

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：CAD1993-F100-10

修正案号：39-1018

一. 标题： 改装主起落架下锁作动筒机构

二. 适用范围：

1)装有件号为P/N 201218001或P/N 201218002序号列在DOWTY Aerospace Gloucester (DAG)颁发的服务通告F100-32-45(1991. 3. 14颁发或以后英国适航当局批准的修订版)和DAG服务通告F100-32-46(1991. 3. 18颁发或以后英国适航当局批准的修订版)上的DOWTY Aerospace Hydraulics公司主起落下锁作动筒(收放作动筒或弹簧筒机构)的所有F100飞机

2)件号为P/N 201218001和P/N 201218002序号列在DAG服务通告F100-32-45(1991. 3. 14颁发或以后英国适航当局批准的修订版)和DAG服务通告F100-32-46(1991. 3. 18颁发或以后英国适航当局批准的修订版)上的DOWTY Aerospace Hydraulics公司备用主起落架下锁作动筒

三. 参考文件：

1)荷兰适航当局颁发的适航指令 91-031/2(A)

2)1991.3.14 颁发的或以后英国适航当局批准修订的 DAG 服务通告 F100-32-45

3)1991.3.18 颁发的或以后英国适航当局批准修订的 DAG 服务通告 F100-32-46

4)1991.5.1 颁发的或以后荷兰适航当局批准修订的 FOKKER 服务通告 F100-32-052

四. 原因、措施和规定

据报道, 某些用户当第一次选择起落架手柄于“DOWN”时, 出现主起落架“不安全”警告。起落架手柄重置一次或二次以后, 给出了一个正确的下锁信号, 其后的调查发现是由于下锁作动筒不正确地动作而引起的。由于在同型号的其他飞机上有可能存在或将产生上述不安全因素, 特重新颁发本适航指令以用一个更准确有效的方法来防止主起落架再出现“不安全”警告, 并根据以下情况(除非事先已经完成), 改装有关主起落架下锁作动筒。

在1993. 8. 1以前, 按照FOKKER 服务通告F100-32-052(1991. 5. 1颁发或以后荷兰适航当局批准的修订版)、DAG服务通告F100-32-45(1991. 3. 14颁发或以后英国适航当局批准的修订版)和DAG服务通告F100-32-46(1991. 3. 18颁发或以后英国适航当局批准的修订版), 改装件号为P/N 201218001和件号为P/N 201218002的所有主起落架下锁作动筒(不管是否装在飞机上)。

五. 生效日期: 1993 年 6 月 30 日

六. 颁发日期: 1993 年 6 月 30 日

七. 联系人: 何正华
民航华东管理局适航处
(021)2687788-6126