

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：CAD1998-Y012-01

修正案号：39-2162

一. 标题： 为增加结冰条件下飞行的安全性，更改 Y12IV 飞机飞行手册的要求

二. 适用范围：  
所有Y12IV型飞机

三. 参考文件：  
FAA 适航指令 98-04-19，修正案 39-10331。

四. 原因、措施和规定

为了用更清晰定义的程序和限制使飞机在严重结冰条件下飞行的潜在危险减至最小，应完成下列工作：

在本指令生效后的20天内，完成本指令（1）和（2）的要求。

注：营运人应通知并确保飞行机组成员知道了这一变化。

（1）用将下列内容并入飞行手册限制部分的方式更改由CAAC和FAA批准的飞行手册。这个更改可由在飞行手册中插入一个本指令拷贝的方式予以完成。

“警 告

飞机型号批准时考虑的环境之外的外部环境条件可能导致严重的结冰。在结冰雨、结冰细雨、或混合结冰条件（过冷液态水和冰晶粒）

条件下的飞行可能因超出防冰系统的能力而在受保护表面导致冰聚集，或者导致被保护表面的后部结冰。使用防冰系统可能脱不掉这些冰，并且可能严重降低飞机的性能和操纵性。

○在飞行期间，超出飞机型号批准时考虑的严重结冰条件应由下面的目视线索来确定。如果存在一个或多个这些线索，则应立即向空中交通管制请求优先权管理，以促使将飞机飞行的航路或高度改变到退出当前结冰条件的环境中。

—在飞机结构和风挡上通常观察不到集冰的区域内的不寻常大范围冰积累。

—在受保护区域后部的机翼下表面上的冰积累。

—在比正常观察位置更后的发动机舱和螺旋桨整流罩上的冰积累。

○由于自动驾驶仪（当安装了且工作的时候）可能掩盖表明操纵特性发生有害变化的触觉线索，所以处于结冰条件下的飞机出现上述任何确定的目视线索时，或不寻常的横向配平要求或自动驾驶仪配平警告出现时，禁止使用自动驾驶仪。

○在夜间飞到已知或预知结冰条件之前，必须接通所有机翼探冰灯。（注：本要求取代任何由“主最低设备清单”所提供的与此相关的减免）”

（2）用将下列内容并入飞行手册正常程序的方式更改由CAAC和FAA批准的飞行手册。这个更改可由在飞行手册中插入本指令拷贝的方式予以完成。

### **“下面的气象条件可能导致严重的在飞行过程中的结冰**

○在温度低于0℃环境大气温度时的可见雨。

○在温度低于0℃环境大气温度时喷射或飞溅的水滴。

### **退出严重结冰环境的程序**

这些程序涉及从起飞到着陆的所有飞行阶段。探测环境大气温度。尽管严重结冰可能在-18℃那样冷的温度下形成，但在结冰温度与可见湿气一起出现时增加警惕性被证明是正确的。如果观察到了在飞行手册限制部分为识别严重结冰条件所规定的目视线索，则应完成下列内容：

○为了避免飞机过长时间地暴露于比飞机合格审定时确定的条件更为严重的环境中。应立即向空中交通管制请求优先权管理，以促使将飞行的航路或高度改变到退出当前结冰条件的环境中。

○避免急剧的或过量的机动，因为其可能加重操纵困难性。

○不要接通自动驾驶仪。

○如果自动驾驶仪是接通的，则应紧握操纵杆并切断自动驾驶仪。

○如果观察到一个不寻常的横滚响应或非指令性的横滚控制运动，则应减小迎角。

○当飞机保持在结冰条件下飞行时，不要放出襟翼。已放出襟翼的飞机操纵可能会应在机翼更后部的下表面可能形成的冰而导致机翼迎角比受保护区域后部正常的机翼迎角减小。

○如果襟翼已放出，则在飞机结构脱掉冰之前不要收回襟翼。

○向空中交通管制报告气象条件。”

五. 生效日期：1998 年 3 月 23 日

六. 颁发日期：1998 年 3 月 23 日

七. 联系人： 成伟  
沈阳航空器审定中心  
024-8293924