

臺東豐年機場地面活動導引及管制系統(SMGCS)計畫

民用航空局93年7月28日站務驗字第9300220280號函核定

民用航空局94年6月23日站務場字第09400176790號函核備

臺東航空站94年7月19日東航字第0940002334號函頒

民用航空局106年10月27日站務場字第1065020047號函備查

臺東航空站106年11月7日東航字第1065001939號函頒

民用航空局112年12月27日站務場字第1125031998號函備查

臺東航空站113年01月05日東航字1135000049第號函頒

1. 地面活動導引及管制系統(SMGCS)計畫

- 1.1 SMGCS 係用以提供機場活動區內所有航空器、車輛及工作人員之引導規範，俾確保機場運作之安全。臺東豐年機場 SMGCS 計畫（以下稱本計畫）係依臺東航空站與各單位管理或工作協議書及民用機場設計暨運作規範所訂定。臺東豐年機場（以下稱本場）之各項作業及活動均須確實遵行。
- 1.2 計劃現況及未來之修正：本計畫經民航局備查後即據以實施，並依據實施結果、低能見度作業需求及日後之發展更新，定期或不定期檢討、評估、修正。

2. 各單位職責

- 2.1 臺東航空站（以下稱本站）：
 - 2.1.1 負責編製臺東豐年機場 SMGCS 計畫。
 - 2.1.2 將本計畫及其修正、更新資料分送各有關單位。
 - 2.1.3 進行本計畫之相關訓練，參與單位應包含本計畫所涉之全部單位。
 - 2.1.4 更新機場圖（附件一）及本計畫所需之低能見度滑行路線圖（附件二、三）。
- 2.2 豐年機場管制臺（以下稱塔臺）：
 - 2.2.1 依據飛航管理程序對航空器實施管制，並依本計畫執行低能見度狀況通報。
 - 2.2.2 當進入低能見度狀況時，立即通知航務組本場進入低能見

度狀況，監控及管制操作區內航空器及車輛之活動。

2.2.3 當發生緊急事件時，立即通知航務組及消防班。

2.3 豐年航空氣象臺(以下稱氣象臺)：

2.3.1 負責臺東豐年機場機場天氣測報作業。

2.3.2 於進入低能見度狀況時，應發布機場特別天氣報告並告知豐年機場管制臺。

2.4 臺東助航臺(以下稱助航臺)：

2.4.1 於接獲通知進入低能見度狀況時，立即進行所涉助航燈光設施之檢查，並將檢查結果告知航務組及塔臺，以確保可實施低能見度狀況作業。

2.4.2 訂定臺東豐年機場助航設施因應本計畫之作業程序，並對於與該程序有關人員進行必要之訓練。

2.4.3 有關臺東豐年機場助航設施發展更新，應通知臺東航空站。

2.5 航空警察局臺北分局臺東分駐所(以下稱航警分駐所)：

2.5.1 航空站活動區之人員車輛進出管制。

2.6 機場其他作業單位

2.6.1 訂定因應本計畫之作業程序，並對於與該程序有關人員進行必要之訓練。

3. 名詞定義

3.1 機場(Aerodrome)：劃定之水陸區域(包括各種建築物、裝置和裝備)，其全部或部分用於航空器起降和地面活動之用。

3.2 停機位(Aircraft stand)：停機坪上指定停放飛機之位置。

3.3 航空器操作人員(Aircraft operator)：當航空器非由駕駛員操控時，負責操作航空器之人員。

3.4 停機坪(Apron)：在陸地機場供航空器上下旅客、裝卸貨物或郵件、加油、停放或維修之區域。

3.5 低能見度狀況(Low visibility condition)：當本場能見度低於1200公尺(若有提供跑道視程(RVR)值，以 RVR 值低於1200公尺為標準)，即進入低能見度狀況。

3.6 非精確進場跑道 (Non-precision approach runway)：裝有

目視輔助設施及至少提供適於直線進場方向導引非目視輔助設施之儀器跑道。

- 3.7 非儀器跑道 (Non-instrument runway)：供航空器使用目視進場程序作業之跑道。
- 3.8 操作區(Maneuvering area)：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，但不包括停機坪。
- 3.9 活動區(Movement area)：指機場內供航空器起飛、降落及滑行之區域，包括操作區及停機坪。
- 3.10 跑道視程 (Runway visual range, RVR)：航空器駕駛員在跑道中心線上，能夠看見跑道道面標線或用以界定跑道邊界、辨識跑道中心線之燈光之距離範圍。

4. 低能見度狀況之通報

- 4.1 氣象臺觀測到本場天氣達低能見度狀況條件時，應發布機場特別天氣報告並通知塔臺，天氣狀況恢復時亦然。
- 4.2 塔臺接獲低能見度狀況通知後，應立即通報航務組並發布本場進入低能見度狀況之訊息。當本場低能見度狀況解除時，終止低能見度狀況作業，塔臺應即通知航務組
- 4.3 航務組於接獲塔臺通知進入及終止低能見度狀況作業後，均應再將此訊息轉知臺東助航臺、駐站之各航空公司與地勤業者、航警分駐所及消防班。
- 4.4 臺東助航臺接獲通知進入低能見度狀況作業後，必須立即對於跑、滑道面上助航燈光設施進行檢查，確定符合助航燈光設施妥善率之要求標準後，通知航務組及塔臺，方得實施本計畫中低能見度狀況航空器之到、離場程序。

5. 設施及裝備

5.1 跑道

5.1.1 04跑道：非精確性跑道，其設施及裝備如下：

- A. 左右定位輔助臺(LDA)。
- B. 於著陸區及靠近末端處設有跑道視程儀。
- C. 跑道邊燈、跑道頭燈、翼排燈、跑道末端燈、MALSR(中亮

度進場燈光系統，配有跑道對正指示燈，屬 FAA 規範)、指示牌及標線。

5.1.2 **22跑道**：非儀器跑道，其設施及裝備如下：

- A. 於著陸區及靠近末端處設有跑道視程儀。
- B. 跑道邊燈、跑道頭燈、跑道末端燈、REIL、指示牌及標線。

5.2 滑行道：

滑行道均設有導引滑行之中心線、滑行道邊燈、指示牌及標線。

5.3 操作區邊界燈及指示牌：

進入跑道之滑行道等待位置均設置跑道警戒燈、指示牌及標線。

5.4 塔臺按飛航管理程序及業務手冊規定，開啟前述各項燈光(含指示牌燈)及選擇適當亮度。

6. 航空器搶救與消防作業

6.1 機場救援與消防(ARFF)單位

- 6.1.1 本站設有消防班，負責本場之救援與消防任務。
- 6.1.2 消防班之作業依據「臺東豐年機場救援與消防作業程序」之規定辦理。
- 6.1.3 本站消防班為04 / 22跑道之主要 ARFF 單位，反應時間符合民用機場設計暨運作規範及 ICAO Annex 14之規定。
- 6.1.4 消防班之裝備及人員於該消防站內保持警戒待命狀態。

6.2 協調：

消防班與塔臺間，每日均有例行性通訊試通及協調，並配合機場之年度災害防救演習，進行整體演練。

7. 車輛管制作業

- 7.1 為管制車輛進入本場活動區，活動區之邊界設有圍籬，進出口由航警分駐所派員駐守，對於進出活動區之車輛及駕駛人進行詳細檢查，機場作業單位之車輛憑本站核發之通行證進入活動區，其他有必要進入活動區工作之車輛則須憑機場作

業單位出具之證明文件申請臨時通行證、並在該機場作業單位人員的監督與帶領下，方得通行。所有作業車輛均須遵守「臺東豐年機場活動區通行與車輛管制作業規定」。

7.2 航務組及航警分駐所不定時於活動區內進行巡邏，以隨時發現並驅離未獲核准而潛入活動區之車輛。

7.3 進入低能見度狀況時，應減少不必要的活動，限制停機坪上人員與車輛之運作至最低程度（如例行性維護作業）。

7.4 活動區內作業管制：

7.4.1 航務組依據本站「臺東豐年機場活動區通行與車輛管制作業規定」，對於活動區內作業車輛之駕駛人進行車輛操作及行車規則之測驗，通過測驗之人員，方得於機場活動區內操作指定之車輛。

7.4.2 車輛駕駛人必須遵守其相關規定，於指定車道及區域內駕駛車輛。

7.5 進入操作區之車輛管制：

7.5.1 唯有航務組、維護單位、消防班、助航臺與航警分駐所之車輛於獲得到塔臺之許可後，方得進入操作區；其他有必要進入操作區之車輛，則必須由航務組派員監督與帶領。

7.5.2 當於低能見度狀況時，塔臺將禁止任何車輛進入操作區，除非該車輛為執行低能見度作業程序所必須；執行低能見度作業之車輛包括檢查機場狀況、維護機場設施與裝備、機場保安及因應緊急事件之車輛。

7.6 Follow-Me 之作業

7.6.1 本場之 Follow-Me 引導車輛由航務組巡查車辦理，Follow-Me 應使用塔臺規定之波道與塔臺通聯，並且使用標準呼號「Follow-Me」以為識別，Follow-Me 必須於駛入操作區之前與塔臺之間完成無線電波道測試。

7.6.2 Follow-Me 應依塔臺之指揮，引導航空器滑行。

7.6.3 未經塔臺許可，Follow-Me 不得自行進入操作區。

7.6.4 位置報告：當 Follow-Me 獲准進入或脫離跑道而塔臺要求其報告位置時，Follow-Me 駕駛人之回答應為：

『Follow-Me 現在位於 （跑道名稱） 的（位置） 』，
或
『Follow-Me 由 （位置） 脫離 （跑道名稱） 』。

8. 飛航管制程序

- 8.1 本計畫為提供航空器在各停機坪與跑道間活動的安全與有效率之導引，故塔臺與航務組應密切協調，其主要目的乃在於確保活動區內的安全，並避免活動區內未經允許的活動。
- 8.2 當本場啟動低能見度作業時，塔臺應告知航空器駕駛員；塔臺應向航空器提供滑行指示與航情資訊。
- 8.3 於低能見度狀況時，本場低於落地標準。
- 8.4 塔臺可要求滑行中之航空器於任何地點停止並等待，以獲得與其他滑行中航空器的安全隔離。
- 8.5 航空公司或航空器操作人員、駕駛員若需 Follow Me 引導，塔臺應依其申請通知航務組執行引導作業。
- 8.6 航空器離場作業程序
 - 8.6.1 當航空器於停機坪內，航空公司或航空器駕駛員有義務將航空器所在位置告知塔臺，塔臺將藉該位置報告，管制航空器進入操作區前之動態，並提供滑行路徑。
 - 8.6.2 當航空器完成後推準備滑行時，航空器應向塔臺要求滑行許可。
 - 8.6.3 航空公司或航空器駕駛員申請 Follow-Me 引導時，塔臺應指示 Follow-Me 至航空器所在位置，當 Follow-Me 與航空器會合並作好準備時，Follow-Me 應向塔臺報告，等候滑行許可。
 - 8.6.4 當接獲塔臺發出之滑行許可後，Follow-Me 及航空器方得按塔臺之指示行進。
- 8.7 航空器離場之滑行路線
 - 8.7.1 當航空器準備離場向塔臺請求滑行時，塔臺應將滑行路線告知航空器駕駛員。
 - 8.7.2 航空公司或航空器駕駛員申請 Follow-Me 引導時，塔臺應將滑行路線告知航空器及 Follow-Me，再由 Follow-Me 引

導航空器滑行至指定之起飛位置。

8.7.3 04跑道離場滑行路線：航空器沿 C、W、A 滑行道至04跑道前停止；或由塔臺指定之特定滑行道至等待位置。

8.7.4 22跑道離場滑行路線：航空器沿 C、W、D 滑行道至22跑道前停止。

8.8 航空器到場作業程序

8.8.1塔臺應提供到場之航空器脫離跑道之出口滑行道名稱並要求航空器於脫離跑道後報告。

8.8.2 航空公司或航空器駕駛員申請 Follow-Me 引導時，塔臺應指示 Follow-Me 至航空器脫離跑道之出口滑行道位置待命。

A. 塔臺告知航空器於脫離跑道後應停止，等待 Follow-Me，並向塔臺報告位置。

B. 塔臺告知 Follow-Me 應待命之位置。

C. 當 Follow-Me 與航空器會合並作好準備時，Follow-Me 應向塔臺報告，等候滑行許可。

D. 當接獲塔臺之滑行許可後，Follow-Me 及航空器方得按塔臺之指示行進。

E. 當 Follow-Me 引導航空器脫離操作區時，應向塔臺報告。

8.9 航空器到場之滑行路線

8.9.1 當航空器到場脫離跑道時，駕駛員應向塔臺報告，塔臺應將滑行路線告知航空器駕駛員。

8.9.2 航空公司或航空器駕駛員申請 Follow-Me 引導時，塔臺應將滑行路線告知航空器及 Follow-Me，由 Follow-Me 向塔臺報告，俟獲得塔臺之許可引導航空器滑行至指定之停機位置。

8.9.3 04跑道到場滑行路線：航空器沿 D、W、C 滑行道滑行至指定停機位置；或由塔臺指定之特定滑行道脫離。

8.9.4 22跑道到場滑行路線：航空器沿 A、W、C 滑行道滑行至指定停機位置；或由塔臺指定之特定滑行道脫離。

8.10 塔臺之管制員應藉由駕駛員或 Follow-Me 之位置報告，監控

航空器之滑行。

- 8.11 塔臺之管制人員應確定航空器或 Follow-Me 已報告脫離跑道後，方可許可航空器落地或起飛。
- 8.12 塔臺之管制人員應按飛航管理程序及業務手冊規定，開啟各項燈光(含指示牌燈)。
- 8.13 臺東豐年機場低能見度滑行路線(04/22跑道離場/到場)圖如附件二、三。

9. 航空器作業程序

- 9.1 航空器駕駛員必須絕對遵照塔臺之指示，進行航空器之起飛、降落、滑行或停等。
- 9.2 航空器操作人員負有維護航機於停機坪內安全活動及隔離之責。
- 9.3 到場航空器：

9.3.1 04跑道儀器飛航程序進場天氣標準：

航空器分類	A 類	B 類	C 類	D 類
能見度/RVR	1200公尺/ RVR1200公尺	1200公尺/ RVR1200公尺	1300公尺/ RVR1200公尺	1300公尺/ RVR1200公尺

9.3.2 22跑道儀器飛航程序進場天氣標準：

航空器分類	A 類	B 類	C 類	D 類
能見度	1900公尺	2800公尺	3700公尺	4600公尺

- 9.3.3 於脫離跑道後，駕駛員應即向塔臺報告，並按塔臺發給之滑行許可滑行至指定之停機坪及停機位。

9.4 離場航空器：

9.4.1 儀器飛航程序起飛天氣標準：

引擎數	04/22跑道
1	能見度1600公尺
2	
3	能見度/RVR 800公尺
4	

- 9.4.2 於抵達操作區邊界時應以無線電向塔臺報告，當接獲塔臺

之許可後，方可按其指定路線滑行。

- 9.5 航空公司或航空器操作人員、駕駛員可視需要，隨時向塔臺提出 Follow-Me 引導車輛之服務。
- 9.6 於低能見度狀況時，塔臺有可能無法目視航空器，航空器駕駛員或操作人員必須謹慎確認航空器之位置及滑行。
- 9.7 航空公司之機坪勤務非急迫性者，應暫停運作。

10. 設施及裝備作業要求

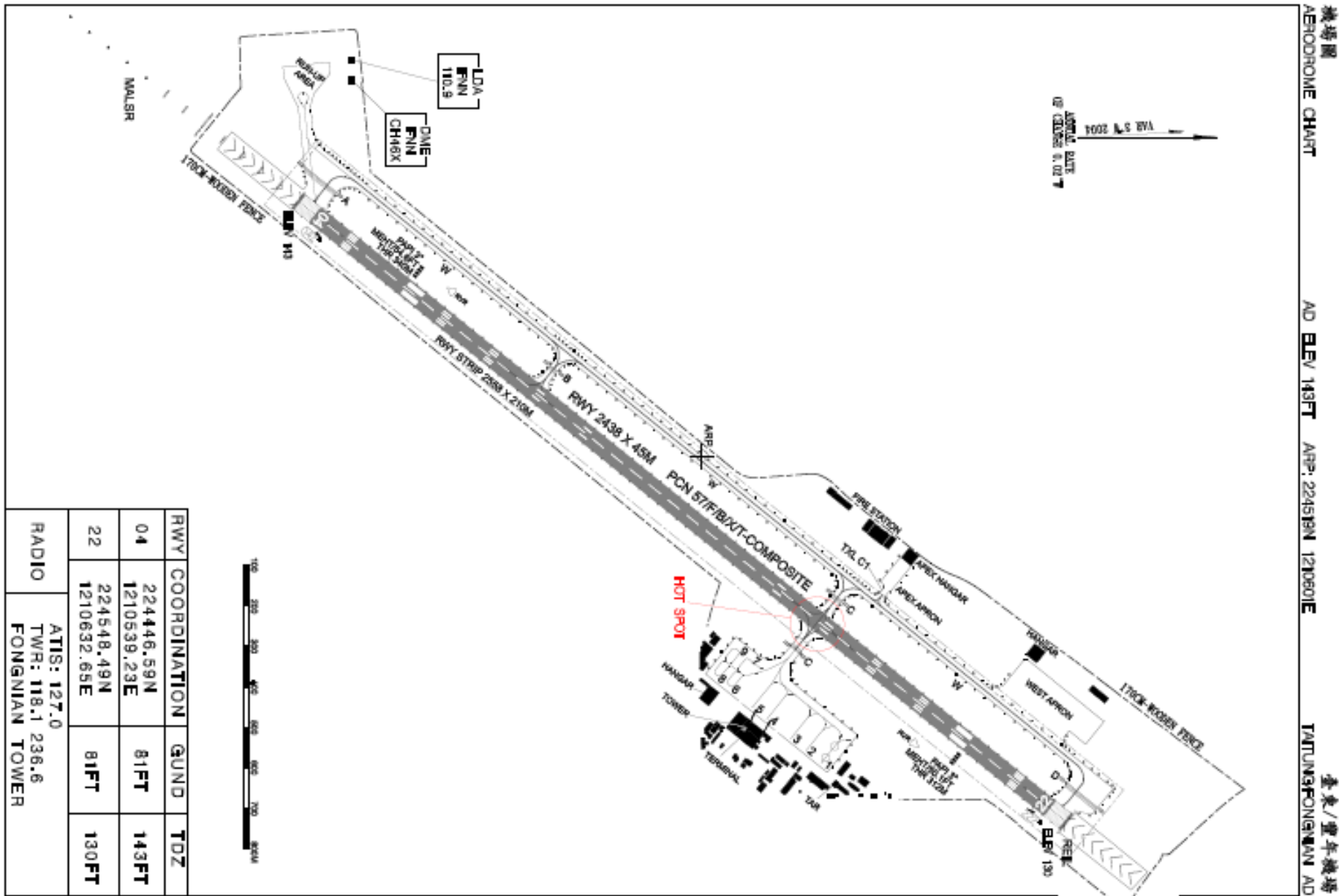
- 10.1 檢查：航務組、**助航**臺應依據各單位作業規定，每日進行活動區各項設施及裝備檢查。
- 10.2 當助航燈光設施無法正常工作時，必須立即採取以下措施：
 - 10.2.1 發現設施無法正常工作之設施檢查單位或維護單位應即通知本站航務組及塔臺，航務組應通知權責單位進行檢修。
 - 10.2.2 助航燈光設施無法正常工作時，臺東**助航**臺應視需要發布 NOTAM，並通知本站航務組。
 - 10.2.3 塔臺改採合適之替代措施，如無合適之替代方案，應即停止航空器之活動，並立即進行設施之維修。
 - 10.2.4 當設施修復可正常運作時，應發布設施正常運作 NOTAM。
- 10.3 Follow-Me 於執行勤務前，應先完成車輛及通信裝備之檢查。

11. 附件

- 11.1 附件一：臺東豐年機場圖
- 11.2 附件二：臺東豐年機場低能見度滑行路線(04跑道離/到場)圖
- 11.2 附件二：臺東豐年機場低能見度滑行路線(22跑道離/到場)圖

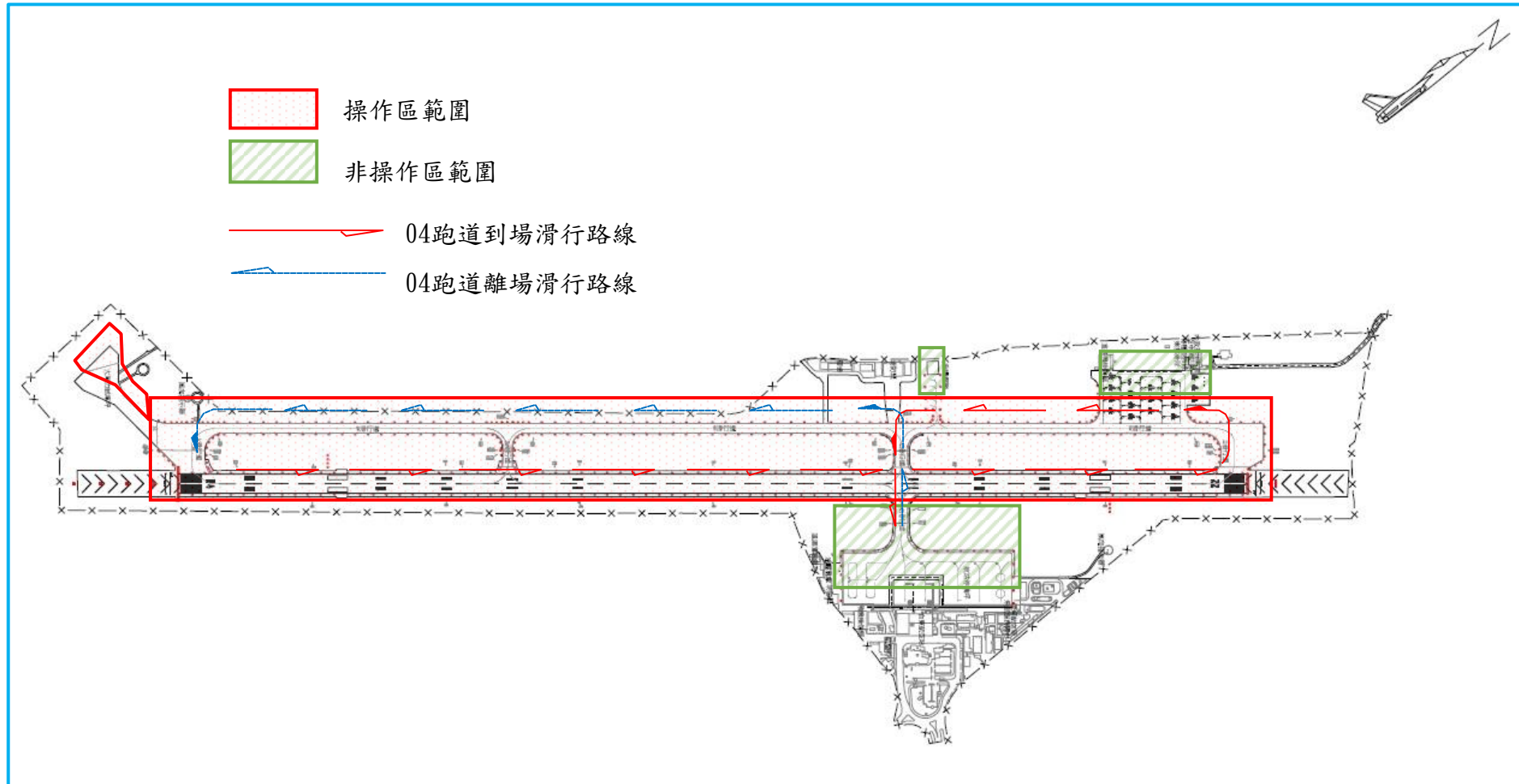
附件一

臺東豐年機場圖



附件二

臺東豐年機場低能見度滑行路線(04跑道離場/到場)圖



附件三

臺東豐年機場低能見度滑行路線(22跑道離場/到場)圖

