

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: CAD2014-A320-23R1

修正案号: 39-8257

一. 标题: 机翼 – 主起落架 5 号肋(rib)处机翼下蒙皮 – 检查

二. 适用范围:

本指令适用于制造序列号(MSN)为 5817, 5826, 5837, 5848, 5855, 5864, 5875, 5886, 5896 和 5910 及大与等于 5918 的 Airbus A319-115, A319-133, A320-214, A320-216, A320-232 和 A320-233 飞机。

三. 参考文件:

1. EASA 2014-0270R1 (2014 年 12 月 15 日颁发)。
2. AOT A57N006-14 原版(2014 年 12 月 4 日颁发)及后续经批准版本。

四. 原因、措施和规定

本指令替代 CAD2014-A320-23

39-8246

1. 在机翼制造过程中,发现一些 taperlok 紧固件安装后失效。有问题的紧固件位于的主起落架加强板下表面,机翼蒙皮和主起落架 5 号肋下法兰(lower flange)。

这种情况,如果不被发现和纠正会降低结构的设计安全余度。

基于初步调查,本指令仅影响 2014 年后交付的 A319 和 A320 飞机。

因为 A321 飞机机翼用并行紧固件组装,故不受本指令影响。2014 年 1 月后没有交付 A318 飞机,故其也不收本指令影响。

基于以上发现,局方发布了 CAD2014-A320-23,要求对位于主起落架 5 号肋位置机翼下表面上的 taperlok 紧固件进行重复性检查,并且基于发现,采取相应纠正措施。

该指令发布后,运营者评论表明有必要做澄清和纠正。

基于以上原因,本指令通过增加提示信息,并更正原指令 2.1 段和 2.2 段来修正前指令。

本指令仍然是过渡性措施,将来还会有相关指令发布。

2. 除非已经完成,应在规定时间内采取以下措施:

2.1 2014 年 12 月 15 日[CAD2014-A320-23 生效日期]后的 8 个日历天内,或飞机生产日期(见本指令提示 1)之后的 8 个日历天内,或者下次飞行前(见本指令提示 2),后到者为准,及随后以不大于 8 个日历天的间隔或每次飞行前(见本指令提示 2),后到者为准,按照 Airbus AOT A57N006-14 的说明完成本指令 2.1.1 段和 2.1.2 段的要求。

2.1.1. 对左侧(LH)和右侧(RH)下部蒙皮外表面进行详细目视检查(Detailed Visual Inspection),检查是否有紧固件缺失或者移位。

2.1.2. 对主起落架支撑肋下法兰(lower flange)内表面进行详细目视检查,检查是否有螺母(nuts)或紧固件尾部(fastener tails)破损。

提示 1: 本指令范围内的“飞机生产日期”是指飞机的所有权转让日期(date of transfer of title),参考空客向运营人首次交付飞机时提供的空客文档。

提示 2: 假如飞机超过 8 天没有运行,则需在下次飞行前进行检查。

2.2 本指令生效后的 4 个月内,或飞机生产日期之后(见本指令提示 1),或下次飞行前(见本指令提示 3),后到者为准,及随后,以不大于 4 个月的间隔或每次飞行前(见本指令提示 3),后到为准,按照 Airbus AOT A57N006-14 的说明对外部主起落架支撑肋下法兰紧固件和螺母进行详细目视检查(DVI)。

提示 3: 假如飞机超过 4 个月没有运行,则需在下次飞行前进行检查。

2.3 假如在本指令 2.1 段和 2.2 段要求的详细目视检查(依适用)中发现任何偏差(缺失、移位或者破损的紧固件;或者螺母缺失),在下次飞行前,按照 Airbus AOT A57N006-14 的说明完成相应的纠正措施。

2.4 按照本指令 2.3 段的要求更换了紧固件或者螺母的,不构成对本指令要求的重复性详细目视检查的终止性行为。

3. 等效符合性方法: 完成本适航指令可采用等效的符合性方法和调整完成时间,但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期: 2014 年 12 月 22 日

六. 颁发日期: 2014 年 12 月 20 日

七. 联系人: 李光耀
民航西南地区管理局适航审定处
028-85710321