

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: CAD2011-A320-12

修正案号: 39-7096

一. 标题: 更换迎角探头

二. 适用范围:

本适航指令适用于所有生产序列号的空客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 和A321-232型飞机。

三. 参考文件:

1. EASA AD NO: 2011-0203, 2011 年 10 月 13 日颁发;
2. Airbus SB A320-34-1452, 2010 年 1 月 29 日颁发;
3. Thales SB C16291A-34-007R1, 2009 年 12 月 3 日颁发。

四. 原因、措施和规定

1. 在空客生产线试飞阶段, 经过飞行数据分析, 发现两架飞机的迎角数据不准确。

空客公司 (Airbus) 和泰雷兹公司 (Thales) 对拆下的迎角探头进行了调查, 结果显示在探头的迎角叶片位置解算器 (AoA vane position

resolvers) 的定子和转子部件之间有残余滑油 (oil residue)。这些残余滑油是迎角解算器在生产过程中机器滑油清理不当造成的。在低温状态下, 这些残余滑油会变得粘稠 (尤其在巡航阶段), 引起迎角叶片转动延迟或降低。多个迎角探头 (AoA probe) 可能同时被此情况影响, 导致飞机迎角指示不准确。

此种情况, 如果不及时纠正, 可能导致在飞机高迎角的情况下迎角信息不正确并由此引起迎角保护系统延迟或者未激活。

由于上述原因, 本指令要求查明安装在飞机上的件号为C16291AA的泰雷兹(Thales)迎角探头的序列号, 并用可用件将疑似件全部更换。本指令同时禁止将这些序列号的探头安装 (重新安装) 到飞机上, 除非该探头已经完成了纠正及评估措施。

2. 除非已经完成, 否则应采取以下措施

2.1 在本指令生效日后的12个月内, 如果该探头的序列号列在Thales Avionics Service Bulletin (SB) C16291A-34-007 R1中, 则按照Airbus SB A320-34-1452的说明 (instruction), 将安装在飞机上的件号为 C16291AA Thales Avionics迎角探头更换。通过查阅飞机维修记录获取安装在飞机上的探头的件号和序列号是可以接受的方法, 假如这种方法能准确获得安装在飞机上的探头的件号和序列号。

2.2 飞机在生产过程中进行过空客改装mod. 150006 (安装件号为P/N C16291AB的Thales Avionics迎角探头) 或mod. 26934 (安装件号为P/N 0861ED的Goodrich迎角探头), 且飞机出厂后未更换过迎角探头, 不受本指令2.1段要求的影响。

2.3 自本指令生效日起, 不得再将件号为C16291AA, 序列号列在Thales SB C16291A-34-007R1中的 Thales Avionics迎角探头安装到飞机上, 除非已经按照Thales SB C16291A-34-007 R1的说明 (instruction) 通过了检查。

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：2011 年 10 月 27 日

六. 颁发日期：2011 年 10 月 27 日

七. 联系人： 汪毅飞
民航西南地区管理局适航审定处
028-85710152