

# SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2020～SEP-30-2020

製造廠	型別	序號	ATA	名稱	零件件號	零件情況	零件製造廠	零件序號	零件使用 總 時 間	日期
Viking Air Limited	DHC-6-400	905	29	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	3213	SEP-16-2020

事件經過：

飛機執行台東飛往蘭嶼航班，於起飛滾行至 V1 速度前(約 68KIAS)鼻輪抖動，方向控制柄(TILLER)亦上下約 10 度擺動，遂放棄起飛滑回。

事件經過：

飛機執行台東飛往蘭嶼航班，於起飛滾行至 V1 速度前(約 68KIAS)鼻輪抖動，方向控制柄(TILLER)亦上下約 10 度擺動，遂放棄起飛滑回。

檢討改善：

一、維修人員執行前起落架減震支柱維護保養，釋放減震支柱壓力，並量測內部液壓油量為 750 CC，略高於維修手冊規範 25 CC(應為 725 CC)，重新加灌液壓油 725 CC 及灌充氮氣壓力至 95 PSI 完成維護保養工作。

二、本次檢修發現前起落架減震支柱內部液壓油量超出維修手冊規範 25 CC，研判可能因減震支柱內部油/氣比例不正確，導致減震緩衝效果不佳，最終造成高速滾行過程中前起落架抖動現象加劇。

- 檢討改善：
- 一、維修人員執行前起落架減震支柱維護保養，釋放減震支柱壓力，並量測內部液壓油量為 750 CC，略高於維修手冊規範 25 CC(應為 725 CC)，重新加灌液壓油 725 CC 及灌充氮氣壓力至 95 PSI 完成維護保養工作。
- 二、本次檢修發現前起落架減震支柱內部液壓油量超出維修手冊規範 25 CC，研判可能因減震支柱內部油/氣比例不正確，導致減震緩衝效果不佳，最終造成高速滾行過程中前起落架抖動現象加劇。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT										
資料日期：JUL-01-2020 ~ SEP-30-2020										
製造廠	型別	序號	ATA	名稱	零件件號	零件情況	零件製造廠	零件序號	零件使用 總 時 間	日期
THE BOEING COMPANY	B-747-400	30767	72	Engine	CF6-80C2B1F	Malfunction	GEAE	706243	74846	SEP-04-2020
	<p>事件經過：</p> <p>一、查該機於起飛離地 200 至 1000 ft 間，飛行員回報 3 號發動機發生失速/喘振(stall/surge)現象，N1 轉速下降，約 10 秒後，3 號發動機恢復正常，且後續操作情況正常。</p> <p>二、該機降落於桃園機場執行發動機內視鏡檢查，發現高壓壓縮段第 12、13 及葉片受損及超限，需執行發動機更換作業。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、發動機進廠拆檢分析研判，因高壓壓縮段第 10 級葉尖與外殼磨擦產生疲勞損壞導致下游葉片損傷，</p> <p>二、於發動機進廠執行高壓壓縮段組裝時，依據發動機維修手冊適度放寬高壓壓縮段第 10~12 級葉片與外殼(CASE RUB LAND)之間隙，以降低葉片頂端因磨擦造成邊緣損傷或尖端脫離。</p> <p>三、執行蠟檢查(WAX CHECK)時，除於 3,6,9 及 12 點鐘位置貼蠟片外，另在 HPC CASE RUB LAND 最高點加貼蠟片，以確保間隙符合發動機維修手冊規範並降低磨擦發生機會。</p>									