

出國報告(出國類別：實習)

國際航線駕駛艙航路查核及本局
DASH-8 型機委任檢定考試官考驗

服務機關：民用航空局

姓名職稱：李 征/約聘人員

派赴國家：日本 東京

出國期間：99 年 11 月 07 日 10 日

報告日期：100 年 01 月 11 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	5
四、訓練計畫檢查	6
參、心得及建議	7

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 99 年度本局派員出國計畫，執行立榮航空公司 DASH-8 型機委任檢定考試官(以下簡稱 DE, Designated Examiner)考驗，模擬機訓練地點位於日本東京 FLIGHT SAFETY TRAINING CENTRE(以下簡稱 FSTC)。

立榮航空公司 2 位 DE 林整麒及林史明分別於本局完成講習後，配合 DASH-8 機隊之年度複訓考驗訓練，執行模擬機委任檢定考試官考驗，以作為 100 年度新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)
11月05日	長榮航空公司	BR-190	松山→羽田	0800~1150
10月10日	長榮航空公司	BR-191	羽田→松山	0415~0700

(二) 參與人員：

單位	姓名	職稱
交通部民用航空局	李 征	航空安全檢查員
	林整麒	DASH-8 總機師
立榮航空公司	林史明	DASH-8 航行標準課督導
	陳修善	模擬機教官
	徐建中	模擬機教官

(三) 每日行程：

日期	行程及地點	說明
99年11月05日	搭乘長榮 BR-190 前往東京	駕駛艙航路查核
99年11月8日	東京 FSTC	個人模擬機複訓
99年11月9-10日	東京 FSTC	DASH-8 委任考試官 考驗
99年11月10日	搭乘長榮 BR-191 返回松山	駕駛艙航路查核

二、駕駛艙航路查核

(一)去程

11 月 05 日去程搭乘長榮 BR-190 航班前往東京，兼施松山-羽田國際航線之駕駛艙航路查核，結果摘要如下：機長上官逸平及副駕駛員王清奇執行本班次任務，由上官逸平擔任 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，羽田國際機場執行儀器進場，組員飛行計畫及操作正常，未發現異常狀況。

(二)返程

11 月 10 日返程執行長榮 BR-191 羽田-松山國際航線駕駛艙航路查核，由機長張倫古及正駕駛員石大偉執行本次飛航任務，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指令對滑行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，松山國際機場 10 跑道儀器進場，組員飛行計畫及操作正常。

三、99 年 11 月 9 日至 10 日委任檢定考試官考驗觀察

(一) 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。

(二) 委任檢定考試官考驗委任檢定考試官考驗觀察內容摘要：

考試官：

- 1.兩位林姓考試官均準備充分，本季PC考驗重點為CRM之表現，一再強調慢、慢、慢。口試問題著重於平日一般常遇到之真實情況，難易度適中，且例舉事件以佐證。
- 2.模擬機操控面板使用熟練，按本局訂頒考驗程序適時下達課目，包含空調、艙壓及火警等不正常狀況，並能誘導受考人員進入狀況，使考驗連貫且順利進行。
- 3.態度謙和，要求合理，不時插入飛機故障小狀況，以考驗受考人員立即反應及組員間的CRM能力。
- 4.考驗期間對ATC、OD、RC、後艙組員、維修等地勤作業人員角色之扮演，均能勝任。
- 5.利用電腦設備實施飛行前提示，內容詳盡，委任檢定考試官林史明將STEER TURN 之操作要領及非精確進場應注意之細節詳細介紹于組員。委任檢定考試官林整騏針對不正常狀況時CRM之技巧提醒組員。飛行後使用圖形輔助檢討，簡潔扼要，並引述相關法規加以說明，讓受考人員更進一步了解發生錯誤之原因。
- 6.本次考驗結果顯示立榮航空公司林整騏及林史明合於本局規範之標準，並具資格續聘為本局之DE。

受考人員：

正駕駛徐建中、巫滬生，副駕駛葉承瑋，對飛機系統及限度之瞭解均表現良好，回答考試官問題均正確並主動對平日線上運作時碰到之CRM狀況，提出問題研討，基本Air Work操控穩定；對考試官下達之各狀況〈本季系統重點在空調、艙壓及火警〉三位受考人員均能正確判斷，處置明快，緊急處置不慌亂，飛機操控符合標準程序，組員間合作良好，本次考驗合格。惟正駕駛巫滬生在STEER TURN操作技巧方面尚需加強。副駕駛葉承瑋在使用 QRH時未注意確切符合當時之項目，但立即發現並改正。組員對操作限制（CROSSWIND...等）均適時運用在操作課目中。所遇之缺點考試官均給予提示改進。

四、訓練計畫檢查

此次立榮航空公司推薦之DASH-8機隊續聘委任檢定考試官林史明、林整騏，均有多年模擬機帶飛及考驗經驗，基本飛行學識豐富，民航法規、公司政策、FOM、FOTM等手冊熟悉，態度溫和，要求嚴而不苛，考驗程序熟練並符合要求標準，飛行後之檢討能針對缺失，並以圖形輔助DE-BRIEF，使得受考人員能更清楚瞭解錯誤發生所在，並扼要提出正確改正建議，建請聘為本局100年度委任檢定考試官。受考驗之組員亦對系統深入瞭解，同時亦事先充分準備模擬機訓練課程，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。模擬機訓練之要求重點在於增進組員間之溝通協調、分工合作、相互支援，以確保各項標準操作程序能精確而有效之執行，尤其是實際飛航運作中較不易獲得操作的課目皆可於模擬機中模擬各種可能發生的故障與突發狀況，以強化飛航組員保持飛航知識、技術之適職性表現，如此，不僅加強飛航組員對該型機之系統及裝備能有更透徹的了解及運用外，更能精進受訓人員沉穩、鎮定之信心與應變能力，充分發揮本職學能，化險為夷，最終達到確保飛航安全之目的。

立榮航空公司將 PT/PC 課程安排在日本 FLYSAFETY 執行，其訓練效果較前於西雅圖執行為高，因組員無時差問題且該模擬機較新裝備亦佳。另外，因台灣日本距離較近，在人力運用上亦有所幫助應持續為之。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。