

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-K350-01

修正案号：39-2161

一. 标题： 修改飞机飞行手册 (AFM)

二. 适用范围：

在中华人民共和国注册的空中国王B300 (SKB-350) 飞机

三. 参考文件：

1. FAA AD 98-04-24 修正案: 39-10336

四. 原因、措施和规定

为提供更清晰确定的程序和限制条件，以便更最大限度地降低在严重结冻条件下飞机操纵的潜在威胁，要求完成下述工作，已完成者除外：

A. 在本指令生效后的30天内，完成本指令A (1) 和A (2) 段规定的工作。

注：营运人必须采取措施通知并确保飞行机组已知道本指令所要求的修改。

(1). 修改经批准的飞机飞行手册 (AFM)，该项工作可以通过将下述内容插入到飞行手册的限制章节内来完成：

“ 警 告

飞机审定许可限制条件以外的环境条件，可能引起严重结冻。在冻雨、冻毛毛雨中或混合结冻条件下（过冷的液态水和冰晶）可在受（防冰系统）保护的表面上形成超过防冰系统能力的冰层，或在受防冰系统

保护的表面后部形成冰层。这种冰无法用防冰系统除掉，可严重降低飞机的性能和操纵性。

·在飞行中，应根据下列目视征候确定超出飞机审定许可限制的严重结冰条件。如果一条或多条下述目视征候存在，则应立即向空中交通管制申请优先处置权，以便改变航路或高度，脱离结冰条件。

— 在机体和风挡玻璃上观察到平常不结冰的区域有不正常大面积的冰的生成。

— 在机翼上表面受保护区域后部有冰的积累。

— 在发动机吊舱和螺旋桨桨毂上正常观察区域的后方有冰的积累。

·由于自动驾驶仪（当安装并使用时）会掩盖表明飞机操纵特性有不利变化的感觉征候，当飞机在结冰条件下时，如有上述任何一条目视征候存在，或飞机有不正常横向配平要求，或有自动驾驶仪配平警告时，则禁止使用自动驾驶仪。

·夜间，当飞机有可能在结冰条件下飞行时，飞行前所有结冰探测灯必须是可工作的。【注：本条规定取代主最低设备清单（MMEL）中关于夜间结冰探测灯的放行规定。】”

（2）. 通过将下述内容插入到AFM的正常程序章节中来修改经批准的AFM手册。本次修改可以通过将本指令下述内容插入到AFM中来完成：

“下列天气条件下可导致在飞行中严重结冰：

·在大气温度低于0℃以下时可见的雨滴。

·在大气温度低于0℃以下时冲溅的水滴。

脱离严重结冰环境的程序：

这些程序适用于从起飞到着陆的所有飞行阶段。监控大气温度。虽然当温度下降到-18℃时才会形成严重结冰，但在有明显潮气出现，温度在冰点左右时就应提高警惕。若观察到有AFM限制章节中规定的确认严重结冰条件的目视征候时，则应完成下列程序：

·立即向空中交通管制申请优先处置权，以便改变航路或高度，脱离严重结冰条件，避免长时间将飞机置于比飞机审定许可条件更严重的飞行条件中。

·避免粗暴动作和过度地机动，否则会加重操纵困难。

·不得接通自动驾驶仪。

·若已接通自动驾驶仪，则应一直握住驾驶盘并保持稳定，然后断开自动驾驶仪。

·若观察到一个不正常的滚转响应或非指令的滚转操纵运动，则应减小迎角。

- 在结冰条件下不要放出襟翼。放出襟翼后的操纵会引起机翼迎角的降低，以及引起在机翼上表面正常结冰区域的后面（很可能是在受防冰保护区域的后面）有冰的形成。

- 若襟翼已放出，在机体上的冰被清除之前不要收回襟翼。

- 向空中交通管制部门报告天气情况。”

B. 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：1998 年 3 月 19 日

六. 颁发日期：1998 年 3 月 18 日

七. 联系人： 邵仁明
民航华北管理局适航处
010—64592341