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: CAD2006-A340-17

修正案号: 39-5514

- 一. 标题: 升降舵伺服控制一放行限制
- 二. 适用范围:

经审定的所有型号、所有序列号的空客A340-500和A340-600系列飞机。

- 三. 参考文件:
- 1、EASA AD 2006-0377-E:
- 2、AIRBUS AOT A340-27A5041, 2006 年 12 月 19 日发布或以后经批准的修订。
- 四. 原因、措施和规定

在一次A340-642飞机左边内侧副翼伺服控制器的检查中发现中央杆(centering lever)断裂。制造商Goodrich的调查表明,这是由于在伺服控制器组装中,复原装置调整片螺母拧得不够紧,且其在错误方向进行了折叠。这个生产质量问题可能影响某些批次的内侧副翼伺服控制器和升降舵伺服控制器。对内侧副翼伺服控制的评估表明,这个生产质量问题不会产生任何不安全的情况。

对于升降舵伺服控制,这种情况如果不予以纠正,会导致最恶劣状况,当伺服控制置于中心模式(centering mode)时,发生一个升降舵水平面丢失情况,导致飞机失去控制。

本紧急适航指令(EAD)要求当飞行控制主计算机1(FCPC1)和副计算机1(FCSC1)作为防范措施不工作时禁止放行飞机,并要求随后确定升降舵伺服控制器是否受到影响。

一份关于检查调整片螺母正确拧紧的空客检查服务通告正在编制之中,它将取消以上的放行限制。

提醒: 营运者有责任在合适的运营文件中反映当遇到FCPC1或者FCSC1不工作时不放行的情况。

强制措施与完成时间

4.1 自本指令生效之日起强制执行下列营运限制:

放行限制:

- 一不再许可FCPC1不工作下的放行(MMEL项27-93-01A)。
- 一不再许可FCSC1不工作下的放飞(MMEL项27-94-01A)。
- 4.2 在2007年4月30日前,按照空客AOT A340-27A5041定义的说明识别飞机上所有升降舵伺服控制器的件号(PN)和系列号(SN):
- 4.2.1 如果安装在飞机上的所有升降舵伺服控制器的件号和序列号没有列在空客AOT A340-27A5041第3.3节,那么不再要求本紧急指令4.1节的放行限制。
 - 4.2.2 向空客报告每一个升降舵伺服控制器识别的结果。
 - 4.3 升降舵伺服控制器备件:

自本紧急指令生效之日起,

禁止在飞机上因更换而安装件号和序列号列在空客AOT A340-27A5041上的升降舵伺服控制器备件。

在安装到飞机上以前,所有受到影响的控制器必须返回到Goodrich 返工。

- 4.4 完成本指令可使用等效的符合性方法,但必须经过适航部门的批准。
- 五. 生效日期: 2006年12月27日
- 六. 颁发日期: 2006年12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