

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2017 ~ SEP-30-2017

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	641	73	Engine	CF6-80E1	N/L	General Electric	811559	21543	JUL-31-2017

事件經過：

一、飛機執行從曼谷回桃園航班，飛機於下降時機上監控系統(ACMS)出現 Engine Gas Path Advisory Report，原因為監控系統偵測到 2 號發動機有發生類似發動機熄火(Flame out)之參數，飛航過程中駕駛艙均未有出現異常訊息。

二、檢視飛航資料紀錄器(DFDR and QAR)資料，於飛越颱風暴風圈範圍，下降過程飛行高度約 27000 英尺時，發動機 N1 及 N2 之轉速曾下降至慢速轉速(Flight idle)轉速以下，發動機立刻調整供油，伴隨間歇點火並於 30 秒內恢復轉速。

檢討改善：

一、發動機製造廠將此現象視為惡劣天氣(Inclement Weather)所造成之發動機短暫推力失控，為該型發動機於東亞可能遭遇之問題。

二、民航局曾針對該型發動機發佈適航指令，發動機製造廠也發佈相關技術通報，以提昇發動機控制軟體版本至 E.1.0，藉由可變旁路葉片(VBV)的控制來改變燃燒室內的油氣比，避免熄火的發生。

三、發動機製造廠建議依據飛機維護手冊(AMM)，執行發動機熄火及嚴重結冰檢查，同時檢查發動機外觀及發動機高壓壓縮斷內視鏡檢查正常。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：JUL-01-2017～SEP-30-2017

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	725	36	BLEED VALVE	6764B040000	Malfunction	LIEBHERR	00234	47488	SEP-08-2017

事件經過：

一、飛機執行高雄至上海飛航任務，飛機於起飛後出現駕駛艙顯示"ENG 1+2 BLEED FAULT"故障訊息，飛行員依程序執行系統重置(RESET)後恢復正常。

二、飛機返回高雄後，依據機上監控系統的資訊，預防性更換 1 號發動機之供氣調壓閥(Pressure Regulating Valve)。

檢討改善：

一、飛機製造廠已於 2014 年 2 月份針對 AIRBUS A330 安裝 GE 發動機之調壓閥，發佈 TECHNICAL FOLLOW-UP(TFU) 全球之平均故障率約為 6,000 小時，主要故障為閥門於發動機關車時無法閉合及起飛時有超壓現象，其主要原因為調壓閥本身的漏氣、磨損及調壓之問題。

二、同時飛機製造廠已陸續發佈操作程序修改，廠家並針對閥門內部之 PRELOAD SPRING、PISTON SEALING RINGS 與 PISTON DIAMETER AND LENGTH 進行設計改善，並已成功完成品質測試，預計於 2017 年底發佈改善計畫。