## 中国民用航空总局



# 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: CAD2008-A300-04R3

修正案号: 39-6723

一. 标题: 机翼-主起落架与5号肋接头下缘-检查/修理

### 二. 适用范围:

经审定的所有型号、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。

经审定的所有型号、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。

但下列情况除外:

- 没有贯彻11912号更改,服役过程里更换了左、右两侧机翼的 主起落架5号肋的飞机:
- 在左、右两侧机翼上,带有47号和54号紧固孔的按照维修图纸R57240226维修过的飞机。

注:如果只在一侧机翼上安装了新的主起落架5号肋,或者只在一侧机翼执行了维修图纸R57240226的更改,那么本指令所要求的强制措施对另一侧机翼上的主起落架5号肋仍要执行。

## 三. 参考文件:

- 1) EASA AD No. 2009-0081R1 (颁发日期 2010年7月30日);
- 2) CAAC CAD2008-A300-04R2 (39-6293);
- 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 A300-57A0246R3 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; 或后续批准版。

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2008-A300-04R2, 39-6293

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SB A300-57-6088。

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 。 CAAC 颁 布 了 CAD2005-A300-02(R1版)要求执行这个检查大纲。

为了减少适用范围, CAAC颁布了一个新的CAD2008-A300-04, 以取代CAD2005-A300-02(R1版)。对于执行了CAD2005-A300-02(R1版)的飞机,没有更进一步措施的要求。

在CAD2008-A300-04颁布以来,Airbus为了减少重复检查,对SBA300-57A0246和SBA300-57A6101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 , CAD2008-A300-04R1替代了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。

本次指令修订提供了一种可供选择的终止方法,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锪孔。 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,对下面位置出现的裂纹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 A300-57A0246R3或SB A300-57A6101R3 在47号和54号紧固孔处对左、右主起落架5号肋接头下缘进行检查。

在CAD2008-A300-04R2生效前,按照Airbus SB A300-57A0246或 SB A300-57A6101的先前版本进行检查,只要检查的区域和所采用的方法与Airbus SB A300-57A0246R3版或SB A300-57A6101R3版所给定的相等效,根据适用的机型和本指令的(1)段,则可认为符合 CAD2008-A300-04R2(1)(a)、(1)(b)或(1)(c)段落的要求。

注:按照Airbus SB A300-57A0246R3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 A300-57A0246R3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。

可选择的终止方法:

(4) 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号肋下部边缘易受影响的孔执行了锪孔的飞机,本指令要求的检查不再需要。

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8月13日

六. 颁发日期: 2010年8月11日

七. 联系人: 邢军

民航西北地区管理局适航审定处

029-88793018