

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：CAD1990-B747-23

修正案号：39-0486

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 90-21-17 修正案 39-6768

(2) CAD89-104-B747.0036.53

(3) 波音紧急服务通告 747-53A2303 (1988 年 6 月 2 日)

(4) 波音紧急服务通告 747-53A2303R1 (1990 年 3 月 29 日)

四. 原因、措施和规定

为了防止飞机机身站位400至520，桁条S-6L和S-6R之间蒙皮搭接部位失效，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或R1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1989年3月31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1989年3月31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1989年3月31日对累计已达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或R1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) 如果发现裂纹, 在下次增压飞行之前应按波音紧急服务通告747-53A2303或R1对有问题的搭接部位进行修理或预防性改装, 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) 对已按波音紧急服务通告747-53A2303或R1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。

(6) 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。

(7) 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: 1990 年 11 月 26 日

六. 颁发日期: 1990 年 11 月 19 日

七. 联系人: 陈岳宏  
中国民航局华北适航处  
4562342