

中国民用航空局



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：CAD2017-A320-04R2

修正案号：39-9244

一. 标题： 发动机-前发动机吊点主梁突出 (Snout) -更换

二. 适用范围：

本指令适用于所有生产序列号的 A318-111, A318-112, A319-111, A319-112, A319-113, A319-114, A319-115, A320-211, A320-212, A320-214, A320-215, A320-216, A321-111, A321-112, A321-211, A321-212, A321-213 飞机。

三. 参考文件：

1. EASA AD 2017-0132R1 (2017年11月22日颁发)；
2. Airbus SB A320-71-1065 (初版, 2016年12月1日发布)；
3. Airbus SB A320-71-1066 (初版, 2016年12月1日发布)；
4. Goodrich Aerospace SB RA32071-159 (初版, 2016年11月20日发布)。

使用上述参考文件“2”，“3”，“4”的后续批准版本来符合本指令的要求也可接受。

四. 原因、措施和规定

本指令替代 CAD2017-A320-04R1 39-9139

1. 原因

评审维修指南发现Goodrich Aerospace CFM56-5B发动机前发动机吊点的部件维护手册 (CMM) 71-21-08, R1至R46 (含), repair 10 (混

合修复-梁组件突出直径),提供了件号(P/N)为642-2000-9、642-2000-13或642-2000-25的前发动机吊点组件的混合磨损的说明,导致件号为642-2006-501或642-2006-503的前发动机吊点主梁组件(forward engine mount main beam assembly)的轴承单球(bearing mono-ball)和突出(snout)之间产生过大的间隙。

这种情况,如果未被发现并纠正,可能导致前发动机吊点在飞行中失效,进而发动机分离,可能导致对飞机的控制减少并对地面人员造成伤害。

为了消除这种潜在的不安全状态,空客颁布了SB A320-71-1065、SB A320-71-1066和Goodrich Aerospace SB RA32071-159,提出了对主梁突出进行停车场检查的说明,并且根据检查结果,采取适用的纠正措施,并重新标识。

中国民用航空局曾颁发CAD2017-A320-04R1要求对受影响的前发动机吊点主梁组件进行更换。由于CFM56-5A发动机安装的是相同的主梁组件,因此该适航指令也适用于安装有该发动机的飞机。

自CAD2017-A320-04R1颁发以来,确认装有受影响的前发动机吊点主梁组件的飞机仍可安装受影响的组件,直至更换为止。

基于以上原因,修订CAD2017-A320-04R1。

2. 措施和符合性时间

按照 EASA AD 2017-0132R1(2017年11月22日颁发)中“Required Action(s) and Compliance Time(s)”的内容执行。

3. 其他规定

无

4. 等效替代

(1) 完成本适航指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间,但必须得到适航审定部门的批准。

(2) 在使用任何经批准的替代方法之前,通知有关飞行标准部门的主管监察员。

五. 生效日期: 2017年12月07日

六. 颁发日期: 2017年12月07日

七. 联系人: 邢广华
中国民用航空上海航空器适航审定中心
021-22321176