

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-B737-01

修正案号：39-1820

一. 标题： 修改 B737 飞机的飞行手册

二. 适用范围：

在中华人民共和国注册的所有波音B737系列飞机

三. 参考文件：

1.FAA AD 96-26-07 修正案 39-9871

2.波音电传 M-7272-97-0054 1997 年 1 月 3 日

四. 原因、措施和规定

为使机组在出现飞行操纵机构卡阻或受限制时能够采取必要措施，要求完成下述工作(已完成者除外)：

A. 在本指令生效后30天内，完成本指令A(1)和A(2)段规定的工作。

(1). 修改FAA批准的飞机飞行手册(AFM)的应急程序部分，使其包括下列“再现项目”(Recall Item)，以便在发生非操纵性偏航或滚转时，机组能采取适当措施操纵飞机。可以将本指令插入AFM手册中来完成此项工作。

“非操纵性偏航或滚转  
再现(Recall)

用所有可用的飞行操纵机构操纵飞机，若不能控制滚转，则立即减少迎角并提高空速。恢复控制前不要试图保持高度。如果成功，则脱离自动驾驶和自动油门。”

(2). 按适用性修改FAA批准的AFM手册的正常程序部分(对于B737-200型飞机)或非正常程序部分(对于B737-300、-400、-500型飞机)中标题为“飞行操纵机构卡阻”段的内容,使其包括下列程序,以便使机组能够采取适当措施操纵飞机并排除飞行操纵机构卡阻或受限制。可以将本指令插入AFM手册中来完成此项工作。

“飞行操纵机构卡阻

升降舵或副翼卡阻或受限制:

当升降舵或副翼卡阻或受限制时,应毫不犹豫地增大操纵力来稳定飞机。查明故障前不得断开任何飞行控制电门。可用人工配平方法卸掉操纵力。

方向舵卡阻或受限制:

若方向舵脚蹬未移至驾驶员要求的位置上,或若脚蹬偏置在一个方向并被卡阻,则用所有可用的飞行操纵机构操纵飞机,脱开自动驾驶和自动油门,用最大力(正副驾驶同时用力)超控方向舵系统。

飞机恢复操纵后,检查方向舵脚蹬位置。若方向舵脚蹬已在中立位,则完成一次正常的下降、进近并着陆。若脚蹬仍被卡阻并偏置于对飞机的可操纵性有较大影响的某一角度上,则将B系统的飞行控制电门置于方向舵备用位(STBY RUD)。若能消除脚蹬卡阻/偏置现象,则完成一次正常进近和着陆,注意这时方向舵的操纵可能受限制。若将B系统飞行控制电门置于方向舵备用位而未能消除脚蹬卡阻,则将A系统飞行控制电门断开。若脚蹬仍未回到中立位,则断开B系统飞行控制电门,用襟翼15(FLAPS 15)在V<INF>REF FLAPS 15位完成一次进近和着陆。飞机的侧风能力将大幅度降低。

偏航阻尼器:

偏航阻尼器是单独操纵的并使受限制的方向舵向相反方向运动。方向舵(偏航阻尼器)指示器显示偏航阻尼器的工作。当偏航阻尼器未起作用时,偏航阻尼器指示灯呈琥珀色”。

B. 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: 1997 年 1 月 17 日

六. 颁发日期: 1997 年 1 月 13 日

七. 联系人: 邵仁明

民航华北管理局适航处  
64592341