

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : 2001.04.01-06.3

| 製造廠 | 型別 | 序號 | ATA | 名稱 | 件號 | 零件情況 | 零件製造廠 | 零件型別 | 零件使用總時間 | 日期 |
|--|----------|-------|-----|----------------|-------------|----------|-------|------|---------|-------------|
| BOEING | MD11 | 48546 | 72 | ENGINE | CF6-80C2D1F | IFSD | | | | JUN-24-2001 |
| 起飛時因三號發動機遭鳥擊,振動值達4.2 unit,駕駛員採取空中關車措施後安全返航,地面檢查時發現三片風扇葉片已遭撞擊變形.經更換葉片並執行內視鏡檢查及試車正常後回復營運 | | | | | | | | | | |
| BOEING | B747-400 | 27142 | 27 | BALANCE WEIGHT | 65B5730006 | DETACHED | | | | JUN-26-2001 |
| 執行C-級檢查時發現右水平安定面下方蓋版破裂,經檢查後發現右外側昇降舵配重塊支撐斷裂掉落造成蓋版損傷,經更換昇降舵並試飛完成後回復營運.該配重斷裂原因正由波音公司研究中 | | | | | | | | | | |
| AIRBUS | A320 | | 25 | SLIDE RAFT | 30665-105 | UNPACKED | | | | APR-27-2001 |
| 於90.4.27連續發生兩起左後機門逃生滑梯(SLIDE RAFT)解開事件,經調查發現主要肇因為拆裝逃生滑梯時,不慎拉動逃生滑梯擱置桿(GIRT BAR)而牽動包裝釋放鋼繩(COVER RELEASE CABLE),導致逃生滑梯解開,其解開後逃生滑梯掉落之重量,牽動氣瓶之鋼繩致使逃生滑梯充氣展開。事件防範措施: 1. 事件回報AIRBUS 2. 事件調查報告作成教材,對直接工作人員講解說明及施予OJT訓練,並列入維修資源管理課程複訓要求項目 3. 發布飛安公告 | | | | | | | | | | |
| ATR | ATR72 | | 72 | PRV | 3105734-01 | 失效 | | | | |
| 飛航台北至屏東航班,於飛航途中 1號發動機滑油壓力降至零,依規定執行空中關車並轉降高雄機場。經更換1號發動機滑油壓力調節瓣(PRV)後試車測試情況正常故障排除,故障件已送原製造廠修理並找尋故障原因 | | | | | | | | | | |
| Fokker | FK-50 | | 72 | Engine | PW-125B | 失效 | | | | May-26-2001 |
| 起飛滾行時右發動機有不正常聲響,警告板 R ENG OUT, ENG ITT, ENG EC 警告燈亮.經檢查發動機動力渦輪軸咬死,金屬末偵測器發現少量金屬末,滑油量正常.經更換發動機後飛機試飛正常,發動機送修理廠檢修 | | | | | | | | | | |

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : 2001.04.01-06.3

| 製造廠 | 型別 | 序號 | ATA | 名稱 | 件號 | 零件情況 | 零件製造廠 | 零件型別 | 零件使用總時間 | 日期 |
|--------|-----------|----|-----|-----|----------|------|-------|------|---------|-------------|
| BOEING | B747-200F | | 24 | GCU | 21B73-2A | 損壞 | | | 44410 | May-10-2001 |

起飛後四號發電機之BTB(Bus Tie Breaker)突然跳脫，並無法再重新上電，導致發電機警告燈亮，空中返航，故障情況經更換GCU(Generator Control Unit)後排除。該GCU經專業工廠拆檢發現內部有受潮跡象。預防措施：1. 打開位於STA420及480地板，重新清潔EE(Electronic Electric)艙防水屏蔽及疏通排水孔，並對地板接合、固定螺栓等處予以封膠防漏。2. 發布工程指令安排機隊於下一次B級檢查完成前述預防維護工作

| | | | | | | | | | | |
|--------|-----------|--|----|-----------|--------------|----|--------|--|-----|-------------|
| BOEING | B747-200F | | 52 | SHEAR PIN | MS20470B5-24 | 剪斷 | BOEING | | N/A | May-22-2001 |
|--------|-----------|--|----|-----------|--------------|----|--------|--|-----|-------------|

起飛爬升行時，貨艙門未關妥警告燈亮，空中返航。落地檢查發現：Main Deck Cargo Door Latch手柄上鎖機構之剪力銷斷裂，導致Door Latch處於未完全鎖住位置。預防措施：1. 依據Boeing SB747-52-633753-012發布工作指令執行機隊一次特別檢查貨艙門Latch手柄上鎖機構之Shear Pin有無裂紋、變形等潛在缺陷及依據維護手冊ATA52-32-06操作檢查艙門Latch手柄功能。2. 依據特檢結果採取更進一步預防維護計畫

| | | | | | | | | | | |
|--------|------------|--|----|-------|--|----|--------|--|----|-------------|
| AIRBUS | A300B4-600 | | 29 | B-NUT | | 鬆動 | AIRBUS | | NA | Jun-13-2001 |
|--------|------------|--|----|-------|--|----|--------|--|----|-------------|

起飛後收起落架時，ECAM(Electronic Centralized Airframe Monitoring)出現警告訊息“GREEN SYS LO PRESS/LO QUANTITY”，且無法收上起落架，機長立即返航。落地檢查發現：起落架艙附近綠系管路B-Nut有鬆動漏油痕跡。預防措施：1. 發布工程指令執行機隊一次特別檢查起落架艙區域液壓管路B-NUT有無鬆動/CLAMP有無CHAFING/損壞情況。2. 增訂於飛機維護計畫八天/1A/五年等週期之區域一般目視情況檢查項目

| | | | | | | | | | | |
|------------|--------|--|----|--------|--|----|------------|--|--|-------------|
| BOMBARDIER | DASH-8 | | 52 | 駕駛艙地板樑 | | 裂紋 | BOMBARDIER | | | JUN-21-2001 |
|------------|--------|--|----|--------|--|----|------------|--|--|-------------|

執行A級定期檢查時，發現駕駛艙地板樑有裂紋，依原製造廠發布之修理藍圖執行修理妥，本案件並通知原製造廠知照