

中国民用航空总局



GENERAL ADMINISTRATION OF
CIVIL AVIATION OF CHINA

CAAC
适 航 指 令

AIRWORTHINESS DIRECTIVE

本指令根据中国民用航空规章《民用航空器适航指令规定》(CCAR-39)颁发，内容涉及飞行安全，是强制性措施。如不按规定完成，有关航空器将不再适航。

编号：CAD2005-A330-04R2

修正案号：39-5651

一. 标题： 检查/改装机翼 6 号翼肋

二. 适用范围：

本指令适用于在生产线上已执行空客改装号为41114或44599改装的所有型号和序号的空客A330飞机，在生产线上已执行53883或54432改装，或在运行中已完成空客公司服务通告A330-57-3088的飞机除外。

三. 参考文件：

- 1、EASA AD No.2007-0148，2007 年 5 月 22 日颁发；
- 2、空客所有营运人电传 (AOT—All Operators Telex) A330-57A3085，2004 年 12 月 15 日颁发；
- 3、空客服务通告 A330-57-3085 修改版 01；
- 4、空客服务通告 A330-57-3087；
- 5、空客服务通告 A330-57-3088；
(及以上文件以后各经批准的修改版次)
- 6、空客技术文件 (Technical Disposition) TD/J1/S3/00608/2005。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2005-A330-04R1，39-5163

本指令修改版2颁发的主要目的是修改原指令的适用范围，将已在生产线上执行过空客改装号为54432的改装，即在飞机两翼安装新的6号翼肋后段的A330飞机排除在适用范围外。

如果飞机已符合CAD2005-A330-04R1的要求,本指令没有其它额外的工作。

以下重申CAD2005-A330-04R1颁发的原因:

A330 的一位营运人最近报告在一次维护检查中发现左右机翼6号翼肋后腹板有明显的裂纹。

裂纹位于6号翼肋后孔的下部,第18和第20底部蒙皮桁段之间,从6号翼肋孔的下缘一直延伸至紧固件孔,进而扩展到燃油管孔。裂纹已发展至跨越6号翼肋的整个厚度。

对机龄相似的另一架飞机进行检查也发现了类似的问题。

这种情况如果得不到纠正可能导致邻近翼肋和周边机翼结构过载。6号翼肋腹板裂纹的发展会影响机翼结构的整体性。

为防止类似情况的发生,自2005年5月7日起,要求完成以下工作,除非已事先完成:

1、对于在生产线上未执行空客53882改装(机翼--6号翼肋和燃油加油管固定孔返工)的飞机:

(1) 除非已事先完成,根据以下规定的时间,按照空客服务通告A330-57-3085修改版01的要求检查左右机翼6号翼肋。

--对于到2005年5月7日止,自首次飞行累积少于8000飞行起落(FC)或25000飞行小时的飞机,在到达累积飞行8000飞行起落或25000飞行小时前(以先到为准)。

--对于到2005年5月7日止,自首次飞行累积超过8000飞行起落(FC)或超过25000飞行小时的飞机,在累积飞行至10000飞行起落或30000飞行小时前(以先到为准),但不迟于2005年12月31日。

--对于到2004年12月22日止,自首次飞行累积超过10000飞行起落或30000飞行小时的飞机,2005年3月31日前。

注1:对于已根据空客所有营运人电传(AOT)A330-57A3085进行过检查且没有发现裂纹的飞机,本指令不要求立即进行额外的检查工作。

注2:对于已执行空客服务通告A330-57-3087的飞机,强制检查的门槛值应从执行空客服务通告A330-57-3087之日开始计算,空客服务通告A330-57-3085修改版01图4表1“检查流程图”给出了具体说明,并根据飞机重量改型的不同而有所不同(具体见本指令第四.1(2)段)。

(2) 如果根据空客所有营运人电传(AOT)A330-57A3085或空客服务通告A330-57-3085 修改版01的要求进行的检查中没有发现裂纹:

--对于在使用中未执行空客服务通告A330-57-3087（机翼--6号翼肋和燃油加油管固定孔返工）的飞机，从上次检查算起以不超过8000飞行起落或25000飞行小时（以先到为准）的间隔根据空客服务通告

A330-57-3085 修改版01的要求进行重复检查，必要时采取本指令第四. 1.

（3）段中的纠正措施。

--对于在使用中已执行空客服务通告A330-57-3087（机翼--6号翼肋和燃油加油管固定孔）的飞机，根据空客服务通告A330-57-3085 修改版01图4表1“检查流程图”中定义的下一个门槛值进行检查，必要时采取本指令第四. 1. （3）段中适用的纠正措施。如果没有发现裂纹，以不超过8000飞行起落或25000飞行小时（以先到为准）的间隔进行重复检查，必要时采取本指令第四. 1. （3）段中的纠正措施。

（3）如检查中发现任何裂纹或损伤：

--下次飞行前联系空客公司以获得有关修理指引。

--修理后，联系空客公司以获得与此项修理相对应的后续检查门槛值和检查间隔。

注3：A330 SRM 57-21-36为修理提供了指引，A330 SRI 57-21-36为下次检查门槛值提供了指引。

2、 对于在生产线上已执行空客53882改装（机翼-6号翼肋及燃油加油管固定孔返工）或在运行中已完成空客公司服务通告A330-57-3087的飞机：

（1）根据空客服务通告A330-57-3085 修改版01图4表1“检查流程图”中定义的门槛值进行检查，必要时采取本指令第四. 2. （3）段中的纠正措施。

（2）如果没有发现裂纹，以不超过8000飞行起落或25000飞行小时（以先到为准）的间隔进行重复检查，必要时采取本指令第四. 2. （3）段中的纠正措施。

（3）如发现任何裂纹或损伤，

--下次飞行前联系空客公司以获得有关修理指引。

--修理后，联系空客公司以获得与此项修理相对应的后续检查门槛值和检查间隔。

注4：A330 SRM 57-21-36为修理提供了指引，A330 SRI 57-21-36为下次检查门槛值提供了指引。

3、重着陆或超重量着陆事件：

对于超过8000飞行起落或25000飞行小时且至少有一侧6号翼肋未根据本指令第四.1（3）段或第四.2.（3）段进行修理，也未根据空客服务通告A330-57-3087，也未根据空客服务通告A330-57-3088进行改装的飞机，如发生机组报告的重着陆或超重量着陆事件，对未经修理或未经改装的机翼完成以下检查工作：

（1）下次飞行前，除根据AMM 05-51-11进行目视检查外，根据空客技术文件 TD/J1/S3/00608/2005的要求从外部对机翼下蒙皮表面进行详细目视检查（DVI—Detailed Visual Inspection）。可联系空客公司以取得此技术文件。

（2）如根据AMM检查和DVI没有任何发现，在DVI后10飞行起落内根据空客技术文件 TD/J1/S3/00608/2005的要求从外部对机翼下蒙皮表面进行超声波检查（USI）。可联系空客公司以取得此技术文件。

（3）如在AMM检查或DVI或USI中有所发现，下次飞行前联系空客公司以获得有关指引。

注5：重着陆/超重量着陆的定义可在AMM第05-51-11节中找到。

4、终止措施（改装）。

除非已事先完成，如6号翼肋尚未根据修理指引（repair instruction）R572-57023或R572-57026进行修理的，2010年12月31日前，根据空客服务通告A330-57-3088的要求对号6号翼肋进行改装。

注6：如已执行空客服务通告A330-57-3088，则取消本指令第四.1、第四.2段和第四.3段要求的工作。对于根据修理指引R572-57023或R572-57026进行修理的任何一侧机翼（对于经修理机翼的专项强制检查计划），本指令第四.1（3）和第四.2（3）段要求仍然适用。

完成本指令可采取能确保安全的替代方法或调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2007 年 6 月 8 日

六. 颁发日期：2007 年 6 月 8 日

七. 联系人： 朱江

民航中南地区管理局适航审定处

020-86130011