

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JAN-01-2009~ MAR-31-2009

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 Bombardier Inc.	DHC-8- 311	414	3244	Tire	83210302-051	Burst	Dunlop			Mar-24-2009

事件經過：

- 一、航機起飛時，3號主輪胎爆胎，因航機速度超過V1，飛行組員繼續起飛，於空中檢查航機各系統正常，安全返航落地。
- 二、機務人員於按維護手冊對航機進行檢查，機體結構無損傷，更換主輪後，航機恢復適航。
- 三、爆裂之輪胎送回原廠Dunlop英國廠進行肇因分析。

檢討改善：

一、Dunlop原廠檢查分析爆裂之輪胎後提出報告，造成爆裂之原因有下列幾個方面：

(1). General flexing Fatigue (彈性疲乏)。 (2). Overload (超過輪胎載重)。 (3). Under-inflation (低胎壓操作)。 (4). 在輪胎沒有滾動的狀況下，做過度的轉向。上述狀況其 1 或 2 個以上的狀況可能發生在爆裂的輪胎上。

二、檢視航機維修記錄，事件發生當日飛行前檢查胎壓正常，且爆裂之航班為該機第 7 個班次，且於起飛滾行時爆裂，排除第四個原因。

三、Dunlop 原廠建議檢查時發現輪胎有起泡或異常情形，應立即更換，可避免 Tire Failure 的情形發生。

四、後續處理：

1、填報 CAASDR 報告。

2、國內相同機型各機執行一次特別檢查，並改正發現缺失。

3、針對常見之輪胎磨損及破損等異常狀況，發佈技術通報，加強維修同仁於檢查輪胎時，可以及時發現並變更。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2009~ MAR-31-2009

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	B747-400	30768	2611	Smoke Detection						Mar-07-2009
<p>事件經過：</p> <p>一、航機起飛後進入巡航高度後，飛航組員回報後貨艙火警警報"FIRE CARGO AFT" 訊息出現在引擎指示及組員警示系統(EICAS)上，並伴隨相關火警警鈴聲響；飛航組員立即按快速遵循手冊(QRH)程序，實放貨艙滅火器並立即返航。</p> <p>二、航機落地後立即進行詳細檢查，下貨艙無任何起火跡象，但貨櫃／貨盤上方及貨艙內發現多處積水存在。研判為貨櫃上方之積水，因溫度空調變化產生水氣，貨櫃上方與煙霧偵測器抽氣管口間距小，水氣或水被吸入煙霧偵測器中，因而被誤認為貨艙發生煙霧，系統立即產生相關火警警報。</p> <p>三、航機經更換滅火器及完成相關檢查後，恢復適航。</p> <p>檢討改善:</p> <p>一、檢討讓該航班起飛前貨物裝載時之天候狀況，確認為下雨之狀況，且雨勢相當大，故貨櫃及貨盤上方有大量積水存在；於貨櫃裝入航機時，未能將上方積水清除，故可研判本事件為水氣造成之假火警警報。</p> <p>二、貨艙煙霧偵測器吸入水氣產生火警警示之狀況，在全世界已發生好幾起，波音公司已發佈SB，建議在煙霧偵測器抽氣管路加裝加熱裝置及增設排水孔，預防水氣進入煙霧偵測器，產生誤信號。</p> <p>三、貨物裝載因牽涉到公司內部數個單位及機場地勤代理公司，航空公司應建立標準作業程序，於不良天候下作業時，確保各項程序確實執行，並排除各項風險因子，使飛航作業安全。</p>										

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2009~ MAR-31-2009

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