|  |
| --- |
| 工程倫理-演講心得(第一次) |
| 標題：華航CI-611空難 |
| 班級：化材三甲 |
| 學號：49940009 |
| 姓名：陳柏鈞 |
| 心得：當時的[台灣](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%8F%B0%E7%81%A3)中正國際機場（現名為[台灣桃園國際機場](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%8F%B0%E7%81%A3%E6%A1%83%E5%9C%92%E5%9C%8B%E9%9A%9B%E6%A9%9F%E5%A0%B4)）飛往[香港國際機場](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E5%9C%8B%E9%9A%9B%E6%A9%9F%E5%A0%B4)（赤鱲角機場）的班機。[2002年](http://zh.wikipedia.org/wiki/2002%E5%B9%B4)[5月25日](http://zh.wikipedia.org/wiki/5%E6%9C%8825%E6%97%A5)，一架[波音747-200](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%B3%A2%E9%9F%B3747#-200)型、編號B-18255（舊機號B-1866）的客機執行此航班，搭載206名乘客及19名機組員（包括正副駕駛及[飛航工程師](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A3%9B%E8%88%AA%E5%B7%A5%E7%A8%8B%E5%B8%AB)），在半途中於[澎湖縣](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%BE%8E%E6%B9%96%E7%B8%A3)[馬公市](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%AC%E5%85%AC%E5%B8%82)東北方23海浬的34,900呎（約10,640公尺）高空處解體墜毀，造成機上人員全數罹難，為發生在台灣境內死傷最慘重的空難。調查員發現其中一塊機尾[蒙皮](http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=%E8%92%99%E7%9A%AE&action=edit&redlink=1)有修補過的現象，並有濃烈燃料味。他們將該塊蒙皮送往[中山科學研究院](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%AD%E5%B1%B1%E7%A7%91%E5%AD%B8%E7%A0%94%E7%A9%B6%E9%99%A2)檢查，發現該塊蒙皮有嚴重[金屬疲勞](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%87%91%E5%B1%AC%E7%96%B2%E5%8B%9E)的現象，經翻查肇事飛機的維修紀錄後，繼而發現了整個空難的始末：該航機在[香港](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E9%A6%99%E6%B8%AF)[啟德機場](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%95%9F%E5%BE%B7%E6%A9%9F%E5%A0%B4)曾因[重落地](http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=%E9%87%8D%E8%90%BD%E5%9C%B0&action=edit&redlink=1)損傷到機尾[蒙皮](http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=%E8%92%99%E7%9A%AE&action=edit&redlink=1)損傷到機尾後，華航僅用一塊面積與受損蒙皮相若的鋁版覆蓋該處，並沒有依[波音](http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%B3%A2%E9%9F%B3)所訂的維修指引把整塊蒙皮更換，造成該地方累積了金屬疲勞的現象。22年來，維修人員沒有察覺任何異常。該處裂開後，造成飛機機尾脫落並失控，最後因失壓和失控墜毀。沒有妥善處理機尾損傷的華航前總工程師室結構工程師孫冀昌，人在美國遲未到案，案情無法突破，直到檢方以視訊系統越洋偵訊孫冀昌，獲得孫冀昌的說詞後，終於偵結。在這次裡面維修不實是最令人驚訝的地方。維修工程師為何不照著波音結構修理手冊執行，且還不會修裡又不積極與波音溝通？從STS角度看來這不是個人的疏失，而是整個組織機構的技術文化問題。這次的演講使我了解到許多不同的看法，獲益良多。 |