

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: CAD1995-C130-03

修正案号: 39-1352

一. 标题: 检查飞机操纵杆基座

二. 适用范围:

任何在中华人民共和国注册的型号382系列飞机

三. 参考文件:

1.FAA AD 88-09-03 修正案 39-5903

2.LOCKHEED HERCULES 部件翻修手册, SMP850

3.适用的维护手册及维护说明

四. 原因、措施和规定

为防止操纵杆失效和飞机失控, 要求完成如下工作:

A. 在本指令生效后250飞行小时之内, 涡流检查靠近地板处左右操纵杆前侧上的操纵杆基座。

注: LOCKHEED HERCULES 部件翻修手册, SMP850, 27-26项, 图1, 第4页, 项目号235所示即为操纵杆基座. 检查区域为靠近操纵杆支撑管(图中项目185)下端的基座前侧上直径为1.25英寸的孔的周围。

操纵杆基座为镁或铝制. 早期飞机使用的是按MIL-M-4204规范砂型铸造的镁合金AZ916-T6, 其表面做阳极化处理, 并按MIL-C-8514规范喷涂底漆, 按LAC37-722, I型喷涂了两层环氧底漆后按LAC37-722喷涂了一层适当颜色的环氧瓷漆. 铝制基座是按MIL-A-21180, 10类规范生产的铸铝合金A356-T6, 其表面做硫酸阳极化处理, 并喷涂了两层铬酸

锌底漆, 后按TT-L-190喷涂了二层装饰瓷漆。

疲劳裂纹可能最初发生在由于厚度过渡而形成的尖锐边缘处, 大约在从基座前侧上直径1.25英寸的孔的底部中间向上的区域. 裂纹将延厚度过渡区域围绕基座周围向后伸展.

1. 按FAA AD 88-09-03, 修正案39-5903(本指令参考文件:1)中的A.1至6段要求, 进行涡流检查.

2. 如果涡流检查发现操纵杆铸造基座有任何可疑的缺陷, 缺陷显示为测定时仪器指针有非正常的偏摆, 则标记出可疑的缺陷.

a. 为确定缺陷是否真实, 完成本指令四. B段工作.

b. 如未发现可疑的缺陷, 则完成本指令四. C段(系统保证)工作.

B. 按FAA AD 88-09-03, 修正案39-5903(本指令参考文件:1)中的B.1至5段要求, 进行荧光渗透检查以确定可疑的缺陷是否真实. 如证实有缺陷, 则在下次飞行之前用可用的无裂纹的操纵杆基座更换. 更换操纵杆基座后, 或未发现缺陷, 则完成本指令四. C段(系统保证)工作.

C. 系统保证: 恢复表面涂层和封严剂, 安装拆下的部件, 拆下检查区域的各种检查设备. 按适用的维修手册中的要求调节操纵系统; 按适用的维护说明的要求进行操纵测试.

D. 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: 1995 年 1 月 29 日

六. 颁发日期: 1995 年 1 月 27 日

七. 联系人: 张森
民航华北管理局适航处
(010) 4562158