

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-A320-08

修正案号：39-9247

一. 标题： 燃油-燃油量感应控制组件-改装

二. 适用范围：

本指令适用于已在生产过程中执行过空客改装 (mod) 154327 的所有生产序列号的空客 A319-115, A319-132, A320-214, A320-216, A320-232 和 A320-233 飞机，执行过空客改装 (mod) 158740 的飞机除外。

三. 参考文件：

- 1.CAAC CAD2016-A320-12, 39-8862 (2016年11月27日颁发)
- 2.EASA AD 2017-0216 (2017年10月30日颁发)
- 3.Airbus AFM TR 695 版本 1 (2016年9月12日发布)
- 4.Airbus AFM TR 699 版本 1 (2016年9月12日发布)
- 5.Airbus AFM TR 700 版本 1 (2016年9月12日发布)
6. Airbus SB A320-28-1242 初版 (2016年12月21日发布)
7. Airbus SB A320-28-1242 版本 01 (2017年10月03日发布)

使用上述参考文件“3”、“4”、“5”、“6”、“7”的后续批准版本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 CAD2016-A320-12

39-8862

本适航指令替代 CAD2016-A320-12, 39-8862

## 1. 原因

空客在 A319 和 A320 飞机上引入了改装 154327, 该改装基于空客 A321 的设计, 用引射泵传输替代了中央油箱的燃油泵供油系统。

引入该改装以来, 发现改装的飞机没有电接地信号, 此信号从删除的中央油箱泵压力电门复制而来。这些信号作为燃油循环抑制请求逻辑的一部分。

随后的调查发现, 由于燃油系统循环原理图的图纸错误, 在已改装的 A319 和 A320 飞机上接地线没有安装到燃油量感应控制组件(FLSCU)上。没有这些接地线提供输入, FLSCU 的逻辑不能正确执行重力供油操作。

这种状况如果不纠正, 会出现 AFM 中所述的导致发动机输入燃油压力降低, 可能造成在重力供油上限飞行时发生非指令空中停车。

为解决该潜在不安全状态, 空客发布了 AFM TR 695 版本 1 和 AFM TR 699 版本 1, 禁止使用 Jet B 和 JP4 燃油, 并通过 AFM TR 700 版本 1 提供针对其他燃油的重力供油程序修订的说明。

CAAC 相应地颁发了 CAD2016-A320-12, 要求修订适用的 AFM 以包含新的重力供油程序并减少授权燃油的清单。

该指令颁发后, 空客开发了恢复 FLSCU 逻辑的接线改装并颁发了服务通告 (SB) A320-28-1242 (后曾修订), 提供对受影响的飞机进行改装的指引。

鉴于上述原因, 本指令取代 CAD2016-A320-12 并保留其要求, 此外要求对 FLSCU 接线进行改装, 允许改装后移除此前加入适用 AFM 的 AFM TR。

## 2. 措施和符合性时间

按照 EASA AD 2017-0216 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： 王焯  
中国民用航空上海航空器适航审定中心  
021-22321176