

## 飛航服務總臺 97 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. 中正國際機場塔臺新建工程

舊塔臺使用已逾 25 年，其設備老舊且空間狹小已無空間可予利用、改善，實需興建足以供應未來發展之標準塔臺，以提供足夠裝備空間與安全的作業環境，以維中正國際機場空、地之安全。提供現代化工作環境，有利於飛安提昇。

### 3. 「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。

#### **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. 增設北管中心及汰換高雄舊塔臺至壽山數位微波系統各乙套**

配合北管中心建立，完成北管中心對外微波通信網路建置。汰換逾年限之數位微波，並配合南管中心建置，提高飛航服務品質，促進飛安。確保航管通信品質及可靠度。提高裝備妥善率，減少故障停工次數，以因應未來南部航管中心之需求。

#### **6. 臺灣桃園國際機場場面監控強化系統建置案**

臺灣桃園國際機場場面雷達於 95 年完成建置，為強化該雷達涵蓋面及場面活動車輛之監管制，擬於臺灣桃園國際機場增設場面監控強化裝備，並將信號整合至臺灣桃園國際機場場面雷達監視系統，以強化飛航服務。提昇臺灣桃園國際機場場面監視功能，有效強化飛航服務。

## 7. 臺南機場東跑道 36R 及 18L 儀降系統地下管道與電力、光纖線纜佈

### 設工程

汰換臺南機場東跑道 36R 及 18L 儀降系統各機房電力電纜及監控線路之地下管道(含線纜)。確保臺南機場儀降導航之穩定可靠，增進飛航品質與安全。臺南機場現有 36R ILS 設施之電力管路自 72 年設置迄 98 年已逾 26 年，該管路多處現已坍塌阻塞，無法續行辦理劣化電力纜線維修與汰新，為維設施及維護人員作業安全，爰規畫於該機場辦理新管道(線)佈設工程。