

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: CAD1999-F100-01

修正案号: 39-2433

一. 标题: 改装轮速传感器导线屏蔽接地

二. 适用范围:

列在 FOKKER 公司 SB F100-32-067 (REV. 1) 及 F100-32-037 (REV. 1) 上的 F. 28 MK. 0100 飞机

三. 参考文件:

1. BLA 1998-100/2(A), (1998.11.30 颁发);
2. BLA 1998-042, CAD98-F100-02 (1998.6.2 颁发);
3. FK SB F100-32-067 (REV.1, 1998.7.6);
4. FK SB F100-32-037 (REV.1, 1998.11.16)。

四. 原因、措施和规定

最近, 荷兰适航当局 (RLD) 收到一份关于 FK100 飞机事件的报告。在进近时卸升板不当地打开了。初始检查显示: 因电磁交联 (EMI) 使外侧轮速信号在“高”位, 但卸升板试验没有测到信号, 这是因为不选择起落架放下, 防滞控制盒就不会通电, 信号也就不能传送。在认真评估了有效的数据后, 荷兰适航当局认为两种分列的安全形式: 即对轮速信号线路足够的 EMI 保护和通过卸升待命试验来证实错误的“高”轮速信号, 实际上都无效。这种状况如果不纠正, 将导致相同事件的再发生。已颁发的 CAD98-F100-02 (1998. 6. 2 颁发, 依据 BLA 1998-042 编译), 要求修订 AFM 的正常程序, 这包括警告不要在选择起落架放下前待命卸升系统。

对卸升系统防止EMI的分析以及对飞行控制计算机故障模式导致EMI的调查表明:

做过SB F100-32-067改装的飞机, 对轮速信号上EMI很少受影响。最近又有几起报告说: 在低速滑跑时, 成对的机轮刹车(内侧和/或外侧)不工作, 这也是由在防滞控制盒直流电源接地上

的EMI引起。这个EMI还导致产生不当的轮速信号。调查也表明, 改进防滞控制盒电源回流接地能很大程度地减小EMI的影响。由于确定了这种不安全状况并可能存在或发生于其它同型号设计的飞机, 本适航指令要求改装接地以屏蔽轮速传感器导线, 另外要求在防滞控制盒的轮速传感器通道安装新的电气接地。

除非以前已完成, 否则做如下工作:

1. 在1999年3月1日前, 根据FK SB F100-32-067(1993. 3. 12原版, REV1为1998. 7. 6及以后经批准的修订版)第1, 2, 3或4适用部分的完成说明, 改装接地以屏蔽轮速传感器导线。

2. 在2000年2月15日前, 根据FK SB F100-32-037(REV. 1为1998. 11. 16及以后经批准的修订版)第1, 2或3适用部分的完成说明, 在防滞控制盒的轮速传感器通道安装新的电气接地。注: 对在飞机上已执行过此SB原版(1990. 11. 12)的用户, 不要求再做。

注: 1. 完成了本指令, 必须在相应飞机履历本上记录;

2. 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: 1999 年 1 月 20 日

六. 颁发日期: 1999 年 1 月 18 日

七. 联系人: 徐春雷
民航华东管理局适航处
62688899-26126