

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：CAD2005-A340-03R1

修正案号：39-5804

一. 标题： 检查、改装仪表板支架

二. 适用范围：

除了在生产中执行了空客改装No. 53446或者在营运中执行了空客服务通告 (SB) A340-25-5075修订3的，所有经审定的型号和所有序列号的A340-500和A340-600飞机。

三. 参考文件：

1.EASA AD No.: 2007-0280, 2007 年 11 月 6 日颁发；

2.空客服务通告 A340-25-5075 修订 2 或修订 3 或以后经批准的修订。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2005-A340-03, 39-4706

有一A330飞机的营运人报告有关用于连接仪表板和飞机结构的8个支架中的一个损坏。

在两架飞机上发现该支架破裂，其中一例，支架的两个凸缘完全剪断。

调查表明，该损坏是由部件装配（固紧支架）中产生的弯曲裂纹，并结合有压差和惯性效应引起的侧向载荷导致的。

该支架的完全断裂，可能导致水平梁的损坏，从而会使得仪表板左边部分倒塌。在最严重的情况下，这会影响到飞机在某些关键飞行阶段的可控制性。

驾驶舱仪表板连接件在所有的A330/A340机队具有相似的设计。

而且, A340-500/-600包括了新的旨在确保飞机能够经受非常高的振动水平的审定要求, 这种振动水平在有一台发动机处于风车状态转向中 (during a diversion with one engine wind milling) 将导致严重的不平衡状态。分析表明, 为了满足这些振动要求, 此处的结构需要加强。

为了防止支架完全失效的危险和随后的结构损坏, 适航指令 CAD2005-A340-03强制要求用新的加强的支架替换原来的支架。

随后发布的SB A340-25-5075最初版本和修订1上新支架的紧固件扭矩值不正确。经评估, 安装了过大扭矩值的新支架会导致不安全因素。因此, 本新指令替代CAD2005-A340-03并强制执行SB A340-25-5075修订3中规定的附加工作。

4.1 对于已经按照CAD2005-A340-03的要求, 执行了SB A340-25-5075最初版本或修订1改装的飞机:

除非事先已完成, 自本指令生效之日起18个月内, 按照SB A340-25-5075修订3执行附加工作。

4.2 按照SB A340-25-5075修订2完成附加工作来满足本指令的要求是可接受的。

再次强调CAD2005-A340-03的要求:

“自2005年1月27日起 (CAD2005-A340-03的生效日期), 强制执行下列措施, 除非事先已完成:

-自2005年1月27日起 (CAD2005-A340-03的生效日期) 最迟18个月内, 按照AIRBUS SB A340-25-5075给出的说明, 在仪表板左段, 拆下相关的支架并用新的加强的支架替换。

-在完成SB A340-25-5075中, 对支架进行详细的目视检查。如果两个耳片都完全断裂, 按照AIRBUS的说明对水平梁进行详细的目视检查 (与空客公司联系以便获取这些说明)。

注: 替换支架以后, 本指令不要求进一步的措施。”

完成本指令可采用替代符合性方法, 但必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期: 2007 年 11 月 20 日

六. 颁发日期: 2007 年 11 月 15 日

七. 联系人: 袁晓峰

民航华东地区管理局适航审定处

021-51128074