

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2022 ~ JUN-30-2022

| 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 | 1090 | 32 | Integated Control Panel | 727-1073-02 | Malfunction | Sirio Panel | S12441280 | 16164 | JUN-06-2022 |

事件經過：

- 一、飛機執行松山-南竿航班，於松山機場起飛後飛行員回報起落架無法收起，決定回航松山機場。
- 二、經判讀該機飛航資料(QAR)及執行故障排除，確認起落架收放模組手柄(LEVER)卡在 DOWN 位置，更換該組件系統測試正常。

檢討改善：

- 一、故障之起落架收放模組為原裝機件，經原廠檢查確認故障原因為內之電磁閥(SOLENOID)品質不良，為本事件之主要肇因，
- 二、於原廠尚未提出改善方案前，該公司已執行下列預防措施，將高使用週期之起落架手柄組件更換，並於進廠檢修時必須更換電磁閥及執行該區域清潔。

事件經過：

- 一、飛機執行松山-南竿航班，於松山機場起飛後飛行員回報起落架無法收起，決定回航松山機場。
- 二、經判讀該機飛航資料(QAR)及執行故障排除，確認起落架收放模組手柄(LEVER)卡在 DOWN 位置，更換該組件系統測試正常。

檢討改善：

- 一、故障之起落架收放模組為原裝機件，經原廠檢查確認故障原因為內之電磁閥(SOLENOID)品質不良，為本事件之主要肇因，
- 二、於原廠尚未提出改善方案前，該公司已執行下列預防措施，將高使用週期之起落架手柄組件更換，並於進廠檢修時必須更換電磁閥及執行該區域清潔。

事件經過：

- 一、飛機執行松山-南竿航班，於松山機場起飛後飛行員回報起落架無法收起，決定回航松山機場。
- 二、經判讀該機飛航資料(QAR)及執行故障排除，確認起落架收放模組手柄(LEVER)卡在 DOWN 位置，更換該組件系統測試正常。

檢討改善：

- 一、故障之起落架收放模組為原裝機件，經原廠檢查確認故障原因為內之電磁閥(SOLENOID)品質不良，為本事件之主要肇因，
- 二、於原廠尚未提出改善方案前，該公司已執行下列預防措施，將高使用週期之起落架手柄組件更換，並於進廠檢修時必須更換電磁閥及執行該區域清潔。

檢討改善：

一、故障之起落架收放模組為原裝機件，經原廠檢查確認故障原因為內之電磁閥(SOLENOID)品質不良，為本事件之主要肇因，

二、於原廠尚未提出改善方案前，該公司已執行下列預防措施，將高使用週期之起落架手柄組件更換，並於進廠檢修時必須更換電磁閥及執行該區域清潔。

檢討改善：

一、故障之起落架收放模組為原裝機件，經原廠檢查確認故障原因為內之電磁閥(SOLENOID)品質不良，為本事件之主要肇因，

二、於原廠尚未提出改善方案前，該公司已執行下列預防措施，將高使用週期之起落架手柄組件更換，並於進廠檢修時必須更換電磁閥及執行該區域清潔。

檢討改善：

一、故障之起落架收放模組為原裝機件，經原廠檢查確認故障原因為內之電磁閥(SOLENOID)品質不良，為本事件之主要肇因，

二、於原廠尚未提出改善方案前，該公司已執行下列預防措施，將高使用週期之起落架手柄組件更換，並於進廠檢修時必須更換電磁閥及執行該區域清潔。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期：APR-01-2022 ~ JUN-30-2022

| 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-350-941 | 0138 | 29 | Restrictor Valve | 975380-1 | Leak | Parker | 975380CR0 661 | 20345 | JUN-03-2022 |

事件經過：

一、飛機執行上海至臺北航班，於飛行途中出現“G RSVR LOW LEVEL”及“G HYD SYS LOW PRESSURE”警告信息，飛行員以重力方式釋放起落架安降桃園機場。

二、檢查發現右翼綠系液壓限流瓣(Restrictor Valve)接頭鬆動導致漏油，按照維修手冊將限流瓣重新上緊扭力、更換綠系液壓系油濾，經系統測試後飛機恢復適航狀態。

檢討改善：

一、依據飛機原製造廠調查分析指出此案與限流瓣接頭之不當扭力值(過低)有關，將修正(加大)限流瓣接頭之扭力值，在相關手冊未完成修訂之前，先行發佈 RDAF 81072793/010/2022#A 做為修正限流瓣接頭扭力值之依據。

二、該公司依據原廠技術文件 RDAF 發布工程指令，重新施加(加大)限流瓣接頭扭力值，並安排執行限流瓣接頭扭力值之機隊檢查，後續每 36 個月定期檢查限流瓣接頭之扭力值。