

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2009~ MUL-30-2009

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
Airbus	A330-300	641		Sensor Struct	F575492600200	Fail	Airbus			Jul-12-2009

## 事件經過：

一、飛機自桃園飛往韓國仁川，於桃園機場起飛後，收襟翼時該機電子的集中監測器(Electronic Centralized Aircraft Monitor, ECAM)出現襟翼鎖住(FLAP LOCK )警告訊息，機長決定返航，安全降落。

二、落地後警告訊息消失，且組員操作襟翼收放正常，該機拖回棚廠進行詳細檢修。

三、檢查ECAM故障紀錄，確有飛航控制襟翼系統2錯誤-左邊襟翼近接開關2("F/CTL FLAP SYS 2 FAULT - FLAP LH PROX SW2，及左翼第4號後緣襟翼軌道感應器 (LH WING #4 TE FLAP TRACK SENSOR)等訊息紀錄；依飛機維修手冊檢查，發現第4號後緣襟翼軌道後連桿調校棒無法平順通過調校孔，且左翼第4號後緣襟翼軌道感應器之感應度數與指令度數差，超出飛機維修手冊規範。經更換感應器，襟翼同步系統重新調校後，襟翼操控功能恢復正常, 恢復適航。

## 檢討改善:

一、事件後，針對故障原因，爾後執行該系統維護工作時，新增下列維護項目，以避免類似問題再度發生：

- 1、襟翼系統之24個調校點校準。
- 2、兩支軌道感應器之感應度數與指令度數一致性確認。

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2009~ MUL-30-2009

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
Airbus	A330-200	752		Hose	AE2463936G0265	Ruptured	Airbus		10842 HRS	May-22-2009
<p>事件經過：</p> <p>一、飛機降落於桃園機場後主起落架右液壓軟管破損，綠系液壓低油量警告，導致鼻輪轉向功失效，航機需拖車拖回機坪檢修。</p> <p>二、更換破損之液壓軟管，更換液壓油，依維修手冊執行起落架及剎車系統等測試正常後，飛機恢復適航。</p> <p>檢討改善：</p> <p>邇來國籍航空公司發生數起 AIRBUS 航機綠系液壓管路破裂，致系統失效，為預防事件再度發生，各國籍AIRBUS機型已採取以下預防措施：</p> <p>一、造成前項事件之管路及零組件皆非年限管制件，事件發生後，已依「航空器飛航安全相關事件處理規則」通報原製造廠改善。</p> <p>二、國籍A320機隊左/右兩邊起落架煞車液壓軟管全部更換為改良軟管；並依照起落架廠家資訊，將該液壓管改列為定期更換件。</p> <p>三、國籍A330機隊針對前述分佈器，執行非破壞性檢查，確認無類似裂縫瑕疵；在廠商未有改善措施前，修改區域檢查工單對該組件定期檢查。</p> <p>四、國籍A330/A340機隊依廠商提供液壓管路檢查資訊，執行綠系液壓管路一次性檢查；並將左/右主起落架主迴路剎車液壓軟管全機隊更換，且改為定期更換件。</p>										