

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-F100-02

修正案号：39-2226

一. 标题： 修订飞行手册--正常程序

二. 适用范围：

所有F. 28MK. 0100系列飞机

三. 参考文件：

1.BLA： 1998-042(A)， 1998.4.10 颁发；

2.FOKKER： AOF 100.044;MCNO F100-011， 1998.4.8 颁发。

四. 原因、措施和规定

最近有一次事件报告，涉及一架FK-100飞机在飞行中打开了卸升板。那时飞机在进近，油门杆在慢车(或接近慢车)位，卸升板系统已在待命(但MFDU上无警告)，并且起落架还在收上位，随后选择起落架放下，卸升板打开了。由于油门向前移动(自动)和/或机组关断了卸升板系统，卸升板约在11秒内收回了，飞机做了正常着陆。

初步的调查显示：那次不当的打开是以下几个因素共同作用而产生。

- * 由于飞行控制计算机(FCC)故障造成外侧轮速通道的电磁交联(EMI)；

- * 当选择起落架放下，防滞控制盒通电时，内侧轮速通道的电压冲击；以及

- * 在选择起落架放下前，待命了卸升板系统。

由于卸升板待命测试没有检测到电磁交联(EMI)产生的“高”位外侧轮速信号，还由于那时防滞控制盒没通电，不能传输EMI产生的信号作为有效的轮速“高”位信号。

但是，如果在选择卸升板待命前选择放下起落架，那时即使待命卸升板系统，防滞控制盒也已通电，卸升板测试就能检测到EMI产生的轮速信号，而能防止卸升板待命或提供给驾驶员不安全指示。

适航部门认为，不过现在还没生效，需在设计上考虑二种安全形态，即对轮速信号线路作足够的EMI保护和在卸升板待命测试时确认不当的“高”位轮速信号。

这种状况如不纠正，还可能导致发生同样的事件。由于确定了这种潜在的不安全状况，并可能存在或发生于其它同型号飞机，在对造成EMI的FCC故障的原因进一步调查前，以及对卸升板系统的保护(包括那些针对EMI的)进一步分析前，本适航指令要求修订飞行手册(AFM)，内容是：在选择放下起落架前，警告不要待命卸升板系统。

除非以前已完成，否则执行如下要求：

在本适航指令生效后，再次飞行前，根据本指令附录一修订AFM，也可复印本指令，插入AFM的正常程序。

注：1. FK-100飞机的AOF100.044和MCNO F100-011也涉及此事；

2. 完成了本指令，必须记录在相应的AFM和日志上；

3. 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。

附 录 一

加入下列内容至第5节--正常程序，小节进近和着陆，在题目进近后。

在着陆前

警告：在选择放下起落架前，不要待命卸升板系统，否则将造成卸升板待命测试部份失效。

五. 生效日期：1998 年 6 月 3 日

六. 颁发日期: 1998 年 6 月 2 日

七. 联系人: 徐春雷
民航华东管理局适航处
62688899-26126