

1. D 飛航計畫書，除主管機關另有規定外，應在起飛前多久提供給飛航服務單位？  
(A) 十分鐘 (B) 二十分鐘 (C) 三十分鐘 (D) 六十分鐘
2. A 到場儀器飛航航空器距機場不足一哩，其與特種目視飛航直昇機隔離為  $1/2$  哩，如到場儀器飛航航空器距機場大於一哩，其與特種目視飛航直昇機隔離為多少哩？  
(A) 1 哩 (B) 1.5 哩 (C) 2 哩 (D) 2.5 哩
3. A 小型航空器於目視走廊飛航時，除主管機關另有規定，其飛航使用之高度為  
(A) 平均海平面高度 500-3000 呎  
(B) 平均海平面高度 1000-3000 呎  
(C) 平均海平面高度 1500-3000 呎  
(D) 平均海平面高度 2000-3000 呎
4. C 松山 C 類空域之範圍，是以多少哩半徑所畫之圓周？  
(A) 7 哩 (B) 5 哩 (C) 10 哩 (D) 8 哩
5. D 依據空域分類，綠島、蘭嶼、歸仁、新社、龍潭五個機場屬於何種空域？  
(A) C 類空域 (B) D 類空域 (C) A 類空域 (D) E 類地表空域
6. D 有關 C 類空域，下列何者規定錯誤？  
(A) 提供儀器航空器之隔離  
(B) 一萬呎以下，不得超過 250 哩/時  
(C) 目視飛航與目視航空器間，駕駛員如要求，航管提供避讓相關航情諮詢  
(D) 不須持續、雙向無線電通訊
7. C 下列何種情況需告知航空器已終止雷達服務：  
(A) 航空器於 E 類空域內取消儀器飛航計畫  
(B) 實施儀器或目視進場之航空器已落地  
(C) 雷達信號失真  
(D) 於完成雷達進場時
8. A 當迴波器高度顯示與駕駛員報告高度相差多少呎以上時、高度顯示視為無效：  
(A) 300 (B) 200 (C) 100 (D) 50

9. D 已雷達識別之航空器與未雷達識別之航空器間，且當許可其中之一爬升或下降穿越另一航空器之高度時；於距離天線小於 40 哩時、在提供雷達隔離之空域、距離雷達幕邊緣應不小於：
- (A) 10 哩 (B) 5 哩 (C) 3 哩 (D) 6 哩
10. B 進場航空器通過五邊幾哩時、管制員不得調整速度：
- (A) 5 哩 (B) 4 哩 (C) 3 哩 (D) 1 哩
11. C 當航空器報告助航設施故障時，應先行採下列何措施：
- (A) 啟動備用裝備  
(B) 通知維護人員關閉裝備  
(C) 向第二架航空器查詢  
(D) 繼續使用該裝備
12. C 航機報告某助航設施故障，如無第二架航機可供詢問時，應如何處置？
- (A) 等有第二架航機出現再說  
(B) 只回答” Roger” 無後續動作  
(C) 先啟動備用裝備或請監視單位啟動  
(D) 請航機再檢查是否真故障
13. D 有關管制員主動引導航空器作目視進場之敘述何者為非：
- (A) 機場氣象報之雲幕高，應高於管制員預劃雷達引導路徑中最低之 MVA  
(B) 考量天氣情況能合理認定目視進場和落地可以完成  
(C) 目視進場許可應於駕駛員報告目視機場或前一航空器時，方可頒發  
(D) 管制員於夜間可主動頒發目視進場
14. D 引導航空器攔截最後進場航道時、需至少在進場口幾哩之外：
- (A) 3 哩 (B) 5 哩 (C) 10 哩 (D) 2 哩
15. A 高度 11000\_\_\_\_逐字讀出
- (A) 么萬么仟 (B) 一萬一 (C) 么么洞 (D) 壹壹零
16. D 有關提供航空器間垂直或水平隔離之敘述，何者為非？
- (A) A 類空域內所有飛航航空器  
(B) C 類、D 類、E 類空域及 E 類地表空域內之儀器飛航航空器  
(C) C 類空域內儀器飛航與目視飛航航空器  
(D) D 類空域內儀器飛航與目視飛航航空器

17. D 要求航空器速度調整時，下列術語何者錯誤：
- (A) MAINTAIN PRESENT SPEED
- (B) REDUCE SPEED TO TWO FIVE ZERO.THEN,DESCEND AND MAINTAIN ONE ZERO THOUSAND
- (C) DESCEND AND MAINTAIN ONE ZERO THOUSAND,THEN REDUCE SPEED TO TWO FIVE ZERO
- (D) DESCEND AND MAINTAIN ONE ZERO THOUSAND, REDUCE SPEED TO TWO FIVE ZERO
18. D 目視天氣情況下，若其它條件亦符合規定，則下列何種情形可許可航空器作目視進場？
- (A) 駕駛員報告目視機場 (B) 駕駛員報告目視跑道 (C) 駕駛員報告目視前行航空器(D) 全部皆對
19. D 飛航管理系統(ATMS)具有\_\_\_\_\_主要功能，並導入多重監測追蹤系統(MSTS)，結合雷達、廣播式自動回報監視(ADS-B)及多點定位系統(MLAT)等監視訊號，確保訊號來源穩定，保障飛航安全與增進空域使用效能。
- (A) 飛航管制(ATC) (B) 飛航流量管理(ATFM) (C) 空域管理(ASM) (D) 以上均是
20. A 下列那一種方式不是次級雷達識別方式？
- (A) 觀察到一目標正在作識別轉彎或 30 度以上之識別轉彎
- (B) 要求航空器轉換至一指定的個別或非個別次級雷達電碼，且觀察到該目標或顯示電碼改變
- (C) 要求航空器將迴波器轉換至「待命」位置，在觀察到目標消失相當時間，以確定該目標消失的原因係因迴波器置於「待命」位置所致，要求航空器將迴波器再轉回正常情況，然後觀察到該目標再度顯示出來
- (D) 要求航空器開啟迴波器之「IDENT」信號且觀察該信號顯示
21. (D) 飛航空層 290 以下之儀器飛航航空器間最低高度隔離為：
- (A)2000 呎 (B)3000 呎 (C) 4000 呎 (D)1000 呎
22. (A) 當高度表撥定值為 979.0 至 945.5 百帕之間時，最低可使用之飛航空層為：
- (A)140 (B)130 (C)120 (D)150
23. (A B) (複) 國際線航空器於臺北近場臺管制下，因故轉降臺中機場時，須通知 (A) 區管中心(B) 臺北諮詢臺 (C)桃園諮詢臺 (D)情報中心
24. ( A) STCA 為何者之縮寫： (A) Short Term Conflict Alert (B) Short

Term Conflict Alarm (C) Short Time Conflict Alert (D) Short Term Conflicition Alarm

25. (B) 有關通過或分歧隔離之敘述，何者正確？ (A) 兩航空器為對頭航跡，且其中之一已穿越另一航空器之預計航線其分歧角度至少 15 度時 (B) 航機均在適用 3 哩隔離之空域內 (C) 兩航空器為相同航跡，且其中之一已穿越另一航空器之預計航線其分歧角度至少 30 度時 (D) 觀察到兩交叉航跡之航空器已互相通過。
26. (B) 關於飛航管制燈光信號的使用下列何者為正確？  
(A) 連續綠色閃光發向於飛航中航空器：許可降落 (B) 固定綠光發向於地面中航空器：許可起飛 (C) 固定綠光發向地面中航空器：許可滑行 (D) 固定紅光發向地面中航空器：滑離使用中之降落區
27. (A) 航空器進入或飛航等待航線時，其空速不得超過以下標準，以下何者有誤？ (A) 等待高度 6000 呎 (含) 以下，等待空速(指示空速) 180 哩 / 時； (B) 等待高度飛航空層 140 以下，等待空速(指示空速) 230 哩 / 時； (C) 高於飛航空層 140 至飛航空層 200(含)，等待空速(指示空速) 265 哩 / 時； (D) 若因亂流、積冰等因素而需較大之等待空速時，最大等待空速為 280 哩 / 時，或 0.8 馬赫，以較低者為準，須先獲航管許可。
28. (C) 當高度顯示與駕駛員之報告高度相差小於多少呎時，視為有效之高度顯示： (A) 100 呎 (B) 200 呎 (C) 300 呎 (D) 400 呎
29. (B) 有關總統專機管制之特別規定，下列敘述何者有誤：  
(A) 飛航管制單位如無雷達服務時，應提供非雷達隔離標準 (B) 飛航管制單位應對專機提供 10 哩以上之雷達隔離或 1000 呎以上之高度隔離 (C) 飛航管制單位於雷達服務時，應對該專機提供 5 哩以上之雷達隔離或標準之高度隔離 (D) 除總統專機外，副總統座機亦適用本規定。
30. (D) 管制員人工執行 EST 指令後，FDR 之狀態為：  
(A) ANNNOUNCED (B) PRE-ACTIVE (C) HANDOFF (D) COORDINATE
31. (D) 除下列何者原因外，航空器不得於夜間作目視飛航？  
(A) 緊急搜救任務 (B) 機場航線練習 (C) 主管機關准許 (D) 以上皆對
32. (A) 標準編隊飛行航空器與其他航空器間應採用雷達最低隔離再加幾哩之隔離標準？ (A) 1 哩 (B) 2 哩 (C) 3 哩 (D) 不需額外增加標準

33. ( D ) 下列敘述何者正確： ( A ) 如非標準編隊飛行航空器與其他航空器間有隔離之需要時，應指定編隊飛行之每一航空器或縱隊飛行之第一架及最後一架航空器適當之電碼 ( B ) 兩標準編隊飛行航空器間應採用雷達最低隔離再加 2 哩之標準 ( C ) 標準編隊飛行航空器與其他航空器間應採用雷達最低隔離再加 1 哩之標準 ( D ) 以上皆是
34. ( C ) 有關 ATMS 之緊急告警與安全警示，下列敘述何者有誤  
( A ) 緊急告警包含緊急情況(7700，EM)、劫機(7500，HJ)及無線電失效(7600，RF)；( B ) 安全警示含短程衝突 (ST)、最低安全高度 (MS)、侵入危險區域 (DA)、偏離進場航道 (MS)、航機路徑(RA)、高度(CL)、逾時 (TO)；( C ) 管制員可使用 AUR 功能抑止單一特定航空器間之音頻警示；( D ) 管制員可藉由選取航機之資料方塊或電子管制條並按下「ACK」鍵，領知緊急告警或安全警示
35. ( B D ) (複) 有關特種目視飛航航空器之敘述，何者正確？ ( A ) 僅可在 C、D 或 E 類空域邊界內實施 ( B ) 駕駛員提出要求 ( C ) 主要機場天氣報告為目視天氣則不得實施 ( D ) 考量離島地形複雜、固定翼航空器需使用跑道起降，為維護飛安，規定飛航於蘭嶼、綠島 E 類地表空域與馬祖 D 類空域之固定翼航空器不得實施特種目視飛航。
36. ( A ) 航空器宣布「低油量」時 ( A ) 係指駕駛員認為其油量在抵達目的地時，無法接受不當之延誤，但並非意味該機需要航管上之優先處理 ( B ) 係指駕駛員認為其油量在抵達目的地時，可以接受延誤，但意味該機需要航管上之優先處理 ( C ) 屬於緊急情況，意味該機需要航管上之優先處理。( D ) 屬於緊急情況，駕駛員須報告其剩餘若干分鐘之油量。
37. ( C ) RCR50 樂山限航區晝夜連續限航，而其高度上限和下限為何？ ( A ) 上限 22000 呎下限 5000 呎 ( B ) 上限 20000 呎下限 2000 呎 ( C ) 上限 20000 呎下限地面 ( D ) 上限 21000 呎下限地面
38. ( D ) 當航空器駕駛員於空中向航管單位通報有遙控無人機活動，航管單位及航空站應如何因應，以避開遙控無人機威脅： ( A ) 航機於進場階段通報遙控無人機在距機場 3 哩範圍內活動，航管單位暫停起降作業，並將相關訊息轉知航空站，俟航空站通知後恢復起降 ( B ) 航機於進場階段通報遙控無人機在距機場 3 哩範圍之外活動，航管單位暫停降落作業，起飛作業不受影響，並將相關訊息轉知航空站，俟航空站通知後恢復降落 ( C ) 航機於離場階段通報有遙控無人機活動時，航管單位暫停起降作業，並將相關訊息轉知航空站，俟航空站通知後恢復起降 ( D ) 以上皆是

39. ( D ) 總統專機具有最高優先權,下列何者不受此限? (A) 緊急危難  
(B) 傷患救護 (C) 搜救任務 (D) 以上皆是
40. ( C ) 跑道入侵分 A、B、C、D 類, 下列何者等級為 B 類? (A) 航空器於  
2 哩以內重飛 (B) 航空器於 2 哩之外重飛; 或航空器超過跑道等待線  
(C) 航空器於起飛或落地階段時, 有其他航空器或車輛進入跑道 (D)  
離場航空器須放棄起飛; 或準備落地航空器須在跑道端線前重飛。
41. ( A B C ) (複) TP 塔臺於無法目視使用中之跑道頭或雲幕高低於 800 呎,  
且遇到下列何種航情組合時, 離場航空器須於到場航空器到達五邊 5 哩前  
開始滾行?  
(A) 航空器於 05L/23R 跑道離場同時 05R/23L 跑道有到場航空器  
(B) 航空器於 05R/23L 跑道離場同時 05R/23L 跑道有到場航空器  
(C) 航空器於 05L/23R 跑道離場同時 05L/23R 跑道有到場航空器  
(D) 航空器於 05R/23L 跑道離場同時 05L/23R 跑道有到場航空器
42. ( B ) TP 塔臺北面地面管制席(GN)無線電頻率為:  
(A)121.6 (B)121.7 (C)121.8 (D)121.9
43. ( D ) ILS RWY23R CAT 2 進場中 A 類航機 Straight in 能見度標準為  
(A) VIS 800m (B) VIS 300m (C)RVR 800m (D)RVR 300m
44. ( C ) 由 R05L 往南向航機之 SID 應頒發下列何者? (A) CHALI 1A RNAV  
DEPARTURE (B) CHALI 1B RNAV DEPARTURE (C) CHALI 1C RNAV  
DEPARTURE (D) CHALI 1D RNAV DEPARTURE
45. ( B ) TP 塔臺依「降等區塊隔離」作業時, 應限制場面上活動之航空器數  
量總數在幾架以下? (A) 2 (B) 4 (C) 8 (D) 10。
46. ( B ) 當能見度低於多少時應開啟順序閃光燈?  
(A)8 公里 (B)5 公里 (C)3000 公尺 (D)1500 公尺
47. ( C ) TP 塔臺下列情形發生時, 自動放行作業不會被中止? (A) 當航機申請  
自反跑道起飛時, 或塔臺更換使用跑道方向之後 (B) 當到場航機發生重飛  
或誤失進場 (C) 當離場航機為 VFR 訓練機時 (D) 當離場航機為雷達離場  
時。
48. ( D ) 跑道使用選擇中, 除非另有規定, 當風速為幾哩或以上時, 應使用

與風向一致之跑道。： (A)20 哩 (B)15 哩 (C)10 哩 (D)5 哩

49. (ABD) (複) 同跑道之隔離為使用同一跑道之離場航空器與前一離場或到場航空器間之隔離，須確保離場航空器未開始起飛滾行直到：

- (A) 已轉彎無任何衝突時 (B) 前一離場航空器已起飛且通過跑道末端時  
(C) 前一落地之航空器已脫離跑道邊線時 (D) 前一落地之航空器已脫離跑道停等線時。

50. (C) 當航空器於同一跑道之交叉口或平行跑道之間距低於 760 公尺／2,500 呎之交叉口時，重型航空器在超重型航空器之後離場，應採用之最小隔離為：

- (A) 1 分鐘 (B) 2 分鐘 (C) 3 分鐘 (D) 4 分鐘。

51. (D) 以下何者國際民航組織辭彙之中英文翻譯為錯誤配對？

(A) ACKNOWLEDGE 領知 (B) BREAK 稍後 (C) DISREGARD 無效 (D) APPROVED 肯定的

52. (D) 下列何者「非」為長榮航太維修客戶？

(A)GTI (B)UPS (C)TUI (D)FDX

53. (C) 自 113/5/31 起，下列哪一家航空公司即將自 RCTP 開航 RJAA？

(A)PAL (B)HVN (C)XAX (D)AMU

54. (B) 近場臺通知某航機機上有病患、需地面支援時，塔臺應通知何單位？

(A)桃園區臺 (B)航務處 (C)氣象 (D)區管中心

55. (B) 當運用機尾亂流類別及當航空器使用同一跑道；平行跑道之間距低於 760 公尺／2,500 呎時，輕型或中型航空器在超重型航空器之後離場應採用以下最小隔離 (A)4 分鐘 (B)3 分鐘 (C)2 分鐘 (D)以上皆非

56. (A) LC 目視落地航機在跑道上起火應該：

(A)按下警鈴，報告 SP (B)放空 (C)尖叫 (D)裝沒看到

57. (C) 北跑道起飛，南跑道重飛，LC 應指示北跑道起飛航機：

(A)航向 010，保持三千 (B)航向 360，保持三千 (C)航向 320，保持三千 (D)航向 300，保持三千

58. (D) R05L/23R 全跑道長度？

(A)3800 公尺 (B)3983 公尺 (C)3023 公尺 (D)3660 公尺

59. (C) 請問下列何者非 05L/23R 緊急待命點：

(A)N2 (B)N6 (C)N7 (D)N10

60. (B) 更換跑道作業時，下列何者非機場管制席需完成之工作：

(A)切換 TRADIS 跑道設定 (B)切換 EFS 跑道設定 (C)切換跑道燈光設定 (D)與近場臺進行熱線測試

61. (A) 下列何種情形不需提供機尾亂流隔離(Wake turbulence separation)?

(A)到場之目視飛航航空器在超重型、重型或中型航空器之後降落於同一跑道時。

(B)到場之儀器飛航航空器，實施目視進場時，與其他航空器間。

(C)到場之儀器飛航航空器，實施目視進場，尚未報告目視前一航空器，但已被指

示跟隨前一航空器自行保持隔離時。

(D)到場航空器間有雷達隔離時。

62. (B) 下列有關「低油量(Minimum Fuel)」之敘述何者錯誤?

(A)「低油量」非屬於緊急情況，但如該機被不當延誤，則可能演變為緊急情況

(B) 航空器宣布「低油量」，因非屬緊急情況，故不需通知接管該航空器之航管單位

(C) 如駕駛員提出剩餘油量需獲航行優先處理之需求以確保安全落地時，駕駛員須先

宣告為緊急情況並報告其剩餘若干分鐘之油量。

(D)以上皆對。

63. (A) 緊急情況分為遇險(DISTRESS)或急迫(URGENCY)之情況，駕駛員遇遇險情況時，應以無線電通信於最初連絡時以\_\_\_\_\_之用語宣布緊急情況，最好重複三次。

(A) 「MAYDAY」「MAYDAY」「MAYDAY」

(B) 「Pan-Pan」「Pan-Pan」「Pan-Pan」

(C) 「EMERGENCY」「EMERGENCY」「EMERGENCY」

(D) 「URGENCY」「URGENCY」「URGENCY」

64. (B) 有關無線電頻率之轉換，如航機已到達交管點，預期駕駛員會呼叫或希望改變頻率，但不希望駕駛員改變頻率時，應使用下列哪一個術語?

(A) REMAIN MY FREQUENCY



- (B) REMAIN THIS FREQUENCY
- (C) REMAIN ON FREQUENCY
- (D) STAY WITH ME

65. (A) 依飛航指南 1.8.12 有關「臺北飛航情報區航空器爬升/下降率規定」，當航管單位頒發爬升/下降空層許可且附有『準備好後』(When ready)時，其意義為何？

- (A) 駕駛員可自行決定爬升/下降高度時機及爬升/下降率，爬升/下降至航管指定空層。
- (B) 駕駛員應於接獲該許可後立即離開原空層。
- (C) 依航機性能以最適當之速率爬升/下降高度至指定空層前之 1000 呎。
- (D) 駕駛員可在許可高度範圍內停留。

66. (C) 下列有關「特種目視飛航」之敘述，何者錯誤？

- (A) 指在管制地帶內低於目視天氣情況下，由駕駛員提出並獲航管單位同意後實施之目視飛航。
- (B) 在夜間，除航空器具儀器飛航能力，且係實施機場航線訓練外，不得申請特種目視飛航。
- (C) 除實施夜間緊急搜救任務、緊急醫療包機任務、機場航線訓練或經民航局准許外，航空器不得於夜間飛航時作特種目視飛航。
- (D) 管制員不可直接要求駕駛員實施特種目視飛航。

67. (B) 對一架到場航機因航情需要欲” 航向 270 引導至 ILS Y 10 跑道最後進場航道，並減速至 200 節” 之術語，下列何者正確？

- (A) ”(Callsign), fly heading 270 vector to final approach course, reduce speed to two zero zero knots.”
- (B) ”(Callsign), fly heading 270 vector to ILS Y runway 10 final approach course, reduce speed to two zero zero.”
- (C) ” (Callsign), fly heading 270 vector to ILS Y runway 10 final approach course, reduce speed two zero zero.”
- (D) ”(Callsign), fly heading 270 vector to final approach course, reduce speed to two zero zero.”

68. (C) 夜間實施目視飛航之規定下列何者有誤？

- (A) 除實施夜間緊急搜救任務、緊急醫療包機任務、機場航線訓練或經民航局准許外，航空器不得於夜間飛航時作目視飛航。
- (B) 夜間目視飛航航空器應具儀器飛航能力，並按目視飛航之規定實施。
- (C) 除國家航空器或經民航局准許外，航空器不得於夜間飛航時作目視飛航。

(D) 於 A 類空域除非民航局核准不得實施目視飛航。

69. (B) 依航空器飛航作業管理規則附件三、「不良天候飛航規定」，各航空站在其公佈之開放時間內無論天氣狀況為何，應保持其開放狀態，氣象觀測臺應提供最新機場天氣報告，塔臺(應)\_\_\_\_\_，航空器使用人及飛航組員應守聽及注意最新天氣報告。

(A) 依飛航指南各儀器進場程序之最低限度(MINIMA)決定是否許可航空器進場或起降。

(B) 以終端資料廣播服務(ATIS)播出天氣資料，【由航空器駕駛員自行決定是否進場或起降】

(C) 打電話告知航務組/處，並由航務組/處決定機場是否持續開放。

(D) 關閉機場。

70. (C) 下列何者”不是”直接進場「Straight-in Approach Procedure」程序?

(A) ILS RWY06 (B) LDA RWY24 (C) NDB-D (D) ILS Z RWY10

71. (C) 對於有 MODE C 之航空器，與駕駛員初次構聯時，下列何種情況雷達管制員需重新再做空層確認(LEVEL CONFIRMATION)?

(A) 駕駛員告知其指定空層

(B) 指定航空器爬升或下降至一新空層

(C) 由已做過空層確認之區管中心交管給近場臺時

(D) 以上皆是

72. (C) 有關雷達管制員於席位上設定其螢幕之顯示高度範圍(LEVEL FILTERS)之規定，下列何者錯誤?(ATMP 5-2-17)

(A) 當席位之管轄空域範圍包括低至機場標高時，通常應將顯示空層範圍設定至機場標高。

(B) 設定顯示高度範圍應不低於管轄空域上限之上 1,200 呎。

(C) 設定顯示高度範圍應不高於管轄空域上限之上 5,000 呎。

(D) 在空層下限為平直之席位，設定顯示高度範圍應低於管轄空域下限之下 1,200 呎。

73. (C) 當航空器申請至 CK 及 CK1 訓練空域之放行資料時，塔臺應向區管中心何席位查詢放行資料?

(A) 北部席 (B) 西部席 (C) 東部席 (D) 南部席

74. (A) 對使用同跑道或兩平行跑道間距離少於 760 公尺之兩架航空器，前機為 SUPER、後機為 HEAVY，在進場和離場階段，應提供下列何距離之機尾

亂流最低隔離?

(A) 5 哩 (B) 6 哩 (C) 7 哩 (D) 10 哩

75. (A) 下列何情況不適用 ATMP 5-5-7 通過與分歧(PASSING OR DIVERGING)規定?

(A) 航機均在適用 5 哩隔離之空域內，觀察到兩對頭航跡之航空器已互相通過。

(B) 航機均在適用 3 哩隔離之空域內，兩航空器為相同航跡(SAME TRACKS)，且其中之一已穿越另一航空器之預計航跡其分歧角度/雷達引導角度至少 15 度時。

(C) 航機均在適用 3 哩隔離之空域內，兩航空器為交叉航跡(CROSSING TRACKS)，且其中之一已穿越另一航空器之預計航跡其分歧角度/雷達引導角度至少 15 度時。

(D) 以上皆非。

76. (B) 依航管業務通用手冊「3.9 空軍赴東沙(RCLM)任務機相關管制規定」。由松山機場起飛至東沙的軍機，該航機許可限制點為\_\_\_\_\_。

(A) PRATAS ISLAND (B) MKG VOR (C) KAPLI (D) ELATO

77. (B) 依「臺北區域管制中心／臺北近場管制塔臺離到場航空器協調程序」臺北臺交管連續離場航空器予區管中心之隔離原則，北向、西南向至少\_\_\_\_\_哩隔離，惟後機空速大於前機時，應大於\_\_\_\_\_哩。

(A) 5 (B) 10 (C) 15 (D) 20

78. (B) 依「臺北區域管制中心／臺北近場管制塔臺離到場航空器協調程序」區管中心交管連續到場航空器予臺北臺之隔離原則，連續到場航空器隔離前後\_\_\_\_\_哩為原則，惟後機空速大於前機時，應大於\_\_\_\_\_哩。

(A) 5 (B) 10 (C) 15 (D) 20

79. (A) 依「臺北區域管制中心／臺北近場管制塔臺離到場航空器協調程序」，如接管之一方請求頒發航向，而該航向會導致該航空器進入戰管空域時，由\_\_\_\_\_負責與戰管協調，反之亦然。

(A) 接管方 (B) 交管方 (C) 航空公司 (D) 塔臺

80. (B) 有關航管單位間協調，空域管轄權者授權接管者在其空域中指示該協調航機爬升，但不可以下降、引導航向、轉向或等待等動作時，其用語應為何?

(A) (航機呼號)，YOUR CONTROL。

- (B) (航機呼號)，YOUR CONTROL TO CLIMB。
- (C) (航機呼號)，YOUR CONTROL FOR ALTITUDE。
- (D) (航機呼號)，MY CONTROL。

81. (B) 馬祖終端管制區域的空域分類為:

- (A) Class A airspace (B) Class E airspace (C) Class G airspace (D) Class D airspace

82. (B) 馬祖終端管制區域的空域上限為:

- (A) 5000 FT (B) 10000 FT (C) 3000 FT (D) 2500 FT

83. (B) 下列幾種不可指定航空器調整速度之情形，何者為非?

- (A) 在等待航線 (B) 編隊飛行 (C) 正實施頒布之高空層儀器進場程序 (D) 進行最後進場之航空器已通過距跑道頭 4 哩位置

84. (A D) (複) 落 CCK 的國際線航空器於臺北近場臺管制下，因故回航至原起飛機場時，須通知 (A) 區管中心 (B) 臺北諮詢臺 (C) 桃園諮詢臺 (D) FDO

85. (C) CLAM 為何者之縮寫：

- (A) Cleared Lateral Adherence Monitoring (B) Cleared Level Advanced Monitoring  
(C) Cleared Level Adherence Monitoring (D) Cleared Level Adherence Modification

86. (B) 下列幾種不可指定航空器調整速度之情形，何者為非? (A) 在等待航線 (B) 編隊飛行 (C) 正實施頒布之高空層儀器進場程序 (D) 進行最後進場之航空器已通過距跑道頭 4 哩位置

87. (B) 先前所頒發之空層或航線經修改後，管制員應如何？

- (A) 不需做處置 (B) 重述所有相關的高度限制 (C) 只需重述與地障有關之高度限制  
(D) 根據 MVA 頒給高度限制

88. (B) 航空器遭遇無線電失效時，駕駛員會將迴波器調整至何種電碼？

- (A) 7500 (B) 7600 (C) 7700 (D) 無特別指定電碼

89. (C) 當目視航空器之基本雷達服務，何者為非？

- (A) 安全警示 (B) 應駕駛員請求時提供有限之雷達引導 (C) 於 D 類空域內儀器與目視飛航航空器間之隔離 (D) 相關航情

90. (D) 當天氣狀況高於需要保護儀降系統之臨界區域時，臨界區域未被保護且到場航空器報告它正在實施何種作業時，應即時告知: ILS CRITICAL AREA NOT PROTECTED? (A) 複合式進場 (COUPLED APPROACH) (B) 第三類儀器進場 (CAT III) (C) 全自動進場 (AUTOLAND) (D) 以上皆是
91. (D) 龍潭及新社機場半徑 5 浬範圍空域分類為:  
(A) A 類空域 (B) E 類空域 (C) D 類空域 (D) E 類地表空域
92. (A) GBAS 為何者之縮寫：  
(A) Ground-Based Augmentation Stations (B) Ground-Based Auxiliary System  
(C) Ground-Based Auxiliary Satellite (D) Ground-Based Artificial Satellite
93. (D) 當航空器報告正執行「航情警告避撞系統」顯示之「避撞諮詢」時  
(A) 管制員不可頒發有違避撞行動之航管指示 (B) 當航空器開始執行「避撞諮詢」時，管制員即不負責該航空器與其他航空器間、空域、地形或障礙物間之標準隔離 (C) 航空器報告已完成避撞動作，回到原航管指定空層，管制員再重新提供標準隔離 (D) 以上皆是
94. (B) 在應該收到電信時間之後的 30 分鐘內沒有收到電信，或從第一次設法和該航空器建立通信聯絡而未成功時起，30 分鐘內仍未與該航空器取得聯絡，這兩者取其中較早者為準，此階段稱為 (A) ALERFA (B) INCERFA  
(C) DETRESFA (D) 以上皆非
95. (B) 小型航空器於無目視走廊地區飛航時，應於飛航途中每\_\_\_\_分鐘與相關目視飛航通訊追蹤席作位置報告  
(A) 30 (B) 15 (C) 10 (D) 5
96. (C) 對於軍用單座噴射機在距離地面多少高度以下時，儘量不要轉換頻率/雷達電碼？  
(A) 5,000 呎以下 (B) 3,000 呎以下 (C) 2,500 呎以下 (D) 2,000 呎以下
97. (A) 航空器進入等待航線後，均應依頒訂之等待程序轉彎，於未核頒之等待點等待時，除非航管單位另有指示，應實施何種等待航線？ (A) 右轉 (B) 左轉 (C) 左轉或右轉 (D) 駕駛員自行決定
98. (D) 臺北終端管制區域的空域分類為：  
A) Class A airspace B) Class C airspace C) Class G airspace D) Class E airspace

99. (C) 以下敘述何者為非？(A) 松山機場之噪音消減計劃由塔臺負責  
(B) 對於連續離場航空器，塔臺應依 ATMP 之相關規定提供最初隔離  
(C) 航空器申請至 CK 訓練空域之放行資料，由塔臺自行審核 (D) 近場  
台確認塔臺與到場航空器構聯知方式為，塔臺將航機資料方塊之 CFL 欄位  
點選為 001。
100. (ABC) (複) 遇有下列何種情況，松山塔臺應將其預計起飛時間通知近場臺，  
以便安排優先放行？  
(A)儀器飛航計劃之 SAR (B)儀器飛航計劃之 EMS (C) VIP 專機離場時 (D)飛測機