

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：CAD2001-A340-24

修正案号：39-3405

一. 标题： 更改飞行手册燃油渗漏程序(ATA28)

二. 适用范围：

所有A340-211, 212, 213, -311, 312, 313系列飞机。

三. 参考文件：

1、GSAC AD2001-440(B)

2、Airbus TR No. 4.02.00/24 DGAC approved on July 10th, 2001.

四. 原因、措施和规定

当一架A340飞机的4发故障后，飞行机组按照发动机故障程序对4发关车。该程序的一部分要求如果怀疑有损坏，则关断左/右机翼内侧油箱分离阀以隔离内侧油箱的前后区。

飞行机组然后决定返航并放油。

当放油结束时，2发和3发转速下降停车并且燃油泵2号和3号及备用燃油泵2号和3号低压警告 (ECAM) 出现。

调查表明A340飞机燃油系统的设计使得当内侧油箱隔离阀关断时会导致2发和3发缺油。

这种情况，比如一台发动机故障(4发)加上发动机熄火(2发和3发)可导致灾难性的后果。

先前发布的CAD2000-A340-29/39-3027 (GSAC AD2000-403-153 (B) R1) 引入了新的放油程序以防止类似情况的再次发生。

已发现无论是否放油只要内部油箱分离阀关断即有可能发生上述情况。

本指令引入一个新的“燃油渗漏”程序要求当关断分离阀飞行时监控2发和3发的收集单元的燃油量（在发动机故障后已确认燃油渗漏的情况下）。

本指令生效后，下列操作程序应用于所有飞行：

燃油渗漏

可用下列方法探测燃油渗漏：

- 机载燃油FOB与已使用燃油F. USED之和显著小于出发时的FOB，或
- 乘客观察到发动机或翼尖的油雾，或
- 总燃油量下降速率异常，或
- 燃油不平衡，或
- 一个油箱用空得太快（发动机渗漏或油箱有洞），或
- 一个油箱溢油（油箱内的管路破裂），或
- 一个过大的燃油流量，或
- 客舱内有燃油气味

●渗漏确认时：

尽快着陆

●若发动机渗漏：

相应发动机关车

注：交输活门可选在开位以平衡燃油或使用两侧机翼的燃油。不要重新启动发动机。

●若发动机故障后渗漏：

保持FUEL X FEED燃油交输活门关断

左和右INR TK SPLIT内侧油箱分离设在ON位

监控2发和3发的收集单元的燃油量

●若收集单元的燃油量消耗到了500KG以下：

关闭JETTISON放油如果正在使用

接通正工作的发动机的FUEL X FEED燃油交输活门

注：不要接通故障的发动机的FUEL X FEED燃油交输活门

●若不能定位渗漏：

保持FUEL X FEED燃油交输活门关断。

下降到重力供油升限：

在燃油已通气的情况下（自起飞已过30分钟）该升限为20000ft(*)；

在燃油未通气的情况下（自起飞未过30分钟）该升限为15000ft(*)；

(*)若使用了JP4则为4000ft。

当达到重力供油升限时，选择ENG START发动机起动在IGN点火位并将所有油箱泵关断。避免负的G机动。

●若供油油箱中还有油的情况下发动机熄火：

使用LEAK FROM ENGINE发动机渗漏程序

将所有油箱泵接通

●着陆时

CAUTION警戒：

不要使用反推

注：即使在燃油不平衡即一边机翼满油而另一边空油的情况下进近和着陆也无须特殊程序。

注：本指令的程序更改已在TR No. 4. 02. 00/24 (DGAC于2001年7月10日批准)介绍并包括在下列飞行手册更新版中：

A340飞机飞行手册	飞机型别	更新版次
封面	A340-211	15
封面	A340-212	11
封面	A340-213	08
封面	A340-311	15
封面	A340-312	11
封面	A340-313	09

按照本程序（或任何经批准的更新版）操作或将本指令放入飞行操作手册并且飞行机组按此执行，这些做法是符合本指令要求的。

五. 生效日期：2001 年 10 月 17 日

六. 颁发日期：2001 年 10 月 16 日

七. 联系人： 吴镒
民航华东管理局适航处
021-62688899-26126