## 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: CAD2005-A340-17

修正案号: 39-4847

- 一. 标题: 检查机翼 6 号肋
- 二. 适用范围:

经审定的所有型号、所有序列号且在生产中已进行过41114改装的的A340-200和A340-300系列飞机。

#### 三. 参考文件:

- 1. DGAC F-2005-072;
- 2. DGAC F-2004-195R1;
- 3. AIRBUS AOT A340-57A4093(2004 年 12 月 15 日);及其后续经批准的修订。
- 4. AIRBUS SB A340-57-4093 R1; 及其后续经批准的修订。
- 5. AIRBUS SB A340-57-4095; 及其后续经批准的修订。
- 6. 空客技术处理单(AIRBUS Technical Disposition )TD/J1/S3/00608/2005。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2004-A340-25, 39-4684

#### 原因:

本指令处理的主题与CAD2004-A340-25 / 39-4684 (DGAC F-2004-195) 指令相同,目的是:

- 取代CAD2004-A340-25 / 39-4684 (DGAC F-2004-195);
- 降低检查的门槛值:

- 引入参考AIRBUS SB A340-57-4095 或MOD 53882;
- 阐明重着陆(hard landing)/超重着陆(overweight landing)后的检查要求。

指令CAD2004-A340-25 / 39-4684中概述的原因如下:

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。

### 强制执行下列措施,除非事先已完成:

自本指令生效之日起,要求强制执行以下措施:

- 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 除非事先已经完成,按照AIRBUS SB A340-57-4093R1的指南对左右机翼6号肋进行检查:
- 4.1.1.1 对于自首次飞行至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,
- (a)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,
  - (b)或者, 在2005年12月31日前,

以后到为准((a)(b)所指时间)。

4.1.1.2 对于自首次飞行至2005年5月7日累计飞行循环超过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。

重申指令CAD2004-A340-25 / 39-4684中的相关要求如下:

4.1.1.3 在2004年12月27日(指令CAD2004-A340-25的生效日期)

首次飞行时已累计超过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 A340-57-4093R01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 A340-57-4093R01进行检查后没有发现裂纹:
- 4.1.2.1 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)的在役飞机:

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 A340-57-4093R01中所规定的检查。必要时采取本指令84.1.3中所规定的纠正措施。

- 4.1.2.2 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)的在役飞机:
- 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。
- 然后,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 如果发现有裂纹或损伤:
  - 在下次飞行前,联系AIRBUS以获得维修指南。
- 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MOD 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 A340-57-4093R01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 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如果发现有裂纹或损伤:
- 在下次飞行前,联系AIRBUS以获得维修指南。
- 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,也没按照AIRBUS SB A340-57-4095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形,则对之前没维修过也没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以获得指南。
- 注3: 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。

五. 生效日期: 2005年5月18日

六. 颁发日期: 2005年5月18日

七. 联系人: 徐逸乐

民航华东地区管理局适航审定处

021 - 51128074