

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Apr-01-2010~ Jun-30-2010

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
AIRBUS	A340	415	28	JETTISON VALVE	HTE900169	LARGE CRACK/ FRACTURE	EATON AEROSPACE	NIL	42329FH	Apr-26-2010

事件經過：

- 一、飛機於溫哥華機場加油時燃油自左機翼緊急放油口漏燃油，檢查發現緊急放油閥外殼損壞，造成燃油經左機翼緊急放油口漏油。
- 二、經維修人員更換緊急放油閥及唧筒測試正常後，飛機恢復適航，簽證放行。

檢討改善：

- 一、全球曾發生數起MOUNTING FLANGE裂紋案例，因此EASA 發布適航指令AD F-2004-113及AIRBUS發布服務通報SB A340-57-4086來修改此一缺失。
- 二、該機已於2006年6月8日完成該AD/SB之執行，當時執行檢查時未發現任何裂紋，該緊急放油閥失效時(Apr-26-2010)其使用總CYCLES為7671 CYCs，未達AD之8300 CYCs，本次事件顯示雖有執行AD/SB也未能有效預防裂紋。
- 三、公司將更換所有高CYCLES (6000~8000)之緊急放油閥 (CYCLES)，以預防此事件之再發生。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Apr-01-2010~ Jun-30-2010

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
BOEING	B737-800	28407	31	SWITCH	32EN21-4	JAMMING	BOEING	NIL	NIL	May-16-2010

事件經過：

- 一、飛機於香港機場起飛油門推上時發生T/O Warning警告，組員放棄起飛後滑回檢修。
- 二、經維修人員測試檢查發Stabilizer Takeoff Warning Switch S132 失效造成，經更換後測試系統恢復正常後，飛機恢復適航，簽證放行。

檢討改善：

- 一、該換下之Stabilizer Takeoff Warning Switch S132 經檢查發現卡死無法動作，造成T/O Warning警告，放棄起飛。
- 二、修護部門遂依據Boeing Service Bulletin 737-27-25-1289，於2010/04/20發布E.O.738-27-41-0012，自2010/04/05起180天內執行T/O Warning Indication 之測試，並後續每750 FH重複執行，以防止類似事件再次發生。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Apr-01-2010~ Jun-30-2010

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
AEROSPA RTIAL	ATR72- 212A	560	72	ENGINE	PW127F	IFSD	PW	NIL	19878(TSN) 766(OVR)	Apr-02-2010

事件經過：

一、飛機於金門機場起飛後，高度3,000呎時組員發現1號發動機滑指針下降到0，主警告燈、CAP以及LOCAL三個紅燈同時亮起。組員隨即依照QRH程序將一號發動機關車，並折返金門機場安全降落。

二、經地面維修人員檢查判斷為一號發動機滑油內漏，更換發動機，執行發動機試車檢測正常。

檢討改善：

一、拆下之發動機送法國SECA維修廠執行修理，原廠(PWC)及航空公司工程師前往法國參與調查，經拆開發動機附件齒輪箱發現組件中缺少連接軸止檔及相應之固定圈。

二、經維修廠及原廠(PWC)分析可能原因為：指出該發動機低滑油壓力之故障原因係因固定環與聯結軸止檔脫離附件傳動齒輪軸所致至於脫離附件傳動齒輪軸之肇因不能確定。

三、為預防類似事件之發生，在每次發動機進場修理若拆解固定環時一律以新件代之，同要求SECA公司修訂工作卡，在更換固定環時必需由第三者做確認及簽證。

SIGNIFICANT OCCURRENCE REPORT

資料日期 : Apr-01-2010~ Jun-30-2010

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
AIRBUS	A330-200	573	32	HOSE	AE 2463936G0265	RUPTURE	AIRBUS	NIL	NIL	Jun-14-2010

事件經過：

一、飛機於杭州蕭山機場降落後，於滑行途中出現低油面警告訊息（" HYD GREEN SYS LVL" MSG），由拖車拖至停機坪。
 二、經補充液壓油進行測試，發現位於左側主起落架輪艙內煞車系統液壓軟管破裂，導致綠系液壓油流失，由於當地無此液壓軟管備料，以隨機攜帶FAK之備用液壓軟管更換，經測試系統恢復正常後，航機飛返桃園，航機返回後已將備用液壓軟管更換。

檢討改善：

一、液壓油流失主要是因主起落架輪艙內煞車系統液壓軟管破裂。
 二、為預防事件之再發生，工程師修訂1A檢查工卡由GENERAL VISUAL INSPECTION 改為DETAIL INSPECTION。
 三、新增維護計畫於3C時執行定期更換此液壓軟管，預防事件之再發生。