

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: CAD2008-A320-03

修正案号: 39-6087

一. 标题: 飞行控制- 升降舵伺服控制杆可视末端-检查

二. 适用范围:

本指令适用于所有制造序列号的A318-111, A318-112, A318-121, A318-122,

A319-111, A319-112, A319-113, A319-114, A319-115, A319-131, A319-132, A319-133, A320-111, A320-211, A320-212, A320-214, A320-215, A320-216, A320-231, A320-232, A320-233, A321-111, A321-112, A321-131, A321-211, A321-212, A321-213, A321-231, A321-232型飞机。

三. 参考文件:

1. EASA AD No:2008-0149, 2008 年 8 月 5 日颁发;
2. AIRBUS All Operators Telex A320-27A1186, 2008 年 6 月 23 日颁发;

四. 原因、措施和规定

1. 一架空客A320系列飞机上发生了一起升降舵伺服控制杆断开的情况。失效发生在伺服控制杆可视末端 (servo-control rod eye-end)。在此情况发现之后, 附加检查发现其他一些伺服控制杆可视末端在相同位置出现裂纹。其中一例, 同一升降舵舵面 (elevator surface) 的两个作动筒均受到影响。出现裂纹的根本原因目前尚未查明, 相关检验仍在进行中。可以预见, 将来会要求对此采取措施。

如果同一升降舵两边的伺服控制均断开，将可能使舵面不受控制，升降舵舵面既无法传动（actuated）也无法减震（damped），将可能导致飞机的操纵性能减弱。

由于以上原因，本指令要求对升降舵伺服操作杆可视末端进行一次性检查（one-time inspection），并根据检查结果完成适用纠正措施。

2. 即使自飞机首航开始累计未超过10000飞行循环，除非已经完成，应在规定时间内采取以下措施：

2.1 对于在本指令生效日时，自首航开始累计飞行循环达到或超过10000飞行循环的飞机：

- 在本指令生效日后的1500飞行循环或200天内，先到为准，依照AIRBUS All Operators Telex A320-27A1186 中完成指导（instructions）检查左右升降舵内侧伺服控制杆可视末端（LH and RH inboard elevator servo-control rod eye-ends）。

- 在本指令生效日后的3000飞行循环或400天内，先到为准，依照AOT A320-27A1186中完成指导检查左右升降舵外侧伺服控制杆可视末端（LH and RH outboard elevator servo-control rod eye-ends）。

2.2 对于在本指令生效日时，自首航开始累计飞行循环少于10000飞行循环的飞机：

- 在飞机达到10000飞行循环期限后1500飞行循环或200天内，先到为准，依照AOT A320-27A1186中完成指导检查左右升降舵内侧伺服控制杆可视末端。

- 在飞机达到10000飞行循环期限后3000飞行循环或400天内，先到为准，依照AOT A320-27A1186中完成指导检查左右升降舵外侧伺服控制杆可视末端。

2.3 如果在检查中发现有异常，在下一次飞行前，联系空客公司并依照AOT A320-27A1186中完成指导完成相关纠正措施。

2.4 在完成本指令要求的所有检查后的40天内，将检查结果汇报空客公司（如无异常仍需汇报）。

2.5 在本指令生效日后，除非已经依照AOT A320-27A1186中完成指导对升降舵伺服控制杆可视末端进行过检查，否则任何人不得将其安装在飞机上。

3. 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：2008 年 8 月 19 日

六. 颁发日期：2008 年 8 月 13 日

七. 联系人： 汪毅飞
民航西南地区管理局适航审定处
028-85704341