

中国民用航空总局



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: CAD1989-B747-02

修正案号: 39-0259

一. 标题: 机身站位 400 和 520、桁条 S-6L 至 S-6R 间的检查

二. 适用范围:

B2442、B2444、B2446、B2448、B2452、B2454

三. 参考文件:

1.FAA AD 89-05-03 修正案 39-6146

2.波音紧急服务通告 747-53A2303 1988 年 6 月 2 日 1 版

四. 原因、措施和规定

近期在一架飞机发现机身站位400至520, 桁条S-6L和S-6R之间蒙皮搭接部位有多条相邻的裂纹, 此情况如不及时修理会引起座舱突然失去增压。为此要求完成下列工作:

(1) 按下述时限根据波音紧急服务通告 747-53A2303对机身站位400至520, 桁条S-6L和S-6R之间的机身蒙皮搭接部位进行仔细的目视检查和高频涡流(HFEC)探伤。

1. 对已累计达16000或更多次着陆的飞机, 在本指令生效之日后的100次着陆以内进行。

2. 对已累计达12000至16000次着陆的飞机, 在本指令生效之日后的1000次着陆以内或累计达16100次着陆之前进行, 二者以先到者为准。

3. 在本指令生效之日对已累计达12000次着陆或尚不足此数的

飞机,则在累计达13000次着陆之前进行。

完成本项检查时必须要在足够的亮度下进行。进行涡流探伤时,如漆层不影响检查,则可不退漆。如若检验人员认为漆层影响检查仪器的正常功能时,则必须用批准的化学除漆剂进行退漆,然后再进行检查。

(2)对已按波音紧急服务通告 747-53A2303进行过改装的飞机,则上述(1)的累计着陆时限自改装后算起。

(3)如未发现裂纹,则以时间间隔不超过5000次着陆重复上述(1)所需的仔细的目视和HFEC检查。

(4)如发现有裂纹,在下次增压飞行之前应按波音紧急服务通告 747-53A2303对有问题的搭接部位进行修理或预防性改装,但下述(5)情况除外。如对裂纹没有进行整个搭接部位的预防性改装,而只是进行了局部修理时,则应按上述(3)规定继续进行检查。

(5)如自机身站位340至520的每个蒙皮搭接处的裂纹数不超过三个,长度均在0.10英寸下时,可以继续飞行1500次着陆再按波音紧急服务通告 747-53A2303对有问题搭接部位进行修理和预防性改装,但必须以时间间隔不超过100次着陆对未修理部位进行重新检查。

(6)对已按波音紧急服务通告 747-53A2303完成预防性改装的飞机,则应在改装后累计达10000次着陆,及以后以时间间隔不超过5000次着陆完成上述(1)的检查。如仍发现有裂纹,则在下次增压飞行之前,应采用中国民航适航部门批准的方法进行修理。

(7)为执行本适航指令,着陆次数可用座舱增压压差大于1.5磅/平方英寸的次数来计算。

(8)执行本指令可采用能保证安全的替代办法,或调整完成时间,但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期: 1989 年 3 月 31 日

六. 颁发日期: 1989 年 3 月 25 日

七. 联系人: 李经农
中国民航华北局适航处
4562341-2469