

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2002 ~ JUN-30-2002

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
BELL	BELL-412HP	NIL	63	HOSE	70-061L275W210A	WEAR	BELL	附件(軟管)	2437:04:00	Apr-18-2002
<p>一、0418日 1355時起飛飛行高度500呎至700呎，1415發現傳動齒輪箱警告燈亮但溫度正常，壓力降低約黃線(30--40Psi)隨即呼叫航機返航，1432落地1435關車。</p> <p>二、地面檢查發現機腹有大量滑油自傳動箱之OIL OUTLET HOSE 流出。並發現 OIL OUTLET HOSE 於離接頭15公分處有外部傷及破損，致造成滑油外漏及空中回航事件。</p> <p>三、經更換OIL OUTLET HOSE 並依BELL M/M 試車妥後，航機恢復適航狀況。</p> <p>四、航機自上次(90年11月7日)完成3000小時/5年重大檢查後，至本事件為止之OIL OUTLET HOSE 使用時間為57小時/5個月。</p> <p>五、建議事項：(1)落實維護計畫規定之檢查項目要求。(2)加強航機管線(含滑油、燃油、液壓油及電線及其配屬配件等)之檢查品質。(3)考量航機壽齡及實務需求(如已有Service Difficulty等)適時修訂維護計畫(如On-Condition項目修訂為Hard-Time列管)。</p>										
AIRBUS	A321	731	57	WINGS	L/H : D570-59001-000 R/H : D570-59001-001	CORROSION	AIRBUS	FASTENER	8753:05:00	Apr-09-2002
<p>一、該機執行BOTH UPPER WING SKIN PLATE DETAILED INSPECTION發現多處鏽蝕及四處CORROSION超限情況。</p> <p>二、上述鏽蝕已依A/I SRM及A/I RDAS (REPAIR DESIGN APPROVAL SHEET)執行鏽蝕處理妥適。</p> <p>三、本案已列入公司列管之C- CHECK加強檢查項目。</p> <p>四、本案已依規定另通報A/I原製造廠並由其轉知法國民航局(DGAC)。</p>										
BOEING	MD83	49952	55	NUT	H20-5 and LH7461T05	LOOSE	BOEING	NUT	N/A	Mar-18-2002
<p>一、進廠執行30,000小時檢查時發現左、右升降舵外側鉸鍊裝置螺帽有鬆動現象，重新上緊後正常。</p> <p>二、除向原飛機製造廠反應外，並立即對所屬MD機隊發佈一次特檢，檢查情況正常。</p> <p>三、原製廠答覆並無其他航空公司反應遭遇此問題，應為單一事件。</p>										
McDonald Douglas	MD11	48787	27	FLAP CONTROL	AYG70305511	LEAKAGE	PARKER	VALVE	16313	May-01-2002
<p>事件經過：一、MD-11型機 起飛後因襟翼無法收起，造成空中回航。</p> <p>二、地面檢查經更換襟翼控制瓣(FLAP CONTROL VALVE)後，情況回復正常。</p> <p>檢討改善：一、地面滑行時先行操縱襟翼系統，以防止起飛後之空中回航事件再發生。</p> <p>二、除失常之襟翼控制瓣送回原製造廠(PARKER)分析故障原因並促請其提供可能之改善措施。</p>										

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2002 ~ JUN-30-2002

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	B747-400	28712	29	BRACKET	69B83901-3	FRACTURE	BOEING		N/A	May-21-2002
<p>事件經過：</p> <p>一、1629時一架B747-400型機於CKS 起飛後，發現左側機體起落架無法收起，致空中回航事件。</p> <p>二、經檢查後發現左側機體起落架輪艙內液壓油管固定架(BRACKET)斷裂，液壓油管因振動磨破，液壓油外漏，導致左側機體起落架無法收起。</p> <p>事件檢討與改善：</p> <p>一、相關SB747-29-2097已執行妥。</p> <p>二、機隊執行一次特檢，發現另有二架同型機之BRACKET有類似之液壓油管固定架斷裂現象，並已執行改正。</p> <p>三、填報CAA SDR外，另反應波音公司及FAA。</p> <p>四、民航局發布飛安公告建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 斷裂之固定架明確標示於工單內，並檢附SB相關資訊供參考檢查。 2. 要求100% QC檢查項目。 3. 列入公司自我督察。 4. 可靠性管制會議持續改善。 										
BOMBARDIER	DHC-8-311	407		BELLCRANK	83232013-003				N/A	May-23-2002
<p>事件經過：</p> <p>一、DHC-8-311型機於進場放起落架時，發現鼻輪門警示燈持續亮。</p> <p>二、以人工放下起落架，航機安全降落。</p> <p>事件檢討與改善：</p> <p>一、地面檢查發現鼻輪門收放機構Bellcrank耳軸斷裂，為事件原因。</p> <p>二、更換Bellcrank後，情況回復正常。</p> <p>三、DHC-8機隊執行一次特檢，情況正常。</p> <p>四、斷裂之Bellcrank送回BOMBARDIER原廠分析，研究改善措施。</p> <p>五、依技術手冊規範執行Bellcrank之間隙檢查。</p> <p>六、維護計畫另訂定明確之檢查方式。</p>										