號不穩，惟後續進場航機均未有類似回報，訊號接收良好。經檢視當時裝備運作正常，並調閱航情畫面，發現 CAL5874 距離約 5 浬時，正有拖機 JX21T 通過位於 L2 滑行道、23R GP 發射天線前方區域，初步研判該訊號異常為拖機遮蔽所致之短暫干擾，屬可預期之外在環境因素影響。
C1-22	中華	RCTP RWY 23R LOCALIZER FLUCTUATION OCCURS SOMETIMES	桃園	1.ILS 系統 (包含 LOC、GP 及 DME) 均由標準組飛測小組定期執行飛航校驗，近期飛測結果顯示各項數值均符合標準容差限度，設備運作正常，未見訊號不穩定情形。 2.截至調查結束前，亦未接獲任何航機反映訊號不穩，監視裝備均維持正常運作。本項初步推測與 C1-20 所述相同，係因離場航機於起

				飛時穿越 LOC 發射天線與進場航機之間，造成後方航機短暫接收訊號干擾，屬可預期的短暫遮蔽影響。
C1-23	長榮	低高度準確度需加強	松山 高雄	1.松山機場 R10 ILS 於114年8月5日完成例行飛測，結果符合標準、設備正常。雖有航機反映訊號不穩，經查裝備與後續航班均無異常，研判可能受無線電干擾或環境因素影響，評估顯示跑道頭前方樹叢與鐵皮屋可能干擾 GP 訊號，相關資訊已公告 AIP，未來隨用地徵收將逐步清除障礙物，改善訊號品質，臺北站將配合進行區域整理與圍籬外推。 2.高雄機場於114年5月21日與26日完成09/27 ILS 定期飛測，數據均符合標準容差範圍。
C1-24	華信	Glide slope 飄移	馬公 松山	1.澎湖機場於114年3月26日及5月20日完成02/20跑道 ILS 飛測，結果均符合標準容差範圍。 2.松山機場 R10 ILS 於114年8月5日完成例行飛測，設備運作正常。針對航機反映訊號不穩，經查設備無異常，研判為無線電干擾或環境因素所致，R10跑道頭前方樹叢與鐵皮屋可能影響 GP 訊號，已公告於 AIP，障礙物將配合用地徵收逐步清除，改善訊號品質。
C1-25	華信	多數站台 GS 訊號不穩定	松山 馬公 金門 台中	1.松山機場 R10 ILS 於114年8月5日完成例行飛測，結果正常。針對航機反映訊號不穩，經查設備無異常，後續航班亦測無異狀，初步研判為無線電干擾或環境影響，跑道前方樹叢與鐵皮屋可能影響 GP 訊號，相關資訊已登載於 AIP，未來隨用地徵收將逐步清除障礙，訊號可望改善，臺北站將配合整理與圍籬外推。 2.澎湖機場於114年3月26日及5月20日完成02/20 ILS 飛測，數據均符合標準，並持續執行地面測試與參數調整，確保信號準確。

				3.金門機場近期無 ILS GS 訊號問題反映。06/24 ILS 於114年2月7日及6月23日完成例行飛測，數據均合格，設備正常開放使用。 4.臺中機場18GP 中天線因近期降雨受潮，已加強矽膠防水塗層，目前運作穩定。
--	--	--	--	---

C2.臺北飛航情報區內無線電通訊清晰度

編號	航空公司	不滿意原因	所在機場 /高度/波 道	辦理情形
C2-1	中華	05R 五邊塔台波道受干擾	TPE/200-300 呎 /Taipei tower	1.118.7 MHz 頻率架設主/副機無線電，均定期進行例行維護與檢查。 2.收到干擾通報時，會向 NCC 申告，目前近期無航機反應有干擾情形，已加大118.7 MHz 發射功率。
C2-2	中華	Departure frequency in NE south and TWR freq. in general is often bad interference	RCTP/- /NE Dep, Air TWR	此項未提及確切頻率，相關說明同 C2-1辦況。
C2-3	中華	無線電有雜訊	TPE west of TWN/T/O 1100'~FL 300/125. 1+126.7+ 129.1	經檢測無線電及天線設備均正常，並於114年8月18日至31日由航管單位協助記錄，125.1、126.7及129.1 MHz 天線駐波比與調變度均正常，並已調大功率及更換125.1 MHz 天線。
C2-4	中華	最近 10000ft 以下常受噪音干擾，尤其是跟 TOWER 聯繫時	TPE/betw een 0 ft~ 8000 ft/125.1+ 118.7	1.後龍及大屯山均已架設125.1 MHz 無線電設備，經檢查大屯山天線駐波比及調變度均正常。為提升通訊品質，已對大功率進行調整並更換125.1 MHz 天線，建議切換使用後龍站，預期可獲得更佳的改善效果。

				2.在118.7 MHz 頻率部分，架設主機及副機無線電，提升發射功率，並定期執行維護與檢查，設備狀況均正常。 3.近期末接獲航機干擾通報，若發生干擾情況，均會即時向 NCC 申告。
C2-5	中華	有些通話斷斷續續	台北 /IL300~200/忘了	此項未提及確切頻率，相關說明同 C2-1辦況。
C2-6	中華	TPE 05L/05R Dep iinitial cotact approach 時，always 雜音	TPE/1500' 以下 /125.1+128.5	1.針對大屯山天線及相關頻率設備進行檢查後，125.1MHz 與 128.5MHz 頻率的駐波比及調變度均維持在正常範圍。125.1MHz 頻率已於後龍及大屯山架設無線電設備，以提升整體通訊品質。為進一步優化信號，已調整大功率並更換125.1MHz 的天線。 2.128.5MHz 頻率則已於大屯山架設無線電，通訊品質同樣獲得改善。近期如雖有干擾通報，均已向 NCC 申告，且目前未有航機反映干擾狀況。
C2-7	中華	DEP FREQ SOMETIMES NOISY.	RCTP/1500ft/125.1	1.針對通訊干擾部分，若接獲干擾通報，皆會即時向 NCC 申報，近期並無接獲航機回報有干擾情形。 2.經彙整相關陣地檢測結果，所使用之無線電及天線設備均屬正常。
C2-8	長榮	RCTP DEP change to APP is not clear.	TPE/700' - 1200'/125.1+128.5	1.為提升通訊品質，已於後龍及大屯山架設無線電，分別使用125.1 MHz 及128.5 MHz 頻率。 2.近期接獲干擾通報皆已通報 NCC，無航機回報受干擾。
C2-9	長榮	會跟上海 control 重疊 一直被蓋台	桃園機場 /FL200/127.9	1.本區無127.9 MHz 頻率之無線電設備，近期亦未接獲航機反映有干擾情形。

				2.針對收到的干擾通報，皆已向 NCC 申告，並進行相關檢測。經恆春及綠島測試127.9 MHz 發射機功率及天線駐波比值，結果皆屬正常；相關陣地之無線電及天線設備檢測結果亦無異常。
C2-10	長榮	RUNWAY 05R 1海湮 final 118.7 總是有干擾	RCTP/30 0呎/118.7	1.架設之118.7 MHz 頻率主 / 副機無線電均有例行維護並實施定期檢查。 2.針對收到的干擾通報，均已向 NCC 申告，近期並無航機反映有干擾情形；此外，亦已提高118.7 MHz 之發射功率，以強化通訊品質。
C2-11	長榮	雜訊、模糊	RCTP/90 00"~4000 " 南 往 北 /125.1+1 25.6	1.經檢測，大屯山125.1 MHz 及125.6 MHz 天線之駐波比及調變度均正常，並已調高功率，以提升通訊品質，另125.1 MHz 天線亦已完成更換作業。考量後龍備援系統可望提供較佳通訊品質，建議可切換至後龍站臺，以強化整體通訊穩定性。目前，125.1 MHz 頻率已於後龍及大屯山三處設置無線電設備，以有效提升通訊品質；125.6 MHz 頻率則已於桃園大園及大屯山設置無線電，同樣達到改善成效。 2.針對近期干擾通報，均已依規定向 NCC 申告，且近期並無接獲航機回報遭受干擾情形。綜整各陣地之無線電及天線設備檢測結果，皆顯示運作正常。
C2-12	長榮	低高不清晰	RCTP/50 0 ~ 3000 ft/125.1(北).	1.125.1MHz 頻率已於後龍及大屯山架設無線電設備，以改善通訊品質。 2.針對收到的干擾通報，皆已依規定向 NCC 申告，目前亦無航機反映有干擾情形。經彙整各陣地之無線電與天線設備檢測結果，均顯示正常。

C2-13	長榮	The mic to mouth distance is too close. Can hear the controller is mumbling.	RCTP/-/-	航管單位持續監督航管同仁無線電之發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度，並宣導依照駕駛員之回饋適度調整語速。建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
C2-14	長榮	Noise in the freq.	RCTP/60 0'RA~15 0'RA/118. 7	1.118.7 MHz 頻率架設主/副機無線電，均有例行維護、實施定期檢查。 2.收到干擾通報，都會向 NCC 申告干擾，近期無航機反應有干擾情形，已加大118.7MHz 發射功率。
C2-15	長榮	有些管制員 mic 可能離太遠聲音斷續	早就忘了/ 早就忘了/ 早就忘了	航管單位持續監督航管同仁無線電之發話速度、語氣、音量、清晰度及準確度，並宣導依照駕駛員之回饋適度調整語速。建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向航管單位反映，以利釐清原委。
C2-16	虎航	台北進場短五邊常常有雜訊	桃園機場 /1000 呎 以下 /118.7	1.118.7 MHz 頻率架設主/副機無線電，均有例行維護、實施定期檢查。 2.收到干擾通報，都會向 NCC 申告干擾，近期無航機反應有干擾情形，已加大118.7MHz 發射功率。
C2-17	虎航	雜訊嚴重	RCTP/M SL 100'- 1500'/118 .7+121.5	1. 118.7 MHz 頻率架設主/副機無線電，均有例行維護、實施定期檢查。 2.收到干擾通報，都會向 NCC 申告干擾，近期無航機反應有干擾情形，已加大118.7MHz 發射功率。 3.121.5MHz 係緊急波道，查113年至今無航機反映121.5MHz 雜訊干擾。
C2-18	虎航	常常有干擾	桃園機場/ 進場台到 塔台	1.125.6MHz 頻率已於大屯山架設無線電，改善通訊品質。 2.118.7 MHz 頻率架設主/副機無線電，均有例行維護、實施定期檢查。

			/125.6+18.7	3.收到干擾通報，都會向 NCC 申告干擾，近期無航機反應有干擾情形，已加大118.7MHz 發射功率。
C2-19	虎航	tpe tower 下降到500呎後一直被干擾	tpe/500 below/118.7	1.118.7 MHz 頻率架設主/副機無線電，均有例行維護、實施定期檢查。
C2-20	虎航	118.7 台北塔台干擾聲音很大 很不清楚	RCTP/1500-1000 ft/118.7	2.收到干擾通報，都會向 NCC 申告干擾，近期無航機反應有干擾情形，已加大118.7MHz 發射功率。
C5.軍方所提供之清泉崗、花蓮、臺南及嘉義機場助航燈光的妥善情形				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
C5-1	中華	台中無中心線燈	清泉崗	目前總臺所業管之臺中機場滑行道均未建置中心線燈。
C6.總臺所提供之松山、高雄、澎湖、臺東、金門、馬祖及其他機場助航燈光的妥善情形				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
C6-1	中華	金門無中心線燈	金門	1.依「民用機場設計暨運作規範」第5.3.12.1，僅第 II 類與 III 類精確進場跑道屬強制建置項目。本場為 I 類精確進場，既有跑道邊燈及進場燈系統，已依規範充足設置。 2.後續依民航局政策討論，是否增設跑道中心線燈來提升跑道安全性。
C6-2	中華	PAPI 不明顯	松山	經測試亮度，紅、白燈均符合要求，已再加強檢查維護，後續規劃採購濾色片或其他方式增加對比，提高紅、白辨識度。
C6-3	長榮	金門機場24跑道沒有 PAPI	金門	因有障礙物穿越24PAPI 障礙物保護面尚無法使用，民航局刻正評估改善方案。

C6-4	長榮	RWY 10/28 紅/白 分辨度低	松山	經測試亮度，紅、白燈均符合要求，已再加強檢查維護，後續規劃採購濾色片或其他方式增加對比，提高紅、白辨識度。
C6-5	立榮	PAPI 紅白色不清楚(松山10)	松山	
C6-6	立榮	PAPI 紅燈不夠紅	松山	
C6-7	立榮	PAPI 建議改採 LED 設置，現行白熾燈泡加紅燈罩的方式偶有燈罩褪色，使得白紅兩色燈光在遠距離外顏色極為接近	松山/高雄/臺東	1.PAPI 燈具依 ICAO 規範紅白光間有0.05°轉換區(pink transition zone)，此區因兩光交界故紅白顏色接近，與發光燈源形式無關。 2.PAPI 經飛測作業均符合適航標準，且每季定期進行亮度及角度量測亦均符合規定。
C6-8	華信	松山滑行道燈光亮度不一，進跑道後的中心線燈過刺眼	松山	1.經亮度量測，均符合要求。 2.如有過於刺眼，請適時通報塔臺調降亮度因應。
C6-9	虎航	幾乎沒有 taxi light.	高雄	高雄機場滑行道燈光均依民用機場設計暨運作規範標準設置有滑行道邊燈，滑行道系統改善工程案全區滑行道將增設中心線燈(預計115年以前完成)。

C7.對總臺過去一年「助航通訊」服務整體滿意度

編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
C7-1	虎航	不夠有效率。例如1. 可以一句講完的指示習慣分2-3次才講完。 2. 直接 follow STAR 就好但習慣偏要 radar vector 增加彼此忙碌。	為求許可有效性，航管同仁會避免頒發指令過多過長之許可，並依實際狀況調整許可內容。此外，航管同仁僅在必要之情況下對航機實施雷達引導。
C7-2	星宇	NEVER makes progress! NEVER	由於未明確描述狀況，建議駕駛員爾後遇任何問題可即時向總臺相關單位反映，以利釐清原委。

表二、簽派員問卷-飛航情報及航空氣象等二個構面

A3.AES 提供之機場飛航公告場面示意圖查詢、下載及列印功能				
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形	
A3-1	立榮	請提供一鍵 unselect 無人機 NOTAM 的選項	機場飛航公告示意圖並不顯示無人機 NOTAM 相關資訊；相關無人機 NOTAM 於航行警示圖顯示，且有一鍵 unselect 無人機之功能。	
A5.AES 提供之航行警示圖				
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形	
A5-1	華信	圖太小，放大後解析度仍不足，無法精確辨識火炮管制範圍。	航空情報服務網(AES)航行警示圖非向量底圖，放大會失真。新一代航空情報服務系統將採用可縮放向量底圖，可改善解析度不足之情況。	
B4.總臺氣象單位所提供松山、桃園、高雄、臺東、金門、馬祖及其他機場預報(TAF)資訊				
編號	航空公司	不滿意原因	所在機場	辦理情形
B4-1	中華	請加強低能見度預報	金門	1.本總臺業透過各類查核及訓練持續提升相關預報作業服務水準。 2.本總臺所發布之機場預報(TAF)皆依國際民航公約第三號附約(ICAO ANNEX 3)相關規範編報並進行修正，惟該規範亦明白指出：「基於氣象資料在時空分布上之變異性、預報技術之限制及部分氣象要素定義之侷限性，接收單位對預報之任何氣象要素之特定數值應理解為該項氣象要素在預報期間內最有可能出現之值。當預報指出在某個時間某氣象要素會出現或發生改變，該時間應被理解為最有可能發生之時間」。
B4-2	長榮	準確度待提升 (FG、LOW VIS、TSRA)	桃園	
B4-3	長榮	近期 RCTP 對於 TSRA、BR、FG 掌握度極低，簽派員無法信任 TAF 進行簽派作業	桃園	

B7.航空氣象服務網、簽派員專區及直昇機專區所提供資訊			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B7-1	長榮	簽派員專區看的資料少，網站操作不直覺。另外顯著天氣報告內容換行格式亂，可否作調整？	相關航空氣象資訊系統使用問題，將透過後續航空氣象現代化作業系統汰換及更新計畫(AOAWS-RU)使用者說明會，介紹系統操作並與使用者交流使用心得與建議。
B7-2	華信	近期網頁經常出現 FORBIDDEN，影響提供資料及派遣的效率；JMDS 資料近期也常出現 DATA FEED PROBLEM，影響到天氣掌握及簽派安全。	本總臺刻正進行新一代航空氣象服務網建置，預計新系統上線啟用後，可改善前述情形。
B9.對總臺過去一年「航空氣象」服務整體滿意度？			
編號	航空公司	不滿意原因	辦理情形
B9-1	華信	近兩個月因限制流量政策造成讀取天氣圖或查詢其他天氣資訊變得很難讀取	同 B7-2辦況。