中国民用航空局



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: CAD2008-B146-01

修正案号: 39-5849

- 一. 标题: 检查/修理减速板的上部横梁
- 二. 适用范围:

BAE公司所有型别和所有序列号的BAe146飞机。

- 三. 参考文件:
- 1. EASA AD No. 2007-0307
- 2. BAE 公司 ISB 53-200 原版及后续批准版本

四. 原因、措施和规定

1. 原因

一架飞机的减速板的上部横梁在飞行中失效了,该横梁损坏了方向舵操纵系统,导致飞机失去方向舵控制。失去方向舵控制将会导致飞机操纵困难,特别是在侧风起飞、进近和着陆时。

BAE公司发布了ISB 53-200修订和替代了MRBR SSI Task 53-40-125、SSID Task 53-40-125.1 和 53-40-125.2 (包括在CAD2005-B146-09R1强制要求的AMM第五章适航限制章节)、MPD Task Reference 534025-DVI-10000-1。这些修订的检查措施和缩短的检查周期,是为了确保发生减速板的上部大梁失效前,能检测到任何疲劳损伤。MRBR,SSID,MPD将会及时修订以反映这些修改后的检查周期。

基于以上原因,本指令要求检查,必要时修复减速板的上部横梁。

- 2. 强制措施和符合性时间要求 除非事先已完成,否则强制执行下述措施:
- 1) 从本指令生效之日起,按照ISB 53-200第2.B、2.C、2.D的说明,在 1.D.(1)或1.(D).(2)规定的门槛值执行首次检查,另外,1.(D).(2)规定 的日历检查门槛值是从本指令生效之日开始而不是从收到SB的日期开始。初始检查措施包括用3个Hi-Lok销钉更换三个铆钉。
- 2) 而后,按照ISB 53-200第2.B、2.C、2.D的说明,在1.D.(3)规定的间隔执行重复检查。
- 3) 如果在检查时发现有任何损伤,在下一次飞行前,按照SRM手册完成必要的修理,如果损伤超过允许的修理标准,实施BAE或EASA批准的修理程序。

五. 生效日期: 2008年1月3日

六. 颁发日期: 2008年1月3日

七. 联系人: 赵涛

民航西北地区管理局适航审定处 029-88791076