

飛航服務總臺 96 年重要施政計畫

1. 臺北飛航情報區通訊、導航、監視與飛航管理(CNS/ATM)發展建置計畫

CNS/ATM 計畫係為提供更安全、有序及快捷之飛航服務，鞏固臺北飛航情報區在國際民航界之實質地位，並配合 ICAO 的全球性計畫及未來航空交通量的成長需求，建立一個安全無縫隙且全球一致的航空導航服務協調合作系統。配合國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)全球性計畫，發展建置以衛星化、數位化技術為基礎之通訊、導航、監視與新一代飛航管理系統。為臺北飛航情報區提供先進、完善之飛航環境，滿足至 2025 年之飛航需求，確立我國於亞太地區民航運輸界之地位。

2. 「航空氣象現代化作業系統」強化及支援計畫

為持續發展和提昇航空氣象現代化作業系統(AOAWS)的服務品質和內容，以滿足航空器使用人對臺北飛航情報區高品質氣象產品之服務需求，進而達到加強飛航安全、增進飛航效益及減少飛機延遲之飛航服務目標。引進新的 Java 互動技術及更多的國際氣象資料，使飛行員、航空公司、航管人員、飛航諮詢人員及氣象預報人員能取得更符合需求之即時氣象資訊，使得空中營運更加安全、有效率。藉由技術性能的提昇與系統的整合，將可滿足 ICAO 規定建置「自動化飛行前氣象資訊系統」的要求。本計畫有助於提昇我國民航事業在亞太地區的國際地位。

3. 汰換高雄、馬公航管雷達案

高雄終端 ASR-9/MSSR 終端雷達使用已逾 11 年，馬公 Thomson 中程雷達自啟用至今更已逾 14 年，維護零料件補充日形不易，所需之備份及維修價格亦極昂貴，馬公雷達部份料件並已停產。鑒於該等雷達為提供西部航管自動化系統航空管制之重要設施，為確保臺北飛航情報區全面化之雷達管制服務品質、保障空中飛航安全、增進飛航管制能量及避免影響相關服務機場之整體運作，復為配合 CNS/ATM 發展計畫，提供先進搜索資料，汰新改等已逾使用壽年(15)之設施，應有迫

切之必要性。

4. 配合南部航管中心高雄機場助導航、助航燈光等電力供電系統設備採購案

為持續提昇本總臺建置之航空氣象現代化作業系統(Advanced Operational Aviation Weather System；簡稱 AOAWS)效益及航空氣象服務品質，本總臺爰計畫於民國 100 年至 103 年持續推動「航空氣象現代化作業系統」氣象技術增強計畫，加強與美國大氣科學大學聯盟(University Corporation for Atmospheric Research；簡稱 UCAR)之合作。本項計畫主要目的係引進美國國家空域系統(National Airspace System；簡稱 NAS)已發展完成之先進航空氣象產品，達到加強飛航安全、增進飛航效益及減少飛機延遲之目的。另期能透過本計畫之執行，加強機場能見度和雲幕之預報，增進高空亂流和積冰潛勢之預報技術，提昇預報準確率，以減低天氣因素對飛行安全及效率之影響。

5. 汰換松山機場 10 跑道電力中斷機房工程

松山機場電力中繼機房至跑道邊 120 公尺不符合國際民航組織(ICA0)設置規範，且現有機房無法擴充，STOP BARS 燈擴充設備無空間，為符合國際民航組織(ICA0)設之規範，避免影響松山機場安全認證，以確保助航燈光跑道邊燈之完整性。

6. 遷移中正機場 NAP#1、NAP#3 戶外中繼配電站等改善工程

中正機場助導航設施之電力供電迴路之戶外中繼配電站 NAP#1、NAP#3 鄰近跑道，亟需予以遷移，以符合 ICA0 規範跑道地帶設置相關規定，並提升飛航安全。

7. 增購松山、中正、高雄機場跑道燈光系統光度測量儀

為符合國際民航組織(ICA0)設置規範，使各種燈光設施不致降低導航系統之安全正常效率，確保燈光設施性能水準之維持。

8. 增設北管中心微波系統乙套

目前北區微波系統為翔安-大屯山、松山-大屯山、林口-松山及大屯山-中正四條路徑所構連，為配合北管中心建立，屆時各類航管通信將轉移至北管中心，為使北管中心與目前使用之微波系統構連，亟需辦理新增。