## 中国民用航空局



# 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: CAD2012-B146-09R1

修正案号: 39-7450

- 一. 标题: 机身-尾部蒙皮和框-检查/修理
- 二. 适用范围: 所有型别,所有序列号的BAe146飞机。

### 三. 参考文件:

- 1. EASA AD 2012-0184 (2012年9月12日颁发):
- 2. CAAC CAD2012-B146-09, 39-7416 (2012年9月20日颁发);
- 3. BAE 系统公司检查服务通告 ISB.53-239,2012 年 6 月 13 日发布。或以后经批准符合本指令的版本。

四. 原因、措施和规定 本适航指令替代 CAD2012-B146-09, 39-7416

近期报告了一起AVRO 146-RJ100飞机在爬升过程中出现了增压问题的事件。随后的调查发现在机身尾部靠近尾部旅客门处的蒙皮上有一条42.87英寸(1089毫米)长的裂纹。裂纹起始于搭接处蒙皮的台阶中。除了蒙皮裂纹,还在框41X和框42上也发现裂纹。现行的对机身蒙皮的疲劳检查可能不能发现这一区域内的裂纹扩展。

这一状况, 若不能被检测出并得到纠正, 可能降低飞机的结构完

整性。

针对这一情况,BAE系统公司发布了检查服务通告(ISB)53-239, 提供了对机身尾部内部区域裂纹、腐蚀和其他缺陷的检查方案。

基于上述原因, CAAC颁布了CAD2012-B146-09(39-7416), 要求对受影响的机身区域进行一次检查, 并根据检查结果对产生裂纹的结构件进行修理。

在颁发了这个适航指令后,存在增压问题的飞机上又发现了其他 损伤,这些新的信息促使对裂纹事件进行了深入调查。调查表明这种 情况比原来预想的要严重得多,所以必须减小符合性时间来降低其他 飞机上产生裂纹的风险。

除非已经完成,否则强制执行下列措施:

(1)根据本指令表1中的符合性时间,按照BAE系统公司 ISB. 53-239 第2. C段的说明,执行一次低频涡流检查以及一次详细目 视检查。

从飞机首次飞行到本指令生效之日所累	符合性时间
积的飞行循环 (FC)	
9000个FC或以上	本指令生效后的1000个FC或1
	个月内,以先到为准
少于9000个FC	自飞机首次飞行后不超过
	10000个FC

表 1-检查间隔

- (2)如果在本指令第(1)段要求的检查中发现裂纹、腐蚀或其他不正常情况,在下一次飞行前,联系BAE系统公司以获取经批准的修理方案,并且在这些修理方案规定的符合性时间内完成相关修理工作。如果在维修方案中没有规定符合性时间,在下一次飞行前完成维修工作。
- (3)在完成本指令第(1)段要求的检查之后的30天内,使用 ISB. 53-239附录1中的检查报告表将检查结果(包括未检查出问题)报 告给BAE系统公司。

完成本适航指令可采取保证安全的替代方法或调整完成时间,但

## CAD2012-B146-09R1 / 39-7450

必须得到适航部门的批准。

五. 生效日期: 2012年10月17日

六. 颁发日期: 2012年10月16日

七. 联系人: 邢军

民航西北地区管理局适航审定处

029-88791279