

臺東航空站「安全管理系統」107年第3次安全委員會暨第4次安全工作小組會議會議紀錄

開會日期：107年7月13日(星期五)上午11時0分

開會地點：本站會議室。

主持人：權責主管詹主任淮元

記錄：周佩樺

與會單位及人員：詳后附之簽到表。

壹、主席致詞：(略)

貳、議題討論

一、本站主任(權責主管)請假變動管理(TTT-107-A06)

(一)、緣由說明：

1. 本站詹主任將於(7/30~8/24)前往台北接受簡任升等訓練。
2. 期間將由航務組韓組長(SMS安全主管)代理其職。
3. 主任是本站安全管理系統之權責主管，全權負責本站安全管理系統之實施及維護，由於主任請假時間將近一個月，因此實施本次變動管理程序。
4. 本案風險評估相關內容如附，請各安全委員提供寶貴意見。

(二)、安全主管彙整權責主管請假風險評估表

運行類型	危害種類	危害具體內容	危害相關後果	現有預防措施與風險值	進一步風險降低策略與風險值	負責人員(單位) (列管追蹤：航務組)
組織內部變動	安全管理系統之運作功能降低，做出不洽當決策。	組織鬆散、遲到早退、工作效率不彰。	影響航空站正常運作、航站聲譽受損，甚至產生各類危害事件。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 重要事項於主任請假前預先規劃及完成決策。 2. 權責主管囑咐代理人相關注意事項。 3. 代理人應深入了解相 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航站全體同仁齊心共同協助完成工作。 2. 代理人與主任保持密切聯繫。 3. 突發及重要事項仍 	安全主管暨航站全體同仁

				關事項。 風險指數：2C 容忍度等級：可容忍	應報請主任決策。 可降低風險指數為： 2D 容忍度等級：可接受	
--	--	--	--	--------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	--

(三)、主席裁示：本案風險評估照案通過。

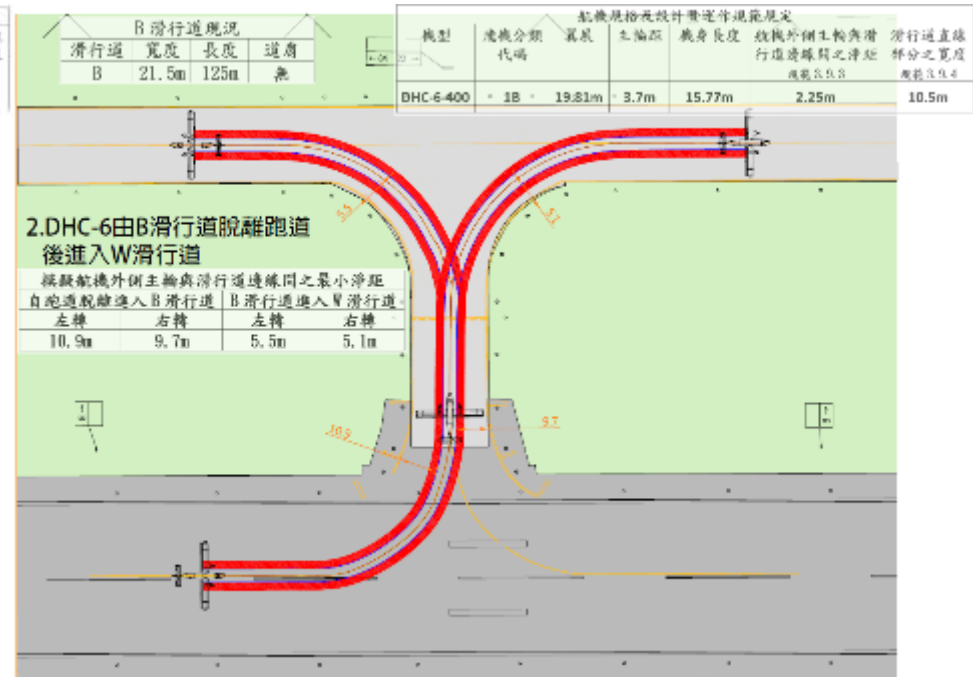
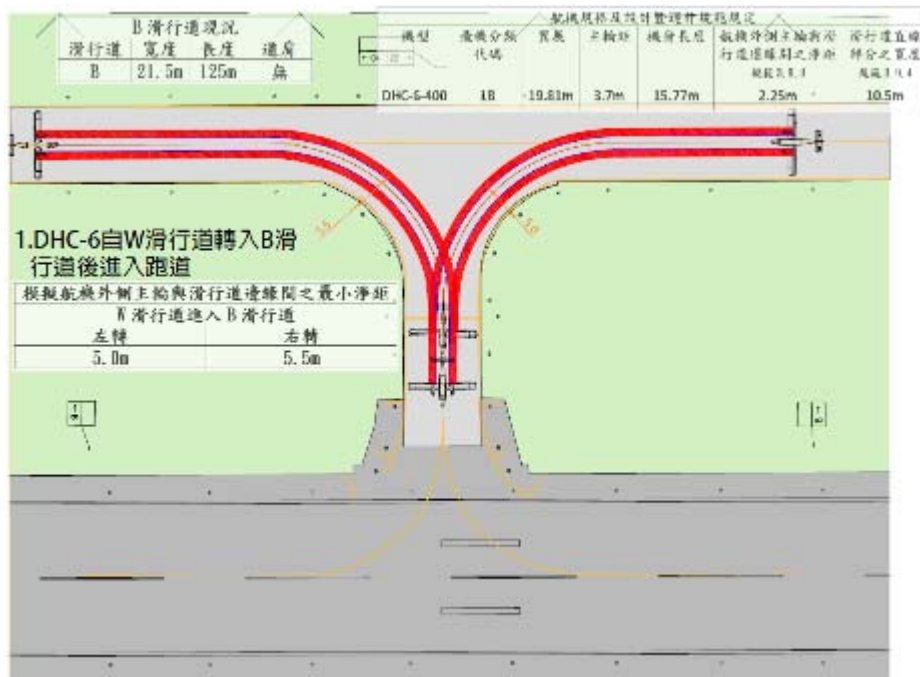
二、開放 B 滑行道供 DHC-6 滑翔機管理(TTT-107-A05)

(一)、緣由說明：

1. 本站 AIP 公告 B 滑行道僅供 DO-228 使用，DHC-6-400 依規定並不能使用 B 滑行道滑翔。
2. 德安航空經由機場危害通報表及塔台管制員藉機場場面業務熟悉提出：「建議開放 B 滑行道可提供 DHC-6-400 使用，以達到管制之安全、迅速、有序」。
3. 經實際丈量場面標線，並繪製模擬滑翔路徑，本風險評估相關內容如附，請各位安全委員提供寶貴意見。
4. 經安全委員會評估可供使用，將發佈於 AIP 上公告。

(二)、安全辦公室模擬 DHC-6 滑翔示意圖(如下)

1. 模擬軟體：AviPlan
2. 模擬機型：DHC-6-400
3. 模擬範圍：B 滑行道與 W 滑行道及跑道交叉處
4. 模擬動態：
 1. DHC-6 自 W 滑行道轉入 B 滑行道後進入跑道、
 2. DHC-6 由 B 滑行道脫離跑道後進入 W 滑行道。



(三)、安全主管彙整開放B滑行道予DHC-6-400型機滑行風險評估表

運行類型	危害種類	危害具體內容	危害相關後果	現有預防措施與風險值	進一步風險降低策略與風險值	負責人員(單位) (列管追蹤: 航務組)
航空器飛航作業	發生飛安事件。	當航機由W滑行道左轉進入B滑行道時恐偏出道面。	1. 恐造成航機損壞及人員傷亡。 2. 跑道關閉影響機場正常運作。	現階段DHC-6-400機型無法使用B滑行，但偶有誤滑情形發生，雖主輪外緣合乎淨距規範，但仍有改善空間。 風險指數: 2D 容忍度等級: 可接受	1. 比較目前DO-228及DHC-6-400兩種機型之輪距如下。 (1). DO-228 鼻輪至主輪 6.29 公尺、主輪間距 3.3 公尺。 (2). DHC6-400 鼻輪至主輪 4.5 公尺、主輪間距 3.7 公尺。 依實際滑行線及航機滑行轉彎半徑估算轉彎無問題。(如附圖) 2. 請德安教官滑行時保持技令規定之速度，並確實依滑行線滑行；並已於7/10安排德安訓練機試滑B滑	1. 德安航空公司 2. 業務組 3. 航務組

					行道反映無安全疑慮。 3. B 滑行道進入跑道時，滑行線與道肩最小距離 15.5 公尺，B 滑行道進入 W 滑行道時，滑行線與道肩最小距離 7.2 公尺，建議修改 W 與 B 轉彎滑行線幅度，外側主輪可與道肩保持更遠距離。 4. 俟完成上述事項，建議開放 DHC-6-400 使用 B 滑行道，並修改 AIP 公告。 風險指數: 2E 容忍度等級: 可接受	
--	--	--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

(四)、討論建議：

1. 目前德安航空機隊仍有 DO-228，建議 AIP 修正將 DO228 與 DHC-6-400 二種機種並列。

(五)、主席裁示：

1. B 滑行道現況標線透過模擬符合規範要求之淨距，且經航機實際試滑後無安全疑慮，請航務組賡續進行提報修正 AIP 內容之申請作業，俟 AIP 修正公告後再開放使用。
2. 為更提高安全性，有關修正滑行道中心線標線事宜，後續請德安航空提供意見。
3. 修正後之風險估表：

運行類型	危害種類	危害具體內容	危害相關後果	現有預防措施與風險值	進一步風險降低策略與風險值	負責人員(單位) (列管追蹤: 航務組)
航空器飛	發生飛安事件。	當航機由 W 滑行道左轉進入 B 滑行道時恐偏出	3. 恐造成航機損壞及人員傷亡。 4. 跑道關閉影響機場正常運作。	現階段 DHC-6-400 機型無法使用 B 滑行，但偶有誤滑情形發生，雖主輪外緣合乎淨距規範，但仍有改善空間。	1. 比較目前 DO-228 及 DHC-6-400 兩種機型之輪距如下。 (1). DO-228 鼻輪至主輪 6.29 公尺、主輪間距 3.3 公尺。 (2). DHC6-400 鼻輪至主輪 4.5 公尺、主輪間距 3.7 公尺。	4. 德安航空 公司 5. 業務

航 作 業		道面。		<p>風險指數:2D</p> <p>容忍度等級:可接受</p>	<p>依實際滑行線及航機滑行轉彎半徑估算轉彎無問題。(如附圖)</p> <p>2. 請德安教官滑行時保持技令規定之速度，並確實依滑行線滑行；並已於 7/10 安排德安訓練機試滑 B 滑行道反映無安全疑慮。</p> <p>3. 請航務組賡續進行提報修正 AIP 內容之申請作業，俟 AIP 修正公告後再開放使用。</p> <p>4. 為更提高安全性，有關修正滑行道中心線標線事宜，後續請德安航空提供意見。</p> <p>風險指數:2E</p> <p>容忍度等級:可接受</p>	組 6. 航務 組
-------------	--	-----	--	-----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

三、機場西側基地臺設立變動管理(TTT-107-A07)

(一)、緣由說明：

1. 107 年 4 月 20 日航務員巡場發現康樂站新設基地台。
2. 查該基地台位於臺東市與豐段 818 號（康樂火車站旁），臺灣之星電信股份有限公司隨即委託永承工承顧問公司進行測量，基地台海拔高度 60 公尺+鐵塔結構高度 40 公尺，塔頂端海拔高度約為 100 公尺，並未超過台東航空站西側水平面 118.69 公尺限高規定。
3. 本風險評估相關內容如附，請各委員提供寶貴意見。

(二)、安全主管彙整機場西側（康樂站）新架設基地台風險評估表

- (三)、主席裁示：雖然該新建基地臺並未超過限建高度，但仍請空勤總隊、安捷訓練中心及德安航空通告飛行組員該新建障礙物之資訊，於飛航本場航線時應加強注意安全，如發現有影響飛航之情形請蒐集記錄事實，必要時本站再召開會議討論對策。本案風險評估照案通過。

運行類型	危害種類	危害具體內容	危害相關後果	現有預防措施與風險值	進一步風險降低策略與風險值	負責人員(單位) (列管追蹤: 航務組)
飛行安全相關事件	影響航空器飛行安全。	造成飛安面危險事件。	航空器事故。	<p>1. 本站查詢民航局網頁「禁限建查詢系統」，該基地台確實並未超高。</p> <p>2. 該基地台雖未超過限制高度，然其位置四周無建築物，讓該鐵塔感覺有些突兀，對空勤直升機起降仍具風險。</p> <p>3. 107.4.26 本站業務組發文縣府釐清該建物，107.5.23 縣府函轉 NCC 查明，107.5.29 台灣之星回函該基地台經 NCC 核准設置，建物經專業技師設計，且並未超過高度限制。</p> <p>風險指數：3C 容忍度等級：可容忍</p>	<p>1. 依據航空障礙物標誌及障礙燈設標準第二條第二款第二項規定：物體高度未達所在地表或水面六十公尺，有下列情形之一者，亦應設置航空障礙物標誌及障礙燈： 『鄰近機場跑道或航空器離到場航道之施工吊具、施工中或繫留空中之物體。』</p> <p>2. 為確保飛安並降低風險，建議該基地台應設置航空障礙物標誌及障礙燈，以利航空器安全航行，尤其是直升機夜間起降安全。</p> <p>3. 7/5 該基地台正式送電亮障礙燈。</p> <p>可降低風險指數為：2D 容忍度等級：可接受</p>	航務組 業務組

參、定期檢視風險管理追蹤紀錄：

一、TTT-107-A04「臺東機場 4 號及 5 號停機坪延伸旅客步道案」

(一)、5 月 28 日會議決議降低風險策略「4. 自明(5/29)日起，試行於旅客上下機時段禁止非本班次作業車輛通行機坪前方之勤務道路，請桃勤配合設置及撤離三角錐之作業。」

(二)、試行結果報告：

1. 經試行統計於 ATR 航機到離時段，通行之車輛僅有少數本站消防班勤務車輛及航務巡查車執行巡場進出，交通通行量很小。

2. 本項旅客上下機時段由桃勤配合設置及撤離三角錐作業，執行新作業不但增加其人力的調度困難；且影響原該班機卸載旅客行李車車輛之通行，造成延誤旅客提領行李時間。
3. 鑑於執行本項降低風險策略之實質效不大，且會影響旅客等候行李提領時間。建議：停止執行本項策略作業。

(三)、主席裁示：照案通過，本項策略停止執行。

二、TTT-107-A01「7號機坪前方剛性道面整修工程案」

- (一)、辦理情形：施工案已於107年6月25日完成驗收。
- (二)、主席裁示：本案結案。

肆、臨時動議

伍、散會：下午11時45分。

臺東航空站「安全管理系統」107年第4次安全工作小組會議簽到表
 開會日期：107年7月13日上午11時0分
 會議地點：本站會議室
 主持人：權責主管詹主任准元 記錄：周佩樺
 出席人員：

單位及姓名	簽名	單位及姓名	簽名
臺東裝修區 楊臺長豐銘	曾懷賢	綠島航空站 林主任哲暢	林哲暢
豐年機場管制室 黃臺長博元	黃博元	蘭嶼航空站 韓主任文增	韓文增
豐年航空氣象室 劉臺長少林	(請假)	安全主管 韓組長瑞生	韓瑞生
華信航空公司 葉督導璋純	葉璋純	航警局臺東分駐所 李警員國偉	(請假)
立榮航空公司 李副督導奎純	李奎純	空勤總隊第三隊 飛安官	祝世全
德安航空公司 陳處長祥德	(請假)	中油臺東航油站 站長	陳祥德
德安航空公司 張督導璋華	張璋華	本站業務組 顧副工程師明輝	(請假)
安捷飛航訓練中心 處長	王工務員元慶	本站業務組 王工務員元慶	(請假)
桃勤臺東作業組 施督導啟麟	施啟麟	安全辦公室 周佩樺	周佩樺
桃勤臺東作業組 謝督導永祥	謝永祥		

臺東航空站「安全管理系統」107年第3次安全委員會會議簽到表
 會議日期：107年07月13日上午11時0分
 會議地點：本站會議室
 主持人：權責主管詹主任准元 記錄：周佩樺
 出席人員：

單位及姓名	簽名	單位及姓名	簽名
空勤第三大隊第三隊 祝委員世全	祝世全	安全主管 韓組長瑞生	韓瑞生
航警局臺東分駐所 黃委員國揚	(請假)	臺東裝修區 張委員華恩	(請假)
立榮航空公司 劉委員鎮銘	劉鎮銘	豐年機場管制室 黃委員博元	黃博元
華信航空公司 陳委員治中	陳治中	豐年航空氣象室 劉委員少林	(請假)
德安航空公司 侯委員佩玲	侯佩玲	蘭嶼航空站 韓委員文增	韓文增
安捷飛航訓練中心 委員	王工務員元慶	綠島航空站 林委員哲暢	林哲暢
桃勤臺東作業組 施委員啟麟	施啟麟	消防班 蔡委員君正	蔡君正
桃勤臺東作業組 謝委員永祥	謝永祥	安全辦公室 承辦人	周佩樺
中油臺東航油站 委員	陳祥德		