

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : July-01-2010~ Sep-30-2010

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	29031	26	COPPER BUSHING	802508	CORROSION	KIDDE	NIL	54732FH	Jul-22-2010

事件經過：

一、飛機於桃園機場後推完成發動機起動關閉輔助動力單元(Auxiliary Power Unit)，於輔助動力單元一分鐘冷卻循環時，輔助動力單元火警警示燈亮起，輔助動力單元立即自關關車，第三顆滅火瓶自動擊發。
 二、飛機返回停機坪，維修人員檢查輔助動力單元區域，未發現任何火災或漏氣現象，飛機依MEL規範將輔助動力單元禁用簽證放行。

檢討改善：

一、根據波音原廠提供資訊，過往輔助動單元火警發生於輔助動力單元關車期間之狀況，通常都不是故障之輔助動力單元零組件漏氣造成，通常都是火災偵測器接頭有腐蝕生鏽狀況造成。
 二、波音原廠建議日後更換輔助動力單元火警偵測器時，一併更換其接頭內之COPPER BUSHING，預防類似狀況發生。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : July-01-2010~ Sep-30-2010

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	29061	32	HOSE	AS115-04K0630	LEAKING	BOEING	NIL	27326FH	JUL-19-2010

事件經過：

- 一、飛機於洛杉磯機場起飛後，出現低油面警告訊息（" HYD #4 QTY LOW" MSG）空中返航，組員採用替代方案釋放起落架，航機安全落地。
- 二、地面維修人員檢查發現位於右翼主起落架下鎖功能液壓軟管漏油，導致綠系液壓油流失，更換液壓軟管，經測試系統恢復正常後，航機飛返桃園。

檢討改善：

- 一、液壓油流失主要是因右翼主起落架下鎖功能液壓軟管漏油。
- 二、航機返台後，將其他三個起落架上之下鎖功能液壓軟管更換，並送場執行高壓測試(8900 PSI)，測試狀況均正常；檢示下鎖功能液壓軟管可靠性資料，此一下鎖功能液壓軟管可靠性良好。
- 三、維持現行維護計畫於起落架7年或35,000飛時何者先到時之翻修，更換起落架上所有液壓管，預防事件之再發生。