

中国民用航空局



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：CAD2010-A300-03R1

修正案号：39-6643

一. 标题： 发动机短舱/吊架-燃油排放管路和连接螺钉-检查/更换

二. 适用范围：

所有经审定的型别，所有序列号的空客A300-600型飞机。

三. 参考文件：

1. CAAC CAD2010-A300-03, 39-6548 (2010 年 2 月 1 日颁发)；
 2. EASA AD NO:2010-0085 (2010 年 5 月 3 日颁发)；
 3. 空客 ASB A300-54A6039R1 版；
- 以及符合本指令要求的上述文件的后续批准版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2010-A300-03, 39-6548

一架A300-600型飞机的营运人报告发现1号发动机吊架的燃油排放管裂开。这个管子，件号(P/N) A71715020，已经分离并且其端头在距吊架后隔板5.5英寸的地方找到。在A300F4-608ST飞机上也报告了一个相似的事件。

受影响的吊架燃油排放管子从吊架主要结构的顶部开始延伸到吊架次要结构的后面并且部分连接在吊架下梁的下面。在燃油泄漏时这

个管子排放掉大翼到吊架连接处的两个壁板内的燃油。

经过调查得出结论，吊架燃油排放管的损伤是由管路和过长的螺钉摩擦引起的，这些螺钉按照图解零件目录（IPC）在后下吊架整流罩（LAPF）的维修阶段安装。

这种情况，如果不能被发现和更正，结合吊架中的燃油泄漏，可能导致LAPF最低处的燃油积聚。如果这时LAPF内高温并且没有通风，可能导致燃油（燃油蒸汽）点燃并起火。

为了处理和更正这种不安全的情况，CAAC颁布了CAD2010-A300-03（39-6548），此指令要求对发动机吊架的燃油排放管和连接螺钉做一次检查，并且根据检查结果采取必要的改正措施。如果发现安装有过长的螺钉，根据位置和飞机的构型，这些螺钉必须被更换。

在CAD2010-A300-03（39-6548）颁布后，空客发现包含在紧急服务通告ASB原版中作为标准施工指南的操作测试不足以检查到偏差。因此，空客紧急服务通告ASB A300-54A6039R1版规定了一种新的对发动机吊架燃油排放管的操作测试。

基于以上提到的原因，本指令保留了被替代的CAD2010-A300-03（39-6548）的要求，并且对完成新的操作测试规定了符合性时间。

除非事先已经完成，否则要求如下：

（1）在本指令生效后的1个月内，按照空客紧急服务通告 ASB A300-54A6039R1版条款的要求目视检查左右发动机吊架LAPF的燃油排放管并且检查LAPF上的燃油排放管的连接螺钉的长度和P/N。

（2）如果在本指令条款（1）中所要求的检查中发现偏差，在下次飞行前，按照空客紧急服务通告 ASB A300-54A6039条款的要求更换或修理排放管。

（3）如果发现安装有过长的螺钉，在下次飞行前，根据安装位置和飞机（发动机）构型，按照空客紧急服务通告 ASB A300-54A6039R1版条款的要求拆掉原螺钉并更换为P/N NAS1102E3-10, NAS1102E3-12或NAS560HK3-2的螺钉。

（4）在本指令生效日期后，根据安装位置和飞机（发动机）构型，按照空客紧急服务通告 ASB A300-54A6039R1版条款的要求，不要在LAPF上安装除P/N NAS1102E3-10, NAS1102E3-12或NAS560HK3-2以外的其他螺钉。

（5）在本指令生效前，已经按照ASB A300-54A6039原版条款的

要求检查并更换或维修过的LAPF的燃油排放管，可以被认为符合本指令的要求。

注意：空客文件（IPC）将会更新并且提供更正后的LAPF螺钉P/N和长度标准。

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 5 月 17 日

六. 颁发日期：2010 年 5 月 10 日

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