

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JUL-01-2007~ SEP-30-2007

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
Fokker Aircraft B.V.	FK-28- MK100	11496	2750	TE FLAP Control System		Malfunction			24348:00	Aug-15-2007
<p>事件經過：</p> <p>一、航機下降過程中，遭遇輕度亂流，FLAP自動放下至42°，航機持續保持下降安全落地。落地後檢查系統附件及管路等，並執行FLAP Ststem Operational Check情況均正常。</p> <p>二、第二天第一班次起飛後，爬升過程中再度發生FLAP自動下降至42°，航機返航安降起飛機場。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、依據二次機長報告發生過程，研擬故障改善措施。</p> <p>二、地面系統檢試模擬飛航中故障產生原因，惟情況均正常。</p> <p>三、航機進場徹底找出故障原因，發現FLAP System Alternate Control Switch Plug 有U、S、V三根Pin已有短路損壞，造成不正常線路接觸，於飛航動態情況下使得FLAP Alternate Ststem作用，FLAP自動放下42°全放位置。</p> <p>四、經更換Alternate FLAP Control Switch後，故障改善完妥。</p> <p>五、機隊使用平均已逾10年，安排更換Alternate FLAP Control Switch，以維機隊正常運作。</p>										

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JUL-01-2007~ SEP-30-2007

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
The Boeing Company	B-737-800	30175	2800	Aircraft Fuel System		Streaming Fuel Leaking			13663:00	Aug-20-2007
<p>事件經過：</p> <p>航機落地滑進停機坪，地面機械員發現Streaming Fuel Leaking自No.2發動機派龍及機翼前緣處灑落至地面，隨即並發現No.2發動機派龍部位起火燃燒，短短時間內造成No.2發動機內側以後之中間機身及左機翼完全燒毀之"Airplane Entire Burnt Out, Major Accident"飛安事件。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、起火原因為Streaming Fuel Leaking於地面發動機關車後，流出接觸至No.2發動機尾管熱源，引致起火燃燒。</p> <p>二、Streaming Fuel Leaking原因為右翼No.5 Slat Main Track Downstop Hardware掉落至No.5 Slat Main Track Housing，於Slat收起過程中 Main Track擦撞Downstop Hardware後，磨破油箱內之Main Track Housing下方後，造成大量右機翼燃油湧出並流經右翼前緣及No.2發動機派龍，並流入接觸發動機尾管熱源，造成全機焚毀。</p> <p>三、No.5 Slat Main Track Downstop Hardware掉落至Main Track Housing下方原因為Main Track Downstop Hardware Assembly中有一個Washer缺失，造成Hardware Assembly中之固定螺帽穿越No.5 Slat Main Track Hole及Downstop Hardware掉落至Main Track Housing內。</p> <p>四、為防止因Track Downstop Hardware掉落 入Main Track Housing內造成漏油及引起火警之嚴重事件，製造國民航主管官署於事件後6天內連續發布二次緊急適航指令（Emergency Airworthiness Directive）要求航機使用者擴大檢查 # 1 Slat Main/Auxiliary Tracks至 # 8 Slat Main/Auxiliary Tracks之Hardwares Assembly以確認所有Hardware上之Bolt、Washers、Downstops、Sleeve、Locator及Nut均裝置妥當，並檢查Track Housings內有無磨破等之不正常情況。</p> <p>五、航空器所有人或使用人應就下列檢討改善以符民航法第41條之1「航空器所有人或使用人應負責飛航安全之責任」之規定：</p> <p>（一）對影響安全之維護需求訂定RII作業程序及RII項目要求。</p> <p>（二）訓練維修人員徹底瞭解完工簽證所代表之意義及所負之責任。</p> <p>（三）製造廠工作要求僅為施工規範所需之Minimum Requirement，航空公司工程部門應依其手冊程序規範轉換為符合公司施工安全要之工程指令或工作程序單。</p> <p>六、至於Main Track Downstop Washer未裝而造成Hardware Nut穿越Main Track Hole問題，將透過事件調查尋求設計上改善。</p>										