

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JAN-01-2022 ~ MAR-31-2022

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-777F	66890	72	Ttransfer Gearbox	2115M33G12	Leak	GE-Avio	FIA1RGC2	147	JAN-08-2021

事件經過：

- 一、飛機於地面檢查發現 1 號發動機風扇外罩 6 點鐘方向有漏油油漬。
- 二、檢查發現油漬主要來至 A Sump Return Oil Tube, 傳動齒輪箱(TGB) Oil Supply Tube and Oil Return Tube 4,進一步檢查發現傳動齒輪箱之油槽有金屬屑，原廠建議更換發動機。

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

事件經過：

- 一、飛機於地面檢查發現 1 號發動機風扇外罩 6 點鐘方向有漏油油漬。
- 二、檢查發現油漬主要來至 A Sump Return Oil Tube, 傳動齒輪箱(TGB) Oil Supply Tube and Oil Return Tube 4,進一步檢查發現傳動齒輪箱之油槽有金屬屑，原廠建議更換發動機。

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

事件經過：

- 一、飛機於地面檢查發現 1 號發動機風扇外罩 6 點鐘方向有漏油油漬。
- 二、檢查發現油漬主要來至 A Sump Return Oil Tube, 傳動齒輪箱(TGB) Oil Supply Tube and Oil Return Tube 4,進一步檢查發現傳動齒輪箱之油槽有金屬屑，原廠建議更換發動機。

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

檢討改善：

- 一、發動機拆解確認為 Radial lock-nut 鬆脫導致與 TGB Spigot 磨損、Fan Hub Frame 受損，造成漏油。
- 二、後續發動機原廠執行風險評估及事件調查，確認為單一人員因素，導致 TGB infant mortality 失效。
- 三、該公司已完成該型機之剩餘 5 部發動機 TGB & A sump inlet screens 檢查工作，其結果皆正常，發佈品質通告、組裝人員重新進行重新訓練 (Assembly Operators Re-fresh Training)、Lock-nut 安裝程序增加檢查員複查程序(RII)及改善 lock-nut 安裝上磅程序及適當扭力板手工具 (max torque compatible with GE90 TGB)

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JAN-01-2022 ~ MAR-31-2022

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
AIRBUS	A-330-391	2003	52	PASSENGER DOOR FRONT RH	F5218050000100	Malfunction	AIRBUS	ALS03167	85	FEB-25-2022

事件經過：

- 一、執行客艙右邊 1 號艙門之逃生滑梯測試時，客艙門於緊急操作模式下無法順利開啟。
- 二、經飛機原製造廠派遣技術人員來台協助檢查與調整，經測試後系統操作正常。

檢討改善：

- 一、造成客艙艙門無法緊急開啟之原因為艙門呈現順時針且向後之偏移，逃生滑梯之擱置桿作動後造成鎖扣受力不均，以致艙門開啟行程受到阻礙、艙門阻尼無法完全作動。
- 二、飛機原製造廠依據調整艙門前、後量測之數據和調整之過程，判定造成艙門緊急逃生滑梯無法擊發，主要為艙門的偏移與艙門蓋板未安裝妥當所導致。

事件經過：

- 一、執行客艙右邊 1 號艙門之逃生滑梯測試時，客艙門於緊急操作模式下無法順利開啟。
- 二、經飛機原製造廠派遣技術人員來台協助檢查與調整，經測試後系統操作正常。

檢討改善：

- 一、造成客艙艙門無法緊急開啟之原因為艙門呈現順時針且向後之偏移，逃生滑梯之擱置桿作動後造成鎖扣受力不均，以致艙門開啟行程受到阻礙、艙門阻尼無法完全作動。
- 二、飛機原製造廠依據調整艙門前、後量測之數據和調整之過程，判定造成艙門緊急逃生滑梯無法擊發，主要為艙門的偏移與艙門蓋板未安裝妥當所導致。

事件經過：

- 一、執行客艙右邊 1 號艙門之逃生滑梯測試時，客艙門於緊急操作模式下無法順利開啟。
- 二、經飛機原製造廠派遣技術人員來台協助檢查與調整，經測試後系統操作正常。

檢討改善：

- 一、造成客艙艙門無法緊急開啟之原因為艙門呈現順時針且向後之偏移，逃生滑梯之擱置桿作動後造成鎖扣受力不均，以致艙門開啟行程受到阻礙、艙門阻尼無法完全作動。
- 二、飛機原製造廠依據調整艙門前、後量測之數據和調整之過程，判定造成艙門緊急逃生滑梯無法擊發，主要為艙門的偏移與艙門蓋板未安裝妥當所導致。

事件經過：

- 一、執行客艙右邊 1 號艙門之逃生滑梯測試時，客艙門於緊急操作模式下無法順利開啟。
- 二、經飛機原製造廠派遣技術人員來台協助檢查與調整，經測試後系統操作正常。

檢討改善：

- 一、造成客艙艙門無法緊急開啟之原因為艙門呈現順時針且向後之偏移，逃生滑梯之擱置桿作動後造成鎖扣受力不均，以致艙門開啟行程受到阻礙、艙門阻尼無法完全作動。
- 二、飛機原製造廠依據調整艙門前、後量測之數據和調整之過程，判定造成艙門緊急逃生滑梯無法擊發，主要為艙門的偏移與艙門蓋板未安裝妥當所導致。

事件經過：

- 一、執行客艙右邊 1 號艙門之逃生滑梯測試時，客艙門於緊急操作模式下無法順利開啟。
- 二、經飛機原製造廠派遣技術人員來台協助檢查與調整，經測試後系統操作正常。

檢討改善：

- 一、造成客艙艙門無法緊急開啟之原因為艙門呈現順時針且向後之偏移，逃生滑梯之擱置桿作動後造成鎖扣受力不均，以致艙門開啟行程受到阻礙、艙門阻尼無法完全作動。
- 二、飛機原製造廠依據調整艙門前、後量測之數據和調整之過程，判定造成艙門緊急逃生滑梯無法擊發，主要為艙門的偏移與艙門蓋板未安裝妥當所導致。

事件經過：

- 一、執行客艙右邊 1 號艙門之逃生滑梯測試時，客艙門於緊急操作模式下無法順利開啟。
- 二、經飛機原製造廠派遣技術人員來台協助檢查與調整，經測試後系統操作正常。

檢討改善：

- 一、造成客艙艙門無法緊急開啟之原因為艙門呈現順時針且向後之偏移，逃生滑梯之擱置桿作動後造成鎖扣受力不均，以致艙門開啟行程受到阻礙、艙門阻尼無法完全作動。
- 二、飛機原製造廠依據調整艙門前、後量測之數據和調整之過程，判定造成艙門緊急逃生滑梯無法擊發，主要為艙門的偏移與艙門蓋板未安裝妥當所導致。