

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JAN-01-2003 ~ MAR-31-2003

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
DORNIER	DO-228-212	297862-1		水分離器	4833C000		HoneyWell Nomalair		10700:36	Mar-04-2003
<p>事件經過：</p> <p>三月三日，飛行中駕駛艙右側由於空調管路漏水，因考慮漏水區域接近航電艙，考慮安全因素及離島維護不便，返航高雄。</p> <p>檢討改善：</p> <p>1. 依據飛機維護手冊AMM 21-50-06，更換新的水分離器,地面檢查正常。</p> <p>2. 依據飛機維護手冊AMM 72-00-00，執行發動機試車檢查情況正常，飛機放飛。</p>										
DORNIER	DO-228-212	1048		Actuator	S4-3300690		DORNIER		10575:14	Feb-18-2003
<p>事件經過：</p> <p>二月十七日，左邊主起落架放下後"下鎖"綠燈不亮. 飛航組員執行重飛，並請求塔台目視檢查起落架是否放下，經確認已放妥後，飛機安全落地。</p> <p>檢討改善：</p> <p>1.經檢查發現左邊主起落架致動器下鎖電門未在下鎖位置，因待件飛機停飛。</p> <p>2.經更換左邊主起落架致動器，並執行起落架收放測試正常，飛機放飛。</p>										

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2003 ~ MAR-31-2003

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	30762		gear tilt sensor bracket	412-015-300-109		BOEING			Feb-27-2003
事件經過： 1.飛機起飛後，左側機翼主起架落無法收起訊息出現。 2.飛機空中回航。 檢討改善： 1.機翼主起落架之輪座平台斜度感測器支架安裝錯誤。 2.重新依據飛機維護手冊AMM 32-61-22程序安裝，並執行起落架收放操作測試正常。 3.加強相關維護作業人員之訓練。 4.民航局簽署並發布飛安公告。										
AIRBUS	A-321-131	51401		P2/T2	Sensor		IAE		1744:21:00	Feb-21-2003
事件經過： 1.二月十九日於爬升時，發現2號發動機EPR MODE失效，經轉用N1 MODE後發現N1 MOD亦有間段性失效情況。 2.飛機依規定返降中正機場。 檢討改善： 1.維修人員依相關手冊規定執行故障排除，首先檢查EEC至P2/T2感應器間線路正常後，更換P2/T2感應器及繼電器，執行發動機試車，測試情況正常。 2.拆下之P2/T2感應器及繼電器將送原製造廠，分析故障原因。 3.本事件將報告飛機製造廠作為系統改善資訊。										

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2003 ~ MAR-31-2003

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	MD-82	10069		Control Shaft	219093	worn			7848	Feb-12-2003
<p>事件經過：</p> <p>該機執行航班達預定高度20000呎平飛時，發覺左右發動機自動油門有大幅度前後移動現象，檢查發動機儀表指示發現左發動機EPR值卡住1.68，並立即解除自動油門，改以手動操作，請求航管調整航線返回台北，於進場降落高度800呎時，關斷左發動機Fuel level，Air turned-back於1811時安降台北。</p> <p>檢討改善：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 維修人員按相關手冊執行故障排除，更換發動機之FCU及Fuel Pump，試車情況正常。</li> <li>2. 所拆換之FCU及Fuel Pump經初步目視檢查，發現其耦合之軸套有磨損現象。</li> <li>3. 此兩項組件外送Vendor for required disposal。</li> </ol>										
DORNIER	DO-228-212	1060		Actuator - NLG	S4-3300264		Liebherr-Aerospace		449:0/5	Jan-09-2003
<p>事件經過：</p> <p>一月八日，飛機於地面拖行時鼻輪起落架緩緩收上，飛機部份機首蒙皮受輕微損傷。</p> <p>檢討改善：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 飛機以千斤頂頂起並加壓鼻輪起落架收放致動器。</li> <li>2. 鼻輪起落架收放致動器送翻修廠檢查正常。</li> <li>3. 製造廠家曾發布技術通報要求拖機時不可踩煞車，屬於設計上之特性，拖機時必須較緩和，已發布通告要求拖機人員注意。</li> </ol>										