

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：CAD1988-B747-10

修正案号：39-0199

一. 标题： 机身站位 1241 增压框连接板的改装与检查

二. 适用范围：

2442、2444、1301E、2446、2448、2450、2452

三. 参考文件：

FAA 适航指令 88-16-01 修正案 39-5983

波音服务通告 747-53-2283

四. 原因、措施和规定

为防止机身站位1241处增压框锻件产生裂纹损坏, 要求完成如下工作：

1. 对2442、2444、2452、1301, 如果在本指令生效之前未执行FAA适航指令84-18-01中要求的初始检查, 也未按波音服务通告747-53-2283进行连接板改装, 则应完成下述工作：

(1) 在累计飞行10000次起落前, 按照波音服务通告747-53-2283, 对机身站位1241增压框连接板后孔进行一次涡流检查, 并目视检查连接板的后缘, 如果没发现裂纹, 则重复检查间隔不应超过7000次起落。

(2) 如果在增压框连接板后缘或后孔处发现裂纹, 则应在下次飞行前, 按照波音服务通告747-53-2283对邻近前孔周围的连接板和锻件结构进行一次涡流检查; 如果未发现裂纹或在检查前孔时仅在增压框连接板上发现裂纹, 则前孔的重复检查间隔不应超过3000次起落。

(3) 如果在锻件前孔处发现裂纹, 按下述要求进行修理:

A. 如果裂纹没超过服务通告747-53-2283中规定前孔修理极限, 且该孔以前未进行过冷加工, 应在下次飞行前按照上述服务通告进行修理, 其重复检查间隔同上面1(2)。

B. 如果裂纹超过了服务通告中规定的孔的修理极限, 或前孔曾进行过冷加工, 则应在下次飞行前按照FAA批准的程序进行修理。

2. 对2442、2444、2452、1301, 如果在本指令生效之前, 已执行了FAA适航指令84-18-01中要求的初始检查, 但未按波音服务通告747-53-2283进行连接板改装, 则应按照本指令1项要求进行重复检查, 在必要时, 进行修理。

3. 上述四架飞机, 如果已执行了FAA适航指令84-18-01和波音服务通告747-53-2283, 则应按照本指令1项要求进行检查和修理, 除非在本指令生效后1000次起落之内进行过初始检查, 或改装后飞行了不到10000次起落(以后到者为准)。

4. 对2446、2448、2450:

(1) 在本指令生效的1000次起落之内, 或总累计起落次数10000次之前(以后到者为准), 按波音服务通告747-53-2283对机身站位1241增压框连接板后孔进行一次涡流探伤检查, 并对连接板后缘进行一次目视检查。如果未发现裂纹, 则重复检查间隔不得超过7000次起落。

(2) 如果在增压框连接板后缘或后孔处发现裂纹, 则应在下次飞行前按波音服务通告747-53-2283, 对邻近前孔周围的连接板和锻件结构进行一次涡流探伤检查。检查前孔时, 如未发现裂纹, 或仅在连接板上发现裂纹, 则后孔的重复检查间隔不应超过3000次起落。

(3) 如果在锻件前孔处发现裂纹, 则应在下次飞行前按照FAA批准的程序进行修理。

五. 生效日期: 1988 年 8 月 28 日

六. 颁发日期: 1988 年 8 月 31 日

七. 联系人: 陈南玲
中国民航局适航司
4012233-8315