

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：CAD1994-B747-12

修正案号：39-1265

一. 标题： 检查机翼与机身整流条附近的蒙皮搭接连接处

二. 适用范围：

B747系列飞机，生产线号201至814

三. 参考文件：

1.CAD90-103-B747.0050.53

2.FAA AD90-01-07 修正案 39-6440

3.FAA AD94-15-06 修正案 39-8977

4.波音紧急服务通告 747-53A2312 1989年6月12日

5.波音紧急服务通告 747-53A2312 R1 1990年3月29日

6.波音紧急服务通告 747-53A2312 R2 1992年10月8日

四. 原因、措施和规定

为了防止降低机身结构的完整性，完成如下工作：

1. 按照波音紧急服务通告747-53A2312(1989年6月12日)或R1(1990年3月29日)，或R2(1992年10月8日)，同时按照CAD90-103-B747.0050.53(1990年2月17日)中第1段的要求对生产线号201至765的飞机用高频涡流探伤(HFEC)的方法，检查飞机机翼与机身整流条附近下半部蒙皮搭接处有无裂纹。

2. 飞机累计总起落11,000之前或在本指令生效后1,000起落之内，以后到为准，除非在本指令生效前的最近3,000起落之内，已经完成。

否则应按照波音服务通告747-53A2312. R2(1992年10月8日)的要求, 对2段(1)或(2)中所确定的地方进行目视检查, 以查明是否安装了埋头紧固件。完成这个检查后可以终止CAD90-103-B747. 0050. 53中的第1段要求。

(1) 对B747-100, 200, 300, 400的飞机机身站位(BS)741至1000在长桁S-34L, S-34R, S-39L, S-39R, S-44L和S-44R部位和站位1480至1741, 在长桁S-34, S-34R, S-40L和S-40R部位。

(2) 对B747SP系列飞机, 站位520至1000在长桁S-34L, S-34R, S-39L, S-39R, S-44L和S-44R部位和站位(BS)1480至1741, 在长桁S-34L, -34R, S-40L和S-40R部位。

3. 在按照本指令2段所要求的检查期间, 在搭接拼接板的上排, 如果没有发现安装埋头紧面件, 按本指令不要求做进一步工作。

4. 在按照本指令2段所要求的检查期间, 在搭接拼接板的上排, 如果发现安装埋头紧固件, 在下次飞行前, 按照波音服务通告747-53A2312, R2(1992年10月8日)要求的程序进行高频涡流探伤(HFEC)检查以查明在装有埋头紧固件的部位是否有裂纹。

5. 按照本指令4段, 5段和8段的检查要求在装有埋头紧固件的部位, 如果没有发现裂纹, 此后, 按照波音服务通告747-53A2312. R2(1992年10月8日)的要求在间隔不超过4000起落重复进行检查。

6. 按照本指令4段, 5段, 6段和8段的检查要求, 在装有埋头紧固件的部位, 如果发现裂纹, 在下次飞行前, 按照波音服务通告747-53A2312. R2(1992年10月8日)的要求, 修理和改装搭接连接点。

7. 累计20,000起落之前或在本指令生效后1,000起落之内, 以后到为准, 按照波音服务通告747-53A2312. R2(1992年10月8日)的要求改装所有装有埋头紧固件的部位, 如果已经按本指令的2段要求完成改装, 则不需要再改装。

8. 在按照波音服务通告747-53A 2312(1989年6月12日)或R1(1990年3月29日)或R2(1992年10月8日)的要求装有埋头紧固件之后, 累计10,000起落之前, 按照波音服务通告747-53A2312R2(1992年10月8日)的要求, 对其部位进行高频涡流探伤(HFEC)检查, 以后, 以间隔不超过4,000起落重复进行检查。

9. 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: 1994年8月24日

六. 颁发日期: 1994 年 8 月 22 日

七. 联系人: 王晓明
民航华北管理局适航处
4562342