

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2017 ~ JUN-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	30608	29	TUBE ASSY	272U1200-639	Leak	BOEING	SFC500014 905	NIL	MAY-01-2017

事件經過：

一、飛機執行由安克拉治飛往亞特蘭大航班，飛機於亞特蘭大機場降落後出現“HYD PRESS SYS 4” MESSAGE，確認該機第4號系液壓油量下降至0.0。

二、航機落地後經維修人員檢查發現第 4 號液壓系，位於在 WING GEAR TRUCK POSITIONING REDUCING VALVE FLARELESS TUBING ASSY 漏液壓油，先行更換備用軟管後測試正常，飛機恢復適航。

檢討改善：

一、波音對此有發布通告 SL 747-SL-29-071-A 及 FTD 747-FTD-29-08001，指出此管件一端連接在彎頭的配件上，因該配件固定在機翼蓋板上，飛行與降落時因機翼蓋板之彎曲，可能導致管件因金屬疲勞而斷裂。

二、波音建議將鋁合金液壓管(件號 272U1200-639)更換為不鏽鋼液壓管(件號 272U1200-646)，同時於電腦補給系統中新增件號資訊並註明取代舊件號，以利後續新件採購。

三、針對該機隊已安排該液壓管之預防性更換，預計 2017 年上半年度全機隊更換完畢。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT										
資料日期：APR-01-2017 ~ JUN-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	30609	21	INTERFACE CONTROL UNIT	796885-4-002	Malfunction	HAMILTON SUNDSTRAND CORPORATION	91019956	82805	JUN-16-2017
	<p>事件經過：</p> <p>一、飛機執行台北至新加坡飛航任務，飛機起飛後飛行員回報出現”CABIN ALT AUTO ”及”OUTFLOW VALVE L”之故障訊息，因該機右側之艙壓控制閥門(Outflow Valve)之自動模式(Auto Mode)於台北起飛前故障，已依據最低裝備需求手冊放飛，因此要求返航進行檢修。</p> <p>二、飛機降落後經維修人員檢查後，更換故障之左側 ICU(Interface Control Unit)及右側的 Suppression Diode，並預防性更換右側 ICU，經系統測試正常後飛機恢復適航。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、拆下之 ICU 皆送回至原製造廠檢測，右側 ICU 經測試確認沒有失效，左側 ICU 測試確認故障，檢查發現電路板上共有 3 處電晶體損壞。</p> <p>二、經確認後本次事件主要因為左邊 ICU 失效及右邊之 Suppression Diode 失效所造成。</p> <p>三、針對本次所更換之 Diode 之維修紀錄顯示，其更換的頻率並不高，因此將維持目前機制監控；ICU 部分考量單一故障可依照最低裝備需求手冊放飛，若是兩具 ICU 同時故障仍可以手動方式調節艙壓，因此目前已改為高、低使用時數搭配的方式降低自動模式同時失效之風險。</p>									