

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：CAD1997-F100-03R1

修正案号：39-2094

一. 标题： 取消 CAD97-F100-03 的通告

二. 适用范围：

所有F. 28MK. 0100系列飞机

三. 参考文件：

1.BLA 1997-025(A) (1997.2.28 颁发)；

2.FOKKER SB F100-32-108 (1997.2.7 颁发)。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD1997-F100-03， 39-1895

荷兰适航当局最近收到一个关于FK100飞机控制杆失效的报告。这个控制杆(P/N为D75669-001)是安装于刹车扭力管组件上的(P/N为D75663-401或-403)，也是刹车机械操纵系统的一部分，位于驾驶舱地板，方向舵脚踏前方。当机组在设置停留刹车时，左脚蹬板不起作用，从而发现了此故障。随后这个FOKKER飞机用户，在日常维护检查时，在机队的其它2架飞机的相同控制杆上也发现有小的裂纹。这3架FOKKER飞机在检查时，都有了13,000到15,000飞行循环，这种情况如不纠正，将导致驾驶员左脚蹬与左刹车系统的脱离。现在进一步的调查表明，这种刹车扭力管手柄的故障，只象发生在受到多次大载荷周期之后。当设置了停留刹车或当在大速度中断起飞期间，该手柄就会受到最大的载荷。

但最近的数据资料也显示, 当大速度中断起飞时引起刹车扭力管手柄故障(如刹车)的可能性极低, 甚至这种故障发生的话, 通过另一侧驾驶员控制, 还具有完全的刹车权。为说明这种情况, FK公司现在已颁发了SB F100-32-110, 让用户选择是否用加强了的刹车手柄更换受影响的手柄。对有关信息作了仔细分析后, 适航部门已有充分理由决定对此不作為强制要求, CAD97-F100-03 (39-1895) 已多余, 就此取消。

注: 完成了本适航指令, 必须在相应飞机履历本上纪录。

五. 生效日期: 1997 年 12 月 30 日

六. 颁发日期: 1997 年 12 月 29 日

七. 联系人: 徐春雷  
民航华东管理局适航处  
62688899-26126