中国民用航空总局 CIVIL AVIATION ADMINISTRATION 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：CAD2007-A300-10　　修正案号：39-5616

一. 标题： 燃油箱安全

二. 适用范围：

本指令适用于空客A300-600所有经审定的型别和所有序号的飞机。

三. 参考文件：

1、EASA AD 2007-0095（2007 年 4 月 25 日颁布）;

2、A300-600 燃油适航限制（FAL）, 95A.1929/05（第一版或以后经批准的改版）。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2006-MULT-40，39-5344

由于燃油箱系统曾经在航班TWA800（Boeing 747-131型飞机）飞行时和在地面发生过爆炸。为此在2001年6月FAA颁布了第88联邦航空特别条例（SFAR88）。SFAR88要求对航空器油箱系统进行安全评估以确认对FAR § 25.901和§ 25.981（a）和（b）条款的符合性。

JAA编发了类似的规章要求，并在信函04/00/02/07/03-L024（2003年2月3日）中建议欧洲各国家民航当局采纳。根据JAR§25.901（c）、§25.1309各国家民航当局要求强制进行安全评估。

2005年8月EASA颁布了一个预防燃油箱系统可燃源的维修和检查

程序进一步说明的政策声明（EASA D 2005/CPRO, 网址为：www.easa.eu.int/home/cert_policy_statements_en.html），EASA期望的关于调整后设计评估结果的不安全和非不安全部件纠正措施的符合时间也包括其中。在全球范围内型号合格证（TC）持有人要满足EASA颁布的符合性日期要求（见EASA政策声明）。EASA政策声明已经于2006年3月进行了修订，针对不安全的措施的符合日期（2005年12月31日）已经设置到了2006年7月1日。

燃油适航限制起源于系统安全性分析，确定了与FAA的备忘录2003-112-15“SFAR 88 强制措施判断标准”定义的不安全状态相关的失效模式。如果没有按照制造厂要求完成特定的任务和/或工作，已经确定的失效条件下点燃风险概率是不可接受的。

CAD2006-MULT-40（2006年7月21日颁布）强制执行该型号的燃油适航限制（包含维修/检查任务和关键设计构型控制限制（CDCCL）），燃油适航限制就是上述提及的设计评估、JAA建议和EASA政策声明的结果。

本指令保留CAD2006-MULT-40的要求，但是修正和更新了任务ref 3: 28-18-00-03-1和关键设计构型控制限制（CDCCL）的纠正措施。

除非已经完成，否则强制执行以下措施：

1、维修/检查任务

- 在CAD2006-MULT-40（2006年7月30日生效）生效后的三个月内，营运人的维修计划文件必须更新，注明AIRBUS ALS 第5部第一节燃油适航限制要求，如同“A300-600燃油适航限制95A.1929/05（第一版或以后经批准的改版）”所规定的。
- 应当执行95.A1928/05任务ref 3: 28-18-00-03-1 “lo-level/ underfull/ calibration sensor的操作检查”

  对于首次进入营运后飞行40000飞行小时的飞机，自从飞机进入营运低于或等于20000飞行小时的间隔。

  对于营运超过20000飞行小时间隔的飞机，自从飞机首次进入营运后，首次实施任务ref 3的过渡期直到20000飞行小时/6年，两者取早到者。

对于AIRBUS ALS 第5部的其它要求，FAL间隔的定义必须从CAD2006-MULT-40（2006年7月30日生效）或者飞机首次进入营运计算，两者取晚到者。

2、关键设计构型控制限制（CDCCL）

营运人有责任保证CAD2006-MULT-40（2006年7月30日生效）生效后12个月以内，其内部文件已经被修订以反映包含在AIRBUS ALS第5部燃油适航限制（第一版）第2节内容，并有适当的文字突出强调CDCCL的存在。营运人内部程序和文件保证对CDCCL的控制管理在2007年7月1日前得到充分贯彻。

对于本文以上涉及的修改，对飞机不要求进一步可追朔的措施。

五. 生效日期：2007 年 4 月 25 日

六. 颁发日期：2007 年 4 月 24 日

七. 联系人： 赵涛
民航西北地区管理局适航审定处
029-88791076