

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT										
資料日期：Jul-01-2011~ Sep-30-2011										
製造廠	型別	序號	ATA	名稱	零件件號	零件情況	零件製造廠	零件序號	零件使用 總 時 間	日期
AIRBUS INDUSTRIES	A321	555	32	LANDING GEAR	201387001-12 0	LEAK	MESSIER DOWTY	NIL	32322	JUL-08-2011
	<p>事件經過：</p> <p>一、飛機於桃園機場起飛後因出現“液壓系綠系及1號發動機綠系液壓泵壓力低”訊號，同時起落架無法收起，航機空中回航安降桃園機場。</p> <p>二、經維修人員檢查發現左邊主起落架外側軟管之旋轉接頭斷裂，造成漏液壓油，經更換測試正常後，飛機恢復適航。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、經工程師分析主要失效原因為應力銹蝕導致液壓軟管之接頭斷裂，造成液壓綠系液壓油流失，使得起落架無法收起，檢查中發現該旋轉接頭橫截面留有明顯銹之痕跡，情況與空中巴士服務通告 SB A320-32-1364R0 說明相符。</p> <p>二、該公司已依前敘服務通告更換該型機隊之 EATON 生產製造之軟管，安裝新型 Parker /Stratoflex 軟管，以提高其可靠度及預防事件之再發生。</p>									

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2011~SEP-30-2011

製造廠	型別	序號	ATA	名稱	零件件號	零件情況	零件製造廠	零件序號	零件使用 總 時 間	日期
MCDONNELL DOUGLAS	MD-90	53571	27	FLAP TAKE-OFF WARNING SWITCH STRAP HARNESS	VJ-314 8370024-9 170107-200	WORN	MCDONNELL DOUGLAS	NIL	26577	JUL 24, 2011

事件經過：

一、航機由桃園飛澳門於機場跑道滾行時，因起飛警告聲響起，機長決定放棄起飛，並將航機滑回停機坪準備檢修，航機停妥後，因航機一號引擎尾管有冒煙現象，且煙味隨航機空調系統傳入客艙內部，進行乘客緊急疏散，計有 15 名乘客受到輕微擦傷，經壢新醫院桃園機場醫療中心人員處理後，所幸均無大礙。緊急撤離過程中，尾椎逃生滑梯未能施放。

二、經更換左側號發動、更換水平安定面配平指示及襟翼操作手柄「起飛警告」的微動開關及尾椎逃生滑梯等經測試正常後，飛機恢復適航。

檢討改善：

一、經分析飛航紀錄器之數據，判斷水平安定面微調配平指示仍在綠色範圍內，但已接近綠色範圍上限，當航機在高速100哩以上滾行時，可能導致觸發起飛警告聲響(波音公司表示曾有一航空公司經歷高速起飛警告聲響並放棄起飛之相同事件，其肇因係起飛外行調置於綠色範圍上限)。

二、尾椎逃生滑梯未能施放之原因係其帆布帶斷脫所致，因其帆布材質脆化而斷裂。

三、發動機之冒煙現象，依原廠手冊說明飛機放棄起飛於發動機關車後，用力煞車，發動機在地面或空中快速減速，空中關車及重新點燃等之後均可能產生白煙，因此並非發動機故障之象徵。據此研判，該機左側發動機當時並無故障。

四、為預防事件再發生，該公司已採取預防性更換水平安定面配平指示及襟翼操作手柄「起飛警告」的微動開關，將機隊尾椎逃生滑梯帆布帶執行一次性更新，並於C級檢查時加強檢查該布帶以提高可靠性。