

飛安爆米花 Air Pop 2

從美國運輸安全委員會一直升機失控墜毀調查報告，評論臺灣飛安委員會復興航空 GE235 班機墜毀基隆河調查報告的偏執

劉鴻祺 鴻祺航太有限公司負責人 美國堪薩斯大學航太工程碩士 2017.04.04

上週二美國運輸安全委員會(NTSB)在一件直升機起飛後失控墜毀事故調查報告會議中，對可能肇因由原先認定飛行員起飛前檢查油壓疏失修正為飛機起飛前油壓檢查方式以及飛機缺乏給飛行員明顯警示。會中 NTSB 主席表示：

For pilots, following procedures is a critical defense against error. But humans are fallible; regulators and industry must consider the best defense when, not if, an error occurs. [1]

NTSB 委員表示，這項操作疏失是個陷阱，把可能肇因推給飛行員是錯誤的：

We do believe that the pilot did not restore the switch. However, I think it was a trap. To put the pilot as the primary factor of the probable cause is just wrong, because it points to the last person who made the last mistake. [2]

反觀台灣飛安委員會復興航空班機墜毀基隆河調查報告忽視交通部民航局不認同的意見，包括可能誤導飛行員的發動機扭力參數顯示與自動飛航導引顯示，以及自動駕駛的解除等，仍執意把可能肇因與風險 8 項歸責給飛行員。[3]

飛安委員會調查報告缺少美國 NTSB 的高度與客觀，不符合國際民航組織 (ICAO) 事故調查準則[4]，也沒有解除大眾疑惑[5]，要如何避免類似事故再發生？



參考資料:

1. NTSB Board Meeting: Aircraft Accident Report. 2017.03.28
2. <http://www.rotorandwing.com/2017/03/28/ntsb-aircraft-design-probable-cause-2015-ems-as350-crash/>
3. 行政院飛航安全調查委員會飛航事故調查報告-復興航空 GE235 墜毀基隆河. 2016.06
4. ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation 2003
5. 飛安爆米花-壹週刊報導復興航空 GE235 飛航事故之我見. hasco.com.tw 劉鴻祺 2016.05.25.