

## 飛安委員會月報

民國九十一年八月份

### 壹、飛航事故調查作業

- 一、 遠航 EF184 班機重大意外事件調查將完成事實資料蒐證，預計於九十二年三月完成調查報告。
- 二、 新航 SQ029 意外事件原由民航局調查。本會於八月一日接手，主任調查官為陳學仁。
- 三、 復興 GE2026 班機，編號 B22801，機型 ATR-72，八月四日由金門飛台北松山機場，於降落時四主輪因過熱自動洩壓，無人員傷亡。本會派員勘查現場後認定為意外事故，由民航局調查。
  1. 民航局於八月五日委託本會解讀飛航資料記錄器。
  2. 本會將重新檢討飛航事故分類、認定程序及決定本會應調查之案件。
- 四、 長榮 BR316 事故調查作業將於十月上旬重新開始。
- 五、 立榮/華信松山機場地面碰撞事件調查報告草案已完成，於四十七次委員會議討論後定案。將於九月下旬公布調查報告。
- 六、 華航 CI642 調查報告及 CI011 調查作業分別由香港及美國調查機關進行中。

七、 華航CI611失事調查進度：

1. 已撈起175具遺體及70%之航機殘骸。
2. 海軍獵雷艦掃描作業於七月廿九日開始，八月十日完成本會要求之掃描區域。共發現十處可能之殘骸點。
3. 九月四日開始由漁船以海底拖網方式(Trawling)打撈紅區殘骸。Jan Steen預計於九月中旬完成任務。
4. 八月十五日開始運送殘骸至竹圍漁港及台北港，再以陸運至空軍桃園基地棚廠。
  - (1) 迄今已將存放於馬公碼頭之殘骸，全部運送完畢(分四次)。
  - (2) 機尾殘骸於台北港進行切割後，於八月三十日運至桃園基地。
5. 已開始進行 Section 46 部分之二維重建。

網路版

安置於 H1 棚廠之 CI611 殘骸：



於 H2 棚廠進行之二維重建工作：



6. 預計九月底完成海上及馬公現場作業

7. 將於十月四日召開技術審查會議

(1) 現場作業檢討及資料之確認

(2) Lessons Learned

(3) 今後工作規劃及時程

(4) 調整組織

### 飛航事故調查表 (九十一年八月)

日期	航空器 使用人	航空器種類/ 註冊號碼	事故簡述	傷亡現況	改善建議
88.04.21	德安航空公司	Kawasaki BK117 B55502	由松山至台東途中，因天候轉變迷失方向撞山(CFIT)失事。	3人(死亡)	已結案。 (ASC/AAR-2000/01) 期中飛安通告四項。 飛安改善建議十四項。
88.8.22	中華航空公司	MD11 B150	由曼谷至香港，於香港赤臘角機場在颱風天氣情況下降落時翻覆失事	3人(死亡) 40人 (重傷)	港方預計於年底公布調查報告。 期中飛安通告一項。
88.08.24	立榮航空公司	MD90 B17912	松山至花蓮，降落後因旅客攜帶危險物品造成爆炸失事。	1人(死亡) 27人 (輕重傷)	已結案。 (ASC/AAR-00-11-001) 期中飛安通告三項。 飛安改善建議十四項。
88.09.02	中華航空公司	B747-200SP B18253	於訓練飛行完成後，滑行時以高速衝出跑道撞上水泥道人孔。	無	已結案。 (ASC/AIR-2000/01) 飛安改善建議四項。
88.11.30	凌天航空公司	UH-12E B31007	完成噴灑農藥任務回基地時，於高屏溪低飛落水，駕駛員於游泳上岸時溺水失事。	1人(死亡)	已結案。 (ASC/AAR-00-10-001) 飛安改善建議七項。
89.05.24	遠東航空公司	MD82 B28011	由松山至嘉義，降落時，於雨中滑出跑道。	無	已結案。 (ASC/AIR-00-10-001) 期中飛安通告一項。 飛安改善建議五項。

日期	航空器 使用人	航空器種類/ 註冊號碼	事故簡述	傷亡現況	改善建議	
89.05.08	中華航空公司	A300-600R B18503	由中正赴越南途中，機長失能，由副駕駛操控返航。	1人 (正機師)	已結案。 (ASC-AIR-00-12-002)	期中飛安通告二項。 飛安改善建議十一項。
89.05.08	德安航空公司	Bell430 B55531	由青山發電廠延大甲溪至求安農場，進場時主旋翼打到流籠鋼索迫降失事。	8人 (輕重傷)	已結案。 (ASC-AAR-01-07-001)	期中飛安通告一項。 飛安改善建議十四項。
89.08.24	立榮航空公司	MD90 B17919	松山至高雄，降落滾行時衝出跑道。	無	已結案。 (ASC-AIR-00-12-001)	飛安改善建議十項。
89.09.06	空警隊	AS365-N2 AP018	於台南曾文溪執行演練任務時落水	1人死亡 (副駕駛)	已結案。 (ASC-AAR-01-04-001)	飛安改善建議十項。
89.10.31	華信航空公司	B737-800 B-18603	中正機場05左泡道降落時滑出跑道	無	已結案。 (ASC-AIR-01-09-001)	飛安改善建議七項。
89.10.31	新加坡航空公司	B747-400 9V-SPK	中正機場起飛時錯入關閉跑道撞擊施工護欄	83人死亡 44人 (輕重傷)	已結案。 (ASC-AAR-02-04-002)	期中飛安通告三項。 飛安改善建議六十項。
89.12.01	海軍總部	S-2T	海總委託S-2T航機機件維修等事故	N/A	已結案(30次委員會決議不正式提供書面技術意見)。	N/A
90.01.15	立榮航空公司	DASH8-300 B15235	金門尚義機場降落時重落地折斷兩主起落架。	無	已結案。 (ASC-AAR-02-02-001)	期中飛安通告三項。 飛安改善建議十六項。
90.09.03	凌天航空公司	Bell 206 B31135	台中市執行台電高壓電纜清洗任務途中墜落	2人死亡	已結案。 (ASC-AAR-02-07-001)	期中飛安通告二項。 飛安改善建議八項。
90.9.22	立榮航空公司/華信航空公司	MD90/B17920 FK50/B12272	松山機場拖機作業時碰觸	無	完成調查報告草案。 於47次委員會討論。	期中飛安通告二項。
90.11.20	長榮航空公司	MD11 B16101	中正機場重落地造成左鼻輪及周邊結構受損	無	10月重新開始調查作業。	
91.1.25	中華航空公司	A340 B18805	於安格拉治機場從滑行道起飛。	無	美方主導調查。 調查進行中。	期中飛安通告二項。

日期	航空器 使用人	航空器種類/ 註冊號碼	事故簡述	傷亡	現況	改善建議
91.5.25	中華航空公司	B747-200 B18255	由台北至香港途中墜落馬公外海	225	調查進行中。	
91.7.03	遠東航空公司	MD90 B28023	由馬公至台北起飛時撞擊跑道端燈	無	調查進行中。	
91.7.19	新加坡航空公司	B747-400 9V-SPB	中正機場滑行時誤入接駁機坪以致機翼撞擊兩具飛機尾錐頂桿	無	調查進行中。 原由民航局調查，本會8月1日接手。	

## 貳、 其它業務

一、 執行長應國際航協(IATA)之邀，於八月十五日赴加拿大蒙特婁參加第十四次安全委員會議(SAC14)，會中簡報新航 SQ006 調查程序與結果，及華航 CI611 調查進度。

1. 簡報新航 SQ006 調查結果時，提出對國際民航組織第十三號附

約(ICAO Annex13)格式之看法：

If the sole objective of the investigation is to prevent future accident, but not to apportion blame or liability ( ICAO Annex 13, Chapter 3, Section 3.1. ), then why should we state the causal factors in our report?

2. 此提議引起熱烈討論，大會同意以 IATA 名義向 ICAO 之 Assembly Meeting 提出議案，要求 ICAO 鄭重考慮修改第十三號附約之事故原因表現方式。

3. 會後赴加拿大運輸安全委員會(Transportation Safety Board, Canada)，拜訪該會新任主任委員 Mr. Camille Thériault 及新任執行長 Mr. David Kinsman。
4. 並與運安會調查人員交換瑞航 SW111、新航 SQ006 及華航 CI611 調查作業相關資訊。

## 二、加拿大運輸安全委員會簡介：

1. 成立於 1979，該會負責加拿大海、空、陸交通事故之調查及飛安改善專案。
2. 直屬國會，作業不受任何干預。
3. 委員六人：四人專職，兩人兼職。
4. 員工 220 人。
5. 共有六地區辦事處(Regional Office)。
6. 年度預算 2,500 萬美元，重大事故調查經費另向國會申請。
7. 運安會之完整制度及做法，極具我方參考價值。
8. 新主任委員及執行長對本會在四年來之表現，表示驚奇及肯定，並重申對本會之支持。

### 三、瑞航 SW111 事故簡介：

1. 該事故發生於 1998 年 9 月 2 日，迄今已四年。加拿大運安會預計將於 2003 年 3 月前完成調查報告。
2. 該航機為 MD11 機型，機上 229 人全部罹難。為機艙火災 (In-flight fire) 事故，可能之肇因為電線短路，引發駕駛艙及前艙間之絕緣體失火。
3. 航機於加拿大 Nova Scotia 外海域墜海，水深約 180 呎(55 公尺)，但因無海流，所撈之殘骸幾乎達 98%，所有罹難者身份均獲確認。
4. 美國及瑞士為該案授權代表，時有衝突。
5. 該事故之機密調查報告草案(Confidential Draft Report)共四百頁(不包含附件及意見)，已分送相關單位審閱。
6. 於這四年之調查時程中，運安會隨時保持二十至二十五人全職參與。
- 7 迄今共花費四千萬美元，所有費用全數由加拿大政府負擔 (瑞航只負擔對家屬之賠償)。
8. 運安會因此調查案而建立之能量，將成為國際調查機構之典範。加拿大政府對調查機構之支持，更突顯加拿大對飛安之重視。



- 四、 國際飛安調查員協會年會(ISASI 2002)之籌備工作已進入緊鑼密鼓階段。年會於十月一日開幕，三日結束。於晶華飯店舉行，希各位委員能參與。

### 參、 工作重點

- 一、 華航 CI611 調查作業：
1. 完成金相及材料試驗
  2. 持續打撈及二維、三維重建工作。
  3. 事實資料收集及審查。
- 二、 繼續並完成其他事故調查作業。
- 三、 國際飛安調查員協會年會。
- 四、 行政與法制組組長徵選作業。
- 五、 規劃新會址。