

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：CAD1998-B747-11

修正案号：39-2280

一. 标题：修改飞行手册并检查和更换中央油箱超控/紧急放油泵及进口单向活门

二. 适用范围：

在中华人民共和国注册的所有波音747系列飞机

三. 参考文件：

1. FAA AD 98-16-19 修正案:39-10695

2. 波音紧急服务通告 747-28A2212R2 1998年5月14日

四. 原因、措施和规定

为确保机组不在无燃油状态下操作中央油箱的超控/紧急放油泵，并检查和修理该泵进口单向活门及进口转接座的磨损或损伤，以防止在无燃油时操作造成油箱着火或爆炸，要求完成下述工作(已完成者除外)：

A. 对在本指令生效之日总飞行时间已累计达到20,000小时或以上的飞机：在本指令生效后14天内，修改飞行手册中的限制部分，使其包括下面的程序。可通过将本指令插入飞行手册来完成本次改版。

“如果准备使用中央油箱超控/紧急放油泵，则在发动机起动前中央油箱内至少要有17,000磅(7,720公斤)燃油。

当中央油箱的燃油少于7,000磅(3,200公斤)时，对于中央油箱搜油系统不工作的飞机，不得操作中央油箱的超控/紧急放油泵。同时该

7,000磅燃油应视为不可用燃油。

如果中央油箱超控/紧急放油泵跳开关已跳出，则不要复位。”

B. 在总飞行时间累计达到10,000小时之前，或在本指令生效后90天内，以后到者为准，依据波音紧急服务通告747-28A2212R2中的施工说明实施本指令B.1或B.2段要求的工作。

1. 详细目视检查中央油箱左右超控/紧急放油泵进口单向活门是否有磨损或损伤。

(1) 如果进口单向活门所有的磨损和损伤符合上述服务通告中图3所规定的标准，则实施本指令B.1.(1).(A)、B.1.(1).(B)或B.1.(1).(C)段相应的工作。

(A) 如果不锈钢盘的磨损小于或等于0.70英寸，但未被磨穿，则以不超过10,000飞行小时的间隔实施重复检查。

(B) 如果不锈钢盘的磨损大于0.70英寸，但未被磨穿，则以不超过1,000飞行小时的间隔实施重复检查。

(C) 如果进口单向活门不锈钢盘已被磨穿，在下次飞行前，实施本指令B.1.(2)段要求的工作。

(2) 如果进口单向活门的磨损和损伤不符合上述服务通告中图3所规定的标准，则在下次飞行前，依据该服务通告的要求，用一新件或一可用件更换原单向活门。此后以不超过10,000飞行小时的间隔实施重复检查。

2. 详细目视检查中央油箱左右超控/紧急放油泵进口转接座是否有磨损或损伤。

(1) 如果进口转接座的磨损小于或等于0.50英寸，则在下次飞行前，依据上述服务通告的要求，重新安装原超控/紧急放油泵。此后以不超过10,000飞行小时的间隔实施重复检查。

(2) 如果进口转接座的磨损大于0.50英寸，但小于0.60英寸，则在下次飞行前，依据上述服务通告的要求，实施本指令B.2.(2).(A)或B.2.(2).(B)段的工作。

(A) 安装一新的或一可用的超控/紧急放油泵，并在此后以不超过10,000飞行小时的间隔实施重复检查。或

(B) 重新安装原超控/紧急放油泵，并在此后以不超过1,000飞行小时的间隔实施重复检查。

(3) 如果进口转接座的磨损大于或等于0.60英寸，则在下次飞行前，依据上述服务通告安装一新的或一可用的超控/紧急放油泵。此后以不超过10,000飞行小时的间隔实施重复检查。

C. 完成了本指令B段的工作即构成本指令A段所要求的最终措施.。
在该工作完成后，即可将本指令从飞行手册中撤出。

D. 完成本指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间，
但必须得到适航当局的批准。

五. 生效日期：1998 年 8 月 24 日

六. 颁发日期：1998 年 8 月 24 日

七. 联系人： 邵仁明
民航华北管理局适航处
010-64592341