中国民用航空总局



GENERAL ADMINISTRATION OF CIVIL AVIATION 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: CAD2005-A340-03R1

修正案号: 39-5804

- 一. 标题: 检查、改装仪表板支架
- 二. 适用范围:

除了在生产中执行了空客改装No. 53446或者在营运中执行了空客服务通告(SB) A340-25-5075修订3的,所有经审定的型号和所有序列号的A340-500和A340-600飞机。

三. 参考文件:

1.EASA AD No.: 2007-0280, 2007年11月6日颁发;

2.空客服务通告 A340-25-5075 修订 2 或修订 3 或以后经批准的修订。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2005-A340-03, 39-4706

有一A330飞机的营运人报告有关用于连接仪表板和飞机结构的8个支架中的一个损坏。

在两架飞机上发现该支架破裂,其中一例,支架的两个凸缘完全剪断。

调查表明,该损坏是由部件装配(固紧支架)中产生的弯曲裂纹,并结合有压差和惯性效应引起的侧向载荷导致的。

该支架的完全断裂,可能导致水平梁的损坏,从而会使得仪表板左 边部分倒塌。在最严重的情况下,这会影响到飞机在某些关键飞行阶段 的可控制性。

驾驶舱仪表板连接件在所有的A330/A340机队具有相似的设计。

而且,A340-500/-600包括了新的旨在确保飞机能够经受非常高的振动水平的审定要求,这种振动水平在有一台发动机处于风车状态转向中(during a diversion with one engine wind milling)将导致严重的不平衡状态。分析表明,为了满足这些振动要求,此处的结构需要加强。

为了防止支架完全失效的危险和随后的结构损坏,适航指令CAD2005-A340-03强制要求用新的加强的支架替换原来的支架。

随后发布的SB A340-25-5075最初版本和修订1上新支架的紧固件扭矩值不正确。经评估,安装了过大扭矩值的新支架会导致不安全因素。因此,本新指令替代CAD2005-A340-03并强制执行SB A340-25-5075修订3中规定的附加工作。

4.1 对于已经按照CAD2005-A340-03的要求,执行了SB A340-25-5075最初版本或修订1改装的飞机:

除非事先已完成,自本指令生效之日起18个月内,按照SB A340-25-5075修订3执行附加工作。

4.2 按照SB A340-25-5075修订2完成附加工作来满足本指令的要求是可接受的。

再次强调CAD2005-A340-03的要求:

- "自2005年1月27日起(CAD2005-A340-03的生效日期),强制执行下列措施,除非事先已完成:
- -自2005年1月27日起(CAD2005-A340-03的生效日期)最迟18个月内,按照AIRBUS SB A340-25-5075给出的说明,在仪表板左段,拆下相关的支架并用新的加强的支架替换。
- -在完成SB A340-25-5075中,对支架进行详细的目视检查。如果两个耳片都完全断裂,按照AIRBUS的说明对水平梁进行详细的目视检查(与空客公司联系以便获取这些说明)。
 - 注:替换支架以后,本指令不要求进一步的措施。"

完成本指令可采用替代符合性方法, 但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期: 2007年11月20日

六. 颁发日期: 2007年11月15日

七. 联系人: 袁晓峰

民航华东地区管理局适航审定处

021 - 51128074