



主旨： 使用符合規範之程序及工具執行機體結構除（刮）膠工作，避免造成機體結構刮痕（Scribe Marks）損傷，甚而造成金屬疲勞及惡化產生裂紋。

說明：

- 一、 波音公司於 2003 年 9 月首次發布通告，陳述二例 B747 型機維修檢查時發現機身蒙皮接合處裂紋，其中一例裂紋長達 30 吋。經金相分析後認定該裂紋起始自蒙皮之刮痕損傷處，其肇因為前次執行機身除漆工作時，使用不當的刮膠工具產生刮擦線痕，使該處蒙皮產生金屬疲勞，導致後續裂紋生成。

波音公司後續亦接獲二例 B737 機型機身蒙皮裂痕之報告。

- 二、 波音公司於通報中提出『維修人員應使用符合規範的程序及工具執行除刮膠工作』之改善預防建議。另波音公司於 1980 年後停止於機身蒙皮搭接處（Lap Joint）封膠以免除除漆時的刮膠工作，然航空公司仍可選擇執行封膠，惟須使用合於規定之除（刮）膠工具。

改善預防建議事項：

- 一、 各航空公司及維修廠應訂定飛機結構除（刮）膠工作之標準作業程序（含適用之工具），並制定訓練計畫要求相關維修人員確依標準作業程序為之。
- 二、 各航空公司及維修廠於飛機維修中發現機體結構有（或疑似）刮擦線痕狀況，應儘速通報本局及飛機製造廠，以為飛機後續適航性之掌控及檢修。