

# SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2013～SEP-30-2013

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-330-200	587	29	HP Manifold Valve	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	SEP-15-2013

事件經過：

- 一、飛機於廣州執行過境檢查時，發現該機之藍系(Blue System)液壓系統之液壓油全部漏光。
- 二、檢查發現為藍系液壓系統-高壓歧管之管路螺帽鬆脫，維修人員重新上鎖螺帽並依據規範上磅數，重新補充液壓油及執行液壓系統測漏後，飛機恢復適航。

一、飛機於廣州執行過境檢查時，發現該機之藍系(Blue System)液壓系統之液壓油全部漏光。

二、檢查發現為藍系液壓系統-高壓歧管之管路螺帽鬆脫，維修人員重新上鎖螺帽並依據規範上磅數，重新補充液壓油及執行液壓系統測漏後，飛機恢復適航。

檢討改善：

- 一、經調查並分析，漏油發生位置在左邊輪艙內，藍系液壓系統之「高壓歧管」與「儲壓器」間的管路因組裝時會產生應力負荷，其螺帽因液壓系統建壓時產生高壓震動，長期使用下容易造成鬆脫。
- 二、原製造廠建議可於管路彎角處或管路中間加裝 swaging union 以增強管路，並消除高震動時所產生之應力負荷來防止鬆脫。
- 三、目前安排於每星期執行相關組件管路螺帽檢查及螺帽磅數確認之防範檢查，另外修訂維護計畫新增於每 400 小時執行

一、經調查並分析，漏油發生位置在左邊輪艙內，藍系液壓系統之「高壓歧管」與「儲壓器」間的管路因組裝時會產生應力負荷，其螺帽因液壓系統建壓時產生高壓震動，長期使用下容易造成鬆脫。

二、原製造廠建議可於管路彎角處或管路中間加裝 swaging union 以增強管路，並消除高震動時所產生之應力負荷來防止鬆脫。

三、目前安排於每星期執行相關組件管路螺帽檢查及螺帽磅數確認之防範檢查，另外修訂維護計畫新增於每 400 小時執行定期檢查。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT										
資料日期：JUL-01-2013 ~ SEP-30-2013										
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
Embraer	ERJ-190-100	1900009 1	29	Engine Driven Pump	51164-05	Malfunction	NIL	K0519	NIL	SEP-01-2013
	<p>事件經過：</p> <p>一、飛機執行台中至香港航班，當飛機於爬昇階段時 2 號液壓系統之發動機液壓泵(EDP)發生故障，組員執行標準程序後決定繼續航班任務，惟持續監控發現 2 號液壓系統之液壓油只剩下 36%並逐漸減少中，故決定返航，後續出現 HYD 2 LOW QTY/LOW PRESS 警告訊息，航機最後安全落地。</p> <p>二、維修人員檢查發現 2 號液壓系統之發動機液壓泵(EDP)管路轉接頭外殼有裂紋，且該液壓泵曾經有空轉之狀況因此需更換液壓泵，同時執行液壓管路壓接修理，並執行發動機試車與液壓系統測漏後恢復正常。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、檢視相關資料及維修紀錄，確認破裂之管路為原裝件，且該區域近期末執行相關檢修工作，接頭之滑動標誌完整，未有鬆動或重新上磅數之跡象，同時原廠回覆此為全球首例應為個案。</p> <p>二、已經發工執行機隊一次性檢查，爾後發現飛機有管路滲(漏)油時，管路接頭上磅數務必依據維修手冊相關之規定數值，避免過(超)磅。</p> <p>三、若滲(漏)油情況未超出維修手冊之限制，亦務必登錄於相關維護記錄內追蹤控管，列入持續監控項目。</p>									

資料日期：JUL-01-2013 ~ SEP-30-2013