

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Oct-01-2010~ Dec-31-2010

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
BOMBARDIER	DHC-8-311	467	72	OIL TUBE	AE 7077093	LEAK	EATON	NIL	23438	JUN-14-2010

事件經過：

- 一、飛機於高雄機場起飛後，於飛行途中出現左發動機低油面警訊“LH ENG OIL PRESSURE LOW”，飛行員遂依QRH程序執行左發動機關車，飛機折返安降高雄機場。
- 二、經維修人員檢查發現滑油泵出口軟管滲漏所致，經更換軟管及檢測後航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、為預防事件之發生，先執行該機隊一次性檢查，檢查情況正常。
- 二、事件發生後，將本事件反應給飛機製造廠，並要求其提供檢查時距或檢測相關建議。
- 三、依原廠之建議修訂現有檢查工單，並發通告要求於發動機更換時機落實實施本項檢查，以避免再發。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Oct-01-2010~ Dec-31-2010

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
MC DONNELL DOUGLAS	MD-11	48789	28	BOOST PUMP	60-847-4	FAILURE	BOEING	NIL	61832	NOV-14-2010

事件經過：

一、飛機於第一次後推時出現"TANK 3 AFT PUMP OFF "警訊，維修人員依MEL 28-22-1A及DDG完成維護程序補油後放行，第二次後推後飛機於跑道加速至100 KNOTS時，發動機失效警訊，飛機放棄起飛(RTO)。

二、飛機滑回檢修，經維修人員執行HIGH ENNERGY STOP檢查正常，將1號油箱之FWD PUMP及3號油箱之AFT PUMP調換，再依MEL 28-22-1A及DDG完成維護程序補油後放行，回主基地後更換失效之BOOST PUMP。

檢討改善：

一、經檢討造成RTO主要原因是第一次檢修時未完全執行MEL之維護程序，使空氣進入油管，造成N1下降發動機失效之警訊。

二、修訂MEL，如有MEL 28-22-1A延遲改正時，加注必須於加完油或補完油後執行DDG維護程序.以確保控氣不會存在管路，同時對維修人員進行訓練，以防止類似事件再次發生。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Oct-01-2010~ Dec-31-2010

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
AIRBUS	A330	823	72	ENGINE	CF6-80E1A4	SHANK SEPERATIO N	GEAE	NIL	13780	NOV-4-2010

事件經過：

一、飛機於桃園機場起飛後於爬升階段，1號發動機有“BANG”聲響，隨即有1號發動機失效警訊，飛行組員即關閉1號發動機，飛機回航安降桃園機場。

二、經維修人員檢查發現發動機尾管有金屬碎片，更換發動機後，飛機恢復適航，簽證放行。

檢討改善：

一、經原廠確認因HPT 第一級葉片機座根部腐蝕應力造成疲勞斷裂，主要原因是未鍍層之鎳合金葉片受熱腐蝕所造成，其中腐蝕媒介含有Na、K、Mg等鹽酸化合物，溫度在1100~1400°C之間，屬於Type-II 受熱腐蝕，熱腐蝕造成葉片根部金屬表面形成麻點，麻點形成疲勞裂紋會逐漸增長，最後導致葉片脫離。GEAE公司決方案：設計新根部鍍鉻層之葉片，修理現有葉片鍍鋁層。

二、為預防事件之再發生採取以下風險管控及預防措施：1.依發動機之飛行小時及裝機發動機情況分析及排定出風險指數。2.錯開相同高鍾點發動機，使用高、低鍾點發動機。3.原廠(GEAE)全力支援更換高風險發動機之葉片。4.暫停180分鐘雙渦輪發動機延展航程作業(ETOPS)。

三、通報GEAE之主管機關(FAA)，請其檢視該型發動機就此缺陷，設計國民航主管機關是否有必要提出更嚴謹之預防及改善措施。