

馬公航空站安全管理系統(SMS)內部查核檢核表					
項次	評估項目或相關問題	系統實施現況			備註 / 補充說明
		是	否	部分	
1、安全政策及目標					
1.1 管理階層之承諾及職責					
1.1.1	安全政策與航空站運作之範圍及複雜度相稱。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊第 i 頁(第 5 版增修 10 版 1090214)
1.1.2	有佐證顯示航空站已傳達安全政策予所有相關人員，使其知悉個別安全職責。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全管理系統手冊已函相關單位(109 年 2 月 14 日馬航字第 1095000316 號函)並可於本站網頁 SMS 專區下載。
1.1.3	由高階主管或安全委員會定期檢視安全政策及安全承諾。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全管理系統手冊 1.1.1 每年於安全委員會定期檢視。(108 年度 2 次「安全管理委員會」會議簡報資料)
1.1.4	權責主管之職權包括對所有安全議題負全責。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊 1.2.2(權責主管為航空站主任)
1.2 安全責任					
1.2.1	設有安全委員會(或相等之機制)檢視安全管理系統及其安全績效。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊第 1.3.3 與馬公航空站各次安全委員會議紀錄。
1.2.2	權責主管之職權包括對航空站空側運作負最終之職責。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊 1.2.2 節。
1.3 專責人員之指定					
1.3.1	安全主管之職權包括執行安全管理系統相關功能。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊 1.3.1 安全主管職責。
1.3.2	安全主管未擔負其他可能影響其負責管理安全管理系統之責任。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	因本站組織及人力配置與考量安全主管對於安全管理系統之瞭解，安全主管目前由航務組長兼任。
1.3.3	安全主管可直接向權責主管報告有關安全管理系統之實施及運作情況。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊 1.2.1 組織功能圖。
1.3.4	安全主管係資深主管，且其職位不低於其他作業主管。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全主管由航務組長擔任，為航空站一級主管。
1.4 緊急應變計畫之協調					
1.4.1	緊急應變計畫明訂與航空站提供航空服務相關之所有可能之緊急狀況。	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	訂有各類災害防救計畫與緊急應變處理作業程序。

馬公航空站安全管理系統(SMS)內部查核檢核表

項次	評估項目或相關問題	系統實施現況			備註 / 補充說明
		是	否	部分	
1.4.2	緊急應變計畫包括發生緊急狀況期間，持續提供安全之航空服務之程序。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	各項緊急應變處理作業程序訂有各相關單位於災害發生時應立即採取之措施，並成立「災害應變小組」，除災害應變外，並視狀況持續提供安全之航空服務。
1.4.3	依緊急應變計畫實施演習，並有實施結果之文件紀錄。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	每年實施演習並收錄相關資料存檔備查(108年於10月3日辦理108年度「108年度機場內日間空難災害防救演習」，原訂109年訂於5月21日辦理「機場外日間空難災害防救演習」)，因新冠肺炎疫情延期。
1.4.4	緊急應變計畫明訂航空站與相關駐站單位於緊急情況時之整合機制。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見各類災害防救計畫與緊急應變處理作業程序。
1.4.5	有佐證顯示緊急應變計畫經定期檢視，以確保該計畫之持續關聯性及有效性。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	依實際狀況隨時修正各項作業程序，如風災緊急應變處理作業程序(108年1月8日馬航字第1085000074號函)、空難緊急應變處理作業程序(109年4月23日站馬航字第1095000819號函)。
1.5 安全管理系統文件					
1.5.1	航空站安全管理系統手冊明訂該站安全管理系統之要項及要素。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見手冊同ICAO規範架構4要項12要素。
1.5.2	航空站安全管理系統手冊訂定之要項及要素與本局之要求一致。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	與民航局之要求一致同ICAO規範架構。
1.5.3	有佐證顯示航空站與各駐站單位間具有安全管理系統之協調或整合機制。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	安全委員會成員邀集各駐站單位組成，每半年召開會議1次(詳安全委員會會議紀錄簽到表)。
1.5.4	有佐證顯示安全管理系統手冊及相關文件依程序定期檢視，以確保文件間之持續關聯性。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見SMS手冊第vii頁。(最新檢視日期為

馬公航空站安全管理系統(SMS)內部查核檢核表					
項次	評估項目或相關問題	系統實施現況			備註 / 補充說明
		是	否	部分	
					1090214)
1.5.5	有定期檢視現存有效之安全風險評估之相關紀錄。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. 參見安全管理系統手冊頁 2.2.2 第 4 點。 2. 參 108 年第 2 次安全委員會會議紀錄，討論事項與結論(一)及(五)。
2、安全風險管理					
2.1 危害識別					
2.1.1	危害通報之數量及比率與航空站之營運規模相稱。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	108/01/01 至 108/12/31 通報數為 97 件，通報比率已達 108 年考評標準 8.64 件/萬起降架次。
2.1.2	危害通報系統須保密並規定應保護通報人之身分資料。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	危害通報資訊由安全辦公室專責人員處理，處理過程移除通報人個人資料，以確保保密性。
2.1.3	有佐證顯示於意外事件/失事調查過程中所發現之危害已納入危害識別及風險降低程序。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	手冊第 2.1.2 節(108 年無意外事件/失事調查)。
2.1.4	有佐證顯示所發現之危害已適當地進行系統化之風險降低。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	詳見安全危害確認及風險管理紀錄表。
2.2 安全風險評估與降低					
2.2.1	有佐證顯示航空安全相關之作業、程序、設施、裝備依航空站之危害識別及風險降低程序處理。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	危害風險管理紀錄表(10706)。 「停機坪鋪面強度不足案」(10801)「航機後推時，GPU 置於機翼間距淨空線內，影響地勤作業運作安全，恐造成人員、裝備損傷案」。
2.2.2	完成之風險評估報告係經適當層級之主管核准。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	參見安全管理系統手冊第 2-6 頁，各級風險決策之管理階層說明。
2.2.3	有定期檢視已完成之風險降低紀錄之程序。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	108 年第 2 次安全委員會會議紀錄，討論事項與結論(一)
3、安全保證					
3.1 安全績效監控與評量					

馬公航空站安全管理系統(SMS)內部查核檢核表					
項次	評估項目或相關問題	系統實施現況			備註 / 補充說明
		是	否	部分	
3.1.1	航空站安全管理系統之安全績效指標已報本局備查。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	108年12月31日馬航字第1085002489號函。
3.1.2	訂有重大後果安全事件之安全績效指標(如航空器失事及重大事件發生率)。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	108年訂有重大後果安全事件績效指標2項如下: 1.車輛或其他地面設備造成跑道入侵導致航空器重飛/放棄起飛事件五年移動平均發生率 1次/百萬起降架次以下。 2.因地面作業不當或裝備失效,導致航空器受損需停機檢修事件發生率 2次/十萬起降架次以下。
3.1.3	訂有輕度後果事件之安全績效指標(如FOD通報率、自願危害系統通報率等)。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	108年訂有輕度後果事件績效指標3項如下: 1.因跑道FOD造成班機重飛發生率。 2.機坪作業不當導致場站設施受損發生率。 3.空側野生動物(犬隻)入侵事件年移動平均發生率。
3.1.4	訂有適當之安全績效指標警示值/目標設定。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	上述輕度後果事件績效指標相關目標及警示值如下 1. 0.8次以下/1萬起降架次(警示值: 1.2次/1萬起降架次)。 2. 0.3次以下/1萬起降架次(警示值: 0.5次/1萬起降架次)。 3. 0.28次以下/1千起降架次(警示值: 0.67次/1千起降架次)。
3.1.5	航空站之變動管理程序包括安	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	詳手冊 3.2.2 節第 4--

馬公航空站安全管理系統(SMS)內部查核檢核表					
項次	評估項目或相關問題	系統實施現況			備註 / 補充說明
		是	否	部分	
	全風險評估應適時進行之要求。				進行安全風險管理程序。
3.1.6	有佐證顯示當未達成目標及/或超出警示值時進行之後續改善措施。	■	□	□	1.詳手冊第 3.1.2 節第 3、4 點。 2.108 年無指標未達成目標及或超出警示值。
3.2 變動管理					
3.2.1	有佐證顯示航空安全相關之程序及作業已依航空站之危害識別及風險降低程序處理。	■	□	□	危害風險管理紀錄表(10802)。 「凌天航空直昇機棚廠機棚間拖機作業涉及內交通道及機坪範圍，恐影響地勤作業運作安全，造成人員、裝備損傷。」
3.2.2	航空站之變動管理程序包括安全風險評估應適時進行之要求。	■	□	□	(同 3.1.5)
3.3 安全管理系統之持續改善					
3.3.1	有佐證顯示安全管理系統之內部查核計畫已規劃並執行。	■	□	□	1. 手冊第 3.3.1 節。 2. 每年辦理 1 次(108 年 1 月 23 日由安全辦公室完成內部查核作業，陳報權責主管核定(馬航字第 1085000203 號簽)。
4、安全提升					
4.1 教育訓練、4.2 安全溝通					
4.1.1	有佐證顯示與安全管理系統運作相關之所有人員均已接受適當之安全管理系統訓練。	□	□	■	1. SMS 教育訓練紀錄 2. 108 年 10 月 28 日辦理年度特別訓練：「空側安全管理」。 3.108 年 5 月 24 日辦理年度基礎初/複訓。 4. 108 年 5 月 24 日辦理「空側安全訓練」：預防跑道入侵訓練(無線電訓練與抽測、跑道等待位置標線與指示牌熟悉)」，操作區作業單位(航務組、消防班、馬空助航臺及其委外廠商

馬公航空站安全管理系統(SMS)內部查核檢核表					
項次	評估項目或相關問題	系統實施現況			備註 / 補充說明
		是	否	部分	
					及空軍馬公基地勤務隊皆於108年6月底前完成該項訓練。
4.1.2	參與風險評估之人員已接受適當之風險管理訓練。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. 同 4.1.1。 2. 安全工作小組成員已納入 SMS 教育訓練名單。
4.1.3	有佐證顯示航空站提供安全管理系統相關文件、公告或管道予所有人員，以傳達安全資訊。	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1. 安全管理系統相關文件、安全公告等均於安全相關會議提報後，函送會議紀錄予各單位並上載於航空站 SMS 專區/文件資料下載供各單位下載參閱。 2. 「108 年安全工作小組暨跑道安全小組第 1 次會議會議紀錄」(馬航字第 1085000366 號函) 3. 「108 年馬公航空站機場安全委員會第二次會議紀錄」(馬航字第 1085002410 號函)。 4. 詳航空站 SMS 專區/文件資料下載。

澎湖機場檢查表

(A-A表 航空站空側手冊)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：航空站空側設施及作業認證辦法(106.1.11)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
1	航空站空側手冊格式			
1.1	航空站空側手冊共分航空站資訊、機場圖、空側作業程序、安全管理系統四冊。	S		
1.2	航空站空側手冊應正式打印，並由航空站經營人於第一冊書名頁簽署。	S		
1.3	航空站空側手冊之各冊應包含修訂紀錄表，記錄修訂、換頁資料、版本及修訂日期。	S		
1.4	航空站空側手冊之各冊應包含總目錄及其各冊目錄。	S		
1.5	航空站空側手冊各冊書名頁應包含中英文之航空站名稱及冊別。	S		
2	第一冊航空站資訊			
2.1	(一)序言：敘明航空站空側手冊各冊內容要項及以下內容：	S		
2.2	(一)序言1.目的：敘明航空站空側手冊之使用目的。	S		
2.3	(一)序言2.依據：敘明航空站認證及航空站空側手冊法源依據。	S		
2.4	(一)序言3.修訂程序：敘明航空站空側手冊訂定、審查及接受/認可、修訂、確保手冊各冊內容正確性之負責單位與處理程序。	S		
2.5	(一)序言4.發送程序及發送清單：包含確保航空站各運作單位取得相關部分內容之處理程序。如採電子發送，應包含確保相關單位所取得電子檔為最新版本之程序。	S		
2.6	(二)基本資料1.航空站使用狀況：敘明航空站作業時間內之任何時段，均依循航空站空側手冊提供各項服務及進行相關作業。	S		
2.7	(二)基本資料2.航空器起降活動紀錄：敘明記錄航空器起降活動之作業系統、方式、負責單位。	S		
2.8	(二)基本資料3.航空站經營人之義務：敘明航空站對於空側設施及作業所負之責任與義務。	S		
2.9	(二)基本資料4.航空站組織架構：敘明航空站之組織架構（以樹狀圖表示）、業務職掌、聯絡電話及督導航空站營運之單位或組織。	S		
2.10	(二)基本資料5.軍民合用機場提供民航服務之設施及作業：屬軍民合用機場者，敘明提供民航服務之設施(含跑道、滑行道、停機坪、助導航設施、終端雷達、指示牌、電力系統)及作業（含航管、消防及救護）之項目及負責權責。	S		
2.11	(二)基本資料6.航空站發展計畫：敘明已定案、執行中或擬訂中之航空站發展計畫名稱，該等計畫毋需附於「航空站空側手冊」內。	S		

澎湖機場檢查表 (A-A表 航空站空側手冊)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：航空站空側設施及作業認證辦法(106.1.11)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
2.12	(三)飛航服務資訊1.航空站概況：按表1填註A.航空站名稱 B.航空站性質C.航空站經營人D.航空站E.許可飛航類別F.飛 航類別G.跑道H.停機坪I.機場標燈J.救援與消防之防護等級 K.滅火劑種類與數量L.故障航空器移離能量	S		
2.13	(三)飛航服務資訊2.航空站一般資訊：按表2填註A.航空站 名稱B.機場參考點座標C.機場參考溫度D.標高	S		
2.14	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊：按表3填註(1)跑 道資訊：按表3填註A.跑道名稱B.真方位C.跑道類別D.尺寸 E.跑道頭位移F.道面類別G.鋪面強度H.標高I.地理座標J.坡 度K.障礙物淨空區L.跑道端安全區M.緩衝區N.跑道地帶O.清 除區長度P.可用之起飛滾行距離Q.可用之起飛距離R.可用之 加速停止距離S.可用之降落距離	S		
2.15	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(2)滑行道及標準 滑行路徑：列表敘明各滑行道之名稱、長度、寬度、道肩寬 度、道面類別、鋪面強度及滑行道中心線特定點之經緯度地 理座標	S		
2.16	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(3)停機坪及停機 位：列表敘明各停機坪之道面類別、鋪面強度、停機位配 置、編號及經緯度地理座標	S		
2.17	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(4)航空器操作輔 助系統：航空站燈光(按表4填註A.進場燈光系統B.跑道燈光 系統C.滑行道燈光系統D.停機坪燈E.道路)	S		
2.18	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(4)航空器操作輔 助系統：目視停靠導引系統(敘明位置及型式)	S		
2.19	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(4)航空器操作輔 助系統：助航燈光系統備用電源(敘明各類助航燈光系統備 用電源接替供電之切換時間)	S		
2.20	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(5)多向導航台 (VOR)機場檢查點之位置及頻率(MHz)，並標明於「平面配置 圖」中	S		
2.21	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(6)明顯障礙物之 地理座標及標高：敘明航空站四周包括進場區、起降區、繞 場區域及附近明顯障礙物之經緯度地理座標與標高	S		
2.22	(三)飛航服務資訊3.設施尺寸及有關資訊(7)飛航前高度表 校對位置及高度(呎，四捨五入為整呎)，並應標明於「平面 配置圖」中	S		
2.23	(四)豁免項目清單：列明經民航局審查准予豁免之不合格項 目及相關文件。	S		
3	第二冊機場圖			

澎湖機場檢查表

(A-A表 航空站空側手冊)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：航空站空側設施及作業認證辦法(106.1.11)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
3.1	圖面皆應清楚標示方位、圖例及比例尺。	S		
3.2	圖面之呈現可依需要以區塊分張呈現，然應有一張全範圍圖面(比例尺自訂)顯示整體區域及分割區塊與區塊編號；各分圖面並應標示有自身之編號及其鄰接圖面編號。	S		
3.3	平面配置圖：標明航空站之界圍及航空站內客運區、貨運區、維修區與支援區等，並標明跑道、滑行道、停機坪、停機位及各類建築物。	S		
3.4	聯外交通圖：標明航空站鄰近城鎮之名稱、相對位置與距離及航空站各類聯外交通之名稱與路徑。	S		
3.5	目視助航設施圖：標明航空站內跑道、滑行道、停機坪及道路之全部設施(指示器、標線、助航燈光、指示牌、標記)。	S		
3.6	場外設施及裝備圖：標明架設於航空站外供起降航空器使用之助導航設施、終端雷達及進場燈光系統，如無場外設施及裝備，或已標明於平面配置圖或目視助航設施圖者，得免附。	S		
3.7	跑道幾何圖：包含清除區縱剖面圖、跑道縱剖面圖及跑道橫剖面圖。	S		
4	第三冊空側作業程序			
4.1	資料提供作業規定	S		
4.2	活動區之通行與車輛之管制	S		
4.3	緊急應變計畫	S		
4.4	救援與消防	S		
4.5	活動區之巡場與維護	S		
4.6	施工安全規定	S		
4.7	停機坪安全管理規定	S		
4.8	野生動物防制	S		
4.9	障礙物管制	S		
4.10	故障航空器之移離	S		
4.11	處理危險物品	S		
4.12	地面活動導引及管制系統	S		
4.13	雷達及助導航設施台址之保護	S		
4.14	雷雨當空通報	S		
4.15	地安及異常事件通報處理	S		
5	第四冊安全管理系統			
5.1	安全政策及目標			

澎湖機場檢查表

(A-A表 航空站空側手冊)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：航空站空側設施及作業認證辦法(106.1.11)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評比	備 註
5.1.1 管理階層之承諾及責任：航空站經營人應對其組織之安全政策訂定符合國內法規及國際規範之規定，並由負責之管理人員簽字承諾。安全政策應反映出航空站經營人對安全之承諾，包括為實施安全政策提供必要資源之明確說明及以顯而易見之方式傳達予整個組織。安全政策包括安全報告程序、明確說明不可接受之行為類型、得減輕或免除紀律處分之行為等。安全政策應經定期審查，以確保其妥適性及有效性。	S	
5.1.2 安全責任：航空站經營人應明確界定權責主管（accountable executive）所負之安全責任，並確定管理階層及所有職員相應之安全責任。包括安全責任、責任制度與授權等應以書面明確規範並傳達予整個組織及各層主管授權處理自承安全風險決定之範圍。航空站經營人，除其他職責之外，對實施並保持安全管理系統負最終之責任。	S	
5.1.3 任命關鍵安全人員：航空站經營人應指定一名安全主管，作為實施並確保有效安全管理系統之負責人及協調人。	S	
5.1.4 協調緊急應變計畫：航空站經營人應訂定並確保擁有一個有序且有效之緊急應變計畫，以利由正常作業轉換為緊急狀態，再恢復為正常作業。該作業並應與其他航空組織之同類應變計畫作良好協調。	S	
5.1.5 安全管理系統文件：航空站經營人應訂定一個經管理者核准之安全管理系統實施計畫，並對其安全管理之作法詳加闡述，以實現該組織所設定之安全目標。航空站經營人並應建立安全管理系統文件，用以敘述安全政策與目標、安全管理系統要求、安全管理系統措施與程序、責任制度、措施與程序之責任、授權及安全管理系統之輸出。	S	
5.2 安全風險管理		
5.2.1 識別危害因子：航空站經營人應訂定並保持一程序，用以識別作業中之危害因子；該危害因子必須與被動式（reactive）、主動式（proactive）或預測式（predictive）安全資料蒐集方式相結合。	S	
5.2.2 安全風險評估及緩解措施：航空站經營人應訂定並保持一程序，用以對作業中之安全風險進行分析、評估及控制。	S	
5.3		
5.3.1 安全績效之監測及評估：航空站經營人應訂定並保持一檢驗該組織安全績效並核實安全風險管制措施有效性之方法。組織安全管理系統之績效應基於安全績效指標與安全績效目標予以檢驗。	S	

澎湖機場檢查表 (A-A表 航空站空側手冊)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：航空站空側設施及作業認證辦法(106.1.11)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.3.2	改變管理：航空站經營人應訂定並保持一程序，以識別組織內對既定程序及作業可能產生影響之改變，以及在實施改變前，對確保安全績效之各項安排加以描述，檢討取消或修改因環境變化而不再需要或不再有效之安全風險控制措施。	S		
5.3.3	持續改進之安全管理系統：航空站經營人應訂定並保持一程序，以識別安全管理系統低於標準績效之原因及確定安全管理系統運作低於標準績效之影響，並消除或緩解這些原因。	S		
5.4	安全提升			
5.4.1	教育及訓練：航空站經營人應訂定並保持安全訓練計畫，以確保全體人員得到適當之訓練並勝任安全管理系統之職責。安全訓練之內容應與個人參與安全管理系統之程度相符。	S		
5.4.2	安全交流：航空站經營人應訂定並保持一正式安全交流之方法，以確保全體人員充分瞭解安全管理系統、傳達重要安全資訊，並解釋採取某項特殊安全措施或推行或修正某項安全程序之原因。	S		
6	輸油設施檢查			
6.1	是否具油料檢查紀錄	S		
6.2	是否具油料檢查人員之訓練及檢定合格之紀錄	S		
6.3	是否具輸油作業之消防設備及消防作業程序	S		
7	航空站與塔台協議書	S		

澎湖機場檢查表

(A-B表 活動區幾何特性)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
3.1	跑道		
3.1.22	跑道道面應修建平整但不應使摩擦特性失效或對起降之飛機產生不利影響。	S	
3.1.23	跑道鋪面的修建或重鋪應確保可提供等於或大於民航局所規定最小摩擦值的摩擦特性。	S	
3.3	跑道迴轉坪		
3.3.1	於跑道末端未設有滑行道或迴轉滑行道且飛機大小分類為D、E 或F 之跑道，應提供跑道迴轉坪供飛機進行180 度之迴轉。	N/A	無設置跑道迴轉坪。
3.3.6	跑道迴轉坪之設計，應使飛機之駕駛艙保持在迴轉坪標線上時，飛機起落架的任何輪子與迴轉坪邊緣間之淨距，不小於下列：主起落架外輪間距小於4.5m－1.5m、4.5m以上小於6m－2.25m、6m以上小於9m(飛機軸距<18m)－3m、6m以上小於9m(飛機軸距≥18m)－4m、9m以上小於15m－4m。	N/A	無設置跑道迴轉坪。
3.4	跑道地帶		
3.4.1	跑道地帶應涵蓋跑道及任何與之相銜接之緩衝區。	S	跑道地帶涵蓋跑道範圍。
3.4.2	跑道地帶應在跑道頭之前及跑道或緩衝區末端之後延伸至少下述距離： —60m：跑道參考長度分類為2，3或4之跑道。 —60m：跑道參考長度分類為1之儀器跑道。 —30m：跑道參考長度分類為1之非儀器跑道。	S	跑道末端各延長60m。
3.4.3	精確進場跑道之跑道地帶，其寬度為自跑道中心線及其延長部分中心線每側橫向延伸至少下述距離： —兩側各140m：跑道參考長度分類為3或4之跑道。 —兩側各70m：跑道參考長度分類為1或2之跑道。	S	跑道西側因受限用地，跑道地帶AIP公告僅42公尺，未達150公尺。
3.4.7	除滿足第5 章中有關易斷要求之導航用目視助航設施外，在跑道地帶上之下述範圍內不應有固定物體： a) 跑道參考長度分類為4，飛機大小分類為F，且為第I、II、或III類精確進場跑道中心線兩側各77.5m以內。 b) 跑道參考長度分類為3或4之第I、II類或III類精確進場跑道中心線兩側各60m以內。 c) 跑道參考長度分類為1或2之第I類精確進場跑道中心線兩側各45m以內。 於飛機起降期間，上述範圍內不應有移動物體之存在。	I	跑道地帶於跑道中心線兩側各60公尺範圍內有攔截索基座及攔截網屬軍方專用設施。
3.4.10	與跑道、跑道道肩或緩衝區銜接之跑道地帶之道面，應與跑道、跑道道肩或緩衝區之道面齊平。	S	
3.5	跑道端安全區		

澎湖機場檢查表 (A-B表 活動區幾何特性)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
3.5.1	跑道參考長度分類為3 或4 之跑道及跑道參考長度分類為1 或2 之儀器跑道，在跑道地帶兩端應提供跑道端安全區。	S	
3.5.3	下列情況下，跑道端安全區長度應自跑道地帶延伸至少90m： —跑道參考長度分類為3或4之跑道。 —跑道參考長度分類為1或2之儀器跑道。 如果設置攔阻系統（Arresting System），可依據系統設計規格縮短上述長度。	S	02端延伸240m。 20端延伸205m。
3.5.5	跑道端安全區寬度至少應為跑道寬度之2 倍。	S	寬度為100m。
3.7	緩衝區		
3.7.1	緩衝區寬度應與其相銜接跑道之寬度相同。	N/A	無設置緩衝區。
3.7.4	有鋪砌道面之緩衝區於修建或重鋪應使道面磨擦特性等於或優於與其銜接跑道相稱之道面磨擦特性。	N/A	無設置緩衝區。
3.9	滑行道		
3.9.3	滑行道之設計，應使飛機之駕駛艙保持在該滑行道中心線標線上時，飛機外側主輪與滑行道邊緣間之淨距，不小於下表所列：主起落架外輪間距小於4.5m—1.5m、4.5m以上小於6m—2.25m、6m以上小於9m(飛機軸距<18m)—3m、6m以上小於9m(飛機軸距≥18m)—4m、9m以上小於15m—4m。	S	(1)飛航本場航空器B738主輪間距6.7m;ERJ-90主輪間距5.94m ;A320主輪間距7.59m；ATR-72主輪間距4.10m; MD-82主輪間距5.1m。 (2)本場滑行道 E,K2, K3, K4寬度：23m、K1寬度28公尺，寬度符合規範。
3.9.20	滑行道橋支承飛機之部分之寬度，按垂直於滑行道中心線量計，應不小於該滑行道地帶整平部分之寬度。除非該橋之兩側之阻擋設施業經證明可提供使用該滑行道飛機之安全，則寬度可略作縮減。	N/A	無設置滑行道橋。
3.12	等待區、跑道等待位置、中途等待位置及道路等待位置		
3.12.2	跑道等待位置應設於： a) 滑行道與跑道之交叉處之滑行道上。 b) 兩跑道交叉時，設於作為標準滑行道一部分之跑道上。	S	
3.12.3	如果滑行道上滑行之航空器或通過之車輛，可能會突出障礙物限制面或對助導航設施信號產生干擾時，則應在該滑行道上設立跑道等待位置。	N/A	
3.12.5	於道路與跑道交叉處應設立道路等待位置。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-B表 活動區幾何特性)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
3.12.6	跑道中心線至等待區、滑行道／跑道交叉處之跑道等待位置或道路等待位置三者之距離，應符合表 3-2 之規定；如為精確進場跑道，則應使等待之航空器或車輛不致干擾無線電助導航設施之運作。	S	本場跑道中心線至K1、K2、K3、K4滑行道等四處跑道等待線距離為90公尺，符合規定。 本場跑道中心線至k1、k2、k3、k4滑行道等4處跑道等待線距離為90公尺，符合規定。
3.12.9	依據3.12.3 節設置之跑道等待位置，應使停等之航空器及車輛不致突出障礙物淨空區、進場面、起飛爬升面或儀／微降系統臨界／靈敏區或干擾無線電助導航設施之運作。	N/A	
3.14	受隔離航空器之停放位置		
3.14.1	已知或被認為是遭受非法干擾之航空器，或由於其他原因需要與正常之機場活動互相隔離之航空器，應指定一個隔離之停放位置，或是將停放該航空器之位置通知機場之管制塔台。	S	依據停機坪管理作業規定規劃位置為9號停機位。

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.1	指示器及信號設施		
5.1.1	風向指示器		
5.1.1.1	機場應設置至少一個風向指示器。	S	本場共設置3個。
5.1.1.2	風向指示器之設置應能被在飛行中或活動區內之航空器視得，並不受附近物體引起之氣流干擾。	S	
5.1.3	信號燈		
5.1.3.1	具有管制之機場應在機場塔台設置信號燈。	S	
5.2	標線		
5.2.1	概述		
5.2.1.1	除跑道邊線標線外，在兩條（或多條）跑道交叉處應顯示較重要跑道之標線，其他跑道之標線則應予以中斷。而較重要跑道邊線標線在交叉處可連續亦可中斷。	N/A	
5.2.1.3	在跑道與滑行道交叉處，跑道除跑道邊線標線可以中斷外，餘各種標線皆應顯示；而滑行道之各種標線則應中斷。	S	
5.2.1.4	跑道標線應為白色。	S	
5.2.1.5	滑行道標線、跑道迴轉坪標線及停機位標線之顏色應為黃色。	S	
5.2.1.6	停機坪安全線（Apron Safety Lines）之顏色應為紅色，勤務道路之車道標線與旅客步道之顏色應為白色。	S	
5.2.2	跑道名稱標線		
5.2.2.1	在有鋪面之跑道頭應設置跑道名稱標線。	S	
5.2.2.3	跑道名稱標線之設置詳如圖 5-2。	S	
5.2.2.4	跑道名稱標線應由兩位數字組成；如為平行跑道，則應在數字後增加一個英文字母。一條跑道、兩條平行跑道及三條平行跑道，跑道名稱係由進場方向磁北方位角之十分之一，取最接近之整數命名。四條或大於四條之平行跑道，一組相鄰跑道應以最接近磁北方位角之十分之一之整數命名，另一組相鄰跑道應以下一個最接近磁北方位角之十分之一之整數命名。如按前述規則得出之數字是個位數時，則應在數字前多加一個“0”。	S	

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.2.2.5	<p>平行跑道之每個跑道名稱標線，應由進場方向看去，由左至右按下列順序各增加一個字母：</p> <p>一如為兩條平行跑道：“L”、“R”。</p> <p>一如為三條平行跑道：“L”、“C”、“R”。</p> <p>一如為四條平行跑道：“L”、“R”、“L”、“R”。</p> <p>一如為五條平行跑道：“L”、“C”、“R”、“L”、“R”或“L”、“R”、“L”、“C”、“R”。</p> <p>一如為六條平行跑道：“L”、“C”、“R”、“L”、“C”、“R”。</p>	N/A	
5.2.2.6	<p>數字及字母之形狀及比例應如圖 5-3 所示。而其尺寸則不應小於圖5-3 所示之大小，但當數字與跑道頭標線結合在一起時，則應採用較大之尺寸，以填補跑道頭標線線段間之空隙。</p>	S	
5.2.3	跑道中心線標線		
5.2.3.1	有鋪面之跑道應設置跑道中心線標線。	S	
5.2.3.2	跑道中心線標線如圖 5-2 所示，應沿著跑道中心線介於跑道名稱標線間劃設，但按5.2.1.1 節規定之中斷處則除外。	S	
5.2.3.3	跑道中心線標線應以均勻隔開之線段及間隙組成。每一線段加一個間隙之長度應不小於50m，且不大於75m。每一線段之長度應至少等於間隙之長度或30m（取其較大值）。	S	
5.2.3.4	<p>線段之寬度應不小於：</p> <p>—0.9m：第II、III類精確進場跑道。</p> <p>—0.45m：第I類精確進場跑道上及跑道參考長度分類為3或4之非精確進場跑道。</p> <p>—0.3m：跑道參考長度分類為1或2之非精確進場跑道及非儀器跑道。</p>	S	
5.2.4	跑道頭標線		
5.2.4.1	於鋪面之儀器跑道及跑道參考長度分類為3或4之鋪面非儀器跑道應設置跑道頭標線。	S	
5.2.4.4	跑道頭標線之線段應從距離跑道頭6m 處開始劃設。	S	

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評 比	備 註
5.2.4.5 跑道頭標線應由一組尺寸相同且對稱於跑道中心線之縱向線段組成(圖 5-2 (A) 及 (B) 係以寬45m 之跑道為例)，而線段之數目應由跑道寬度決定： 跑道寬度 線段數目 18m 4 23m 6 30m 8 45m 12 60m 16 但45m或更寬之非精確進場及非儀器跑道，則可採如圖 5-2 (C) 所示之形式。	S	本場線段數目為12。
5.2.4.6 線段之劃設應橫向延伸至跑道邊3m 以內或延伸至跑道中心線兩側27m 處(以得出較小之橫向距離為準)。如跑道名稱標線劃設在跑道頭標線間，則跑道頭標線在跑道中心線之兩側應至少各有三條線段；如跑道名稱標線設在跑道頭標線前方，則跑道頭標線之線段應連續橫貫跑道。各線段應至少30m 長、約1.8m 寬，線段間距約1.8m。但當線段是連續橫貫跑道時，最靠近跑道中心線之兩條線段間距應為雙倍間距；而在跑道名稱標線設在跑道頭標線間之情況下，則此間距應為22.5m。	S	
5.2.4.8 橫向線段之寬度應不小於1.80m。	S	
5.2.4.9 在跑道頭為永久位移之情況下，應依據圖 5-4 (B) 所示，在位移跑道頭前之跑道劃設箭頭。	S	
5.2.4.10 當跑道頭位置臨時移位時，應如圖 5-4 (A) 或 (B) 所示加以標示，而位移跑道頭前之標線，除跑道中心線應改為箭頭外，餘則應予遮掩。	N/A	
5.2.5 著陸點標線		
5.2.5.2 於跑道參考長度分類為2、3 或4 鋪面儀器跑道之各進場端，應繪設著陸點標線。	S	
5.2.5.4 著陸點標線之起點位置，其相對於跑道頭之距離，應不小於表 5-1中相應欄所述之距離；惟若跑道裝有目視進場滑降指示燈系統，則標線之起始點應與目視進場滑降點一致。	S	
5.2.5.5 著陸點標線應由兩條明顯之線段組成，而線段之尺寸及其內邊之橫向間距應符合表 5-1中相應欄之規定。如同時有劃設著陸區標線，則著陸點標線之橫向間距應與著陸區標線相同；另跑道寬度小於45m者，其寬度部分可以45m寬為基準等比縮小。	S	
5.2.6 著陸區標線		
5.2.6.1 跑道參考長度分類為2、3 或4 之鋪面精確進場跑道之著陸區應繪設著陸區標線。	S	

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.2.6.3	著陸區標線應於跑道中心線兩側以對稱成對之長方形標線繪設，其對數與可用之降落距離有關；當一條跑道兩端之進場方向都要繪設該標線時，則與跑道頭間之距離有關。	S	
5.2.6.4	著陸區標線應符合圖 5-5中所示兩種形式之一。在圖 5-5 (A) 所示形式中，每條標線之長及寬應分別不小於22.5m 及 3m。在圖 5-5 (B) 所示形式中，每條標線之長及寬應不小於22.5m及1.8m，相鄰線條間之距離應為1.5m，另跑道寬度小於45m 者，其寬度部分可以45m寬為基準等比縮小。於可用之降落距離或跑道頭間之距離為1500m至不足2400m時，4對標線數目分別為6條（每邊3條）、6條、4條（每邊2條）、4條之方式劃設。於有著陸點標線之跑道，其最接近跑道中心線之兩條著陸區標線之內側間距應與該著陸點標線之橫向間距相等；而於未繪設著陸點標線之跑道，其最接近跑道中心線之兩條著陸區標線之內側間距應與表 5-1之2，3，4或5欄規定之著陸點標線之橫向間距相符。著陸區標線自距跑道頭150m起並以150m間距繪設，然與著陸點標線相重合或位於著陸點標線50m範圍內者應刪去。	S	本場採B型。
5.2.7	跑道邊線標線		
5.2.7.1	於跑道與跑道道肩（或周圍繞地面）間缺乏明顯對比時，在鋪面跑道之跑道頭間應繪設跑道邊線標線。	S	
5.2.8	滑行道中心線標線		
5.2.8.1	於跑道長度分類為3或4之跑道，其鋪面滑行道及停機坪上應繪設滑行道中心線標線，用以提供自跑道中心線至停機位間連續之導引。	S	
5.2.8.3	當跑道之一部分屬於標準滑行路徑及有下列情況之一時，鋪面跑道上應繪設滑行道中心線標線。 a) 沒有跑道中心線標線。 b) 滑行道中心線未與跑道中心線重合。	N/A	
5.2.8.5	如果設置加強型滑行道中心線標線，應於每條滑行道與跑道交叉處設置。	S	

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.2.8.9	<p>當設置加強型滑行道中心線標線：</p> <p>a) 加強型滑行道中心線標線應從A型跑道等待位置(如圖5-6滑行道標線)沿駛離跑道方向延伸至47m距離。如圖5-7(a)所示。</p> <p>b) 如果加強型滑行道中心線標線與另一個跑道等待位置標線交叉，例如與位於第一個跑道等待位置標線距離47m內之第II類或第III類精確進場跑道等待位置標線交叉，則加強型滑行道中心線標線必須在與該跑道停等位置標線前後各0.9m處中斷。加強型滑行道中心線標線應於所交叉的跑道等待位置標線再延伸3條虛線，或自起點至終點全長達47m，取兩者較大值。圖5-7(b)所示。</p> <p>c) 如果加強型滑行道中心線標線穿過位於距跑道等待位置標線47m內之滑行道與滑行道交叉處，則必須於滑行道中心線標線交叉處前後各1.5m中斷加強型滑行道中心線標線。加強型滑行道中心線標線應於滑行道中心線標線交叉處再延伸3條虛線，或自起點至終點全長達47m，取兩者較大值。如圖5-7(c)所示。</p> <p>d) 如果兩條滑行道中心線標線在跑道等待位置標線處或之前交會，則內側虛線長度不得小於3m。如圖5-7(d)所示。</p> <p>e) 如果有兩組相對的跑道等待位置標線，且標線間之距離小於94m，則加強型滑行道中心線標線應延伸全部距離。加強型滑行道中心線標線不得延伸至任一跑道等待位置標線以外。如圖5-7(e)所示。</p>	S		
5.2.8.10	滑行道中心線標線應為至少寬0.15m 之連續實線，只有在其與跑道等待位置標線或中途等待位置標線相交處應如圖 5-6 所示予以中斷。	S		
5.2.8.11	加強型滑行道中心線標線的劃設應如圖 5-7所示。	S		
5.2.9	跑道迴轉坪標線			
5.2.9.1	設有跑道迴轉坪之跑道，其跑道迴轉坪標線應提供連續性導引供飛機完成180 度迴轉並對正跑道中心線。	N/A		
5.2.9.6	跑道迴轉坪標線應為至少寬0.15m 之連續實線。	N/A		
5.2.10	跑道等待位置標線			
5.2.10.1	跑道等待位置標線應沿著跑道等待位置繪設。	S		
5.2.10.2	在滑行道與非儀器跑道、非精確進場跑道或起飛跑道交叉處，跑道等待位置標線應如圖 5-6 中所示之 A 型。	S		
5.2.10.3	在滑行道與 I 類、II 類或 III 類精確進場跑道交叉處如僅有一個跑道等待位置，該處之跑道等待位置標線應如圖 5-6 所示之 A 型。在上述交叉處如設有兩個或三個跑道等待位置，則最靠近跑道之跑道等待位置標線應如圖 5-6 中所示之 A 型，而其餘離跑道較遠之跑道等待位置標線應如圖 5-6 所示之 B 型。	S		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.2.10.4	依據3.12.3 規定設置之跑道等待位置上之跑道等待位置標線應採用圖 5-6 中之A 型。	N/A		
5.2.10.5	於2026年11月26日前，跑道等待位置標線應如圖5-8之型式A1(或A2)及B1(或B2)適當之繪設。	S		
5.2.10.6	自2026年11月26日起，跑道等待位置標線應如圖5-8之型式A2及B2適當之繪設。	S		
5.2.10.9	在跑道與跑道交叉處顯示之跑道等待位置標線應垂直於作為標準滑行路徑部份之跑道之中心線。標線之形式應符合圖5-8中之A2型。	N/A		
5.2.11	中途等待位置標線			
5.2.11.3	於兩條鋪面滑行道交叉處，任一滑行道繪設之中途等待位置標線應橫跨滑行道，並使其與交會之滑行道接近邊有足夠之距離以確保滑行飛機之安全淨距。如設有停止線燈或中途等待位置燈，則中途等待位置標線應與其相符。	S		
5.2.11.5	中途等待位置標線應如圖 5-6中所示以單條虛線組成。	S		
5.2.12	VOR 機場校對點標線			
5.2.12.1	於機場設有進場用VOR 時並設有VOR 機場校對點時，則應設置VOR 機場校對點標線及指示牌予以標明。	N/A		
5.2.12.3	VOR 機場校對點標線應以航空器停駐時且可接收到正確之VOR 信號之地點為中心。	N/A		
5.2.12.4	VOR 機場校對點標線應是一個直徑為6m 之圓，圓周線段寬0.15m (見圖 5-9 (A))。	N/A		
5.2.14	停機坪安全線			
5.2.14.2	停機坪安全線應能夠確切劃定地勤車輛及其他飛機服務設備等之使用範圍，以保持其與航空器間之安全隔離。	S		
5.2.15	道路等待位置標線			
5.2.15.1	在道路進入跑道處應設置道路等待位置標線。	N/A		
5.2.15.2	道路等待位置標線應橫越車道並沿著道路等待位置繪設。	N/A		
5.2.15.3	道路等待位置標線之繪設方式詳見附篇 C。	N/A		
5.2.16	強制性指示標線			
5.2.16.1	如實務上無法依5.4.2.1 節設置強制性指示牌，則應於道面上劃設強制性指示標線。	S		
5.2.16.3	飛機大小分類為A、B、C或D之滑行道上的強制性指示標線，應如圖 5-10 (A) 所示，距滑行道中心線兩側距離相等橫設於滑行道上，且設在跑道等待位置標線的等待側，與跑道等待位置標線及滑行道中心線標線之間距應不小於1m。	S		

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.2.16.4	飛機大小分類為E或F之滑行道上的強制性指示標線，應如圖5-10 (B) 所示，設於滑行道中心線標線的兩側，且設在跑道等待位置標線的航空器等待側，與跑道等待位置標線及滑行道中心線標線之間距應不小於1m。	N/A	
5.2.16.6	強制性指示標線應由紅底白字文字符號組成，除了「NO ENTRY」標線之文字符號應與強制性指示牌圖案（詳見圖5-30）相同。	S	
5.2.16.7	「禁止進入 (NO ENTRY)」標線由紅底及白色的「禁止進入」符號組成。	N/A	
5.2.16.8	如標線與鋪面對比不明顯時，強制性指示標線應為適當之鑲邊，且最好是白色或黑色。	N/A	
5.2.17	資訊標線		
5.2.17.1	當資訊指示牌無法於規定位置上安裝時，則應在道面上繪設資訊標線。	N/A	
5.2.17.6	資訊標線之規定： a) 當用以替代或輔助位置指示牌時，黑底黃字。 b) 當用以替代或輔助方向或目的指示牌時，黃底黑字。	N/A	
5.2.17.7	當標線與鋪面表面顏色反差不夠明顯時，則標線須包括： a) 文字為黑色時，外加黑框。 b) 文字為黃字時，外加黃框。	N/A	
5.3	燈光 Lights		
5.3.1	概述 General		
5.3.1.4	除了距跑道頭300m 以外部分之進場燈系統外，進場燈系統立式進場燈及其支柱應是易斷的。 a) 當支柱高度超過12m時，其支柱頂端12m部分應符合易斷之要求。 b) 當支柱被非易斷物體圍繞時，支柱高於周圍物體之部分應是易斷的。	S	
5.3.1.5	當進場燈具或其支柱本身不夠明顯時，應適當地加以標明。	S	
5.3.1.6	跑道、緩衝區及滑行道上之立式燈具應是易斷的。燈具高度應低到足以與航空器螺旋槳及引擎間保持必要之淨距。	S	
5.3.1.7	跑道、緩衝區、滑行道及停機坪道面上之嵌入式燈具，應設計及安裝得使能承受航空器輪胎之壓力，且不使航空器或燈具本身受到損壞。	S	
5.3.1.9	跑道燈之光強度應適合於該跑道最低能見度及其週遭燈光之情況；當設有進場燈系統時，跑道燈之強度應與最近一段之進場燈系統之強度適當配合。	S	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.1.10	於設有高強度燈光系統之機場，應設有可依現場實際需求調整光強度之控制裝置，下列各類燈光應具有個別之光強度控制裝置或其他適當之方法，確保強度之協調一致。 —進場燈系統 —跑道邊燈 —跑道頭燈 —跑道末端燈 —跑道中心線燈 —著陸區燈 —滑行道中心線燈	S	
5.3.1.11	依附錄2之附錄圖2-1至附錄圖2-10中，於定義燈具主光束之橢圓範圍內及其邊線上之最大燈光強度值，不應大於依據附錄2之附圖2-1至附圖2-11之總說明第2點所規定所測得主光束最低強度值之3倍。		
5.3.1.12	依附錄2之附錄圖2-12至附錄圖2-20中，於定義燈具主光束之長方形範圍內及其邊線上之最大燈光強度值，不應大於依據附錄2之附圖2-12至附圖2-21之總說明第2點所規定所測得主光束最低強度值之3倍。	S	108/04/09~04/10民航局空側查核本站檢查表紀錄:業提供規格文件。 (民航局108年5月21日 站務驗字第1085011873號)
5.3.3	航空標燈		
5.3.3.1	準備夜間使用之機場，在運作需要之場合應設置機場標燈或識別標燈。	S	本場已於塔臺設置機場標燈。 (型號：Manairco AB-1000F)
5.3.3.3	供夜間使用之機場，若存有以下情形之一者，應設置機場標燈： a)該機場之飛航主要以目視方式進行。 b)該機場能見度經常不佳。 c)由於週遭燈光或地形影響，無法從空中識別該機場。	S	
5.3.3.4	機場標燈應設在機場內且週遭低背景燈光之地區。	S	
5.3.3.6	機場標燈應顯示綠色與白色交替之閃光或白色閃光，總閃光頻率應為每分鐘20 至30 次。	S	108年4月9、10日民航局查核本站現場量測閃光頻率約每分鐘24次。(民航局108年5月21日 站務驗字第1085011873號)
5.3.3.7	標燈發出之燈光應在所有方位角均能看到。燈光之垂直分布應從不大於1°之仰角向上擴展到由民航局決定足以提供導引效果之最大仰角。該最大仰角之閃光有效光強度應不小於2,000 cd。	S	108/04/09~04/10民航局空側查核本站檢查表紀錄:業提供規格文件(民航局108年5月21日 站務驗字第1085011873號)。
5.3.4	進場燈系統		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.4.1	<p>B、非精確進場跑道—如實際可行，準備供夜間使用之非精確進場跑道應設置符合5.3.4.2至5.3.4.9各節中所規範之簡式進場燈系統，除非該跑道僅供能見度良好時使用或有其他目視輔助設施(如跑道頭識別燈)提供足夠之導引時可以不設。</p> <p>註一 如實際可行，宜設置第I類精確進場燈系統。</p> <p>C、第I類精確進場跑道—如實際可行，第I類精確進場跑道應設置符合5.3.4.10至5.3.4.21各節中所規範之第I類精確進場燈系統。</p> <p>D、第II類及III類精確進場跑道—在第II類或III類精確進場跑道應設置符合5.3.4.22至5.3.4.39各節中所規範之第II類及III類精確進場燈系統。</p>	N/A	<p>(1) 02跑道採FAA MALSR進場燈系統，並定期檢視燈光強度。</p> <p>(2) 20跑道採簡式進場燈系統，並定期檢視燈光強度。</p>
簡式進場燈系統			
5.3.4.2	簡式進場燈系統應由一行沿跑道中心線延長線裝設並儘可能延伸到距跑道頭不小於420m處之燈具及一列在距跑道頭300m處之一個長18m或30m之橫排燈之燈具組成。	S	為30m之橫排燈。
5.3.4.3	構成橫排燈之燈具應設置在一條儘可能接近水平之直線上，垂直於中心線並被其平分。橫排燈之燈具應佈置得能夠產生一種直線效果，只有當採用30m之橫排燈時，可在中心線兩側各留一個空隙。這個空隙應保持在最小值，以滿足當地要求，並應不大於6m。	S	
5.3.4.4	進場燈中心線燈具之縱向間距應為60m，只有在需要改善導引作用時可採用30m之間距。最靠近跑道頭之燈應設在距跑道頭60m或30m處（依據該中心線燈之縱向間距而定）。	S	縱向間距為60m。
5.3.4.5	如實際不可能將中心線燈延伸到距跑道頭420m處，則應延伸到300m處並包括橫排燈；如此距離（300m）也不可能，則應將中心線燈儘實際可行地向外延伸；!如210m之距離亦不可能，則免設置中心線燈。上述中心線燈燈具應由至少3m長之短排燈組成。進場燈系統長度不足420m者，皆應增設跑道頭識別燈以彰顯跑道頭。在進場燈系統距跑道頭300m處有橫排燈之情況下，可在距跑道頭150m處增設一組橫排燈。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.4.6	本系統應儘可能位於通過跑道頭水平面上，同時： a) 在距離該系統之中心線60m範圍內，除儀降或微降系統之方位天線外，應無物體突出於進場燈之平面之上。 b) 從進場中之航空器看去，除了橫排燈之中間部分或中心線短排燈（不含其最外側之燈）之外，應無燈光被遮擋。任何突出於燈光平面之上之儀降或微降系統之方位天線，應視為障礙物，並加以標示及照明。	S	經目視檢查結果無異常。
5.3.4.7	簡式進場燈系統應為定光燈，燈光顏色應易於與其他航空地面燈以及可能存在之外界燈光相互區別。每一中心線燈應為至少為3m長之短排燈。	S	經目視檢查結果無異常。(詳民航局108年5月21日站務驗字第1085011873號函馬公站空側查核報告)
第I類精確進場燈系統			
5.3.4.10	!第I類精確進場燈系統應由一行沿跑道中心線延長線裝設並儘可能延伸到距跑道頭不小於720m處之燈具，及一列在距跑道頭300m處之一個長30m之橫排燈之燈具組成。	N/A	02跑道採FAA MALSR進場燈系統。
5.3.4.11	構成橫排燈之燈具應設置在一條儘可能接近水平之直線上，垂直於中心線燈並被其平分。橫排燈之燈具應佈置得能夠產生一種直線效果，除了在中心線兩側可以各留一個空隙。這個空隙應保持在最小值，以滿足當地要求，並應不大於6m。	N/A	
5.3.4.12	中心線燈具之縱向間距應為30m，最靠近跑道頭之燈應設在距跑道頭30m處。	N/A	
5.3.4.12.1	!如實際不可能將中心線燈延伸到距跑道頭720m處，則應延伸到300m處並包括橫排燈；如此距離（300m）也不可能，則應將中心線燈儘實際可行地向外延伸；如210m之距離亦不可能，則免設置中心線燈。上述中心線燈燈具應由至少4m長之短排燈組成。進場燈系統不足720m者，皆應增設翼排燈以彰顯跑道；長度不足210m者，另應增設跑道頭識別燈強調跑道頭。	N/A	
5.3.4.13	本系統應儘可能位於通過跑道頭水平面上，同時： a) 在距離該系統之中心線60m範圍內，除儀降或微降系統之方位天線外，應無物體突出於進場燈之平面之上。 b) 從進場中之航空器看去，除了橫排燈之中間部分或中心線短排燈（不含其最外側之燈）之外，應無燈光被遮擋。任何突出於燈光平面之上之儀降或微降系統之方位天線，應視為障礙物，並加以標示及照明。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.3.4.14	第I類精確進場燈系統之中心線燈及橫排燈應是可調變強度之白色定光燈。每一中心線燈應為短排燈。	N/A		
5.3.4.16	短排燈長度應至少為4m 長，當短排燈是由近似點光源之燈組成時，短排燈各燈應以不超過1.5m 間距均勻佈置。	N/A		
5.3.4.17	每個組成中心線燈之短排燈應附加一個閃光燈。	N/A		
5.3.4.18	於5.3.4.17節中所述之閃光燈應每秒閃光二次，從進場燈系統最外端到最內端朝跑道頭方向逐一順序閃光。放電燈應由不同迴路供電，並能獨立運作。	N/A		
5.3.4.21	燈具應符合附錄2 附錄圖2.1 之規範。	N/A		
第II類及第III類精確進場燈系統				
5.3.4.22	進場燈系統應由一行沿跑道中心線延長線裝設並儘可能延伸到距跑道頭900m處之燈具組成。此外，本系統還應有兩行延伸到距跑道頭270m處之側排燈以及兩排橫排燈，一排在距跑道頭150m處，另一排在距跑道頭300m處，如圖 5-14所示。	N/A		
5.3.4.23	中心線燈具之縱向間距應為30m，最靠近跑道頭之燈應設在距跑道頭30m 處。	N/A		
5.3.4.24	側排燈之燈具應位於中心線之兩側，其縱向間距與中心線燈之縱向間距相同，第一個短排燈設於距跑道頭30m處。兩行側排燈最內側燈具間之橫向間距應不小於18m也不大於22.5m，而以18m為最佳，但在任何情況下應與著陸區燈之橫向間距相同。	N/A		
5.3.4.25	設在距跑道頭150m處之橫排燈，應填滿中心線燈與側排燈間之空隙。	N/A		
5.3.4.26	設在距跑道頭300m處之橫排燈，應自中心線向兩側各延伸15m 距離。	N/A		
5.3.4.29	本系統應儘可能接近跑道頭水平面，同時： a) 在距離該系統中心線60m範圍內，除了儀降或微降系統之方位天線外，應無物體突出於進場燈之平面之上。 b) 從進場中之航空器看去，除了橫排燈之中間部分或中心線短排燈（不含其最外側之燈）之外，應無燈光被遮擋。任何突出於燈光平面之上之儀降或微降系統之方位天線，應視為障礙物，並加以標示及照明。	N/A		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.3.4.30	第II類及第III類進場燈光系統靠近跑道頭第一個300m部分之中心線燈應由可調變強度之白色短排燈組成。	N/A		
5.3.4.31	距跑道頭300m以外之中心線燈位置應為與內端300m部分相同之短排燈，且所有燈具都應發白光並可調變強度。	N/A		
5.3.4.33	短排燈長度應至少4m 長，當短排燈是由近似點光源之燈組成時，短排燈各燈應以不超過1.5m 間距均勻佈置。	N/A		
5.3.4.34	距跑道頭300m以外之每個短排燈應附加一個閃光燈。	N/A		
5.3.4.35	於5.3.4.34節中所述之閃光燈應每秒閃光二次，從進場燈系統最外端到最內端朝跑道頭方向逐一順序閃光。放電燈應由不同迴路供電，並能獨立運作。	N/A		
5.3.4.36	側排燈應由發紅光之短排燈組成。每一側邊短排燈之長度及兩短排燈之間距應與著陸區燈之短排燈間距相同。	N/A		
5.3.4.37	構成橫排燈之燈具應為可調變強度之白光定光燈。各燈應以不大於2.7m 之間距均勻佈置。	N/A		
5.3.4.38	紅色光燈具之光強度應與白色光燈具之光強度相協調。	N/A		
5.3.4.39	燈具應符合附錄二附錄圖 2-1及附錄圖 2-2之規範。	N/A		
5.3.5	目視進場滑降指示燈系統			

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.5.1	當存在下列情況之一時，無論跑道是否設有其他目視或非目視進場助航設施，均應設置目視進場滑降指示燈系統，以導引飛機進場： a) 供渦輪噴射或有類似進場導引需求之飛機使用之跑道； b) 任何類型飛機之駕駛員於下述情況可能難予判斷如何進場：1) 目視導引不充分，諸如日間在水面或沒有特徵之陸地上空、夜間於進場區內沒有足夠之外界燈光等情況下進場航行時，或2) 容易引起誤解之信息，由地形或跑道坡度等所產生； c) 如飛機低於正常航道進場時，於進場區內存在之物體可能會導致嚴重之危險，特別是在沒有非目視或其他目視助航設施可提供相關警告時。 d) 跑道任何一端於飛機過早觸地或衝出跑道時會導致嚴重之危險。 e) 地形或經常之氣象條件使飛機在進場中可能會遇到異常之亂流。	S	本場於02及20跑道設置PAPI。
5.3.5.2	標準之目視進場滑降指示燈系統應符合5.3.5.24 至 5.3.5.41 各節所規範之精確進場滑降指示燈系統（PAPI）及簡式精確進場滑降指示燈系統（APAPI），如圖 5-16 所示。	S	
5.3.5.3	跑道參考長度分類為3或4 時，應設置PAPI。	S	本場於02及20跑道設置PAPI。
5.3.5.4	跑道參考長度分類為1或2 時，應設置PAPI 或APAPI。	N/A	
5.3.5.24	PAPI系統應由4個等距設置之燈光顏色轉換明顯之多燈（或成對單燈）燈組之翼排燈組成。除非實際不可行，該系統應設在跑道之左側。	S	PAPI皆設置在跑道左側。
5.3.5.25	APAPI系統應以2個燈光顏色轉換明顯之多燈（或成對單燈）燈組之翼排燈組成。除非實際不可行，該系統應設在跑道之左側。	N/A	
5.3.5.26	PAPI 翼排燈之設置應能夠使進場中之飛機駕駛員： a) 當位於或接近進場斜面時，看到最接近跑道之2個燈組為紅色，距跑道最遠之2個燈組為白色。 b) 當高於進場斜面時，看到最接近跑道之1個燈組為紅色，距跑道最遠之3個燈組為白色；在更高於進場斜面時，看到之全部燈組均為白色。 c) 當低於進場斜面時，看到最接近跑道之3個燈組為紅色，距跑道最遠之1個燈組為白色；在更低於進場斜面時，看到之全部燈組均為紅色。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.5.27	APAPI 翼排燈之設置應能夠使進場中之飛機駕駛員： a) 當位於或接近進場斜面時，看到最接近跑道之燈組為紅色，距跑道較遠之燈組為白色。 b) 當高於進場斜面時，看到之2個燈組均為白色。 c) 當低於進場斜面時，看到之2個燈組均為紅色。	N/A	
5.3.5.28	燈組之裝設及容許偏差詳如圖 5-19，燈組所組成之翼排燈應使得進場飛機駕駛員所見之燈光恰似在同一水平線上，且應採易斷式並儘可能裝低。	S	1. 現場量測距離符合圖 5-19規定。 2. 總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。(民航局108年5月21日站務驗字第1085011873號)
5.3.5.29	燈光系統應適合於日間及夜間運作。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。(民航局108年5月21日站務驗字第1085011873號)
5.3.5.30	在距離300m 外觀，垂直面上燈光顏色由紅色轉換至白色之垂直夾角應不大於3'。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。(民航局108年5月21日站務驗字第1085011873號)
5.3.5.31	在全光強度時紅色光之Y 座標值不應超過0.320。	S	採用ADB SAFEGATE廠牌規格品。
5.3.5.32	燈組之光強度分布應如附錄2 附錄圖 2-23 中所示。	S	採用ADB SAFEGATE廠牌規格品。
5.3.5.33	應具備適當之光強度控制裝置，便於調節以適應週遭情況，避免使飛機駕駛員在進場及降落階段產生目眩。	S	採用ADB SAFEGATE廠牌規格品。
5.3.5.34	每個燈組仰角應可調整，使光束之白光部分之下限能夠固定在水平以上1°30'至4°30'之間之任何要求之角度上。	S	採用ADB SAFEGATE廠牌規格品。
5.3.5.35	燈組之設計應使得附著在透光或反光面上之凝結水、塵土等對燈光信號之干擾儘可能減到最小，並且不致影響紅色、白色信號間之對比及轉換角度。	S	1. 採用ADB SAFEGATE廠牌規格品。 2. 總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.5.36	圖 5-20 中所定義之進場斜面應適當地提供進場飛機使用。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.37	當跑道裝有儀降及（或）微降系統時，燈組之位置及仰角應使目視進場斜面與儀降系統之下滑道及（或）微降系統（MLS）最小之下滑道儘可能地相符。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.38	PAPI 中各燈組仰角之設定應使得進場飛機之駕駛員在看見1個白燈及3 個紅燈之信號時，飛機與進場區內之所有物體均可保持一定之安全距離。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.39	APAPI 中各燈組仰角之設定應使得進場飛機位於進場斜面最下緣時（駕駛員可看見一紅一白之信號），飛機與進場區內之所有物體仍可保持一定之安全距離。	N/A	
5.3.5.40	一個物體同時具備下列條件並經航空研究後確定會對飛行安全有不利影響時，應適當地限制光束之方位擴散範圍，使該物體保持在光束範圍之外。 a) 位於PAPI或APAPI系統之障礙物保護面之外但在燈組光束之橫向界限以內。 b) 高度高出於障礙物保護面。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.41	安裝於跑道兩側提供滾行導引（Roll Guidance）之翼排燈其相應燈組燈光訊號應能同步變換。	N/A	
障礙物保護面			
5.3.5.42	在準備設置目視進場滑降指示燈系統時應建立一個障礙物保護面。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.43	障礙物保護面之特性包括起點、擴散角、長度及坡度等，應符合表5-3 及圖 5-21 中相關各欄之規範。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.44	不允許有新物體或既有物體之擴建部分突出於障礙物保護面之上，除非經民航局認為新物體或擴建部分會被一個既有且無法移開之物體所遮蔽時，方可例外。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.5.45	既有高出於障礙物保護面以上之物體應移去，然經民航局認為該物體會被一個既有且無法移開之物體所遮蔽或經航空研究後確定該物體不致對飛機安全產生負面影響者除外。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.5.46	經航空研究後確定突出於障礙物保護面以上之物體將對飛行安全產生負面影響時，應採取下列一項或數項措施： a) 移除該物體； b) 適當地提高該系統之進場斜面； c) 減小該系統之方位擴散，使該物體處於光束範圍之外； d) 將系統之軸線及其相應之障礙物保護面偏移一個不大於5°之角度； e) 將該系統適當地朝跑道末端方向移動，以使該物體不再突出障礙物保護面。	S	總臺108年3月27日PAPI例行飛測報告測試正常。
5.3.8	跑道頭識別燈		
5.3.8.1	!下列情形應設置跑道頭識別燈： a) 在非精確進場跑道之跑道頭，當需要使跑道頭更加明顯或無法設置其他進場燈時。 b) 第I類精確進場跑道如5.3.4.12.1所述因腹地不足210m而無設置進場燈系統時。	N/A	本場無設置跑道頭識別燈。
5.3.8.2	跑道頭識別燈應對稱地設在跑道中心線兩側，在跑道邊燈線以外約10m 處並與跑道頭在同一條線上。	N/A	
5.3.8.4	燈光應只能在朝跑道進場之方向才能視得。	N/A	
5.3.9	跑道邊燈		
5.3.9.1	跑道供夜間使用或精確進場跑道供日夜使用，均應設置跑道邊燈。	S	採用COOPER Crouse-Hinds廠牌規格品。
5.3.9.3	跑道邊燈應沿跑道全長設置並位於與跑道中心線等距之兩條平行線上。	S	本場跑道邊燈沿跑道全長設置。
5.3.9.4	跑道邊燈應沿著公布作為跑道使用區域之邊緣或沿著邊緣以外距離不大於3m 處設置。	S	現場抽測約為3m。
5.3.9.6	跑道邊燈應縱向對齊且以相同間隔佈置，儀器跑道之兩燈間距應不大於60m，非儀器跑道之兩燈間距應不大於100m。跑道兩側相對應之邊燈應設在垂直於跑道中心線之直線上。在跑道交叉處，如對駕駛員仍可提供足夠之導引，邊燈可用不規則之間距設置或者取消若干燈具。	S	現場抽測約為60m。
5.3.9.7	跑道邊燈應是可調變強度之白色定光燈，但下列情況除外： a) 在跑道頭移位之情況下，從跑道起點至位移跑道頭處之間之燈具，從進場方向來看應顯示紅色。 b) 從起飛滾行開始之一端看，距跑道末端600m或跑道長度三分之一（二者取其小值）部分之燈光可顯示黃色。	S	經目視檢查結果無異常。
5.3.9.8	跑道邊燈燈光之方位應提供起飛或降落飛機駕駛員足夠之導引。當跑道邊燈準備用來提供繞場導引時，燈光應為全向性（詳見5.3.6.1節）。	S	本場跑道邊燈不提供繞場導引。

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.9.9	於5.3.9.8 節所述全向性跑道邊燈之光束垂直分布，自水平至仰角15°之光強度應符合該跑道起飛或降落時能見度及週遭燈光條件之需求。在任何情況下，光強度至少應為50cd，只有在機場周圍沒有燈光時，可將光強度降低到不小於25cd，以避免對駕駛員產生眩光。	N/A	
5.3.9.10	精確進場跑道之跑道邊燈應符合附錄2 附錄圖 2-9 或附錄圖 2-10。	S	採用COOPER Crouse-Hinds廠牌規格品。
5.3.10	跑道頭燈及翼排燈		
5.3.10.1	設有跑道邊燈之跑道應設置跑道頭燈，除了非儀器或非精確進場跑道於跑道頭移位並設有跑道頭翼排燈時，始無需設置。	S	本場跑道設置跑道頭燈。
5.3.10.2	當跑道頭位於跑道端時，跑道頭燈應設在一條垂直於跑道中心線並儘可能靠近跑道端之直線上，在任何情況下設置位置不應超過跑道端外3m。	S	
5.3.10.3	當跑道頭自跑道端移位時，跑道頭燈應設在跑道頭位處之一條垂直於跑道中心線之直線上。	N/A	本場跑道頭無移位。
5.3.10.4	跑道頭燈之設置： a) 於非儀器或非精確進場跑道，至少為6盞燈； b) 於第I類精確進場跑道，於跑道邊燈線間等距設置，至少為以間距3m計算所得之盞數設置。 c) 於第II類或III類精確進場跑道，於跑道邊燈線間等距設置，以間距不大於3m計算所得之盞數設置。	S	本場跑道頭燈以間距3m計算所得之盞數設置。
5.3.10.6	!當精確進場跑道無法設置全長之進場燈光系統時，應增設翼排燈。	N/A	本場設置翼排燈。
5.3.10.7	跑道頭移位之非儀器或非精確進場跑道，應裝設跑道頭燈而未設置時，應設置翼排燈。	N/A	
5.3.10.8	翼排燈應設在跑道頭處，分為兩組，對稱於跑道中心線。每組翼排燈應至少由五盞燈組成，垂直於跑道邊燈線並向外延伸至少10m，將每組翼排燈最靠近跑道之燈具應設置於跑道邊燈線上。	S	本場翼排燈由五盞燈組成，垂直於跑道邊燈線並向外延伸約10m。
5.3.10.9	跑道頭燈及翼排燈應為朝向進場方向之單向綠色定光燈，其燈光強度及光束擴散應符合跑道運作時之能見度及週遭燈光條件之需求。	S	採用OCEM廠牌規格品。
5.3.10.10	裝設於精確進場跑道之跑道頭燈，應符合附錄2 附錄圖 2-3。	S	採用OCEM廠牌規格品。
5.3.10.11	精確進場跑道之翼排燈，應符合附錄2 附錄圖 2-4。	S	採用OCEM廠牌規格品。
5.3.11	跑道末端燈		
5.3.11.1	設有跑道邊燈之跑道應設置跑道末端燈。	S	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.11.2	跑道末端燈應設在一條垂直於跑道中心線並儘可能靠近跑道端之直線上，在任何情況下設置位置不應超過跑道端外3m。	S	
5.3.11.4	跑道末端燈應為朝向跑道方向之單向紅色定光燈，其燈光強度及光束擴散應符合跑道運作時之能見度及週遭燈光條件之需求。	S	
5.3.11.5	精確進場跑道之跑道末端燈，應符合附錄2 附錄圖 2-8。	S	
5.3.12	跑道中心線燈		
5.3.12.1	第II 類或III 類精確進場跑道應設置跑道中心線燈。	N/A	本場非第II 類或III 類精確進場跑道。
5.3.12.3	最低起飛運作條件低於跑道視程 400m 之跑道應裝設跑道中心燈。	N/A	
5.3.12.5	跑道中心線燈應沿著跑道中心線設置，當無法沿中心線設置時，可設置在偏離跑道中心線同一側不大於0.6m處，燈具從跑道頭至跑道末端以15m之間距設置；如經證明跑道中心線燈服務能力等級可符合10.5.7或10.5.11節之維護目標時，供跑道視程為350m或更高條件使用之跑道，可以採30m之間距設置。	N/A	
5.3.12.7	從跑道頭至距跑道末端900m 處之跑道中心線燈應為可調變強度之白色定光燈；從距跑道末端900m 至300m 間之跑道中心線燈，應為交替設置紅色及可調變強度之白色定光燈；從距跑道末端300m 至跑道末端間之跑道中心線燈，應為紅色定光燈；長度小於1,800m 之跑道，應從可供降落用跑道中點開始至距跑道末端300m 處交替設置紅色及可調變強度之白色定光燈。	N/A	
5.3.12.8	跑道中心線燈應符合附錄2 附錄圖 2-6 或附錄圖 2-7。	N/A	
5.3.13	跑道著陸區燈		
5.3.13.1	在第II 類或III 類精確進場跑道之著陸區上應設置著陸區燈。	N/A	本場非第II 類或III 類精確進場跑道。
5.3.13.2	著陸區燈應從跑道頭開始向跑道末端方向延伸900m，除了在跑道長度小於1800m 時，應將該系統縮短使其長度不致超過跑道長度之半。著陸區燈樣式應由許多對稱於跑道中心線之短排燈組成，每對短排燈中最內側燈具之橫向間距應等於著陸區標線所選用之橫向間距。兩對短排燈間之縱向距離應為30m 或60m。	N/A	
5.3.13.3	短排燈應至少由3 個燈組成，各燈之間距不大於1.5m。	N/A	
5.3.13.5	著陸區燈應為單向可調變強度之白色定光燈。	N/A	
5.3.13.6	著陸區燈應符合附錄2 附錄圖 2-5。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.14	簡式著陸區燈		
5.3.14.2	簡式著陸區燈應係對稱於跑道中心線兩側的二對燈具，位於最後一對著陸區標線上風邊緣外0.3m處，內側燈具之橫向間距應等於著陸區標線之橫向間距。位於同一側之兩個燈具之間隔不得大於1.5m，或著陸區標線寬度的一半，取較大值。	N/A	
5.3.14.4	簡式著陸區燈應為單向可變強度白色定光燈，其設置方向應使進場飛機駕駛員可視得。	N/A	
5.3.14.5	簡式著陸區燈應符合附錄2附錄圖 2-5。	N/A	
5.3.15	快速出口滑行道指示燈		
5.3.15.2	任何燈泡失效或其他故障以致影響圖5-25 之燈光組態時，快速出口滑行道指示燈應整組熄滅。	N/A	本場無快速出口滑行道。
5.3.15.3	整組快速出口滑行道指示燈應配合銜接之快速出口滑行道，設置在跑道上之跑道中心線同一側，如圖 5-25，每一燈組之燈具間隔為2m，最靠近跑道中心線之燈具應距離跑道中心線2m。	N/A	
5.3.15.4	在一條跑道上配置多處快速出口滑行道情形下，各快速出口滑行道之指示燈組於開啟時不應有重疊現象。	N/A	
5.3.15.5	為利於降落飛機之駕駛員自進場方向可以看見快速出口滑行道指示燈，燈具應為單向黃色定光燈且排成一列。	N/A	
5.3.15.6	快速出口滑行道指示燈應符合附錄2 附圖2.6 或附圖2.7。	N/A	
5.3.16	緩衝區燈		
5.3.16.1	供夜間使用之緩衝區應設置緩衝區燈。	N/A	本場無緩衝區。
5.3.16.2	緩衝區燈應沿緩衝區全長，設在與跑道中心線等距之兩條平行線上，並與跑道邊燈線延伸線重合。緩衝區燈還應橫越於緩衝區末端，並垂直於緩衝區中心線，且應儘可能靠近緩衝區末端，在任何情況下不超過緩衝區末端外3m，其燈具間隔應不大於30m。	N/A	
5.3.16.3	緩衝區燈應為單向朝跑道之紅色定光燈。	N/A	
5.3.17	滑行道中心線燈		
5.3.17.1	供跑道視程小於350m 情況下使用之出口滑行道、滑行道及停機坪，應設置滑行道中心線燈，且應在跑道中心線及停機位間提供連續之導引，只有在低交通密度時且滑行道邊燈及中心線標線已能提供足夠導引之情況下可以不設。	N/A	本場無滑行道中心線燈。
5.3.17.4	跑道作為標準滑行路徑之一部分以及在跑道視程小於350m 滑行時，應在該部分跑道上設置滑行道中心線燈。只有在低交通密度時且滑行道邊燈及中心線標線已能提供足夠之導引情況下可以不設。	N/A	

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.17.6	除了5.3.17.8所述情況及出口滑行道及跑道上作為標準滑行路徑之一部分外，滑行道中心線燈應是綠色定光燈，其光束大小應使得只有位在滑行道或鄰近滑行道之飛機才能看得見燈光。	N/A	
5.3.17.7	出口滑行道之滑行道中心線燈應是定光燈。滑行道中心線燈從靠近跑道中心線開始到儀降/微降系統之臨界/靈敏區之邊界或內轉接面之內邊（取兩者之中離跑道較遠者）為止應是綠色燈光與黃色燈光交互設置，之後滑行道中心線燈則應是綠色燈光（詳見圖5-26）。出口滑行道之第一盞滑行道中心線燈應是綠色燈光，最靠近上述邊界之燈應是黃色燈光。	N/A	
5.3.17.9	滑行道中心線燈應符合下列規範： a) 供跑道視程小於350m情況下使用之滑行道時，其中心線燈規範詳見附錄2之附錄圖 2-12、附錄圖 2-13或附錄圖 2-14。 b) 其他滑行道中心線燈規範詳見附錄2之附錄圖 2-15或附錄圖 2-16。	N/A	
5.3.18	滑行道邊燈		
5.3.18.1	供夜間使用之跑道迴轉坪、等待區及停機坪之邊緣，及供夜間使用未設有滑行道中心線燈之滑行道，應設置滑行道邊燈，除了在考慮運作性質並認為地面照明或其他方法已能提供足夠之導引時，才無需設置滑行道邊燈。	S	本場設置滑行道邊燈。
5.3.18.2	跑道作為標準滑行路徑之一部份並於夜間滑行時，當該部分跑道未設有滑行道中心線燈時，應設置滑行道邊燈。	N/A	
5.3.18.7	滑行道邊燈應是藍色定光燈。燈具之方位角應使飛機駕駛員於任一方向滑行時均看見其燈光，光束垂直角度為水平至水平以上至少75°；為避免與其他燈光發生混淆，在交會、出口或彎道處之燈具應儘可能地加以遮擋。	S	採用COOPER Crouse-Hinds廠牌規格品。
5.3.18.8	滑行道邊燈之燈光強度，在仰角0°到6°應至少為2cd，在仰角6°至75°應至少為0.2cd。	S	採用COOPER Crouse-Hinds廠牌規格品。
5.3.19	跑道迴轉坪燈		
5.3.19.1	當跑道迴轉坪要在跑道視程低於350m情形下使用時，應設置跑道迴轉坪燈來提供連續性導引，以便讓飛機能夠完成180度迴轉並對正跑道中心線。	N/A	本場無跑道迴轉坪燈。
5.3.19.6	跑道迴轉坪燈應為綠色單向定光燈，光線僅能從位於或接近跑道迴轉坪上飛機視得。	N/A	
5.3.19.7	跑道迴轉坪燈應符合附錄2之附錄圖 2-13、附錄圖 2-14或附圖2.15之規定。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.20	停止線燈		
5.3.20.1	供跑道視程小於350m情況下使用之跑道，應在其每個跑道等待位置上設置停止線燈，如具備下列條件之一則可不設： a) 具備適當之輔助設施及程序，用以防止各類交通活動闖入跑道。 b) 於跑道視程小於550m時，訂有運作程序來限制航空器及車輛之數量如下： 1) 在操作區上之航空器每次只有一架。 2) 在操作區上車輛限制在最小必要數量。	N/A	本場無停止線燈。
5.3.20.2	供跑道視程介於350m及550m情況下使用之跑道，應在其每個跑道等待位置上設置停止線燈，如具備下列條件之一則可不設： a) 具備適當之輔助設施及程序，用以防止各類交通活動闖入跑道。 b) 於跑道視程小於550m時，訂有運作程序來限制航空器及車輛之數量如下： 1) 在操作區上之航空器每次只有一架。 2) 在操作區上車輛限制在最小必要數量。	N/A	
5.3.20.3	當同一滑行道與跑道交叉處設有超過一組停止線燈，任何時間應只能有一組停止線燈亮。	N/A	
5.3.20.5	停止線燈應設置在要求通行停止點上並橫越滑行道，當按5.3.20.7節增設立式燈具時，應設在滑行道邊緣以外不小於3m處。	N/A	
5.3.20.6	停止線燈應由若干個間距為3m，橫越滑行道之紅色燈組成，並朝著預計趨近交叉處或跑道等待位置之方向。	N/A	
5.3.20.8	設置在跑道等待位置之停止線燈，應是朝著趨近跑道方向之紅色單向燈。	N/A	
5.3.20.9	按5.3.20.7節增設立式燈具應具有與停止線燈相同之特性，即使航空器到達停止線位置仍能夠看見。	N/A	
5.3.20.10	停止線燈之紅色燈光強度及光束擴散應符合附錄2 附錄圖 2-12 至附錄圖 2-16 中之規範。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.20.13	燈光迴路應設計為： a) 橫越入口滑行道之停止線燈，能夠選擇性啟閉。 b) 橫越只作為出口滑行道之停止線燈，能夠選擇性啟閉或成組地啟閉； c) 當停止線燈亮時，安裝在停止線燈後至少90m距離內之任何滑行道中心線燈應熄滅。 d) 停止線燈應與其後滑行道中心線燈互鎖，當停止線燈後之滑行道中心線燈亮時，停止線燈熄滅；反之亦然。	N/A	
5.3.21	中途等待位置燈		
5.3.21.1	於跑道視程小於350m 之情形下，除非已設置停止線燈，否則於中途等待位置均應設置中途等待位置燈。	N/A	本場無中途等待位置燈。
5.3.21.3	中途等待位置燈應沿著中途等待位置標線前方0.3m 處設置。	N/A	
5.3.21.4	中途等待位置燈應由至少3 個類似滑行道中心線燈（如有裝設）之燈光分布特性並朝著趨近中途等待位置方向之單向黃色定光燈所組成。燈具應對稱並垂直於滑行道中心線設置，各燈間距為1.5m。	N/A	
5.3.23	跑道警戒燈		
5.3.23.1	在跑道使用於下列情況時，應在每個滑行道／跑道交叉處設置A 型跑道警戒燈： a) 跑道視程小於550m時且未設置停止線燈的情況時。 b) 跑道視程介於550m及1200m之間且高交通密度時。	S	本場設置A型跑道警戒燈。
5.3.23.4	A型跑道警戒燈應設置在滑行道兩側，其與跑道中心線之距離不小於表 3-2 中對起飛跑道之規範。	S	
5.3.23.5	B型跑道警戒燈應橫越滑行道設置，其與跑道中心線之距離不小於表 3-2 中對起飛跑道之規範。	N/A	
5.3.23.6	A型跑道警戒燈應由兩對黃色燈組成。	S	
5.3.23.8	B型跑道警戒燈應由橫越滑行道，間距為3m 之黃色燈組成。	N/A	
5.3.23.9	光束應是單向且對正飛機滑行至等待位置之方向，使駕駛員能看得見。	S	
5.3.23.16	A 型跑道警戒燈各燈組之單燈應交替發光。	S	
5.3.23.17	B 型跑道警戒燈之相鄰單燈應交替發光，交錯之各組燈應同步發光。	N/A	
5.3.23.18	跑道警戒燈應以每分鐘30 至60 次之頻率發光，每個燈之明、暗時間應相等。	S	抽測K1滑行道跑道警戒燈發光頻率約為每分鐘50次。(民航局108年5月21日站務驗字第1085011873號)
5.3.24	停機坪照明燈		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.24.3	停機坪照明燈之光譜分布，應使得與例行勤務／檢修相關之航空器標線、道面及障礙物標線之顏色能夠正確地加以辨認。	S	經目視檢查結果無異常。
5.3.25	目視停靠導引系統		
5.3.25.1	當準備使用目視輔助設施指示航空器在停機位上準確定位且其他替代方法（如人工導引）不可行時，應設置目視停靠導引系統。	N/A	本場無目視停靠導引系統。
5.3.25.2	系統應提供方位及停止之導引。	N/A	
5.3.25.3	供日夜間使用之系統在各種氣候、能見度、背景燈光及道面之情況下，其方位導引單元及停止位置指示器應提供明確導引，且不應使駕駛員產生目眩。	N/A	
5.3.25.4	方位導引單元及停止位置指示器應設計為： a) 在二者或其一失效時，能提供駕駛員一個明確地故障訊息。 b) 二者均能被關掉。	N/A	
5.3.25.5	方位導引單元及停止位置指示器之位置應使得停機位標線、停機位操作導引燈（如設置）及目視停靠導引系統間能有連續性之導引。	N/A	
5.3.25.6	系統之精確度應適合搭配使用之空橋型式及各種固定式航空器服務裝置。	N/A	
5.3.25.8	如系統為了供某一種特定型式航空器之使用需要進行選擇性操作時，則系統應能夠向駕駛員及系統操作人員發出識別信號，用以確保系統已依特定機型完成適當之設定。	N/A	
5.3.25.9	方位導引單元應位於或靠近於航空器前方停機位之中心線延長線上，使得系統之訊號在整個停靠操作過程中能夠讓駕駛艙看得到，至少應對準左座駕駛員。	N/A	
5.3.25.11	方位導引單元應提供明顯之左／右向導引，使駕駛員能夠找到並保持在導入線上而不致發生控制失當之情況。	N/A	
5.3.25.12	當用顏色變化來指示方位導引時，應使用綠色來表示位於中心線上，紅色則表示偏離中心線。	N/A	
5.3.25.13	停止位置指示器應與方位導引單元裝設在一起或者足夠接近，使得駕駛員無需轉頭就能同時觀察到方位及停止訊號。	N/A	
5.3.25.14	停止位置指示器至少應適合於左座駕駛員使用。	N/A	
5.3.25.16	供某一特定機型使用之停止位置指示器所提供之訊息，應考量到駕駛員之眼高及（或）觀察角度之變化範圍。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評 比	備 註
5.3.25.17 停止位置指示器應顯示被導引航空器之停止位置，並提供其接近率之訊息，使得駕駛員逐漸降低航空器速度，使其在預定之停止位置完全停住。	N/A	
5.3.25.19 當用顏色變化來表示停止位置導引時，應以綠色表示航空器可以前進，紅色表示已到達停止點；而在距停止點短距離情況下，可使用第三種顏色表示並警告已接近停止點。	N/A	
5.3.26 先進目視停靠導引系統		
5.3.26.2 先進目視停靠導引系統應可適用於所有預計使用該停機位的各種機型。	N/A	本場無先進目視停靠導引系統。
5.3.26.3 先進目視停靠導引系統僅可於其操作性能規定之環境下使用。	N/A	
5.3.26.4 先進目視停靠導引系統與傳統目視停靠導引系二種形式同時供作使用時應不衝突。先進目視停靠導引系統於未使用或未提供服務時應提供相關指示訊息。	N/A	
5.3.26.5 先進目視停靠導引系統之設置，應於整個停靠運作過程中，提供負責或協助航空器停靠人員未遮蔽且明顯的導引。	N/A	
5.3.26.6 於各種停靠操作階段，先進目視停靠導引系統應至少提供下列停靠訊息： a)緊急停止指示。 b)顯示導引航空器之型別（type）及機型（Model）。 c)顯示航機橫向相對於停機位中心線之偏離距離。 d)顯示方位角以校正偏離停機位中心線之距離。 e)顯示航機與停止位置間之距離。 f)顯示航機抵達正確停止位置。 g)航機超越停止位置時應顯示警告訊息。	N/A	
5.3.26.7 航機停靠過程，先進目視停靠導引系統應有能力提供航機滑行速度之導引訊息。	N/A	
5.3.26.8 於正常運作情形下，系統確定航空器偏離至顯示所需之時間，應不致使航空器偏離停機位中心線達1公尺以上。	N/A	
5.3.26.10 於使用符號或文字顯示導引信息時，應能直覺地表示所提供信息之類型。	N/A	
5.3.26.11 航機距離停止線至少25m前，應提供航機偏移中心線相對距離之訊息。	N/A	
5.3.26.12 必須在至少距離停止線15m前連續顯示接近距離和接近速度。	N/A	
5.3.26.14 於航機停靠過程中，先進目視停靠導引系統應提供適當方式指示航機需立即停止。在此情況下，除顯示先進目視停靠導引系故障信息外，應無任何信息顯示。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
5.3.26.15	應向負責停機位運作安全的人員提供執行立即暫停停靠程序的規定。	N/A	
5.3.27	停機位操作導引燈		
5.3.27.2	如需設置停機位操作導引燈，則應與停機位標線設在一起。	N/A	本場無停機位操作導引燈。
5.3.27.3	除了表示停止位置之燈外，停機位操作導引燈應是黃色定光燈，且於其所提供導引之整個區域內均能看得見。	N/A	
5.3.27.5	表示停止位置之燈應是紅色單向定光燈。	N/A	
5.3.28	道路等待位置燈		
5.3.28.1	供跑道視程小於350m 情況下使用之跑道，在為該跑道服務之每一個道路等待位置應設置道路等待位置燈。	N/A	本場無道路等待位置燈。
5.3.28.3	道路等待位置線燈應設於道路等待位置標線並距道路邊右側1.5m (±0.5m) 處。	N/A	
5.3.28.4	由飛航服務單位視運作需求，設置下列其中一種類型之道路等待位置燈： a) 可控制之紅（停止）／綠（前進）交通燈。 b) 紅色閃光燈。	N/A	
5.3.28.5	道路等待位置燈之光束應是單向的，並使趨近於等待位置之車輛駕駛員均能看得見。	N/A	
5.3.28.6	於不同能見度及等待位置週遭燈光之情況下，光束強度必須適當，但不應使車輛駕駛員產生目眩。	N/A	
5.3.28.7	紅色閃光燈之閃光頻率應介於每分鐘30 至60 次。	N/A	
5.3.29	禁止進入排燈		
5.3.29.5	禁止進入排燈之紅色燈光強度及光束擴散應符合附錄2附錄圖2-12至附錄圖2-16中之規範。	N/A	本場無禁止進入排燈。
5.3.29.8	燈光迴路應設計為： a) 能夠選擇性啟閉或成組地啟閉； b) 當禁止進入排燈亮時，安裝在趨近跑道方向越過禁止進入排燈後至少90m距離內之任何趨近跑道方向之滑行道中心線燈應熄滅。 c) 當禁止進入排燈亮時，任何設置在禁止進入排燈與跑道間之停止線燈應熄滅。	N/A	
5.3.30	跑道狀態燈		
5.3.30.1	如設置RELS，應偏離滑行道中線0.6m，並位於滑行道中心線燈的另一側，自跑道等待位置前0.6m起延伸至跑道邊線處。跑道上離跑道中線0.6m處應額外安裝一盞燈具，並對齊滑行道最後兩盞RELS。	N/A	本場無跑道狀態燈。
5.3.30.2	RELS應至少包括5個燈具，並應根據所涉的滑行道長度，縱向間隔至少3.8m，最大15.2m，但不包括安裝在跑道中線附近的燈具。	N/A	

澎湖機場檢查表

(A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.3.30.3	如設置THLs，應位於跑道中心線燈兩側各偏離中心線燈1.8m處，自距離跑道起始端115m處起，每30m一對向後延伸，至少延伸450m。	N/A		
5.3.30.4	如設置RELs，應由一列沿航空器進入跑道方向的嵌入式紅色定光燈組成。	N/A		
5.3.30.5	各滑行道與跑道的交叉處所安裝的RELs應在該系統確定需要發出警告後之2秒內亮起。	N/A		
5.3.30.6	RELs的燈光強度和光束擴散應符合附錄2附錄圖A2-12和A2-14。	N/A		
5.3.30.7	THLs應由兩排朝起飛航空器方向的嵌入式紅色定光燈組成。	N/A		
5.3.30.8	跑道上的THLs應在該系統確定需要發出警告後之2秒內亮起。	N/A		
5.3.30.9	THLs的燈光強度和光束擴散應符合附錄2附錄圖A2-26。	N/A		
5.4	指示牌			
5.4.1	概述			
5.4.1.1	為傳遞強制性之指示、特定位置之資訊、活動區內之目的地或其他資訊以符合9.8.1節之要求，應設置指示牌。	S		
5.4.1.3	指示牌應是易斷的。靠近跑道或滑行道之指示牌應低到足以與飛機螺旋槳及引擎間保持必要之淨距。其安裝高度應不超過表 5-5 對應欄中所示之尺寸。	S		
5.4.1.4	指示牌應為長方形，如圖 5-30 及圖 5-31 所示，橫向較長。	S		
5.4.1.5	活動區上使用紅色之指示牌應為強制性指示牌。	S		
5.4.1.6	指示牌上文字符號應符合附錄4之規範。	S		
5.4.1.7	在下列情況之一時使用之指示牌應符合附錄4之規定並予以照明： a) 跑道視程低於800m時。 b) 夜間使用之儀器跑道。 c) 跑道參考長度分類為3或4供夜間使用之非儀器跑道。	S		
5.4.1.8	跑道參考長度分類為1或2供夜間使用之非儀器跑道，其指示牌應符合附錄4之規定，具有反光性及（或）予以照明。	S		
5.4.2	強制性指示牌			
5.4.2.1	必須經機場管制塔台授權始可允許航空器滑行或車輛移動位置之前，應設置強制性指示牌以茲識別。	S		
5.4.2.3	位於滑行道/跑道交會處或跑道/跑道交會處之A型跑道等待位置標線應設置跑道名稱指示牌作為補充。	S		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項 目	評 比	備 註
5.4.2.4 B 型跑道等待位置標線應設置第I 類、II 類或III 類跑道等待位置指示牌作為補充。	N/A	
5.4.2.5 位於依據3.12.3 節所設立之跑道等待位置之A 型跑道等待位置標線，應設置跑道等待位置指示牌作為補充。	S	
5.4.2.7 當禁止進入一個地區時，應設置禁止進入指示牌。	N/A	
5.4.2.8 位於滑行道／跑道或跑道／跑道交叉處之跑道名稱指示牌，應面對趨近跑道之方向並位於跑道等待位置標線之兩側。	S	
5.4.2.9 第 I 類、II 類或III 類跑道等待位置指示牌應面對接近臨界區之方向並位於跑道等待位置標線之兩側。	S	
5.4.2.10 禁止進入指示牌應設置在禁止進入地區之起始處，從駕駛員看來是位於滑行道之兩側。	N/A	
5.4.2.11 跑道等待位置指示牌應面對著接近障碍物限制面或儀降／微降系統之臨界／靈敏區之方向，並位在依據3.12.3 節規範所設立之跑道等待位置之兩側。	S	
5.4.2.12 強制性指示牌應為紅底白字。	S	
5.4.2.14 除了設在跑道端附近之跑道名稱指示牌可僅標示該端之跑道名稱外，跑道名稱指示牌上之文字符號應含有相交跑道之名稱，並依據指示牌之觀看位置正確地定向。	S	
5.4.2.15 在第I類、II類、III類、II/III類合用或I/II/III類合用之跑道等待位置指示牌上應由跑道名稱及適當之CAT I、CAT II、CAT III、CAT II/III或CAT I/II/III文字符號所組成。	N/A	
5.4.2.16 禁止進入指示牌之文字符號應與圖 5-30 相符。	N/A	
5.4.2.17 按照 3.12.3 節設置之跑道等待位置指示牌應由滑行道名稱及一個數字之文字符號所組成。	N/A	
5.4.2.18 當設置強制性指示牌，應採用圖5-30所示之文字及（或）符號。	S	
5.4.3 資訊指示牌		
5.4.3.3 當運行上需要識別一個跑道出口時，應設置跑道出口指示牌。	S	
5.4.3.4 在出口滑行道未裝設滑行道中心線燈而需要對脫離跑道之駕駛員表明儀降／微降系統之臨界／靈敏區或內轉接面之邊界（取兩者之中離跑道較遠者）之場合，應設置脫離跑道指示牌。	S	
5.4.3.7 於到達滑行道交叉處前，為表明路徑資訊時應設置組合位置及方向之指示牌。	S	
5.4.3.8 為運作需要標示交叉處之滑行道名稱及方向時，應設置方向指示牌。	S	

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.4.3.10	除了在跑道/跑道交叉處以外，位置指示牌應與跑道名稱指示牌共同設置。	S		
5.4.3.11	除非經航空研究後確定無此需要，否則位置指示牌應與方向指示牌共同設置。	S		
5.4.3.14	除了 5.4.3.16 節（跑道出口指示牌）及5.4.3.24 節（T型交叉處之方向指示牌）之資訊指示牌外，資訊指示牌應儘可能依據表 5-5 要求，並設在滑行道之左側。	S		
5.4.3.15	在滑行道交叉處，資訊指示牌應設在交叉處前，並與中途等待位置標線相互一致；在沒有中途等待位置標線之場合，跑道參考長度分類為3或4時應將指示牌設置於距離交會滑行道中心線之至少60m處；跑道參考長度分類為1或2時應將指示牌設置於距離交會滑行道中心線之至少40m處。	S		
5.4.3.16	跑道出口指示牌應設置與跑道出口同一側（即左側或右側）並符合表 5-5 中所規定之位置。	S		
5.4.3.17	跑道出口指示牌應設置在跑道往滑行道出口點之前，當跑道參考長度分類為3 或4 時，其位置與距切點至少60m；當跑道參考長度分類為1 或2 時，其位置與距切點至少30m。	S		
5.4.3.18	脫離跑道指示牌應至少設置在滑行道之一側，指示牌與跑道中心線之距離，不應低於下列之最大值： a) 跑道中心線距儀降/微降系統之臨界/靈敏區邊界之距離。 b) 跑道中心線與內轉接面下邊之距離。	S		
5.4.3.19	滑行道位置指示牌與脫離跑道指示牌一起設置時，滑行道位置指示牌應設置於脫離跑道指示牌之外側。	S		
5.4.3.20	交叉口起飛指示牌應設置於入口滑行道之左側，指示牌與跑道中心線之距離，當跑道參考長度分類為3或4時，應不小於60m；當跑道參考長度分類為1或2時，則應不小於45m。	N/A		
5.4.3.21	滑行道位置指示牌與跑道名稱指示牌一起設置時，滑行道位置指示牌應設置於跑道名稱指示牌之外側。	S		
5.4.3.23	除了位置指示牌以外，其他資訊指示牌不應與強制性指示牌一起設置。	S		
5.4.3.25	除了位置指示牌以外，其他之資訊指示牌應為黃底黑字。	S		
5.4.3.26	位置指示牌應為黑底黃字，當該指示牌單獨設置時應加一個黃色邊框。	S		
5.4.3.27	跑道出口指示牌上之文字符號應包含出口滑行道名稱，並使用箭頭表明其出口方向。	S		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.4.3.28	脫離跑道指示牌上之文字符號應描繪如圖 5-31 中所示之A型跑道等待位置標線。	S		
5.4.3.29	交叉口起飛指示牌上之文字符號應包含一個以數字訊息表明剩餘可用之起飛滾行距離（單位為m），並加上一個如圖 5-31中所示適當表明起飛方向之方位箭頭。	N/A		
5.4.3.30	目的地指示牌上之文字符號應包含一個字母、字母數字或數字之訊息以標明目的地，並加上一個如圖 5-31 中所示表明進行方向之箭頭。	S		
5.4.3.31	方向指示牌上之文字符號應包含一個字母或字母數字之訊息以標明滑行道，並加上一個如圖 5-31 中所示的一個或數個適當指向之箭頭。	S		
5.4.3.32	位置指示牌上之文字符號應包含航空器所在或正在進入之滑行道位置、跑道或其他鋪面之名稱，但不應包含箭頭。	S		
5.4.3.34	當位置指示牌及方向指示牌組合使用時： a) 所有與左轉相關之方向指示牌應設在位置指示牌之左側，而所有與右轉相關之方向指示牌應設在位置指示牌之右側；除非在包含一個滑行道交叉處之交接處之場合，位置指示牌可以選擇性地設在左側。 b) 應參照標的滑行道之偏離情形，設置方向性指示牌並增大牌面上方向箭頭自垂直方向之偏移量。 c) 所在位置滑行道之方向在交叉處之後顯著轉變時，應在位置指示牌旁處設置適當之方向指示牌。 d) 相鄰之方向指示牌應如圖 5-31所示使用垂直之黑線來加以區隔。	S		
5.4.3.35	滑行道之命名原則如下： a) 一個字母 b) 數個字母 c) 一個字母或幾個字母與一個數字之組合。	S		
5.4.3.37	在操作區內，數字之單獨使用應保留供跑道名稱使用。	N/A		
5.4.4	VOR 機場校對點指示牌			
5.4.4.1	當設有VOR機場校對點時，應設置VOR機場校對點標線及指示牌予以標明。	N/A		
5.4.4.2	VOR機場校對點指示牌應儘可能地靠近VOR機場校對點，使得正確位於VOR機場校對點標線上之航空器能從駕駛艙中看見牌面上之敘述。	N/A		
5.4.4.3	VOR 機場校對點指示牌應為黃底黑字。	N/A		
5.4.7	道路等待位置指示牌			
5.4.7.1	在道路進入跑道處均應設置道路等待位置指示牌。	N/A		

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.4.7.2	道路等待位置指示牌應設置在道路等待位置且距道路右側 1.5m 處。	N/A		
5.4.7.3	道路等待位置指示牌應為紅底白字。	N/A		
5.4.7.4	道路等待位置指示牌上之文字符號應使用本國文字並符合道路交通標誌標線設置規則設置，包括以下內容： a) 要求停住；及 b) 視需要標明： 1) 需取得航管單位同意後通行； 2) 所在位置之識別名稱。	N/A		
5.4.7.5	供夜間使用之道路等待位置指示牌應具有反光性或予以照明。	N/A		
5.4.8	跑道千呎牌			
5.4.8.1	沿跑道裝設，提供飛行員於起飛與降落時，指示跑道剩餘長度資訊。	S		
5.4.8.2	當運作上需要跑道千呎牌時，應予以裝設。	S		
5.4.8.3	跑道千呎牌之安裝方式可分下列三種： a) 建議方式：於跑道起降使用率較高方向之左側，安裝雙面之跑道千呎牌〔詳圖 5-34之 (a)〕，較符合經濟效益。當礙於現況因素跑道左側無法安裝時，千呎牌可全部安裝於跑道右側。 b) 替代方式一：按實際跑道剩餘長度，沿跑道兩側裝設各自獨立裝設單面跑道千呎牌〔詳圖 5-34之 (b)〕。 c) 替代方式二：沿跑道兩側，安裝雙面之跑道千呎牌〔詳圖 5-34之 (c)〕。	S		
5.4.8.4	當使用建議方式或替代方式二，而跑道長度不能被1000 ft 整除時，其餘數可分別配置於跑道兩端，各一半〔詳圖 5-34 之 (a) 及 (c)〕。	S		
5.4.8.5	當牌面礙於現況無法裝設在標準位置，可容許其裝設在標準位置±50ft 範圍內。如在容許範圍內仍無法安裝，該牌面應予以刪除。	S		
5.4.8.6	跑道千呎牌尺寸之大小及與跑道邊緣距離詳表 5-6。	S		
5.4.8.7	同一跑道上之千呎牌，其尺寸大小應一致。而尺寸大小之選擇，需考慮使用效能、與航空器淨距、噴射引擎之排氣等影響因素。在任何情況下，牌面之頂緣，與可能使用該機場之任何機型航空器之任一部分（當機輪滑行於跑道邊緣時），應保持30 cm 之淨距。	S		
5.4.8.8	千呎牌採黑底白字（詳圖 5-35），字體格式詳見附錄4。	S		
5.4.8.9	其照明設備應與跑道邊燈同時開啟。	S		
5.5	標記			

澎湖機場檢查表 (A-C表 目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
5.5.1	標記應是易斷的。跑道或滑行道附近之標記應低到足以與飛機螺旋槳及引擎間保持必要之淨距。	N/A		
5.5.3	緩衝區邊標記			
5.5.3.2	緩衝區邊標記應與使用之跑道邊標記有足夠之差別，以確保兩種標記間不致產生混淆。	N/A		
5.5.5	滑行道邊標記			
5.5.5.3	滑行道邊標記應具有藍色反光。	N/A		
5.5.5.5	滑行道邊標記應是易斷的，其高度應低得足以與航空器螺旋槳及引擎間保持必要之淨距。	N/A		
5.5.6	滑行道中心線標記			
5.5.6.5	滑行道中心線標記應具有綠色反光。	N/A		
5.5.6.7	滑行道中心線標記應設計及安裝得使能承受航空器輪胎之壓力，且不使航空器或標記本身受到損壞。	N/A		

澎湖機場檢查表

(A-D表 標示障礙物之日視輔助設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

	項 目	評 比	備 註
6.1	應標明及(或)裝設障礙燈之物體		
6.1.1	位於障礙物限制面橫向邊界內的物體		
6.1.1.1	在機場活動區內，除航空器外，車輛及其他可移動物體均為障礙物而應設置標誌；如車輛及機場在夜間或低能見度情況下使用，則應裝設障礙燈；惟僅於停機坪上使用之航空器勤務設備及車輛可以除外。	S	
6.1.1.2	在活動區內之直立式航空地面燈，應予標誌，使其在日間顯明醒目；惟不可將障礙燈設於活動區內直立式航空地面燈或指示牌上。	S	
6.1.1.3	障礙物至滑行道、停機坪滑行道或停機位滑行路徑等中心線之距離如在表 3-1之第11欄或12欄所列範圍之內，應予標誌；如該滑行道、停機坪滑行道或停機位滑行路徑供夜間使用時，則應裝設障礙燈。	S	
6.1.1.6	突出於進場面或轉界面且位於距進場面內邊 3,000m 以內之固定障礙物，應予標誌；如跑道供夜間使用，則應於該障礙物上裝設障礙燈；除非 a) 該障礙物已被另一固定障礙物所遮蔽時，可略去標示及障礙燈。 b) 該障礙物於日間使用A型中強度障礙燈且其高度不高出周圍地面150m時，可略去標示。 c) 該障礙物於日間使用高強度障礙燈時，可略去標示。 d) 該障礙物為一燈塔，並經航空研究後確定該燈塔之燈光已足夠時，可略去該障礙物之障礙燈。	U	(1) 西側圍牆 1. 障礙燈:已裝設並可正常開啟。 (佐證資料如附件2) 2. 障礙物顏色標示:K3以南圍牆已完成，以北圍牆尚有部份區域高於跑道，應予標示；已協調馬基隊持續標示。預劃完成日期：109年6月30日 (2) 營舍綠色圍籬 1. 障礙燈:尚未裝設。 2. 障礙物顏色標示:尚未完成。已於每月空側設施改善會議協調馬基隊持續裝設及標示。預劃完成日期：109年6月30日
6.1.1.8	突出於障礙物保護面以上之固定物體，應予標誌，如機場供夜間使用，則應於該物體上裝設障礙燈。	I	跑道兩端設有攔截網，屬軍方專用設施，已於AIP公告。
6.2	物體標示及/或裝設障礙燈		
6.2.1	概述		
6.2.1.1	於6.1節所述應裝設障礙燈之物體，應用低強度、中強度或高強度障礙燈或這些燈之組合來標明。	S	

澎湖機場檢查表 (A-D表 標示障礙物之日視輔助設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
6.2.1.2	A型、B型、C型、D型低強度障礙燈，A型、B型、C型中強度障礙燈，及A型、B型高強度障礙燈應符合表6-3及附錄1之規定。	I	1. 國內尚無販售具C型低強度障礙燈規格證明之燈具供車輛裝設。 2. 軍方尚無法提供A型及B型低強度障礙燈規格證明，僅以目視確認其亮度。
6.2.1.3	用於標明障礙物之低強度、中強度或高強度障礙燈之數目及佈置，應讓該物體能夠從每個方位都明確顯現。當一個障礙燈在任何方向被一個附近之物體所遮蔽時，應在該鄰近物體上或其部分加設障礙燈，以保持需要裝設障礙燈之物體之基本輪廓；如加設之障礙燈並無助於標明需要裝設障礙燈物體之輪廓時，則可略去。	S	
6.2.2	可移動物體		
6.2.2.1	所有應予標明之可移動物體，應予塗色或設置旗幟。	S	
6.2.2.3	當使用旗幟標明可移動物體時，應佈設在物體之周圍、頂部或其最高邊緣之四周。旗幟應不增加其所標明物體所呈現之危害程度。	N/A	
6.2.2.4	用以標明移動物體之旗幟每邊應不小於0.9m，且應為棋盤格式，各格之邊長不應小於0.3m；各格之顏色相互之間，及與看到它們時之背景，應對比鮮明，原則上應採用橙色與白色相間、或紅色與白色相間之顏色，除非它們會沒入背景。	N/A	
6.2.2.5	車輛及其他可移動物體應裝設C型低強度障礙燈，但航空器除外。	S	
6.2.2.6	供車輛使用之C型低強度障礙燈，於消防車輛及救護車應為紅色閃光燈，於緊急或與保安有關之車輛上應為藍色閃光燈，於其他車輛上則應為黃色閃光燈；!非屬機場作業單位之緊急支援車輛不在此限。	S	
6.2.2.7	地面導引車 (follow-me) 應裝設D型低強度障礙燈。	N/A	本場地地面導引車 (follow-me) 由空軍馬公基地勤務隊提供。
6.2.2.8	在移動量有限之可移動物體 (諸如空橋) 上之低強度障礙燈應為紅色定光燈，且至少應符合表6-3中A型低強度障礙燈之規定，燈之強度應足以確保其在鄰近燈光及一般照度下仍能醒目。	N/A	
6.2.3	固定物體		
6.2.3.1	如可行，所有應予標誌之固定物體應用顏色標明，否則即應在物體或其上方設置標記或旗幟；除非該物體之形狀、大小及顏色已足夠顯明而不需另行標誌。	S	

澎湖機場檢查表 (A-D表 標示障礙物之目視輔助設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
6.2.3.5	當使用旗幟標明物體時，應佈設在物體之周圍、頂部或其最高邊緣之四周。用旗幟標明廣闊物體或一群密集之物體時，應以不大於15m 之間距佈設。旗幟應不增加其所標明物體所呈現之危害程度。	N/A	
6.2.3.6	用以標明固定物體之旗幟每邊應不小於0.6m。	N/A	
6.2.3.8	設置於物體或其鄰近之標記應位於醒目位置且應能夠保持物體之輪廓；於晴天時，該物體應該能夠被在航空器有可能接近之所有方向上，至少能從空中1000m、地面300m之距離辨識。標記之形狀應確保其不致被誤認是傳送其他信息之標記，同時亦不可增加其所標明物體之危害性。	N/A	
6.2.3.10	對於應予裝設障礙燈之物體，應儘可能靠近物體之頂部設置一或數個低強度、中強度或高強度之障礙燈。	S	
6.2.3.12	在白天以高強度障礙燈標明之塔架或天線結構物，如有立桿、天線等附加物且長度大於12m者，於不可能於該附加物頂部安裝高強度障礙燈之情況下，應將其設置於儘可能之最高點上，如情況許可，應在頂部設置A型中強度障礙燈。	N/A	
6.2.3.13	對於應予裝設障礙燈的一個廣闊型物體或一群密集之物體： a) 如果突出於水平的障礙物限制面或位於障礙物限制面以外，其頂裝燈之排列應至少可標明其相對於障礙物限制面或地面以上之障礙物最高點或最高邊緣，並可標明物體之基本輪廓及範圍。 b) 如果突出於傾斜的障礙物限制面，其頂裝燈之排列應至少可標明其相對於障礙物限制面之障礙物最高點或最高邊緣，並可標明物體之基本輪廓及範圍。如果有兩或多個同樣高度之邊緣時，應標明在距離降落區最近之邊緣上。如採用低強度障礙燈，其縱向間距不應超過45m；如採用中強度障礙燈，其縱向間距不應超過900m。	N/A	
6.2.3.15	如採用障礙燈標示一個廣闊型物體或一群密集之物體： a) 採用低強度障礙燈，其縱向間距不應超過45m。 b) 採用中強度障礙燈，其縱向間距不應超過900m。	N/A	
6.2.3.16	設置在同一物體上之A型高強度障礙燈、A型及B型中強度障礙燈應同步閃光。	N/A	
高於平均地面高度60m但不超過150m物體之照明			

澎湖機場檢查表 (A-D表 標示障礙物之日視輔助設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
6.2.3.24	一個由A型中強度障礙燈標明之物體，如其頂部高出周圍地面或附近建築物（當被標明之物體被多個建築物包圍時）之頂部105m以上，應加設中間層障礙燈。中間層燈應以不超過105m之相等間距，設置在頂裝燈與地平面（或是附近建築物頂部之高度）之間。	N/A		
6.2.3.25	一個由B型中強度障礙燈標明之物體，如其頂部高出周圍地面或附近建築物（當被標明之物體被多個建築物包圍時）之頂部60m以上，應加設中間層障礙燈。中間層燈應以B型低強度障礙燈及B型中強度障礙燈間隔設置，並以不超過52m之相等間距，設置在頂裝燈與地平面（或是附近建築物之頂部高度）之間。	N/A		
6.2.3.26	一個由C型中強度障礙物燈標明之物體，如其頂部高出周圍地面或附近建築物（當被標明之物體被多個建築物包圍時）之頂部60m以上，應加設中間層障礙物燈。中間層燈應以不超過52m之相等間距，設置在頂裝燈與地平面（或是附近建築物之頂部高度）之間。	N/A		
6.2.3.27	當採用A型高強度障礙燈時，應在地平面與6.2.3.10節規定之頂裝燈之間以不超過105m之間距均勻設置；除非要標明之物體被多個建築物所包圍，於此情形下，如欲確定中間層障礙燈之層數，則應將周圍建築物頂部之標高視為地平面之相等值。	N/A		
高於平均地面高度150m物體之照明				
6.2.3.29	當採用A型高強度障礙燈時，應在地平面與6.2.3.10節規定之頂裝燈之間以不超過105m之間距均勻設置；除非要標明之物體被多個建築物所包圍，於此情形下，如欲確定中間層障礙燈之層數，則應將周圍建築物頂部之標高視為地平面之相等值。	N/A		
6.2.3.31	一個由A型中強度障礙燈標明之物體應加設中間層障礙燈。中間層燈應以不超過105m之相等間距，設置在頂裝燈與地平面（或是附近建築物頂部之高度）之間。	N/A		
6.2.3.32	一個由B型中強度障礙燈標明之物體應加設中間層障礙燈。中間層燈應以B型低強度障礙燈及B型中強度障礙燈間隔設置，並以不超過52m之相等間距，設置在頂裝燈與地平面（或是附近建築物之頂部高度）之間。	N/A		
6.2.3.33	一個由C型中強度障礙物燈標明之物體應加設中間層障礙物燈。中間層燈應以不超過52m之相等間距，設置在頂裝燈與地平面（或是附近建築物之頂部高度）之間。	N/A		
6.2.5	架空電線、電纜及支承塔架			

澎湖機場檢查表 (A-D表 標示障礙物之日視輔助設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
6.2.5.3	設置於物體或其鄰近之標記應位於醒目位置且應能夠保持物體之輪廓；於晴天時，該物體應該能夠被在航空器有可能接近之所有方向上，至少能從空中1000m、地面300m之距離辨識。標記之形狀應確保其不致被誤認是傳送其他信息之標記，同時亦不可增加其所標明物體之危害性。	N/A		
6.2.5.9	當採用B型高強度障礙燈時，應設置在下列三層： 一塔之頂部 一相當於電線或電纜最低垂點高度之部位 一大約位於上述兩層之中間部位	N/A		

澎湖機場檢查表

(A-E表 標示限制使用區域之目視助航設施)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
7.1	關閉之跑道及滑行道或其部分		
7.1.1	跑、滑行道（全部或部分）永久關閉不提供航空器使用時應劃設關閉標線。	N/A	目前無關閉之跑道或滑行道。
7.1.3	跑道上之關閉標線應設在公布關閉之跑道或其部分之兩端，且中間應額外增設最大間距不超過300m 之關閉標線。滑行道上之關閉標線至少應設在關閉之滑行道或其部分之兩端。	N/A	
7.1.4	跑道上關閉標線之形狀及比例應按圖 7-1 a) 中所示圖樣，滑行道上關閉標線之形狀及比例應按圖 7-1 b) 中所示圖樣；跑道上之關閉標線應為白色，滑行道上之關閉標線應為黃色。	N/A	
7.1.5	跑、滑行道（全部或部分）永久關閉時，應除去該關閉部分之原有標線。	N/A	
7.1.6	除為維護目的所需，關閉之跑、滑行道（全部或部分）之燈光不應開啟。	N/A	
7.1.7	當關閉跑、滑行道（全部或部分）與供夜間使用之跑道或滑行道交會時，除應劃設關閉標線外，在橫跨關閉區域入口處，應以不超過3m 之間距設置警示燈（unserviceability lights）（見7.4.4 節）。	N/A	
7.2	非承重道面		
7.2.1	下述區域供航空器使用時會導致航空器損害之非承重道面，其與承重道面之邊界應使用滑行邊線標線（taxi side stripe marking）加以標示： a) 滑行道、等待區及停機坪等之道肩。 b) 其他不易與承重道面區別之非承重道面。	N/A	目前無非承重場面。
7.4	不供使用區域		
7.4.1	任何在滑行道、停機坪、等待區上，部分不適合供航空器活動但仍可讓航空器從旁安全通過之區域，應設置不供使用區域標記。供夜間使用之活動區，則應設置警示燈。	N/A	目前無不供使用區域。
7.4.2	不供使用區域標記及警示燈之設置間距應足夠緊密，使其能界定出不供使用區域之範圍。	N/A	
7.4.3	不供使用區域標記應以鮮明豎立之器具，如旗幟、錐體或指示牌組成。	N/A	
7.4.4	警示燈應為紅色定光燈。其強度應足以確保其在周圍燈光之強度及正常看到它時於背景一般強度下仍明顯醒目。任何情況下，紅色定光燈強度應不小於10cd。	N/A	

澎湖機場檢查表 (A-F表 機場作業勤務、裝備及裝置)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
9.1	機場緊急應變計畫		
9.1.1	機場應制訂與該機場航空器運作及其他活動相應之機場緊急應變計畫。	S	
9.1.2	機場緊急應變計畫應明確律定機場或鄰近地區發生緊急事件時所需採取行動之協調工作。	S	
9.1.3	緊急應變計畫應協調所有相關單位之應變與參與，使有助於緊急事件之應變。	S	
9.1.6	緊急應變計畫應考量人為因素原則，以確保所有參與單位能有最佳之反應。	S	
9.1.12	緊急應變計畫應包括對於計畫之定期測試及成果檢討程序，以便改善緊急應變計畫之效能。	S	
9.1.13	緊急應變計畫應依下列方式進行測試： a) 至少每兩年進行一次機場緊急應變全演習，並且在隔年進行機場緊急應變局部演練，以確保機場緊急應變全演習所發現缺點已經改正，或 b) 以不超過3年作為一階段，自第一年開始進行一系列的模組化測試，並在3年內以機場緊急應變全演習做為評估。 在演習、演練或真實緊急事件之後，應進行後續檢討，以便改正所發現之任何缺點。	S	
9.1.14	鄰近水域或大部分進離場作業區域位於水域，其緊急應變計畫應包括非屬機場之相關專業救援單位所能提供之服務及與該等單位間之立即協調，並能配合緊急事件立即動員。	S	
9.2	救援與消防		
9.2.1	機場應設有救援與消防之設備及專責單位。		
9.2.2	當機場鄰近水域或其周圍環境惡劣，且將於上述地區上空進行大部分進場或離場運作時，機場應考量設置特種救援及消防設備，以降低危害及風險。	N/A	
9.2.3	機場救援與消防之防護等級應與 9.2.5 及9.2.6 節所定機場分類相符。依經常使用該機場之飛機所決定之最高機場分類，如該分類內所有飛機連續3 個尖峰月總起降次數低於 700 架次時，則所提供防護等級應不低於原機場分類次一類之標準。	S	
9.2.5	機場分類應依表 9-1 所列，按照經常使用該機場之最長飛機與其機身寬度而定。	S	本機場分類為7。
9.2.6	依最長機身全長選定相符之分類後，如飛機機身寬度仍大於表 9-1該類別之最大機身寬度（第3欄），則應將機場分類提昇一類。	S	
9.2.7	在飛機活動減少期間，仍應以該期間使用機場之最大型飛機決定機場防護等級，而非考慮飛機起降次數之多寡。	S	

澎湖機場檢查表 (A-F表 機場作業勤務、裝備及裝置)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
9.2.11	應依 9.2.3、9.2.4、9.2.5、9.2.6 與表 9-2 之機場分類來確定救援與消防車輛上配備調配泡沫之水量及輔助滅火劑，但對機場分類為1及2類之機場，用於產生泡沫之水量最高可100%以輔助滅火劑替代。	S		
9.2.13	自2016年1月1日起，若運作航空器尺寸大於規劃機場分類之平均尺寸時，其水量應重新計算、且用以產生泡沫所需水量及泡沫液噴射率應相對增加。	N/A		
9.2.14	置於各消防車輛上產生泡沫用之濃縮泡沫液量，應與所帶之水量及所選用之泡沫濃縮液成比例。	S		
9.2.18	稀釋泡沫液之噴射率不可低於表 9-2 所示之噴射率。	S		
9.2.27	救援與消防勤務之要求標準為：在最佳能見度及道面條件下，可於三分鐘之應變時間內，到達運作中跑道上之任何位置。	S		
9.2.31	除第一輛（批）應變車輛外，任何依表 9-2規定裝載滅火劑之其他車輛，必須確保連續噴灑滅火劑，並應在四分鐘之應變時間內到達現場。	S		
9.2.42	所有救援與消防人員皆應接受適當訓練以有效執行其任務，並應參與於機場內各型航空器起火之消防演訓及各式設備之使用，其中包括燃油外洩火災之演練。	S		
9.2.43	救援與消防人員訓練課程應包括人為表現之訓練（含小組協調）。	S		
9.2.46	應提供防護衣與呼吸設備予所有緊急應變之救援及消防人員，使其能有效遂行任務。	S		
9.4	野生動物撞擊危害之減低			
9.4.1	機場或其鄰近地區野生動物撞擊危害，應透過下列方法進行評估： a) 建立航空器撞擊事件之記錄與報告的國家程序。 b) 從航空器使用人、機場工作人員及其他來源蒐集機場或機場周圍鳥類出現之資料。 c) 由專業人員持續評估野生動物的危害。	S		
9.4.3	應採取行動，藉由各種措施以降低對航空器運作的風險，以盡量降低野生動物與航空器碰撞的可能性。	S		
9.4.4	機場或其鄰近地區傾倒之垃圾或任何其他可能吸引野生動物活動之區域應杜絕及防止，除非經過相關野生動物評估指出其不可能助長野生動物之危害。如無法移除現有場地，則必須評估這些場地對航空器所造成的風險，並將風險降低至合理可行的程度。	S		
9.5	停機坪管理服務			
9.5.3	停機坪管理服務應配置無線電話通訊設施。	S		
9.5.4	於低能見度程序時，應限制停機坪上人員與車輛之運作至最低程度。	S		

澎湖機場檢查表 (A-F表 機場作業勤務、裝備及裝置)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
9.5.5	緊急應變事件之應變車輛應優先於所有其他之地面活動。	S		
9.5.6	停機坪上車輛運作應： a) 讓道予緊急應變車輛及滑行中、預備滑行、後推或曳引之航空器。 b) 依機場之行車規定。	S		
9.5.7	停機位應目視監控，以確保使用該停機位之航空器依建議之停機位淨空距離停放。	S		
9.6	航空器地面勤務			
9.6.1	航空器於地面加油期間，機場應備有消防滅火設備，俾供燃油起火初期使用；使用此設備之人員，當遇有燃油起火或大量溢油時，應儘速呼叫救援與消防單位支援。	S		
9.6.2	航空器如於載客及旅客上下飛機期間進行加油作業時，地面設備之放置應注意，以使航空器： a) 有足夠數量之緊急逃生出口可供使用。 b) 每個緊急出口之快速逃生路線皆可使用。	S		
9.7	機場車輛之運作			
9.7.1	機場車輛應依下列規定運作： a) 操作區內之車輛應經由機場管制塔台授權後始得進入。 b) 停機坪之車輛應經由機場航務單位授權後始得運作。	S		
9.7.2	機場活動區內之車輛駕駛員應遵守標線與指示牌所顯示之強制性指示，除非： a) 操作區經機場管制塔台授權之車輛。 b) 停機坪上經適切授權之車輛。	S		
9.7.3	機場活動區之車輛駕駛員應遵守所有由燈光所顯示之強制性指示。	S		
9.7.4	機場活動區內之車輛駕駛員應經適當之職前訓練，並依運作範圍之不同應分別遵守相關單位之指示： a) 位於操作區時，應遵守機場管制塔台之指示。 b) 位於停機坪時，應遵守機場航務單位之指示。	S		
9.7.5	具備無線電設備之車輛於進入操作區前，應與機場塔台建立雙向無線電聯絡；於進入停機坪前，應與機場航務單位建立雙向無線電聯絡。車輛駕駛員於機場操作區內時，應持續守聽指定之頻率。	S		
9.8	地面活動導引及管制系統			
9.8.1	機場應設置地面活動導引及管制系統。	S		

澎湖機場檢查表

(A-F表 機場作業勤務、裝備及裝置)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備 註
9.8.6	<p>在停止線燈及滑行道中心線燈藉由選擇開關來進行地面活動導引及管制系統之機場，應符合下列要求：</p> <p>a) 由滑行道中心線燈指示之滑行路徑，應能夠於停止線燈亮起時被終止。</p> <p>b) 控制線路應設計使得航空器前之停止線燈亮起時，停止線燈後方之滑行道中心線燈即熄滅；</p> <p>c) 當停止線燈熄滅時，在航空器前之滑行道中心線燈亮起。</p>	N/A	
9.9	運作區上裝備及裝置之選址與建造		
9.9.1	<p>除因導航或為航空器安全需要而應予設置外，於下述區域不應有裝備或裝置存在：</p> <p>a) 跑道地帶、跑道端安全區、滑行道地帶或位在表 3-1第11欄規定之距離內。</p> <p>b) 清除區。</p>	I	軍用攔截索無法滿足易斷要求。
9.9.2	<p>任何因導航或為航空器安全需要而應設置於下述區域之裝備或裝置，應為易斷的，且其安裝高度應儘可能的低：</p> <p>a) 跑道地帶部分：</p> <p>1) 跑道參考長度分類為3或4之跑道：跑道中心線兩側75m內。</p> <p>2) 跑道參考長度分類為1或2之跑道：跑道中心線兩側45m內。</p> <p>b) 跑道端安全區、滑行道地帶、或表 3-1規定之距離範圍內。</p> <p>c) 清除區。</p>	I	註：民航局於104年檢查後，同意攔截索、網等軍用設施解除列管。
9.9.4	<p>除助導航或為航空器安全之必須，第I、II、III 類精確進場跑道之跑道地帶末端外240m內之下列範圍內，不應有任何裝備或裝置：</p> <p>a) 跑道參考長度為3或4跑道之跑道中心線延長線兩側各60m內。</p> <p>b) 跑道參考長度為1或2跑道之跑道中心線延長線兩側各45m內。</p>	I	軍用攔截網
9.9.5	<p>當導航或為航空器安全需要之裝備或裝置應裝設於第 I、II、III 類精確進場跑道之跑道地帶或其附近且有下列情形之一者時，應為易斷且安裝高度應儘可能地降低：</p> <p>a) 跑道參考長度為4且飛機大小分類為F跑道之跑道中心線兩側各77.5m內。</p> <p>b) 跑道參考長度為3或4跑道之跑道地帶末端外240m內之跑道中心線延長線兩側各60m內。</p> <p>c) 跑道參考長度為1或2跑道之跑道地帶末端外240m內之跑道中心線延長線兩側各45m內。</p> <p>d) 突出於內進場面、內轉接面或中止降落面。</p>	I	軍用攔截網

澎湖機場檢查表 (A-F表 機場作業勤務、裝備及裝置)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
9.10	圍籬			
9.10.1	機場應設置圍籬或其他合適柵欄，以防止可能對航空器形成危害之大型動物進入機場活動區。	S		
9.10.2	機場應設置圍籬或其他合適柵欄，以阻止未經授權人員進入機場內不對外開放之地區。	S		
9.10.3	機場外為民用航空安全所需設置之地面裝置及設施，應採適當保護措施，以阻止未經授權之人員進入。	S		
9.10.4	圍籬或柵欄之設置應能將機場活動區及機場內其他對航空器安全運行極為重要之設施或地帶與對外開放之地區分隔開來。	S		
9.12	跑道入侵主動警告系統			
9.12.1	當機場設置ARIWS： a) 該系統應主動偵測使用中跑道上之潛在入侵或佔用情況，並向航空器機組員或車輛駕駛員直接提供警示。 b) 該系統的運作和控制應獨立於機場內任何其他目視系統。 c) 該系統的目視助航構件（即燈光），其設計應符合第5.3節相關規範。 d) 該系統如部分或全部失效，應不干擾機場正常運作。為此，應做出規定，使飛航服務單位能夠將該系統部分或全部關閉。	N/A		
9.12.2	當機場安裝ARIWS，應將其特性和狀態資訊提供給民航局航空情報服務單位，以公布於飛航指南(AIP)，並依Annex15附錄1 AD2.9規定，對機場地面活動導引及控制系統與標線加以說明。	N/A		

澎湖機場檢查表 (A-G表 電氣系統)

檢查日期：109.05.01

檢查參考標準：民用機場設計暨運作規範(108.4.30)

評比代號：S=滿意 U=不滿意 N/A=不適用 空白=未檢查 CND=未決定 I=Information

檢查員：

項	目	評比	備	註
8.1	供助導航設施使用之電力供應系統			
8.1.1	應提供足夠之主要電力供機場內助導設施安全的運作。	S		
8.1.2	供機場目視及無線電助導航設施使用之電力系統，其設計及供電方式應確保任一裝備失效時，不致使駕駛員失去足夠之目視及非目視導引或錯誤導引資訊。	S		
8.1.6	不同類別之精確進場跑道應設置能符合表8-1中所規定之備用電源，並適當連接供電線路，使主迴路市電失效時能自動連接備用電源並供應設施所需電力。			
8.1.7	供跑道視程小於800m情況下作為起飛使用之跑道應設置能符合表8-1所要求之備用電源。			
8.2	系統設計			
8.2.1	供跑道視程小於550m情況下使用之跑道，於表8-1中之電源供應、燈光及燈光控制系統應設計使任一裝備失效時，不致使駕駛員失去足夠之目視導引或接收到錯誤之信息。			
8.2.2	如機場備用電源是採用多重饋線 (duplicate feeder) 供電，這類電源供應方式應在實體上及電氣上分開，以確保所要求之可用率及獨立性。			
8.2.3	如跑道形成標準滑行路徑之一部分並設置跑道燈及滑行燈，其燈光系統應為互鎖，以防止兩類型燈光同時運作。	N/A		
8.3	監視			
8.3.2	以管制航空器為目的而設置之燈光系統應設有自動監視功能，以便於任何影響飛航管制作業之功能發生故障時能夠立即指示，並將相關訊息自動傳送至飛航服務單位。	S		