

桃機歲修2月公告仍塞機？學者曝原因：不夠早、旅客半年前就買票

桃園機場南跑道昨天起歲修，導致起飛或降落班機大延誤，學者建議未來「再更早公告」。（圖／記者鍾怡婷攝）

桃園機場南跑道昨天起歲修，698架次飛機，搶1個北跑道，導致起飛或降落班機大延誤，導致民怨大爆發，有民眾困惑年年歲修，且桃機在2月21日已經發出飛航公告（NOTAM），為何還會發生大塞機？朝陽科大飛航系主任盧衍良今（4）日

接受《NOWnews今日新聞》採訪時表示，雖然桃機有提早公告，但許多旅客購票，可能早在6個月甚至更久前就完成，調整空間非常有限，建議未來此類施工，可以仿效國外做法，更早發出公告，並協調各公司調整航班時刻，紓解單一時間內大量航機起降的壅塞。

盧衍良提到，機場跑道由於長期承受飛機降落的重量，為了確保鋪面強度與品質，因此每隔一段時間就必須進行整修。整修的工法依需求不同，有些機場會採夜間分段施工，保持跑道的可用性。

盧衍良說，基於航機安全隔離的必要性，概念上每2分鐘放行1架飛機起降，因此單一跑道每小時最多能夠操作的起降架次約30架，一旦在特定時間帶內，要起降的航機數量多於跑道所能操作的數量，便有可能產生壅塞。

桃機也提到，今天共計有647架次，整體較昨日698架次為低，清晨抵達早班機（長程航班）營運正常，上午11點後進入航運尖峰，之後由於單跑道每小時起降容量為30架次，陸續會有航班遞延情形產生，飛航服務總台除採行到場航班加大流量管制措施，將視實際運作情況調整相關管制作為。

而關於年年歲修，為何今年塞機特別嚴重？難道沒有提早公告因應嗎？桃機表示，自2023年11月起就邀集航空公司代表聯席會、航空公司業者、飛航管制單位、機務聯誼會、桃園市機師職業工會、地勤業者等說明討論後，擇定於3月3日至5日實施。機場公司亦於2月21日發布飛航公告（NOTAM），告知往來桃園機場之各航空公司，使航空公司儘早於飛航計畫中預為因應。

盧衍良認為，雖然桃園機場在2月21日已經發出飛航公告（NOTAM），但由於旅客可能早在6個月、甚至更久前就完成購票，加上航空公司國際航班都有起降時間帶的問題，因此能夠調整的空間非常有限，因此，就會造成如昨天的大塞機。

盧衍良表示，飛航管制人員不管是處理航機離到場管制的近場台，或者是處理機場地面滑行與起降的塔台，航管員基於飛安考量，飛機之間必須有足夠隔離，但一旦在空待命飛機數量遽增，其航管作業的壓力也會遽增，必須逐步讓在空機依序落地的同時，還要兼顧放行地面航機，著實辛苦應予肯定。

盧衍良指出，同樣的，在空待命的飛航組員，需要時時監控所剩油量，一旦可能低於法定標準，就必須實施轉降，而地面等待起飛的航機駕駛，也必須確保所剩油量合於標準，因此昨天也有不少航機選擇回到機坪重新加油，其辛勞亦應肯定。

盧衍良說，由於相關壅塞成因並非單一環節所能克服，建議未來此類施工，可以仿效國外做法，更早發出公告，並協調各公司調整航班時刻，紓解單一時間內大量航機起降的壅塞。