

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: CAD2012-A300-06R1

修正案号: 39-7448

一. 标题: 机翼-主起落架 5 号肋后轴承前凸耳衬套-检查/更换

二. 适用范围:

在国内注册的所有型号,所有序列号的A300-600飞机。

三. 参考文件:

EASA AD 2012-0176[更正, 2012 年 9 月 20 日], 2012 年 9 月 7 日颁布;

CAD2010-A300-11, 2010 年 12 月 13 日颁布;

CAD2010-A300-12, 2010 年 12 月 13 日颁布;

空客公司 ASB A300-57A6105 原版, 2006 年 12 月 12 日颁布;

空客公司 SB A300-57-6107 原版, 2007 年 8 月 8 日颁布;

空客公司 SB A300-57-6106 R3 版, 2012 年 1 月 23 日颁布;

空客公司 SB A300-57-6112 原版, 2012 年 1 月 13 日颁布;

空客公司 修理指令 R57240425 A 版、R57249389 A 版、R57240221 A 到 G 版、R57249121 A 到 G 版;

或后续经批准版本。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2012-A300-06, 39-7419

1. 原因

空客A310系列飞机已经出现了数起在主起落架5号肋后接头前凸耳处发生腐蚀的情况。在一些情况下，蚀坑导致了前凸耳出现裂纹。

如果不能发现并纠正这种状况，可能导致接头完全失效并因此影响主起落架装置的结构完整性。

CAAC已经颁布了CAD2010-A300-11(39-6846), CAD2010-A300-12(39-6849)处理这种状况，要求对主起落架5号肋接头前凸耳进行重复检查，并且要求贯彻强制设计更改(对衬套增加过盈配合要求)作为终止措施。

A320系列飞机的主起落架5号肋前凸耳的设计与A300系列飞机是相似的。自从上述指令颁布后，有两架A321飞机在完成设计更改(对衬套增加过盈配合要求)后主起落架5号肋前凸耳仍发生了断裂。另有一事件是由于密封剂差异导致的进水并最终导致腐蚀和裂纹的产生。随后进行的调查的结果已表明，在维修过程中没有完全消除的缺陷进行了扩展，致使凸耳断裂。

基于上述原因，本指令保留被替代的CAD2010-A300-11(39-6846), CAD2010-A300-12(39-6849)的要求，扩展了适用范围，并且还要求：

- 对于还未进行改装或修理的A300-600飞机，贯彻空客公司改装服务通告SB A300-57-6106 R3版，并且；
- 对于已经按照SB A300-57-6106原版、R1或R2版贯彻了改装的A300-600飞机，或已经按照空客维修指令R57240221或R57249121对主起落架肋进行了修理的A300-600飞机，贯彻附加的检查工作和相关的纠正措施。

因为对CAD2012-A300-06, 39-7419第(6)段进行错误修改而颁布本指令。

2. 措施和规定

除非已经完成，否则强制执行下列措施：

注1：在本指令生效之日，飞机左侧和右侧的主起落架5号肋的状态可能会有所不同。需要完成的工作取决于实际状态。

本指令第(1)、(2)、(3)、(4)、(5)、(6)和(7)段适用于在服役中未贯彻SB A300-57-6106原版、R1或R2版（空客改装MOD 13329/ 13348/ 19619）以及未按空客修理指令R57240221或R57249121对主起落架5号肋进行修理的A300-600飞机（第1组（Group 1）飞机）。

重申CAD2010-A300-11的要求：

(1)对于**A300-600飞机**，自首次飞行起直到累积12000飞行循环(FC)之前，或自主起落架5号肋更换后按照空客ASB A300-57A6105原版要求进行的最近一次详细目视检查(DVI)后的100FC内或最近一次超声波检查后的675FC内按照空客SB A300-57-6107原版要求对左侧和右侧主起落架5号肋后轴承前凸耳进行一次DVI或超声波检查。

(2)在完成本指令第(1)段要求的检查后，按照空客服务通告SB A300-57-6107原版的要求对左侧和右侧主起落架5号肋后轴承前凸耳以不超过100FC的时间间隔为周期完成一次DVI，或者以不超过675FC的时间间隔为周期完成一次超声波检查。

(3)若在本指令第(1)或第(2)段要求的任何一次超声波检查中发现异常（Discrepancy），则在下一次飞行前，按照空客服务通告SB A300-57-6107原版的要求将检查结果报告空客公司，并同时完成一次DVI。

(4)若在本指令第(3)段要求的DVI检查中未发现裂纹，则按照空客服务通告SB A300-57-6107原版的要求以不超过100FC的时间间隔为周期重复完成DVI。

(5)若在本指令第(1)、(2)、(3)或第(4)段要求的DVI检查中发现裂纹，则在下一次飞行前，联系空客公司获得经批准的修理指令并且在修理指令要求的时限内完成相应的修理工作。

重申CAD2010-A300-12的要求：

注2：空客服务通告SB A300-57-6106R3中包括了对衬套安装和喷涂/密封工序的更改。

(6)对于A300-600飞机，在2010年12月13日(CAD2010-A300-12,39-6849的生效日)后的30个月内，按照空客服务通告SB A300-6106R3版的要求，在左侧和右侧机翼主起落架5号肋后轴承处安装新的过盈配合的衬套。

(7)如完成了本指令第(6)段要求的对主起落架5号肋的改装，则可作为本指令第(1)、(2)、(3)段和第(4)段对主起落架5号肋检查要求的终止措施。

(8)如已按照空客修理指令R57240425或R57249389，按适用机型，完成对主起落架5号肋的修理工作，则可作为本指令第(1)、(2)、(3)段和第(4)段对主起落架5号肋检查要求的终止措施。

本指令的新要求：本指令第(9)、(10)、(11)和(12)段适用于在服役中已经贯彻SB A300-57-6106原版、R1或R2版以及已按照空客修理指令R57240221或R57249121对主起落架5号肋进行过修理的A300-600飞机（第2组（Group 2）飞机）。

注：如飞机的一侧大翼主起落架5号肋前凸耳已按照空客修理指令R57240221的要求进行了安装大尺寸过盈配合衬套的修理工作，则该架飞机也属于本指令中规定的第2组飞机。

(9) 对于A300-600飞机，依据本指令表1中符合性时间要求，按照空客SB A300-57-6112原版的要求对飞机左侧和右侧主起落架5号肋后轴承前凸耳完成一次DVI或超声波检查。

表 1

机型	符合性时间-以后到者为准
A300-600	改装或修理完成后2500FC内，或本指令生效后550FC内

(10)在完成本指令第(9)段要求的检查后，以不超过本指令表2中要求的时间间隔为周期，按照空客SB A300-57-6112原版的要求完成对飞机左侧和右侧主起落架5号肋后轴承前凸耳的DVI或无损检查(NDT)。

表 2

机型	DVI检查间隔	NDT检查间隔
A300-600	550FC	1000FC

(11)若在本指令第(9)或(10)段要求的NDT检查中发现异常，在下次飞行前照空客服务通告SBA300-57-6112原版中的要求将检查结果报告空客公司，同时完成一次DVI。

(12)如果在本指令第(11)段要求的检查中没有发现裂纹，按照空客服务通告SBA300-57-6112原版中的要求，以不超过100FC的时间间隔为周期重复完成DVI。

(13)如果在本指令第(9)、(10)、(11)或(12)段要求的检查中发现裂纹，在下次飞行前联系空客公司以获取经批准的修理指令并按照修理指令完成相关工作。

(14)在本指令第(9)段要求的检查完成后的60天内，将检查结果（包括未检查出问题）报告给空客公司。报告检查结果可使用空客公司SB A300-57-6112中提供的检查报告表。

完成本适航指令可采取保证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：2012 年 9 月 21 日

六. 颁发日期：2012 年 10 月 15 日

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