

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2017 ~ MAR-31-2017

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	A-330-300	838	32	Adjustable Link	10-211101-000	Ruptured	Safran Landing System	MDG511	35174	JAN-15-2017

事件經過：

一、飛機執行曼谷至台北飛航任務，航機起飛後飛行員發現右起落架無法收起，並有“Shortening Mechanism”故障訊息，航機回航曼谷機場。

檢討改善：

一、經查原廠資料至 2015 年 1 月止，全球 A330 / A340 共有 17 起相同案例，檢查全機隊的高風險項目(起落架起降次數高於 10,000 次)共計有 3 件，將安排時程執行更換。

二、主要造因為封膠不佳，導致水氣進入，造成鏽蝕及連桿間螺紋產生應力而斷裂。

三、飛機原製造廠目前已發布兩份技術通告(Service Bulletin)，一份為執行預防性檢查(SB A330-32-3274)，另一份為組件改裝(SB A330-32-3277)，目前該飛機已安排檢查及改裝以改善此一狀況。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : JAN-01-2017 ~ MAR-31-2017

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	30770	27	Ground spoiler actuator	3320600-2	Malfunction	Moog	9060192	67518	FEB-13-2017

事件經過：

飛機執行河內至台北飛航任務，於下降階段使用減速板時，駕駛艙操縱盤於自動駕駛情形下，向左自動修正約 1.5 個刻度，飛機降落後執行測試時發現左邊第 6 號之擾流板無法動作，進一步檢查發現擾流板致動器之致動桿末端損壞並脫離致動器唧筒。

檢討改善：

一、受損組件之使用時數為 34,300 小時，初步檢視後研判為水氣滲入造成螺牙鏽蝕受損，導致致動桿末端承受擾流板作動時之應力後脫離。此狀況與 2009 年原製造廠所發佈之技術文件(3320600-SIL-27-01)相同，指出 747 機型擾流板之致動桿末端可能於飛行時數超過 75,000 小時或 15 年以上，當發生水氣滲入造成螺牙鏽蝕導致致動桿末端脫離損壞之情況相同。

二、後續依據檢查及分析提出以下風險管控及改善措施：

1. 針對使用時數過 33,000 小時之非原裝機件之致動器，發佈檢查工單將致動桿末端脫離後檢查鏽蝕情形。
2. 於每次 C 級檢查時執行擾流板致動器之封膠檢查，並針對封膠不良之致動桿末端進行修補或重封膠之動作。
3. 訂定當機齡達 15 年之檢查門檻後，於下 C 級檢查執行時將第 5, 6, 7, 8 號擾流板致動器之致動桿末端脫離並進行螺牙鏽蝕檢查，並於每 3C 級檢查重覆執行。