

飛航管理程序修編小組第92次會議紀錄

114年6月6日

一、本次修編會議議題：

(一)、目視進場(7-3-1、7-3-2、7-3-3、7-3-4)

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>FAA 7-4-1. VISUAL APPROACH A visual approach is an ATC authorization for an aircraft on an IFR flight plan to proceed visually and clear of clouds to the airport of intended landing. A visual approach is not a standard instrument approach procedure and has no missed approach segment. An aircraft unable to complete a landing from a visual approach must be handled as any go-around and appropriate IFR separation must be provided until the aircraft lands or the pilot cancels their IFR flight plan.</p>	<p>ATMP 7-3-1 VISUAL APPROACH A visual approach is an ATC authorization for an aircraft on an IFR flight plan to proceed visually and clear of clouds to the aerodrome of intended landing. A visual approach is not a standard instrument approach procedure and has no missed approach segment. An aircraft unable to complete a landing from a visual approach must be handled as any go-around and appropriate IFR separation must be provided until the aircraft lands or the pilot cancels their IFR flight plan. 7-3-1 目視進場 (VISUAL APPROACH) <u>目視進場是航管授權儀器飛航航空器保持目視不進雲前往目的地機場的進場方式。目視進場不是標準儀器進場程序，無誤失進場階段。目</u></p>	<p>ATMP 第18版</p> <p>7-3-1 g. Daytime There is no missed approach segment. An aircraft unable to complete a visual approach shall be handled as any go-around and appropriate separation must be provided.</p>	<p>【決議】 (一)、中英文版內容7-3-1、7-3-2、7-3-3，除7-3-3 d 項尚待收集資訊討論外，其餘照案通過。 (二)、7-3-4的中英文版部分擬於ATMP修編小組第93次修編會議中討論。</p>

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>a. At airports with an operating control tower, aircraft executing a go-around may be directed to:</p> <p>1. Enter the traffic pattern for landing. An altitude assignment is not required. The pilot is expected to climb to pattern altitude and is responsible to maintain terrain and obstruction avoidance. ATC must provide approved separation or visual separation from other IFR aircraft, or</p> <p>2. Proceed as otherwise instructed by ATC. The pilot is expected to comply with assigned instructions, and responsible to maintain terrain</p>	<p><u>視進場航空器如無法完成落地，航管單位應按重飛處理，並提供適當儀器飛航隔離至其落地或駕駛員取消儀器飛航計畫。</u></p> <p>a. At aerodromes with an operating control tower, aircraft executing a go-around may be directed to:</p> <p><u>a. 在有塔臺管制的機場，可指示重飛航空器：</u></p> <p>1. Enter the traffic circuit for landing. An altitude assignment is not required. The pilot is expected to climb to circuit altitude and is responsible to maintain terrain and obstruction avoidance. ATC must provide approved separation or visual separation from other IFR aircraft, or</p> <p><u>1. 加入機場航線落地，且無需指定高度。駕駛員應當爬升至航線高度，並自行保持與地形及障礙物之隔離。航管應提供與其他儀器飛航航空器間法定之隔離或目視隔離，或</u></p> <p>2. Proceed as otherwise instructed by ATC. The pilot is expected to comply with assigned instructions, and responsible to maintain terrain and obstruction avoidance until</p>	<p>7-3-1</p> <p>g. Nighttime</p> <p>Nighttime:</p> <p>1. If the pilot abandons visual approach to landing, shall advise the controller and overfly the runway, climb and enter the traffic circuit via the crosswind leg.</p> <p>2. If the controller instructs the pilot to abandon the visual approach, the controller shall give further instruction, and shall not initiate the pilot to join the traffic circuit.</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>and obstruction avoidance until reaching an ATC assigned altitude. ATC is responsible to provide instructions to the pilot to facilitate a climb to the minimum altitude for instrument operations. ATC must provide approved separation or visual separation from other IFR aircraft.</p> <p>NOTE— The pilot is responsible for their own terrain and obstruction avoidance during a go-around after conducting a visual approach. The facility can assign headings towards the lowest terrain and obstructions.</p> <p>b. At airports without an operating control tower, aircraft executing a go-around are expected to</p>	<p>reaching an ATC assigned altitude. ATC is responsible to provide instructions to the pilot to facilitate a climb to the minimum altitude for instrument operations. ATC must provide approved separation or visual separation from other IFR aircraft.</p> <p><u>2. 頒發其他航管指示。駕駛員應遵守航管指示，並自行保持與地形及障礙物隔離至航管指定高度。航管負責給予指示，協助駕駛員爬升至儀器飛航之最低高度。航管應提供與其他儀器飛航航空器間法定隔離或目視隔離。</u></p> <p>NOTE— <i>The pilot is responsible for their own terrain and obstruction avoidance during a go-around after conducting a visual approach. The facility can assign headings towards the lowest terrain and obstructions.</i></p> <p><u>註— 駕駛員實施目視進場重飛時，需自行保持與地形及障礙物之隔離。航管單位得指示往最低地形和障礙物的航向。</u></p> <p>b. At aerodromes without an operating control tower, aircraft executing a go-around are expected to complete a landing as soon as</p>		

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>complete a landing as soon as possible or contact ATC for further clearance. ATC must maintain approved separation from other IFR aircraft.</p> <p>REFERENCE– FAA Order JO 7110.65, Para 2–1–4, Operational Priority. FAA Order JO 7110.65, Para 2–1–20, Wake Turbulence Cautionary Advisories. FAA Order JO 7110.65, Para 3–10–2, Forwarding Approach Information by Nonapproach Control Facilities. FAA Order JO 7110.65, Para 7–2–1, Visual Separation. FAA Order JO 7110.65, Para 7–4–4, Approaches to Multiple Runways. FAA Order JO 7210.3, Para 10–3–15, Go-around/Missed Approach. P/CG Term – Go-around. AIM, Para 5–4–23, Visual Approach.</p>	<p>possible or contact ATC for further clearance. ATC must maintain approved separation from other IFR aircraft.</p> <p><u>b. 在無塔臺管制的機場，重飛的航空器應當盡快落地，或聯絡航管單位取得進一步指示。航管應維持與其他儀器飛航航空器間的法定隔離。</u></p> <p>REFERENCE– GENERAL PRIORITIES 2-1-5. SPECIFIC PRIORITIES 2-1-6. WAKE TURBULENCE 2-1-20. VISUAL SEPARATION 7-2-1. APPROACHES TO MULTIPLE RUNWAYS 7–3–4. Pilot/Controller Glossary, GO AROUND.</p>		

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>or TURN RIGHT/LEFT HEADING (degrees) VECTOR FOR VISUAL APPROACH TO (airport name). (If appropriate) WEATHER NOT AVAILABLE.</p> <p>NOTE— At airports where weather information is not available, a pilot request for a visual approach indicates that descent and flight to the airport can be made visually and clear of clouds.</p>	<p><i>REPORT aerodrome (or RUNWAY) IN SIGHT.</i> <i>(If appropriate)</i> <i>WEATHER NOT AVAILABLE.</i></p> <p><u>術語—</u> <u>(呼號)航向 (度數)</u></p> <p><u>或</u> <u>右／左轉航向 (度數) 引導作目視</u> <u>進場到</u> <u>(機場名稱)。</u> <u>目視機場 (或跑道) 呼叫</u> <u>(適切時)</u> <u>無天氣資訊。</u></p> <p>NOTE— <i>At aerodromes where weather information is not available, a pilot request for a visual approach indicates that descent and flight to the aerodrome can be made visually and clear of clouds.</i></p> <p><u>註—</u> <u>在無天氣資訊的機場，駕駛員請求</u> <u>目視進場即表示能以目視不進雲方</u> <u>式下降前往機場。</u></p> <p>REFERENCE— <i>VECTORS TO FINAL APPROACH COURSE, Para 5-9-1.</i> <i>VISUAL SEPARATION, Para 7-2-1.</i></p>	<p>that the meteorological conditions are such that with reasonable assurance a visual approach and landing can be completed.</p> <p>PHRASEOLOGY: VECTOR FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT.</p> <p>.</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>REFERENCE— FAA Order JO 7110.65, Para 5-9-1, Vectors to Final Approach Course. FAA Order JO 7110.65, Para 7-2-1, Visual Separation. FAA Order JO 7110.65, Para 7-4-3, Clearance for Visual Approach. FAA Order JO 7110.65, Para 7-4-4, Approaches to Multiple Runways. FAA Order JO 7110.65, Para 7-6-7, Sequencing. FAA Order JO 7110.65, Para 7-7-3, Separation.</p> <p>7-4-3. CLEARANCE FOR VISUAL APPROACH ARTCCs and approach controls may clear aircraft for visual approaches using the following procedures:</p>	<p><i>CLEARANCE FOR VISUAL APPROACH, Para 7-3-3.</i> <i>APPROACHES TO MULTIPLE RUNWAYS, Para 7-3-4.</i> 參考— <i>引導至最後進場航道, 第 5-9-1 節。</i> <i>目視隔離, 第 7-2-1 節。</i> <i>目視進場許可, 第 7-3-3 節。</i> <i>多跑道進場, 第 7-3-4 節。</i></p> <p>7-3-3. CLEARANCE FOR VISUAL APPROACH Approach controls may clear aircraft for visual approaches using the following procedures: <u>7-3-3. 目視進場許可</u> <u>近場管制單位得依以下程序許可航空器目視進場：</u></p> <p>a. Controllers may initiate, or pilots may request, a visual approach even when an aircraft is being vectored for</p>	<p>REFERENCE: VECTORS TO FINAL APPROACH COURSE, Para 5-9-1. VISUAL SEPARATION, Para 7-2-1</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>NOTE— Towers may exercise this authority when authorized by a LOA with the facility that provides the IFR service, or by a facility directive at collocated facilities.</p> <p>a. Controllers may initiate, or pilots may request, a visual approach even when an aircraft is being vectored for an instrument approach and the pilot subsequently reports:</p> <p>1.The airport or the runway in sight at airports with operating control towers.</p> <p>2.The airport in sight at airports without a control tower.</p>	<p>an instrument approach and the pilot subsequently reports: <u>a. 即使航空器正被引導實施儀器進場，管制員仍可主動頒發或駕駛員請求實施目視進場，當駕駛員隨後報告：</u></p> <p>1.The aerodrome or the runway in sight at aerodromes with operating control towers. <u>1. 在有塔臺管制的機場，看到機場或跑道。</u></p> <p>2.The aerodrome in sight at aerodromes without a control tower. <u>2. 在無塔臺管制的機場，看到機場。</u></p> <p><u>NOTE—</u> <u>If controllers initiate the visual approach, the concurrence of the flight crew shall be required.</u> <u>註—</u> <u>若管制員主動頒發目視進場，應取得駕駛員同意。</u></p> <p><u>b. During the nighttime,</u> <u>b. 於夜間時，</u> <u>1. when the pilot is familiar with the</u></p>	<p>7-3-2 b b. Clearance for visual approach shall be issued only after the pilot has reported the aerodrome or the preceding aircraft in sight, at which time radar vectoring would normally be terminated. (此條文已分別修入7-3-3 a 項與7-3-3 e 項)</p> <p>7-3-1 a Daytime Daytime: Clearance for an IFR flight to execute a visual approach may be requested by a flight crew or initiated by the controller. In the latter case, the concurrence of the flight crew shall be required. (修入 NOTE)</p> <p>7-3-1 a Nighttime Nighttime: When the pilot is familiar with the destination airport and the surrounding environment, and can maintain visual reference to the</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
	<p><u>destination aerodrome and the surrounding environment, and can maintain visual reference with the terrain and obstacles continuously, the pilot can request a visual approach from the controller.</u></p> <p><u>1. 如駕駛員熟悉目的地機場與周遭環境，並能持續目視參考地形與障礙物，得主動向航管申請實施目視進場。</u></p> <p><u>2. controller shall issue the instrument approach procedures preferentially and shall not initiate a visual approach.</u></p> <p><u>2. 管制員應優先頒發儀器進場程序並不得主動頒發目視進場。</u></p> <p><u>NOTE—</u></p> <p><u>The limitation of visual approach operations at night is not applicable to military.</u></p> <p><u>註—</u></p> <p><u>軍方不受夜間目視進場規定之限制。</u></p> <p>c. Controllers shall exercise caution in initiating a visual approach when there is reason to believe that the</p>	<p>terrain and obstacles continuously, the pilot can request to execute visual approach from controller</p> <p>7-3-1 a. Note 第1小項 NOTE: During nighttime, controller shall issue the instrument approach procedures preferentially and shall not initiate a visual approach</p> <p>7-3-1 a. Note 第2小項 The limitation of visual approach operations at night is not applicable to military.</p> <p>7-3-1 b. b. Controllers shall exercise caution in initiating a visual approach when there is reason to believe that the</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>b. Resolve potential conflicts with all other aircraft, advise an overtaking aircraft of the distance to the preceding aircraft and speed difference, and ensure that weather conditions at the airport are VFR or that the pilot has been informed that weather is not available for the destination airport. Upon pilot request, advise the pilot of the frequency to receive weather information where AWOS/ASOS is available.</p> <p>REFERENCE— FAA Order JO 7110.65, Para 7-2-1, Visual Separation.</p>	<p>flight crew concerned is not familiar with the aerodrome and its surrounding terrain. Controllers should also take into consideration the prevailing traffic and meteorological conditions when initiating visual approaches.</p> <p><u>c. 管制員如對於駕駛員是否熟悉目的地機場與其周遭地形有疑慮時，於主動頒發目視進場許可時應更為謹慎，亦須考量當時航情與天氣情況。</u></p> <p>d. Resolve potential conflicts with all other aircraft, <u>advise an overtaking aircraft of the distance to the preceding aircraft and speed difference</u>, and ensure that weather conditions at the aerodrome are VFR or that the pilot has been informed that weather is not available for the destination aerodrome.</p> <p><u>d. 消除與所有其他航空器之潛在衝突，提供欲超越之航空器與前機的距離及速差，確認機場為目視飛航天氣狀態或駕駛員已知目的地機場不提供天氣資訊。</u></p> <p>REFERENCE— VISUAL SEPARATION, Para 7-2-1. 參考 目視隔離, 第 7-2-1 節。</p>	<p>flight crew concerned is not familiar with the aerodrome and its surrounding terrain. Controllers should also take into consideration the prevailing traffic and meteorological conditions when initiating visual approaches.</p> <p>7-3-2 b</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>c. Clear an aircraft for a visual approach when:</p> <p>1. The aircraft is number one in the approach sequence, or</p> <p>2. At locations with an operating control tower, the aircraft is to follow a preceding aircraft and the pilot reports the preceding aircraft in sight and is instructed to follow it to the same runway, or</p> <p>NOTE— The pilot need not report the airport/runway in sight.</p> <p>3. At locations with an operating control tower, the pilot reports the airport or runway in sight but not the preceding aircraft. Radar separation must be maintained until visual separation is provided.</p>	<p>e. Clear an aircraft for a visual approach when:</p> <p><u>e. 許可航空器實施目視進場，當：</u></p> <p>1. The aircraft is number one in the approach sequence, or <u>1. 該航空器為進場序列第一架，或</u></p> <p>2. At locations with an operating control tower, the aircraft is to follow a preceding aircraft and the pilot reports the preceding aircraft in sight and is instructed to follow it to the same runway, or <u>2. 在有塔臺管制的機場，指示後一架航空器跟隨且駕駛員報告目視前一航空器至同一跑道，或</u></p> <p>NOTE— <i>The pilot need not report the aerodrome/runway in sight.</i> <u>註—</u> <u>駕駛員無需報告目視機場／跑道。</u></p> <p>3. <i>At locations with an operating control tower, the pilot reports the aerodrome or runway in sight but not the preceding aircraft. Radar separation must be maintained until visual separation is provided.</i> <u>3. 在有塔臺管制的機場，駕駛員報告目視機場或跑道但未目視前一航空器，應保持雷達隔離至建立目視隔離。</u></p>	<p>b. Clearance for visual approach shall be issued only after the pilot has reported the aerodrome or the preceding aircraft in sight, at which time radar vectoring would normally be terminated.</p> <p>(此條文已分別修入7-3-3 a 項與7-3-3 e 項)</p> <p>7-3-1 d</p> <p>d. Separation shall be provided between an aircraft cleared to execute a visual approach and other arriving and departing aircraft.</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>4. At locations without an operating control tower or where part-time towers are closed, do not specify a runway when issuing a visual approach clearance, issue a visual approach clearance to the airport only.</p> <p>PHRASEOLOGY— (at locations with an operating control tower) (Call sign) (control instructions as required) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number); or (at locations without an operating control tower) (Call sign) (control instructions as required) CLEARED VISUAL APPROACH TO (airport name) (and if appropriate) WEATHER NOT AVAILABLE or VERIFY THAT YOU HAVE THE (airport) WEATHER.</p>	<p>4. At locations without an operating control tower or where part-time towers are closed, do not specify a runway when issuing a visual approach clearance, issue a visual approach clearance to the aerodrome only.</p> <p><u>4. 在無塔臺管制或塔臺管制時段外的機場，勿於頒發目視進場許可時指定跑道，僅頒發至機場的目視進場許可。</u></p> <p>PHRASEOLOGY— (at locations with an operating control tower) (<u>Call sign</u>) (control instructions as required) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number); Or (at locations without an operating control tower) (<u>Call sign</u>) (control instructions as required) CLEARED VISUAL APPROACH TO (aerodrome name) (and if appropriate) WEATHER NOT AVAILABLE or VERIFY/CONFIRM THAT YOU HAVE THE (aerodrome) WEATHER.</p> <p><u>術語—</u> (在有塔臺管制的機場) (呼號) (視情況頒發航管指示)</p>	<p>PHRASEOLOGY : REPORT VISUAL. CLEARED VISUAL APPROACH, RUNWAY (number).</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>REFERENCE— FAA Order JO 7110.65, Para 7-2-1, Visual Separation.</p> <p>d. All aircraft following a heavy, or a small aircraft following a B757, must be informed of the airplane manufacturer and/or model.</p>	<p><u>許可目視進場跑道（號碼）；</u> <u>或</u> <u>（在無塔臺管制的機場）</u> <u>（呼號）（視情況頒發航管指示）許</u> <u>可目視進場至（機場名稱）</u> <u>（以及於適當情況下）</u> <u>無天氣資訊</u> <u>或</u> <u>是否已收到機場天氣。</u></p> <p>REFERENCE— <i>VISUAL SEPARATION, Para 7-2-1.</i> 參考— <i>目視隔離, 第 7-2-1 節。</i></p> <p>f. When both aircraft are of a HEAVY wake turbulence category, or the preceding aircraft is of a heavier wake turbulence category than the following, and the distance between the aircraft is less than the appropriate wake turbulence minimum, the controller shall issue a caution of possible wake turbulence. The pilot-in-command of the aircraft concerned shall be responsible for ensuring that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is acceptable. If it is determined that additional spacing is required, the flight crew</p>	<p>7-3-1 e.</p> <p>e. For successive visual approaches, radar or nonradar separation shall be maintained until the pilot of a succeeding aircraft reports having the preceding aircraft in sight. The aircraft shall then be instructed to follow and maintain own separation from the preceding aircraft. When both aircraft are of a SUPER or HEAVY wake turbulence category, or the preceding aircraft is of a heavier wake turbulence category than the following, and the distance between the aircraft is less than the appropriate wake turbulence minimum, the</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>EXAMPLE— “Cessna Three Four Juliet, following a Boeing 757, 12 o’clock, six miles.” or “Cessna Three Four Juliet, following a Seven fifty seven, 12 o’clock, six miles.”</p> <p>NOTE— Visual separation is not authorized when the lead aircraft is a super.</p> <p>REFERENCE—</p>	<p>shall inform the ATC unit accordingly, stating their requirements.</p> <p><u>f. 如前後兩航空器均為重型航空器，或前一架航空器尾流等級較高，且兩航空器間之隔離低於機尾亂流最低隔離時，應頒發機尾亂流警告。機長應確保與前一架航空器的尾流隔離是可接受的。如確認需要更大之隔離時，駕駛員應向管制單位告知所需。</u></p> <p><u>EXAMPLE-</u> <u>“Dynasty One Zero One, following a Boeing Seven Eighty-seven, 12 o’clock, six miles, caution wake turbulence.”</u></p> <p><u>例—</u> <u>「中華么洞么，跟隨波音拐八拐，十二點鐘方位，六哩，注意機尾亂流。」</u></p> <p><u>NOTE-</u> <u>Visual separation is not authorized when the lead aircraft is a super.</u></p> <p><u>註—</u> <u>當前機為超重型航空器時，不應提供目視隔離。</u></p> <p><u>REFERENCE-</u> <u>VISUAL SEPARATION, Para 7-2-1.</u></p>	<p>controller shall issue a caution of possible wake turbulence. The pilot-in-command of the aircraft concerned shall be responsible for ensuring that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is acceptable. If it is determined that additional spacing is required, the flight crew shall inform the ATC unit accordingly, stating their requirements.</p>	

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>FAA Order JO 7110.65, Para 7-2-1, Visual Separation.</p> <p>e. Inform the tower of the aircraft's position prior to communications transfer at controlled airports. STARS functions may be used provided a facility directive or LOA specifies control and communication transfer points.</p> <p>f. In addition to the requirements of paragraph 7-4-2, Vectors for Visual Approach, and subparagraphs a, b, c, d, and e, ensure that the location of the destination airport is provided when the pilot is asked to report the destination airport in sight.</p> <p>g. In those instances where airports are located in close proximity, also provide the location of the airport that may cause the confusion.</p>	<p>參考 目視隔離, 第 7-2-1 節。</p> <p>g. Inform the tower of the aircraft's position prior to communications transfer at controlled aerodromes. <u>g. 在有塔臺管制的機場，於通信交管前通知塔臺該航空器的位置。</u></p> <p>h. In addition to the requirements of paragraph 7-3-2, Vectors for Visual Approach, and subparagraphs a, b, c, d, e, <u>f and g,</u> ensure that the location of the destination aerodrome is provided when the pilot is asked to report the destination aerodrome in sight. <u>h. 除了第 7-3-2 節「引導目視進場」及本節 a, b, c, d, e, f, g 各項的要求外，當要求駕駛員報告目視目的地機場時，須提供目的地機場的位置。</u></p> <p>i. In those instances where aerodromes are located in close proximity, also provide the location of the aerodrome that may cause the confusion. i. 當機場位置相近時，亦提供可能造成混淆的機場位置。</p>	<p>7-3-1 f.</p> <p>f. Transfer of communications to the aerodrome controller should be effected at such a point or time that information on essential local traffic, if applicable, and clearance to land or alternative instructions can be issued to the aircraft in a timely manner.</p>	<p>(7-3-4待第93次修編會議繼續討論。)</p>

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
<p>EXAMPLE— “Cessna Five Six November, Cleveland Burke Lakefront Airport is at 12 o’clock, 5 miles. Cleveland Hopkins Airport is at 1 o’clock 12 miles. Report Cleveland Hopkins in sight.”</p>	<p><u>EXAMPLE-</u> <u>“Delta Six One Two, Zhihang Aerodrome is at 2 o’clock, 5 miles. Fongnian Aerodrome is at 1 o’clock 6 miles. Report Fongnian in sight.”</u> 例— 「Delta 六么兩，志航機場在兩點鐘方位，5哩。豐年機場在一點鐘方位，6哩。目視豐年機場報告。」</p> <p><u>REFERENCE-</u> <u>APPROACHES TO MULTIPLE RUNWAYS, Para 7-3-4.</u> <u>參考—</u> <u>多跑道進場, 第7-3-4 節。</u></p> <p>7-3-4. APPROACHES TO MULTIPLE RUNWAYS 7-3-4. 多跑道進場</p>		

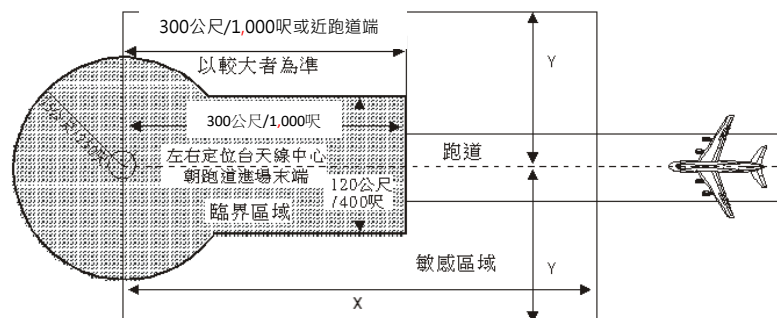
(二)、 ATMP 文字勘誤「中文版半形逗號」共計52處--【決議】照案通過

章節	建議修正文字	ATMP 中文版現行內容
2-6-4 b	<p>b. 引導航空器避讓危害天氣時，管制員應確定該航空器能於航管服務監視系統涵蓋範圍內 回復其預期或指定的飛航路線，否則應告知駕駛員該情況。</p> <p>註— 須注意在某些情況下，最活躍的危害天氣區域可能無法顯示。</p>	<p>b. 引導航空器避讓危害天氣時，管制員應確定該航空器能於航管服務監視系統涵蓋範圍內 回復其預期或指定的飛航路線, 否則應告知駕駛員該情況。</p> <p>註— 須注意在某些情況下, 最活躍的危害天氣區域可能無法顯示。</p>

2-6-6 a.	<p>1. 當正式天氣報告改變成雲幕高低於 1,500 呎或低於最高繞場標準(兩者以較高者為準),或能見度低於 5 公里,以及當天氣情況好轉而高於上述標準時。</p> <p>2. 當特別天氣觀測報告,當雲幕高低於 1,500 呎或低於最高繞場標準(兩者以較高者為準),或能見度低於 5 公里時。</p>		<p>1. 當正式天氣報告改變成雲幕高低於 1500 呎或低於最高繞場標準(兩者以較高者為準),或能見度低於 5 公里,以及當天氣情況好轉而高於上述標準時。</p> <p>2. 當特別天氣觀測報告,當雲幕高低於 1500 呎或低於最高繞場標準(兩者以較高者為準),或能見度低於 5 公里時。</p>	
2-8-3 b.	「跑道視程,兩三跑道,著陸區,么千(一千)公尺,跑道中間,五百公尺,跑道末端,五百公尺」		「跑道視程,兩三跑道,著陸區,么千(一千)公尺,跑道中間,五百公尺,跑道末端,五百公尺」	
3-1-4	參考— 跑道周緣,3-7-4。		參考— 跑道周緣,3-7-4。	
3-1-14	註實施儀器進場程序的到場航機一般會加入機場航線的五邊實施落地,除非是必須另行目視操作至降落跑道。		註實施儀器進場程序的到場航機一般會加入機場航線的五邊實施落地,除非是必須另行目視操作至降落跑道。	
3-3-5 b.	3. 當軍用噴射機降落,管制員已知或判斷其可能遭遇無線電失效,或其他情況(如阻力傘、液壓系統、電力系統等故障)可能需要攔截網/繩時。但是對於無法使用攔截網/繩的軍機(如波音 738、C-130 等)則應於協議書或適當之軍事規定中載明。		3. 當軍用噴射機降落,管制員已知或判斷其可能遭遇無線電失效,或其他情況(如阻力傘、液壓系統、電力系統等故障)可能需要攔截網/繩時。但是對於無法使用攔截網/繩的軍機(如波音 738, C-130 等)則應於協議書或適當之軍事規定中載明。	
3-4-5 b.	日出至日落之間,當雲幕高低於 1,000 呎或能見度 8 公里或以下,且航空器正在進場至:		日出至日落之間,當雲幕高低於 1000 呎或能見度 8 公里或以下,且航空器正在進場至:	
3-4-6	表 3-4-4 能見度-(適用於有燈光設施之跑道)		表 3-4-4 能見度-(適用於有燈光設施之跑道)	
	亮度	日間	亮度	日間
	5	低於 1,500 公尺	5	低於 1500 公尺
	4	1,500公尺至低於5公里	4	1500 公尺至低於5公里
	3	5 公里至低於 8 公里	3	5 公里至低於 8 公里
	2	8 公里或以上*	2	8 公里或以上*
	1	被要求時	1	被要求時

	*1. 能見度 8 公里，或 2. 能見度大於 8 公里且雲幕高低於 1,000 呎			*1. 能見度 8 公里，或 2. 能見度大於 8 公里且雲幕高低於 1000 呎		
3-4-8 b.	b. 日出至日落之間，當機場能見度低於 3,000 公尺時，按 a. 1. 及 a. 2. 項之規定啟閉跑道邊燈。			b. 日出至日落之間，當機場能見度低於 3000 公尺時，按 a. 1. 及 a. 2. 項之規定啟閉跑道邊燈。		
3-4-9 c.	表 3-4-5 高亮度跑道燈、跑道中心線燈及著陸區域燈之亮度設定			表 3-4-5 高亮度跑道燈、跑道中心線燈及著陸區域燈之亮度設定		
	亮度	能見度		亮度	能見度	
		日間	夜間		日間	夜間
	5	低於1,500公尺*	當駕駛員請求時	5	低於1500公尺*	當駕駛員請求時
	4	1,500公尺至3,000公尺 (不含)	低於1,500公尺 *	4	1500公尺至3000公尺 (不含)	低於1500公尺 *
	3	3,000公尺至5公里 (不含)	1,500公尺至5公里 (不含) *	3	3000公尺至5公里 (不含)	1500公尺至5公里 (不含) *
	2	當駕駛員請求時	5公里至8公里(含)	2	當駕駛員請求時	5公里至8公里(含)
	1	當駕駛員請求時	大於8公里	1	當駕駛員請求時	大於8公里
*及(或)等值之跑道視程			*及(或)等值之跑道視程			
3-4-10 b.	表 3-4-6加設跑道對正指示燈之中亮度進場燈系統之高亮度跑道燈			表 3-4-6加設跑道對正指示燈之中亮度進場燈系統之高亮度跑道燈		
	亮度	能見度		亮度	能見度	
		日間	夜間		日間	夜間
	5	低於1,500公尺*	當駕駛員請求時	5	低於1500公尺*	當駕駛員請求時
	4	1,500公尺至3,000公尺 (不含)	低於1,500公尺 *	4	1500公尺至3000公尺 (不含)	低於1500公尺 *
	3	3,000公尺至5公里 (不含)	1,500公尺至5公里 (不含) *	3	3000公尺至5公里 (不含)	1500公尺至5公里 (不含) *
	2	當駕駛員請求時	5公里至8公里(含)	2	當駕駛員請求時	5公里至8公里(含)
	1	當駕駛員請求時	大於8公里	1	當駕駛員請求時	大於8公里
*及(或)等值之跑道視程			*及(或)等值之跑道視程			

圖3-7-1



敏感區域 (X,Y)

第一類儀降系統

X 300-600公尺 / 1,000-2,000呎

Y 60-110公尺 / 200-350呎

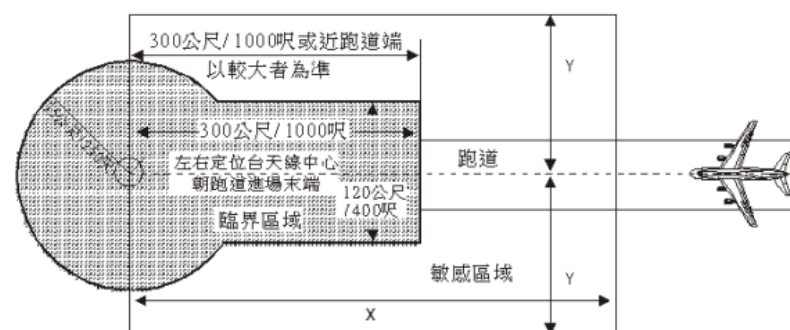
第二/三類儀降系統

X 300-2,750公尺 / 1,000-9,000呎

Y 60-210公尺 / 200-700呎

註：

敏感區域依左右定位台形式及天線孔徑不同而改變。



敏感區域 (X,Y)

第一類儀降系統

X 300-600公尺 / 1000-2000呎

Y 60-110公尺 / 200-350呎

第二/三類儀降系統

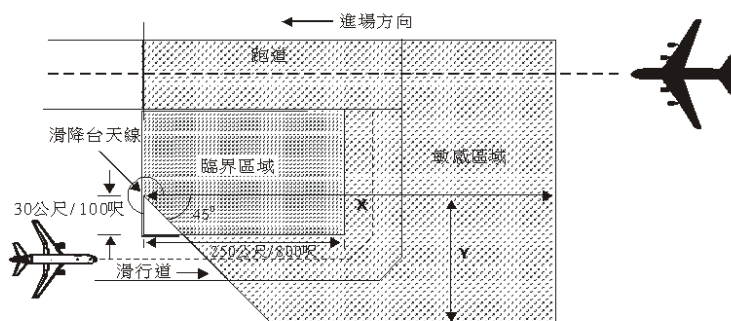
X 300-2750公尺 / 1000-9000呎

Y 60-210公尺 / 200-700呎

註：

敏感區域依左右定位台形式及天線孔徑不同而改變。

圖3-7-2



敏感區域 (X,Y)

第一類儀降系統

X 250-915公尺 / 800-3,000呎

Y 30-60公尺 / 100-200呎

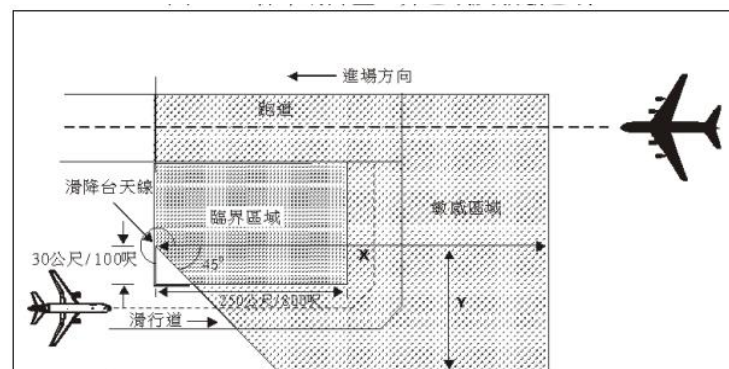
第二/三類儀降系統

X 250-975公尺 / 800-3,200呎

Y 30-90公尺 / 100-300呎

註：

滑降臺臨界區域延伸至跑道邊緣。但不包括跑道。



敏感區域 (X,Y)

第一類儀降系統

X 250-915公尺 / 800-3000呎

Y 30-60公尺 / 100-200呎

第二/三類儀降系統

X 250-975公尺 / 800-3200呎

Y 30-90公尺 / 100-300呎

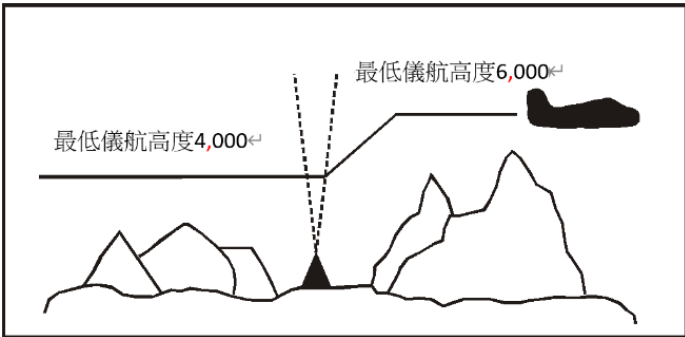
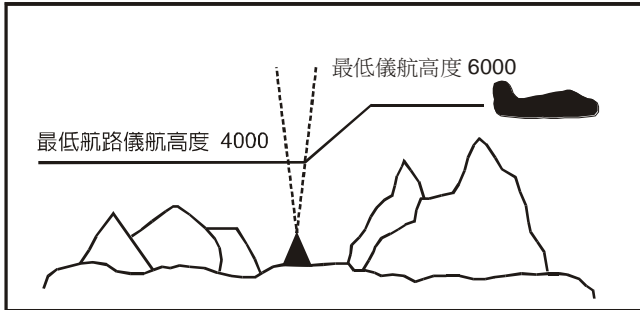
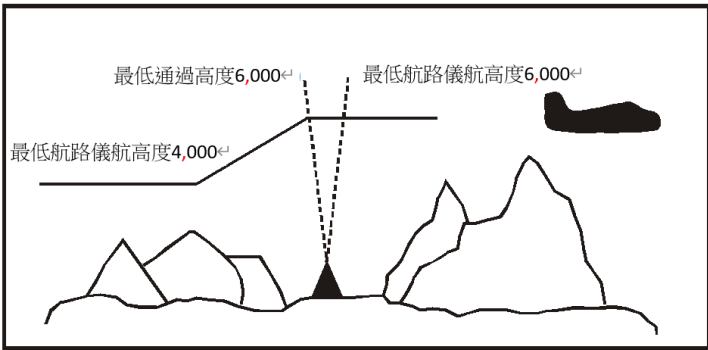
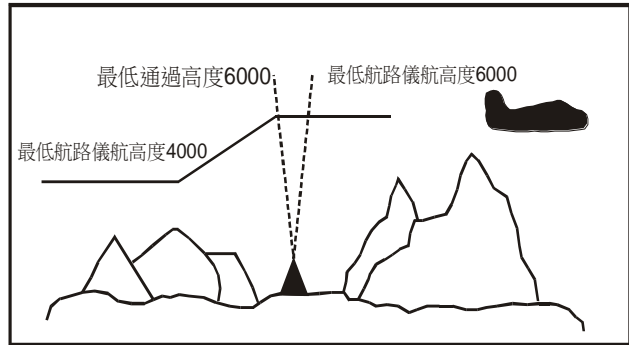
註：

滑降臺臨界區域延伸至跑道邊緣。但不包括跑道。

3-4-13 b.

b. 日出至日落之間一當能見度低於 1,500 公尺時。

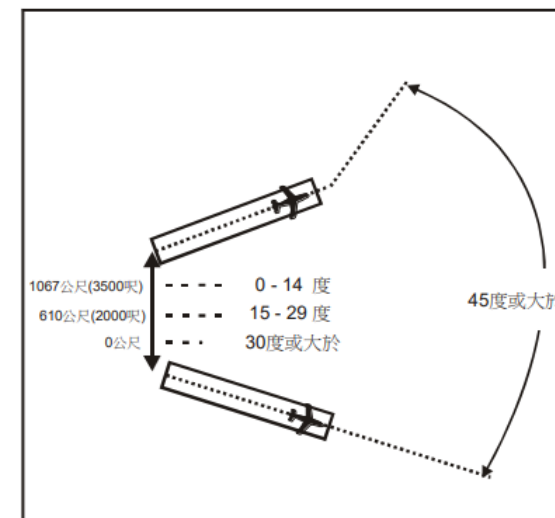
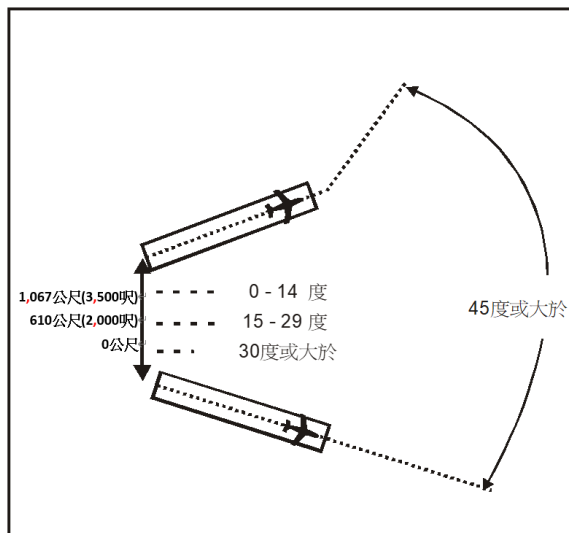
b. 日出至日落之間一當能見度低於 1500 公尺時。

3-7-1 d.	參考－ 進跑道等待， 3-9-5。	參考－ 進跑道等待， 3-9-5。
3-12-1	預計離場時間(時間)，自行決定開車時機。	預計離場時間(時間)，自行決定開車時機。
4-2-4 a. 2	2. 頒發「直飛」許可至前頒航線之某一點。 術語： 許可直飛(定位點、航點)。	2. 頒發「直飛」許可至前頒航線之某一點。 術語： 許可直飛(定位點、航點)。
4-5-1 c.	c. 高於飛航空層 410－採 2,000 呎隔離，除非於飛航空層 600 以上，於軍用航空器之間採 5,000 呎隔離。：	c. 高於飛航空層 410－採 2000 呎隔離，除非於飛航空層 600 以上，於軍用航空器之間採 5,000 呎隔離。：
圖4-5-1		
圖4-5-2		

4-5-6 c.	「準備好後，下降保持六千，通過後龍低於么萬。」	「準備好後，下降保持六千，通過後龍低於么萬。」
4-6-3 e.	e. 已排定進場順序之航空器，如駕駛員表明欲等天氣改善或其他原因而等待時，應予同意，然當其他等待中之航空器表明欲進場落地，則許可欲等待之駕駛員至鄰近等待點等天氣改善或變更航線，或可讓其以較高高度等待以使其他航空器落地。必要時應協調鄰近航管單位或席位，以避免與該單位或席位管轄下航空器產生衝突。	e. 已排定進場順序之航空器，如駕駛員表明欲等天氣改善或其他原因而等待時，應予同意，然當其他等待中之航空器表明欲進場落地，則許可欲等待之駕駛員至鄰近等待點等天氣改善或變更航線，或可讓其以較高高度等待以使其他航空器落地。必要時應協調鄰近航管單位或席位，以避免與該單位或席位管轄下航空器產生衝突。
4-6-4 f.	許可(或飛航)到(重要點，設施或定位點名稱)，[保持(或爬高保持或下降保持)(空層)][在(指定的)幅向、航道、飛入航線(3個數字)度數][[(方向)]]等待	許可(或飛航)到(重要點，設施或定位點名稱)，[保持(或爬高保持或下降保持)(空層)][在(指定的)幅向、航道、飛入航線(3個數字)度數][[(方向)]]等待
4-7-3 c.	c. 如可行，GCA 與近場管制單位使用共通頻率，以減少頻率更換。	c. 如可行，GCA 與近場管制單位使用共通頻率，以減少頻率更換。
4-8-1 g.	例— 航空器 1 可被許可直飛 CENTR，攔截角在該最初進場點為等於或小於 90 度。飛航路徑至該最初進場點之最低儀航空層為 3,000 呎。「許可直飛 CENTR，保持三千或以上直到 CENTR，許可 R-NAV 么八跑道進場。」	例— 航空器 1 可被許可直飛 CENTR，攔截角在該最初進場點為等於或小於 90 度。飛航路徑至該最初進場點之最低儀航空層為 3000 呎。「許可直飛 CENTR，保持三千或以上直到 CENTR，許可 R-NAV 么八跑道進場。」
5-1-3 c.	當 b 項中兩航空器位於 RVSM 空域，且垂直隔離 1,000 呎，其中任一駕駛員報告因故無法保持 RVSM，引導任一架航空器避免與另一架目標重疊。	當 b 項中兩航空器位於 RVSM 空域，且垂直隔離 1000 呎，其中任一駕駛員報告因故無法保持 RVSM，引導任一架航空器避免與另一架目標重疊。
5-2-3 b. 註 1	①依據駕駛員之同意、緊急情況性質及當時飛行狀況等情況，所採取之改變電碼措施，對其他雷達管制單位而言，代表該遇難之航空器已被識別並由航管管制。	①依據駕駛員之同意、緊急情況性質及當時飛行狀況等情況，所採取之改變電碼措施，對其他雷達管制單位而言，代表該遇難之航空器已被識別並由航管管制。
5-3-2 b.	b. 觀察到一目標與定位點(顯示於視頻圖上，繪於覆蓋圖上或固定迴波)或目視報告點(其與雷達天線之距離與方位已被確定，相關資料並以提供管制員)之相關位置與直接獲自航空器之位置報告相符，而且觀察到的航跡與報告之航向或航路一致。如太康臺／多向導航太康臺位於雷達天線 6,000 呎內，太康臺／多向	b. 觀察到一目標與定位點(顯示於視頻圖上，繪於覆蓋圖上或固定迴波)或目視報告點(其與雷達天線之距離與方位已被確定，相關資料並以提供管制員)之相關位置與直接獲自航空器之位置報告相符，而且觀察到的航跡與報告之航向或航路一致。如太康臺／多向導航太康臺位於雷達天線

	導航太康臺可用做雷達識別之參考點而無需將其顯示在視頻圖或覆蓋地圖上。	6000 呎內，太康臺／多向導航太康臺可用做雷達識別之參考點而無需將其顯示在視頻圖或覆蓋地圖上。
5-4-5 e.	e. 如資料方塊出現 “++++”、“????”、“(space)”或實際高度欄呈現“INV”、空白字樣，應在 交管航空器前先行口頭協調。	e. 如資料方塊出現 “++++”，“????”，“(space)”或實際高度欄呈現“INV”、空白字樣，應在 交管航空器前先行口頭協調。
5-4-6 g.	g. 接管航空器前，當資料方塊中顯示 “++++”、“????”、“(space)”或實際高度欄呈現“INV”、空白字樣，應與交管單位確認航空器位置及高度。	g. 接管航空器前，當資料方塊中顯示 “++++”，“????”，“(space)”或實際高度欄呈現“INV”、空白字樣，應與交管單位確認航空器位置及高度。
5-6-3 a. b.	a. 如果航道與障礙物距離 3 哩或以上，而且該航空器正爬升到一個至少在障礙物以上 1,000 呎的空層，引導航空器保持至少與障礙物 3 哩之隔離直到航空器報告離開該障礙物之空層。 b. 如果航道與障礙物間不足 3 哩，而且該航空器正爬升到一個至少在障礙物以上 1,000 呎的空層，引導航空器增加與障礙物間之隔離至少 3 哩或直到航空器報告離開該障礙物之空層。	a. 如果航道與障礙物距離 3 哩或以上，而且該航空器正爬升到一個至少在障礙物以上 1000 呎的空層，引導航空器保持至少與障礙物 3 哩之隔離直到航空器報告離開該障礙物之空層。 b. 如果航道與障礙物間不足 3 哩，而且該航空器正爬升到一個至少在障礙物以上 1000 呎的空層，引導航空器增加與障礙物間之隔離至少 3 哩或直到航空器報告離開該障礙物之空層。
5-9-1 b.	b. 在四邊對頭航機間，提供至少 1,000 呎之垂直隔離，除非於轉五邊時已建立其他頒布之隔離。	b. 在四邊對頭航機間，提供至少 1000 呎之垂直隔離，除非於轉五邊時已建立其他頒布之隔離。
5-10-2 a. 2	2. 如可能的話，雲幕高與能見度；如果目的地機場之雲幕高低於 1,500 呎或是低於最高 繞場標準(以較大者為準)或能見度小於 5 公里。當氣象資料可由自動氣象觀測系統(AWOS)獲得時，應告知駕駛員。	2. 如可能的話，雲幕高與能見度；如果目的地機場之雲幕高低於 1500 呎或是低於最高 繞場標準(以較大者為準)或能見度小於 5 公里。當氣象資料可由自動氣象觀測系統(AWOS)獲得時，應告知駕駛員。

圖 6-2-5



6-7-2 b.

b. 如無備用誤失進場程序及當時天氣情況低於 6-7-1 段「適用範圍」所需之標準時，應在前一航空器已經落地或已經取消儀器飛航計畫時始可許可後一航空器進場。

註一

圖 6-7-2 為說明使用歸航臺其磁方位上設置之等待／進場點及採用前後及高度綜合隔離之定時進場程序規定。第三架航空器在第二架航空器報告離開等待／進場點及在 A 點離開 2,000 呎進場時，始可下降至 2,000 呎。第二架航空器在指定時間離開等待／進場點保持 2,000 呎直至 A 點時再許可進場，此必須要在第一架航空器已被看到，管制員始可於 A 點頒發進場許可給第二架航空器。

b. 如無備用誤失進場程序及當時天氣情況低於 6-7-1 段「適用範圍」所需之標準時，應在前一航空器已經落地或已經取消儀器飛航計畫時始可許可後一航空器進場。

註一

圖 6-7-2 為說明使用歸航臺其磁方位上設置之等待／進場點及採用前後及高度綜合隔離之定時進場程序規定。第三架航空器在第二架航空器報告離開等待／進場點及在 A 點離開 2000 呎進場時，始可下降至 2000 呎。第二架航空器在指定時間離開等待／進場點保持 2000 呎直至 A 點時再許可進場，此必須要在第一架航空器已被看到，管制員始可於 A 點頒發進場許可給第二架航空器。

8-2-4 b.

b. 若管制員獲知航空器將於負責之空域內被攔截，採取下列適當之步驟：

1. 除已建立雙向通信外，用任何可行的無線電頻率與被攔截航空器嘗試建立雙向通信，包含緊急頻率 121.5 MHz。
5. 與攔截管制單位密切協調採取並所有必要步驟，以確保被攔截航空器之安全。

b. 若管制員獲知航空器將於負責之空域內被攔截，採取下列適當之步驟：

1. 除已建立雙向通信外，用任何可行的無線電頻率與被攔截航空器嘗試建立雙向通信，包含緊急頻率 121.5 MHz。

		5. 與攔截管制單位密切協調採取並所有必要步驟, 以確保被攔截航空器之安全。
8-3-2 a.	a. 指定的空層依據 4-5-2 段「飛航方向」及 4-5-3 段「例外」, 與禁航區/限航區/危險區/航管指定空域上層空層以上/下層空層以下至少應有 500 呎 (高於飛航空層 290 採 1,000 呎) 之隔離。	a. 指定的空層依據 4-5-2 段「飛航方向」及 4-5-3 段「例外」, 與禁航區/限航區/危險區/航管指定空域上層空層以上/下層空層以下至少應有 500 呎 (高於飛航空層 290 採 1000 呎) 之隔離。
8-5-1 a.	8. 預計穿越 60,000 呎氣壓高度之時間, 或預計到達 60,000 呎或以下巡航空層之時間, 以及預計地點。	8. 預計穿越 60000 呎氣壓高度之時間, 或預計到達 60000 呎或以下巡航空層之時間, 以及預計地點。
8-5-1 b. 6.	6. 預計穿越 60,000 呎氣壓高度之時間, 或預計到達 60000 呎或以下巡航空層之時間, 以及預計地點;	6. 預計穿越 60,000 呎氣壓高度之時間, 或預計到達 60000 呎或以下巡航空層之時間, 以及預計地點;
9-2-8 a. 1. (e)	(e) 要求 (c)、(d) 兩項所述的單位以及飛行中的其他航空器給予各種幫助以建立與該航空器的通信聯絡並確定它的位置。	(e) 要求 c), d) 兩項所述的單位以及飛行中的其他航空器給予各種幫助以建立與該航空器的通信聯絡並確定它的位置。
附件/詞彙 A/機場燈光 c.	c. 著陸區燈(Touchdown Zone Lighting)——為兩條橫列條狀燈光, 通常以 100 呎之間距, 在跑道中心線兩側對稱設置, 基本之著陸區燈系統沿跑道延伸 3,000 呎。	c. 著陸區燈(Touchdown Zone Lighting)——為兩條橫列條狀燈光, 通常以 100 呎之間距, 在跑道中心線兩側對稱設置, 基本之著陸區燈系統沿跑道延伸 3000 呎。
附件/詞彙 A/區域航行 5.	5. 羅蘭-C(LORAN-C)——為一長程無線電導航系統發射低頻電子信號, 利用地波傳遞信號。於距電臺 600 至 1,200 哩範圍內, 對於在航路或進場階段之航空器, 提供位置資料。有效信號之涵蓋因信號與雜訊比及使用者與發射站之地理相關位置而變動。	5. 羅蘭-C(LORAN-C)——為一長程無線電導航系統發射低頻電子信號, 利用地波傳遞信號。於距電臺 600 至 1200 哩範圍內, 對於在航路或進場階段之航空器, 提供位置資料。有效信號之涵蓋因信號與雜訊比及使用者與發射站之地理相關位置而變動。
附件/詞彙 A/自動降落 進場 註	註: 自動降落進場與複合式進場得以目視飛航或儀器飛航實施。當跑道視程約低於 4,000 呎, 航空公司通常會要求其飛行組員實施自動降落進場與複合式進場(如獲得認證)。	註: 自動降落進場與複合式進場得以目視飛航或儀器飛航實施。當跑道視程約低於 4000 呎, 航空公司通常會要求其飛行組員實施自動降落進場與複合式進場(如獲得認證)。

附件/詞彙 C/雲幕高	指低於 6,000 公尺(二萬呎)，涵蓋天空超過一半之最低雲層，其底部至地面或水面之實際高度。	指低於 6000 公尺(二萬呎)，涵蓋天空超過一半之最低雲層，其底部至地面或水面之實際高度。
附件/詞彙 C/複合式進場，註：	註： 複合式進場與自動降落系統進場得於目視或儀器天氣情況下實施。有些航空公司，當跑道視程約低於 4,000 呎時，要求其飛行組員實施該等方式之進場。	註： 複合式進場與自動降落系統進場得於目視或儀器天氣情況下實施。有些航空公司，當跑道視程約低於 4000 呎時，要求其飛行組員實施該等方式之進場。
附件/詞彙 L/羅蘭	以測量接收兩個固定電臺信號之時間差，測量出雙曲線，以定出位置之電子助航系統。羅蘭 A 使用1,750 至1,950 千赫頻帶，羅蘭 C 及 D 使用100 至110 千赫頻帶。	以測量接收兩個固定電臺信號之時間差，測量出雙曲線，以定出位置之電子助航系統。羅蘭 A 使用1750 至1950 千赫頻帶，羅蘭 C 及 D 使用100 至110 千赫頻帶。
附件/詞彙 M/最低安全高度 b.	b. 標示於進場圖上之高度，供航空器緊急時使用，指在訂定該進場程序所利用之助航設施特定範圍內，該高度可提供航空器與地障間至少有1,000呎之隔離。這些高度稱之為最低區段高度。茲分述如下： 1. 最低區段高度(MINIMUM SECTOR ALTITUDE)。標示於進場圖上之高度，距離訂定該程序之助航設施25哩半徑範圍內，提供航空器與地障至少有1,000呎隔離之高度。進場圖上標示之一個區段至少需90度。該高度僅供緊急時使用，並不確保航空器可以收到助航設施之信號。 2. 緊急安全高度(EMERGENCY SAFE ALTITUDE)。標示於進場圖上之高度，距離憑以訂定該程序之助航設施100哩半徑範圍內，在非山區提供航空器與地障至少有1,000呎之隔離，在山區則提供至少有2,000呎隔離之高度，且通常僅用於軍方之程序。該等高度在頒訂之進場程序中稱之為緊急安全高度。	b. 標示於進場圖上之高度，供航空器緊急時使用，指在訂定該進場程序所利用之助航設施特定範圍內，該高度可提供航空器與地障間至少有1000呎之隔離。這些高度稱之為最低區段高度。茲分述如下： 1. 最低區段高度(MINIMUM SECTOR ALTITUDE)。標示於進場圖上之高度，距離訂定該程序之助航設施25哩半徑範圍內，提供航空器與地障至少有1000呎隔離之高度。進場圖上標示之一個區段至少需90度。該高度僅供緊急時使用，並不確保航空器可以收到助航設施之信號。 2. 緊急安全高度(EMERGENCY SAFE ALTITUDE)。標示於進場圖上之高度，距離憑以訂定該程序之助航設施100哩半徑範圍內，在非山區提供航空器與地障至少有1000呎之隔離，在山區則提供至少有2000呎隔離之高度，且通常僅用於軍方之程序。該等高度在頒訂之進場程序中稱之為緊急安全高度。
附件/詞彙 M/最低區段高度	在緊急情況下得使用之最低高度，該高度係以助航設施為中心，46公里(25哩)為半徑之範圍內，所劃定之區段，提供航空器高於所有障礙物至少300公尺(1,000呎)之隔離。	在緊急情況下得使用之最低高度，該高度係以助航設施為中心，46公里(25哩)為半徑之範圍內，所劃定之區段，提供航空器高於所有障礙物至少300公尺(1000呎)之隔離。

附件/詞彙 P/離場前許可	透過向終端資料鏈結系統的申請，提供許可資料給使用者，經由系統服務傳送至駕駛艙或是登機口的印表機。	透過向終端資料鏈結系統的申請，提供許可資料給使用者，經由系統服務傳送至駕駛艙或是登機口的印表機。
附件/詞彙 P/初級雷達信號	除了次級雷達目標外，在雷達幕上的一個類比或是數位目標。	除了次級雷達目標外，在雷達幕上的一個類比或是數位目標。
附件/詞彙 S/側降	駕駛員完成儀器進場許可後，以目視操作直接降落至距儀器進場跑道間距不超過1,200呎之平行跑道。	駕駛員完成儀器進場許可後，以目視操作直接降落至距儀器進場跑道間距不超過1200呎之平行跑道。
附件/詞彙 S/特種目視情況	雲幕高不低於500 呎及能見度不少於1,500 公尺。	雲幕高不低於500 呎及能見度不少於1500 公尺。
附件/詞彙 T/著陸區	自跑道頭算起3,000 呎之跑道部份。在制定儀器進場程序時，此區域用以決定「直接進場」降落最低限度之著陸區標高。	自跑道頭算起3000 呎之跑道部份。在制定儀器進場程序時，此區域用以決定「直接進場」降落最低限度之著陸區標高。
附件/詞彙 U/超高頻	在300 至3,000 兆赫間之頻率；軍用陸空語音通信之無線電頻率。有時頻率低至225 兆赫仍視為超高頻。	在300 至3000 兆赫間之頻率；軍用陸空語音通信之無線電頻率。有時頻率低至225 兆赫仍視為超高頻。

(三)、 「5-5-6 例外」文字勘誤

FAA/ICAO 原文參考資料	建議修正文字	ATMP 現行章節	說明/建議
	<p>5-5-6 EXCEPTIONS a. Do not use Mode C to effect vertical separation with an aircraft on a cruise climb, or block level clearance, or as specified in para 5-13-4, SYSTEM REQUIREMENTS, subpara d.</p> <p>5-5-6 例外 a. 不可用 Mode C 高度與在巡航爬高(cruise climb)中或已取得數個空層許可(block level clearance)或依5-13-4「系統需求」d. 項規定之航空器建立垂直隔離。</p>	<p>5-5-6 EXCEPTIONS a. Do not use Mode C to effect vertical separation with an aircraft on a cruise climb, or block level clearance, or as specified in para 5-14-4, SYSTEM REQUIREMENTS, subpara d.</p> <p>5-5-6 例外 a. 不可用 Mode C 高度與在巡航爬高(cruise climb)中或已取得數個空層許可(block level clearance)或依5-14-4「系統需求」d. 項規定之航空器建立垂直隔離。</p>	<p>現行 ATMP 第5章並無第14節，應為誤植。</p> <p>【決議】 照案通過</p>

(四)、 DOC 4444 第17章 協作環境下的飛行和流量信息服務 (FLIGHT AND FLOW — INFORMATION FOR A COLLABORATIVE ENVIRONMENT 【FF-ICE】 SERVICES)

本提案因時間限制未討論，預計於第93次修編小組會議討論

三、臨時動議

無

四、散會