

中国民用航空总局



CIVIL AVIATION
ADMINISTRATION 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-A320-01

修正案号: 39-4730

一. 标题: 飞行操纵—ELAC 1 计算机

二. 适用范围:

本适航指令适用于除在生产中执行了空客33317改装或在使用中执行了空客SB A320-27-1149的所有型别、所有系列号的A320飞机。

三. 参考文件:

1.DGAC AD No F-2005-013 (EASA No2005-496) ;

2.AIRBUS SB A320-27-1149 及其后续批准版本;

3.MMEL A318/A319/A320/A321 TR No01-27/01H issue01 及其后续批准版本。

四. 原因、措施和规定

1. 通过对A320进行调查,一个关键的飞行阶段(critical flight phase)被证实。

当飞机在ELAC 1不工作或出现“ELAC 1俯仰故障”告警的MMEL允许状态下放行时,若速度刹车打开,在下降的过程中SEC1(扰流板和升降舵计算机)失效,将导致:

-3号和4号速度刹车自动收回,

-升降舵的双液压增压失效。

在人工模式和高速的情况下,3号和4号速度刹车从完全打开的位置收回将使得飞机产生俯冲效应且该效应不能被由一个作动筒操纵的升降舵抵消,因此飞机将会俯冲和加速。基于上述原因,本指令强制

要求执行操作限制。

2. 除非已经完成，应采取如下措施：

2.1 本指令生效后，在飞机最低设备清单（MEL）中插入A318/A319/A320/A321主最低设备清单（MMEL）的临时修订页（Temporary Revision）TR No 01-27/01H issue01并执行该程序。此临时修订页引入了操作限制，即当飞机在MMEL ELAC1状态下放行时在高于FL200的高度层上，飞机速度刹车手柄最大只能放到一半的位置。

2.2 等效符合性方法。完成本适航指令可采用等效的符合性方法和调整完成时间，但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期：2005年2月17日

六. 颁发日期：2005年2月17日

七. 联系人：李锐

民航西南地区管理局适航审定处

028-85704174