

## 飛航服務總臺 99 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. 汰換高雄、馬公航管雷達案

鑑於高雄、馬公兩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涵蓋之雷達管制服務品質、確保空中航空器位置偵測、增進飛航管制能量及配合 CNS/ATM 發展計畫，提供符合該系統搜索資料格式，汰新該等設施，實有迫切之必要性。高雄、馬公兩終端使用已逾壽年之航管雷達經汰換後，現維護零料件補充不易、備份件維修價格高昂情況可排除，裝備之可靠性、易維護性與可用性，亦可因新系統之啟用獲得提高，確保所提供之飛航服務品質。

### 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(Advanced Operational Aviation Weather System, 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，使航空公司、相關民航業者、飛行員、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及時氣象資訊，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. 汰換松山機場 10 跑道 ILS 設備乙套**

汰換已達壽年之老舊 ILS 設備，並遷建不符規定之水泥平臺及機房等設施。汰換老舊 ILS 設施，確保松山機場 10 跑道儀降服務品質與安全並檢討遷移或改善現有位於跑道地帶內之 ILS 設施，確保松山機場相關儀降設施均能符合 Annex 14 相關安全規範。

#### **5. 高雄機場 A 滑行道中心線燈增設工程**

因高雄航空站擴建 AB 區停機坪工程，無法架設 A 滑行道部分北側邊燈，爰規劃於該 AB 區停機坪之 A 滑行道上增設滑行道中心線燈，以增進航機導引功能。

#### **6. 汰換桃園國際機場 05/23 跑道儀器降落系統 (ILS) 裝備貳套**

汰換已逾壽年之儀器降落系統 (ILS) 設備，提高飛航服務品質，促進飛安。配合桃園機場跑道整建計畫單跑道營運期程，減少不利因素之衝擊。降低故障頻率，以提高助航裝備妥善率。減少備份件之維護費用，以節省公帑。確保儀降系統之可靠性，提供航機更穩定的服務品質。

#### **7. 機場氣象設備改善**

為改善民航局安全查核小組查核之缺失。確保位於機場跑道地帶之氣象設備等障礙物不危及飛航安全，將總臺所屬氣象設備汰換成易斷型之設備，以符合 ICAO 規範及增進機場場面運作之安全。符合 ICAO 機場跑道地帶安全之規範。

#### **8. 台南西港 NDB 機房土地協議價購案**

解決台南西港 NDB 機房無權使用臺灣省嘉南農田水利會土地及 NDB 機房出入無自有通路問題。以協議價購方式取得用地，將較辦理徵收

節省至少 3 年之作業時間及作業費用，每年可節省 5~6 萬元之租金支出，並使臺南西港 NDB 機房土地產權及土地坵塊更為完整，增加其土地市值及其利用性，並解決無權使用問題。