

CI120 飛航事故 背景說明會

B737-800

B-18616



大綱

- 航空鐵道事故調查委員會
- CI-120 大事紀
- ARAIC與飛安會授權代表
- 歷年B737-400/800重大飛航事故
- 補充資料
 - ARAIC

航空鐵道事故調查委員會

- 2001年10月日本設置航空鐵道事故調查委員會(ARAIC)
- 2001年10月前，航空事故調查委員會僅以航空事故調查為其職掌範圍
- ARAIC組織區分為委員會及事務局
 - 委員會由委員長及委員構成，其下設事務局。委員可再分為航空部會及鐵道部會。
 - 事務局則在事務局長下，設航空事故調查官、鐵道事故調查官、總務課、企劃調整課、廣報對策官等

CI-120 大事紀 (1)

08/20

- 1002 TV 出現CI-120 失事墜毀火燒
- 1005 值日官連絡華航請求通報
- 1008 向上呈報大院
- 1022 值日官收到民航局事故初報表
- 1032 值日官收到華航初報表
- 1030 華航舉行記者會
- 1035 確認飛航記錄器規格(CVR 2小時 FDR至少25小時)
- 1040 確認機上人員總數165人(157+8)
- 1040 執行長與日本航空鐵道調查委員會構聯

CI-120 大事紀(2)

08/20

- 1045 楊執行長召開主管會議確認授權代表事宜
- 1055 民航局來電詢問本會授權代表名單
- 1120 覆電民航局本會授權代表名單

- 1230 本會5名授權代表完成裝備檢整
- 1530 楊執行長與ARAIC主任調查官再度構聯
- 1600 會同民航局與華航人員前往日本那霸
- 1930 本會授權代表與本會會內構聯


ARAIC與飛安會授權代表

- 本會未來會以團隊合作為出發點，依國際民航組織公約協助調查主導機關ARAIC蒐集事實資料，找出事故可能肇因。
- 基於本事故調查屬日本航空鐵道事故調查委員會權責，依國際民航組織公約第13號附約第5章第26款規定，未來非經該會同意，不對外發布相關之調查進度與調查發現。

歷年B737-400/800 重大飛航事故

歷年B737-400/800重大飛航事故

迄今，737-800共發生7件重大飛航事故，含3件航機全毀

date	type	registration	operator	fat.	location	pic	cat
25-AUG-1999	Boeing 737-800	CN-RNJ	RAM	0	Barcelona Ai...		H2
30-NOV-2000	Boeing 737-800	EC-HMK	Futura	0	Shannon Airp...		A2
19-JAN-2003	Boeing 737-800	?	Air Algérie	0	Algiers-Houa...		H2
29-SEP-2006	Boeing 737-800	PR-GTD	Gol	154	near Peixoto Azev...		A1
10-APR-2007	Boeing 737-800	TC-APU	Pegasus Airlines	0	Ankara-Esenb...		H2
05-MAY-2007	Boeing 737-800	5Y-KYA	Kenya Airways	114	near Douala Airpo...		A1
20-AUG-2007	Boeing 737-800	B-18616	China Airlines	0	Okinawa-Naha...		A1



Gol Transportes Aéreos 飛航事故

- 2006/09/29該公司 B737-8EH班機自 Manaus-Eduardo Gomes(Brazil)機場 至 Brasília- Presidente Juscelino Kubitschek機場，於航路中與 Embraer Legacy 600 型機空中撞擊墜毀。
- 共計154名機上成員死亡。



© Força Aérea Brasileira

aviation-safety.net



© Força Aérea Brasileira

aviation-safety.net



肯亞航空(Kenya Airways) 飛航事故

- 05/05/2007 肯亞航空B737-8AL型機，自象牙海岸的阿必尚(Abidjan Airport)經由喀麥隆Douala Airport飛往肯亞首都奈洛比(Nairobi-jomo International Airport)，於喀麥隆機場因雷雨與大雨影響該班機延遲約兩小時起飛。
- 該機起飛爬升約至3000呎時，飛機突然不明原因的下降，接著撞擊地面墜毀於樹木繁茂的沼澤區中，該機機鼻陷入地面呈約45度角之狀態。(9組員/105乘客計114人死亡)
- 該機為全新飛機；10/09/2006首航。



類似之機坪爆炸事故

B737-4D7機坪爆炸事故



2001.03.03

補充資料

火警處置之 國際相關建議

FAA

- **FAA databases 2006smoke/fire/fume (SFF) 800 events**
 - 偵測火警至採取緊急程序平均時間為17秒
 - 大多數緊急狀況駕駛艙會顯示警告
- 業界欠缺共通性之**Checklists/Procedures**
- **Checklist** 與實際狀況及不同資訊之相容性
- 機上防火系統未見完善

ALPA 建議

- Amend AC 120-80 to incorporate the standardized SFF philosophy, definitions, and checklist template for all passenger and cargo
- Require that all current and new aircraft have adequate SFF detection, protection, and extinguishing devices that allow the crew to make informed decisions regarding the status of the aircraft.

ARAIC 補充資料

- 調委會之委員人數，現為10人（成員資請參考資料02），其中4人為兼任委員
- 調委會之委員長及9名委員由國土交通大臣任命之，任期為三年。
- 調查官等事務局職員之人數，由航空事故調查委員會時代之31人增加至現在之54人。

- 調委會除針對調查對象事故派遣委員進行調查外，對事故等調查之結果，也編纂成報告書，向國土交通大臣提出並公開之。此外，必要時，調委會也就防止事故所應採取之措施，對國土交通大臣或相關機關首長，提出勸告或建議。

■ 1. 事故等發生

- 第一階段為事故等發生時，調委會於接受大臣通報後開始展開調查。

■ 2. 事實調查

- 第二階段，對現場等進行事實調查、收集相關資料。調查時，有時為調查專門事項，得任命專門委員。

■ 3. 測試研究

- 第三階段，為究明原因，得進行必要之測試研究。必要時，得請測試研究機關協助。

■4. 解析

- 第四階段，主要在本於調查認定之事實及相關測試之結果，解析事故等發生之過程與要因

■5. 委員會審議

- 第五階段為委員會對認定事實與測試研究進行審議、進一步檢討其解析所得，以究明事故等之原因。此階段有必要時，得召開意見聽取會，聽取關係人及學者專家之意見。調查終了前，則應聽取事故原因關係人之意見。

- 6. 報告書作成與公開及勸告與建議
- 第六階段為作成調查結果及報告書，提交國土交通大臣並且公開之。調查過程中，有必要時得進行經過報告。調查結果認有必要時，得就事故防止應採取之措施，對國土交通大臣進行勸告。此外，得就應採取之措施，對國土交通大臣或相關機關提出建議