

出國報告(出國類別：其他)

國際航線駕駛艙航路查核及本局  
ATR-72 型機委任檢定考試官考驗

服務機關：民用航空局

姓名職稱：賴治民/約聘人員

派赴國家：泰國 曼谷

出國期間：98 年 10 月 12 日-15 日

報告日期：98 年 11 月 3 日

# 目 錄

壹、目的 .....	2
貳、過程 .....	3
一、出國行程 .....	3
二、駕駛艙航路查核 .....	4
三、委任檢定考試官考驗 .....	4
四、訓練計畫檢查 .....	5
參、心得及建議 .....	6
肆、附件 .....	7
附件一 <b>ATR72 駕駛員年度複訓課程</b> .....	7
課程說明 .....	8
<b>QRB 附件</b> .....	13
附件二 <b>適職性訓練及測驗表格</b> .....	18

民用航空局因公出國報告資料表-其他

## 壹、目的：

依據本局航務檢查員手冊 Job Function 12 委任考試官之管理及 98 年度本局派員出國計畫，執行復興航空公司 ATR-72 型機委任檢定考試官考驗，模擬機訓練地點位於泰國曼谷 ASIAN ATR TRAINING CENTRE(以下簡稱 AATC)。

本次考驗係配合該公司 98 年度飛航駕駛員之年度複訓，執行模擬機委任檢定考試官考驗，以作為次年度續聘委任檢定考試官之依據。

## 貳、過程：

### 一、出國行程

#### (一) 搭乘航班：

日期	航空公司	航班編號	航段	時間(UTC)
10月12日	中華航空公司	CI-833	桃園→曼谷	0039~0327
10月15日	中華航空公司	CI-834	曼谷→桃園	0354~0940

#### (二) 參與人員：

單位	姓名	職稱
交通部民用航空局	賴治民	航空安全檢查員
	楊萬豪	ATR72 機隊總機師兼民航局委任考試官
	陳蘇仔	檢定駕駛員
	孫之凡	標準訓練部主任
復興航空公司	謝黎明	教師機長
	李衛星	副駕駛員
	孔令正	副駕駛員

(三)每日行程：

日期	行程及地點	說明
98年10月12日	搭乘華航 CI833 前往曼谷	駕駛艙航路查核
98年10月13日	曼谷 AATC	委任考試官考驗
98年10月14日	曼谷 AATC	ATR-72 訓練計畫檢查
98年10月15日	搭乘華航 CI834 返回桃園	駕駛艙航路查核

二、駕駛艙航路查核

(一)去程

10月12日去程搭乘中華航空 CI-833 航班前往泰國曼谷，兼施桃園-曼谷國際航線之駕駛艙航路查核，結果摘要如下：機長黃賢兆及副駕駛員黃建彰執行本班次任務，由黃建彰擔任 PF (Pilot Flying)，飛行前各項資料準備完整，組員依程序逐項檢查及確認，並以檢查表執行各飛航階段檢查，協調合作良好，曼谷國際機場 01 左跑道儀器進場，組員飛行計畫及操作正常，未發現異常狀況。

(二)返程

10月15日泰國返程執行中華航空公司 CI-834 曼谷-桃園國際航線駕駛艙航路查核，受來機晚到及機場流量管制影響，班機延遲 50 分鐘起飛。由機長賴銘輝及副駕駛員陳俊傑執行本次飛航任務，檢查組員及飛機各項證照均具備並且未逾期限，組員於各階段飛行中，均依檢查表執行各項檢查，尤在滑行及起飛時依航管對跑、滑道方向之指示確實按圖進行，組員協調合

作良好，組員於航路飛航時遭遇雷雨前均能即時避讓，桃園國際機場 06 跑道儀器進場，組員飛行計畫及操作正常。

### 三、委任檢定考試官考驗

根據民用航空法第二十五條規定：航空人員術科檢定業務，得由民航局委託機關、團體或個人辦理；民航局訂定受託者之資格、責任、監督及其他應遵行事項之辦法。委任考試官任期為一年，而於任期屆滿前三個月，應派檢查員進行委任考試官執行能力或適職性考試時之觀察，同時依航務檢查員手冊 **Job Function 12-委任考試官之管理**，評估本次續聘檢定駕駛員楊萬豪續聘委任考試官之年度考驗，此次考驗乃配合該公司執行 **ATR-72 型機機長陳蘇仔及副駕駛員李衛星等二人之 98 年度模擬機複訓考驗**，**ATR-72 型機駕駛員年度複訓課程**請參閱附件一。綜觀委任考試官楊萬豪執行本次考驗過程，態度認真，專業負責，進模擬機考驗前，能明確說明考驗標準與流程，耐心解說本次考驗之相關系統及程序，考驗時間分配得宜，另所設定各項異常狀況之發生，均合乎邏輯，且考驗後講評結果中肯，完全掌握術科考驗時，受訓組員表現之優缺點，考驗後之表格填寫正確無誤，訓練及測驗之表詳如附件二。本次考驗結果顯示復興航空公司委任考試官楊萬豪合於本局規範之標準，並具資格續聘為委任考試官。

### 四、訓練計畫檢查

依據航務檢查員手冊 **Job Function 7 訓練計畫檢查**，配合 **ATR-72 型機機長孫之凡及副駕駛員孔令正等二人年度複訓**，進行教師機長謝黎明之模擬機教學訓練觀察，教師機長謝黎明學識充足且經驗豐富，訓練均按課表執行，教師教學態度認真，另機長孫之凡及副駕駛員孔令正二人對飛機系統了解深入，同時亦事先充分準備模擬機訓練，飛機操控良好，驗證本次年度複訓術科課程合乎實際飛行操作之需求。

## 參、心得及建議

依民用航空法規定，民用航空運輸業須具從事安全管理之營運能力，為瞭解業者是否具備此條件，則須由主管機關交通部民用航空局依據相關法令監理並督導航空公司之航務運作。為掌握本局委任考試官之適職性，有必要定期派航務檢查員前往航空公司所使用之訓練機構，觀察並評估該公司推薦人選是否符合資格擔任委任考試官；另一方面，訓練計畫除了經由文件審核外，亦可以透過實際觀察並從旁驗證之方式，親身體會其未曾發生於現實情況下之緊急應變處置程序及訓練課程之適切性，如此一舉數得之作法，應持續為之。

## 肆、附件

### 附件一 ATR72 駕駛員年度複訓課程

2009 年下半年度

課程說明
下半年度訓練重點
訓練部份
測驗部份
系統失效建議訓練科目
QRH 附件
QRH：標示 R 之更新內容
QRH：MPC Warning
QRH：ICING PROTECTION
QRH：HYDRAULIC FAILURE

## 課程說明

### 下半年度訓練重點

1. 寒冷天候操作為下半年訓練重點，故失速改正全為 **ICING CONDITION**。且教師應於中，不須依順序執行 **SEVERE ICING** 狀態下之應變處置。見訓練課目表說明 5

其重點為：當組員一發覺空速降低，應即時請求許可下降高度(一定要向航管說明遭遇嚴重結冰狀態)；若已嚴重減速(接近 **RED BUG**)，則應立時斷然依照 **SEVERE ICING** 程序進行(向航管通報 **PAN-PAN**、**PAN-PAN**、**PAN-PAN**)。

教師方面：亦可進模擬機前，提示清楚，為訓練目的，組員預期嚴重積冰到飛機無法維持高度後，再開始進行改正，此為體驗目的(此時則以 **MAYDAY**、**MAYDAY**、**MAYDAY** 向航管通報)。

\*\* 然此時飛機之飛操特性，恐仍未能反映真正結冰失速之飛機飛操特性，應向組員特別提醒。

\*\* 此次美國一架 **DASH-8 Q400** 進入結冰區域而發生之意外事件，組員並未發出 **MAYDAY** 緊急求救發話，忙著想要 **RECOVER**，以致墜毀時航管無法於第一時間內得知。

2. **MPC** 之 **APM** 部分，如果模擬機已設有相關裝置便可執行該科目，不然則以上課方式講解，尤其重要者：**INCREASE SPEED** 警告視同 **EMERGENCY**，應即以 **MEMO ITEM** 方式處置。**ATR** 原廠已承諾將之改列為 **PART I EMERGENCY** 部分。
3. 由於此次訓練科目主要與防除冰系統有關，因此有該系統失效之課目練習。
4. 另外，液壓系亦為下半年度應熟悉之系統。
5. 放棄起飛乙項，教師可以火警或煙霧為之。關於煙霧 **SMOKE**，機長於 **V1**

前察覺 SMOKE，應立即放棄起飛。

6. 最後，應 IOSA 之要求，測驗中加入組員失能一項。
7. 經教師會議決議，MANUAL CONTROL 列為加強項目，故訓練與測驗兩天，自 ITEM 9 之後，均改為 MANUAL CONTROL。同時第一天為 RAW DATA 操作。
8. 於地面學科中，熟悉相關失效系統之 MEL 章節與派遣規定。
9. 98 年度複訓課程相關 QRH 部分，列於附件。

## 訓練部分

### 1. Aircraft and Airport Information

<b>Takeoff Weight</b>	46,000lbs	<b>Airport</b>	RCSS
<b>Scenarios</b>	Encounter icing condition after climbing 1,000ft then cruise at 10,000ft with light turbulence.		
<b>RWY</b>	<b>WEATHER CONDITION</b>		
10	W/V→060/15, VIS→4KM, Ceiling→1,000ft, T→10°C		
28	W/V→240/15, VIS→4KM, Ceiling→1,000ft, T→10°C		

2. 起飛跑道由模擬機教師決定，一般天氣可參考上表，教師可略作調整。
3. 其餘科目(註有\*)可由相關系統中，挑選狀況予組員訓練，如不正常開車或裝備失效之狀況。
4. 下半年度訓練部分主要研習重點為防除冰裝備、嚴重結冰狀況處置，教師們可就重要系統失效項目設定狀況，並於 BRIEFING 時，提示可能失效之項目，詳列於 QRH 附件中。
5. 側風落地操作仍為本次重點，除正駕駛 35 浬/時之側風外，亦可純以訓練為出發點，要求副駕駛練習 15 或 20 浬/時，測試側風進場。
6. 最後的 REJECT T/O 與 EMERGENCY EVACUATION 是 IOSA 要求項目(可設定地面火警、煙霧狀況)。

## 測驗部分

### RCBS 起飛之天氣與航機載重狀況

<b>Takeoff Weight</b>	44,000lbs	<b>Airport</b>	RCBS
<b>Scenarios</b>	Cruise at 19,000ft with light turbulence then approach at RCKH after completing the abnormal procedure of system failure.		
<b>RWY</b>	<b>WEATHER CONDITION</b>		
10	W/V→080/15, VIS→4KM, Ceiling→1,000ft, T→10°C		
28	W/V→220/15, VIS→4KM, Ceiling→1,000ft, T→10°C		

1. 液壓系統失效部分，教師亦可挑選較重點實施。
2. 科目中有組員失能乙項，當 CM1 失能時，CM2 亦應及早申請拖車，並通知塔台飛機將停止在跑道上。

組員失能之處置優先順序：**Aviation—Navigation—Communication**，亦即：

先控制住飛機，維持穩定飛行，判斷並下決心後，向航管說明。

接著試圖緩解、急救失能組員，請後艙空服進艙協助，如：將肩帶解開，座椅前送，椅背放倒，令其半躺下休息；有時則失能組員需前俯較舒適，需因地制宜。甚或請具醫護背景之乘客協助亦可。

某些狀況下，須立刻施以急救，某些狀況下則應盡速落地（急救勢必中止一段時間）為最佳選擇，非一成不變。可隨時再向航管表明自身最佳之選擇，並提出要求。

3. ENGINE PROBLEMS (ITEM 12) 包括：

SINGLE ENG OPERATION/ATPCS ARM OR OFF

LO PITCH IN FLIGHT

ENG OVER LIMIT

PROP OVER LIMIT

ENG OIL

## 系統失效建議練習科目

防除冰系統失效建議課目	
AFR AIR BLEED FAULT	DE-ICING AIR FRAME FAULT
DE-ICING MODE SEL FAULT	MODE SEL AUTO FAULT
液壓系統失效建議課目	
當教師欲進行 BOTH MAIN HYD PUMPS LOSS 或是 BOTH HYD SYS LOSS 時，可用 LO PR/OVHT/LO LVL 依序損壞之步驟進行。	

## QRH 附件

標示 R 之更新內容

 72	GENERAL	0.01	
		OCT 08	001

### TABLE OF CONTENTS

- 0 GENERAL
- 1 EMERGENCY PROCEDURES
- 2 PROCEDURES FOLLOWING FAILURES
- 3 NORMAL PROCEDURES
- 4 OPS DATA
- 5 MANAGEMENT PAGES
- 6 NORMAL CHECK LIST

### COMMENTS ON PARTS 1 AND 2

#### LAYOUT

- R The boxed items correspond to actions performed by memory by the crew within a minimum period of time
- : highlights a precondition to apply an action
  - : highlights the moment when an action is to be applied

#### PROCEDURES INITIATION

- No action will be taken (apart from depressing MC/MW pushbutton) :
- until flight path is stabilized
- R - under 400 ft above runway, except propeller feathering after engine failure during approach at reduced power if go around is considered
- R At flight crew discretion, one reset of a system failure associated with an amber caution (except PEC SGL CH) may be performed by selecting OFF then ON related pushbutton.

QRH: MPC Warning

 72	FOLLOWING FAILURES AND ABNORMAL MPC	<b>2.30A</b>
		APR 08   100

**APPLICABLE TO AIRCRAFT  
FITTED WITH MODIFICATION 5567 or 8392 or 8442**

<b>APM FAULT</b>
APM .....OFF <i>For troubleshooting see FCOM 2.02.21.</i>

<b>DEGRADED PERF</b>
<p>Mainly appears in level flight after CRUISE SPEED LOW or in climb, to inform the crew that an abnormal drag increase induces a speed decrease or a loss of rate of climb</p> <p>The most probable reason is an abnormal ice accretion</p> <p>AIRFRAME DE-ICING ON.....CHECK          IAS &gt; RED BUG + 10 KT .....MONITOR          AP (if engaged) .....HOLD FIRMLY CONTROL WHEEL and DISENGAGE</p> <p>■ <b>If SEVERE ICING conditions confirmed</b>          – or –          ■ <b>If impossibility to maintain IAS &gt; RED BUG + 10 KT in level flight</b>          – or –          ■ <b>If abnormal aircraft handling feeling</b>              SEVERE ICING procedure (1.09) .....APPLY</p> <p>■ <b>If not</b>              SCHEDULED FLIGHT .....CONTINUE              ICING CONDITIONS and SPEED .....MONITOR</p>

<b>INCREASE SPEED</b>
<p>Appears after DEGRADED PERF to inform the crew that the drag is abnormally high and IAS is lower than RED BUG + 10 KT</p> <p>■ <b>If abnormal conditions confirmed</b>              IMMEDIATELY PUSH THE STICK TO INCREASE SPEED              TO RECOVER MINIMUM IAS = RED BUG + 10 KT              SEVERE ICING procedure (1.09) .....APPLY</p>

QRH: ICING PROTECTION

 72	FOLLOWING FAILURES DE/ANTI ICE	2.28	
		APR 08	500

<b>AFR AIR BLEED FAULT</b>
LEAVE AND AVOID ICING CONDITIONS AFR AIR BLEED ..... OFF ■ <b>If DE-ICING ENG FAULT light illuminates after 10 s</b> DE-ICING ENG affected side ..... OFF AFR AIR BLEED ..... ON AFR AIR BLEED light ..... CHECK EXTINGUISH ■ <b>If DE-ICING ENG FAULT light does not illuminate on any side</b> DE-ICING AIR FRAME FAULT procedure (2.28)..... APPLY

<b>DE-ICING AIR FRAME FAULT</b>
DE-ICING AIR FRAME ..... OFF LEAVE AND AVOID ICING CONDITIONS MINIMUM ICING SPEEDS ..... INCREASE BY 10 kt ■ <b>If in icing conditions</b> LDG DIST ..... MULTIPLY BY 1.13 <u>Note:</u> Refer to Part 4 to determine SPEEDS and LDG DIST ■ <b>If ice accretion</b> STEEP SLOPE APPROACH ( $\geq 4.5^\circ$ )..... PROHIBITED

<b>DE-ICING MODE SEL FAULT</b>
OVRD.....SELECT MONITOR DE-ICING ■ <b>In case of engine flame out</b> OVRD.....RELEASE

<b>MODE SEL AUTO FAULT</b>
MODE SEL .....MAN DE-ICING and ANTI-ICING MANUAL MODE PBs: ACCORDING TO CURRENT SAT .....SELECT

 72	FOLLOWING FAILURES DE/ANTI ICE	2.29	
		APR 08	500

<b>ICE DETECT FAULT</b>
ICE ACCRETION..... VISUALLY MONITOR

<b>DE-/ANTI-ICING ENG FAULT</b>
LEAVE AND AVOID ICING CONDITIONS ENGINE PARAMETERS affected side.....MONITOR

<b>ANTI-ICING PROP FAULT</b>
LEAVE AND AVOID ICING CONDITIONS ANTI-ICING PROP affected side..... OFF ■ <b>If propeller unbalance due to ice becomes excessive</b> CL 1 + 2 ..... MOVE TO 100% OVRD FOR 5 MINUTES

<b>ANTI-ICING HORNS FAULT</b>
LEAVE AND AVOID ICING CONDITIONS ■ <b>If in icing conditions, every 5 minutes</b> FLIGHT CONTROLS ..... CHECK FREEDOM OF MOVEMENT

<b>SIDE WINDOW / WINDSHIELD HTG  FAULT</b>
SIDE WINDOW / WINDSHIELD HTG affected side..... OFF

<b>PROBES HTG FAULT</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>If One PROBE HTG ALPHA illuminated</b>  STICK PUSHER / SHAKER .....MONITOR</li> <li>■ <b>If Two PROBE HTG ALPHA illuminated</b>  STICK PUSHER / SHAKER ..... OFF  STICK PUSHER / SHAKER procedure (2.22)..... APPLY</li> <li>■ <b>If PROBE HTG other than ALPHA illuminated</b>  ADC non affected side..... SELECTED  Associated INDICATION .....MONITOR</li> </ul>

QRH: HYDRAULIC FAILURE

 72	FOLLOWING FAILURES HYDRAULIC	2.19
		APR 08   001

**HYD LO LVL**

- **If blue system affected**
  - BLUE PUMP ..... OFF
  - AUX PUMP ..... OFF (CONFIRMED)
  - REDUCED FLAPS LANDING procedure (2.21).....APPLY
  - **After touch down**
    - USE NORMAL BRAKE FOR STEERING
    - TAXI ON BOTH ENGINES
  
- **If green system affected**
  - GREEN PUMP ..... OFF
  - LDG DIST ..... MULTIPLY BY 1.5
  - Note: Refer to Part 4 to determine landing distance
  - LDG GRAVITY EXTENSION procedure (2.24).....APPLY
  - **After touch down**
    - TAXI ON BOTH ENGINES
    - REVERSE.....AS RQD
    - BRK HANDLE..... EMER AS RQD

HYD SYS LOST EQUIPMENT LIST	
BLUE	GREEN
FLAPS / SPOILERS / N/W STEERING PROP BRK (if applicable) EMER AND PARKING BRK (on accu only)	LDG GEAR EXT / RET NORM BRK

**BOTH MAIN HYD PUMPS LOSS**

- MAIN BLUE AND GREEN PUMPS ..... OFF
- X FEED .....CHECK OFF
- LDG DIST ..... MULTIPLY BY 1.5
- Note: Refer to Part 4 to determine landing distance
- **Before landing**
  - LDG GEAR LEVER .....DOWN
  - BLUE PRESSURE.....CHECK
  - FLAPS 15 .....AS RQD
  - LDG GEAR GRAVITY EXTENSION procedure (2.24).....APPLY
  - FLAPS 30 .....AS RQD
- **After touch down**
  - TAXI ON BOTH ENGINES
  - REVERSE.....AS RQD
  - BRK HANDLE..... EMER AS RQD

BOTH MAIN HYD PUMPS LOST EQUIPMENT LIST	
FLAPS / SPOILERS	LDG GEAR EXT / RET NORM BRK

	FOLLOWING FAILURES HYDRAULIC	2.20	
	72	APR 08	500

<b>BOTH HYD SYS LOSS</b>
--------------------------

<p>MAIN AND AUX PUMPS ..... OFF</p> <p>● <b>Before approach</b>          GPWS ..... GPWS OVRD or FLAP OVRD (depending on version)          LDG GRAVITY EXTENSION procedure (2.24) ..... APPLY          APP/LDG SPEED ..... VmHB 0 + 5 KT + WIND EFFECT          LDG DIST ..... MULTIPLY LDG DIST FLAPS 30 BY 2.9  <u>Note:</u> Refer to Part 4 to determine VmHB and LDG DIST</p> <p><b>CAUTION:</b> Tail strike may occur if pitch attitude exceeds 8° during the flare depending upon vertical speed at touch down.</p> <p>● <b>After touch down</b>          TAXI ON BOTH ENGINES          REVERSE ..... AS RQD          BRK HANDLE ..... EMER AS RQD</p>
--

<b>BOTH HYD SYS LOST EQUIPMENT LIST</b>
---

FLAPS / SPOILERS / N/W STEERING LDG GEAR EXT / RET NORMAL BRAKE	PROP BRK (if applicable) EMER AND PARKING BRK (on accu only)
---	---

<b>HYD LO PR / HYD OVHT</b>
-----------------------------

PUMP affected side ..... OFF X FEED ..... ON
---

附件二 適職性訓練及測驗表格

**ATR FLEET PROFICIENCY TRAINING**

Trainee: <b>TEST</b>			Crew Member:			Day			
License No. <b>0</b>			License No.: <b>0</b>			Month			
<input type="checkbox"/> CM1 <input type="checkbox"/> CM2			SIMULATOR TIME			Year <b>2009</b>			
			PF:                      PM:			Instructor:			
LOFT: RCSS→ RCQC					LOCAL: RCQC				
S: Satisfactory			U: Unsatisfactory			N: Non Applicable			
NO	ITEM	S	U	N	NO	ITEM	S	U	N
1	COCKPIT PREPARATION				11	LANDING (X-Wind / Turbulence)			
2	ABNORMAL ENG START (*)				12	RCQC TAKEOFF (RWY *) ENG FLAME OUT AT T/O			
3	RCSS TAKEOFF, (RWY *), SID to RCQC				13	COME BACK FOR LANDING			
4	TCAS / EGPWS EXERCISE (*)				14	SINGLE ENG GO AROUND			
5	STEEP TURN				15	COME BACK AGAIN, LANDING			
6	STALL RECOVERY (*) – ICING CONDITION				16	VISUAL TRAFFIC PATTERNS, HEAD / X-WIND / WINDSHEAR / TAILWIND 15 KTS			
7	UNUSUAL ATTITUDE RECOVERY				17	REJECTED T/O			
8	MPC: DEGRADED PERF/INCREASE SPEED				18	EMERGENCY EVAC			
9	ICE & RAIN PROTECTION SYSTEM FAILURES (*)								
10	RCQC RWY 02/20 APP (*)								

1. (\*) IP discretion
2. Syllabus sequence at IP' s discretion.
3. X-Wind landing (for training at IP' s discretion).
4. Manual flight after item 9 (raw data)
5. Severe icing condition take place at IP' s discretion, may occurred at any phase



## ***ATR FLEET PROFICIENCY CHECK***

Examinee: <b>TEST</b>		Crew Member:			Day				
License No.: <b>0</b>		License No.: <b>0</b>			Month				
<input type="checkbox"/> CM1 <input type="checkbox"/> CM2		<b>SIMULATOR TIME</b>			Year      2009				
		PF:			PM:				
<b>LOFT: RCBS → RCKH</b>				<b>LOCAL: RCKH</b>					
<b>S: Satisfactory</b>			<b>U: Unsatisfactory</b>			<b>N: Non Applicable</b>			
NO	ITEM	S	U	N	NO	ITEM	S	U	N
1	COCKPIT PREPARATION / GNSS SETTING				11	RCKH TAKEOFF RWY*, SID to RCQC			
2	ABNORMAL ENG START (*)				12	ENGINE PROBLEM (*) AT T/O			
3	TAKEOFF, RCBS RWY (*), SID to RCKH				13	CREW INCAPACITATION			
4	TCAS / EGPWS EXERCISE (*)				14	COME BACK FOR LANDING, SINGLE ENG GO-AROUND			
5	STEEP TURN				15	SINGLE ENG LANDING (Raw data) (*)			
6	STALL RECOVERY (*) — ICING CONDITION				16	3 TRAFFIC PATTERNS ON RH SEAT (Including T/O S/E, ILS APP, Full Stop) (CAPT only)			
7	UNUSUAL ATTITUDE								
8	HYDRAULIC PROBLEMS (*)								
9	RCKH APP RWY(*)								
10	CROSS WIND LANDING (Runway wet)								

1. (\*) CP discretion
2. When the examinee is an IP/CP, he/she shall carry out the proficiency check at CM2 position to maintain his/her RH qualification.
3. Syllabus sequence at CP's discretion.
4. Manual flight after item 9

