

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: CAD2008-A300-04R3

修正案号: 39-6723

一. 标题: 机翼-主起落架与 5 号肋接头下缘-检查/修理

二. 适用范围:

经审定的所有型号、所有系列号的 Airbus A300B2-1C, A300B2-203, A300B2K-3C, A300B4-103, A300B4-120, A300B4-203, A300B4-2C, A300C4-203和A300F4-203飞机。

经审定的所有型号、所有系列号的 Airbus A300B4-601, A300B4-603, A300B4-605R, A300B4-620, A300B4-622, A300B4-622R, A300C4-620和A300F4-605R飞机。

除非在生产时贯彻了11912号改装或在初次进入服役前已执行了11932号改装。

但下列情况除外:

- 没有贯彻11912号更改,服役过程里更换了左、右两侧机翼的主起落架5号肋的飞机;
- 在左、右两侧机翼上,带有47号和54号紧固孔的按照维修图纸R57240226维修过的飞机。

注: 如果只在一侧机翼上安装了新的主起落架5号肋,或者只在一侧机翼执行了维修图纸R57240226的更改,那么本指令所要求的强制措施对另一侧机翼上的主起落架5号肋仍要执行。

三. 参考文件:

- 1) EASA AD No. 2009-0081R1 (颁发日期 2010 年 7 月 30 日);
 - 2) CAAC CAD2008-A300-04R2 (39-6293);
 - 3) Airbus 公司 SB A300-57-0235 原版到 R5 版;
 - 4) Airbus 公司 SB A300-57-6088 原版到 R4 版;
 - 5) Airbus 公司 SB A300-57A0246R3 版;
 - 6) Airbus 公司 SB A300-57A6101R3 版;
 - 7) Airbus 公司 SB A300-57-0254 原版;
 - 8) Airbus 公司 SB A300-57-6110 原版;
- 或后续批准版。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2008-A300-04R2, 39-6293

对于左右主起落架与 5 号肋接头下缘出现的裂纹, CAD2003-A300-10 (39-4160) 要求对该部位实施重复检查, 作为最终的措施, 要求最迟不晚于 2004 年 12 月 31 日完成空客 SB A300-57-0235 和 SB A300-57-6088。

随后, A300B4 和 A300-600 型飞机运营人在进行定期维护过程中又发现新的裂纹, 尽管这些飞机执行了最终的 SB。这种情况, 如不纠正则会影响那些飞机的机构完整性。

为了强调和纠正这个情况, Airbus 公司对执行了 SBA300-57-0235 或 A300-57-6088 更改的飞机编发了检查大纲。CAAC 颁布了 CAD2005-A300-02 (R1 版) 要求执行这个检查大纲。

为了减少适用范围, CAAC 颁布了一个新的 CAD2008-A300-04, 以取代 CAD2005-A300-02 (R1 版)。对于执行了 CAD2005-A300-02 (R1 版) 的飞机, 没有更进一步措施的要求。

在 CAD2008-A300-04 颁布以来, Airbus 为了减少重复检查, 对 SB A300-57A0246 和 SB A300-57A6101 中的检查大纲进行了评估, 包括 47 号和 54 号孔的检查方法, 减小检查门槛值, 并将检查的间隔从 700FC 减到 400FC, 直到有新的最终措施。

基于上述原因, CAD2008-A300-04R1 替代了 CAD2008-A300-04, 并要求运营人遵守 SB A300-57A0246R3 版和 SB A300-57A6101R3 版要求的检查项目。

本次指令修订提供了一种可供选择的终止方法, 即对主起落架 (左

侧或右侧) 5号肋下缘上易受影响的孔进行镗孔。

要求如下:

(1) 在 400FC 内, 按照适用机型贯彻 SB A300-57-0235 或 SB A300-57-6088 (任何版本); 或在400FC或4个月内, 以先到为准, 在本指令生效后, 对于那些已执行了SB A300-57-0235或SB A300-57-6088 (任何版本) 超过了400FC的飞机, 按照适用的机型, 对下面位置出现的裂纹进行详细的目视检查DVI:

(a) 在机翼后梁/起落架 5号肋接头和前作用杆拉耳之间的区域的下缘和垂直网;

(b) 在内侧43、47到50, 52和54号紧固孔周围;

(c) 在外侧43、47到50, 52和54号紧固孔周围, 下缘和垂直网。

如没有发现裂纹, 通过荧光渗透检查FPI的方法, 根据适用的机型, 按照Airbus SB A300-57A0246R3或SB A300-57A6101R3 在47号和54号紧固孔处对左、右主起落架5号肋接头下缘进行检查。

在CAD2008-A300-04R2生效前, 按照Airbus SB A300-57A0246或SB A300-57A6101的先前版本进行检查, 只要检查的区域和所采用的方法与Airbus SB A300-57A0246R3版或SB A300-57A6101R3版所给定的相等效, 根据适用的机型和本指令的(1)段, 则可认为符合CAD2008-A300-04R2 (1) (a)、(1) (b) 或(1) (c) 段落的要求。

注: 按照Airbus SB A300-57A0246R3版或SB A300-57A6101R3版对47号和54号紧固孔处的检查的另一种方法是高频涡流检查, 是否采用由运营人自己决定。

(2) 此后, 在不超过400 FC的间隔内, 根据适用的机型, 按照Airbus SB A300-57A0246R3版或SB A300-57A6101R3版的要求, 重复DVI和FPI。

(3) 如果按照上面(1)段或(2)段的方法检查时发现了裂纹, 请在下一次飞行前联系空客公司以获取批准的修理方案, 并进行修理。

可选择的终止方法:

(4) 根据适用的机型, 按照 Airbus SB A300-57-0254 或 SB A300-57-6110的要求, 对左侧和右侧主起落架5号肋下部边缘易受影响的孔执行了镗孔的飞机, 本指令要求的检查不再需要。

完成本指令可以采取保证安全的等效替代方法或调整完成时间, 但必须得到适航审定部门的批准。

五. 生效日期：2010 年 8 月 13 日

六. 颁发日期：2010 年 8 月 11 日

七. 联系人： 邢军
民航西北地区管理局适航审定处
029-88793018