

出國報告（出國類別：其他-訓練）

# Beechcraft King Air 型機 模擬機出國訓練報告書

服務機關：內政部空中勤務總隊

姓名職稱：技正葉永健、飛行員阮敬堯、飛行員董奕志

派赴國家：美國德州達拉斯

出國期間：111年10月21日至111年11月03日

報告日期：111年11月23日

## 摘要：

依總隊空勤航字第 1112000399 文飛行人員國外訓練，本批次計派 3 員 Beechcraft King Air B-200 型定翼機飛行員至美國德州達拉斯 CAE 的模擬機訓練中心接受模擬機訓練，依據模擬機訓練中心規劃訓練課目為每人為 2 日地面學科理論課程(共計 16 小時)與模擬機訓練(8 小時) PIC 的訓練課程。於地面課程中教官已講授了 Beechcraft King Air 的系統理論為主，其包含了的發動機系統、螺旋槳系統、滑油系統、電力系統、燃油系統、起落架及煞車系統、環控系統、防冰系統等相關基礎理論，在課程之間並加入了因各系統故障所導致的緊急狀況，並與學員們相互討論及指導緊急程序處置，參與的學員不僅只有本單位的飛行員而已，另有來自他國家的 KingAir 飛行員一起參訓，每個學員都均能相互學習及吸取經驗。

而模擬機訓練課程則以緊急程序的課目為主要訓練目的，主要是訓練飛行員能夠在緊急狀況下能夠熟練正確 QRH (飛行員緊急操作手冊) 中的緊急操作能力，這是在實際飛行中所無法做的，因為實際的飛行操作均以正常操作為主，若未經過緊急程序的反覆練習，當飛行員在實際遇到緊急狀況時，容易因緊張而引起操作不當或緊急程序處置不熟的情況發生，因此模擬機訓練就是讓飛行員能夠熟悉緊急程序及飛機操作的技巧，以增加飛航的安全裕度。其緊急程序的課程包含：FMS (飛行管理系統設定)、正常的飛機性能操作 (儀器離場程序、航路儀器及雷達引導至指定空域實施小轉彎、起飛及進場失速、不正常姿態改正)、儀器進場 (GPS/RNAV、ILS 準確性進場、VOR 非準確性進場)、迷失進場。緊急程序含起飛 V1 速度前發動機失效放棄起飛、起飛 V1 速度後發動機失效起飛操作及雙發動機及單發動機重飛、空中發動機啟動程序

、電力系統失效程序、起落架故障處置程序、艙壓失效、緊急下降程序、起飛或空中艙門脫落場及程序、雙引擎失效以 Glide (飄降)方式落地等緊急程序，並設定在寒冷天氣（低雲幕、低能見度、除/防冰設置）及熱天氣的情境下，利用飛機性能表查詢（起飛速度\跑道距離、起飛及平飛馬力設置、落地跑道距離），另教官不僅指導 PIC 的部分，也指導右座應如何協助 PIC 實施緊急程序，並強調 CRM 座艙組員資源管理的重要性。

在每一課模擬機飛行訓練前教官均實施任務提示，針對各科目操作技巧及緊急狀況處置實施提示，方進入模擬機座艙實施訓練，在訓練過後教官實施歸詢，指導學員在操作及緊急狀況處理流程的缺失及需要改進的空間，讓學員增加故障燈號的判斷能力與緊急狀況處置經驗。

# ■目次

壹、目的.....	01
貳、過程.....	03
參、心得.....	14
肆、建議事項.....	16

# 壹、目的

本總隊的定翼機 Beechcraft King Air B-200 飛機至今已有四十多年的機齡了，而定翼機飛行員的訓練是依據總隊令頒的常年訓練為主要訓練模式，令頒常的長年訓練科目分為性能及緊急程序、儀器兩種科目，然而常年訓練是以任務兼施的模式實施。再者臺灣空域狹小，空中航機擁擠，倘若以實機操作緊急科目的風險性較高，為了降低訓練的風險，以模擬機訓練較為一種適當訓練模式。因為模擬機訓練可加強飛行員於遭遇突發緊急狀況時，對於飛行員的應變、操作及處置能力，能提供更多樣且深入的徹底訓練，飛行員可借由模擬機深化程序及技能知的認知並運用到實際飛行，且模擬機訓練可降低訓練成本，並提供相對安全的飛行訓練環境。因此不論在民間民航運輸業或者普通航空業的飛行員都需要有一年一次的模擬機訓練，主要也是針對加強緊急程序科目的熟練度的訓練。

然而不論是美國的 FAA 或我國的 CAA 對模擬機的等級要求也是有規定的，依據民用航空法第 27 條第一項規定：『航空器所有人、使用人及航空人員訓練機構所使用之飛航模擬訓練設備，應向民航局申請檢定或認可，檢定合格者，發給飛航模擬機訓練設備檢定證書』。同條第二項說明：『前項飛航模擬訓練設備之檢定業務，民航局得委託其他機構、團體或個人辦理』。而美國達拉斯的 CAE 訓練中心所屬 King Air B-200 型模擬機為美國 FAA 航空聯邦局認可之 C 等級的模擬機，且該模擬機配置的儀表與本單位 KING AIR B-200 型定翼機儀表相近，作為單位定翼機的飛行員模擬機訓練能夠提升『訓練效益』。

模擬機訓練的主要目的是經由模擬機訓練將飛行上的緊急狀況程序要領、步驟經由反覆練

習，在未來飛行一但有緊急狀況時，飛行員能夠採取正確的處置作為及迅速應變危急狀況，以確保飛行安全。因為人的記憶是有限的，若飛行員沒有定期的訓練及複習緊急程序之處置流程，一但遭遇緊急情況時在緊急狀況的處置流程上恐怕會有所遺漏，藉由定期地模擬機訓練，依循令頒的標準作業程序操作，加上在平日技令研讀將緊急程序烙印在腦海中，經由反覆練習形成可形成潛意識地反射操作，提升飛行員的處置效率與自信、確保危機處理上的正確性，可提升飛航的安全係數，以維飛行安全。

## 貳、過程

美國達拉斯 CAE 模擬機訓練中心的模擬機複訓其課程包含二日的地面學科系統理論講解、動態模擬機 8（每人為 4 架次）小時，開啟模擬機訓練前一小時實施任務提示，訓練後一小時實施任務歸詢、講評，每架次為訓練為二小時，本單位的三位飛行員相互搭配為正駕駛及副駕駛，前二架次則是依照 FAA 規範的排定相關的情境課程，而後二架次模擬機訓練，模擬機教官依照我們平時飛行的環境及情境需求設計突發緊急狀況，在課程實施期間學員需依照緊急標準作業程序實施操作，以培養學員快速故障判斷及緊急程序處置流程。

其模擬機訓練的緊急狀況程序包含：正常起降航線、迷失進場、飛機性能操作（小轉彎、起飛時失速、進場前失速、飛機不正常姿態改正）、儀器進場（GPS/RNAV、ILS 準確性進場、VOR 非準確性進場）、起飛 V1 速度前發動機失效放棄起飛、起飛 V1 速度後發動機失效起飛操作及雙發動機及單發動機重飛、空中發動機啟動程序、電力系統失效程序、起落架故障處置程序、艙壓失效、緊急下降程序、起飛或空中艙門脫落場及程序、雙引擎失效以 Glide（飄降）方式落地等緊急操作程序。

在每一次的模擬機課程結束後，教官會針對每一個學員在實施訓練時的缺失，實施檢討及建講評，並說明了給予建議的緣故，讓學員能夠更明瞭及吸收，讓學員增進飛行技能及任務執行之安全。

King Air B-200 模擬機飛行訓練課程表：

King Air B-200 模擬機課程		
King Air B-200 Refresher (Emergencies) Simulator Course		
課程 Session	時間(小時) Duration	課程操作重點 Operation Point
GROUND SCCHOOL 1	8	-Aircraft Feature -Danger Area -Engine -Normal/Abnormals -Lubrication -Normal/Abnormals -Engine Fuel -Normal/Abnormals -Propeller -Normal/Abnormals
GROUND SCCHOOL 2	8	-Fire Protection-Normal/Abnormals -Fuel -Normal/Abnormals -Electrical -Normal/Abnormals -Primary Control -Normal/Abnormals -Landing Gear -Normal/Abnormals -Ice and Rain -Normal/Abnormals -Pneumatics and Enviroment-Normal/Abnormals -Performance Review
模擬飛行 1 緊急程序 COLD WEATHER/LOFT SIM FLT#1	8	-飛機性能表查詢 - FMS 飛行導航資料設定。 -儀器飛航程序：起飛、航路及落地（GPS、VOR 進場）。 -放棄起飛操作。 -起飛後單發動機失效處置及操作。 - COLD WEATHER 除/防冰操作設定。 -性能科目：小轉彎、飛機失速改正。 -跑道入侵時落重飛程序（MissedApproach）。 -大側風落地操作 -低能見度進場與落地。 -各種緊急情況之判斷、排除及飛機操作
模擬飛行 2 緊急程序 HOT WEATHER/LOFT SIM FLT#2	8	-飛機性能表查詢。 -FMS 飛行導航資料輸入。 -儀器飛航程序：起飛、航路及落地（ILS、VOR 進場）。 -放棄起飛操作。 -起飛後單發動機失效處置及操作。 -性能科目：失速、不正常姿態改正。。



		<ul style="list-style-type: none"> <li>-座艙煙霧處置程序。</li> <li>-緊急下降操作。</li> <li>-低能見度進場與落地。</li> <li>-大側風落地。</li> <li>-各種緊急狀況之判斷及處置。</li> </ul>
<p>模擬飛行 3 緊急程序 RECURRY SIM FLT#3</p>	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>-飛機性能表查詢。</li> <li>-FMS 飛行導航資料輸入。</li> <li>-儀器飛航程序：起飛、航路及落地（ILS 進場）。</li> <li>-放棄起飛程序及操作。</li> <li>-艙壓失效處置程序。</li> <li>-緊急下降科目操作。</li> <li>-雙發動機失效處置及操作。</li> <li>-低能見度進場與落地。</li> <li>-大側風落地。</li> <li>--緊急情況之判斷、排除及飛機操作。</li> </ul>
<p>模擬飛行 4 緊急程序 RECURRY SIM FLT#4</p>	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>-飛機性能表查詢。</li> <li>-FMS 飛行導航資料輸入。</li> <li>-儀器飛航程序：起飛、航路及落地（ILS 進場）。</li> <li>-放棄起飛程序操作。</li> <li>-起飛後單發動機失效及操作。</li> <li>-操控系統故障處置。</li> <li>-無襟翼落地操作。</li> <li>-低能見度進場與落地。</li> <li>-大側風落地。</li> <li>-緊急情況之判斷、排除及飛機操作。</li> </ul>
合計：48 小時		

## 模擬機飛行第一課 COLD WEATHER、飛機性能及緊急程序：

飛行參數：空重：12000 LB 油量：2400 LB V1/VR：95KTS V2：119 KTS Vyse：119kts.

T/O MIN. TORQ：2230 RWY RQD：3000FT

課程時間：2 小時/PERSON

天氣情況：溼滑跑道 溫度：-7°C 風向 320 度／風速 11KT 氣壓高度表撥定值 QNH：1013hPa。

導航資料：美國約翰.甘迺迪國際機場 RWY31R 起飛。

美國約翰.甘迺迪國際機場 RNAV(GPS) 04L。

美國約翰.甘迺迪國際機場 VOR 04 L 落地。

訓練目標：

- 1、飛機性能數據資料查詢（V1/Vr/V2 速度查詢、起飛動力設定等飛行數據查詢）。
- 2、FMS 飛行導航資料設定。
- 3、儀器飛航程序（Precision Approach、Non-Precision Approach）。
- 4、性能科目操作。
- 5、單發動機失效處置程序。
- 6、落地前重飛程序（Missed Approach）。
- 7、COLD WEATHER 環境下除/防冰操作設定。
- 8、低能見度進場與落地。
- 9、緊急狀況之判斷及處置。
  - (1)、FLY THE AIRCRAFT。
  - (2)、IDENTIFY THE EMERGENCY。
  - (3)、CONFIRM THE EMERGENCY。
  - (4)、TREAT EMERGENCY。
  - (5)、DECIDE THE COURSE OF ACTION。
- 10、CRM 座艙組員資源管理。

模擬機演練模式：

- 1、依飛機起飛性能（Gnd speed-kt 分類）決定爬升率正常起飛。
- 2、飛機性能課目（STEEP TURN、Approach To Stall-Takeoff/Landing）。
- 3、RNAV（GPS）進場。
- 4、ONE ENG OUT Go-Around。
- 5、VOR 進場（Procedure Turn、CFIT 高度下降、Circling 落地）。
- 6、緊急狀況種類處置：
  - (1)、Engine Failure/Emergency Engine Shutdown。
  - (2)、Airstart-Starter Assist。
  - (3)、HYD Fluid Low Annunciator Illuminated。
  - (4)、One Engine Inoperative Go-Around。
  - (5)、Dual Generator Failure。
- 7、關車程序。

參考資料：King Air Operating Handbook E -2、E-6、E-13.3、E-22/E-21。

## 模擬機飛行第二課 HOT WEATHER、飛機性能及緊急程序

飛行參數：空重：12000 LB 油量：2400 LB V1/VR：95KTS V2：119 KTS Vyse：119kts.

T/O MIN. TORQ：2230 RWY RQD：3000FT

課程時間：2 小時/PERSON

天氣情況：乾跑道 溫度：32°C 風向 320 度／風速 11KT 氣壓高度表撥定值 QNH：1013hPa。

導航資料：美國約翰.甘迺迪國際機場 RWY 31R。

美國約翰.甘迺迪國際機場 VOR 04 L。

美國約翰.甘迺迪國際機場 ILS 04 L。

訓練目標：

- 1、飛機性能數據資料查詢（V1/Vr/V2 速度查詢、起飛動力設定等飛行數據查詢）。
- 2、FMS 飛行導航資料輸入。
- 3、儀器飛航程序（Precision Approach、Non-Precision Approach）。
- 4、性能科目操作。
- 5、緊急下降科目操作。
- 6、低能見度進場與落地操作。
- 7、大側風落地操作。
- 8、緊急狀況之判斷及處置。
  - (1)、FLY THE AIRCRAFT。
  - (2)、IDENTIFY THE EMERGENCY。
  - (3)、CONFIRM THE EMERGENCY。
  - (4)、TREAT EMERGENCY。
  - (5)、DECIDE THE COURSE OF ACTION。
- 9、CRM 座艙組員資源管理：

模擬機演練模式：

- 1、依飛機起飛性能（Gnd speed-kt 分類）決定爬升率正常起飛。
- 2、飛機性能科目（Approach To Stall-Takeoff/Landing、Unusual Attitudes 改正）。
- 3、ILS 進場程序及重飛（ILS 進場：攔截 LOC、GS 信號）。
- 4、VOR 進場落地（VOR 進場、Procedure Turn、CFIT 高度下降、Circling 落地）。
- 5、Windshear Escape。
- 5、緊急狀況種類處置：
  - (1)、Rejected Takeoff（Eng Out Below V1）。
  - (2)、Engine Failure/Emergency Engine Shutdown。
  - (3)、Smoke and Fume Elimination。
  - (4)、Emergency Descent。
  - (5)、Fuel Pressure Annunciator Illuminated。
  - (6)、Unscheduled Electric Elevator Trim。
- 6、關車程序。

參考資料：King Air Operating Handbook E-2、E-29、E-6、E-20、E-25。

### 模擬機飛行第三課 Recurrent (正常起降程序、緊急處置程序)：

飛行參數：空重：12000 LB 油量：2400 LB V1/VR：95KTS V2：119 KTS Vyse：119kts.

T/O MIN. TORQ：2230 RWY RQD：3000FT

課程時間：2 小時/PERSON。

天氣情況：乾跑道 溫度：32°C、風向 320 度／風速 11KT 氣壓高度表撥定值 QNH：1013hPa。

導航資料：美國約翰.甘迺迪國際機場 RWY31R 起飛。

美國約翰.甘迺迪國際機場 ILS 04L 落地。

訓練目標：

- 1、飛機性能數據資料查詢 (V1/Vr/V2 速度查詢、起飛動力設定等飛行數據查詢)。
- 2、FMS 飛行導航資料輸入。
- 3、儀器飛航程序 (Precision Approach)。
- 4、緊急下降科目操作。
- 5、雙發動機失效處置程序。
- 6、低能見度進場與落地。
- 7、大側風落地操作。
- 8、緊急狀況之判斷及處置。
  - (1)、FLY THE AIRCRAFT。
  - (2)、IDENTIFY THE EMERGENCY。
  - (3)、CONFIRM THE EMERGENCY。
  - (4)、TREAT EMERGENCY。
  - (5)、DECIDE THE COURSE OF ACTION。
- 9、CRM 座艙組員資源管理：

模擬機演練模式：

- 1、起飛時因『Cabin Door Unlocked 警告燈亮』放棄起飛。
- 2、依飛機起飛性能（Gnd speed-kt 分類）決定爬升率正常起飛。
- 3、ILS 進場程序及重飛（ILS 進場、攔截 LOC、GS 信號）。
- 4、雙發動機失效飄降落地。
- 5、緊急狀況種類處置：
  - (1)、During Takeoff（At Or Below V1-Takeoff Aborted）。
  - (2)、Engine Failure/Emergency Engine Shutdown。
  - (3)、Rapid Decompression。
  - (4)、Emergency Descent。
  - (5)、Cabin Or Cargo Door Unlocked。
  - (6)、Glide（Both Engine Inoperative）。
- 6、關車程序。

參考資料：King Air Operating Handbook E -2、E-32、E-29、E-31、E-5。

**模擬機飛行第四課 Recurrent (正常起降程序、緊急處置程序)：**

飛行參數：空重：12000 LB 油量：2400 LB V1/VR：95KTS V2：119 KTS Vyse：119kts.

T/O MIN. TORQ：2230 RWY RQD：3000FT

課程時間：2 小時/PERSON

天氣情況：乾跑道 溫度：32°C、風向 320 度／風速 11KT 氣壓高度表撥定值 QNH：1013hPa。

導航資料：美國約翰.甘迺迪國際機場 RWY31R 起飛。

美國約翰.甘迺迪國際機場 ILS 04L 落地。

訓練目標：

- 1、飛機性能數據資料查詢 (V1/Vr/V2 速度查詢、最小起飛動力等飛行數據查詢)。
- 2、FMS 飛行導航資料輸入。
- 3、儀器飛航程序 (Precision Approach)。
- 4、單發動機處置程序。
- 5、落地前重飛程序 (Missed Approach)。
- 6、無襟翼落地操作。
- 7、低能見度進場與落地。
- 8、大側風落地操作。
- 9、緊急狀況之判斷及處置。
  - (1)、FLY THE AIRCRAFT。
  - (2)、IDENTIFY THE EMERGENCY。
  - (3)、CONFIRM THE EMERGENCY。
  - (4)、TREAT EMERGENCY。
  - (5)、DECIDE THE COURSE OF ACTION。
- 10、CRM 座艙組員資源管理：



模擬機演練模式：

- 1、依飛機起飛性能（Gnd speed-kt 分類）決定爬升率正常起飛。
- 2、One Eng Out（At Or Above V1）。
- 3、ILS 進場程序（ILS 進場、攔截 LOC、GS 信號）。
- 4、One Eng Out Go Around（Missed Approach）。
- 5、No Flap Landing。
- 6、緊急狀況種類處置：
  - (1)、During Takeoff（At Or Below V1-Takeoff Aborted）。
  - (2)、Engine Failure/Emergency Engine Shutdown。
  - (3)、Flap System Failure。
  - (4)、Flap Up Landing。
  - (5)、Bleed Air Line Failure。
- 7、關車程序。

參考資料：King Air Operating Handbook E-2、E-26、E-36。

## 參、心得

一、CAE 模擬機訓練中心是一間有規模的模擬機訓練中心，該訓練中心師資陣容龐大，各型機種的教官們，大都對該機型的實際飛行經驗豐富，因此世界各國的飛行員選擇在 CAE 模擬機訓練中心作為機種初訓或複訓的訓練場地，該訓練中心環境優良，且提供各項硬體設施完善，可供輔助教學使用，各機型的模擬機設施符合 FAA 規範，也可核發 FAA 的各機型的資格證照，KingAir 相關類型的機型在世界上擁有廣大的客戶群，因此在該模擬機訓練中上課時可遇到各國的 KingAir 的飛行員，可利用此機會與世界各國 KingAir 類型的機型飛行員互相交流，也是一種難得的經歷。

二、在每次模擬機訓練前，都有一小時的提示及訓練後的講評時間，每當學員在操作上或緊急處置的程序產生疑慮時，無論在訓練前提示、課程研討時、模擬機訓練狀況下達及解說、誘導緊急狀況處置到任務歸詢，都可直接地與教官雙向溝通、研討，立即解除心中疑惑，使模擬機訓練成效倍增。且於地面學科時教官所提之相關警告燈亮時可能產生的故障情況及故障排除流程，在模擬機上可作驗證，對學員的學習效果頗有助益。

三、模擬機訓練時，教官對模擬機緊急狀況的想定，是由淺入深，例如因單發動機失效申請就近機場進場或落地時，在落地前，因為降落的跑道入侵、遭遇 Windshear 或無線電失效等複合式緊急狀況，這考驗著學員的臨時反應及操作能力，甚至雙發動機熄火時，在空中無法空中啟動，需考量迫降場時，這時需依照緊急程序實施飄降落地時，這時考量距離、油量、學員飛機的操控能力、風向/風速等因素在內，這些科目在實際飛行中無法操的。

四、本次課程除飛機系統複習及緊急程序訓練外，教官也指導相關飛航安全等相關知識，例如 CRM 『座艙資源管理』、跑道燈號識別、寒冷天氣防/除冰等相關操作知識等，尤其在座艙資源管理和我們實機飛行時息息相關，定翼機是雙人派遣執行任務，任何一趟的飛行任務是需要機組人員共同協力合作的，尤其是緊急狀況發生時，更是需座艙資源管理，機組員職責認定，經故障判定、故障確認、故障排除、決心下達等程序，這都是需要機組員兩人共同配合，倘若座艙資源管理沒做好，可能會導致飛安事故的發生，例如國內航空公司曾發生過起飛後單發動機時，在執行單發動機緊急程序時，當時的 PIC 關錯好的發動機導致飛機墜機的飛安事故憾事，若當時座艙資源管理有做好的話，另一位組員可適時發現 PIC 的操作，進而提醒，或許這起飛安事故就不會發生了。

## 肆、建議事項

飛安要做得好，首重是飛行員的訓練，在實際飛行上仍有一些緊急狀況是無法實施的，究其原因「風險性高」，因此基於飛安上的考量，不適合在實機上實施緊急程序的部份，可以藉由模擬機訓練來完成，讓飛行員充分瞭解緊急科目的操作、掌握飛機限制並改正飛機不正常狀況，讓飛行員熟悉緊急程序及面臨危及狀況的信心及能力，這對於高風險的飛行職業而言，是必要的訓練。正如所言在這次模擬機訓練中，針對緊急狀況之處置及飛機性能科目的訓練有顯著的提升效果。

因此建議總隊持續維持辦理每年度的模擬機的訓練，讓飛行員能夠定期接受訓練並保持『緊急操作程序』的熟練度，這可增加每一批飛行的安全，讓飛行員即使在遭遇到緊急狀況時能夠『沉著』、『冷靜』及『處置泰然』的心境下依照處理緊急程序處理緊急狀況，讓每一批的任務都能夠順順利利的落地，並讓每批任務都能圓滿成功。

附錄一、完訓證書

葉永健





**Mr. Jing-Yao Ruan**

Given in recognition of your successful completion of the

**NASC King Air 200 Simulator Training**

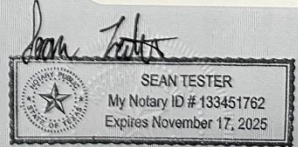
This Thirtieth day of October Two

Thousand Twenty Two

Benoit Rocheleau - Center Leader - Head of Operations



**CAE** DFW Training Center  
 On the 31<sup>st</sup> day of Oct, 2022  
 Name: John T. LeBlanc  
 Signature: John T. LeBlanc  
 Appeared and Signed before me, a Notary Public of the state of Texas, County of Tarrant



Beechcraft King Air 200 EFIS / 8681170



**Mr. Tung Yi-Chih**

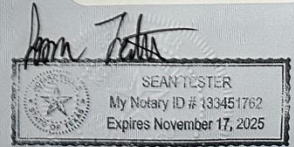
Given in recognition of your successful completion of the  
**NASC King Air 200 Simulator Training**  
This Thirtieth day of October Two  
Thousand Twenty Two

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Benoit Rocheleau".

Benoit Rocheleau - Center Leader - Head of Operations



**CAE** DFW Training Center  
On the 31<sup>st</sup> day of Oct, 2022  
Name: John T. LeBlanc  
Signature: John T. LeBlanc  
Appeared and Signed before me, a Notary Public of the State of  
Texas, County of Tarrant



Beechcraft King Air 200 EFIS / 8681170

## 附錄二、模擬機訓練照片



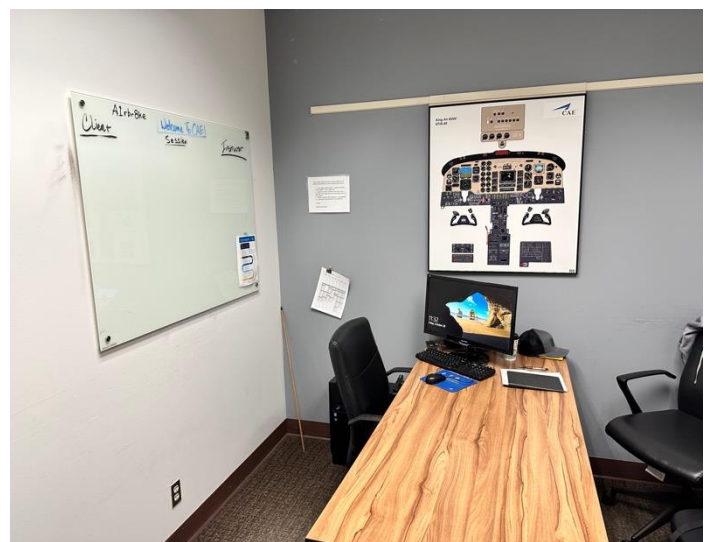
CAE 模擬機訓練中心正門口



地面學課授課



King Air B-200 模擬機座艙



King Air B-200 提示室/歸詢室