

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-A340-17R1

修正案号：39-5628

一. 标题： 升降舵伺服控制—放行限制/检查

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 2007-0124，2007年5月4日发布；

2、AIRBUS AOT A340-27A5041，2006年12月19日发布

3、AIRBUS AOT A340-27A5041 修订1，2007年2月27日发布或以后经批准的修订。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD2006-A340-17，39-5514

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，会导致在最恶劣的状况下，当伺服控制置于中心模式（centering mode）时，发生一个升降舵水平面完全失控的情况，导致飞机失去控制。

紧急适航指令 CAD2006-A340-17 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。

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。

本指令替代CAD2006-A340-17, 并强制执行一次检查, 以确认调整片螺母和套管组件的扭矩是否正确。该措施作为放行限制的终止措施。

强制措施与完成时间

4.1 自2006年12月27日起 (CAD2006-A340-17的生效日期) 强制执行下列营运限制:

放行限制:

- 不再许可FCPC1不工作下的放行 (MMEL项27—93—01A)。
- 不再许可FCSC1不工作下的放行 (MMEL项27—94—01A)。

4.2 在2007年4月30日前, 按照空客AOT A340-27A5041修订1定义的说明识别飞机上所有升降舵伺服控制器的件号 (PN) 和序列号 (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修订1第3.3节, 那么不再要求本指令4.1节的放行限制。

4.2.2 如果安装在飞机上的一个 (或多个) 升降舵伺服控制器的件号和序列号列在空客AOT A340-27A5041修订1第3.3节, 那么除非事先已完成, 在本指令生效之日起18个月内:

按照空客AOT A340-27A5041修订1中的说明, 检查升降舵伺服控制器复原装置且如果必要, 采取有关的纠正措施。

如果一架飞机上所有的伺服控制:

- 按照本指令4.2.2节的检查没有发现问题

或

- 按照本指令4.2.2节进行了修理

那么对该架飞机, 不再要求本指令4.1节的放行限制

4.2.3 对于每一个识别过的列在空客AOT A340-27A5041修订1第3.3节中的升降舵伺服控制器, 向空客报告:

- 相关的飞机MSN号
- 经识别的升降舵伺服控制器系列号（SN）和相关的纠正措施：未发现问题的检查或修理。

4.3 升降舵伺服控制器备件：

自2006年12月27日起（紧急适航指令CAD2006-A340-17的生效之日）：

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。

五. 生效日期：2007年5月18日

六. 颁发日期：2007年5月10日

七. 联系人：袁晓峰

民航华东地区管理局适航审定处

021-51128074