

108 年度民航局暨局屬機關 檔案立案編目及保管維護與實作課程心得報告

一、 受訓日期

108 年 3 月 26 日（星期二） 10:00-16:30

二、 受訓地點

高雄國際航空站會議室及檔案庫房

三、 受訓人員

總臺秘書室方課長浩萌

四、 課程內容

（一） 機關檔案保管法規介紹

該課程係由民航局秘書室編審夏麗娟講授，課程先行定義檔案並確認保管範圍，而所謂檔案保管作業，包括檔案整理、存放、庫房安全維護及清查事項。而檔案之保管，應依媒體型式，區分為紙質類、攝影類、錄影音帶類及電子媒體類，分別管理。

定義相關名詞後，進入課程主題。檔案保存，首要之務，依照不同媒體型式採取防光、防熱、防潮、防蟲菌、防污染、防磁、防刮及防盜等必要之防護措施。如檔案遭受危害，應採取適當處置措施，遇有重大損害或無法自行處置者，應通報上級機關或主管機關核備。另檔案庫房應由專人管理，定期查檢工作應做成紀錄，非經許可不得進入。夏編審特別提醒檔案人員，庫房內嚴禁使用或存放易燃或易爆物品；飲食、儲存食物或堆置雜物及植養生物。故叮嚀高雄站辦理庫房綠美化同時，注意植栽及整理方式。

名詞定義後，則介紹現行保管作業，多屬操作流程介紹，需要實地操作，才能有效達成效果。

（二） 實地操作永久檔案歸檔作業

該課程係由夏編審帶領大家一起操作，並由高雄站檔管人員為輔

講解永久檔案歸檔入庫流程。由於高雄站以往檔案容具與現行去酸卷盒要求有別，爰訂製去酸卷盒準備將老舊卷盒汰換。

第一步驟，檢核各卷盒目次表與歸檔公文是否一致，檢查是否漏頁、漏編及檔案內容是否有破損、不明、甚至是檔案不見等狀況。

第二步驟，逐一檢查完畢後，將檔案從老舊容具拿出，並檢查各檔案是否全面完成除釘，確定除釘完成後，於封面及封底附上去酸隔頁紙，將檔案及隔頁紙逐一對齊後，至自動打孔機準備打孔。

第三步驟，由於是永久檔案，需於檔案上分別打 3 個孔洞，完成打孔作業後，則以白棉線進行固定作業，而白棉線則先取孔洞間距 6 倍的線長，穿法必須符合檔案局要求格式，從中間孔洞開始穿線後，繞向右邊孔洞，再繞向左邊孔洞，再回到中間孔洞後打結，確保打結位置在中間孔洞下方，剪掉多餘棉線。

第四步驟，完成棉線固定後，將檔案放入去酸卷盒，並製作背脊及封面，註錄保存年限、案名及檔號等相關歸檔資訊，依序完成上架。

五、課後心得

上完課程後，加深了我對檔案保存的流程，透過課程複習更能溫習以往知識。這次有機會參觀高雄站檔案庫房，隨著時代進步，庫房硬體設施、存放環境及儲存方式，都有新的設備支援。印象最深刻是高雄站所使用密集式檔案架轉輪與以往參訪其他機關樣式不同，檔案架軌道滑順好推；惟對高雄站庫房天花板建置，有幾點建議：

- (一) 依據檔案庫房設施基準第 8 點規定，檔案庫房不宜設置天花板，並避免水管等管線通過。惟因建築之構造形式，造成檔案庫房有不得不設置天花板情形者，則需要特別注意照明、清潔及漏水狀況。
- (二) 考量檔案庫房內空間淨高最好有 240 公分以上，最低不宜低於 220 公分，否則易影響檔案架之選用，及空調及消防管線佈設，建議

在經費足夠下，可將天花板拆除，惟須注意管線要一併處理；若經費不足時，依照規定可暫時不拆除天花板，惟需定期檢查天花板上的管線是否有破裂或滲漏，以維持整潔。

- (三) 另外，趁下課時間，參觀高雄站內對於歷史檔案佈展現場，以「搭乘時光機漫遊高雄機場檔案展」為主軸，分由 6 個主題：「高雄機場的演進」、「飛航管制的進化」、「逆風飛翔的夥伴」、「稀客來訪」、「幕後的地勤服務」及「公共服務的演變」，另利用階梯導引民眾參觀歷史佈展，現場設有飛機體驗活動，增加活動的互動趣味性。這次課程除協助高雄站辦理歸檔作業，也藉此機會與其他局屬機關交流，希望能為高雄站金檔獎參獎競賽盡一份心力。



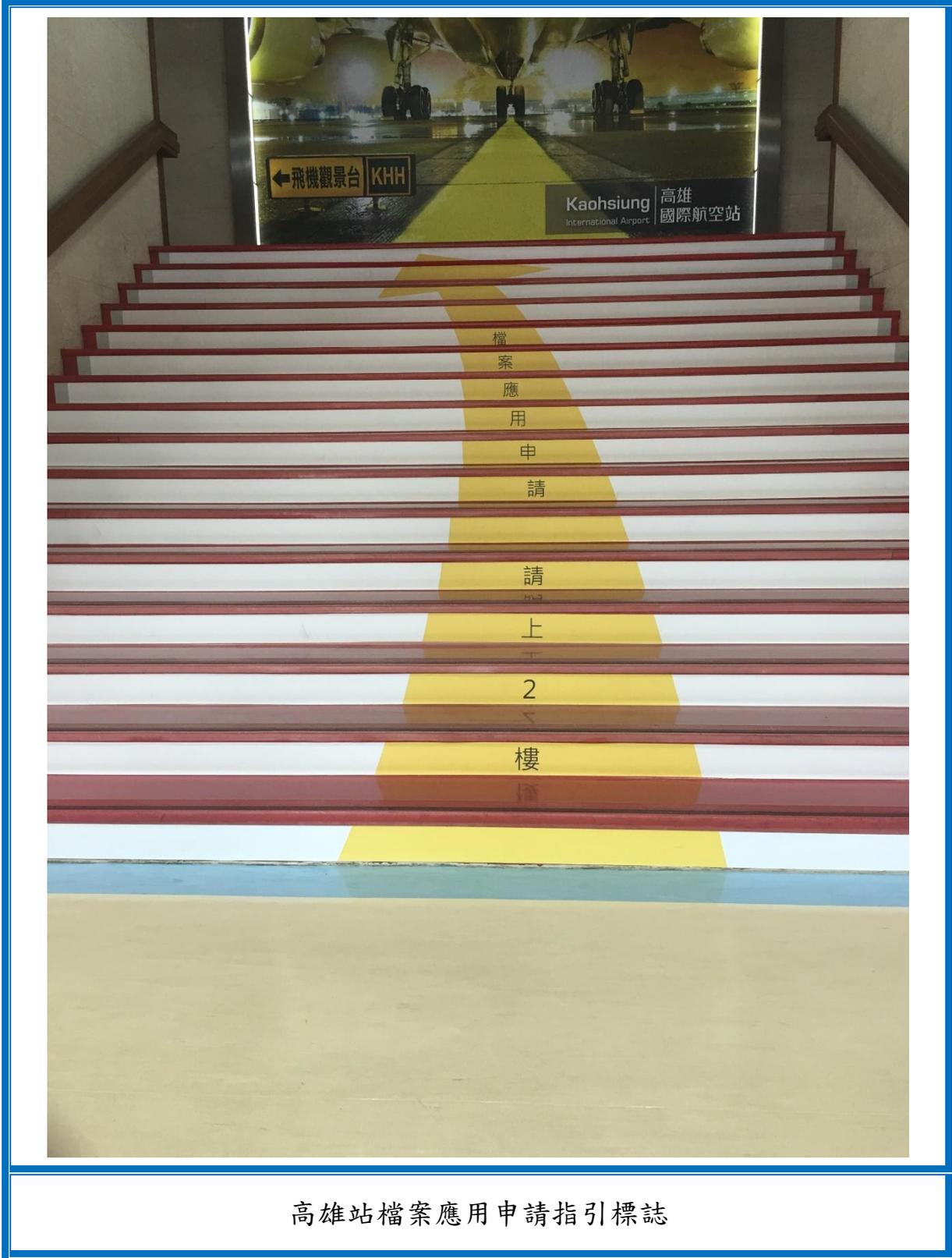
局屬機關檔案同仁協助辦理永久檔案歸檔



高雄站歷史檔案展覽文宣



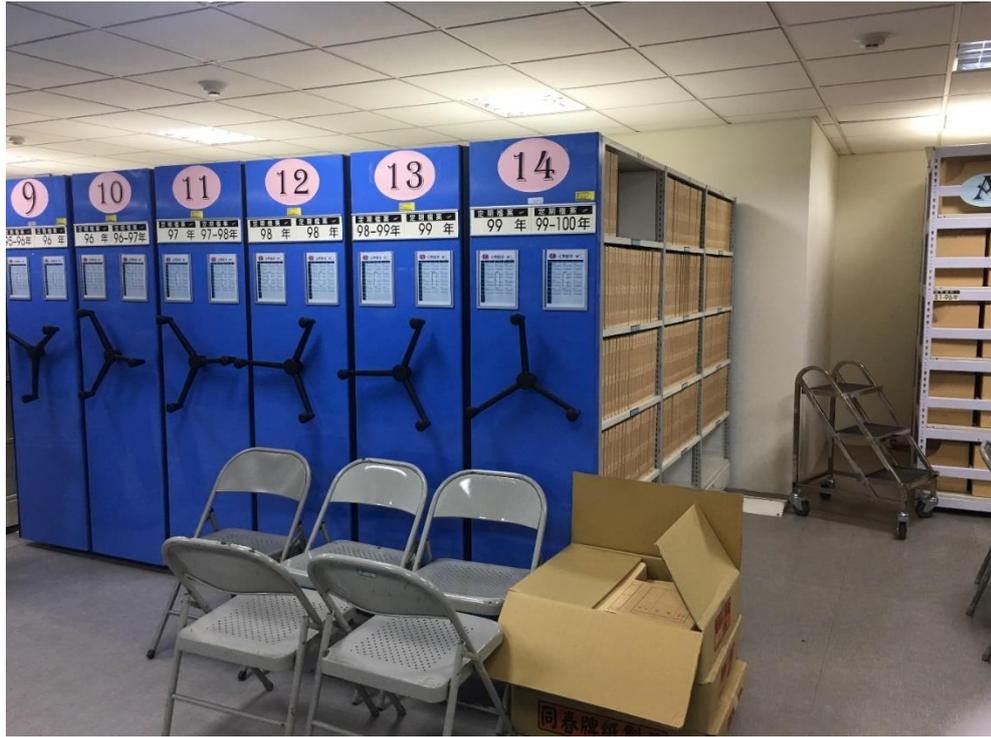
利用階梯位置佈置金檔獎標語



高雄站檔案應用申請指引標誌



新型密集式檔案架轉輪



檔案庫房設置天花板，檔案架上方很接近天花板，需注意整理及清潔



高雄站現場設有飛機體驗活動，成功吸引民眾參觀體驗

飛航管制的進化

Evolutions of Air Traffic Control

我國的航管作業型態從初始階段到現階段大致經歷過6個演變過程，在不同時代背景下因應而生不同的管制方式，從最原始的人工管制，到現今運用各種資訊化設備管制的演進過程。接下來就讓我們一起來瞭解每一代管制的特色及其演變過程吧！

1. 第一代間接人工管制

時間 | 西元1965年之前

特色 | 與駕駛員間尚未使用無線電語音通信聯絡

作業方式

初始航管作業，航管人員僅憑藉由飛航計畫所產生的管制條進行航空器飛航的安全隔離作業，尚未配備與駕駛員直接語音通信聯絡的無線電，要確認航空器是否已通過某重要航點或確認其飛航的位置，必須藉由各塔臺與臺北區域管制中心的平面電話或摩爾斯電碼傳輸各種飛航資料及位置報告，或經由航用電臺（即現在的通信中心）等，各種較間接的聯絡方法，代為確認飛航的最新位置及傳遞飛航指示或限制。



2. 第二代直接人工管制

時間 | 西元1965年3月之後

特色 | 與駕駛員間開始使用無線電語音通信聯絡

作業方式

臺北飛航情報區（下稱本區）對航空器飛航於航路的航管作業，民國54年以前，一直使用這種間接人工管制的作業型態，在該年3月完成架設第一個航管席位直接與駕駛員無線電語音通信頻道後，我們的航管型態開始進入第二代直接人工管制的年代。



高雄站歷史檔案展覽-飛航管制進化史