

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT										
資料日期：JAN-01-2016 ~ MAR-31-2016										
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
AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL	ATR-72-212A	1101	61	Autofeather Unit	30048-0000-48	Crack	Pratt & Whitney Canada	RT4629	1	FEB-28-2016
	<p>事件經過：</p> <p>一、飛機起飛時飛行員發現 1 號發動機 ATPCS 之"ARM"指示燈熄滅推力異常，無任何故障訊息出現，於準備進場前駕駛艙顯示 "ENG 1 Fail" 警告訊息，飛行員依據標準程序關閉 1 號發動機安全降落。</p> <p>二、經維修人員更換 1 號發動機之自動順槳控制器(AFU)，測試正常後飛機恢復適航。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、拆換之自動順槳控制器(AFU)經原製造廠拆檢確定為產品瑕疵，確認為內部電路板之 U3(voltage regulator)焊點斷裂。</p> <p>二、經檢測召回產品並未發現相同缺失，故認為是單一事件；原製造廠認為自動順槳控制器如裝機超過 150 小時就不會有類似狀況。</p> <p>三、原製造廠針對本產品瑕疵之改善，擬在 U3 焊接製程於最後組裝過程增加應力消除(STRESS RELIEF)程序，以避免類似狀況發生。</p>									

# SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2016 ~ MAR-31-2016

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	28406	22	MCP	4082260-939	Malfunction	Honeywell	98101537	NIL	FEB-22-2016

事件經過：

一、飛機執行胡志明市至台北飛航任務，飛機於巡航高度 33,000 英尺期間發生自動駕駛系統失效情況，飛行員依據航管指示下降高度至 27,000 英尺，自動駕駛系統於高度 30,000 英尺時回復正常。

二、飛機落地後執行檢修，檢測自動駕駛系統有顯示"自動駕駛模式控制面板(MCP)資料無效"的訊息，更換 MCP 後執行測試飛機恢復適航。

檢討改善：

一、MCP 故障導致自動駕駛系統失效為該公司 737-800 機隊首次發生，該故障件外送至原製造廠檢測為無故障(No Fault Found)，但原製造廠再依據 SIL D201501000033 執行 A10、A11 電路板焊點檢修。

二、波音回覆 MCP 故障時系統會做自我測試並重新開機約需 15 分鐘，所以自動駕駛系統於高度 30,000 英尺時恢復正常。

三、該公司再將自動駕駛系統檢測資料與飛航相關資料提供給波音分析後，回覆確認為 MCP 內部故障造成自動駕駛系統失效。

四、此事件主因為 MCP 內部間歇性故障，疑似 MCP 內部電路板焊點不良，依據此 SIL 做故障排除並改正焊點不良的狀況。