

新聞標題：發布復興航空公司 GE 235 飛航事故事實資料報告

時間：民國 104 年 7 月 2 日

內容：

民國 104 年 2 月 4 日，復興航空公司 GE 235 航班，機型 ATR72-600，國籍標誌及登記號碼 B-22816，由臺北松山機場飛往金門尚義機場，機上載有飛航組員 3 人（含一名觀察員）、客艙組員 2 人、乘客 53 人，共計 58 人。該機於 10:54 時墜毀於松山機場 10 跑道末端東南東方約 5.4 公里處之基隆河面，機上乘員 43 人死亡、14 人重傷，1 人輕傷，另有地面民眾 2 人受傷。（飛航經過摘要詳附表 1）

本會依飛航事故調查法及相關程序展開調查作業，邀集交通部民用航空局、法務部法醫研究所、國防醫學院三軍總醫院、復興航空公司等國內機關（構），及法國失事調查局（BEA）、ATR 航空器製造公司（ATR）、加拿大運輸安全委員會（TSB）、發動機製造公司（Pratt & Whitney Canada）、美國運輸安全委員會（NTSB）、發動機螺旋槳控制設備製造公司（UTAS）等團隊組成調查專案小組，成員共計 56 人，分為飛航操作、航空器適航、飛航服務/氣象、生還因素、飛航紀錄器等五個專業分組。

歷經 4 餘月之現場蒐證、資料收集、測試研究、人員訪談、抄件與報告撰寫等作業，本會完成本案事實資料報告，於民國 104 年 6 月 22 日經調查團隊於事實資料確認會議中確認，並於 6 月 30 日經本會第 34 次委員會議審議通過，於 7 月 2 日對外發布。

為便於與國際團隊進行溝通與資料確認，本案事實資料報告係以英文撰寫，並依專業分組區分為下列 6 個檔案：

- 00 概述
- 01 飛航操作
- 02 航空器適航
- 03 飛航服務/天氣
- 04 飛航紀錄器
- 05 生還因素

後續本會將進行事故原因分析、改善建議研擬及調查報告撰寫等工作，預計於民國 104 年 11 月完成調查報告草案，並於民國 105 年 4 月發布最終中、英文調查報告。

本案事實資料報告可自網站下載 www.asc.gov.tw

本會聯絡人

工程師 劉震苑

Tel: 89127388-330

Email: sherry@asc.gov.tw

附表 1 復興航空公司 GE 235 飛航事故飛航經過摘要

航管時間	摘要
1051:39	GE 235 航班開始起飛滾行。
1051:43	監控駕駛員（PM）呼叫「沒有 ATPCS armed」，操控駕駛員（PF）回答「好繼續起飛」。 <i>(ATPCS: Automatic Take-off Power Control System)</i>

1051:51	PM 呼叫「啱有阿 ATPCS armed 有」。
1052:01	該機離地起飛，之後完成起飛後檢查並接上自動駕駛開始爬升，於通過 1,000 呎開始右轉。
1052:38	該機通過 1,200 呎駕駛艙出現警告聲響；Engine and Warning Display (EWD) 上出現「ENG2 FLAME OUT AT TAKE OFF」之程序。
1052:41	航機爬升通過 1,300 呎，PF 將自動駕駛解除。
1052:43	PF 說：「我把一號發動機收回來」，PM 回答：「等一下 cross check」，此時 ENG1 油門位置紀錄由 75 度收至 66 度。
1053:00	PM 回應：「好 engine flame out check」並繼續說：「check up-trim 有，auto feather 有」。
1053:06	PF 說：「number one 收回來」，之後 ENG1 油門被收至 49 度。同時 PM 說：「好 現在是確定二號 engine flameout」。
1053:09	PF 回答：「好」。ENG1 油門仍保持於 49 度位置。航機此時高度到達 1,630 呎、速度 102 浬/時並開始下降。
1053:13	失速警告聲響響起並有 stick shakers，PM 說：「好 推 推回」。
1053:15	PF 說：「shut」；PM 回答：「等一下...油門 油門」。1053:13 至 1053:15 時 ENG2 之油門推至 86 度而 ENG1 油門回收至 34.5 度 (idle position)。
1053:19	PF 說：「number one」後又說：「feather shut off」。同時 PM 說：「number feather」；之後失速警告及 stick pusher 開始作用至 1053:27。
1053:22	PM 說：「okay」；PF 接著說：「呃 number one」。
1053:24	ENG1 CL (Condition Lever) 被收至燃油關斷位置；6 秒後 ENG1 螺旋槳顯示於順槳位置。
1053:35	PM 向松山塔臺宣告發動機熄火緊急狀況，之後於 1053:46 至 1054:04 間，飛航組員曾兩次嘗試接上自動駕駛，但未成功，同時期間航機又進入失速狀態。
1054:05	PM 說：「兩邊都沒有」，2 秒後 PM 又說：「沒有 engine flameout both sides 沒有了」。
1054:09	航機高度 545 呎、速度 105 浬/時，PF 說：「重新開車」。
1054:20	ENG1 CL 離開燃油關斷位置。
1054:25	航機高度 401 呎、速度 106 浬/時，ENG1 之 NH1 轉速上升至 30%，同時 PM 說：「開不到」。
1054:27	航機高度 309 呎、速度 105 浬/時，PF 說：「哇油門收錯了」。
1054:34	航機高度 83 呎、速度 108 浬/時，地面接近警告系統「Pull-up」警告響起。
1054:35	航機高度 55 呎、速度 106 浬/時，坡度由向左 10 度增加至向左 80 度，此時航機位置接近基隆河左岸之高架橋，航機左翼尖撞及一輛駛經高架橋之車輛，並接連撞上高架橋之護欄及一只高架橋邊燈，墜落於基隆河內。