

出國報告(出國類別：其它)

**98 年度長榮航空公司 MD-90 型機
委任考試官考驗出國報告**

服務機關：民用航空局

姓名職稱：張晏賓/約聘人員

派赴國家：日本/東京

出國期間：98.11.15 - 98.11.18

報告日期：99.01.01

列印

提要表

系統識別號：	C09804371					
計畫名稱：	MD-90型機委任考試官考驗					
報告名稱：	98年度長榮航空公司MD-90型機委任考試官考驗出國報告					
計畫主辦機關：	交通部民用航空局					
出國人員：	姓名	服務機關	服務單位	職稱	官職等	E-MAIL 信箱
	張晏賓	交通部民用航空局	標準組	約聘人員	聘、雇	聯絡人 yenping@mail.caa.gov.tw
前往地區：	日本					
參訪機關：	日航訓練中心					
出國類別：	其他					
出國期間：	民國98年11月15日 至 民國98年11月18日					
報告日期：	民國99年01月01日					
關鍵詞：	委任考試官 MD-90					
報告書頁數：	24頁					
報告內容摘要：	根據民用航空法第二十五條第三項規定，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；民航局定訂受委託者之資格、責任、監督及其他應遵行事項之辦法。而05-05A「航空人員術科檢定委託辦法」更詳述了相關作業細則。本次出國類則是針對長榮航空公司駕駛員檢定考試官-即受交通部民用航空局(以下簡稱民航局)委託辦理長榮航空公司航空人員術科檢定之檢定駕駛員，評鑑其資格能力後，以代替民航局負責執行該公司駕駛員首次航空器型別術科檢定之人員。					
電子全文檔：	C09804371_01.pdf					
出國報告審核表：	C09804371_A.pdf					
限閱與否：	否					
專責人員姓名：	陳碧雲					
專責人員電話：	02-23496197					

列印

目 次

壹、目的	3
貳、過程	4
一、出國行程.....	4
二、駕駛艙航路查核.....	5
三、委任考試官評鑑.....	7
參、心得與建議	10
肆、附件	11

附件對照表

附件編號	附件名稱	附件頁次
附件 1	適職性考驗(PC2)的課目	12

民用航空局因公出國報告資料表-其它

壹、出國目的:

根據民用航空法第二十五條第三項規定，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；民航局定訂受委託者之資格、責任、監督及其他應遵行事項之辦法。而 05-05A

「航空人員術科檢定委託辦法」更詳述了相關作業細則。本次出國類則是針對長榮航空公司駕駛員檢定考試官-即受交通部民用航空局(以下簡稱民航局)委託辦理長榮航空公司航空人員術科檢定之檢定駕駛員，評鑑其資格能力後，以代替民航局負責執行該公司駕駛員首次航空器型別術科檢定之人員。

委任考試官每十二個月更新其委任，而本局航務檢查員則依據檢查員手冊 JOB FUNCTION 12 委任考試官之管理來執行本次年度評鑑，評估本局所委任之航空運輸駕駛員考試官於代表本局執行給證業務時，能夠有檢定給證的初次核發及加簽之知識、能力與技術需求，明瞭所要執行之檢定給證測驗之相關程序、方法及技術，了解民用航空局所規定之考試員的責任、權力及限制，並能夠適切使用特殊考試員任務須使用之民用航空局表格及工作輔助。

貳、過程

一、出國行程

搭乘航班：

11月15日 BR2198 桃園至成田 0850/1230

11月18日 BR2197 成田至桃園 1415/1700

參加人員：

交通部民用航空局：張晏賓(民航局航空安全檢查員)

長榮航空委任考試官：

黃思璋-長榮新聘(民用航空局委任考試官)

葉燈憲-長榮續聘(民用航空局委任考試官)

每日行程

日期	行程	備註
98年11月15日	搭乘長榮 BR2198 桃園-成田	駕駛艙航路查核
98年11月16日	東京羽田日航訓練中心	民航局委任考試官 年度評鑑 (黃思璋-新聘 葉燈憲-續聘)
98年11月17日	東京羽田日航訓練中心	民航局委任考試官 年度評鑑 (黃思璋-新聘)
98年11月18日	搭乘長榮 BR2197 成田-桃園	駕駛艙航路查核

二、駕駛艙航路查核

(一)去程駕駛艙航路查核

98年11月15日去程搭乘長榮航空 BR-2198 航班前往日本東京，兼施桃園-成田國際航線之駕駛艙航路查核。

本航班機型為波音 777-300ER 型、編號 B-16701 航機，本次飛航由長榮航空公司資深機長林志勳與副駕駛郭天高執行，飛航組員證照齊全，效期及個人裝備之備份眼鏡及手電筒合規定。

經查該航班之操作飛行計畫、組員資格、航空器通訊導航裝備數量、跑道分析、載重平衡等資料，航機適航維護等均符合相關規定。

本航班機長林志勳於長榮航空公司已服務超過 15 年，曾擔任 MD-11 及 MD-90 機長，飛行經驗豐富。檢查員於觀察席聽取完安全提示後，該機長依檢查表詳細提示於各項逃生要點與就座觀察席應注意事項，例如航機 10,000 呎以下的座艙靜默程序。

本航段機長擔任操控駕駛員主飛，副駕駛為監控駕駛員。由此可見該航班組員不但狀況警覺良好，也對長榮航空公司的航務規定有充份的了解並據以執行。

本班機機載油量依該公司政策執行，且符合法規要求，組員依標準操作規定執行飛行前檢查、任務提示、各項檢查表，離場、飛機操控等符合規範，航行計畫與實際情況相符。於日本成田機場雷達導引進場，標準程序熟練，落地側風操縱良好，餘油高於最低安全油量。飛行操作各項檢查持檢查表執行，組員協調合作良好，飛航組員遵守各項航機限制，飛行管理佳，依規定檢查航路各航點上航機油量及儀表裝備，空地通話熟練。

觀察機邊作業，本航班機坪作業與旅客隨身攜帶行李皆符合規定。

本次駕駛艙航路查核，無異常情況發現。

(二)回程駕駛艙航路查核

98年11月18日回程搭乘長榮航空 BR-2197 成田-桃園航班返回臺灣，兼施該航線之駕駛艙航路查核。

本航班機型為 777-300ER 型、編號 B-16703 航機，本次飛航由長榮航空公司資深機長徐承暉與副駕駛聞紹華執行，飛航組員證照齊全，證照效期及個人裝備之備份眼鏡及手電筒合規定。

經查該航班之操作飛行計畫、組員資格、航空器通訊導航裝備數量、跑道分析、載重平衡等資料，航機適航維護等均符合相關規定。

本航班副機長為操控駕駛員，機長為監控駕駛員，飛行前檢查、提示、離場、飛機操控等均符合長榮航空公司標準操作程序規範。

旅客隨身行李管制，無異常情況發現。

航行計畫與實際情況相符，機載油量依法規載足，日本成田機場新滑行道滑行時，機長與副機長與航管充份溝通，合作協調良好，並仔細查看航圖，滑行作業順暢。起飛後，航路管理良好，前後艙協調充份，尤其機長對於陸空通訊覺得有釐清必要時，一定請航管全部覆誦，決不臆測，遵照該公司政策，亦值得國內其他航空公司效法，降低航管違規類之飛安風險。抵達臺北航管區後由航管雷達導引攔攔桃園 06 跑道儀器降落系統進場，程序熟練，落地操控良好，餘油高於最低安全油量。飛航組員各項檢查依規定持檢查表執行，組員協調合作良好，遵守各項航機限制，飛行管理佳。

機長並於落地後，指導資淺副機長如何精進場管理，使油耗與操作安全同時達成，對工作之奉獻與投入，另人敬佩。

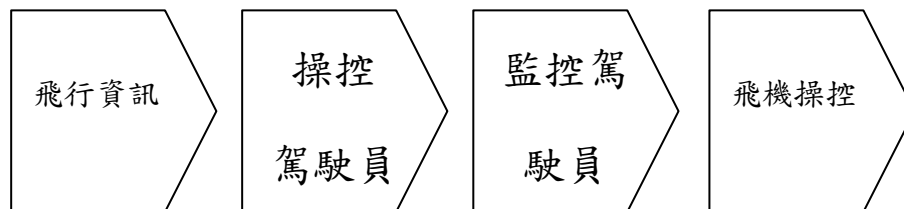
本次駕駛艙航路檢查無異常情況發現。

三、委任考試官評鑑

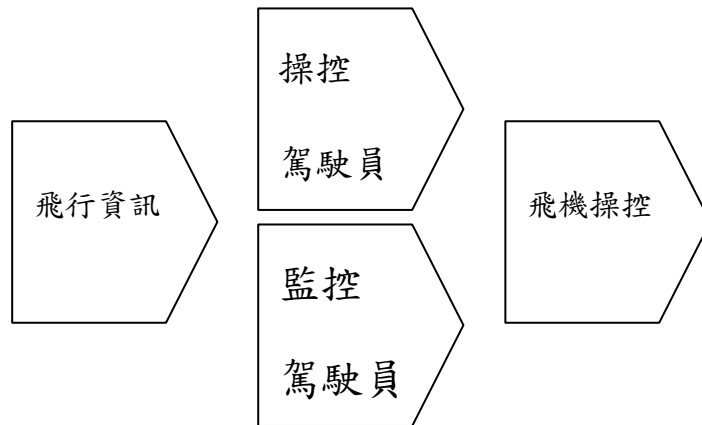
(一)東京羽田日航訓練中心簡介

由於國內航空公司僅有長榮與立榮航空使用 MD-90 機型，飛航組員的訓練需求有限，加上模擬機的建置與維護成本考量，並無購置該型模擬機，所以定期複訓皆是至國外來租借模擬機時段來完成。本次模擬機使用的是日航的 MD-90 模擬機，原本屬於 JAPAN AIR SYSTEM，位於羽田機場整備區第三大樓。同棟大樓內還有波音 777 的模擬機，本訓練中心管理良好，模擬機的狀態也保持在極佳的狀態。區內並規劃有簡報室與休憩室，環境整潔，並有設置電子密碼鎖門禁作為訓練中心的保安措施。

日航訓練中心的教室的佈告欄上，最近積極宣導的事項為飛航組員間的 CRM 合作模式，即操控駕駛員與監控駕駛員間的互動模式。傳統的飛行組員間的互動模式如下圖，這樣的合作模式只要有一個組員出錯，則飛機運行或陸空通訊的結果就會出現問題。



而目前日航在其飛行組員間強烈要求的合作模式是如下圖所示，所有的資訊都應經兩個操作駕駛員來辨證後施行，互為彼此後盾並相互把關，並不因誰主飛而有所差異，亦即本局民航通告 AC120-014A 中將 PNF 不主飛駕駛員改為 PM 監控駕駛員的立意，強調監控者的重要性。惟學習致真正的習慣改正耗費時日，航空安全檢查員仍需持續監督航空公司落實此項觀念。



(二)長榮航空公司民用航空局委任考試官年度評鑑

根據民用航空法，飛機駕駛員檢定考試官之資格條件如下：

一、飛航總年資十年以上，並依航空器類別區分如下：

(一)飛機駕駛員應有五年以上民航駕駛員年資，其中二年以上為民航正駕駛員年資。

(二)直昇機駕駛員應有三年以上民航駕駛員年資，其中二年以上為民航正駕駛員年資。

二、曾任檢定駕駛員年資一年以上。

三、飛航總時間：

(一)飛機駕駛員六千小時以上。但航空器總重未超過一萬五千公斤者，所需飛航總時間得減為三千小時以上。

(二)直昇機駕駛員二千五百小時以上，其中直昇機飛航總時間應為一千五百小時以上。

四、持有該航空器型別之駕駛員檢定證。

五、二年內無違反民用航空法而受處分之紀錄者。

基本上，委任考試官年度評鑑應於任期屆滿前三個月，應由主任航務檢查員或由主任航務檢查員所委任之另一等級適合之檢查員觀察委任考試官執行一檢定給證檢查任務，若無法在上述的情況下進行觀察，則檢查員可在委任考試官執行能力或適職性考驗時進行觀察。本次長榮航空公司續聘委任考試官葉燈憲機長之年度評鑑，因無給證考驗之故，即是以執行該公司黃思璋機長與鮑世穎副機長的適職性考驗(PC2)來做為續聘委任考試官的年度評鑑。適職性考驗(PC2)的課目內容請參見附件 1。

綜觀葉委任考試官於執行本次適職性考驗(PC2)時，認真專業，態度溫和，考驗課目及時間分配掌握良好，模擬機飛前簡報時清楚說明考驗標準與流程，並特別確認考生是否對於公司所公佈的新規定乃至於本局所修訂的新法規有所了解；模擬機術科考驗中，教官席上科目、異常狀況設定操作流暢，且基於豐富飛行經驗，所設定各項飛航時異常狀況之發生，也都合乎邏輯；考驗後簡報切中要點，完全將受考駕駛員於術科考驗的表現了若指掌，並對於所設定異常項目詳加解釋，比如說引擎嚴重受損與引擎火警的分辨；考驗後文件使用及填寫正確。

根據本次年度評鑑的結果，長榮航空公司葉委任考試官有資格續聘為本局委任考試官。

依規定，新聘委任考試官需完成地面學科、術科考驗及執行術科考驗及格後始得於特定年度任職。此次，為提升作業效率，節省公務員出國差旅費，葉委任考試官於所執行本次適職性考驗(PC2)即為長榮航空公司所推薦黃思璋機長新聘委任考試官之術科評鑑，該員本質學能良好，歷任 MD-11 副機長、巡航機長、FIXED BASE IP，升任 MD-90 機長後曾任 FULL FLIGHT IP，檢定考試官，民航服務年資超過 10 年，並已完成擔任委任考試官所需之地面學科訓練。本次適職性考驗中，黃機長沉著穩定，冷靜處理術科考驗中每一個威脅(THREAT)，儘量避免讓其演變成為錯誤(ERROR)，即便是搭配的副機長在監控駕駛員職務上稍有程序遺漏，也都能即時發現並更正之，其座艙資源管理能力良好，飛行知識與技術都遠在平均值之上。

該員本次術科評鑑及格，本局檢查員同意其執行新聘委任考試官後續考驗。

本局檢查員於次日繼續執行長榮航空 MD-90 黃思璋機長之術科考驗執行之新聘委任考試官評鑑，當日評鑑為正駕駛張宇廷與副機長樓邦傑之適職性考驗(PC2)。黃機長依規定執行本次考驗之口試/提示/檢討，並以專業、仔細方式代表本局行使職權，考驗科目與時間分配掌握良好，過程合於邏輯。試後簡報詳盡。經評鑑黃思璋機長擔任 MD-90 機型駕駛員委任考試官適職性滿意，建議本局聘用。

參、心得及建議

基於現行作業規定，本局航務檢查員雖持有機型檢定證，具有航務查核能力，惟實際上並不飛行，且人數有限，不足以應付國內航空公司可能的機型檢定考驗需求，且委任考試官之航線上之實務適職性也較高，擔任本局檢定工作自是遊刃有餘，駕輕就熟，雖說出國查核所費不貲，但因航空公司推薦聘用，不運用本局人員，更節省本局之人事成本，減少公帑支出，且為維護本局委任考試官及術科考驗之水準，年度之例行評鑑與隨機之術科考驗查核仍屬必要。

附件

6.4. PC2 (2009 / 2010)

<p>Checking module</p>	<p>Applicable to: MD90 Proficiency Check</p>
<p>Objectives: The purpose of the PC 2 is to evaluate the Crew Proficiency. System discussion and oral should include Hydraulic system, Land Gear and Brake system, Flight Control system, Engine and APU. Other discussion should include: Cold Weather operation (thunderstorm, wind shear, etc.)</p>	<p>Prerequisites: Annual recurrent CBT (Should be completed before the PC2). Satisfactory completion of PT 2.</p>
<p>Training location: Briefing room, Full flight simulator</p>	<p>To be given by: Simulator CA, DE</p>
<p>Training Aids: FOM, FCOM, QRH, FCTM, MEL, FOSM and RAM.</p>	<p>Programmed hours : 4 hours per pair 3 hours per single</p>

LESSON SUMMARY

<p><u>PART A: LINE ORIENTIED EVALUATION</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Crosswind take off and area departure • System failure • Non-Precision approach to a full stop landing <p><u>PART B: SECOND SECTOR</u> (for crew whom acts as PM on LOE)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crosswind take off • TCAS • RADAR vector for a Non-precision approach to a full stop landing. <p><u>PART C: EMERGENCY DESECNT AND MANUEVERS EVALUATION</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Emergency Descent • Steep turn • Approach to stall recovery: <ul style="list-style-type: none"> -Departure stall (Flaps 15 with Bank 15 degree turn) -Clean or landing configuration (Gear down with Flaps 40) • Circle to land 	<p><u>PART D: HANDLING EXERCISES EVALUATION</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • RTO and Emergency EVACUATION • Takeoff with an engine failure • One engine inoperative, manual ILS approach with rejected landing ,then radar vector for landing (CAPT) • One engine inoperative, manual ILS approach and landing (FO) <p><u>PART E: ADDITIONAL EXERCISE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • CAPT: <ul style="list-style-type: none"> RCQC VOR DME Rwy 20 Approach and land (For using VNAV) FO: <ol style="list-style-type: none"> 1. RCKH normal T/O and visual circuit to full stop Rwy 09 (Cross-wind :15kts) 2. Reposition to 3nm final for visual approach without F/D.
--	--

<p>Airport RCKH - VMCC RWY 27 Gate 29</p>	<p>Route: SOSAN3P A577 G581 ELATO J101 SAMMI SMT4B DIST 447 NM CRZ FL300 / - 25°C WIND 058/20 ALTN VHHH</p>																				
<p>Call sign : EVA 829</p>	<p>Day light visual scene</p>																				
<p>Performance</p> <table border="0"> <tr> <td>Fuel</td> <td>10.3 tons</td> <td>T/O Flaps/Accel Ht</td> <td>As required / 1500FT</td> </tr> <tr> <td>ZFW</td> <td>57.1 tons</td> <td>E/O Accel Ht</td> <td>800 FT AAL</td> </tr> <tr> <td>TOW</td> <td>67.1 tons</td> <td>CG</td> <td>13.8</td> </tr> <tr> <td>Reserve</td> <td>4.7 tons</td> <td>Crew</td> <td>2/4</td> </tr> <tr> <td>CI</td> <td>30</td> <td>PAX</td> <td>152</td> </tr> </table>	Fuel	10.3 tons	T/O Flaps/Accel Ht	As required / 1500FT	ZFW	57.1 tons	E/O Accel Ht	800 FT AAL	TOW	67.1 tons	CG	13.8	Reserve	4.7 tons	Crew	2/4	CI	30	PAX	152	
Fuel	10.3 tons	T/O Flaps/Accel Ht	As required / 1500FT																		
ZFW	57.1 tons	E/O Accel Ht	800 FT AAL																		
TOW	67.1 tons	CG	13.8																		
Reserve	4.7 tons	Crew	2/4																		
CI	30	PAX	152																		

PART C: EMERGENCY DESCENT AND MANEUVERS EVALUATION (00:50)

Emergency descent : CAPT as PF; FO as PM (If FO is the only checkee, FO will act as PF.) Steep turn Approach to stall recovery TCAS (Crew acts as PF on first sector) Circle to land (Both crew)	Weather CAVOK 1200'/ 8km
--	------------------------------------

PART D: HANDLING EXERCISES EVALUATION (01:10)

BOTH CREW – Low visibility RTO Normal Weight – High speed – Dry Runway. CAPT Low visibility T/O with either Left or Right engine failure at or after V1. One Engine Inoperative manual ILS approach followed by a missed approach. Then radar vector for another approach and full stop landing. FO Takeoff with either Left or Right engine failure at or after V1. One Engine Inoperative manual ILS approach, full stop landing. BOTH CREW - On ground emergency - Passenger EVACUATION	Weather RVR 200m RVR 200m 400ft/1500m RVR 700m 500ft/1500m
--	---

PART E: ADDITIONAL EXERCISES (not check items) IF TIME PERMITS

<p>CAPT: RCQC VOR DME Rwy 20 Approach and land (For using VNAV)</p> <p>FO: 1. RCKH normal T/O and visual circuit to full stop Rwy 09 2. Reposition to 3nm final for visual approach without F/D</p>	<p>Weather: Ceiling / Visibility 1000ft / 8km 3000ft / 8km</p>
--	---

- Depends on time remaining, select part or all exercises as appropriate
- Stable approach should be emphasized
- Ensure proper takeoff and rotation technique for all takeoff exercises
- Ensure proper landing and flare technique for all landing exercises during SIM training. Repeat the exercises if required.
- Any other exercises CA deem it is necessary to practice to utilize the remaining SIM time.

ADDITIONAL INFORMATION FOR THE CHECK AIRMAN

CREW TRAINING / CHECKING AND PAIRING POLICY

1. Only Captains will be trained or checked in the CM1 seat. Other crewmembers will be trained or checked in the CM2 seat.
2. Captains may schedule as a partner in any seat for simulator training or check assignments.

BRIEFING / ORAL

Organize the briefing in four sections:

Promote a relax environment and encourage open communication with syllabus instruction briefing.

Raise realistic need to know questions from this year syllabus' recommended aircraft system while sharing information.

Discuss practical aircraft performance issues.

Confirm awareness of the latest changes in FOM, FCOM and Fleet notices etc.

CA may include the oral questions from this year's system, performance, and latest changes in the syllabus instruction briefing

Annual recurrent CBT should be completed before the PC2. Should any checkee fail to do so, CA may still carry on his check. After satisfactorily completion of the PC2, CA shall report such situation immediately to the FTS. The original flight duty of the checkee will be suspended until his annual recurrent CBT has been satisfactorily completed.

HANDLING EXERCISES

The objective is to fulfill CAA requirement and maintain good company standard.

In order to obtain the same standard among the crew it is required that the CA performs the check as far as possible in the same manner as directed (syllabus).

In handling each situation, crews are expected to perform their tasks as they would in real life, utilizing all resources including the automation. Unless otherwise required by the specific exercise, CA should not discourage the crew from using the automation at its fullest.

For the engine out exercise select braking action good with 15kts crosswind and wet runway scene but runway condition is dry.

On Captain's manual ILS approach, missed approach cause by weather or ATC.

WEATHER MINIMUMS

In order to assure the appropriate visual segment during landing to avoid unnecessary go-around insert the following values independently of the weather reported:

These weather values have previously been tested in the simulator to assure appropriate visual reference during the approach.

ILS Approaches	300ft / 1.5 km
Non Precision Approaches	1000ft / 4.0 km

GENERAL

Teach and check procedures, not techniques; have a flexible mind.

During de-briefing, make emphasis on the positive aspects and the learning process of threat and error management. Reinforce and motivate.

EVA CHECK FORM

All the required CAA maneuvers should have been performed in the previous PT1 / PC1 and PT2, therefore, tick boxes for those items performed in the PC2 only.

CA should also tick and brief the “Command potential briefing” item for SFO. Please refer the relative details to The Notice to CA on the EVA WEB site.

APPENDIX

CFP page 1 only

Load sheet

16470 EVA829 03 AUG 09 MD90-30 B-17913 RCKH/VMMC STD
 COMPUTED 0339Z PROG 021212 ECON/F CI C1030 KHH/MFM

SCHEDL 0225Z OUTZ BLK TIME INZ
 SCHEDL 0355Z OFFZ FLT TIME ONZ
 ETDL 0225Z ETE 01.07
 ETAZ

FUEL TIME					
BOF VMMC	003563 01.07	0447NM	0430AIR	PAYLOAD:	13.5 W/C P015
DEST HOLD	000000 00.00				
ALTN VHHH	001442 00.28	0122NM			MXSH 01/TOC
FINAL RES	001266 00.30				
CONT	000732 00.15			LIMIT / PLANNED	/ ACTUAL
TANKERING	002997 01.01	ZFW	59.0 / 57.0		/
REQUIRED	010000 03.21	LDW	64.4 / 63.4	TO FUEL	/
EXTRA	000000 00.00	TOW	70.8 / 67.0	TOW	/
TAKEOFF	010000 03.21			DIFF	/
TAXI	000300	ADJUST:	0038 PER 1000 KGS IN TOW		
TOTAL	010300		-4000 FT AT ECON		4 KGS

ICAO FLIGHT PLAN
 (FPL-EVA829-IS
 -MD90/M-SHDIWZ/S
 -RCKH0225
 -N0465F300 PR4 PARPA G581 ELATO J101 PONTI/N0456F230 J101 SMT SMT4B
 -VMMC0107 VHHH
 -EET/VHHK0026 ZGZU0056
 REG/B17913 SEL/LRGM
 RMK/TCAS EQUIPPED NAV/RNAV1 RNAV2 RNAV5
 E/0322 P/TEN D/4 184 YELLOW A/WHITE/GREEN)

ALTERNATES

	GMA	DIST	TTK	W/C	FL	TIME	FUEL	BOF
VHHH	055	0122	062	M001	110	00.28	001442	
	VMMC	DCT	PAPA	DCT	SOKOE	DCT	GUAVA	DCT
	TD	DCT	SMT	DCT	VHHH			

Reference: 16470 Page Number: 1 of 5

WYPT	F/L	W/V	MACH	HDG	TAS	DIST	ETA	ATA	FFREM
AWY	GMA	TEMP		TRK	G/S		RETA	ATGO	AFREM
						RCKH	....Z		
							000		
15DME	CLB	127/021		087	261	001	...../.....		10.0
DCT	125	CLB		084	246			0000	
N2234.7	E12021.7								
PR4									
							008		
PARPA	CLB	106/021		208	321	037	...../.....		9.1
DCT	125	CLB		212	325			0008	
N2202.0	E12002.2								
							008		
QUOTA	CLB	092/018		281	442	059	...../.....		8.5
G581	125	CLB		281	459			0016	
N2209.8	E11858.6								
							003		
CYRUS	CLB	078/015		281	474	025	...../.....		8.3
G581	011	CLB		280	488			0019	
N2213.0	E11831.9								
							003		
COMBO	CLB	063/014		280	469	023	...../.....		8.2
G581	011	CLB		279	480			0022	
N2215.7	E11808.0								
							000		
TOC	CLB	053/014		282	466	005	...../.....		8.1
G581	011	CLB		280	476			0022	
N2216.4	E11802.5								
							001		
DADON	300	054/016	759	281	465	002	...../.....		8.1
G581	011	-26		279	477			0023	
N2216.7	E11759.7								
							003		
ELATO	300	054/016	759	280	465	028	...../.....		7.9
G581	011	-26		279	477			0026	
N2220.0	E11730.0								
							006		
TUBBY	300	054/017	759	287	465	047	...../.....		7.7
J101	022	-26		285	476			0032	
N2230.4	E11640.4								
							005		
SAMMI	300	055/019	758	271	465	040	...../.....		7.4
J101	048	-26		269	481			0037	
N2228.0	E11557.7								
							008		
TOD	300	056/022	758	270	465	063	...../.....		7.0
J101	055	-25		269	484			0045	
N2223.6	E11449.0								

Reference: 16470 Page Number: 2 of 5

							001	
NEDLE	DES	059/019		270	467	007	...../.....	7.0
J101	055	DES		269	484		0046	
N2223.2 E11442.0								
							002	
PONTI	230	069/024	719	270	450	013	...../.....	7.0
J101	055	-15		269	473		0048	
N2222.3 E11427.8								
							003	
SMT	230	072/024	721	270	456	027	...../.....	6.8
J101	055	-09		268	480		0051	
N2220.3 E11358.9								
							000	
D254B	230	071/023	721	251	457	002	...../.....	6.8
DCT	055	-09		252	480		0051	
N2219.6 E11356.9								
SMT4B								
							004	
HAZEL	DES	066/021		221	423	023	...../.....	6.7
DCT	044	DES		222	441		0055	
N2201.4 E11340.9								
SMT4B								
							000	
D170G	DES	057/017		264	389	003	...../.....	6.7
DCT	044	DES		263	404		0055	
N2200.9 E11337.5								
SMT4B								
							000	
INDUS	DES	054/016		327	383	003	...../.....	6.7
DCT	044	DES		324	383		0055	
N2202.7 E11336.0								
SMT4B								
							003	
ZUH	DES	046/014		330	368	012	...../.....	6.7
DCT	044	DES		327	365		0058	
N2213.2 E11328.2								
SMT4B								
							002	
ZUH11	DES	034/012		034	318	011	...../.....	6.7
DCT	044	DES		034	306		0100	
N2222.5 E11334.5								
SMT4B								
							002	
D037I	DES	035/011		143	281	007	...../.....	6.6
DCT	044	DES		145	285		0102	
N2217.2 E11338.8								
SMT4B								
							000	
ZAO	DES	035/010		221	275	003	...../.....	6.6
DCT	044	DES		221	285		0102	
N2214.8 E11336.7								
SMT4B								

Reference: 16470 Page Number: 3 of 5

005
 VMMC DES 036/010 192 267 006/..... 6.4
 DCT 044 DES 193 277 0107
 N2209.0 E11335.5

RAMP FUEL KGS

REMARKS

DSP: PIC:
 CHANG CHAO JEN LEE LING CHAO

ALTERNATE VALIDITY TIMES

WIND SUMMARY INFORMATION

WPT	2 LVL BLW	1 LVL BLW	CFP LVL	1 LVL ABV
DADON	077/019 M16	066/017 M21	054/016 M26	041/014 M31
ELATO	077/019 M16	066/017 M21	054/016 M26	041/014 M31
TUBBY	072/022 M16	064/020 M21	055/019 M26	046/019 M31
SAMMI	072/022 M16	064/020 M21	055/019 M26	046/019 M31

DESCENT FORECAST

WPT	FL100	FL200	FL300
NEDLE	051/015 P13	067/024 M05	057/024 M25
PONTI	051/015 P13	067/024 M05	057/024 M25
SMT	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
D254B	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
HAZEL	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
D170G	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
INDUS	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
ZUH	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
ZUH11	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
D037I	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
ZAO	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25
VMMC	033/012 P13	065/021 M04	058/027 M25

START OF ALTERNATE FLIGHT PLAN VMMC TO VHHH

POSITION	LAT	LONG	AWID	TRAKM	DIST	MORA
FREQY						
PAPA	N2158.7	E11339.4	DCT	163	36	44

Reference: 16470 Page Number: 4 of 5

SOKOE	N2204.7	E11350.6	DCT	062	12	44
TOC	N2201.2	E11344.1	DCT	062	5	44
SOKOE	N2204.7	E11350.6	DCT	062	7	44
GUAVA	N2209.6	E11403.6	DCT	070	13	55
TD 116.10	N2214.9	E11417.6	DCT	070	14	55
SMT 114.80	N2220.3	E11358.9	DCT	289	18	55
VHHH	N2218.5	E11354.9	DCT	246	29	44

TOT DIST: 122

END OF ALTERNATE FLIGHT PLAN

Reference: 16470 Page Number: 5 of 5

RLS

EVA Airways
Flight Control Department
Dispatch Release

1. FLT NBR. / Date DEP / ARR STD / STA REV
EVA829 / XX Aug KHH / MFM 0225 / 0355 00

2.A/C NBR : B17913 CFG : 12/140

3.Payload

FCST. PAX : TTL 152 PAX
FCST. CGO : 1,036 KGS
FCST. Payload : 13,500 KGS

4.Clear NBR For Computer Flight Plan

CFP NBR : 16470

5.FUEL CONTROL BULLETIN : No

Dangerous Goods : No
Crew Minimum : CATI / CATII / CATIII

6.SUGGEST FOB : 10,300 KGS

7.OTHER INFO :

1.MEL:NIL

2.FUEL TANKERING FOR NEXT FLIGHT

3.VHHK SIGMET 7 VALID 022125/030125 VHHH-VHHK HONG KONG FIR
EMBD TS FCST S OF N2130 W OF E11600 TOP FL450 MOV NW 5KT
NC=

4.RCAA SIGMET 6 VALID 022100/022400 RCTP-RCAA TAIPEI FIR
EMBD TS FCST WI N2430 E12400 - N2330 E12400 - N2100 E12130 -
N2100 E11730 - N2200 E11730 TOP ABV FL400 MOV W 10KT NC=

EVA DISP : CHANG,CHAO-JEN CAA 605916

PIC:

```

L O A D S H E E T                CHECKED          APPROVED/TIME      EDNO
ALL WEIGHTS IN KILOS            CHANG CHAO-JEN
FROM/TO FLIGHT                  A/C REG VERSION   CREW      DATE      TIME
KHH MFM BR0829 /XXAUG B-17913 0F/12C/140Y 2/4      XXAUG09 1344
                                WEIGHT             DISTRIBUTION
LOAD IN COMPARTMENTS            3004             1/          0 2/          0 3/ 1036
                                4/ 1968
PASSENGER/CABIN BAG            10640            76/ 76/ 0/ 0 TTL 152
                                PAX 0/ 12/140 SOC 0/ 0/ 0
                                BLKD 0
.....
TOTAL TRAFFIC LOAD              13644
DRY OPERATING WEIGHT            43391
ZERO FUEL WEIGHT ACTUAL         57035           MAX 58967           ADJ
TAKE OFF FUEL                   10000
TAKE OFF WEIGHT ACTUAL          67035           MAX 70760           ADJ
TRIP FUEL                       3563
LANDING WEIGHT ACTUAL           63472           MAX 64410           L ADJ
.....
BALANCE AND SEATING CONDITIONS . LAST MINUTES CHANGES
BI          503.0  DOI          468.3  .DEST SPEC    CL/CPT +/- WEIGHT
LIZFW      282.6  LITOW       302.1  .
MACZFW     10.0 (ONE ZERO DECIMAL ZERO)
MACTOW     13.8 (ONE THREE DECIMAL EIGHT)
A12.B75.C65.SOC0.
CABIN AREA TRIM
.....
UNDERLOAD BEFORE LMC           938.             LMC TOTAL
.....
LOADMESSAGE AND CAPTAINS INFORMATION BEFORE LMC
TAXI FUEL   300 TAXI WGT      67335 MAX      71214
-MFM.76/76/0/0.T3004.3/1036.4/1968.PAX/0/12/140.PAD/0/0/0

SI
BW 41737 BI 503.0 CATERING 1224/13.8-
SERVICE WEIGHT ADJ WGT/IND
ADD
NIL
DEDUCTIONS
NIL
PANTRY CODE T
WING/CENTRE TANK      10000
AUTHORISED WEIGHTS USED FOR PASSENGERS CREW AND BAGGAGE
MFM   FRE      1036   POS           0   BAG 164/ 1968   TRA           0
                                           (EWBS 01.06)
    
```