

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：CAD2000-B737-24

修正案号：39-3042

一. 标题： 修改飞机飞行手册

二. 适用范围：

在中华人民共和国注册的所有波音737系列飞机

三. 参考文件：

1.FAA AD 2000-22-02 修正案 39-11948

2.CAD97-B737-01 修正案 39-1820

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD1997-B737-01，39-1820

为保证在方向舵卡阻或受限制情况下机组人员知道必要的操纵程序，要求完成以下工作，已完成者除外：

重申CAD97-B737-01的某些要求：

A. 1997年1月17日(CAD97-B737-01修正案39-1820生效日期)起30天内，修改CAAC批准的飞机飞行手册(AFM)应急程序部分，增加下面再现项目，使机组在非指令偏航或横滚情况下，为保持对飞机的控制，采取正确的措施。可以通过把本指令复印件增加到飞机飞行手册中来完成。

“非指令偏航或横滚
再现

用所有可用的飞行控制方法保持对飞机的控制。若横滚不可控制，则立即减小迎角并增加空速。恢复控制前不应试图保持高度。断开自动驾驶和自动油门。”

本指令的新要求

B. 本指令生效30天内，按适用性修改CAAC批准的飞机飞行手册以增加下列程序，对于B737-100/-200系列飞机，修改手册的正常程序部分；对于B737-300/-400/-500/-600/-700/-800系列飞机，修改手册的非正常程序部分。可以通过在飞机飞行手册中增加本指令的复印件并撤除已有的CAD97-B737-01要求的插页，并标明为“飞行控制卡阻”来完成。

“非指令方向舵

条件：非指令方向舵踏板位移或踏板反冲。

自动驾驶(若启动)：断开

用所有可用的飞行控制方法保持对飞机的控制。若横滚不可控制，则立即减小迎角并增加空速。恢复控制前不要试图保持高度。

自动油门(若启动)：断开

确认推力是平衡的。

偏航阻尼器电门：关(OFF)位

方向舵配平：中央(CENTER)位

方向舵踏板：自由和中央(FREE&CENTER)位

若需要使方向舵踏板处于自由和中央位，则使用由两位驾驶员合成的最大力。

若方向舵踏板位置或移动不正常，且不是方向舵配平导致的，则：

B系统飞行控制电门：备用方向舵(STBY RUD)位

轻微的方向舵偏移可以存在，但对方向舵踏板持续的压力可以帮助保持处于配平状态。

着陆时使用不同的刹车和前轮操纵以满足方向控制。

侧风能力可能削减。

不要使用自动刹车。

当着陆状态和以进近速度时使用慢方向舵输入，在安全高度注意检查方向舵运动自由程度。

若是方向舵配平或环境因素导致的，则：

偏航阻尼器电门：开(ON)位

完成正常下降-进近和着陆检查单。”

C. 改变以上程序的格式以反映承运人所用格式是可接受的。但不

可改变程序的顺序、储存项目和/或相关文字内容，除非满足本指令E段的要求。

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

五. 生效日期：2000 年 11 月 13 日

六. 颁发日期：2000 年 11 月 7 日

七. 联系人： 邵仁明
民航华北管理局适航处
010-64592341