

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2012~ SEP.-30-2012

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
THE BOEING COMPANY	B747-400	28711	26	ENG FIRE BTL	A830800-47	Leak	KIDDE	5076EL, 5080EL, 5072EL	NIL	AUG-08-2012

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

事件經過：

- 一、飛行前檢查發現“BTL LO L ENG B”故障訊息，發動機滅火瓶意外擊發。
- 二、維修人員連續更換三瓶滅火瓶後，航機恢復適航。

檢討改善：

- 一、該飛機經更換使用期限即將屆期之滅火瓶後，接續發生“BTL LO L ENG B”相同的故障訊息，並於短時間內連續重複發生滅火瓶意外擊發。
- 二、檢查更換下之滅火瓶發現，其充填安全裝配口的簧片(Disc)皆破裂，而導致滅火瓶內壓力不足產生故障訊息，清查同款滅火之送修紀錄，發現此事件所更換之滅火瓶皆為同一批。
- 四、廠家(KIDDE AEROSPACE)調查發現，因充填安全裝配口型號無法由外觀差異分辨，並於作業疏失而裝置錯誤件號之充填安全裝配口。
- 五、此一事件原廠已變更其原料放置格位不再相鄰存放，以避免類似案例發生。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2012~ SEP.-30-2012

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 INDUSTRIE	A-321-131	746	72	ENGINE	V2530-A5	FAILURE	IAE	V10123	28685	AUG-18-2012

事件經過：

一、飛機由台北至大阪關西機場，於降落階段 ECAM 出現” ENG 1 FADEC ALTERNATOR” 警告訊息，飛機最後安全降落於關西機場。

二、維修人員更換永磁發電機(PMA)及發動機電子控制器(EEC)後故障仍未排除，經進一步檢查發動機金屬屑檢測器(MCD)有部份金屬屑殘餘，因此決定更換發動機，更換發動機並試車正常後，航機恢復適航。

檢討改善：

一、該發動機送修分析後，研判造成本次事件的原因為，位於 PMA 組件內固定 PMA 轉軸之螺帽鬆脫，影響驅動齒輪無法透過轉軸驅動 PMA，因 PMA 無法轉動導致 EEC 無法獲得 N2 之訊號，進而 ECAM 顯示”ENG 1 FADEC ALTERNATOR”之警告訊息。

二、後續當發動機進廠維修時將安排執行 SB 72-0616 更換 PMA 轉軸之固定螺帽，改善原先螺帽因操作溫度變化及製程誤差容易產生鬆脫之現象。