

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Jan-01-2010~ Mar-31-2010

製造廠	型別	序號	ATA	名稱	件號	零件情況	零件製造廠	零件型別	零件使用 總時間	日期
THE BOEING COMPANY	B747-400	28093	32	BODY LANDING GEAR TILT ACTUATOR	65B01504-24	SHEAR	THE BOEING COMPANY	NIL	11341FH	Feb-18-2010
<p>事件經過：</p> <p>一、飛機於桃園機場起飛後因起落架無法收起，飛機回航桃園機場，經維修人員檢查後發現右機身起落架傾斜致動器之桿端軸承斷脫，使得右機身起落架在收起行程中無法傾斜7°度角，因而造成起落架無法收起。</p> <p>二、經維修人員更換右機身起落架傾斜致動器測試正常後，飛機恢復適航，簽證放行。</p> <p>檢討改善：</p> <p>一、為預防事件再發生，執行全機隊一次性螺桿、螺帽及開口銷檢查，檢查結果情況正常。</p> <p>二、另抽三架同型機之螺桿執行非破壞性檢查，檢查結果正常。</p> <p>三、修訂附件工作單，明訂在更換起落架做翻修時必需更換此螺桿，以防止裝機使用中損壞而造成起落架無法收起。</p>										

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Jan-01-2010~ Mar-31-2010

製造廠	型別	序號	ATA	名稱	件號	零件情況	零件製造廠	零件型別	零件使用 總時間	日期
THE BOEING COMPANY	B-747- 400	33732	32	NOSE LANDING GEAR STOP ASSEMBLY	65B01346-3	LEAK	THE BOEING COMPANY	NIL	NIL	Feb-06-2010

## 事件經過：

- 一、飛機由曼徹斯特機場起飛於爬升階段，組員報告鼻輪起落架無法收起，且明顯感覺異狀，飛機回航安降曼徹斯特機場。
- 二、該機落地後經維修人員檢查研判是因鼻輪起落架減震漏氣，造成扭力連桿無法完全伸展到正常位置而撞擊到閉合止檔與週邊結構及液壓管，使得鼻輪起落架無法收起。
- 三、該機經維修人員執行鼻輪起落架完整保養與收放測試後恢復適航，簽證放行。

## 檢討改善：

- 一、為預防再次發生，更換該機鼻輪起落架之壓力開關、加氣閥及壓力表，同時執行10天21航次監測鼻輪減震長度/壓力比，情況正常。
- 一、修改工程指令通告，說明在執行鼻輪起落架完整保養後檢查減震支柱時要確實檢查油氣之正確比。
- 二、通告停機線人員：當懷疑起落架有漏氣情形時必需執行外部氣管之測漏檢查。
- 三、由訓練部依此案做成教材警惕維護人員，如維護保養沒做好會造成飛機回航等事件。

## SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Jan-01-2010~ Mar-31-2010

製造廠	型別	序號	ATA	名稱	件號	零件情況	零件製造廠	零件型別	零件使用 總時間	日期
MCDONNELL DOUGLAS	MD-90-30	53535	25	ESCAPE SLIDE	100504-201	MULFUNCTION	GOODRICH	4A3701-4	774FH	MAR-18-2010
<p>事件經過：</p> <p>一、飛機於定期維修(C-10檢查)在執行工作卡(80230P)一號門逃生滑梯自動釋放測試時逃生滑梯無法自動釋放，執行手動釋放正常。</p> <p>二、經維修廠維修人員檢查發現該滑梯中之擊發線較長故無法自動擊發釋放(為原廠製造有瑕疵)(件號:4A3701-4)。</p> <p>三、經更換新擊發線(P/N:4A3913-1)後將原逃生滑梯裝上該機一號門，重新執行自動釋放測試情況正常。</p> <p>檢討改善：</p> <p>經工程師評估後發佈執行原廠服務通報(SB25-304)，將公司機隊受影響之擊發線(件號:4A3701-4)全部更換為新擊發線(件號: 4A3913-1)以改善其無法自動釋放缺點，確保飛行安全。</p>										