

資料日期 : Jun-20-2001 ~Sep-28-2001

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

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
AIRBUS	A300B4-622R	529	32	BOGIE BEAM	D60504-3	過熱損壞	MESSIER-BUGATTI		4942cycles	JUL-24-2001
AIRBUS A300-600型客機落地滾行時輪胎煞車超溫並造成輪胎過熱洩壓，進一步拆檢發現BENDIX 廠BEARING(P/N:)損壞，並造成BOGIE BEAM有不正常過熱磨損跡象，懷疑可能原因係:1.安裝軸承時上緊輪胎螺帽預扭力(Pre-Torque)程序不正確。2.輪胎不對稱磨耗現象，可能造成單邊輪胎煞車負荷過大。預防措施：1.將安裝輪胎軸承程序納入再職訓練教材，預防可能人為疏失因素發生。2.發布特檢於過夜檢查輪胎有不對稱磨耗時，即拆檢煞車軸承情況。										
BOEING	B747-409F	30764	26	AFOLT CARD	285N0028-136	失效	BOEING		1675Hrs	Aug-14-2001
Boeing 747-409F貨機飛行中發生主貨艙後面之火警警告燈亮，機長隨後致動滅火瓶及採取轉降措施，事後檢查發現係火警系統AFOLTS Card有錯誤訊號產生，並非感測到真正失火情形，Boeing公司答覆目前無平均失效時間之統計資訊，但將會持續監督該狀況。預防措施：1.依據BOEING 維修計劃執行Pre-flight, Transit, Daily檢查，以確保適航簽放。2.發布通告：避免不必要之Fire Test將會減低AFOLT Card使用壽限。										
BOEING	MD11	48786	72	ENGINE	CF6-80C2D1F	IFSD				SEP-05-2001
一架MD-11型機於09.05台北起飛時發生#1發動機火警警示燈亮，飛機折返台北檢查後發現為BLEED AIR氣管鬆脫造成高熱氣體外洩觸動火警，更換發動機後航機回復正常。本案經該公司初步調查結果為維修人員工作疏失於管路安裝時未將CLAMP裝置定位而造成，本局後續之調查進行中。										
ATR	ATR72		24	ACW GEN	20032-2	軸承損壞				
該機於爬升至1500呎時1號發動機扭力降至21%執行空中關車，落地後檢查發現1號交流發電機內部軸承損壞造成發電機不平衡轉動，致使扭力感應器感應異常訊號，而EEC隨即接收異常訊號而減少發動供油造成1號發動機扭力下降，該機於更換EEC及1號交流發電機後故障排除。										
Bell	206B3	3644	70	ENGINE	CAE270081	調查中	Allison			Sep-03-2001
該機於台中市太原路上空執行礙掃任務，因故下降時碰撞離地高10公尺左右之電纜線墜毀，機毀駕駛及操作手兩人皆亡。										
Fokker	Fk-50	20306	72	Engine	PW-125B	Damage	PWC	PW-125B	11716	Aug-31-2001
The left engine S/N 125218 installed on B-12275 found debris in RGB. Replaced the left engine and left propeller. Ground engine run test normal. Flight test normal. Wait the debris analyzed before sending the engine to Volvo.										
Fokker	Fk-100	11500	31	MFDU	622-8047-531		Collins		N/A	Sep-20-2001
The EMUX 1 and 2 single channel fault show on the MFDU by 5 minutes after take-off. The ENG IND was abnormal, but the STBY ENG IND was normal. The crew decided to air turn back to KHH. After that, replaced FWC and performed both MFDU ELEC connectors clean. And performed a maintenance check flight normal at the first flight of Sept 20. At the fourth flight of Sept 20, the same fault comes again. After that, IAW AMM 31-61-01, replaced L/H & R/H MFDU ( P/N 622-8047-531 OFF; P/N 622-8047-501 ON ) and performed function test normal. And request a maintenance check flight & further report. During the two flights of Sept 21, no fault found.										

資料日期 : Jun-20-2001 ~Sep-28-2001

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

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
BOMBARDIER	DASH-8	30		風擋玻璃加溫控制器		作用失效	BOMBARDIER			JUL-19-2001
(1) 該B-15219機於台北飛嘉義起飛爬升途中，機長發現駕駛艙內左風擋玻璃加溫器故障並有煙霧，經關閉加溫系統後情況改善，飛機返航松山機場。(2) 該機安降後地面機械員更換風擋玻璃加溫控制器及接頭後執行功能測試情況正常。										
BOMBARDIER	DASH-8	79		骨油傳送器電器線路		線路磨損	BOMBARDIER			JUL-31-2001
(1) 該B-15219機飛航691班次，由嘉義飛金門，該機於起飛爬升時二號發動機滑油壓力指示低而返航。(2) 該機安降嘉義機場後地面機械員檢查發現係滑油傳送器電器線路摩擦所導致，經更換線路調整安裝後測試正常。										
MDC	MD-90	71		ENG第三級低壓渦輪		渦輪葉片斷裂	IAE			Sep-28-2001
(1) 該B-17918機飛航668班次，由馬公飛高雄，該機於主跑道滾行起飛前(左發動機失效燈亮)而放棄起飛。(2) 該機故障之左發動機經地面機械員檢查發現係第三級低壓渦輪整組葉片斷裂飛脫所致。(3) 由於本案例經詢問IAE原廠：其他機隊查無類似情形，故確定之故障原因，須待送原廠執行拆檢報告及葉片金相分析後方能判定。(4) 立榮航空已針對目前使用中較高飛行周次之發動機(7000周次以上)計十四具，完成一次BSI檢查，檢查情況均正常，以確保後續航機之飛航安全。										
BOEING	B757	27204	72	發動機	727136	發動機渦輪受損				AUG-28-2001
1. B-27007 28 AUG.2001 133班次TSA-KHH，機長報告於進跑道準備起飛，油門推至EPR1.1，穩定後飛行員將自動油門"ON"後聽到左發動機異響、發動機轉速急降、EGT指示上升、滑油壓力指示"0"且機頭向左偏移，遂告知塔台放棄起飛，並按QRH程序關車滑回。2. 經拖回棚廠初步檢視Fan Blade無法轉動、於尾管有熔解之金屬顆粒。3. 經內視鏡檢查高壓壓縮器及燃燒室情況良好，第一級渦輪葉片全部受損(其中一片自根部斷裂)，第二級渦輪葉片全部受損，第二級導片及第三級渦輪葉片之間有斷裂之葉片嵌入。4. 此發動機已於9/11日送回原廠翻修檢視，以了解造成原因作為未來防範。										
PILATUS BRITTEN-NORMAN	BN-2B	34		空速表		無指示				Jun-20-2001
執行訓練於滾行時，左右空速表均無指示，放棄起飛，經工作人員檢查，發現動壓管路之管夾(Clip-Hose)鬆動，重新復位後並上緊，再次起飛時仍因為空速表指示擺動再度放棄起飛。調查發現工作人員雖將管夾復位上緊，並未針對動壓管路執行漏氣及可能堵塞之檢查，導致該系統內之水氣(事件發生前一週為連續下雨)積存於管路內，使空速指示不穩定。建議改進事項：1. 修訂原BN-2型機100小時工單『檢查空速表管子是否連接良好』，加列『如有水氣，從空速表後面接頭使用氮氣清通系統內之水氣』。2. 強化機務人員對該系統之瞭解，實施動靜壓系統訓練課程，以提昇維修品質，確保飛安。3. 飛航組員於雨區飛航時，依飛行手冊之程序，適時開啟空速管加溫器，以避免水氣殘留於管路內。										