

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：CAD2011-A300-02

修正案号：39-6911

一. 标题： 机翼-主起落架与 5 号肋接头下缘-检查/修理/更改

二. 适用范围：

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。

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号改装或者没有贯彻11912号更改但在服役过程中更换了左、右
两侧机翼的主起落架5号肋的飞机。

三. 参考文件：

- 1) EASA 适航指令 AD 2011-0029 (2011 年 2 月 24 日颁发)；
- 2) CAAC CAD2008-A300-04R3(39-6723)；
- 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 A300-57A0246R4 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；

或以上的后续批准版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2008-A300-04R3, 39-6723

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 SBA300-57-6088。

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。DGAC 颁布了France AD F-2005-113R1 (CAD2005-A300-02R1)要求执行这个检查大纲。

为了减少适用范围, EASA颁布了EASA AD2008-0111 (CAD2008-A300-04), 以取代France AD F-2005-113R1 (CAD2005-A300-02R1)。对于执行了CAD2005-A300-02R1 的飞机, 没有更进一步措施的要求。

在EASA AD2008-0111 (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, EASA AD 2009-0081(CAD2008-A300-04R1)替代了EASA AD2008-0111 (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。

EASA AD 2009-0081R1 (CAD2008-A300-04R3)提供了一种可供选择的终止措施, 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。

而后与空客公司的讨论证明将镗孔更改作为终止措施(不再是可供选择的终止措施)是必要的。本指令保留了被替代的CAD2008-A300-04R3的检查要求, 并且要求作为终止措施对主起落架(左侧或右侧)5号肋下缘上易受影响的紧固孔进行镗孔。

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，在左右机翼，为发现出现的裂纹对下面位置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 A300-57A0246R4或SB A300-57A6101R3 对左、右主起落架5号肋接头下缘在47号和54号紧固孔处进行检查。

注：按照Airbus SB A300-57A0246R4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 A300-57A0246R4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。

注：如果在起落架肋上的47号和54号紧固孔处已经完成了镗孔处理，那么对于这些特殊的起落架肋不再进行本指令要求的检查。

(4)在本指令生效后30个月内，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43，47至50，52和54号紧固孔执行镗孔更改(除了那些已经完成了镗孔处理的紧固孔)。

注：如果紧固孔的内壁先前已经进行过修理，那么仍然要求执行镗孔处理更改。

(5)完成了本指令第(4)段更改要求的飞机，不再需要执行本指令要求的重复检查。

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：2011 年 3 月 10 日

六. 颁发日期：2011 年 3 月 10 日

七. 联系人： 谭 震
民航西北地区管理局适航审定处
029-88791073