

2022 低能見度與飛航作業視訊研討會

成果報告

考量本區在冬、春季高壓迴流、鋒前暖區及梅雨等天氣系統，機場常受濃霧、低雲影響，影響航班起降或疏運作業，在低能見度天氣情形下，對飛航作業影響甚劇，值得深入探討。中華航空氣象協會(下稱本協會)與民用航空局於 111 年 5 月 13 日共同舉辦「低能見度與飛航作業視訊研討會」，計有國內產、官、學、研相關單位約 90 餘人參加(相關會議進行照片如附件 1)。

會中透過「臺北航空氣象中心低能見度測預報作業介紹」(臺北航空氣象中心)、「臺北機場管制臺低能見度作業簡介」(臺北近場管制塔臺)、「清泉崗機場低能見度預報作業與研究心得」(空軍氣象聯隊)、「臺灣地區霧事件發生氣候與觀測新構想」(國立臺灣大學)、「低能見度下的機場作業-以桃園國際機場為例」(桃園國際機場股份有限公司)、「低能見度預、警報資料與簽派作業實務應用」(長榮航空公司)及「能見度預報支援飛航作業之氣象實務」(中華航空公司)等 7 篇報告(簡報資料如附件 2)，分享低能見度天氣作業及研究之心得，茲將會議討論內容臚列如下：

- 一、有關臺灣大學問及臺北航空氣象中心氣象資料庫是否有跑道視程(RVR)數值資料且可查到 RVR 為 550、300 及 175 等情況一事，臺北航空氣象中心回復，資料庫儲

存各民用航空機場 RVR 資料供飛航作業單位查詢。

二、有關臺北航空氣象中心問及當桃園機場部分助導航設施發生故障或無法正常運作時，低能見度航管作業能見度標準(RVR 數值為 550、300、175)是否會改變一事，臺北近場管制塔臺回復仍依據相同能見度標準並搭配能正常運作的助導航設施提供低能見度下之飛航管制服務。

三、有關中華航空公司問及空軍氣象聯隊進行終端機場天氣預報(TAF)編報作業時，是否參考澎湖機場雲高儀資料，空軍氣象聯隊回復一併參考澎湖機場及新竹機場雲高儀資料，並依據觀測資料進行滾動式預報修正。中華航空公司建議應參考風向預報，若風向為西風，新竹機場觀測資料參考性較低。空軍氣象聯隊回復單位長官對於 TAF 預報作業相當重視並提供指導。

四、有關中華航空公司問及國立臺灣大學使用之能見度儀是否有頻帶寬度資料，有此資料可用來計算能見度數值。國立臺灣大學回復初步無此資料，但會再行過濾能見度儀資料以確認是否可建立相關資訊。

五、有關資拓宏宇公司問桃園機場公司有關機場低能見度影響影到飛航安全多是因濃霧造成，請問是否有遇到因

空汙造成霾害影響到機場作業之經驗?由臺北機場管制臺代為回答，霾害造成之低能見情形未能使能見度下降至 1000 或 500 公尺，對於桃園機場之運作不致造成影響，除濃霧外，會造成桃園機場能見度迅速下降的情形為雷陣雨，一陣大雨確實會使機場能見度下降至 550 公尺以下，但維持時間不長，影響機場作業有限，所以長時間影響桃園機場啟動低能見度作業，還是聚焦在濃霧，大雨也會造成機場低能度，但時間很短暫。

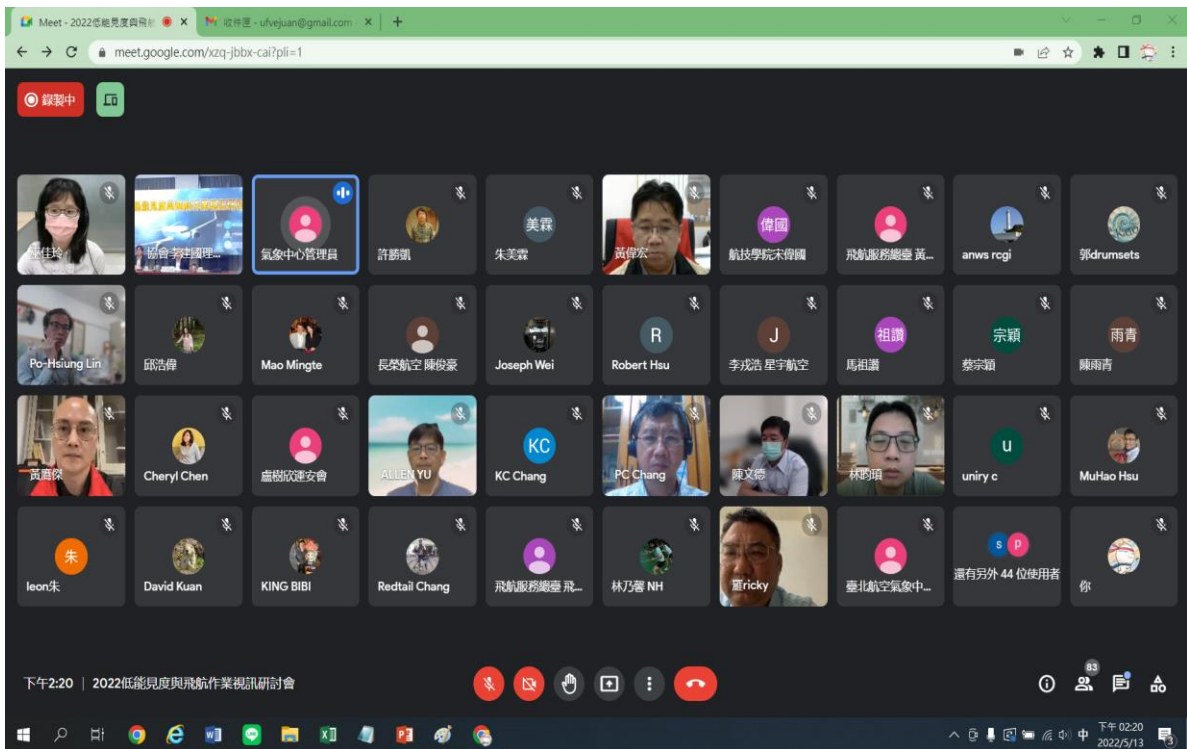
六、飛航服務總臺詢問長榮航空公司有關該公司低能見度預警報之資料來源及低能見度到如何程度會啟動相關應變作業，另當能見度好轉至如何程度會恢復正常作業?長榮航空答覆，當機場天氣預報已低至 CAT I 時，公司航情管制中心會採取一些預警措施，像增加滑行用油等等。低能見警報資料來源是機場航務處，接收到相關低能見度資訊會以簡訊通知公司各相關部門包括航情管制中心，其中也會參考機場 TAF 及 METAR 資料，並會開起 AWOS 資料頁面，監看目前機場跑道各方向之能見度為何，以作適時應變。



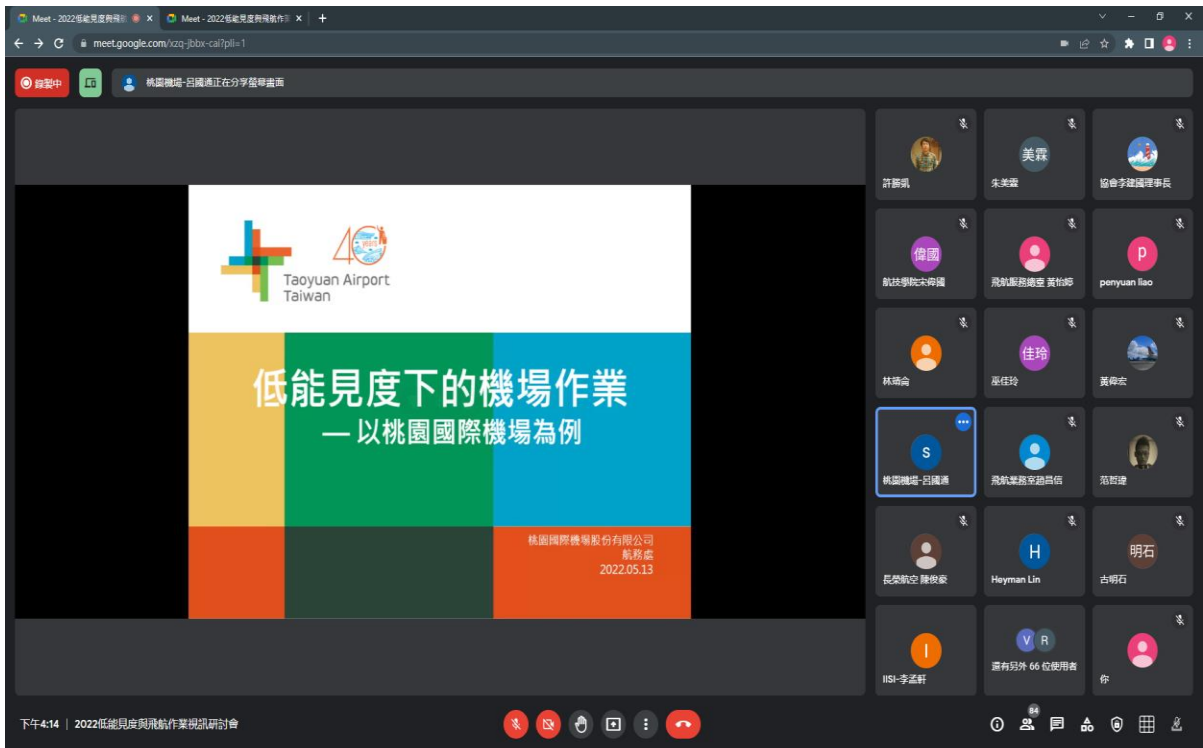
民用航空局林副局長致詞



本協會李理事長致詞



各單位視訊作業研討畫面



桃園國際機場公司報告



空軍氣象聯隊報告



中華航空公司報告