

中国民用航空总局



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：CAD1992-MD82-05

修正案号：39-0782

一. 标题： 修改 MD-82 飞机飞行手册的限止和程序部分

二. 适用范围：

DC-9-80系列的飞机和MD-88型飞机

三. 参考文件：

FAA 于一九九二年五月二十日颁发的适航指令 AD92-10-13

四. 原因、措施和规定

在DC-9-80系列飞机的一次事故调查中发现：在飞机起飞过程中，当发动机故障时，数字飞行引导计算机(DFGC)误测为发动机喘振或失速从而导致自动油门增加到大推力位置。为防止在起飞时因发动机喘振和故障导致油门增大而损坏发动机，失去推力，完成以下工作：

(1) 本指令生效后20天内，修订FAA批准的飞机飞行手册(AFM)限止部分，使其包含以下内容。也可以把本指令的复印件插入飞机飞行手册相应的部分。

“限止部分

如果发动机在起飞时喘振(失速)，必须脱开自动油门。”

(2) 本指令生效后20天内，修订FAA批准的飞机飞行手册(AFM)程序部分，使其包含以下内容也可以把本指令的复印件插入飞机飞行手册相应的部分。

“程序部分

注意

起飞时, 数字飞行引导计算机 (DFGC) 的发动机失效逻辑模块在待命状态: 如果 (1) 飞行指示器俯仰轴在起飞模块 (2) 无线电高度大于 400 英尺 (3) 两台发动机的 EPR 低于复飞 EPR 极限。如果自身发动机与另一台发动机相比, 数字飞行引导计算机探测到发动机的 N1 转速下降 7%, EPR 下降大于或等于 0.25, 则发动机故障逻辑模块作动, 数字飞行引导计算机将使额定推力值 (或指示器) 推力限止到复飞 (GA) 状态。这使得自动油门系统松开并进入正常 EPR 限止模式, 发动机保持在最大的 EPR 状态。油门将保持在选择复飞推力额定值 EPR 限止较大的 EPR 状态。发动机的喘振 (失速), 也可以引起上述的 N1 和 EPR 的下降, 在一台喘振的发动机上加大油门将会导致喘振再次发生, 最终可能损坏发动机。起飞过程中探测到发动机喘振 (失速) 时, 采取以下措施:

- (1) 脱开自动油门。
 - (2) 减小受影响发动机的推力 (必要时减小至慢车位)。
 - (3) 如果继续喘振或发出砰砰声, 就关掉受影响的发动机。
 - (4) 如果喘振或砰砰声停止, 按以下步骤工作。
 - (a) 把点火开关拨到地面起动和连续位置 (GRD START & CO-NTIN)。
 - (b) 把发动机防冰开关放开 (ON) 位。
 - (c) 把受影响边的气动交输活门手柄放在开 (OPEN) 位。
 - (d) 把机翼防冰开关放开 (ON) 位。
 - (e) 慢慢地推受影响发动机的油门。
 - (5) 如果发动机又发生喘振或发出砰砰声, 则关闭发动机防冰开关。
 - (6) 完成正常的操作程序后, 可以重新接上自动油门。
- 注: “A NO MODE” 灯用于告示不正常的引气状态。”

五. 生效日期: 1992 年 5 月 31 日

六. 颁发日期: 1992 年 5 月 31 日

七. 联系人: 张建中
民航华东管理局适航处
(021) 2687788-6126