

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: CAD2007-MULT-50

修正案号: 39-5817

一. 标题: 检查/更改机身垂尾平面附件开口的纵向加强板

二. 适用范围:

本适航指令适用于已经实施了空客44205更改的所有审定型别、所有系列号的空客A330-200、A330-300和A340-300系列飞机, 已经实施了空客52974和53223更改的飞机除外。

三. 参考文件:

- 1、EASA EAD 2007-0284, 2007 年 11 月 12 日;
 - 2、AIRBUS 服务通告 SB A330-53-3159 原版;
 - 3、AIRBUS 服务通告 SB A330-53-3160 原版;
 - 4、AIRBUS 服务通告 SB A330-53-3168 原版;
 - 5、AIRBUS 服务通告 SB A340-53-4165 原版;
 - 6、AIRBUS 服务通告 SB A340-53-4172 原版;
 - 7、AIRBUS 服务通告 SB A340-53-4174 原版;
- 或上述服务通告的后续版本。

四. 原因、措施和规定

在A340-600的疲劳试验(EF3)过程中, 在机身80到86框(FR)之间垂尾平面附件(attachment)开口的纵向加强板(doubler)上发现

了损伤。该损伤在模拟飞行循环（FC）的58341到72891循环之间产生。

由于空客A330-200/-300和A340-300系列飞机更高的设计使用目标和不同的设计(例如:加强板厚度), 对这部分航空器的潜在影响的损伤评估已经确定。

为了尽早发现裂纹, 避免裂纹扩展, 维护80到86框之间上壳体结构的完整性, 本适航指令制定了一套该区域的检查程序, 即高频涡流（HFEC）法来更改和加强上壳体结构。

要求如下:

1、对于空客A330-300和A340-300系列飞机（不含重量变化（WV）027）[如本指令适用范围所列]:

1.1、除非已经完成,

考虑飞机的构型, 优先积累到服务通告SB A330-53-3168或SB A340-53-4174中1.E.(2)段所述门槛值（总的飞行循环（FC）或飞行小时（FH））的飞机, 应按照颁发的服务通告SB A330-53-3168或SB A340-53-4174, 对80到86框之间的上壳体结构实施HFEC检查。

1.2、没有发现裂纹,

考虑飞机的构型, 重复检查在服务通告SB A330-53-3168或SB A340-53-4174中1.E.(2)段所述门槛值（FC或FH）之间的飞机, 以FC或FH先到为准。

1.3、在首次或重复检查中万一发现裂纹, 根据发现裂纹的长度和飞机构型:

- 以FC或FH先到为准, 在服务通告SB A330-53-3168或SB A340-53-4174中1.E.(2)段所述门槛值之间时, 重复该检查。
- 为了获得修理指令, 在下次飞行之前联系空中客车公司。

1.4、按照SB A330-53-3159或SB A340-53-4165实施更改, 取消本指令第1段所要求的检查。

2、对于空客A330-200和A340-300系列飞机（仅限WV 027）[如本指令适用范围所列]:

除非已经完成,

从第一次飞行算起, 优先积累到下列门槛值的飞机, 应按照颁发的服务通告SB A330-53-3160和SB A340-53-4172, 对80到86框之间的上壳体结构实施检查程序和更改。

飞机构型 重量变化	门槛值，以先到为准	
	总飞行循环	总飞行小时
A330-200 WV20 到 WV27	13500	N/A
A330-200 WV50 到 WV55	10700	59300
A340-300 WV27	14200	N/A

五. 生效日期：2007 年 11 月 26 日

六. 颁发日期：2007 年 11 月 23 日

七. 联系人： 么振兴
中国民用航空总局航空器适航审定司
010—64473396