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-A340-12

修正案号: 39-4783

- 一. 标题: 主起落架-LGCIU 2 至 EBCU 间的布线改装
- 二. 适用范围:

除了在生产中已执行了空客改装53314或者在飞机服役中执行了空客服务通告(SB)A340-32-5044的飞机,所有经审定的型号,所有序列号的空客A340-500和A340-600系列的飞机。

三. 参考文件:

- 1, DGAC AD F-2005-044:
- 2、空客服务通告 A340-32-5044 (该服务通告任何以后经批准的修订是可接受的)。

四. 原因、措施和规定

最近对A340-500/-600的调查表明紧急刹车控制装置(EBCU)不符合在型号审定中规定的刹车和转弯控制系统(BSCS)结构的完整性。

按照BSCS结构,对于右(RH)主起落架着地(on ground),EBCU 应从起落架控制和接口装置(LGCIU)1接收到输入信号;对于左(LH)主起落架着地,EBCU从LGCIU2接收到输入信号。然而,测试表明,对于左和右主起落架着地,EBCU都从LGCIU1接收输入信号。

只有在正常和备用刹车失效(也就是当启用最终紧急刹车模式) 后,布线偏差才会变得明显。这包括了但不限于伴随着绿和蓝液压系 统失效的BSCU失效。

没有LGCIU的输出信号会引起零扭矩压力(ZTP)模式的失效,从而导致未经警告的刹车能力降低,以及随后被认为潜在灾难性的未经

警告刹车失效。

为了防止紧急情况下刹车的失效,本指令强制从LGCIU 2到EBCU的布线改装并因此恢复按系统设计的布线构型。

强制措施与完成时间

自本指令生效之日起,强制执行以下措施:

4.1 除非事先已完成,不晚于2010年1月31日,按照空客服务通告 A340-32-5044,改装LGCIU 2到EBCU的布线。

五. 生效日期: 2005年4月7日

六. 颁发日期: 2005年4月7日

七. 联系人: 袁晓峰

民航华东地区管理局适航审定处

021-51128074