

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2015 ~ JUN-30-2015

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-747-400	29111	71	Engine	CF6-80C2	In-flight Shout down	GE	703165	82753	MAY-22-2015

事件經過：

一、飛機起飛 3 個小時後，飛行員發現 4 號發動機滑油量持續異常下降，飛行員依據標準程序關閉發動機，並安全降落於西雅圖機場。

二、經維修人員檢視發現為 4 號發動 HMU (HydroMechanical control Unit)之膠圈(O-ring)損傷，經更換後該膠圈後，測試後正常飛機恢復適航。

檢討改善：

一、查該機曾於飛行前一天執行 A 級檢查時更換 4 號發動之 HMU，疑似膠圈未安裝妥善且依據飛機維修手冊僅須執行發動機慢車測試，故未能於更換 HMU 後檢測出滑油滲漏之狀況。

二、該公司之改善措施為執行 HMU 測漏時，包覆 HMU 之 DRAIN MAST(漏油排放孔)方式實施，並擬再增加執行發動機大車測試，以避免檢測之疏漏。

三、除製作維修通告宣導安裝之程序外，另訂定執行該項維修人員之資格要求。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT										
資料日期：APR-01-2015 ~ JUN-30-2015										
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-747-400	27173	71	Engine	CF6-80C2	In-flight Shout down	GE	706-476	87472	MAY-18-2015
	<p>事件經過：</p> <p>一、飛機執行台北至洛杉磯飛航任務，於落地前 2 小時，飛行員發現滑 3 號發動機之滑油量低於 10 QT，並監控滑油量下降期間並無低油量/低油壓警示發生，遂將 3 號發動機收油門至 60%後安全降落於洛杉磯機場。</p> <p>二、該機降落後經維修人員檢查發現，於發動機壓縮器後段機匣(CRF)疑似有內部滲漏現象，該公司立即由桃園派員前往更換該發動機，更換發動機後檢試正常並恢復適航。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、該發動機經拆解作業，發現漏油之肇因為 CRF 內部之滑油歧管破裂，該管路因受溫差、應力及振動影響，容易導致管路磨損與破裂。</p> <p>二、目前已向發動機原製造廠反映，預計 2015 第 3 季發布 SB 72-1516 將可改善此情況。</p> <p>三、另加強監控該型發動機運作情況並持續追蹤後續改善措施。</p>									