

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：CAD1994-B757-02R1

修正案号：39-4138

一. 标题： 检查波音 757 飞机反推方向控制活门及安装同步锁定器

二. 适用范围：

所有装有PW2000系列发动机的波音757-200或-200PF系列的飞机

三. 参考文件：

1.FAA AD94-01-10R1，修正案号 39-13247

2.FAA AD94-01-10，修正案 39-8792(替代 FAA AD91-20-09,修正案 39-8043)

3.Boeing 紧急服务通告 757-78A0027，1991 年 9 月 9 日颁发；

4.Boeing 服务通告 757-78-0025，1991 年 9 月 9 日颁发；

5.Boeing 文件 D630N002“波音 757 放行偏离指南”修改版 8，1991 年 1 月 15 日颁发；

6.Boeing 服务通告 757-78-0028，修改版 1，1992 年 10 月 29 日颁发，或修改版 2，1993 年 1 月 14 日颁发。

四. 原因、措施和规定

为避免发动机反推装置空中打开并降低飞机可操作性，除非已事先完成外，必须完成下列工作：

(a) 对于所有线号在442以前的飞机：自1991年10月4日起（适航指令CAD91-B757-11, 39-0659生效日）14天内完成本指令(a) (1)段或

(a) (2)段规定的内容。

(1) 完成本指令(a) (1) (i)段和(a) (1) (ii)段:

(i) 按照波音紧急服务通告757-78A0027 (1991年9月9日) 在两台发动机上检查反推方向控制活门(DCV)组件以确定电磁导向活门的件号。

(A) 若按服务通告中规定的DCV有一个可疑的导向活门, 下次飞行前, 按服务通告用一个带有件号无可怀疑的电磁导向活门的DCV更换现有DCV。

(B) 若按服务通告中规定的DCV没有可疑的电磁导向活门, 则不需要更换导向活门。

(ii) 按波音服务通告757-78-0025(1991年9月9日颁发), 在两台发动机上完成发动机反推操纵和指示系统的所有试验和检查。若这些试验或检查发现任何缺陷, 在下次飞行前按服务通告纠正发现的缺陷。

(2) 按波音文件D630N002“波音757放行偏离指南”修改版8(1991年1月15日颁发) 78-31-1节在一台发动机上完成本指令(a) (1)段的要求并锁定另一台发动机反推。

(b) 对于所有线号在442以前的飞机: 自1991年10月4日起 (适航指令CAD91-B757-11, 39-0659生效日) 24天内在两台发动机的反推系统上完成本指令(a) (1)段规定的内容。

(c) 对于所有的飞机: 针对本指令(c) (1)或(c) (2)段的内容, 按照波音服务通告757-78-0025(1991年9月9日颁发)的内容对两台发动机完成发动控制和显示系统的所有测试和检查, 在下次飞行前按服务通告纠正发现的缺陷。

(1) 对于所有线号在442以前的飞机: 以不超过3000小时的间隔重复本指令(a) (1) (ii)段所要求的测试和检查, 在下次飞行前纠正发现的反推控制系统缺陷。

(2) 对于线号为442及以后的所有飞机: 以不超过本指令生效日起的3000小时内, 完成相关测试和检查, 以不超过3000小时的间隔重复该测试和检查, 在下次飞行前纠正发现的反推控制系统缺陷。

(d) 对于所有线号在442以前的飞机: 从1994年3月28日 (CAD1994-B757-02 39-1160生效日) 后5年内, 根据波音服务通告757-78-0028, 修改版1(1992年10月29日颁发)或修改版2(1993年1月14日颁发) 安装一个附加的反推系统锁定(同步锁定)装置。

(e) 在按本指令(d)段安装同步锁定装置(生产或改装中完成)后的1000小时使用时间内, 或1994年3月28日 (CAD1994-B757-02 39-1160生效日) 生效后的1000小时使用时间内, 以后到为准, 并在此后以不

超过1000小时的使用间隔，根据下述的“反推同步锁定装置整体试验”程序完成同步锁定装置的性能试验。若试验中发现任何缺陷，则在下次飞行前按波音757维护手册予以纠正。

“反推同步锁定装置完整性试验”

1. 总则

1. 1按此程序进行反推锁定装置完整性试验

2. 反推锁定装置试验

2. 1试验准备

2. 1. 1打开顶部跳开关板P11上的自动减速板跳开关

2. 1. 2按以下步骤给反推系统提供电源：

a) 保证油门杆在慢车状态；

注意：当核心整流罩处于打开位时，切勿将反推放出，否则，将损坏反推及核心整流罩。

b) 保证反推装置的左右套筒处于关闭状态；

c) 保证核心整流罩处于关闭状态；

d) 将EEC MAINT POWER开关或EEC POWER L和EEC POWER R开关放在备用位；

e) 对左发：

1) 将EEC MAINT CHANNEL SEL L开关放在自动位；

2) 将左发点火开关放在正常位；

f) 对右发：

1) 将EEC MAINT CHANNEL SEL R开关放在自动位；

2) 将右发点火开关放在正常位；

g) 保证EICAS跳开关(6处)接通；

警告：当EEC/反推控制系统电源关闭或 EEC MAINT POWER移至正常位时，反推将自动收回，反推的意外会造成人员损伤及设备的损坏。

h) 保证主电源板P6的跳开关接通：

1) FUEL COND CONT L

2) FUEL COND CONT R

3) T/L INTERLOCK L

4) T/L INTERLOCK R

5) LEFT T/R SYNC LOCK

6) RIGHT T/R SYNC LOCK

7) L ENG EEC ALTN PWR(若安装)

8)R ENG EEC ALTN PWR(若安装)

i) 保证前上方跳开关板P11的跳开关接通:

1)AIR/GND SYS 1

2)AIR/GND SYS 2

3)LANDING GEAR POS SYS 1

4)LANDING GEAR POS SYS 2

j) 对左发, 保证P11板上的跳开关接通:

1)左发PDIU

2)左发反推CONT/SCAV PRESS

3)左发EEC ALTN PWR(如果安装)

4)左发反推PRI CONT

5)左发反推SEC CONT

k) 对右发, 保证P11板上的跳开关接通:

1)右发PDIU

2)右发反推CONT/SCAV PRESS

3)右发EEC ALTN PWR(如果安装)

4)右发反推PRI CONT

5)右发反推SEC CONT

l) 提供电源:

m) 关断左(右)发液力系统。

2.2 进行反推同步锁定装置试验

2.2.1 将两个反推套筒中央作动器上的人工非锁定手柄移至并保持非锁定位

2.2.2 确保反推套筒不能移动

2.2.3 将左(右)发反推杆提起并后移至慢车制动位

2.2.4 保证两个反推套筒后移(约0.15至0.25英寸)

2.2.5 松开中央作动器上的人工非锁定手柄

警告:确保人员及设备离开反推区域, 以避免提供液压, 反推放出时造成人员及设备损坏。

2.2.6 左(右)发液力系统增压

2.2.7 保证反推放出

2.2.8 将左(右)发反推杆移至正推位, 收回反推

2.3 将飞机恢复至原状态

2.3.1 液力卸压

2.3.2 关闭左, 右发风扇整流罩

2.3.3 接通P11板上的自动减速板跳开关

2.3.4 如不再需要, 关断电源

2.3.4 将EEC MAINT POWER开关或EEC POWER L和EEC POWER R开关放正常位

2.4 在另一台发动机上重复上述试验

(f)按本指令(d)段要求安装同步锁定装置之后, 本指令(a)到(c)段所述的工作将不再要求。

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

五. 生效日期: 2003 年 9 月 18 日

六. 颁发日期: 2003 年 9 月 1 日

七. 联系人: 杨 爽
民航西南管理局适航处
85703667