

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：CAD2001-B737-29

修正案号：39-3475

一. 标题： 检查 APU 发电机供电导线束和副驾驶的升降舵下操纵钢索

二. 适用范围：

在中华人民共和国注册的、列在波音特别提示服务通告 737-24-1144R1 中的波音 B737-200/200C 系列飞机

三. 参考文件：

1. FAA AD 2001-24-33 修正案 39-12550

2. 波音特别提示服务通告 737-24-1144R1 2001 年 6 月 21 日

四. 原因、措施和规定

为防止因 APU 发电机供电导线束与副驾驶的升降舵下操纵钢索之间发生短路、跳火，造成升降舵操纵钢索断裂，一旦连同机长的升降舵下操纵钢索一起断裂，就会丧失对飞机升降舵的控制，要求完成下述工作，已完成者除外：

检查和纠正措施

A. 在本指令生效后的 18 个月内，根据波音特别提示服务通告 737-24-1144R1 的要求，对 APU 发电机供电导线束(导线束 W146)和副驾驶的升降舵下操纵钢索进行一次详细目视检查，以确定两者是否有损伤(如擦伤)，两者间的间距是否正确，导线束 W146 与相邻导线束的固定是否牢固。

注1：本指令中“详细目视检查”定义为：对特定结构区域、系统、安装或装配情况进行充分的目视检查，以查明是否有损伤、失效或不正常。通常检查者需要用足够强的光照协助检查。可使用检查工具如反光镜、放大镜等。可能需要进行表面清洁和制定具体的接近程序。

(1) 如果操纵钢索和导线束未发现有损伤，且两者间的间距等于或大于上述服务通告中规定的最小间距，则不需做进一步的工作。

(2) 如果发现副驾驶的升降舵下操纵钢索被损伤，则在下次飞行前，按照上述服务通告的要求，用新的钢索更换升降舵下操纵钢索，并完成本指令A(4)段所规定的工作。

(3) 如果发现APU发电机供电导线束(导线束W146)有损伤，则在下次飞行前，按照上述服务通告的要求修复导线束，并完成本指令A(4)段所规定的工作。

(4) 如果发现操纵钢索和导线束之间的间距小于上述服务通告中规定的最小间距，则在下次飞行前，按照该服务通告的要求，通过转动导线束固定卡子的方法调节导线束走向以获得最小允许间距。

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：2002 年 1 月 16 日

六. 颁发日期：2001 年 12 月 24 日

七. 联系人： 邵仁明
民航华北管理局适航处
010-64592341