

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：CAD2003-A320-003

修正案号：39-4003

一. 标题： 燃油渗漏程序

二. 适用范围：

所有型号、线号的AIRBUS A319、A320和A321飞机

三. 参考文件：

1、DGAC AD 2003-119 (B)。

四. 原因、措施和规定

2001年8月，一架A330-200因严重的燃油渗漏，导致双发停车紧急着陆。调查表明机组燃油管理不当直接导致燃油漏光。

在机组确认严重的燃油渗漏以后，燃油管理是影响到飞行安全的一个重要因素。

本指令生效日起，下述操作程序适用于所有飞行。

《燃油渗漏》

燃油渗漏可由下述方法探测到：

- FOB和F. USED之和显著的小于离港时FOB, 或差值上升, 或
- 旅客发现（发动机或翼尖出现雾状燃油），或
- 总燃油量非正常速率下降，或
- 燃油不平衡，或
- 油箱变空太快（从发动机或油箱内的洞渗漏），或
- 油箱溢流（油箱内导管破裂），或

- 过度的燃油流量（发动机渗漏），或
- 客舱有燃油味。

如果能见度许可，允许从客舱目视检查，以确认渗漏源。

- 。当确认渗漏：

尽快着陆（LAND ASAP）

- 。如果从发动机渗漏

关停受影响的发动机

注：此时可以打开交输活门（XFEED VALVE）去再平衡或使用两边大翼燃油。禁止重起发动机。

- 。如果不是发动机渗漏或位置不明

保持燃油交输关断

下降至重力供油极限

- 。重力供油最大高度

使用JETB，重力供油高度极限是FL100

不使用JETB时：

重力供油时飞行状态
供油极限

重力

高于FL300，飞行时间大于30分钟（燃油未接触空气）
实际高度=最大极限

FL大于300，超过FL300的飞行时间小于30分钟
FL300

FL低于FL300（燃油接触空气）
最大高度

。15,000ft

。高于起飞机场7,000ft

- 。等于或低于最大重力供油高度，提供：

发动机方式电门-----点火

所有油箱增压泵-----关断

注：避免增加渗漏

警告

即使其它ECAM程序要求也不要打开交输活门

。如果一台发动机有火焰喷出，当其供油油箱有油时：

按从发动机渗漏情况处理程序执行

所有油箱泵打开

。着陆

警告

不要使用反推

注：燃油不平衡，即使一边大翼全满一边大翼全空，进近和着陆也无特殊程序要求。

注：此程序是经DGAC 2002年8月30日批准的制造厂改版的飞行手册的一部分。

将此程序（或其经批准的修改）插入飞行手册或将此适航指令插入飞机操作手册，并且确保飞行机组遵从此适航指令要求。

五. 生效日期：2003 年 4 月 15 日

六. 颁发日期：2003 年 4 月 8 日

七. 联系人： 刘智
民航西南管理局适航处
028-85703667