

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-A330-07

修正案号: 39-8259

一. 标题: 交流应急发电-操作程序

二. 适用范围:

本指令适用于所有序列号的空客A330-201、A330-202、A330-203、A330-223、A330-223F、A330-243、A330-243F、A330-301、A330-302、A330-303、A330-321、A330-322、A330-323、A330-341、A330-342和A330-343飞机。

三. 参考文件:

- 1、EASA AD 2014-0273, 2014 年 12 月 17 日颁发;
 - 2、空客 A330 AFM TR 427 Issue 1, 2014 年 10 月 14 日经 EASA 批准;
 - 3、空客 A330 AFM TR 428 Issue 1, 2014 年 10 月 14 日经 EASA 批准;
- 及以后经批准的修订版。

四. 原因、措施和规定

装在A330飞机上的恒速马达/发电机(CSM/G), 可提供30分钟9.5kVA过载条件。这段时间足以进行安全着陆及一次复飞(GO-AROUND)。可是, 电路负载分析显示, 当仅有一台发动机运行时, 液压动力在前缘

缝翼/襟翼放出期间可能不足以支持CSM/G工作。

这种状况如不纠正，且主电气系统同时失效时，将可导致机组在没有明确警告的情况下，电气系统已经接通蓄电池，并因此只在允许安全着陆的有限时间内工作。

为解决这种潜在的不安全状况，空客公司颁发一份A330飞机飞行手册（AFM）临时修订（TR），更新电气应急构型“ELEC EMER CONFIG”程序，要求飞行员在设置“着陆复位”（“Landing Recovery”）到“ON”位以提供足够的液压来避免CSM/G在最糟糕运行情况下脱开前，人工释放冲压空气涡轮。

鉴于上述原因，本指令要求通过插入适用的空客TR来修订AFM。

自本指令生效之日起，要求完成以下工作，除非已事先完成。

1 自本指令生效之日起的15天内，根据飞机构型适用性，通过插入本指令表1规定的AFM TR，来修订空客A330飞机AFM应急程序章节，使其包含更新的“ELEC-EMER CONFIG”程序。

表1

飞机构型	AFM TR
未完成mod47930改装的A330飞机	TR 427 issue 1
已完成mod47930改装的A330飞机	TR 428 issue 1

修订适用的AFM到一个包含本指令要求的AFM TR的较新版本，视为符合本指令第四.1段的要求。

2、按本指令第四.1段要求修订AFM的同时，通知所有飞行机组，以后相应地操纵飞机。

完成本指令可采取能保证安全的等效替代方法或调整时间完成，但必须得到适航当局的批准。

五. 生效日期：2014 年 12 月 24 日

六. 颁发日期：2014 年 12 月 24 日

七. 联系人： 朱江
民航中南地区管理局适航审定处
020-86130011