

中国民用航空局



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: CAD2006-MULT-49

修正案号: 39-5401

一. 标题: 设备和装备一更换乘客座椅后部固定组件

二. 适用范围:

本指令适用于Aviointeriors S.p. A公司生产的以下类型乘客座椅:

(1) 1998年10月19日以前生产的、并且没有按照
CAD2001-MULT-37(39-3237)要求完成的座椅。件号列于如下
Aviointeriors服务通告中: Arivinteriors SB 181/A16-03 Rev.A, SB
153/E33-01 Rev.B, SB 11F/E32-01 Rev.A, SB 181/A16-02 Rev.B, SB
184/E23-01 Rev.A;

(2) Aviointeriors原始服务通告180/A84-01没有影响到的座椅。

以上座椅安装于但不限于下列飞机:

(1) Airbus A319, A320, A321;

(2) Boeing 737, 747, 777;

(3) McDonnell Douglas DC-9, DC-10, MD90。

三. 参考文件:

(1) EASA AD 2006-0264, 2006 年 8 月 30 日;

(2) CAD2001-MULT-37, 39-3273;

(3) Aviointeriors 服务通告 180/A84-01 Rev.1 或批准的以后版本;

(4) Aviointeriors 服务通告 Arivinteriors SB 181/A16-03 Rev.A;

(5) Aviointeriors 服务通告 SB 153/E33-01 Rev.B;

(6) Aviointeriors 服务通告 SB 11F/E32-01 Rev.A;

- (7) Aviointeriors 服务通告 SB 181/A16-02 Rev.B;
- (9) Aviointeriors 服务通告 SB 184/E23-01 Rev.A。

四. 原因、措施和规定

本指令是为了防止飞机在紧急制动和急剧减速时乘客座椅发生滑动而造成乘客或机组人员的受伤。

座椅安装时的过大力矩或不正确的维修操作都可能导致剪切销钉螺纹的断裂，从而造成剪切销钉与座椅脱离。首先发现此现象是在90年代末，当时似乎只限于波音飞机上。所以当时我国颁发了指令CAD2001-MULT-37(39-3273)，其内容不影响本指令。

从1998年10月开始Aviointeriors公司在生产上改进了座椅的固定装置，并于2001年7月第一次发布了服务通告180/A84-01对使用中的座椅进行改进。

最近在Airbus飞机上发现了三起案例，所以本指令要求所有设计到的座椅都必须更换座椅后部固定组件。

除非事先已完成，否则在本指令生效之日起18个月内，根据2006年5月4日颁发的Aviointeriors服务通告SB180/A84-01 Rev. 1的维护要求，用新的改进过的组件更换当前的后部固定组件。

完成本指令可采取能保证安全的替代方法或调整完成的时间，但必须得到适航当局的批准。

五. 生效日期：2006 年 9 月 13 日

六. 颁发日期：2006 年 9 月 1 日

七. 联系人： 于敬宇
中国民用航空总局航空器适航审定司
010—64473756