

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：CAD1996-F100-05

修正案号：39-1809

一. 标题： 改装/检查--反推电气控制，指示和警告

二. 适用范围：

所有F. 28MK. 0100型飞机

三. 参考文件：

1.BLA 1996-140(A)，1996.11.25 颁发；

2.FK SB F100-78-012/013 和 F100-78-04，都为 1996.11.22 颁发；

3.FK 用户信息函 TS96.67591，1996.11.14 颁发；

4.FK SB F100-24-034 修订 1，1996.9.12 颁发；

5.CAD96-F100-03R1，1996.12.4 颁发。

四. 原因、措施和规定

本适航指令替代 CAD1996-F100-03R1，39-1780

1996年10月31日，一架F. 28MK. 0100飞机发生了事故。初步调查表明，在飞机起飞时右发反推非故意打开了。尽管导致打开的原因至今还不清楚，FK公司的起初研究显示，可能出现了一些故障使反推处于不安全状态而对机组没指示。如果反推在通常打开后，备用锁1号继电器在通电位故障了，此故障就会隐伏着。这种状况再出现并得不到纠正，系统的安全度就会降低。

为排除故障隐伏的可能性，FK公司和荷兰适航当局以前就决定建

议实施临时的操作方法，据此颁发了CAD96-F100-03和03R1。到现在，FK公司已提出了一套改装，相应地荷兰适航当局评审并批准了FK SB F100-78-012/013和F100-78-004修订1。由于潜在的不安全状况还存在或会发生于同型号飞机，本CAD保留了CAD96-F100-03R1的有关要求，并作了些纠正性改变，即进一步要求对飞行警告计算机线路和反推收进位限制继电器线路进行改装，对反推控制系统和指示及警告系统进行重复性操作检查，对反推选择活门的内漏进行重复性功能检查。完成了这些改装后，CAD96-F100-03R1要求的所有操作程序，限制和维修程序不再需要，并可从有关文件中撤除。

1. 在CAD96-F100-03R1生效即1996年12月4日后，在再次飞行前，完成以下工作(除非以前已完成)：

1). 按下列内容，修订经民航局批准的F100飞机飞行手册(AFM)的第五节--正常程序。也可复印此CAD有关内容后插入飞行手册相应部分。

“. 在起飞前，待命自动油门系统(ATS)；

. 当确实准备起飞时，按动起飞/复飞(TOGA)开关，并证实ATS已衔接(油门杆移动并在飞行模式通告显示衔接窗出现稳亮的AT1，AT2或AT)；

. 如果ATS没有正确衔接，取消起飞，返回并报告维修部门；

. 如果ATS衔接正确，你可按需衔接或脱开ATS继续起飞。”

2). 按下列内容修订经民航局批准的F100飞机最低设备清单(MEL)，也可复印此CAD有关内容后插入MEL相应部分。

项目	安装数量	放行需数量	备注/例外
22-10-0	2	1	(0)
2) 自动油门通道(ATS)	2	0	(0) (M) 假如使两个反推都不工作且保险在收位，也无预计使用此项目的运营或程序。 参考项78-30-1. 最低着陆气象也受影响 参考AFM。
78-33-1 反推指示和警告系统	2	0	*(M) 假如使两个反推都不能用且保险在收位，也无预计使用此项目的运营或程序。

参考项78-30-1.

注1: 对以上两项的维修时间(级别)要求暂时不作说明。

3). 修订经批准的F100飞机维修方案, 即包含在1996年11月14日颁发的FK公司用户信息函TS96. 67591附录2规定的程序。这些程序必须在每天第一个航班前完成, 并需根据此CAD第1段1). 节在再次飞行前做确定故障的操作检查, 如发现了故障, 在再次飞行前, 按程序完成纠正措施。

2. 在此CAD生效的2个月内, 根据1996年11月22日颁发的FK SB F100-78-012的实施说明, 改装飞行警告计算机线路和反推收进位限制继电器线路。

注2: 在根据此段完成改装前或者同时, 需按1996年9月12日颁发的FK SB100-24-034修订版1的实施说明进行线路改装, 以减少应急直流汇流条(EMER DC BUS)的负载。1996年10月31日颁发的CAD95-F100-08R4对此SB有专述。

注3: 如根据FK SB F100-78-012改装后, 用户还要按步骤N和实施说明作SB F100-78-004给出的选择性附加改装, 荷兰适航当局评审并批准了专述此题的SB F100-78-004修订版1(1996年11月22日颁发)。

注4: 在完成了此段的改装后, 第1段1)和2)节规定的操作程序及限制不再需要, 并可从AFM和MEL中撤除。MEL中的维修时间要求必须恢复到原来状态。另外, 第1段3)节要求的每天检查也可停止。此CAD第3段介绍了在完成SB F100-78-012改装后执行的新的重复检查。

3. 在完成了此CAD第2段要求的改装后500飞行循环(FC)内, 并在以后不超过500FC间隔内, 根据F100-78-013实施说明, 对每个反推备用锁作动器和主锁电门进行操作检查, 并对反推指示和警告系统进行一次操作检查, 包括钢索机构的反馈。

4. 对在此CAD生效时已做过F100-78-004改装的飞机, 在12, 000飞行小时(FT)内或在完成此CAD第2段改装后的6, 000FT内, 以后到为准, 并在以后不超过12, 000FT间隔内, 根据维修大纲(MRB)任务卡783200-00-02, 对反推选择活门的内漏, 做一次功能检查。这个任务已被要求于没做过F100-78-004改装的F100飞机。

5. 不管结果如何, 此CAD要求的检查所发现的一切问题须报告给:
FOKKER SERVICES B.V., TECHNICAL SUPPORT DEPARTMENT,
P.O. BOX 75047, 1117ZN SCHIPHOL AIRPORT, THE NETHERLANDS, 同时报告华东局适航处。

基于检查结果, 希望修订维修大纲, 以包含这些检查。

注5：本CAD对1996年10月31日F100飞机发生的事故及产生原因，在调查上无任何隐喻。

注6：完成了此CAD应在相应的飞机记录本上注明。

注7：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 2 日

六. 颁发日期：1996 年 12 月 30 日

七. 联系人： 徐春雷
民航华东管理局适航处
62688899-26126