

東進北出武嶺——老玩童遊記

◎飛彈所／張秋梅

武嶺是單車挑戰者的朝聖地，為台灣公路的最高點（3275公尺）在西進武嶺完騎後，東進武嶺就是夢寐以求的下個目標了，(104年)1月份就開始邀請川巖及治廣協助路線規劃，並邀約志同道合的車友同行。東進武嶺因難度高，包括花蓮火車票的搶購、武嶺途中的補給、住宿點不易訂到、多變的高山氣候騎乘穿著、單車裝備及個人長時間肌耐力的維持與訓練…我們不得不思考將會面臨的問題，所幸車友都配合自主練習，及商請家弟及同事兼一兄協助開車補給，在所有的前置作業都確認後，只祈求老天幫忙，賜我們一個好天氣。

4月30日一行7人順利出發，搭上9點8分中壢開往花蓮的自強號，並銜接區間車順利抵達花蓮新城，由於次日太魯閣慈母橋7點進行整修，將執行交管單向通車，故抵達新城後：部份車友搭補給車去天祥之前的路段拍照，以換取次日能快速通過天祥段的管制時段，我和川巖、治廣在禪城民宿老板娘熱心的協助下購得了三天的香蕉、及確認次日一早離開民宿後，補給車可在何處購得所需的早、午餐，如飯糰、饅頭等（因時間太早，擔心店家沒開門），提早確認是很重要的，在吃的部份，絕不能有任何閃失。

5月1日，大夥用了簡單的備糧後，由新城出發，展開第一天的行程，在太魯閣前的牌樓拍張大合照後即加速騎乘，趕在交管前通過天祥，這一路上享受著清涼的晨風，在談笑風聲中，很快就到了天祥遊客中心，旋即補給車就送來了豐盛的早餐，每口都充滿著感恩和幸福。在以往多次活動騎乘中，大家培養了相當的默契，此行全程由川巖掌控每個點及休息時間，只要一聲令下，大夥立即就緒前進。離開天祥是長緩坡的開始了，車友们快樂的配合自己的節奏與呼吸緩緩爬升，均齡58歲的我們如同幼稚園孩子般興奮地參加

我家梅汁料理

近年來因食安問題爆發及風波報導，連帶影響到每個家庭準備三餐的採買顧慮，媽媽們儘可能親自下廚為家人烹煮食物。雖說咱家外食機率不高，用油也安全，但看到喧囂報導籠罩全台之際，老媽我為了一家人的身體健康，不得不用心創意廚藝，準備各種可口食物來穩住家人的胃。像是我家的男士們偏好甜甜口味，那自製的醃梅汁就可以適機派上用場了。

每當定期全家戶外登山踏青時，我都會備些輕食充飢或解饑，其中大家的最愛就是白玉

苦瓜漬梅汁，只要前一天晚上把個鐘頭即能備使，簡單又不費功夫。為了避免苦澀，優先挑選外表白亮、結粒較大的苦瓜，洗淨對半剖開後，以湯匙刮淨內部的籽及膜，再施以阿基師教的撇水，用刮刀橫削成透明薄片，放入沸水滾燙一下，即撈起放入冷水中浸泡，再放置冰箱內半個小時，取出時先以冷開水濾過，然後依序伴入橄欖油或亞麻仁油，淋上自家醃製的梅子汁；少許唐七星調味料，再灑上香菜及蔥花，就大功告成了。

這道涼拌苦瓜，在我們家是不分季節的下肚小菜，除了有降火氣祛暑熱的功

郊遊活動，在行進中還不忘鬥嘴，彼此消遣，喧鬧不已。東進武嶺的山洞特別多，只要一入山洞，大家便點亮平安燈（前、後及頭燈），由路誌領唱四季經，大夥瞬間成了合音天使，回音產生7部合聲的出奇效果，後續再進山洞，就少不了這天籟之音。途中經過了天祥、洛韶、新白楊、碧綠，沿途山景美不勝收，透過每個人的視覺感受，相相刻劃在腦海中都是幅極美的山水國畫，在碧綠已近中午時分，雖有碧綠餐廳可用餐，但考量高山氣候多變，不宜久留，大家就決定在碧綠神木享用得不易的飯糰，歷經了長程的爬坡騎乘，想著再爬升200公尺就到達今天的落角處”關原”了，頓時所有的疲憊一掃而空，彷彿光明就在眼前，當天2點40分就抵達關原救國團的觀雲山莊，CHECK IN後，汗水已將車衣完全淹沒，此時沒有比沖涼更暢快的事了，盥洗後就在山莊用餐，大家分享今日的甘苦趣事，看看行車記錄器，顯示我們已爬升2663公尺，騎乘76公里，令人震撼的一天啊！

5月2日，感覺武嶺向我們招手了，大家都顯得很興奮，昨日的疲累彷彿都不存在，開心地向目標前進，一路上沒有同向的車友，偶有幾位對向的車友經過，想必他們是西進武嶺，已經朝聖過了。騎乘途中，喜歡親近大山的創泓兄無論是遠山、近山都如數家珍地為我們介紹，在經過大禹嶺到達小風口，登山客絡繹不絕，原來是要去合歡北峰朝聖，登山、騎車，想必心情都是一樣的，對高山充滿了敬畏與期待。接著到達合歡遊客中心，車水馬龍比台北東區還熱鬧，推測武嶺也將是一位難求，補給車就決定在此處停放，勇腳川巖在武嶺最陡處上下三趟巡視我們的狀況，為我們打氣加油，建勳不逞多讓相繼上了武嶺，治廣、創泓、友松、銘誌大家都各自努力向夢想邁進，東進→東進武嶺，我們終於成功了，蔚藍的天空，和絢的陽光，眺望遠方西進的天堂路，回首東進的來時路，淚水在眼眶打轉了～於武嶺拍照後，眼見遠方的烏雲已開始移動，大家立即穿上風褲下坡折返到大禹嶺，此時再回頭看武嶺，山頭已是漆黑一片，果真是多變的高山氣候。接著我們走中橫支線，經黎山、環山、思源啞口至南山村民宿，一路上建勳拉速度和烏雲賽跑，此時腎上腺素發揮作用，大家也奮力跟上，就像一場警匪追逐戰，所幸也都平安交連陣沒淋到雨，到民宿一切就緒後，樓下就是有名的南山牛肉麵，趕緊祭拜一下五臟廟，用餐後大夥都沒睡意，個個成了低頭族，划著手機欣賞拍攝的山景及輝煌的戰績，今天又爬升1935公尺，騎乘101公里，明天繼續加油～

效外，更是飯桌上去油膩的最佳聖品，所以常是最先盤底朝天的傑作。而這道小吃不僅準備不費功夫，天然食法，一大盤6人份，才花不到30元，且老少咸宜。梅汁料理可以隨個人喜好加減比例，如各式沙拉涼伴或沾料替代，若是用於滷各式肉品（牛豬雞），建議先將肉品汆燙，放入快鍋內加入滷包、少許水及配料（酒、醬油、梅汁、辣椒、薑、大蒜），烹煮食物時要適時藉用料理器具，像我家的樂鍋用了20多年，烹飪功力仍跟鍋子外表一樣強又閃亮如新，爐火上運轉一個小時，關火後再悶10分鐘，香味四溢Q軟好吃的主食就能端上桌伺候了。

此外，不分四季，梅汁平時另隨個人愛好可加冷水或滾水當飲料喝，口感非常甘甜舒爽又助消化。最後得老玉貴瓜自誇一下，我家醃梅的幕後功臣是先生，他也是負責家中食材的採買人，醃製梅子的整個過程他都親自操刀，我只須扮演廚委料理三餐及捧個場就足矣。p.s.歡迎饕客們來我家做客品嚐本人的手藝。



5月3日，依約定時間5點30分，車友都在民宿對面的小店用餐，準備最後一天的活動，大家精神奕奕，充滿著枕戈待旦的一股士氣，由1000多公尺的南山部落一路往下滑，延途都種滿了高山高麗菜，非常壯觀，在清晨的山中與好友騎車徜徉在大自然的懷抱，所有的壓力頓時逃逸無蹤，就像馬兒快樂地奔馳在青青草原般那幸福的感覺油然而生，快樂就是這麼簡單。結束一段長下坡，到了樓閣，這開始又要準備長緩坡的騎乘，川巖精神喊話：「只要到了明池就到自家後花園了」，就這樣一路說說笑笑，不知不覺就到明池了，此時又遇到其他打算騎到宜蘭的車友，但是他們已彈盡援絕、沒有糧食可補給了，我們發揮車友愛，援助一些香蕉：看著他們的背影，默默祝福他們平安交連陣囉！

到下巴陵時已近中午時分，就在溫泉飯店用餐順便當成慶功宴，大家毫無倦容，卻是充滿了近鄉的喜悅，此時也獲連車友世銳的來電，要在百吉小七為我們接風，大夥都覺得好溫馨。哇！有人幫我們照相了，快抵小七前，世銳一一為我們留下了征戰歸來的英姿倩影，再送上熱騰騰的咖啡暖在心頭，幾日來的辛苦雲消霧散。離家不遠了～，此時，車友該在此決定要騎那條路回家了，有住大溪、龍潭、中壢…看看碼表，再爬升100多公尺，今天就可以破2000公尺了，創泓提議說”騎環湖公路”回去，大家也沒異議，居然又精神抖擻的去環湖公路賺高度了，途中又遇到車友麗珠為我們喝采加油，雖在自鄉，卻有著他鄉遇故知的感覺。在下午5點多時，向每位車友都報平安後，就返回溫暖的家了。

回想這趟“東進北出武嶺”之行，有它的困難度存在，無論是體力、天候、補給…都考驗著我們，感謝川巖及治廣的用心規劃、補給車的沿途照顧及各位車友的熱情參與，當然：最感謝的還是老爺爺幫忙賜我們大好的天氣，起初只是一個信念，”今天不騎，以後也不會騎了，just do it!”，這總體爬升6660公尺，總里程302公里，我們成功了，這是個無比美好的經驗與回憶。台灣用騎的，最美～



及習慣等，在剛開始起跑時，由於體重較重或肌力不足，無法提高速度，因此往往容易以較小的步伐跑步，但持續慢跑、訓練後，肌力將提升，一旦趨近於適當體重後，就能出現更有效率的步伐了。

淺談慢跑

◎設供處／鍾順昌

我喜歡慢跑，因為最方便，隨時、隨興、隨地可做，不用特意找場地，早晨、晚上、晴天、雨天都可以跑，我喜歡跑步中減少繁瑣的心智活動、放鬆自己、肉體達到極限後就會壓力全消，反而神清氣爽，放鬆愉悅的感覺讓自己覺得活力再現。

然而經常很多人會質疑跑步會造成膝蓋、腳踝等的運動傷害，所以大都不敢從事跑步的運動，檢視各項運動均有其優點與缺點，優點各有不同，缺點也都是為運動傷害，如何防止運動傷害，是從事每項運動前須瞭解並且避免發生。慢跑姿勢不正確時，可能因力量用在不對的地方，而產生運動傷害。慢跑的姿勢各式各樣，每個人的姿勢必然都不相同。首先必須掌握自己本身的骨格



4/7-4/29 105 年 鐵 玫瑰劇場「校園小小兵」招募計畫，報名自即日起至 4 月 29 日止（桃園市政府藝文設施管理中心）

4/8-4/17 9:00-21:00 陳從珍精彩之美彩墨個展（2-3 樓畫廊）

4/16 19:30 三十舞蹈劇場2016年度製作《所在—人與魔幻化的奇特空間》（文化局演藝廳）

4/17 14:00< 展覽會之畫 >Rosette 吉他室內樂團2016巡迴演出（文化局演藝廳）

4/17 14:30 電影侏羅紀：春之管弦樂團（中壢藝術館音樂廳）

4/19 19:30 中國廣播民族樂團名家名曲音樂會（中壢藝術館音樂廳）

4/22 19:30 菁英室內樂集 2016 三重奏之夜（中壢藝術館音樂廳）

4/22 19:30 2016 春唱－阿卡貝拉瘋台灣瑞士 Bliss 巡迴音樂會（文化局演藝廳）

4/23 19:30 楊秀卿從藝70年紀念音樂會（文化局演藝廳）

4/24 13:30、16:30 日本飛行船劇團－小飛俠彼得潘（桃園展演中心－展演廳）

4/24 14:00 北台灣薩克斯風聯合發表會（文化局演藝廳）

4/24 14:30 達芬妮與克羅埃（中壢藝術館音樂廳）

4/26 19:00-20:30《指揮吉他的風格與藝術》音樂講座（桃園市桃園區中正路 1188 號桃園展演中心大廳）

4/29 19:30 三個人來瘋（文化局演藝廳）

4/29 14:00 中國文化大學戲劇學系藝術展演列車「圣女女人」（中壢藝術館音樂廳）

4/30 19:30 國境之南－台北愛樂文教基金會（文化局演藝廳）

藝文資訊

◎航空所／卓柏勳（一）前言

回顧人類動力飛行航空史已近百年，現今航空器已成為不可或缺的運輸工具，在不斷追求高速度、高載運量及高經濟效率的光速創新般年代，航空器無疑是高科技產業的代表。而高科技如何避免高風險，是現今航空人員努力方向，也就是達到飛安零失事的目標。隨著科技進步，飛機設備可靠度提高，技術因素引發的安全事故已大大減少，相反地，人為操作失誤導致之不安全事件卻直線上升，航空安全作業為一項持續不斷的工作，飛安成效有賴保養維修與訓練之落實，確實遵守作業程序及嚴守工作紀律等，才能朝向飛安零失事之目標前進。廣義的航空安全應包括：飛行安全、客艙安全、機坪安全、棚廠安全、維修安全及機場安全等，本篇內容主要為介紹航空器之維修概念。

（二）維修概念
消費電子如智慧型手機、平板電腦..等產品，因大量量產、零件單純、產品壽命要求較短，一般約 5 年即面臨

性能跳躍式提升或電機持續電力不足而需更換新機，且故障不會危及人員生命，維修以「壞了才修，不壞不修」為主；相對具有上萬甚至上百萬個零件、價格昂貴的航空器，不論是「以客為尊」重視市場經濟效益的民航機，或

定時維修（HT）：定期返廠，執行翻修，理論上所有性能衰退及磨損件均予以更新，其目的在確保飛機功能在下一個操作週期正常並預防故障。
視情況維修（OC）：將零組件定期檢查或測試，以決定相關零組件是否繼續使用
允許飛機透過定期維修檢查，使用效能衰退、性能降低或零附件磨損但仍合格範圍內的零件，以節省維修成本。

節省維修成本，狀態監控將 MSG-1 中的使用性能評定，正式改為狀態監控（CM）
狀態監控：運用平均失效鐘點（MTBF）及個別零附件的平均更換時間（MTBR）的觀念，大幅降低零附件定期的翻修

結合以可靠度為核心的維修（RCM）方式，也就是當系統功能失效時，可以從經濟性和安全性角度衡量，若對於安全無立即性影響時，則從經濟層面加以評估，執行風險控管，當所評估出來的風險在可接受之範圍之內，則予以放飛。

程序可歸納成下列四項目標：確保瞭解飛機原有的安全與可靠程度
當性能退化時，可以恢復飛機的安全性及可靠度至原有水準
可以獲得零附件可靠驗證不符規範的資訊，用以改善設計將總成本降至最低，包括維修成本及失效成本

◎資通所／洪龍
杜拉克曾說過一個有關領導者的故事：我高三時，曾遇到一個很棒的歷史老師（重傷退役老兵）。他要我們挑選有關第一次世界大戰的歷史書及撰寫讀後心得。班上在討論報告時，同學問道：「這些書都說，第一次世界大戰是一場徹底無能的軍事行動，為什麼？」，老師毫不遲疑的答道：「因為將軍死得不夠多；他們置身後方，讓別人上前線打仗送命」。領導者可以授權，但對於有示範效用的任務，就不該委派他人，應親力親為，否則就別指望他們會尊重你。

《彼得·杜拉克：使命與領導》是杜拉克原著 Managing the Non-Profit Organization Principles Practices 的新版中譯本，舊版書名《非營利組織的經營之道》，本書雖以美國為探討題材，但不論是對非營利組織、政府部門，甚至是企業，都是一本經典之作，更是主管的必修工具書。杜拉克在本書中點出一個核心概念－你對世人的貢獻是什麼。他認為非營利組織的成長非常快速，如何有效管理並領導這些組織，亟需專家的指導與建議。

他首先認為領導者要知道四個簡單的道理：「領導者要有追隨者」、「受歡迎不等於領導力，成效說話」、「領導者高度曝光，他們要樹立典範」及「領導不是階級、特權、職稱，也不代表金錢，領導是責任」。他也詳述：「如何選擇領導者」（注意候選人的經歷與長處、了解這個組

淺談航空維修概念

「以戰為主」作戰訓練的敵情考量高於一切的軍機，其故障會危及人員性命，維修以「避免犯錯，事先預防」的管理

因素，而飛機修復更是航空安全中的一環，維修人員工作同樣面臨著時間、空間的急迫及壓力，一旦發生人為疏失，便有可能造成嚴重後果。依據我國空軍修護手冊「修護階層」區分為 0/I（停機線修護）、I/I（場站修護）及 0/I（專業工場）等三階段，其作業特性如下：

1.0/I（停機線修護）：主要工作為「執行飛行前後檢查」等預防性修護。
2.I/I（場站修護）：主要工作為「飛機、發動機週期循環值檢查」等糾正性修護。
3.0/I（專業工場）：主要工作為「機體結構翻修」等修復性修護。

航空公司屬營利單位，飛機在維修方面是以節約成本，將本求利做考量；軍用飛機則是來確保台海空域及國土安全，在維修方面是以妥善率作考量，兩

MSG-1 1968 定期返廠，執行翻修，理論上所有性能衰退及磨損件均予以更新，其目的在確保飛機功能在下一個操作週期正常並預防故障。
視情況維修（OC）：將零組件定期檢查或測試，以決定相關零組件是否繼續使用
允許飛機透過定期維修檢查，使用效能衰退、性能降低或零附件磨損但仍合格範圍內的零件，以節省維修成本。

節省維修成本，狀態監控將 MSG-1 中的使用性能評定，正式改為狀態監控（CM）
狀態監控：運用平均失效鐘點（MTBF）及個別零附件的平均更換時間（MTBR）的觀念，大幅降低零附件定期的翻修

結合以可靠度為核心的維修（RCM）方式，也就是當系統功能失效時，可以從經濟性和安全性角度衡量，若對於安全無立即性影響時，則從經濟層面加以評估，執行風險控管，當所評估出來的風險在可接受之範圍之內，則予以放飛。

程序可歸納成下列四項目標：確保瞭解飛機原有的安全與可靠程度
當性能退化時，可以恢復飛機的安全性及可靠度至原有水準
可以獲得零附件可靠驗證不符規範的資訊，用以改善設計將總成本降至最低，包括維修成本及失效成本

◎資通所／洪龍
杜拉克曾說過一個有關領導者的故事：我高三時，曾遇到一個很棒的歷史老師（重傷退役老兵）。他要我們挑選有關第一次世界大戰的歷史書及撰寫讀後心得。班上在討論報告時，同學問道：「這些書都說，第一次世界大戰是一場徹底無能的軍事行動，為什麼？」，老師毫不遲疑的答道：「因為將軍死得不夠多；他們置身後方，讓別人上前線打仗送命」。領導者可以授權，但對於有示範效用的任務，就不該委派他人，應親力親為，否則就別指望他們會尊重你。

《彼得·杜拉克：使命與領導》是杜拉克原著 Managing the Non-Profit Organization Principles Practices 的新版中譯本，舊版書名《非營利組織的經營之道》，本書雖以美國為探討題材，但不論是對非營利組織、政府部門，甚至是企業，都是一本經典之作，更是主管的必修工具書。杜拉克在本書中點出一個核心概念－你對世人的貢獻是什麼。他認為非營利組織的成長非常快速，如何有效管理並領導這些組織，亟需專家的指導與建議。

他首先認為領導者要知道四個簡單的道理：「領導者要有追隨者」、「受歡迎不等於領導力，成效說話」、「領導者高度曝光，他們要樹立典範」及「領導不是階級、特權、職稱，也不代表金錢，領導是責任」。他也詳述：「如何選擇領導者」（注意候選人的經歷與長處、了解這個組

織的需求、注意候選人的性格及品性）、「領導者的職責」（領導統御在於成果、在於實際去做、在於樹立典範）、「領導者的本領」（基本能力－自我克制的聆聽本心、或可或缺的本領－把話說明白、必須明白的能力－與工作的職責相較，個人並不是那麼重要）及「領導者的戒律」（不要以為組織上下都清楚他們在做些什麼事和其中的理由、不要害怕組織裡有人比你更行、切勿邀功，也不要壓榨屬下，把注意力放在職責上，不是放在你自己身上），真可謂字字珠璣。

轉型前，本院屬公務機構，組織與制度的窒礙大家都能了然；轉型後，雖號稱獨立行政法人，惟實況顯示與企業的屬性差距仍大：嚴格的說，應定位為杜拉克所謂的「第三部門」－非營利組織。非營利組織的管理，不靠企業經營手法，而是「使命與領導」。使命必須能反映機會、能力與投入三個要素，否則無法凝聚組織內的人力資源，做好該做的事。領導則是擋風雨的工作，尤其要能預判危機。危機的來臨或許不可避免，但不能不預防；危機一旦來臨，就要果決解決，而不是想「換人做做看」。傑出的領導者必須帶領組織預判風暴何時降臨，預估可能的殺傷力，行動於未然，渡過風雨。冀望轉型後的本院各級領導者都能體會杜拉克這個「領導是一種責任」的真諦。

排除課徵奢侈稅的自用住宅，必須符合：名下僅有 1 屋、自住、無出租且無營業、辦妥戶籍登記等 4 大要件，缺一不可，出售時不論持有年限長短，都不必擔心負擔 10%或 15%的奢侈稅。

依據稅法規定，地價稅適用自用住宅優惠稅率的條件，只要直系尊親屬、子女、納稅義務人與配偶，而一位辦理戶籍登記即可，但奢侈稅的規定不同，必須是納稅義務人本人設籍，而且本人、配偶及未成年直系親屬，名下僅有 1 戶房屋，才能豁免。

依據稅法規定，地價稅適用自用住宅優惠稅率的條件，只要直系尊親屬、子女、納稅義務人與配偶，而一位辦理戶籍登記即可，但奢侈稅的規定不同，必須是納稅義務人本人設籍，而且本人、配偶及未成年直系親屬，名下僅有 1 戶房屋，才能豁免。

依據稅法規定，地價稅適用自用住宅優惠稅率的條件，只要直系尊親屬、子女、納稅義務人與配偶，而一位辦理戶籍登記即可，但奢侈稅的規定不同，必須是納稅義務人本人設籍，而且本人、配偶及未成年直系親屬，名下僅有 1 戶房屋，才能豁免。

在 1968 年以前飛機的維修概念是定期的翻修，在飛行一定週期後將飛機性能衰退及磨損零件全部換新的預防性維修作法，其維修成本相當高，不利於全球空運的成長及商務航班迫切的需求。因此，美國運輸協會結合官方航空業管理單位、航空器製造商及航空公司，成立了維修指導小組（Maintenance Steering Group, MSG），訂定民航機維修需求的決策模式，在 1968 年訂定了第一版的維修指導綱要 MSG-1，並應用於波音 747-100 的定期維修，主要在使用性能評定能維持飛航安全與航空器整體效能的前提下，允許定期檢查在合格限度的零件不做更換，以節省維修成本。

經過兩年驗證後，在 1970 年間製訂 MSG-2，將使用性能評定改為狀態監控，利用監控航空器在起飛、飛行途中、降落的記錄，統計故障發生的間隔時間，以及個別零組件的平均更換時間。計算在一定週期內，航空單一零組件的總操作時數除以其總故障數，大幅降低了零組件定期翻修頻率，民航機維修費用因此減少 30% 以上。1972 年歐洲各國為其生產飛機參照 MSG-2 製訂 EMSG-2 的維修大綱。1974 年美國防部參照 MSG-2 製訂軍事裝備的維修大綱，將 MSG-2 稱為「以可靠度為中心（Reliability Centered Maintenance, RCM）的維修，並應用於 B-52、F-106、S-3 等型飛機，其檢查及維修要求包含 MSG-2 的全部內容。

1980 年將前兩版由各零組件可靠度為主的維修概念，修訂為整體性可靠度為主的維修概念，製訂 MSG-3，與 MSG-2 差異如表二所示。其結合以可靠度為核心的維修，也就是當系統功能失效時，以經濟性和安全性角度衡量，只要評估的風險在可以接受的範圍，對安

全無立即性影響時，則可不修護且予以放飛。美軍應用其維修邏輯編訂 C-5A、F-111、F-4 等型飛機的維修大綱，並開始大量應用於武器系統及地面支援裝備上。

（三）維修支援管理
1980 年代晚期，航空業界將社會心理學、組織心理學、工作社會學與人類學等學科，大量應用在航空器維修上，將以上的知識結合起來，稱為「維修支援管理」（MRM）。美國聯邦航空總署將 MRM 的定義為：「使維修作業保持有效溝通與安全的一個過程」，而美國航空運輸協會則把 MRM 定義成「飛機及零附件維修中，為增進安全及幫助維修人員預防失事及意外事件所發展及維持的一種維修人為因素計畫」。另依據美國學者泰勒對於 MRM 的定義，有兩個比較創新的解釋：

1. 透過人力資源管理與合作改善飛安
2. 透過頻繁溝通活動達到改善的目的
今年國防報告書提及兵力整建重點在於籌購新型通用直升機、艦載多功能直升機及具備匿蹤、遠程、視距外作戰能力之先進戰機等武器裝備；以及發展無人飛行系統（UAS）等「創新／不對稱」戰力。維修人員不論面對各式新穎設計、優越性能聚集一身的新式武器或過度使用的航空器，如何簡化後勤作業流程，加快物料遞送速度，需先建構資訊整合系統以企業整合觀念快速支援作戰要求。同時使作業程序、維護技術、人員訓練、監管制度、導航設施等基礎亦不斷改善，始能往飛安零失事的目標邁進。

參考書目：
1. 王穎駿〈航空安全管理概論〉揚智文化事業股份有限公司，2013。
2. 潘永堅、黃內顯、吳侶勇、鄭維誠、張順河、曾光中世、汪志賢、谷貞瑋、賴修成等〈飛機廠級維修管理理論〉。空軍航空技術學院，2013。
3. 鄭東良〈航空維修管理〉。北京：國防工業出版社，2006。

	MSG-2	MSG-3
維修概念	由各組成件可靠度為主。	以整體可靠度為考量訴求。
修復邏輯	以修護程序導向的邏輯，優先考量組成件的完整性，而非較重要的系統完全性。	以維修工作為導向的修復邏輯，系統層級的考量優於組成件完整性。

表二 MSG-2&MSG-3比較
資料來源：飛機廠級維修暨管理理論,空軍航空技術學院出版；參考繪製

表一 MSG-1與MSG-3計畫歷程
資料來源：飛機廠級維修暨管理理論,空軍航空技術學院出版；參考繪製

全無立即性影響時，則可不修護且予以放飛。美軍應用其維修邏輯編訂 C-5A、F-111、F-4 等型飛機的維修大綱，並開始大量應用於武器系統及地面支援裝備上。

（三）維修支援管理
1980 年代晚期，航空業界將社會心理學、組織心理學、工作社會學與人類學等學科，大量應用在航空器維修上，將以上的知識結合起來，稱為「維修支援管理」（MRM）。美國聯邦航空總署將 MRM 的定義為：「使維修作業保持有效溝通與安全的一個過程」，而美國航空運輸協會則把 MRM 定義成「飛機及零附件維修中，為增進安全及幫助維修人員預防失事及意外事件所發展及維持的一種維修人為因素計畫」。另依據美國學者泰勒對於 MRM 的定義，有兩個比較創新的解釋：

1. 透過人力資源管理與合作改善飛安
2. 透過頻繁溝通活動達到改善的目的
今年國防報告書提及兵力整建重點在於籌購新型通用直升機、艦載多功能直升機及具備匿蹤、遠程、視距外作戰能力之先進戰機等武器裝備；以及發展無人飛行系統（UAS）等「創新／不對稱」戰力。維修人員不論面對各式新穎設計、優越性能聚集一身的式武器或過度使用的航空器，如何簡化後勤作業流程，加快物料遞送速度，需先建構資訊整合系統以企業整合觀念快速支援作戰要求。同時使作業程序、維護技術、人員訓練、監管制度、導航設施等基礎亦不斷改善，始能往飛安零失事的目標邁進。

參考書目：
1. 王穎駿〈航空安全管理概論〉揚智文化事業股份有限公司，2013。
2. 潘永堅、黃內顯、吳侶勇、鄭維誠、張順河、曾光中世、汪志賢、谷貞瑋、賴修成等〈飛機廠級維修管理理論〉。空軍航空技術學院，2013。
3. 鄭東良〈航空維修管理〉。北京：國防工業出版社，2006。

依據稅法規定，地價稅適用自用住宅優惠稅率的條件，只要直系尊親屬、子女、納稅義務人與配偶，而一位辦理戶籍登記即可，但奢侈稅的規定不同，必須是納稅義務人本人設籍，而且本人、配偶及未成年直系親屬，名下僅有 1 戶房屋，才能豁免。

依據稅法規定，地價稅適用自用住宅優惠稅率的條件，只要直系尊親屬、子女、納稅義務人與配偶，而一位辦理戶籍登記即可，但奢侈稅的規定不同，必須是納稅義務人本人設籍，而且本人、配偶及未成年直系親屬，名下僅有 1 戶房屋，才能豁免。