



中华人民共和国国家标准

GB/T 24713.1—2009/ISO 8267-1:2005

飞机 牵引杆连接件接口要求 第 1 部分：干线飞机

**Aircraft—Tow bar attachment fittings interface requirements—
Part 1: Main line aircraft**

(ISO 8267-1:2005, Aircraft—Tow bar attachment fittings interface requirements, Part 1: Main line aircraft, IDT)

2009-11-30 发布

2010-07-01 实施

中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局 发布
中国国家标准化管理委员会

前 言

GB/T 24713《飞机 牵引杆连接件接口要求》分为两个部分：

- 第 1 部分：干线飞机；
- 第 2 部分：支线飞机。

本部分为 GB/T 24713 的第 1 部分。本部分等同采用 ISO 8267-1:2005《飞机 牵引杆连接件接口要求 第 1 部分：干线飞机》。

为便于使用，本标准做了下列编辑性修改：

- a) 范围的段落顺序作了调整；
- b) 规范性引用文件由 FAR/JAR 25.509 改为 CCAR 25；
- c) 删除国际标准的前言、介绍和书目；
- d) 用小数点“.”代替作为小数点的“，”。

本部分由中国航空工业第一集团公司提出。

本部分由全国航空器标准化技术委员会(SAC/TC 435)归口。

本部分起草单位：中国航空综合技术研究所、中国航空工业第一集团公司第一飞机设计研究院。

本部分主要起草人：师阿农、王洪、王偕偕、李勇、吕光琳。

飞机 牵引杆连接件接口要求

第 1 部分:干线飞机

1 范围

GB/T 24713 的本部分规定了常规三点式起落架飞机的辅助起落架上的牵引杆连接件(当从辅助起落架进行正常牵引操作时)的接口要求。

本部分适用于 CCAR 25 适航审定的最大停机质量大于 50 000 kg(110 000 lb)的干线飞机。

本部分不适用于 CCAR 25 适航审定的最大停机质量不大于 50 000 kg(110 000 lb)的飞机,这类飞机在本标准的第 2 部分中规定。

本部分的目的是按飞机质量分级(飞机质量决定牵引杆载荷)对牵引杆连接件接口进行标准化,以确保有标准接头的牵引杆可用于该质量分级内或靠近该质量分级的所有飞机型号,从而减少所使用的牵引杆的种类。

当某一系列现存或预期的飞机型号跨越两个质量分级时,它们宜使用同一牵引杆连接件接口,并且考虑使用该系列中较高质量分级的标准尺寸。

本部分适用于在本部分发布后投入使用或设计的所有新型干线飞机。

2 规范性引用文件

下列文件中的条款通过 GB/T 24713 的本部分的引用而成为本部分的条款。凡是注日期的引用文件,其随后所有的修改单(不包括勘误的内容)或修订版均不适用于本部分,然而,鼓励根据本部分达成协议的各方研究是否可使用这些文件的最新版本。凡是不注日期的引用文件,其最新版本适用于本部分。

CCAR 25 运输类飞机适航标准

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本部分。

3.1

干线飞机 main line aircraft

最大停机质量大于 50 000 kg(110 000 lb)的客机和货机。

3.2

支线飞机 regional aircraft

最大停机质量大于 10 000 kg(22 000 lb)并小于等于 50 000 kg(110 000 lb)的客机和货机。

3.3

最大停机质量 maximum ramp mass

MRW

飞机在其自身动力或牵引下离开停机位置时的最大许可质量,包括最大起飞质量(MTOW)和滑行燃油预留量。

4 要求

4.1 连接件位置

连接件的设计应能在辅助起落架前部直接连接牵引杆。在适用的情况下,在辅助起落架后部可设