中国民用航空总局



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: CAD2006-A340-02

修正案号: 39-5159

- 一. 标题: 检查和改装机翼 6 号肋
- 二. 适用范围:

在生产中执行过空客改装41114、所有经审定的型别、所有序列号的空客A340-200和A340-300飞机,但在生产中左右机翼上均执行了空客改装53883或者在营运中左右机翼上均执行了服务通告(SB)A340-57-4096的飞机除外。

三. 参考文件:

- 1, DGAC AD F-2006-009;
- 2 DGAC AD F-2005-072R1:
- 3、空客 AOT A340-57A4093, 2004年12月15日发布;
- 4、空客服务通告 A340-57-4093 修订 01;
- 5、空客服务通告 A340-57-4095;
- 6、空客服务通告 A340-57-4096 (这些文件的任何以后经批准的修订是可接受的);
- 7、空客技术处理单 TD/J1/S3/00608/2005。
- 四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2005-A340-17, 39-4847

本新适航指令处理的是与CAD2005-A340-17相同的问题,目的是:

- 替代CAD2005-A340-17:
- 取消不再有关的期限:

- 通过在没有按照修理方案R572-57023或R572-57026修理过的机 翼上安装加强板,强制改装机翼6号肋。

回顾CAD2005-A340-17和CAD2004-A340-25中的原因:

最近一个A330飞机运营人报告,在维护检查中发现左右机翼6号肋的后腹板上有明显的裂纹。

裂纹位于6号肋下面的后部开口处,在底板蒙皮18号长桁和20号长桁之间,且从6号肋开口下边缘扩展到紧固件孔,然后延伸到了燃油管孔。裂纹已经发展到了穿透了整个6号肋的厚度。

在另一架机龄相似的飞机上进行检查发现了类似的问题。

这个情况如果不纠正,会导致相邻肋和周围机翼结构超载,6号肋 腹板裂纹的扩展会影响到机翼结构的完整性。

适航指令CAD2005-A340-17的发布是为了:

- 取代CAD2004-A340-25/39-4684 (DGAC AD F-2004-195);
- 降低检查的门槛值;
- 引入参考空客服务通告 A340-57-4095或MOD 53882(冷挤压辅助孔和干涉配合紧固件);
- 阐明重着陆(hard landing)/超重着陆(overweight landing) 后的检查要求。

强制措施与完成时间

自2005年5月18日(CAD2005-A340-17的生效之日)起,强制执行下列措施:

- 4.1 对生产中没有执行AIRBUS改装MOD 53882 (机翼-6号肋和燃油管紧固件孔返工)的飞机:
- 4.1.1 除非事先已完成,按照空客服务通告A340-57-4093(修订01)中的说明对左右机翼6号肋进行检查:
- 对于自首次飞行到2005年5月7日,累计飞行循环少于8000FC和累计飞行小时少于30200FH的飞机:

在累计飞行循环到达8000FC或累计飞行小时到达30200FH前,以 先到为准。

回顾CAD2005-A340-17中的要求:

• 对于自首次飞行至2005年5月7日(DGAC AD F-2005-072的生效日期)累计飞行循环超过8000FC和累计飞行小时超过30200FH的飞机,在累计飞行循环到达10000FC或累计飞行小时到达43700FH,以先到为

准,但不迟于2005年12月31日。

回顾CAD2004-A340-25中的要求:

- 对于自首次飞行至2004年12月27日(CAD2004-A340-25的生效日期)已累计超过10000飞行循环或43700飞行小时的飞机,在2005年3月31日前执行检查。
- **注1**: 之前已按照AIRBUS AOT A340-57A4093进行过检查且没发现裂纹的飞机不需要立即做附加的检查工作。
- **注2**: AIRBUS SB A340-57-4095中的飞机的强制性检查门槛值,应该是从AIRBUS SB A340-57-4095完成时间(embodiment time)开始计算的,且在AIRBUS SB A340-57-4093(修订01)检查流程图4第1页(Inspection Flow Chart Figure 4 Sheet 1)中提供了该门槛值,该值取决于飞机的重量变化(见本指令4.1.2)
- 4.1.2 如果按AIRBUS AOT A340-57A4093 或AIRBUS SB A340-57-4093 (修订01) 进行检查后没有发现裂纹:
- 对于没有执行AIRBUS SB A340-57-4095(机翼-6号肋和燃油管紧固件孔返工)的营运中的飞机:

自上次检查后,以不超过8000飞行循环或30200飞行小时的间隔(以先到为准),重复AIRBUS SB A340-57-4093(修订01)中所规定的检查。必要时采取本指令4.1.3中所规定的纠正措施。

- 对于已执行AIRBUS SB A340-57-4095(机翼-6号肋和燃油管紧固件孔返工)的营运中的飞机:
 - 按照AIRBUS SB A340-57-4093R01检查流程图4第1页中所述的下一个门槛值进行检查,必要时采取本指令4.1.3中所规定的纠正措施。
 - 如果没有发现裂纹,以不超过8000飞行循环或30200飞行小时的间隔(以先到为准),重复上述检查。必要时采取本指令4.1.3 中所规定的纠正措施。
 - 4.1.3 如果发现有裂纹或者损伤:
 - 在下次飞行前,联系空客以获得维修说明。
- 维修后,联系AIRBUS以获得关于专门检查程序的后续门槛值和检查间隔。
 - 4.2 对生产中执行了AIRBUS改装53882(机翼-6号肋和燃油管紧固

件孔返工)的飞机:

- 4.2.1 按照AIRBUS SB A340-57-4093(修订01)检查流程图4第1页中所述的门槛值进行检查,必要时采取本指令4.2.3中所规定的纠正措施。
- 4.2.2 如果没有发现裂纹,以不超过8000飞行循环或30200飞行小时的间隔(以先到为准),重复检查。必要时采取本指令4.2.3中所规定的纠正措施。
 - 4.2.3 如果发现有裂纹或者损伤:
 - 在下次飞行前,联系空客以获得维修说明。
- 维修后,联系AIRBUS以获得关于专门检查程序的后续门槛值和检查间隔。

4.3 重着陆 (hard landing) /超重着陆 (overweight landing) 情形:

对于至少一边机翼6号肋没有按照本指令4.1.3或4.2.3进行过维修,也没有按照AIRBUS SB A340-57-4095或AIRBUS SB A340-57-4096进行过改装,且超过8000飞行循环或30200飞行小时的飞机,如机组报告有重着陆或超重着陆的情况,则对之前没维修过也没有改装过的机翼进行下述检查:

- 4.3.1 在下次飞行前,除了进行AMM 05-51-11目视检查之外,还要从机翼下蒙皮表面外侧按照AIRBUS 技术处理单(AIRBUS Technical Disposition)TD/J1/S3/00608/2005进行详细的目视检查(DVI)。联系AIRBUS以获得该技术处理单(TD)。
- 4.3.2 如在AMM检查和详细目视检查(DVI)时没发现裂纹或损伤,那么在详细目视检查(DVI)之后的10个飞行循环之内,从机翼下蒙皮表面外侧按照AIRBUS 技术处理单(AIRBUS Technical Disposition)TD/J1/S3/00608/2005进行超声波检查(USI)。联系AIRBUS以获得该技术处理单(TD)。
- 4.3.3 如在AMM检查或详细目视检查(DVI)或超声波检查(USI)时发现有裂纹或损伤,则在下次飞行前,联系AIRBUS以获得说明。
- <u>注3</u>: 重着陆/超重着陆(Hard Landing / Overweight Landing)的定义可以在AMM 章节05-51-11中找到。

4.4 最终措施(改装)

除非事先已完成,不晚于2010年12月31日,按照SB A340-57-4096

中的说明对未按照修理说明R572-57023或R572-57026修理过的机翼上的6号肋进行改装。

注4: 执行了SB A340-57-4096,则取消本指令中除4.1.3和4.2.3以外的4.1、4.2和4.3中的要求。4.1.3和4.2.3仍然适用于已按照修理说明R572-57023或R572-57026(一份适用于修理过机翼的专门强制性检查大纲)修理过的任何机翼。

五. 生效日期: 2006年1月26日 六. 颁发日期: 2006年1月26日

七. 联系人: 袁晓峰

民航华东地区管理局适航审定处

021-51128074