

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-340-313	0433	26	FIRE LOOP DETECTOR	7101-31	FALSE FAULT	L'HOTELLIER	BZ275, BZ270	NIL	OCT-06-2012

事件經過：

一、飛機由新加坡準備起飛回台北，於跑道起飛時發生“#1 ENG FIRE”的火警警告訊息，組員依 QRH 執行相關程序後火警警告訊息仍然存在，而放棄起飛。

二、航機滑回機坪，維修人員檢修發現一號發動機並無火災及漏氣跡象，且滅火瓶皆已擊發；經試車檢查該發動機內部無漏油/漏氣現象；檢查相關火警偵測系統之線路皆屬正常且火警測試亦正常，經更發動機上所有的火警檢測器(8 個)、火警檢測電腦(1 個)及滅火瓶(2 個)後，經試車確認系統皆正常後，航機派遣回台北。

檢討改善：

一、空中巴士技術文件指出，當飛機於高溼度的環境下，可能會產生火警警告的假訊號。並且空中巴士所發布之 SB 26-4032，建議對發動機區域的火警檢測器接頭執行封膠，以避免因處於高溼度的環境下而產生假訊號。

二、研判主因為派龍段之火警檢測器接頭未封膠且加上下大雨的高濕度環境所導致。

三、改善措施：針對 A340 機隊執行一次性檢查，如發現火警檢測器接頭封膠狀況不良時予以重新封膠。

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	B-737-800	28404	73	ENGINE	CFM56-7B	Abort Take-Off	CFMI	NIL	NIL	OCT-09-2012

事件經過：

一、飛機於跑道起飛階段顯示“EEC ALTN”警告訊息及“ENG”訊號指示燈，組員執行放棄起飛。

二、維修人員檢查機上之相關系統電腦並無故障訊息，並執行預防性維護程序，先行更換大氣慣性參考電腦(ADIRU)後，飛機恢復適航。

檢討改善：

一、該飛機之相關資料送至波音公司分析後，研判造成本次事件的主因為，飛行員於發動機啟動後未開啟飛機上之空速管(PITOT)加熱系統所導致。

二、預防措施：將安排執行 EO 738-30-31-0001 改裝，改裝後飛機上之空速管(PITOT)加熱系統將自動開啟，防止飛行組員於發動機開車後未啟動加熱系統。