

出國報告(出國類別：訓練)

B-300 模擬機複訓

服務機關：交通部民航局

姓名職稱：航務檢查員/林建戎、技正林柔君

派赴國家：美國德州達拉斯市

出國期間：106.08.26-106.09.04

報告日期：106.10.16

目次

壹、 目的

貳、 過程

一、 行程概要

二、 訓練課程概要

參、 心得

肆、 建議事項

附件：

1. 課程計畫內容表
2. 實際課程上課課表
3. King Air 350 Pro Line 21 Operating Handbook(封面頁-內容略)
4. King Air 350 Self-Check Exercises(封面頁-內容略)
5. 年度複訓紀錄表
6. 模擬機飛行軌跡紀錄圖
7. CAE 模擬機複訓完訓結業證書

壹、目的

- 一、依據航空器飛航作業管理規則 160 條之規定，航空器使用人應訂定並保持經民航局核准之地面學科及飛航訓練計畫，以確保每一飛航組員皆經過適合之訓練，勝任其職務。
- 二、強化飛航測試機駕駛員飛航緊急應變處置能力、組員協調合作、座艙資源管理落實，並提昇駕駛員操作技術及信心，節省飛行成本，有效達成臺北飛航情報區之民用航空局所屬通信、助導航設備等工作正常精確，以確保整體飛行安全；

貳、過程

一、行程概要

106 年	8 月	26 日	啟程
	8 月	26-27 日	轉機及課前資料準備
	8 月	28-9 月 1 日	模擬機複訓課程
	9 月	2-3 日	轉機及課後資料整理
	9 月	3-4 日	返程

二、訓練課程概要

(一) 課程計畫內容表(如附件 1)

(二) 實際課程上課課表(如附件 2)

(三) 授課方式

1. 由於往年依據訓練手冊規定前往受訓之 **Flight Safety International Learning Center** 調漲學費，並受公務預算經費之限制，僅僅足夠提供一人之複訓，經修訂訓練手冊不再限制須於特定之訓練中心執行訓練後，又經與 **CAE** 訓練中心亞洲地區銷售經理來局訪問時，討論訓練經費時給予較優惠之訓練費用，另在本組其他相關經費中勻支少許後始足夠本組飛測駕駛員全體三員中之林建戎、林柔君等二員駕駛員一同搭配擔任正副駕駛前往執行年度複訓。
2. 課程於 8 月 28 日開始的第一天提前一小時報到，發現在該中心受訓的學員出奇的多，甚至要抽號碼牌排隊報到，報到後才繳交護照詢問一些個人資料後，再製作印發該中心通行識別證及受訓 5 天之課程表，而且印出之識別證名字印錯，由於赴美前該中心已經要求將體檢證及機型檢定證以 **email** 之方式提供，並未說明須要攜帶正本，因此

未隨身攜帶，報到時卻要求查看兩證正本，說明情況後也就作罷，隨後即在報到處拍攝個人大頭照片存證，以送美國國土安全部(TSA)，對該中心之行政效率可見一斑。反觀 **Flight Safety** 的作法是將學員所有的識別證及課程相關等資料均置入一資料夾，學員報到後即在門口各個不同機型之置物架上輕易取得，並同時由中心訓練主管於門內迎接，其效率大為便利學員並節省時間。

3. 本次 CAE 訓練中心提供之年度複訓課程(recurrent course)為五天之課程，前二日為每天 8 小時之課堂地面學科，後三日為每日 6 小時之模擬機飛行操作課程，而較之 **Flight Safety** 訓練中心以連續三日(上午 4 小時地面學科，下午 6 小時之模擬機飛行，全天近 11 小時)之複訓課程，在時程上多兩日，故在學員受訓之壓力上較為減輕。
4. CAE 訓練中心並未如 **Flight Safety** 飛航訓練中心，於訓前先行提供訓練教材讓學員先行準備，僅於地面學科上課開始時才提供紙本之訓練指引及自我測驗練習題本，然而由於地面學科課程結束之時間並不算太晚，下課後回到旅館仍有時間得以複習及預習飛機相關之系統及操作。
5. 訓練使用之教材 CAE 訓練中心借用每兩位學員共用一本飛機操作手冊 (AFM & POH)，另提供每人一本 CAE 編訂之檢查卡 OH(Operating Handbook)(如附件三)，該 OH 與本飛測小組慣用之原廠 QRH 不太相同，使用上不甚習慣，故於模擬機飛行期間，仍另外借用原製造廠 **Flight Safety** 之 QRH。
6. 本班次地面學科上課時總共 11 位學員，其中 1 員為新進之該中心飛航教師，本人及同行之技正林柔君座位被安排在最後一排也就是第 4 排，課程第一天由飛航教師 **Jim Reeves** 擔任講師，渠似乎年事已高且說話音量較小，非得非常專心聆聽才能聽得清楚，且渠目前並未參與模擬機或實機飛行已有一段時日，使得學習之效果略打折扣，此一座位安排不如 **Flight Safety**，每次受訓均將外籍學員安排在第一排或較前排來的用心。
7. 地面學科課程第二天，講師更換該中心訓練教師 **Scott Gatlin** 擔任，該員之教學大而化之，講授之內容就我個人而言，並無太多之新意，載重平衡的部份，僅僅發給表格並無講解或複習；下午最後一堂課執行筆試，試卷為單選或複選之選擇題，全體答卷完成後，輪流由各學員依題號順序說出正確答案，也不失達到複習的目的。
8. 課程第三天起連續三天均為模擬機飛行訓練，第一天的模擬機教師是

由該中心之飛航教師及考試官 **Steven Kopanakis** 擔任，課程的內容是以寒冷天候為環境之各項操作為主，從飛行前檢查、開車、滑行、起飛、空中手動操作性能課目、失速、單發動機及重飛等直到落地為止，該教師非常認真負責教學的手法也有其獨特性，原表定課程由 **18:30** 至 **00:30**，由於渠認真的態度，將吾等兩人應作的課目均按計畫執行完畢，直至凌晨 **01:00** 始結束，在旅館無法派車的情況下又親自駕車送吾等回旅館，當時已是凌晨 **01:30** 了。

9. 第四天的模擬機訓練課程，是以高溫高海拔高度的環境操作為重點，免除了一些飛行前檢查、開車等程序，並置重點於各種不同外形及不同之進場方式操作，由該中心一位年輕教師 **Michael Kelley** 擔任教師。
10. 第五天模擬機課程內容為將前兩日的課程重點作一整合與複習，由該中心另一位年輕教師 **Jeff Lawton** 擔任教師，對於操作不理想的課目也再重複的練習，或者由受訓學員提出想要操作的課目，我個人選擇了兩發動機均失效無動力的情況下飄滑進場落地練習，林技正則選擇了起飛未離地時速度到達 **V1** 以後關鍵發動機失效之處置與操作。課程結束後隨即由教師發給紙本結業證書(如附件七)。
11. 授課完成返國後，訓練中心並按例隨即以電郵之方式對學員進行問卷調查，以訪查學員對受訓之服務、課程安排、地面及模擬機教學、模擬機裝備進行滿意度調查。

參、心得

一、 訓練中心之硬體部份：

(一) CAE(Canadian Aviation Electronics Ltd.) 於 1947 年聖派翠克日(St. Patrick's Day)由前加拿大皇家空軍軍官 **Mr. Ken Patrick** 所創建，隨後於 1951 由多位知名之工業家組成公司的董事會並在兩年後由 **Mr. R. Fraser Elliot** 擔任董事長，達拉斯模擬機訓練中心位於 Dallas/Fort Worth 國際機場旁，佔地 426,000 平方呎，為世界最大之商務航空訓練中心，提供飛行員、維修人員及飛航組員訓練，也是世界模擬機設計預製造的領導者，擁有美國聯邦航空總署認證之 36 架 C 或 D 等級之各型商用飛機之模擬機，以及極為先進之航空訓練教室。

(二) CAE 是一以先進模擬機為基礎提供全方位訓練之全球頂尖企業，該公司在全球 35 個國家中 160 個以上之機構中共有 8000 名員工，並對民

航、國防及保安提供最先進產品、訓練及服務以符合顧客對安全之最嚴苛需求。本次訓練位於達拉斯之訓練中心乃經美國聯邦航空總署 FAA FAR PART 142 認證合格之訓練機構，使用之模擬機也經 FAA 認證核可，在操作上與真實飛行情況相當接近。

(三) 地面學科課堂授課使用之教材稍嫌落伍，僅有少部分系統介紹有動畫的運用，且銀幕較小在觀看上略顯吃力；整體教學仍是以各系統的講解為主略顯枯燥，不若 Flight Safety 以結合實際從起飛至落地的實境來得生動有趣。

二、 訓練中心之軟體部份：

(一) 正如美國公認最有影響力的新聞工作者湯馬斯·佛里曼 (Thomas L. Friedman) 博士在「世界是平的」一書中所述，由於網路的發展普及化公司行號透過全球化過程中得到龐大的，以附加價值服務為基礎的複雜供應鏈，一個企業為了降低成本，機構的工作人員未必集中在一特定地點，在美國你點餐負責訂單處理的人員可能是在印度或是地球的另一端，此次在我安排整個受訓行程時才親身體驗到此一事實；當與亞洲區經理談妥訓練經費後，轉由另一位課程細節協調人 Ms. Jade Corian 辦理相關行政事項之聯繫工作，當訓練過程中因課程編排須要調整，我在訓練中心想當面找渠協調，在接待處詢問才被告之，Jade 並不在美國，她的辦公室是遠在杜拜，這才驚覺這世界果真是平的！

(二) 赴美受訓前，CAE 並未提供課前的準備資料，我則利用去年在 Flight Safety 訓練中心提供的課前準備資料及 iPad APP “Flight Bag” 事先預習，CAE 則是在報到後才發給紙本的課前準備資料”Self-Check Exercises”(如附件四)，對受訓學員而言利弊得失不言可喻。

(三) 飛機操作相關程序方面，CAE 提供(借用)FAA 核定之 AFM & POH，惟並無飛測機現行使用的 ER 型別，及該公司自行編訂之 QRH 與我們習用的原廠編訂 QRH 略有不同，在模擬機飛行期間，我們仍請教官提供原廠之 QRH，正常檢查程序教官也同意我們使用自行攜帶之本局飛測小組編訂核可之檢要飛行檢查卡，所有程序由副駕駛協助按慣用之檢查卡依序執行，因此在一般操作程序上並不陌生，使得模擬機飛行過程得以達到最大之訓練效果。

(四) 本次模擬機訓後講評時，教官將模擬機飛行軌跡列印出(如附件六)，就圖上可正確分析當時操作是否符合要求標準，為一有效之檢討工具。

三、 在行政作業部份：

- (一) 地面學科及模擬機飛行之課表一再變更，除造成我們行程的困擾外，每日的模擬機飛行訓練均更換不同的教官各有其利弊，弊則為次日教官並不了解我們的缺失，利者則為不同的教官也有不同的手法值得參考學習。
- (二) 本次訓練課程原編列在公務預算中之經費有限僅夠一人前往，然經過各級長官重視及努力爭取以及局內其他相關組室之協助，酌勻其他相關預算，並報交通部同意變更計畫才得以供兩人一組搭配正副駕駛參訓，對訓練之效果上也有加分作用。

四、 在飛機系統知識及操作技術部份：

- (一) 飛機之艙壓加壓情況，除了艙壓壓力表的顯示可判讀外，駕駛艙側窗 (**Storm Windows**)的密封狀態也可做為一參考。
- (二) 靜電放電條的損壞也可能影響無線電裝備之效能。
- (三) 飛行前機外檢查對於艙門氣密封條應至重點於封條氣密導管之轉角部份。
- (四) 廁所馬桶之滑動刀閥手柄(**sliding knife valve**)，飛行中要保持在開啟位置，否則當升空後艙壓之改變將造成內外壓差，而將使穢物溢出。
- (五) 當防火牆閥門警告燈閃亮時，表示該閥門與電門之位置不一致。
- (六) **CAE** 自編之外電源發動機啟動程序與原廠先啟動右發動機之順序相反，乃更改為先左後右，其考慮因素為地面人員拔除外電源之安全(插座位於右側)，在啟動左發動機後，拔除外電源後燃油控制手柄置於高轉速慢車位置並開啟左發電機，其次再啟動右發動機。
- (七) 空中當發生兩發電機同時均失效時，一旦將其中一具發電機復位恢復正常後，是否要將另一具再復位，要考慮到當時狀況是何因素造成兩發電機同時失效，一具發電機工作將可提供飛機正常電力所需，如果再復位另一具，將可能導致再度發生兩發電機失效。
- (八) 在啟動發動機時，燃油控制手柄仍在關斷位置時，啟動電門置於”啟動及點火”位置時，燃油泵即開始作用，此時應檢查燃油壓力過低(**Fuel Press Low**)警告燈應熄滅。
- (九) 當遭遇熱啟動時，啟動電門應置於”**Starter Only**”直到 **ITT** 溫度降低至 **400°C** 以下再停止。

- (十) 發動機啟動時，當燃油控制手柄移至慢車 Low Idle 時，如果 10 秒鐘 ITT 溫度無反應，應將手柄拉回至關斷位置。
- (十一) 發動機啟動完成將啟動電門置於 OFF 後，應檢查兩項：1. Np:1050RPM 2. [L PROP PITCH] 及 [L PROP PITCH] 告示燈發亮。
- (十二) 準備起飛前之最後檢查，應對於 PFD 相關資訊以” M” 圖形之方式，依序檢查：NAV SOURCE、Vsp、NAV mode、FD 10°、Heading Bug、Alt、QNH。
- (十三) 在當遭遇起飛單發動機失效(V1 Cut) 時，保持 V2 可利用 FLC 模式令副駕駛將速度調整至 V2 以提供正確之 FD 參考，至 400 呎後接上自動駕駛，再將 Vsp 調整至 135kts。
- (十四) 在背航道 (back course) 進場時，應在 FAF 點 arm App Mode，並使用 VS Mode 下降，因為該進場並不提供下滑道。
- (十五) 當遭遇風切 (wind shear) 情況時，副駕駛(PM)應注視無線電高度表及升降速率表 VSI，報出” 上升” 或” 下降” 提供正駕駛操作參考。
- (十六) 於熱天候情況起飛時，發動機動力手柄設定之操作應以 ITT 在操作限度以下優先。
- (十七) 當遭遇駕駛艙煙霧情況時，將艙壓設定表飛機高度(ACFT ALT) 調整至最高，有利迅速排出煙霧。
- (十八) 當滑油壓力不正常時，應將動力手柄拉回，如果伴隨感覺飛機有振動現象，應迅速將發動機關車。
- (十九) 在 POH 手冊中凡述及”Caution” 者表示，若不遵守將可能導致飛機裝備受損，述及”Warning”者表示，若不遵守將可能導致人員受到傷害。
- (二十) 發動機關車時所謂”ITT Stablized”所指的是應在油門慢車情況下至少穩定一分鐘。
- (二十一) 發動機滑油消耗量平均約為每 10 小時消耗 1 夸特。
- (二十二) 設若襟翼操作失效情況發生時，應將襟翼手柄回置於原來的位置，否則其將可能會有不預期之襟翼未置發生。
- (二十三) 空中發動機重新啟動時，可考慮由副駕駛(PM)操控飛機及無線電，正駕駛依程序進行啟動。

(二十四) 當有火警、發動機結冰 (Np=0%) 或金屬粉末探測警告燈發亮等情況時，不可再啟動發動機。

(二十五) 當遭遇單發動機重飛時，飛機上仰角角度需求首要考量的是能超越前方的障礙物。

(二十六) 地面學科授課其間教師提供一網址：www.beechcraft.txtav.com，有關飛機系統問題可由此網址查詢，對於未來系統有關事宜之疑難雜症處理似有不小之助益。

肆、建議事項

一、本次模擬機複訓案在公務預算中原僅編列一人之預算費用，承蒙各級長官支持並調撥預算，使本組飛測機三員駕駛員中之二員得以搭配施訓；未來飛測機駕駛員將再增加一員為四員，建請上級長官盡可能增加預算之編列，以符實際需求。

二、CAE 訓練中心雖然為世界級之商務機訓練中心，其教學手法亦符合 FAA 之訓練標準，惟術科教學之方式採每架次均更換教官，對於成熟之駕駛員有多吸取不同經驗之利，但對於新進駕駛員在操作手法上不能一以貫之，恐有莫衷一是之弊，建議在經費許可情況下，新進駕駛員之初始訓練仍以原製造廠之訓練中心 Flight Safety Learning Center 為優先選擇。

CAE Part 142 Curriculum
- Printed Copies are Uncontrolled -

MODULE SCHEDULING: (R5)

Day	PIC PROFICIENCY CHECK (R5) SIC RECURRENT QUALIFICATION MODULES Normal Font = Ground / GOS / Review and Testing Modules <i>Italic Font = Systems Integration Modules</i> Bold Font = Flight Modules	Ground	Sys Int	Brief	Simulator	
					Crew	Single
Day 1	<ul style="list-style-type: none"> • Introduction and Administration • Aircraft General • Aircraft Flight Manual • Emergency Equipment • Electrical – Normals / Abnormals • Lighting – Review • Powerplant – Normals / Abnormals • Fire Protection – Normals / Abnormals • Propeller • Fuel – Normals / Abnormals • Landing Gear and Brakes – Normals / Abnormals 	8.0				
Day 2	<ul style="list-style-type: none"> • Flight Controls – Normals / Abnormals • Ice and Rain – Normals / Abnormals • Air Conditioning and Pressurization – Normals / Abnormals • Oxygen – Normals / Abnormals • Communication Equipment – Normals / Abnormals • Flight Instruments – Normals / Abnormals • Navigation Equipment – Normals / Abnormals • Auto Flight System – Normals / Abnormals • FMS Local Area Navigation • Performance and Weight and Balance Review 	8.0				
Day 3	<ul style="list-style-type: none"> • Oral Portion of the Practical Test / Proficiency Check • Sim # 15 – Cold Weather Procedures / LOFT* 			(1.0) 2.0	4.0	3.0
Day 4	<ul style="list-style-type: none"> • Sim # 16 – Hot Weather Procedures / LOFT* 			2.0	4.0	3.0
Day 5	<ul style="list-style-type: none"> • Sim # 3 – LOFT / SPOT / LOE 			2.0	4.0	3.0
Total		16.0	N/A	6.0	12.0	9.0

*** For 61.58 proficiency checks, CAE may, at its discretion, substitute simulator sessions Sim # 15 and Sim # 16 with Sim # 7 and Sim # 8.**

Curriculum: BE-300-300
Revision: Rev 1
Date: 11/01/16

Course – 13

Training Schedule For:

JANN-RONG LIN, SIMON

(King Air 350 Pro Line 21 FAA Recurrent - 5 Day)

SIMON JANN-RONG LIN
CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF TAIWAN

Monday August 28, 2017

09:00 - 12:30 Day 1 - (S352)
13:30 - 18:00 Day 1 - (S352)

Tuesday August 29, 2017

09:00 - 12:30 Day 2 - (S352)
13:30 - 18:00 Day 2 - Proline - (S352)

Thursday August 31, 2017

18:30 - 19:30 Brief - (W251)
19:30 - 23:30 S15 Cold Weather - (King Air 350 - Proline)
23:30 - 00:30 Debrief - (W251)

Friday September 1, 2017

14:30 - 15:30 Brief - (W251)
15:30 - 19:30 S16 Hot Weather - (King Air 350 - Proline)
19:30 - 20:30 Debrief - (W251)

Saturday September 2, 2017

14:30 - 15:30 Brief - (W251)
15:30 - 19:30 S8 Check - (King Air 350 - Proline)
19:30 - 20:30 Debrief - (W251)

Date Printed: 08/28/2017 13:35:54 PM

Training Schedule For:

JANN-RONG LIN, SIMON

(King Air 350 Pro Line 21 FAA Recurrent - 5 Day)

SIMON JANN-RONG LIN
CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF TAIWAN

Tuesday August 29, 2017

09:00 - 12:30 Day 2 - (S352)
13:30 - 18:00 Day 2 - Proline - (S352)

Wednesday August 30, 2017

18:30 - 19:30 Brief - (W251)
19:30 - 23:30 S15 Cold Weather - (King Air 350 - Proline)
23:30 - 00:30 Debrief - (W251)

Thursday August 31, 2017

18:30 - 19:30 Brief - (W249)
19:30 - 23:30 S16 Hot Weather - (King Air 350 - Proline)
23:30 - 00:30 Debrief - (W249)

Friday September 1, 2017

14:30 - 15:30 Brief - (W251)
15:30 - 19:30 S7 Recommend/Review - (King Air 350 - Proline)
19:30 - 20:30 Debrief - (W251)

Date Printed: 08/29/2017 13:44:59 PM

Class Schedule for
Simon Jann-Rong Lin
(KA350PL-R5-20170828)

Jann-Rong Lin, Simon
simonlinjr@mail.caa.gov.tw
Civil Aviation Administration of Taiwan

LIN, JOU-CHUN
simonlinjr@gmail.com
Civil Aviation Administration of Taiwan

Thursday, August 31, 2017

1830-1930 W249 BRIEF
1930-2330 BP S16 HOT WEATHER
2330-0030 W249 DEBRIEF

Friday, September 01, 2017

1530-1630 251 BRIEF
1630-2030 BP S7 RECOMMEND/REVIEW
2030-2130 251 DEBRIEF



King Air 350 (B300) Pro Line 21

Operating Handbook

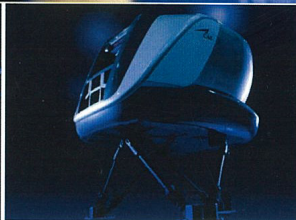
Revision 1



cae.com



King Air B350



Self-Check Exercises

Revision 1
June 2016



cae.com


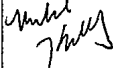
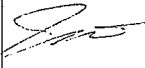
民用航空局飛測機駕駛員年度複訓紀錄
CAA Flight Check Pilot Recurrent Training Record

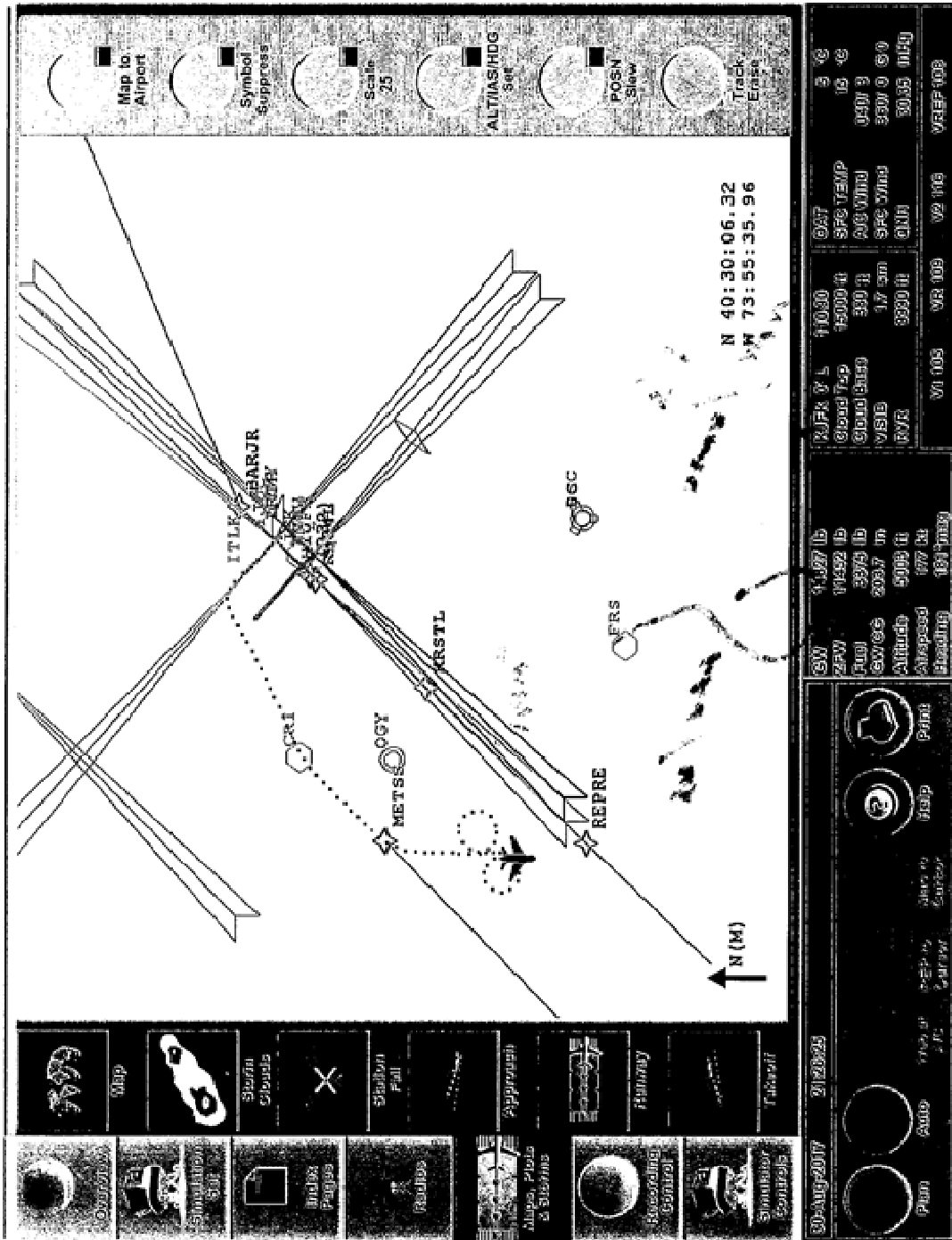
姓名/Name		職務 Title				檢定證號/Certificate No
		CP	IP	Capt	FO	
林建戎	Lin Jann-Rong	■	■	□	□	102751
林柔君	Lin Jou-Chun	□	■	□	□	102624
		□	□	□	□	
		□	□	□	□	

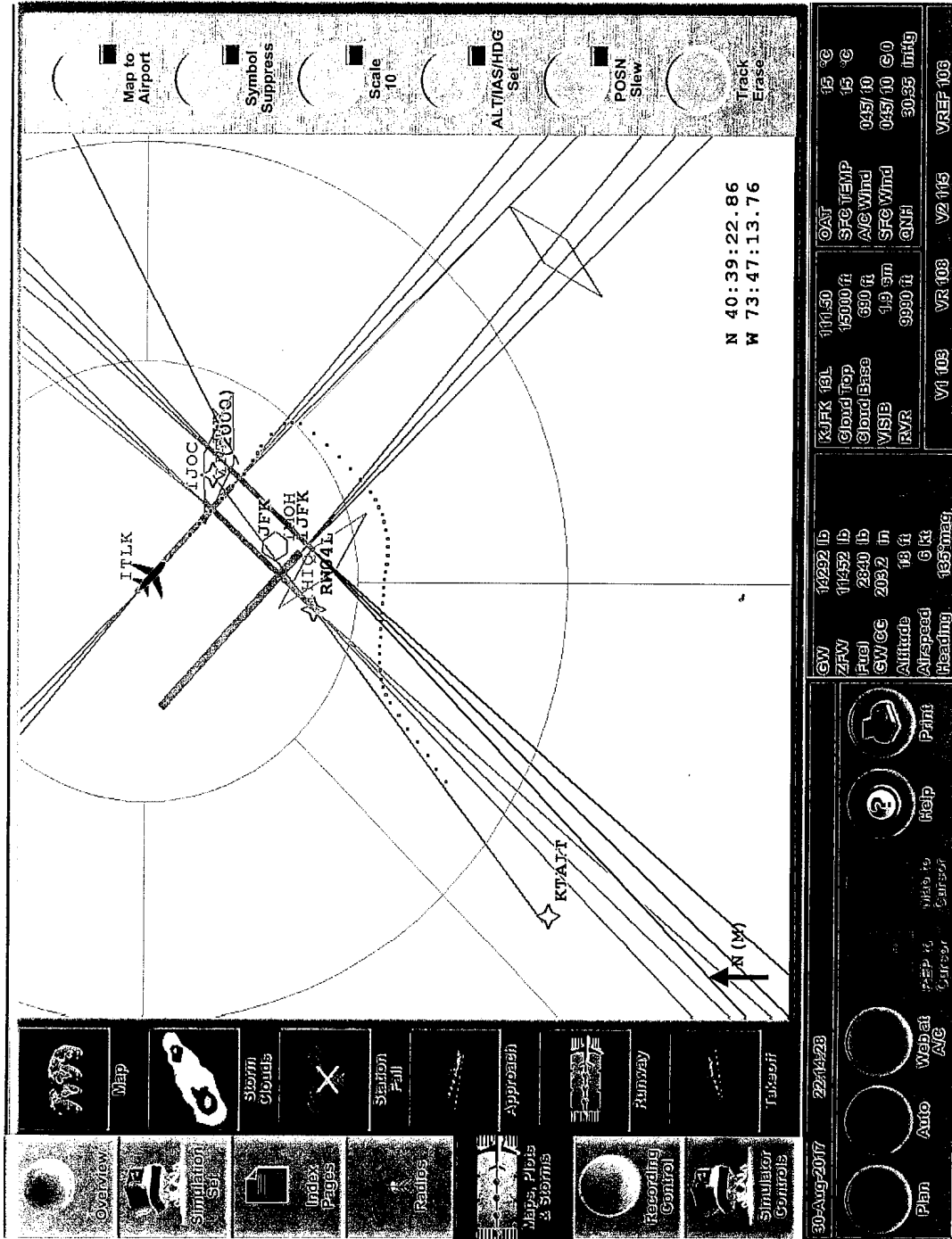
地面學科 Ground School :

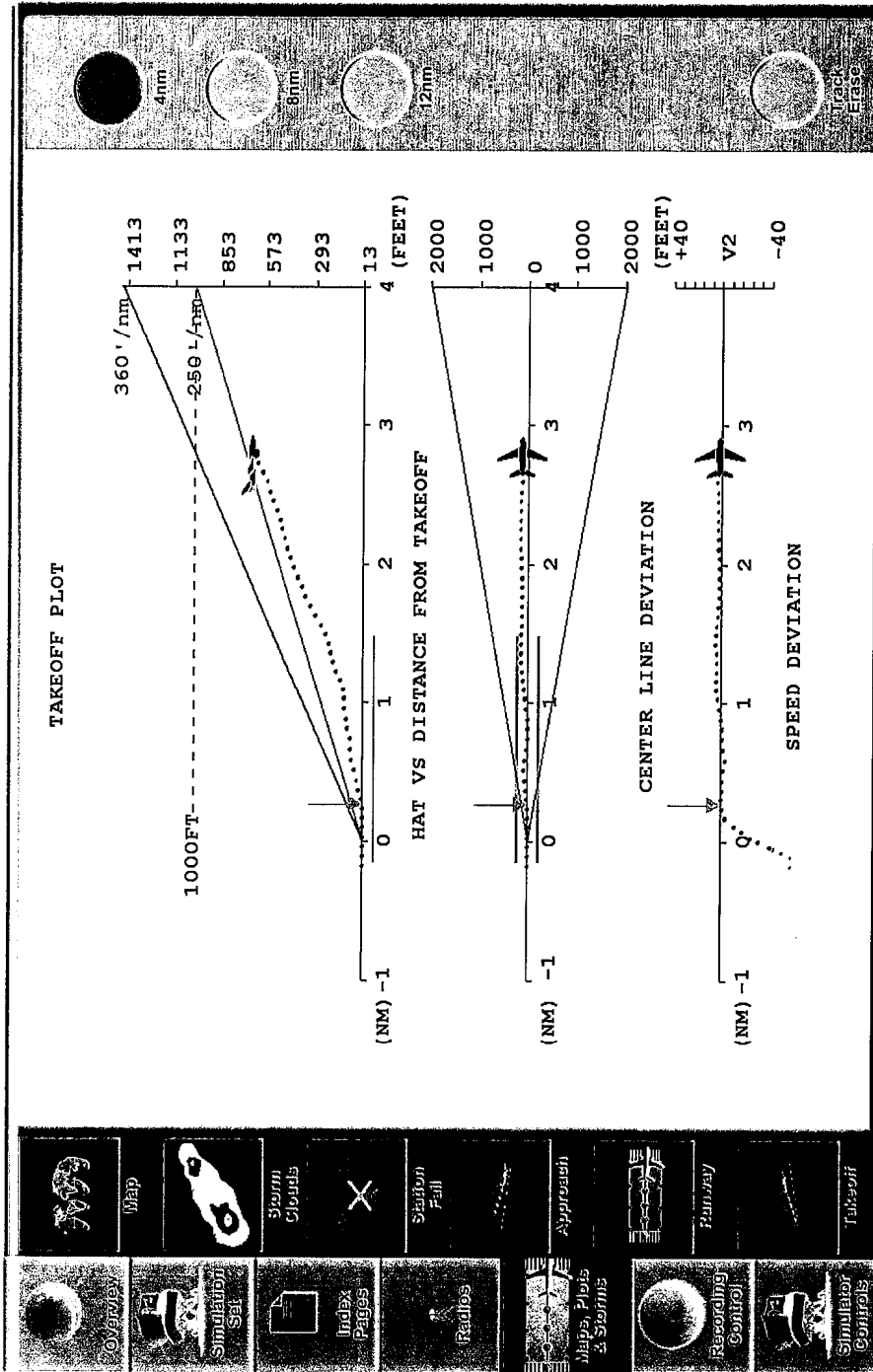
Date 日期	COURSE 課目	Hours 時數	INSTRUCTOR SIGNATURE
Aug 28 2017	• Introduction and Administration	8	<i>James L. Reeve</i>
	• Aircraft General		
	• Aircraft Flight Manual		
	• Emergency Equipment		
	• Electrical – Normals / Abnormals		
	• Lighting – Review		
	• Powerplant – Normals / Abnormals		
	• Fire Protection – Normals / Abnormals		
	• Propeller		
	• Fuel – Normals / Abnormals		
Aug 29 2017	• Landing Gear and Brakes – Normals / Abnormals	8	<i>James L. Reeve</i>
	• Flight Controls – Normals / Abnormals		
	• Ice and Rain – Normals / Abnormals		
	• Air Conditioning and Pressurization – Normals / Abnormals		
	• Oxygen – Normals / Abnormals		
	• Communication Equipment – Normals / Abnormals		
	• Flight Instruments – Normals / Abnormals		
	• Navigation Equipment – Normals / Abnormals		
• Auto Flight System – Normals / Abnormals			
• FMS Local Area Navigation			
	Total	16	

Simulator:

Date 日期	COURSE 課目	Hours 時數	INSTRUCTOR SIGNATURE
30 Aug 2017	Systems Integration / Briefing	1	
	<ul style="list-style-type: none"> • Preflight procedures and checks • Normal and abnormal engine start • Taxi • Crosswind takeoff • Wake turbulence, traffic avoidance • Airwork – Steep Turns, Stalls, Unusual Attitude Recoveries • Emergency Descent • Precision & Non-Precision Approach and Landing • Balked Landing/missed approach/holding • Single-engine ILS Approach and Landing 	2	
	Debriefing	1	
31 Aug. 2017	Systems Integration / Briefing	1	
	<ul style="list-style-type: none"> • Low Visibility Takeoffs, APPR, and LND • Cold Weather Operations • V1 Cuts • Dual Gen Failure Approach • Windshear/Microburst on T/O and APPR • EGPWS / CFIT / TCAS Operations • PFD/MFD Failure • Electrical, Hydraulic, and ENG Failure • Glide • Single Engine Non-Precision Approach • Visual Approach • No-Flap Approach and Landing 	2	
	Debriefing	1	
09/01/18	Systems Integration / Briefing	1	
	<ul style="list-style-type: none"> • Low Visibility X wind T/O, Appr, and LND • Instrument departure and arrival • Rejected Take-off / V1 Cut • Emergency procedures (engine Fire or failure in flight) • Holding • Single Engine Precision Approach • Single Engine Missed Approach • Circling Approach and Landing • ILS approach • non- precision approach • Max Cross wind landing 	2	
	Debriefing	1	
	Total	12	







30-Aug-2017	22:13:52	GW	14255 lb	KJFK 10L	111.50	OAT	14 °C
		ZFW	11452 lb	Cloud Top	15000 ft	SFC TEMP	13 °C
		Fuel	2393 lb	Cloud Base	150 ft	AVG Wind	045/10
		GW/GS	203.2 ft	MSL	0.2 sm	SFC Wind	045/10 @0
		Altitude	559 ft	RVR	1200 ft	QNH	30.35 inHg
		Airspeed	113 kt	V1 106	VR 108	V2 115	VREF 108
		Heading	132 mag				

Map
 Storm Clouds
 Station Fall
 Approach
 Primary
 Takeoff
 Overlays
 Simulation Set
 Index Pages
 Radios
 Maps, Plots & Storms
 Recording Control
 Simulator Controls

Flight Freeze
 Capture Flight
 Speed Up x1
 Clear MSLP
 Help
 Print

Overview
 Map
 Storm Clouds
 Station Path
 Approach
 Runway
 Takeoff

Maps, Plots & Storms
 Recording Control
 Simulator Controls

Index Pages
 Radio

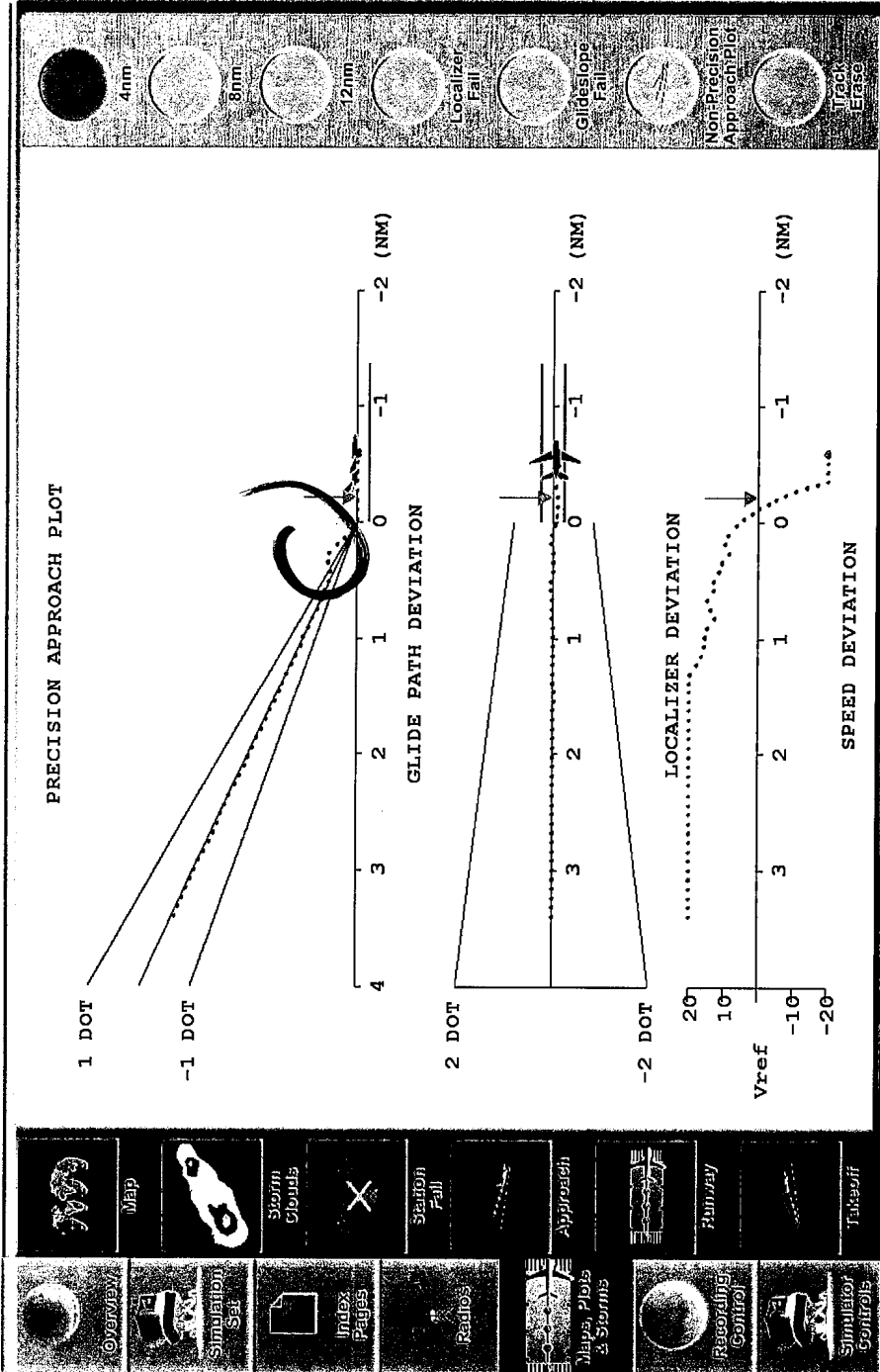
4mm
 8mm
 12mm
 Localizer Fail
 Glideslope Fail
 Non-Precision Approach Plot
 Track Erase

PRECISION APPROACH PLOT

GW	14139 lb	KJFK DOR	109.40	OAT	14 °C
ZFW	11492 lb	Cloud Top	15000 ft	SFC TEMP	15 °C
Fuel	2338 lb	Cloud Base	50 ft	AVG Wind	0.43/10
OW/GC	203.1 in	WSIB	0.0 5m	SFC Wind	0.43/10 @ 0
Altitude	502 ft	RVR	0 ft	QNH	30.35 inHg
Airspeed	129 kt	V1 103	VR 107	V2 114	VREF 108
Heading	047 mag				

Flight Freeze
 Capture Flight 1
 Speed Up x 1
 Clear MALF
 Help
 Print

30-Aug-2017 22:33:28



Overview
 Map
 Storm Clouds
 Station Fall
 Approach
 Runway
 Takeoff
 Maps, Plots & Storms
 Recording Controls
 Simulation Controls

4mm
 8mm
 12mm
 Localizer Fall
 Glide Slope Fall
 Non-Precision Approach Plot
 Track Erase

30-AUG-2017	22:42:50	GW	14957 lb	KJFK 04R	10950	QAT	15 °C
		ZFW	11745 lb	Cloud Top	15000 ft	SFC TEMP	15 °C
		Fuel	2574 lb	Cloud Base	250 ft	A/C Wind	045/10
		GW/C	2044 lb	VISIB	0.3 sm	SFC Wind	045/10 GS
		Altitude	18 ft	RVR	1800 ft	QNH	30.25 inHg
		Airspeed	57 kt	V1	97	VR	102
		Heading	044 mag	V2	103	VREF	103

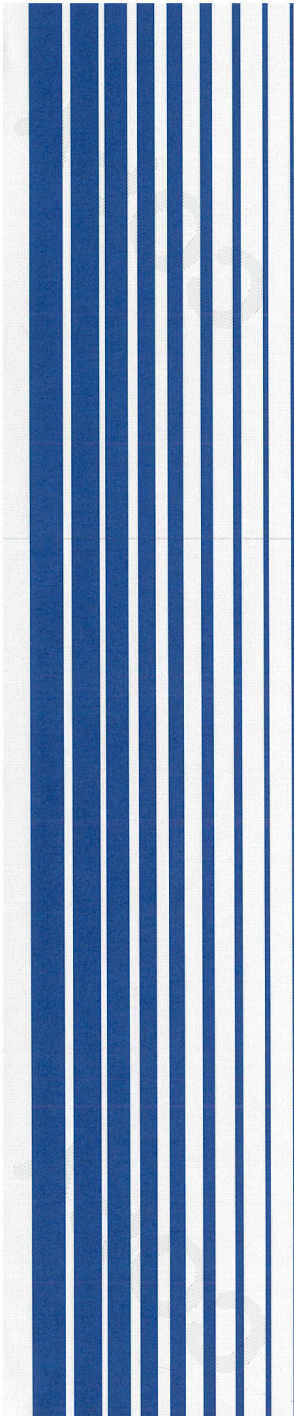
Flight Freeze
 Capture Flight 1
 Speed Up x 1
 Help
 Print

PRECISION APPROACH PLOT

30-Aug-2017 22:33:28

GW	14139 lb	KJFK DR	109.40	QAT	14 °C
ZFW	11492 lb	Cloud Top	15000 ft	SFC TEMP	15 °C
Fuel	2338 lb	Cloud Base	50 ft	AVG Wind	0.43/10
OW/GC	203.1 in	WSIB	00.5m	SFC Wind	0.43/10 @ U
Altitude	502 ft	RVR	0 ft	QNH	30.35 inHg
Airspeed	129 kt	V1 103	VR 107	V2 114	VREF 108
Heading	047 mag				





CAPT JOU-CHUN LIN

Given in recognition of your successful completion of the

King Air 350 Pro Line 21 FAA Recurrent - 5 Day Training Program

this First day of September

Two Thousand Seventeen

Center Leader
Aviation and Training Services



Beechcraft King Air-350 PL21 / 8498253