

1. 航機由終端至航路（即使兩機都在本臺之單一雷達區，但無線電一在本臺一已交管中心），由單一雷達區轉至多重雷達區，兩航機間之隔離應由 3 哩持續漸增至\_\_\_\_哩？

答：5

2. 駕駛員需覆誦的內容除了航管航路許可及任何有關跑道之許可外，尚有：

答：使用跑道 高度表撥定值 次級雷達電碼 空層指示 航向與速度指示 由管制員頒發或由終端資料自動廣播服務所廣播的轉換空層

3. 如儀器飛航航空器距機場 1 哩或以上，特種目視飛航直昇機與離、到場儀器飛航航空器間之隔離為\_\_\_\_哩？若為距機場 1 哩之內，隔離為\_\_\_\_哩？

答：1 1/2

4. 呼號 Y331 之軍機，表示起飛機場(ICAO 代字)為\_\_\_\_，機型為\_\_\_\_\_。

答：RCYU IDF

5. 儀器進場圖中，高度標示下方如有一橫線，代表該高度為何？

答：最低高度

6. 相同航跡係指航跡同向，以及航跡相交或者有部份同向或相交、其角度相差小於\_\_\_\_度或大於\_\_\_\_度，且保護空域重疊。

答：45 315

7. 空中放油航空器與在其下方飛行之其他儀器飛航航空器間之高度隔離及雷達隔離為何？

答：2000 呎 5 哩

8. 駕駛員遇危難情況（Distress）時，應於無線電通信以\_\_\_\_之用語宣布緊急情況，最好重複 3 次；急迫情況（Urgency）時，使用\_\_\_\_之用語，以同樣方式表達。 答：MAYDAY PAN-PAN

9. 目前臺北近場管制塔臺之管制空域共有幾個終端管制區域？名稱為何？

答：3 個 臺北終端管制區域 花蓮終端管制區域 馬祖終端管制區域

10. 當航空器管制權交給塔臺後，無通信連絡或聯絡一次後通信中斷，並在預計落地時間\_\_\_\_分鐘後仍未落地，告知適切的近場臺或區域管制中心。在其他狀況下，考量當航空器無通信連絡且雷達未能發現其目標已 \_\_\_\_\_分鐘時，應視為逾時航空器。

答：5 30

11. RNAV 儀器程序中所標示的航點統稱為？

答：WAYPOINT

12. 引導航空器攔截最後進場航道時、其攔截點與進場口距離少於 2 哩時，最大攔截角度不得超過\_\_\_\_度；攔截點與進場口距離大於 2 哩、但距跑道小於 12 哩時，最大攔截角度不得超過\_\_\_\_度；攔截點距跑道大於 12 哩時，最大攔截角度不得超過\_\_\_\_度。

答：20 30 45

13. 當離場航線和／或航空器之\_\_\_\_會妨礙隔離之維持時，不可在連續離場航空器間，運用目視隔離。當航空器間有\_\_\_\_隔離之顧慮時，塔臺不應提供航空器間之目視隔離。

答：性能 機尾亂流

14. 在不危害安全情況下，請依使用空域之優先權排出下列航空器之順序(如: A B C D... )：

- A 因引擎失效、油量不足等因素影響其安全操作，而預期將迫降之航空器。
- B 執行作戰任務之軍機。
- C 經認定處於緊急狀態之航空器，包括受到非法干擾者。
- D 從事搜救作業之航空器。
- E 飛航查核機。
- F 總統專機及隨扈與救援航空器。(含總統、副總統或由軍方指定之公眾人物之航空器與其隨扈)。
- G 救護機；經由口頭申請之軍用傷患機；駕駛員請求有關傷患、重要器官與緊急醫療用品之地面處理。
- H 其他經事先安排之軍機。

答：C A G D B F H E

15. 飛航指南分為哪三部？

答：通則 航路 機場

16. 備用機場分為哪三種？

答：起飛備用機場 航路備用機場 目的地備用機場

17. 依據 ATMP 8-3-2，應提供未參與航空器與禁航區/限航區/危險區/航管指定空域上層空層以上/下層空層以下至少\_\_\_\_呎之高度隔離或\_\_\_\_哩之雷達隔

離。

答：500 3

18. 遙控無人機管理規則第 33 條申請適用情況有哪些？

答：災害應變 災害預防 復原重建 災害以外之緊急情況

19. 請寫出以下縮語之中文及英文：MSAW CLAM

答：最低安全高度警告 Minimum Safe Altitude Warning 許可空層遵循監視  
Cleared Level Adherence Monitoring

20. 依據松山機場本場飛航規定之飛行限制，固定翼航空器不得實施何種進場或飛航？

答：目視進場 特種目視飛航 機場航線

21. 當有一架飛機跟妳/你報告他收不到 ILS 05 跑道的 LLZ 訊號時，請問依「ATMP 2-1-12 助航設施故障」應如何處置？

(0) 「\_\_\_\_\_」(這個不是 ATMP 的答案，但是非常重要的答案)

① \_\_\_\_\_；

②如第二架航空器\_\_\_\_\_，則繼續使用，將此情況告知\_\_\_\_\_，並將該情況記錄之。

③如第二架航空器經查詢後\_\_\_\_\_，或\_\_\_\_\_，則啟動備用裝備或請監視單位啟動。

④如備用裝備啟動後，接獲裝備工作正常之報告，則\_\_\_\_\_。

⑤如備用裝備啟動後，仍接獲故障報告或備用裝備無法啟動，則\_\_\_\_\_。如無第二架航空器可查證時，應告知第一架航空器報告故障之時間，及何時有第二架航空器可供查詢。

答：改頒發其他種類的進場許可 向第二架航空器查詢 報告該助航設施工作正常 第一架航空器 確認該助航設施故障 無第二架航空器可查詢 繼續使用並通知維護人員 通知機務人員並請機務人員決定該助航設施是否應予關閉

22. 依總臺航管業務通用手冊 1.16 「民用航空局航管單位遭遇不明機之處置程序」，當我方航管單位監視到未提送飛航計畫之航空器進入馬祖、金門終端管制區域及三條往返金馬航路(W2、W6、W8)，且影響到所管制下其他航空器時，應同步採取之措施有哪些？

答：通知空軍戰管 對所管制航空器提供不明機之相關航情 以緊急頻率要求該不明機離開 通知陸方航管單位要求引導該機離開 在馬祖終端管制區域時 統一由南竿塔臺以電話聯繫福州航管單位 要求引導該機離開

23. (1). 妳/你在輪值近場雷達席位，聽到或據報收到緊急求救定位信號(ELT)時，應作何處置？ (2). 請寫出 ELT 的全稱(中文及英文)。

答： 通知區域管制中心 設法找出該等信號之位置或方位 要求在信號區域附近之其他航空器協助尋找 將找出之位置或方位及其他資料告知區域管制中心 緊急求救定位信號發射器 Emergency locator transmitter

24. 接受管制之目視飛航航空器顯然不能依照現行飛航計畫於目視天氣情況下飛航時，飛行員可能會如何處置？(可參考飛航規則第 46 條)

一、請求修改許可，俾航空器能\_\_\_\_\_，或\_\_\_\_\_。

二、不能依前款獲得許可時，應\_\_\_\_\_，並將採取之行動，如\_\_\_\_\_等，告知適當之航管單位。

三、在特定管制空域內飛航，應請求\_\_\_\_\_許可。

四、請求許可作\_\_\_\_\_。

答： 繼續以目視天氣情況飛往目的地或備用機場 飛離有關之管制空域 繼續作目視天氣情況之飛航 飛離管制空域或降落最近之適當機場 特種目視飛航 儀器飛航

25. 當駕駛員發生疑似違規之情況時，如何通知 CAL555 駕駛員”其可能違規，建議與臺北近場臺 03-3841060 聯絡”(參照 ATMP 2-1-27，請寫英文術語)

答： CAL555 POSSIBLE PILOT DEVIATION ADVISE YOU CONTACT TAIPEI APPROACH AT 033841060

26. 請問引導航機時應注意事項有哪些？請回答下列問題：

(1) 除經同意之雷達進場、離場、特種目視及目視飛航作業或 5-6-3 規定(低於最低高度之引導)外，引導儀器飛航之航空器時其空層必需高於\_\_\_\_\_或最低儀器飛航高度。

(2) 僅在特殊情況時，引導特種目視飛航航空器，例如\_\_\_\_\_。

答：最低雷達引導高度 緊急狀況

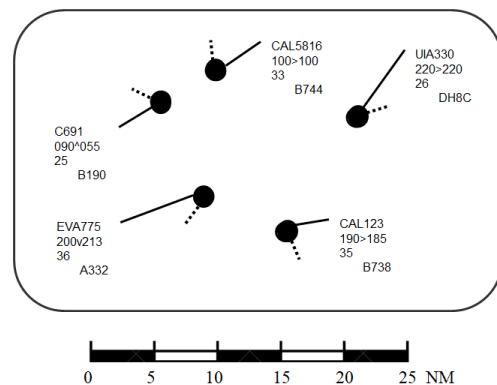
27. 當引導到場之 EVA888 攔截 05R 跑道 ILS 過程中，因相關航情需使其通過 LOCALIZER 時，請問應告知駕駛員的術語為何(請寫英文術語)？

答：EVA888 expect vector across localizer/final for/due to traffic

28. 請問臺北終端管制區域內之「地表空域」(SURFACE AIRSPACE)有那些？

答：臺北 C 類空域 松山 C 類空域 新竹 D 類空域 臺中 D 類空域 龍潭 E 類地表空域 新社 E 類地表空域

29. 請對 CAL123 提供有關 EVA775 之相關航情(請依下圖內容及尺規)。



答：Dynasty 123 traffic 11 o'clock 7 miles northeastbound Airbus 330 leaving flight level 213 for flight level 200

30. 請問於 E 類空域內，航管對儀器飛航(IFR)及目視飛航(VFR)航空器各提供那些服務?

答：航管提供 IFR 與 IFR 航空器間之隔離服務 航管對所有航空器提供航情諮詢服務

31. 依航管業務通用手冊 3.3「戰管、航管單位管制交接協調程序」空域管制劃分原則，戰管管制空域為「於\_\_\_\_\_內，除航管管制空域外，其餘空域均為戰管單位負責管制，惟經核定或協調同意由民航管制單位管制者除外」。

答：臺灣防空識別區(ADIZ)

32. 依航管業務通用手冊 3.3「戰管、航管單位管制交接協調程序」，民航機欲偏離航管管制空域或使用雷達附加空域飛航，民航管制單位應於\_\_\_\_分鐘前向戰管協調，戰管應於\_\_\_\_分鐘內答覆，惟臺北東北面至那霸飛航情報區邊緣之雷達附加空域，及航機因天氣原因請求偏航，則仍由民航管制單位通知戰管單位後使用，如戰管單位認為有安全顧慮時，可不予同意。

答：3 2

33. 臺北飛航情報區之空域分類分為哪幾類?

答：A 類 C 類 D 類 E 類 E 類地表空域 G 類

34. 日間，本場能見度 1300M，航空器宣稱”飛航”能見度 1600M，是否可同意其以 SVFR”穿越”本場? 若是起飛/落地應依照何種能見度?

答：可 地面能見度

35. 一架直升機 B88888 於夜間自 RCBS 起飛傷患後送，請求目視飛航(VFR)前往 RCSS，飛航過程中，航路上天氣良好(VMC)，但接近松山 C 類空域時天氣突變低於 VMC，請問駕駛員可否申請 SVFR 進入松山 C 類空域嗎？相關規定為何？

答：否 夜間低於 VMC 除非機場航線訓練不得申請 SVFR

36. 有關本臺席位間協定之交管點/高度，請回答下列問題：

(一) 桃北席交管予松西席：(交管點)\_\_\_\_/(高度)\_\_\_\_FT

(二) 松西席交管予臺中席：過境臺中空域：(交管點)\_\_\_\_/8000FT 以下、[航路 A1] (交管點)\_\_\_\_/10000FT-FL160

答：APU 8000 HLG HLG 西南 20 哩

37. 本臺業務手冊「臺北區席位監控席作業規定」有關監控席/協調席之分工，協調席負責監控\_\_\_\_、\_\_\_\_、\_\_\_\_及\_\_\_\_，桃北監控席負責\_\_\_\_；桃北監控席及桃北席交接注意事項：\_\_\_\_。

答：五邊席 桃南雷達席 松山雷達席 協助一般協調工作 監控桃北雷達席 席位交接時間應錯開(不可同時交接)

38. 依本臺「松山機場 28 跑道分區管制作業規定」，自 HLG 進管之國內線航空器高度需在\_\_\_\_呎以上，由\_\_\_\_席重新改頒許可；自 WADER 進管之航空器，由\_\_\_\_席重新改頒許可；自 TONNY/CAROL 進管之航空器，由\_\_\_\_/\_\_\_\_席重新改頒許可。

答：9000 TMR TYR TNR TSR

39. 有關「臺中高教機」，高教機為高風險試飛，依 AIP SUP 22/2023，請問：

(一)每日實施時間上下午時段為每日\_\_\_\_\_；

(二)高教機採空域關閉方式並由\_\_\_\_管制，班務督導於空域關閉之開始時通知席位開啟公告圖層，席位應相互提醒，並於雷達幕上輸入 TXT, 其他航機依「特殊用途及航管指定空域」規定須與該空域有\_\_\_\_哩以上之隔離；

(三) 為避讓該空域，MQ 離場往 QC 或 BS：RWY36 時維持使用\_\_\_\_離場，不可直飛 MKG，必要時需引導至\_\_\_\_；RWY18 改以\_\_\_\_，必要時需引導至\_\_\_\_。

答：0340-0440Z 及 0720-0820Z 戰管 3 HOMEI 1B A1 西面 TENLI 1A -W4-TNN-W6 W4 東面

40. 有關總臺「飛航服務安全績效指標」，有分為「落後指標」與「領先指

標」；分別如下：

(一)「落後指標」為飛航管制案件發生率；

(二)「領先指標」分為「正向領先指標」及「負向領先指標」：

1.「正向領先指標」包含「人為因素管理訓練」、「航管年度複訓」及「航管地區復訓」等訓練執行率；

2.「負向領先指標」與近場臺有關者為\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_及\_\_\_\_\_三項。

答：航管因素所致重飛 航管因素所致 TCAS RA 因航管引導因素導致近場高度過高

41. 飛航管制事件的定義為何？

答：疑似發生航空器間隔離不足 疑似駕駛員違規事件 疑似跑道入侵事件

42. 臺北近場管制塔臺待命航機最大數量，雙跑道時以\_\_\_架為原則？、單跑道時以\_\_\_架為原則？，當待命架次飽和時，其餘航機由臺北區域管制中心協助待命並應於\_\_\_分鐘前告知。

答：10 8 10

43. 呼號 P521 之軍機，表示起飛機場(ICAO 代字)為\_\_\_\_\_，機型為\_\_\_\_\_。

答：RCPO F16

44. 儀器進場時的機尾亂流隔離標準？

(1). MEDIUM behind HEAVY \_\_\_ miles

(2). HEAVY behind HEAVY \_\_\_ miles

(3). MEDIUM behind SUPER \_\_\_ miles

答：5 4 7

45. 臺北飛航情報區各類空域分類中，那一類空域僅允許儀器飛航航空器飛航。所有航空器接受飛航管制及隔離服務

答：A 類

46. 雷達服務項目有哪些？

答：雷達隔離 雷達引導 雷達監視 航情動態諮詢 雷達緊急協助

47. 對於雷達交接之航空器，航管單位會藉由\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_或用\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_等，作位置確認。

答：告知航空器位置 改變電碼 IDENT STANDBY

48. 雷達電碼 7500 及 7600 之分配及用途(中文及英文):

答: 劫機訊號 Hijack 無線電失效 Radio failure

49. 航空器進入或飛航等待航線時，飛航空層 140 以下的航機須遵守等待空速為多少 knots?

答: 230

50. 臺北飛航情報區轉換高度為?

答：11000 呎

51. 臺北飛航情報區轉換空層為?

答：飛航空層 130

52. FMS 是甚麼的縮語?

答：Flight Mangement System

53. 高度表撥定值多少百帕以下時，最低可用飛航空層為 FL140?

答：979

54. 已申報之飛航計畫如預計延遲多少分鐘以上，應由航空器正駕駛或其指定代理人辦理飛航計畫之修改或取消原飛航計畫並重新申報? 答：30

55. 有關目視飛航限制：\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_任務、\_\_\_\_\_或\_\_\_\_\_等情況，航空器得於夜間作目視飛航。

答：夜間緊急搜救任務 緊急 醫療包機任務 機場航線訓練 經主管機關准許

56. 目前臺北近場管制塔臺之管制空域共有幾個終端管制空域？名稱為何？

答：3 個 臺北終端管制空域 花蓮終端管制空域 馬祖終端管制空域

57. R583 航路雷達附加管制空域為航路邊緣兩邊各\_\_\_NM？

答：15

58. 松山機場起飛往馬祖及兩岸之航班，同向之連續放行間隔為\_\_\_分鐘？

答：5

59. 近場台負責漢翔公司 A 空域\_\_\_\_\_(不含)以下之飛航測試服務？

答：FL170



60. 有關本臺「低於最低高度引導航機」作業程序中，桃園國際機場標定之顯著障礙物位置？

答：機場東北面約 3.5 浬

61. TP 塔臺 R05L 及 R05R 跑道之 TORA，R05L 為\_\_\_\_\_公尺；R05R 為\_\_\_\_\_公尺。

答：3660 3800

62. 當低能見度情況下，\_\_\_\_\_完全故障時（\_\_\_\_\_及\_\_\_\_\_同時故障），落地航機必須由跑道末端脫離跑道。

答：場面監控強化系統 TRADIS ASDE

63. 飛鳥活動資料除非經由目視觀察或後續的報告顯示飛鳥活動情況已經消失，否則接獲駕駛員或鄰近單位報告有關飛鳥之活動，應發布該資料至少\_\_\_\_\_分鐘

答: 15

64. TP 塔臺 ILS R05L 之 MAP 程序為：CLIMB ON HDG \_\_\_\_\_ UNTIL LEAVING \_\_\_\_\_, THEN TURN LEFT DIRECT TO \_\_\_\_\_, MAINTAIN \_\_\_\_\_ AND HOLD.

答： 054 800 SEDUM 3000

65. TP 塔臺 ILS R23L 之 MAP 程序為：CLIMB ON HDG \_\_\_\_\_ UNTIL \_\_\_\_\_, THEN TURN RIGHT DIRECT TO \_\_\_\_\_, MAINTAIN \_\_\_\_\_ AND HOLD.

答： 234 ICJN 9.6D SEDUM 3000

66. 臺北機場管制臺遭遇無法於原陣地提供飛航服務狀況時，得撤離至臨時簡易備援陣地，其備援陣地為何？(兩項)

答： 桃園國際機場南、北消防分站瞭望臺 北部飛航服務園區航管作業室

67. “05D WSA 15K—RWY 050 15\*” 風切警示中，資料中顯示星號（\*）之術語為？

答：POSSIBLE WIND SHEAR OUTSIDE THE NETWORK

68. 當氣象報中有任一 RVR 值低於\_\_\_\_\_公尺之狀況，無 RVR 值時以測報之能見度 \_\_\_\_\_公尺為準，TP 塔臺會啟動低能見度作業程序(LVP)。

答： 550 800

69. 終端資料自動廣播服務應持續加報「低空風切/微爆氣流諮詢進行中」之訊息，直到最後一次駕駛員報告或低空風切預警系統／天氣系統處理器顯示有風切/微爆氣流警示的\_\_\_\_\_分鐘之後為止？

答： 20

70. 當 05L/23R 航機起飛、05R/23L 航機重飛時，重飛航機應依以下列方式處置？離場航機在塔臺應依以下列方式處置？

答：重飛航機執行誤失進場程序 離場航機塔臺固定頒發航向 320 及高度 3000 予離場航機

71. 當什麼狀況下，離場航空器須於到場航空器到達五邊 5 浬前開始滾行？

答：無法目視使用中之跑道頭或雲幕高低於 800 呎

72. AIP 發布的 SPRAY ONE RADAR DEPARTURE 除了 HDG 054 & HDG 234 的使用時段？

答：0000-0300Z 0600-1000Z

73. 能見度 9999，BKN 低於多少時，應開啟進場燈？

答：1000 呎

74. AIRBUS A380 型航機於 RCTP 禁止使用下列滑行道：

答：E Q6 Q7

75. 因 B 空域影響本場(RCTP)飛航計畫簽訂路線之時段？

答： 0300Z-0440Z 0640Z-0820Z

76. 臺北塔臺 TAS 系統的備援為何？

答：MLU+ASDE

77. 落地航空器報告在五邊 7 浬進場階段發現疑似無人機活動，塔臺獲知後除通知進場臺、航務處外，機場管制席對後續離到場應如何處置：

答：暫停到場作業 離場正常放行

78. 管制員於夜間\_\_\_\_\_頒發航機目視進場。航機無法繼續進場落地時應\_\_\_\_\_；如係管制員指示航機重飛應\_\_\_\_\_。

答：不得主動 主動告知管制員並飛越跑道上空爬高由二邊加入機場航線 應

頒發後續指示 惟不得主動指示加入塔台航線

79. 取消航機之起飛許可的術語為何？（飛機未開始滾行）

答：HOLD POSITION CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF

80. (連連看)請依序寫出各跑道消防車待命點位置之對應號碼。例如，1 2 3 4：

R05L 1: N10 及 P8

R05R 2: S2 及 S6

R23R 3: S10 及 S6

R23L 4: N2 及 P8

答：1 3 4 2

81. 在平行跑道間，一條跑道上離航機而另一條平行跑道有到場航空器，兩航空器可同時實施離到場之條件為何？

答：平行跑道頭相互齊平 且中心線間隔至少 760 公尺/2500 呎以上 起飛航道能在起飛後立刻與另一條跑道之誤失進場航道至少有 30 度以上之分歧

82. 雷達引導航機作目視進場之天氣標準為何？

答：雲幕高在雷達最低引導高度之上 且考量天氣情況能合理認定目視進場和落地可以完成

83. 初級雷達涵蓋範圍與次級雷達（不分航路與終端）涵蓋範圍，通常終端初級雷達涵蓋範圍為\_\_\_\_哩；次級雷達（不分航路與終端）涵蓋範圍為\_\_\_\_哩。

答：60 200

84. 當預計有延誤時、管制員於航空器到達許可限制點前\_\_\_\_分鐘應頒發等待許可？

答：5

85. 低於目視飛航天氣標準，且符合哪些條件時，可授權特種目視作業？

答：須由駕駛員提出要求 基於欲落地/起飛機場之天氣報告 當落地/起飛機場無天氣報告 駕駛員報告無法保持目視飛航而要求特種目視

86. 儀器飛航航空器與空中放油航空器間之隔離為何？

答：在空中放油航空器之上 1000 呎 在空中放油航空器之下 2000 呎 5 哩左右隔離

87. 許可前一航空器可依其意願下降高度從 FL170 至 FL130 ,何時可許可另一航

空器下降至 FL170 ？

答：前一航空器報告離開 FL160

88. 頒發許可航空器由 FL150 下降至 9000 呎時，何時需給予適當之 QNH 值？

答：頒發該下降許可時

89. 引導到場航空器攔截最後進場航道若能見度低於 5 公里時，需至少在  
\_\_\_\_\_攔截上最後進場航道？

答：進場口 2 哩以外

90. 儀器飛航離場許可應包含那些項目？

答：呼號 許可限制點 飛航航線 飛航空層 其他必要指示或相關資訊

91. 當觀察到航機高度顯示不合理之高度時應如何？

答：詢問航機高度 告知正確之高度表撥定值並查證高度 不使用高度顯示做為  
隔離之依據

92. 請依序說明以下雷達航跡所代表意義：+ ○ ⊕ ◦ ●



初級雷達訊號



MSTS 雷達訊號正常



次級雷達訊號



雷達混合訊號（初級雷達+次級雷達）



雷達訊號中斷



雷達訊號取消



雷達訊號中斷位置標記

答：初級雷達訊號 次級雷達訊號 雷達混合訊號 雷達訊號取消 MSTs 雷達訊號正常

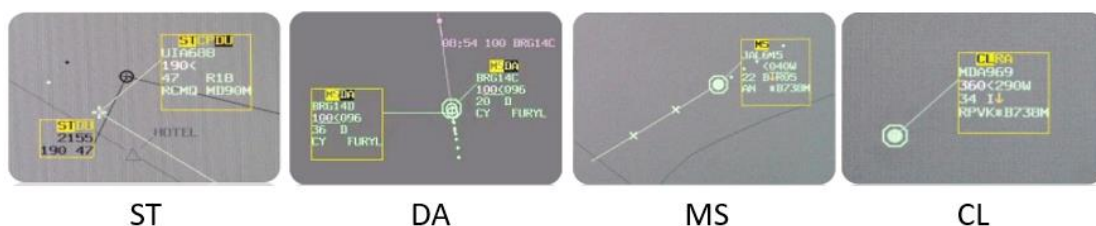
93. ATMS 飛航計畫 FRUL 欄位「I」、「V」、「Y」、「Z」所代表意義為何？

答：IFR VFR 先 IFR 後 VFR 先 VFR 後 IFR

94. 依據航管業務通用手冊，請定義飛航管制事件？(3 項)

答：疑似發生航空器間隔離不足 疑似駕駛員或地面人員違規事件 疑似跑道入侵事件

95. 請說明以下 ATMS 各系統處理警示訊息所代表意義：



短程衝突警示 ST (STCA)：\_\_\_\_\_

危險空域入侵警示 DA (DAIW)：\_\_\_\_\_

地障安全警示 MS (MSAW)：\_\_\_\_\_

許可空層遵循監視 CL (CLAM)：\_\_\_\_\_

答：即將接近的航跡 即將進入限航區危險區或禁航區的航跡 即將進入高於實際高度 MVA 區域的航跡 應保持在 CFL 而未保持平飛的航跡

96. 總統專機管制特別規定：除\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_、\_\_\_\_\_之航空器外，總統專機具有最高優先權。飛航管制單位於雷達服務時，應對該專機提供\_\_\_\_\_以上之雷達隔離或標準之高度隔離。四、 惟於進場階段，當目的地機場為\_\_\_\_\_天氣時，飛航管制單位應對專機提供\_\_\_\_\_之雷達隔離或一千呎以上之高度隔離。

答：緊急危難 傷患救護 搜救任務 5 哩以上 儀器 10 哩以上

97. 05L/23R 航機起飛、05R/23L 航機重飛，依下列處置方式：

離場航機在塔臺：\_\_\_\_\_

離場航機在近場臺：\_\_\_\_\_

一律將誤失進場航空器無線電波道更換至：\_\_\_\_\_

近場臺五邊席未開設時，誤失進場航空器則換予：\_\_\_\_\_

答：重飛航機執行誤失進場程序 塔臺固定頒發航向 320 及高度 3000 予離場航

機 近場臺立即以高度或航向引導避讓重飛航機 近場臺五邊席 125.6 桃南席 125.1

98. 獲得可能對航空器煞車狀況產生不良影響的跑道道面狀況資訊後，須根據需要使用用語有哪些？

答：good good to medium medium medium to poor poor less than poor

99. 松山機場非雷達離到場管制作業：

10 跑道：在前機尚未降落前，近場臺不得讓後續進場航空器通過五邊\_\_\_\_哩。

28 跑道：在前機尚未降落前，近場臺不得讓後續進場航空器通過五邊\_\_\_\_哩。

離場航空器，應取消塔臺\_\_\_\_\_；塔臺放行時應 RYD 到場航空器。

答：5 6 自動放行

100. 請依字母順序填寫下列 ATMP 規定機尾亂流隔離標準哩數(填數字即可)：

		FOLLOWER			
		A388	HEAVY	MEDIUM	LIGHT
LEADER	A388		[ <b>A</b> ]	[ <b>B</b> ]	[ <b>C</b> ]
	HEAVY		[ <b>D</b> ]	[ <b>E</b> ]	[ <b>F</b> ]
	MEDIUM				[ <b>G</b> ]
	LIGHT				

答：5 7 8 4 5 6 5