中国民用航空总局



GENERAL ADMINISTRATION OF CIVIL AVIATION 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: CAD2005-A330-04R2

修正案号: 39-5651

- 一. 标题: 检查/改装机翼 6 号翼肋
- 二. 适用范围:

本指令适用于在生产线上已执行空客改装号为41114或44599改装的 所有型号和序号的空客A330飞机,在生产线上已执行53883或54432改装, 或在运行中已完成空客公司服务通告A330-57-3088的飞机除外。

三. 参考文件:

- 1、EASA AD No.2007-0148, 2007年5月22日颁发;
- 2、空客所有营运人电传 (AOT—All Operators Telex) A330-57A3085, 2004 年 12 月 15 日颁发;
 - 3、空客服务通告 A330-57-3085 修改版 01;
 - 4、空客服务通告 A330-57-3087;
 - 5、空客服务通告 A330-57-3088; (及以上文件以后各经批准的修改版次)
 - 6、空客技术文件(Technical Disposition)TD/J1/S3/00608/2005。

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2005-A330-04R1, 39-5163

本指令修改版2颁发的主要目的是修改原指令的适用范围,将已在生产线上执行过空客改装号为54432的改装,即在飞机两翼安装新的6号翼肋后段的A330飞机排除在适用范围外。

如果飞机已符合CAD2005-A330-04R1的要求,本指令没有其它额外的工作。

以下重申CAD2005-A330-04R1颁发的原因:

A330 的一位营运人最近报告在一次维护检查中发现左右机翼6号翼 肋后腹板有明显的裂纹。

裂纹位于6号翼肋后孔的下部,第18和第20底部蒙皮桁段之间,从6号翼肋孔的下缘一直延伸至紧固件孔,进而扩展到燃油管孔。裂纹已发展至跨越6号翼肋的整个厚度。

对机龄相似的另一架飞机进行检查也发现了类似的问题。

这种情况如果得不到纠正可能导致邻近翼肋和周边机翼结构过载。6 号翼肋腹板裂纹的发展会影响机翼结构的整体性。

为防止类似情况的发生,自2005年5月7日起,要求完成以下工作,除非已事先完成:

- 1、对于在生产线上未执行空客53882改装(机翼—6号翼肋和燃油加油管固定孔返工)的飞机:
- (1)除非已事先完成,根据以下规定的时间,按照空客服务通告 A330-57-3085修改版01的要求检查左右机翼6号翼肋。
- 一对于到2005年5月7日止,自首次飞行累积少于8000飞行起落 (FC)或25000飞行小时的飞机,在到达累积飞行8000飞行起落或25000飞行小时前(以先到为准)。
- 一对于到2005年5月7日止,自首次飞行累积超过8000飞行起落 (FC) 或超过25000飞行小时的飞机,在累积飞行至10000飞行起落或30000飞行小时前(以先到为准),但不迟于2005年12月31日。
- 一对于到2004年12月22日止,自首次飞行累积超过10000飞行起落或30000飞行小时的飞机,2005年3月31日前。
- 注1:对于已根据空客所有营运人电传(AOT)A330-57A3085进行过检查且没有发现裂纹的飞机,本指令不要求立即进行额外的检查工作。
- 注2: 对于已执行空客服务通告A330-57-3087的飞机,强制检查的门槛值应从执行空客服务通告A330-57-3087之日开始计算,空客服务通告A330-57-3085修改版01图4表1"检查流程图"给出了具体说明,并根据飞机重量改型的不同而有所不同(具体见本指令第四.1(2)段)。
- (2)如果根据空客所有营运人电传(AOT)A330-57A3085或空客服务通告A330-57-3085 修改版01的要求进行的检查中没有发现裂纹:

- 一对于在使用中未执行空客服务通告A330-57-3087(机翼--6号翼肋和燃油加油管固定孔返工)的飞机,从上次检查算起以不超过8000飞行起落或25000飞行小时(以先到为准)的间隔根据空客服务通告A330-57-3085 修改版01的要求进行重复检查,必要时采取本指令第四.1.(3)段中的纠正措施。
- 一对于在使用中已执行空客服务通告A330-57-3087(机翼--6号翼肋和燃油加油管固定孔)的飞机,根据空客服务通告A330-57-3085 修改版01图4表1"检查流程图"中定义的下一个门槛值进行检查,必要时采取本指令第四.1.(3)段中适用的纠正措施。如果没有发现裂纹,以不超过8000飞行起落或25000飞行小时(以先到为准)的间隔进行重复检查,必要时采取本指令第四.1.(3)段中的纠正措施。
 - (3) 如检查中发现任何裂纹或损伤:
 - --下次飞行前联系空客公司以获得有关修理指引。
- 一修理后,联系空客公司以获得与此项修理相对应的后续检查门槛 值和检查间隔。
- 注3: A330 SRM 57-21-36为修理提供了指引, A330 SRI 57-21-36为下次检查门槛值提供了指引。
- 2、对于在生产线上已执行空客53882改装(机翼-6号翼肋及燃油加油管固定孔返工)或在运行中已完成空客公司服务通告A330-57-3087的飞机:
- (1)根据空客服务通告A330-57-3085 修改版01图4表1"检查流程图"中定义的门槛值进行检查,必要时采取本指令第四.2.(3)段中的纠正措施。
- (2)如果没有发现裂纹,以不超过8000飞行起落或25000飞行小时 (以先到为准)的间隔进行重复检查,必要时采取本指令第四.2.(3) 段中的纠正措施。
 - (3) 如发现任何裂纹或损伤,
 - --下次飞行前联系空客公司以获得有关修理指引。
- 一修理后,联系空客公司以获得与此项修理相对应的后续检查门槛 值和检查间隔。
- 注4: A330 SRM 57-21-36为修理提供了指引, A330 SRI 57-21-36为下次检查门槛值提供了指引。
 - 3、重着陆或超重量着陆事件:

对于超过8000飞行起落或25000飞行小时且至少有一侧6号翼肋未根据本指令第四.1(3)段或第四.2.(3)段进行修理,也未根据空客服务通告A330-57-3087,也未根据空客服务通告A330-57-3088进行改装的飞机,如发生机组报告的重着陆或超重量着陆事件,对未经修理或未经改装的机翼完成以下检查工作:

- (1) 下次飞行前,除根据AMM 05-51-11进行目视检查外,根据空客技术文件 TD/J1/S3/00608/2005的要求从外部对机翼下蒙皮表面进行详细目视检查 (DVI-Detailed Visual Inspection)。可联系空客公司以取得此技术文件。
- (2) 如根据AMM检查和DVI没有任何发现,在DVI后10飞行起落内根据空客技术文件 TD/J1/S3/00608/2005的要求从外部对机翼下蒙皮表面进行超声波检查(USI)。可联系空客公司以取得此技术文件。
- (3)如在AMM检查或DVI或USI中有所发现,下次飞行前联系空客公司以获得有关指引。

注5: 重着陆/超重量着陆的定义可在AMM第05-51-11节中找到。

4、终止措施(改装)。

除非己事先完成,如6号翼肋尚未根据修理指引(repair instruction)R572-57023或R572-57026进行修理的,2010年12月31日前,根据空客服务通告A330-57-3088的要求对号6号翼肋进行改装。

注6:如已执行空客服务通告A330-57-3088,则取消本指令第四.1、第四.2段和第四.3段要求的工作。对于根据修理指引R572-57023或R572-57026进行修理的任何一侧机翼(对于经修理机翼的专项强制检查计划),本指令第四.1(3)和第四.2(3)段要求仍然适用。

完成本指令可采取能确保安全的替代方法或调整完成时间,但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期: 2007年6月8日

六. 颁发日期: 2007年6月8日

七. 联系人: 朱江

民航中南地区管理局适航审定处 020-86130011