

霧與簽派

鄭伯瑜

長榮航空股份有限公司航行管制部，桃園縣蘆竹鄉，338

1. 前言

航空業屬服務業，在不影響安全之前提下，須擔負合理之運輸責任，在會影響台灣地區飛航運作的惡劣天氣種類中，大霧往往更難預測，連續數天之大霧影響極為深遠，謹在此就航空公司簽派作業提出簡報。

2. 台灣的霧季

每年 12 月至隔年 3 月，是桃園機場最易發生濃霧的季節，經常無預警造成航班轉降，機場作業大亂。

3. 作業困難處

異常發生時，除當時轉降航班需處理外，亦有後續航班需安排。

除機務，航勤無足夠作業人力外，旅服也無適當或足夠人力可以安撫旅客，最糟的是天氣預報仍無法讓簽派中心做出具體決定，面對旅客仍無肯定答覆，轉降航班處理也是困難重重，交通及旅館安排極為耗時，旅客往往不耐久候而鼓譟。

4. 簽派作業

對民航業者而言，不管是何種天候狀況，處理對應原則都是盡量維持班表的穩定，減少轉降、取消及延誤航班，以旅客權益作為優先考量，而此目標須結合下列因素始能達成：

- 機場設施 CAT II/III
- 精準的天氣預報 METER/TAF/連假三日天氣預報

航空公司聯管/簽派中心在霧季期間扮演重要角色，近年來預報的精準度已有長足進步，透過與氣象中心的密切聯繫，第一時間做出適當處理及決定，經由機場單位精準配合，將旅客及貨主的不便降至最小。

處理原則：

- 依預報天氣提供班機適當待命油量
- 前後艙組員工作時間掌握
- 機種及組員低能見度作業能力掌握
- 協調機場作業，預畫後續班機及人力調度
- 必要時啟動緊急應變中心

過去的經驗顯示，桃園實際發生第三類天氣天數並不多，提升至第三類儀降，看似效

益不大，但實務上只要預報天氣接近第二類，有實施低能見度作業之虞者，返台班機就開始添加待命油量，長班甚至因此要拉貨拉行李，我們認為將桃園 05L/23R 提升到 CAT III 潛藏著可觀效益。

5. 結論

因大霧導致的航班大亂，瞬間爆量的旅客人數往往超過機場及航空公司所能負荷，抱怨時有所聞，這也代表有很多進步空間，我們雖無法操控大自然避免大霧的產生，但可透過改進人為的方法將衝擊減到最小，這仍有賴於整體民航運輸作業環節的共同努力。