

撥開雲霧看史威靈

台灣有部份媒體及部份立法委員刻意炒作華揚史威靈公司的議題，用不實的資料，不斷醜化本人，使本人名譽蒙受極大的傷害，對這些媒體本人暫時保留追訴權。以下是根據華揚史威靈公司的資料提供您們做參考，希望貴媒體單位能惠予報導以正社會正聽。

- 一、 台灣在華揚史威靈之總投資額為六億五千四百三十八萬三千八百七十九美元。〈見附件一〉，第一個 CEO Mr. Braly 時台灣投入 3 億 3 千 8 百 6 拾萬美元，第二個 CEO 陳磊時台灣投入 1 億 9 千 1 百 8 拾萬美元，在我 CEO 任內台灣投資 1 億 1 千 6 百 萬美元。在本人就任前已投入資金約五億三千零一十八萬美元，這部份資金都是前面的 CEO 使用掉。本人不能為這部份經費負責。換言之，政府及其他投資人投入之近兩百億台幣中有一百六十億已被用完了，本人那可能虧光政府兩百億台幣投資。有媒體胡亂報導，有違媒體人員之專業道德。國民黨立委將這些虧損掛在我身上，是欺騙選民的惡劣政治操弄。
- 二、 本人任內進行量產飛機需要大批資金訂購物料零件、建置生產工具及機械、擴充廠房。一般公司都在此階段增加投資，使量產能量早日建立然後賣飛機以回收以前之投資。台灣的股東作

法正相反，資金不但緊縮且以貸款方式。使量產啟動困難，公司坐失良機，股東虧損難以回收。

三、本人就任時公司總資產額約為四千四百六十二萬美元〈見華揚史威靈公司財務長提供之附件二之資料〉。故在本人就任前公司已虧損四億八千五百五十六萬（五億三千零一十八萬美元減四千四百六十二萬美元）。這個虧損是在我任期之前發生的，本人自然不能也不應為此負責。

四、公司總資產額只有約四千四百六十二萬美元，某媒體說：「郭清將上任時，華揚史威靈淨值還有近三億美元」，刻意誤報誤導，混淆視聽，欺騙民衆莫此為甚！

五、本人任內，股東挹入之資金約一億一千六百萬美元〈見附件一〉，其中三千八百萬美元為投資，七千八百萬元為貸款。這是第一次股東以貸款方式挹入資金，致使公司第一次負債，總資產額因此轉為負值。這個決定是股東做的，非我這個管理人所置喙的。因此公司賬目上由正轉變成負並不是因為我的作為。國民黨立委指控我說我使公司總值由正轉負是不對的指控！

六、本人任內公司進行量產飛機需要大筆資金

七、本人任內總共可用資源為一億一千六百萬美元之新資金加上四

千四百六十二萬美元之有形資產共一億六千零六十二萬美元。

本人離職時之財報如附件三所示。附件三明示那時公司存貨〈包

括零件及半成品〉共值五千八百一十四萬五千七百七十美元。

生產線上有八架飛機在組裝中。這些價值如公司繼續經營的

話，是可回收的。故在本人任期 21.5 個月中我們只用掉資源一

億零二百四十七萬多元（一億六千零六十二萬減五千八百一十

四萬五千七百七十美元）。當然現在公司將賣給阿拉伯聯合大公

國，它就變成是買賣價格之一部分。附件三最後一行說公司總

資產額在我任內增至約八千六百七十六萬美元，與附件二相

比，增加幾乎一倍。

八、在本人任內與同仁運用一億六千零六十二萬美元，替公司創造

無形之價值〈Goodwill〉。這些無形價值〈詳見最後一節〉包括：

1.) 四十二年來第一次由一個全新的公司發展一架全新商務噴

射客機，取得美國航空總署 FAA 之型別認證〈見附件四〉，這是一

個歷史記錄，也是台灣人可以引以為傲的。這個認證表示我

們這個高性能的飛機設計已經得到美國官方之肯定也證明公司

有能力製造此高性能飛機。2.) 我們並已取得由 FAA 頒發給兩

架飛機〈六號機及七號機〉之適航認證〈見附件五〉，能取得適

航認證是一個重要的里程碑，因為沒有適航認證就無法交飛機

給顧客。3.) 兩架現都已交到顧客手中；第一架客戶飛機〈六號機〉的顧客 Mr. Jaffe 在一年半內飛行此飛機超過六百小時，他說飛機都沒問題，從來沒發生過 AOG (air plane on the ground—即飛機停在地面不能飛)。他並且四處宣揚 SSAC 之 SJ30 飛機之性能、品質及可靠性。我們已替公司建立一個優良可靠的飛機品牌。4.) 經由上下全體員工的通力合作，並採用臺灣過去準備聯考的方式，我們亦順利取得 FAA 的初期生產認證 APIS 〈見附件六〉，它大大減少我們生產飛機之成本、時數及所需人力。最終的生產認證需等到我們完成製造四、五架飛機證明我們可重複製造相同品質的飛機後方能取得。5.) 我們取得 FAA 頒發之飛行員訓練學校之認證〈見附件七〉，可訓練我們飛機客戶的駕駛員，這不是每家公司都有此能力。6.) 我們取得了 FAA 頒發的飛機維修中心的認證〈見附件八〉。所以 SSAC 是一個五臟俱全、不折不扣的新飛機公司。

除上述有形的成就外，我們亦培養出一個以產品品質為主軸的優良公司文化。我們採用一套新的品管制度，將前任 CEO 陳磊留下來的有很多瑕疵的六號機及七號機徹底整修。六號機機翼的不對稱扭曲在 93 年 9 月我未到任前即已發生，陳磊沒修正就將它裝上飛機。因此在我到任後做飛行測試時，幾乎發生事故。

我們將這些瑕疵都改正過來。結果六號機在 FAA 飛行測試時有零缺失之紀錄，交機後六號機因此能展示其優良品質。有媒體報導說我們將裝有機翼扭曲問題之飛機交給顧客，而且將責任貼在我身上。交有機翼扭曲問題的飛機給顧客是不可能的，因為這樣的飛機無法通過兩層（公司與 FAA）的飛行測試。該報那樣報導會嚴重影響公司名譽。其無知及胡亂嫁禍之作法令人噁心。

九、這些無形的價值被阿拉伯大公國之投資專家看到了，也吸引他們對公司的興趣。今天公司一來因缺乏新資金之挹入、二來因積欠供應商之應付款太久，因此他們很多供應商到法庭取得封條，有的人封飛機，有的人封高價值的零件如引擎等。故公司處於幾乎停頓的狀態中。這樣一個應該走上破產法庭的公司，他們〈阿拉伯聯合大公國〉不但出高價要購買，而且已貸款一千五百萬美元給公司，以防它被迫宣布破產。其原因就是我們替公司創造的無形資產。

十、阿拉伯聯合大公國的投資專家們願出價一億五千萬美元購買華揚史威靈公司 80% 的股份，並且要償還八千五百萬的貸款。而且在飛機賣超過一百架後每架還要付給原股東售價百分之一的 Royalty Fee 〈每架飛機原股東可得 6~7 萬美元〉。這個買賣就

只等美國政府批准即可成交。以一億五千萬美元購買百分之八十的公司，等於公司全價是 1.875 億 ($1.5 \text{ 億} \div 0.8$)。加上他們計劃償還所有公司積欠股東之貸款約八千五百萬美元。故整個公司價值為 2.9375 億 ($1.875 \text{ 億} + 0.85 \div 0.8 \text{ 億}$)，對原股東而言，我及整個團隊過去之努力使整個公司增值 1.3313 億 ($2.9375 \text{ 億} - 1.6062 \text{ 億}$)！故在我任內，我非但未使政府或其他投資者受到損害，更使政府或投資者賺取利益。前面兩個 CEO 花大錢造成虧損，我則替公司創造價值、使公司增值、股東賺錢。

十一、阿拉伯聯合大公國之買賣是華揚史威靈公司的唯一保命良方。買賣如果失敗，華揚史威靈只有走向破產一途。破產後不但政府顏面儘失、信用掃地而且將需面對無窮盡的法律訴訟，人力、金錢的損失是難以預估的。據經濟部說，有位大立委，以前利用職權盡全力的脅迫經濟部不得再投資華揚史威靈公司，使該公司因資金時斷時續，有如一個嬰兒因奶水不足而面黃肌瘦。現在阿拉伯大公國要送營養品來救這個性命垂危的小生命，他又要用賤賣國產的虛假大帽子來百般阻撓，不知是何居心？

十二、我的薪水既已成為公共話題，我也順便在此交代一下。從 SSAC 改制為公司〈88 年 11 月 5 日〉後共有三位執行長：Mr. Jack

Braly、陳磊與郭清江。在公司年代中，Mr. Braly 之任期為 34.3 個月（見附件一），從紀錄中自 88 年 12 月至 91 年 8 月，他共領薪水 2,455,912 美元，每年平均為八十五萬九千二百一十一美元，他沒配有公司股票。陳磊三年任期共領薪水 105 萬美元，每年平均為三十五萬美元。外加配給他一百八十六萬股之股票〈時值每股 10 美元〉，共一千八百六十萬美元及 120 萬股之認股權狀〈以 0.5 美元買 10 美元之股份〉。

郭清江之薪水每年 30 萬美元，沒有任何的配股福利。三人中他酬勞最低，若考慮物價調整他的薪水尚不及 Mr. Braly 的三分之一。國民黨之立委們一直在轟郭清江之薪水太高。為什麼他們不談 Mr. Braly？陳磊不但薪水比郭清江高，而且有非常優厚的配股條件，國民黨立委不吭一聲。這樣多重標準問政實非國家之福。

十一、有一些人在「國產國造」這個議題上作了很多文章，我很感謝他們對發展我國航太事業的關心。我是麻省理工學院航太系博士正科班畢業的，對國內航太業之發展一向非常關心。兩千年回國後漢翔之彭副董曾多次請我幫忙，我都是不遺餘力。這次我接受這個任務時，也向高層反應，只有政府有意發展國內航太事業，這個任務才值得我去接。

我上任後即極力推展此事：台灣在飛機製造上能做組裝工作的是漢翔（它的主要興趣是後機身）。能做金屬零件而又表示有興趣者只有駐龍。能做發動機零件者有七家。能航電子系統及零組件有 21 家。複合材料只有一家。

SSAC 將台灣漢翔公司(AIDC)列為機體結構組合作件(Fuselage Assembly)之第二供應來源。AIDC 技術代表團於 2005 年赴丁堡進行熟悉工作，敝公司提供所有藍圖、工具、製程、零組件等資料，全力協助 AIDC 節省報價所需之工作及未來非循環費用(NRC)。180 架飛機機體結構組合作件的邀標書 (RFP) 亦於 2005 年 6 月 10 日送交 AIDC。AIDC 只願提供工人做組裝工作，一切零組件都要 SSAC 提供，另外他們也要求敝公司提供二千一百萬的非循環費用。SSAC 之財務不允許我們提供此非循環費用。同時 AIDC 要求的時薪工資 37.5 美元比敝公司亦比馬丁堡雇用熟練工人的工資 32.5 美元還高，故協商工作暫停。但 180 架主體結構之工作仍保留要設法給漢翔。

我們讓駐龍公司選擇任何他們能做而價錢可接受的零件，兩邊協商完畢後，駐龍卻在臨簽約前說，因為他們曾被經濟部支持的另一家飛機製造公司，老虎飛機公司欠債不還，故要求我們每件工作均需開信用狀，我們對供應商從不做這樣的事。此例一開將沒

完沒了，故不為我們接受而暫停簽約，等候公司財務改善後再談。

同時 2005 年 8 月 25 日 SJ30 發動機製造商 William International 公司委託敝公司首次邀請七家合格台灣廠商〔漢翔、全鋒、晟田、長亨、寶一、全特及公準〕報價。同時敝公司亦介紹 SJ30 之航子系統及零組件供應商予 21 家台灣廠商(漢翔、宏基、鈦空、中科院、奇美電子、勝利、時碩等)進行產品分類，製造規格分析，及美國供應商推薦。

後來因公司經費發生困難，陳部長指示先發展 SSAC，以後再照顧台灣航太業，計畫暫時喊停。

某報說我「直接由美國發包給國外公司承作，價格是國內漢翔航太報價的二到三倍，違背政府政策」不知所指為何。這樣胡亂的放炮，企圖嫁禍的行為令人不齒。不過零組件之供應契約應該都是在陳磊當執行長時就已簽約的。它包括漢翔最喜歡做的後機身之組裝工作發包給 Metalcraft，也是他在 94 年 7 月 13 日當 CEO 時簽的。我當時持反對意見，但他是 CEO。我既未與外國廠商簽約訂購零組件，又不能再向國內廠商訂購，出於無奈，自不能以此指責我違反政策，不向國內廠商訂購零組件，圖利國外廠商。

十二、 巧婦難為無米之炊

因為有些股東沒照本來的約定，有的沒全部增資，有的增資改為貸款，使公司自 95 年 4 月以來，不但欠資金、且欠人家錢。使公司運作日趨困難。到該年八月，公司除了欠股東錢外、亦欠供應商達一千兩百萬美元，因此有些供應商開始停供零件，使工人必需絞盡腦汁，改變製造程序，不但費時且容易犯錯。業主又嫌進度慢，真是又要馬兒跑，又要馬兒不吃草！

另一個非常嚴重的是欠供應商的應付款長久不能還，會計、採購及高階主管天天被討債。有的用髒話，有的威脅要告我們背信。員工常忍不住跑到老板那裡哭訴。我覺得這樣對待員工不道德，向上面反應也沒用。

十三、 創造公司無形資產，使公司增值：

一個飛機製造公司需有一個優良產品，該產品須取得認證、性能好、品質可靠、價錢合理、公司文化優良、員工技術好、做事態度認真、有好的銷售網及供應鏈、正確的工具、可靠的交機時程等。除此之外，在產量到某個架數前〈即單機之成本與售價相同〉，公司均須有足夠的財源支持量產所需資金，同時亦須有一個好的經營管理團隊。

SSAC 之飛機是由商務飛機設計奇才—史威靈先生設計的，性能非常好。但這架飛機因體積小而且性能好，故在製造過程之精準度必須嚴格控管。否則不但不能達到預期的性能而且會產生嚴重的安全問題。

史威靈先生初期因找不到適當的投資者，沒有足夠的資金，故公司數度破產，價值歸零。後來台灣加入團隊，他原本佔有公司一半的股權，但因飛機認證過程有數次延宕，需徵求新資金，故他擁有公司之百分比愈來愈小。這點說明有好的設計，若無法取得 FAA 之認證，公司的價值還是會歸零。

我的前任執行長陳磊，先前主持一家發展新飛機的公司叫 AASI。他自稱是世界華人取得 FAA 型別認證的第一人。但他取得認證的螺旋槳飛機的起降器在飛行時是不得收回機身內，而且下雨跑道積水時，飛機不得起飛，等於是有了認證，但沒用的飛機，故這個公司後來走向破產之途。所以不完整的認證也會令公司價值歸零。

SSAC 之型別認證時程不斷延期，導致公司虧損愈來愈大。我到任後發現時程已經修改數次（從 94 年底改至 95 年 3 月底再改為 6 月底），最後修訂的 2005 年 9 月底的期程，又被迫延到 10 月底。後來時任 COO 之 Baumbusch 又在談可能得延到 2006 年 3

月。陳磊與他訂定的契約亦言明，若能在 2006 年 3 月取得認證的話，COO 將可以拿到一年薪水之獎金。為了防止公司再次因認證時程延誤，資金在拿到認證前又再次用完。我乃宣佈 2005 年 10 月底，若拿不到認證，不但員工拿不到任何獎金，而且公司可能被迫關門。宣佈以後大家加倍努力，飛機之型別認證才能如期在我任內 94 年 10 月 27 日取得。有此認證，飛機設計的各項功能才是正式被官方肯定，依此設計好的飛機才能交給顧客。

陳磊在認證過程遇到問題並沒有全部尋求解決方案，而是以 IOU〈欠件，以後再補做〉之方式等待日後再解決。故我接手後仍有許多事項待解決。有的是在 SSAC 層級，有的是在承商之層級。我們都一一把它們解決。在此特別要提的一個項目是客機座椅之認證。它是承商級的認證，但它不解決的話，飛機就不能交給顧客，SSAC 可能會因此成為國際笑話，其名譽當然會受到嚴重的打擊。這是一個困難的問題，因座椅需能承受 21G〈重力加速度之 21 倍〉之力量且仍能保持完整之 load path〈力量傳遞路線〉，承商試了好幾次都不能通過。我接 CEO 後，知道事態之嚴重性，乃要求我們的工程人員積極提供技術援助，並代這家以色列承商打通 FAA 之關卡，最後在只離交機日期前一個星期得到座椅之認證，SSAC 之商譽才得以不受損害。

生產認證〈PC〉是飛機量產要順利、省時間、減少成本之必要條件，因此我積極要求公司總動員，準備一切必要文件，將資料整理存檔，任何時間都能取得 FAA 所要的資料，並將所有零件均歸位，結果我們在 2006 年 12 月 20 日取得初期生產認證 (APIS)。FAA 並稱讚我們說做得比已成熟的公司好。最後的生產認證，即 PC，須等公司生產一定架數的飛機才可取得。有了 APIS，FAA 就不需緊盯我們的生產工作，例如我們自己可解決較小的差異報告(DR)(約占 70%)，每個差異報告之處理可省 30 分鐘。我們亦可用標準修護手冊來取代 DR，(每件可省 2000 美元)等，不但對 FAA 好，對我們人員之需求量、成本之降低都有很大的助益。有了 APIS，將來要取得最後之 PC 就容易的多。

公司要有維修飛機之能力，顧客才敢接飛機。我們在全美各地設立維修網，並僱用一個公司專門負責訓練維修網站的維修員維修 SSAC 飛機的技術。很多飛機公司也在其做最後組裝的工廠設維修站，一來可賺維修費，二來可向顧客展示最新種飛機，以引起他買新機之興趣。故在我任內亦努力並已取得維修站之認證。有此認證後，所有的顧客飛機都可以到聖安東尼做維修工作。

訓練我們飛機顧客所用駕駛員，是交機的必要條件。SSAC 非美國人開的新公司，存活的可能性常遭受質疑。故訓練學校，

對我們百般刁難。因此我們決定自立更生，雇有經驗的人編寫教材、示範訓練 FAA 及 SSAC 之駕駛員，結果令 FAA 感到非常滿意，乃從三個申請者中，優先頒發飛行員訓練學校之認證給我們。有此認證，我們開始訓練購買 SSAC 飛機的顧客之飛行員。因為我們有深度專門的技術，這個訓練學校深得他們的喜愛。將來量產順利進行後，因為每個飛行員均須定期回訓，這個學校將可為公司賺很多錢。

一個飛機公司最終也是最重要的檢驗是它是否能製造品質優良且安全可靠之飛機給顧客，並讓顧客感到滿意。前 CEO 陳磊可能是沒有製造飛機的經驗的關係，對各個階段製造品質之要求不嚴格，所以要交給顧客之第一架飛機即六號機，滿是瑕疵。我們用在改正瑕疵所用的時間非常多，造成交機時間一延再延。最嚴重的問題是當西維州馬丁堡廠發現飛機左右翼有很大的不對稱扭曲，在研究應如何處理這個問題時，有人建議需進一步研究它對飛機安全之影響，有人建議修正此缺點，但陳磊並沒有採取任何措施。後來在六號機試飛時，飛到時速二百多海哩，即呈現有翻滾失控的傾向。幸虧試飛機師小心機警，才沒有釀成再摔機之大禍。

我上任後，即致力於培養優質公司文化。強調品質之重要

性，並要求所有缺失均需紀錄成案，追溯到源頭，並由源頭一路改正過來。我們也同時檢討所有的製程，包括供應商之製程、零件組裝時各零件之定位及介面問題、運輸問題，以及工具問題。最後除了工具需大量資金未完全改善外，其他的問題都陸續改正，並做成教材。

因為我領導的品質改善方案，第六號機在美國航空總署做適航認證之飛行測試時，飛機零缺失，適航認證立即取得。有了適航認證，我們才可將飛機交給顧客。現在我們已取得六、七號機之適航認證。因為我們改正六號機之各種缺失，結果交機至今，六號機已飛行 600 多小時，主人 Mr. Douglas Jaffee 說飛機都沒問題。一個新公司的第一架飛機，有此表現，在業界應是一個紀錄，公司的品牌業已建立起來。

由於徹底檢討並改善整個製程，改善後才開始做第十與第十一架飛機之全機組裝，組裝過程很順利，瑕疵少、工時亦減少。第十架〈量產第五架〉之飛機組裝工作，甚至已超前第九架。新公司、新飛機，能在組裝第五架顧客飛機時，製程就已漸趨穩定，也是少見。

這些無形的價值阿拉伯聯合大公國專家們看到了。可惜經濟部派來做 due diligence 的許多專家都無法看到此點，今天這個好

的公司才需轉手讓人。

附件一 Cash Contribution (現金挹入)

CEO (執行長)	日期	Cash Contribution (現金挹入) (單位：美元)	小計
Partnership(合夥公司) Jack Braly	84.03.31-88.11.05	126,320,200	338,379.900
Jack Braly	88.11.05-91.09.15	212,059,700	
Carl Chen (陳磊)	91.09.16-94.09.15	191,803,494	191,803,494
Ching C Kuo (郭清江)	94.09.16-96.06.30	116,020,485	116,020,485
Max Lo (羅正方)	96.07.01-現在	8,180,000	8,180,000
Total (總計)		654,383,879	

附件二 公司 94 年 9 月之財報表

Balance Sheet	
Unaudited Period: SEP-05 Submitted: 10-OCT-05 08:34:53	
	Adjusted 9/30/05 (轉換或投資後之財報)
CURRENT ASSETS : (短期資產)	
Cash(現金)	17,422,954.03
Accounts Receivable	119,865.13
Inventories(存貨)	3,566,916.49
Prepaid Expenses(預付款)	535,582.15
Total Current Assets(全部短期資產)	21,645,317.80
PROPERTY AND EQUIPMENT : (建物與設備)	
Autos & Trucks(汽車與卡車)	120,835.08
Computers & Equipment(電腦設備)	4,064,655.13
Machinery & Equipment(機械設備)	8,702,295.89
Office Furniture & Fixtures(家具)	595,800.77
Leasehold Improvements	842,187.83
Buildings(建物與廠房)	18,818,964.65
	33,144,739.35
Less : Accumulated Depreciation(折舊)	13,523,257.14
Net Property & Equipment(建物及設備淨值)	19,621,482.21
OTHER ASSETS :	
Deposits(訂金)	3,352,868.83
Total Other Assets(其他)	3,352,868.83
TOTAL ASSETS(公司總資產額)	44,619,668.84

附件三

SSAC 96 年 5 月 31 日 資產淨值(有形資產)

**Sino Swearingen Aircraft
Corporation
Net Book Asset Values
As of May 31, 2007
UNAUDITED**

	(聖安東尼廠) San Antonio	(馬丁堡廠) Martinsburg	(總值)
Cash (現金)	794,026	0	
Accounts receivable	68,246	0	
Inventories: (存貨)			
Parts (零件)	11,678,080	+4,377,127	=16,055,207
Work-in-process (半成品)	35,767,476	+6,323,087	=42,090,563
			共 58,145,770
Prepays: 預付款			
Business insurance (營運保險)	494,113	0	
A006 rent (六號機租金)	637,500	0	
Other (其他)	403,236	0	
Plant and equipment: (廠房及設備)			
Computer equipment (電腦)	2,343,949	117,947	
Machinery and equipment (機器及設備)	2,445,107	1,020,473	
Furniture and fixtures (傢俱)	142,433	112,085	
Leasehold improvements	110,425		
Building (廠房建築)	6,341,194	8,262,055	
Other assets			
Vendor deposits (飛機訂金)	5,327,421	0	
Total assets (資產總額)	66,553,207	+20,212,774	=86,765,981

附件四 型別認證

The United States of America
Department of Transportation
Federal Aviation Administration

(交通部)
(航空總署)
(飛機)
(型別認證)

AIRCRAFT

Type Certificate

Number A00001AC

This certificate issued to **Sino Swearingen Aircraft Corporation** certifies that the type design for the following product with the operating limitations and conditions therefor as specified in the Federal Aviation Regulations and the Type Certificate Data Sheet, **meets the airworthiness requirements of Part 23** of the Federal Aviation Regulations.

Airplane Model SJ30-2

This certificate, and the Type Certificate Data Sheet which is a part hereof shall remain in effect until surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by the Administrator of the Federal Aviation Administration.

Date of application: July 2, 2003

Date of issuance: October 27, 2005

By direction of the Administrator

(Signature) Michele M. Owsley
Michele M. Owsley

(Title) Manager, Airplane Certification Office

This certificate may be transferred if endorsed as provided on the reverse hereof.

Any alteration of this certificate and/or the Type Certificate Data Sheet is punishable by a fine of not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both.

附件五 第七號飛機之適航認證及飛機註冊

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION—FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
STANDARD AIRWORTHINESS CERTIFICATE

1. NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS N70SJ	2. MANUFACTURER AND MODEL Sino Swearingen Aircraft Corporation SJ30-2	3. AIRCRAFT SERIAL NUMBER 007	4. CATEGORY Commuter
5. AUTHORITY AND BASIS FOR ISSUANCE This airworthiness certificate is issued pursuant to the Federal Aviation Act of 1958 and certifies that, as of the date of issuance, the aircraft to which issued has been inspected and found to conform to the type certificate therefor, to be in condition for safe operation, and has been shown to meet the requirements of the applicable comprehensive and detailed airworthiness code as provided by Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, except as noted herein. Exceptions: No. 6742 for certification in the commuter category No. 6791 for landing gear loads			
6. TERMS AND CONDITIONS Unless sooner surrendered, suspended, revoked, or a termination date is otherwise established by the Administrator, this airworthiness certificate is effective as long as the maintenance, preventative maintenance, and alterations are performed in accordance with Parts 21, 43, and 39 of the Federal Aviation Regulations, as appropriate, and the aircraft is registered in the United States.			
DATE OF ISSUANCE 05/19/2007	FAA REPRESENTATIVE <i>Arian L Euler</i> Arian L Euler	DESIGNATION NUMBER SW-MIDO-43	

Any alteration, reproduction, or misuse of this certificate may be punishable by a fine not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both. THIS CERTIFICATE MUST BE DISPLAYED IN THE AIRCRAFT IN ACCORDANCE WITH APPLICABLE FEDERAL AVIATION REGULATIONS.

FAA Form 8100-2 (8-82) U.S. GPO-2001 - 688-456

REGISTRATION NOT TRANSFERABLE

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION - FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
CERTIFICATE OF AIRCRAFT REGISTRATION

NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS N70SJ	AIRCRAFT SERIAL NO. 007
MANUFACTURER AND MANUFACTURER'S DESIGNATION OF AIRCRAFT SINO SWEARINGEN ACFT CORP SJ30-2 ICAO Aircraft Address Code: 52251716	
ISSUED TO SINO SWEARINGEN AIRCRAFT CORP 1770 SKYPLACE BLVD SAN ANTONIO TX 78216-2869 CORPORATION	This certificate is issued for registration purposes only and is not a certificate of title. The Federal Aviation Administration does not determine rights of ownership as between private persons.
It is certified that the above described aircraft has been entered on the register of the Federal Aviation Administration, United States of America, in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated December 7, 1944, and with Title 49, United States Code, and regulations issued thereunder.	
DATE OF ISSUE January 28, 2007	<i>Thomas C. Blahy</i> ADMINISTRATOR

AC Form 8050-3(10/2003) Supersedes previous editions

附件六 APIS 初期生產認證



U.S. Department
of Transportation
**Federal Aviation
Administration**

Southwest Region
Arkansas, Louisiana,
New Mexico, Oklahoma,
Texas

Manufacturing Inspection Office
2601 Meacham Blvd., ASW-180
Fort Worth, Texas 76193-0180

DEC 20 2006

Authorization Letter

Sino Swearingen Aircraft Corporation
1770 Skyplace Blvd.
San Antonio, Texas 78216

Approved Production Inspection System

批準的產品檢驗系統

Your production inspection system at the location shown above, and at your associate facility located at 731 Novak Drive, Martinsburg, West Virginia 25405, has been evaluated and found to be in compliance with applicable parts of Title 14 Code of Federal Regulations (CFR). Therefore, you are authorized to produce the following products and parts thereof in compliance with the standards contained in 14 CFR part 21, Certification Procedures for Products and Parts, Subpart F, and in conformity with the type design data forming the basis for the following type certificate(s):

Type Certificate Number: A00001AC, Revision 1, dated July 14, 2006

Make: Sino Swearingen Aircraft Corporation

Model: SJ30-2

Serial Numbers: 005 and up

The following terms and conditions are applicable to this approval:

1. Sino Swearingen Aircraft Corporation's production approval inspection system, methods, procedures, and manufacturing facilities, including your suppliers, are subject to Federal Aviation Administration (FAA) surveillance or investigations. Accordingly, Sino Swearingen Aircraft Corporation must advise its suppliers that its facilities are also subject to FAA surveillance and investigation.
2. Sino Swearingen Aircraft Corporation must make available to the FAA, upon request, any pertinent information concerning its suppliers who furnish parts/services, including:
 - a. A description of the part or service.
 - b. Where and by whom the part or service will undergo inspection.
 - c. Any delegation of inspection duties.
 - d. Any delegation of materials-review authority.

- e. Name and title of FAA contact at the supplier facility.
- f. The inspection procedures required to be implemented.
- g. Any direct shipment authority.
- h. Results of Sino Swearingen Aircraft Corporation's evaluation, audit, and/or surveillance of its suppliers.
- i. The purchase/work order number (or equivalent).
- j. Any feedback relative to service difficulties originating at Sino Swearingen Aircraft Corporation suppliers.

3. Parts or services furnished by suppliers located in a foreign country or jurisdiction may not be used in the production of the products listed in this approval unless:

- a. That part or service can and will be completely inspected for conformity at Sino Swearingen Aircraft Corporation's facility; or
- b. The FAA has determined that the location of the foreign supplier facility places no undue burden on the FAA in administering applicable airworthiness requirements. When the use of such foreign suppliers is contemplated, Sino Swearingen Aircraft Corporation must advise the FAA at least 10 days in advance to allow the FAA to make this determination; or
- c. The parts/services furnished by the foreign supplier are produced under the "components" provision of U.S. airworthiness bilateral agreements, and approved for import to the U.S. in accordance with Section 21.502.

4. This approval is not transferable to another person or location. In addition, it may be withdrawn for any reason that would preclude its issuance or at anytime the FAA finds that the approved production system is not being maintained. Also, the approval can be withdrawn if unsafe or nonconforming parts are accepted under the approved production inspection system; or if the Statement(s) of Conformity, FAA Form 8130-9, required by Section 21.130, is found to be invalid.

5. The San Antonio Manufacturing Inspection District Office (10100 Reunion Place, Suite 650, San Antonio, TX 78216) (SAT MIDO) must be notified within 10 days from the date that the address shown in this approval has been changed.

6. Sino Swearingen Aircraft Corporation must maintain its approved production inspection system in continuous compliance with the requirements of Section 21.125, and ensure that each product or part(s) thereof conforms to the type design data and is in a condition for safe operation.

7. Sino Swearingen Aircraft Corporation is eligible for the appointment of qualified individuals in its employ to represent the FAA as Designated Manufacturing Inspection Representatives (DMIR's) in accordance with the provisions of 14 CFR part 183, for the purpose of issuing Airworthiness Approvals for Class I, II, and III products and parts.

8. Sino Swearingen Aircraft Corporation will report to the SAT MIDO, in a timely manner, information concerning service difficulties on any product(s) or part(s) thereof produced under this approval, in addition to any failures, malfunctions, and defects required to be reported in accordance with Section 21.3.

9. All pertinent technical data for the product(s) or part(s) thereof to be produced under this approval must be readily available to the FAA at the facility in which the parts are being produced.

10. Sino Swearingen Aircraft Corporation will notify the SAT MIDO immediately in writing of any changes to the Approved Production Inspection System (APIS) that may affect the inspection, conformity, or airworthiness of the product(s) approved in this letter.

11. Sino Swearingen Aircraft Corporation will produce all parts in accordance with Quality Policy Index, Revision H, dated 12/19/06, which has been presented as evidence of compliance with Section 21.125. Accordingly, any revisions to these data must be submitted and approved by our district office prior to implementation. The FAA reserves the right to require changes, additions, or clarifications that may become necessary as a result of subsequent inspections and/or evaluations.

12. This Approved Production Inspection System Authorization letter will remain in effect for a period of no more than twelve (12) months after the date of issuance.

FOR 

Jerald E. Strentz
Manager, Manufacturing Inspection Office,
ASW-180

附件七 飛行員訓練學校之認證

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

Air Agency Certificate

Number Y6XS487Y

This certificate is issued to

SINO SWEARINGEN FLIGHT TRAINING ACADEMY (SSFTA)

whose business address is

1770 SKYPLACE BLVD.
SAN ANTONIO, TEXAS 78216

upon finding that its organization complies in all respects with the requirements of the Federal Aviation Regulations relating to the establishment of an Air Agency, and is empowered to operate an approved **PROVISIONAL PILOT SCHOOL**

with the following ratings:

SJ30 TYPE RATING COURSE
SJ30S TYPE RATING COURSE
SJ30 SECOND-IN-COMMAND TYPE RATING COURSE
ADDITION OF THE AIRLINE TRANSPORT PILOT RATING

This certificate, unless canceled, suspended, or revoked, shall continue in effect **MAY 31, 2009.**

Date issued:

MAY 4, 2007

By direction of the Administrator


Frederick R. Raymond

Acting Manager, SAT FSDO

This Certificate is not Transferable, AND ANY MAJOR CHANGE IN THE BASIC FACILITIES, OR IN THE LOCATION THEREOF, SHALL BE IMMEDIATELY REPORTED TO THE APPROPRIATE REGIONAL OFFICE OF THE FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

Any alteration of this certificate is punishable by a fine of not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both

附件八 維修站之認證

UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION

Air Agency Certificate

Number Y6XR487Y

This certificate is issued to
SINO SWEARINGEN
AIRCRAFT CORPORATION
whose business address is
HANGAR 3, SECURITY AIRPARK ANNEX
411 SANDAU ROAD
SAN ANTONIO, TEXAS 78216

*upon finding that its organization complies in all respects
with the requirements of the Federal Aviation Regulations
relating to the establishment of an Air Agency, and is
empowered to operate an approved REPAIR STATION*

with the following ratings:

LIMITED AIRFRAME
LIMITED INSTRUMENT
LIMITED RADIO

*This certificate, unless canceled, suspended, or revoked,
shall continue in effect INDEFINITELY.*

Date issued:
July 27, 2006

By direction of the Administrator


GARY GOMES, ACTING MANAGER, SAT FSDO

**This Certificate is not Transferable, and ANY MAJOR CHANGE IN THE BASIC FACILITIES, OR IN THE LOCATION THEREOF,
SHALL BE IMMEDIATELY REPORTED TO THE APPROPRIATE REGIONAL OFFICE OF THE FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION**

Any alteration of this certificate is punishable by a fine of not exceeding \$1,000, or imprisonment not exceeding 3 years, or both